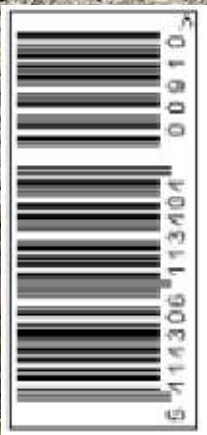


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 91 - JUNI 2009 - € 8,50

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 9000 GENT X

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

Ook in 2009 hebt U massaal uw abonnement vernieuwd. Vergeleken met vorig jaar zijn er zelfs 100 leden meer! We bedanken U dan ook hartelijk voor het vertrouwen dat U in ons stelt en dat TSP zal toelaten zijn doelstellingen te verwezenlijken: het bewaren van het Belgisch spoorwegpatrimonium.

In dit nummer kan U lezen dat TSP in beweging is. Reizen, materieel, publicaties, Musée du Rail, de Bocqspoorlijn en reclame vormen de zes activiteiten waarin een honderdtal vrijwilligers actief zijn. Uiteraard "werken" sommigen in verschillende sectoren, naargelang hun voorkeur of de noden van de vereniging.

Wilt U ook deel uitmaken van één van onze actieve groepen? Aarzel niet om contact op te nemen met één van onze verantwoordelijken die op blz. 3 worden vermeld. Er is vast en zeker een "job" die U zal bevallen binnen onze verschillende groepen. Dat TSP bestaat en verder kan werken is uitsluitend aan U te danken...



La saga des gares à Dour et en Haut-Pays

€22



Nog een nieuwe publicatie !

Dit jaar is zeer vruchtbaar voor wat betreft onze publicaties want we kunnen U al een vierde titel voorstellen:

La saga des gares à Dour et en Haut-Pays.

Het boek werd geschreven door de journalist Eric Cornu, Jean Deplan en Pierre Lemal. Het telt 96 bladzijden en vertelt in detail de geschiedenis van de vroegere spoorlijn 98A tussen Dour, Roisin en Bavay (F).

Naast de geschiedenis worden de installaties, het rollend materieel, de huidige situatie,... besproken. Talrijke anecdoten begeleiden de tekst en de foto's.

Het boek kost €22 zonder verzendingskosten (gewicht 750 g). Om het aan te schaffen volstaat het om het bedrag over te schrijven op rekening 001-1201789-35 van TSP met de vermelding "Saga des gares". Alle modaliteiten vindt U op blz. 3.

Format A4 liggend - 96 pagina's - xxx photos en plans - harde, gekartonneerde kaft, ingebonden met linnendraad.
Franstalige tekst - prijs: €22 + verzendkosten 750 g - mededeling: "Saga Gares"

Zoekertjes

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

Handelsadvertenties : 1 25 per vak van 6 x 9 cm. Foto's / tekeningen : 1 25 / stuk.
Opsturen per post, fax of e-mail.

GEZOCHT : Journal du Chemin de Fer n° 81, 82, 86, 87, 88, 89, 90 en 101.
☎ +32 (0)4 369 31 22 liefst 's avonds.

Rechtzetting

- ODB 89 p. 20: GEN-motorstellen: moet zijn: **115 stellen + 85 in optie**
- ODB 90 p. 13: foto bovenaan: auteur moet zijn **Ivo VANSTEENWINKEL**.

TSP-agenda

- **Zaterdag 27 juni** : TSP-reis in de Kempen met de 5183.
- **Zaterdag en zondag 18 en 19 juli**: stoomtreinritten met P8 op lijn 128.
- **Zaterdag en zondag 15 en 16 augustus**: stoomtreinritten met P8 op lijn 128.
- **Zaterdag 5 september**: "ontdekkingsdag" op lijn 128. Speciale treinen voor de liefhebbers. Ritten met de 64.169.
- **Zaterdag en zondag 12 en 13 december**: "Dagen van het Patrimonium". Open-deurdag in ons museum *l'Espace Train - Musée du Rail* te Saint-Ghislain.
- **Zondag 1 juni en alle zon- en feestdagen vanaf 5 juli t/m 25 oktober**: ritten op lijn 128 Ciney - Purnode; dienstregeling en info: zie middenpagina's van dit nummer of op www.cfbocq.BE

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door
TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Thierry COCHIN, Gwenn CORBISIER, Daniel COSTA, Roger CRİKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DERIDER, Michel DEMOULIN, Marc DERIEUX, Claude DESTREBECQ, Philippe et Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Tim HAESVOETS, Michel HANSENS, peter HONIG, Marc HUYBENS, Laurent JOSEPH, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Christophe MAURICE, Tomas MEYEREPPLER, Thierry NICOLAS, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Steve ROD, Christian RUQUOY, Siemens, Michel SIMAR, Yves STEENEBRUGGEN, Jean-Pierre STEFFEN, Xavier STIEVENART, Marc STRIFFELER, Patrick TASSIGNON, D. THIELEMANS, Chr. VANHECK, Tim VAN ROOY, Philippe VERLST.

OP DE BAAN

De artikels worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikels mogen slechts gebruikt worden na schriftelijk akkoord van TSP.

Adres

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1 - België
☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX : +32 (0)65 66 45 41
✉: pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.be

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnement 2009

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

Betalingsmodaliteiten

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

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

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

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

VOORPAGINA

FOTO 91-01 De restauratie van de 5183 werd in april beëindigd en ze kreeg de livree "groen 1970". Op een van de fronten werden de originele witte koplampen terug aangebracht. Op 11 april werd ze te Purnode voorgesteld aan een honderdtal genodigden. Proficiat aan de groep, geleid door Dave HABRAKEN. Tsp / Dave Habraken.

OP DE BAAN 91 - juni 2009

Inhoud



10

Exit reeksen

22, 25 en 25.5 !



14

Reeks 23 :

het einde nadert...



