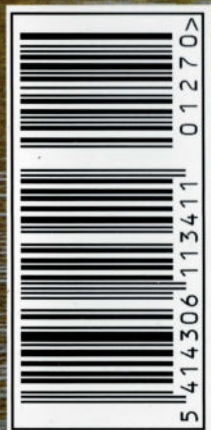


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

nr. 127 - JUNI 2015 - € 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

Het woordje van de voorzitter

Beste lezers, 13 juni nadert en onze vereniging is in de onzekerheid betreffende de nieuwe wetgeving inzake de uitbating van de toeristische spoorlijn en de ritten op het nationale net. Ik nodig u uit om het desbetreffende artikel omtrent de benarde toestand waarin onze vrijwillige medewerkers zich bevinden te lezen. In het verleden stond TSP voor ergere uitdagingen, die telkens met kleine middelen en door een vastberadenheid konden opgelost worden. Het is klaar en duidelijk dat er heel veel te doen staat, waarbij de gevolgen niet te onderschatten zijn voor onze toekomstige activiteiten.

Ik wens in het bijzonder Alain Defechereux te danken voor het grootse werk om onze dossiers administratief in orde te brengen. Door zijn talent en zijn doorzettingsvermogen staan wij een heel eind verder in deze moeilijke en dwingende materie, vooral door het korte tijdsbestek dat wordt opgelegd aan de vrijwilligers van de toeristische verenigingen.

Niettegenstaande alles,

veel leesgenot.



Over enkele dagen zal de uitbating van de CFB verlengd worden tot Bauche. Zie hier het landschap dat u gaat ontdekken.

Zoekertjes

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

GEZOCHT: het boek "Rollend materieel bij de Buurtspoorwegen 1885-1991" geschreven door Jos Block en uitgegeven in 1991. Contacteer Bernard DIEUDONNE per mail: bernard.dieudonne@gmail.com

Rechtzettingen - Verduidelijkingen

OP DE BAAN 126

- **pagina 14:** - in de rubriek "uit revisie" bij de 6317: er staat 22-01-2015 dit moet zijn: **09-12-2014** (idem in de legende bij de foto bovenaan pagina 18)
- **pagina 18:** - voor beide locomotieven werd een foutieve datum "uit revisie" vermeld. Voor de 6317 is dit **09-12-2014** en voor de 6315 is dat **29-08-2014**.
- **pagina 62:** - *foto bovenaan:* de datum moet zijn **25 augustus 1962** aan **het wijkspoor aan het station Mortroux**. Zij werd op initiatief van AMUTRA / VETRAMU van de sloop gered, uiterlijk gerestaureerd en zij was tentoongesteld te Schepdaal, de ketel is echter in slechte staat. Momenteel is zij eigendom van SRWT en toevertrouwd aan ASVi. Deze vereniging bezit meerdere NMVB-voertuigen. De 303 is momenteel tentoongesteld te Liège (in het museum Natalis) in het kader van een tentoonstelling over WO I. Zij is getooid met een koersbord "Bruxelles - Liège". Een totale restauratie is momenteel niet voorzien wegens budgettaire redenen. Dit is een van de weinige buurtspoorweglocomotieven die voorzien is van een luchtreem omdat zij zware lasten moest slepen tussen Trembleur en Warsage.
- **pagina 63:** - *foto bovenaan:* meerdere lezers schreven ons terecht. Deze drie trams zijn niet van het type S maar van het type **N**. Met onze verontschuldigen.
- *foto onderaan:* motorwagen 72 draagt geen koersborden meer, want hij werd hoofdzakelijk nog gebruikt voor het rangeren van bijwagens in de stelplaats en soms, tijdens de spits, voor enkele diensten op lijn 1. Zeer uitzonderlijk moest hij buiten rijden voor een depannage, een grote zeldzaamheid op dit net. Hij werd afgestaan aan AMUTRA / VETRAMU, vervolgens overgenomen door SRWT en wordt nu tentoongesteld in het Luikse museum Natalis.

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 DESCHEPPER, Alain JANMART, Anne-Marie MASSARD, Jan MAHIEU, Freddy DELARBRE, Roel DE SAEGER, Jef VAN OLMEN, William BOECKX.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Alessandro ALBE, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Robert COLIGNON, Michel DE ESCH, Stefan DENAYRE, Jacques DERMIENCE, Simon DE RIDDER, Bart DE WOLF, Philippe DIEU, Andy ENGELEN, Michel HANSSSENS, Thierry HEYLEN, Gilbert LAURENT, Gérard MARTIN, Daniel MOENS, de NMBS-Groep, Paul PASTIELS, Gwenaël PIERART, Maarten SCHOUBBEN, SIEMENS, Guy SMETZ, Theo STOLZ, Michel THIRY, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMERE, Eddy VERVOORT.

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 2015

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 2015". 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?

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

Contacteer dan:

Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00
Rétrotrain (Saint-Ghislain):
Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56
Modelbouw en beurzen: philippousman@yahoo.fr

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 127-01 Het dierenpark Pairi Daiza te Cambron-Casteau opende het seizoen in april met een nieuwe attractie: een smalspoornet met stoomtractie. Gwenaël PIERART.

OP DE BAAN 127 - JUNI 2015

inhoud



10

De 843 gemoderniseerd



26

Pairi Daiza onder stoom



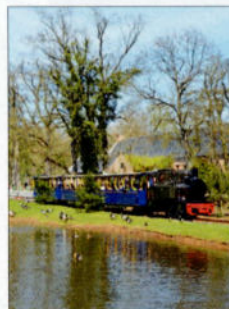
44

Metalen rijtuigen van de Nord-Belge



58

De verloren P8'en na WO II



2 Voorwoord

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

- 6 locomotieven - statistieken
- 10 de 843 gemoderniseerd
- 16 ES 401 geschrapt
- 18 varia

22 Toerisme

- 22 het koninklijke rijtuig A1
- 25 het postrijtuig 70.302
- 26 Pairi Daiza onder stoom!

32 Privéoperatoren

37 Buitenlandse actualiteit

- 37 Zwitserland
- 38 Duitsland - Nederland
- 39 Nederland
- 40 Welke toekomst voor de G2000 in Frankrijk?

44 Metalen rijtuigen met draaistellen van de N-B

54 Er was eens...

56 Dit is Belgisch

58 Geschiedenis: De verloren P8'en na WO II

65 Gisteren - Vandaag

66 Trampagina

ACHTERPAGINA

FOTO 127-01

De Treski Brussel - Zell am See bij doorrit te Griessen Leogang op 14 februari. Michel HANSSSENS.

FOTO 127-02 Op 9 april 2015 was de onkruidverdelgingstrein actief op lijn 15 tussen Mol en Hasselt. We zien hem hier bij de doortocht te Balen. De trein was ingesloten tussen de 6244 en de 6315. Andy ENGELEN.



Verkeer

Op het ogenblik dat we deze lijnen schrijven, heerst er een enorme druk bij alle toeristische verenigingen van het land. Inderdaad, de verplichtingen; opgelegd door de nieuwe wetgeving voor de uitbating van museumlijnen zijn zeer verregaand. Concreet wil dit zeggen dat vandaag geen enkele vereniging in staat is om deze wetgeving te respecteren. De toelating tot uitbating, opgesteld door de DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen), kan enkel bekomen worden indien schriftelijk kan aangetoond worden dat de wettelijke voorschriften voor 13 juni gerespecteerd zullen worden.

Ondanks de goede wil van personen, belast met het opstarten van een veiligheidsregeling binnen een vereniging, blijft het resultaat achterwege, door het lange wachten op een antwoord van de DVIS na elke vraag of wijziging van onze teksten om aan hun eisen te voldoen. Dit is trouwens een van de redenen van de DVIS om een aanvraag te richten tot de bevoegde minister om de invoering van de nieuwe wet uit te stellen. Dit wordt eveneens gevraagd door de verschillende verenigingen.

FOTO 127-05 Op 16 april 2015 sleept de 7305 een stortwagen met ballast op de sectie Purnode - Bauche. Deze foto is genomen in de richting van Bauche en Yvoir. De Bocq loopt links van het spoor. TSP-CFB.



FOTO 127-04 De 8051 in restauratie voor rekening van F. Bevers te Oostmalle. TSP.

De keuze om deze wetgeving uit te stellen, is een politieke keuze te nemen door het kabinet van de minister van mobiliteit en transport. Als u dit leest is het lot van de Belgische museumlijnen wellicht gekend. Doch de onzekerheid blijft momenteel bestaan, omdat de voor de vrijwilligers erg moeilijk is om reserverin-

gen van groepen of chartertreinen te bevestigen voor de periode na 13 juni... De toestand blijft wel zorgwekkend.

Er mag dan een schrale hoop bestaan op een akkoord voor de uitbating van onze museumlijnen, voor ritten op het Infrabelnet ligt de lat met eisen veel hoger.





voorzien onderhoudswerken afgehandeld worden.

Materieel

In Schaarbeek wacht de **553.29** op het terug monteren van de uitrusting om het openen en sluiten van de deuren mogelijk te maken. Het vervangen van de elektrische installati kan nog meerdere maanden in beslag nemen, vermits andere werken voorrang krijgen zoals het plaatsen van een geluidsinstallatie conform de nieuwe wetgeving.

De kast van de **5205** werd volledig met polyester bedekt. Eens afgeschuurd, kunnen de schilderwerken beginnen.

De kast van de **4333** wordt geschilderd. Enkel de gele kleur dient aangebracht te worden.

Een ploeg werkt aan de restauratie van de **8051**, welke de 26.102 zal vergezellen in Oostmalle, voor het bedrijf van F. Bevers. Het schilderen is begonnen. De locomotief wacht op de dieselmotor om terug rijvaardig te zijn.

De meeste vrijwilligers werken aan de restauratie van de **551.26**. De deuren zijn volledig nagebouwd en teruggeplaatst. Het restaureren van de **5927** verloopt langzaam. Al de verluchttingsroosters werden gerestaureerd en teruggeplaatst.

Wenst u onze vrijwilligers in Schaarbeek te vervoegen? Aarzel niet en breng ons een bezoek.

Contacteer Geert PACKET voor Schaarbeek op +32 (0)496 96 56 00 en Alain DEFECHEREUX voor de CFB +32 (0)477 98 91 23.



FOTO 127-06 De 553.29 wacht enkel nog op het monteren van het bedieningssysteem voor de deuren alvorens zijn dienst te hernemen. Schaarbeek, 18 april 2015. TSP.

Kort-om wil dit zeggen, dat er geen historisch materieel mag rijden op het Infrabelnet indien er geen bijkomend uitstel wordt gegeven. Een aanvraag voor wijziging van het veiligheidscertificaat om verder te rijden met eigen historisch materieel werd nog niet ingediend door de NMBS.

Wordt België het enige Europese land waar ritten met museummaterieel onmogelijk zal zijn? Hier heerst het super paraplusysteem: een Belgische specialiteit die ons land stilaan verlamd en dat op alle domeinen... België illustreert zich als het meest betuttelend en beperkende land van Europa...

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Ondanks de vele onzekerheden omtrent het al of niet toepassen of uitstellen van die nieuwe wet voor de uitbating van toeristische lijnen waarvan de invoering voorzien is op 13 juni, zijn de vrijwillige medewerkers van de Bocqlijn erin geslaagd om het lijngedeelte tussen Purnode en Bauche tijdig af te werken. Het belangrijkste werk bestond erin om een metalen brug terug te plaatsen binnen de voorziene tijdslimiet. Deze brug onderging een grondig nazicht. De inhoudiging van het nieuwe lijngedeelte is voorzien in de loop van de maand juni.

Verder zijn er spoorstaven vervangen in de tunnel van Spontin en konden de

RETROTRAIN EN DE KONING BOUDEWIJNSTICHTING

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

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt, is eenvoudig: er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden, zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan 40 euro bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken.

Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde, vernieuwing van de dakbekleding van het hoofdgebouw en het dak boven de sporen 1 t/m 4.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe? Héél eenvoudig: het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de 40 euro op jaarbasis overstijgt) stort op IBAN-rekening BE10 0000 0000 0404 (BIC-code: BPOTBEB1) met de volgende mededeling: L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan TSP toegewezen.

De giften kunnen ook vanuit het buitenland worden gestort: de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be.

We danken al diegenen die het ontstaan van "Retrotrain" te Saint-Ghislain steunen! Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...

Locomotieven

reeks 11

● Op 12 maart hebben techniekers van de werkplaats Merelbeke testen uitgevoerd te Stockem bij vier locomotieven van de reeks 11. Deze werden uitgevoerd met het oog op een mogelijke verkoop aan een Nederlandse privé-vervoerder die een goederendienst wil inleggen tussen Nederland en België.

reeks 19

● De locomotieven van de reeks 19 mogen waarschijnlijk weldra hun automatische GF-koppeling gebruiken in commerciële ritten. Na meerdere jaren van testen en wachten, hebben Siemens en de NMBS de nieuwe software (versie F1.8) op de 1908 geïnstalleerd. Als deze versie is gehomologeerd, kan de NMBS het volledige potentieel van deze reeks benutten.

reeks 28

● De NMBS gaat een nieuwe reeks TRAXX'en MS huren bij Railpool voor de toekomstige Benelux-diensten via Lijn 4. De directie voorziet de huur van maxi-



FOTO 127-07 De 1601 en 1604, die werden verkocht aan een Slovaakse maatschappij, maar nog steeds niet zijn betaald (OP DE BAAN 112, pagina 11), werden overgebracht van Gent-Zeehaven naar de Darsen in de Gentse haven, niet ver van het schrootbedrijf Van Heyghem... Eddy VERVOORT.

maal 20 machines, genummerd 2861 t/m 2880, om een duidelijk onderscheid te maken met deze van NMBS-Logistics. De 186 183, genummerd als 2861, is in België toegekomen op 27 februari om de nodige homologatietesten te ondergaan voor de nieuwe software, die compatibel is met ETCS. Zij werd in januari 2012 geleverd aan Railpool die haar gedurende een korte tijd verhuurde aan Kombirail en later aan de Tsjechische operator Metrans van februari 2012 tot februari 2015. Zij wordt nu ingezet in de Benelux-

diensten vanaf 17 april. De andere machines maken deel uit van een bestelling van 65 stuks (30 + 35 in optie), geplaatst door Railpool bij Bombardier in juni 2014. Ze worden momenteel gemonteerd bij Bombardier te Kassel.

De aankomst van deze nieuwe locomotieven zal het mogelijk maken om de 2806, 2809, 2812, 2813, 2815, 2821, 2832, 2833 en 2842 terug in te zetten voor de goederendienst. Nu worden zij door NMBS-Logistics ingezet in de Benelux-dienst. De huurcontracten van de

RECHTZETTINGEN

In ODB 124, p. 11, rubriek "Mutaties", bijvoegen: 08062 t/m 08065: FKR > GCR 23-06-14
In ODB 126, p. 14, rubriek "Leveringen": er staat 08196: 30-01-2015 GCR, moet zijn 08196: 02-02-2015 FSR.

LEVERINGEN

08193 : 23-12-2014 FSR
08194 : 23-12-2014 FSR
08195 : 23-12-2014 FSR
08197 : 02-02-2015 FSR
08198 : 02-02-2015 FSR
08199 : 10-02-2015 FSR
08200 : 10-02-2015 FSR
08201 : 10-02-2015 FSR
08202 : 10-02-2015 FSR
08203 : 10-02-2015 FSR
08204 : 20-02-2015 FSR
08205 : 20-02-2015 FSR
08206 : 09-03-2015 FSR
08207 : 09-03-2015 FSR
08208 : 09-03-2015 FSR
08209 : 09-03-2015 FSR
08210 : 09-03-2015 FSR
08590 : 02-02-2015 MKM
08591 : 02-02-2015 MKM
08592 : 02-02-2015 MKM
08593 : 02-02-2015 MKM
08594 : 20-03-2015 GCR
08595 : 20-03-2015 GCR

UIT REVISIE

326 : -03-2015 MOD
357 : -02-2015 MOD
425 : -02-2015 MOD
426 : -02-2015 MOD
449 : -02-2015 RI
488 : -02-2015 RI
490 : -02-2015 RI
506 : -04-2015 RI
519 : -03-2015 RI
535 : -03-2015 RI
913 : 10-02-2015 MOD
924 : 20-02-2015 MOD

MUTATIES

634 : FSD > NK 13-04-2015
636 : FSD > NK 13-04-2015
637 : FSD > NK 13-04-2015
638 : FSD > NK 13-04-2015
639 : FSD > NK 13-04-2015
640 : FSD > NK 13-04-2015
684 : NK > FSD 13-04-2015
685 : NK > FSD 13-04-2015
686 : NK > FSD 13-04-2015
688 : GCR > FSD 13-04-2015
689 : GCR > FSD 13-04-2015
693 : GCR > FSD 13-04-2015
742 : FSD > LK 13-04-2015
08191 : FKR > FSR 13-04-2015
08192 : FKR > FSR 13-04-2015
08590 : MKM > GCR 13-04-2015
08591 : MKM > GCR 13-04-2015

08592 : MKM > GCR 13-04-2015
08593 : MKM > GCR 13-04-2015

IN PARK

602 : 08-04-2015 NK
604 : 16-04-2015 NK
606 : 18-04-2015 NK
617 : 15-04-2015 NK
687 : 18-04-2015 GCR
690 : 15-04-2015 GCR
691 : 14-02-2015 GCR
694 : 14-02-2015 GCR
699 : 14-04-2015 FSD
701 : 14-04-2015 FSD
702 : 09-04-2015 FSD
705 : 14-04-2015 FSD
704 : 18-02-2015 FSD
741 : 18-02-2015 FSD
761 : 19-02-2015 LK
762 : 19-02-2015 LK
764 : 18-02-2015 LK
777 : 18-02-2015 LK
780 : 18-02-2015 LK
782 : 14-02-2015 LK
820 : 03-04-2015 GCR
837 : 03-04-2015 GCR

UIT PARK

7785 : 04-03-2015 FNND
7786 : 09-03-2015 FNND
7802 : 17-12-2014 FNND

AFBRAAK

2008 : 03-2015 ECORE, Aubange
2011 : 03-2015 ECORE, Aubange
2015 : 03-2015 ECORE, Aubange
8226 : 01-2014 FNND
8227 : 01-2014 FNND
8229 : 01-2014 FNND
8237 : 01-2014 FNND
8238 : 01-2014 FNND
8249 : 01-2014 FNND
8264 : 01-2014 FNND
8270 : 01-2014 FNND
9122 : 01-2014 FNND

VERKOCHT

5201 : 04-2015 PFT
7381 : 04-2015 PFT
7384 : 04-2015 PFT
7386 : 04-2015 PFT
7388 : 04-2015 PFT
7389 : 04-2015 PFT

AFKORTINGEN

FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSD : Oostende
FSR : Schaarbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : Grote revisie
LK : Kortrijk
MKM : Stockem
MOD : Gemoderniseerd
RI : Tussentijdse revisie

2802, 2803 en 2844 zullen worden stopgezet en zij zullen terugkeren naar hun leasingbedrijven.

reeks 52

● De 5201 werd verkocht aan het Hongaarse *MAV Nostalgie*. TSP bemiddelde bij deze verkoop.

reeks 73

● TSP heeft, voor eigen gebruik, de 7381, 7384, 7386, 7688 en 7689 aangekocht.

reeks X - Class 66

● Een eerste locomotief van de Class 66, de PB04, is eind april aangekomen te Antwerpen-Noord, dit voor rekening van NMBS-Logistics. Andere worden nog verwacht. Zij zouden treinen slepen vanuit de Antwerpse haven naar de omgeving van Köln.

Motorstellen

reeks 601 t/m 782

De gemoderniseerde klassieke stellen worden langzaam maar zeker uit dienst genomen. Een 20-tal van deze stellen werden intussen in Oostende-Zeehaven afgesteld tijdens de maanden februari en april 2015.

Er blijven nu nog 97 motorstellen in dienst, verdeeld over vier stellingen:

- 20 motorstellen te Kortrijk,
- 20 motorstellen te Oostende,
- 55 motorstellen te Kinkempois
- 2 motorstellen te Charleroi.

FOTO 127-09 ↗ De locomotieven van de reeks 29 zijn momenteel in overtal in hun beurtregeling door gebrek aan voldoende opdrachten. Daarom slepen zij ook geregeld treinen op de verbindingen naar Aachen West. Trein 47560 Ludwigshafen - Antwerpen-BASF werd gesleept door de 2901.

Viaduct van Remersdaal, 19 april 2015.

Jean-Yves LAMBIET.

FOTO 127-10 → De reeks 28 sleept nog steeds treinen met chemische producten tussen de vestigingen van BASF Antwerpen en Ludwigshafen.

Hier de 2841 die de 47563 Antwerpen Noord 07.28 - Ludwigshafen Rbf 19.11 sleept en is in doortocht te Linz (rechteroever van de Rhein, tussen Köln en Koblenz).

Stefan DENAYRE.



FOTO 127-08 De 2861 voerde enkele nachtelijke testen uit tussen Schaarbeek en Leuven. Op 15 april werd zij overgebracht naar de werkplaats Antwerpen-Noord. Vanaf 17 april wordt zij ingezet in de beurtregeling van de Benelux-treinen. Thierry HEYLEN.





FOTO 127-11 Sinds de wijziging van de dienstregeling in december 2014 werden in bepaalde P-treinen op lijn 96 de M6-rijtuigen vervangen door M5-rijtuigen. Dit is het geval voor de P 8801 Schaarbeek 16.19 - Quévy 17.43 en P 8802 Schaarbeek 16.57 - Quévy 18.26. Op 14 april verlaat de P 8801, gesleept door de 2156, Jurbise. Christian AUQUIERE.

FOTO 127-12 Een andere wijziging valt op bij de P 8600. Deze trein rijdt nu tussen Brussel-Zuid 15.42 en Dinant 17.29, terwijl hij vroeger Arlon als eindbestemming had. De stam rijtuigen bestaat nu uit I10-rijtuigen, ingesloten tussen twee 18'en. De ochtendtrein rijdt als P 7601 Namur 07.01 - Brussel-Zuid 8.18. Op 23 april komt de P 8600 aan te Lustin, ingesloten tussen de 1886 en de 1889. Christian AUQUIERE.



Een vierde rijtuig voor de Desiro's?

In maart 2015 werden de laatste exemplaren van de 305 bestelde Desiro-motorstellen opgenomen in het park van de NMBS, anderhalf jaar eerder dan oorspronkelijk door de maatschappij werd voorzien. De planning voorzag dat de laatste stellen pas in de herfst van 2016 zouden worden geleverd. De NMBS denkt nu aan het verlengen van een nog te bepalen aantal Desiro's met een vierde rijtuig.

Deze rijtuigen tweede klasse zouden worden voorzien van een toilet (niet toegankelijk voor personen met een beperking), een plaats voor fietsen en eventueel een ticketautomaat zoals in de stopplaatsen om op lokale treinen de treinbegeleiders te kunnen afschaffen. De lijn 43 van Liège naar Marloie (de Ourthe-lijn) zou fungeren als pilootproject. Betekent dit het einde van het depot van het begeleidingspersoneel te Jemelle? (Er doen bovendien geruchten de ronde die het hebben over een fusie van de depots van Jemelle en Bertrix te Libramont). Het feit dat de treinen sinds het invoeren van het nieuwe vervoersplan van 14 december 2014 beperkt worden te Marloie en niet meer doorrijden naar Jemelle, laat vermoeden dat er al aan de uitvoering van deze plannen wordt gewerkt. De levering van de bijkomende rijtuigen wordt voorzien vanaf 2017. Een aantal exemplaren zou door Siemens geleverd worden als compensatie voor de gebrekkige betrouwbaarheid van de Desiro's. De NMBS eist niet minder dan 60 miljoen euro als schadevergoeding van de Duitse constructeur. We herinneren er aan dat al bij de ondertekening van het contract in 2008, de NMBS de mogelijkheid om een vierde rijtuig toe te voegen in het lastenboek heeft laten opnemen. De noodzakelijke bekabeling is dus al aanwezig, ook al werd er pas na 2017 een beslissing verwacht. De levering van de 305 Desiro's zou dan ook van 2011 tot 2016 lopen.



Op 19 maart 2015 komen de laatste twee Desiro's aan te Arlon. Het gaat om de 08594 en de 08595. De overbrenging vanuit de Siemens-fabriek te Krefeld-Uerdingen in Duitsland naar de werkplaats van Stockem gebeurde via Aachen Hbf en de lijnen 37, 43 en 162, met frontveranderingen te Liège-Guillemins en Arlon.
Gérard MARTIN.

Afschaffing van de Thalys Liège - Paris (via de Waalse As) en Oostende - Paris

De Thalys Liège - Paris via de Waalse As en zijn Vlaamse tegenhanger Oostende - Brussel - Paris reden voor het laatst op 31 maart 2015. Het - fictieve - voorwendsel hiervoor zijn de werken voor de invoering van het ETCS-systeem in het station van Namur die het gebruik van Thalys-stellen onmogelijk zou maken. De echte reden is de slechte rendabiliteit van deze treinen die tot het schrappen van deze diensten heeft geleid. Thalys geeft er de voorkeur aan om het vrijgekomen materieel op een meer rendabele verbinding te gebruiken.

De reizigers vanuit Namur, Charleroi en Mons worden nu "gestraft" met een grote omweg over Brussel om naar Paris te reizen.

Voor de reizigers uit Oostende, Brugge en Gent verandert er maar weinig - de Thalys deed er tussen Oostende en Brussel zelfs twee minuten langer over dan de IC! Deze reizigers moeten nu wel overstappen in Brussel.

Een realistisch alternatief, dat echter om communautaire redenen verworpen werd, voorzag een lege rit van Brussel naar Charleroi en dan commercieel naar Paris in aansluiting met een IC van de Waalse As.



FOTO 127-13 Op 31 maart vertrekt de laatste Thalys 9406 Liège-Guillemins - Paris-Nord uit het station van Mons. Gwenaëli PIERART.



FOTO 127-14 De nieuwe look van de 843 komt goed over. De bordeauxrode livrei was niet echt geslaagd te noemen. Op 17 maart rijdt het stel voorbij het station van Vilvoorde tijdens een proefrit naar Namur. Wim DE RIDDER.

De reeks 800 gemoderniseerd

Het is meer dan 40 jaar geleden dat de eerste vierledige motorstellen van de reeks 800 in dienst kwamen. Zij werden sindsdien nooit gemoderniseerd. Een volledige modernisering kwam ter sprake. We kunnen ons echter de vraag stellen of het redelijk is om nog te investeren in een dure modernisering van zulk oud materieel waarvan de dagen geteld zijn, tenzij het enkel is voor het behoud van de werkgelegenheid in de Centrale Werkplaatsen van de NMBS.

Zo'n vijf jaar geleden, op 14 oktober 2010, reed de 843 binnen in de Centrale Werkplaats van Mechelen voor een modernisering.

Het vernieuwde motorstel kwam voor het eerst naar buiten voor een proefrit op 10 maart 2015, tussen Mechelen - Hasselt en terug. Op 17 maart, was er een tweede proefrit tussen Mechelen en Brussel-Zuid, nadien van Brussel-Zuid tot Namur via Brussel-Noord en Ottignies, en terug naar Mechelen via Charleroi-Sud en Brussel-Zuid.



FOTO 127-15 ↑ In tweede klasse bleven de nieuwe zitbanken hun oude verhouding van 3 + 2 plaatsen tegenover elkaar behouden. Zowel in eerste als in tweede klasse werden nieuwe ramen geplaatst, met boven twee kleine vensters, waarvan er één open kan. De tafeltjes en de vuilbakjes werden gemoderniseerd.



