

OP DE BAAN



01310
5 414306 113411

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 131 - FEBRUARI 2016 - € 9,00

TOELATING: P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: BE-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 woord van de voorzitter.

Beste lezers, beste vrienden,

U was weer talrijk om uw abonnement te vernieuwen, het bewijs van de interesse die u opbrengt voor dit tijdschrift en voor onze vereniging, waarvoor hartelijk dank! Al de winsten die wij halen uit ons tijdschrift, alsook uit het geheel van onze activiteiten, worden integraal gebruikt voor het bewaren van ons spoorwegpatrimonium dat deze bescherming nu meer dan ooit nodig heeft. Inderdaad, de toekomst van meerdere machines en voertuigen ziet er zeer somber uit, denk maar aan het motorstel 002 uit 1939; of de rijtuigen van de Nord-Belge. Spijtig genoeg, door gebrek aan financiële middelen en ook aan vrijwilligers, kan TSP alleen niet instaan voor het beschermen van alles waar de NMBS zelf geen blijf mee weet. Dit jaar zullen wij u opnieuw reizen voorstellen op het Belgisch net, evenals een uitstap naar het buitenland.

Veel leesgenot

De voorzitter.



Zoekertjes

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

GEZOCHT: afgestempelde spoorwegzegels met stempels van de volgende stations: Evrehailles-Bauche, Fivet, Halloy, La Rochette, Le Sergent, Senenne, Spontin Sources, Sovet, Yvoir-Carrières.

Contact: Arno OOMIS, Vinkenstraat, 9 BE-2480 DESSEL.

☎: +32 (0)472 87 62 08.

✉: oomisadrianus@gmail.com

GEZOCHT: plans of foto's van het station Vonêche uit de periode dat de waterzuilen en de watertoren nog aanwezig waren.

✉: alain.bauwin@gmail.com

Rechtzettingen - Verduidelijkingen

OP DE BAAN 128

- **blz. 40:** de legende bij de foto onderaan betreft de foto onderaan blz. 42. Er staat: "Het rijtuig Z c7p nr. 1702 (ex-CD 28 van de Nord-Belge) ..."; moet zijn: "Het rijtuig Z **blz nr. 1203 (ex-B 11)** van de Nord-Belge ..."
- **blz. 65:** in de legende bovenaan staat op de 4e lijn: "later SNCF ZZF 1101 t/m 1104 en 1101 t/m 1119", moet zijn: "SNCF ZZF **1001 t/m 1004** en 1101 t/m 1119".

OP DE BAAN 129

- **blz. 64:** foto onderaan: in 1918 was de naam van de trammaatschappij te Aachen: "Aachener Kleinbahn Gesellschaft" (AKG). Deze naam droeg zij van 1894 tot 1942. Na fusie met een andere maatschappij, de "Rheinische Elektrizitäts- und Kleinbahnen AG" (REKA), kreeg zij de naam: "Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG" (ASEAG) die zij nog steeds draagt hoewel er sinds 1974 al geen trams meer rijden.
- **blz. 65:** foto onderaan: het nummer van de bijwagen is **716**. Daarenboven gold de plaats waar de tram gefotografeerd is enkel als stopplaats om UIT te stappen. De normale stopplaats voor reizigers om IN te stappen naar Guillemins lag enkele tientallen meters verderop, achter een bocht van bijna 90 graden.

OP DE BAAN 130

- **blz. 5:** foto bovenaan: de Class 77 heeft de trein opgehaald te Athus en niet te Pétange.
- **blz. 10:** Eurostar: er staat op het einde dat het stel 3307/3308 nooit een kilometer in commerciële dienst gereden heeft. In feite telt dit slechts voor het halve stel 3308 (rijtuigen + motoreenheid). Het halve stel 3307 werd, samen met de zes andere en volledige stellen verhuurd aan de SNCF tot eind 2014. Aanvankelijk bleef het halve stel 3307 afgesteld maar 3 à 4 jaar geleden werd het om onbekende redenen omgewisseld met het halve stel 3304. De 3303 en 3307 hebben dus samen gereden gedurende 3 à 4 jaar tussen Paris Nord en Lille, Valenciennes en vooral Calais.
- **blz. 16:** de sluiting van het loket in het station Willebroek gebeurde al op **1 juli 2015**.
- **blz. 18:** Railtraxx: de 186 225 werd gebruikt door Railtraxx van april 2012 **tot 6 mei 2013**.
- **blz. 20:** de twee foto's zijn genomen door **Michel DE ESCH**.
- **blz. 43:** foto onderaan: de 10.021 werd geschrapt te **Jemelle** op 14 september 1955.
- **blz. 63:** foto bovenaan, er staat: Zij reed buiten uit de CW Salzennes op **15 december 1995**; moet zijn: Zij reed buiten uit de CW Salzennes op **29 juni 1995**.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHÉPPER, Alain JANMART, Anne-Marie MASSARD, Jan MAHIEU, Freddy DELARBRE, Jef VAN OLMEN.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Dominique ALLARD, ALSTOM, ASVI, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, BOMBARDIER, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Lucien CLAEYS, Roel DESAEGER, Andy ENGELEN, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Nicolas DISNEUR, Paolo FANELLI, Laurent GARY, Martin HÄFLIGER, Michel HANSSSENS, Thierry HEYLEN, Terence LABAR, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Claude MASSAR, MAURITZ90, Cécile MEUNIER, Dirk MEYNTJENS, Daniel MOENS, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Geert +PACKET, Gwenaël PIÉRART, Jean-François POLET, Marc RIGUELLE, Philippe STERCK, Hugo SUYS, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Dennis VANSUMMEREN, Edwin WERNER, Wim WINDEY.

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2016

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 2016". 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

De 2610 en 2332 slepen de petroleumtrein 48743 Feluy - Luxembourg. Op 5 maart 2005 bonden zij de strijd aan met koning winter in de bochten van Poix-Saint-Hubert.

OP DE BAAN 131 - FEBRUARI 2016

inhoud



14

Nieuwe treinen M7 zijn besteld



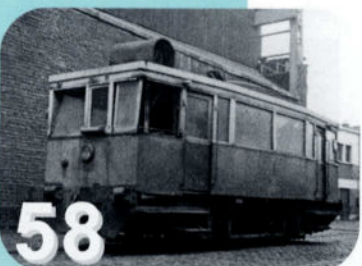
38

NMBS-motorstellen in Italië



46

De ijkwagens



58

De chocoladetram



2 Voorwoord

4 News TSP

4 Materieel

6 Heropstanding van de 8051

8 Belgische actualiteit

8 Locomotieven - statistieken

10 Het einde van de reeks 57

12 Varia

16 Lijn 15: elektrificatie

Herentals - Mol

24 Privéoperatoren

30 Toerisme

32 Buitenlandse actualiteit

32 Frankrijk: de Class 77

27 Zwitserland - Telex

38 Onze motorstellen in Italië. Een stand van zaken

46 Ijkwagens van de Belgische Staat

53 Gisteren - Vandaag

54 Dit is Belgisch

58 De chocoladetram

62 Er was eens...

64 De wereld rond

66 Trampagina

ACHTERPAGINA

FOTO 131-01 Op 23 november 2015 rijdt de goederentrein Oberhausen - Hermalle-sous-Huy, gesleept door de 7785 en 7786 over de Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke. Deze brug werd gebouwd door de Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, is 189 m lang en kwam in dienst op 23 december 1873. Zij overspant de Rijn ter hoogte van Rheinhausen, op de lijn Duisburg - Krefeld. Enkel de pijlers van de oorspronkelijke brug, die tijdens een bombardement op 22 mei 1944 werd vernield, bleven staan. De huidige brug kwam in dienst op 1 oktober 1949. Inzet: een gravure uit 1874 van de eerste brug, met op de voorgrond een reizigerstrein op een ponton dat de Rhein oversteeekt. Michel HANSSSENS.



Retrotrain Saint-Ghislain

Op 17 december 2015 kwam een handbediende en zwenkbare kraan, gebouwd in 1870 door *Nicaise & Delcuve* te La Louvière en toebehorend aan het station Tournai, in handen van Rétrotrain te Saint-Ghislain. De overbrenging werd uitgevoerd met een vrachtwagen vanuit de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre, dit om de overvloedige collectiestukken van de NMBS te verdelen onder de verenigingen.

Herinner je dat TSP al een identieke kraan bezit, die zich nog steeds voor de oude loods van Braine-le-Comte bevindt, onbereikbaar door de bomen en het struikgewas dat de plaats overwoekerd heeft.

Materieel

Ct Knapsack

De werken om onze nieuwe stoomlocomotief "Knapsack" terug rijvaardig te maken, zijn in de loop van november 2015 begonnen in de werkplaats van Schaarbeek.

In een eerste fase werden de vlampijpen uit de ketel verwijderd, in totaal 220! Hoewel zij nog in prima staat zijn, moeten zij vervangen worden omdat TSP niet over de nodige documenten beschikt om hun kwaliteit te bewijzen. Deze zijn onmisbaar om een homologatie te verkrijgen voor de ketel. Bovendien liet het verwijderen van deze vlampijpen toe om de inwendige staat van de ketel na te kijken en die was zeer bevredigend.

Alvorens terug te beginnen met het hermonteren van de vlampijpen, werd de binnenkant van de ketel volledig vrijgemaakt van kalkaanslag.

Het volledige artikel over de geschiedenis van deze machine zal verschijnen in het volgende nummer van OP DE BAAN.

→ **Onze vriend Geert aan het werk in de ketel van de "Knapsack". Met een pneumatische hamer verwijdert hij kalkresten en andere onzuiverheden.**

Deze foto toont ons duidelijk hoe de vuurhaard is vastgemaakt aan de vuurkist door middel van geklonken steunbouten en hemelankers.

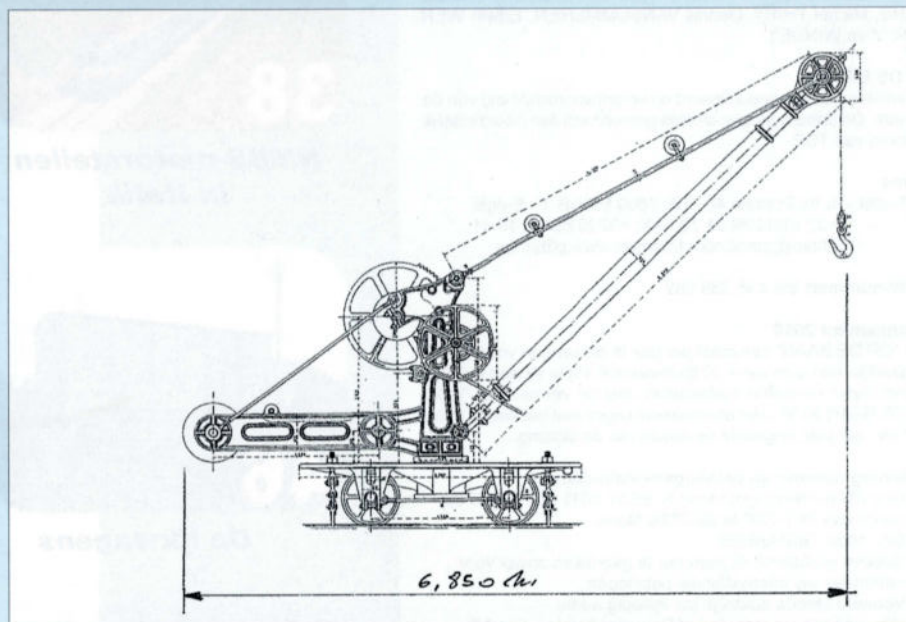
Zin om mee te werken aan het materieel in Schaarbeek?

Contact: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00, er is werk voor iedereen, gespecialiseerd of niet.

TSP, 19 december 2015.



De draaibare kraan uit 1870 na haar aankomst te Saint-Ghislain op 17 december 2015. TSP.



K-rijtuigen

Deze winter zullen onze vier K-rijtuigen een preventief onderhoud ondergaan, vooral aan de kast en het dak, met gedeeltelijke of volledige herschildering naargelang hun toestand.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

In afwachting van het hernemen van de ritten in het voorjaar, werkt de ploeg van de CFB volop aan het onderhoud van de lijn: onderhoud van het spoor tussen Spontin en Dorinne, verwijderen van onkruid en struikgewas in de berm, onderhoud van het materieel, schilderwerken, ...

In januari 2016 startte men in het station Bauche: heraanleg van het spoor en een uitwijkspoor. Er is dus werk genoeg en iedereen mag komen helpen.

Om te helpen contacteer Alain DEFECHE-REUX telefoon: +32 (0)477 98 91 23.

→ *Vooraanzicht van de "Knapsack" na het verwijderen van de vlampijpen. Schaarbeek, 19 december 2015. TSP.*

FOTO 131-02 ↓

Bij de CFB eindigde het seizoen traditioneel met de Sinterklaastrein. Aankomst van de goedheiligman bij het station Dorinne-Durnal met de 7341. 29 november 2015. TSP.



Heropstanding van de 8051



FOTO 131-03 De 8051 wacht op de vroegere goederenkoer van Schaarbeek op de vrachtwagen voor haar overbrenging naar Oostmalle, 2 november 2015. TSP.

Frans Bevers, de eigenaar van een gend cateringbedrijf in Oostmalle, heeft op 3 november 2015 zijn tweede "speeltje" op ware grootte ontvangen, de 8051.

Frans is een fervent liefhebber van Märklin modeltreinen. Doorheen de jaren bouwde hij de grootste verzameling Märklin-producten ter wereld op. Als kind droomde Frans ervan om meerdere van deze Märklin modellen op ware grootte te bezitten. Aldus nam hij contact met TSP

om hem aan een stoomlocomotief type 26 te helpen. TSP vond zo'n machine in het Verenigd Koninkrijk, namelijk de Ty2-7173. Na de overbrenging naar België in maart 2011, werd de locomotief gerestaureerd en geschilderd als type 26 met nummer 26.102. Zij werd op 25 september 2013 als monument voor het bedrijf van Frans geplaatst aan de Lierselei te Oostmalle (zie *ODB 118* blz. 4-5).

Zeer tevreden als hij was met deze eerste locomotief, bestelde Frans bij TSP

een dieselmotortype locomotief van de reeks 80. Hij wilde dit keer wél dat deze machine rijvaardig zou zijn. De keuze viel op de 8051, die zich nog in een behoorlijke staat bevond, maar met een te vervangen dieselmotor. De TSP-vrijwilligers zetten zich onmiddellijk aan het werk eind 2013 en na meer dan twee jaar werk werd de 8051 op 3 november 2015 afgeleverd bij Frans.

Vooraleer deze locomotief naast de 26.102 kon geplaatst worden, moest TSP eerst het spoorstuk verlengen met +/- 80 meter.

Op 8 november 2015, ter gelegenheid van de grote jaarlijkse verzamelbeurs in het bedrijf van Frans, konden de bezoekers een eerste maal de machines in actie zien! Inderdaad, de rijvaardige 8051 duwde of trok de 26.102 over de enkele tientallen meters spoor. Daarenboven was de 26.102 uitgerust met een geluidstoestel en een rookontwikkelaar!

Hier houden de dromen van Frans echter niet op, want hij heeft al een derde locomotief gevraagd aan TSP. Dewelke? Dat blijft voorlopig nog een verrassing voor onze lezers...



Verlenging van het spoor, uitgevoerd door de CFB-ploeg. TSP.



FOTO 131-04 De 8051 wacht, geladen op een dieplader, op haar vertrek vanuit Schaarbeek naar haar nieuwe verblijfplaats te Oostmalle. Om het wegverkeer niet te hinderen, gebeurde de verplaatsing 's nachts. TSP, 2 november 2015.

Gebouwd door *la Brugeoise et Nivelles* te Nivelles, werd de 8051 in dienst genomen in de stelplaats Schaarbeek op 16 juli 1963, met het nummer 260.051 (8051 vanaf 1 januari 1971). Zij was in dienst te Schaarbeek gedurende 40 jaar, tot bij haar schrapping op 2 februari 2003. Op 27 februari 2006 werd zij aangekocht door het bedrijf *Rails et Traction* te Raeren. TSP kocht haar later terug.

FOTO 131-05 Sindsdien houdt de 8051 de 26.102 gezelschap te Oostmalle. 9 november 2015, Dirk MEYNTJENS.



Locomotieven

reeks 13

● Sinds de nieuwe dienstregeling van 13 december laatsleden slepen de locomotieven van de reeks 13 de treinen naar Frankrijk die oorspronkelijk waren toevertrouwd aan de reeks 57. De reeks 13 staat in voor de tractie van de treinen naar Somain of Lille Délivrance, waar OSR-France de eindbestemming bedient met de hulp van een BB75000. Hier de dienstregeling van deze treinen:

- 48846 ①-⑥: Muizen 03.43 - Lille Délivr. 06.26
- 48855 ①-⑥: Somain 15.43 - Muizen 18.47
- 48855 ⑥: Somain 15.43 - Antw.-Noord 19.06
- 49804 ①-⑥: Aalst 11.30 - Somain 14.18
- 49807 ②-⑥: Lille Délivr. 23.36 - Aalst 01.25

reeks 21

● Een lot van vier locomotieven van de reeks 21 werd te koop gesteld voor afbraak. Het betreft de 2106, 2116, 2117 en de 2126. Zoals bij de 2121 zullen eerst alle bruikbare onderdelen verwijderd en opgeslagen worden. Wat dan nog overblijft, is rijp voor afbraak. De 2121 zal de eerste locomotief zijn van de reeks die wordt afgebroken. Op 15 december is zij overgebracht naar de sloperij Keyser te Courcelles.

reeks 28 tot in Oostenrijk!

● Het is een geweldige première. Een TRAXX van de reeks 28 sleept van vertrek tot aankomst de Treski (zie ODB 130 blz. 17) van Brussel-Zuid naar Landeck, waarna de trein leeg verder rijdt naar Bludenz via de Arlberg. De eerste trein, die Brussel verliet op 18



FOTO 131-06 Na de verwijdering van de nog herbruikbare onderdelen is de 2121 naar Monceau gebracht op 12 november 2015. Dit was haar laatste rit voor haar overbrenging naar sloper Keyser te Courcelles. Dominique ALLARD, 14 november 2015.

december 2015, kende een technisch probleem in het grensstation van Kufstein in Oostenrijk. De ETCS-uitrusting van de 2807 was defect. Een locomotiefwissel was hier noodzakelijk. De storing was hersteld voor de terugrit.

Class 66

● De PB04, gehuurd door B-Logistics sinds mei 2015, heeft haar dienst hervat, na een lange stilstand wegens zware averij aan haar dieselmotor. De machine is nu onderverhuurd aan operator Heavy Haul Power International (HHPI), die haar gebruikt om hun treinen te slepen in Duitsland.



De 2121 bij haar aankomst bij Keyser op 15 december 2015. Nicolas DISNEUR.

IN DIENST	741:	02-10-2015 FSD	4135:	FHS → GCR 14-12-2015	7788:	20-10-2015
2863: 01-12-2015 FNND	762:	02-10-2015 LK	4136:	FHS → GCR 14-12-2015	7790:	20-10-2015
	764:	02-10-2015 LK	4140:	FHS → GCR 14-12-2015	7813:	19-11-2015
SCHRAPPING	2106:	18-11-2015 FKR	4141:	FHS → GCR 14-12-2015	7815:	19-11-2015
601: 12-08-2015 NK	2116:	18-11-2015 FKR	4157:	FHS → GCR 14-12-2015		
603: 12-08-2015 NK	2117:	18-11-2015 FKR	4162:	FHS → GCR 14-12-2015		
605: 25-09-2015 NK	2126:	18-11-2015 FKR	4163:	FHS → GCR 14-12-2015		
607: 15-09-2015 NK			4190:	FHS → GCR 14-12-2015		
608: 12-08-2015 NK	MUTATIES				AFBRAAK	
609: 29-09-2015 NK	08106:	GCR → FKR 14-12-2015	UIT REVISIE		5926:	23-11-2015 FGH
611: 15-09-2015 NK	08107:	GCR → FKR 14-12-2015	439:	-10-2005 MOD	7331:	23-11-2015 FGH
612: 12-08-2015 NK	08108:	GCR → FKR 14-12-2015	446:	-10-2015 RI		
613: 15-09-2015 NK	08109:	GCR → FKR 14-12-2015	542:	-10-2015 RI	AFKORTINGEN	
614: 25-09-2015 NK	08536:	FKR → MKM 14-12-2015	558:	-10-2015 RI	CFL:	Ch. de Fer Luxembourgeois
616: 12-08-2015 NK	08537:	FKR → MKM 14-12-2015	934:	-10-2015 MOD	FGH:	Saint-Ghislain
618: 12-08-2015 NK	08538:	FKR → MKM 14-12-2015			FHS:	Hasselt
620: 15-09-2015 NK	08539:	FKR → MKM 14-12-2015	IN PARK		FKR:	Merelbeke
684: 29-09-2015 FSD	08540:	FKR → MKM 14-12-2015	2862:	29-10-2015	FNND:	Antwerpen-Noord
695: 29-09-2015 GCR	4101:	FHS → FKR 14-12-2015			FSD:	Oostende
700: 30-09-2015 FSD	4108:	FHS → FKR 14-12-2015	UIT PARK		GCR:	Charleroi-Sud
701: 02-10-2015 FSD	4118:	FHS → FKR 14-12-2015	7710:	02-12-2015	LK:	Kortrijk
	4132:	FHS → GCR 14-12-2015	7784:	20-10-2015	MOD:	gemoderniseerd
					RI:	tussentijdse revisie

Nieuwe TRAXX'en voor NMBS-Logistics

NMBS-Logistics heeft beslist om het huurcontract van de locomotieven reeks 28 bij Alpha Trains niet te verlengen. De directie heeft in oktober 2015 een contract afgesloten bij Railpool voor de huur van een eerste reeks van 36 TRAXX'en voor een periode van 10 jaar. Er is eveneens een optie genomen voor het huren van 10 bijkomende locomotieven, indien dit nodig moest zijn. NMBS-Logistics huurt momenteel 40 TRAXX'en die geschikt zijn om te rijden in België, Duitsland, Oostenrijk en Nederland (2804 t/m 2843), aangevuld met vijf locomotieven toegelaten in België, Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk (2901 t/m 2905).

In tegenstelling met het huidige huurcontract van de reeksen 28 en 29, gaat het om een "full-service"-contract. Railpool is verantwoordelijk voor het onderhoud, het aanleveren van onderdelen, de uitvoering van de revisies en ook voor het zorgen van een vervanglocomotief wanneer een machine niet



Ziehier hoe de gehuurde TRAXX'en van NMBS-Logistics bij Railpool er zouden kunnen uitzien. De locomotieven die tot Railpool behoren zijn herkenbaar aan de grijze livree aangevuld met aan één uiteinde een brede verticale band in een variabele kleur (blauw, rood, geel).

beschikbaar is. Bovendien laat deze keuze aan NMBS-Logistics toe te beschikken over locomotieven die uitgerust zijn met meerdere veiligheidssystemen en zodoende het 'Green Xpress'-netwerk, dat België verbindt met verschillende Europese landen, uit te breiden (zie OP DE BAAN 128 blz.

26). Hierdoor wordt het mogelijk om treinen naar Zwitserland of bijvoorbeeld Slowakije te slepen zonder locwissel.

De vervanging van de locomotieven van Alpha Trains door deze van Railpool zal beginnen op het einde van 2016 en doorlopen tot in 2021.

en een reeks 17 voor NMBS-Technics?

NMBS-Technics gebruikt momenteel 13 TRAXX'en (locomotieven 2806, 2809, 2812, 2813, 2815, 2821, 2832, 2833 in onderverhuur bij NMBS-Logistics, 2802, 2803 bij Alpha Trains, 2844 bij Macquarie Rail en 2861, 2863 bij Railpool). Deze huurcontracten kosten NMBS-Technics veel geld, waardoor men overweegt om eventueel nieuwe locomotieven aan te schaffen. Het gaat om de Vectron van Siemens (verdere

ontwikkeling van de reeksen 18 en 19), geschikt voor 200 km/h. In geval het tot een bestelling komt, zullen deze locomotieven de reeks 17 vormen.

Anderzijds wenst de NS dat de Benelux-treinen zouden gesleept worden door hun nieuwe TRAXX-locomotieven reeks 186, waarvan 36 exemplaren werden besteld. De reden is de opleiding van de treinbestuurders van Antwerpen-Centraal. (zie p. 13).

Intussen is de huur van de 2862 opgezegd en vervangen door de 186 424-8 van Railpool, die op 14 december 2015 het nummer 2863 kreeg. De 186 181-4 (ex-2862) is verhuurd aan de Nederlandse firma HSL Logistiek.

Nog even vermelden dat de 2833 niet meer onderverhuurd is aan Railtraxx, maar opnieuw wordt ingezet door NMBS-Technics. In vervanging huurt Railtraxx de vroegere 2801.