22

De reeks 18



36

Rijtuigen M5

gemoderniseerd



2 Voorwoord

4 News TSP

7 Dit is Belgisch

8 Belgische actualiteit

8 statistieken

8 locomotieven

10 exit reeksen 22, 25, 25.5

14 reeks 23 : het einde nadert

22 reeks 18

36 rijtuigen - wagens

40 de GEN-werf

42 allerlei

44 privémaatschappijen

46 schrappingen

48 Buitenlandse actualiteit

48 Zwitserland

49 Duitsland

50 Oostenrijk

52 Frankrijk - Telex

53 Portugal - Telex

54 Spoorwegen in Kenia

58 Gisteren - Vandaag

59 De mooiste plekjes

60 De wagens "Bremen"

64 1914-1918

66 Er was eens...

ACHTERPAGINA

FOTO 91-03 Sedert 14 december zijn de 20'ers 2008 t/m 2025 eveneens actief op de as Antwerpen - zodat heel het Belgische gronfg gebied tot hun actierrein behoort. Op 2 april sleepte de 2009 de 39292 Zeebrugge 12.45 - Kalle 14.45. Doortocht te Lissewege. Serge. MARTIN.

FOTO 91-02 Het hoogtepunt van de eerste reis van 2009 was de parallel van vier 16'ers in de werkplaats Oostende. TSP, 28-03-2009.



REIZEN

zaterdag 28 maart

Bezoek aan de havens van Oostende en Zeebrugge.

Rond 8.30u. vertrokken we vanuit Brussel-Noord voor een bezoek aan de havens van Oostende en Zeebrugge. Het was al van 1992 geleden dat we daar nog geweest waren! Zo een 200 deelnemers hadden plaatsgenomen in de motorwagens 4333 en 4506. Om de motoren van beide motorwagens wat te sparen werden ze tot Brugge gesleept door de 202.020.

Na een korte halte te Brugge ging het op eigen kracht verder. Eerst kwam de tractiewerkplaats van Oostende aan de beurt, hier kwamen we met TSP nog nooit. Vier elektrische locs van het type 16 stonden mooi opgelijnd, wat voor historische foto's zorgde, aangezien deze machines nog voor het einde van dit jaar zouden verdwijnen. Verder werd er nog gereden langs de kaaien, waar op een stuk ongebruikt spoor de 4506 mooi kon gefotografeerd worden.

Via Brugge ging het dan richting Zeebrugge, meer bepaald naar de Zweedse Kaai langs de industriële lijn 202, die niet



FOTO 91-04 De beide motorwagens op de l'APM Terminal te Zeebrugge.
TSP / Philippe GOUSSET.

alleen de Koninklijke Baan kruist, maar ook het dubbel spoor van de Kusttram! Vandaar reden we langs het vormingsstation naar de containerhaven met haar reusachtige kranen. De dag werd afgesloten met een bezoek aan de vroegere tractiewerkplaats van Brugge, die omgebouwd werd tot Logistiek Centrum voor de infrastructuur. Daarna werden de twee motorwagens weer aan elkaar gekoppeld en met de 202.020 vooraan ging het weer richting Brussel-Noord.

Een buitengewoon interessante dag, alleen zat het weer niet echt mee!

MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

Na het integraal vervangen van het dak boven sporen 1 en 2 (1000 m²!), moesten alleen nog de ongebruikte schouwputten gedempt en de vloer tussen de sporen aangevuld worden. Dit gebeurde in april. Nu hebben we een nuttige op-

FOTO 91-05 De 4506 Aan de Oostkaai te Oostende. Deze aansluiting wordt heden nog slechts zelden gebruikt.
TSP / Serge MARTIN.





FOTO 91-06 Om onze motorwagens te sparen, werden zij tussen Brussel en Brugge (en terug) gesleept door de 202.020. Foto-stop te Gent-Sint-Pieters. TSP / Serge MARTIN.

pervlakte van zo een 600 vierkantenmeter voor onze ruilbeurzen en andere activiteiten! Voortdrijvend op dit elan werden ook aan de kant Mons, spoor 1, een oud mechanisch rolluik en een afschuwelijke houten deur vervangen door een modern elektrisch rolluik.

Op de bovenverdieping nadert het in orde zetten van de grote zaal zijn einde, hij zal klaar zijn tegen september, evenals de onthaalruimte op het gelijkvloers. De omloop van het publiek zal dus lichtjes gewijzigd worden.

Zin om de handen uit de mouwen te steken te Sant-Ghislain? Contacteer Baudouin Dieu: +32 (0)475 95 68 93.

FOTO 91-07 Het hoogtepunt van de reis was ongetwijfeld de prachtige parallel die werd gerealiseerd voor de werkplaats van Oostende. Van harte dank aan het personeel van deze werkplaats voor hun medewerking. TSP / Serge MARTIN.



Chemin de Fer du Bocq

Voor het eerst in 40 jaar heeft een spoorvoertuig gereden tot halfweg Purnode - Evrahailla-Bauche: de struikruimer. Dit bewijst dat het volgende station in zicht komt. Er moeten echter nog wel 2 kilometer spoor worden vernieuwd. Deze werken zijn voorzien voor de komende winterperiode.

De Infrabel-onderstopper werd op 25 maart ingezet op bepaalde punten om voor het seizoen 2009, dat gestart is op 12 april, de lijnsnelheid overal te kunnen optrekken tot 40 km/h.

Wenst u te helpen, hoe dan ook, op "le Chemin de fer du Bocq"? Contacteer dan Xavier VERMEIRE +32.(0)479 91 05 26.



