

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 120 - APRIL 2014 - € 9,00

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

Het seizoen 2014 staat in de startblokken en talrijke activiteiten zijn voorzien: onder andere een tweede afscheidsrit van de reeks 20 en een stoomfestival op "le Chemin de fer du Bocq" in de maand augustus.

Ons materieel moet eveneens bedrijfsklaar zijn en dat vraagt een constant onderhoud en technische controles die worden uitgevoerd door Infrabel. Wij voorzien ook een zestal nieuwe boeken, waarvan de eerste zullen beschikbaar zijn bij de opendeurdagen op 10 mei te Saint-Ghislain. Wist u dat onze fotoverzameling ongeveer één miljoen foto's telt die atkomstig zijn uit privéverzamelingen? Een dergelijk archief mag niet in vergetelheid geraken op één of andere zolder. Opdat iedereen ervan kan genieten wordt dit archief regelmatig gebruikt bij het uitgeven van onze boeken.

Veel leesgenot!

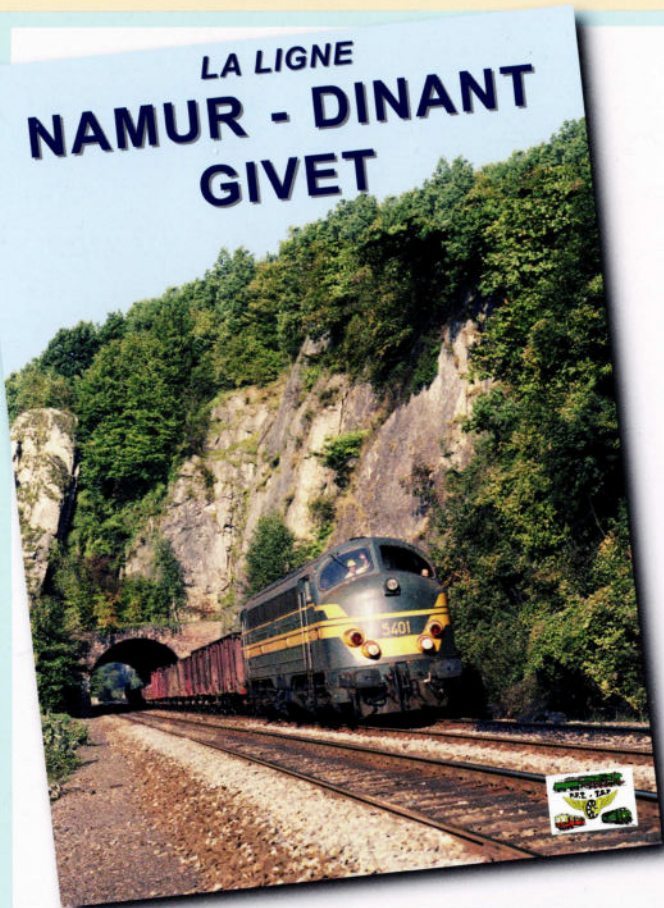
Baudouin DIEU, voorzitter

Weldra beschikbaar

LIJN 154 NAMUR - DINANT - GIVET

Lijn 154 werd aangelegd door "La compagnie du Nord-Belge" en is een van de mooiste van het land. Over haar hele lengte volgt zij de oevers van de Maas door een wisselend decor. Dit boek beschrijft de lijn, bij vertrek vanuit Namur, in woord en beeld. Alle stations en kunstwerken van toen en nu komen aan bod.

Formaat A4 - harde, gekartonneerde kaft
Genaaid met linnendraad - 232 pagina's
Overvloedig geïllustreerd met foto's en plans
Nederlandse of Franstalige uitgave
Prijs: € 39 + verzendkosten 1500 g.
Mededeling: "Lijn 154 NL"(of Ligne 154 FR)



Zoekertjes

Privéadvertenties: Abonnees gratis. (max. 10 lijnen zonder foto's of tekeningen) Voor niet-abonnees: € 3 voor 5 lijnen. (Elke lijn telt 40 karakters, spaties of leestekens). Per bijkomende lijn wordt € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen: € 25 per oppervlakte van 9 x 13 cm.

TE KOOP: nieuwe boeken wegens dubbel gebruik: Noord-Zuid Verbinding (TSP), Vaporeuse Belgique (Nicolas Collection), LGV 300 km/h sur le rail belge (Infrabel), Vapeur sur la région Est (Vie du Rail), Trains à vapeur et autorails en Ardèche et Haute-Loire. Histoire des CFD. Tomes I en II (Ed. Dolmazon), Eisenbahn Journal, Super Anlagen 01/2012. Contact: Thierry DARQUENNES.
☎: +32 (0)477 67 65 82.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 119

- **pagina's 16-17:** de beide foto's bovenaan werden gemaakt te **Liers** en niet in Vorst-Rijtuigen.

- **pagina's 20-21:** de data van indienstname van sommige 26'ers zijn niet correct. Het moet zijn: 2630: 23-08-1971; 2631: 26-08-1971; 2633: 15-12-1971; 2634: 04-01-1972, 2635: 09-02-1971. Deze correctie moet ook worden uitgevoerd in de rubrieken "Nummering" en "Stelplaatsen".

- **pagina 65:** door een foutje werd de legende bij de foto's niet afgedrukt. Bovenaan: **Een zeldzame foto van de locomotievenloods, anno 1860.** Verz. M. HENNEQUIN / TSP. Onderaan: **Dezelfde site vandaag: Le Quai des Vicinaux.** Paul DEWIT, 22 juni 2013. Met onze verontschuldigheden.

TSP-agenda

- **zaterdag 10 mei 2014:** grote ruilbeurs in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain. Open van 10 tot 16 uur, toegang gratis. 10% korting in de TSP-Boetiek op vertoon van uw abonnementskaart 2014. Meerdere modelbanen in bedrijf.

- **zaterdag 24 mei 2014:** tweede afscheidsrit van de reeks 20.
Meer info in het middenkatern.

- **pagina 38:** de datum "uit revisie" in bordeauxrood is **11-10-1991** voor de 597 en **18.03.1994** voor de 595.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: 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, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHAPPER, Alain JANMART, Roel DE SAEGER, Anne-Marie MASSARD.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Alessandro ALBE, Johnny BRAUNS, William BOECKX, Hansjörg BRUTZEN, Julien CASIER, Mattias CATRY, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Bruno DEDONCKER, Michel DE ESCH, Freddy DELARBRE, Stefan DENAYRE, Simon DE RIDDER, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Robert FONTEYNE, Laurent GARY, Michel HANSENS, H-G HESSELINK, Thierry HEYLEN, Manfred HIRTZ, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Claude MASSAR, Daniel MOENS, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Marc PETIT, Gwenaël PIERART, Christian RUQUOY, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMEREN, Quintus VOSMAN, André WITMEUR.

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2014

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 40 (buitenland € 46) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO OP DE BAAN 2014". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.
BIC-code: GEBABEBB.
Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.
Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.
- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag 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 St-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): +32 (0) 495 61 49 56

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 120-01 Twee TRAXX'en van Akiem slepen de Arcelor Mittal-trein 47861 Dunkerque - Kinkempois. Hij verlaat op 2 februari 2014 de tunnel van Château-de-Seilles. Guy SMETZ.

OP DE BAAN 120 - APRIL 2014

inhoud



6

De 1805 bij TSP



26

De motorstellen 151 t/m 270



42

De TRAXX'en ECR naar Zeebrugge



48

De 3608 van de CFL



2 Voorwoord

4 News TSP

6 de 1805 bij TSP

10 Belgische actualiteit

10 locomotieven

10 statistieken

15 motorstellen - motorwagens

16 het tractiepark op 1 maart 2014

21 de M2 te Racour

22 schrappingen

24 varia

26 De MS 151 t/m 270

36 Athus-Meuse: 10 jaar elektrische tractie (3)

42 Privéoperatoren

47 Toerisme

48 De 3608 van de CFL

50 Zuid-Korea

54 Buitenlandse actualiteit

54 Duitsland

56 Nederland - Frankrijk - Telex

57 Le Nord Belge: de pakwagens 601 t/m 630

60 Dit is Belgisch

62 Spoorse rariteiten

64 Er was eens...

67 Gisteren - Vandaag

ACHTERPAGINA

De CFL ondervindt moeilijkheden bij de indienstname van de Stadler-motorstellen van de reeks 2300. Op 30 oktober rijdt de 2302 voorbij Roodt (tussen Luxembourg en Wasserbillig). Loïc MOTTET.

FOTO 120-02 Sedert eind januari worden de treinen tussen Volvic / Evian en Zeebrugge gesleept door TRAXX'en van ECR of van DB Schenker. Brugge 27 januari 2014. Simon DE RIDDER.



Activiteiten

Saint-Ghislain Musée du Rail

Na het heropstarten van het onderstation dat heel het complex van Saint-Ghislain van stroom voorziet, zijn ook in het museum de activiteiten opnieuw tot leven gekomen. Inderdaad, werken zonder elektrische energie is bijna onmogelijk. De stroomvoorziening was op 20 februari hersteld en de werkzaamheden werden hervat.

Saint-Ghislain Tractiewerkplaats

Ook hier werden de activiteiten noodgedwongen verminderd, doch niet zo drastisch. Een generatorgroep voorzag een gedeelte van de werkplaats van stroom en de restauratie van de 5914 ging verder.

De verhuis van werktuigen van de ene werkplaats naar de andere gaat verder zodat zij elk zijn uitgerust voor hun specifieke taken.

Wenst u zich ook in te zetten als vrijwilliger?

- Voor *Saint-Ghislain* (museum) neemt u contact op met Baudouin Dieu op het nummer +32 (0)475 95 68 93;
- Voor *Saint-Ghislain* (werkplaats) neemt



De 553.29 (4906) werd afgewerkt met gele snorren. We hopen deze motorwagen dit seizoen te kunnen inzetten op de Bocq-spoorlijn. Schaarbeek, 1 februari 2014. TSP.

u contact op met Pierre Herbiet op het nummer +32 (0)473 39 35 54.

Materieel

De verschillende werven in Schaarbeek zijn door de relatief zachte winter vergevorderd. Vier werven bevinden zich in de eindfase:

- **de 5927**: we hopen haar restauratie voor de zomer af te ronden;
- **het M1-rijtuig nr. 42.097**: dit rijtuig is klaar en zal het M1-rijtuig 42.035 op de Bocq-spoorlijn vervoegen;
- **553.29 (4906)**: naast het regelen van het openingsmechanisme van de deu-

ren moet het remsysteem nog worden aangepast;

- **de Mitropa-rijtuigen**: er resten nog slechts enkele kleine details. Daarna worden ze overgebracht naar Spontin en op het nieuwe wijkspoor geplaatst. Dan kunnen ze vanaf dit seizoen hun nieuwe taak vervullen.

Bovendien moet het materieel, dat we dit seizoen gaan inzetten bij diverse manifestaties, worden nagekeken en gekeurd.

Ook jij kunt onze vrijwilligersploeg komen versterken te Schaarbeek. Aarzel niet om ons een bezoek te brengen. Contacteer dan Geert PACKET +32 (0)496 96 56 00.

Een nieuwe aanwinst voor het "Musée du Rail"

De NMBS-Holding heeft een gesloten wagen met houten kast overgedragen aan TSP. Deze werd rond 1923 door de *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* gebouwd voor rekening van de Belgische Staat en kreeg het nummer 103.968P (P-wagen - privéwagens werden toen ingeschreven in de reeks 100.000 tot 109.100). Later werd hij omgevormd tot koelwagen en vernummerd tot 503.968P (vandaar de witte livrei). Wanneer hij gevuld was met ijs kon men bederfelijke waren 24 uur bewaren. De wagen werd later overgenomen door het Belgische Leger dat hem het nummer 968 gaf. De wagen, in versie "Belgische Leger", is in november 2013 in Saint-Ghislain toegekomen. In de toekomst zal hij samen met de locomotief type WRC360C van het Belgische Leger worden tentoongesteld.



Wagen 968 van het Belgische Leger. Saint-Ghislain, 7 december 2013. Dennis VAN SUMMEREN.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het was de afgelopen winter zeer druk op de Bocq-lijn. Er werden meerdere werken met gunstig gevolg afgewerkt. Na de laatste trein, ingelegd voor Sinterklaas, begon men met het onderhoud van de bevestigingen voor de spoorstaven tussen Ciney en Spontin. Tegelijkertijd werden twee stukken spoor, waarvan de dwarsliggers in zeer belabberde staat waren, aan de inrit van het station van Dorinne-Durnal, volledig vervangen. Men is tevens begonnen met de voorbereidende werken voor de aanleg van een doodspoor te Spontin. In een eerste fase werd gestart met de grondwerken voor het plaatsen van nieuwe boordstenen. Maar de belangrijkste en meest indrukwekkende werf was zonder twijfel de vervanging van twee metalen bruggen: de eerste in Senenne en de tweede te Spontin.

Het brugdek van Senenne werd op zondag 2 februari in minder dan 40 minuten van de landhoofden gelicht en op een lorrie geladen. Daarna duwde men het konvooi stapvoets tot Spontin. De lading moest tijdens deze transfer een aantal keer terug worden goed gelegd. Hierdoor deed men ruim drie uur over het ganse traject! Daarna begon de ploeg met het demonteren van de brugleuningen te Spontin (net achter de stelplaats) en het verwijderen van de rails.

Op woensdag 5 februari kwam men om 06.30u in de ochtend samen voor het ophalen van het materieel nodig voor het lichten van het brugdek van Spontin en het verwijderen van stukken hout in Senenne. Een aannemer kwam om acht uur aan en plaatste zijn kraanwagen onderaan de brug van Spontin. Daarna werden twee spoorstaven aangepast en men zette hierop een platte wagen klaar voor het vervoer van het brugdek. Dit werd gelicht en geplaatst op de platte wagen. Men dient te weten dat het pad onder de brug zeer steil en modderig is. Hierdoor was het onmogelijk om het brugdek rechtstreeks op de vrachtwagen te plaatsen. Daarom diende de overbrenging per platte wagen te gebeuren. Omstreeks 11.30u waren beide brugdekken op de vrachtwagen geladen. De daaropvolgende nacht werden ze overgebracht naar een gespecialiseerde firma in Andenne. De metalen structuren werden hier volledig gereviseerd, indien nodig hersteld en geschilderd. In afwachting van het terug plaatsen van de beide brugdekken, was een ploeg vrijwilligers bezig met het opvoegen van de twee landhoofden te Senenne.



Vorbereiding van de lichtingswerken te Senenne op 2 februari 2014. Hieronder de overbrenging van het brugdek per lorrie naar Spontin. Daar werd het overgeladen op een vrachtwagen. TSP.



Een kraanwagen plaatste op 5 februari 2014 het brugdek van Spontin op een platte wagen. Nadien werd het ter hoogte van het station overgeladen op een vrachtwagen. TSP.





FOTO 120-03 De 1805 bereikt de top van het hellend vlak te Aachen Süd met de IC 420 Köln Hbf - Oostende op 5 februari 1998.
Michel HANSENS.

Onze 1805



Ze werden "Les Reines du Nord" genoemd, de sierlijke vierspanningslocomotieven van het type CC 40100 die de SNCF in 1964 in dienst nam met de bedoeling deze krachtige machines in te zetten voor de elektrisch gesleepte TEE-treinen naar de deelnemende West-Europese landen. Uiteindelijk bleef hun inzet echter beperkt tot de diensten naar België. Er werden door Alstom (toen nog met "H" in de naam) tien exemplaren gebouwd, onderverdeeld in de reeksen CC 40101 - CC 40104 en CC 40105 - CC 40110.

Het was de tweede reeks die als voorbeeld diende voor de zes locomotieven van de NMBS-reeks 18 die in 1973 werd geïntroduceerd. Met hun lengte van 22,08 m zijn zij tot op heden ongetwijfeld de meest slanke en grootste elektrische locomotieven van onze nationale spoorwegmaatschappij - en met een massa van 113 ton meteen ook de zwaarste. Hun typische vorm was een idee van de industriële designer Paul Arzens die later ook tekende voor het ontwerp van onder meer de Franse types CC 6500, BB 15000 en CC 72000.

De locomotieven van de reeks 18 werden tussen 1973 en 1974 geassembleerd door *La Brugeoise et Nivelles* (BN) te Nivelles (het huidige Bombardier Eurorail waarin naast BN ook het Franse ANF Industrie, het Oostenrijkse BWS en Prorail uit Groot-Brittannië participeren).

Een interessant detail is het feit dat BN ook de CC 40106 "Compiègne" heropbouwde

← De 1805 tijdens de bouw bij *Brugeoise et Nivelles*, te Nivelles, in 1973.
BN, Verzameling TSP.



na het ongeval met een op een overweg geblokkeerde vrachtwagen te Lembeek op 2 november 1969. Wist u bovendien dat TSP de vervormde nummerplaat met SNCF-logo en siervleugels van deze loc in haar bezit heeft ?

Er vielen bij de reeks 18 heel wat belangrijke verschillen (lees verbeteringen) te noteren ten opzichte van hun Franse zustermachines. Zo werd onder meer de Westinghouse-rem PBL2EP vervangen door een elektro-pneumatische Oerlikon-rem met FV4 en FD1 remkranen.

Het vermogen van de hoofdtransformator werd opgedreven tot 5900 kVA (in plaats van 4500 kVA bij de Franse machines) en ook het JH-blok werd aanzienlijk verbeterd in verband met de door de NMBS in het lastenboek opgelegde prestaties.

Andere vermeldenswaardige aanpassingen waren de hydraulische ophanging, de smering van het drijfwerk door twee pompen in parallel en de verbeterde koeling van onder meer de aanzetweerstand door het monteren van ACEC VR15-ventilatoren en het toepassen van scheidingswanden in de machiniekamer wat toeliet het totale luchtdebiet van 13 m³/s op te drijven tot 20 m³/s.

De reeks 18 had ook maar drie in plaats van vier pantografen: 1 exemplaar voor de 25 kV wisselspanning van de SNCF, 1 voor 15 kV wisselspan-

ning van de DB en 1 stroomafnemer voor zowel 1,5 kV (NS) als 3 kV gelijkspanning (NMBS).

In een later stadium werd de kast onder handen genomen en werden de typisch Franse kop- en sluitlichten en bufferplaten vervangen door Belgische exemplaren.

De eerste rit van de reeks 18 op Frans grondgebied had plaats op 18 december 1973 met een testtrein van 400 ton aan de haak. Al vlug werd duidelijk dat deze krachtigere reeks het heel wat beter deed dan de CC 40105 - CC 40110. Zo haalde een 18 met een sleep van 16 rijtuigen de top van de helling van Frameries (met vertrek vanuit Mons) aan 120 km/h terwijl hun Franse soortgenoten met dezelfde last slechts 80 km/h bereikten op hetzelfde traject.

In januari 1974 werd de reeks 18 officieel in dienst genomen en ze reed toen per etmaal tweemaal de dienst Brussel - Paris en terug, eenmaal Liège - Paris en terug (via Namur en Charleroi) alsook enkele treinen op de verbinding Oostende - Köln. Vermeldenswaardig is ook dat in 1975 de 1801 het langste traject op Frans grondgebied aflegde, namelijk voor de eerste "Camino-Azul" naar Lyon via Luxembourg, Thionville, Chalindrey en Dijon. Later kwam de reeks 18 enkel nog tot Thionville aan kop van enkele auto-slaaptreinen vanuit Schaarbeek.

IDENTITEITSKAART

Naam:	1805
Geboorteplaats:	Nivelles
Geboortedatum:	23-01-1974
Ouders:	La Brugeoise & Nivelles
Verblijfplaats:	Kinkempois
Met pensioen:	22-01-2001
Adoptie:	TSP, 2001



FOTO 120-05 Enkele dagen voor een algemene revisie waarbij zij haar blauwe livrei zal verliezen. Brussel-Zuid, 6 juli 1982. P. HERBIET.

FOTO 120-04 De 1805 rijdt op 17 januari 1982 voorbij Zaventem met de express 321 Oostende - Köln Hbf aan de haak. Pierre HERBIET.





Alle locomotieven van de reeks 18 werden gedurende hun volledige loopbaan ondergebracht in de stelplaats van Kinkempois omdat alleen daar (en in de CW Salzannes natuurlijk) de mogelijkheid bestond de locomotiefkast hoog genoeg boven de draaistellen en de daarop gemonteerde motoren van het type Alstom TDQ662C1 te lichten.

Tot slot enkele wetenswaardigheden over de 1805 zelf. Deze locomotief werd op 23 januari 1974 aan de NMBS geleverd. Ze verliet de werkplaats na een algemene herziening op 13 oktober 1982, waarbij ze een nieuwe livree kreeg (lichtblauw en geel). Ze werd buiten dienst gesteld op 1 augustus 1999 en pas op 22 januari 2001 officieel geschrapt.

Hieronder volgt in chronologische volgorde een kleine selectie van enkele speciale ritten en opdrachten die op het palmares van de 1805 prijken.

Tussen de uitrit van Harelbeke (kp 35,5) en de inrit van het station Waregem (kp 29,5) langs lijn 75 Kortrijk - Gent (waar een refertesnelheid van 160 km/h geldt) werden van 14 tot en met 18 mei 1990 snelheidsproeven gehouden om de invloed te onderzoeken op de bovenleiding



FOTO 120-06 De 1805 plaatst zich op kop van TEE 84 "Brabant" te Brussel-Zuid op 15 september 1980. Michel HANSENS.

bij snelheden van minstens 200 km/h. Hiervoor werd onder andere de rijdraadophanging volledig herzien en werd de 1805 uitgerust met een lichtere Brecknell & Willis-pantograaf i.p.v. de traditionele Faiveley-stroomafnemer voor 3 kV. Bovendien werd de 1805 door het personeel van de stelplaats van Kinkempois voorzien van een tandwieloverbrenging, geschikt voor snelheden tot 220 km/h. Dat de 1805 als testlocomotief werd gekozen had alles te maken met het feit dat alleen deze locomotief zonder beperkingen op het NMBS-net was toegelaten voor snelheden boven de 160 km/h. De testtrein bestond verder uit het meetrijtuig

13 en twee I10-rijtuigen die waren voorzien van slingerdempers. Op 16 mei 1990 omstreeks 13.45 uur haalde testtrein E99798 met de 1805 op kop de (Belgische) recordsnelheid van 218 km/h door de tractie permanent in serie-parallel shunt te schakelen met 1200 A op de beide tractiemotoren.

Op 7 september 1991 sleepte de 1805 een trein met genodigden naar Epernay. Doel van de reis was een bezoek aan de champagnekelders aldaar. Het traject ging via Aulnoye, Mohon en Reims. Het baanvak Reims - Epernay werd die dag vier maal bereiden omdat het lege stel, dat

FOTO 120-07 De INT 248 Köln - Paris-Nord bij doorrit te Hautmont op 30 augustus 1989. Thierry HEYLEN.





bestond uit inox TEE-rijtuigen, in Reims moest gereinigd worden...

De 1805 viel ook de eer te beurt om op 26 mei 1995 de allerlaatste regelmatige TEE-dienst uitgevoerd tussen Brussel-Zuid en Paris Nord met TEE 88 "Watteau" aan de haak. Hiervoor werd de locomotief versierd met de Belgische en Europese vlag, een zwarte rouwband, een spandoek met de tekst "Adieu TEE, Bonjour TGV" en een bordje met het TEE-logo.

Minder spectaculair was de aanwezigheid in Luxemburg van de 1803 en 1805 op 27 februari 1999 waar tijdens de ganse nacht beide locomotieven statisch moesten tractioneren om de uitgaande stroom aan het onderstation aldaar te controleren. De nieuwe CFL-locomotieven van de reeks 3000 hadden immers op het traject tussen Luxemburg en Sterpenich, dat met 3 kV gelijkspanning is geëlektrificeerd, geregeld problemen met de hoofdschakelaar die uitviel telkens zich 50 Hz-storingen voordeden waardoor ook de seininrichting in de war werd gebracht. Een dag later keerden beide machines via de lijnen 162 en 43 terug naar hun thuisbasis.

Op 5 november 1999 werden belastingsproeven uitgevoerd op de nieuwe Hammerbrücke die de vallei van de Geul overspant tussen Astenet en Hergenrath. Hiervoor werden de 1801, 1805 en 1806 gebruikt, ingesloten tussen de diesellocomotieven 5536 en 5541.

Dezelfde drie locomotieven van de reeks 18 werden op 24 juli 2000 op vraag van Cockerill Mechanical Industries gebruikt als proeffrein om hun twee locomotieven CMI 601 en CMI 602 met hydrostatische overbrenging uit te testen. Ook de 5536 maakte deel uit van dit konvooi.

Er werden voor de reeks 18 verschillende afscheidsritten georganiseerd. Zo nam de 1805 op 29 mei 1999 deel aan de Vierlandentocht die door de Luikse vereniging GTF werd georganiseerd in nauwe samenwerking met het Luxemburgse GAR en het Franse COPEF. Deze excursie vertrok vanuit Luxemburg en ging eerst naar het Duitse Trier en het vormingsstation van Ehrang met een nooit eerder uitgevoerde omschakeling van 25 kV naar 15 kV wisselspanning in het grensstation van Wasserbillig. Daarna was er de verplichte omweg naar de stelplaats van Luxemburg waar onze 1805 haar CFL-naamgenoot van de reeks 1800 ontmoette. Vervolgens ging het richting Arlon waar de trein door de 7341 van Stockem via Athus naar Rodange werd gesleept. Van daaruit reed de 1805 op eigen kracht naar het Franse Longwy. De trein bestond uit twee Wegmann-rijtuigen van de CFL, het "Rendez-vous"-rijtuig van de GAR alsook het opvallend geschilderde COPEF-clubrijtuig met bar.

TSP organiseerde twee afscheidsritten voor de reeks 18. Hierbij werden respectievelijk de 1806 (21 maart 1998) en 1803 (23 oktober 1999) ingezet.

Omdat de NMBS geen exemplaar van deze reeks wenste te bewaren, deed TSP de nodige stappen. Eenvoudig was het niet: meerdere pogingen en twee ministeriële tussenkomsten waren noodzakelijk om de NMBS te overhalen om de 1805 aan TSP te verkopen (de NMBS zag in TSP een mogelijke concurrent voor het inleggen van commerciële treinen. Dromen mag altijd...!).

Op 16 juni 2001 bracht de 6077 van onze vereniging de 1805 over van Kinkempois naar het toekomstige museum "Espace du Train" van TSP. De machine was toen ontdaan van haar metalen nummers en B-logo's. Het was dus noodzakelijk deze te reconstrueren.

Dat de 1805 nog in rijvaardige toestand verkeerde, bewees zij tijdens onze open-deurdagen van 16 september 2001 toen zij voor het eerst uitgebreid aan het grote publiek werd voorgesteld.

De 1805 is jammer genoeg niet meer gehomologeerd voor het Infrebel-net. Het is niet de bedoeling dat TSP opnieuw een homologatie aanvraagt of de Bocq-lijn zal elektrificeren...

Marc Petit

FOTO 120-08 De EC 39 bij aankomst te Dortmund na een lange rit vanuit Paris op 16 juni 1993. Rolf VIEMANN, verz. Thierry HEYLEN.



Locomotieven

reeks 13

● Sedert de nieuwe dienstregeling van 15 december 2013 rijdt de lege rijkstam van de EC 96 Basel - Brussel-Zuid "Iris" verder naar Oostende waar de rijkstam worden gereinigd (ER 96 Brussel-Zuid 23.20 - Oostende 00.37). In tegenovergestelde richting rijdt de gereinigde stam terug naar Brussel (RE 97 Oostende 11.35 - Brussel-Zuid 12.50) om daar te vertrekken als EC 97 "Iris".

reeks 20

● Zoals reeds vermeld sleepte de 2003 op 31 december 2013 voor de laatste keer een trein. De zes locomotieven (2001, 2003, 2004, 2005, 2007 en 2024) werden uiteindelijk geschrapt op 2 januari 2014. De 2005 wordt in rijvaardige staat bewaard op vraag van TSP om een allerlaatste afscheidstrein te rijden in mei van dit jaar. Een gebeurtenis die je zeker niet mag missen! (zie bijlage).

reeks 21

● De 2104 werd als eerste 21'er geschrapt op 28 februari. De 2102, 2103 en 2106 volgen in maart. De 2107 en de 2113, die beide zwaar beschadigd werden bij een ongeval aan een overweg, werden in januari in park gezet. Beide machines werden naar de Centrale Werkplaats van Salzannes gebracht, maar zullen niet hersteld worden.

De directie van de NMBS heeft besloten de eerste serie van de reeks (2101 t/m 2130) tegen het einde van 2014 buiten dienst te stellen en de tweede serie (2131 t/m 2160) tegen het einde van 2015.

reeks 28

● Sedert 15 december 2013 werd de reeks 28 ingezet om twee heen- en terugritten met autotransporttreinen uit te voeren tussen Gelsenkirchen Bismarck en de haven van Zeebrugge. Hieronder de dienstregeling:

dienst F22

47550 ②-⑤ XDLBG 03.56 - LZR 11.12
47549 ②-⑤ LZR 17.41 - XDLBG 01.03
47549 ⑥ LZR 18.12 - XDLBG 01.03

47554 ⑦ XDLBG 23.10 - LZR 05.09

dienst F23 (⑦ = F11)

47551 ①-⑥ LZR 22.53 - XDLBG 05.55
47552 ①-⑥ XDLBG 08.32 - LZR 14.58
47556 ⑦ XDLBG 16.29 - LZR 22.57

Afkortingen

LZR: haven van Zeebrugge, bundel Ramskapelle (of Pelikaan naar gelang de wensen van de klant)
XDLBG: Gelsenkirchen Bismarck

reeks 55

● De 5507, 5517, 5523, 5526 en 5533, voorzien van de veiligheidssystemen ATB en PZB90 waardoor ze ook in Nederland en Duitsland konden worden ingezet, zijn door de NMBS geschrapt. Deze machines stonden sinds 21 april 2013 in park nadat TUC-Rail had laten verstaan ze niet te willen overnemen wegens hun geringe betrouwbaarheid.