FOTO 131-07 Op 8 november 2015 sleept de 186 424 de IC-trein 9232 Amsterdam CS - Brussel-Zuid. Aankomst in het station Antwerpen-Berchem. Zij werd voorzien van het nummer 2863 op 14 december 2015. *Thierry HEYLEN.*



Einde huur van de reeks 57



FOTO 131-08 Op 25 juli 2012 rijdt de 5702 voorbij Ham, op de lijn Tergnier - Longueau, met de trein Aalst - Nesle.
Philippe DE GIETER.

NMBS-Logistics heeft beslist om een einde te maken aan het huurcontract van de vijf nog in dienst zijnde diesellocomotieven van het type G2000-3. De treinen die vroeger gesleept werden door de reeks 57 rijden vanaf 13 december 2015 met locomotieven reeks 13 tot in Frankrijk. OSR-France staat in voor de verdere overbrenging naar de eindbestemming met hun BB75000, gehuurd bij Akiem.

Reeks 57 werd in dienst genomen door de NMBS in 2008 (zie OP DE BAAN 89 blz. 16) na de huur van 5 locomotieven bij Angel Trains (ATC). Zij kregen de nummers 5701 t/m 5705. De eerste twee machines kwamen toe te Antwerpen-Noord in de maand juni (5701 en 5705), kort daarop gevolgd door drie nieuwe locomotieven in augustus (5702, 5703 en 5704).

Zij werden officieel opgenomen in de beurtregeling van de grafieken GP met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2008 en ingezet op verschillende verbindingen naar Frankrijk.

In 2011 werden nogmaals twee nieuwe locomotieven (5706 en 5707) gehuurd bij Euro Cargo Rail (ECR) om de ontwikkeling van het filiaal OSR-France in het noorden van Frankrijk te ondersteunen.

De reeks 57 omvatte in 2012 een maximum van acht locomotieven door het huren van de 5708, die kort nadien werd vervangen door de 5709, als gevolg van ernstige technische problemen.

In hetzelfde jaar besliste OSR-France om definitief af te zien van het gebruik van de reeks 57 ten voordele van de BB75000, die gehuurd werden bij Akiem. De 5706, 5707 en 5709 werden uit de dienst genomen en teruggegeven aan ECR op het einde van 2012.

Nog een probleem diende opgelost, toen de 5704 moest worden teruggegeven aan Alpha Trains in juni 2013. Zij werd vervangen door de 5709 tot in februari 2014. Vanaf dat ogenblik werd uiteindelijk de 5710 gehuurd.

De steeds terugkerende problemen met de betrouwbaarheid deed deze reeks locomotieven ook geen goed. De NMBS kwam

hiermee terecht in een lange lijst van teleurgestelde gebruikers. Hieronder geven we een samenvatting van de verschillende locomotieven gebruikt door de NMBS met hun constructie-nummer, het EVN-inschrijvingsnummer alsook de data van ingebruikname en het uit de dienst nemen bij NMBS-Logistics.

5701	Vossloh 500 1757 - EVN: 92 87 0002019-3 FNND 01-08-2008
5702	Vossloh 500 1603 - EVN: 92 87 0002011-0 FNND 27-11-2008
5703	Vossloh 500 1617 - EVN: 92 87 0002012-8 FNND 24-11-2008
5704	Vossloh 500 1618 - EVN: 92 87 0002013-6 FNND 24-11-2008 - ATC 17-06-2013
5705	Vossloh 500 1758 - EVN: 92 87 0002020-1 FNND 11-12-2008
5706	Vossloh 500 1637 - EVN: 92 87 0002006-0 FNND 06-01-2011 - ECR 27-11-2012
5707	Vossloh 500 1669 - EVN: 92 87 0002009-4 FNND 06-01-2011 - ECR 04-12-2012
5708	Vossloh 500 1670 - EVN: 92 87 0002010-2 FNND 01-04-2012 - ECR 22-06-2011
5709	Vossloh 500 1640 - EVN: 92 87 0002007-8 FNND 18-06-2012 - ECR 29-10-2012 FNND 20-06-2013 - ECR 05-02-2014
5710	Vossloh 500 1756 - EVN: 92 87 0002015-1 FNND 27-01-2014

reeks 77

● De NMBS wil een lot van 10 overbodige locomotieven van de reeks 77 verkopen. De nieuwe Belgische vennootschap East-West Logistics (zie blz. 26) is in onderhandeling om de 7791, 7792 en de 7793 te huren (deze machines mogen enkel op het Belgisch net rijden) met een aankoop als optie en om de 7784, 7788 7789 en de 7790 te leasen omdat deze laatste geschikt zijn om op het Nederlandse en het Duitse net te rijden. NMBS-Logistics zou zich willen ontdoen van alle 77/78. Zaak verder op te volgen.....

Motorwagens - HST

reeks 41

● De elektrificatie van de lijn 15, tussen Herentals en Mol, heeft de inzet van de reeks 41 sterk verminderd in deze streek. Daardoor muteerden verschillende motorwagens naar Charleroi en Merelbeke.

De reeks 41 heeft zo de Desiro's vervangen tussen Charleroi-Sud en Erqueinnes en ze rijden enkele P-treinen naar Luttre. Zij rijden ook de P-treinen tussen Jemeppe-sur-Sambre en Gembloux op lijn 144 (P7690/7691, P7692/7693, P8690/8691 en P8692/8693).

FOTO 131-10 Tot op heden hebben wij een zeer zachte winter gekend. Op 23 november 2015, een van de zeldzame dagen met een lichte vorst, stond het ICE-treinstel 4604 geblokkeerd door ijzel op de bovenleiding van lijn 2. De ICE werd geëvacueerd door de 1841. De foto is genomen bij aankomst in Leuven. Simon DE RIDDER.



FOTO 131-09 Op 29 oktober 2015 heeft de 5514 haar testrit uitgevoerd na een grondig nazicht. Doorrit langs de oude koninklijke halte van Château d'Ardennes richting Beauraing. Georgy LEJEUNE.

Eenzijds heeft de NMBS de lijn geëlektrificeerd (L15 Herentals - Mol, zie blz. 16-17) en baat deze uit met elektrische Desiro-motorstellen (voor de reizigers verandert er niet veel op gebied van comfort en reistijd t.o.v. de motorwagens van de reeks 41); anderzijds wordt dieseltractie ingezet op geëlektrificeerde lijnen... Wie kan dit nog begrijpen?

Eurostar E320

● Sinds 20 november 2015 zijn de nieuwe Eurostar treinstellen E320 (Velaro van Siemens) in commerciële dienst genomen tussen Paris en London.

Vier treinstellen zijn ter beschikking sinds 13 december 2015.



ETCS-testen op de spoorlijn Athus-Meuse met de reeks18

→ De 1861 en 1877, die drie I6-rijtuigen insluiten, werden onderworpen aan de ETCS-testen onder 25 kV op de lijn "Athus-Meuse".

Paliseul, 15 december 2015.

Lucien CLAEYS.

Een Zwitsers panoramisch rijtuig te Brussel

Op 19 december 2015 werd een panoramisch rijtuig opgenomen in de IC 90 "Vauban" Basel - Brussel-Zuid en 's anderendaags bij de terugrit in de IC 97 "Iris" Brussel-Zuid - Basel.

Het is niet de eerste maal dat een rijtuig van dit type in België rijdt.

Het succes van de panoramische rijtuigen voor meterspoor had als gevolg dat de SBB in 1991 een reeks van 12 rijtuigen 1ste klasse bestelde voor de EuroCity-verbindingen. Deze rijtuigen zijn 26,40 m lang en mogen tegen 200 km/h rijden. Zij zijn voorzien van airconditioning, hebben een verhoogde vloer en een compartiment met 54 zitplaatsen onder een glazen dak.

Zij worden ingezet op de Interregio's Zürich / Basel SBB - Luzern - Locarno en in de IC 163 / IC 164 Zürich - Graz.

FOTO 131-11 → Op 19 december 2015 komt de IC90 aan te Brussel-Zuid. Gwenaël PIERART.

FOTO 131-12 ↓ Op 23 april 1992 is een panoramisch rijtuig opgenomen in de INT 296 "Edelweiss" Basel - Brussel-Zuid, hier na zijn aankomst in het eindstation. Het zal worden tentoongesteld op Eurailspeed '92 te Schaarbeek.

Armand BEERLANDT.





Een verrassing
 ← FOTO 131-13 Op 14 december 2015, na een opleidingsperiode voor de treinbestuurders van Antwerpen-Centraal, zijn twee TRAXX'en van de NS, de 186 002 en de 186 005, op sleeptouw genomen door de 2842 tussen Antwerpen-Schijnpoort en Antwerpen-Noord. Doorrit te Antwerpen-Luchtbal. Armand BEERLANDT.

FOTO 131-14 ↓ Op 20 september 2015 was de PRIMA II 47502 in doorrit in het station van Moeskroen. Zij werd overgebracht naar de Alstom fabriek te Raismes nabij Valenciennes. Bruno MALFAIT.

Een militaire trein

↓ FOTO 131-15
 Vorige herfst hebben er verschillende militaire treinen gereden vanuit de kazerne te Marche-en-Famenne. Op 16 oktober 2015 slepen de 7855 en de 7842 een lege trein naar Marche. Achter de locomotief bevindt zich een rijtuig voor het personeel dat de trein begeleidt. Doorrit in het station van Esneux. Philippe STERCK.



Bestelling van nieuwe treinen M7

Na enkele maanden vertraging, ten gevolge van een klacht van Siemens (zie OP DE BAAN 126 blz. 25), heeft de NMBS op 18 december II. nieuwe treinen besteld bij het consortium Alstom - Bombardier, waardoor de fabriek van Bombardier te Brugge weer levenskansen krijgt.

Op 23 december 2013 startte de NMBS een oproep voor het indienen van een offerte aangaande de levering van bloktreinen.

Tijdens een persconferentie op 18 december 2015 kondigden Jo Cornu, CEO van de NMBS, samen met Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit en de vertegenwoordigers van de beide ondernemingen aan, dat er een eerste bestelling werd gedaan voor een levering van 445 rytuigen ter waarde van 1,3 miljard euro. Ongeveer 787 miljoen euro gaat naar Bombardier en ongeveer 471 miljoen euro naar Alstom. De levering van deze eerste bestelling zal plaats hebben vanaf september 2018 tot in 2021.

Het contract voorziet ook in een optie voor nog 917 bijkomende rytuigen, in totaal dus 1362 rytuigen. Bestellingen in de toekomst zijn dus afhankelijk van de evolutie van het reizigersvervoer. Er werden clausules in het contract opgenomen voor wat betreft de betrouwbaarheid, de vertraging bij de leveringen en de onderhoudskosten van het materieel. De treinen zullen bestaan uit een motor-



wagen met een kast op twee niveaus en een stuurpost, die een aantal rytuigen zal slepen. Deze rytuigen zullen het type M7 vormen.

De eerste bestelling zal bestaan uit 90 aangedreven rytuigen Bmx, 65 multifunctionele rytuigen BDX met stuurpost en 290 rytuigen B en AB.

Bombardier te Brugge zal zorgen voor 65 multifunctionele rytuigen en 290 rytuigen en Alstom bouwt 90 aangedreven rytuigen in haar fabriek te Valenciennes met de steun van het "Centre d'excellence électrique et signalisation" te Charleroi. Alstom zal de ontwikkeling en de productie op zich nemen van het

ETCS-systeem niveau 2 om de volledige vloot mee uit te rusten. Het Consortium zal ook instaan voor het technische onderhoud van de rytuigen.

De M7-treinen zullen op alle belangrijke lijnen rijden, maar ook op grensoverschrijdende lijnen naar Nederland en Luxemburg, met inbegrip van de hogesnelheidslijnen waar zij een snelheid van 200 km/h kunnen halen.

Het concept van de M7-rytuigen is gebaseerd op dat van de M6-rytuigen, echter met meer comfort voor de reizigers. Ze zullen bovendien compatibel zijn met de M6-rytuigen. Het interieur van de rijtui-





gen eerste en tweede klas werd slechts goedgekeurd nadat meer dan 200 vertegenwoordigers uit verschillende groepen gebruikers werden geraadpleegd. Het nieuwe interieur en het verbeterde informatiesysteem zullen het comfort nog verhogen. De aangedreven multifunctionele rijtuigen zullen toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers en zullen uitgerust worden met plaatsen voor fietsen.

Het concept van de M7-rijtuigen zal een soepel gebruik toelaten. Zij zullen zowel kunnen ingezet worden in elektrische motorstellen als in gesleepte treinen met M7 en M6-rijtuigen. Een diagnosesysteem zal het preventief onderhoud verbeteren en zo de kosten verminderen.

Deze bestelling kadert in de behoeften die de NMBS heeft om 190.000 bijkomende reizigersplaatsen te creëren tegen 2030, waarvan 105.000 tegen 2023, tengevolge van de buitendienststelling van verouderd materieel dat niet compatibel is met het ETCS-systeem en door de nood aan bijkomende zitplaatsen. De keuze van dubbeldekstreinen die aan 200 km/h kunnen rijden wordt gerechtvaardigd door de zwaar belaste Noord-Zuidverbinding.

De nieuwe treinen laten het afstellen toe van de oncomfortabele rijtuigen type M4 en van alle motorstellen, met uitzondering van de Desiro's en de stellen type 96 (441 t/m 490 en 501 t/m 570).

Afspraak in 2018 voor de eerste leveringen.



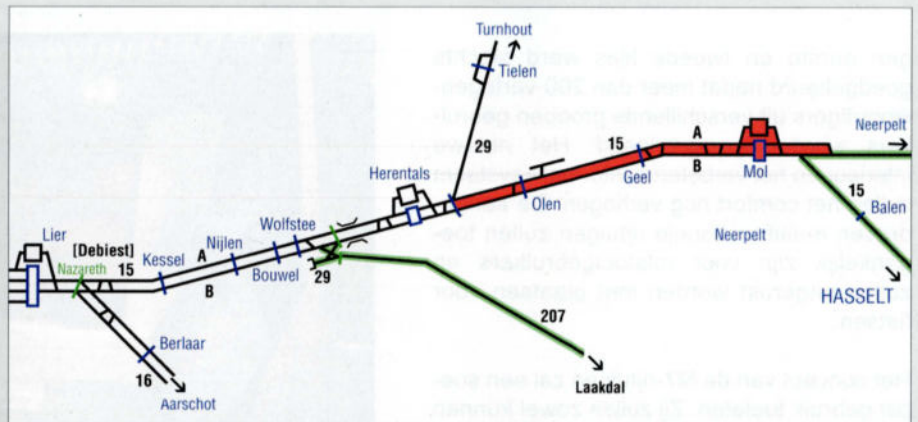
L15: Herentals - Mol elektrisch

Sinds de wijziging van de dienstregeling op 13 december 2015 wordt het baanvak Herentals - Mol van lijn 15 (Antwerpen - Mol - Hasselt) deels uitgebaat met elektrische tractie.

Ter herinnering: lijn 15 werd elektrisch uitgebaat vanaf 1 april 1981 tussen de vertakking Aubry (Mortsel, bij de uitrit Antwerpen) en Lier en vanaf 26 mei 1981 tussen Lier en Herentals.

In de lente van 2012 begon Infrabel met de elektrificatie van het baanvak van 21 km. De investering bedroeg ongeveer 24 miljoen euro. Dit bedrag omvatte de werken voor de bovenleiding en de bouw van een onderstation te Mol. Het is ongetwijfeld een der belangrijkste infrastructuurwerken van de laatste jaren. Voor de reizigers van de Kempen en van het noorden van Limburg houdt dit nu meer reismogelijkheden in en meer comfort.

De inhuldiging van de elektrische tractie ging door op 9 december 2015, in aanwezigheid van Luc Lallemand (CEO In-



frabel), Jo Cornu (CEO NMBS), Jan Peeters (burgemeester van Herentals) en Paul Rotthier (burgemeester van Mol).

Sinds maandag 14 december 2015 rijden Desiro-motorstellen elk uur als L-treinen op de verbinding Mol ↔ Antwerpen-Centraal. De reistijd wordt ingekort met 3 minuten.

Bovendien worden twee P-treinen Mol ↔ Brussel ingelegt met elektrische tractie.

De reizigers uit Mol, Geel en Olen krijgen rechtstreekse verbindingen met Brussel. 's Morgens:

- P7208 Mol 06.22 - Brussel-Zuid 07.59;
- P7209 Mol 07.22 - Brussel-Zuid 08.59;

's Avonds:

- P8209 Brussel-Zuid 17.01 - Mol 18.37.

Tijdens het weekend wordt niet elektrisch gereden.

FOTO 131-16 Op 2 december 2015 reden twee Desiro's (de 08505 en de 08143) voor de eerste keer naar Mol. De volgende dagen werden zij gebruikt voor de opleiding van de treinbestuurders. Johnny BRAUNS.





FOTO 131-17 De officiële indienststelling van de elektrische tractie op de lijn tussen Antwerpen-Centraal en Mol gebeurde op 9 december 2015 met de Desiro 08518. Halte in het station van Geel, waar de installaties werden vernieuwd. Johny BRAUNS.

FOTO 131-18 Op dezelfde dag wacht de 08518 te Mol op het vertreksein om naar Antwerpen terug te keren. Johny BRAUNS.



De NMBS opent twee nieuwe stopplaatsen

Op 13 december 2015 werd een nieuwe dienstregeling van kracht. Op deze datum opende de NMBS twee nieuwe stopplaatsen in de Brusselse regio. Dit maakt deel uit van het grotere treinaanbod voor het voorstadsverkeer. De NMBS opende op maandag 14 december officieel deze stopplaatsen in het bijzijn van de federale minister van mobiliteit Jacqueline Galant, de Brusselse minister van mobiliteit Pascal Smet, de burgemeester van Elsene Willy Decourty en de burgemeester van Etterbeek Vincent De Wolf.



Thurn en Taxis

De eerste nieuwe stopplaats bevindt zich op lijn 28 (Schaarbeek - Brussel-Zuid), het westelijke ringspoor rond Brussel. Het gaat in feite om de vroegere stopplaats Pannenhuis die de nieuwe naam *Thurn en Taxis* kreeg.

Deze stopplaats kent een lange geschiedenis. De Belgische Staat opende op 1 mei 1883 een station in Pannenhuis. Dit was vernoemd naar de Pannenhuisstraat in de gemeente Jette.

Het station onderging een aantal naamsveranderingen: eerst Brussel-Noordwest en later, vanaf 4 mei 1942, Brussel (Pannenhuis).

Het reizigersverkeer op deze lijn was altijd zeer gering en de dienst bestond meestal slechts uit enkele spitsuurtreinen. De stopplaats verdween voor het eerst op 21 mei 1977 en werd heropend op 1 juni 1980. Vier jaar later, bij de invoering van het IC-IR/plan op 2 juni 1984 werd het opnieuw gesloten.

De stopplaats bevindt zich naast het metrostation "Pannenhuis" en wordt bediend door de S10 (Aalst - Jette - Brussel-Noord - Brussel-Zuid - L28 - Jette - Dendermonde). De treinen rijden dagelijks om het uur. Het vroegere goederenstation Thurn en Taxis bevindt zich op wandelafstand van de stopplaats. Deze site is veranderd in een complex met burelen en evenementenhallen.

Zo vinden we er de gebouwen van de Brusselse dienst Leefmilieu en ook de Vlaamse administratie zal er zich vestigen.



De stopplaats Pannenhuis werd slechts 1 jaar heropend, van 29 mei 1983 tot 1 juni 1984. Op 11 maart 1983 rijdt de 2504 richting Schaarbeek. Links achter de brug bevindt zich het metrostation met dezelfde naam. Thierry HEYLEN.



De nieuwe stopplaats Thurn en Taxis wordt bediend door de verbinding S10. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 17 december 2015.





Mouterij

De nieuwe stopplaats Mouterij (Gerموir in het Frans) ligt aan de lijn 161A (Meiser - Josaphat-tunnel - Brussel-Luxemburg - Etterbeek), tussen de stations Brussel-Luxemburg en Etterbeek. Ze ligt op de grens tussen de gemeenten Elsene en Etterbeek. De stopplaats werd speciaal ontworpen voor de nieuwe voorstadsdiensten.

Zij ligt op amper 500 m van het Flageyplein en is ideaal gelegen voor bezoekers van de populaire wijk rond de Koninklijke Jachtstraat en van het ziekenhuis van Elsene. Bovendien bestaat er in de stopplaats Mouterij een prima aansluiting met het stedelijk openbaar vervoer (tram 81 en bus 95 van de MIVB).

Mouterij wordt door twee verbindingen bediend:

- de S5 (Geraardsbergen - Halle - L26 - Brussel-Luxemburg - Schuman-tunnel - Mechelen). De S5 is een fusie van de L-treinen Geraardsbergen - Halle - Brussel-Luxemburg en Brussel-Luxemburg - Delta - Vilvoorde - Mechelen. De S5 stopt dus niet meer in Delta en Merode;
- de S9 is een spitsuurdienst met acht treinen. 's Ochtends gaat het om de P7351 en P7352 Landen - Leuven - Schuman-tunnel - Brussel-Luxemburg - Braine-l'Alleud.

In de avondspits rijden de P8351 en P8352 van Braine-l'Alleud naar Landen. De P7790 en P7791 rijden in de ochtend van Braine-l'Alleud via Brussel-Luxemburg naar Leuven terwijl de



De stopplaats Mouterij ligt op de lijn 161A tussen de stations Brussel-Luxemburg en Etterbeek.

FOTO 131-19 ↑ Aankomst van een S5 uit de richting Brussel-Luxemburg.

FOTO 131-20 ↓ Uit de andere richting komt een S5 aan vanuit Mechelen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 17 december 2015.



P8790 en P8791 in de avondspits vanuit Leuven naar Braine-l'Alleud worden ingelegd.

tunnel werd uitgesteld tot 9 april 2016, rijden de treinen voorlopig tot Brussel-Luxemburg.

Omdat de opening van de Schuman-

De S5 en S9 rijden niet in het weekend.

Aankondigingsschermen

Een andere nieuwigheid die op 13 december 2015 werd ingevoerd, is de nieuwe look van de aankondigingsschermen in de stations en stopplaatsen die met dit systeem zijn uitgerust. Zo worden de treinen van het voorstadsnet rond Brussel (het GEN) nu aangekondigd als "S", gevolgd door het nummer van de verbinding. Treinen in vertraging worden nu aangekondigd met het geschatte werkelijke uur van aankomst.

10 51	Vertrek	10:57	IC 20	11:12	IC 14
10:50	Mechelen Antwerpen-C	11:00	Brussel Leuven	11:12	Aat Doornik
10:51	Gent-St-P Blankenberge	11:03	Namen Luik-Paleis	11:13	Nijvel Charleroi-Zuid
10:51	Brussel Bru-Luchthaven	11:03	Mechelen Antwerpen-C	11:13	Paris-Nord
10:53	G-bergen Denderleeuw	11:03	Halle s-Gravenbrakel	11:14	Bru-Luchthaven Landen
10:53	s-Gravenbrakel Bergen	11:06	Thurn Taxis Dendermonde	11:18	Aalst Gent-St-P
10:56	London-St-P	11:06	Gent-St-P Oostende		
10:56	Luik-Guilleup	11:10	Brussel Schaarbeek		
10:57	Brussel-Noord Aalst	11:11	Brussel Bru-Luchthaven		

! Daar aan Europese top zal het station van Brussel-Schuman niet toegankelijk zijn voor de reizigers vanaf donderdag 17/12/2015 13u tot en met vrijdag 18/12/2015 24u.

Groen licht voor de spoorverbinding Schuman - Josaphat!

Op 13 december 2015 zou Infrabel de Schuman - Josaphat spoorverbinding officieel in gebruik nemen. Door de verhoogde terreurdreiging in Brussel sinds november konden de vereiste evacuatieoefeningen echter niet doorgaan. De opening is nu voor april 2016 voorzien. Deze spoorverbinding was al jaren gepland en bij de bouw van de autotunnel onder de Kortenberglaan hielden de ingenieurs al rekening met de eventuele bouw van een spoorwegtunnel. Na jaren van discussie startte Infrabel in de zomer van 2008 met de werken, samen met de werken voor de renovatie en de uitbouw van het station Brussel-Schuman.

De nieuwe lijn zal het nummer 161A krijgen. Komende van Brussel-Luxemburg takken de twee sporen van de lijn 161A naar rechts af. Ze kruisen de metrolijn in een volledig open-gewerkte hal onder de uitrit van de tunnel van de Wetstraat, een spectaculair zicht! De lijn loopt vervolgens onder een kantorenblok door richting Kortenberglaan, waarna ze het tracé volgt tot aan het Jamblinne-de-Meux plein. Hier draait de lijn naar het tracé van de Plasky laan, om ter hoogte van het Plaskyplein aan te sluiten op lijn 26. De werken omvatten ook een belangrijke upgrade van de infrastructuur tussen de vertakking en de uitrit van de bestaande Jubelparktunnel kant Meiser. Arbeiders hebben de wanden van de tunnel volledig met de hand uitgegraven. Zo bouwden ze ook het kunstwerk van de toekomstige vertakking rond de oude Jubelparktunnel. Tijdens een week lijnonderbreking van lijn 26 brak een gespecialiseerde aannemer vervolgens de oude tunnel af.