FOTO 127-16 ↑ - FOTO 127-17 ↓

Twee vergelijkende beelden van een afdeling tweede klasse. De bagagerekken werden in de lengte geplaatst.

Nadien ging de 843 naar de werkplaats van Schaarbeek voor de weegtest. Die metingen gaven een problematisch overgewicht van zowat 4 ton in elk rijtuig.

De meeste aandacht gaat naar het uiterlijk, meer bepaald de nieuwe schildering. Algemeen wordt deze look goed aanvaard, al zijn de meningen op dat gebied zeer verdeeld. Deze nieuwe livrei komt het stel ten goede, al is dit niet het geval voor de "Break"-motorstellen 301 tot en met 440.

De basiskleur voor de kasten is het grijs RAL 7035. Onderaan de kasten is er een blauwe band in RAL 5013 aangebracht. Het dakgedeelte kreeg een grijze kleur in RAL 7037 en de fronten van het motorstel zijn in het geel RAL 1021 geschilderd.

Voor de draaistellen nam men het grijs RAL 7037. Een grijze omlijsting rond de vensters met RAL 7022 (zoals gebruikt bij de motorstellen reeks 96 en de Desiro's, de I11-rijtuigen en andere...), was misschien veel mooier geweest.

Twee andere details zijn uiterlijk goed zichtbaar: de airco-installatie, geplaatst boven elke stuurpost en de nieuwe grote ramen, die bovenaan voorzien zijn van twee kleine vensters, waarvan één kan worden opengeschoven.

De binneninrichting werd volledig her-



tekend. De grootste verandering bestond er in om de bagageafdeling af te schaffen en zo het dienstlokaal voor de treinbegeleider te vergroten.

Een nieuwe elektrische kast (voor de ETCS-uitrusting) werd eveneens geplaatst, waardoor de levensduur van deze motorstellen wordt verlengd tot na 2025 (de 800'en zullen dan meer dan

een halve eeuw oud zijn)!

De scheidingswand in eerste klasse, tussen de rokers en niet-rokers, is eveneens verwijderd en vormt één groot compartiment.

Nieuwe zitbanken, geplaatst zoals in de moderne rijtuigen, vervangen de oorspronkelijke zitjes.



FOTO 127-18 ↑ - FOTO 127-19 ↓

De twee gescheiden afdelingen in eerste klasse, zijn samengevoegd tot één geheel. De bagagerekken werden over de ganze lengte geplaatst. Onderaan is de originele indeling goed te zien.

In tweede klasse vervangen nieuwe, modernere zitbanken de door roest versleten originele zitjes.

Deze hebben dezelfde bekleding als bij het overige moderne materieel (Desiro, M6-rijtuigen).

De bagagerekken zijn in de lengte opgesteld, boven de vensters, zowel in eerste als in tweede klasse. De verlichting van de afdelingen is hierin verwerkt.

De beperkte ruimte voor bagage biedt geen plaats meer voor grote reistasen of valiezen.

De originele tafels in beide afdelingen bleven behouden en kregen een nieuwe bekleding. Er kwamen ook nieuwe vuilbakjes onder de tafels.

In het tussenrijtuig 8433 (rijtuig zonder stroomafnemers), werd een afdeling omgevormd tot multifunctionele ruimte, met twee rijen klapstoelen in de lengte geplaatst, zoals in de Desiro- en de Break-motorstellen.

De vier WC-afdelingen werden door moderne installaties vervangen.

De bediening van de deuren, zowel binnen als buiten, werd door drukknoppen vervangen.

Boven de verbindingsdeuren naar een ander rijtuig bevindt er zich een SIV-paneel (reizigersinfo). Er is ook een in-



formatiepaneel geplaatst boven een venster in het midden van de afdeling van elk rijtuig. Deze ramen kunnen niet worden geopend.

Men heeft de treinbestuurder niet vergeten. De stuurpost kreeg een volledige opknabbeurt en werd voorzien van een airco-installatie.

De bedieningsorganen en toestellen bleven ongewijzigd, al had men oor-

spronkelijk de tractiecontroller door een joystick willen vervangen.

Voor het elektrisch gedeelte verving men de alternatorgroep door een statische omvormer.

Men was eveneens van plan om de Henricot-koppeling door een GF-koppeling te vervangen, maar dit project werd afgevoerd.



FOTO 127-20 ↑ Een afdeling van het tussenrijtuig 8433 is omgebouwd tot multifunctionele ruimte, zoals bij de Desiro-motorstellen.

FOTO 127-21 → De stuurposten kregen een nieuwe look. De bedieningstoestellen bleven ongewijzigd, behalve de snelheidsmeter. Elke stuurpost heeft ook een airco-installatie. De onderste foto toont de oorspronkelijke stuurpost.



FOTO 127-22 ↑ Men behield de deuren, maar de hendels (om de deur te openen) werden door drukknoppen vervangen, geplaatst in de linkerzijwand.





FOTO 127-23
De volledig gewijzigde afdeling van de treinbegeleider.



FOTO 127-24
De toiletten hebben niets meer van de oude van vroeger.

Wij betreuren dat de NMBS de indeling van de zitjes (2 + 3 in tweede klasse) handhaaft (het is meer 1,5 + 2,5 plaatsen). Wij zijn wellicht het enige land in Europa met deze samenstelling. In de meeste gevallen dient deze indeling tot niets, omdat er zelden drie reizigers naast elkaar zitten op een bank. Gelieve

eveneens het ontbreken van airco (geen overbodige luxe) vast te stellen.

De 843 zal niet voor oktober in dienst komen. Twee andere 800'en staan in de werkplaats voor modernisering: de 801 sinds 5 februari 2014 en de 833 sinds 18 juni 2014. Hun afwerking is geprogram-

meerd voor respectievelijk december 2015 en april 2016.

Om Mechelen te ontlasten, zullen de Centrale Werkplaatsen van Gentbrugge en Salzinnes het nazicht van de kast van de vier rijtuigen op zich nemen van het motorstel 801.

FOTO 127-25 Het A-rijtuig van de 801 voor onderhoud in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Robert COLIGNON.



FOTO 127-26 →

De 843 op drie verschillende tijdstippen.

Op 14 januari 1982 met direct 513 (Antwerpen-Centraal - Charleroi), even voor het station van Sint-Genesius-Rode.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 127-27 ↓

De 843 kwam uit volledig onderhoud, herschilderd in bordeaux op 24 maart 1990.

Op 10 maart 2010 met de IRK 3833 Tournai - Jambes.

Pierre HERBIET.



FOTO 127-28

Op 17 maart 2015 is de 843 onderweg naar Namur, bij doortocht van het vernieuwde station van Genval. Bemerkt de onsierlijke airco-bak boven de stuurpost, alsook de nieuwe zijvensters.

Jacques DERMIENCE.



De ES 401 geschrapt

De motorwagen ES 401 werd bij het begin van dit jaar geschrapt, hij werd ontdaan van zijn uitrusting en alle gereedschappen werden verwijderd.

Ter herinnering, het gaat hier over de voormalige 4307 die op 1 juli 1983 werd afgestaan aan de dienst ES. Hij werd volledig omgebouwd, vernummerd als ES 401 en toegewezen aan de ES-basis van Schaarbeek. In 1993 was hij de eerste ES 400 motorwagen die uitgerust werd met een Mercedes MTU-dieselmotor. In totaal werden er zes motorwagens hiervan voorzien (ES 401 t/m 404, 406 en 410). De overige, ES 405 (ex-4326), ES 407 (ex-4320), ES 409 (ex-4309) en ES 411 (ex-4324) werden buiten dienst gesteld in afwachting van de komst van een nieuw type motorwagen reeks ES 500 (de 4305, voorzien als ES 408 werd nooit omgebouwd).

De dienst ES verwacht de schrapping van al zijn motorwagens ES 400, en het verkrijgen van nieuwe voertuigen.

FOTO 127-29 ↗ Oktober 1995. De ES 401 in volle actie in het station Halle.
Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

FOTO 127-30 → De ES 401, in het geel geschilderd in 2001 in de rijtuigenwerkplaats te Schaarbeek. Op 1 mei 2012 was hij aan het werk in de buurt van de werkplaats voor rijtuigen te Schaarbeek. Pierre HERBIET.

FOTO 127-31 ↓ Op 16 maart 2015 stond deze motorwagen, waaruit al de gereedschappen verwijderd waren, afgesteld aan het PCI (Productiecentrum Infrastructuur) in Schaarbeek, in afwachting van zijn verschroting. Pierre HERBIET.





FOTO 127-32 ↑ Elke week worden er in België, Frankrijk en Duitsland nieuwe Velaro Eurostar-stellen getest. Dit gaat gepaard met vele verplaatsingen. Op 9 april 2015 rijdt de Vectron diesel 247.901, met een half treinstel 4006 aan de haak, voorbij de vorming van Gremberg. Deze locomotief, gebouwd door Siemens (nr. 21761), kwam in dienst in 2010 en reed aanvankelijk, vanaf 21 november 2014 voor de firma Transpetrol GmbH. Op 15 januari 2015 werd zij verkocht aan het Prüfcen-ter Wegberg-Wildenrath, dat deel uitmaakt van Siemens AG Verkehrstechnik, en kreeg er het nummer EVN 92 80 1247 901-2 D-PCW. Stefan DENAYRE.

→ Tijdens het weekend van 23 en 24 april voerde het stel 4003/4004 testen uit tussen Bertrix en Florenville. Saint-Médard, 23 april. Gérard MARTIN.

FOTO 127-33 ↓ Op 15 april 2015 keert het stel 4001/4002 terug naar Duitsland, gesleept door de DE 6307 van Crossrail, hier in doorrit te Alt-Hoeselt, tussen Bilzen en Tongeren (lijn 34). Christian AUQUIERE.



Een M1 in het station van Wilderen

Op 4 december 2014 werd het M1-rijtuig BD 49.051 op een stukje spoor geplaatst voor het voormalige station van Wilderen.

Dit station bevindt zich op drie kilometer van Sint-Truiden, op het baanvak Drieslinter - Sint-Truiden van de vroegere lijn 23 (Drieslinter - Sint-Truiden - Tongeren). Het station van Drieslinter bevond zich op zijn beurt op de lijn 22 Tienen - Diest.

Het station Wilderen werd volledig omgebouwd tot herberg "Gasthof De Statie", met gelegenheid tot overnachten, de mogelijkheid tot eten en het proeven van een uitgebreide keuze aan bieren en wijnen.

Het rijtuig 49.051 werd gebouwd door de werkplaatsen "La Dyle" en kwam in dienst in april 1937. Oorspronkelijk droeg het nr. 67.013. De buitendienststelling kwam er na het P.V. nr. 1 van 1985, op 14 februari 1985.

Het zal volledig vernieuwd worden en gebruikt als bar en/of restaurant.

FOTO 127-34 ↗

FOTO 127-35 →

FOTO 127-36 ↓

Drie beelden van het station van Wilderen, genomen op 22 februari 2015. Het overwegwachtershuisje werd eveneens volledig vernieuwd en is bewoond door privépersonen.

Dennis VAN SUMMEREN.



Braine-le-Comte: afbraak van Blok 15

Blok 15 van Braine-le-Comte werd gesloopt tijdens het weekend van 14 en 15 februari 2015.

Dit imposante betonnen gebouw, gelegen bij de inrit van het station, kant Mons, werd midden jaren 1930 gebouwd ter vervanging van twee blokposten die zich aan de uiteinden van het station bevonden. De oorspronkelijke uitrusting bestond uit een elektrisch gedeelte type ACEC, bestaande uit twee gestellen met ongeveer 50 wissel-, reisweg- en seinschakelaars. Het mechanische stangenstelsel van het gestel was verbonden met de elektrische relais in de relaiszaal.

Nadat het gesaboteerd werd gedurende de Tweede Wereldoorlog, werd het gebouw hersteld in zijn oorspronkelijke toestand. Bij de moderniserings- en elektrificatiewerken van de lijn 96 Brussel - Mons aan het begin van de jaren zestig werd de elektrische uitrusting vervangen door een al-relaispost met metalen lessenaar. Midden jaren 70 heeft een laatste aanpassing geleid tot de vervanging van het metalen gestel door een ander in melamine, standaard, met druktoetsen in plaats van de sleutels met onvaste stand. De bediening van de wissels van Soignies en Ecaussinnes werd eraan toegevoegd.

Op 15 oktober 2008 werd de bediening van Blok 15 overgenomen door EBP-blok 27 van Mons. Het gebouw werd verlaten en later gevandaliseerd en dichtgemetseld. Hoewel een procedure ter klassering van het gebouw werd opgestart, werd deze niet weerhouden en Blok 15 werd gesloopt door de firma Stallaert.

Veel spoor mannen, die vroeger in deze post gewerkt hebben, waren getuigen van het slopen van wat ooit gedurende vele jaren hun werkpost was geweest.



↑ FOTO 127-37 - ↓ FOTO 127-38 Blok 15 maakte deel uit van het station van Braine-le-Comte, samen met de watertoren, die geklasseerd werd als historisch monument. Baudouin DIEU, 14 februari 2015.



↓ FOTO 127-39 De 6006 van Saint-Ghislain rangeert op 8 januari 1988 voor B 15. De 6006 behoorde tot de zes prototypes. Vijf waren toegewezen aan Saint-Ghislain, de blauwe 6005 aan Merelbeke. Baudouin DIEU.





FOTO 127-40 De stelplaats van Leuven verloor het linkerdeel van het gebouw. Na de opbraak van de sporen in 2014, werd dit deel van het gebouw eind 2014 / begin 2015 gesloopt.
Pierre HERBIET, 1 april 2015.

Stopzetten van Railtime

Op 17 april 2015 werd de applicatie Railtime stopgezet. Sinds de lancering door Infrabel in 2009 kende deze toepassing een enorm succes wegens het eenvoudige gebruik. Dit vertaalde zich eind 2011 in bijkomende praktische mogelijkheden, zoals een wekkerfunctie bij aankomst op de bestemming en de mogelijkheid om treinummers op te slaan zodat een reiziger snel zijn vertrouwde traject kon opzoeken. Deze en andere functies vergrootten de populariteit van Railtime, ook omdat ze niet te vinden waren in de diensten van de NMBS. Eind 2013 bezochten dagelijks 70.000 bezoekers de website terwijl de mobiele dienst (59% op smartphone en 41% op tablet) 28.000 gebruikers per dag telde. In totaal werd de applicatie 500.000 keer gedownload. De herstructurering van de Belgische spoorwegen, die op 1 januari 2014 inging, had echter als gevolg dat alle reizigersinformatie van Infrabel overgeheveld werd naar de NMBS. De reizigers moeten nu de website nmbs.be gebruiken, die echter ingewikkeld en onpraktisch is. Deze situatie is des te meer te betreuren doordat een openbare dienst nu eens goed werkte en algemene bijval vanwege het publiek kreeg. Eens te meer wordt duidelijk dat diegenen die de beslissingen nemen niet op dezelfde planeet leven als hun cliënteel...

FOTO 127-41 Volgend jaar zal deze foto waarschijnlijk historisch zijn. Indien de op dit moment voorgestelde plannen werkelijkheid worden, zullen de IC-treinen 90/91 ("Vauban") en 96/97 ("Iris") tussen Brussel-Zuid en Basel in april 2016 verdwijnen als gevolg van de indienstname van het tweede deel van de Franse LGV Est. Van Luxembourg naar Basel zullen dan TGV's rijden die tussen Baudrecourt en Vendenheim de nieuwe lijn zullen gebruiken. De verbinding tussen Brussel en Strasbourg zal verzekerd worden door de bestaande TGV's Strasbourg - Lille die tot Brussel zullen doorrijden. Dit betekent dus het einde van de directe treinen tussen België en Zwitserland. Er blijven dan nog slechts twee klassieke internationale verbindingen over: de Beneluxtrein (die enkel nog bestaat dankzij het debacle met de Fyra) en de treinen van Liège naar Luxembourg. Indien we de evolutie van de klassieke internationale treinen van de voorbije 15 jaar bekijken, kunnen we enkel van een "Alles voor de HST"-politiek spreken. In een steeds meer geïntegreerd Europa is het niet meer mogelijk om vanuit België dichtbij gelegen steden als Maubeuge, Saint-Quentin, Dunkerque of Valenciennes per trein te bereiken. De door Europa gewenste liberalisering van de spoorwegen leidt eens te meer tot een aftakeling van het Europese spoorwegnet en een verminderde dienstverlening. Zie in deze context ook het artikel over EETC op bladzijde 39. Op 10 april heeft de IC 90 "Vauban" Basel - Brussel-Zuid zonet de tunnel van Arzviller verlaten en rijdt langs het kanaal van de Marne naar de Rijn. Christian VANHECK.



NMBS Logistics in handen van Argos Soditic

Een privé-investeerder, de Europese investeringsmaatschappij *Argos Soditic*, heeft een grote investering in NMBS-Logistics gedaan waardoor dit bedrijf nu 66,6% van de aandelen in handen heeft. Met deze operatie wordt de financiële slagkracht van NMBS Logistics versterkt met 95 miljoen euro, waarvan 20 miljoen door middel van een kapitaalverhoging door *Argos Soditic* en 50 miljoen door externe financiering. Daarnaast zet de NMBS een converteerbare achtergestelde lening van 25 miljoen euro om in kapitaal dat ze heeft toegezegd aan NMBS-Logistics. Deze transactie werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS, die al lang naar een dergelijke oplossing zocht.

Gilles Mougnot, voorzitter van *Argos Soditic*, heeft verklaard: *"Argos is verheugd NMBS-Logistics een duw in de rug te geven om zich te ontwikkelen als een van de grootste private spooroperatoren op de Belgische en Europese markten. Jullie hebben een uitstekend team, dat een duidelijke en doeltreffende strategie heeft ontwikkeld die wij ondersteunen en willen verder zetten"*.

NMBS-Logistics wil het door het management opgestelde realistische businessplan

onverkort uitvoeren om de onderneming weer rendabel te maken. Het gaat uit van een verdere herstructurering en een uitbreiding van de activiteiten. NMBS-Logistics verklaart nu één van de grootste private goederenvervoerders in Europa te zijn. De onderneming zal verder gaan op de ingeslagen weg, samen met een privé-partner die dit plan ten volle ondersteunt, met de ambitie om meer goederen op het spoor te krijgen door de juiste producten aan te bieden. Een dynamische en innovatieve aanpak moet het spoor aantrekkelijker maken. De pijlers waarop NMBS-Logistics steunt zijn:

- *de klant en zijn noden staan steeds centraal. Er worden kwalitatieve oplossingen en producten aangeboden die de klanten nodig hebben: snelle en betrouwbare spoorverbindingen. Zo werd onlangs gestart met de Swiss Express en er zullen nog andere producten volgen;*
- *het spoorwegvervoer moet aantrekkelijker, gemakkelijker, efficiënter en meer betrouwbaar worden. Er wordt gestreefd naar een 'modal shift', d.w.z. dat er meer goederen op het spoor moeten komen.*
- *NMBS-Logistics presenteert zich als een solide, dynamische organisatie met nog meer autonomie en op eigen kracht, met*

versterkte financiële middelen en competentie en gemotiveerd personeel. Het bedrijf wil een versnelling hoger schakelen om de groeiambities te realiseren.

De oude en de nieuwe aandeelhouder zullen de laatste formele details nog verder onderzoeken. Daarnaast zal ook de Europese Commissie een positief advies moeten geven alvorens deze transactie definitief afgerond kan worden.

Argos Soditic is een onafhankelijke, Europese investeringsmaatschappij met kantoren in Brussel, Paris, Milano en Genève. De onderneming begeleidt middelgrote ondernemingen en hun management bij de transformatie en groei. *Argos Soditic* biedt oplossingen voor complexe situaties waarbij de voorkeur uitgaat naar strategische transitie en groei eerder dan naar het gebruik van een financieel hefboomeffect. Sinds haar oprichting in 1989 heeft *Argos Soditic* meer dan 60 ondernemingen begeleid. Hun aanpak wordt gekenmerkt door een sterke band met het managementteam, een uitgesproken zin voor ondernemerschap, transparantie en een sterk besef van maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Swiss Express: een nieuwe dienst van NMBS-Logistics

Begin maart 2015 startte NMBS-Logistics een nieuwe verbinding voor het gespreid verkeer tussen Antwerpen en Basel die de naam "Swiss Express" kreeg. Het vertrek in Antwerpen vindt plaats op maandag, woensdag en vrijdag terwijl op dinsdag, donderdag en zaterdag vanuit Basel wordt vertrokken.

FOTO 127-42 Op 15 maart werd de "Swiss Express" Basel - Antwerpen-Noord gefotografeerd te Houyet. Simon DE RIDDER.





Twee nieuwe aankomsten in Train World

Op 7 maart 2015 kwamen twee voertuigen de verzameling van Train World in Schaarbeek vervoegen: het postrijtuig 70.302 en het koninklijk rijtuig A1 van de trein van Leopold II.

Koninklijk rijtuig A1

Dit rijtuig werd besteld in opdracht van koning Leopold II in de loop van de zomer van 1899 door de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*. Deze werkwijze was niet ongewoon, want de vorst was het hoofd van het ministerie van Spoorwegen en Posterijen en aandeelhouder van de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*.

Dit rijtuig werd gebouwd in 1901 door de *Compagnie Générale de la Construction* te Saint-Denis (F), een filiaal van CIWL.



↑ *Het koninklijk rijtuig gefotografeerd bij de indienststelling in 1901. Aan beide zijden van het voertuig gaf een dubbele deur toegang tot het salon van de koning.*

Auteur onbekend, verzameling André DAGANT / TSP.

↓ *Op 17 augustus 1930 wacht een koninklijke trein op het vertrek te Brussel-Zuid. Het rijtuig A1 bevindt zich in derde positie vanaf de locomotief. De trein wordt gesleept door het schitterende type 5, nr. 501, dat met vlaggen versierd werd. Deze locomotief, die in 1930 gebouwd werd door Tubize (nr. 2103), kreeg in oktober 1931 het nummer 500 en in 1946 het nummer 5.004. Deze machine werd geschrapt op 6 februari 1953.*

Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



De kast is opgebouwd uit metaal en hout. Het staat op twee draaistellen van het type "wagons-lits".

Het interieur, uitgevoerd in de stijl van Louis XVI, bestond oorspronkelijk uit een ceremoniële kamer, een slaapkamer voor de koning, een kamer voor prinses Clémentine (1), een toilet, een kleine keuken en twee compartimenten voor het gevolg. Er was ook een rookruimte voorzien aan een van de uiteinden van het rijtuig waarvan de toegangsdeuren tot de perrons,

voorzien waren van een schuin afgewerkte rand (figuur 1).

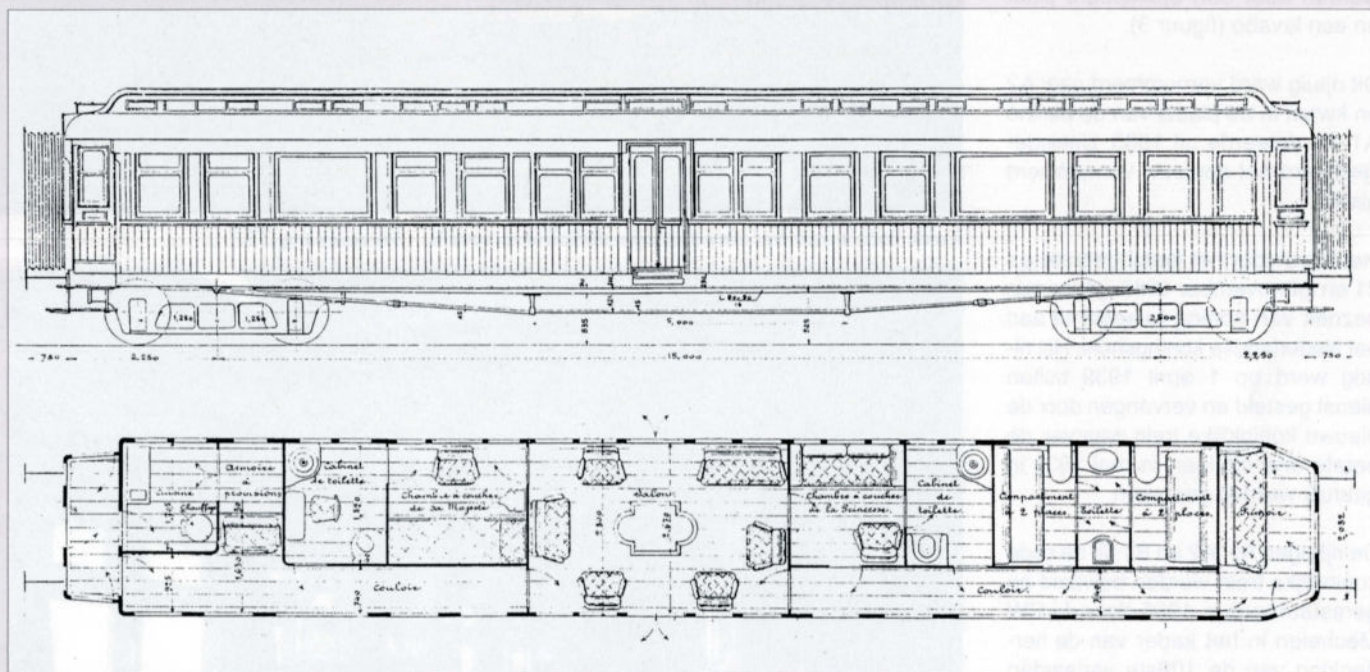
Na een ombouw bestond de inrichting uit een salon, een slaapkamer voor de koning, een keuken, een toilet en vier compartimenten voor het gevolg (figuur 2).

De wanden van het salon waren bedekt met gepolijste mahoniehouten panelen. De gordijnen waren lichtgroen, net zoals het met gestileerde bladmotieven gedecoreerde fluweel dat de zitbanken be-

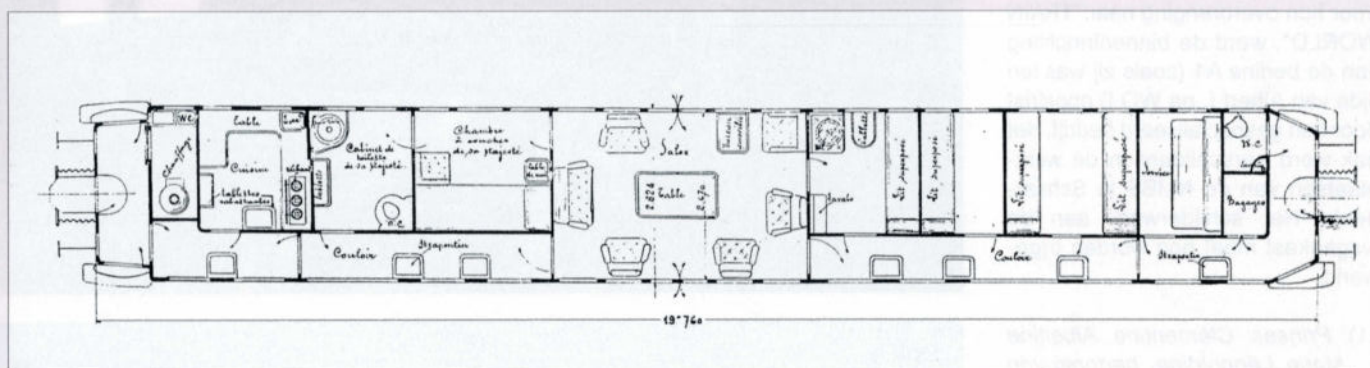
dekte.