De 5510 en 5530 werden eveneens geschrapt. Beide locomotieven waren sedert 2008 afgesteld te Salzannes wegens zware schade aan de dieselmotor en hoofdgenerator.

SCHRAPPINGEN			
156 : 24-10-2013 NK	7405 : 02-01-2014 FNND	9152 : 02-01-2014 FKR	1334 : 06-11-2013 RI
159 : 14-10-2013 NK	7406 : 02-01-2014 FHS	9153 : 02-01-2014 MKM	1344 : 19-12-2013 RI
166 : 10-10-2013 NK	7407 : 02-01-2014 FNND	9156 : 02-01-2014 NK	2157 : 26-11-2013 GR
177 : 04-09-2013 NK	7409 : 02-01-2014 FNND	9158 : 02-01-2014 NK	2742 : 14-11-2013 RI
178 : 09-10-2013 NK	7410 : 02-01-2014 FAZ		2746 : 21-01-2014 RI
197 : 26-09-2013 FSD	8204 : 02-01-2014 NK	IN DIENST	2747 : 20-12-2013 RI
204 : 09-11-2013 FSD	8205 : 02-01-2014 FNND	5710 : 27-01-2014 FNND	2753 : 28-10-2013 RI
206 : 18-10-2013 FSD	8212 : 02-01-2014 NK	08123 : 02-01-2014 FKR	4196 : 14-11-2013 RI
209 : 17-10-2013 FSD	8218 : 02-01-2014 FAZ	08124 : 02-01-2014 FKR	UIT PARK
210 : 17-10-2013 FSD	8231 : 02-01-2014 NK	08125 : 02-01-2014 FKR	7791 : 10-01-2014 FNND
227 : 26-09-2013 FSD	8236 : 02-01-2014 FAZ	08126 : 02-01-2014 FKR	7793 : 16-12-2013 FNND
228 : 01-11-2013 FSD	8239 : 02-01-2014 NK	08127 : 30-01-2014 FKR	7797 : 17-01-2014 FNND
233 : 14-08-2013 FSD	8242 : 02-01-2014 FAZ	08128 : 30-01-2014 FKR	7799 : 26-12-2013 FNND
241 : 02-10-2013 NK	8250 : 02-01-2014 FNND	08129 : 30-01-2014 FKR	7801 : 17-02-2014 FNND
248 : 01-10-2013 NK	8256 : 02-01-2014 FNND	08130 : 30-01-2014 FKR	7803 : 30-01-2014 FNND
250 : 14-08-2013 NK	8257 : 02-01-2014 FNND	08131 : 25-02-2014 FKR	7807 : 03-12-2013 FNND
252 : 30-09-2013 NK	8258 : 02-01-2014 FNND	08132 : 25-02-2014 FKR	7810 : 04-12-2013 FNND
270 : 25-10-2013 NK	8259 : 02-01-2014 NK	08133 : 25-02-2014 FKR	7811 : 26-01-2014 FNND
2001 : 02-01-2014 MKM	8260 : 02-01-2014 FNND	08134 : 25-02-2014 FKR	7814 : 03-02-2014 FNND
2003 : 02-01-2014 MKM	8261 : 02-01-2014 NK	08135 : 25-02-2014 FKR	7816 : 03-12-2013 FNND
2004 : 02-01-2014 MKM	8262 : 02-01-2014 FNND	08136 : 25-02-2014 FKR	7819 : 05-12-2013 FNND
2007 : 02-01-2014 MKM	8265 : 02-01-2014 FNND	08564 : 30-01-2014 GCR	7821 : 03-12-2013 FNND
2024 : 02-01-2014 MKM	8266 : 02-01-2014 FNND	08565 : 30-01-2014 GCR	7826 : 28-02-2014 FNND
2104 : 28-02-2014 FSD	8268 : 02-01-2014 FNND	08566 : 20-02-2014 GCR	
5507 : 02-01-2014 NK	8272 : 02-01-2014 FSR	08567 : 02-02-2014 GCR	
5510 : 02-01-2014 NK	8274 : 02-01-2014 FNND		
5517 : 02-01-2014 NK	9109 : 02-01-2014 FKR	MUTATIES	
5523 : 02-01-2014 NK	9111 : 02-01-2014 FHS	7818 : FKR > FNND 10-11-2013	
5526 : 02-01-2014 NK	9116 : 02-01-2014 FHS		
5530 : 02-01-2014 NK	9119 : 02-01-2014 FHS	IN PARK	
5533 : 02-01-2014 NK	9123 : 02-01-2014 FKR	2005 : 02-01-2014 MKM	
5709 : 05-02-2014 FNND	9124 : 02-01-2014 FHS	2107 : 21-01-2014 FKR	
6225 : 20-01-2014 NK	9128 : 02-01-2014 GCR	2113 : 21-01-2014 FKR	
6227 : 20-01-2014 NK	9132 : 02-01-2014 FKR	7836 : 26-10-2013 FNND	
6313 : 20-01-2014 NK	9134 : 02-01-2014 FHS		
6324 : 20-01-2014 NK	9135 : 02-01-2014 MKM	UIT REVISIE	
7401 : 02-01-2014 FNND	9136 : 02-01-2014 FSD	453 : 03-02-2014 RI	
7402 : 02-01-2014 FNND	9138 : 02-01-2014 FSD	474 : 16-01-2014 RI	
7403 : 02-01-2014 FHS	9146 : 02-01-2014 MKM	1310 : 06-11-2013 RI	
7404 : 02-01-2014 FAZ	9147 : 02-01-2014 FAZ	1327 : 26-11-2013 RI	
	9149 : 02-01-2014 GCR	1329 : 21-01-2014 RI	
	9150 : 02-01-2014 FKR		



← FOTO 120-09

Alhoewel de reeks 62 TBL2 op 2 januari officieel werd geschapt, bleven ze als planton te Leuven tot half januari. Op 2 januari waren de 6225 en de 6313 nog in dienst, tot de 1859 het van hen overnam. Een tweede locomotief van de reeks 18 dient als planton in het station van Liège-Guillemins.

Bruno MALFAIT.

↓ FOTO 120-10 De 2003 had de bedenkelijke eer om op 31 december 2013 de allerlaatste locomotief van de reeks 20 te zijn die een trein sleepte. Vanaf deze datum worden deze machines niet meer toegelaten op het net, vermits zij niet uitgerust zijn met het veiligheidssysteem TBL 1+. Hieronder de betreffende trein, de IC J 2108 Brussel-Zuid - Luxembourg te Aye. Serge MARTIN.





↑ **FOTO 120-11** Een Velaro-stel doorkruist België en is onderweg naar de stelplaats London Temple Mills Eurostar. De 2807 sleepte dit stel vanaf Aachen West. Warsage, 27 januari 2014. Michel HANSSSENS.

↓ **FOTO 120-12** Op zondag 2 februari 2014 wacht de 2827 op het vertrek te Gelsenkirchen Bismarck aan kop van de autotransport-trein 47556 met bestemming Zeebrugge-Ramskapelle. Jean-Yves LAMBIET.



reeks 57

● Sedert februari 2014 huurt NMBS-Logistics bij Alpha Trains de G2000 Vossloh 5001756 (constructienummer 2007). Zij werd door Angel Trains aangekocht in december 2007 (naamsverandering naar Alpha Trains op 01-01-2010). In 2008 werd zij gehuurd en ingezet door Veolia (Frankrijk). Vanaf 2010, werd zij geleased door Europorte (nr. 1756) en regelmatig ingezet naar Lessines.

reeks 62/63

● De vier locomotieven van de reeks 62 die met het veiligheidssysteem TBL2 werden uitgerust (6225, 6227, 6313 en 6324), bleven ook na hun theoretische schrapping op 2 januari 2014 nog een twintigtal dagen actief als hulpelementen voor de lijn 2. Nadien werden ze overgebracht naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes waar hun TBL2-installatie zal worden gedemonteerd. Daarna zullen deze machines te koop worden aangeboden.

Nu staan twee locomotieven van de reeks 18 ter beschikking als hulpelement voor het afslepen van defecte treinen op de hogesnelheidslijnen 2 en 3. Een machine staat in Liège-Guillemins, de andere in Leuven.

↓ Op 22 november 2013 sleepte de 7735 het defecte motorstel 523 terug naar Stockem. Op de foto zien we deze trein in het station van Namur. Terrence LABAR.



↑ FOTO 120-13 De 55'ers ATB werden op 2 januari 2014 geschrapt en op 13 januari overgebracht naar de CW Salzinnes. We zien, in volgorde, de 5533 + 5517 + 5526 + 5507. Pierre HERBIET.

reeksen 74, 82 en 91

● Sinds 1 januari moet al het tractiematerieel van de NMBS uitgerust zijn met het systeem TBL1+ om op het Infrabel-net te mogen rijden. Daarom schrapte de NMBS alle rangeerlocomotieven die in de werkplaatsen werden gebruikt. Een aantal hiervan zullen verder ingezet worden als "zwaar werktuig", wat hun actieradius beperkt tot de eigenlijke werkplaatsen. Deze maken immers geen deel uit van het Infrabel-net. De resterende locomotieven worden ver-

kocht voor een verdere inzet of voor de sloop.

General Electric PH37ACai

● De twee diesellocomotieven type PH37ACai, gebouwd door General Electric en die zich in België bevinden voor homologatie (zie ODB 118, blz. 30), werden in de werkplaats van Schaarbeek voorzien van een TBL1+ -installatie. Het gaat om de locomotieven 29008 en 29009. Dit lijkt er op te wijzen dat ze door NMBS-Logistics zullen worden ingezet.





↑ **FOTO 120-14** Sinds het begin van dit jaar rijdt de lege kalktrein 39710 Gent-Noord 07.30 - Aisemont 11.00 op woensdag en zaterdag regelmatig via de lijn 122 Melle - Zottegem - Geraardsbergen. Op 18 januari 2014 slepen de 7853 en 7839 deze trein in de omgeving van Gemeldorp. Serge MARTIN.

↓ De 5710 werd op 4 februari overgebracht van de werkplaats Antwerpen-Noord naar Kortrijk. Op 5 februari was een losse testrit voorzien. Diezelfde dag echter stond de 44846 (Tessenderlo - Bully Grenay) uitgeweken te Kortrijk in afwachting van een locomotief. Bij gebrek aan een 57'er werd besloten om de 5710 deze trein naar Bully Grenay te laten slepen. Doorrit te Marke, tussen Kortrijk en Moeskroen. Mattias CATRY.



Motorstellen - motorwagens

reeks 300 "Break"

● Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling op 15 december 2013 worden de lokale treinen tussen Liège-Guillemins en Maastricht met Break's gereden. Voordien werden hier klassieke tweeledige motorstellen ingezet. De reizigers hebben nu dus meer comfort en meer plaats.

IR e 3226	Hamont 05.24 - Neerpelt 5.32/32 - Antwerpen-Centraal 06.50
IR e 3227	Hamont 06.27 - Neerpelt 6.35/35 - Antwerpen-Centraal 07.50
IR e 3228	Hamont 07.22 - Neerpelt 7.30/35 - Antwerpen-Centraal 08.50

IR e 3216	Antwerpen-Centraal 16.10 - Neerpelt 17.25/30 - Hamont 17.37
IR e 3217	Antwerpen-Centraal 17.10 - Neerpelt 18.25/30 - Hamont 18.37

reeks 41

● Op 7 april 2014 zal de nieuwe stopplaats van Hamont geopend worden. In een eerste fase zullen slechts drie treinen van de IR e-verbinding in Hamont hun dienst aanvagen. In de andere richting zullen maar twee treinen verder rijden naar Hamont. De dienstregeling vindt u in de tabel hiernaast.

Vanaf 14 december 2014 rijden alle IR e door tot Hamont.



➤ **FOTO 120-90** Zoals bekend werden de laatste niet-gemoderniseerde klassieke motorstellen naar Stockem gevoerd voor de sloop in Aubange. Alle stellen? Nee, sinds enkele maanden bevinden 207 en 222 zich in de goederenbundel van Ruisbroek waar ze binnenkort gebruikt zullen worden voor een rampenoefening. Gezien de lange tijd dat ze hier nu staan is er verbazend weinig graffiti aangebracht en dat er nog geen enkele ruit werd ingegooid is bijna een mirakel... Wim DE RIDDER.

↓ Op 29 december 2013 komt de 326 aan in Maastricht Randwyck met de stoptrein 5384 naar Liège-Guillemins. Michel DE ESCH.



HET TRACTIEPARK VAN DE NMBS OP 1 MAART 2014

De laatste jaren is het tractiepark van de NMBS aan nooit eerder geziene veranderingen onderhevig geweest. Een groot aantal reeksen, met soms 50 dienstjaren, verdween van het spoor. De oorzaak? Een historische bestelling van maar liefst 120 EuroSprinter-locomotieven van de reeksen 18 en 19 en van 305 Desiro-motorstellen. En het is nog niet voorbij aangezien nog een honderdtal Desiro's geleverd moet worden. Dit zal tot gevolg hebben dat alle klassieke motorstellen van de reeks 600/700 en de helft van de reeks 21 buiten dienst zullen worden gesteld, samen met de rijkstrijtuigen van de reeks M4. Op dit moment wordt de reeks 21 nog ingezet op de


verbindingen IC H Schaarbeek - Tournai - Moeskroen, waar ze met de oncomfortabele M4-rijtuigen in trek/duwverband rijden. Verder rijden ze bijna alle IR f Leuven - Gent-Sint-Pieters - Kortrijk en de IC C Oostende - Brugge - Kortrijk. Ook hier gaat het om trek/duwtreinen met M4-stammen. Zij blijven ook actief voor P-treinen, voornamelijk 's morgens in de richting van Brussel en 's avonds voor terugritten.


Ook tijdens het volgende decennium zal het tractiematerieel van de NMBS sterk veranderen door de geplande aankoop van nieuwe treinen (zie *OP DE BAAN* 119, blz. 15). Wanneer deze treinen zoals


gepland in 2025 zijn afgeleverd, zal het rollend materieel verregaand gestandaardiseerd zijn. Er blijft dan nog slechts een beperkt aantal reeksen over voor de reizigersdienst: locomotieven van de reeksen 18 en 19 en motorstellen van de reeksen 96, Desiro en de nieuwe stellen.


Ook het rijkstrijtuigenpark zal sterk veranderen: enkel de reeksen I11, M5, M6 en de nieuwe reeks M7 blijven dan nog over.

Wat het goederenverkeer betreft zien we nu al een enorme concentratie waardoor nog enkel de reeksen 13, 28 en 77/78 overgebleven zijn, aangevuld met de kleine gespecialiseerde reeksen 29 en 57.

ELEKTRISCHE LOCOMOTIEVEN				
				
20	21		27 - 27GF	
MKM	FSD		NK	
<i>in park</i>	2101	2131	2701	2731
	2102	2132	2702	2732
2005	2103	2133	2703	2733
	2105	2134	2704	2734
	2106	2135	2705	2735
	2108	2136	2706	2736
	2109	2137	2707	2737
	2110	2138	2708	2738
	2111	2139	2709	2739
	2112	2140	2710	2740
	2114	2141	2711	2741
	2115	2141	2712	2742
	2116	2143	2713	2743
	2117	2144	2714	2744
	2118	2145	2715	2745
	2119	2146	2716	2746
	2120	2147	2717	2747
	2121	2148	2718	2748
	2122	2149	2719	2749
	2123	2150	2720	2750
	2124	2151	2721	2751
	2125	2152	2722	2752
	2126	2153	2723	2753
	2127	2154	2724	2754
	2128	2155	2725	2755
	2129	2156	2726	2756
	2130	2157	2727	2757
		2158	2728	2758
		<i>in park</i>	2729	2759
	2107	2113	2730	2760
1	57 + 2		41 + 19	
118 + 3				

MEERSPANNIGE LOCOMOTIEVEN								
								
11	12	13	18			19	28	
FKR	FKR	FNND	NK		FSD	NK	FNND	
1187	1203	1345	1801	1878	1806	1834	1903	
		1346	1802	1879	1807	1835	1904	
<i>in park</i>	<i>in park</i>	1347	1803	1880	1808	1836	1905	
		1348	1804	1881	1809	1837	1906	
1181	1201	1349	1805	1882	1810	1838	1907	
1182	1202	1350	1862	1883	1811	1839	1908	
1183	1204	1351	1863	1884	1812	1840	1909	
1184	1205	1352	1864	1885	1813	1841	1910	
1185	1206	1353	1865	1886	1814	1842	1911	
1186	1207	1354	1866	1887	1815	1843	1912	
1188	1208	1355	1867	1888	1816	1844	1913	
1189	1209	1356	1868	1889	1817	1845	1914	
1190	1210	1357	1869	1890	1818	1846	1915	
1191	1211	1358	1870	1891	1819	1847	1916	
1192	1212	1360	1871	1892	1820	1848	1917	
			1872	1893	1821	1849	1918	
			1873	1894	1822	1850	1919	
			1874	1895	1823	1851	1920	
			1875	1896	1824	1852	1921	
			1876		1825	1853	1922	
					1826	1854	1923	
					1827	1855	1924	
					1828	1856		
					1829	1857		
					1830	1858		
					1831	1859		
					1832	1860		
					1833			
1 + 11	1 + 11	15	39			55	22	10
1 + 11	1 + 11	15	94			22	10	
143 + 22								

DIESEL- LOCOMOTIEVEN					
					
55 TVM	77				
FSR	FNND		FKR	NK	GCR
5501	7730	7755	7741	7747	7744
5506	7731	7756	7759	7748	7745
5509	7740	7757	7760	7764	7746
5511	7742	7758	7761	7765	
5512	7743	7763	7762	7766	
5514	7749	7791			
	7750	7793			
	7751	7794			
	7752	7796			
	7753	7798			
	7754	7799			
	<i>in park</i>				
	7709	7788			
	7710	7789			
	7728	7790			
	7729	7792			
	7784	7795			
	7785	7800			
	7786	7802			
	7787				
6	22 + 15		5	5	3
6	35 + 15				
	41 + 15				

MEERSPANNIGE LOCOMOTIEVEN				
				
13		28		29
FNND		FNND		FNND
1301	1324	2804	2826	2901
1302	1325	2805	2827	2902
1303	1327	2807	2828	2903
1304	1328	2808	2829	2904
1305	1329	2810	2830	2905
1306	1330	2811	2831	
1307	1331	2814	2834	
1308	1332	2816	2835	
1309	1333	2817	2836	
1310	1334	2818	2837	
1311	1335	2819	2838	
1312	1336	2820	2839	
1313	1337	2822	2840	
1314	1338	2823	2841	
1315	1339	2824	2842	
1316	1340	2825	2843	
1317	1341			
1319	1342			
1320	1343			
1321	1344			
1322	1359			
1323				
43		32		5
80				

De reeks 20 is sinds 1 januari 2014 niet meer toegelaten op het CFL-net omdat zij niet is uitgerust met de TBL1+. De laatste rijvaardige machines gingen dan ook op 31 december 2013 buiten dienst. De ultieme rit werd op deze dag gereden door de 2003. Haar laatste opdracht was het slepen van de IC 2108 Brussel-Zuid - Luxembourg. We zien haar hier te Mont-Saint-Guibert. Terrence LABAR.



MOTORSTELLEN - totaal 735



300 Break			96 3 kV	96 3 kV / 25 kV		600-700			800	900	City Rail	Desiro 3 kV		Desiro 3 kV / 25 kV			
NK	FHS	FKR	FSD	MKM	FHS	FSD	NK	FSR	GCR	GCR	FSR	GCR	GCR	FKR	MKM	GCR	
301	355	413	441	501	525	601	617	756	672	801	901	960	08001	08051	08094	08501	08556
302	356	414	442	502	526	602	618	757	684	802	902	961	08002	08052	08095	08502	08557
303	357	415	443	503	527	603	619	758	685	803	903	962	08003	08053	08096	08503	08558
304	358	416	444	504	528	604	620	759	686	804	904	963	08004	08054	08097	08504	08559
305	359	417	445	505	529	605	621	760	687	805	905	964	08005	08055	08098	08505	08560
306	360	418	446	506	530	606	622	761	688	806	906	965	08006	08056	08099	08506	08561
307	361	419	447	507	531	607	623	762	689	807	907	966	08007	08057	08100	08507	08562
308	362	420	448	508	532	608	624	763	690	808	908	967	08008	08058	08101	08508	08563
309	363	421	449	509	533	609	625	764		809	909	968	08009	08059	08102	08509	08564
310	364	422	450	510	534	610	626	765		810	910	969	08010	08060	08103	08510	08565
311	365	423	451	511	535	611	627	766		811	911	970	08011	08061	08104	08511	08566
312	366	424	452	512	536	612	628	767		812	912	971	08012	08062	08105	08512	08567
313	367	425	453	513	537	613	629	768		813	913	972	08013	08063	08106	08513	
314	368	426	455	514	538	614	630	769		814	914	973	08014	08064	08107	08514	
315	369	427	456	515	539	615	631	770		815	915	974	08015	08065	08108	08515	
316	370	428	457	516	540	616	632	771		816	916	975	08016	08066	08109	08516	
317	371	429	458	517	541	691	633	772		817	917	976	08017	08067	08110	08517	
318	372	430	459	518	542	692	634	773		818	918	977	08018	08068	08111	08518	
319	373	431	460	519	543	693	635	774		819	919	978	08019	08069	08112	08519	
320	374	432	461	520	544	694	636	775		820	920	979	08020	08070	08113	08520	
322	375	433	462	521	545	695	637	776		821	921	980	08021	08071	08114	08521	
323	376	434	463	522	546	696	638	777		822	922	981	08022	08072	08115	08522	
324	377	435	464	523	547	697	639	778		823	923	982	08023	08073	08116	08523	
325	378	436	465	524	548	698	640	779		824	924	983	08024	08074	08117	08524	
326	379	437	466		549	699	642	780		825	925	984	08025	08075	08118	08525	
327	380	438	467		550	700	643	781		826	926	985	08026	08076	08119	08526	
328	381	439	468		551	701	644	782		827	927	986	08027	08077	08120	08527	
329	382	440	469		552	702	645			828	928	987	08028	08078	08121	08528	
330	383		470		553	703	646			829	929	988	08029	08079	08122	08529	
331	384		471		554	704	647			830	930	989	08030	08080	08123	08530	
332	385		472		555	705	648			831	931	990	08031	08081	08124	08531	
333	386		473		556	706	649			832	932	991	08032	08082	08125	08532	
334	387		474		557	709	650			833	934	992	08033	08083	08126	08533	
335	388		475		558	731	651			834	935	993	08034	08084	08127	08534	
336	389		476		559	732	652			835	936	994	08035	08085	08128	08535	
337	390		477		560	733	653			836	937	995	08036	08086	08129	08536	
338	391		478		561	734	654			837	938	996	08037	08087	08130	08537	
339	392		479		562	735	655			838	939	997	08038	08088	08131	08538	
340	393		480		563	736	657			839	940	998	08039	08089	08132	08539	
341	394		481		564	737	658			840	941	999	08040	08090	08133	08540	
342	395		482		565	738	659			841	942		08041	08091	08134	08541	
343	396		483		566	739	660			842	943		08042	08092	08135	08542	
344	397		484		567	740	661			843	944		08043	08093	08136	08543	
345	398		485		568	741	662			844	945		08044	08094		08544	
346	399		486		569	742	663				946		08045	08095		08545	
347	400		487		570	743	664				947		08046	08096		08546	
348	401		488			744					948		08047	08097		08547	
349	402		489			745					949		08048	08098		08548	
350	403		490			746					950		08049	08099		08549	
351	404					747					951		08050	08100		08550	
352	405					748					952					08551	
353	406					749										08552	
354	407					750										08553	
	408					751										08554	
	409					752										08555	
	410					753											
	411					754											
	412					755											
53	58	28	49	24	46	58	46	27	8	44	51	40	50	50	36	55	12
139			49	70		139			44	51	40	136		67			

DIESELLOCOMOTIEVEN



57	77/78					
FNND	FNND			FKR	GCR	NK
5701	7701	7737	7811	7711	7809	7767
5702	7702	7738	7814	7712	7817	7768
5703	7703	7739	7816	7713	7822	7769
5705	7704	7740	7819	7714	7824	7770
5710	7705	7771	7821	7715	7825	7812
	7706	7772	7826	7716	7827	7837
	7707	7773	7835	7856	7828	7838
	7708	7774	7846	7857	7829	7839
	7717	7775	7847	7858	7830	7840
	7718	7776	7848	7859	7831	7841
	7719	7777	7849	7860	7832	7842
	7720	7778	7850	7861	7833	7843
	7721	7779	7851	7862	7834	7844
	7722	7780	7852	7863		7845
	7723	7781	7853			7864
	7724	7782	7864			7865
	7725	7783	7865			
	7726	7784	7866			
	7727	7797	7867			
	7732	7803	7868			
	7733	7806	7869			
	7735	7807	7870			
	7736	7810				
	<i>in park</i>					
	7734	7813	7820			
	7804	7815	7823			
	7805	7818	7836			
	7808					
5	68 + 10			14	13	15
5	110 + 10					
	115 + 10					

MOTORWAGENS



41				
FKR		FHS		GCR
4111	4152	4101	4170	4102
4112	4153	4108	4171	4103
4115	4154	4118	4172	4104
4116	4155	4122	4173	4105
4121	4156	4127	4174	4106
4123	4158	4130	4176	4107
4124	4159	4132	4178	4110
4125	4160	4133	4180	4113
4126	4164	4135	4183	4114
4128	4165	4136	4184	4119
4129	4166	4137	4185	4120
4134	4167	4139	4187	
4138	4168	4140	4189	
4142	4169	4141	4191	
4143	4175	4157	4192	
4144	4177	4161	4193	
4145	4179	4162	4194	
4146	4181	4163	4196	
4147	4182			
4148	4188			
4149	4190			
4150	4195			
4151				
		<i>in park</i>		<i>in park</i>
		4131		4109
45	36 + 1		12 + 1	
93 + 2				

TUC RAIL

55	62/63
NK	FNND
5503	6244
5505	6250
5515	6296
5518	6297
5519	6315
5528	6331
5529	
5531	
5532	
5535	
5539	
5540	
<i>in park</i>	
5508	
5537	
12 + 2	6
18 + 2	

ZWARE WERKTUIGEN (totaal 24)



FAZ	FNND	FHS	FKR	GCR	NK	MKM	FSD
7404	7401	7403	9109	9128	9156	9146	9136
7410	7402	7406	9123	9149	9158	9153	9138
8218	8250	9111	9150				
9147	8274	9116	9152				
4	4	4	5	2	2	2	2

FOTO 120-15

De laatste zes nog bestaande locomotieven van de reeks 74 zijn nu ingeschreven als "zware werktuigen". Een van de gevolgen is dat zij niet meer mogen worden ingezet op het Infrabel-net. Toch blijven zij nog actief, zelfs op Kerstmis, zoals de 7401 te Antwerpen-Schijnpoort in de rijtuigenwerkplaats.

Simon DE RIDDER,
25 december 2013.





De werkplaats van Oostende beschikt over twee locotractoren van de reeks 91 die worden gebruikt als "zware werktuigen": de 9136 en 9138. Tot grote verbazing werd de 9136 begin dit jaar herschilderd te Oostende in de nieuwe grijze livrei. Op 28 februari zien we hem voor de poorten van de werkplaats. *Pierre DEVEUSTER.*

INFRABEL <small>Light City Train</small>									
62/63					73				82
FSR	FNND	FKR	NK	GCR	FSR	NK	GCR	MKM	NK
6223	6207	6202	6215	6213	7338	7350	7352	7340	8221
6237	6236	6203	6216	6214	7354	7351	7359		8222
6249	6264	6210	6241	6217	7355				8252
6253	6291	6212	6243	6218					
6254	6292	6219	6251	6231					
6282	6295	6222	6255	6242					
6283	6312	6228	6257	6246					
6299	6317	6229	6267	6256					
	6330	6238	6274	6261					
		6247	6288	6262					
		6260	6305	6263					
		6304	6309	6274					
			6319	6278					
			6329	6285					
				6311					
				6316					
				6320					
				6323					
				6328					
8	9	12	14	19	2	2	2	1	3
62					7				3
72									

FOTO 120-16 De komst van de Desiro's betekende het einde voor de motorstellen 151 t/m 270 en 595 t/m 600. En dat is nog niet alles, want er moeten nog 116 Desiro's geleverd worden. Hierdoor zijn de eerste motorstellen van de reeks 600 en de eerste locomotieven van de reeks 21 bedreigd in hun bestaan. De 08528 rijdt als stoptrein 5684 Namur - Huy. Marche-les-Dames, 2 februari 2014. *Pierre HERBIET.*





U herinnert zich ongetwijfeld Jo en Hilde, de huidige eigenaars van het station van Racour op de voormalige lijn 147 Landen - Gembloux - Tamines. Zij kochten in 2011 de twee BDx M2-rijtuigen 49.212 en 49.264 (zie *OP DE BAAN 104* pagina's 22-23). Het doel was deze in te richten als vakantiewoning.

Naar aanleiding van de afwerking van het eerste rijtuig 49.212 (foto 1), hielden Jo en Hilde een opendeurweekend op 7 en 8 december 2013.

Een overzicht van de nieuwe inrichting:

- een grote slaapkamer (foto 2) met drie bedden en een badkamer. Deze kamer was vroeger de stuurpost van het rijtuig;
- een grote leefruimte (foto 4) met een volledig ingerichte keuken, een tafel, meerdere zitbanken, toilet en inkomhall;
- een kleine slaapkamer (foto 3) met dubbelbed en eveneens een badkamer.

Het geheel is versierd met oude informatiebordjes, afkomstig uit rijtuigen, een zonnewering uit de stuurpost, lantaarns, eindseinen, steeksleutels, enz...

Het tweede rijtuig wordt momenteel opnieuw ingericht en zal vermoedelijk afgewerkt zijn tegen de komende lente.