MATERIEEL

- **4602** : De restauratie van motorwagen 4602 gaat goed vooruit. Na het vernieuwen van alle ramen werden het chassis en het interieur afgewerkt. Het dak kreeg een roestwerende verflaag en enkel de schildering van de kast moet nog worden afgewerkt. Na een renovatie van de motor kan deze motorwagen de 4605 vervangen op de Bocqlijn.
- **6289** : De roestplekken op de kast werden behandeld. De aangetaste staalplaten werden verwijderd en vervangen door nieuwe platen. Er werd ook een roestwerende laag aangebracht.
- **5149** : Deze locomotief is technisch volledig in orde maar de kast moet gerestaureerd worden. Een ploeg is bezig om haar terug toonbaar te maken.
- **5183** : De restauratie is voltooid (zie coverfoto). Mis haar eerste reis op 27 juni niet (zie bijlage in het midden van dit nummer).
- **4506** : De motoren van de 4506 vertonen verontrustende ouderdomsverschijnselen. TSP heeft daarom besloten om de motoren van de in Stockem afgestelde 4504 te kopen om ze in de 4506 te gebruiken. De voorbereidingen hiervoor begonnen in april en de uitvoering is voor juni voorzien. We profiteren van onze aanwezigheid in Stockem om onze bolle neuzen 202.020 en 1603 te reviseren. Ook de door TSP gekochte 2201 zal bij deze gelegenheid worden meegenomen.

Wenst U mee te werken aan het onderhoud of de restauratie van ons materieel? Neem contact op met Geert PACKET : +32 (0)496 96 56 00.



De 2201 werd te Stockem van onder het stof gehaald en wordt klaar gemaakt voor het vertrek naar Saint-Ghislain. TSP, 20 maart 2009.



Een van de twee motoren van de 4504 wordt gerecupereerd en zal worden gebruikt voor de herstelling van de 4506. Stockem, 8 april 2009. TSP, 8 april 2009.

ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail en de Koning Boudewijnstichting

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

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt is eenvoudig : er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 30 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde, vernieuwing van de dakbekleding van het hoofdgebouw. Het volgende objectief is de inrichting van de TSP-boetiek.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe ? Héél eenvoudig : het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 30 op jaarbasis overstijgt) stort op rekening 000-0000004-04 met de volgende mededeling : L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar erna wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be. We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...

Dit is Belgisch

FINLAND

Dt nrs. 4 en 5

De "Ateliers Métallurgiques de Tubize" bouwde tussen 1947 en 1948 in opdracht van de Finse maatschappij Jokioisten Rautatie twee tenderlocomotieven van het type 131T. Ze moesten een uit de Sovjet-Unie afkomstige locomotief, ooit verkregen als vergoeding voor oorlogsschade, vervangen. De maatschappij gaf ze de nummers 4 (2365/1947) en 5 (2369/1948).

De *Jokioisten Rautatie* baatte de lijn Forssa – Jokionen – Humppila uit. Deze 23 km lange smalspoorlijn (0,750 m), gelegen in het zuidoosten van Finland, werd in 1898 geopend. De reizigersdienst, sinds 1930 uitgevoerd met motorwagens, werd in 1954 stopgezet. Het goederenvervoer overleefde tot 1974.

Een groep liefhebbers besloot in 1973 deze lijn te redden en richtte de *Jokioisten Museorautatie* op. De sectie Jokioinen – Minkiö werd in 1978 in dienst genomen. Tijdens de periode 1992 – 1994 werd de sectie Minkiö – Humppila (13,2 km). In het station van Minkiö werd tevens een museum geopend. Hier staat een grote hoeveelheid rollend materieel tentoongesteld dat ooit over de Finse smalspoorlijnen reed.

Na de stopzetting van het goederenverkeer in 1974 werden de twee "Tubizes" bewaard. Loc nummer 4 werd gerestaureerd en sleept tegenwoordig toeristentreinen op de Jokioisten Museorautatie.

Loc nummer 5 werd in 1983 aangekocht door de Britse vereniging Welshpool & Llanfair Railway, die in Wales de lijn Llanfair – Welshpool (ongeveer 15 km lang) uitbaat. De loc werd eveneens gerestaureerd en doet sinds 1994 dienst op de lijn. Ze draagt sindsdien het nummer 15 en kreeg de bijnaam "Orion".



Locomotief nummer 15 (ex-nr. 5 van de Jokioisten Rautatie – Tubize 2369/1948) van de Welshpool & Llanfair Railway. We zien haar aan de eindhalte van de lijn te Welshpool op 18 augustus 2001. De restauratie van deze in 1983 aangekochte loc werd in 1994 afgerond. Philippe VERELST.



Locomotief nummer 4 van de Jokioisten Museorautatie (ex. nr. 4 van de Jokioisten Rautatie – Tubize 2365/1947) in actie tijdens rangeringen in het station van Minkiö op 23 juni 2002. Tomas MEYER-EPLER.

RECHTZETTING OP DE BAAN 89 pagina 6 : schrappen: 7383 in de rubriek BUITEN DIENST . De datum 03-07-2007 werd reeds medegedeeld.	2553, 2555, 2556, 2557 : 27-03-09 FNND	VERNUMMERINGS 670 : → 965 : 18-02-09 677 : → 971 : 03-02-09 728 : → 997 : 13-03-09	AFBRAAK 4408 : 27-04-09 MKM 4502 : 21-04-09 MKM 4504 : 27-04-09 MKM 4508 : 22-04-09 MKM 4509 : 21-04-09 MKM 5214 : 23-04-09 MKM 5304 : 22-04-09 MKM 9148 : 23-04-09 MKM
LEASING 2836 : 03-09 FNND, ATC E186 228 Bombardier 34456 2837 : 04-09 FNND, ATC E186 229 Bombardier 34457 2838 : 04-09 FNND, ATC E186 230 Bombardier 34458 2839 : 04-09 FNND, ATC E186 231 Bombardier 34459 2840 : 04-09 FNND, ATC E186 232 Bombardier 34460	UIT REVISIE 488 : 10-02-09 RI 526 : 18-02-09 RI 532 : 13-02-09 R 535 : 23-02-09RI 538 : 19-02-09 RI 614 : 03-02-09 RI 626 : 17-02-09 RI 636 : 28-01-09 RI 821 : 19-02-09 RI 822 : 05-02-09 RI 965 : 18-02-09 M CR 971 : 03-02-09 M CR 997 : 13-03-09 M CR 2105 : 19-03-09 M GR 2110 : 27-02-09 GR 2611 : 20-02-09 LT 2627 : 19-03-09 LC 4149 : 20-03-09 RI	MUTATIES 1336 t/m 1340 : Sibelit → NMBS 27-03-09 2381, 2382, 2383 : FNND → NK 27-03-09 4116, 4137, 4143 à 4153, 4155, 4156 : FHS → FKR 01-01-09 4170 à 4174, 4176, 4178, 4180, 4183, 4185, 4189, 4192, 4194 à 4196 : FKR → FHS 01-01-09 7747 : GCR → NK 01-04-09 7749 : NK → GCR 01-04-09	AFKORTINGEN ATC : Angel Trains Cargo FAZ : C.W. Salzannes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : C.W. Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grote revisie LC : comfort revisie LT : technische revisie 1 M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie VSFT : Vossloh
SCHRAPPING 2204, 2213, 2214, 2221, 2224 : 27-03-09 GCR 2226, 2229, 2248 : 27-03-09 NK 2503, 2505, 2507, 2510, 2514 : 27-03-09 FNND		IN PARK 7404 : 10-03-09 FNND 8231 : 10-03-09 NK	