Het centrale salon gaf onmiddellijk toegang tot het perron door middel van een dubbele deur met opklapbare treden.

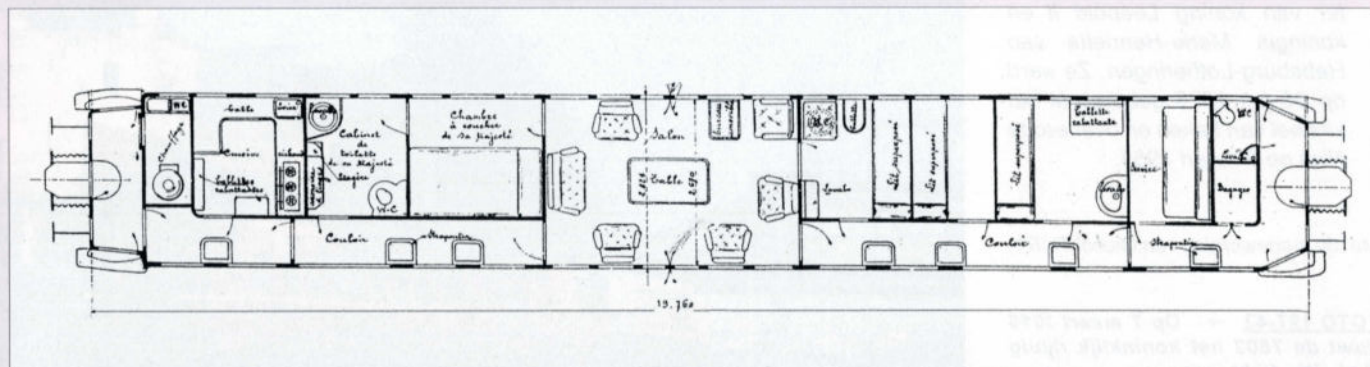
De elektrische verlichting werd gevoed door batterijen die opgeladen werden door middel van een dynamo die met een drijfriem verbonden was met één van de assen.



Figuur 1 - Oorspronkelijke inrichting, met rookruimte aan het rechtse platform. De tekening dateert van 14 juni 1902.



Figuur 2 - Het aangepaste interieur, net voor de Eerste Wereldoorlog.



Figuur 3 - De inrichting na de Eerste Wereldoorlog. Deze tekening dateert van 13 mei 1919.

De verwarming gebeurde door een ketel die naast de keuken was ondergebracht.

Na de Eerste Wereldoorlog werden nog enkele kleine aanpassingen uitgevoerd. Zo werd de kamer van de koning heringericht in het laatste compartiment, dat bestemd was voor het gevolg. Hier werden enkele stapelbedden verwijderd die vervangen werden door een opklapbare plaat en een lavabo (figuur 3).

Dit rijtuig werd vernummerd naar A2 en kwam in de plaats van de berline A1 die dateerde uit 1883. Uiteindelijk werd het opnieuw vernummerd als A1.

Het werd voor het laatst gebruikt op 21 en 24 november 1938 tijdens een bezoek van koning Leopold III aan het Nederlandse koningshuis. Het rijtuig werd op 1 april 1939 buiten dienst gesteld en vervangen door de nieuwe koninklijke trein waarvan de eerste drie rijtuigen in mei 1939 in gebruik werden genomen

De rijtuigen A1, A2 en B1 uit de oude koninklijke trein werden bewaard en gerestaureerd in 1965 door de CW Mechelen in het kader van de herdenking van de 100ste verjaardag van het overlijden van Leopold I.

Voor hun overbrenging naar "TRAIN WORLD", werd de binneninrichting van de berline A1 (zoals zij was ten tijde van Albert I, na WO I) opgefrist door een gespecialiseerd bedrijf. Het dak werd herschilderd in de werkplaatsen van de NMBS te Schaarbeek. Het schilderwerk aan de wagenkast moet nog worden bijgewerkt.

(1) *Prinses Clémentine Albertine Marie Léopoldine, hertogin van Sachsen en prinses van Sachsen-Coburg-Gotha, was de dochter van koning Leopold II en koningin Marie-Henriette van Habsburg-Lotharingen. Ze werd op 30 juli 1872 geboren in het kasteel van Laken en overleed te Nice op 8 maart 1955.*

Met de medewerking van Michel THIRY.

FOTO 127-43 → **Op 7 maart 2015 duwt de 7802 het koninklijk rijtuig Train World binnen.**
Foto Gwenaël PIERART.



Twee foto's van het salon in zijn definitieve versie. Verzameling TSP.



Postrijtuig 70.302

Dit rijtuig werd in 1930 gebouwd door de Wagenfabrik Credé te Niederrwehren, nabij Kassel, voor de Deutsche Reichspost. Het kreeg het nummer "Hannover 4364" (type Post4ü-b/20). Van 1928 tot 1935 werden 410 rijtuigen van dit type gebouwd voor de Deutsche Reichspost. Na de bevrijding in september 1944 werd het rijtuig als oorlogsbuit toegewezen aan de Belgische Posterijen en geïntegreerd in het park van de NMBS.

Na zijn buitendienststelling in 1981 werd het aanvankelijk voorzien voor het postmuseum te Brussel. Uiteindelijk zal het echter een plaats vinden in Train World. De Posterijen gaven de voorkeur aan dit voertuig boven een postrijtuig van Belgische makelij...

Toen het rijtuig aankwam in Train World was de restauratie nog niet klaar. Het personeel van de werkplaats van Monceau heeft in Schaarbeek nog vijf dagen aan de voltooiing van het rijtuig gewerkt. Merk op dat een rijtuig van hetzelfde type, de 4485, in Oostenrijk bewaard wordt door het Verband der Eisenbahnfreunde te Schwechat.

Met de medewerking van Michel THIRY.

FOTO 127-44 ZW ↗

Het postrijtuig 70.302 gefotografeerd te Vorst-Zuid op 28 augustus 1953.

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

FOTO 127-45 → 127-46 ↓

Het postrijtuig werd gerestaureerd in de wagenwerkplaats van Monceau. Het was de 6041 die in-stand voor de overbrenging naar Train World.

Aankomst te Schaarbeek, 7 maart 2015.

Foto's Gwenaël PIERART.



PAIRI DAIZA ONDER STOOM!



FOTO 127-47 Bij één van de eerste ritten rijdt op 17 april een trein, gesleept door de Ty 3297, door het toekomstige olifantenpark. Deze site is niet toegankelijk voor bezoekers. Gwenaël PIERART.

Onder een stralende zon gaat het seizoen 2015 van start in het beroemde dierenpark PAIRI DAIZA, met een nieuwe attractie, die ons, liefhebbers, zeker niet onberoerd zal laten.

Gelegen te Cambron, naast de lijn 90 Jurbise - Ath, nabij de halte Cambron-Casteau, ligt dit gigantische en prachtige park met attracties op 54 hectare. Het neusje van de zalm in het nieuws van 2014 was de komst van twee schattige panda's, geleend van China, onder impuls van de Chinese ambassadeur de heer Liqiang. In 2012 hadden wij de eer hem te begroeten in een trein van TSP tussen Brussel en Spontin.

De heer Domb, directeur en stichter van het in 1994 geopende park, heeft opnieuw blij gegeven van zijn creativiteit voor 2015. Bekend voor zijn affiniteit voor spoorwegen, heeft hij gedurende de voorbije winter een nieuw spoorwegnet ontworpen van 2.300 meter dat echt spectaculair kan genoemd worden. Het vervangt het oude net dat 15 jaar geleden werd aangelegd en waarvan de exploitatie meer dan twee jaar geleden werd stopgezet. Er reed een namaak stoomlocomotief, aangedreven door een dieselmotor.



FOTO 127-48 De arbeiders leggen de laatste hand aan het spoorwegnet op 1 april 2015. De opening van het park is voorzien op 11 april. We zien hier de eindafwerking van het station, waarbij de diesellocomotief Diewa wordt ingezet. Pierre HERBIET.

Het nieuwe net bestaat uit rails van 20 kg "Decauville" met een spoorbreedte van 600 mm. Men voorzien een uitbreiding van het net in de komende jaren.

Eén enkel station werd opgericht ten noorden van het meer aan de kant van de watermolen en van de cafeteria met dezelfde naam. Er werd ook een wijkspoor aangelegd.

De lijn telt elf overwegen en drie bruggen. Er werd een prachtige stelplaats gebouwd, volledig in hout opgetrokken. Ze bestaat uit drie sporen waar stammen van vier rijtuigen kunnen ondergebracht worden met hun locomotieven. Het net is vervolledigd met een goederstation met twee sporen en een keerdriehoek, om slechts de belangrijkste elementen van de infrastructuur aan te halen.

TSP heeft actief meegewerkt aan dit project met de bouw en de levering van de signalisatie en de ontwikkeling van de bouw van de elf overwegen die dit park telt.

Ongeveer de helft van de nieuwe lijn bevindt zich buiten het domein, naast lijn 90, in het toekomstige parkgedeelte, voorbehouden voor olifanten, waar bezoekers uitsluitend kunnen komen met

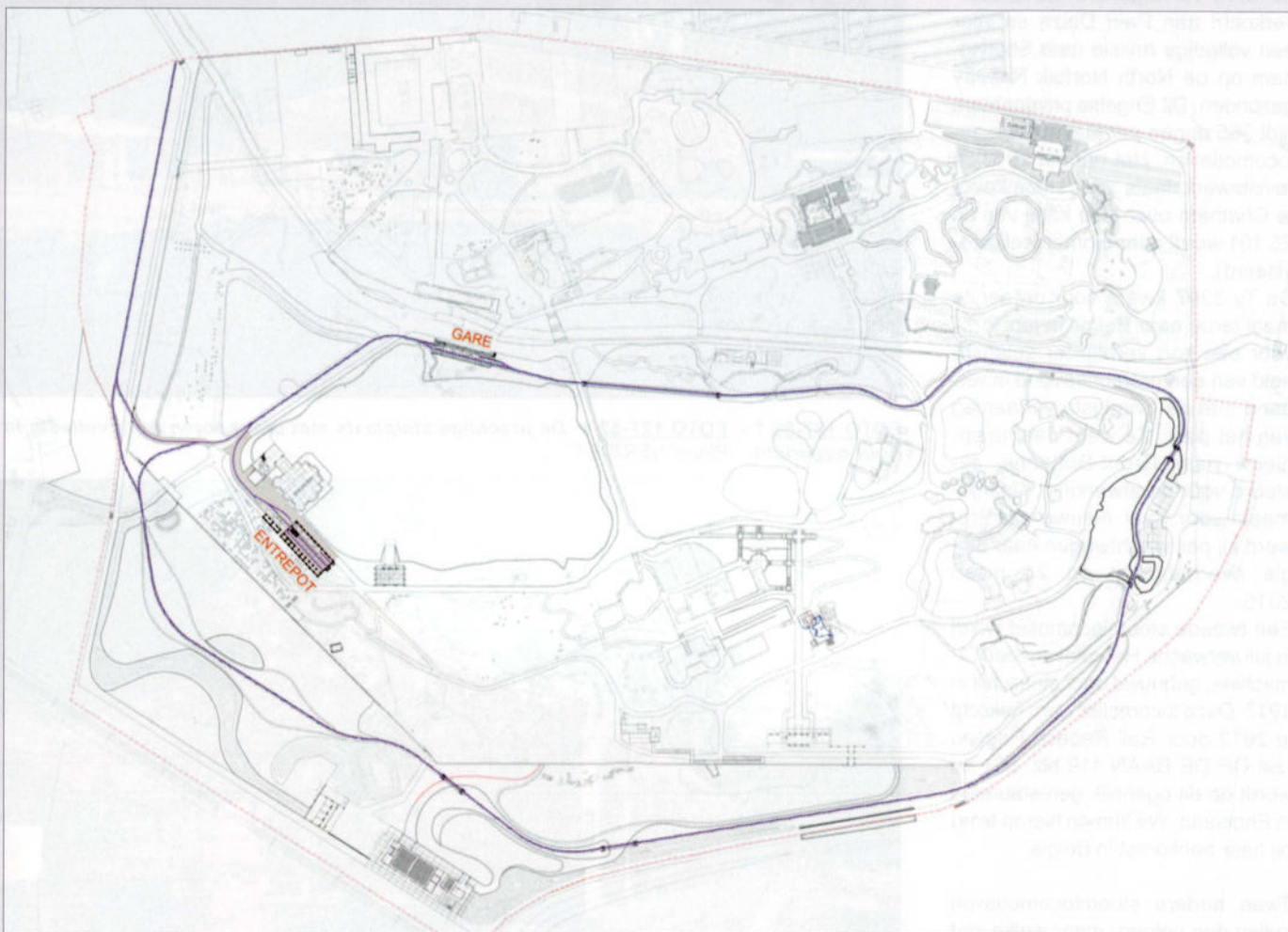


FOTO 127-49 Om het park te verlaten en door het olifantenverblijf te rijden, werden twee openingen aangebracht in de omheiningmuur. Gwenaël PIERART.

de trein. Het project eindigt daar niet, vermits, als alles goed gaat, in 2016 een uitwisselingsstation met de NMBS wordt opgericht. Reizigers die aankomen in de halte Cambron-Casteau, zullen kunnen overstappen in het treintje van Pairi-Daiza.

Op dit ogenblik beschikt het park over drie locomotieven:

- een kleine tweessassige diesellocomotief "DIEMA" type DS40 uit 1963. Ze werd ingezet bij de bouw van het spoorwegnet en dient als onderhoudstrein en voor het vervoer van werklieden die aan het spoor werken;
- een drieassige Roemeense diesellocomotief FAUR type LH18 uit 1984. Ze staat de DIEMA bij als werktrein;



Plan van het huidige spoorwegnet van Pairi Daiza. In de toekomst zal het worden aangesloten aan de stopplaats van de NMBS.

- de derde is de meest interessante: een Poolse drieassige stoomlocomotief (Ct). Deze werd gebouwd door Chrzanow met constructie-nummer 3297 / 1954.

Dit kleine locomotiefje dat geïnspireerd is op een Duitse machine, maakt deel uit van een reeks van ongeveer 700 stuks, gebouwd voor industriële lijnen, hoofdzakelijk in Oost-Europa. Dit type machines bestond zowel voor 600 als voor 750 mm-spoor. De Ty 3297 werd in 1982 aangekocht door Désiré Jans, samen met twee andere machines (Ty 3029 - Chrzanow 1953 en Ty 3444 - Chrzanow 1957) van hetzelfde type, die allen in gebruik waren bij de suikerraffinaderij van Dobrzecin waar zij de nummers 17, 21 en 24 droegen.

De drie locomotieven werden tentoongesteld bij "De Bakkersmolen" te Wildert (nabij Essen).

De Ty 3297 werd vervolgens aangeschaft door het StoomCentrum Maldegem dat ze echter nooit heeft gebruikt.

Ze werd vervolgens in 2013 doorverkocht aan Pairi Daiza en voor een volledige revisie naar Sheringham op de North Norfolk Railway gezonden. Dit Engelse privénetwerk rijdt 365 dagen per jaar met stoomlocomotieven. Het nam in 2013 de revisiewerkplaats voor stoomketels te Chatham over. (De ketel van de 26.101 wordt daar momenteel gereviseerd).

De Ty 3297 kwam voor de eerste maal terug naar België in juni 2014 voor een kort verblijf ter gelegenheid van een promotieavond in verband met de twintigste verjaardag van het park. Ze werd daarna opnieuw naar Groot-Brittannië gestuurd voor de afwerking. Klaargemaakt voor haar nieuwe carrière, werd zij per vrachtwagen naar België overgebracht op 21 maart 2015.

Een tweede stoomlocomotief wordt in juli verwacht. Het gaat om een Ct-machine, gebouwd door Henschel in 1917. Deze locomotief werd gekocht in 2012 door Rail Rebecq Rognon (zie OP DE BAAN 119 blz. 50), en wordt op dit ogenblik gerestaureerd in Engeland. We komen hierop terug bij haar aankomst in België.

Twee andere stoomlocomotieven zullen nog volgen, maar welke, dat blijft voorlopig een geheim!



FOTO 127-50 In 2016 zal een overstapmogelijkheid voorzien worden bij de halte Cambron-Casteau op de lijn 90 Ath - Jurbise. Op deze foto zien we lijn 90 links. De aftakking naar het station zal ter hoogte van de plaats waar de trein zich bevindt, worden aangelegd. Gwenaël PIERART.



FOTO 127-51 ↑ - **FOTO 127-52** ↓ De prachtige stelplaats met drie sporen werd volledig in hout opgericht. Pierre HERBIET.



FOTO 127-53

De kleine DIEMA-locomotief sleept een werktrein door het park, ter hoogte van de watermolen. Het station ligt links op deze foto. Van dit type, met een vermogen van 45 pk en een gewicht van 6,5 ton, werden ongeveer 150 exemplaren gebouwd.

Pierre HERBIET, 3 april 2015.



FOTO 127-54 →

De locomotief FAUR op 3 april 2015.

FOTO 127-55 ↘

Onderaan op 17 april 2015, ondertussen herschilderd in zwart en rood.

Gwenaël PIERART.

Deze locomotief is er één van een grote reeks, gebouwd door Faur in Bukarest, Roemenië. Ze werd nieuw geleverd in 1984 (FAUR nr. 24963) aan VEB Mansfeld Kombinat August Bebel Hütte te Helbra (toen DDR). Ingeschreven met nummer L18H-005, diende zij bij de kopermijnen tot bij de sluiting in 1990. Ze werd vervolgens overgenomen door IBS, en daarna door de BEG Brohltalbahn. Daar zij te licht was voor meterspoor, werd ze verkocht aan een Duitse firma die haar in 2006 verkocht aan de maatschappij "des Constructions Ferroviaires Giragr" (CFG), waarna ze werd verkocht aan "Sté du Tramway Touristique de St Trojan" (STTST) uitbater van 'le p'tit Train de Saint-Trojan' op het "île d'Oléron". Ze werd vervolgens naar Roemenië gestuurd om volledig te worden gemoderniseerd en aangepast aan een spoorbreedte van 600 mm. Ze kreeg er een nieuwe motor (Caterpillar type C7 van 180 pk), een nieuwe hydraulische transmissie Clark, een vernieuwde koelgroep en elektrisch circuit en een nieuwe stuurstand. Ze kwam op 9 juli 2008 aan te Oléron. Vanaf 2014 is zij actief in Pairi Daiza.



Wat betreft de rijtuigen melden we dat het park acht nieuwe rijtuigen met draaistellen bestelde bij Alan Keef Ltd in Engeland, waarvan er al vier geleverd zijn en in dienst werden genomen. Zij dragen een blauw/gele livrei type CIWL. De tweede stam zal het uitzicht krijgen van een TEE met bordeaux en beige. Alle rijtuigen worden bekleed met zeer fijn houtwerk. Een rijtuig met bagageafdeling wordt achteraan de trein gekoppeld, het is speciaal uitgerust voor VIP's en voor het vervoer van rolstoelgebruikers en hun begeleiders.

Op dit ogenblik is er slechts één trein in dienst. Vanaf de maand juli zullen twee treinen ingezet worden. Er wordt een vertrek verwacht om de dertig minuten, maar door het vullen van de watertanks en het laden van kolen, zou dit wel eens een probleem kunnen worden. De snelheid van de treinen zal variëren van 10 tot 15 km/h.

Het uitzicht voor het nemen van foto's zal enorm zijn. We kunnen het park aanbevelen voor een bezoek, maar vooral dan op een weekdag. Het aantal bezoekers zal tijdens het weekend massaal toenemen.

Meer info in onze volgende nummers.

→ *De bouw van de rijtuigen bij Alan Keef LTD in Engeland. 30 oktober 2014.*

FOTO 127-57 ↓ *De Ty 3297 rijdt door het in aanbouw zijnde olifantenpark. Pierre HERBIET.*



FOTO 127-56 ↑ *De Ty 3297 tijdens revisiewerkzaamheden in de werkplaats van de North Norfolk Railway te Sheringham. Gwenaël PIERART, 1 september 2014.*





FOTO 127-58 ↑ - FOTO 127-59 ↓ Twee zichten op het park op 17 april 2015. Ongetwijfeld zal de nieuwe attractie de bezoekers erg bevallen. Hierboven rijdt de trein rond de lagune. Hieronder zien we het station van het treintje, nabij de watermolen (rechts). Voor wie Pairi Daiza nog niet zou kennen, raden wij een bezoek ten stelligste aan. Het is beslist één van de mooiste dierenpark van Europa. Gwenaël PIERART.



NEWS

privéoperatoren

Rur**tal**bahn

FOTO 127-60 →

De G2000 nr. V206 reed op 2 maart 2015 haar laatste dienst voor rekening van de Rurtalbahnhof want het huurcontract werd niet verlengd. Zij sleepte een gastrein naar de Antwerpse haven. We zien haar hier te Schülen.
Johny BRAUNS.



FOTO 127-61 →

Opnieuw de V206 van de Rurtalbahnhof, ditmaal met de zinkertrein 48511 Antwerpen-Groenland - Stolberg. De Rurtalbahnhof stopt met de huur van alle V2000'en. 's Herenhelderen, 13 februari 2015.
Maarten SCHOUBBEN.



FOTO 127-63 ↓

Een trein met nieuwe ERMEWA-ketelwagens voor het vervoer van gas wordt gesleept door de V266 van de Rurtalbahnhof. Hij werd overgebracht van Aachen West naar Antwerpen-Waaslandhaven bundel Zuid.
Schülen, 23 maart 2015.
Johny BRAUNS.





FOTO 127-63 Op 5 maart 2015 sleepte een anonieme G2000 een trein met lege autotransporters voor Hyundai van Zeebrugge-Voorhaven naar Duisburg (Hafen) via Roosendaal. Het gaat om de G2000 met het nummer 92 88 2271 001-9 B - RRF van Alpha Trains die door Rail Feeding gehuurd wordt. In 2013 droeg deze machine het nummer RRF 1102. Nadat ze op 22 maart 2013 tussen Wondelgem en Zelzate in botsing was gekomen met een vrachtwagen, werd ze in september 2014 weer in gebruik genomen door Rail Feeding. In oktober 2014 keerde ze voor een korte periode terug naar Alpha Trains, maar sinds eind november rijdt ze weer voor RRF. De trein werd gefotografeerd in de voormalige stopplaats Zwankendamme, net na het vertrek uit Zeebrugge. Daniel MOENS.

FOTO 127-64 ↓ Een andere anonieme G2000 reed op 18 maart 2015 door Engis. Het gaat om een machine van Alpha Trains die in 2008 werd gebouwd door Vossloh (nr. 5001579) en die sinds 24 mei 2013 door Railtraxx wordt gebruikt. Ze werd gefotografeerd met een trein die voor rekening van DB Schenker rijdt. Enkele kalkwagens worden overgebracht van Hermalle-sous-Huy naar Kin Kempois waar ze opgenomen zullen worden in een trein naar Beverwijk. Guy SMETZ.





FOTO 127-65 Wegens grote infrastructuurwerken op de lijn naar Venlo reden de treinen van DB Schenker Nederland (DBSNL) van 28 februari t/m 22 maart via Montzen en Aachen West. Aangezien de locomotieven van de reeks 6500 van DBSNL niet in Duitsland mogen rijden, werden ze gesleept door Class 77'en van ECR. Op 6 maart 2015 sleept de 77025 schroottrein 48552 naar Duitsland. De foto werd genomen in Winterslag op de lijn 21C Genk-Goederen - Bilzen. Deze trein werd vroeger door NMBS Logistics gesleept (zie ODB 126, blz. 30-31). Maarten SCHOUBBEN.



FOTO 127-66 Het lijngedeelte Bomal - Marloie (lijn 43) was totaal onderbroken wegens het vernieuwen van de dwarsliggers door middel van trein P811. Eén van de gevolgen was dat de kalktreinen Jemelle ↔ Beverwijk (NL) werden omgeleid tussen Marloie en Kinkempois via Namur en lijn 125. Op 24 april heeft de 47612 Jemelle - Beverwijk net de Maas overgestoken nabij de inrit van Namur. Rechts lijn 154 richting Dinant. Simon DE RIDDER.

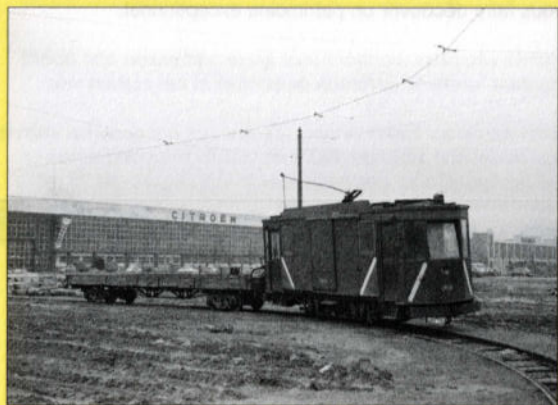


FOTOSERVICE

Ter herinnering: de genummerde foto's die zijn gepubliceerd in *OP DE BAAN* (FOTO 127-03) kunnen besteld worden in formaat 10 x 15 cm of 13 x 18 cm in kleur, behalve als het nummer is gevolgd door ZW (FOTO 127-29 ZW). Dit zijn zwart/wit foto's.

OPGELET: nummers van de gewenste foto's vermelden en het gewenste formaat. Doe dit bij voorkeur door middel van een brief, e-mail of fax. De geleverde foto's kunnen afwijken van deze die werden gepubliceerd. Foto's uit oudere nummers van ODB kunnen niet meer worden besteld.

Meer info over prijs, limietdatum van bestelling en levering en betaalwijze: zie pagina 9 van deze bijlage.



NAMUR

Dimanche 7 juin 2015

de 9h à 13h

12^{ème} Bourse Ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

association sans but lucratif

à l'Institut Technique Henri Maus

Rue Courtenay (face au n°16)

En collaboration avec l'Association des Professeurs de l'Institut Technique Henri Maus

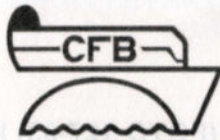
Position GPS de l'entrée : [N 50° 27' 55,4" - E 4° 52' 29,4"]

ou en décimales [N 50° 27,921' E 4° 52,484'] ou en degrés décimaux : [N 50,46531° E 4,87488°]

<http://www.club-rmm.be>

Renseignements : secretaire@club-rmm.be ou ffn-rmm@skynet.be





Train touristique / Toeristische trein: Spontin - Ciney - Purnode (Yvoir).

Venez découvrir la ligne de chemin de fer la plus spectaculaire de Belgique et les multiples charmes de la vallée du Bocq, tout en voyageant à bord d'un omnibus des années '50. (Promenade ferroviaire commentée – accueil, cafétéria et boutique à la gare de Spontin les jours d'ouverture et durant les heures de circulation du train).

Le Chemin de Fer du Bocq est exploité par l'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme depuis 1992 et permet de découvrir la vallée du Bocq sous un angle insolite. Construite de 1890 à 1907, fermée au trafic voyageurs en 1960 et au trafic marchandises en 1983, la ligne fut remise en service par des bénévoles passionnés qui souhaitent vous faire découvrir un patrimoine exceptionnel.

"Le Chemin de Fer du Bocq" maakt het U mogelijk om de verbazende charmes van deze wondermooie lijn te ontdekken aan boord van een typische stoptrein uit de jaren '50 (spoorwegwandeling met commentaar, onthaal, cafetaria en boetiek in het station van Spontin).