INFO
info@stationracour.be
www.stationracour.be



5201

Levering NMBS: 31-03-1955

Nummering: 202.001: 31-03-1955
5201: 01-01-1971

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 31-03-1955 ⇨ Latour: 02-04-1955 ⇨ Ronet: 06-03-1959 ⇨ Latour: 14-01-1960 ⇨ Ronet: 26-05-1978 ⇨ *vlottende cabines*: 29-09-1983 ⇨ Latour: 28-05-1990 ⇨ Stockem: 01-06-1992 ⇨ Tuc-Rail (Stockem): 15-12-2002 ⇨ in park: 27-04-2010

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd

FOTO 120-17 *Jemappe, 09-09-1980. Pierre HERBIET.*



5205

Levering NMBS: 09-06-1955

Nummering: 202.005: 09-06-1955
5205: 01-01-1971

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 09-06-1955 ⇨ Ronet: 11-06-1955 ⇨ Schaarbeek: 12-09-1961 ⇨ Stockem: 28-08-1962 ⇨ Latour: 01-03-1965 ⇨ Bertrix: 28-05-1965 ⇨ Ronet: 01-04-1976 ⇨ *vlottende cabines*: 09-02-1983 ⇨ Latour: 28-05-1990 ⇨ Stockem: 01-06-1992 ⇨ Tuc-Rail (Stockem): 17-04-2009 ⇨ in park: 17-04-2009

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd

FOTO 120-18 *Montzen, 14-04-1988. Laurent GARY.*



5209

Levering NMBS: 21-05-1955

Nummering: 202.009: 21-05-1955 ⇨ 5209: 01-01-1971
⇨ 5321: -05-1993 ⇨ 5209: 14-07-1993

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 09-06-1955 ⇨ Latour: 21-05-1955 ⇨ Ronet: 17-05-1955 ⇨ Latour: 18-05-1962 ⇨ Ronet: 22-02-1964 ⇨ Latour: 02-05-1964 ⇨ Bertrix: 28-05-1965 ⇨ Ronet: 03-06-1984 ⇨ Latour: 27-01-1989 ⇨ Sockem: 01-06-1992 ⇨ *vlottende cabines*: 24-12-1992 ⇨ Tuc-Rail (Stockem): 15-12-2004 ⇨ in park: 14-12-2008

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd

FOTO 120-19 *Givet, 08-09-1981. Serge MARTIN.*



5211

Levering NMBS: 06-06-1955

Nummering: 202.011: 06-06-1955 ⇨ 204.009: 28-02-1958
⇨ 202.011: 06-11-1958 ⇨ 5211: 01-01-1971

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 06-06-1955 ⇨ Ronet: 07-06-1955 ⇨ Latour: 09-06-1955 ⇨ Ronet: 24-08-1955 ⇨ Expo 58: 13-12-1957 ⇨ Ronet: 31-12-1958 ⇨ Schaarbeek: 21-08-1961 ⇨ Stockem: 17-08-1962 ⇨ Latour: 23-08-1962 ⇨ Bertrix: 05-06-1964 ⇨ *vlottende cabines*: 27-12-1983 ⇨ Ronet: 03-06-1984 ⇨ Latour: 28-05-1990 ⇨ Stockem: 14-12-2003 ⇨ Tuc-Rail (Stockem): 14-12-2003 ⇨ in park: 01-03-2009

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd

FOTO 120-20 *Namur, 05-06-1980. J-L VANDERHAEGEN.*



5215

Levering NMBS: 14-07-1955

Nummering: 203.002: 14-07-1955
5302: 01-01-1971
5215: 03-06-1983

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 14-07-1955 → Latour:
15-07-1955 → *vlottende cabines*: 03-06-1983 → Ronet:
01-07-1983 → Latour: 28-05-1990 → Stockem: 01-06-1992 →
Tuc-Rail (Stockem): 15-12-2002 → in park: 05-07-2010

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd,
verkocht aan TSP in maart 2013

FOTO 120-21 als 5302 te Houyet, 04-06-1980.
J-L VANDERHAEGEN.



5216

Levering NMBS: 22-09-1955

Nummering: 203.017: 22-09-1955
5317: 01-01-1971
5216: 12-04-1984

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 22-09-1955 → Ronet:
13-03-1979 → Bertrix: 15-04-1979 → Ronet: 08-02-1980 →
vlottende cabines: 12-04-1984 → Tuc-Rail (Stockem): 14-12-2003 →
in park: 01-03-2009

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd

FOTO 120-22 als 5317 te Lustin, 12-04-1979.
J-L VANDERHAEGEN.



5217

Levering NMBS: 30-09-1955

Nummering: 203.018: 30-09-1955
5318: 01-01-1971
5217: 12-04-1984

Stelplaatsen: Haine-St.-Pierre: 30-09-1955 → Latour:
05-10-1955 → Stockem: 11-11-1966 → Latour: 21-11-1966 →
Stockem: 22-11-1967 → Latour: 29-05-1972 → *vlottende cabines*:
14-08-1984 → Stockem: 01-06-1992 → Tuc-Rail (Stockem):
15-12-2002 → in park: 05-10-2010

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd,
verkocht aan TSP in maart 2013

FOTO 120-23 als 5318 te Godinne, 05-06-1980.
J-L VANDERHAEGEN.



7373

Levering NMBS: 20-06-1974

Nummering: 7373: 20-06-1974

Stelplaatsen: Monceau: 20-06-1974
Kinkempois: -1977
Monceau: 15-04-1979
Hasselt: 11-05-1985
in park: 03-07-2006

Uit exploitatie: geen datum gepubliceerd

FOTO 120-24 *Winterslag*, 10-01-2005.
Pierre HERBIET.



Vertakking Blauwe Toren

Infrabel verbouwt de vertakking *Blauwe Toren* tot een ongelijkgrondse kruising. Op deze plaats takt lijn 51A (naar Zeebrugge en Knokke) af van lijn 51 Brugge - Blankenberge. Momenteel kruisen de treinen afkomstig uit Blankenberge het spoor A van lijn 51A, het spoor van de treinen afkomstig uit Brugge richting Zeebrugge of Knokke. Er wordt nu een nieuw viaduct gebouwd om deze kruising conflictvrij te laten gebeuren. Op deze manier zal het verkeer vlotter verlopen en kan op deze nieuwe vertakking de snelheid worden opgedreven.

Bij de modernisering van de lijn wordt eveneens een derde spoor aangelegd tussen de vertakking Dudzele en Brugge.

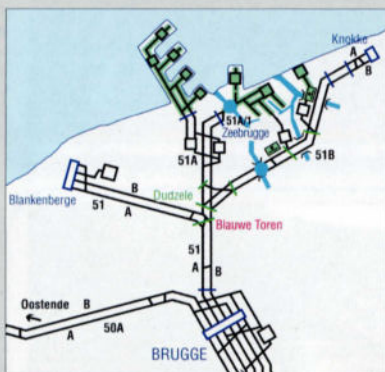


FOTO 120-25 ↑
FOTO 120-26 ↗
FOTO 120-27 →

Deze drie foto's geven een overzicht van de werkzaamheden en een stand van zaken op 5 januari 2014.

Bovenaan: een zicht op het viaduct voor de ongelijkgrondse kruising. Midden: links de beide sporen naar Blankenberge (lijn 51) en rechts de beide sporen richting Zeebrugge en Knokke (lijn 51A) die onder het viaduct wegdraaien.

Rechts: de IC E 1536 Liège-Guillemins - Blankenberge, geduwd door de 1903, op de vertakking richting Blankenberge.

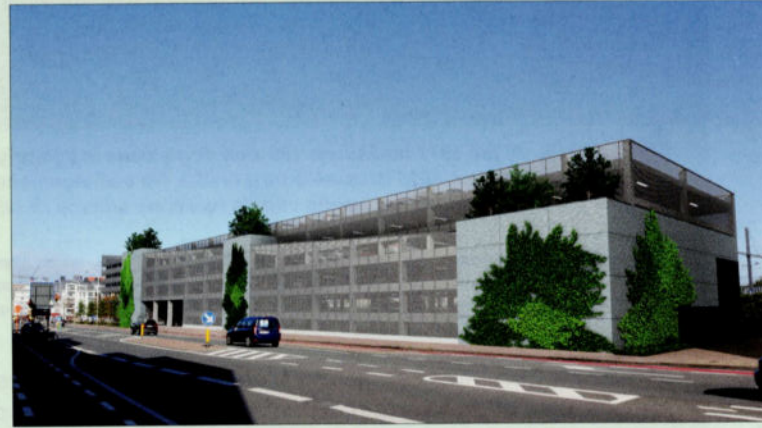
Simon DE RIDDER.





Station Blankenberge

Zoals we in ons vorig nummer schreven, werd het station van Blankenberge afgebroken in december 2013. Alle diensten werden tijdelijk overgebracht naar een oud gebouw, waarin ook de bibliotheek werd ondergebracht. Oorspronkelijk was het een goederenloods. (foto rechtsboven). Het nieuwe gebouw krijgt een L-vorm. De ingang zal zich op de hoek van het stationsplein (langs de Koning Albert I-laan) en de Kerkstraat (rechts op de virtuele voorstelling van de foto links onderaan) bevinden. In het gebouw zullen 23 appartementen worden ingericht en parkings op verschillende verdiepingen voor 740 auto's (virtuele voorstelling onderaan rechts), een Mercure-hotel met 64 kamers en een zwembad en ook een Ibis-hotel met 79 kamers. De werken moeten beëindigd zijn in 2018. De opening van het geheel is voorzien voor begin 2017. Foto's boven: Andy ENGELEN, 12 januari 2014.



Werken te Verviers

De afbraak van de betonnen overkapping, waarop zich het busstation bevond, begon in november 2013. Manfred HIRTZ, 29 januari 2014.

Grote werken zijn begonnen aan het station van Verviers-Central in november 2013. Zij zullen waarschijnlijk duren tot in 2018. De meest spectaculaire fase is de afbraak van de betonnen overkapping, die een deel van de sporen langs de kant Welkenraedt overdekte. Deze plaat was te laag om de doorgang van de M6-dubbeldeksrijtuigen toe te laten. Een nieuwe, hogere koepel zal de plaat vervangen. Het station zal volledig gerenoveerd worden, met herstelling van het dak, de verplaatsing van de loketten, de inrichting van een boetiek en een brasserie en de vernieuwing van de wachtzaal. Ook de perrons zullen worden heringericht.





FOTO 120-28 In juli 1977 bevindt de 193 zich nog steeds in zijn originele toestand. Ze verlaat de stopplaats van Moensberg in de richting van Halle als omnibus 4816 Brussel-Noord - Halle. Na een algemene revisie verliet ze de werkplaats, voorzien van dubbele koplichten, op 11 april 1979. De 204 reed, als laatste van de reeks, de ultieme rit als L5871 Libramont - Arlon op 8 november 2013. Stefan DENAYRE.

DE MOTORSTELLEN 151 - 270

50 jaar na hun indienstname werden de laatste motorstellen van het type 62, 63 en 65 - nummers 151 t/m 270, als gevolg van de voortschrijdende indienstname van de nieuwe Desiro-motorstellen, buiten dienst gesteld. De laatste twee waren de 204 en 270, geschrapt op 5 november 2013.

Geschiedenis

In 1935 neemt de NMBS de eerste geëlektrificeerde lijn op haar net tussen Brussel en Antwerpen in dienst (L25). De dienst werd uitgevoerd door 12 vierledige motorstellen bestaande uit twee motorrijtuigen met een stuurpost en twee tussenrijtuigen.

Voor de omnibusdiensten op de lijn 25 werden in 1939 acht nieuwe tweeledige motorstellen geleverd (genummerd van 228.001 t/m 008 in november 1953). Elk rijtuig was aangedreven. Ze waren van dezelfde JH-koppeling voorzien als de stellen van 1935.

In 1946 werd een dubbel prototype motorstel geleverd (genummerd als 228.009 in november 1953). Het was gebouwd volgens het toekomstige concept van tweeledige motorstellen

welke de NMBS gedurende 35 jaar, tot 1981 (het laatste was de 782 geleverd op 20 januari 1981) in dienst zou stellen. Al deze reeksen konden onderling gekoppeld worden.

De 009 was voorzien van een intercirculatieur op elke kop. De toegangsdeuren waren geen schuifdeuren meer, maar plooiddeuren. De draaistellen bestonden uit een aangedreven as en een loopas, hetgeen volgende configuratie opleverde: A1 1A + A1 1A.

Dit motorstel lag aan de basis van de latere stellen van 1950 (nummers 228.010 t/m 034) en 1953 (nummer 228.035 t/m 049) die besteld werden voor de elektrificatie van lijn 124 Brussel - Charleroi.

Deze eerste generatie motorstellen kon enkel rijden op de lijnen met verhoogde perrons, met name de as Antwerpen -

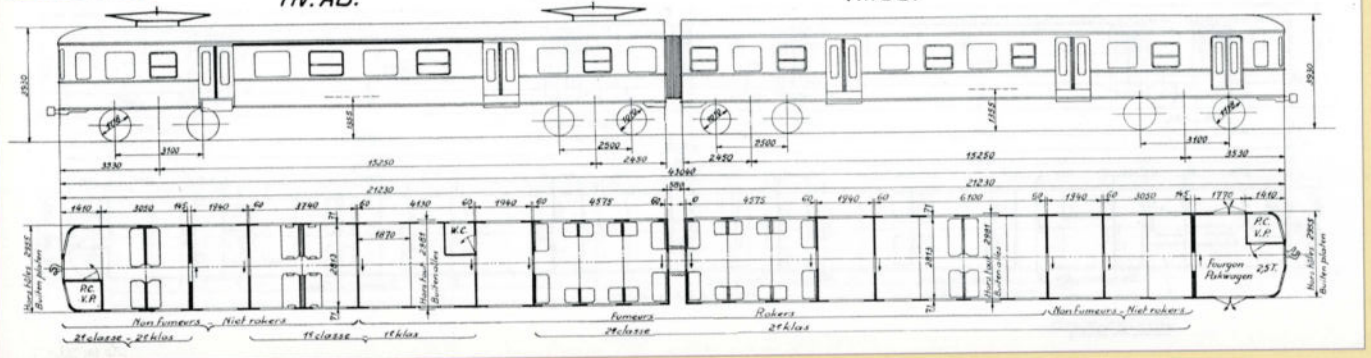
Brussel - Charleroi.

In 1951 bouwde de NMBS in de Centrale Werkplaats van Mechelen een prototype motorstel met het oog op de komende elektrificaties: de lijnen Oostende - Brussel - Liège en Brussel - Luxembourg. Het ontving het nummer 228.501 (later 501 en nadien 050).

Met het oog op de elektrificatie van hogergenoemde lijnen werden in 1954 de stellen 228.050 t/m 128 geleverd die gebouwd waren volgens hetzelfde basisconcept van de motorstellen van 1950.

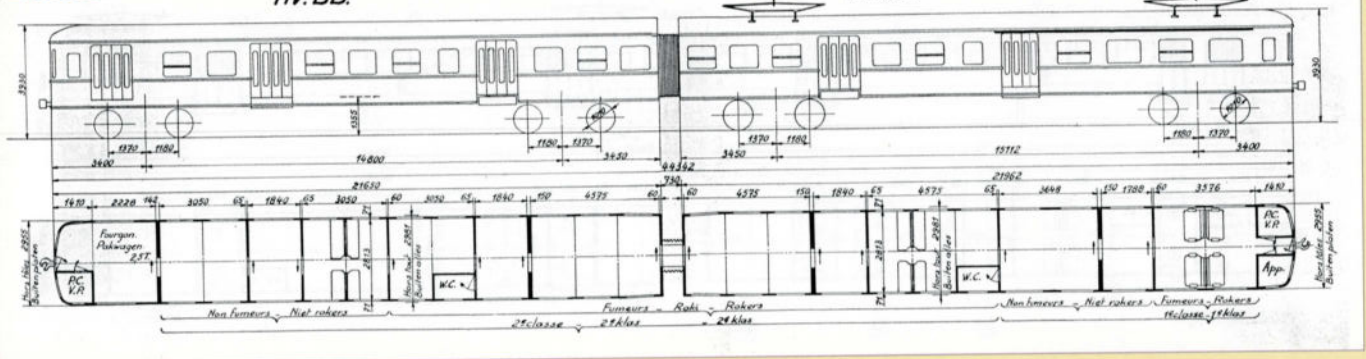
Ze waren uitgerust met een treeplank die toeliet zowel stopplaatsen met een hoog als laag perron te bedienen en konden dus ingezet worden op alle geëlektrificeerde lijnen van het net. Ze waren over het algemeen lichter en hadden minder zware draaistellen.

228.001-008



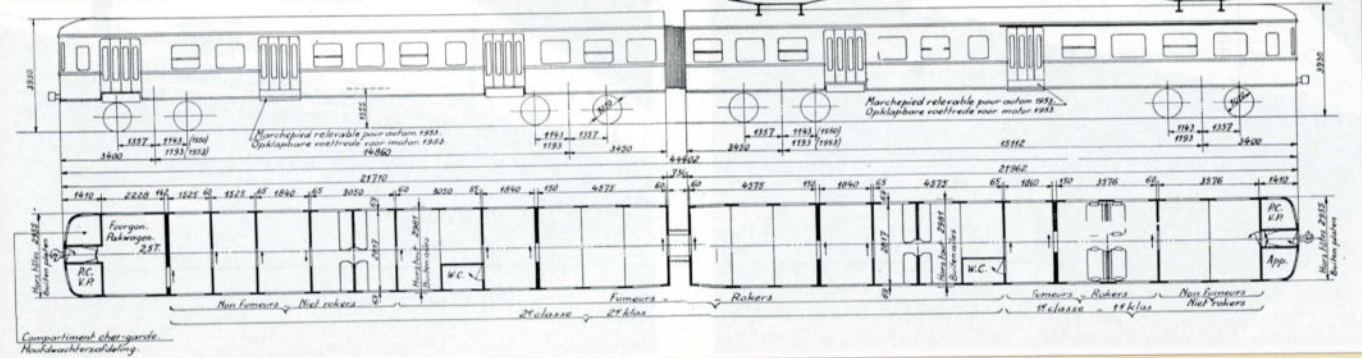
De motorstellen van 1939 (228.001 t/m 008) waren de voorlopers van de toekomstige modellen.

228.009



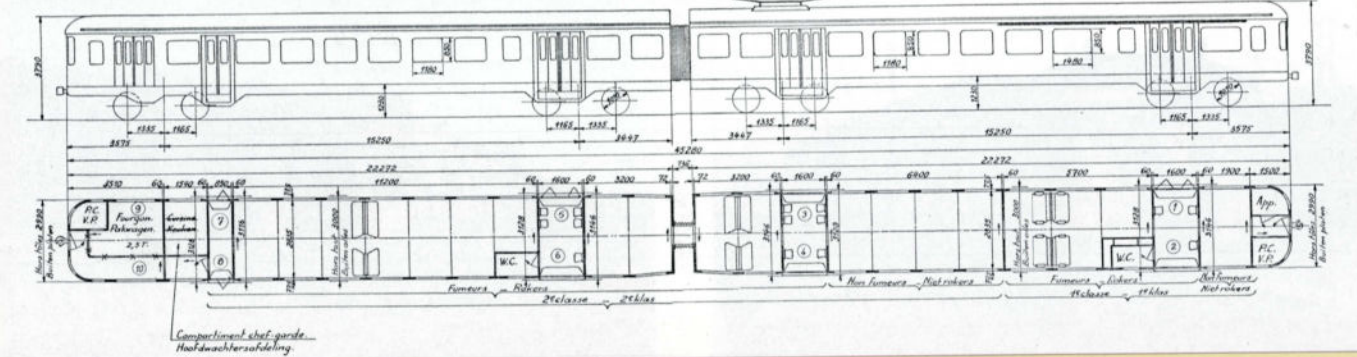
Het prototype motorstel van 1946 (228.009) had alle eigenschappen van de toekomstige tweeledige motorstellen die de NMBS tot 1981 in dienst nam: hetzelfde interieur, de schuifdeuren die vervangen waren door plooiduren, hoogspanningskast links van stuurpost 1. Het motorstel is voorzien van intercircuitatiedeuren. Alle draaistellen zijn aangedreven (een aangedreven as en een loopas).

228.010-049



De motorstellen van de types 1950 en 1953 (nummers 228.010 t/m 049) zijn afgeleid van het stel van 1946, maar lichter uitgevoerd.

228.050-150



De motorstellen van de types 1954 (228.050 t/m 128) en 1956 Budd (228.129 t/m 150) behielden het concept van de voorgaande motorstellen, maar zagen er moderner uit. Teneinde zowel haltes met verhoogde als lagere perrons te kunnen bedienen werden de toegangsplatformen verplaatst naar het uiteinde van de rijtuigen om zo het opstappen te vergemakkelijken aan in bochten gelegen perrons.



TYPE 1955 - FOTO 120-30 - De 531, door TSP getooid als 228.531, voor de afscheidsrit van de motorstellen 1950, 1953 en 1955. Huy, 26 juni 1993. TSP.



Type 1956 - In 1968 verlaat een niet-geïdentificeerd BUDD-motorstel het station van Namur in de richting van Charleroi. Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.



TYPE 1962 - FOTO 120-31 - De 228.009 lag aan de basis van de geboorte 16 jaar later van het type 1962. De 171 wacht in het station van Namur op het vertrek naar Arlon. Julien CASIER, verzameling TSP.

In 1955 nam de NMBS een nieuwe reeks van 38 motorstellen in dienst (228.502 t/m 539): het type 1955. Ze waren zeer gelijkend maar aangepast voor de directe lange afstandsverbindingen Oostende - Brussel - Liège.

In 1956 werden 22 motorstellen Budd (228.129 t/m 150), besteld voor de elektrificatie van de Luxemburglijn, in dienst genomen. Met uitzondering van hun inoxkast waren ze identiek aan het type 1954 (228.050 t/m 128).

2. De motorstellen type 1962

Eind jaren '50 en begin '60 won de elektrische tractie snel terrein. Zo werden de lijnen 12 (Antwerpen - Essen), 21 (Landen - Hasselt), 50 (Brussel - Aalst - Gent), 53 Mechelen - Leuven), 96 Brussel - Mons - Quévy), 97 (Mons - Saint-Ghislain), 130 (Namur - Charleroi), 139 (Leuven - Ottignies), 144 (Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre), 161-162 (Brussel - Namur - Arlon - Luxembourg) onder

spanning gezet.

Aan andere lijnen werd gewerkt: lijnen 37 (Liège - Herbestal), 125 (Liège - Namur), 130B (Charleroi - Erquelines), 37 (Liège - Herbestal).

De NMBS zag zich dus genoodzaakt haar park van motorstellen uit te breiden. Hiervoor bestelde men een nieuwe reeks van 60 stellen om op het volledige net in te zetten. Ze werden ingedeeld als het type 1962 en genummerd van 228.151 t/m 210.

Ze hadden nog steeds dezelfde samenstelling als de vroegere motorstellen met twee modernere ogende rijtuigen.

Elk draaistel bestond (net zoals bij de motorstellen van de types 1946, 1950, 1953, 1954, 1955 en 1956) uit een aandreven as en een loopas.

3. Technische kenmerken

Kast

De buitenzijde van de kast kwam overeen met de vroegere motorstellen met opzetramen met dubbele beglazing.

Bovenaan deze ramen bevonden zich twee kleine schuifraampjes in enkel glas die de reizigers konden openen.

De stuurpost en de afdeling voor de treinchef hadden enkel een kleine kopruit, dit ter bevordering van de veiligheid.

De kast bestond uit een gelast frame in zacht staal met dwarsbalken bestaande uit plooi profielen. Het frame werd afgewerkt met gelaste platen. Het dak bestond uit een gelast geraamte dat bekleed was met gelaste platen.

Het koppelen werd nog steeds verwezenlijkt door een centrale Henricot-koppeling. De beide rijtuigen van een motorstel werden onderling aan elkaar gekoppeld door middel van een klassieke trekhaak en beugel tussen twee buffers.

De intercirculatie naar een ander motorstel werd verwezenlijkt door een halve loopplank met vouwbalg.

De massa in rijvaardige toestand bedraagt leeg 101 ton en beladen 124 t.

Draaistellen

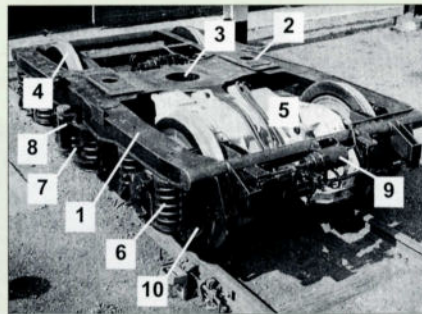
De draaistellen zijn van het type Schlieren en werden voor het laatst gebruikt bij de motorstellen van het type 1986 (reeks 900).

Het chassis bestond uit gelaste platen (1). De glijplaten (2) bestonden uit met olie gevulde ruimtes waarop de onderkant van de kast rustte. De centrale as (3) en de glijplaten waren op 100 mm van de loopas (4) geplaatst. De tractiemotor (5) had neusophanging.

De ophanging bestond uit een spiraalveer (6), zijdelingse ophanging (7) en verticale veren (8), de remcilinder (9) en de schijfrem (10) waarop de remblokken inwerken.

Interieur

Het interieur was vergelijkbaar met de stellen van 1954 en 1956.



De Schlieren-draaistellen, aangebracht onder alle motorstellen gebouwd na de reeks 151 t/m 270 (601 t/m 782, 801 t/m 844 en 901 t/m 952).

B-rijtuig

Het B-rijtuig bestond uit:

- een rechtsgeplaatste stuurpost met links ervan een hoogspanningskast van elkaar gescheiden door het intercirculatiesas;
- een tweede klasse afdeling niet-rokers met 19 zitplaatsen;
- een toegangsplatform;
- een grote tweede klasse afdeling met 66 zitplaatsen voor rokers. Deze was in twee verdeeld door middel van een scheidingswand met schuifdeur. Een toilet met toegang vanaf het platform was eveneens voorzien;
- een tweede toegangsplatform;
- een kleine tweede klasse afdeling met 19 zitplaatsen voor rokers.

ABD-rijtuig

- vooraan bevond zich de rechts opgestelde stuurpost en de afdeling voor de treinchef (links van elkaar gescheiden door het intercirculatiesas. Daarachter bevond zich de bagageafdeling;
- klein toegangsplatform;
- een eerste klasse afdeling rokers met 16 zitplaatsen. Een toilet met toegang vanaf het kleine platform bevond zich in de afdeling;
- een kleine eerste klasse afdeling niet-rokers met 8 zitplaatsen;
- een tweede klasse afdeling niet-rokers met 25 zitplaatsen;
- een tweede toegangsplatform;
- een kleine tweede klasse afdeling rokers met 19 zitplaatsen.

Het totale aantal aangeboden zitplaatsen bedroeg 180, waarvan 152 in tweede klasse en 28 in eerste klasse. Het totale aantal staanplaatsen bedroeg 92, waarvan 76 in tweede klasse en 16 in eerste klasse. De zetels waren in eerste klasse met een groene (rokers) en een rode (niet-rokers) stoffen bekleding overtrokken.

De wanden bekleed met gelamineerde panelen.

Het plafond bestond uit geperforeerde bakelieten platen.

De tafeltjes waren vast aangebracht onder elk raam.

De bagagrekken waren dwars aangebracht boven de zetels.

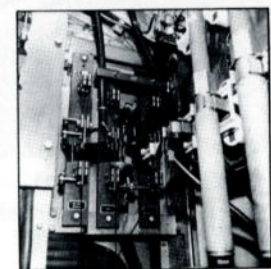
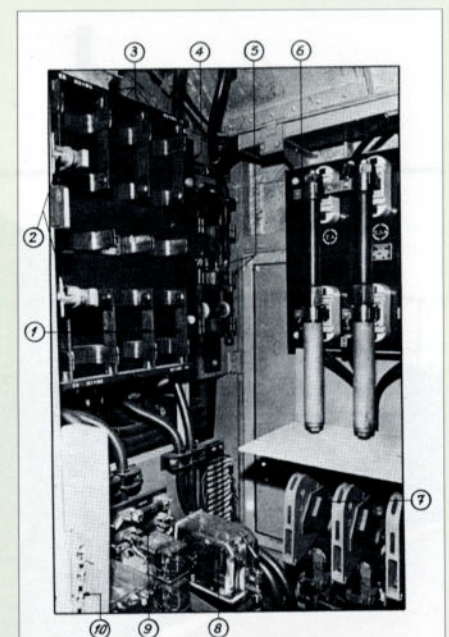
De verwarming bestond uit elektrische radiatoren welke onder de zetels waren opgesteld.

De elektropneumatisch bevolen toegangsdeuren waren hetzelfde uitgevoerd als bij het prototype uit 1946 met naar binnen draaiende deurvleugels.

De verlichting bestond uit TL-lampen.

Elektrisch gedeelte

Men behield dezelfde opstelling als de vroegere motorstellen.



Hoogspanningskast

1. Scheidingsmessen voor het afzonderen van de tractiemotoren 1 en 2
2. Vergrendeling van de scheidingschakelaars
3. Scheidingsmessen voor het afzonderen van de tractiemotoren 3 en 4
4. Scheidingschakelaars voor de HS-voltmeter en de RTN (nulspanningsrelais)
5. Scheidingschakelaars van de stroomafnemers
6. Bord van de hoogspanningszekeringen.
7. HS-contactoren
8. Versnellingsrelais
9. Relais maximum en signalisatie
10. Veiligheidsketting

De vier tractiemotoren waren van het type CF 260 van ACEC met neusophanging. Ze leverden een nominaal vermogen van 208 pk en een uurvermogen van 250 pk.

De maximale snelheid bedroeg 120 km/h, later opgedreven tot 130 km/h.

De tractiesturing van het type JH bestond nog steeds uit mechanische contactoren bediend door een nokkenas en aangedreven door een laagspanning servomotor. Alles was aangebracht onder de kast van het B-rijtuig.

Hij bestond uit vijf koppelcontactoren, zeven uitschakelcontactoren voor de aanzetweerstand en twee contactoren

voor de shunting.

De tractiestanden bestonden uit:

- een rangeerstand;
- zes standen met ingeschakelde weerstanden;
- een stand serie volle veld;
- zeven standen serie-parallel met ingeschakelde weerstanden;
- een stand serie-parallel volle veld;
- een shuntingstand.