Tijdens een korte pauze kruist een Brussels metrostel locomotief 1871 ter hoogte van de nieuwe perrons van lijn 161A. Bovenaan zien we de uitrit van de autotunnel van de Wetstraat. De glaspartijen aan de zijkant zullen vanaf de indienstname de metroperrons in daglicht doen baden. Geert PACKET, 16 oktober 2015.

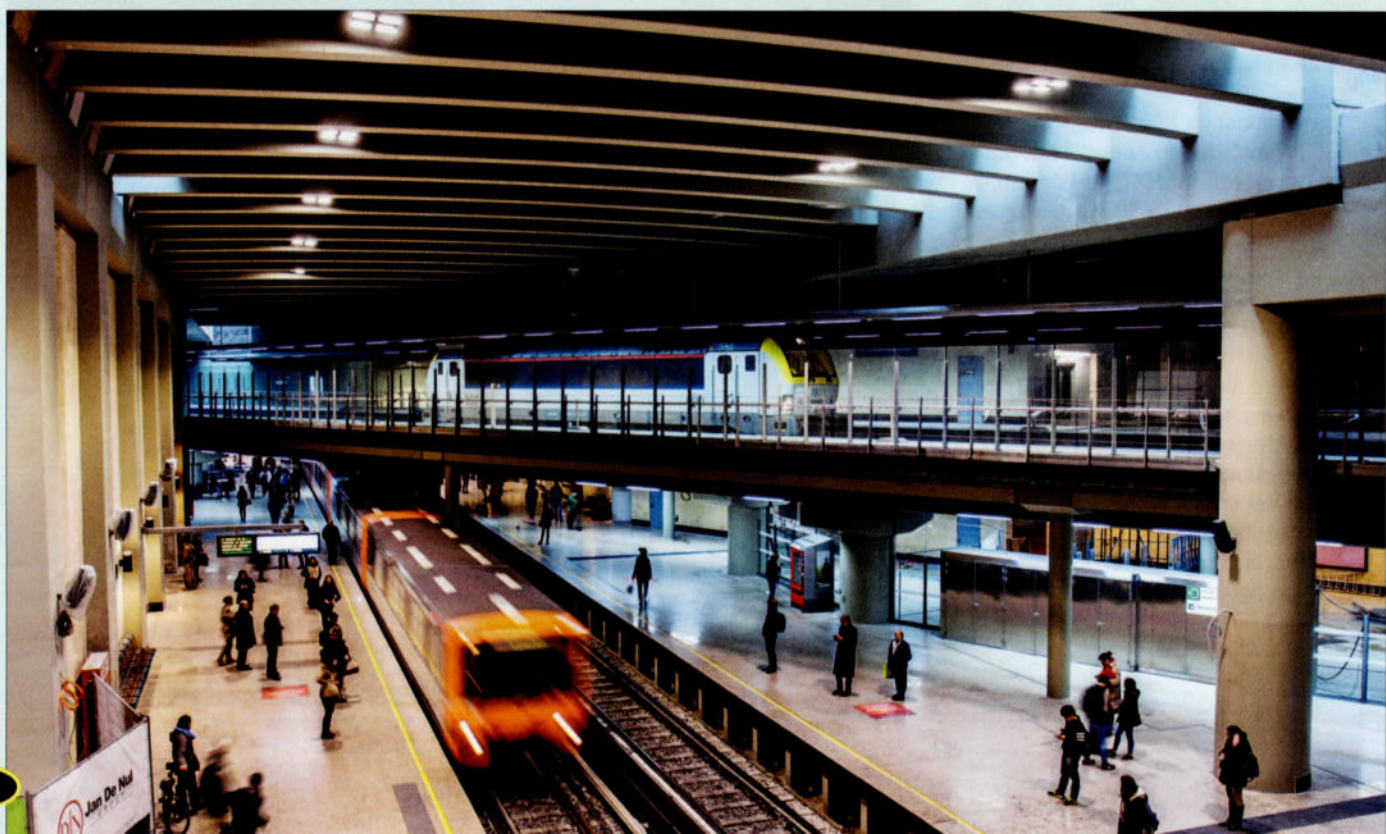


De 1871 had de eer om de eerste testrit met elektrische tractie uit te voeren in de Schuman-Josaphat-tunnel. Op de foto zien we verschillende technische veiligheidsinstallaties: brede dienstwegen, verlichting, camerabewaking, waterleiding voor de brandweer, GSM-R-antennes, ... Geert PACKET, 16 oktober 2015.

Om de hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken, moest de aannemer een groot deel van de uitgegraven grond via lijn 26 wegvoeren. Maar ook na de opening zullen de omwonenden weinig hinder ondervinden van de treinen: onafhankelijk gefundeerde brugdekken in de tunnel zorgen ervoor dat geluid en trillingen maar heel beperkt hun weg naar buiten kunnen vinden. Veiligheid was een belangrijk aspect in het ontwerp van de tunnel. Naast de toegangen van het station zorgen vijf nooduitgangen er voor dat mensen tijdens een incident de tun-

nel snel kunnen verlaten. Een modern controlesysteem bewaakt de tunnel permanent en kan, indien nodig, veiligheidsuitrustingen inschakelen. Bovendien zullen operatoren via moderne communicatietechnieken en videobeelden de tunnel permanent bewaken.

De nieuwe spoorverbinding zal een tijdswinst van 19 minuten betekenen voor mensen die vanuit, of via, de Europese wijk naar Brussels-Airport reizen. Vanaf april zal voor hen de overstap in Brussel-Noord tot het verleden behoren.

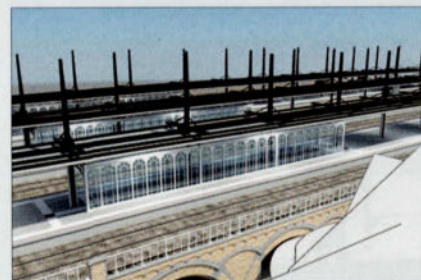


Vernieuwing van het station Vilvoorde

Het station Vilvoorde wordt momenteel vernieuwd. Dit gebeurt in verschillende etappes. Deze omvatten:

- bouw van een nieuwe bredere doorgang onder de sporen met inbegrip van roltrappen en liften voor reizigers met beperkingen (opening in 2019);
- vernieuwing van de bestaande gang door nieuwe bekleding van de muren, een nieuwe vloer en trappen;
- vernieuwing van de perrons; bouw van nieuwe langere windweringen die het karakter van de vroegere trappenafscherming zullen bewaren;
- bijkomende schuilhokjes op de perrons;
- nieuwe overdekte fietsstallingen.

De totale investering zal ongeveer 20 miljoen euro bedragen. Het einde van de werken wordt voorzien voor einde 2020.



Zo zullen de perrons van Vilvoorde eruit zien na de vernieuwing. Let op de mooie trapafscherming die bewaard blijft.



De vereenvoudigingswerken, die Infrabel al meerdere maanden bezig houdt, gaan steeds verder. Dit is wat er nog overblijft van de installaties in het station Ronse: twee doodlopende perronsporen en slechts één wissel... Kristof AVONDS.



Eindelijk nog eens een trein in de Railport- terminal te Lanaken!

Het is al lang geleden dat er nog een trein kon worden opgemerkt in de Railport te Lanaken (zie OP DE BAAN 122 blz. 25). Op 26 oktober 2015 bracht Captrain een stam van 23 Tsjechische wagens van het type Tams. Deze trein, met bestemming Roemenië, werd geladen met fijn zilverzand op 27 oktober en verliet Lanaken op 28 oktober. Elke wagen werd geladen met 56 tot 60 ton zand. Een gelijkaardige trein reed al op 10 juni 2011 naar Roemenië. Om verliezen te vermijden werd de vloer bekleed met een plasticfolie en de deuren werden afgespoten met PUR.

Denis VANSUMMEREN.



Boodschappen op onze treinen

Terwijl in het buitenland - kijk maar naar bijvoorbeeld Duitsland - reclameboodschappen op treinen schering en inslag zijn, zien we dat in België, op een paar uitzonderingen na, haast niet gebeuren. Naar verluidt zou de Belgische wet aan de NMBS verbieden om treinen te gebruiken voor reclameboodschappen. Eind 2015 startten de NMBS en Infrabel een publiciteitscampagne op locomotieven en rijtuigen met als doel nieuwe personeelsleden aan te werven. Het gaat hier niet om commerciële reclame, dat klopt, maar het is zo zeldzaam dat we er toch een artikel aan kunnen wijden. De reclame staat op rijtuigen van het type M6 en locomotieven van de reeks 18 (1812, 1831, 1846, 1881), die hoofdzakelijk op de as Eupen - Brussel - Oostende worden ingezet.



↑↓ De aanwervingsboodschappen aangebracht op dubbeldeksrijtuigen type M6. Brugge, 2 december 2015. Daniel MOENS.



FOTO 131-21 Op 8 december 2015 treffen we de 1846 te Hasselt. Julien CASIER.





FOTO 131-22 IC 4536 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud rijdt Mechelen-Nekkerspoel voorbij op 4 december 2015. De IC wordt gesleept door de 1831 die van stickers is voorzien. *Thierry HEYLEN.*

Ook NMBS-Logistics

Sinds 2014 zijn de TRAXX'en van de reeks 28 uitgerust met een verbruiksmeter. Met behulp van die meter hebben de machinisten van NMBS-Logistics uit de stelplaats Monceau op eigen initiatief in januari 2015 een poging ondernomen om zo zuinig mogelijk te rijden. En dat is hen gelukt! In twee maand tijd hebben ze 20% aan energie bespaard! Dit pilootproject, gekend onder de naam "e-drivers", liep enkel op het steentransport komende van de steengroeve Les Petons te Yves Gomezée, tussen Monceau en Aachen West. Gebaseerd op die eerste resultaten, werd de rijmethode nog verfijnd om een besparing van 30% te behalen! De gunstige economische en ecologische gevolgen in het achterhoofd houdend, heeft de directie van NMBS-Logistics besloten dit project actief te steunen en deze technische kennis te gaan gebruiken in de stelplaatsen van Antwerpen-Noord en Aachen West. Op lange termijn is het de bedoeling dat alle tractiestelplaatsen van NMBS-Logistics gaan meedoen. Om dit aan te duiden zijn de 2841 en 2843 in de stelplaats van Antwerpen-Noord voorzien van de gelegenhedsopschriften "e-drivers - B-Logistics - Monceau - 30% less energy!" Bravo aan de initiatiefnemers van dit project.

Op 7 december 2015 sleept de 2843 de trein 47552 Gelsenkirchen - Zeebrugge-Pelikaan, hier in doortocht te Londerzeel-Moo-rhoek. De lading bestaat uit auto's Suzuki Vitara. *Lucien CLAEYS.*



Het station Vorst-Zuid wordt geklasseerd

Na een jarenlange procedure heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uiteindelijk op 24 september 2015 beslist om het stationsgebouw van Vorst-Zuid te klasseren als monument.

Dit stationsgebouw dateert uit 1862 en het werd getekend door Auguste Payen, dezelfde architect die het eerste station van Brussel-Zuid had ontworpen. Het werd in neoclassicistische stijl gebouwd, in een rechthoekige vorm met symmetrische voor- en achtergevels.

Op het gelijkvloers hebben de deuren en ramen arcades. De bovenverdieping heeft een dak met een zeer kleine helling, aan elke zijkant afgesloten met een driehoekig front.

Later kwam er aan elke kant van het station een bijgebouw, evenals een goederenloods. Aan de kant van het spoor werd er een overkapping over de gehele lengte van de gevel aangebracht. Een blokpost (Blok 2 - later Blok 3 genoemd) en een overweg vervolledigden de installaties.

Het gebouw bevindt zich nu in een zeer slechte toestand, het gevolg van bijna 20 jaar verwaarlozing. Bovendien staat het nu ingesloten tussen de lijn 96 en de uitgestrekte fabriek van Audi. Vandaag is het gebouw een lege doos in een bedroevende toestand.



FOTO 131-23 *Het station Vorst-Zuid zoals de reiziger het vandaag kan zien: sterk verwaarloosd en ingesloten tussen de lijn 96, het viaduct van de lijn 96A en de fabriek van Audi. Niet echt een idyllische plaats voor een historisch stationsgebouw... 17 december 2015.*

Het station stond vroeger tussen de bomen. Langzaam maar zeker zou deze landelijke omgeving plaats maken voor fabrieken, waarvan die van Volkswagen (vandaag Audi) de belangrijkste is. Rechts zien we nog net het "Café de la gare". De eerste blokpost van Vorst-Zuid was Blok 2. Deze bevond zich in het klein bakstenen gebouwtje rechts op de foto. Verzameling TSP.



Inhoudiging van de Trilogiport te Liège

Op vrijdag 13 november 2015 heeft koning Filip in Liège de Trilogiport en de vierde sluis van Lanaye (aan de Maas nabij de Nederlandse grens) ingehuldigd in aanwezigheid van Paul Magnette (minister-president van de Waalse regering), Maxime Prévot (minister van Openbare Werken en Waterlopen) en Jean-Claude Marcourt (minister van Economie).

Het nieuwe trimodale platform (water-rail-weg) Liège Trilogiport en de sluis van Lanaye zijn projecten die deel uitmaken van de ontwikkeling en de herindustrialisatie van Wallonië. Deze sluis laat schepen tot 9000 ton toe.

De Trilogiport bevindt zich in Hermalle-sous-Argenteau, tussen het Albertkanaal en de Maas, voorbij de terreinen van ArcelorMittal te Chertal. Het is de bedoeling een multimodaal platform uit te bouwen op een strategisch gelegen plaats in het hart van de Euregio. Op een site van 100 ha zal een containerterminal gevestigd worden die zowel per spoor, over de weg als per binnenschip kan bereikt worden. Hiervoor wordt een 700 m lange kade langs het Albertkanaal gebouwd. Een logistiek park zal Europese distributiecentra aantrekken terwijl er voor geïnteresseerde bedrijven haventerreinen ter beschikking komen die een directe toegang tot de kade bieden. De containerterminal en de distributiecentra vullen elkaar aan en moeten samen de aantrekkingskracht van de site versterken.

Om de Trilogiport aan te sluiten op het spoorwegnet, werd de industriële lijn 214 Bressoux - Chertal verlengd tot Hermalle-sous-Argenteau.



De 6297 aan de inrit van de Trilogiport te Liège op 13 november 2015. Laurent GARY.



Koning Filip neemt het rood mobiel sein weg voor de 6297 tijdens de inhuldiging van de Trilogiport. Philippe STERCK.

De 4603 verlaat Charleroi-Sud

Op 28 december 2015 verliet de 4603 zijn voetstuk in het station Charleroi-Sud, met bestemming het Stoomcentrum Maldegem (SCM).

Een kleine terugblik. Op 16 september 1985 zette men de stoomlocomotief 41.195 als monument op het spoor 1, onder het indrukwekkende seinhuis in het station Charleroi-Sud. Aangezien haar toestand meer en meer achteruitging, nam men de beslissing om deze historische machine veilig onder dak te plaatsen en haar te vervangen door de 4603. Na zijn schrapping, werd

deze motorwagen door de NMBS bewaard te Haine-Saint-Pierre.

Voor zijn overplaatsing naar Charleroi-Sud werd de 4603 volledig herschilderd. Op 2 oktober 1999 werd hij op een voetstuk geplaatst, net op tijd voor de 150e verjaardag van het station enkele dagen later. Spijtig genoeg is de motorwagen, na 15 jaar blootstelling aan de elementen, volledig aangetast door roest. De NMBS besloot hem af te staan aan SCM.

Wij merken op dat de 41.195 in 2014 eveneens door de NMBS werd afgestaan aan SCM en dat deze zich vandaag nog steeds in hun loods te Maldegem bevindt, in de hoop om haar ooit nog in rijvaardige staat te restaureren.



FOTO 131-61 Het laden van de 4603 op een vrachtwagen. Charleroi-Sud, 28 december 2015. Gwenaël PIERART.

kort nieuws...

DB Schenker

● De 6503 en 6504 worden aangepast voor het rijden in België. De 6502 is al afgewerkt, maar was betrokken in een ongeval te Axel.

Rhenus-Crossrail

● De activiteiten van Rhenus-Crossrail zijn verminderd sinds begin 2016. Verschillende treinen werden inderdaad overgenomen door andere bedrijven. Hierdoor werd het huren van meerdere locomotieven gestopt.

De PB08 verliet Crossrail op 16 november 2015 en is sinds 18 november ingelijfd bij Captrain waar zij het nummer 6602 kreeg.



East-West Logistics

Een nieuwe Duitse privéoperator zal wellicht binnenkort te zien zijn op het Belgisch net. Dit bedrijf met als naam **East-West Logistics GmbH** werd opgericht door Jeroen LEJEUNE. Dit is één van de twee oprichters van de eerste Belgische privéspoorwegoperator DLC (Dillen & Lejeune Cargo).

Van EWL wordt verwacht dat ze het transport van zinkerts met bestemming Budel in Nederland zal overnemen. Bij vertrek uit Antwerpen zal deze trein worden samengevoegd met een transport naar Balen. De trein van 4000 à 5000 ton zal worden gesleept door drie 77'en. In Balen worden een deel van de trein en één 77 afgekoppeld.

Om deze treinen te kunnen rijden onderhandelt EWL momenteel om de 7791, 7792 en 7793 te huren (met aankoopoptie) - deze machines kunnen enkel in België rijden. De leasing van de 7784, 7788, 7789 en 7790 wordt ook overwogen voor het verkeer naar Nederland en Duitsland.

In afwachting van de licentie worden de treinen in België gesleept door NMBS-Logistics. EWL heeft verder nog een ander probleem: een tekort aan bestuurders om de dienst op te starten.



EUROPORTE Met ingang van december 2016 zal al het tractiematerieel dat op het Infra-bel-net rijdt uitgerust moeten zijn met het veiligheidssysteem TBL1+ of ETCS. Deze maatregel had al in januari 2016 van kracht moeten zijn, maar is nu verschoven naar december. Hiervoor worden er veel testritten ingelegd om deze veiligheidssystemen te valideren. Zo reed op 25 november 2015 de EURO 4000 nr. 4004 van Europorte meerdere testritten in de regio Mons. Op de foto de doorrit te Soignies tijdens een rit Quévy - Braine-le-Comte voor de evaluatie van TBL1+. Terence LABAR.



Op 2 en 3 december 2015 is het de TRAXX 186 189-7 van Fret SNCF die, voor de keuring van TBL1+, meerdere testritten maakte tussen Ecaussinnes en Soignies via Braine-le-Comte. Jean-François POLET.



RAILTRAXX FOTO 131-24 ↓ Op 7 november 2015 passeert de Railtraxx-trein Antwerpen - Linz te Houthalen. Op kop de 266 218-9. Andy ENGELEN.



Sinds de inzet van de G2000 beëindigd werd bij NMBS-Logistics, zijn de G2000'en van andere privé-operatoren nog steeds zichtbaar op het Belgische spoorweganet.

Sinds mei 2015 staat Railtraxx twee keer per week in voor de verbinding tussen Linz Voest Alpine (Oostenrijk) en Antwerpen. Deze trein met metalen onderdelen wordt bij aankomst opgesplitst en verdeeld naar meerdere klanten in de regio's Antwerpen (Rhenus, Van Moer, Hessenatie, Katoennatie), Kortrijk (H. Essers), Genk (SML, Sikel) en Zeebrugge (Stora Enzo).

Op 11 september 2015 rangeert een G2000 wagens met coils in de aansluiting van H. Essers te Heule (nabij Kortrijk). Deze firma is gelegen langs lijn 66 (Kortrijk - Brugge). Op de voorgrond de twee sporen van lijn 66.

Wim WINDEY.

→ Op 2 september 2015 is de trein op de terugweg naar Antwerpen nadat in Heule geleverd werd. Doorrit te Beervelde op lijn 59 Gent - Antwerpen.

Wim WINDEY.

↓ **FOTO 131-25** Te Sint-Mariaburg (op de lijn Roosendaal - Antwerpen) passeert de G2000 met nr. 272.001 van Rail Feeding met een trein beladen met Hyundai auto's op weg naar Zeebrugge op 26 oktober 2015. Johnny BRAUNS.





← Op 9 november 2015 heeft Railtrax bij wijze van test een trein beladen met coils gereden tussen Antwerpen en La Louvière Gare-Industrielle. Op deze foto de trein naar Antwerpen, met op kop de 266 118, in het station van Braine-le-Comte van waaruit deze de volgende dag vertrok. Als het tot een akkoord komt, zal deze verbinding regelmatig worden ingelegd tussen La Louvière en Aachen West via Charleroi, Namur, Liège en Montzen. Wim WINDEY.



FOTO 131-26 ✓

De 6505 en 6519 van DB Schenker brachten op 5 november 2015 een Daxi-ballasttrein naar Monceau. Dit is de eerste keer dat de 6500'en van DB Schenker rijden op lijn 124 (Brussel-Zuid - Charleroi). Doortocht te Luttre. Dominique ALLARD.



FOTO 131-27 ↓

ArcelorMittal heeft de torpedowagens voor het vervoer van vloeibaar gietijzer te koop gezet. Deze wagens werden gebruikt voor het transport van vloeibaar gietijzer tussen de verscheidene vestigingen van het bedrijf. In november 2015 werden negen van deze wagens per vrachtwagen (!) naar de ArcelorMittal site te Krakov in Polen vervoerd. Eén van deze wagens zou in België worden behouden als industrieel- en spoorwegergoed. Op 13 november, na de inhuldiging van Trilogiport te Liège, werd de 6297 vereeuwigd op de site van het staalbedrijf te Chertal op kop van een trein met twintig torpedowagens. Philippe STERCK.





↑ **FOTO 131-28** De dolomiettrein bestemd voor Nedmag in Veendam en die vertrekt uit Hermalle-sous-Huy werd overgenomen door DB Schenker. Deze trein werd tussen Sittard en Veendam gesleept door een Class 66 en een elektrische locomotief van de reeks 4400 (ex-1600 NS). Op 21 augustus 2015 zien we te Maasbracht de trein 47615 Veendam - Hermalle-sous-Huy gesleept door de 4402 en de 653-05. Vanaf Sittard tot Hermalle-sous-Huy blijft enkel de Class 66 voor de trein. Michel DE ESCH.

→ **FOTO 131-29** Op 24 en 25 oktober 2015 heeft de Britse vereniging Mercia Charters een reis ondernomen door Nederland. Vanaf Hoek van Holland heeft de trein gedurende twee dagen de havens van Rotterdam en Vlissingen Sloehaven doorkruist. De trein was samengesteld uit rijkstuigen van de Centralbahn (ex-SBB-materieel) en een Mitropa-restauratierijtuig van de Centralbahn. De 9802 (ex-6325 NMBS) van LOCON stond tijdens deel van de reis op kop van deze trein. Op deze foto zien we de trein omsloten door drie locomotieven van LOCON: de 9802, de 203.160 en achteraan de 9904 (ex-1831 en ex-1631 van de NS). Doorrit in Vlissingen Sloehaven, 24 oktober 2015. Armand BEERLANDT.



↓ **FOTO 131-30** DB Schenker Nederland bezit nog steeds zes elektrische locomotieven van de reeks 1600 ex-NS (1604, 1611, 1612, 1614, 1615 en 1616). Ze worden gebruikt voor binnenlands verkeer, waaronder het transport van kalk tussen Jemelle en Beverwijk. 1 november 2015 doorrit van de lege trein 47613 te Susteren die wordt gesleept door de 1604. De trein bestaat uit zeven Talns-wagens voor Hermalle en zes Falns-wagens voor Jemelle. Michel DE ESCH.



ASVi restaureert een stoomtram van de NMVB



De 303, een type 7, aan het perron van "le Centre de découverte du Vicinal" op de terreinen van het voormalige NMBS-station Thuin-Ouest op lijn 109. ASVi.

De NMVB werd in 1884 opgericht om het bestaande en al vrij dichte spoorwegnet aan te vullen met goedkoper aan te leggen lokaalspoorlijnen. De keuze voor een eenvoudiger infrastructuur met goedkoper en kleiner rollend materieel liet toe om een aantal streken per spoor te ontsluiten waar de aanleg van normaalspoorlijnen niet te rechtvaardigen zou zijn geweest. Dit nieuwe buurtspoorwegnet bracht uiteindelijk verbindingen tot stand, die het gewone spoorwegnet nooit kon aanbieden, en dit zowel voor het reizigers- als het goederenvervoer. Het net was ideaal voor het vervoer over korte afstanden of voor het ontsluiten van de buitenwijken in een aantal steden. Uiteindelijk was het NMVB-net op zijn hoogste-

punt meer dan 5000 km lang en vulde de lacunes op in het toch al zeer dichte spoorwegnet.