Le Chemin de Fer du Bocq wordt sinds 1992 uitgebaat door de vzw Toerisme en Spoor Patrimonium. Ze laat toe om de vallei van de Bocq vanuit een uitzonderlijk perspectief te ontdekken. Deze lijn werd gebouwd tussen 1890 en 1907; de laatste reizigerstreinen reden in 1960 en het goederenvervoer werd in 1983 beëindigd. De lijn werd heropend door gepassioneerde vrijwilligers die U dit uitzonderlijke erfgoed wilden laten ontdekken

Nouveau: Ligne prolongée: terminus à BAUCHE !

Jours de circulation (voir couleurs) / Rijdagen (zie kleuren):

2015	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Avril	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	
Mai	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
Juin	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	
Juillet	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V
Août	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L
Septembre	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	
Octobre	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
Novembre	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	
Décembre	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V

L: lundi/maandag – M: mardi/dinsdag – M: mercredi/woensdag – J: jeudi/donderdag – V: vendredi/vrijdag – S: samedi/zaterdag – D: dimanche/zondag

Horaires / Dienstregeling: pour effectuer un aller-retour complet sur la ligne:

(Horaires complets sur www.cfbocq.be)

départs de / vertrek uit Spontin:				
Di-Zo: 5+12+19/04 Di-Zo: 17/05, 21+28/06 Sa-Za: 4+11+18+25/07 Sa-Za: 1+8+22+29/08	Di-Zo: 6+13+20+27/09 Di-Zo: 4+11+18+25/10 Di-Zo: 1+8/11	Di-Zo: 5+12+19+26/07 Di-Zo: 9+23+30/08	Di-Zo: 2/08 Brocante de Spontin Rommelmarkt te Spontin	Sa-Za: 15/08 Di-Zo: 16/08
Autorail / Motorwagen	Autorail / Motorwagen	Vapeur+Autorail Stoomtrein+motorwagen	2 Autorails	Multiples Vapeur Stoomtreinen
- 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	toutes les heures de om het uur van 8h05 à / tot 19h05	9h45 à / tot 17h00

départs de / vertrek uit Ciney (gare SNCB voie 4 / station Ciney spoor 4):		
Di-Zo: 5+12+19+26/07 Di-Zo: 9+23+30/08	Di-Zo: 2/08 Brocante de Spontin Rommelmarkt te Spontin	Sa-Za: 15/08 Di-Zo: 16/08
Vapeur+Autorail Stoomtrein+motorwagen	2 Autorails	Multiples Vapeur Stoomtreinen
10h30 12h30 14h30	toutes les heures de om het uur van 8h30 à / tot 18h30	10h00 à / tot 17h30

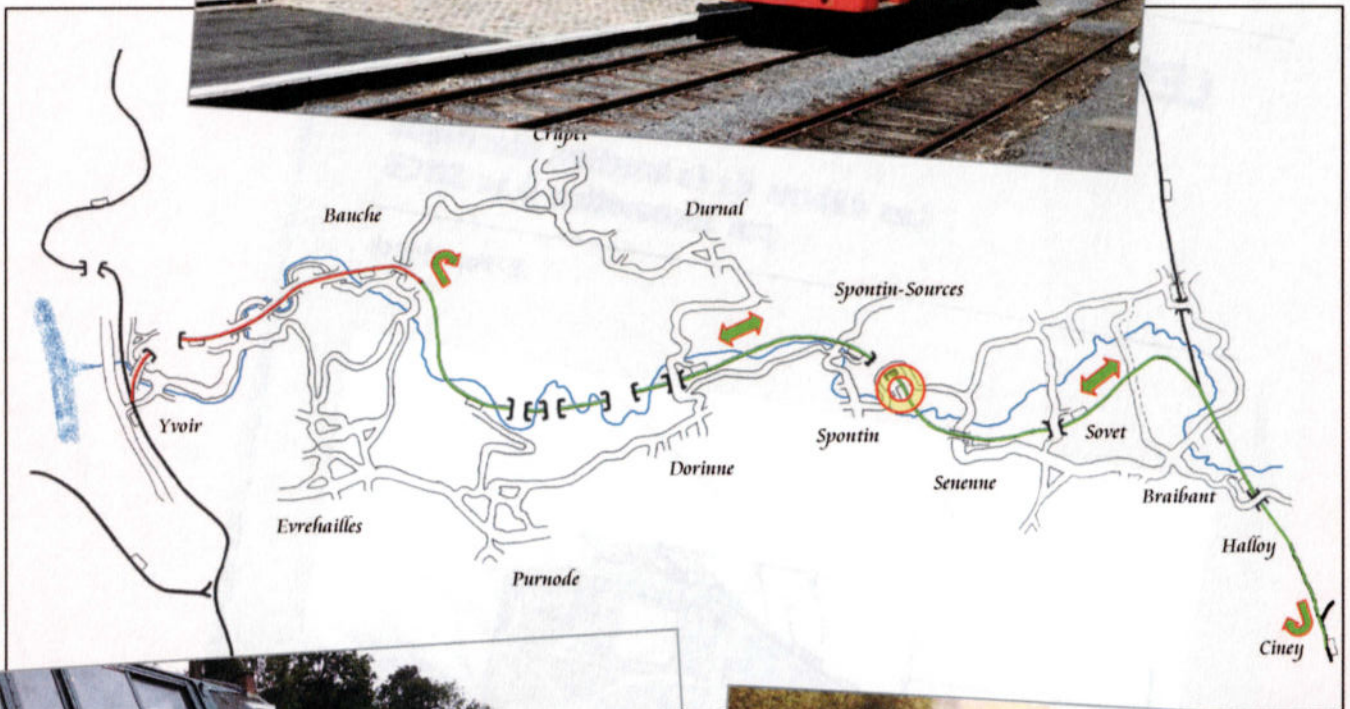
Tarifs / Tarieven:

Prix / Prijzen 2015	Aller-retour/ Heen-Terug		Aller simple/ Enkele rit		Forfait 1 jour/ Dagpas	
	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom
Adultes / Volwassenen	12 €	15 €	10 €	12 €	15 €	17 €
Enfants / Kinderen (-12a.Jj.)	6 €	7,50 €	5 €	6 €	7,50 €	8,50 €

Groupes / Groepen:

Location de trains pour groupes: sur demande toute l'année / *Treinverhuur voor groepen: op verzoek.*

→ mail: groupes@cfbocq.be



N i e u w !

LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

Dit boek, geschreven door Eric Van Hoeck, bespreekt de eerste elektrische locomotieven van de NMBS.

De locomotieven van de types 101, 120 (latere reeksen 29 en 28) en 121, de pioniers van de elektrische tractie, worden in detail besproken.

Men ontdekt de oorsprong van hun concept, de verschillende bouwfases, de reden van de uiteindelijke keuze, hun gebruik en inzet, hun beurtrol in de verschillende stelplaatsen, de diensten die werden uitgevoerd, de heropstanding en het einde van hun loopbaan.

Dit is zonder twijfel een naslagwerk dat niet mag ontbreken in uw bibliotheek!

Het is enkel beschikbaar in het Frans.

LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121

Les débuts de la traction électrique
par locomotive à la SNCB

E. Van Hoeck



€45

Formaat A4 - 250 pagina's - talrijke plannen en foto's - harde, gekartonnerde kaft - ingebonden met linnendraad - ééntalig Frans.

Prijs: € 45 + portkosten 1550 gram. Mededeling: "loco 120"

N i e u w !

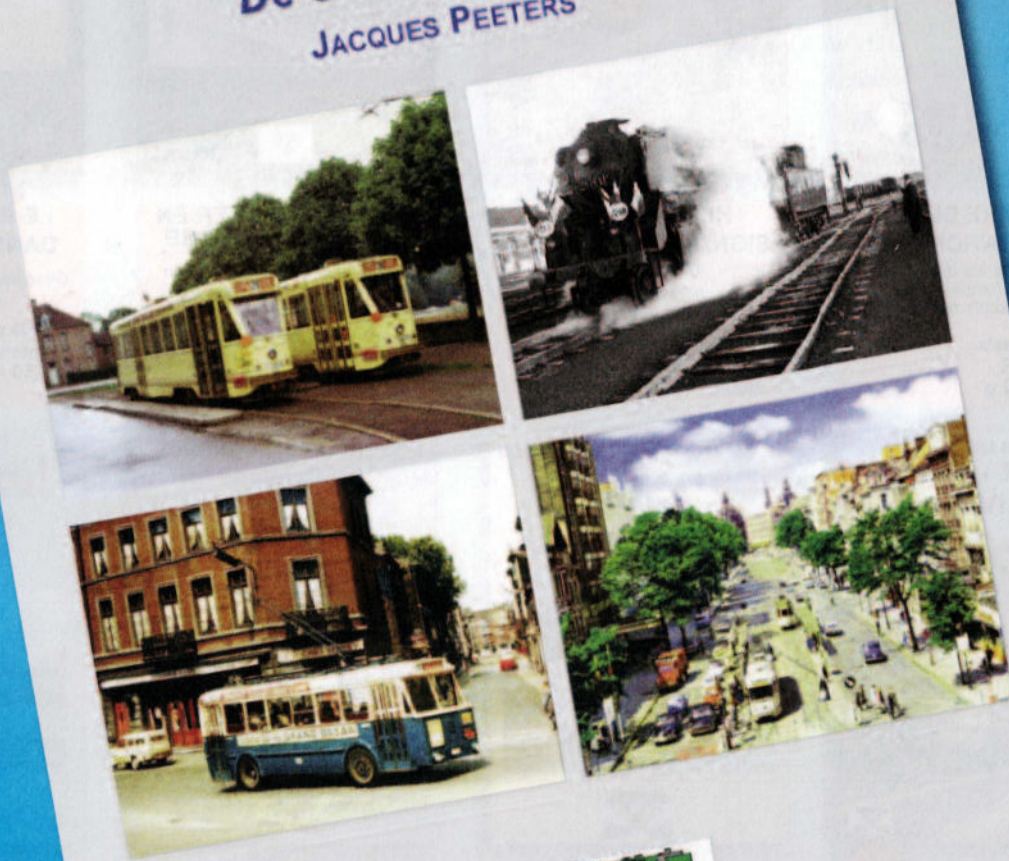
Het openbaar vervoer in België 1960-1970

Deel 2 van de geschiedenis van ons openbaar vervoer is beschikbaar. Na een bespreking van de algemene situatie van het openbaar vervoer, wordt elke maatschappij diepgaand geanalyseerd, in verband met de middelen die ze hadden, het effect van de concurrentie van de auto en de maatregelen om hun ondergang tegen te gaan, enz...

Het geheel met 336 pagina's tekst wordt geïllustreerd met meer dan 500 foto's in zwart/wit en in kleur. Dit boek is verschenen, net zoals het eerste deel, in een Nederlandse- en Franstalige versie.

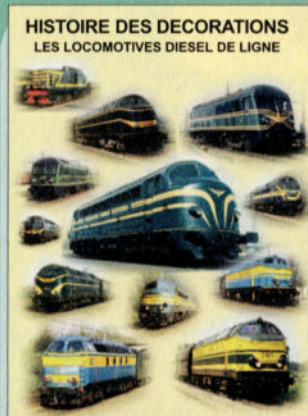
Openbaar vervoer in België 1960 - 1970 De sombere jaren JACQUES PEETERS

€45



Formaat A4 - 336 pagina's - Stevige kartonnen koft - Meer dan 500 foto's in zwart/wit en kleur - ingebonden met linnendraad - eveneens verkrijgbaar in Franstalige versie.

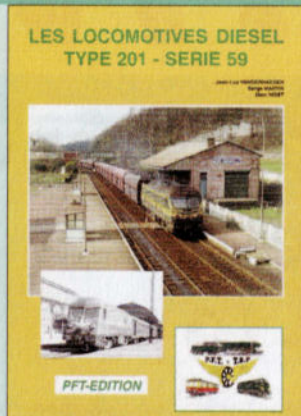
Verkoopprijs: € 45 + verzendkosten (1800 gram). Mededeling: Vervoer II



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.
Gekartonnerde kaft - € 59,00 - 1600 g



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.

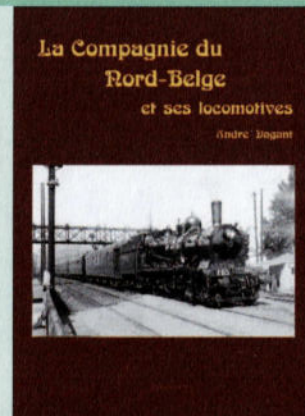
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.
€ 49 - 1600 g



LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

Geschiedenis van de eerste elektrische locomotieven bij de NMBS: type 101 (later 29), 120 (later 20 en 28) en 121. Een naslagwerk dat nergens mag ontbreken.

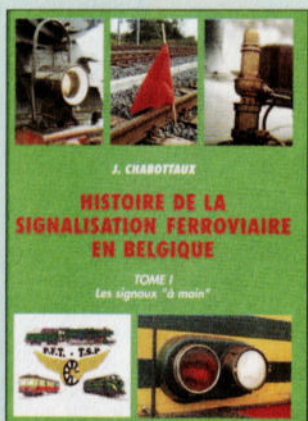
Formaat A4 - 280 pagina's - harde gekartonnerde kaft - 425 foto's - 75 plans - FR
€ 45,00 - 1600 g



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 gekartonnerde kaft - FR
€ 59 - 1800 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

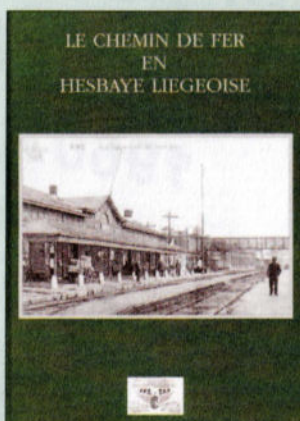
A4 - 191 pagina's 278 foto's - FR
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

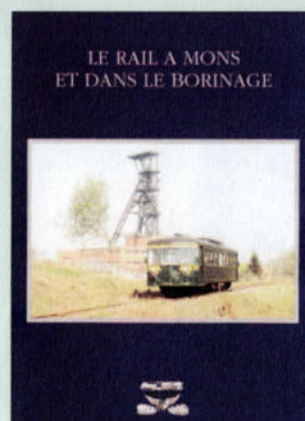
A4 - 256 pagina's 220 foto's - FR
€ 35,00 - 1500 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

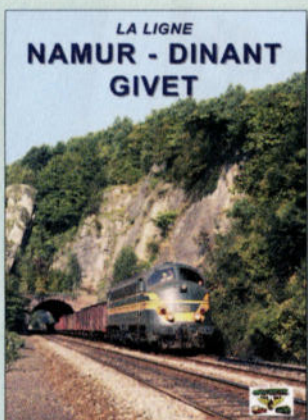
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

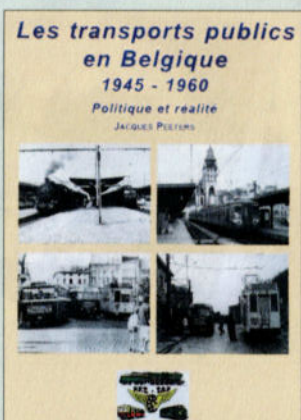
Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



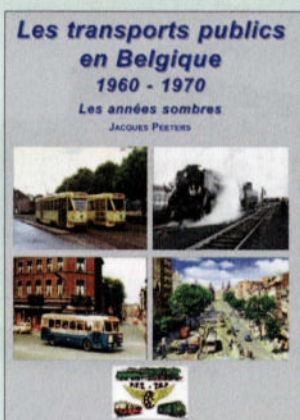
LIJN 154

Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet. A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL" € 39,00 - 1500 g



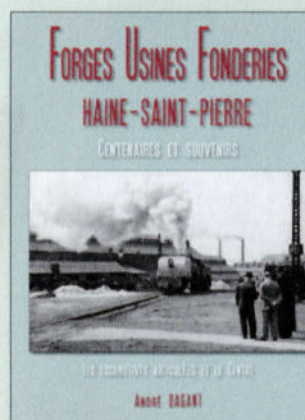
HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960. A4 - 287 pagina's - gekartonnerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig € 45 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 2

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970. A4 - 369 pagina's - gekartonnerde kaft - ± 500 Z/W-foto's - NL- of FR-talig € 45 - 1800 g



F.U.F.

Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre". A4 - 255 pagina's - Franstalig € 38,00 - kp5

Boeken - TSP-edities



EEN EEUW STOOM II

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



UN SIECLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

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



UN SIECLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

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



UN SIECLE DE VAPEUR 5

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



UN SIECLE DE VAPEUR 6

EEN EEUW STOOM 6

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



De meerspanningen - Les polycourants

UITGEPUT

NOS CHEMINS DE FER 1 - ONZE SPOORWEGEN 1

ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspanningen

Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.

A5 - 132 pagina's - harde gekartonnerde kaft 126 kleurenfoto's - FR/NL - € 27,00 - 750 g



Autorails - motorwagens 1980-2005 - I

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 gekartonnerde kaft - 106 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



Autorails - motorwagens 1980-2005 - II

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 gekartonnerde kaft 110 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



L'Europe des Gros-Nez Door Europa met de Bolle-Neuzen

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 gekartonnerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



DE REEKS 51 LA SERIE 51

ONZE SPOORWEGEN 5 De reeks 51

Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeks 51. Elke locomotief is afgebeeld net zoals de nog actieve machines bij privéoperatoren.

A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



NOS TRAMWAYS 1 ONZE TRAMS 1

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 - gekartonnerde kaft - € 28,00 - 750 g



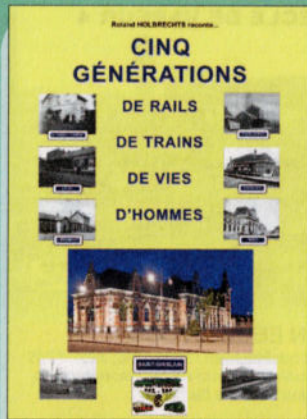
LA SERIE 22 - DE REEKS 22

ONZE SPOORWEGEN 7 De reeks 22

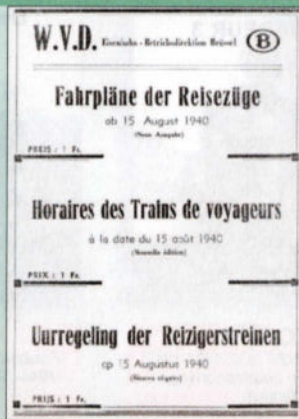
Fotoboek over de NMBS-reeks 22. Elke locomotief is afgebeeld in twee verschillende livreeën.

A5 - 112 pagina's - 109 kleurenfoto's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g

BOEK BIJNA UITVERKOCHT



CINQ GENERATIONS
 De familie Holbrechts telt vijf generaties spoomannen. Dit boek vertelt hun geschiedenis. Alle stations waarin zij werkten worden besproken: Chimay, Libramont, Leval en de lijnen 109 en 156. Het belangrijkste hoofdstuk bespreekt Saint-Ghislain
 A4 - 368 pagina's - 867 foto's - Franstalig
 € 40,00 - kp2



SPOORWEGBOEKJE 1940
 Heruitgave van de reisgids van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - 48 pagina's -
 € 6,50 - 250 g



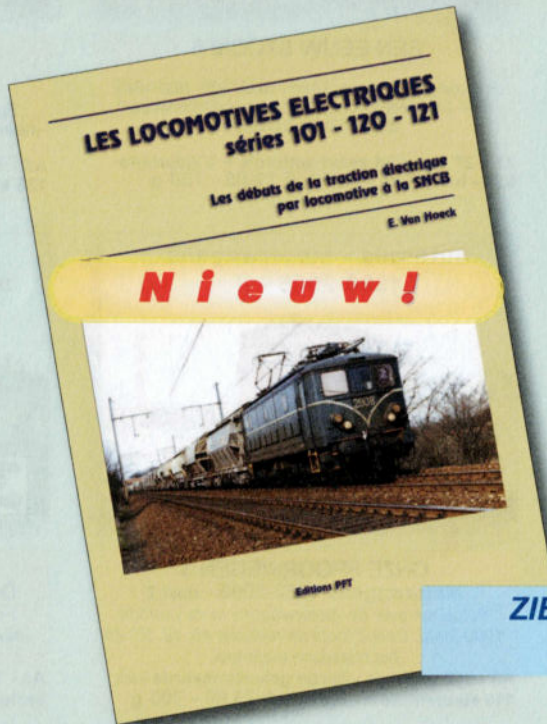
LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98
 Geschiedenis van de belangrijkste lijn van de Borinage en haar zijlijnen. Men ontdekt eveneens de lijn 98 Mons - Warquignies, de oude lijn 96, de stations van Mons.
 A4 - 174 pagina's - talrijke foto's en kaarten - Harde gekartonneerde kaft - Franstalig
 € 30,00 - 1100 g



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 - gekartonneerde kaft - NL/FR
 € 35,00 - 1500 g



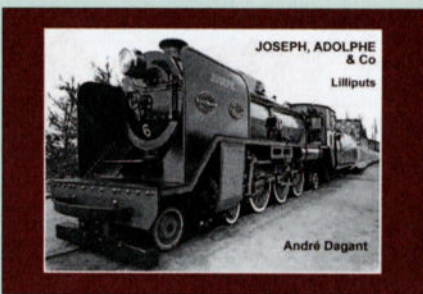
RAILEXPO 2010
 Beschrijving van het NMBS-materiaal in de periode 1950 - 2010.
 A4 - 52 pagina's - kleurenfoto's - NL-FR €10,00 - 250 g



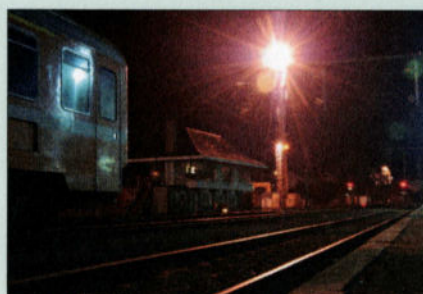
ZIE Blz. 4



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 gekartonneerde kaft - NL/FR - € 38,00 - 1100 g



LILLIPUTS
 Geschiedenis van zes Pacific "Lilliput"-locomotieven gebouwd door Tubize voor tentoonstellingen te Brussel (1935) en Liège (1939).
 A4 - 143 pagina's - harde gekartonneerde 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

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 127-24) 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 126-29 ZW): dit zijn zwart-witfoto'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: 30-07-2015

Leveringsdatum: ± 25-08-2015

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. 66 :	De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 69 :	Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 70 :	De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g

Fotothema's (vervolg)

☐ 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 TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 81 :	De Benelux-motorstellen (Hondeloppen)	€ 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. 86 :	Reeks 22 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 90 :	De groene motorstellen reeks 700	€ 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. 97 :	Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-le-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. 109 :	De reeks 26 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 110 :	De reeks 26 drie verschillende schilderingen	€ 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 TRAXX'en reeks 28	€ 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
☐ Nr. 120 :	Omgeving Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 122 :	Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 123 :	Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 124 :	BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 125 :	Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 126 :	Overbrenging van een ICE-stel van de DB	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 127



10 foto's van de motorstellen reeks 800 in oorspronkelijke oranje/grijze livrei.

Mededeling: Fotothema 127.

Bestellen - Verzendkosten

HOE BESTELLEN?

- Ongeacht uw woonplaats: stort de totale som (gewenste artikelen + verzendkosten) op rekening IBAN-code BE57 0011 2017 8935; BIC-code: GEBABEBB van PFT-TSP, BP 4 0 BE - 7000 Mons (België). De verzendkosten van uw bestelling 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:

- "Rétrotrain" 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	4,00
tot 350 g	2,20	2,20	8,00
tot 1000 g	3,70	3,70	18,50
tot 2000 g	5,20	5,20	37,00
kilopost 2 kg (kp 2)	6,50	6,50	67,00
kilopost 5 kg (kp 5)	9,10	9,10	67,00
kilopost 10 kg (kp 10)	9,10	17,00	135,00
Tarieven in euro	(kp = kilopost).		

Belangrijke opmerking:

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

Op de Baan

OP DE BAAN

abonnement 2015
(met ingang op 01-01-2015)

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): € 7,50 210 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: € 9,00 350 g
- nummers 66, 80 en 85 uitgeput !



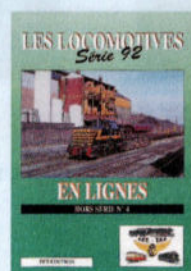
EN LIGNES - hors série



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

LOCO-kalenders

Beschikbare jaren: 2005, 2011, 2013, 2014
per kalender: € 5,00 kp2

LOCO 2015 € 11,00 kp2



DVD

A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g

A toute vapeur sur le Bocq



Pin's

- Pin's stoomlocomotief type 81 € 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 diesellocomotief type 201 € 2,50 16 g

Nieuw!

DE BROSSSEL-MOTORWAGENS deel 1:

de types 551 - 552 - 553

Julien Casier heeft een ware encyclopedie geschreven over de BROSSSEL-motorwagens types 551, 552 en 553 (reeks 49 vanaf 1971) en de ES-motorwagens ES 100 en ES 300. Zij waren voordelig in gebruik en zij verlengden het leven van talrijke kleine secundaire lijnen.

De motorwagens worden beschreven vanaf hun ontwerp, de verschillende stadia van hun constructie, de verantwoording van de uiteindelijke keuze, hun diensten en hun inzet vanuit de verschillende stelplaatsen, de bewaarde exemplaren en volledige loopbaanfiches. Dit naslagwerk mag niet ontbreken in de bibliotheek van een spoorwegliefhebber.

€49

BROSSEL-MOTORWAGENS
deel 1
types 551 - 552 - 553
ES 100 en ES 300

De redders van talrijke kleine lijnen
Julien CASIER

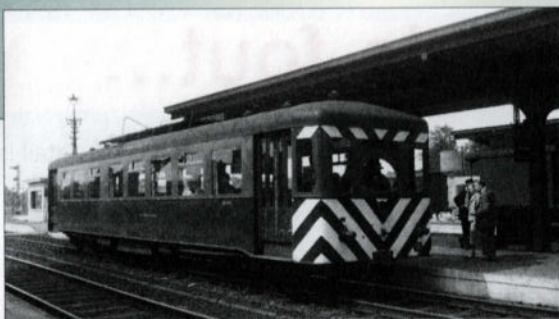
**BESCHIKBAAR VANAF
JULI 2015**



TSP Uitgave

Formaat A4 - 352 pagina's - meer dan 700 foto's (zwart-wit en kleur), tekeningen en plannen - Harde gekantonneerde kaft - Gebonden met linnen draad - NL- en FR-versie.

Prijs: € 49 + verzendkosten 1550 gr
mededeling: "Brossel 1"



Voor speurneuzen

Wij kregen talrijke antwoorden binnen betreffende onze wedstrijd van februari. Het enige correcte antwoord is: de 1505 heeft nooit de getoonde gele livrei gedragen maar verscheen onmiddellijk in de nieuwe blauwe schildering. Op de foto stond in feite de 1504. De winnaar, door het lot aangewezen is: Goovaerts Freddy.



Zoek de fout...

Deze foto toont de 126.002 te Jemelle tijdens één van haar eerste proefritten. Eén detail is echter fout! Zeg ons welk en hoeveel juiste antwoorden wij zullen ontvangen. De winnaar krijgt de foto op formaat 13 x 19 cm. Antwoord via e-mail op: pfttsp@gmail.com. Veel geluk!