De versnelling werd geregeld door een versnellingsrelais. De tractiemanipulator bevatte slechts drie standen: rangering, serie en serie-parallel. De shuntingstand werd bediend door een aparte schakelaar op de Faiveley-schakeldoos.

De aanzetweerstand waren normaal

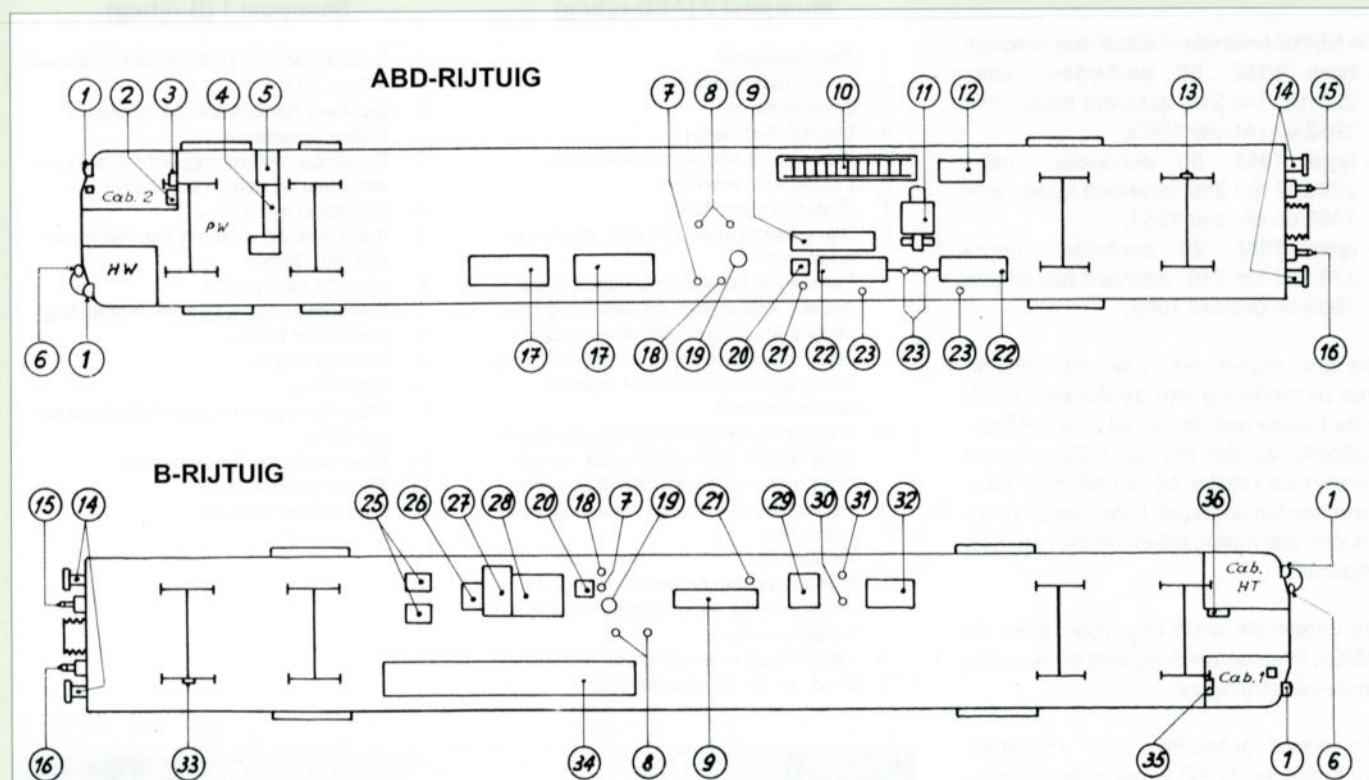
gezien uitgeschakeld bij 27,5 km/h in serie en 58 km/h in serie-parallel.

De motorstellen waren voorzien van twee ACEC stroomafnemers geplaatst op het dak van het B-rijtuig.

Hulpkringen

Ze bestonden uit de verwarmingskring van de beide rijtuigen en de motorcompressorgroep.

Deze laatste bevond zich onder de kast van het ABD-rijtuig en bestond uit een 3 kV motor van 12 kW die een zuigercompressor en een dynamo van 72 V aandreef voor het laden van de batterij.



Plaatsing van de toestellen

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Kopelingsdoos voor treinschakeling 2. Kast met pneumatische beveiligingen 3. Kast met aardingsstaak 4. Kast met relais voor verlichting 5. Gereedschapskoffer 6. Rustdoos voor niet gebruikte koppelaar 7. Afzonderingskraan van de remverdelers 8. Afzonderingskraan van de remcilinders 9. Hulpreservoir voor lucht 10. Noodladder 11. Motorcompressor dynamogroep 12. Beperkingsweerstand groep 11 13. Aandrijvingsmechanisme "Deuta", later Hasler 14. Buffers 15. Koppelaars van de treindrads tussen de rijtuigen 16. Verbindingskabels tussen de rijtuigen 17. Batterijkast | <ol style="list-style-type: none"> 18. Afzonderingskraan hulpreservoir 9 19. Remverdelers 20. Bedieningsreservoir 21. Afzonderingskraan van de remleiding 22. Hoofdreservoir 23. Afzonderingskraan hoofdreservoir 25. Inductieve shunts 26. J.H.-motor 27. Kast met koppelingscontactoren en ritwisselaar 28. Besturingstrommel J.H. en contactoren 29. Lijnonderbreker 30. Afzonderingskraan van onderbreker 29 31. Afzonderingskraan van de controleleiding 32. Hoofdzekering (hoogspanning 300 A) 33. Bedieningsmechanisme Teloc-toestel 34. Aanzet- en shuntweerstand 35. Afzonderingskranen van de stroomafnemers 36. Veiligheidsdispositief sleutelkast |
|---|---|

Remming

Een grote vernieuwing was het gebruik van schijfremmen op het type 1962 in plaats van de klassieke gietijzeren remblokken. Tijdens het remmen drukten twee remblokken op de remschijven die op de as waren gemonteerd. De aangedreven assen waren voorzien van twee paar remschijven die nabij de wielen waren aangebracht. De remblokken grepen als een tang in op de beide zijden van de schijfrem.

De remming werd bevolen door een Oerlikon-remkraan type FVEL5 en was elektrisch aangedreven. Deze was eveneens aanwezig op de oudere reeksen en op prijs gesteld door de bestuurders.

4. Bouw

De NMBS bestelde in totaal drie reeksen:

- **type 1962**, 60 eenheden, reeks 228.151 t/m 210, geleverd tussen mei 1962 en oktober 1963;
- **type 1963**, 50 eenheden, reeks 228.211 t/m 250, geleverd tussen mei 1963 en oktober 1963;
- **type 1965**, 20 eenheden, reeks 228.251 t/m 270, geleverd tussen juni 1965 en oktober 1965.

De drie bouwreeksen waren identiek, met uitzondering van de dubbele roodwitte koplampen die op het type 1965 onmiddellijk werden geplaatst. Zij waren de eerste motorstellen bij de NMBS die hiermee werden uitgerust. Later, vanaf 1970, zouden alle motorstellen hiermee worden uitgerust.

De voorstudie werd uitgevoerd door de NMBS in samenwerking met de verschillende constructeurs.

De bouw gebeurde door meerdere constructeurs. ACEC leverde de volledige elektrische installatie.

De draaistellen werden gebouwd door de CW Salzannes.

Aan de bouw werd meegewerkt door:

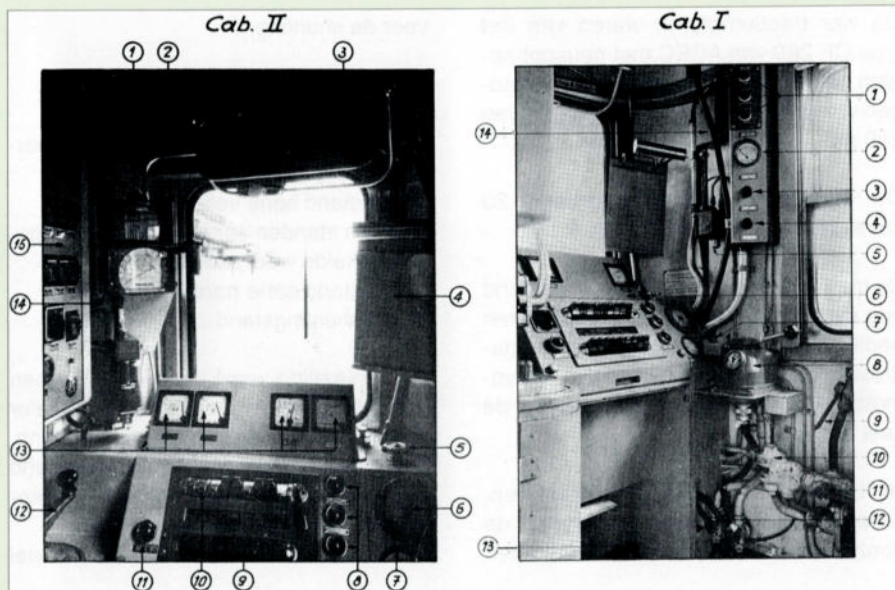
- La Brugeoise et Nivelles te Brugge;
- Ragheno te Mechelen;
- les Ateliers Germain te Monceau;
- Les Usines de Braine-le-Comte;
- Les Ateliers Belges Réunis (ABR) te Familleureux;
- CW Mechelen van de NMBS.

→ Een trein richting Charleroi verlaat

Brussel-Zuid op 12 augustus 1965.

Vooran de 228.226.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Stuurpost 2 (ABD-rijtuig)

Stuurpost 1 (B-rijtuig)

1. Snelheidsmeter
2. Luchtdrukregelaar
3. Zonnescherm
4. Dienstfichehouder
5. Kraantje bediening ruitenwissers
6. Luchtdrukmanometer
7. Remdrukmanometer
8. Signalisatielampen (tractie, deuren en noodsein)
9. Faiveley-schakelaars (openen linkerdeuren, koplampen en verlichting toestellen, stuurpostverlichting, punten Teloc, wasemweerder, tunnelverlichting en verwarming stuurpost, openen rechterdeuren)
10. Faiveley-schakelaars (stroomafnemers, compressor, hulpcompressor, verwarming trein, controleschakelaar, herbeveiliging, shunting en elektrische rem)
11. Lamp rem
12. Manipulator
13. Meetapparaten (voltmeter hoog- en laagspanning, ampèremeters hoog- en laagspanning)
14. Automatische remming van het stel
15. Bord van in- en uitschakelaars

1. Detectielampen (differentiaal, motoren 1/2 en 3/4)
2. Dubbele manometers (controle en motorcompressor)
3. Drukknop motorpomp (lichten stroomafnemers bij gebrek aan lucht)
4. Drukknop test J.H.
5. Automatische stilstand van het motorstel (fluit Teloc)
6. idem 13 stuurpost 2
7. Manometer van de bedieningsleiding
8. Remkraan FVEL5
9. Noodremkraan
10. Spoedklep
11. Afzonderingskraan automatische waakinrichting
12. Afzonderingskraan remkraan
13. Klaxon (voetpedaal)
14. Koppeldoos telefoon



FOTO 120-xx → Een semi-direct Brussel - Luxembourg nadert het hoogste punt van de Luxemburglijn. Hij is samengesteld uit motorstellen type 1962, 1963 en 1965, met vooraan de 228.195. De trein nadert de vertakking van Serpont, net voor het station van Libramont.

Libramont, 4 april 1965.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

5. Aanpassingen

De stellen 151 t/m 270 hebben bijna geen verbouwingen ondergaan tijdens hun loopbaan. De voornaamste en zichtbare wijzigingen waren de plaatsing van dubbele koplampen op de 151 t/m 251 en het aanbrengen van de kabels voor treinschakeling en een rustdoos vooraan links einde van de jaren '60, aanpassingen aan de livrei, het verwijderen van de voorste pantograaf in de jaren '70 en de plaatsing van "metalen" koplampen in plaats van kunststof.

6. Levering

De eerste honderd stellen werden geleverd aan de werkplaats van Schaarbeek, de laatste twintig aan Ronet.

Tijdens de eerste vijf jaar muteerden de stellen geleidelijk naar Oostende.

Deze van Schaarbeek:

- 151 t/m 180 op 29-09-1963;
- 181 t/m 197 op 31-05-1964;
- 198 op 28-12-1964;

- 199 t/m 205 op 22-05-1966;
- 206 op 09-01-1967;
- 207 t/m 238 op 26-05-1968;

Deze van Ronet:

- 239 t/m 250 op 01-01-1968;
- 251 t/m 270 op 26-05-1968.

Te Schaarbeek werden zij voornamelijk ingezet voor treinen met vertrek vanuit Brussel naar Mons - Quévy, Liège en

Landen - Hasselt.

Vanuit Oostende werden zij voornamelijk ingezet richting Brussel en tussen Mechelen en Leuven.

De praktijk leert ons echter dat, zoals veelal bij de NMBS, de inzetreeksen niet werden gerespecteerd en de types 1954, 1955, 1956, 1962, 1963 en 1965 door en samen met elkaar werden ingezet.

↓ **FOTO 120-33** We zien een semi-direct Brussel - Luxembourg, in doorrit te Florée in juni 1968, met vooraan de 228.221 en een motorstel type 1966 (nrs. 228.601 t/m 640) herkenbaar aan de éénbenige pantograaf. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



7. Schildering

De motorstellen 151 t/m 270 droegen slechts twee livreeën: donkergroen (tint 30) en de bordeauxrode versie (RAL 3003).

Donkergroen

Oorspronkelijk waren de stellingen 228.151 t/m 250 slechts voorzien van enkelvoudige witte koplampen. Vanaf 1970 werden deze stelselmatig vervangen door de dubbele rood-witte koplampen. De 228.251 t/m 270 kwamen met dubbele koplampen in dienst.

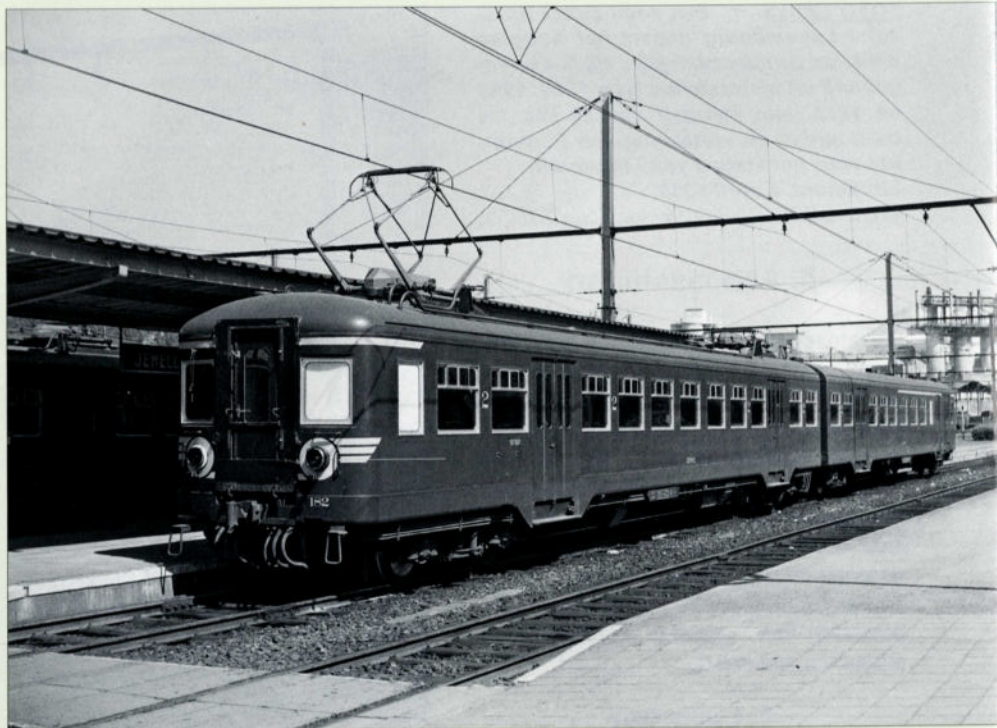
Op 1 januari 1971, datum van de toepassing van de nieuwe viercijferige nummering, werden de 228.151 t/m 270 vernummerd naar 151 t/m 270.

Deze wijziging veranderde niets aan de schildering.

De plaatsing van de dubbele koplampen wijzigde wel het uitzicht van de kopwanden omdat nieuwe gele snorren werden aangebracht.

De eerste verbouwde motorstellen kregen de fijne gele snorren, identiek aan deze van de reeks 251 t/m 270, waarbij de dubbele koplampen horizontaal werden geplaatst.

Bij de reeks 151 t/m 250 waren deze verticaal gemonteerd.



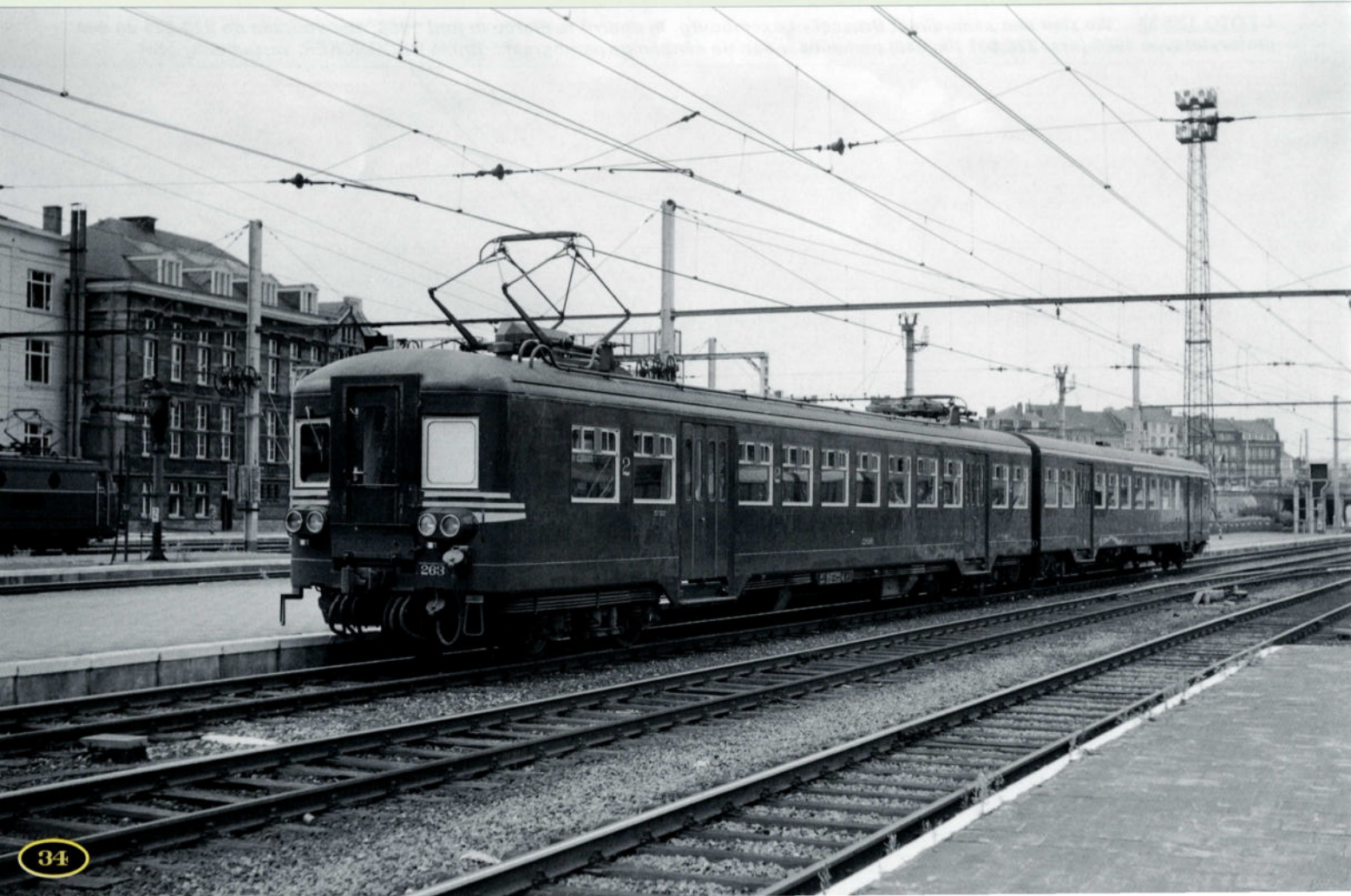
OORSPRONKELIJKE VERSIE

↑ **FOTO 120-34** In juni 1964 is de 228.182 actief op de Luxemburglijn en wacht te Jemelle op vertrek richting Namur. De cijfers, zowel deze van de nummering als voor de aanduiding van de klasse, zijn van het type "Santa Fe". De rustdoos voor de kabels voor treinschakeling is nog niet aangebracht. De niet-gebruikte kabel werd meegenomen in de pakwagen.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

↓ De 228.263 te Namur op 14 juli 1966. De reeks 228.251 t/m 270 verlieten de fabriek met dubbele koplampen die horizontaal waren opgesteld. De rustdoos en de kabels voor treinschakeling werden aangebracht onder de linker koplamp.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Zaterdag 10 mei 2014

ESPACE-TRAIN

LE MUSEE DU RAIL

Ons museum te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op 10 mei 2014 aanstaande van 10 tot 16 uur.

Het programma:

- opening van de TSP-Boetiek, voorstelling van nieuwe boeken;
- ontdekking van de vernieuwde vleugel (sporen 3 en 4) en de nieuwe spoortoeegang;
- Grootste ruilbeurs voor modelspoorwegbouw in België, talrijke handelaars en exposanten;
- buffet en versnaperingen;
- voorstelling van het materieel dat door TSP, uitbater van het museum, wordt bewaard;
- de afdeling "modelbouw" is geopend voor het publiek. Meerdere banen in bedrijf.

Het museum bevindt zich nabij het station van St.-Ghislain. Ruime parking voor het station.

Bereikbaarheid:

- via de weg: autosnelweg E19-E42, uitrit Saint-Ghislain, richting Hornu;
- per trein: alle treinen op de verbindingen IC D en IR j stoppen elk uur te St.-Ghislain;
- per bus: station Saint-Ghislain.

Toegang gratis! Open van 10 tot 16 uur. De abonnees op "OP DE BAAN" of "EN LIGNES" krijgen 10% korting op hun aankopen in de TSP-Boetiek op vertoon van hun abonnementskaart 2014.



NAMUR

(Belgie)

Zondag 1 juni 2014

van 9h tot 13h

11^{de} Spoorweg Beurs

Organisatie door

Rail Miniature Mosan

in Technisch Instituut Henri Maus

Ingang : Rue Courtenay (bij Place de l'Ecole des Cadets)
[N 50° 27' 55,4" - E 4° 52' 29,4"]

Informaties : public-relation@club-rmm.be
<http://www.club-rmm.be>



Asbl Le petit train à vapeur de Forest
Chaussée de Neerstalle 323 b
B-1190 Forest - Bruxelles
Belgique

Téléphone: 32 (0)2 376 69 96 (10 h à 18 H)
Courriel : infos@ptvf.be
Site web : www.ptvf.be

PTVF - SAISON 2014

PTVF - Programme de la saison 2014

Du samedi 26 avril au dimanche 5 octobre

Circulations ferroviaires :

En avril, mai et juin, chaque samedi et dimanche de 14.00 H à 18.00 H

En juillet, août et septembre, chaque dimanche de 14.00 H à 18.00 H

Journées spéciales, voir ci-après.

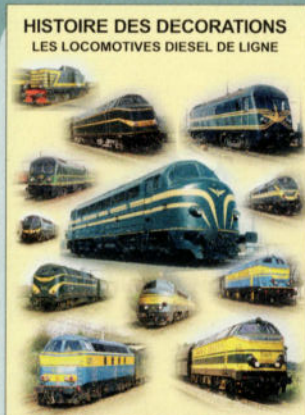
Renseignements au secrétariat :

Claude Magdelyns : claudemagdelyns@gmail.com
Tél : 02 67344 65 (après 17 H)
GSM : 0477 24 67 23

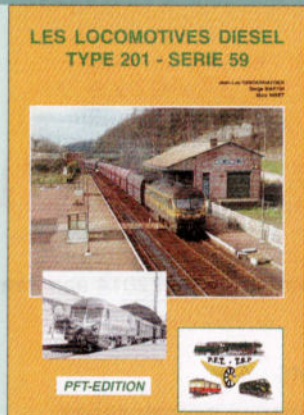
Jérémy Ferret : bigboyvapeur@hotmail.com
Tél : 02 331 13 66 (après 17 h)
GSM : 0477 93 90 92

Clubhouse :
Tél : 02 376 69 96
Courriel : ptvfasbl@gmail.com





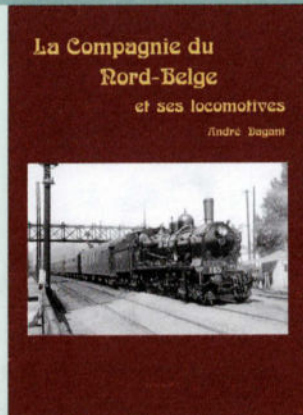
LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de baandiesels.
A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR.
Gekartoneerde kaft - € 59,00 - kp 2



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.
€ 49 - kp 2



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



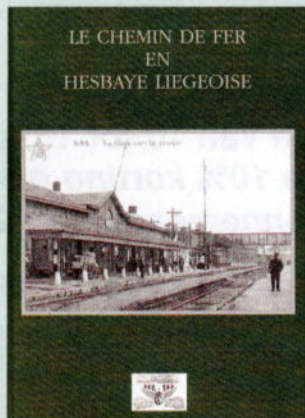
LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE
Een uitzonderlijk naslagwerk van de hand van André DAGANT. Het behandelt de volledige geschiedenis van de NORD BELGE en het bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven.
Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartoneerde kaft - FR
€ 59 - kp2



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



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



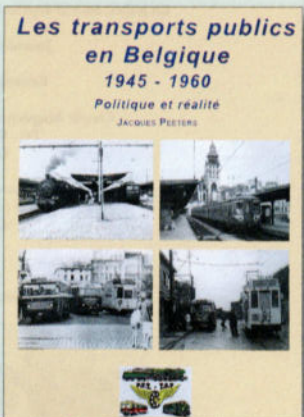
LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



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



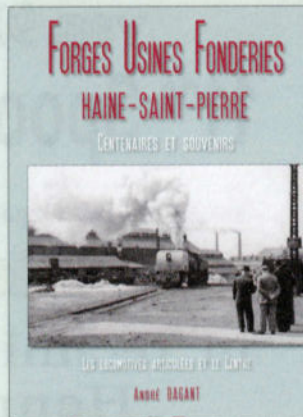
SPOORBOEKJE 1940
Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
A4 - 48 pagina's - D - FR - NL
€ 6,50 - 250 g



HET OPENBAAR VERVOER
Geschiedenis van het openbaar vervoer in België.
A4 - 287 pagina's - +450 Z/W-foto's - NL of FR-talig
€ 45 - kp2



RAILEXPO 2010
Beschrijving van het NMBS-materiaal in dienst tussen 1950 en 2010.
A4 - 52 kleuren pagina's - tweetalig Frans - Nederlands
€ 10,00 - 250 g



F.U.F.
Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".
A4 - 255 pagina's Eentalig Frans
€ 38,00 - KP5



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



EEN EEUW STOOM 3
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR - € 32,00 - 750 g



EEN EEUW STOOM 4
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR - € 32,00 - 750 g



EEN EEUW STOOM 5
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR - € 32,00 - 750 g



ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspannigen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 A5 - 132 pagina's - harde gekartoneerde kaft 126 kleurenfoto's - FR/NL - € 27,00 - 750 g



ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 - deel 1
 Fotoboek over de NMBS-motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 A5 - 112 pagina's - harde gekartoneerde kaft - 106 kleurenfoto's - FR/NL - € 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.
 A5 - 112 pagina's - harde kaft 110 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



ONZE SPOORWEGEN 4 Door Europa met de Bolle Neuzen
 Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeksen 52-53-54 en de Europese soortgenoten.
 A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



ONZE SPOORWEGEN 5 De reeks 51
 Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeks 51. Elke locomotief is afgebeeld met zoals de nog actieve machines bij privéoperatoren.
 A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



Onze Trams 1
 Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV. tweetalige teksten.
 A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonneerde kaft - € 28,00 - 750 g

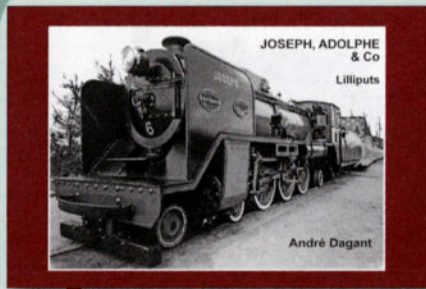


ONZE SPOORWEGEN 7 De reeks 22
 Fotoboek over de NMBS-reeks 22. Elke locomotief is afgebeeld in twee verschillende livreeën.
 A5 - 112 pagina's - 109 kleurenfoto's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



TRAMS IN BEELD 1
 Fotoboek met 200 foto's van trams van de N.M.V.B. in de jaren '60 op de netten Brussel, Antwerpen, Henegouwen, Kust, Grotten van Han.
 21 x 27 cm - 208 pagina's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 38,00 - 1100 g

Boeken TSP-edities



LES LILLIPUTS
 Geschiedenis van zes Pacific "Lilliput"-locomotieven gebouwd door Tubize voor tentoonstellingen te Brussel (1935) en Liège (1939).
 A4 oblong - 143 pagina's - harde gekartoneerde kaft - gebonden met linnendraad - talrijke Z/W-foto's en plans - NL/FR - € 29,00 - 750 g



DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN BEWEGING
 De evolutie van de Belgische spoorwegen tot de huidige drie maatschappijen (periode 1992 - 2010). Nederlands- of Franstalig
 168 pagina's - kleurenfoto's - gekartonneerde kaft - A4 - € 30,00 - 750 g



LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS
 Dit boek beschrijft in detail de oude lijn 98A tussen Dour, Roisin en Bavay (FR).
 29 x 22 cm - 70 zwart-wit- en kleurenfoto's harde kaft - FR - € 22,00 - 750 g

Op de Baan

OP DE BAAN

abonnement 2014
 (met ingang op 01-01-2014)

België € 40,00
 buitenland (Europa) € 46,00
 buitenland (buiten Europa) op aanvraag

- nummers 19 en 20 per stuk: € 3,97 100 g
- nummers 46 t/m 52 per stuk: € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per stuk: € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 106 per stuk: € 8,50 260 g
- vanaf nummer 107: € 9,00 260 g

nummers 80 en 85 uitgeput!

verzamelband voor 12 ODB € 11,50 kp 2



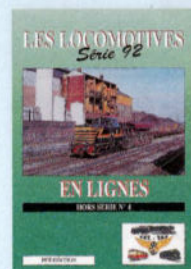
EN LIGNES - hors série



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



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



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

Allerlei

Pin's

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

DVD

- Parade de Gros Nez sur la L128 (FR): € 15,00 150 g
- A toute vapeur sur la ligne du Bocq (FR): € 21,00 150 g

LOCO-kalenders

Nog beschikbaar: 2005, 2011, 2013
 Prijs per kalender: € 5,00 kp2

LOCO 2014 € 11,00 kp2



Parade Gros Nez



A toute vapeur sur le Bocq



Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 120-24) zijn te koop. Ze zijn beschikbaar in twee formaten (10x15 cm en 13x18 cm) en in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 120-29 ZW): dit zijn zwartwitfoto's.