De voornaamste locomotieven waren uiteraard de befaamde stoomtramlocomotieven met twee stuurposten ("bicabine"). De meeste machines werden voor meterspoor geleverd, een spoorbreedte die de aanlegkosten beperkte en die zich gemakkelijk liet inpassen in de bebouwde kom of in een landschap met een moeilijk profiel. Er werden ongeveer 1000 locomotieven van dit model gebruikt. Ze waren in het hele land te zien sinds het ontstaan van de NMVB. Ze verdwenen later geleidelijk door het sluiten van lijnen, elektrificatie of door hun ver-

vangung door dieseltrams. Ze konden zowel lichte als zware treinen slepen, zowel in reizigers- als in goederendienst. Deze veelzijdigheid was typisch voor de NMVB.

Hoewel deze machines uiterlijk nauwelijks van elkaar verschilden, werden ze in zeer kleine reeksen besteld. Ze werden ondergebracht in verschillende types naargelang hun technische kenmerken. Deze kenmerken evolueerden in de loop der tijd omdat de NMVB er bij elke nieuwe bestelling naar streefde om de prestaties van haar locomotieven te verbeteren. Hierdoor kwamen er uiteindelijk 23 types in dienst, met een gewicht dat varieerde van 12 tot 25 t. Van sommige types werd een groot aantal locomotieven geleverd terwijl van andere types slechts enkele exemplaren bestonden. De locomotieftypes werden niet in chronologische volgorde toegekend, maar ze waren gebaseerd op de kenmerken van de machines.

Een van deze 1000 locomotieven interesseert ons in het bijzonder: het nummer 303. Het is een zware en krachtige locomotief van het type 7, een type waarvan tussen 1887 en 1915 bijna 70 exemplaren werden gebouwd door verschillende constructeurs. Ze wogen 23 t (rijvaardig 29 t) en ze konden een last van 100 t op een helling van 30 % slepen aan een snelheid van 20 km/h. Bovendien waren ze relatief zuinig bij het verbruik van steenkool.



Een foto uit de tijd van toen van de 303. Verzameling André DAGANT / TSP.

Ze hadden drie assen, de wielen lagen aan de binnenzijde van het chassis. De cilinders waren horizontaal gemonteerd en de drijfstang dreef de laatste as aan. De stoomverdeling was van het type Walschaerts. De drijfstangen bevonden zich achter metalen zijplaten. Een van de redenen hiervoor was dat op deze manier eventuele aanrijdingen minder zware gevolgen zouden hebben, een noodzakelijke voorzorgsmaatregel omdat nogal wat lijnen in of vlak naast de openbare weg lagen.

De 303 werd in 1888 gebouwd door Tubize als onderdeel van een op 12 mei 1887 geplaatste bestelling voor de locomotieven 300 t/m 303. Haar bouwnummer was 704. Deze locomotief werd vooral ingezet op de lijnen Liège - Warsage en Huy - Waremme. In 1958 werd ze verkocht aan de Charbonnage d'Argenteau, vanwaar ze in 1965 bij AMUTRA terecht kwam en werd overgebracht naar het museum van Schepdaal. Hier bleef ze tot na de in 1988 ingeleide regionalisering die de meer dan 100 jaar oude NMVB deed verdwijnen. De collectie van het museum werd opgedeeld in "Vlaams" en "Waaals" materieel. Onze 303 werd in 1992 toegewezen aan de ASVi. Na enige tijd in Gosselies te hebben gestaan, werd ze in 1999 overgebracht naar Thuin: eerst naar een tijdelijk gebouw en vervolgens kreeg ze een plaats in het museum. De locomotief staat er beschut maar wegens een gebrek aan financiële middelen moesten we nog 15 jaar wachten om haar een tweede jeugd te geven.

Inderdaad: in juni 2015 verliet de 303 per vrachtwagen Thuin met als bestemming de werkplaatsen van CITEV (in de Cévennes) waar ze volledig gerenoveerd zal worden, een werk dat ongeveer 30 maanden zal duren. Het is een ambitieus maar ook een origineel project omdat er op dit moment geen enkele metersporige Belgische stoomtramlocomotief rijvaardig is. De ASVi besteedde het werk uit aan de werkplaatsen van Saint-Jean-du-Gard na analyse van alle mogelijke opties. De 303 wordt er volledig gerenoveerd, de ketel wordt in Polen gereviseerd terwijl de assen in Duitsland onder handen worden genomen. De wederopbouw zal dan weer in Frankrijk gebeuren. Voorwaar een mooi Europees project!

Tegelijkertijd zal de ASVi een passend tramstel in dienst nemen. Na haar terugkeer zal de 303 ingezet worden op de lijn naar Biesme-sous-Thuin, die sinds 2010 naast een RAVeL werd aangelegd op de bedding van de vroegere NMBS-lijn 109. Om op drukke dagen een gepaste dienst aan te kunnen bieden, die bovendien historisch correct is, zullen enkele kleine stoomtramrijtuigen na een renovatie



Op 16 juni 2015 wordt de 303 op een dieplader van de firma Dick geladen. ASVi.

weer in dienst genomen worden. Enkele rijtuigen zijn bijna klaar en zullen binnen enkele weken weer in dienst komen, maar andere voertuigen hebben nog een grondige opknappebeurt nodig. Het gaat dan om kasten van rijtuigen waarvoor nog een gepast onderstel gevonden moet worden. Bovendien moeten ze nog onder handen genomen worden door de schrijnwerkerij.

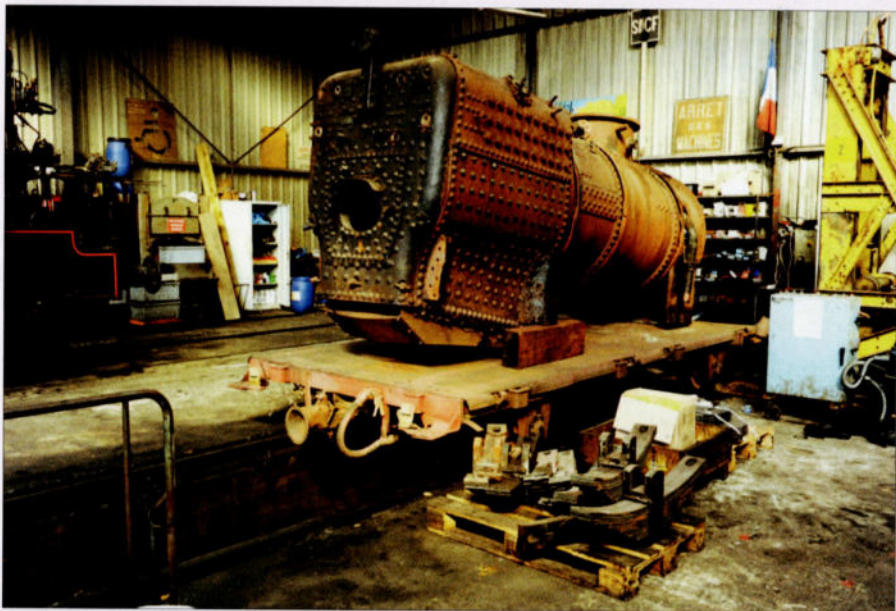
De ASVi bezit slechts een beperkt aantal stoomtramrijtuigen en hun capaciteit is gering. We moeten dus over voldoende voertuigen beschikken om een trein samen te stellen die deze benaming waardig is. Ook vanuit historisch oogpunt is dit belangrijk want lange stoomtreinen waren bij de NMVB zeker geen zeldzaamheid!

Om al deze renovaties te financieren (de locomotief, de bijbehorende rijtuigen maar ook de noodzakelijke infrastructuur voor de stoomtractie) accepteert ASVi

alle giften met grote dankbaarheid. Voor dit project werd een rekening geopend bij de Koning Boudewijnstichting: IBAN BE10 0000 0000 0404, BIC BPOTBEB1 met de vermelding "Fonds pour la mémoire du Chemin de fer vicinal". Aarzel niet om uw steentje bij te dragen voor de indienststelling voor een echte stoomtram van de buurtspoorwegen! De benodigde som is nog niet volledig bij elkaar gespaard en alle bijdragen zijn welkom.

Op termijn zal de ASVi over de drie tractiemiddelen kunnen beschikken die bij de NMVB hebben bestaan: stoom-, diesel- en elektrische tractie. Samen zullen ze van Thuin een levend buurtspoorwagemuseum maken met enerzijds elektrische trams op de voormalige NMVB-lijn naar Lobbes en anderzijds een landelijke buurtspoorweglijn met stoom- en dieseltractie zoals we die vroeger ver van de steden, in de afgelegen delen van ons land, terugvonden.

De stoomketel van de 303 in de werkplaatsen van de CITEV, 9 juli 2015. ASVi.





Trein 460524 Givet - Brétigny daalt af in de vallei van de Marne op 1 juni 2015, vijf uur na zijn vertrek in de Ardennen. Het is de derde trein die wordt ingelegd na het starten van deze nieuwe verbinding. Gilbert LAURENT.

Frankrijk: wat is er geworden van de zeven Class 77?

In het nummer 104 van OP DE BAAN van augustus 2011 staat op blz. 35 een foto van zeven locomotieven Class 77 (alias JT42cwrw) te Antwerpen-Schijnpoort tijdens hun overbrenging van Tilburg naar Frankrijk in opdracht van de verhuurfirma Akiem, een filiaal van SNCF Geodis. De locomotieven waren bestemd om ingezet te worden bij VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), een privéspoorwegbedrijf dat eveneens

een filiaal is van de staatsonderneming SNCF. De komst van deze locomotieven is in Frankrijk niet onopgemerkt voorbijgegaan. Hoewel het maar om enkele locomotieven ging, vielen ze sterk op door hun aantrekkelijke en - voor Frankrijk - originele livrei (grijs en geel voor de vier ex-DLC [DE 6310 t/m 6313], wit en rood voor de drie ex-Veolia [77501 t/m 77503]). Ze zijn bij de spoorwegliefhebbers in ieder geval meer geliefd dan de

zusterlocomotieven van de Duitse operator ECR die er met hun banale schildering wel erg saai uitzien...

Vier jaar later is de bedrijvigheid van VFLI fors gegroeid en heeft de operator zijn tentakels uitgespreid over het gehele Franse grondgebied. Hoe zit het intussen met de inzet van deze zeven locomotieven Class 77, die men overigens geregeld in actie kan zien in de buurt van de Frans-Belgische grens? Het antwoord op deze vraag zit vervat in onderstaand overzicht van de inzet van de diesellocomotieven van VFLI (voor 1/3 eigendom van Akiem) tijdens de lente van 2015. Tengevolge van diverse overnames en aankopen gaat het intussen om een zeer heterogeen locomotievenpark:

- 21 BB-400 ex-BB-63500 en 10 BB-600 ex-66000: deze locs worden voornamelijk gebruikt voor "last mile vervoer" (terminalvervoer), rangeringen, werktreinen en treinen op spoorlijnen met

De andere livrei: op 9 juli 2015 sleept een grijze Class 77 (ex-DE 6311) een trein tussen de silo van Vierzy (tussen Paris en Soissons) en het industrieel centrum voor agrovoeding van Nesle. Doorrit van trein 68886 te Laon. Gilbert LAURENT.





Een transport Givet - Brétigny in het station van Avenay-Val-d'Or (op de lijn Epernay - Reims) op 17 juni 2015 (trein 64210). De trein houdt rechts aan bij het voorbijrijden van het station, in overeenstemming met een plaatselijke instructie (doorrit over het spoor dat het verst verwijderd is van het stationsgebouw). Gilbert LAURENT.

een beperkt vervoersvolume.

Enkele voorbeelden: treinen met huis-houdelijk afval in opdracht van de SMVO ten noorden van Paris (vanuit de omgeving van Creil naar Ormoy-Villers, Compiègne en Noyon), graantreinen in de Bourgogne (van Châtillon-sur-Seine naar Nuits-sous-Ravière) en treinen met granulaten in de Morvan (van Clamecy naar La-roche-Migennes);

- 10 G1206: deze worden ingezet voor zware werktreinen en treinen voor het vervoer van koper tussen Dunkerque en Loison, kalk tussen Caffiers en Dunkerque, granulaten tussen Chantonay (Vendée) en Saint Mariens-Saint Izan (voor de aanleg van de HSL Tours - Bordeaux, de "LGV SEA") en mineraalwater in de Vogezes (van Vittel / Contrexeville naar Merrey);
- 7 BB-75000: deze machines hebben

aanvankelijk een hoofdrol gespeeld, maar worden intussen minder ingezet na de komst van andere locs bij VFLI; deze Prima's met een beperkt vermogen worden gebruikt voor sporadische versterkingsritten (zoals de bediening van de silo van Vierzy) en lokale bedieningen (zoals in de omgeving van Longueau, vanuit de silo's van Ailly-sur-Noye, Poix-de-Picardie en in de havenzone van Fos-sur-Mer);

Nog een beeld van een trein op de verbinding Givet - Brétigny: trein 460734 nadert Château-Thierry op 8 juni 2015. Gilbert LAURENT.



- 8 Euro 4000: deze locs zijn actief in gans Frankrijk en hebben geleidelijk al heel wat trafieken overgenomen van de andere locomotiefreksen. Ze slepen o.a. treinen met vloeibaar kruit in het zuiden (van Orgon en Provence naar Condat-le-Lardin in de Périgord en Facture in de Landes), houttreinen van de Landes naar Tarascon-sur-Rhône en graantreinen van Bologne (Haute-Marne) en Villars-les-Dombes naar de Elzas (Neuf-Brisach). Hun voornaamste opdracht bestaat echter uit het slepen van zware treinen met granulaten, wat niet verwonderlijk is, gezien hun enorm vermogen. Het gaat voornamelijk om twee trafieken: ten eerste, treinen naar de werven van de HSL (LGV) SEA bij vertrek uit Saincaize (na overbrenging door de CFR vanuit de steengroeven van Morvan) en van Cusset (Auvergne) naar St Pierre-des-Corps (Tours) en vervolgens naar Luxé in de buurt van Angoulême; ten tweede, treinen naar de asfaltcentrales in de buurt van Paris, voornamelijk bij vertrek uit Gudmont (tussen Chaumont en St.Dizier) naar Changis-sur-Marne, Massy-Palaiseau, Gaillon-Aubevoye, Nangis en Montereau;

- 4 grijze Class 77 (77504 t/m 77507): deze slepen eveneens treinen met granulaten, voornamelijk vanuit de steengroeven in Bretagne en Normandie (Voutré, Chaouillé) naar de Île-de-France (Mantes, Achères), waarbij ze



Trein 62340 Gudmont - Montereau te Dormans op 17 januari 2012. De trein maakte toen een grote omweg via de GC Est (Grande Ceinture ten oosten van Paris) en werd nog gesleept door een 75000 van Akiem. Gilbert LAURENT.



Een typische opdracht voor locomotieven "petits calibres": twee machines G1206 met ballastrein 800264 tijdens werken op de lijn Tergnier - Laon op 3 oktober 2014. De positie van de twee locs laat toe om gemakkelijk van rijrichting te kunnen veranderen. Gilbert LAURENT.

Het speerpunt van de dieseltractie bij VFLI: de Euro 4000. Een van deze machines ziet men hier aan kop van een lege trein van Changis-sur-Marne naar Gudmont op 27 september 2013. Gilbert LAURENT.



Nieuw!

DE BROSSEL-MOTORWAGENS deel 1:

de types 551 - 552 - 553

Julien Casier heeft een ware encyclopedie geschreven over de BROSSEL-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 loopbaan-fiches. Dit naslagwerk mag niet ontbreken in de bibliotheek van een spoorwegliefhebber.

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

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

LES AUTORAILS BROSSEL
tome 1 : types 551 - 552 - 553

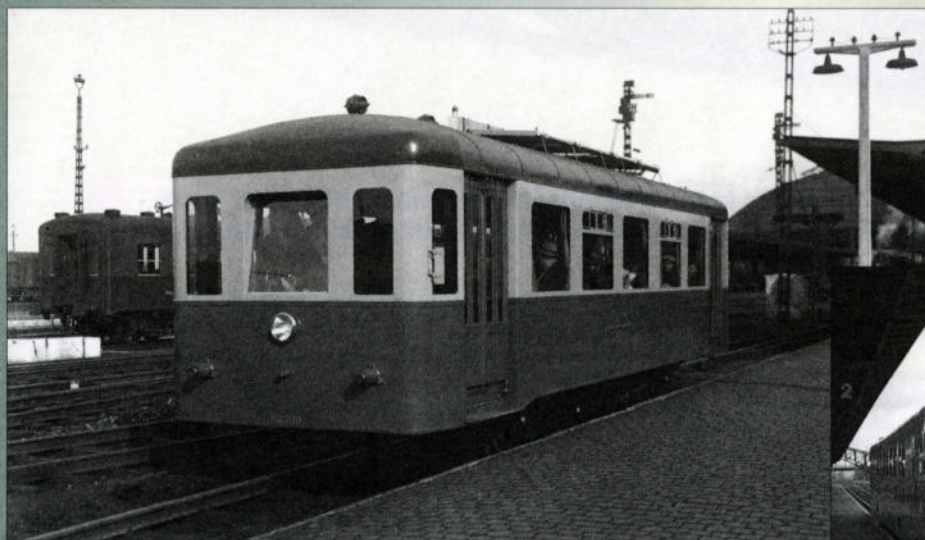
€49

saveurs de nombreuses petites lignes

Julien CASIER



Editions PFT



UN SIECLE DE VAPEUR 7

N i e



EEN EEUW STOOM 7

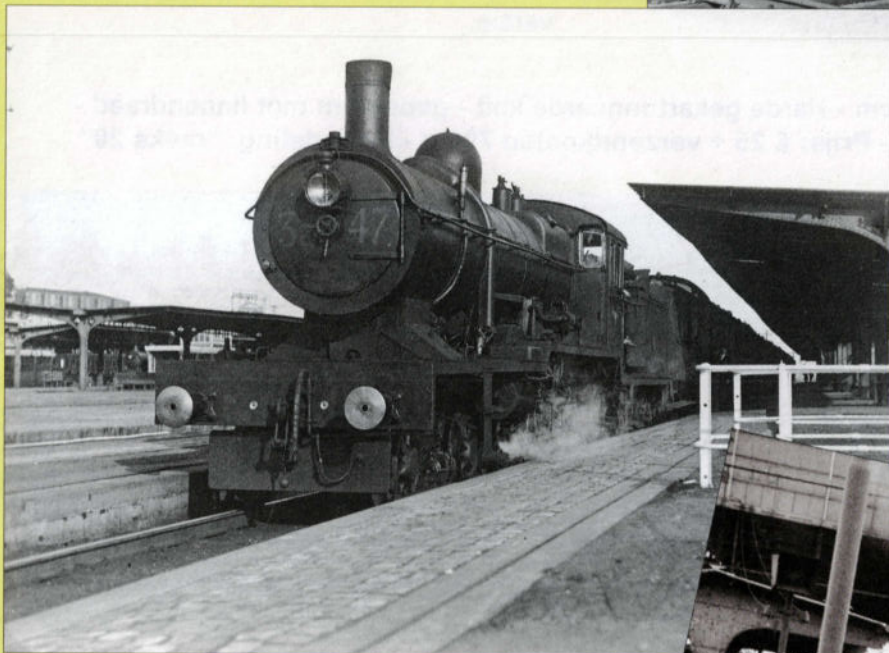


Liggend formaat 26 x 21 cm - Harde gekartonneerde koft - Ingebonden met linnendraad - 136 foto's -
Tweetalige teksten: Frans - Nederlands - Prijs: €32 + verzendkosten 750 g - Mededeling: "Stoom 7"



U W !

Het zevende deel uit onze reeks "Een eeuw Stoom" is beschikbaar. De foto's zijn zoals steeds ingedeeld in de drie grote tijdperken: 1835-1930, 1931-1945 en 1946-1966 die overeenkomen met de drie nummeringsystemen (Belgische Staat, NMBS met 4 cijfers en NMBS met 5 cijfers). Twee andere hoofdstukken geven een beeld van de industriële spoorwegen en stoomlocomotieven van buitenlandse netten. Het boek telt 136 foto's - waarvan 8 kleurenopnamen - tweetalige onderschriften.



Reeks 20

Het achtste deel uit de reeks "Onze Spoorwegen" behandelt de beroemde reeks 20.

Van deze reeks werden 25 exemplaren gebouwd tussen 1975 en 1978. Zij hadden een vermogen van 7000 pk en zij waren de krachtigste gelijkstroomlocomotieven ter wereld.

In dit boek staan vier foto's van elke machine: twee in de oorspronkelijke groene versie (geel voor de laatste twee) en twee in de nieuwe blauwe versie.



Liggend formaat 23 x 16 cm - Harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad - 109 foto's - tweetalige foto-onderschriften - Prijs: € 25 + verzendkosten 700 g - Mededeling: "reeks 20"



BESCHIKBAAR MA

schikbaar

Militaire spoorlijnen in België

Wim DE RIDDER

MILITAIRE SPOORLIJNEN IN BELGIE

Deze publicatie behandelt een fascinerend maar weinig bekend onderdeel van de Belgische spoorweggeschiedenis.

In het eerste deel van het boek worden alle spoorlijnen, buurtspoorweglijnen en sporaansluitingen besproken die tijdens de Eerste Wereldoorlog werden aangelegd door het Belgische, het Britse en het Duitse leger. Ook de Belgische sanitaire treinen en de organisatie van het spoorwegverkeer aan het front komen aan bod.

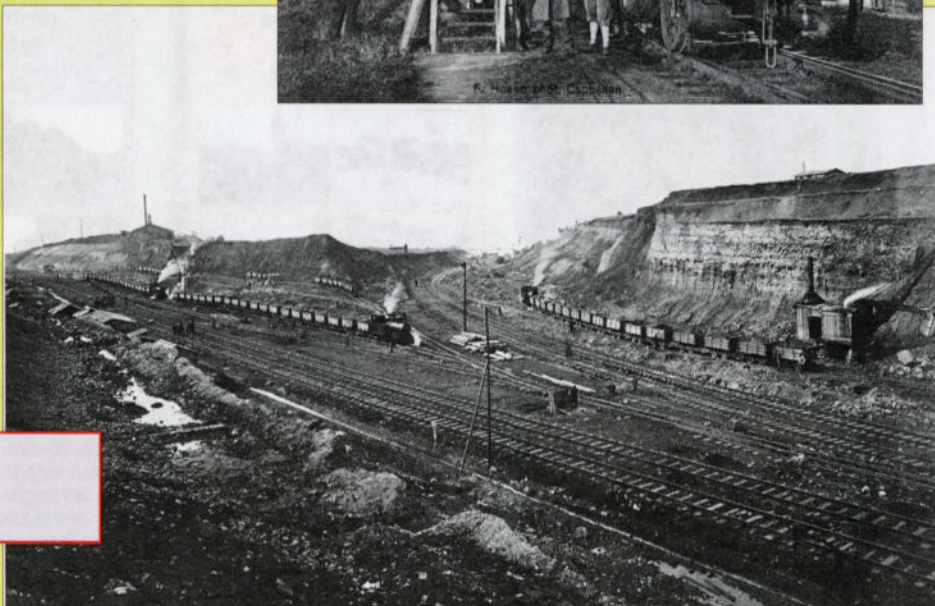
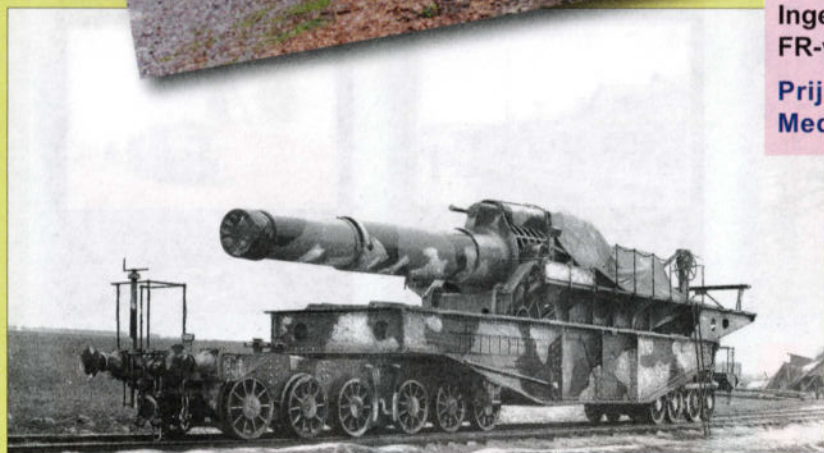
Het tweede deel geeft per provincie een overzicht van alle spoorlijnen, sporaansluitingen en de smalspoornetten van het leger.

Andere hoofdstukken behandelen de pantser treinen en het spoorweggeschut van het Belgische leger.

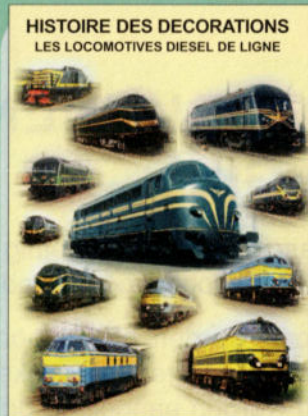
Dit alles wordt geïllustreerd met honderden foto's, waarvan de meeste nooit eerder werden gepubliceerd.