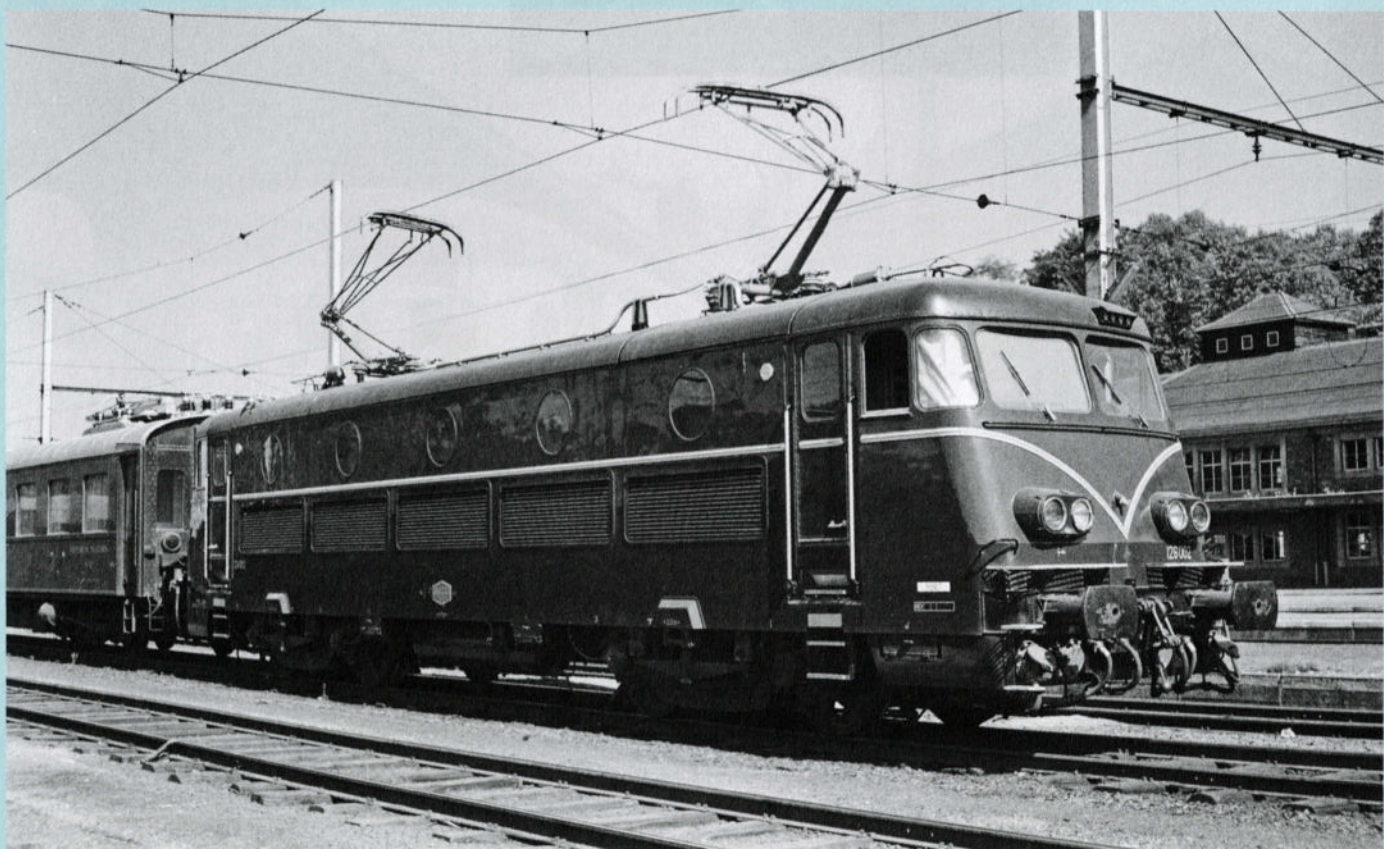




FOTO 127-67 Op 5 maart 2015 reed DB Schenker Nederland in elektrische tractie met de TRAXX 186 342 van Euro Cargo Rail (ECR). Doortocht te Testelt met een schroottrein vanuit Köln naar Genk-Goederen. De gevolgde reisweg is verrassend omdat er werd gereden langs Emmerich - Kijfhoek en Antwerpen. Dit ten gevolge van een ontsporing te Montzen en de door werken gesloten lijn langs Venlo. De TRAXX van ECR is niet toegelaten in Nederland, de locomotief nam de trein over in Antwerpen of in het grensstation van Essen. Nadien reed de locomotief los naar Kinkempois, om de kalktrein 48567 tussen Kinkempois en Aachen West over te nemen. Andy ENGELEN.

FOTO 127-68 Twee elektrische locomotieven van de Class 92, de 92002 en 92024 van DB Schenker (ex-EWS) doorkruisten België met bestemming Bulgarije voor het Bulgaarse filiaal van DB Schenker. Op 19 april 2015, tijdens een tussenstop in Muizen, op kop van trein 46455 Dollands Moor (UK) - Neuss (D). Deze 46 locomotieven werden gebouwd tussen 1993 en 1996 door Brush. Zij kunnen zowel op 25 kV als op 750 V derde rail rijden. Hun vermogen bereikt 5041 kW onder 25 kV en 4000 kW onder 750 V. Met een massa van 126 t, bereiken ze een snelheid van 140 km/h en ze zijn toegelaten om door de kanaaltunnel te rijden. Zeven machines behoorden tot de SNCF, maar werden verkocht aan Engeland op 16 juni 2011. Simon DE RIDDER.





FOTO 127-69

Een anonieme Class 66, op kop van een Hyundai-autotrein uit Duisburg, gefotografeerd bij aankomst te Zeebrugge Voorhaven op 14 februari 2015. Deze Class 66 met EVN 92 80 1266 035-5 D DISPO wordt gehuurd door Railtraxx, voorheen gebruikt door ERS.
Daniel MOENS.



← **FOTO 127-70** De TRAXX 186 150 gehuurd door Crossrail sinds 11 december 2014, kreeg de logo's van de maatschappij. Ze is moeilijk te fotograferen op kop van treinen, omdat deze locomotief meestal 's nachts rijdt. Op 23 april was zij bij dag te zien te Lochristi tijdens een losse rit naar Gent en Zeebrugge, als gevolg van de staking van 22 april die het ganse net plat legde.
Philippe GOUSSET.

↓ **FOTO 127-71** Op 7 april 2015, werd een nieuwe tram, bestemd voor het net van de Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG), overgebracht vanuit de Waaslandhaven in Antwerpen naar Karlsruhe (zie ODB 124 blz. 38), ditmaal gesleept door de DE 6309 van Crossrail.
Doortocht te Begijnendijk op lijn 16 Lier - Aarschot. Simon DE RIDDER.



Zwitserland

TRAXX AC3 voor Swiss Rail Traffic AG

Bij Swiss Rail Traffic AG is op 29 januari 2015 een locomotief TRAXX AC3 van Bombardier geleverd. Zij kreeg het nummer 487 001. De locomotief ontwikkelt een vermogen van 5.600 kW onder 25 kV en 15 kV en is tevens uitgerust met een 240 kW sterke hulpdieselmotor zodat zij ook toegang heeft tot niet-geëlektrificeerde zijlijnen. Ze kan rijden aan 140 km/h (60 km/h met dieseltractie).

Swiss Rail Traffic AG is een Zwitserse firma die actief is in meetreinen, overbrengingsritten van materieel en andere sporadische transporten. Het bedrijf gebruikt ook de Re 456 142 en 143 van de BLS.

Dergelijke machines werden ook besteld door de leasingmaatschappijen Railpool (acht exemplaren, 187 001 t/m 008 waarvan drie voor de BLS) en Akiem (vier eenheden).

BLS Cargo bestelt Vectron-locs

Op 2 april 2015 bestelde BLS Cargo bij Siemens 15 locomotieven type Vectron MS.

Deze machines zullen worden ingezet in het grensoverschrijdende verkeer naar



Op 2 februari 2015 sleept de 487 001 twee TRAXX'en bestemd voor de NS.
Theo STOLZ.

Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië en Nederland.

Alle besturings- en tractiesystemen nodig voor het treinverkeer op de noord-zuid-as zijn geïntegreerd. De locomotief heeft een maximumsnelheid van 200 km/h en ontwikkelt een vermogen van 6.400 kW. De levering zal in drie fasen gebeuren. Verwacht wordt dat de eerste locomotie-

ven in dienst zullen komen in de tweede helft van 2016.

Eind 2014 voerde BLS Cargo een hele reeks testen uit met een Vectron-locomotief op gebied van het energieverbruik, de trekkracht, meerspanning, gebruik en onderhoud. Deze proeven en het algemene concept van de Vectron overtuigden de BLS.

FOTO 127-72 Op 15 januari 2015 slepen de 187 007 van Railpool en de 486 506 van de BLS een containertrein ter hoogte van Kiesen, op de lijn Bern - Thun. Michel HANSSENS.



Duitsland

Desiro's gedeeltelijk dubbeldeks

In het kader van de oprichting van het RRR (Rhein-Ruhr-Express), werden bij Siemens 82 Desiro HC (High Capacity), besteld. Aan dit order, aangekondigd op 26 maart, hangt een prijskaartje van 1,7 miljard euro. In dit contract is ook het on-

derhoud, gedurende 32 jaar, voorzien. Het zijn de eerste Desiro's van dit type die werden besteld. Elk stel bestaat uit vier rijtuigen, is 105 meter lang en biedt 400 zitplaatsen aan. De twee middelste rijtuigen zijn dubbeldeks, de koprijtuigen hebben slechts één niveau.

Het RRR-net heeft Düsseldorf als centrum en zal vanaf 2018 actief zijn in de Rhur-regio en langs de Rijn, met Koblenz als meest zuidelijke bestemming. Zij zullen ook worden ingezet naar Emmerich, Gelsenkirchen, Münster, Minden, de luchthaven Köln/Bonn en Aachen.



Virtuele voorstelling van de toekomstige Desiro HC, besteld door Rhein-Ruhr-Express. Siemens.

Nederland

Twee 6400 voor LTE

Het Nederlandse LTE-Netherlands B.V. (Nederlands filiaal van het Oostenrijkse LTE Logistik- und Transport-GmbH) heeft in 2014 twee diesellocomotieven, ex-reeks 6400 van de NS aangekocht: de 6406 (27-07-2014) en 6409 (29-08-2014). Zij zullen onder andere worden ingezet voor het slepen van gastreinen tussen Sittard en Geleen Lutterade. Deze zijn afkomstig uit Kralupy nad Vltavou in Tsjechië en rijden voor rekening van het bedrijf Sabic.

FOTO 127-73 → Op 10 april 2015 passeert ten zuiden van Sittard de 6409 van LTE met een gastrein naar Geleen. Michel DE ESCH.



FOTO 127-74 Het grenspunt van Emmerich mag nog alleen overschreden worden door krachtvoertuigen die voorzien zijn van het ETCS-systeem. Daarom moet de 1832 van de maatschappij HSL Logistiek verplicht gebruik maken van de grensovergang te Bad Bentheim. Op 19 februari 2015 sleept zij een trein, beladen met KIA-auto's afkomstig uit Žilina in Slowakije naar de Botlek (haven van Rotterdam). Doorrit te Terschuur, tussen Barneveld en Amersfoort. Michel DE ESCH.



Nederland

EETC stopt er mee!

Op 15 april 2015 staakte *Euro Express Train Charter* (EETC - zie ODB 122 p. 36) zijn activiteiten. De autotreinen die vanuit 's Hertogenbosch vertrokken zullen deze zomer niet meer rijden.

EETC had nochtans begin dit jaar drie locomotieven van de reeks 1600 (ex-NS) aangekocht om de 1250 te vervangen. Het zijn de 1619 en 1621 die beschikbaar werden nadat HUSA met het spoorvervoer gestopt was in 2014 en de 1618 ex-Railmotion.

EETC geeft als reden de forse verhoging, tot 30%, van de tarieven die worden gevraagd door de buitenlandse netten, een verhoging van de tarieven van Pro Rail (vergelijkbaar met Infrabel) met liefst 50% en de herwaardering van de Zwitserse frank met 28%.

EETC wil zijn tarieven niet verhogen met enkele honderden euros. Deze bedroevende situatie toont zeer duidelijk de diepgewortelde moeilijkheden waarmee de meeste Europese spoorwegmaatschappijen te kampen hebben sinds de liberalisering van het spoor.

Moraal van het verhaal: deze zomer zullen we dus meer auto's zien op onze wegen maar ook minder treinen. Dit vertaalt zich in minder ontvangsten voor de infrastructuurbeheerders.

Waar zijn zij mee bezig?

FOTO 127-76 Op 19 februari 2015 heeft de 1621 haar eerste testrit afgelegd voor EETC. De machine werd herschilderd in de rood/bruine kleur van EETC.

De foto toont de doorrit van de testtrein Apeldoorn - Watergraafsmeer die is samengesteld met EETC-rijtuigen te Barneveld. Michel DE ESCH.

FOTO 127-77 ↓ Voor het slepen van de laatste wintersporttrein huurde EETC 12 Bcmkh-rijtuigen. Deze rijtuigen worden normaal ingezet door DB-Schenker voor het begeleidend personeel van militaire treinen. De 1254 sleept deze trein vanuit Bad Bentheim naar Amsterdam Watergraafsmeer. De laatste sneeuwtreinen van EETC reden op 22 februari terug naar Nederland. Terschuur, 17 februari 2015. Michel DE ESCH.



FOTO 127-75 ↑ De 1621 sleept een lege rijtuigenstam die afkomstig was uit Zell-am-See tussen Amsterdam CS en Amsterdam Watergraafsmeer. Amsterdam Muiderpoort, 22 februari 2015. Armand BEERLANDT



Welke toekomst voor de G2000 in Frankrijk?



Een verrassing op 17 april 2013: een groene G2000 (de 1615) die met een halve samenstelling de mouttrein 46098 Vitry-le-François – Antwerpen sleept in opdracht van Europorte.

Gilbert LAURENT.

Welke toekomst is er weggelegd voor deze atypische locomotieven wanneer men zich het onmiddellijke succes herinnert bij verschillende privéoperatoren die een rechtstreekse concurrent waren voor Fret-SNCF in het begin van deze eeuw? Het succes was er dankzij de eigen kwaliteiten, waaronder een zekere polyvalentie. Het resulteerde ook in het gebrek aan keuze voor een vergelijkbare locomotief voor Frankrijk. Vandaar het gebruik van deze locomotieven, weliswaar in kleine aantallen

door de nieuwe bedrijven Veolia Cargo (mout vanuit Vitry-le-François) en Colas Rail (granulaat vanuit St. Varent). De meeste treinen werden gereden door de NMBS, en dit op langere trajecten (verbindingen Tessenderlo - Bully-Grenay en Aalst - Nesle).

Doch de tijden zijn veranderd; de privéoperatoren werden groter en de waaier aan tractiemiddelen breidde zich uit.

Er kwamen nieuwe locomotieven op de sporen en de verhuurmarkt onderging

grote wijzigingen, onder meer door de komst van de Euro 4000 van dezelfde bouwer, een supersterke machine, die meteen in de smaak viel bij de operatoren.

VFLI, het filiaal van de SNCF (zie *OP DE BAAN 118* p 34), huurt meerdere locs. Doch de betrouwbaarheid van de G2000 zorgt voor ongenoegen (onder andere de perikelen met de 5709), waardoor de inzet daalde. Zo heeft OSR zich ontdaan van de reeks 57 ten voordele van de zeven Prima 75000

Twee jaar later, toen de omleidingen via Charleville en Hirson routine waren geworden, hebben de Euro 4000'en deze dienst overgenomen. Dit wordt op 12 februari 2015 geïllustreerd door trein 45740 bij Reims. *Gilbert LAURENT.*



van Alstom die rijden rond Tergnier, van Le Havre tot Lérrouville en van Dunkerque tot Grandpuits.

Colas Rail, die het Gefco-verkeer rond de Parijse hub van Achères (vanuit Rennes, naar Le Havre en Calais) steeds met G2000'en afwerkte, richtte zich onlangs tot Akiem om de Prima 37000 van Alstom te huren teneinde een nieuwe verbinding op te starten tussen Forbach en Achères (met verbouwde Slovaakse PSA-wagens).

De mutatie bij Europorte, opvolger van Veolia en overnemer van hun G2000'en was spectaculair: deze grote liefhebber van de Euro 4000 gebruikt er vandaag een dertigtal, wat overeenstemt met een verdubbeling van het effectief in twee jaar tijd. Dit resulteert in een verspreiding van de Co'Co' Vossloh over de helft van het oostelijk deel van Frankrijk, zonder enkele ritten in Normandië te vergeten (Carrière de l' Oraille).

Door ook in het zuidwesten een grote activiteit te ontplooiën (wijn in Carcassonne en Bordeaux...) richt men zich voornamelijk naar de levensmiddelen-sector. Het koolzaad en haar derivaten worden opgehaald tot in de Val-de-



Ten koste van de G2000 kwam de Euro 4000. Een supersterke reeks, hier vertegenwoordigd door de 4005 die trein 62068 Bully-Grenay – Bobigny sleept. U ziet de trein in de omgeving van Paris op 2 april 2014. Gilbert LAURENT.

Loire, met als epicentrum de basis Saipol S.A.S. te Nogent-sur-Seine (tussen Paris en Troyes). Die verzendt de afgewerkte producten (olie, lijnkoeken...) naar Dunkerque, Petit-Couronne (Rouen), Technoport de Pagny en Bourgogne, Salaise (Lyon), en Sète aan de Middellandse Zeekust (dus onder bovenleiding van Chalindrey tot Sète, het-

zij over meer dan 600 km).

Vanuit de vele silo's van Picardië, de Champagne, Bourgogne en het Centre, convergeren de verkeersstromen naar de vormingsstations van Longueau en Dijon-Perrigny van waaruit de treinen de havens van Petit-Couronne, Bantzenheim (Mulhouse), Strasbourg-Port-du-Rhin en Antwerpen bereiken.

Op 21 mei 2010 is er nog geen concurrentie voor de 1756 die trein 47910 Lessines – Le Plessis-Belleville sleept via Blandain voor rekening van Veolia. Gilbert LAURENT.





Alweer de 1756, ditmaal onderweg naar Antwerpen als trein 47894 bij doortocht te Laon op 6 april 2011.
Gilbert LAURENT.

De petrochemische sector maakt ook deel uit van het programma van de Euro 4000 Europorte, met uitwisselingen tussen Bully-Grenay, Sotteville-les-Rouen, Bobigny (Paris) en Grandpuits. Een andere trafiek in de beurtregeling van de Euro 4000, volledig ten koste van de G2000, is het vervoer van wegvoertui-

gen tussen la Lorraine (Batilly) enerzijds, en Les Mureaux in de Île-de-France of Rognac en Provence anderzijds. Zoals in *OP DE BAAN* al is aangehaald, vertrekken vanuit België (Lessines, Boom/Ruisbroek...) veel treinen met bestemmingen naar Pantin, Gennevilliers en Le Plessis-Belleville in de Île-de-France of Lérrouville

in het oosten.

Door de uitstekende prestaties van de Euro 4000'en vermindert de inzet van de G2000.

Toch zijn er nieuwe operatoren en bedrijven, vooral in het zuiden van het land, die de G2000 nog een kans willen geven. De

De alom tegenwoordige 1756: deze G2000 kreeg steeds de exclusiviteit om trein 47910 Lessines – Le Plessis-Belleville te slepen. Zij werd vereeuwigd op 23 april 2010 bij het naderen van Tergnier. Gilbert LAURENT.



→ Een andere foto van de mouttrein 45730 Vitry-le-François – Antwerpen op 24 april 2013. De 1756 is zoals voorzien op post.

Gilbert LAURENT.

evolutie is toch indrukwekkend te noemen, vooral als men terugblijkt naar de tijd toen een privébedrijf één van de eerste treinen liet rijden in Frankrijk tussen Vitry-le-François en Antwerpen, gesleept door een G2000, en meteen een bijzondere vermelding kreeg bij de gespecialiseerde media.

Het plaatje is ondertussen verouderd. Een Euro 4000 nam de diensten over sinds februari 2014. Deze ingreep is verantwoord, vermits de voorziene reisweg met licht profiel (langs Reims, Tergnier, Busigny, Somain), soms wordt omgeleid via Longueau, met eventuele frontverandering en met een andere reisweg tot gevolg. Indien er gereden wordt langs Charleville en Valenciennes, met hellingen van 8-10 ‰, komt deze supersterke Euro 4000 volledig aan haar trekken. Hierdoor wordt de G2000 meer en meer verdrongen door die moderne Euro 4000.

Gilbert LAURENT.

→ De Prima 75000, die de G2000 OSR verving, onderweg naar Tergnier, sleept enkele wagens die een onderhoud kregen in een bedrijf te Achiet (tussen Amiens en Arras).

Trein 61475 op 17 september 2014.

Gilbert LAURENT.

↓ Een zware opdracht verloopt met deze twee 75000'en in treinschakeling vlotter dan met één G2000. Trein 62034 Lérrouville – Tergnier rijdt op 27 september 2014 door het typische landschap van de Champagnestreek. Gilbert LAURENT.



NORD-BELGE

Metalen sneltreinrijtuigen met draaistellen

In 1930 werd te Liège een internationale tentoonstelling georganiseerd ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Belgische onafhankelijkheid. Met het oog op de verwachte toename van het aantal reizigers had de *Nord-Belge* in 1927 een reeks van 18 metalen rijtuigen met draaistellen besteld die gelijkaardig waren aan de metalen rijtuigen die reden op het net van de Franse *Nord*.

De Franse *Nord* begon in 1924 met het in dienst nemen van nieuwe metalen rijtuigen, waarvan een eerste reeks zogenoemde "Arts Déco"-rijtuigen. Vanaf 1928 nam de *Nord* nog de "Rapide"- en "Express"-rijtuigen in dienst.

Deze werden gebouwd naar een ontwerp van Marc De Caso. De *Nord*-rijtuigen onderscheidden zich van de rijtuigen van andere Franse netten, die ontworpen werden door het OCEM (Office Central d'Etudes de Matériel de chemins de fer).

De 18 N-B-rijtuigen werden besteld met vier verschillende binneninrichtingen

overeenkomstig het model "Rapide" van de *Nord*.

De 18 rijtuigen werden gebouwd door Baume & Marpent (11 exemplaren) en Anglo-Franco-Belge te La Croyère (7 exemplaren). Baume & Marpent was overigens al vanaf het begin betrokken bij de bouw van de "Express"-rijtuigen voor de *Nord*. De werkplaatsen van Marpent (F) bouwden de eerste reeks C¹¹yi in 1928.

Het waren de eerste volledig metalen rijtuigen die in België in dienst kwamen. De rijtuigkasten hadden sterk gebogen zijwanden en waren opgebouwd uit aan elkaar gelaste staalplaten, waardoor ze zeer stevig en onbuigzaam waren.

De rijtuigen waren niet alleen erg solide; ze waren ook comfortabel en esthetisch zeer geslaagd.

De gladde zijwanden waren naar beneden toe sterk gebogen evenals de deuren. Zij werden vervaardigd uit een

legering op basis van aluminium en silicium, "Alpax" genoemd.

Enkel de deuren van de AB-rijtuigen waren recht en inspringend t.o.v. de zijwanden.

De bovenkant van de vensters was eveneens afgerond.

De rijtuigkasten waren gemonteerd op gietijzeren Pennsylvania-draaistellen.

De rijtuigen waren uitgerust met overloopbruggen en vouwbalgen, zodat er een doorgangsmogelijkheid bestond (rijtuigen met "intercirculatie"). Elk rijtuig was ook voorzien van een ladder waarmee men het dak kon bereiken.

De binnenwanden waren in grijs of beige geschilderde staalplaten. De vloer was met linoleum bedekt in de AB- en de B-rijtuigen en met terrazolith in de C- en de CD-rijtuigen. Op de vloer van de toiletten was een keramiekbetegeling aangebracht.

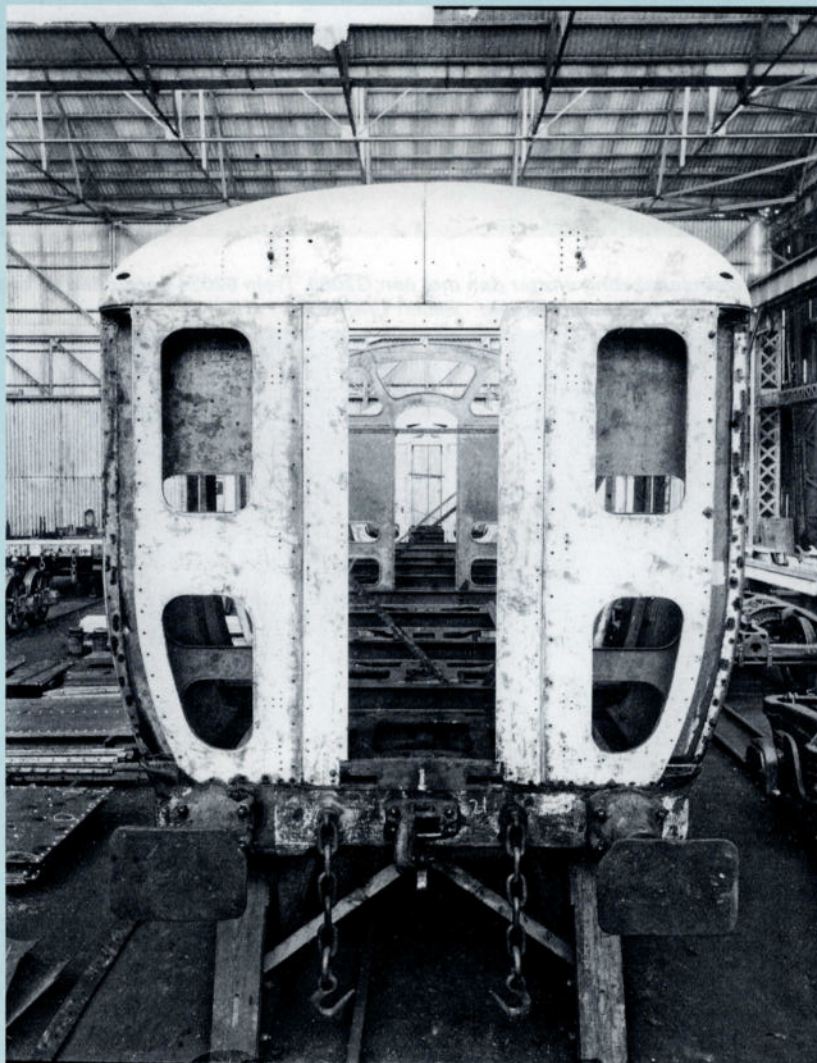
De rijtuigen waren uitgerust met een automatische Westinghouse-rem en werden verwarmd met stoom. De elektrische energie voor de verlichting werd opgewekt door een dynamo die via een riem door een as van het rijtuig werd aangedreven.

Er werden vier reeksen gebouwd:

- 4 AB-rijtuigen, nrs. 1 t/m 4;
- 3 B-rijtuigen, nrs. 9 t/m 11;
- 6 C-rijtuigen, nrs. 15 t/m 20;
- 5 CD-rijtuigen, nrs. 27 t/m 31.

De rijtuigen voor de *Nord-Belge* werden geleverd in 1930 en ingezet op de internationale verbindingen naar Paris vanuit Liège via Charleroi en Erquennes en ook vanuit Brussel-Zuid.

Er was een tweede, identieke reeks voorzien, maar door de crisis van 1930 werd geen bestelling geplaatst. De nummering was zelfs voorzien.



Bouw van een C-rijtuig (nrs. 15 t/m 20) voor de Nord-Belge in de fabriek van Baume & Marpent.

Document Baume & Marpent, verzameling TSP.



Een zicht in de montagehal van Baume & Marpent met enkele C-rijtuigen.