Locomotieven

reeks 13

● Door de vermindering van het goederenverkeer, ingevolge de economische crisis, werden de 1337 t/m 1340 tijdens de maand maart tijdelijk overgeheveld naar de reizigersdienst. .

reeks 18

● De 1802 werd op 10 maart 2009, na de nodige elektromagnetische compatibiliteitstesten onder 3000 V tussen Ath en Sully, overgebracht naar Kinkempois. Een tweede locomotief, de 1860, kwam

op 14 maart aan in België. De overbrenging werd verzorgd door de Ruhrthalbahn met behulp van de Class 66 653-05. De 1860 werd, in het kader van de elektromagnetische compatibiliteitstesten onder 25 kV tussen Bertrix en Florenville, op 16 maart 2009 overgebracht naar Bertrix. De terugkeer naar Kinkempois gebeurde op 18 maart. Beide machines werden op 20 maart vanuit Kinkempois opgezonden naar Saint-Ghislain. Ze ondergingen er, steeds in het gezelschap negen I10-rijtuigen en het Eurailtest-rijtuig van SNCF, de nodige testen op lijn 78. Zware defecten aan beide locs maakten echter een einde aan dit testprogramma.

Beide krachtvoertuigen werden teruggezonden naar het testcentrum van Siemens in het Duitse Wildenrath. Voor meer info verwijzen we naar het artikel vanaf pagina 22.

Het is voorzien dat de reeks 18 de reeks 13 nog voor het einde van het jaar vervangt in de reizigersdienst (met inbegrip van de IC J-verbinding Brussel – Luxemburg).

● Na een aantal projecten zouden nu de laatste 60 locomotieven van de reeks 18 definitief uitgerust worden met een automatische GF-koppeling.

FOTO 91-08 Op 20 april hebben de TRAXX'en van reeks 28 officieel de diensten van de 25.5 naar Nederland overgenomen. Op 2 april 2009 werd de 44800 Kijfhoek - Antwerpen-Schijnpoort reeds gelseept door de 2828. Willemsdorp, tussen Dordrecht en Lage-Zwaluwe. Wim DE RIDDER.



reeks 20

- De omloop voor de reeks 20 is sinds 20 april opgesplitst in twee delen :
 - De grafiek A0 is specifiek voor de goederdienst. Deze telt 12 dagen (A001 tot 012) en wordt verzorgd door de 2008 tot 2025. Het merendeel van de omloop betreft diensten op de verbinding Antwerpen – Zeebrugge (zie diensten A007 tot A015 gepubliceerd in OBD 88 pagina 12). Een enkele reizigersdienst ging verloren in deze omloop : treinen P7602/8600 Jemelle – Brussel-Zuid en terug.
 - De nieuwe grafiek B0 is specifiek voor de reizigersdienst. Deze telt 6 dagen (zie hieronder) en wordt verzorgd door de 2001 t/m 2007. Deze locs zijn voorzien van Memor+. Deze uitrusting is verplicht op het Groothertogelijke spoornet.

B031

91 Vauban ①-⑦ FBM - XLLUX(los naar LL)
47753 ①-⑤ LL 12.50 - XLLTR 13.20
49742 ①-⑤ XLLTR 14.30 - MKM 15.10
 los naar MKM - XLLUX
90 Vauban ①-⑦ XLLUX - FBMZ

B032

97 Iris ①-⑦ FBMZ - XLLUX
96 Vauban ①-⑦ XLLUX - FBM

B033

296 Jean Monnet ①-⑤⑦ XLLUX - FBMZ
295 Jean Monnet ①-⑤⑦ FBMZ - XLLUX

B034

7600 ①-⑤ LJ - FBMZ



FOTO 91-09 De 2006 sleepte op 17 maart 2009 zeer uitzonderlijk stoptrein 5909 Arlon (07.09) – Luxembourg (08.19). Deze trein bestond uit een rijtuigenstam die normaal wordt ingezet op de IR-verbinding Luxembourg – Liers. Pierre HERBIET.

8602 ①-⑤ FBMZ - LJ

B035

7403 ①-⑤ LY - FBMZ
8403 ①-⑤ FBMZ - LY

036

7405 ①-⑤ LY - FBMZ
8405 ①-⑤ FBMZ - LY

Afkortingen

FBMZ : Brussel-Zuidi
 LJ : Jemelle
 LL : Arlon
 LY : Huy
 MKM : Stockem
 XLLTR : Luxembourg-Triage
 XLLUX : Luxembourg

FOTO 91-10 De 2008t/m 2025 worden sinds 14 december 2008 hoofdzakelijk ingezet op de as Antwerpen – Zeebrugge. De 2011 bevond zich op 24 maart 2009 in de bundel Zeebrugge-Voorhaven-West. De installatie bevindt in de buitenhaven van Zeebrugge. Op het voorplan kunnen we de Noordzee waarnemen en in de achtergrond de badplaats Blankenberge. Philippe GOUSSET.