Formaat A4 – 266 pagina's – meer dan 400 foto's, kaarten en plans - Harde gekartonnerde kaft - Ingebonden met linnendraad - Beschikbaar in NL- en FR-versie

Prijs : € 41 + verzendkosten 1550 gr
Mededeling: Militaire lijnen (NL)



ART 2016



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

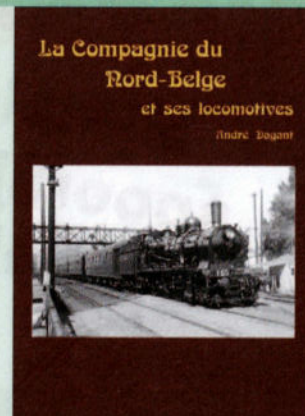


LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

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

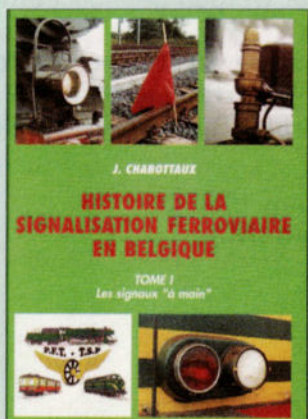


LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

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.

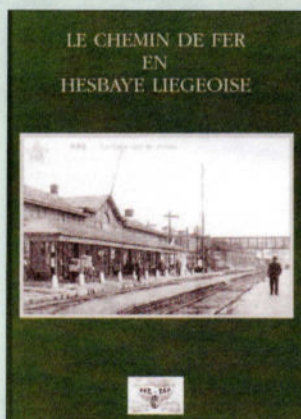
A4 - 191 pagina's 278 foto's - FR
€24,50 - 950 g



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).

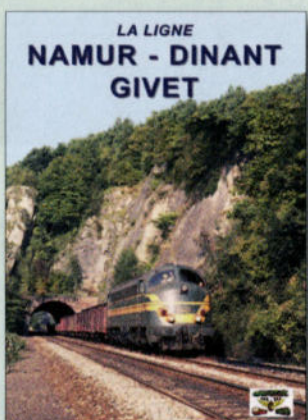
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR
€23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

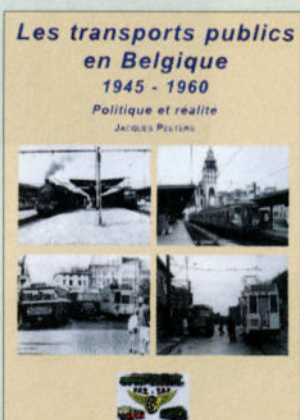
A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR
€23,50 - 750 g



LIJN 154

Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet.

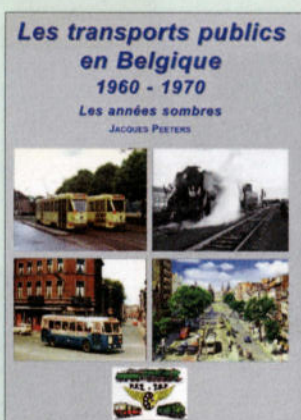
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"
€39,00 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.

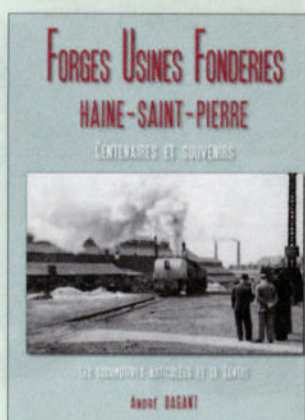
A4 - 287 pagina's - gekartonnerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig €45 - 1500 g



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

TSP-Boetiek



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



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



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



EEN EEUW STOOM 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



EEN EEUW STOOM 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



UITGEPUT

ONZE SPOORWEGEN 1
 De meerspannigen
 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



NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

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



NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

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



NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

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



NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

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 CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

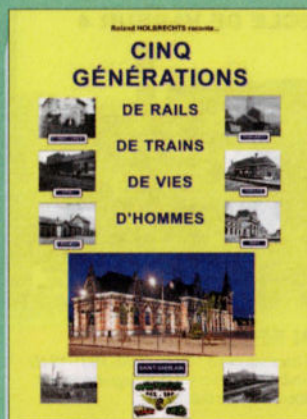
Onze Trams 1
 Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV. tweetalige teksten.
 A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonnerde kaft - €28,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

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 spoormannen. Dit boek vertelt hun geschiedenis. Alle stations waarin zij werken 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 gekartonnerde 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 - gekartonnerde kaft - NL/FR

€35,00 - 1500 g

**RAILEXPO 2010**

Beschrijving van het NMBS-materiaal in de periode 1950 - 2010.

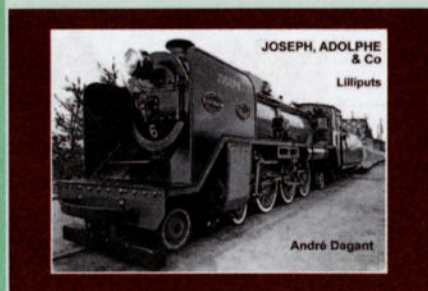
A4 - 52 pagina's - kleurenfoto's - NL-FR

€10,00 - 250 g

**Nieuw!****TRAMS IN BEELD 1**

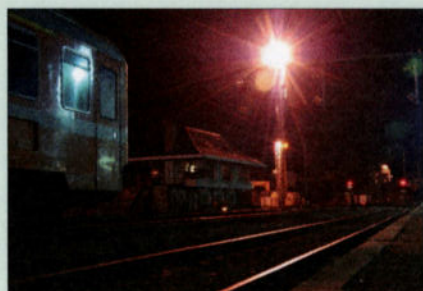
Fotoboek met 200 foto's van trams van de N.M.V.B. in de jaren '60 op de netten Brussel, Antwerpen, Henegouwen, Kust, Grotten van Han.

21 x 27 cm - 208 pagina's - harde gekartonnerde 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 gekartonnerde 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 - gekartonnerde 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 131-24) 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 131-29 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: 31-03-2016

Leveringsdatum: ± 28-04-2016

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 Luxemburg	€10,00	75 g
☐ Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€10,00	75 g
☐ Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€10,00	75 g
☐ Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€10,00	75 g
☐ Nr. 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
☐ Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€10,00	75 g

Fotothema's (vervolg)

☐ 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 (Hondekappen)	€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(G2300)	€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. 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 schiederingen	€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 Meile 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
☐ Nr. 127 : Motorstellen 800 in oranje/grijze livrei	€10,00	75 g
☐ Nr. 128 : 1800 CFL in België	€10,00	75 g
☐ Nr. 129 : Locomotieven van de reeks 15	€10,00	75 g
☐ Nr. 130 : De reeks 28 in het buitenland	€10,00	75 g

FOTOTHEMA 131



10 foto's van lijn 15 te Olen, Geel en Mol voor de elektrificatie. (te Mol : 4134, 4194, 6245; te Olen : 4174, 4178 en 7849; te Geel: 5154, 5508 en 5525).
 Mededeling: fothema 131.

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 40, BE - 7000 Mons (België). De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België!
- Betalen met VISA of EUROCARD is eveneens mogelijk: vermeld uw volledig adres, uw volledig kaartnummer (16 cijfers), vervaldag van uw kaart (4 cijfers), de totale som, verzendkosten inbegrepen en onderteken uw bestelling.

Al onze artikelen zijn beschikbaar bij:

- "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	1,60	1,60	4,00
tot 350 g	2,40	2,40	8,00
tot 1000 g	3,95	3,95	19,00
tot 2000 g	5,20	5,20	38,00
kilopost 2 kg (kp 2)	5,20	5,20	67,00
kilopost 5 kg (kp 5)	6,50	6,50	67,00
kilopost 10 kg (kp 10)	9,50	18,00	132,00
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

- Het abonnement 2016 begint op 01-01-2016, zelfs indien het abonnement in de loop van het jaar wordt genomen. U krijgt dan de reeds verschenen nummers van het lopende jaar toegestuurd:

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

- nummer 19: € 3,97 100 g
 nummers 41 t/m 45: (per stuk): € 7,50 210 g
 nummers 46 t/m 52, (per stuk): € 7,50 260 g
 nummers 53 t/m 58, (per stuk): € 7,00 260 g
 nummers 59 t/m 106, (per stuk): € 8,50 260 g
 vanaf nummer 107 : € 9,00 260 g

Nummers 66, 80 en 85 uitgeput!



EN LIGNES - hors série



hors série n°1

LES LOCOMOTIVES
SÉRIE 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
SÉRIE 92

A4 - 80 pagina's - FR
100 foto's
€ 14,75 - 255 g

Allerlei

LOCO-kalenders

- Beschikbare jaren: 2005, 2011, 2013, 2014 en 2015. per kalender: € 5,00 750 g.

LOCO 2016 € 13,00 750 g.



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

Ons raadsel (ODB 130)

Wij kregen talrijke exacte antwoorden: TRAXX 186 181 van *Metrans* en eigendom van *Railpool* werd door de NMBS gehuurd van oktober tot november 2015. Zij deed dienst onder het nummer 2862. De winnaar is Pol Pirard.



RAADSEL

De 2322 en 2363 hebben een afwijking in hun gele livrei. Wat is het verschil met de andere? Vergeet niet te vermelden hoeveel antwoorden wij zullen ontvangen. De winnaar ontvangt deze foto op formaat 13 x 19 cm. Antwoord per brief of e-mail: pfttsp@gmail.com. Veel geluk!



Nieuw!

Le chemin de fer du Houyoux et du Condroz

La ligne 126 de Statte à Ciney

In dit boek beschrijft de auteur, Georges Henrard, de geschiedenis van lijn 126 Ciney - Statte.

Eerst worden de aanleg en de eerste jaren van de uitbating behandeld. Verder wordt elk station beschreven van bouw tot sluiting. Tenslotte worden de verschillende aansluitingen besproken, de buitendienststellingen, de toeristische treinen en de uitbraak van de lijn.



La ligne 126 de Statte à Ciney - 296 pagina's - formaat A4 liggend 21 x 25
320 foto's zwart/wit en kleur - gekartonneerde kaft - ingebonden met linnendraad -
eentalig Frans

Verkoopprijs: €40 (+ verzendkosten 1250 gram) - mededeling: L126

Nieuw op onze website:

Buitenlandse TSP-reizen

Op onze website staan nu ook een samenvatting van onze buitenlandse reizen.

Momenteel reeds te zien:

- Polen: stoomtractie te Wolsztin - april 1993
- Polen: stoomtractie te Wolsztin - april 1996
- Hongarije: de bolle neuzen aan het Balatonmeer - april 1997

Toegang:

www.pfttsp.be (selecteer rechtsmidden in beeld de rechtse vlag voor Nederlands) / Onze reizen / Onze fotoreizen / Buitenland

Andere reizen volgen.





Lege trein 64107 op de terugweg naar de Carrières de Pierre Bleue te Givet: doorrit te Reuilly-Sauvigny (gelegen aan de Marne, spoorlijn Paris - Strasbourg) op 6 juni 2015. Gilbert LAURENT.

meer en meer bijgestaan worden door locs Euro 4000; ze worden ook regelmatig ingezet in de graantrafiek naar de regio Lille (Cargill te Haubourdin en Roquette te Lestrem), twee bedrijven die bevoorradat worden vanuit silo's in de regio Centre (Moulins-sur-Yèvre...) en de vlakte van Beauce (met een concentratie vanuit Aubrais-Orléans), en vooral vanuit de regio Rhône-Alpes (Meximieux, Heyrieux, La Valbonne, St. André-de-Corcieux, Villars-les-Dombes, Chasse-sur-Rhône, Voreppe...). Opmerkelijk: deze treinen werden aanvankelijk gesleept door diesellocs BB-75000, maar nu verschijnt er soms een elektrische meerspannige loc BB-27000 aan de kop, vergezeld van een BB-75000 die het "last mile vervoer" voor haar rekening moet nemen;

- 3 witte Class 77 (77501 t/m 77503): deze machines genieten blijkbaar een voorkeur voor het vervoer van steengroeveproducten: ze slepen treinen met zand tussen Oulchy-Brény (op de oude hoofdlijn Paris - Reims) en Bantzenheim in de Elzas, treinen met granulat in de streek van Gudmont

Naast de lijnlocomotieven zijn er bij VFLI ook andere locs in dienst: hier rangeert een konvooi, bestaande uit twee BB-400 en één G1206, in het station van Mézy-sur-Marne alvorens de enkelsporige lijn op te rijden die leidt naar de onderhoudswerkplaats van VFLI.

Trein 456699 Compiègne - Montmirail, 8 juni 2015. Gilbert LAURENT.

(samen met de locs Euro 4000) en treinen die vertrekken vanuit een derde locatie die zich vlak bij de Belgisch-Franse grens bevindt, nl. de Carrière Lafarge (de vroegere Carrière de la Pierre Bleue) te Givet. Dit is een nieuwe trafiek met bestemming Brétigny ten zuiden van Paris (hoewel er vroeger al wel sporadisch treinen reden vanuit Givet naar Vaires, Le Plessis-Belleville en Longueil-Ste-Marie in de Île-de-France); opmerkelijk: in tegenstelling met de hierboven vermelde treinen die de regio Lille als

bestemming hebben (en die rijden zonder vaste dienstregeling en frequentie) is de trafiek Givet - Brétigny snel op kruissnelheid gekomen en rijden de treinen intussen driemaal per week volgens een vaste dienstregeling, met aankomst te Givet op dinsdag, donderdag en zaterdag in de late avond en vertrek op woensdag om 14h10 en op maandag en vrijdag om 15h02.

Allen daarheen en niet drummen!...

Gilbert LAURENT.





Trein 62501 Montereau - Givet met locomotief 77501 op 2 augustus 2015 ter hoogte van het vroegere station van Mézy-sur-Marne op de lijn Paris - Strasbourg. De (lege) trein rijdt via de Grande Ceinture van Paris en Epernay en is niet minder dan 6 ¼ uur onderweg. G. LAURENT.

Na het samenstellen van het voorgaand artikel zijn er enkele wijzigingen opgetreden. De locomotieven komen nu niet meer systematisch naar Givet, het gaat niet meer uitsluitend om de machines ex-Veolia en het park is niet meer ingedeeld in twee duidelijk van elkaar te onderscheiden groepen van locomotieven: de 77501 heeft zijn witte zichtbaarheidsvlakken verloren en draagt nu volledig rode fronten. De zijanten van de cabines van de 77507 ex-6313 vertonen meer rood dan voorheen; op de zijanten van deze twee locs werd ondertussen ook het logo van VFLI aangebracht. Blijkbaar is de firma zich bewust geworden van het belang van een eenvormige livrei van het materieel en heeft men beslist om een paar varianten uit te testen; vermoedelijk gaat het nog maar om eerste pogingen en zullen er nog andere volgen...

De 77507 neemt op 1 november 2015 met dezelfde trein en op dezelfde spoorlijn de bocht aan kilometerpaal 110; de trein draagt wel een ander nummer (nr. 474303 - rijpad aangevraagd op zeer korte termijn, "sillon de dernière minute"). Gilbert LAURENT.



TELEX....

ALGERIJE

● **Bestelling van Alstom-motorstellen**
Alstom gaat 17 bi-mode motorstellen van het type Coradia leveren aan de *Société Nationale des Transports Ferroviaires d'Algérie* (SNTF). Het kostenplaatje bedraagt ongeveer 200 miljoen euro. De eerste worden geleverd in januari 2018.

De Polyvalente Coradia, bestemd voor Algerije, is een bi-mode trein (diesel en elektrische 25 kV) die een snelheid van 160 km/h haalt. Het stel heeft een lengte van 110 meter, bestaat uit zes rijtuigen en kan 265 reizigers zittend vervoeren.

Het zal berekend zijn op de klimatologische omstandigheden ter plaatse (zandstormen, extreem hoge temperaturen) en beschikken over een uitgebreid aircosysteem. De trein zal ook over een lage vloer beschikken voor een betere toegang en verplaatsing tussen de rijtuigen, in het bijzonder voor reizigers met beperkte mobiliteit.

Zijn vormgeving en motorontwerp zullen instaan voor een belangrijk terugdringen van geluiden en trillingen hetgeen het reizigerscomfort aanzienlijk zal verhogen.

De Alstomfabriek in Reichshoffen (F) zorgt voor het ontwerp, het bouwen en het testen van de 17 Coradiastellen.

POLEN

● **Vectrons voor PKP-Cargo**

PKP-Cargo heeft een reeks van 15 MS Vectron besteld bij Siemens. Zij zullen worden geleverd in 2016 en 2017.

Dertien machines zullen rijden in Polen, Tsjechië, Duitsland, Hongarije en Oostenrijk. De twee andere bovendien in Slovenië en Nederland.

PORTUGAL

● **Verkoop van de CP CARGA**

Op 23 juli 2015 heeft de Portugese Eerste Minister aangekondigd dat de maatschappij *Mediterranean Shipping Company Rail* (MSC), een dochteronderneming van de multinationale onderneming voor maritiem transport MSC, de aanbesteding heeft binnengehaald aangaande de privatisering van de goederenafdeling CP Carga (goederenafdeling van de Portugese Spoorwegen - CP), met een bod van 53 miljoen euro. Van deze som zullen 51 miljoen dienen om de bestaande schulden te dekken.

De CP gaat een aantal locomotieven verkopen, in totaal voor 110 miljoen euro, te neinde hun financiële toestand te

verbeteren. MSC wil van CP Carga de eerste goederenoperator op het Iberisch schiereiland maken. In 2014 vervoerde CP Carga 2,9 miljoen ton goederen, hetzij een

verhoging van 11% tegenover het jaar daarvoor. Er is nu sprake van een winst van 3,5 miljoen euro tegen een verlies van 22,9 miljoen in 2013.

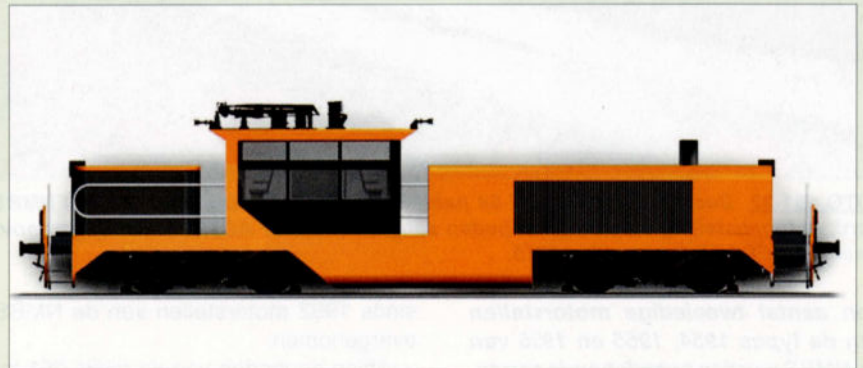
ZWITSERLAND

● **Nieuwe bi-mode locomotieven voor de SBB**

Alstom heeft een contract binnengehaald van 175 miljoen euro voor het leveren van 47 bi-mode locomotieven aan de afdeling infrastructuur van de Zwitserse Federale Spoorwegen (SBB). Zij zullen worden ondergebracht in het type Am940 en gebruikt worden als sleepelement voor werktreinen en als rangeerlocomotief in de vormingsstations van Lausanne-Triage en Limmattal. Deze Bo'Bo' locomotieven zijn van een nieuw bi-mode model en kregen de naam Prima H4.

Zij halen een snelheid van 120 km/h. Met elektrische aandrijving hebben ze een vermogen van 1600 kW, met dieselaandrijving (twee Caterpillar-dieselmotoren), 810 kW. Hun draaistellen zullen dezelfde blijven als die van de BB 75000 van de SNCF. Er werd speciaal aandacht besteed aan de vormgeving van de stuurpost. Deze zal plaats bieden aan 4 personen en zodoende kan zij ook gebruikt worden als schuilplaats op werven.

De leveringen beginnen in 2018 en zullen taken van de Am 842, Am 6/6, Ee 6/6 II, Ee 3/3 en Bm 4/4 aanzienlijk verlichten.



Virtueel beeld van de nieuwe bi-mode locomotief voor de SBB. Alstom.

● **Nieuwe motorstellen voor TPF**

Sinds de nieuwe dienstregelingen van december 2015, worden zes nieuwe drieledige motorstellen, gebouwd door Stadler Bussang en genummerd ABe 2/4 + B + Be 2/4 101 t/m 106, stelselmatig in dienst genomen op het zuidelijke net van de *Transports Publicques Fribourgeois* (TPF).



FOTO 131-31 Op 5 november 2015 rijdt het motorstel 101 proefritten tussen Bulle en Châtel St Denis. We zien het hier in het station Bulle. Guillaume en Antoine MEUNIER.

De Belgische motorstellen in Italië: het laatste nieuws!



FOTO 131-32 Doorrit van motorstel 04 nabij Formigine. Dit motorstel (ex-529 NMBS) werd door FER overgenomen van GTT. Het werd, in tegenstelling tot de vijf eenheden aangekocht door ACTM, volledig gerenoveerd.
Gwenaël PIERART, 8 september 2015.

Een aantal tweeledige motorstellen van de types 1954, 1955 en 1956 van de NMBS werden tweedehands aangekocht door meerdere Italiaanse privé-operatoren. Een aantal van hen worden 23 jaar na hun overname nog dagelijks ingezet. Hoog tijd voor een actuele stand van zaken.

Vier Italiaanse privéoperatoren hebben

sinds 1992 motorstellen van de NMBS overgenomen:

- vijftien eenheden van de reeks 051 tot 128 (type 1954), waarvan drie die werden omgebouwd tot postmotorstel (reeks 961 t/m 975);
- twee van de reeks 502 tot 539 (type 1955);
- dertien van de reeks 129 tot 150 "Budd" (type 1956).

Deze motorstellen vonden echter nieuw werk in Italië en willen maar niet op pensioen gaan. We hebben over dit onderwerp in het verleden al meerdere malen geschreven in "OP DE BAAN".

Sindsdien hebben een aantal motorstellen dienst gedaan bij verschillende operatoren. De belangrijkste oorzaak is de daling van het aantal diensten bij de *Gruppo Torinese Trasporti* (GTT, ex-SATTI), dat hoofdzakelijk actief is ten noorden van Torino. De motorstellen van het type 1954 en 1956 worden op schooldagen nog ingezet.

De *Ferrovie Emilia-Romagna* (FER, ex-ATCM) en TFT (ex-LFI) namen samen vier van de elf motorstellen over. Een aantal van de zeven resterende eenheden staan al lang terzijde en het einde lijkt zeer nabij. Hoewel, Italianen kunnen soms verrassend en zeer creatief uit de hoek komen!



FOTO 131-33 De vijf motorstellen die aangekocht werden door ACTM (056, 064, 072, 101 en 505) behielden tot op heden hun originele NMBS-binneninrichting. U bent in één stap terug 30 jaar jonger, omdat alles aan het interieur origineel is. Zelfs de bordjes met Nederlandse en Franse opschriften zijn nog altijd aanwezig. Er werden wel Italiaanse opschriften aan toegevoegd.
Pierre HERBIET.

TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna)

Bij TPER, ontstaan op 1 februari 2012 door een fusie tussen FER - zelf ex-ATCM - en de ATC (*Azienda Trasporti Consorziali*), is de uitbating van de lijn Modena - Sassuolo bijna het alleenrecht van oud NMBS-materieel.

Van de vijf motorstellen (056, 064, 072, 101 (type 1954) en 505 (type 1955) die in 1992 aangekocht werden door *Azienda Trasporti Consorziali Modena* (ACTM, zie *OP DE BAAN* 16 pagina's 21-29) doen nog enkel de 056 en 064 dienst.

De 101 levert de wisselstukken en is afgebroken. Helaas werd hun mooie blauwe ATCM-livrei vervangen door een knalgeel kleedje dat blijkbaar zeer in de smaak valt bij taggers...

De 072 staat wegens ernstige averij afgesteld. De TPER nam ter vervanging motorstel 04 (ex-NMBS 529) over van GTT. Deze draagt nu nog steeds haar GTT-tooi. De 505 staat echter sinds 2009 terzijde. Het is het allerlaatste motorstel type 1955 dat vrijwel origineel is.

Deze motorstellen worden samen inge-



FOTO 131-34 De 505 en 072 staan sinds meerdere jaren afgesteld. De 505 is het laatste motorstel van het type 1955 dat zich nog praktisch volledig in NMBS-versie bevindt. Modena Piazza Manzoni, 8 september 2015. Pierre HERBIET.

zet met de 077 en 107 die werden gemoderniseerd door en afkomstig zijn van ATC die de lijn Bologna - Vignola uitbaat (zie *OP DE BAAN* 86 pagina 31).

TPER voorziet tegen 2017 de vervanging van de twee overlevenden (056 en 064) door volledig gerenoveerde motorstellen type 1954.

FOTO 131-35 De Ale 228.056 in het eindstation van Sassuolo. Gwenaël PIERART.