OPGELET: nummers en formaat te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. De afdruk kan afwijken van de gepubliceerde foto!

Uiterste besteldatum: 30-05-2014

Leveringsdatum: ± 25-06-2014

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 10 x 15 cm: € 1,00 7 g
- ☐ Prijs per foto 13 x 18 cm: € 1,60 10 g



Fotothema's

Omslagen met 10 kleurenfoto's 10x15cm, tenzij anders vermeld

☐ Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 44 : De locomotief 8275	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzinnes"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 65 : Reeks 3600 CFL	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 66 : De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 67 : Locomotieven reeks 91 (fotoreeks 2)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g

Fotothema's (vervolg)

☐ Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 75 : Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 77 : Homologatieritten (OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 78 : De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 79 : De homologatieritten van de TRAX'en in België	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn123	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 83 : Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 85 : Inscheping van de 51'ers SecoRail (15 foto's)	€ 15,00	105 g
☐ Nr. 86 : Reeks 22 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 87 : De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87p. 8 ev.)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 88 : De reeks 20 op de as Antwerpen-Montzen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 90 : De groene motorstellen reeks 700	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 91 : De oranje motorstellen reeks 800	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 92 : De "Bolle Neuzen"-parade op L 128	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 93 : De laatste 73'ers van B-Cargo	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 94 : De 5167 en 5174 onderweg naar Italië	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 96 : Lijn 86 Ronse - Leuze	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 97 : Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-la-Comte	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 98 : De "Class 66" (PB01, 02 en 03)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 99 : Locomotieven van de reeks 57(G2000)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 100 : Locomotieven van de reeks 23	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 101 : Locomotieven van de reeks 800 CFL	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 102 : Postmotorstellen ex-type 1935	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 103 : De reeks 43 tussen Aachen Süd en Aachen Hbf	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 104 : De reeks 20 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 105 : Het historisch motorstel 1935	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 107 : NMBS-rijtuigen anno 2012	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 108 : De EC "Jean MONNET"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 109 : De reeks 26 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 110 : De reeks 26 drie verschillende schilderijen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 111 : Stoomspektakel op "le Chemin de fer du Bocq"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 112 : De Benelux gesleept door de TRAX'en reeks 28	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 113 : Het station Oudenaarde in de dieselperiode	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 114 : Diesel op lijn 69 tussen Poperinge en Komen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 115 : Lijn 122 tussen Melle en Zottegem	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 116 : In de Gentse haven, anno 1980	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 117 : In de Antwerpse haven, anno 1980	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 118 : Diesellocomotief 211.006 (6406)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 119 : De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 120



10 foto's in de regio's Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw, periode januari 1985 (4609, 4607, 6233, 5144, 4610, 6273, 6392, 6621, 6227).
Mededeling: fothema 120.

Bestelling - Verzendkosten

HOE BESTELLEN?

- Ongeacht uw woonplaats: stort de totale som (gewenste artikels + verzendkosten) op rekening IBAN-code BE57 0011 2017 8935; BIC-code: GEBABEBB van PFT-TSP, BP 40, BE - 7000 Mons (België). De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België!
- Betalen met VISA of EUROCARD is eveneens mogelijk: vermeld uw volledig adres, uw volledig kaartnummer (16 cijfers), vervaldag van uw kaart (4 cijfers), de totale som, verzendkosten inbegrepen en onderteken uw bestelling.

Al onze artikelen zijn beschikbaar bij:

- "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail": te Saint-Ghislain tijdens de opendeurdagen;
- "Le Chemin de Fer du Bocq": tijdens de ritdagen is er een TSP-stand in het station van Spontin.

Enkel op deze plaatsen wordt 10% korting gegeven bij uw aankopen op vertoon van uw geldige abonnementskaart.

VERZENDKOSTEN: Bereken het gewicht van uw bestelling en voeg deze kosten bij het bedrag van uw bestelling.

	BELGIË	EUROPA	OVERIGE
tot 100 g	1,50	1,50	3,80
tot 350 g	2,20	2,20	7,50
tot 1000 g	3,70	3,70	18,00
tot 2000 g	5,20	5,20	35,00
kilopost 2 kg	6,50	6,50	65,00
kilopost 5 kg	9,10	9,10	65,00
kilopost 10 kg	9,10	18,20	130,00
Tarieven in euro	(kp = kilopost).		

Belangrijke opmerking:

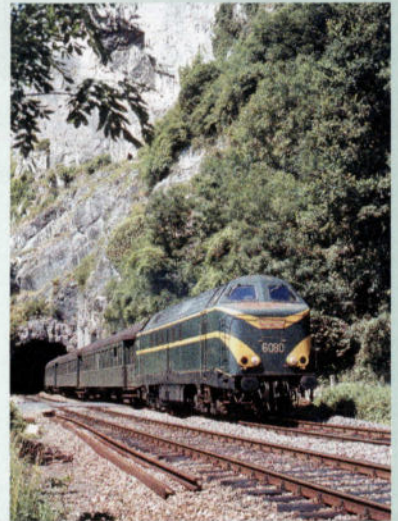
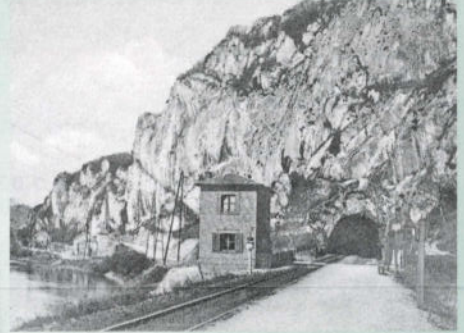
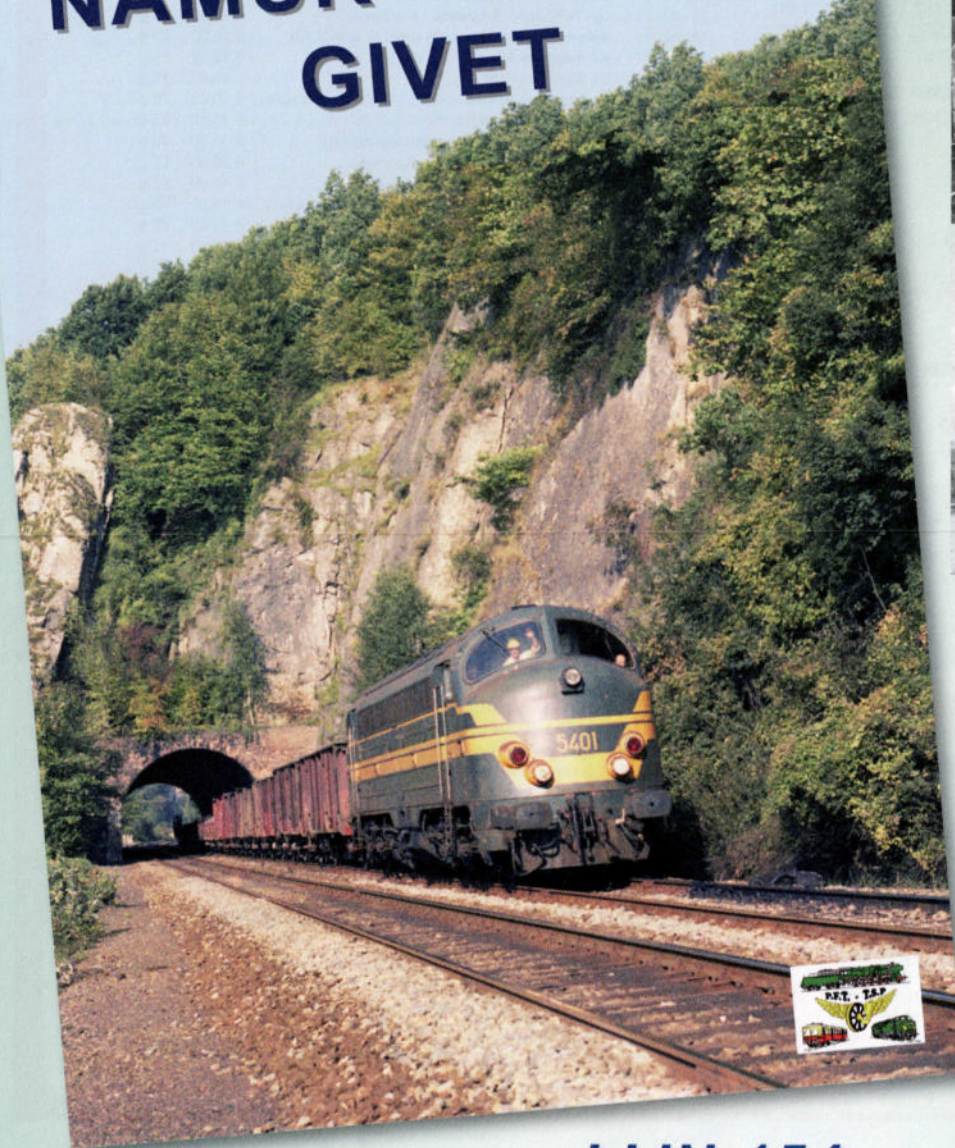
De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België! Het is mogelijk dat de leveringstermijn iets langer is voor bestemmingen in het buitenland.

Om het exacte bedrag van uw bestelling te kennen, contacteer ons via mail: pfttsp@gmail.com

LA LIGNE NAMUR - DINANT GIVET

€39

N i e



LIJN 154 NAMUR - DINANT - GIVET

Tunnel de Godinne



Lijn 154 werd aangelegd door "La compagnie du Nord-Belge" en is een van de mooiste van het land. Over haar hele lengte volgt zij de oevers van de Maas door een wisselend decor.

Dit boek beschrijft de lijn, bij vertrek vanuit Namur en door de jaren heen, in woord en beeld. Alle stations en kunstwerken van toen en nu komen aan bod. Het is beschikbaar in een Nederlandse en een Franse versie en verschijnt begin mei.

Formaat A4 - harde, gekartonnerde kaft - 232 pagina's - Overvloedig geïllustreerd met foto's en plans - Genaaid met linnendraad - Prijs: € 39 + verzendkosten 1500 g. Mededeling: "Lijn 154 NL"(of Ligne 154 FR)

€40

CINQ GENERATIONS DE CHEMINOTS

De auteur van dit werk, Roland Holbrechts, werd geboren op 15 augustus 1942 te Montigny-le-Tilleul. Hij was gedurende 10 jaar spoorwegaarbeider, eerst te Brussel, later te Mons. Hij begon daarna een carrière in het onderwijs.

Zijn vader, Robert, begon zijn loopbaan in 1921 te Thuin-Ouest.

Zijn grootvader, Léon, was machinist in het depot van Walcourt en zijn overgrootvader, Victor, was bareelwachter bij de *Etat Belge*.

De laatste in lijn, Joseph Holbrechts, was spoorlegger in de regio Mons, waar hij meewerkte aan de eerste lijn in 1841, en vervolgens treinbegeleider werd.

De loopbaan van deze mensen in de verschillende stations wordt in detail verteld. De spoorlijnen die tot deze stations leidden worden beschreven en veel onuitgegeven foto's uit privéverzamelingen vormen het geheel van het werk.

Het vormingsstation van Saint-Ghislain wordt in detail beschreven en diepgaand geanalyseerd.

CINQ GÉNÉRATIONS

DE RAILS
DE TRAINS
DE VIES
D'HOMMES



CHARLEY



THUIN-OUEST



LEVAL



THUILLIES



UEREMONT



IVOY



SAINT-GHISLAIN



SAINT-GHISLAIN



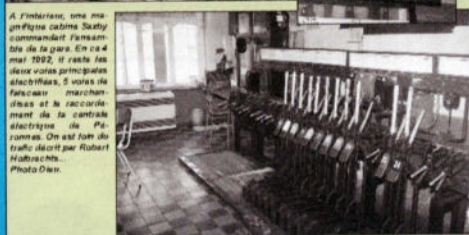
Une dernière photo de groupe à Leval. Assis : Marcel Bente, mons, et Sébastien Tcheff de gare, Robert Holbrechts, Oubert Raoul Dubaut, Ferdinand Pommier, Clément Vienne, Léon Cambria, Emile Ploeters. Le photo a été prise en 1927. Document Roland Holbrechts.



Le hôtel à Leval était situé à proximité immédiate de la gare et de passage à mi-voies 20. Il sera aban-donné avant la mise à voie unique de la ligne 100 entre Hayettes et Breche, le 19 février 1902. Photo Dier, 6 juin 1992.



Le plan schématique des installations commandées. Photo Dier, 19 février 1990.



À Fiméris, une ma-gnifique cabine Sufly commandée l'ensemble de la gare. En 1944 mai 1992, il reste les deux voies principales électrifiées. 5 voies de faisceaux marchandise et le raccordement de la centrale électrique de Pa-rames. On est loin du trafic décrit par Robert Holbrechts. Photo Dier.



Après que la gare de Saint-Ghislain est été reconstruite le 14 1902 de la gare de Courcelles, un projet de voie de 2,5 km à Fiméris vers Tournai de la voie 2. Cette construction a été effectuée et la voie de Courcelles est le 20 avril 1907. Collection Roland Holbrechts.



Spéculative photo de la gare de Courcelles, prise en 1907 au début d'une campagne de travaux préparatoire à la voie 1. Photo Holbert à Fiméris, collection Roland Holbrechts.

Le 10 août 1908, le personnel de la gare pose devant le 81 342 acheté au numéro 17 330. Cette locomotive est arrivée à Saint-Ghislain le 29 mai 1907 où elle sera mise en service le 10 de la semaine du 26 mai 1907, date de sa mise à l'échelle (P.T. 101 de 10 mai 1907).



Le 10 août 1908, le personnel de la gare pose devant le 81 342 acheté au numéro 17 330. Cette locomotive est arrivée à Saint-Ghislain le 29 mai 1907 où elle sera mise en service le 10 de la semaine du 26 mai 1907, date de sa mise à l'échelle (P.T. 101 de 10 mai 1907). Collection Roland Holbrechts, Agence Philippe Piron.

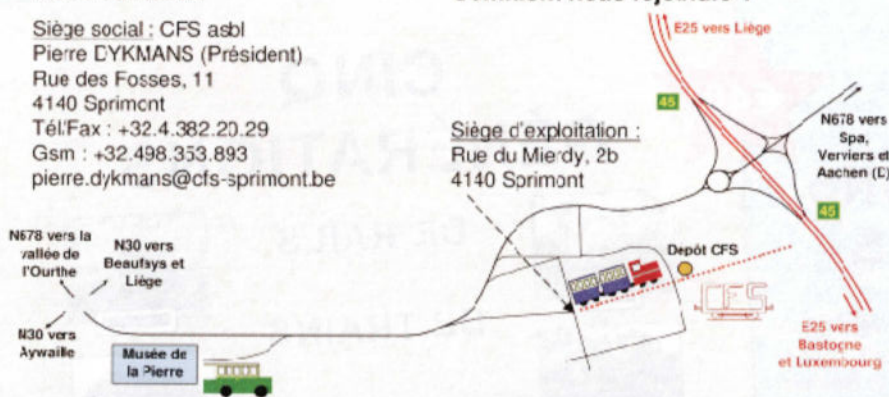
Formaat A4 - harde, gekartonneerde kaft - ingebonden met linnendraad - 867 foto's, talrijke documenten en plans - 368 pagina's - Franse uitgave - Prijs : € 40 + verzendkosten kp2 - Mededeling: "FGH"

BESCHIKBAAR VANAF MEI
(Bestellingen mogelijk vanaf heden !)

Nous contacter

Siège social : CFS asbl
Pierre DYKMANS (Président)
Rue des Fosses, 11
4140 Sprimont
Tél/Fax : +32.4.382.20.29
Gsm : +32.498.353.893
pierre.dykmans@cfs-sprimont.be

Comment nous rejoindre ?



Nos partenaires ...

MUSEE DE LA PIERRE
54, rue Joseph Pstier
4140 Sprimont - 04/382.21.95
musee.pierre.sprimont@skynet.be

ROUXHET ETAIERS
16, route de Remcuchamps
4141 Louveigné - 04/361.90.36
info@etainrouxhet.be

MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE
9, rue Richard Heintz
4020 Liège - 04/361.04.19
info@musee-transport.be

MUSEE COMMUNAL DE COMBLAIN
1, place Leblanc
4170 Comblain-au-Pont - 04/369.26.44
musee.comblain@skynet.be

TRAMWAY TOURISTIQUE DE L'ASNE
rue du TTA - 3997 Erezée
086/47.72.69 - info@tta.be

MUSEE AUTO RETRO
Grand'Rue, 2° 6
4870 Trooz
0476/99.43.25

DEFROIDMONT
19a, Brisicot - 6967 Erezée
086/21.84.40
contact@chocolatier-defroidmont.be

... et autres amis

Le Chemin de fer du Bocq
BP40 - 7000 Mons
info@cfb.be pftsp@gmail.com
083/46.01.01 065/66.45.41

Château de l'Assorte
19, avenue de l'Abbaye
4160 Arhinsbas
04/383.63.90
info@avouerie.be

A.P.V. Casteau
Chemin de la Procession, 337
7000 Mons
065/31.15.45

eloy BIBLIOTHEQUE Au Mille Feuilles **TEC**

Sprimont **MB TRANSPORTS**

OURTHE AMBLEVE **Province de Liège** Tourisme

Le Chemin de Fer de Sprimont

Saisons 2014 et 2015

Musée vivant d'archéologie ferroviaire industrielle à voie étroite de 600 mm



CFS asbl

www.cfs-sprimont.be

info@cfs-sprimont.be

Le train à voie étroite



Le Chemin de Fer de Sprimont est établi sur une partie de l'assiette

de l'ancienne ligne vicinale Poulseur - Sprimont - Trooz. Véritable musée d'archéologie industrielle ferroviaire à voie de 600 mm, le CFS a rassemblé, depuis 1981, toute une collection de matériel ancien dont une vingtaine de locomotives et environ 70 wagonnets.



Les autobus parisiens

Deux autobus parisiens à plateforme datant des années 30 effectuent les navettes entre le site du CFS et le Musée de la Pierre qui est installé dans les bâtiments de l'ancienne centrale électrique de la carrière de Sprimont.



L'autobus vicinal

Datant de 1976, le bus vicinal nous permet d'organiser des circuits découvertes vers différents sites muséaux de la région.

Jours et horaire de circulation

Numéro du train : Jours de circulation :	4491 D	4403 ED	4405 ABCD	4407 ABCD	4409 ABCD	4411 BD
Musée de la Pierre	10h00	11h30	13h00	14h30	16h00	17h30
Danre gare	10h15	11h45	13h15	14h45	16h15	17h45

A : le dimanche au Printemps des Musées Ourthe-Yvesre-Ambève en mai.
B : les premier et dernier dimanches de juillet.
C : le dimanche de clôture des Rencontres de Sculpture en août.
D : le dimanche des Journées du Patrimoine en septembre.

Tarif	Adultes	3 à 12 ans
Musée de la Pierre	2 €	1 €
Danre gare	4 €	1,50 €

Gratuit pour les moins de 3 ans.
Gratuit lors des Journées du Patrimoine.



Pour les groupes

Nous accueillons toute l'année des groupes d'au moins 20 personnes au tarif adultes.

Formules pour les groupes

Différentes formules d'excursions sont à votre disposition qui vous permettront de visiter des musées traitant d'autres moyens de transport dans notre région ainsi que des musées communaux, de vous informer sur l'extraction de la pierre et de son utilisation, des transports sur l'Ourthe, son canal et évidemment en chemin de fer vicinal ou encore la découverte d'une chocolaterie !

Ces formules ont des durées allant de 2h à une journée. Aussi, nous pouvons toujours adapter une formule suivant vos desideratas.

Un repas peut être réservé par nos soins mais n'est pas inclus dans le tarif ci-après.

Offre	Durée	Adultes	3 à 12 ans
1 Musée de la Pierre + bus parisien + train	2h	7 €	4,50 €
2 Balade nature et patrimoine à Danre	3h	3 €	5,00 €
3 Route du Tram	1/2 journée	11 €	6,5 €
4 Route de la Pierre	1/2 journée	13 €	7 €
5 Histoire d'Écartement	1 journée	22,50 €	13,00 €
6 Transports d'Anten	1 journée	25 €	14 €
7 Liaisons vicinales	1 journée	28 €	15 €
8 Parcours Train - Tram - Bus	1 journée	33 €	18 €

Pour plus d'informations, consultez : www.cfs-sprimont.be

Si une exposition temporaire est organisée dans un musée visité, le supplément éventuel sera perçu sur place.

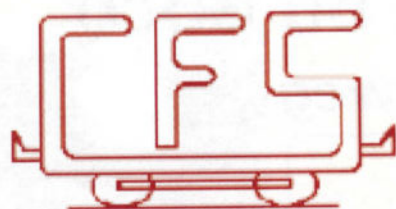
Les tarifs peuvent varier en fonction des prix demandés par nos partenaires.



Fête d'anniversaire d'enfants

Animation d'un groupe de +/- 20 enfants de 5 à 12 ans pendant 2h à l'occasion d'un anniversaire.
Coût : 80 € y compris une boisson soft.





Chemin de Fer de Sprimont asbl

www.cfs-sprimont.be



Qualité Village Wallonie asbl

Sauvegarde, mise en valeur et promotion
du patrimoine en milieu rural
www.qualitevillagewallonie.be

La loco vapeur O&K n° 1825 de 1905 a encore besoin de vous !

Où en sommes-nous avec le projet de restauration de la locomotive à vapeur O&K n° 1825 ? Depuis 2011 et grâce à votre soutien financier (près de 4.000 €), nous avons pu effectuer la restauration du châssis, des organes de roulement (boîtes d'essieu, bielles, ...), des pistons et cylindres ainsi que de la majeure partie de la tôle et d'une série de petites pièces en tout genre !

Parallèlement à ces activités, nous sommes sur le point d'aboutir à la fin de la réalisation des plans de la nouvelle chaudière puisque l'originale est absolument irréparable ! Dès lors, c'est un virage important qui se profile à l'horizon avec la mise en fabrication de la nouvelle chaudière.

Pour ce faire des moyens financiers importants vont être nécessaires ! Dès lors, nous vous proposons de devenir copropriétaire de notre nouvelle chaudière en achetant au moins une part de celle-ci. Les parts, toutes numérotées, sont vendues au prix de 50 € et vous pouvez en acquérir autant qu'il vous plaira !

De plus, en versant le montant de votre participation sur le compte « Fonds du Patrimoine » de l'asbl Qualité-Village-Wallonie, vous bénéficierez de l'exonération fiscale et une attestation vous sera adressée en fin d'exercice. L'argent ainsi récolté ne peut être utilisé que sur présentation des factures correspondant à la réalisation des travaux de restauration et de mise en valeur. C'est la garantie que votre argent soit investi dans le projet concerné.

Quelle que soit l'importance de votre geste, nous vous en remercions d'avance.

Votre achat de parts est à verser sur le compte :

BE26 0002 4526 7929
Qualité-Village-Wallonie asbl
Fonds du Patrimoine
Chaussée d'Argenteau, 21
4601 ARGENTEAU

Communication : **Locomotive vapeur CFS**

Contacts pour tous renseignements :

• Marie Humble,
Secrétaire de l'asbl Qualité-Village-Wallonie
Tél. : +32.4.379.05.0
contact@qualitevillagewallonie.be

• Pierre Dykmans,
Président du CFS asbl
Tél. : +32.4.382.20.29
pierre.dykmans@cfs-sprimont.be



Loco O&K n° 1825



L'O&K n° 1825 restaurée mécaniquement



L'ancienne chaudière à remplacer

asbl CFS - Chemin de Fer de Sprimont. Siège social : rue des Fosses, 11 - 4140 Sprimont
Tél + Fax : +32.4.382.20.29 - E-Mail : info@cfs-sprimont.be - Web : www.cfs-sprimont.be
TVA : BE 423 484 182 - Fortis BE47-001-2448478-8C

La ligne de chemin de fer à voie unique permet de découvrir les paysages enchanteurs de la vallée sous un angle insolite. Construite de 1898 à 1907, la ligne du Bocq est la plus spectaculaire de Belgique car elle compte un nombre impressionnant de tunnels et viaducs!

La ballade en train est commentée pour mieux apprécier les différentes vues, apprendre certaines anecdotes de l'histoire locale ou encore quelques particularités géographiques...

La vallée du Bocq et ses environs regorgent d'éléments intéressants à découvrir, tel que le moulin de Spontin, la Brasserie du Bocq, l'île d'Yvoir, ...

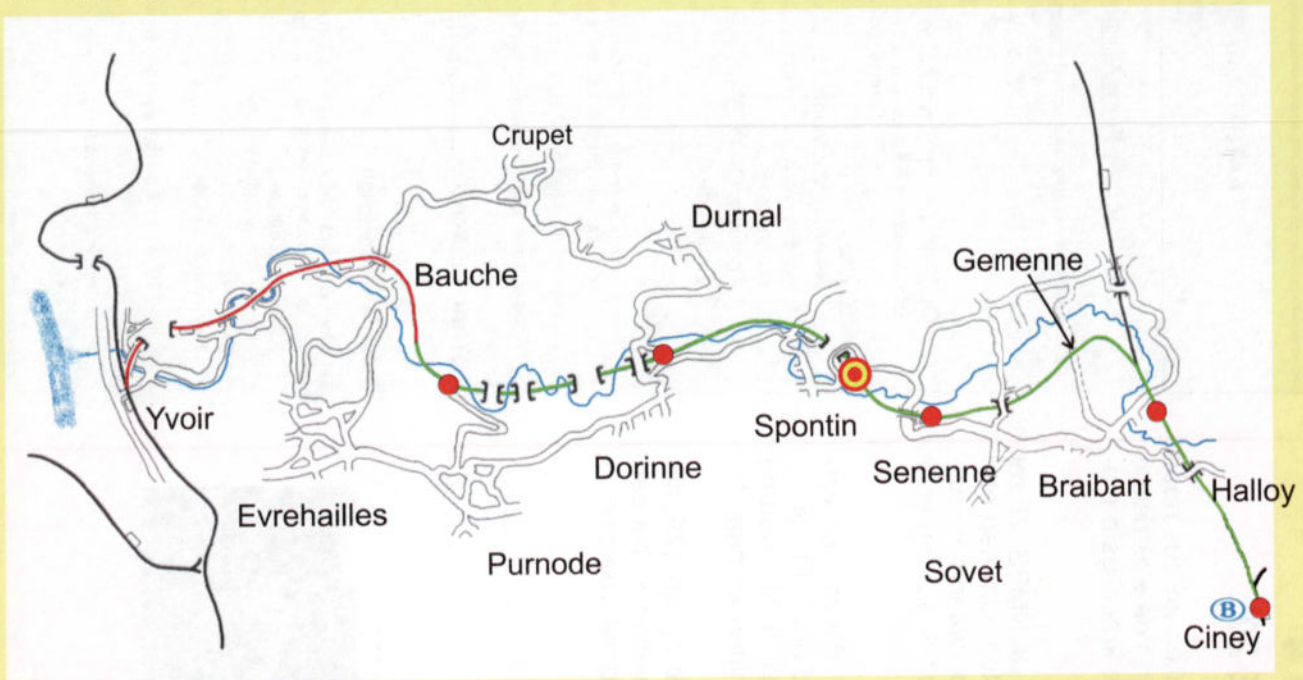
Il est aussi possible de prendre du bon temps dans les restaurants, brasseries et auberges à Ciney, Spontin, Purnode, Crupet et Yvoir.

Vous pouvez combiner votre visite sur le Chemin de Fer du Bocq avec une autre activité accessible sans voiture; le trajet en train peut être scindé en utilisant le même ticket. En fonction des horaires du train publiés au verso, vous savez déterminer votre programme librement.

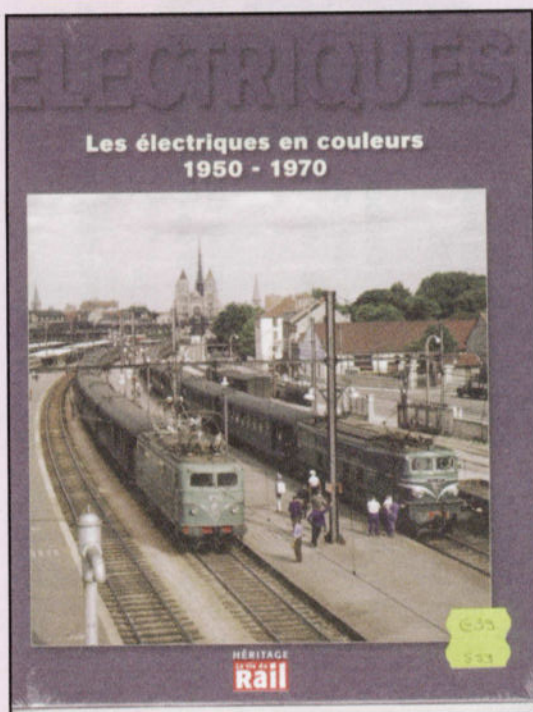
† **promenade à pied entre deux gares:** de nombreux chemins existent, vous trouverez les infos sur www.circuits-de-belgique.be (tapez Spontin, Durnal, Dorinne ou Purnode suivant la gare d'où vous souhaitez débiter/terminer votre balade).