Reeksen 22, 25 en 25.5 : het is gedaan !



FOTO 91-11 Op 6 maart 2009 wordt de 2204 ingezet voor P-trein 8511 Schaarbeek – Tournai. Zij werd op 3 februari 1954 in dienst genomen en was met haar 55 jaar de ouderdomsdeken bij de NMBS in actieve dienst ! Pierre HERBIET.

Het afscheid van de reeksen 22 en 25 werd meerdere keren uitgesteld, maar op 7 april 2009 zijn alle overblijvende locomotieven dan toch in één keer uit dienst genomen. Enkel de 2503 verzorgde nog een allerlaatste rit : P-trein 7741 Binche – Schaarbeek. Sinds 22 april 2009 is de inzetreeks van reeks 25.5 opgeslorpt door de beurtrol van de TRAXX'en, zodat ook hier het einde nabij lijkt.

Op 28 juni 2002 werd reeks 22 een eerste keer uitgedund (zie ODB 51 p. 31). Elf locomotieven werden in park geplaatst (2205, 2210, 2215, 2217, 2225, 2228, 2232, 2238, 2244 en 2246), zodat het effectief tot 39 eenheden werd teruggebracht (de 2219 was reeds op 1 mei 1993 buiten dienst gesteld na een ongeval). De beurtrol werd bij deze gelegenheid beperkt tot 34 riddagen (reizigers en goederen gemengd). Aange-

zien het onmogelijk is om een beurtrol van 34 dagen met slechts 36 locomotieven uit te voeren (drie 22'ers werden immers toegewezen aan Kinkempois voor de opdrukdiensten op de hellende vlakken van Liège), werd een beroep gedaan op reeks 25 om de 22'ers te ondersteunen. Reeks 25 had sinds 10 juni 2001 geen eigen beurtrol meer en was dus beschikbaar.

De tweede grote slag kreeg reeks 22

een half jaar later al te verwerken, op 15 december 2002. De beurtrol werd verminderd van 34 naar 14 dagen. Daardoor konden de elf locomotieven, die op 31 juni 2002 in park waren geplaatst, geschrapt worden. Bovendien werden er terzelfdertijd nog negen exemplaren buiten dienst gesteld (2202, 2207, 2208, 2209, 2222, 2227, 2231, 2239 en 2250), waardoor er nog 29 locomotieven overbleven (43 met de 25'ers erbij).



Sinds april 2009 wordt de reeks 25.5 niet meer ingezet naar Nederland; de diensten zijn overgenomen door de TRAXX'en van reeks 28.

Op 21 maart 2009 zien we de doortocht van de 2558 ter hoogte van de brug over de Oude Maas nabij Dordrecht, met trein 44805 Somain – Kijfhoek aan de haak.

Michel DE ESCH.

Op 15 juni 2003 verloor de beurtrol andermaal 2 riddagen, zodat er nog slechts 12 overbleven.

Het was echter pas bij de nieuwe dienstregeling van 14 december 2004 dat er een derde grote golf van schrappingen kwam. Hoewel de beurtrol slechts één riddag verloor, werd het effectief van reeks 22 verminderd met maar liefst 11 bijkomende locomotieven (2201, 2203, 2211, 2218, 2220, 2234, 2235, 2237, 2241, 2242 en 2245). Voor het eerst werd ook reeks 25 getroffen door de schrappingsgolf, met de buitendienststelling van 7 locomotieven tot gevolg, hetzij de helft van hun effectief (2501, 2502, 2504, 2508, 2509, 2511 en 2512). Er restten nog 25 locomotieven, waarvan 18 22'ers en 7 25'ers.

Vervolgens werd er herhaaldelijk vooropgesteld om de laatste 22'ers en 25'ers bij het ingaan van de volgende nieuwe dienstregeling buiten dienst te stellen. De toename van het treinverkeer en een nijpend materieeltekort gaven de veteranen van de NMBS echter uitstel van executie. Telkens werd hun schrapping vooruitgeschoven naar een latere datum. Hun beurtrol werd nu en dan aangepast en telde steeds elf of twaalf riddagen, aangevuld met de speciale inzetreeks op de hellende vlakken van Liège.

Op 4 september 2006 werd een nieuwe beurtregeling van kracht, die nog slechts 9 riddagen bevatte. Het zou de allerlaatste zijn. In dezelfde periode werd een lot van 23 locomotieven verkocht aan een private Poolse operator. In de werkplaats van Charleroi-Sud werden de werken opgestart om ze terug in rijvaardige staat te brengen. Dit project eindigde echter als een jammerlijke mislukking, toen eind 2007 bleek dat de aslast van de locomo-



FOTO 91-12 Op 16 maart 2009 werd de 2221 ingezet voor een keteltrein tussen Schaarbeek en Monceau. Te Hennuyères werd de locomotief het slachtoffer van een vandenstreek, waarbij een steen vanop een brug naar beneden werd gegooid en de voorruit verbrijzelde aan de kant van de begeleider. Hierdoor kon de locomotief niet verder rijden dan Braine-le-Comte. De foto werd genomen op lijn 26 bij de uitrit van Schaarbeek. *Simon DERIDDER.*

tieven te hoog was voor het berijden van de geplande reisweg.

Met de nieuwe dienstregeling van 10 december 2006 werd een nieuwe mokerslag toegediend. De 22'ers en 25'ers verloren hun beurtrol, die overgenomen werd door reeks 23 (zie OP DE BAAN 76 pagina 38). De 2206, 2216, 2230, 2233, 2236, 2240, 2243, 2247, 2506 en 2513 werden buiten dienst gesteld, waardoor het totale effectief van beide reeksen

samen teruggebracht werd tot slechts 14 eenheden. In de praktijk was het materieeltekort echter nog niet van de baan en zouden de 22'ers en 25'ers nog dagelijks ingezet worden om bij te springen in de beurtrol van reeks 23.