FOTO 131-36 Voor de uitvoering van de dienst op de lijn Modena - Sassuolo zijn drie motorstellen nodig. Daar de lijn enkelsporig is, kruisen de treinen gewoonlijk te Formigine. We zien de Ale 288.056 op weg naar Modena en de 04 naar Sassuolo. Pierre HERBIET, 8 september 2015.

FOTO 131-37 In het station van Modena Piazza Manzoni zal de Ale 228.056 dadelijk verder rijden naar het FS-station van Modena. De Ale 228.064 begeeft zich naar Sassuolo. Pierre HERBIET, 8 september 2015.





FOTO 131-38 De 04 kon, ondanks zijn overname door TPER, zijn GTT-tooi bewaren. Op 8 september werd het stel, tijdens een rit naar Sassuolo, vereeuwigd tussen Formigine en Sassuolo. De motorstellen rijden steeds, gezien in de rijrichting, met de achterste stroomafnemer opgeheven. Gwenaël PIERART.

FOTO 131-39 De TPER-motorstellen verloren spijtig genoeg hun mooie originele ACTM-livrei. Ze kregen een lelijk knalgeel kleedje aangemeten. Gwenaël PIERART.





FOTO 131-40 Hier het vierledige motorstel Ale 54.961. Het betreft de oude postmotorstellen 961 en 965, die sinds hun ombouw permanent aan elkaar gekoppeld zijn. Gwenaël PIERART.

TFT (*Trasporto Ferroviario Toscana S.p.a.*)

Bij *Trasporto Ferroviario Toscana S.p.a.* (TFT), ex-LFI (*La Ferroviaria Italiana* - zie *OP DE BAAN 17* pagina 17 tot 20), zijn de veranderingen aan onze motorstellen wel zeer spectaculair te noemen. De TFT baat twee lijnen uit ten zuiden van Firenze. Vanuit Arrezzo wordt naar Stia en Sinalunga gereden.

De vijf Budd-motorstellen (137, 142, 143, 144 en 149) staan sinds 2013 terzijde. Ze konden blijkbaar hun nieuwe eigenaar niet bekoren en werden al na 15 jaren dienst afgevoerd. Ze vielen hierna ten prooi aan vandalen en hun toekomst lijkt zeer onzeker.

De TFT kocht in 2005 vier nieuwe driedelige "Elfo"-motorstellen (drie kasten op vier draaistellen - B'2'2'B') aan bij Alstom. Deze zijn identiek aan de "Minuetto's" van FS. TFT beschikt sinds 2010 ook over een trek/duwtrein bestaande uit drie "Vivalto"-dubbeldeksrijtuigen en locomotief E464.880 (identiek aan reeks E464 van FS).

Als kers op de taart verscheen in 2011 onverwacht een vierledige trein, bestaande uit de permanent aan elkaar

gekoppelde ex-postmotorstellen 961 (ex-080) en 965 (ex-117). Dit motorstel kreeg het nummer Ale 54.961 (zie *OP DE BAAN 101* pagina 20-21 en *OP DE BAAN 109* pagina 48-51) en werd getooid in de mooie pastelblauwe TFT-schildering. Het ex-postmotorstel 969 (ex-091) doet eveneens dienst bij TFT. Het is nu de Ale 54.969 en kreeg eveneens een mooie blauwe livrei aangemeten.

TFT nam in december 2011 drie motorstellen van het type 1954 over van GTT: 02, 03 en 07 (respectievelijk ex-NMBS 061, 099 en 083). Deze ondergingen in de TFT-werkplaats te Arrezzo een grondig onderhoud. De 02 en 03 vormen sindsdien een nieuw vierledig motorstel en het kreeg een nieuwe binneninrichting. Het werd uitgerust met airco en een toilet geschikt voor minder mobiele personen.

De TFT legt vanaf december 2015 een directe verbinding in tussen Pratovecchio-Stia en Firenze, via het nationale net. Bij een toevloed van reizigers wordt met gekoppelde stellingen gereden. Naast het moderne materieel (E646 en motorstellen Elfo) zullen zij daar worden ingezet. Het oude materieel zal een intensieve bijdrage leveren tussen Pratovecchio-Stia, Arrezzo en Sinalunga. Dit is meteen de reden voor de modernisering van de 02 en 03.



FOTO 131-41 De oude postmotorstellen 961 en 965 werden permanent aan elkaar gekoppeld. Zodoende konden beide stuurposten, gelegen aan de gekoppelde kant, verwijderd worden. Deze omvorming gebeurde al in de RSI-werkplaats van Oostende (zie *OP DE BAAN 68* pagina's 36-37).

Pierre HERBIET.

De motorstellen van het type 1954 deden bij de NMBS dienst tot 1995, het type 1955 tot 1993. Van deze belangrijke reeks werd in België slechts één exemplaar bewaard: de 082 door TSP.

De NMBS ruimde de afgelopen jaren de motorstellen van de reeks 151 tot 270 stelselmatig op. Vandaag dunt men de rangen van reeks 601 tot 782 uit, ondanks het feit dat deze een zeer

dure renovatie ondergingen, voor sommige is dat nog geen 10 jaar geleden...

De Italiaanse operatoren tonen veel interesse voor eventuele overnames. De homologatie van nieuw spoomaterieel is in Italië echter een zeer langdurige en vooral kostelijke operatie. Dit verklaart waarom men er blijft doorgaan met het continu reviseren van motorstellen die ruim zestig jaar oud zijn.



FOTO 131-44 Het motorstel 03. Bibbiena, 9 september 2015. Pierre HERBIET.



← **FOTO 131-42** - ↑ **FOTO 131-43** De TFT nam onlangs motorstellen 02, 03 en 07 over van GTT. De 02 en 03 worden momenteel in de TFT-werkplaats te Arrezzo verbouwd tot een nieuw vierledig motorstel. Deze beide foto's tonen de werkzaamheden aan de 02. Pierre HERBIET, 9 september 2015.





FOTO 131-45 Doorrit van het vierledige motorstel Ale 54.961 te Bibbiena op 9 september 2015. Gwenaël PIERART.

FOTO 131-46 Motorstel Ale 54-969 (ex-NMBS 969 en ex-091) staat op 9 september 2015 afgesteld nabij de werkplaats van Arezzo Pesciola. Gwenaël PIERART.





FOTO 131-47 Vijf Budd-motorstellen van TFT werden afgevoerd. Ze staan alle op een rij afgesteld in het station van Foiano. In volgorde 149 - 144 - 137 - 142 - 143. Gwenaël PIERART, 9 september 2015.

FAS (Ferrovia Adriatico Sangritana)

De FAS kocht 12 Budd-motorstellen van de NMBS. Door de economische crisis werd echter beslist om slechts vijf stellingen te behouden en te moderniseren (129, 136, 140, 146 en 150).

Deze motorstellen werden voorzien van

een airco, nieuwe vaste ramen, nieuwe en gestroomlijnde stuurposten. Zij hebben een systeem waardoor zij per satelliet kunnen gevolgd worden om de reizigers in real time te informeren. Zij werden vernummerd als ALe 056 401 + 402 t/m ALe 056 409 + 410. Zij kregen als bijnaam "Orsetto" (troetelbeertje).

Het eerste motorstel werd verbouwd door Ansaldo Breda te Napoli en afgele-

verd in april 2000 te Sangritana. Het kwam officieel in dienst op 27 mei 2000. In werkelijkheid werd het echter enkel getest. De vijf verbouwde motorstellen kwamen nooit in commerciële dienst.

De zeven andere Budd's (130, 132, 134, 135, 139, 141 en 147) staan uitgerangereerd in de stations Ostellato, Codigoro en op de site van de firma Decotrain te Valcesura die in 2009 failliet ging.

Een "Orsetto" werd in september 2014 verhuurd aan FSE te Bari om de elektrificatie van de lijn Bari - Putignano te testen. We zien de overbrengingsrit van de ALe 056.405 naar Bari, in het station Trinitapoli (FS-lijn Foggia - Bari) op 10 september 2014.
Paolo FANELLI.



BELGISCHE STAAT

ijkwagens 91681 t/m 91695, 92101 t/m 92119

Vroeger waren de goederenkoeren (lossen laadplaatsen) standaard uitgerust met:

- een zijdelings en een frontaal laadperon;
- een laadmal (veiligheidsportiek);
- een weegbrug voor het wegen van wagens;
- soms een weegbrug voor het wegen van wegvoertuigen (vrachtwagens, karren, ...),
- soms een hefwerktuig (vaste kraan, portaalkraan, enz.).

De spoorwegen hadden een eigen metrologische dienst die instond voor het onderhoud en de controle van de weegbruggen door middel van ijkwagens. De Belgische Staat bestelde tussen 1890 en 1924 enkele reeksen ijkwagens die hieronder beschreven worden.

Reeks I - nrs. 91681 t/m 91685

We weten niets omtrent de oorsprong van deze wagens. Ze maakten reeds deel uit van het park in 1897. In 1929 kwamen ze niet meer voor in de materieellijsten. Sommige wagnummers zullen na de Tweede Wereldoorlog een tweede maal toegekend worden. De wagens waren voorzien van een in het midden geplaatste kachel waarvan de schouw boven het dak uitstak.

- 91681: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Afgebroken";
 91682: dit nummer werd opnieuw gebruikt voor een wagen van het type 2511 (onbekende datum);
 91683: dit nummer werd vanaf 1963 opnieuw gebruikt voor een wagen van het type 2021 (van

Duitse oorsprong;

- 91684: dit nummer werd vanaf 1964 gebruikt voor een wagen van het type 2021 (ex-Duits);
 91685: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Afgebroken".

Reeks II - nr. 91686

Bestelling: 28-05-1890.
 Bouwer: onbekend.

We weten erg weinig omtrent de oorsprong van deze wagen. In 1929 kwam hij niet meer voor in de materieellijsten.

91686: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Regularisatie".

Reeks III - nrs. 91687 t/m 91695

Bestelling: 10-02-1892.
 Bouwer: onbekend.

We weten erg weinig omtrent de oorsprong van deze wagens. In 1929 kwam de reeks niet meer voor in de materieellijsten. Enkele wagnummers zullen na de Tweede Wereldoorlog een tweede maal worden toegekend.

- 91687: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Regularisatie";
 91688: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Afgebroken";
 91689: dit nummer werd opnieuw gebruikt voor een wagen die gedeclasseerd werd als dienstvoertuig;
 91690: dit nummer werd vanaf 1964 opnieuw gebruikt voor een wagen van het type 2021 (van Duitse oorsprong);

- 91991: geen gegevens teruggevonden;
 91992: dit nummer werd vanaf 1964 opnieuw gebruikt voor een wagen van het type 2021 (van Duitse oorsprong);
 91693: dit nummer werd opnieuw gebruikt voor een wagen die gedeclasseerd werd als dienstvoertuig;
 91694: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Regularisatie";
 91695: geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Afgebroken".

Reeks IV - nr. 92101

Bestelling: 23-06-1880.
 Bouwer: La Métallurgique, La Sambre.

Dit voertuig werd eerst toegewezen aan Antwerpen-Dokken en Stapelplaatsen en nadien aan de Groep Gent.
 UIC-nr.: 30 88 943 2975-1, type 9432B7; buiten dienst gesteld door PV 270 van 20-08-1975 te Leuven.

Reeks V - nrs. 92102 t/m 92110

Bestelling: 10-02-1892.
 Bouwer: S.A. Franco-Belge te La Croyère, 1892.

- 92102: op 07-02-1924 was de wagen toegewezen aan het District Mons;
 UIC-nr.: 30 88 943 2988-4, type 9432B7; buiten dienst gesteld door PV 106 van 09-04-1971;
 92103: op 07-03-1924 was de wagen toegewezen aan het District Namur (Gembloux);
 UIC-nr.: 30 88 943 2979-3, type 9432B7;
 UIC-nr.: 30 88 943 2646-8, type 9432L2: (op 02-08-1968); buiten dienst gesteld door PV 256 van 08-10-1976;
 92104: op 02-02-1924 was de wagen toegewezen aan het District Charleroi;
 UIC-nr.: 30 88 943 2984-3, type 9432B7; buiten dienst gesteld door PV 6 van 07-01-1977 te Leuven;
 92105: op 16-02-1924 was de wagen toegewezen aan het District Namur;
 UIC-nr.: 30 88 943 2980-1, type 9432B7;
 UIC-nr.: 30 88 943 2688-0, type 9432L2 (datum onbekend); buiten dienst gesteld door PV 140 van 07-11-1979 te Ronet.

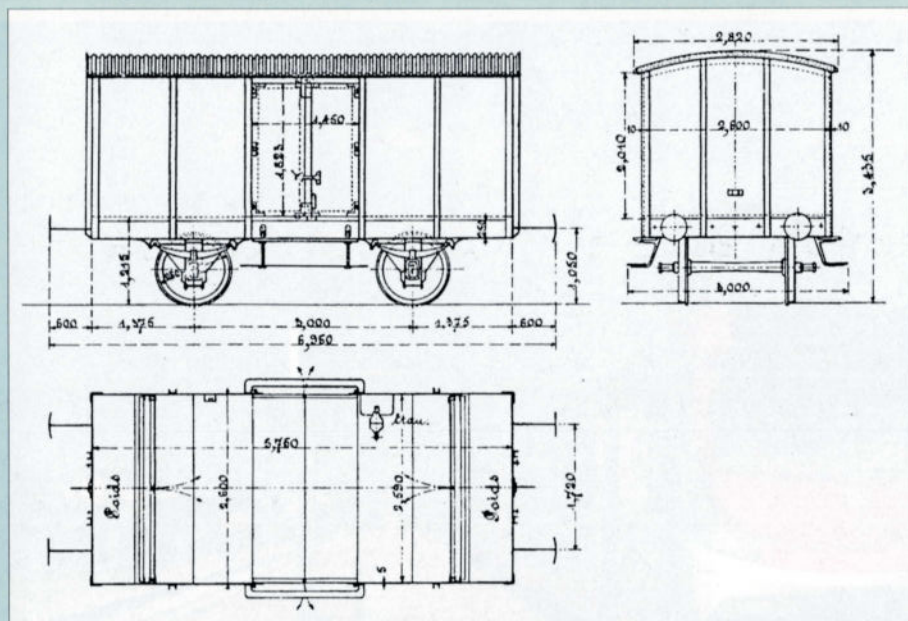




FOTO 131-48 ZW *Wagen 92107² (tweede toewijzing van dit nummer; het oorspronkelijk nr. 92107 behoorde toe aan een wagen die vernield werd tijdens W.O.I) werd gebouwd door Energie te Marcinelle in 1924. Foto Energie, verzameling André DAGANT / TSP.*

92106: op 15-03-1924 was de wagen toegewezen aan Baulers, nadien aan de Groep Brussel ;
UIC-nr.: 30 88 943 2989-2, type 9432B7;

buiten dienst gesteld door PV 132 van 22-03-1972 te Leuven;

92107 vermoedelijk vernield tijdens de Eerste Wereldoorlog;

92108: geen UIC-nummer meer toegerekend, geen verdere informatie;

92109: geen UIC-nummer meer toegerekend, vermelding "Afgebroken";

92110 op 16-02-1924 was de wagen toegewezen aan Liège Est (Pepinster);

UIC-nr.: 30 88 943 2982-7, type 9432B7;

UIC-nr.: 30 88 943 2650-0, type 9432L2 (op 30-04-1970);

buiten dienst gesteld door PV 315 op 10-10-1975 te Leuven.

Reeks VI - nr. 92111

Bestelling: 10-11-1899.

Bouwer: S.A. Franco-Belge te La Croÿère, 1900.

Op 24-08-1924 was de wagen toegewezen aan de Groep Hasselt;

UIC-nr.: 30 88 943 2981-9, type 9432B7; buiten dienst gesteld door PV 289 van

08-10-1974 te Leuven.

Reeks VII - nrs. 92112 t/m 92115

Bestelling: 19-05-1909.

Bouwer: Atelier de Trazegnies, 1909.

92112: geen UIC-nummer meer toegerekend, vermelding "Afgebroken";

92113: op onbekende datum was de wagen toegewezen aan de Groep Brussel;
UIC-nr.: 30 88 943 2978-5, type 9432B7;

buiten dienst gesteld door PV 322 van 22-12-1976 te Leuven;

92114: geen UIC-nummer meer toegerekend, vermelding "Afgebroken";

92115: op 01-03-1924 was de wagen toegewezen aan de Groep Liège, 2de sectie, en nadien aan de Groep Gent;
UIC-nr.: 30 88 943 2987-6, type 9432B7;

UIC-nr.: 30 88 943 2638-5, type 9432L2 (op 21-03-1973);

buiten dienst gesteld door PV 47 van 15-02-1974 te Kortrijk.

Reeks VIII - nr. 92116

Bestelling: 20-08-1909.

Bouwer: Léon Piéard, Cuesmes-lez-

Mons, 1909.

Deze wagen werd geëxposeerd op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1910;

op 29-08-1924 was hij toegewezen aan de Groep Brussel-Noord, 1ste sectie; UIC-nr.: 30 88 943 2977-7, type 9432B7; buiten dienst gesteld door PV 121 van 14-09-1979 te Piéton.

Reeks IX - nrs. 92107, 92117 - 92119

Bestelling: 16-04-1924.

Bouwer: Energie te Marcinelle, 1924.

92107: tweede toewijzing ter vervanging van het nummer 92107 van een wagen uit 1898 die vernield werd tijdens WO I;

toegewezen aan het Centraal Depot van de Dienst Baan, nadien aan de Groep Liège
UIC-nr.: 30 88 943 2976-9, type 9432B7;

UIC-nr.: 30 88 943 2648-4, type 9432L2 (op 21-06-1971); buiten dienst gesteld door bijzonder PV 46 van 08-05-1980;

92117: toegewezen aan Libramont, nadien aan de Groep Namur.
UIC-nr.: 30 88 943 2986-8, type 9432B7;

UIC-nr.: 30 88 943 2690-6, type 9432L2 (datum onbekend); buiten dienst gesteld door PV 121 van 14-09-1979 te Piéton.

92218: toegewezen aan Kinkempois, daarna aan de Groep Liège en vervolgens aan de Groep Hasselt ;
 UIC-nr.: 30 88 943 2985-0, type 9432B7;
 UIC-nr.: 30 88 943 2649-2, type 9432L2 (op 31-10-1968);
 buiten dienst gesteld door PV 322 van 22-12-1976 te Leuven;

92119: toegewezen aan de Groep Brugge;
 UIC-nr.: 30 88 943 2983-5, type 9432B7;
 buiten dienst gesteld door PV 6 van 07-01-1977 te Leuven.

Deze wagens dienden voor de controle en het ijken van de weegbruggen die in talrijke stations van het net aanwezig waren. Aan beide uiteinden van de wagens waren kasten geplaatst met gewichten in verschillende maten. De wagens hadden een metalen kast en een golfplaten dak.

Hun tarra bedroeg 15,755 t en ze konden een lading van 30 t vervoeren.

Bij de invoering van de UIC-nummering kregen nog 15 ijkwagens een UIC-nummer, in een doorlopende reeks van 30 88 943 2975-1 t/m 30 88 943 2989-2.

Verschiede wagens werden in de jaren '80 nog voor diverse doeleinden gebruikt als dienstvoertuig.



FOTO 131-49 In de jaren '80 werden twee oude ijkwagens nog gebruikt als dienstvoertuig te Ronet. Hier ziet men de ex-92103 te Ronet op 16 juni 1981; de wagon voert het UIC-nummer 30 88 943 2 646-8.

Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

Wagen 92106, gebouwd in 1892. Op 15 maart 1924 was de wagon toegewezen aan Baulers, nadien aan de Groep Brussel. Hij ontving nog het UIC-nummer 30 88 943 2989-2 en werd ingedeeld bij het type 9432B7. De wagon werd buiten dienst gesteld door PV 132 van 22-03-1972 te Leuven.

Onbekende fotograaf, verzameling TSP.

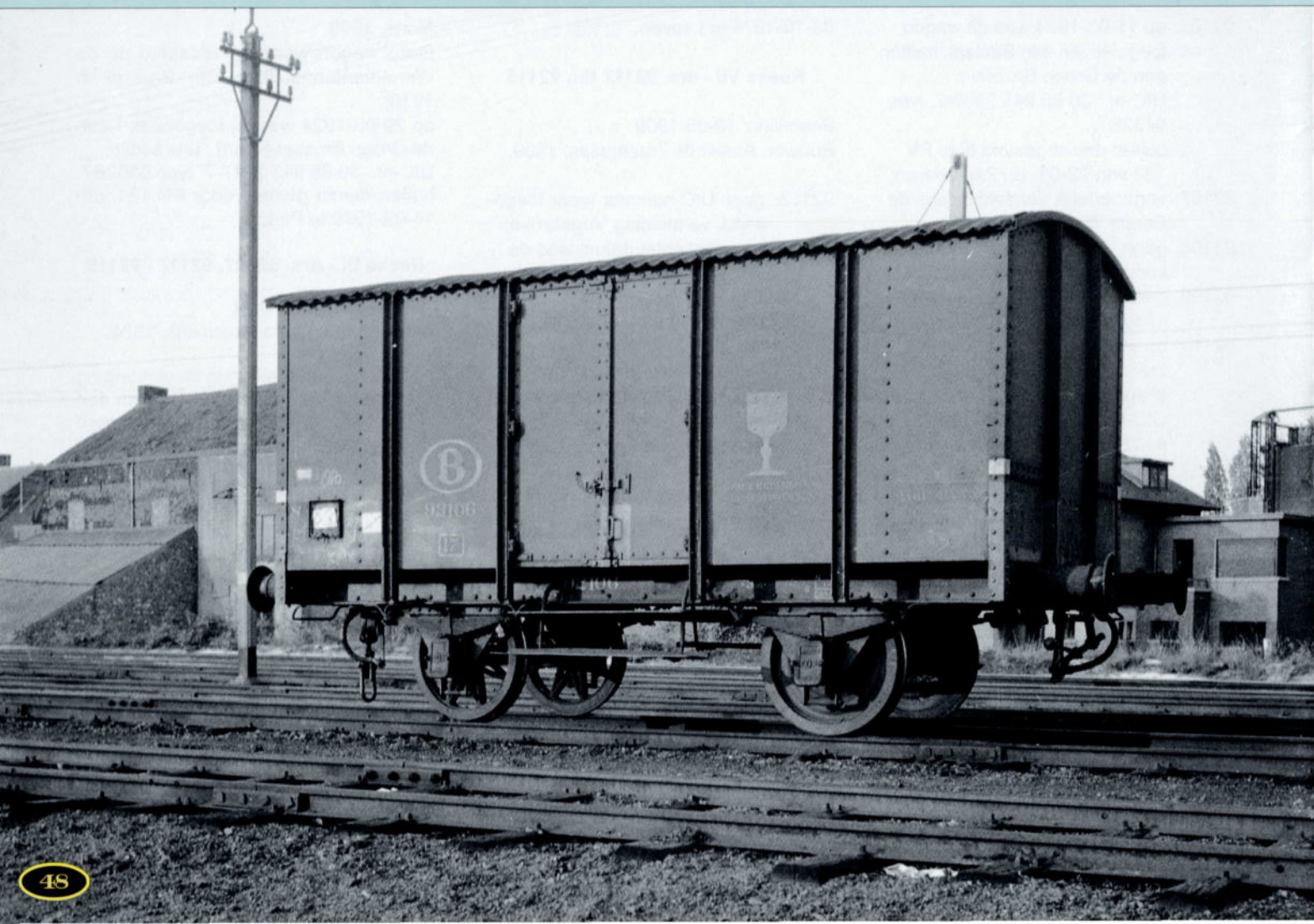




FOTO 131-50 Nog een foto van de ex- 92103 te Ronet, genomen op 5 mei 1979. Op 7 maart 1924 was hij toegewezen aan het District Namur (Gembloux). Hij ontving nog het UIC-nummer 30 88 943 2979-3 en werd ingedeeld bij het type 9432B7. Op 2 augustus 1968 werd hij vernummerd naar 30 88 943 2646-8, type 9432L2. De buitendienststelling gebeurde door PV 256 van 08-10-1976. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 131-51 Wagen 30 88 943 2 688-0, ex- 92105, te Ronet op 27 mei 1981. Op 16 februari 1924 was hij toegewezen aan het District Namur. Hij ontving nog het UIC-nummer 30 88 943 2980-1 en werd ingedeeld bij het type 9432B7. Later in de jaren '60, werd hij vernummerd naar 30 88 943 2688-0, type 9432L2. Hij werd buiten dienst gesteld door PV 140 van 07-11-1979 te Ronet. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.



Ketelwagens 91551 t/m 91598 (vervolg van nummer 130)

Dankzij de medewerking van Michel THIRY hebben wij de loopbaan van bijna alle wagens kunnen reconstrueren.

TYPE I (91551 t/m 91567)

91551 - gebouwd in 1892;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 17-02-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7105-2, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91552 - gebouwd in 1892;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 17-02-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel - nr. 163865 vermeld op fiche op gemaakt in 1932;
UIC-nummer: 30 88 942 7090-6, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 115 van 16-04-1970 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91553 - gebouwd in 1892;
- geen UIC-nummer toegekend; vermelding "Regularisatie".