† **visite du moulin de Spontin:** à 8 minutes à pied de la gare de Spontin > visite guidée de 40 minutes sur rendez-vous au 083/69 95 73.

† **visite à la Brasserie du Bocq:** à 30 minutes de la gare de Purnode > départ de la visite de 50 minutes à 14H00 et 17H00, réservation conseillée au 082/61/07.90.



Nieuw uit Frankrijk



Van 1950 tot 1970 elektrificeerde de SNCF de drukste lijnen van haar net. Gelijkspanning werd voor het eerst toegepast op de lijn Paris - Lyon - Marseille, maar snel vervangen door enkelfasige 25 kV, dat als voordeel heeft dat het wordt verdeeld via het klassieke hoogspanningsnet.

De elektrische krachtvoertuigen werden hierdoor lichter, het vermogen werd verhoogd en ze werden voorzien van meerspannige motoren.

Dit werk beschrijft met beelden de elektrische tractie tijdens twee decennia, waarbij de locomotieven van het oude net worden voorgesteld.

Les électriques en couleurs

Formaat 22 x 27 cm - 144 pagina's in kleur - € 39 - 1000 gr - Mededeling: Electricques en couleurs

ZATERDAG 24 MEI 2014

"LAATSTE VAARWEL AAN DE HLE 20"

Ze verlieten ons definitief in december van vorig jaar. We zullen ze dus nooit meer terugzien op kop van reizigers- of goederentreinen. Het zijn de elektrische locomotieven van de reeks 20, die beschouwd werden als de krachtigste machines in Europa.

Eén machine zal bewaard worden, hetzij door TSP, hetzij door de NMBS. Zij zal dan in elk geval nooit meer gebruikt worden voor speciale ritten. Om hen een laatste groet kunnen brengen werd de 2005 nog niet geschrapt, waarvoor onze dank aan de NMBS. Zij werd uitgekozen om een laatste rit uit te voeren vóór haar definitieve schrapping.

Deze keer stellen we u een uitstap voor met vertrek te Brussel. We worden verwacht te Brussel-Zuid omstreeks 8.30 uur en te Brussel-Noord om 8.40 uur. Opstappen kan nog te Brussel-Luxemburg (8.55) en Ottignies (9.20). Daarna gaat het naar Gembloux en Namur via lijn 144. Voorbij Namur rijden we naar Jemelle en na een frontwisseling volgen wij lijn 43 tot Angleur. Vervolgens gaat het via Kinkempois en lijn 125A naar Flémalle op lijn 125, die we volgen tot Namur. Verder gaat het via Charleroi naar Erquelinnes. Na een nieuwe frontwisseling gaat het naar Brussel, waar de aankomst voorzien is omstreeks 20.15 uur.

Zoals gewoonlijk zijn er weer meerdere fofostops voorzien. De trein zal bestaan uit M2-rijtuigen van het historisch patrimonium van de NMBS.

Deze reis is voornamelijk bedoeld voor de liefhebbers, maar wie ook eens met deze trein mee wil, is eveneens welkom.

Indien u graag deelneemt, schrijf dan in vóór de einddatum, vermeld op het formulier.

We wensen u een aangename reis in ons midden.

De vrijwilligers van TSP, vzw.

Inschrijving "on line" mogelijk via www.pfttsp.be.



INSCHRIJVINGSFORMULIER

Reis nr. 155

"LAATSTE VAARWEL AAN DE LOCS REEKS 20"

Zaterdag 24 mei 2014

Formulier beschikbaar op www.pfttsp.be

Dit formulier dient teruggestuurd samen met een aan uzelf geadresseerde EN voldoende gefrankeerde omslag vóór 14 mei 2014 naar het volgende adres :

TSP - Reizen
Boîte Postale 40
BE - 7000 MONS 1

Om geldig te zijn dient het verschuldigde bedrag toe te komen vóór 16 mei.
Een bedrag van € 5 voor administratiekosten zal aangerekend worden in geval van annulering.
Geen terugbetaling na de limietdatum (14 mei).

Uw coördinaten

NAAM + Voornaam.....
Adres..... Nr.....Bus.....
Woonplaats..... Postnummer.....
Abonnee OP DE BAAN nr.....(fac) Bankrekening.....
e-mail adres :@.....

Uw keuze

- Volwassenen abonnees OP DE BAAN, bedienden van NMBS-Groep en spoorwegmaatschappijen, kinderen van 6 tot 16 jaar aan € 49
- Gewone volwassenen aan € 55
- Kinderen onder 6 jaar : niet toegelaten

TOTAAL BEDRAG :€

Betalingsmodaliteiten

- Storting op BANKREKENING BE57 0011 2017 8935 van PFT-TSP, BP 40, BE 7000 MONS met vermelding van het nummer van de reis (155) en uw naam. De BIC code is GEBABEBB
- Visa-Card of Eurocard
Nummer van de kaart (16 cijfers)
Geldig tot
Naam van de titularis :

Ik stel het TSP niet verantwoordelijk voor ongevallen of technische wijzigingen.

Datum en handtekening.



**OORSPRONKELIJKE VERSIE
VIERCIJFERIGE NUMMERING**

↑ **FOTO 120-35**

De "viercijferige" nummering wijzigde niets aan het uitzicht. De 171 is onderweg naar Gent-Sint-Pieters en werd gefotografeerd te Berchem. Het behield zijn enkelvoudige koplampen tot in 1978. Julien CASIER, verzameling TSP.

**DUBBELE KOPLAMPEN
OUDE NUMMERING**

↗ Na de plaatsing van de dubbele koplampen vanaf 1970, kregen de eerste motorstellen dezelfde gele snorren als de stellen 251 t/m 270.

De horizontale lijnen waren 6 cm breed met een tussenruimte van 5,5 cm.

Hier de 228.163 te Brussel-Noord, één van de weinige stellen met dubbele koplampen die gemonteerd werden voor de invoering van de nieuwe nummering.

Daniel THIELEMANS.

**DUBBELE KOPLAMPEN
NIEUWE NUMMERING**

FOTO 120-36 →

De 235 was één van de zeldzame stellen met fijne gele snorren. In september 1970 kreeg het in de CW Mechelen verticaal geplaatste dubbele koplampen.

Het werd gefotografeerd te Namur.

Julien CASIER, verzameling TSP.

wordt vervolgd...



ATHUS-MEUSE: 10 JAAR ELEKTRISCHE TRACTIE (3)



Bij ondergaande zon doorkruist de laatste van de twee dagelijkse verbindingen Athus - Antwerpen de Ardense wouden op 1 augustus 2013. Gilbert LAURENT.

Na vijf voorspoedige jaren gaat het goederenverkeer op de Athus-Meuse sterk achteruit...

December 2007

De Athus-Meuse heeft meer dan ooit de wind in de zeilen en het verkeer zal nog verder toenemen tot een ongezien aan-

tal treinen. We tellen nu gemiddeld 20 goederentreinen per dag (25 van dinsdag t/m vrijdag), wat niet belet dat een zestal treinen nog steeds via lijn 162 rijdt. Het gaat op de Athus-Meuse vooral om ver-

bindingen vanuit Antwerpen (44%), Ronet (28%), Zeebrugge (11%) en Muizen (11%). De voornaamste bestemmingen zijn Zwitserland (27%), Italië (37%) en Spanje (13% - via Cerbère). De meeste treinen rijden voor rekening van TRW (70%). Dit alles betekent dat de Athus-Meuse goed is voor 54% van alle treinen van het gecombineerd vervoer vanuit België naar Luxemburg en Frankrijk - meer dus dan alle andere grenspunten (Moeskroen, Blandain, Quévy, Erquelettes en Sterpenich) samen. Ook al worden deze cijfers genuanceerd wanneer we het totale verkeer bekijken, moeten we toch vaststellen dat de Athus-Meuse haar favorietenrol waarmaakt: het gemiddeld aantal treinen per dag bedraagt op

Zomer 2002: de Athus-Meuse is nog in winterslaap en lijn 162 verwerkt dagelijks een 70-tal goederentreinen.

Op 16 augustus passeert een trein met petroleumproducten Antwerpen - Basel te Grupont. Gilbert LAURENT.





Een 3000 van de CFL sleept op 1 augustus 2013 de 32682 (Antwerpen-Berendrecht - Athus), een kleurrijke verbinding die drie keer per week rijdt. Gilbert LAURENT.

dat moment immers 27 via Moeskroen, 5 via Blandain, 12 via Quévy, 23 via Erquelinnes, 12 via Sterpenich en... 49 via Aubange. Dit laatste cijfer stijgt nog tot 63 van woensdag t/m vrijdag! Een lijn die enkele jaren voordien nog gesloten dreigde te worden, verwerkt nu maar liefst 38% van het goederenverkeer naar het zuiden. Sinds 2002 bleef het aantal

treinen via Lille (Moeskroen + Blandain) vrijwel constant (28 > 32 tr/d), halveerde het verkeer in Henegouwen (62 > 35), reden er 75% minder treinen via Sterpenich (47 > 12) en verdween het goederenverkeer via Gouvy (5 > 0). Op de Athus-Meuse daarentegen verzeenvoudigde het aantal treinen (7 > 49), ondanks een globale vermindering van het

vervoer met 15%. Een deel van het succes is te danken aan de nieuwe verbinding naar Mont-St.-Martin. Reed in het begin nog één trein op twee via deze nieuwe lijn, dan was dit drie jaar na de opening reeds gestegen tot twee treinen op drie - gemiddeld 24 treinen en 28 tot 33 van dinsdag t/m donderdag. De heropening was dus geen slecht idee.

De twee zware intervormingstreinen Antwerpen - Woippy (2000 en 2300 ton) werden steeds in treinschakeling gereden. De 45861 rijdt hier tussen Bertrix en Florenville op 1 augustus 2013. Gilbert LAURENT.



Toch is niet alles rozengeur en maneschijn: door het gebrek aan locomotieven kan nog slechts 65% van de treinen in treinschakeling worden gereden, wat later nog verder verminderd zal worden tot 50%. Toch blijft het gemiddelde gewicht van de treinen onveranderd op 1370 t. En dit is nog maar het begin.

Ook opmerkelijk: de P120 maakt - aarzelend - zijn opwachting. Het gaat om slechts twee verbindingen voor Hupac tussen Antwerpen en Aarau die echter geen kortere rijtijd krijgen... En ook dit kleine strovuurtje wordt alweer snel gedoofd aangezien de vier betrokken treinen (42907, 42908, 42921 en 42922) in de volgende jaren weer ondergebracht worden in de vloot met G90, G100 en P100'en. Hoe staat het er vandaag voor? Een enkele trein (de 42906 Antwerpen - Aarau) rijdt sinds 2012 als P100 ten noorden van Bertrix en als P120 ten zuiden van dit station. Voor de andere treinen veranderde er niets: alle ME120'en van de SNCF en de CFL worden in België gedeclasseerd.

December 2009

Door de wereldwijde economische crisis verminderde het vervoer per spoor. De L162 werd het eerste slachtoffer aangezien driekwart van alle treinen verdwenen in een periode van 18 maanden (van 12 tot 3 treinen per dag) en enkel



Een trein met staalproducten nadert Dinant op lijn 154 onder 3 kV langs de oever van de Maas op 5 september 2013. Gilbert LAURENT.

de pendeltreinen tussen Antwerpen en Athus overbleven - ook al daalde hun aantal van drie naar twee. Voor de Athus-Meuse zag het er niet veel beter uit. Van de 49 treinen die er in december 2007 reden, bleven er nog 28 over (7). Vooral de intervormingstreinen vanuit

Antwerpen en Monceau naar Bettembourg en Woippy delen in de klappen. Hun aantal werd gehalveerd van 14 naar 7 treinen per dag. De verbinding Antwerpen - Sibelin verdwijnt zelfs volledig. Op het terrein en in de dienstregelingen vertaalt dit zich in pauzes van

Op dezelfde plaats en enkele uren eerder, sleept de 1306 alleen de 44713 van Antwerpen-Noord naar Bettembourg. Gilbert LAURENT.





De "onbevleete" 1322 sleept op 5 september 2013 nabij Orgéo de trein 44715 Antwerpen-Noord - Bettembourg in een samenstelling die beter bekend is als "staalproducten". Gilbert LAURENT.

soms wel drie uur tussen de treinen. Niemand had verwacht dat de Athus-Meuse na een sterke start er zo slecht zou kunnen voorstaan...

Bovendien is er geen sprake meer van grote ambities. Integendeel: de treinen van de regimes G100 en P100, die in 2007 nog dominant waren, worden meer en meer vervangen door de tragere G90 - een treintype dat op de Athus-Meuse vrijwel verdwenen was maar nu weer goed is voor 45% van alle treinen.

Toch is er ook een positieve ontwikkeling: de organisatie van de diensten van de treinbestuurders. De ritten worden langer en er dient minder te worden afgelost. Deze evolutie werd mogelijk door het oprichten van een depot met "gespecialiseerde" treinbestuurders in Thionville voor treinen naar België. Hierdoor blijft hun lijkennis op peil. Hoewel de traditionele stilstanden in Bertrix de regel blijven, is een personeelwissel er zeldzaam geworden. De treinbestuurders van Bertrix bereiken nog steeds Mulhouse (trein 42921 op maandag en de 43824 op dinsdag) maar het is een

Franse bestuurder die twee keer per week met trein 42907 uit Muizen vertrekt. Een bestuurder van de CFL brengt dan weer van dinsdag t/m vrijdag trein 44726 van Bettembourg naar Muizen. De samenwerking onder Sibelit levert dus resultaat op.

December 2010

De "jacht" op het aflossen in Bertrix (en zelfs Ronet of Muizen) kent geen einde met als resultaat een vertienvoudiging van het aantal ononderbroken diensten van Antwerpen naar Bettembourg. Hoewel hierbij vooral de treinbestuurders van Antwerpen en Muizen werden betrokken, blijven hun buitenlandse collega's niet aan de kant staan. De Luxemburgers rijden bijvoorbeeld een tiental treinen per week naar Antwerpen-Noord, vooral met de treinen 44726 en 44715. Bestuurders van de SNCF zijn dan weer vooral terug te vinden op de treinen tussen Antwerpen en Zwitserland. Merk op dat deze Franse bestuurders in de komende jaren ook op andere diensten, zoals bijvoorbeeld naar Châtellet en Monceau, te zien zullen zijn. Zo rij-

den ze regelmatig de trein 47864 Châtellet - Digoïn die rijdt voor Arcelor. Kortom: de Athus-Meuse is een internationale as geworden in alle betekenissen van het woord.

December 2011

Deze periode staat in het teken van een steeds betere productiviteit. Hoewel het aantal treinen van meer dan 2000 t beperkt bleef tot een tiental per week, stijgt hun aantal nu tot 36 per week of gemiddeld vijf per dag (negen op woensdag). Het gaat om de treinen voor gecombineerd vervoer tussen Antwerpen en Bettembourg (2300 t), de petroleumtreinen Feluy - Luxembourg (2350 t), intervormingstreinen Antwerpen - Woippy en de steenkooltreinen Antwerpen - Creutzwald (2400 t).

Deze positieve evolutie zal echter met een sisser aflopen: Het voortdurend gebrek aan tractiematerieel beperkt het aantal ritten in treinschakeling waardoor het aantal zware treinen weer moet worden verminderd. Al snel wordt dan ook weer het vroegere niveau bereikt...



Eén van de indrukwekkendste kunstwerken op de lijn is ongetwijfeld het viaduct van Thanville. We zien hier de 36280 Athus - Antwerpen op 5 september 2013. Gilbert LAURENT.

December 2013

Is het rijden in treinschakeling een luxe-product geworden? Men zou het kunnen geloven aangezien de verantwoordelijken er alles aan lijken te doen om deze ritten te vermijden. In 2007 reden nog 80 tot 90% van de treinen in treinschakeling, wat tegen 2011 verminderde tot 75%. In 2012 was er al een vrije val tot 50% en in 2013 waren voor nog slechts 35% van de goederentreinen twee locomotieven voorzien. Vooral bij het gecombineerd vervoer valt dit op. Waar voordien nog vrijwel alle treinen in treinschakeling reden, is dit nu nog maar voor 20% het geval. Toch bleef het gewicht hetzelfde (1500 t). De volgende regel lijkt vandaag ingeburgerd te zijn: tot 1600 t wordt met één locomotief gereden en voor treinen van meer dan 2000 t staan twee locomotieven. We herinneren er aan dat in het begin een treinschakeling voorzien was vanaf 1300 t. Is dit een manier om de kosten te drukken en zo de route via Montzen weerwerk te kunnen bieden? Misschien wel, want dit is een hoofdbekommernis voor de verantwoordelijken. De Athus-Meuse is de natuurlijke as voor het verkeer naar het zuiden en terwijl de verbindingen naar Zwitserland via Montzen zeer gering zijn (drie treinen per dag), kan dit niet gezegd worden

voor het verkeer naar Italië. Op deze verbinding rijden maar liefst 20 treinen per dag via Montzen - drie keer meer dan via de Athus-Meuse.

Samenvattend kunnen we stellen dat de groeiperiode van de jaren 2003 tot 2007 tot het verleden behoort. Niettegenstaande de lichte schommelingen blijft het verkeer sinds 2009 vrij stabiel met gemiddeld 30 treinen per dag. Dit is nog maar de helft van wat de L162 en de Athus-Meuse samen verwerkten in 2007 en zeker niet wat bij de elektrificatie werd voorspeld. Deze daling van het aantal treinen en de beperking van het rijden in treinschakeling bleef niet zonder gevolgen voor het aan Sibelit toegewezen tractiematerieel. In 2009-2010 was het aantal plandagen voor de reeksen 13/3000 al verminderd tot 27-28 en de omloop werd in 2012 nog verder verminderd tot 23 - de helft van de vroegere vette jaren.

De toekomst zou zelfs nog somberder kunnen zijn omdat er grote onzekerheid heerst over het voortbestaan van de subsidies voor het gecombineerd vervoer. Het wegvallen ervan zou een grote bedreiging zijn voor het voortbestaan van Narcon (National Rail Container Network), een in de haven van Antwerpen gevestigd netwerk dat in juni 2004 werd opgericht om de binnenlandse verbindingen naar Athus, Char-

leroi, Kortrijk, Moeskroen en Zeebrugge te commercialiseren (vandaag wordt nog enkel naar Athus, Zeebrugge en Lauwe gereden). Voor de Athus-Meuse staan twaalf treinen per week naar Athus op het spel.

Er blijft nog één vraag te beantwoorden: welke plaats neemt de Athus-Meuse in als goederenas in het Koninkrijk België na deze periode van 10 jaar? De beste manier om deze vraag te beantwoorden, is een vergelijking op te stellen met haar eeuwige rivaal: de route via Montzen die sinds december 2009 door het samenwerkingsverband Cobra wordt uitgbaat.

Laten we eens kijken naar de dienstregeling van juni 2013, waarbij we rekening moeten houden met het feit dat niet alle baanvakken even druk bereden worden. Tussen Aarschot en Hasselt tellen we 44 treinen, 57 tussen Bilzen en Visé-Haut en 61 tussen Visé en Montzen (respectievelijk 56, 69 en 74 voor de periode van dinsdag t/m vrijdag). Dit betekent dus dat de Athus-Meuse maar de helft van het aantal treinen verwerkt dat via Montzen rijdt (30/61). Voor een deel wordt dit verklaard door de totale afwezigheid van private spoorwegondernemingen op de Athus-Meuse terwijl bijvoorbeeld

Crossrail en TrainsPort goed zijn voor 20% van alle goederentreinen tussen Bilzen en Montzen. De aard van het verkeer op beide assen is echter verschillend: terwijl het gecombineerd verkeer dominant is op de Athus-Meuse (55% - een record), bedraagt het aandeel van dit verkeer via Montzen slechts 37%. Andere gespecialiseerde vervoersstromen (steenkool, petroleum, staalproducten...) maken voor 22% deel uit van het aanbod op de Athus-Meuse terwijl dit in Montzen 30% is. Anderzijds lijken vooral de intervormingstreinen (Antwerpen - Woippy en Antwerpen - Bettembourg) het zwakke punt van de Athus-Meuse te vormen. Het aandeel van het gespreid vervoer is veel hoger in Montzen met verschillende treinen per dag van Kinkempois en vooral vanuit Antwerpen naar Gremberg.



En hoe staat het met de zware treinen? Het treingewicht overschrijdt nooit 2300-2400 t op de Athus-Meuse. Dit gewicht vinden we bij drie verbindingen: Antwerpen - Bettembourg voor IFB, Feluy - Bettembourg met petroleumproducten en Antwerpen - Creutzwald met steenkool. Daarentegen kan via Montzen met veel zwaardere treinen gereden worden: 2600 t met een steenslagtrein van Yves-Gomezée naar Millingen, 3600 t met petroleumtreinen van Antwerpen naar Basel en 4000 t voor

In 2008 werd de verbinding Antwerpen-Noord - Woippy herleid tot één trein per dag. In 2011 werd ze verdubbeld tot twee per dag door het inleggen van de 44864. Inrit tunnel van Vonèche, 30 september 2011. Gilbert LAURENT.

een steenkooltrein van Antwerpen naar Mannheim. Desondanks blijft het aantal diensten in treinschakeling voor de reeks 28 vrij beperkt (amper 10% van het totaal). De hiërarchie tussen beide hoofdassen blijft ook tien jaar na de elektrificatie van de Athus-Meuse gerespecteerd.

(7) *De verdeling tussen beide lijnen wordt niet altijd strikt toegepast. Zo rijdt trein 40404 Novara - Muizen op maandag via L162 terwijl hij op woensdag en vrijdag via de Athus-Meuse rijdt.*

Gilbert LAURENT

Een ongeneeslijke ziekte: met een vertraging van 75 minuten (maar in optimale belichting) komt de 40317 Zeebrugge - Milano in het schootsveld van onze fotograaf in de buurt van Orgéo op 4 september 2013. Gilbert LAURENT.



NEWS

privéoperatoren



Zoals reeds vermeld in *ODB 118 blz. 31*, werd het vervoer van flessenwater sedert februari hernomen tussen Evian en Volvic via Zeebrugge met TRAXX'en van ECR, ter vervanging van hun diesellocomotieven Class 77.

Eind januari volgden de machinisten van Crossrail, die met deze treinen tussen Somain en Zeebrugge rijden, een opleiding voor het besturen van TRAXX'en. Gedurende hun scholing reden ze op 27 januari 2014 met treinen, gesleept door de 186 304 en op 27 en 28 januari 2014 met de 186 327 van DB Schenker tussen Somain en Zeebrugge. Waarschijnlijk is dit de eerste keer dat een TRAXX reeks 186 van DB Schenker een trein sleept in België. Ter herinnering: ECR is het Franse filiaal van DB Schenker.

FOTO 120-37 ↗ *Op 27 januari, bij valavond, sleept de 186 327 een autotrein tussen Somain en Zeebrugge. We zien haar hier te Brugge.*
Simon DE RIDDER.

FOTO 120-38 → *Tijdens het rangeren te Zeebrugge ontmoet de 186 327 haar Belgische zusters.*
Simon DE RIDDER, 28 januari 2014.

FOTO 120-39 ↓ *De 186 304 wacht met de lege watertrein 48832 aan de haak te Zeebrugge op het vertreksein.*
Simon DE RIDDER.





FOTO 120-40 ↑ Doorrit op 27 januari 2014 te Tourcoing van een autotransporttrein met bestemming Zeebrugge-Ramskapelle. De trein wordt gesleept door de 186 327. *Simon DE RIDDER.*

FOTO 120-41 ↓ Op 29 januari verlaat de 186 327 met de lege waterrein 48832 het station van Zeebrugge en rijdt voorbij de stopplaats Zwankendamme. Op de achtergrond zien we de in aanbouw zijnde brug voor het wegverkeer, die de oude overweg, net voor de stopplaats Zwankendamme, zal vervangen. *Daniel MOENS.*





FOTO 120-42 ↑ Twee locomotieven Class 77 slepen de lege watertrein 48832 Zeebrugge - Somain - Volvic / Evian. De trein bevindt zich aan de vertakking Dudzele, tussen Zeebrugge en Brugge (zie het kleine plan p. 24). Sinds februari wordt deze trein geslept door TRAXX'en. *Simon DE RIDDER, 6 januari 2014.*



FOTO 120-43 ↓ De G2000 nr. 1446 van Rail Feeding sleept een reeks lege wagens voor autotransport naar Aachen West. Deze locomotief werd op 9 mei 2005 geleverd aan Angel Train Cargo (vanaf 1 januari 2010 Alpha Trains) en verhuurd aan Rail4Chem. Vanaf 1 november wordt zij gehuurd door het Nederlandse HTRS en sinds 25 oktober 2013 door Rail Feeding. *Testelt, 1 december 2013. Simon DE RIDDER.*





akiem

FOTO 120-44 ↑ Sinds begin januari sleept Fret-SNCF in open access alle treinen voor Arcelor tussen Dunkerque Grande-Synthe en Kinkempois. Ze worden gesleept door een locomotief van de reeks 36000. Er is één uitzondering voor een trein van 4000 ton: deze wordt gesleept door twee TRAXX'en die Fret-SNCF huurt bij Akiem: 47861 Dunkerque 06.09 - Blandain-Frontière 08.18 - Kinkempois 11.52 (Ⓢ 11.30); terug met de 47842 Kinkempois 14.04 (Ⓢ 13.50) - Blandain-Frontière 17.40 (Ⓢ 17.13 R67) - Dunkerque 19.42 (Ⓢ 18.42). Deze treinen rijden dagelijks. Doorrit van de 47861 te Marche-les-Dames op 2 februari 2014. Pierre HERBIET.



FOTO 120-45 ↓ Een OSR-trein staat uitgeweken te Somain op 10 oktober 2013. Op kop twee van de zeven diesellocomotieven reeks 75000, gehuurd bij Akiem. Simon DE RIDDER.





↑ De cokestreinen voor Arcelor Mittal, met bestemming Bremen, worden sinds 1 januari 2014 niet meer gesleept door DB Schenker. Hier de lege cokestrein 48551 (Bremen - Seraing) ter hoogte van het oude station Gronsvelt (nabij de Belgisch-Nederlandse grens) op 8 september 2013. Michel DE ESCH.



FOTO 120-46 ↓ Van tijd tot tijd, en dit steeds op maandag, wordt een MSC-trein, gesleept door Crossrail, omgeleid via lijn 15 Hasselt - Mol - Lier voor lijnstudie van de bestuurders. Op 6 januari rijdt de DE6307 voorbij de oude bundel van Beringen-Mijnen, die in augustus 2013 volledig werd opgebroken. Ooit was dit een belangrijk station... Johnny BRAUNS.



Een Deutz-locotractor als monument in Wijgmaal

Er werd onlangs een Deutz-locotractor geplaatst in de directe omgeving van de firma Remy te Wijgmaal. Deze loc werd op 22 februari 1952 aangekocht door Locorail S.A. uit Brussel voor rekening van voornoemd bedrijf. Het betrof een loc van het type Deutz F2L514R (bouwnummer 55034). Ze kreeg de naam "Rosalie".

Het bedrijf Remy werd in 1855 opgericht door Edouard Remy. Deze fabriek omvatte oorspronkelijk een oliemolen, een maalderij en een rijstmolen. Dertig jaar later was het een van de meest succesvolle ondernemingen van ons land. Rond 1900 was het de grootste zetmeelproducent van West-Europa, met verschillende filialen in het buitenland. Het bedrijf was door middel van een spoor aansluiting verbonden met het station van Wijgmaal.

Een Cockerill-locomotief als monument in De Klinge

De NMBS-Holding heeft een aantal van haar historische voertuigen, die het niet langer wenste te behouden, geschonken aan verschillende Belgische verenigingen. Een aantal stukken, die bewaard werden in de museumbewaarplaats van Leuven, werden overgedragen aan derden. Zo kreeg de gemeente Sint-Gillis-Waas een Cockerill-locomotief en een gesloten houten wagen van 16 ton in bruikleen.

Deze twee voertuigen werden als monument geplaatst op de site van het oude station van De Klinge, dat gelegen was aan de Nederlandse grens op de oude lijn 54 Mechelen - Sint-Niklaas - Terneuzen (lijn van de voormalige maatschappij Mechelen - Terneuzen).



"Rosalie" als monument nabij Remy te Wijgmaal. Deze locotractor werd in 1952 gebouwd door Deutz (bouwnummer 55034). Roger CRIKELAIRE, januari 2014.

De gemeente Sint-Gillis-Waas, waarvan De Klinge een deel is, ging over tot de herontwikkeling van deze site. Het werd een uitvalsbasis van waaruit je verschillende erfgoedthema's in het Waasland op een actieve manier kan ontdekken, met de spoorweg als centraal thema. Deze plaats kreeg de naam "Klingspoor", terwijl het voormalige café "De Oude Statie" werd omgevormd tot museum. De leden van het Stoomcentrum Maldegem restaureerden de locomotief en de wagen. Beide voertuigen werden daarna op een stukje spoor, gelegen aan een nieuw perron, geplaatst. Het geheel wordt beschermd door een dak. Een laadmal en een waterzuil vervolledigen de site die op 5 juli 2013 officieel in gebruik werd genomen.

De loc werd in 1927 gebouwd door Cockerill (bouwnummer 3145). Zij bezit een verticale ketel van het Cockerill-type V.

Dit krachtvoertuig werd eerst ingezet door de zandgroeve van Noucelles te Braine-l'Alleud. Daarna werd ze verkocht aan "Groot Darsen Dok" uit Gent. Hier kreeg ze het nummer 1 toegewezen. In 1981 kreeg ze onderdak in de museumbewaarplaats van Leuven.