Deze situatie bleef stabiel tot begin 2009, toen hun glorierijke loopbaan een laatste ingreep onderging met het vervangen van de drie 22'ers te Kinkempois (2226, 2229 en 2248) door de 2381 t.e.m. 2383.

FOTO 91-13 Op 9 maart 2009 ontmoetten de oudste en nieuwste NMBS-locomotief elkaar in het station van Ath. Het leeftijdsverschil bedraagt niet minder dan 55 jaar ! De 2204 sleepte P-trein 8511 Schaarbeek-Tournai. *Pierre HERBIET.*





FOTO 91-14 Op 3 maart 2009 komt de 2510 aan te Clabecq, aan kop van een lege ballasttrein afkomstig uit Antwerpen-Noord. Simon DERIDDER.

De ingebruikname van de TRAXX'en door B-cargo vanaf december 2008 en de economische crisis hebben uiteindelijk geleid tot de schrapping van de laatste 22- en 25'ers op 7 april 2009. De 2204, die op 3 februari 1954 in dienst werd genomen, was tot op dat moment

met haar 55 jaar de oudste NMBS-locomotief in dienst ! Talrijke projecten voor verkoop aan operatoren op buitenlandse netten die ook met 3000 V geëlektrificeerd zijn, mislukten. We denken hierbij aan Polen, maar ook vanuit Italië, Tsjechië en zelfs Noord-

Korea was er interesse.

In maart verkocht men alle exemplaren die voor 2008 geschrapt werden aan schroothandelaars. Voor de andere is binnenkort wellicht hetzelfde lot weggelegd...

FOTO 91-15 De 2514 op kop van P-trein 8902 Schaarbeek - Kortrijk, te Anna Pede op lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw. Twee dagen later zal zij haar allerlaatste dienst verzorgen. Yves STEENEBRUGGEN, 31 maart 2009.





FOTO 91-16 *Op 1 april sleepte de 2558 voor één van de laatste keren trein 44601 Kijfhoek – Antwerpen-Noord. Doortocht te Zevenberg.* Pierre HERBIET.

Sinds 20 april 2009 is de enige ritdag uit de beurtrol van reeks 25.5 overgenomen door reeks 28 (TRAXX) van B-Cargo. Hierdoor zijn alle locomotieven van reeks 25.5 in park geplaatst (met uitzondering van de 2554 die door een ongeval werd geschrapt op 13 juli 2007).

De 2555 en 2557 werden geschrapt op 3 maart, de 2553 op 18 maart, de 2556 op 1 april en de 2551, 2552 en 2558 op 20 april 2009.

In december 2003 telde de beurtrol van reeks 25.5 nog 5 ritdagen, met diensten naar Kijfhoek, Mons, Gent-Zeehaven, Sittard en Kinkempois. De nieuwe dienstregeling van 12 juni 2005 bracht een eerste grote afname van het aantal diensten met zich mee, waardoor de reeks nog bijna uitsluitend tussen Antwerpen-Noord en Kijfhoek werd ingezet. In de winter van 2005-2006 deed men een beroep op reeks 25.5 om de ski-trein "Bergland-Express" te slepen tussen Rotterdam en Brus-

sel-Zuid. In de loop der maanden bleef het aantal taken voor reeks 25.5 dalen. Hun beurtrol werd dienovereenkomstig aangepast tot drie dagen op 3 april 2006, tot twee dagen op 15 juni 2007, tot slechts één dag op 14 december 2008 en uiteindelijk volledig afgeschaft op 20 april 2009. Reeks 25.5 kon echter al een jaar vroeger verdwenen zijn, indien reeks 11 zoals oorspronkelijk gepland volledig vervangen zou zijn door de TRAXX'en van HSA aan kop van de Benelux-treinen.

FOTO 91-17 *Op 10 januari 2009 sleept de 2558 uitzonderlijk een petroleumtrein tussen Antwerpen-Noord en Leuven. De trein heeft zopas lijn 27 verlaten te Sint-Katelijne-Waver en rijdt lijn 27B op richting Muizen.* Pierre HERBIET.



Reeks 23 : de eerste grote inkrimping



FOTO 91-18 P-trein 8906 Schaarbeek - Kortrijk te Dilbeek op 31 maart 2009. Vanaf 4 april kan de reeks 23 niet meer rekenen op de hulp van de reeksen 22 en 25. De werken voor de ontubbeling van lijn 50A zijn reeds gestart. Pierre HERBIET.

Met ingang van 20 april 2009 werd de inzet van de reeks 23 in de goederendienst fors verminderd. Er blijven nog 14 plandagen over terwijl dit er in juni 2008 nog 52 waren! Aangezien bijna alle diensten in treinschakeling rijden (twee locomotieven) blijven er in de praktijk dus maar 7 dagen over.

Overdag blijft er voor de fotografen nog

één interessante trein over : de olietrein 47753 Feluy Zoning 07.19 – Arlon 11.30 (-Luxembourg) en de terugrit 49752 Stockem 16.01 – Feluy Zoning 21.29. Deze trein rijdt van maandag tot vrijdag.

De andere treinen bij daglicht rijden meestal maar één dag per week. De omloop kan U terugvinden in de volgende tabel.