91554 - gebouwd in 1892;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 31-01-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7065-8, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91555 - gebouwd in 1892;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91556 - gebouwd in 1892;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91557 - gebouwd in 1892;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 29-01-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7023-7, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 102 van 02-04-1971 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91558 - gebouwd in 1892;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91559 - gebouwd in 1892;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 10-04-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
smeerolie, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7089-8, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 319 van 24-09-1971 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91560 - gebouwd in 1892;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91561 - gebouwd in 1893;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 11-04-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7014-6, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 192 van 23-09-1981 te leper.

91562 - gebouwd in 1896;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 23-02-1931;

Na het beëindigen van zijn inzet in de commerciële dienst op 5 maart 1931 werd ketelwagen 91565 vanaf 9 juni 1932 gebruikt als dienstvoertuig voor het vervoer van smeerolie en toegewezen aan het station Antwerpen-Kiel. Deze foto toont de wagen voor de loods van Haine-Saint-Pierre. Datum en auteur onbekend, verzameling André DAGANT / TSP.



- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7057-5, type 9427A1; buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91563 - gebouwd in 1896; - stopzetting inzet commerciële dienst: 31-01-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7073-2, type 9427A1; vanaf 18-03-1970: UIC-nummer 30 88 942 7843-8, type 9427L1; wordt "zwaar werktuig" nr. 942/732 door PV 411 van 21-11-1984, gebruikt als opslagtank voor afvalolie in de tractiewerkplaats Kortrijk; vanaf 21-12-2010 geplaatst als monument op de brug over het kanaal aan het Redersplein te Brussel.

91564 - gebouwd in 1896; - stopzetting inzet commerciële dienst: 09-04-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7040-1, type 9427A1; buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91565 - gebouwd in 1896; - stopzetting inzet commerciële dienst: 05-03-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; smeeroilie, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7006-2, type 9427A1; buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91566 - gebouwd in 1896; - stopzetting inzet commerciële dienst: 21-02-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7036-9, type 9427A1; buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91567 - gebouwd in 1896; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

TYPE II (91568 t/m 91578)

91568 - gebouwd in 1898; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog

91569 - gebouwd in 1898; - stopzetting inzet commerciële dienst: 22-01-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7056-7, type 9427A1; buitendienststelling: PV 259 van 08-08-1973 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91570 - gebouwd in 1898; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91571 - gebouwd in 1898; - stopzetting inzet commerciële dienst: 23-03-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7064-1, type 9427A1; buitendienststelling: PV 254 van 15-06-1966 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91572 - gebouwd in 1898; - stopzetting inzet commerciële dienst: 10-06-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; vervoer van olie, CW Salzannes; UIC-nummer: 30 88 949 1006-3, type 9491L1; buitendienststelling: PV 276 van 27-08-1975 te Kortrijk.

91573 - gebouwd in 1901; - stopzetting inzet commerciële dienst: 09-04-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel;

UIC-nummer: 30 88 942 7044-3, type 9427A1; buitendienststelling: PV 397 van 04-10-1968 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91574 - gebouwd in 1901; - stopzetting inzet commerciële dienst: 29-01-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7075-7, type 9427A1; buitendienststelling: PV 329 van 17-10-1975 te Kortrijk.

91575 - gebouwd in 1901; - stopzetting inzet commerciële dienst: 01-04-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel, vervolgens creosoot, depot V van Gent-Sint-Pieters; UIC-nummer: 30 88 943 7524-2, type 9437A9; Vanaf 08-04-1971: UIC-nr. 30 88 943 7929-3; type 9437L1, gebruikt als opslagtank voor gasolie in het depot van de CW van de Baan te Schaarbeek; buitendienststelling: PV 286 van 09-05-1990 te Moerbeke.

91576 - gebouwd in 1901; - stopzetting inzet commerciële dienst: 16-01-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel, vervolgens gebruikt door de Dienst Baan te Antwerpen-Noord. UIC-nummer: 30 88 942 7070-8, type 9427A1; vanaf van 30-09-1975: UIC-nummer 30 88 942 7852-9, type 9427L1; vanaf 12-03-1976 gebruikt door de Dienst Baan, Garage Draisines te Charleroi-Sud; buitendienststelling: PV 165 van 26-05-1981 te Leuven.

91577 - gebouwd in 1901; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91578 - gebouwd in 1901; - stopzetting inzet commerciële dienst: 23-04-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 948 7001-0, type 9487L1; vanaf 18-03-1970: UIC-nummer 30 88 942 7844-6, type 9477L1; wordt "zwaar werktuig" nr. 942/728 door PV 334 van 31-08-1983, gebruikt in de tractiewerkplaats Kortrijk; deze wagen is bewaard gebleven en wordt vanaf 2015 tentoongesteld in Train World te Schaarbeek op de brug in hall 4.

TYPE III (91579 t/m 91584)

91579 - gebouwd in 1903; - stopzetting inzet commerciële dienst: 01-04-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel, vervolgens creosoot, Wondelgem; UIC-nummer: 30 88 943 7527-5, type 9437A9; vanaf 08-04-1971, UIC-nummer 30 88 943 7928-5, type 9437L1; gebruikt als opslagtank voor gasolie in de Centrale Werkplaats van de Baan te Bascoup; buitendienststelling: PV 276 van 27-08-1975 te Kortrijk.

91580 - gebouwd in 1903; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91581 - gebouwd in 1903; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

91582 - gebouwd in 1903; - stopzetting inzet commerciële dienst: 29-01-1931; - hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932; petroleum, Antwerpen-Kiel; UIC-nummer: 30 88 942 7008-8, type 9427A1; buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

91583 - gebouwd in 1903; - geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Afgebroken".

91584 - gebouwd in 1903; - geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.

TYPE IV (91585 t/m 91591)

- 91585** - gebouwd in 1906;
- stopzetting inzet commerciële dienst: onbekend;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 73032-8, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 379 van 29-06-1967 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.
- 91586** - gebouwd in 1906;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 21-02-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7034-4, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 107 van 26-11-1980 te Leuven.
- 91587** - gebouwd in 1906;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 09-06-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7076-5, type 9427A1;
vervolgens UIC-nummer 30 88 942 7841-2, type 9427L1;
vanaf 12-11-1969: UIC-nummer 30 88 943 7963-2, type 9437L1;
buitendienststelling: PV 173 van 26-06-1981 te Leuven.
- 91588** - gebouwd in 1906;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.
- 91589** - gebouwd in 1906;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.
- 91590** - gebouwd in 1906;
- stopzetting inzet commerciële dienst: 30-01-1931;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1931;
petroleum, Antwerpen-Kiel, vervolgens creosoot, Dienst Baan Gembloux, nadien Wondelgem
UIC-nummer: 30 88 943 7528-3, type 9437A1;
vanaf 08-04-1971 UIC-nummer 30 88 943 7927-7, type 9437L1;
gebruikt als opslagtank voor creosoot in de Centrale Werkplaats van de Baan te Schaarbeek;
buitendienststelling: PV 286 van 09-05-1990 Merelbeke;
geplaatst als monument in de voortuin van een huis te Hove, nadien overgebracht naar de MSTB te Vilvoorde en vervolgens naar het Stoomcentrum te Maldegem.
- 91591** - gebouwd in 1906;
- geen UIC-nummer meer toegekend, vermelding "Afgebroken".

TYPE III bis (91592)

- 91592** - gebouwd in 1909;
- vermeld in een wagenlijst op datum van 23-05-1921;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7004-7, type 9427A1;
vanaf 12-12-1972: UIC-nr. 30 88 947 7800-7, type 9477L1;
wordt "zwaar werktuig" nr. 947/216 door PV 402 van 27-08-1984 in het depot van de Dienst ES te Etterbeek;
sinds 2014 monument in het Productiecentrum Infrastructuur van Schaarbeek.

TYPE V (91593 t/m 91598)

- 91593** - gebouwd in 1911;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.
- 91594** - gebouwd in 1911;
- stopzetting inzet commerciële dienst: onbekend;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel, vervolgens vervoer van smeerolie in het Centraal Depot van de Baan te Schaarbeek;
UIC-nummer: 30 88 942 7054-2, type 9427A1;
vanaf 31-08-1971: UIC-nummer 30 88 943 7930-1, type 9437L1;
"zwaar werktuig" nr. 943/950 door PV 302 van 08-12-1976.
- 91595** - gebouwd in 1911;
- stopzetting inzet commerciële dienst: onbekend;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7022-9, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.
- 91596** - gebouwd in 1911;
- stopzetting inzet commerciële dienst: onbekend
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7005-4, type 9427A1;
buitendienststelling: PV 143 van 29-03-1972 opgemaakt door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.
- 91597** - gebouwd in 1911;
- geen gegevens terug te vinden in de wagenlijsten uit de periode na de Tweede Wereldoorlog.
- 91598** - gebouwd in 1911;
- stopzetting inzet commerciële dienst: onbekend;
- hergebruik als dienstvoertuig vanaf 09-06-1932;
petroleum, Antwerpen-Kiel;
UIC-nummer: 30 88 942 7826-3, type 9427L1;
Buitendienststelling: onbekend



*Wagen 91590 bij de MSTB (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen) te Vilvoorde. Hij droeg er het nummer 8
Foto Hugo SUYS.*

Gisteren



Een jaar na de inhuldiging van de eerste Belgische spoorlijn tussen Brussel-Groendreef en Mechelen begon de Belgische Staat in 1836 met de aanleg van de spoorlijn van Brussel naar de Franse grens. Deze lijn moest Brussel met Parijs verbinden via Tubize, Braine-le-Comte en Mons. Oorspronkelijk was voorzien om deze lijn ook vanuit Brussel-Groendreef aan te leggen, wat echter werd verworpen ten voordele van een nieuw station dat dicht bij het centrum lag. Dit station werd opgetrokken op de plaats waar zich vroeger het klooster van Bogaarden bevond. Het terrein was een grote weide die door een nabijgelegen wasserij werd gebruikt om lakens te drogen. Het kreeg de naam 'Bogaardenstation' en werd geopend op 18 mei 1840, samen met het baanvak Brussel - Tubize. Voor het station bevond zich een groot plein waarrond zich enkele bescheiden gebouwen bevonden. Op 17 juli 1840 werd dit het Rouppeplein, genoemd naar Nicolas Rouppe (1769 - 1838) die na 1830 de eerste burgemeester van Brussel in het onafhankelijke België was. In 1841 werd dit plein verbonden met de Bogaardenstraat. Deze nieuwe straat werd de 'Spoorwegstraat' gedoopt, de huidige Zuidstraat. Het stationsgebouw was een eenvoudige houten constructie met één verdieping en twee zijvleugels waarin verschillende diensten waren ondergebracht (rechts op de tekening bovenaan). Al snel profiteerde de hele wijk van deze nieuwe spoorlijn. Er kwamen heel wat nieuwe moderne gebouwen en er vestigden zich handelszaken, hotels, drankgelegenheden en bedrijven in de buurt van het station. De straten werden heraangelegd met kasseien en er kwam straatverlichting. Bovendien werd er een rioleringsstelsel aangelegd. Het Bogaardenstation werd al snel te klein. De zes sporen waren onvoldoende om de reizigersstromen en het goederenverkeer te verwerken. Tussen 1867 en 1869 werd het station vervangen door het nieuwe station Brussel-Zuid. Bijna 150 jaar later vinden we vrijwel niets meer terug dat aan het Bogaardenstation herinnert. Het enige herkenningspunt zijn enkele gebouwen langs de Zuidstraat, waaronder het befaamde "Hôtel à la Grande Cloche", dat gebouwd werd op de rechter hoek van de Zuidstraat. Deze naam verwijst naar de klok die het vertrek van de treinen aankondigde. In het midden van het Rouppeplein staat vandaag de Rouppefontein.

Vandaag



Nederland: rijtuigen en wagens

Stichting voorheen RTM

De Stichting voorheen RTM is een vereniging die een smalspoorlijn (1067 mm) uitbaat over een lengte van 10 km tussen Ouddorp, Port Zélande en Scharendijke. De lijn loopt grotendeels over een zeedijk, die deel uitmaakt van het Deltaplan.

Het rollend materieel is afkomstig van de RTM (*Rotterdamsche Tramweg Maatschappij*) die meerdere lijnen uitbaatte vanuit Rotterdam naar de eilanden van de provincies Zuid-Holland en Zeeland. Voor de dienst gebruikte de RTM stoomlocomotieven en later dieselmotorwagens.

De Stichting voorheen RTM reed eerst op een stuk origineel RTM-spoor vanuit Hellevoetsluis, tot ze in er in 1986 werden onteigend door de gemeente.

De huidige lijn ligt op een plaats waar nooit een lijn van de oude RTM heeft gelegen. Ze werd in de jaren '90 nieuw aangelegd.

Tussen de bewaarde voertuigen vindt men zes rijtuigen op draaistellen met houten kast en acht goederenwagens, alle gebouwd in België.



↑ Rijtuig op draaistellen 783 werd geleverd door La Métallurgique in 1906 en maakte deel uit van een hulp trein. Ouddorp, 21 april 2014. Foto MAURITZ90.



↓ FOTO 131-52 Op 18 april 2015 werd een goederentram ingelegd voor de fotografen. Aan de halte Middelplaat Haven was er een parallel met de RTM-bus 38, geleverd door Leyland en Verheul in 1966, tijdens de opheffing van de spoordienst. Het tramstel, gesleept door de MD1805, bestond uit de wagens 296, 615 (Métallurgique), 73, 458 (Métallurgique), 642, 722, 700, 883, 728, 635 (Métallurgique) en het postrijtuig 291. De MD1805 werd gebouwd in 1952 door de N.V. Carrosseriefabriek "Hoogeveen" en de centrale werkplaats van de RTM, op een onderstel uit 1913. Philippe DE GIETER.



Rijtuigen:

- B363: Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1905;
- B364: Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1905;
- B367: Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1905;
- AB376: Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1906. Bewaard als platte wagen, zonder de kast.
- BD438: S.A. de Construction "la Métallurgique", Nivelles, 1898.
- B1525: Anglo-Franco-Belge, 1945-1946 (1).

Wagens:

- 458: La Métallurgique te Nivelles, 1898 (2).
- 581: La Métallurgique te Nivelles, 1906
- 615: La Métallurgique te Nivelles, 1900
- 635: La Métallurgique te Nivelles, 1906
- 715: La Métallurgique te Nivelles, 1906
- 783: La Métallurgique te Nivelles, 1906
- 1133: La Métallurgique te Nivelles, 1898
- 1155: La Bruggeoise te Brugge, 1926

(1) Het betreft de voormalige buurtspoorwegbijwagen 19391 van de NMVB, in dienst bij Li Trimbleu in Blégny met het nr 6. In 1962 heeft de RTM de NMVB-bijwagens 19341, 19343 en 19347 aangekocht. De rijtuigen kwamen datzelfde jaar in dienst met de RTM-nummers 1522 tot en met 1524. Zij bleven in dienst tot de afschaffing in 1966, om nadien te worden verschroot.

(2) Deze gesloten wagen is als campingwagen in het museum tentoongesteld met nr 1133.

Info: <http://www.rtm-ouddorp.nl>



↑ Het rijtuig AB367, geleverd door Haine-St.-Pierre in 1905, maakte deel uit van de reeks AB336 t/m 387. Er waren 14 plaatsen in eerste, 29 in tweede klasse en 12 staanplaatsen per platform. Er was stoomverwarming en petroleumverlichting. In 1909 verdween de eerste klasse en kreeg het rijtuig het nummer B36. Het n werd geschrapt in 1966. Ouddorp, 21 april 2014. Foto MAURITZ90.

TSP zal, indien mogelijk, dit jaar een reis organiseren naar en op de RTM

↓ Rijtuig B364 maakte deel uit van dezelfde reeks als de 367. Het kende dezelfde loopbaan tot in 1956, toen de B364 een wijziging onderging voor de Kindertrams naar Oostvoorne: de bagagenetten werden door lange, zijdelingse bagagerekken vervangen. Na schrapping in 1961 ging het rijtuig naar het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht. Het kwam terug naar de RTM in 2003 en ging in dienst in 2006. Edwin WERNER.





FOTO 131-53

De gesloten wagen 635 werd geleverd door La Métallurgique in 1906.

Middelplaat, 18 april 2015.
Philippe DE GIETER.



FOTO 131-54

De open wagen 458 stamt uit 1898 en werd eveneens gebouwd in Nivelles door La Métallurgique.

Middelplaat, 18 april 2015.
Philippe DE GIETER.



FOTO 131-55

De gesloten goederenwagen 615 werd in 1900 gebouwd door La Métallurgique in Nivelles.

Middelplaat, 18 april 2015.
Philippe DE GIETER.

In dit artikel kunnen wij vaststellen dat de volledige verzameling zeer goed wordt onderhouden en knap werd gerestaureerd.

Belgisch Congo: 1D1 nummers 101 t/m 118

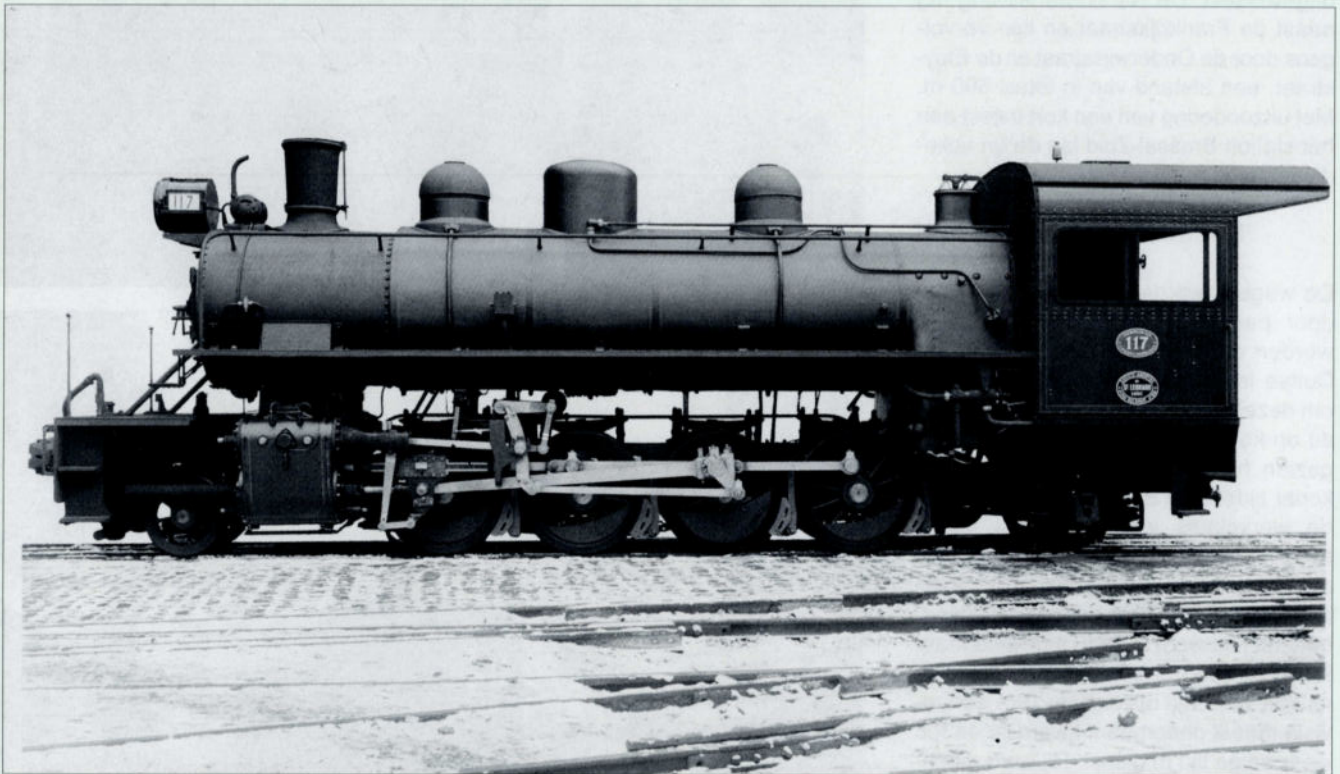
Société des chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (LKD)

In 1924 en 1926 bestelde de *Société des chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo* (LKD) twee reeksen van respectievelijk 12 en 6 Mikado's (1D1) bij de Belgische industrie, verdeeld als volgt:

- 101 t/m 106: Cockerill nrs. 3133-3138 / 1926;
- 107 t/m 112: La Meuse nrs. 3192-3197 / 1926;
- 113 t/m 114: Tubize nrs. 2072-2074 / 1928;
- 116 t/m 118: Saint-Léonard nrs. 2126-2128 / 1929.

Hun leeggewicht bedroeg 66,5 t en rijklaar 72,6 t.
De keteldruk bedroeg 15 kg/cm² met oververhitting.
De diameter van de aangedreven wielen bedroeg 1,100 m
Spoorbreedte: 1067 mm.

De LKD was een Belgische spoorwegonderneming, gesticht in 1927 om een spoorwegnet op te richten in Congo. In 1952 werd zij opgeslopt in een fusie die de *Compagnie de chemin de fer du Katanga-Dilolo-Léopoldville* (KDL) werd.



Fabrieksfoto van de 117, gebouwd door St-Léonard (nrs 2127 / 1928). Foto St-Léonard, verzameling André DAGANT / TSP.

De 109 (La Meuse 3194 uit 1926), gefotografeerd in volle actie in 1950. Foto André DAGANT, verzameling TSP.



DE CHOCOLADETRAM:

DE BUURTSPORWEGAANSLUITING VAN BRUSSEL-ZUID

Op 1 februari 1888 werd door de NMVB een werkplaats geopend in de Eloystraat te Kuregem, samen met de buurtspoorweglijn naar Edingen. De maatschappij wenste echter al snel een spooraanluiting met de Belgische Staat en per Ministerieel Besluit (MB) van 5 juni 1889 kreeg de NMVB toestemming om een normaalsporige aansluiting aan te leggen tussen deze werkplaats en het station Brussel-Zuid, waar de wagens werden uitgewisseld. De NMVB-aansluiting lag naast de Frankrijkstraat en liep vervolgens door de Onderwijsstraat en de Eloystraat, een afstand van in totaal 600 m. Met uitzondering van een kort traject aan het station Brussel-Zuid lag de lijn volledig in de openbare weg.

Het tractiematerieel

De wagens werden op deze verbinding door paarden getrokken. Begin 1915 werden deze echter opgeëist door het Duitse leger, wat de NMVB verplichtte om deze aansluiting te elektrificeren. Dat dit op korte termijn lukte, is opmerkelijk gezien het groot gebrek aan staal en koper tijdens de Eerste Wereldoorlog. In de werkplaats werd snel een kleine tweeassige elektrische tractor gebouwd die het nummer A.0001 kreeg. Dit voertuig had slechts aan één zijde spoorwegbuffers. Het werd in 1946 afgesteld maar kreeg in 1955 nog het nieuwe nummer 44308. Toen zijn opvolger in 1964 een revisie moest ondergaan, kwam de 44308 weer enige tijd in dienst. Hij werd uiteindelijk geschrapt in 1968.

De NMVB-werkplaats te Kuregem bouwde in 1938 een tweeassige normaalsporige elektrische tractor die ingezet werd op de lijn tussen Londerzeel en de Heizel. Dit baanvak van de buurtspoorweglijn L (Brussel - Londerzeel) werd immers voorzien van een derde rail

Van boven naar onder:

Op 5 oktober 1964 duwt de 44308 (ex-A.0001) een stortwagen in de Eloystraat. Hij wacht tot het verkeerslicht van het kruispunt met de Barastraat en de Onderwijsstraat op groen springt. Links zien we NMVB-motorwagen 10460 die vanuit Dilbeek onderweg is naar Sint-Genesius-Rode.

Even later heeft de trein het kruispunt overgestoken en rijdt hij door de Onderwijsstraat naar het station Brussel-Zuid.

Na het oversteken van de Frankrijkstraat bereikt de tractor van de NMVB het aansluitspoor te Brussel-Zuid.

Auteur onbekend, verzameling André WITMEUR / TSP.



om spoorwegwagens over te kunnen brengen naar de expoterreinen.

Deze tractor, die het nummer 10293 kreeg, werd gebouwd op het chassis van het rijtuig C.2005. Het ging om een gemengd rijtuig (derde klasse met pakwagenafdeling) uit de reeks C.2000 t/m 2005 die in 1887 geleverd werd door Germain te Monceau. De C.2005 werd toegewezen aan de normaalspoorlijn Groenendaal - Overijse.

De tractor werd aangedreven door twee motoren type MTV525 van ACEC die afkomstig waren van een motorrijtuig uit de reeks 9511 - 9522.