*Een van de zes rijtuigkasten van de C-rijtuigen bij Baume & Marpent.
Foto's Baume & Marpent, verzameling TSP.*



C-rijtuigen 15 t/m 20

Deze zes rijtuigen werden gebouwd door Baume & Merpent in 1930.

Ze hadden een centrale gang en vijf toegangsdeuren in elke zijwand. Het rijtuig was onderverdeeld in 7 compartimenten. Het eerste compartiment had 8 zitplaatsen, het tweede en het derde compartiment hadden elk 16 zitplaatsen, in het vierde compartiment bevonden zich twee toiletten, het vijfde had 16 zitplaatsen, het zesde 24 zitplaatsen en het zevende 8 zitplaatsen. In totaal had het rijtuig dus 88 zitplaatsen.

De totale massa van elk rijtuig bedroeg 44,5 t leeg en 52 t beladen.

De *Nord-Belge* had aan deze rijtuigen de nummers 15 t/m 20 toegekend en de aanduiding C¹¹yi.3333

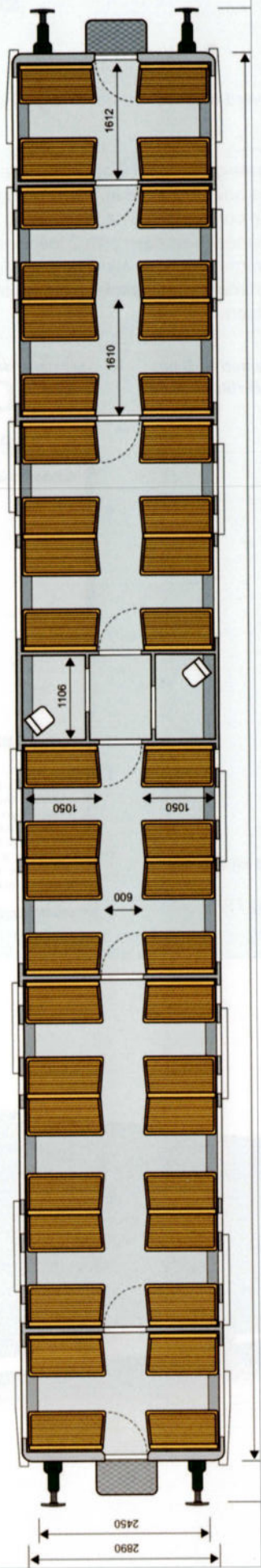
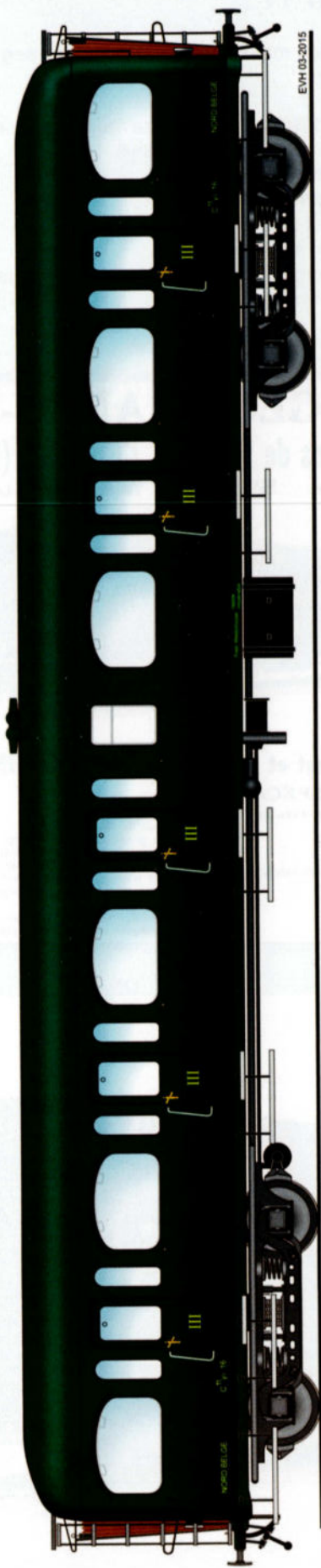
- C = 3de klasse,
- 11 = aantal afdeling,
- y = met draaistellen,
- i = doorgangsmogelijkheid met vouwbalgen.

Bij de *Nord-Belge* was men zo vooruitstrevend om in deze rijtuigen de zitplaatsen 2 + 2 op een rij te plaatsen! De NMBS zou nog meer dan 50 jaar wachten alvorens een dergelijke plaatsindeling in te voeren, in de I10-rijtuigen!

De sneltrein 165 Paris – Liège stopt in het station van Namur, ergens in de jaren dertig. Het eerste rijtuig is een C¹¹yi. De trein wordt gesleept door de imposante Consolidation (1D) 446 van de Nord-Belge (Cockerill 3230 / 1931), de latere 4846 (in 1941) / 48.026 (in 1946) van de NMBS. Zij werd geschrapt te Kinkempois op 20 januari 1950.

Foto C.R.L. COLES, verzameling Paul PASTIELS.





Nord-Belge-rijtuigen C¹¹yi nrs. 15 t/m 20

B-rijtuigen 9 t/m 11

B-rijtuigen

Deze drie rijtuigen werden gebouwd door Anglo-Franco-Belge in 1930.

Ze hadden een centrale gang en vijf toegangsdeuren in elke zijwand. Het rijtuig was onderverdeeld in 6 compartimenten. Het eerste en het tweede compartiment hadden elk 16 zitplaatsen, in het derde compartiment bevonden zich 2 toiletten, het vierde en het vijfde compartiment hadden elk opnieuw 16 zitplaatsen en het zesde compartiment telde 8 zitplaatsen. In totaal had het rijtuig dus 72 zitplaatsen.

Voor deze advertentie had AFB een foto gekozen van het B-rijtuig nr. 10 van de Nord-Belge. Verzameling TSP.

De totale massa van elk rijtuig bedroeg 47 t leeg en 52 t beladen.

De Nord-Belge had aan deze rijtuigen de nummers 9 t/m 11 toegekend en de aanduiding B⁹yfi.

- B = 2de klasse,
- 9 = aantal afdelingen ,
- y = met draaistellen,
- f = met schroefrem,
- i = doorgangsmogelijkheid met vouwbalgen.

SOCIÉTÉ ANGLO-FRANCO-BELGE
de Matériel de Chemins de Fer à LA CROYERE (Belgique)

Adresse télégraphique : LOCOMORAM La Croyère S^{te} A^{me} Téléphone, 2 lignes : La Louvière n^o 44 et 1229

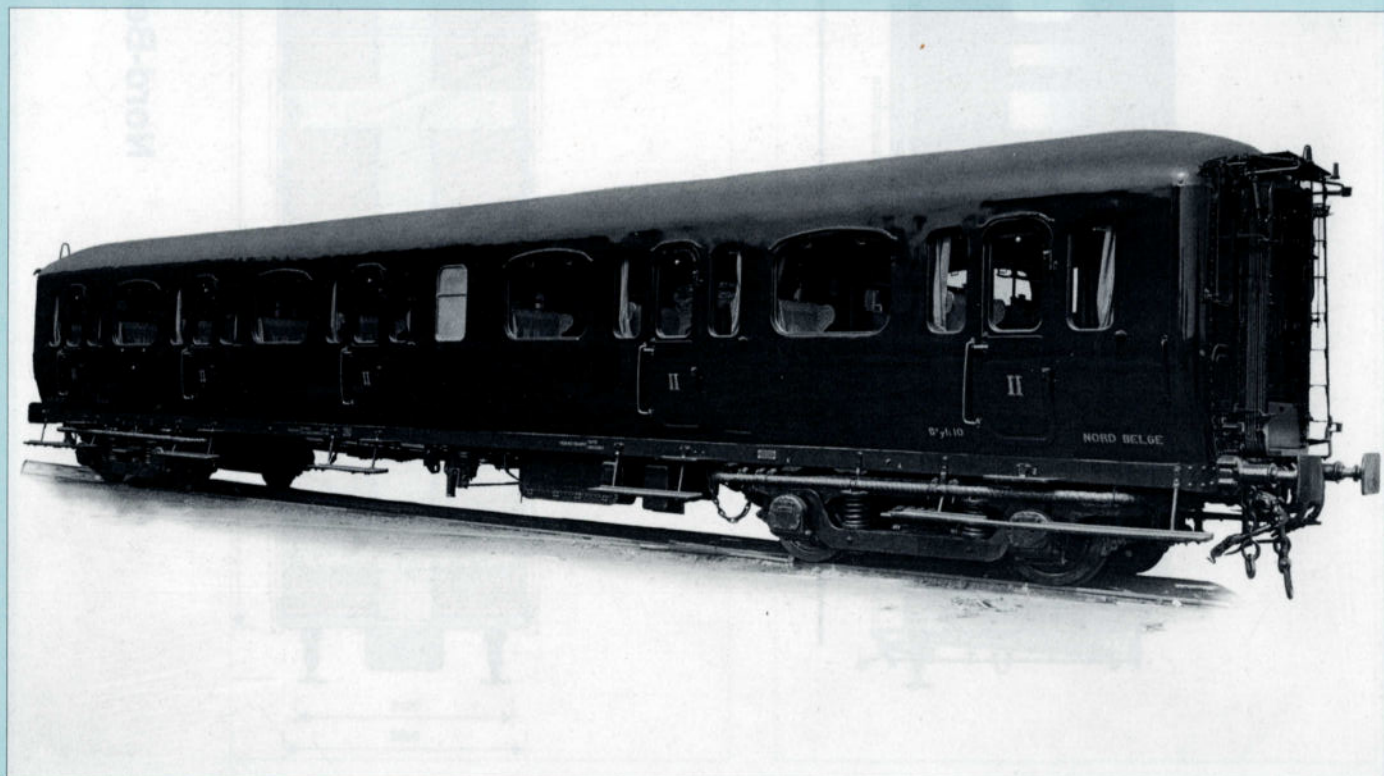


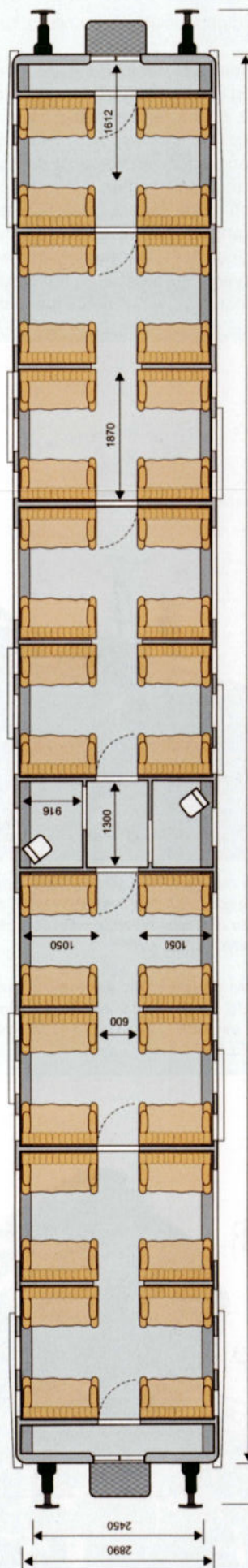
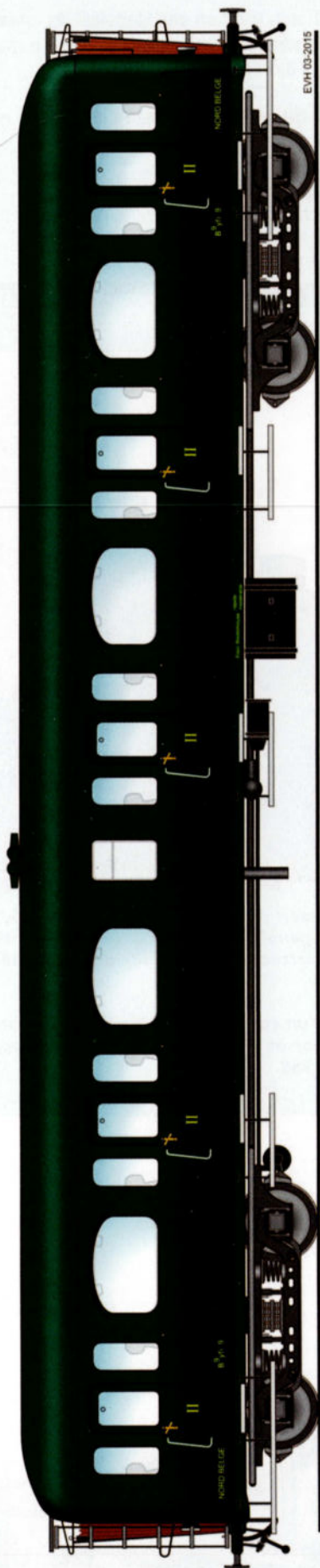
Tous matériels fixe, roulant et de traction pour CHEMINS de FER
SPECIALITES :

Voitures à voyageurs pour chemins de fer et tramways, de toutes classes et catégories. Automotrices à vapeur, à essence et à huile lourde. Autorails. Autobus routiers et trolleybus. Locomotives à vapeur, électriques, à essence et à huile lourde. Chaudières à vapeur. Tenders. Locomobiles semi fixes. Wagons à marchandises ordinaires et spéciaux. Fourgons.	Appareils de voie. Tous travaux de chaudronnerie. Travaux de grosse et moyenne forge. — Aciers ordinaires ou spéciaux. — Traitement thermique au four électrique. Bureaux techniques spécialisés dans l'étude du matériel roulant et de traction, et notamment dans l'étude des caisses métalliques et des carrosseries légères métalliques, en bois ou mixtes. Construction des matériels brevetés « P. Algrain ». Ponts métalliques démontables, coloniaux, etc...
--	---

Fabrieksfoto van het rijtuig B⁹yfi nr. 10.

Foto AFB, verzameling TSP.





Nord-Belge-rijtuig B³yfi nrs. 9 t/m 11

CD-rijtuigen 27 t/m 31

Deze vijf gemengde rijtuigen werden gebouwd door Baume & Merpent in 1930.

Ze hadden een centrale gang en vier toegangsdeuren in elke zijwand. De bagageafdeling kon bereikt worden via een balkon met een schuifdeur aan elke zijkant van het rijtuig. In de bagageafdeling bevonden zich 3 compartimenten: één met uitkijkpost voor de treinchef, één met een platform en één voor de bagage. Verder waren er 3 reizigerscompartimenten. Het eerste compartiment had 9 zitplaatsen (een zitbank met 5 plaatsen was aangebracht tegen de wand van de bagageafdeling; het was dus niet mogelijk om zich vanuit het reizigerscompartiment naar de bagageafdeling te begeven). Het tweede en het derde compartiment hadden elk 24 zitplaatsen, in het vierde compartiment be-

vond zich een toilet en een klapstoel. In totaal had het rijtuig dus 57 zitplaatsen plus 1 klapstoel. De totale massa van elk rijtuig bedroeg 43,5 t leeg en 49 t beladen.

De *Nord-Belge* had aan deze rijtuigen de nummers 27 t/m 31 toegekend en de aanduiding C⁷Ddyi.

- C = 3de klasse,
- D = bagageafdeling,
- 7 = aantal afdelingen,
- d = bagageruimte met douanesluiting,
- y = met draaistellen,
- i = doorgangsmogelijkheid met vouwbalgen.



↑ We blijven in de jaren dertig. Trein 2715 / 2645 Lille - Baisieux - Tournai nadert de vertakking van Froyennes. De trein is samengesteld uit metalen rijtuigen van de (Franse) Nord, met vooraan een C⁷Ddyi, gevolgd door een C⁷yi. De trein wordt gesleept door locomotief 3.1653 van de (Franse) Nord, ex-Pruisische P8 "2450 Halle" (Schwartzkopff 5314 / 1914), de latere 230 C 52 van de SNCF. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

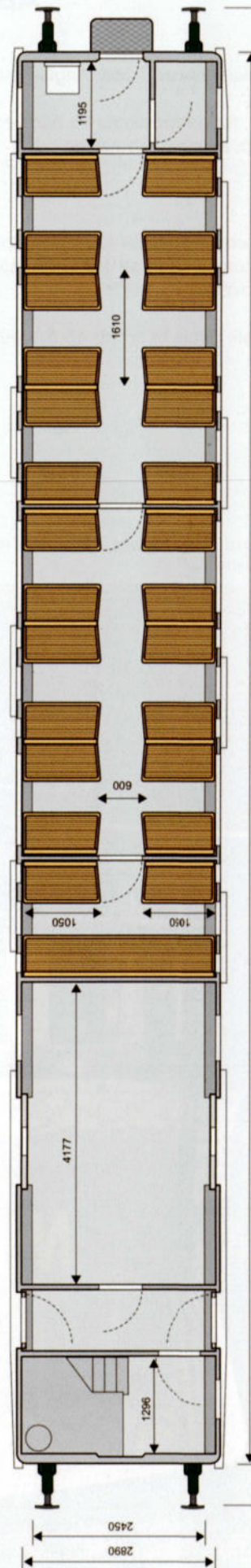
Station Namur, einde van de jaren '30. Aankomst van een trein samengesteld uit zes metalen N-B-rijtuigen. Achter de locomotief is een CD-rijtuig gekoppeld uit de reeks 27 t/m 31. De trein wordt gesleept door de 444 van de Nord-Belge (Cockerill 3189 / 1931), later 4844 en 48.024 bij de NMBS. Zij werd geschrapt te Liège op 20 januari 1950.

Verzameling H.G. HESSELINK / TSP.





EVH 03-2015



Nord-Belge-rijtuigen C'Ddyi nrs. 27 t/m 31

AB-rijtuigen 1 t/m 4

Deze vier rijtuigen werden gebouwd door Anglo-Franco-Belge in 1930.

Ze hadden een zijgang, twee kopbalkons en een centraal balkon. Het middenplatform bevond zich tussen het A- en het B-gedeelte van het rijtuig.

Er waren 50 zitplaatsen:

- 18 A verdeeld over 3 compartimenten met elk 6 zitplaatsen;

- 32 B verdeeld over 4 compartimenten met elk 8 zitplaatsen.

Elke klasse beschikte over een eigen toilet.

De totale massa van elk rijtuig bedroeg 45,5 t leeg en 50 t beladen.

De Nord-Belge had aan deze rijtuigen de nummers 1 t/m 4 toegekend en de aanduiding A³B⁴yfi.

- A = 1ste klasse,

- B = 2de klasse,

- 3 en 4 = aantal compartimenten,

- y = met draaistellen,

- f = met schroefrem,

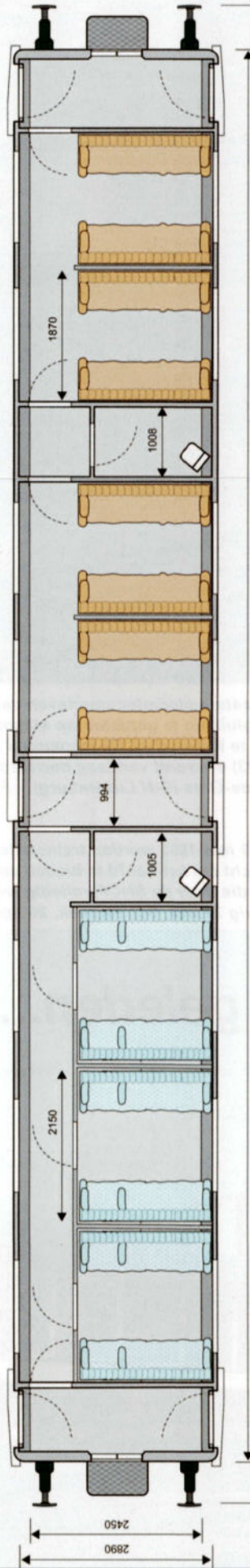
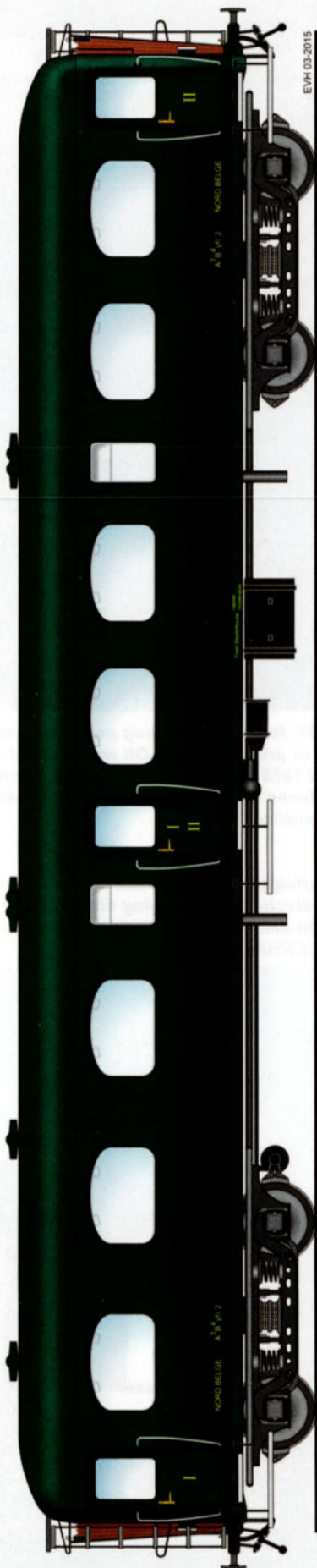
- i = doorgangsmogelijkheid met vouwbalgen.

Met medewerking van Michel THIRY.

Vervolg in ons volgend nummer.

Binnenzicht van een Nord-Belge-rijtuig 2de klasse uit de reeks 9 t/m 11. De foto bewijst dat deze rijtuigen erg comfortabel waren.
Document AFB, verzameling TSP.





Nord-Belge rijtuig A³B⁴yi nrs. 1 t/m 4

40 jaar geleden...



Ook al verdwenen de laatste stoomlocomotieven van het NMBS-net begin 1967, toch bleef het nog gedurende meerdere jaren mogelijk om van de rookpluimen te genieten op sommige industrieterreinen of in grensstations. Dit was o.a. het geval in de André Dumont steenkoolmijn te Waterschei. De locomotief nr. VII was daar op 18 april 1975 nog steeds actief. Deze machine werd geleverd door La Meuse (nr. 4123) en wordt vandaag bewaard door "Association des Musée et Tourisme Ferroviaires (AMTF)" die de "Train 1900" uitbaat in Fond-de-Gras (G-H Luxemburg). Foto JL STEVENSON, verzameling TSP.

FOTO 127-78 Sinds 29 mei 1995 worden treinstellen ingezet bestaande uit rijtuigen type K4. Deze rijtuigen werden van de SNCF tweedehands aangekocht om het hoofd te bieden aan een belangrijke materieelschaarste. Het ging om SNCF-rijtuigen US1 en DEV. De eerste 10 rijtuigen, die door de SNCF volledig werden gereviseerd, kwamen aan op 10 april 1995 te Schaarbeek. Wij zien hier het B-rijtuig 22.555. Schaarbeek, 20 april 1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden...



20 jaar geleden...



FOTO 127-79 14 april 1995 was de laatste ritdag voor de elektrische motorstellen type "1950-1953", reeks 010 t/m 049. Die dag werden alleen de 018, 020 en 039 nog een laatste keer ingezet op de lijn. De 039 streek als laatste zijn stroomafnemer, na de L 8092 Nivelles - Brussel-Noord gereden te hebben, gevolgd door een lege rit naar de werkplaats van Schaarbeek. Onze foto toont de 020 bij één van zijn laatste diensten wanneer hij op 21 maart 1995 met trein L 8062 Schaarbeek - Nivelles aankomt in de stopplaats Holleken, gekoppeld met de 709. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 127-80 Tussen 15 en 19 mei 1995 werden, in het kader van de homologatie van de ICE (DB) voor België, twee ICE-rijtuigen uitgetest tussen Ath en Silly, met het doel om eventuele storingen aan de spoorstroomkringen of de detectoren voor warme assen te ontdekken, veroorzaakt door hun elektromagnetische remmen of zwerfstromen (stroom van Foucault). De twee rijtuigen (810.001 en 810.002) waren vergezeld door drie rijtuigen van de DB (een geel meetrijtuig en twee begeleidingsrijtuigen voor het personeel) en werden gesleept door de 218 901. Op 16 mei moest de trein, die als ondeelbaar beschouwd werd, gekeerd worden via de driehoek van Jurbise, zodat de locomotief zich in de juiste positie bevond voor een rit van Brussel naar Ath. Gedurende het geheel der testen, was de 2732 achteraan gekoppeld om de omkeerbaarheid van het stel te waarborgen. Op de foto zien we de trein bij het keren te Jurbise op 16 mei. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

20 jaar geleden...



Frankrijk: *Dt Boussu en La Meuse* *S.A. des Mines de Carvin*

De S.A. des Mines de Carvin (gelegen in het departement Pas-de-Calais), had in hun tractiepark drie tenderlocomotieven, identiek aan het type 23 (latere type 53) van de Belgische Staat.

De eerste werd gebouwd door Boussu in 1905 met constructienummer 174.

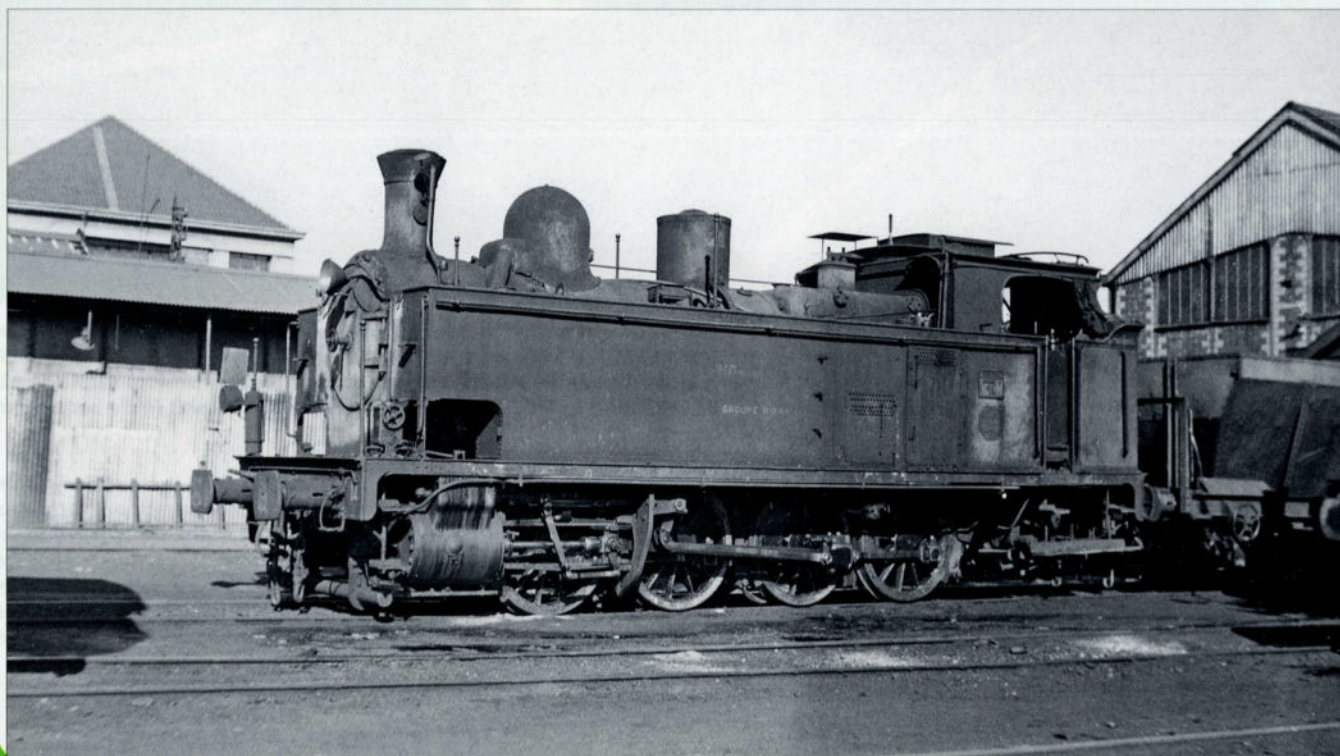
De tweede werd eveneens geleverd door Boussu, in 1913, met het constructienummer 250.