FOTO 91-19 De 2362 op een gedeeltelijk onder water gelopen dienstspoor te Schaarbeek-Vorming op 25 maart 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



ROULEMENT MARCHANDISES A3

ENKEL DAGTREINEN

A301, A302 : geen dienst

A303 + A304

47753 U ①-③ LFLZ 07.19 - LL 11.29

49742 U ①-③ MKM 16.01 - LFLZ 21.30

A305

32714 ② FNND 12.50 - FEQ 16.08

32715 ③ FRST 13.00 - FEQ 15.42

A306

39711 ③ FGZH 09.49 - LJ 12.49

A307 + A308

399440 U ① FGZH 09.51 - FKGG 12.18

32302 U ① FKGG 12.53 - FLV 13.48

A309, A310 : geen dienst

A311 + A312

77701 U ②④ FEO 15.36 - LNC 16.19

A313 + A314

37911 U ② LJ 09.56 - FLV 09.53

62802 ① FNND 10.20 - FLV 11.40

37911 ② FLV 14.35 - FGZH 16.08

47543 ④ FEO 14.51 - NK 15.54

48863 ③⑤ FEO 15.33 - FCL 15.59

39712 ② FGZH 17.15 18 - FLN 18.29

47864 ③④⑤ FCL 17.53 - FEO18.20

Afkortingen : FCL : Châtelet, FEO : Ronet, FGKK : Genk-Goederen, FGZH : Gent-Zeehaven, FLV : Leuven, FNND : Antwerpen-Noord, FRST : Aarschot, LFLZ : Feluy-Zoning, LJ : Jemelle, LL : Arlon, MKM : Stockem, NK : Kinkempois, U : in treinschakeling

Daarentegen werd de inzet in de reizigersdienst uitgebreid met één dienst, wat het aantal plandagen van 21 naar 22 doet stijgen. De nieuwe dienst bestaat uit een P-trein die in treinschakeling (!) wordt gesleept:

- 7714 Châtelet - Schaarbeek
- 8724 Schaarbeek - Châtelet

De omloop die in *Op De Baan 88* (blz. 13) werd gepubliceerd is nog steeds geldig. Enkel de inzet voor treinen 7305/8307 (Hasselt - Brussel-Zuid en terug) werd vervangen door de treinen 7714/8724. De extra plandag omvat in feite de tweede locomotief voor deze dienst.

Voor de nabije toekomst wordt gedacht aan het vervangen van alle 23en in de goederendienst vanaf december 2009. Ze worden vervangen door de reeks 13 die door de nieuwe reeks 18 wordt vervangen



FOTO 91-20 Vanaf 20 april worden de P-treinen 7714/8724 Châtelet ⇔ Schaarbeek gesleept door twee 23'ers in treinschakeling. Aankomst van de 8724 te Sint-Genesius-Rode op 20 april, voor de eerste maal gesleept door de reeks 23 in treinschakeling (2347 + 2334). J-L. VANDERHAEGEN.

FOTO 91-21 De 47753 Feluy-Zoning - Luxembourg te Mirwart op 19 april 2009 wordt gesleept door de 2373 en 2612. Het is de laatste interessante trein voor de fotografen die over dag nog gesleept wordt door de reeks 23. Serge MARTIN.





FOTO 91-66 De 5205 en 5306 slepen hun laatste trein voor rekening van de werkplaats TUC-Rail van Schaerbeek tussen Quenast en Stockem. Aye (lijn 162, tussen Ciney en Marloie), 17 april 2009. Michel HANSSENS.



FOTO 91-67 Alle 55'ers worden nu ingezet door TUC-Rail. Op 17 maart 2009 wachten de 5531 en 5528 op hun volgende opdracht te Schaarbeek. Vanaf heden een dagelijks beeld. Armand BEERLANDT.



reeksen 15, 16, 52, 53 en 54

het doek is gevallen!

April 2009 zal de geschiedenis ingaan als de zwartse maand op spoorweggebied in België sinds 1835: niet minder dan 8 locomotiefreeksen verdwijnen van het toneel, een triest record zonder weerga. Het betreft de reeksen 15, 16, 22, 25, 25.5, 52, 53 et 54 ! De economische crisis is de hoofdoorzaak voor het uitrangeren van de reeksen 15 en 16 want talrijke 13'en zijn vrijgekomen in het vrachtvervoer.

reeks 15

Sedert 20 april staan de meeste 15'en op een zijspoor. De dienst op lijn 42 Liège - Gouvy is in feite overgenomen door een machine uit de reeks13.

reeks 16

hetzelfde verhaal voor de reeks 16 want, eveneens sedert 20 april, worden de vier diensten van deze reeks meestal gereden met een 13, 21 of 27. Op 22 april sleepte de 1602 nog de P 7402 en 8002 en de 1608 nog de P 7009 en 8402.

Deze reeks is nog niet geschrapt maar staat wel in reserve.

reeksen 52-53-54

Sedert eind april zijn alle 52, 53 en 54'ers samengebracht te Stockem waar zij staan afgesteld. Ze werden vervangen door 55'ers.

Op 17 maart heeft TUC-Rail voor een laatste maal de 5205 en 5306 ingezet. Op deze dag verlieten zij Schaarbeek met bestemming Stockem. Zij maakten een omweg langs Quenast en brachten nog een ballast trein over naar hun eindbestemming. enkel de 5209 verblijft nog in Schaarbeek. Zij is niet meer rijvaardig door schade aan de draaistellen opgelopen na een ontsporing. De laatste twee locomotieven, de 5201 en 5305 van Bressoux, werden op 24 april overgebracht naar Stocke. 5401, 5403 en 5407 ingezet voor de her-electrificatiewerken van de sectie Autelbas - Kleinbettingen op de lijn naar Luxembourg. .

Alle machines worden gedurende twee jaar in reserve gehouden.

FOTO 91-68 De 5111 werd aangekocht door het Italiaanse bedrijf Salvatore Esposito. De machine verliet Raeren op 9 maart met bestemming Bardonecchia (I). Op 11 maart maakte zij deel uit van een goederentrein, gesleept door de 36016 van Fret SNCF. Doortocht op de oevers van de Sambre te Lobbes (lijn 130 bis Charleroi - Erquelinnes). Philippe GOUSSET.

Van 6 tot 17 april vonden testritten plaats op L4 tussen Antwerpen en Noorderkempen met het oog op de indienstname van deze lijn.

De trein was als volgt samengesteld: een M6 Bx + de 1307 + een M6 B + een M6 A + een M6 B + een M6 Bx. Deze speciale "dromedaris"-samenstelling was noodzakelijk omdat de M6 Bx-rijtuigen uitgerust zijn met ETCS, wat niet het geval is voor de reeks 13.