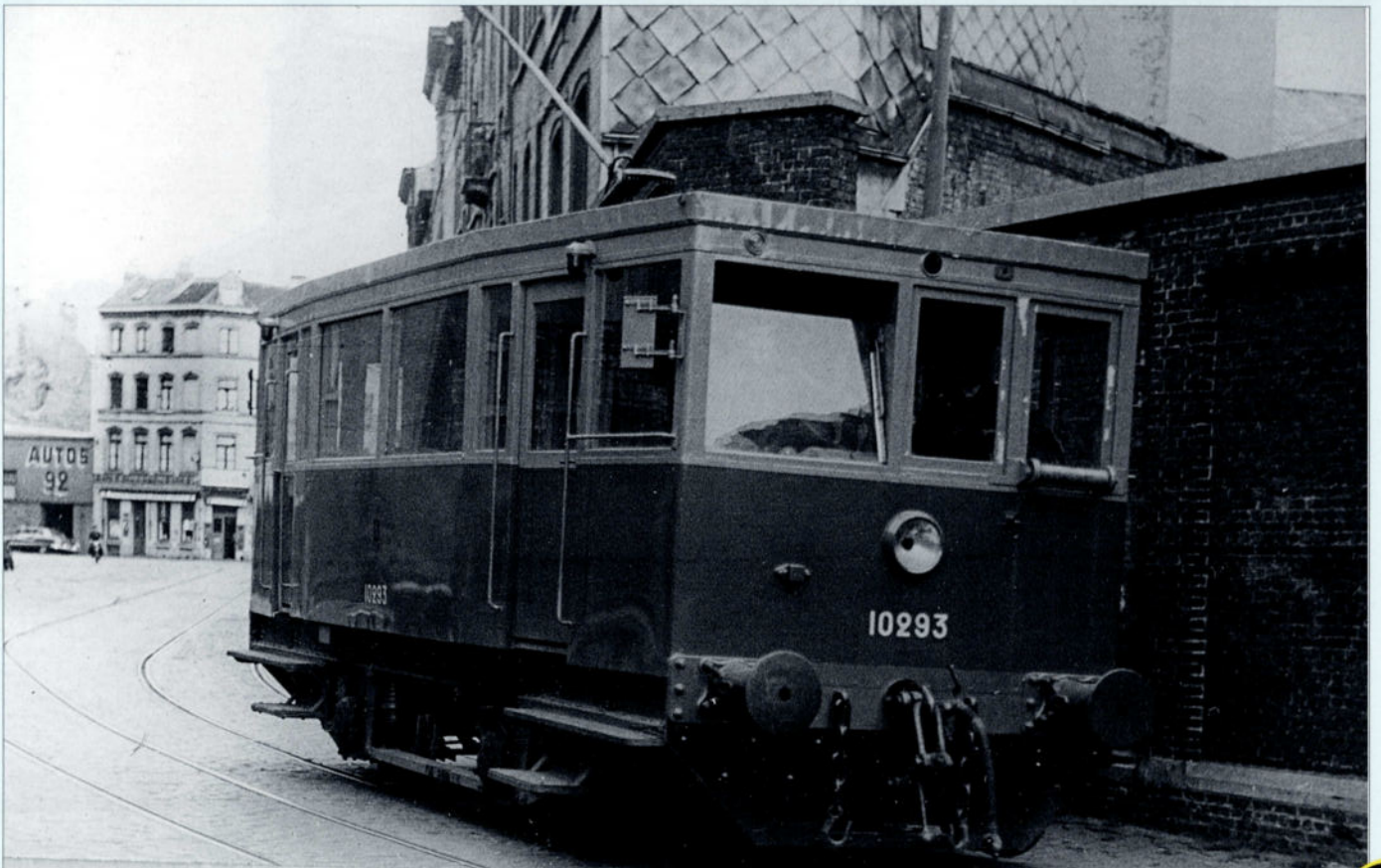
Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de derde rail echter verwijderd door de Duitsers waardoor dit voertuig werkloos werd. Het werd in 1946 overgebracht naar Kuregem om er de A.0001 te vervangen. In 1964 werd deze tractor nog grondig gemoderniseerd waarbij hij ook een nieuwe kast kreeg. Hij werd geschrapt in 1970, nadat bleek dat de MIVB niet geïnteresseerd was om dit voertuig over te nemen.

→ *De tractor 10293 gefotografeerd in de stelplaats Kuregem in 1952.*
Auteur onbekend, verzameling TSP.

↓ *Aankomst in de NMVB-stelplaats te Kuregem. Gelet op zijn algemene toestand lijkt de tractor net uit revisie te komen.* Foto John MEREDITH, verz. TSP.



De tweede elektrische tractor, de 10293, werd gebouwd op het chassis van het rijtuig C.2005. Op deze foto zien we rechts één van de rijtuigen van de reeks C.2000 t/m C.2005. Foto H.-G. HESSELINK, verzameling TSP.



De spooransluitingen

De NMVB bediende aanvankelijk enkel de eigen werkplaats, maar al vrij snel zouden ook andere bedrijven via deze verbinding een aansluiting krijgen. Dit was het geval voor de volgende firma's:

- M. Victor Bertaux & Cie (Barastraat 103) kreeg per MB van 11 november 1892 toelating om vanuit de stelplaats aan de Eloystraat een kort kopspoor tot in het bedrijf aan te leggen. Deze aansluiting werd in 1931 door de firma Paul Smal overgenomen, maar in april 1932 was ze al niet meer in dienst;
- Met het MB van 13 juli 1897 kreeg de firma De Visscher (Sint Denijsstraat 112) eveneens toelating om een spooransluiting aan te leggen. Ook deze aansluiting begon in de stelplaats, namelijk vanaf een draaischijf voor goederenwagens die in het spoor naar de firma Bertaux & Cie werd geplaatst. Het spoor liep vervolgens door de scheidingsmuur tussen de NMVB-stelplaats en het bedrijf. De aansluiting veranderde een paar keer van eigenaar: op 20 mei 1913 werd ze overgenomen door Baron de Wolff en op 12 maart 1923 tenslotte door de firma Vichy. In 1931 wou de NMVB



De tractor 10293 in de stelplaats aan de Eloystraat in januari 1962.

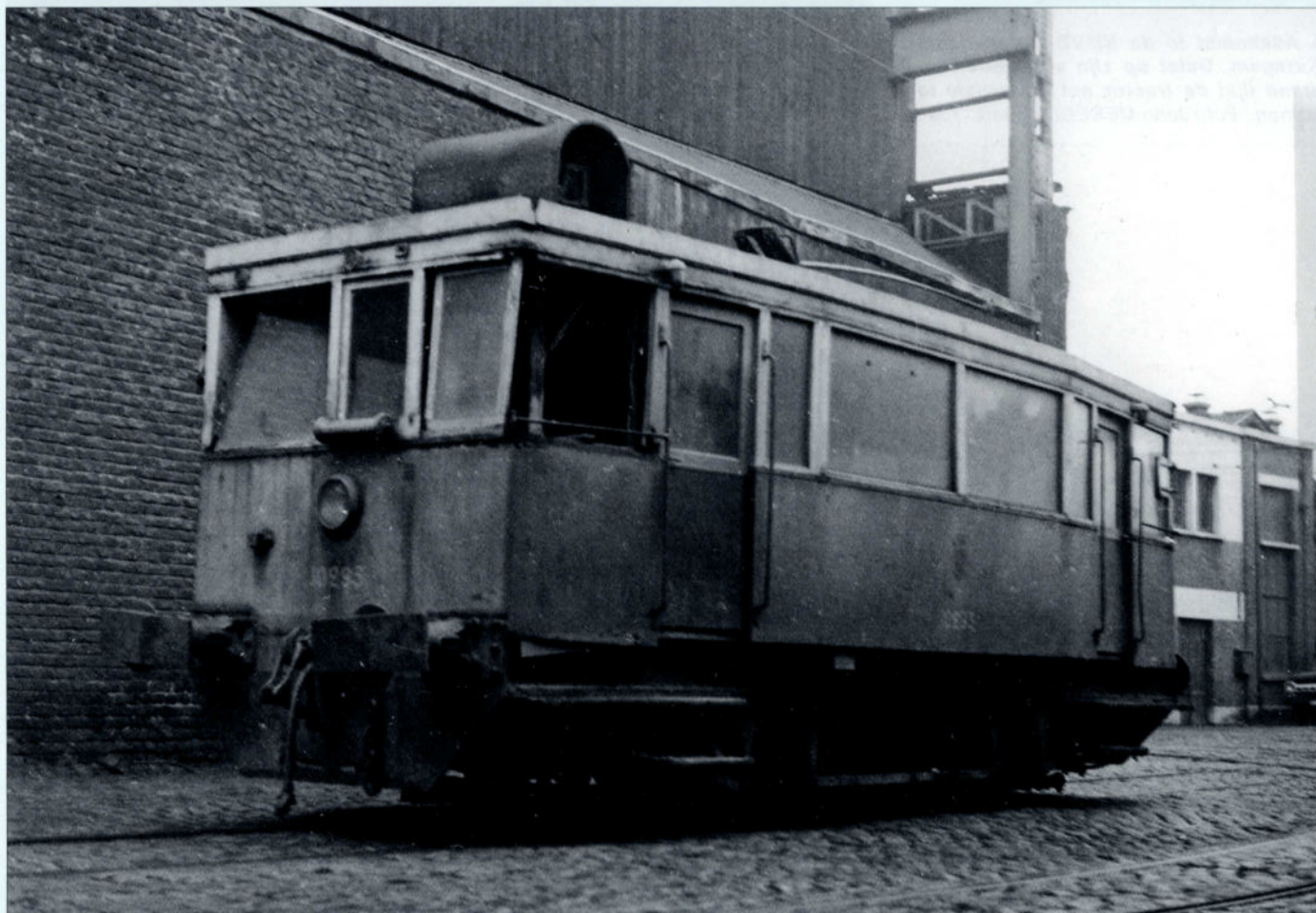
Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

deze aansluiting eenzijdig opheffen omdat het spoor in de weg lag voor de geplande uitbreiding van een opslagloods. Dit leidde tot een juridische strijd die op een sissier afliep: de spooransluiting was op dat moment immers al niet meer in gebruik en uiteindelijk konden de bouwplannen van

de NMVB doorgaan;

- "Les Carrières de marbre belges" (Barastraat 68) kreeg met het MB van 16 mei 1921 toelating om een aansluiting aan te leggen. Ze takte af van het NMVB-spoor op het kruispunt van de Onderwijs- met de Barastraat en liep over een afstand van 300 m door

Op 13 oktober 1964 bevond de kast zich in een zeer slechte toestand. Kort nadat deze foto werd gemaakt, werd de tractor grondig gemoderniseerd en kreeg hij een nieuwe kast. Foto Robert BODDEWIJN, verzameling TSP.



deze laatste. De aansluiting werd in 1928 overgenomen door de coöperatieve "Alimenta", waaruit later de chocoladefabriek Côte d'Or zou ontstaan. Opmerkelijk was dat er op het fabrieksterrein geen bovenleiding was. De tractor A.0001 en zijn opvolger de 10293 werden uitgerust met een lange opgerolde verlengkabel die aan de fabriekspoort aan de bovenleiding werd gehangen. Op deze manier kon de tractor dan de wagens in het bedrijf rangeren. De chocoladefabriek zou uiteindelijk de laatste goederenklant van de NMVB in Brussel worden.

Het einde van de lijn

Al in oktober 1931 leek het einde van deze normaalsporige NMVB-aansluiting in zicht, toen de maatschappij aankondigde dat ze de werkplaats van Kuregem wou sluiten. Dit plan werd echter al snel opgegeven. Op 7 april 1932 kondigde de NMBS aan dat ze alle spooransluitingen in Brussel-Zuid wou opheffen. De NMBS oordeelde dat er door de aanstaande opening van de lijn 50A (Brussel-Zuid - Gent) en de werken voor de Noord-Zuidverbinding te weinig plaats zou zijn om wagens voor deze aansluitingen te rangeren. De getroffen bedrijven, waaronder de NMVB, dienden uit te wijken naar Brussel-Klein-Eiland. Deze aankondiging leidde tot zoveel protest dat voorlopig alles bij het



De 10293 was na zijn modernisering onherkenbaar veranderd. Op 5 april 1965 rijdt hij over het kruispunt van de Eloystraat met de Barastraat en de Onderwijsstraat. Auteur onbekend, verzameling André WITMEUR / TSP.

oude bleef.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de NMVB-aansluiting zelfs nog ingepast in het nieuwe, hoger gelegen station Brussel-Zuid. Er kwam een toegangshelling naar de nieuwe bundel "West" waar de goederenwagens werden uitgewisseld. De bediening van de lijn werd echter steeds problematischer door de toegenomen verkeersdrukte. De aansluiting lag immers bijna volledig in de openbare weg en in één richting moesten de treinen

worden opgeduwd, wat gevaarlijke situaties veroorzaakte. Bovendien verminderte het vervoer door de concurrentie met de vrachtwagen.

Uiteindelijk werd op 13 september 1968 toelating verleend om deze lijn op te heffen en de laatste goederentrein reed op 24 oktober 1968. Het opbreken van de lijn was voltooid in september 1970.

Wim DE RIDDER

De 10293 in de Barastraat, vlak voor het kruispunt met de Onderwijsstraat en de Eloystraat. D. THIELEMANS, datum onbekend.



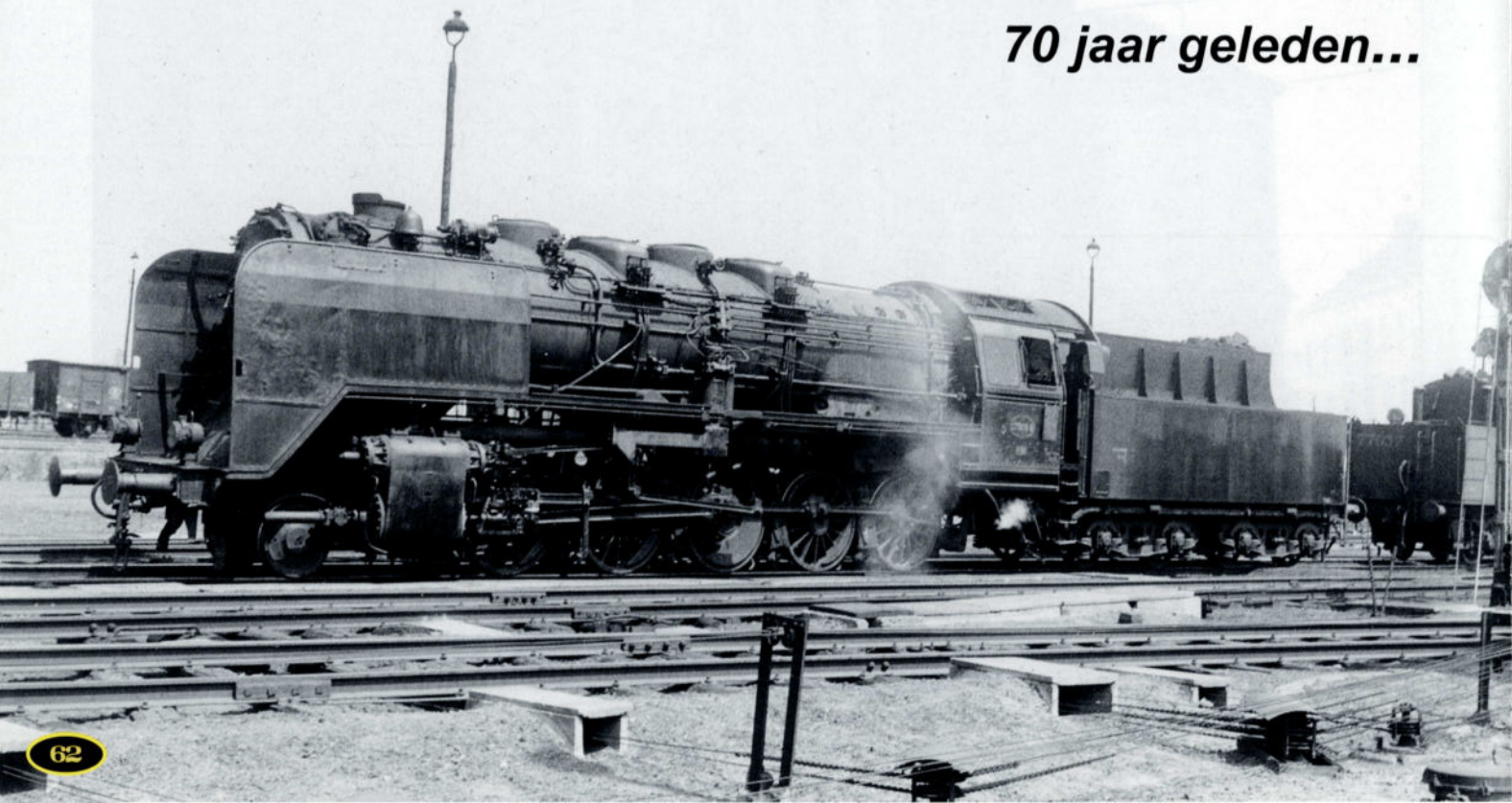
80 jaar geleden...



Gedurende de zomer van 1936 werden 11 exprestreinen ingelegd tussen Oostende en Paris, waarvan er vijf vertrokken vanuit Oostende-Stad via Torhout, Ingelmunster, Moeskroen en Lille; de andere zes vertrokken vanuit Oostende-Kaai via Brussel. De foto toont het vertrek van de express 2540 in Oostende-Stad, gesleept door de type 7 nr. 762. De trein bestond volledig uit rijtuigen van de Franse "Compagnie du Nord". Gebouwd door Gilain (nr. 84), werd de 762 (ex-type 8 bis nr. 4662 en later 7.062) in dienst gesteld op 5 oktober 1923 in de stelplaats te Liège, en geschrapt te Merelbeke op 18 december 1955. Foto H.-G. HESSELINK, verzameling TSP.

Na WO II werden meerdere Duitse locomotieven, die achtergelaten werden op ons grondgebied, aangeslagen door de NMBS. Zo ook de 50 133, gebouwd in 1940 door Borsig (nr. 11864). De NMBS nam haar op in haar park op 25 september 1944 met nr. 2513. Op 1 januari 1945 werd zij nr. 25.014. Zij bleef echter niet lang in België, in juni 1950 werd zij teruggegeven aan de DB en kreeg ook haar oorspronkelijk nummer 50 133 terug. Op 22 mei 1958 werd zij, na een vervanging van het onderstel, vernummerd naar 50 622. Bij de toepassing van het nieuwe Duitse nummeringssysteem in 1968, kreeg zij nr. 050 622-0. Zij werd geschrapt op 28 september 1976 in de stelplaats van Duisburg Wedau. Sinds 1983 maakt zij deel uit van het historisch patrimonium van de DB. We zien de 25.014 onder druk in de stelplaats van Schaarbeek in 1946. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

70 jaar geleden...



60 jaar geleden...



In 1956 nam de "Compagnie des Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Leopoldville" (K.D.L.) een reeks van 10 elektrische locomotieven in dienst van 2200 pk voor 25 kV: de 2201 t/m 2210. Zij volgden op de 12 machines van de reeks 2101 t/m 2112, geleverd in 1952. Hun Belgische afkomst: ACEC voor het elektrische en de "Ateliers de construction Métalliques de Nivelles" (AMN) voor het mechanische gedeelte, is opvallend. Men herkent duidelijk een familietrekje van de types 122, 123 en 201 (later reeksen 22, 23 en 59) van de NMBS. Met hun gewicht van 76 t konden zij rijden aan 65 km/h. Zij werden ingezet voor gemengd verkeer op de lijn Jadotville - Tenke. De foto toont de 2206 op de testsporen bij de AMN. Foto AMN, verzameling TSP.

Op 27 januari 1976 verlaat de express 433 Paris - Brussel - Köln het station Brussel-Noord, gesleept door de 1601 en de 1603. Een dubbeltractie met twee 16'en was zeer ongewoon. Daniel THIELEMANS.

40 jaar geleden...



De wereld rond "in het hooggebergte"



CHINA FOTO 131-56 Op 30 december 2004 slingert de DF4-0490 zich over de beroemde JinPeng-pas, in de omgeving van Shangdian, in het Binnen-Mongolië. De DF4 is de meest verspreide diesellocomotief in China. De productie van de meer dan 4000 eenheden begon in 1969. Deze machines van 138 t zijn uitgerust met een V16 cilinder-dieselmotor van 2430 kW en een elektrische overbrenging. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

INDIA FOTO 131-57 Een spectaculaire smalspoorlijn snijdt door het vulkanisch massief ten zuiden van de stad Mhow, in het centrum van India. Om deze pas te overschrijden, moeten de treinen achteraan opgeduwd worden door een diesellocomotief. Op 23 februari 2014 komt de trein 52975 Ujjain - Akolaa te Patalpani Gath uit de tunnel nr. 2, gesleept door de YDM4-6300. Philippe DE GIETER.





ZWITSERLAND FOTO 131-58 De HGe 4/4 II nr. 101 van de Matterhorn Gotthardbahn (MGB ex-FO) beklimt de Oberalp op 5 januari 2006. Deze regionale trein op de verbinding Disentis - Andermatt is hier nabij de stopplaats Nätschen. De MGB beschikt over 13 HGe 4/4 II, waarvan acht afkomstig van de FO (nr. 101 t/m 108) en vijf van de BVZ (nrs. 1 t/m 5). De 104 en 105 werden later aangekocht door de SBB en dragen nu de nummers 1951 en 1952). De locomotieven werden gebouwd door BBC, ABB en SLM in 1985 (1951 en 1952 SBB), 1986 (FO 101-103) en 1990 (FO 106 t/m 108 en BVZ 1 t/m 5). Ze hebben een uurvermogen van 1932 kW en een continu vermogen van 1875 kW en wegen 64 ton. Zij bereiken een maximale snelheid van 100 km/h en 40 km/h bij gebruik van het tandrad. Dominique ALLARD.

PAKISTAN FOTO 131-59 Een gemengde reizigers- goederentrein rijdt bergopwaarts op de lijn Zahedan (Iran) - Quetta in de omgeving van Shelabag in maart 1984. De 1D nr. HG/S 2229 levert hier zware arbeid. De HG/S werden gebouwd in Groot-Brittannië door Kitson en Vulcan tussen 1912 en 1923. Deze lijn kent een hoogteverschil van meer dan 1000 m (hoogte 794 m aan het grensstation Kuh-i-Taftan en 1801 m te Spezand). Door de oorlog werd de lijn een 12-tal jaar geleden gesloten. Martin HÄFLIGER.





Op 5 februari 1965 staat de motorwagen 10139 van de NMVB stil te Grimbergen. Hij draagt het koersbord "G" wat staat voor de lijn Grimbergen - Brussel-Noord via de Heizel. Hij maakt deel uit van een onderreeks van 22 motorwagens gebouwd door Baume et Merpent in 1935 en genummerd van 10126 t/m 10147. Foto H.-G. HESSELINK, verzameling TSP.

Tussen 1930 en 1932 nam de "TEPCE" (Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions, vanaf januari 1966 STIC: Société des Transports Intercommunaux de Charleroi) een reeks van 12 tweeassige motorwagens in dienst, genummerd van 300 t/m 311 en gebouwd door "la Métallurgie". Deze trams waren voorzien van twee tractiemotoren van 65 pk. De foto toont de 306 die terugkeert naar de stelplaats Genson. Foto VOERMAN, verzameling M. STEINKAMP / TSP.





FOTO 131-60 Met de bedoeling de stoomtractie af te schaffen op de normaalsporige buurtspoorweglijn Groenendaal - Overijse liet de NMVB in hun werkplaats te Kuregem een diesellocomotief bouwen. Zij droeg het nummer ART.500, was uitgerust met twee GM-dieselmotoren van 175 pk elk en een hydraulische overbrenging. Zij kwam in dienst op 3 juni 1949. Na haar buitendienststelling werd zij, samen met het baanvak Hoeilaart - Groenendaal, verkocht aan de zagerij Marien te Hoeilaart die over een spooraansluiting beschikte. Zij zou er ingezet worden voor het vervoer van hout tussen Hoeilaart en Groenendaal, maar werd nooit gebruikt. In januari 1968 werd zij aangekocht door de firma Graver te Willebroek. Zij reed op eigen kracht van Hoeilaart naar Willebroek. Deze foto werd genomen in september 1966 te Hoeilaart. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

Op 4 augustus 1954 stopt een tram, bestaande uit de motorwagen AR.189 gekoppeld aan bijwagen 678, te Oud Turnhout, Zwaneven, langs de Steenweg op Mol (N18 Oud Turnhout - Mol), aan het kruispunt met de Staatsbaan. Vandaag is er niets meer terug te vinden van een buurtspoorweglijn, de huizen echter zijn nog herkenbaar met inbegrip het café met de naam "Zwaneven". De AR.189 maakte deel uit van de onderreeks 184 t/m 208 gebouwd door "S.A. Compagnie Centrale de Construction à Haine-Saint-Pierre". In dienst genomen in 1935 op de lijn Mechelen - Turnhout, eindigde zijn loopbaan tussen 1953 en 1955 op de lijn Turnhout - Mol. Foto BOUWMAN, verz.TSP.