La Meuse leverde de derde machine in 1925, met het nummer fabrieksnummer 3209.

Bij de nationalisatie van de steenkoolmijnen na de Tweede Wereldoorlog, op 17 mei 1946, werden de mijnen van Carvin opgeslorpt door de *groupe d'Oignies des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais* (HBNPC). De drie locomotieven kregen respectievelijk de nummers 16, 14 en 17.

De mijnen van Carvin bestonden uit vier mijnputten, genummerd 1 t/m 4. Na de nationalisatie werden zij door HBNPC hernoemd 11 t/m 14. Ze werden respectievelijk gesloten in 1956, 1955, 1955 en 1969.

Locomotief nr. 14 (Boussu 250 / 1913) gefotografeerd op 12 oktober 1959 in de stelplaats van Oignies.
Foto: H-G HESSELINK, verzameling TSP.



Italië: *Museo ferroviario Piemontese te Savigliano (Torino)*

Het *Museo ferroviario Piemontese* te Savigliano (Torino) toont op een stukje spoor, een as met wielen, gebouwd door de *Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer*, te Brussel. Deze maatschappij ontstond in 1859 door de fusie van de *Établissements Charles Évrard* te Brussel met *Parmentiers* te La Croyère (Dat later *Société Anonyme Anglo-Franco-Belge des Ateliers de la Croyère, Seneffe et Godarville* (AFB) werd. Foto's Alessandro ALBE, 9 september 2014.



Australië: Ct locomotieven Saint-Léonard Victorian Railways Class R

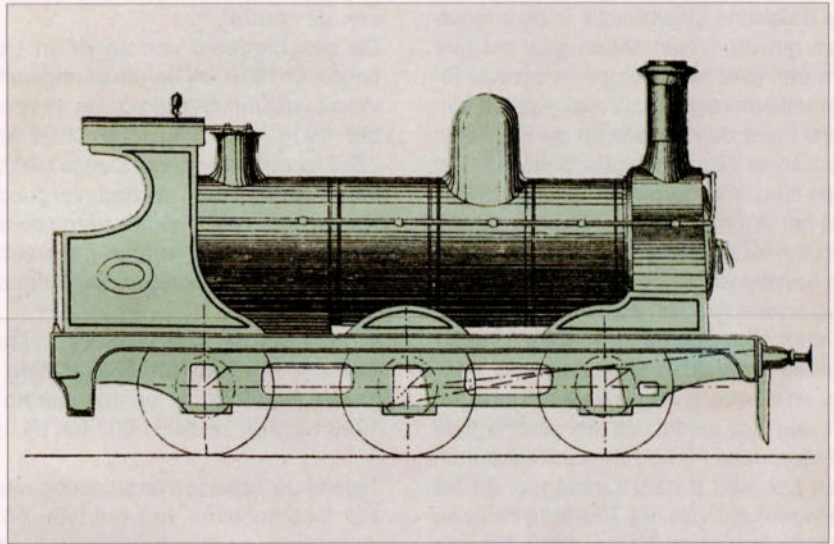
Op 12 september 1882 bestelde het *Victoria Department of Railways* bij Saint-Léonard een reeks van vijf locomotieven met drie gekoppelde assen en een spoorbreedte van 1.600 mm. Ze werden in 1883 geleverd en Saint-Léonard klasseerde ze onder het type NA met de constructie nummers 630 tot 634.

Ze werden bij de *Victorian Railways* in dienst genomen, waar zij geklasseerd werden onder Class R met de nummers 237, 239, 241, 243 en 245.

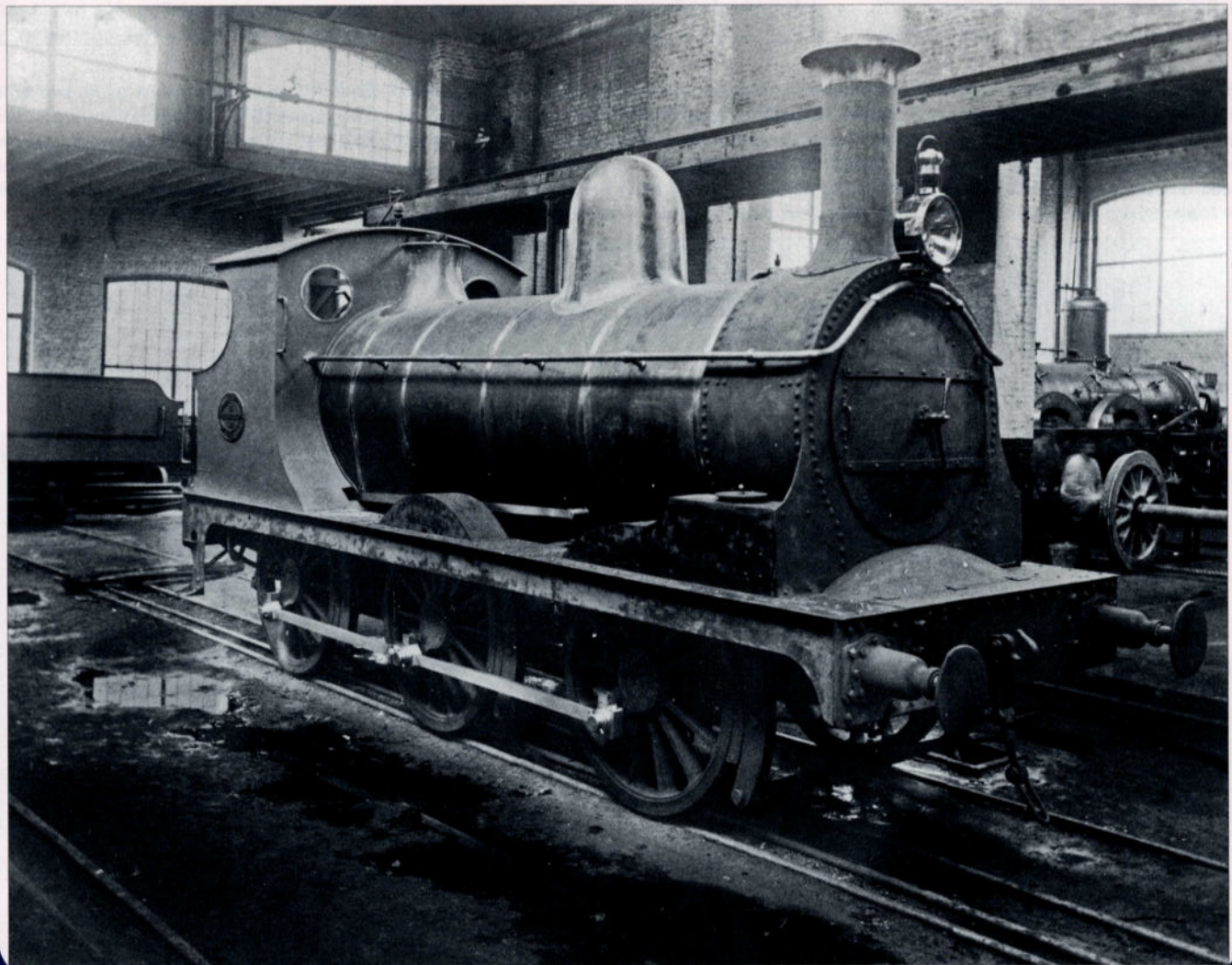
De laatste machines werden in 1920 buiten dienst gesteld.

Karakteristieken

Verwarmingsoppervlak:	90,00 m ²
Oppervlakte vuurhaard:	7,008 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte:	97,08 m ²
Oppervlakte rooster:	1,4 m ²
Aantal buizen:	192
Lengte van de buizen:	3,205 m
Keteldruk:	9 kg/cm ²
Aantal cilinders:	2
Cilinderdiameter:	430 mm
Slaglengte:	610 mm
Leeggewicht:	28 t
Rijklaar gewicht:	31,5 t
Wieldiameter:	1,372 m
Totale lengte:	7,280 m
Totale breedte:	2,250 m
Totale hoogte:	4,000 m



Een van de vijf locomotieven tijdens haar bouw bij Saint-Léonard in 1883. Foto Saint-Léonard, verzameling TSP.



DE VERLOREN LOCOMOTIEVEN TYPE 64 NA WO II

Dat de stoomlocomotieven van het Pruisische type P8 ook een belangrijke rol gespeeld hebben in de geschiedenis van de Belgische stoomtractie is door iedereen geweten. Niet alleen gaat het hier om een over heel Europa verspreide locomotievenreeks maar ook was dit locotype meer dan 40 jaar op de Belgische sporen te zien. Tenslotte behoorde het type 64 ook tot de vier loctypes die in België het stoomtijdperk afsloten. De stoomlocomotief 64.045 kreeg zelfs de eer om na het officiële einde van de stoomtractie nog enkele speciale treinen te slepen. Tot in april 1967 zorgde zij voor de voorverwarming van de reizigerstreinen te Tournai en voerde er nog enkele rangeringen uit. Na het einde van de stoomtractie sleepte deze P8 nog de koninklijke trein van Leopold II naar Oostende, dit ter gelegenheid van het 700-jarig bestaan van deze stad op 10 juni 1967. Daarna kwam zij nog éénmaal onder druk om te figureren in het TV-feuilleton "Wij, Heren van Zichem". De NMBS maakte

van de gelegenheid gebruik om een korte film te maken over het leven van een machinist en zijn stoker "In de tijd van de stoom".

De geschiedenis van de P8 in België begon in 1919, bij de uitvoering van het *Wapenstilstandsverdrag* van 11 november 1918. De Belgische Staat kreeg 2205 locomotieven van Duitse herkomst toegewezen als schadevergoeding, waaronder 168 locomotieven reeks P8 van de KPEV. Zij werden geïmmatriculeerd onder hun oorspronkelijk nummer.

In 1925 werden zij het type 64 en kregen de nummers 6400 t/m 6567 van de Belgische Staat. Bij de vernummering van 1946 werden zij de 64.001 t/m 64.168.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden alle locomotieven van het type 64 opgeëist door de bezetter om als "Leihlok" dienst te doen in Duitsland. Enkel de 6408 bleef in België want zij werd zwaar beschadigd bij een bombardement op

Mons. Vanaf november 1940 werden zij, samen met nog talloze andere locomotieven (onder ander het type 81 of G8.1 en 68 stuks van het type 53) gedeporteerd naar Duitsland. Zij moesten niet alleen rijvaardig zijn maar eveneens over de nodige wisselstukken beschikken (remblokken, peilglazen, zuigerringen,...). Na het vertrek uit hun stelplaats reden zij naar Hasselt voor een laatste controle voor het vertrek naar Duitsland.

Zij werden opgenomen in het effectief van de DR (Deutsche Reichbahn) en werden ondergebracht in de reeks 38 maar ze behielden wel hun NMBS-nummer (zo werd de 6401 bij de DR de 38 6401). Zij werden ingezet over heel het Duitse grondgebied en in de bezette zones. Deze "Leihloks" moesten het Duitse locomotievenpark versterken en locomotieven vervangen die werden ingezet aan het Oostfront of die vernield waren bij luchtaanvallen. Na het ineenstorten van het Derde Rijk heerste er op

Op 21 mei 1939 staat een "radiotrein" te Mechelen klaar voor vertrek, met aan kop de 6407. De ketel staat onder volle druk, wat blijkt uit de geopende veiligheidskleppen. Schwartzkopff leverde deze P8 aan de Pruisische spoorwegen in 1918. Zij werd toen ingeschreven als "2407 Brüssel". In 1919 werd zij overgedragen aan de Belgische Staat, die haar in 1925 het nummer 6407 toekende. Zij was toegewezen aan de stelplaats van Brussel-Zuid, verliet België op 5 januari 1942 en werd "uitgeleend" aan "Das Reich" dat haar toevoegde aan de Direktion Karlsruhe. Gedurende de oorlog werd zij in beslag genomen door het Rode Leger, vernummerd naar TA 6407 en toegewezen aan "Kolonna 54" (zie p. 59). Kort daarna was zij verdwenen. Foto H.G. HESSELINK, verzameling TSP.



spoorweggebied een enorme chaos. Het duurde dan ook enkele maanden vooraleer een eerste organisatie van de reparatie van de locs type 64 op gang kwam. Het type 64 werd door de oorlogsomstandigheden verspreid over het ganse DR-net, in Polen en zelfs in Rusland. De terugkeer vond voornamelijk plaats in 1945 en 1946, hoewel de laatste loc pas in 1950 werd gerepatriëerd. In 1946 ontbraken nog 20 locomotieven type 64. Verschillende keerden nooit terug naar België, waaronder de 6407, 6452, 6468, 6555 en 6557 die beschouwd werden als "oorlogsbuit" ("Trofea") door de Russische en Poolse autoriteiten, want zij bleven achter in de Russische bezettingszone. De 6555 en 6557 werden opgenomen in het effectief van de PKP (Poolse spoorwegen). Vijf andere keerden terug, maar zij waren zeer zwaar beschadigd (6416, 6500, 6544, 6559 en 6567). Hun herstelling werd onderzocht, maar toen bleek dat het tractiepark voldoende groot was (door de levering van de types 26 en 29) en de terugkeer van talrijke "Leihloks", werden zij op verschillende data geschrapt en afgebroken. Hier de geschiedenis van deze twintig "verloren" P8'en.

6400

**Humboldt 1117/1917,
258 Mecklenburg.**

Oorspronkelijk was deze locomotief, samen met nog twee andere, afkomstig van de *Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn*.

Voor haar gedwongen vertrek uit België op 10 januari 1941 was zij toegewezen aan de stelplaats Mons. Zij kwam terecht bij de RBD (Reichsbahndirektion) Hannover en werd toegewezen aan het Bw Hameln (Bw = stelplaats). Zwaar beschadigd bevond zij zich op 14 september 1945 in de RAW (Reichsbahnausbesserungswerk) (CW) Halberstadt in de Russische bezettingszone. Ze werd niet hersteld, overgedragen aan het Bw Salzwedel (Oost-Duitsland) waar ze in 1953 werd geschrapt en afgebroken in 1956. Oorspronkelijk was voorzien dat zij naar België zou weerkeren en het nummer 64.008 zou krijgen. Dit nummer bleef beschikbaar na de schrapping van de 6408.

6404

**Schwartzkopff 6543/1918,
2404 Brüssel**

Deze P8 kwam nog tijdens WO I in 1918 in dienst bij de MGD Brüssel (Militär-Genera-



De 6408 werd in mei 1940 te Mons onherstelbaar beschadigd bij een bombardement. We zien haar hier in betere tijden te Knokke in september 1928.

Foto: E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

raldirektion). Bij de Belgische Staat werd zij ingeschreven als 6404. Zij werd op 22 november 1940 door de bezetter opgeëist, verliet haar stelplaats Kortrijk met bestemming de RBD Hannover en werd ingezet door het Bw Hildesheim. Op het einde van de oorlog bevond zij zich in het oosten van Duitsland: RBD Magdeburg (in 1950 in het Bw Staßfurt en later het Bw Salzwedel). Hier ging zij uit dienst in juni 1953 en werd verschroot in 1956.

6405

**Schwartzkopff 4802/1912,
2405 Hannover.**

Op 10 januari 1941 werd de 6405 door de bezetter vanuit de stelplaats Schaarbeek overgeplaatst naar het Bw Hildesheim, RBD Hannover. De rest van haar geschiedenis is identiek aan de 6404: op het einde van de oorlog bevond zij zich in het oosten van Duitsland: RBD Magdeburg, het Bw Staßfurt en later het Bw Salzwedel. Hier ging zij buiten dienst in 1953. Zij werd waarschijnlijk verschroot in 1956.

6407

**Schwartzkopff 6546/1918,
2407 Brüssel.**

Net zoals de 6404 werd zij in 1918 onmiddellijk geleverd aan de MGD Brüssel. Bij de Belgische Staat kreeg zij het nummer 6407.

Zij was één van de laatste die op 5 januari 1942 naar Duitsland moest verhuizen. Zij moest de stelplaats Brussel-Zuid

verlaten en kreeg de RBD Karlsruhe als nieuw inzetgebied. In 1943 werd zij opgemerkt in het Bw Darmstadt. Op het einde van de Tweede Wereldoorlog bevond deze loc zich in de Russische bezettingszone. Tussen 1945 en 1949 werd zij door het Rode Leger ingezet en kreeg zij het nummer TA 6407. Zij was toegewezen aan "Kolonna 54" (1). Verder ontbreekt elk spoor.

(1) Kort na de oorlog vorderden de Russische autoriteiten minstens 400 locomotieven voor het slepen van treinen vanuit Oost-Duitsland naar de USSR. Deze werden vooral ingelegd voor het vervoer van oorlogsbuit en materieel voor "oorlogsherstellingen". Bij dit laatste behoorden gedemonteerde fabrieken, sporen, volledige bovenleidingsinstallaties, stationsinrichtingen, rollend materieel enz... Alles werd verzonden naar de USSR. De locomotieven waren toegewezen aan een welbepaalde "Kolonna" en mochten voor geen enkele andere dienst worden ingezet. Elke "Kolonna" had een afgebakend traject. De laatste "Kolonna" reed in 1954.

6408

**Schwartzkopff 3942/1907,
2407 Erfurt.**

Zij kreeg het nummer 6408 van de Belgische Staat en was de enige P8 die niet door de bezetter werd opgeëist. In mei 1940 werd zij zwaar beschadigd bij een bombardement te Mons. Herstellen was niet meer mogelijk, zij werd geschrapt en verschroot in 1942. Haar vrijgekomen nummer zou bij de



De 6416 en 6500 keerden zeer zwaar beschadigd terug naar België en werden in 1950 verschroot. Onze foto toont een van deze machines in CW Salzinnes op 28 juni 1950. Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

vernummering in 1946 voorbehouden worden voor de 6400 die het nummer 64.008 zou krijgen. Maar zoals reeds vermeld kwam de 6400 na de oorlog niet terug naar België en bleef het nummer 64.008 tot het einde van de stoomtractie ongebruikt.

6416

**Schwartzkopff 6555/1918,
2416 Brussel.**

Ook deze locomotief werd rechtstreeks geleverd aan de MGD Brussel en vernummerd als 6416. Zij vertrok op 24 december 1941 naar Duitsland en was op dat ogenblik actief te Merelbeke. Haar bestemming was de RBD Hannover. Tijdens haar inzet vanuit het Bw Celle liep de locomotief zware oorlogsschade op. Gedurende lange tijd, tot in 1950, zou de locomotief afgesteld staan in het Bw Celle (West-Duitsland). Op 19 juni 1950 kwam de locomotief samen met de tender 22.114, geladen op platte wagens, terug naar België. De locomotief werd aan de stelplaats Tamines toegewezen. Na een expertiseonderzoek werd besloten om deze locomotief buiten dienst te stellen. Dit gebeurde dan ook met het P.V. nr. 202 van 19 juli 1950 en kort daarna werd zij verschroot.

6426

**Humboldt 833/1912,
2426 Cöln.**

Zij verliet Kortrijk, genummerd als 6426, op 11 januari 1941 met als bestemming het Bw Hildesheim, RBD Hannover. Op het einde van de oorlog bevond deze locomotief zich in het Bw Staßfurt, RBD Magdeburg (in de latere DDR). In juni 1950 werd de locomotief in deze stelplaats afgesteld zonder hergebruikt te worden. In 1953 werd de locomotief naar het Bw Salzwedel (DDR) overgebracht waar zij in 1956 werd afgebroken.

6448

**Borsig 8118/1911,
2448 Elberfeld.**

In België werd zij ingeschreven als 6448 en toegewezen aan de stelplaats Berchem. Zij werd eveneens opgeëist door de bezetter en vertrok op 24 november 1940 naar de RBD Köln. Zij bleef wel dicht bij huis en werd toegewezen aan het Bw Aachen West. Op het einde van het conflict waren de 64'ers verspreid over heel het Duitse net. Enkele machines bevonden zich zelfs in Polen, waaronder de 6448.

Zij werd opgenomen in de PKP-bestanden en ingeschreven als Ok1-20. Zij werd op 29 augustus 1971 geschrapt te Jaworzyna Śląska.

6452

**Schwartzkopff 6435/1918,
2452 Münster.**

Bij de Belgische Staat kreeg zij het nummer 6452 en werd toegewezen aan Brussel-Zuid. Samen met de 6548 verliet zij als laatste België op 30 januari 1942 richting RBD Hamburg. In 1944 werd zij ingezet vanuit het Bw Cuxhaven (ten noorden van Bremen). Tijdens de laatste oorlogsmaanden werd zij door het Rode Leger opgeëist. Tussen 1945 en 1949 werd zij ingezet voor het slepen van treinen van het Rode Leger. Na 1949 werd Lviv Zentral haar thuisbasis en kreeg ze het nummer TK 6452. Verdere gegevens zijn ons niet bekend.

6460

**Henschel 14338/1917,
2460 Hannover.**

In 1925 kreeg zij het nummer 6460. Op 13 december 1940 verliet zij haar stelplaats Haine-Saint-Pierre voor een gedwongen verblijf in Duitsland. Zij werd toegewezen aan het Bw Hagen Gbf, RBD Wuppertal. Zij muteerde nog verscheidene malen: in 1942 naar het Bw Stolp, op 15 september 1945 naar het Bw Lutherstadt Wittenberg en in januari 1946 naar het Bw Haldensleben. Zij bleef achter in de Russische zone

en bleef actief tot in 1953 bij het Bw Hagenow Land, waar zij werd afgesteld en verschroot in 1956.

6468

**Humboldt 1242/1917,
2460 Essen.**

Zij kwam in 1919 in dienst bij de Belgische Staat en kreeg het nummer 6468 in 1925.

Zij verliet Merelbeke op 18 december 1940 met als bestemming de RBD Hannover waar ze werd toegewezen aan het Bw Hildesheim en in oktober 1944 aan het Bw Celle. In 1945 bevond zij zich in de Russische bezettingszone: eerst het Bw Breslau-Mochbern en vervolgens het Bw Eberswalde.

Zij werd overgenomen door het Rode Leger en kreeg het nummer TK 6468. In 1949 werd zij achtergelaten, ging in 1953 buiten dienst en werd afgebroken.



Kort na de oorlog bevond de 6460 zich in de toekomstige DDR. Dat was trouwens de reden waarom zij niet terugkwam naar België.

Deze foto toont de 6460 te Blankenberge in 1926. De stijl van de geschilderde cijfers op de rookkast was typisch voor de stelplaats Brussel-Zuid.

Foto: E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

6491

**Schwartzkopff 5555/1916,
2491 Elberfeld.**

Bij het begin van WO II was de 6491 toegewezen aan Brugge. Zij vertrok op 11 december 1940 naar de RBD Hannover en korte tijd later naar het Bw Koblenz-Mosel.

Bij het einde van de vijandelijkheden in 1945 bevond zij zich in het Bw Staßfurt (in de latere DDR), samen met de 6404, 6405 en 6426. Zij verbleef daar tot in

juni 1950 en werd naar het Bw Salzweidel overgeplaatst. Zoals de drie andere ging zij buiten dienst in 1953 en werd zij verschroot in 1956.

6500

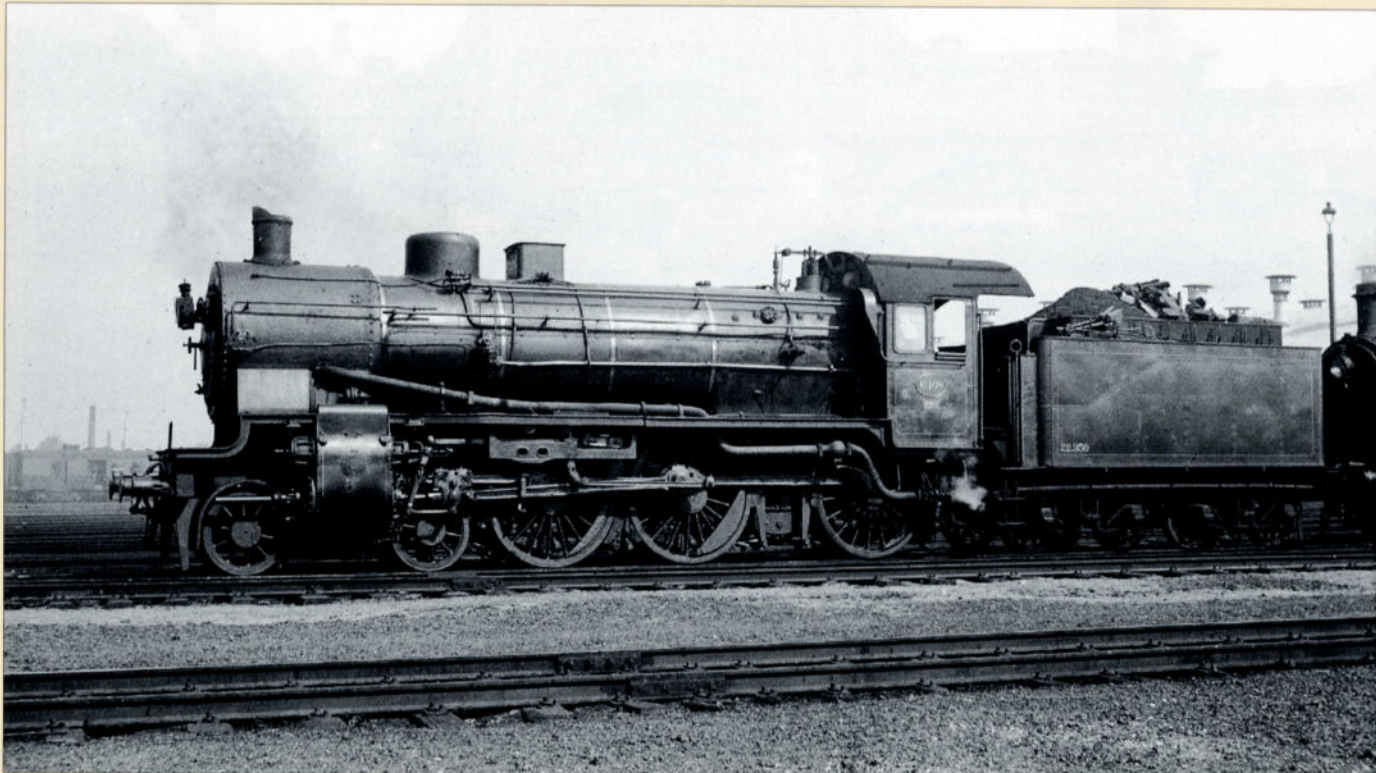
**Schwartzkopff 6591/1918,
2500 Frankfurt.**

Zoals alle andere kreeg zij in 1925 haar Belgisch nummer 6500.

Zij moest haar thuisbasis Brussel-Zuid verlaten op 30 december 1941 met de

RBD Hannover als bestemming. Na het einde van de oorlog duurde het nog tot 19 juni 1950 eer zij het Bw Celle kon verlaten om terug te keren naar België. Op dat ogenblik was zij gekoppeld aan tender 20.315. De locomotief en tender werden gedeeltelijk gedemonteerd en op platte wagens overgebracht. Op papier kreeg zij nog het nummer 64.100, zoals voorzien in 1946. De 6500 kwam tussen 19 juni en 19 juli 1950 aan te Tamines. Na inspectie werd zij geschraapt met P.V. 203 van 1950 en verschroot op 10 augustus 1950.