De gesloten wagen met houten kast is van Duitse oorsprong en dateert van voor WO I. Hij werd in 1919 aan Frankrijk afgestaan. In 1957 verkocht de SNCF aan de NMBS een reeks van ± 173 van deze wagens. Ze werden geklasseerd als type 2020A2, lettercode Gikm, reeks 3.316.331 t/m 510.

De hier vermelde wagen droeg het SNCF-nummer 7.417.290, bij de NMBS 3.316.412. In 1968 kreeg hij het UIC-nummer 30 88 948 1562-7 en in 1969 30 88 949 2088-0. Op 6 oktober 1986 werd hij gedeklasseerd tot "groot werktuig" met nummer 948/194.



Cockerill-locomotief 3145 van 1927 en een gesloten wagen werden als monument geplaatst op de oude stationsite van De Klinge. Op de linker foto kan je het café "De Oude Statie", omgevormd tot museum, waarnemen. Roger CRIKELAIRE, januari 2014.

Heropstanding van de 3608



FOTO 120-47 ↑ Na 9 jaar van restauratie, die tot een goed einde werd gebracht door een ploeg van "1604 Classics", kwam de 3608 van de CFL opnieuw tot leven. Op 31 januari 2014 reed zij voor de eerste keer sinds 2004 op eigen kracht vanuit de werkplaats van Luxembourg naar Bettembourg. Van hieruit sleepte zij, vergezeld van de 1818, de goederentrein 36009 tot Belval-Usine. Ten slotte reed zij terug naar Luxembourg als 36010. Vervolgens sleepte zij de 36011 (onze foto) tot Belval-Usines, vanwaar zij los terugkeerde naar de werkplaats van Pétange. Pierre HERBIET.

FOTO 120-48 ↓ De 3608 op 27 november 1977 in het station van Luxembourg. Deze machine werd aan de CFL geleverd op 14 augustus 1959 en ingeschreven op 6 december 1959. Na haar schrapping in 2005 werd zij bewaard door "le Service des Sites et Monuments Nationaux" (SSMN). Meer over de 3600 CFL: zie OP DE BAAN 65 blz. 24. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 120-49 ↑ Terugrit uit Belval Usines naar Bettembourg met een lading stalen damplanken. Pierre HERBIET.

FOTO 120-50 ↓ De 3608 werd gerestaureerd in haar originele versie: grijs-blauwe livrei, originele identificatieplaten, het oude CFL-logo en kleine rode lichten. Doorrit te Berchem, tijdens een losse rit tussen Luxembour en Bettembourg. Pierre HERBIET.



Zuid Korea



Zuid-Korea is een republiek gelegen in Oost-Azië. De oppervlakte bedraagt 100.000 km² en het land telt 50 miljoen inwoners. Hierdoor is het één van de landen met de hoogste bevolkingsdichtheid ter wereld (500 inwoners per km²). Het Zuid-Koreaanse spoorwegnet is zeer sterk ontwikkeld en telt 3378 km spoor, waarvan 1672 km geëlektrificeerd met 25 kV / 60 Hz. De eerste spoorlijn werd geopend in 1899 tussen Seoul en Incheon. De belangrijkste spoorlijnen van het net werden gebouwd tijdens de Japanse bezetting van 1910 tot 1945.

↑ **FOTO 120-51** Rijst vertegenwoordigt het grootste deel van de Koreaanse landbouw (4 miljoen ton per jaar). Dit gewas wordt hoofdzakelijk geteeld in het westen en het centrum van het land. Op 30 mei 2013 doorkruist de 7471 de rijstvelden van Mungyeong op kop van een Mugunghwa-trein (goedkope trein op de hoofdlijnen) Gangneung - Busan. Zij beschikken over 2240 kW, geleverd door een GM motor type 16-645 E3 met 16 cilinders en ze bereiken een snelheid van 150 km/h.

↓ **FOTO 120-52** Na de indienstelling van twee prototypes (8101 en 8102) die door Siemens geleverd werden in 1999 en die afgeleid waren van de Europrinter reeks 152 van de Deutsche Bahn, werd er een reeks van 83 locomotieven (8201 t/m 8283) geleverd tussen 2003 en 2009 door Rotem. Dit werd enkel mogelijk na een akkoord over de technologisch transfers ondertekend met Siemens. Hun aankomst heeft het verdwijnen van de reeks 8000 (Alstom/BN) uit de reizigersdienst veroorzaakt. Deze nichten van de reeksen 18 en 19 van de NMBS hebben een vermogen van 5200 kW en kunnen aan 150 km/h rijden. Op 3 juni 2013 laat de 8229 zich opmerken bij een stilstand in het station van Jecheon met de trein Mugunghwa Gangneung - Seoul - Cheongnyangni. Philippe DE GIETER.





↑ **FOTO 120-53** Sinds 1 april 2004 beschikt Zuid-Korea over een hogesnelheidslijn tussen Seoul en de havenstad Busan in het zuid-westen en dit volgens het Franse model. Het traject van 417 km wordt afgelegd in 2u18. 46 van de Franse TGV afgeleide treinstellen werden door Alstom tussen 1997 en 2000 (01 t/m 12) geleverd, gevolgd door de stellingen 13 t/m 46 die in 2002 en 2003 onder licentie door Rotem werden gebouwd. De treinstellen zijn samengesteld uit 2 motoreenheden, die 18 rijtuigen insluiten. Net zoals bij de Eurostar hebben de rijtuigen aan het uiteinde elk één aangedreven draaistel. De treinstellen halen een snelheid van 305 km/h en kunnen 935 reizigers vervoeren. Op 31 mei 2013 rijdt het treinstel 02, dat in Frankrijk werd gebouwd, het station van Miryang binnen. Deze trein KTX333 rijdt op de verbinding tussen de steden Seoul en Busan. Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 120-54** Met het oog op de uitbreiding van het hogesnelheidsnet naar Mokpo, werd een hogesnelheidstreinstel van de tweede generatie ontworpen door Hyundai-Rotem, nl. de KTX-II (of KTX-Sancheon). Daar waar de KTX-I samengesteld was uit 42% geïmporteerde onderdelen zakt dit cijfer naar 13% voor de KTX-II (pantografen, semi-besturende elementen gebruikt in de vermogenselectronica, frontale plaatbekleding en de koppelingen). 24 treinstellen van 8 rijtuigen, ingesloten door twee motoreenheden, werden geleverd tussen 2008 en 2011. Op 29 mei 2013 staat de KTX-Sancheon 609/707 Seoul - Yongsan - Gwangju/Yeosu - Expo, samengesteld uit de treinstellen KTX-II 21 (voor Gwangju) en 22 (voor Yeosu - Expo), in het station van Seodaejeon. Philippe DE GIETER.





↑ **FOTO 120-55** 87 eenheden van de reeks 8500 werden besteld bij Hyundai-Rotem en bij Toshiba. Vanaf hun levering sinds 2012 vervangen zij stelselmatig de reeks 8000 van Alstom en La Brugeoise et Nivelles. Deze zesassige locomotieven (Co'Co') hebben een vermogen van 6600 kW en kunnen tegen 165 km/h rijden. Op 5 juni 2013 passeert de 8522 het station van Jecheon op kop van een van de vele cementtreinen voor de talrijke bouwerven in het ganse land. *Philippe DE GIETER.*

↓ **FOTO 120-56** In december 1968 werd een serie van 66 locomotieven type Bo'Bo'Bo' 25 kV / 60 Hz voor de goederentreinen besteld bij de Europese Groep 50Hz (ACEC, MTE, Alstom, Siemens, AEG en BBC). ACEC uit Charleroi was verantwoordelijk voor hun ontwerp en de montage werd tussen 1972 en 1974 verdeeld tussen Alstom Belfort (43 exemplaren) en La Brugeoise et Nivelles (23 exemplaren). Een tweede reeks van 24 locomotieven werd naderhand besteld en gebouwd door Alstom in 1976. Deze machines, goed voor 85 km/h onder 25 kV/ 60 Hz, ontwikkelen 3900 kW. Ze worden meer en meer vervangen door de nieuwe reeks 8500. Enkel de 8044 t/m 8090 zijn nog in dienst. Ze behoren tot het depot van Jecheon, waar ze nog enkel gebruikt worden voor goederentreinen in het noorden en het oosten van het land. Op 5 juni 2013 hebben de 8087 (Alstom) en de 8047 (BN) zich in het station van Jecheon zonet voor een steenslagtrein geplaatst. *Philippe DE GIETER.*





↑ **FOTO 120-57** Voor het rangeren en de lokale goederentreinen beschikt Korail over 59 Bo'Bo'-locomotieven van het type EMD GT18B-M met een motor type 8-645 E3c van 1200 kW. Gebouwd onder de licentie van Hyundai tussen 2001 en 2005, werden zij ondergebracht in de reeks 4400. Sinds 12 april 2013 is er een reizigersdienst toegewezen aan de 4400, nl. de V-Trein. Deze trein is bestemd voor de toeristen en doorloopt de bergengte van Baekdu. Er zijn dagelijks drie heen- en terugritten tussen Buncheon en Cheoram. Op 1 juni 2013 komt de 4460 (met een opvallende witte tijger-livrei) aan in het station van Buncheon met de panoramische rijiugen van de V-Trein. Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 120-58** Het park van de lijndiesellocomotieven van Korail bestaat uit 5 varianten van de GT26CW-2 van GM-EMD. De reeks 7200 bestaat uit 40 locomotieven voor de goederendienst die een GM-motor type 16-645 E3 van 2240 kW hebben en die een snelheid van 150 km/h halen. In oktober 2013 waren er nog twee van deze locomotieven in dienst. Op 6 juni 2013 verlaat de 7214 Yeogcheon op kop van petroleumtrein. Zij zal drie weken later, op 30 juni, geschrapt worden. Philippe DE GIETER.



Duitsland

Schrapping van de 241'en bij DB Schenker

De Sovjet-Russische fabriek in Lugansk, Oekraïne, leverde tussen 1973 en 1982 een reeks van 873 locomotieven type V300 aan de Oostduitse spoorwegen (DR, Deutsche Reichbahn).

Zij waren onderverdeeld in vier subreeksen:

- BR130 (82 locomotieven voor reizigerstreinen, max. snelheid 140 km/h);
- BR131 (76 locomotieven voor goederentreinen, 100 km/h);
- BR132 (709 eenheden, uitgerust voor de elektrische verwarming van de reizigerstreinen, 120 km/h);
- BR142 (6 locomotieven, met een motor van 2940 kW in plaats van 2208 kW).

Na de eenmaking van Duitsland werden deze locomotieven vernummerd naar de reeksen 230, 231, 232 en 242. De reeksen 230, 231 en 242 werden al snel geschrapt, terwijl de reeks 232 kon genieten van een moderniseringspro-



FOTO 120-59 De 241.008 is eigenlijk de ex-232.008, die een andere motor kreeg in 1998. Großkorbetha, 26 april 2008. Hansjörg BRUTZER.

gramma, met daarin het ontstaan van meerdere varianten: reeks 233 (65 locomotieven kregen een aangepaste Kolomna-motor type 12D49M), reeks 234 (64 locomotieven, maximum snelheid opgetrokken naar 140 km/h) en reeks 241.

In 1997 werd de 232 237 voorzien van een Kolomna-motor type 2-5D49M van 2980 kW bij wijze van prototype en vernoemd als 232 800. Zij werd gevolgd door twee groepen van vijf locomotieven, uitgerust met nieuwe diesel- en tractiemotoren en een verbeterd rem-

FOTO 120-60 Tussen 2001 en 2008 reden de locomotieven reeks 241.8 ook in België tussen Aachen West en Montzen. Op de foto sleept de 241 803 (ex-232 558) een trein naar Montzen. Gemmenich, 12 september 2006. Michel HANSENS.



systeem. De maximumsnelheid werd beperkt tot 100 km/h.

Een eerste groep: 241 008, 338, 353, 449 en 697, werd voorzien van het Nederlandse veiligheidssysteem ATB en gebruikt voor goederentreinen tussen Duitsland en Nederland van 1999 tot 2003.

Een tweede groep, bestaande uit de 232 580, 706, 558, 483 en 284, vernummerd naar 241 801 t/m 241 805, werd uitgerust om te rijden in België. Op het toen nog niet geëlektrificeerde baanvak tussen Aachen West en Montzen werden zij vanaf 2001 ingezet voor de sleping van goederentreinen. Om te passen in het Belgische vrijruimteprofiel moesten er ook aanpassingen gebeuren aan de kast. Hun gebruik in België eindigde bij het onder spanning brengen van de lijn Montzen - Aachen West op 14 december 2008. De vijf locomotieven werden definitief stilgelegd in februari 2009 (241 801 en 802, gesloopt in juni 2013) en in mei 2009 (241 803 t/m 805).

De vijf locomotieven van de eerste groep bleven rijden in de binnenlandse goederendienst, vanuit de stelplaats Halle (Saale) tot in 2013.

Op 16 september 2013 werd de laatste, de 241 697, stilgelegd.



Op 12 september 2006 overschrijdt de 241 804 (ex-232 483) de grens bij Gemmenich in de richting van Montzen. Michel HANSSENS.

FOTO 120-61 De 241 802 (ex-232 706) aan kop van een lege kolentrein naar Montzen. Gemmenich, 20 juli 2006. Michel HANSSENS.



Nederland

EETC

Vanaf 15 december 2013 staat EETC (Euro Express Train Charter) niet meer in voor de rangeringen van internationale stammen in Amsterdam CS (CNL 419/418 Amsterdam - München, CNL 457/456 Amsterdam CS - Praha / Warszawa). Het contract werd overgenomen door NS. Zij zullen niet langer de vakantietreinen van EETC slepen. Dit wordt gedaan door de 1250' en tot in Venlo, waar de trein wordt overgenomen door een locomotief van TX Logistiek.



FOTO 120-63 De 1252 (ex-NS 1225) verlaat op 2 januari 2011 Amsterdam CS met een stam die met de CNL 418 uit München kwam. J-L VANDERHAEGEN.

TELEX....

FINLAND

● Siemens kondigde op 20 december 2013 aan een akkoord te hebben gesloten met de Finse spoorwegen (VR) voor de levering van 80 locomotieven van het type Vectron (met een optie voor 97 bijkomende eenheden). Dit contract, met een waarde van 300 miljoen euro, is het eerste voor een versie voor breedspoor (1520 mm) en het is op dit ogenblik het belangrijkste voor de Vectron. De locomotieven zullen geleverd worden

tussen 2016 en 2026. Zij zullen zowel in de reizigers- als de goederendienst ingezet worden ter vervanging van de Sr1, die afkomstig zijn uit de Sovjet-Unie.

FRANKRIJK

● Eind 2013 begon RFF (Réseau Ferré de France - het Franse equivalent van Infrabel) met de ontmanteling van de lijn Dunkerque - De Panne. Het reizigersverkeer op deze grenslijn werd opgeheven in 1958 en het goederenvervoer in 2003. Zij was één van de belangrijkste spoorlijnen naar het westelijk front gedurende de Eerste Wereldoorlog. Het is jammer dat

de verantwoordelijke autoriteiten van beide landen geen brood zien in een zeker toeristisch potentieel.

HONGARIJE

● GySEV, een privémaatschappij in Hongarije en Oostenrijk, heeft bij Siemens vijf motorstellen besteld van het type Desiro Mainline, vergelijkbaar met de stellen van de NMBS. Ze zullen nog voor mei 2016 geleverd worden en zullen ingezet worden op de grenslijnen van Fertöszentmiklós naar Neusiedl am See en van Deutschkreutz naar Wulka-prodersdorf en Eisenstadt.

De SNCF actief in de noordelijke streken !

SNCF Geodis, de goederenafdeling van de SNCF, kocht de spoorwonderneming Railcare Tag AB in Zweden. Railcare Tag AB beschikt eveneens over een veiligheids- en activiteitencertificaat in Denemarken. Dankzij deze aankoop versterkt SNCF Geodis, die werkt onder de naam Captrain, haar Europese positie in het goederenverkeer. De maatschappij richt zich op de corridor Duitsland/Zweden met het oog op de ontwikkeling van gecombineerd en conventioneel vervoer over grote afstanden. De concurrentie wordt dus hard op de as Zweden - Duitsland waar DB-Schenker, CFL Cargo, SNCF en HectorRail actief zullen zijn.

Met de aankoop van Railcare Tag AB, komt SNCF in het bezit van de elektrische locomotief Ma 882 (ex-TGOJ) en een belangrijk dieselpark: de Euro 4000 T68 901 en 902, de MX1015 ex-DSB, de MY 1105, 1110, 1111, 1122, 1124, 1134, 1150 en 1157 ex-DSB, de MZ 1403, 1404, 1405, 1407, 1414, 1416, 1419 en 1422 ex-DSB, de 710 893 ex-CD, de Z43 453, Z65 530 en de 551 en de Z67 647 ex-SJ.

FOTO 120-63 Doorrit op 5 september te Tinglev (DK) van een trein, gesleept door twee MY-locomotieven, waarvan de 1134 op kop. Gwenaël PIERARD.



Nord-Belge: pakwagens nrs. 601 t/m 630

Tussen 1899 en 1906 nam *Le Nord-Belge* een reeks van 30 pakwagens in dienst die de nummers 601 t/m 630 kregen. Ze werden gebouwd door:

- 601 t/m 608: de werkplaats van de Nord-Belge te Saint-Martin in 1899;
- 609 t/m 616: Les Ateliers Métallurgique te Nivelles in 1902;
- 617 t/m 630: de werkplaats van de Nord-Belge te Saint-Martin in 1906.

De eerste twee voertuigen, de 601 en 602, hadden een houten kast terwijl de rest van de reeks een plaatstalen kast had. Deze pakwagens hadden geen intercirculatie en de treinchef diende tijdens de rit, via de over de gehele lengte aangebrachte voettreden, van het ene rijtuig naar het andere over te stappen. Ze waren onderverdeeld in drie afdelingen, waarvan één was voorbehouden voor de post.

De 601 en 602 hadden een gewicht van 10 t, de andere voertuigen wogen 10,2 t. Alle voertuigen hadden een schuifdeur, elektrische verlichting en een Westinghouse-rem. Zij werden verwarmd ofwel met stoom ofwel met een individuele kolenkachel.

In de inventaris van januari 1930 ontbraken zeven pakwagens, namelijk de 603, 611, 612, 617, 623, 627 en 629.

Na de overname door de NMBS in mei

1940 kregen de resterende 23 voertuigen de nummers 2401 t/m 2423.

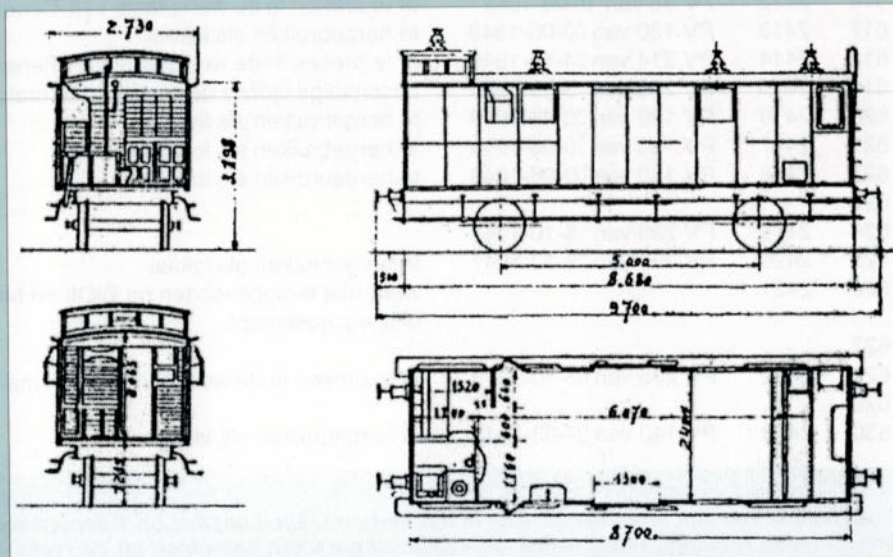
Naar verluidt werden door de NMBS slechts 12 wagens effectief ingezet in commerciële dienst: 2402, 2403, 2405, 2408, 2411, 2413, 2416, 2417, 2418, 2420, 2421 en 2423.

Met PV nr. 130 van 30 juni 1949 kwam een einde aan de commerciële inzet van het tweeassig materieel ex-Le Nord-Belge. Deze beslissing werd genomen omdat de voertuigen onveilig en oncomfortabel waren en wegens het ontbreken van een toilet.

Na hun schrapping werden enkele voertuigen nog als dienstwagens ingezet.

Eigenschappen

Gewicht	10,0 t (601-602)
	10,2 t (603-630)
Totale lengte	9,700 m
Totale breedte	2,730 m
Radstand	5,000 m
Vloeroppervlakte	20,590 m ²
Volume	42,320 m ³
Lengte binnenkant	8,580 m
Breedte binnenkant	2,400 m
Hoogte binnenkant (max)	2,055 m



↓ *Op 10 augustus 1936 staat de stoptrein 1291 Givet - Namur in het station van Dinant. Locomotief 61 van de Nord-Belge werd in 1911 gebouwd door Cockerill (nr. 2785). Bij de NMBS kreeg ze de nummers 2461 en 24.011. Ze werd geschrapt op 4 maart 1952. Het eerste voertuig is een pakwagen uit de reeks 601 t/m 630. H. G. HESSELINK, Verzameling TSP.*



NB	NMBS	Uit dienst	Opmerkingen
601	2401	PV 111 van 17-10-1941	af te breken in de werkplaats van Tienen
602	2402	PV 130 van 30-06-1949	te hergebruiken als lokaal
603	-		
604	2403	PV 226 van 29-12-1947	te hergebruiken als lokaal
605	2404	PV 314 van 24-12-1946	af te breken in de werkplaats van Tienen
606	2405	PV 200 van 21-08-1950	zwaar beschadigd voor de terugkeer uit Duitsland, uitgeweken te Grimde
607	2406	PV 58 van 19-06-1942	afgebroken
608	2407	PV 47 van 30-08-1944	beschadigd tijdens het bombardement van Kinkempois, af te breken in de werkplaats van Tienen
609	2408	PV 166 van 04-07-1950	zwaar beschadigd voor de terugkeer uit Duitsland, uitgeweken te Muizen
610	2409	PV 45 van 24-04-1945	beschadigd tijdens het bombardement van Charleroi, af te breken
611	-		
612	2410	PV 43 van 19-05-1942	af te breken in de werkplaats van Tienen
613	-		
614	2411	PV 12 van 23-02-1949	te hergebruiken als lokaal
615	-		
616	2412	PV 58 van 19-06-1942	af te breken in de werkplaats van Tienen
617	2413	PV 130 van 30-06-1949	te hergebruiken als lokaal
618	2414	PV 314 van 24-12-1946	af te breken in de werkplaats van Tienen
619	2415	PV 299 van 15-10-1945	beschadigd tijdens de oorlog, af te breken door de werkplaats Schaarbeek
620	2416	PV 130 van 30-06-1949	te hergebruiken als lokaal
621	2417	PV 130 van 30-06-1949	te hergebruiken als lokaal
622	2418	PV 130 van 30-06-1949	te hergebruiken als lokaal
623	-		
624	2419	PV 299 van 15-10-1945	
625	2420	PV 226 van 29-12-1947	te hergebruiken als lokaal
626	2421		werd niet teruggevonden na WOII en beschouwd als verloren. In december 1954 officieel geschrapt.
627	-		
628	2422	PV 205 van 03-10-1946	af te breken in de werkplaats van Tienen
629	-		
630	2423	PV 140 van 27-08-1948	te hergebruiken als lokaal

↑ **Aankomst van een stoptrein uit Visé in het station Liège-Longdoz op 9 september 1946. De trein bestaat uit een groot aantal verschillende rijtuigen. Direct achter de 49.002 zien we een pakwagen uit de reeks 601 t/m 630. Deze locomotief (een Badische type VI) kwam in 1919 bij Le Nord-Belge waar ze het nummer 82 kreeg. Bij de NMBS werd ze achtereenvolgens de 4982 en de 49.002. Ze werd op 7 juli 1948 geschrapt in de stelplaats van Visé. H. G. HESSELINK, verzameling TSP.**





↑ *Dezelfde rijtuigenstam staat op 9 september 1946 te Liège-Longdoz klaar voor de terugrit naar Visé. De pakwagen werd naar het andere uiteinde van de trein gerangeerd.*
 H. G. HESSELINK, verzameling TSP.

→ *Op deze oude postkaart van het station Lobbes, zien wij aan de rechterzijde een reizigers-trein met bestemming Charleroi. Achteraan deze trein bevindt zich een pakwagen van de reeks 603 t/m 630. Aan de andere zijde van het peron staat een trein van de Belgische Staat met bestemming Mons of de regio van La Louvière.*
 Verzameling TSP.



→ **FOTO 120-64 ZW**
Een pakwagen van de reeks 601 t/m 630 gebruikt als dienstvoertuig 190.898 van de dienst ES. Gembloux, 12 september 1962.
 Bruno DEDONCKER, verz. TSP.



Met onze dank aan Michel THIRY voor zijn hulp.

Rusland: Ct type AR, AR2, 2AR, 2AR² van St.-Léonard

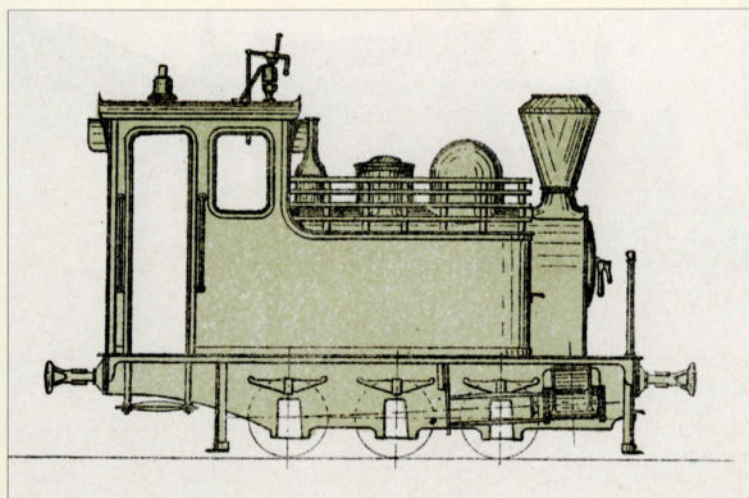
In ons vorig nummer bespraken wij de Dt-locomotieven type OR en 2OR die door Saint-Léonard werden gebouwd voor de "Eerste Russische Lokaalspoorweg" (reeks M). Hier volgt een overzicht van een reeks van 14 Ct-locomotieven die gelijktijdig werd geleverd.

Deze reeks van 14 machines werd besteld voor de nieuwe smalspoorlijnen (750 mm) die in de Baltische staten en Oekraïne werden aangelegd. Zij werden genummerd in de reeks A.1 t/m A.14. Saint-Léonard klasserde hen als types AR, AR2, 2AR en 2AR².

In het zuidelijke district van de "Eerste Russische Lokaalspoorweg" werden zij met steenkool gestookt, dit in tegenstelling met de netten van Pernov-Reval en Sventsyany waar hout als brandstof werd gebruikt. De houtvoorraad bevond zich op de ketel en op de zijdelings geplaatse watertanks. Hun snelheid bedroeg 23 km/h.

In 1894 werden twee exemplaren gebouwd (A.1 en A.2), in 1895 vijf (A.3 t/m A.7), zes in 1898 (A.8 t/m A.13) en de laatste in 1899 (A.14).

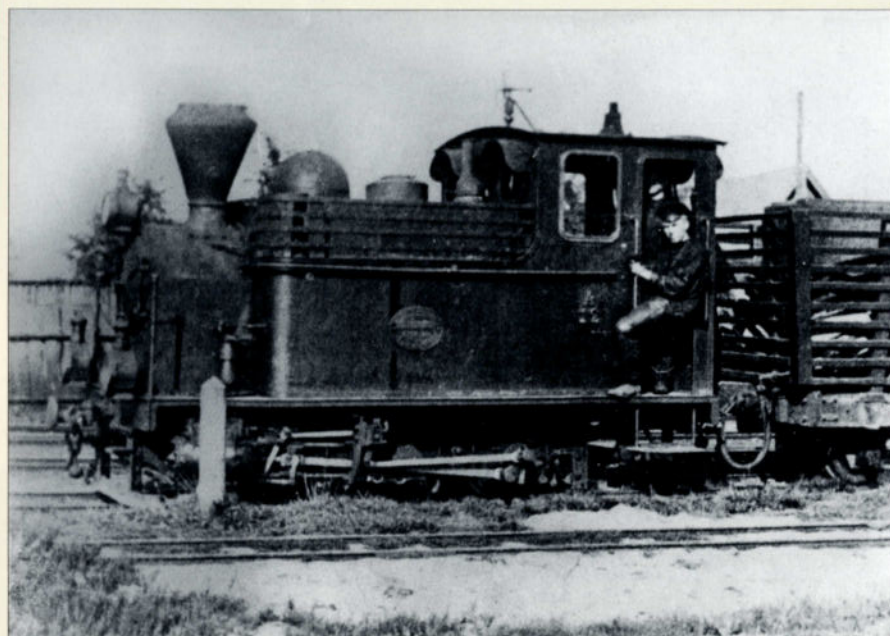
- De A.1 werd toegewezen aan het net van Pernov-Reval waar zij in dienst bleef tot in 1915, het jaar waarin zij naar Litouwen verhuisde;
- de A.2 t/m A.6 kwamen in dienst te Holonevskaja;
- de A.7 werd gebruikt te Gaivoron;
- de A.9 werd aan Estland geleverd. Ze werd niet ingezet op de lijnen van de "Eerste Russische Lokaalspoorweg" maar verhuurd aan de steenbakkerij *Pihlak* te Rapla;
- de A.11 t/m A.13 werden gebruikt in de rangeerdiensten en voor het slepen van diensttreinen van het *Pernov-Reval*-net tot in 1917. Daarna muteerden zij naar andere districten;
- de A.14 werd ingezet in de suikerfabriek *Brodskoye* te Kiev (Oekraïne).