De 6468 werd op 25 mei 1939 gefotografeerd voor de loods van Brussel-Zuid. Korte tijd later muteerde zij naar Merelbeke en verliet België definitief op 18 december 1940. Foto: J. QUANJER, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





De 6542 was de laatste P8 die door de bezetters in België werd opgeëist. Na de oorlog werd zij in Polen teruggevonden. Bij de PKP (Poolse spoorwegen) was zij ingeschreven met het nummer Ok1-51 en werd tot 18 november 1976 ingezet door de stelplaats Malbork. Bovenstaande foto werd gemaakt te Brussel-Zuid op 11 augustus 1933. De locomotief is klaar voor vertrek naar Knokke. Ook hier valt de stijl op van de geschilderde cijfers op de rookkast, waardoor met zekerheid kan gezegd worden dat zij was toegewezen aan de stelplaats Brussel-Zuid. Foto: J. QUANJER, verz. Maurice HENNEQUIN / TSP.

Hieronder opnieuw de voormalige 6542, ditmaal in Polen. Op de foto als de Ok1-51 voor de stelplaats Malbork in september 1976, enkele weken voor het einde van haar loopbaan. Zij werd geschrapt op 18 november 1976.

Foto: A. SWICKY, verzameling André DAGANT / TSP.

6542

Henschel 12667/1914,
2415 Münster

Op 2 oktober 1940 vertrok de 6542 vanuit Luttre en keerde terug naar de directie Münster, waar zij werd toegewezen aan het Bw Gronau. In augustus 1942 bevond zij zich in het Bw Stolp, RBD Stettin. In 1944 vervoegde zij de 6452 in het Bw Cuxhaven.

Tijdens de laatste oorlogsmaanden bleef de 6542 achter in Polen. Daar werd zij opgenomen in het bestand van de PKP en kreeg het nummer Ok1-51. Zij was de laatste actieve "Belgische" P8.

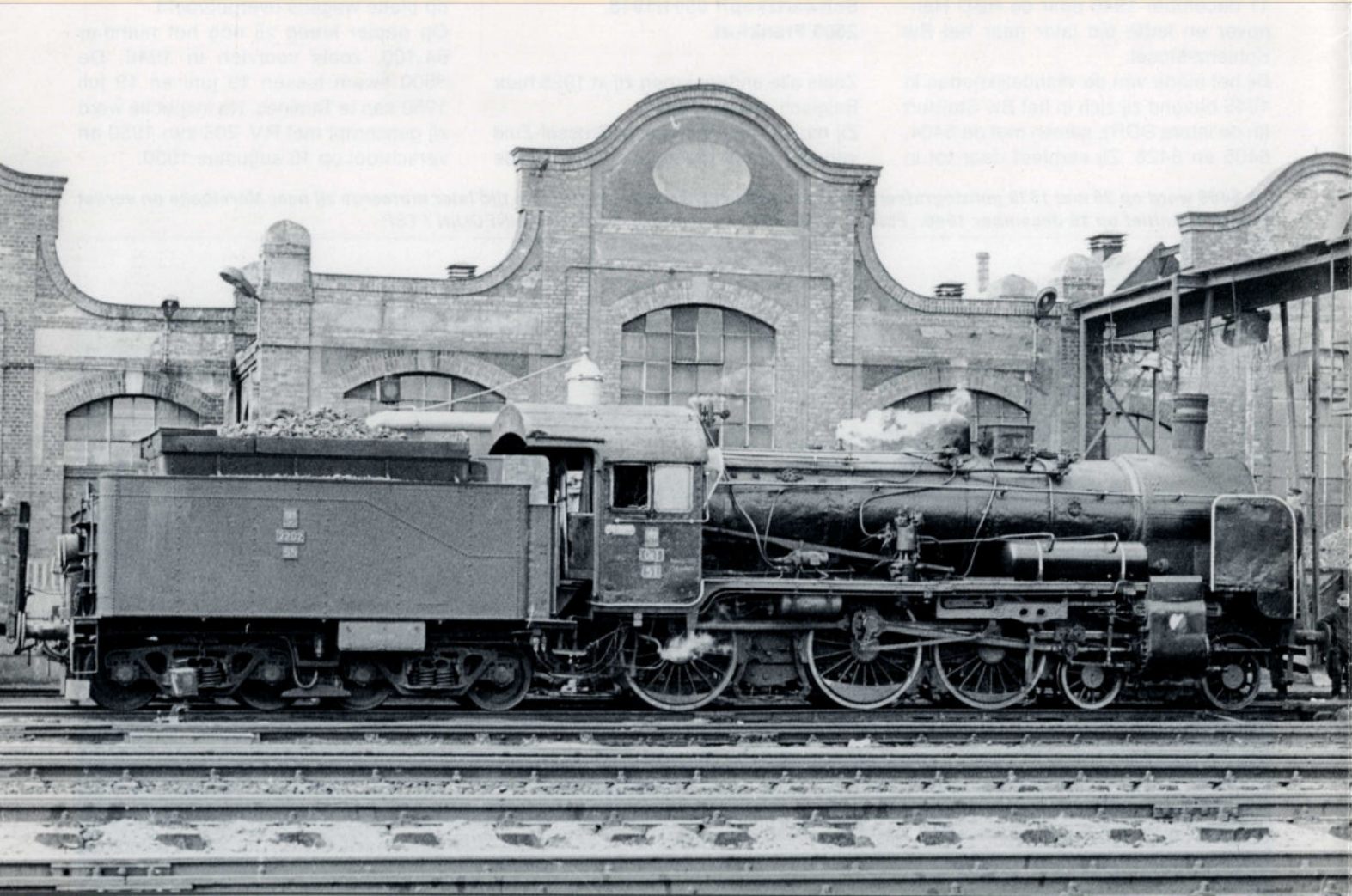
Zij werd op 18 november 1976 geschrapt te Malbork (ten zuiden van Gdansk).

6544

Schwartzkopff 4236/1909),
2414 Cöln.

Vanuit haar stelplaats Schaarbeek werd zij als 6544 op 29 januari 1941 naar de RBD Essen verstuurd waar ze werd toegewezen aan het Bw Dortmund Hbf.

Tijdens de oorlog werd zij zwaar beschadigd. Via de stelplaats van Herbesthal keerde zij terug naar België op 5





De 6544 werd zwaar beschadigd in Duitsland en na haar terugkeer in België werd zij dan ook verschroot. Op 7 augustus 1933 wacht zij op haar vertrek te Charleroi-Ouest. Ze zal de omnibus 699 slepen naar Ottignies. Op dat ogenblik was zij toegewezen aan de stelplaats Ottignies. Foto: J. QUANJER, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

maart 1947 en werd toegewezen aan de stelplaats Liège. Zij werd niet hersteld en werd verschroot op 25 juni 1948.

6554

**Henschel 13867/1916,
2454 Hannover.**

Zij was bij de laatste machines die België verlieten op 10 januari 1942. Vanuit haar stelplaats Berchem vertrok zij naar de RBD Münster.

Bij het einde van de oorlog werd zij zwaar

De 6544 (Ottignies) in het station Ottignies in juli 1935. In Duitsland werd zij zwaar beschadigd en in 1946 verschroot te Münster. Foto: H.-G. HESSELINK, verz. TSP.

beschadigd en afgesteld in het Bw Osnabrück Gbf. Met het akkoord van de NMBS werd zij in 1946 verschroot te Münster.

6555

**Humboldt 1195/1916,
2454 Cöln.**

Op 20 januari 1941 vertrok zij vanuit haar stelplaats Landen naar de RBD Münster. In augustus werd zij toegewezen aan het Bw Stolp, RBD Stettin. In 1945 bevond zij zich in Polen.

Daarna werd zij door het Rode Leger ingeschreven als TK 6555 met thuisbasis Deblin. Later kwam zij in dienst bij de PKP, genummerd als Ok1-52. Haar loopbaan eindigde in de stelplaats Jarocin waar zij werd geschraapt in 1976.

6557

**Henschel 15737/1918,
2462 Münster.**

Zij vertrok op 3 januari 1942 vanuit haar stelplaats Bertrix naar de RBD Karlsruhe. In 1945 bevond zij zich in Polen en werd later ingezet door het Rode Leger. Zij kreeg het nummer TA 6557 en werd toegewezen aan "Kolonna 54".

Vervolgens werd zij opgenomen in het park van de PKP en werd vernummerd als Ok1-169.

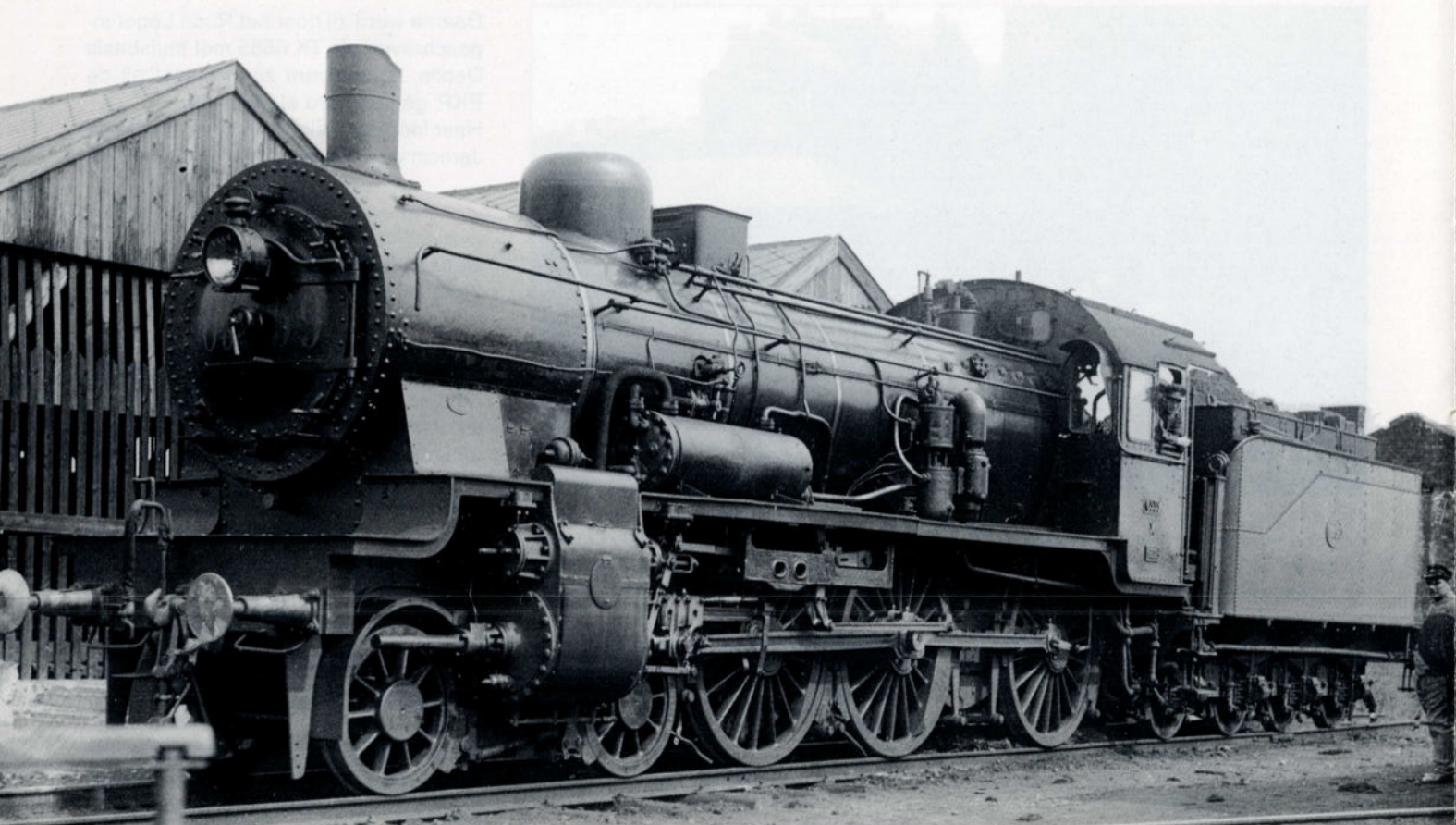
6559

**Schwartzkopff 6460/1918,
2463 Altona.**

Op het moment van haar deportatie was zij toegewezen aan Merelbeke. Zij vertrok op 30 december 1941 naar de RBD Hannover. Haar vertrek werd echter vertraagd en op 29 januari 1942 bevond zij zich nog in de stelplaats Berchem.

Volgens de geraadpleegde documenten, werd zij zwaar beschadigd in Duitsland. Na haar terugkeer in België werd zij verschroot op 8 december 1946.





De 6559 werd eveneens zwaar beschadigd tijdens de oorlog. Na haar terugkeer in België werd zij snel verschroot op 8 december 1946. Hier zien we haar hier in betere tijden in de stelplaats Liège in 1930. Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

6567

**Henschel 15712/1918,
2499 Essen.**

Zij vertrok vanuit Bertrix op 15 december 1940 naar Duitsland. De bestemming was het Bw Celle, RBD Hannover.

In december 1942 werd zij ingezet vanuit het Bw Koblenz Mosel. Zij keerde, zwaar

beschadigd, terug naar België met bestemming de stelplaats Liège. Zij werd verschroot op 13 april 1947.

Eindinventaris

In 1950 stelde de NMBS haar eindinventaris op. Voor het type 64 telde men 147 oorspronkelijke locomotieven, dus een verlies van 20 exemplaren. In dit aantal

is de 6568 / 64.168 niet inbegrepen. Zij werd in 1950 teruggegeven aan de DB.

De ontbrekende locomotieven die hier zijn besproken, werden afgebroken nadat zij te zwaar beschadigd werden door oorlogsfeiten of ze kwamen in dienst op vreemde netten (DDR, Polen, USSR).

- Naar opzoeken verricht door Maurice HENNEQUIN.

- Baureihe 38.10-40, Hansjürgen Wenzel & Arno Schröder, EK Verlag.

Paul JACOBS

De onderstaande tabel geeft, per jaar, het aantal naar België teruggekeerde P8'en.

De 6568 / 64.168: een geval apart

In 1945 waren alle P8'en van de DR (in totaal werden er 3438 gebouwd voor de KPEV in de periode 1906-1923) verspreid, niet enkel over Duitsland, maar over heel Europa. Het DR-net was één grote chaos en totaal ontredderd.

Bij de bevrijding van België werd echter één P8 van de DR achtergelaten te Schaarbeek: de 38 3204 (ex-KPEV 2584 Elberfeld - Linke-Hofmann 2281/1921).

Op 7 oktober 1945 werd zij opgenomen in het bestand van de NMBS en toegewezen aan de stelplaats Brussel-Zuid en kreeg het nummer 6568.

In 1946, bij de invoering van het nieuwe nummeringssysteem door de NMBS, werd zij vernummerd naar 64.168. Zij muteerde op 1 januari 1946 naar Berchem.

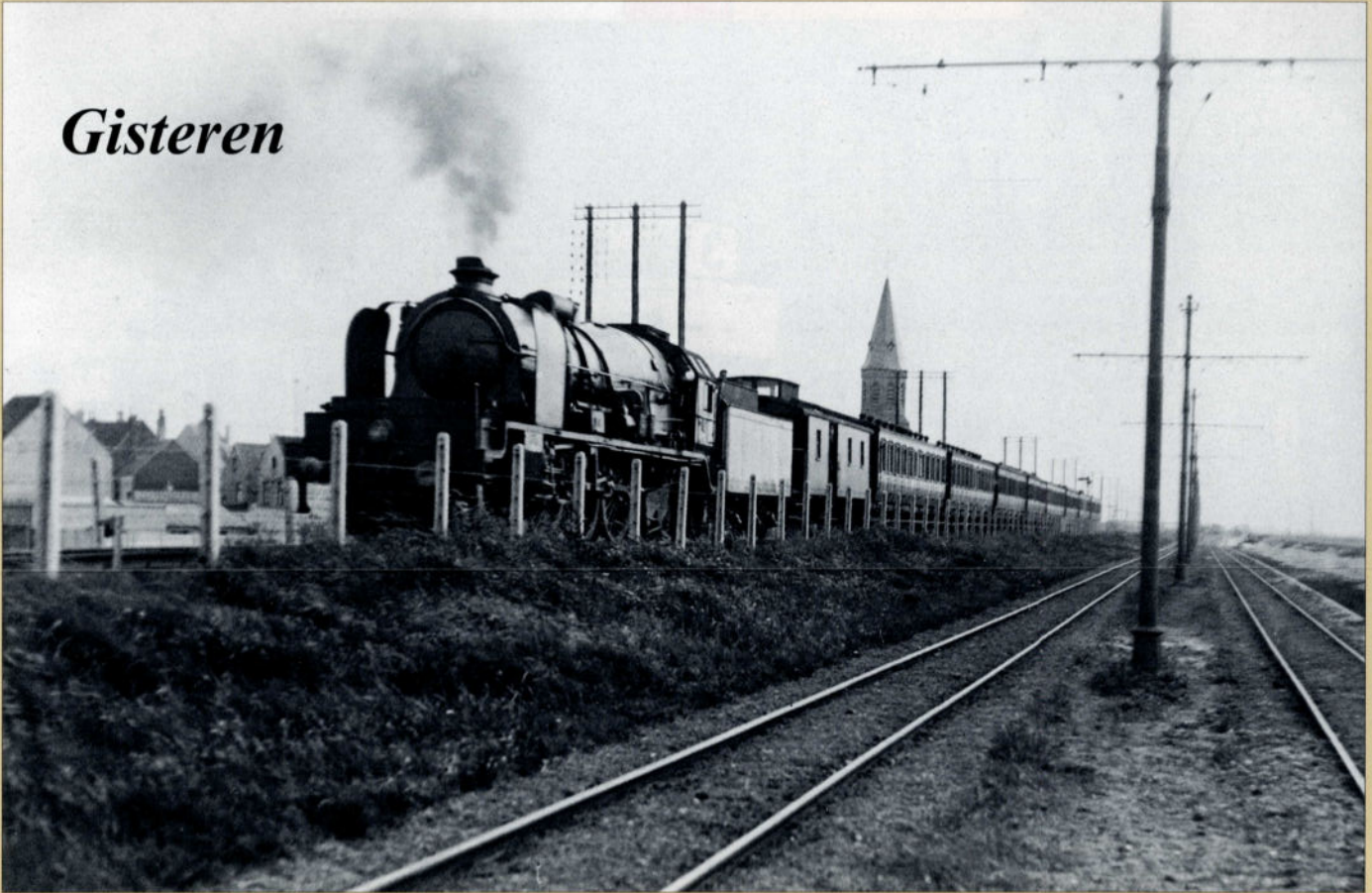
Op 15 mei 1950 werd deze P8 teruggegeven aan de DB. Daar werd zij toegewezen aan het Bw Bochum-Dahlhausen (BD Essen - BD = Bundesbahndirektion). Zij muteerde nog meerdere malen: naar het Bw Lübeck op 31 februari 1951, het Bw Kiel 1 april 1958, het Bw Lübeck 1 januari 1963, het Bw Mühlendorf 1 januari 1965 en tenslotte op 21 september 1965 naar het Bw Husum (BD Hamburg). Hier werd zij geschrapt op 20 juni 1966.

Jaar	Aantal
1945	48
1946	85
1947	1
1950	19
Totaal	153*

* Waarvan 148 locomotieven in rijvaardige toestand en 5 die zwaar beschadigd waren (6416, 6500, 6544, 6559 en 6567) die niet meer werden hersteld.

ZEEBRUGGE

Gisteren



De lijn Blankenberge - Heist-aan-Zee werd in dienst genomen op 22 juli 1868 door de "Compagnie du Chemin de Fer de Bruges à Blankenberghe". In 1870 werd deze lijn opgekocht door de "Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers", die zelf werd opgeslorpt door de Belgische Staat in 1880. Aanvankelijk lag de sectie Zeebrugge - Heist naast de "Koninklijke Baan". Deze sectie werd op 15 december 1951 vervangen door een nieuw traject, meer landinwaarts (dit traject werd op zijn beurt afgeschaft op 21 mei 1983 voor de uitbreiding van de haven van Zeebrugge, dit in het voordeel van de lijn 51B Y Dudzele - Duinbergen). De oorspronkelijke spoorbedding wordt vandaag ingenomen door de "Koninklijke Baan", die werd verbreed naar vier rijstroken. De twee foto's werden genomen aan de uitrit van Zeebrugge, ter hoogte van de vismijn. De foto bovenaan, genomen op het einde van de jaren '20 toont een trein Brussel - Knokke, gesleept door een locomotief type 10. Onderaan dezelfde plaats vandaag, zij het iets dichterbij de kerk, omdat de exacte plaats niet meer bestaat en vervangen werd door een dok dat toegang geeft naar de nieuwe sluis in de haven. Het enige herkenningspunt is de kerk van Zeebrugge. Rechts ziet men de industriële lijn 202 langs de vismijn in de richting van de Zweedse Kaai. De oude bedding van de lijn Zeebrugge - Heist is ingenomen door twee rijstroken van de Koninklijke Baan naar Knokke. De tramlijn werd ingebed in het midden van de Koninklijke Baan. Foto H.-G. HESSELINK, verzameling TSP - Simon DE RIDDER.

Vandaag





Op 17 maart 1964 doet MIVA-motorwagen 4439 met bijwagen 1618 dienst op lijn 3 (Merksem - Zuidstation) en verlaat de Emiel Banningstraat om de keulus te nemen op de Bolivarplaats en terug te keren naar Merksem. Vanaf 22 juni 1965 werd lijn 3 ingekort tot de Lambermontplaats, 360 m achter het tramstel. Nu rijdt hier lijn 4 (Silsburg - Hoboken). Foto BASTAENS, verz. Alain JANMART.

Motorwagen 5478 in dienst op lijn 1 (Zuidstation - Noorderplaats) rijdt op 17 maart 1964 voorbij het imposante Zuidstation aan de Bolivarplaats. Op 14 juni 1965 moest de tram plaats ruimen voor de bus. Enkele weken later werd het station afgebroken om plaats te maken voor een op- en afrittencomplex van de ring. De trams van de lijn 3 hadden hun terminus in de E. Banningsstraat, deze van lijn 1 op de Amerikalei. Op de plaats van de oude Zuidstation staat nu het nieuwe Justitiepaleis, dat bereikbaar is met de lijnen 4 (Hoboken - Silsburg) en 12 (Bolivarplaats - Sportpaleis). Foto BASTAENS, verzameling Alain JANMART.



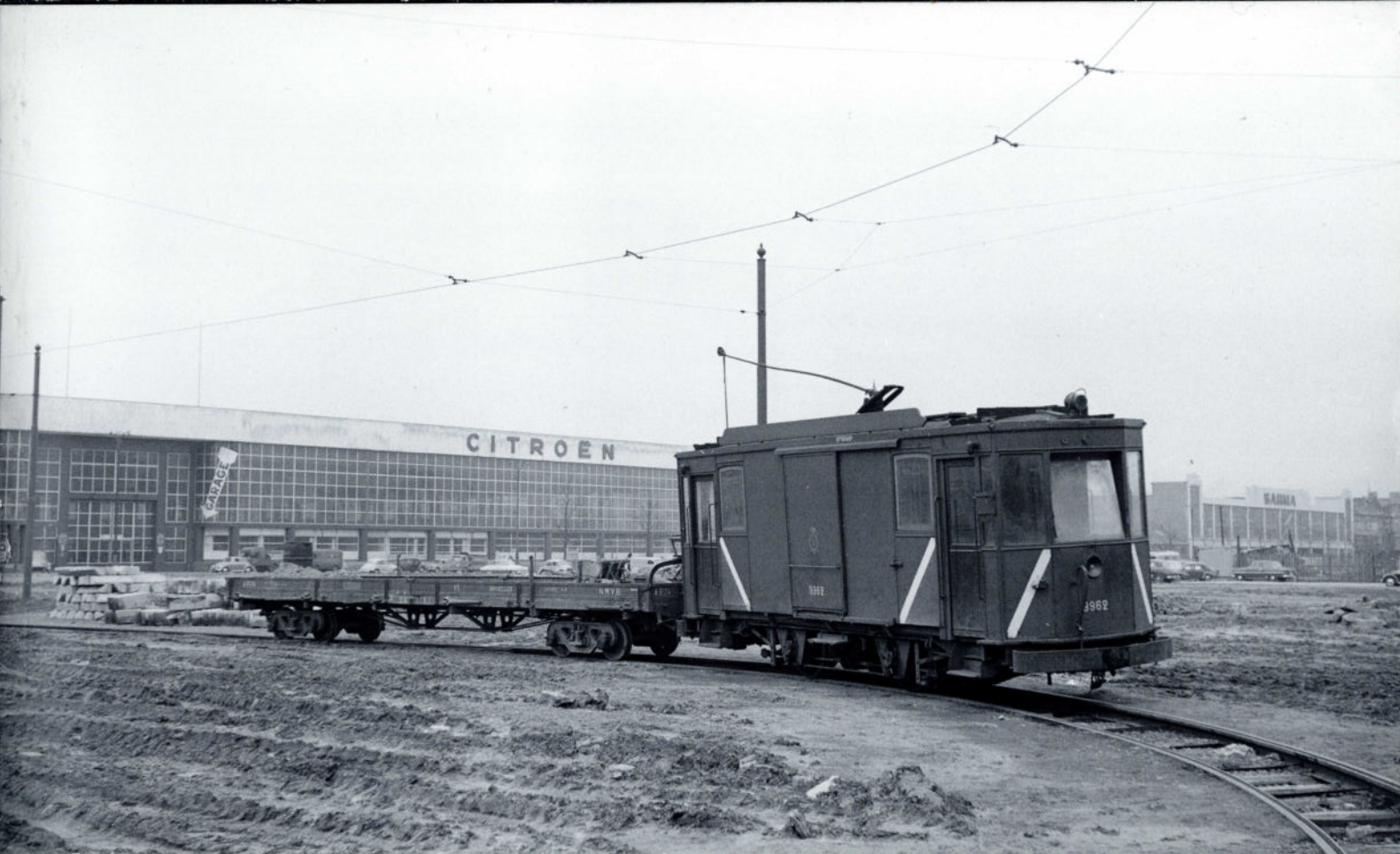


FOTO 126-81 ZW In maart 1958 staat motorwagen 9962 van de NMVB voor een werktrein in de keerlus op het IJzerplein . Op de achtergrond bevindt zich het volledig afgebroken station van Brussel-Groendreef. Deze motorwagen kwam uit een reeks van 17 genummerd van 9950 t/m 9966 gebouwd in 1909 door La Franco-Belge (9950 t/m 9954), in 1923 door la Métallurgique (9955), in 1923 door Godarville (9956 t/m 9964) en in 1911 door Franco-Belge (9965 en-9966). De laatste pakwagens van dit type reden tot in 1965 aan de kust. De 9965 wordt rijvaardig bewaard. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO 126-821 ZW Nog steeds aan het IJzerplein, maar ditmaal in augustus 1952. Ter hoogte van het station Brussel-Groendreef, rijdt pre-prototype N 10330 op lijn M: Nord/Noord - Scheut - Moortebeek. Hij maakte deel uit van de prototypes type N 10330 t/m 10339, gebouwd door de werkplaatsen van Kuregem tussen 1943 en 1949. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