Tekening van het type AR van St.-Léonard in haar oorspronkelijke vorm. Document St.-Léonard, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Hieronder een overzicht van de nummers en bouwjaren, gevolgd door St.-Léonard-type en het nummer dat zij kregen bij de "Eerste Russische Lokaalspoorweg":

981 / 1894 - AR - nr. A.1
982 / 1894 - AR - nr. A.2
1008 / 1895 - AR2 - nr. A.3
1009 / 1895 - AR2 - nr. A.4
1010 / 1895 - AR2 - nr. A.5
1011 / 1895 - AR2 - nr. A.6
1012 / 1895 - AR2 - nr. A.7
1134 / 1895 - 2AR - nr. A.8
1135 / 1898 - 2AR - nr. A.9
1136 / 1898 - 2AR - nr. A.10
1133 / 1898 - 2AR - nr. A.11
1138 / 1898 - 2AR - nr. A.12
1139 / 1898 - 2AR - nr. A.13
1198 / 1899 - 2AR ² - nr. A.14



De A.12 (St.-Léonard 12138 / 1898) in dienst op de lijn Wizbal - Pokow. Hii Reino Kalliomäki, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Kenmerken

Asindeling:	Ct
Roosteroppervlakte:	0,38 m ²
Verwarmingsoppervlakte:	15,43 m ²
Keteldruk:	12 kg/cm
Diameter cilinders:	195 mm
Zuigerslag:	300 mm
Diameter drijfwielen:	600 mm
Gewicht (leeg):	8,50 t
Gewicht rijvaardig:	10,55 t
Totale lengte:	4,840 m

Frankrijk: Bt Cockerill

Usines Métallurgiques de St-Eloi, Bonnières-sur-Seine

In 1924 leverde de firma Cockerill een locomotief met verticaal geplaatste stoomketel van het type IV aan de "Usines Métallurgiques de St-Eloi" te Bonnières-sur-Seine, in de Parijse regio. Zij droeg het Cockerill-construictienummer 3076. Na haar buitendienststelling in 1965 werd zij als monument opgesteld te Bonnières-sur-Seine.



FOTO 120-65 ↑ - FOTO 120-66 ↗ Cockerill-locomotief 3076 uit 1924, opgesteld in Bonnières-sur-Seine.
Philippe DE GIETER, 8 augustus 2013.

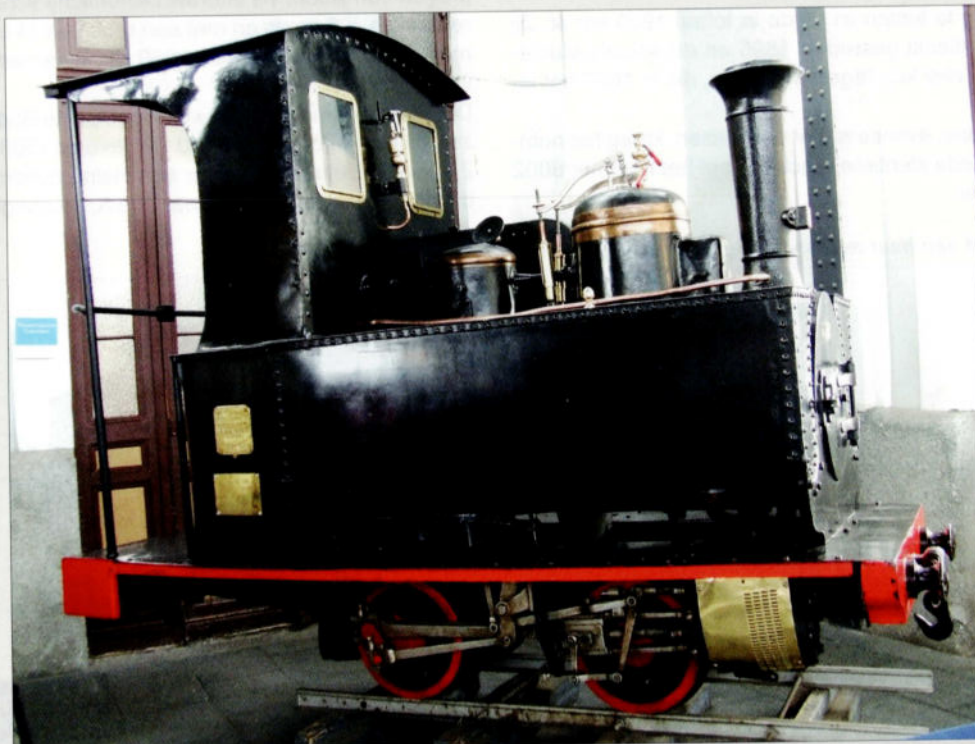
SPANJE: Bt Couillet

De "Minas de Barruelo S. A.", te Barruelo de Santullan, bezat zes kleine tweeassige tenderlocomotieven voor smalspoor (550 mm) die tussen 1880 en 1882 werden gebouwd door Couillet.

Vier exemplaren bestaan nog steeds:

- nr. 4 wordt tentoongesteld in het spoorwegmuseum te Madrid Delicias,
- nrs. 1, 2 en 3 worden bewaard te Zaragoza.

- nr. 1 - Couillet 478 / 1880
- nr. 2 - Couillet 479 / 1880
- nr. 3 - Couillet 545 / 1881
- nr. 4 - Couillet 580 / 1882
- nr. 5 - Couillet 581 / 1882
- nr. 6 - Couillet 582 / 1882



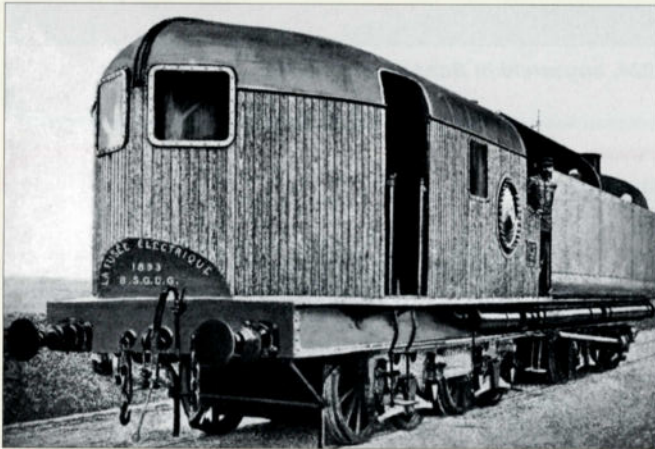
Locomotief nr. 4 (Couillet 580 / 1882) is tentoongesteld te Madrid Delicias.
Alessandro ALBE, 25 januari 2014.

Stoomlocomotieven type HEILMANN met elektrische aandrijving

Op het einde van de negentiende eeuw werden een groot aantal prototypes gebouwd in een poging om het vermogen van locomotieven op te drijven.

In 1893 testte de Compagnie des chemins de fer de l'Ouest een stoomlocomotief met elektrische aandrijving. Ze werd ontworpen door Jean-Jacques HEILMANN (1853 - 1922, ingenieur en uitvinder uit Mulhouse), gebouwd door BBC en ze kreeg de naam "La Fusée Electrique". Het was de eerste elektrische locomotief die in Frankrijk werd gebouwd. Zij werd op 9 mei 1894 ingezet in een speciale trein met 250 genodigden tussen Paris Saint-Lazare en Nantes (357 km). De afstand tussen beide steden werd afgelegd met een gemiddelde snelheid van 75 km/h, met pieken tot 107 km/h. Het experiment was eerder ontgoochelend, alhoewel de testen een eenvoudige bediening en een goede stabiliteit aantoonde. Deze locomotief, die met moeite de 100 km/h haalde, verdiende de naam "Fusée" echt niet.

Zij werd in regelmatige dienst ingezet op de lijn Paris - Nantes



La Fusée Electrique van Heilmann, gebouwd in 1893.
Verzameling Robert FONTEYNE.

om haar uithouding te testen en legde in totaal 1900 km af. Zij werd reeds buiten dienst gesteld in 1895 en diende als studiemateriaal voor een veel krachtigere machine, die in 1897 het levenslicht zag.

Deze nieuwe machine, eveneens met acht assen, kreeg het nummer 8001. Een tweede identieke machine met het nummer 8002 volgde een jaar later.

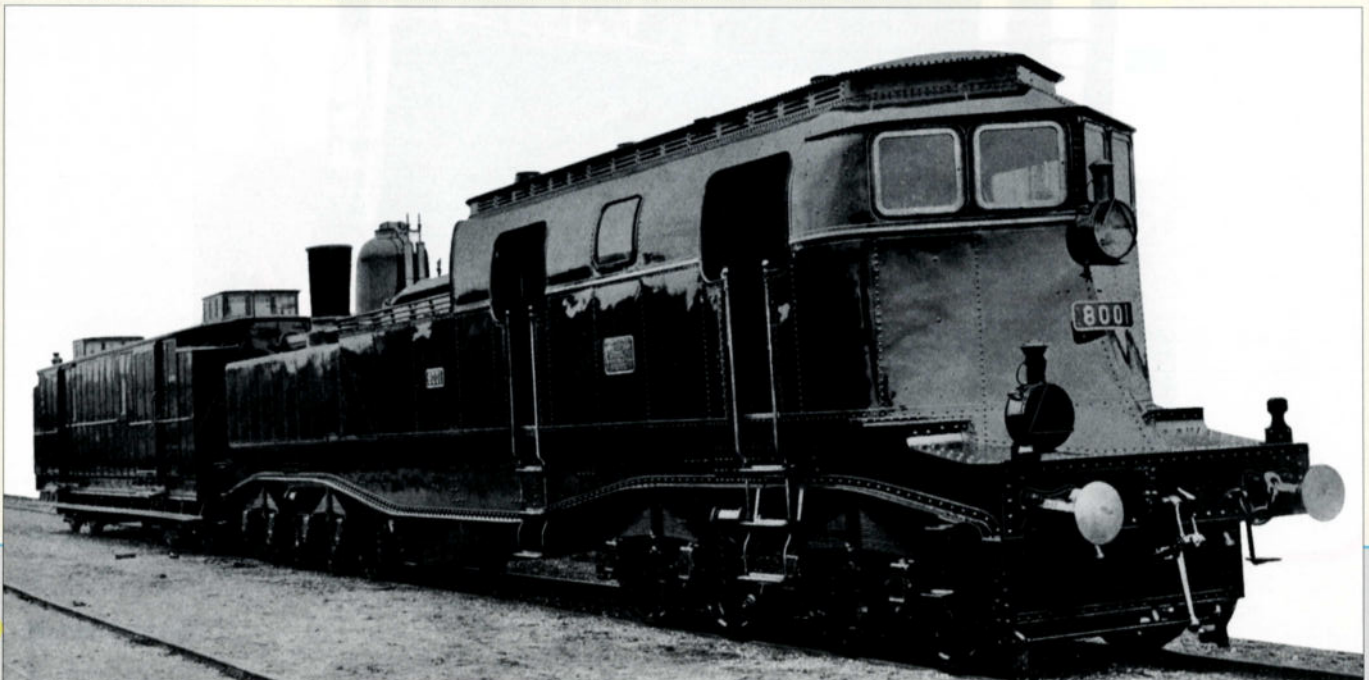
De 8001 gekoppeld aan haar tender-bagagewagen. Verzameling Robert FONTEYNE.



De 8001 bestond hoofdzakelijk uit een klassieke ketel die een Willans-motor met 12 cilindres aandreef met twee gelijkstroomdynamo's van het systeem Brown, bevestigd op beide uiteinden van de motoras. Deze twee dynamo's werden afzonderlijk bekrachtigd door een kleinere dynamo, aangedreven door een speciale motor, geplaatst op één van de grote dynamo's. De spanning, geleverd door deze twee dynamo's voedde de acht tractiemotoren, één op elke as. De kast rustte op twee draaistellen met elk vier assen (asindeling Do'Do'). De locomotief kon vier ton steenkool en 8 m³ water meenemen. Zij werd gekoppeld aan een tender die eveneens als bagagewagen diende. Deze woog rijklaar 45 ton en kon een reserve van 20 m³ water meevoeren. De ketel van het type Belpaire was klassiek, met een vuurkist van 3,34 m² en een verwarmingsoppervlakte van 185,5 m². De motor, systeem Willans, bestond uit 6 rijen van twee boven elkaar liggende cilinders; de 12 zuigers van deze cilinders dreven de 6 askrukken aan, die 120 graden verschoven waren ten opzichte van elkaar. Deze zuigers werkten éézijdig en de cilinders kregen hun stoom via laterale cilindrische schuiven. Bij een toerental van 400 tr/min en met een druk van 14 bar ontwikkelde de motor een vermogen van 1250 pk, waarvan 1000 pk aan de wielen beschikbaar was.

De twee dynamo's, gebouwd door BBC te Baden, bestonden uit zes polen en konden elk 450 kW leveren (500 V, 900 A).

Zij werden bekrachtigd door een kleine dynamo met vier polen. die 110 V leverde bij ongeveer 400 A, en aangedreven door een



Willans-motor met vier cilinders. Deze motor werd aangedreven door stoom onder verminderde druk van 8 bar.

De acht tractiemotoren werden rechtstreeks gevoed door de twee grote dynamo's. Ze werden aan elkaar gekoppeld en in serie geschakeld.

De wielen hadden een diameter van 1,160m.

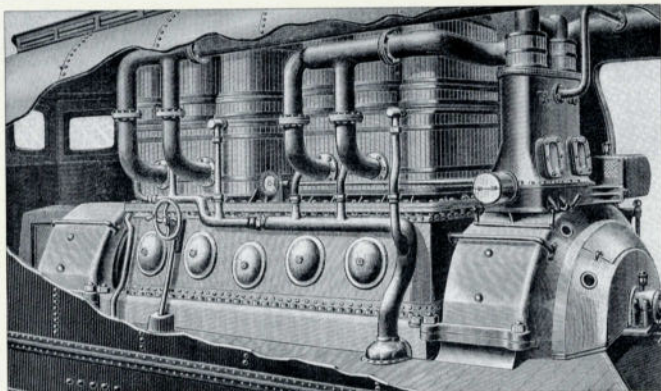
De bediening van de locomotief was eenvoudig, maar vereiste drie personen: een stoker; een mecanicien en een bestuurder-elektricien.

De stoker moest zorgen voor de voeding van de ketel en het onderhoud van het vuur. Dit was niet eenvoudig, want de ketel verbruikte op vol vermogen 13 m³ water per uur en de vuurkist verbrandde tegelijkertijd meer dan een ton steenkool.

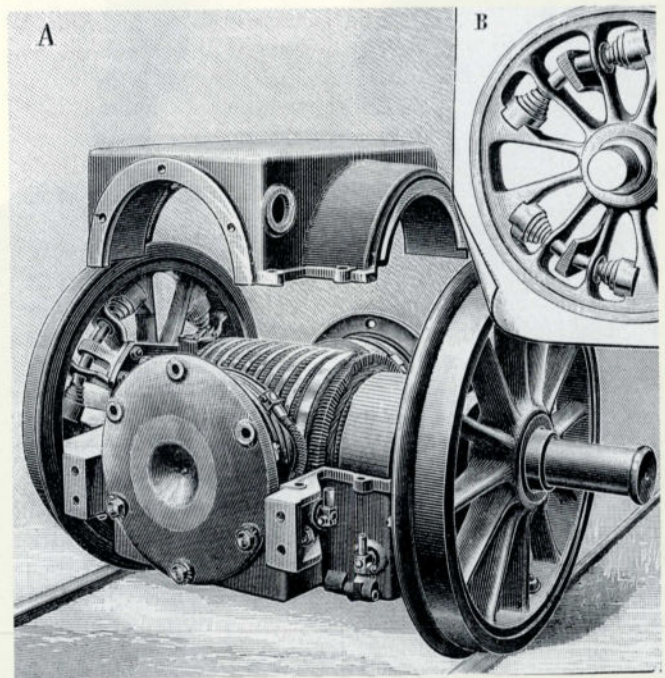
De mecaniciens had het toezicht en onderhoud de twee motoren, de twee dynamo's, de bekrachtiging en de kleine stoommachine die zorgde voor de Westinghouse-compressor voor de remmen. De bestuurder-mecanicien was belast met het besturen van de locomotief. Hij beschikte vooraan in de machine over een rheostaat die gelijktijdig op de bekrachtigingen van de twee dynamo's inwerkte; van schakelaars die elk circuit konden onderbreken, zodat bij problemen elke motor afzonderlijk kon uitgeschakeld worden en een algemene omkeerinrichting van de bekrachtiging van de motoren om achteruit te rijden. De eenvoudige bediening van de bekrachtigingsrheostaat liet naar behoefte toe om zo snel of zo traag als gewenst op te trekken van 0 tot de maximumsnelheid, afhankelijk van het vermogen van de stoommachine. We noteren nog dat de bestuurderscabine, vooraan de machine, eindigde in een punt, om gemakkelijker door de wind te klieven. Bij achteruit rijden speelde dit echter helemaal geen rol. Gezien de lengte van de machine (15,4 m), was het niet mogelijk de locomotief te draaien, tenzij op draaischijven van 16 m.

Van de vier kwaliteiten die door Dhr. Heilmann genoemd werden ten gunste van zijn systeem waren er drie altijd betrokken: de stabiliteit, de baanvastheid en de soepelheid. De vierde kwaliteit, het vermogen, de belangrijkste van allemaal, was te klein. De reden hiervoor was niet dat ze niet genoeg kracht had om superieur te zijn aan andere machines met minder vermogen. De interessante factor was niet het vermogen, maar wel het *specifieke vermogen*, dus de verhouding van het vermogen tot het gewicht in pk/kg. De nieuwe locomotief van Heilmann woog 125 t in rijklare toestand en de bagagewagen-tender die zij moest slepen voor een rit van drie uur woog 45 t, hetzij in totaal 170 t, wat neerkwam op een specifiek vermogen van 170 pk/kg. De compoundlocomotieven uit die tijd wogen slechts 80 t rijvaardig en ze konden 1100 pk ontwikkelen. Compoundlocomotieven met hetzelfde vermogen wogen half zo zwaar als de machine van Heilmann.

Testen hadden plaats op 12 november 1897. De eerste trein bestond uit 12 rijtuigen met een totaal van 150 t. De snelheid werd beperkt tot 30 km/h. De tweede trein woog 250 t en de snelheid werd opgevoerd tot 100 km/h. De ritten werden zonder proble-



De Willans-motor dreef twee dynamo's aan die aan beide assen bevestigd waren. Verzameling Robert FONTEYNE



De elastische koppeling van een aangedreven as. Verzameling Robert FONTEYNE

men afgelegd. De cijfers, genoteerd door Dhr. Drouin, de belangrijkste medewerker van Dhr. Heilmann, gaven aan dat het vermogen, geleverd door de motoren Willans 1350 pk bedroeg en dat, rekening houdend met het rendement van de stoommachines van de dynamo's en de elektrische motoren, men niet moest rekenen op een vermogen op de wielen van meer dan 1000 pk.

Als we dit vergelijken met de cijfers van Dhr. Bousquet, chef-ingenieur bij het materieel en de tractie bij de "Compagnie des chemins de fer du Nord", van een trein, bestaande uit een locomotief (125 t) en een bagagewagen-tender (45 t), komen we tot het besluit dat het beschikbare vermogen onvoldoende was om met 120 km/h een helling van 5‰ te berijden, vervolgens met 100 km/h een tussenliggend vlak traject te berijden en met 85 km/h een volgende helling van 5‰.

We besluiten dat de Heilmann-locomotief een nuttig gewicht van 100 t met een reële gemiddelde snelheid van 100 km/h kon slepen. Dit vermogen was dus niets speciaals voor die tijd. De gewone stoomlocomotieven deden het veel beter op hoge snelheden. Men had dus niets gewonnen: niet in snelheid, niet in geslept gewicht, niet in aanschafprijs. De Heilmann-locomotief en haar tender kostten 300.000 francs terwijl een gewone locomotief en haar tender slechts 100.000 francs kostten. En dan zwijgen we nog over het loon van de drie personeelsleden.

Bij het zien van deze resultaten stelde men zich de vraag welke weg men moest inslaan om de treinen van destijds sneller te laten rijden. Dhr. Bousquet had het reeds vermeld in zijn inhuilings toespraak als voorzitter van de *Société des Ingénieurs civils de France* op 5 januari 1894: men moest het specifiek gewicht van de locomotieven verminderen. Hiervoor moest de maatschappij vroeg of laat gebruik maken van elektriciteit, maar deze moest in aparte centrales worden opgewekt. De locomotieven moesten met stroomafnemers voor luchtgeleiders of grondgeleiding worden uitgerust.

De elektrische tractie, die zou triomferen in de loop van de 20ste eeuw, is een eerbetoon aan Dhr. Heilmann die als eerste de elektrische tractie durfde aan te bevelen aan grote spoorwegmaatschappijen en hen vertrouwd kon maken met elektriciteit.

50 jaar geleden...



*Twee locomotieven BR 93.5 van de DB plaatsten zich in februari 1964 achteraan de Express 51 "Wien - Oostende Express" om deze trein op te duwen op het hellend vlak van Aachen richting Welkenraedt. Het buffetrijtuig 11.901 bevond zich achteraan de trein en dit wordt door TSP bewaard sinds 10 september 1998. De 93 985 is een Pruisische T14' en ze werd op 21 april 1968 te Aachen West geschrapt.
Daniel THIELEMANS.*

FOTO 120-67 *Er werd gezocht naar een alternatief voor de tijdrovende lokwissels te Antwerpen-Centraal en Roosendaal voor de Benelux-treinen tussen Brussel en Amsterdam. De NMBS en de NS namen daarom in 1974 trek/duwstellen in dienst met speciaal voor deze taak aangepast materieel. Voor de tractie verbouwde de NMBS de 2515 t/m 2522 tot de tweespannige (1,5 / 3 kV) locomotieven 2551 t/m 2558 en leverde 16 rijtuigen type I4 (8 A en 8 AB). De NS leverden 18 B-rijtuigen en voorzagen acht restauratierijtuigen van een stuurpost. Hier de 2556 (ex-2520, ex-125.104, ex-140.004, uit revisie 8 februari 1974) in oorspronkelijke livrei te Brussel-Zuid. Julien CASIER, verzameling TSP.*

40 jaar geleden...



40 jaar geleden...



Om de diensten naar Paris en Köln te kunnen rijden zonder lokwissel, bestelde de NMBS in 1971 zes vierspannige locomotieven reeks 18. Ze geleken sterk op de reeks CC 40.100 van de SNCF en ze kwamen begin 1974 in dienst. De 1805 werd gefotografeerd bij het verlaten van de fabriek van La Brugeoise et Nivelles, te Nivelles, in januari 1974. Zij is de enige overlevende van de reeks en wordt door TSP bewaard sinds januari 2001. B.N., verzameling TSP.

FOTO 120-68 De commerciële dienst van de NMBS te Liège organiseerde op 21 januari 1984 een winterreis op de Vennbahn tussen Liège-Guillemins en Sourbrodt. De trein, een trek/duwstel, telde vijf M1-rijtuigen en werd gesleept door de 6047 van Kinkempois. Deze opname toont de trein bij aankomst te Raeren. Hij vertrok met het stuurstandrijtuig op kop richting Vennbahn. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

30 jaar geleden...



Oostende-Stad

Gisteren



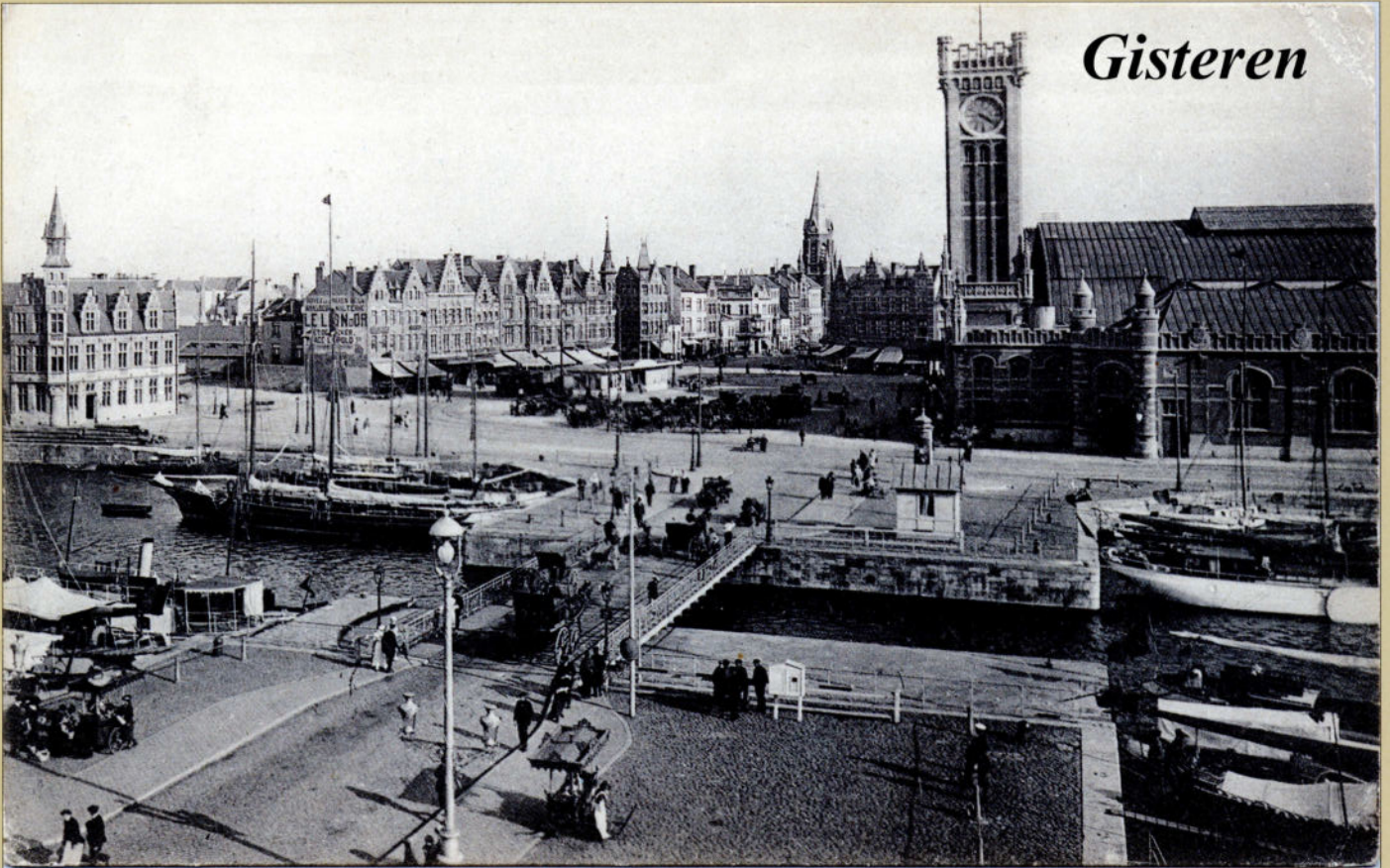
Op 28 augustus 1838 kwam de eerste trein aan in Oostende. Aangezien de militaire overheid geen toelating wou geven om de toen nog bestaande stadsomwalling te slopen, kwam er een tijdelijk station buiten de stad. Het stadsbestuur was hier echter niet gelukkig mee en reeds in januari 1839 werd beslist om een station in de stad te bouwen. Dit eerste station kon al op 1 december 1839 geopend worden, maar ook nu ging het om een voorlopige situatie. Het definitieve station werd uiteindelijk ontworpen door Auguste Payen, dezelfde architect die ook het eerste station van Brugge had gebouwd. Het nieuwe en imposante gebouw in neo-klasseieke stijl werd officieel ingehuldigd op 1 juli 1844 met de naam "Ostende-Ville" (Oostende-Stad). Dit station had het nadeel dat het zich vrij ver van de kades bevond waar de pakketboten naar Groot-Brittannië aanmeerden. Hierdoor moesten de reizigers een te grote afstand te voet afleggen met hun bagage. Daarom begon men in 1866 met een aanpassing van de spoorlijn Brugge - Oostende en kwam er een nieuw station aan de kade met de naam "Ostende-Maritime". Dit station werd in 1871 in gebruik genomen.

Bovenaan zien we een foto van het station Oostende-Stad en het stationsplein die omstreeks de eeuwwisseling werd gemaakt. De foto onderaan werd op dezelfde plaats gemaakt. De omgeving is onherkenbaar veranderd. Verzameling TSP.

Vandaag



Gisteren



In 1888 begon men met de werken om het station Oostende-Stad uit te breiden. Er kwam een vierde perronspoor en het station kreeg een overkapping. Het nieuwe stationsgebouw werd ontworpen door architect Félix Laureys. Naast het gebouw kwam er een 40 m hoge toren waarin zich in elke zijkant een verlicht uurwerk bevond. Twee sporen werden over het stationsplein doorgetrokken tot het station Oostende-Kaai. De installaties in Oostende-Stad konden het toegenomen verkeer al snel niet meer verwerken maar een uitbreiding was niet meer mogelijk. In 1893 keurde de regering een uitbreiding van de haven goed, wat nodig was om het toegenomen aantal afvaarten naar Groot-Brittannië op te vangen. Het project omvatte ook een nieuw station met perrons vlak naast de kade. De eerste trein kon op 3 november 1896 in het vernieuwde station ontvangen worden. Pas in 1903 kwam er een tijdelijk houten stationsgebouw, dat op 1 augustus 1913 vervangen werd door het definitieve station "Oostende-Quai" (Oostende-Kaai). In 1919 voorzag men om beide stations met elkaar te fusioneren. Toch zou het nog tot na de Tweede Wereldoorlog duren vooraleer dit project kon worden gerealiseerd. Op 5 april 1946 werd het station Oostende-Stad gesloten voor het reizigersverkeer en het goederenverkeer eindigde er in 1951. Het station Oostende-Stad werd uiteindelijk in 1956 afgebroken.

Op de foto bovenaan zien we dat het station naast het Mercatordok lag (rechts van de brug). In het midden zien we de Kapelbrug over het dok. Onderaan zien we dezelfde plaats vandaag. De gebouwen tegenover het station bestaan nog steeds.
Verzameling TSP.

Vandaag