In afwachting dat het ETCS-systeem op 2801 t/m 2803 op punt staat, zullen de treinen met een dergelijke treinsamenstelling rijden tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen.
Peter Honig.



reeks 57 (G2000)

● Sedert 20 april is de grafiek van de G2000 uitgebreid van 7 naar 8 dagen. Twee beschadigde 57'ers zijn hersteld, zodat er opnieuw 10 locomotieven beschikbaar zijn.

Beurtrol van de reeks 57

42846 ①-⑥ LTD 08.17 - LKV 11.00/13.03
- Bully 15.20
42849 ①-⑤ Bully 19.20 - LTD ②-⑥ 06.10
43100 ②④ ANG 19.45 - XFDPY 08.00
43100 ⑥ ANG 13.22 - LKV 15.38
43100 ⑦ LKV 14.12 - XFDPY ③③ 15.00
43105 ②④ XFDPY 22.40 - ANGOL ③③ 14.20
43112 ②⑤ XFDLV 01.15 - XFDPY 23.50
43112 ③ ANGOL 18.52 - XFDLV 23.00
43112 ⑥ ANG 13.31 - LKV 15.51
43112 ⑦ LKV 13.40 - XFDPY 23.30
43115 ②③⑤ XFDPY 16.00 - ANGOL ③④⑥ 04.10
43115 ⑥ XFDPY 16.00 - ANGOL ⑦ 22.12
43194 ③⑥⑦ FEO 01.36 - XFSP 11.59
43197 ④ XFSP 16.45 - XFTGR 23.09
43197 ⑤ XFTGR 04.43 - FEO 08.00
43197 ⑦ XFSP 10.00 - FEO 18.52
43312 ④ XFLDV 01.15 - XFDPY 15.30
43612 ④ FNND 03.39 - XFCDV 14.20
43801 ⑤ XFCDV 07.00 - NZT 22.55
43806 ② NZT 02.35 - XFCDV 12.50
43811 ① XFCDV 07.30 - FNND ① 23.19
43811 ③ XFCDV 07.30 - FNND ③ 17.25
43812 ⑦ FNND 04.54 - XFCDV 17.00
43812 ⑥ FNND 13.00 - XFLG 22.17

Afkortingen

ANG : Antwerpen-Angola
FEO : Ronet
FMC : Moeskroen
LKV : Kortrijk-Vorming
LTD : Tessenderlo
NZT : Antwerpen-Noordzeeterminal
XFDPY : Dijon-Perrigny
XFCDV : Chalindrey
XFLDV : Lille-Délivrance
XFLG : Lyon-Guillotière
XFSP : Saint-Pierre-des-Corps (Tours)
XFTGR : Tergnée



De 5704 op kop van de 42846 Tessenderlo - Bully. Diest, 25 maart 2009. Tim VAN ROOY.

Twee G2000'en van ECR, vooraan de 2009 (5794) slepen de 43100 Antwerpen-Angola - Port-Bou. Antwerpen-Berchem, 28 maart 2009. Tim VAN ROOY.





reeks 55 : de laatste wielomwentelingen te Kinkempois

Tijdens de maand april werden de 55'ers overgebracht naar de werkbasis van TUC Rail te Schaarbeek. Bij het afsluiten van dit nummer bleef enkel de 5515 als reserve te Kinkempois. Ze kenden een kleine heropleving vanaf 2 februari tot april. In deze korte periode sleepten zij enkele mooie treinen. Wij tonen ze u graag...

FOTO 91-69 ↑ Bij vertrek vanuit Aachen West richting België, moeten de zware treinen worden opgeduwd op de zware helling, juist voor de tunnel van Botzelaer aan Duitse zijde. Omdat er nog geen toelating was gegeven voor ritten met TRAXX'en in treinschakeling, moesten ofwel de treinen worden opgeduwd tot aan de tunnel of moesten zij door een meervoudige tractie worden gesleept. Daarom slepen de 5519 + 5529 + 2819 een schroottrein tot in Montzen. Gemmenich, 3 maart 2009. Serge MARTIN.

FOTO 91-70 ↓ Le 3 avril, De 5540 + 5540 slepen de 47588, een trein met boomstammen, tussen xxxx en xxxx naar de papierfabiek van Harnoncourt. Grupont (lijn 162), 3 april 2009. Christian AUCQUIERE.





FOTO 91-71 ↑ - **FOTO 91-72** ↓ *Op 3 april sleepten de 5523 en 5515 een Belgische militaire trein, afkomstig uit Grafenwöhr, vanuit Aachen West naar het militaire kamp te Marche-en-Famenne.*
Boven: doortocht te Hamoir; onder: de beide locomotieven rangeren de trein in het kamp. Christian AUCQUIERE - Serge MARTIN.





**Sedert april hebben de 55'ers de taken overgenomen van de reeksen 52, 53 en 54 op de werkbasis van TUC-Rail te Schaarbeek. de eerste twee 55'ers zijn op 21 februari 2009 te schaarbeek aangekomen.
Op 20 maart sleepten zij de meettrein B-Telecom. Aankomst te Ronse op lijn 86. Tim VAN ROOY.**

Op 11 april sleepten de 5539 en 5529 de trein XXXX De 2816 rijdt mee als voertuig. Guy SMET





FOTO 91-XX ↑ **FOTO 91-XX** ↓ *De meettreinen van B-telecom wordt meer en ùmeer gesleept door Infrabel-locomotieven: reeksen 52, 53, 54 (sedert april vervangen door de reeks 55) en dereeks 62/63. Boven: Hemelveerdegem (lijn 122 Zottegem-geeraardsbergen) op 6 april. Onder: op 10 april werden metingen gadaan op de lijn 19 Mol - Neerpelt. De treion was ingesloten tussen de 6250 en 6296, hier ter hoogte van het seinhuis van Neerpelt. Christian AUCQUIERE - Serge MARTIN.*



DE LOCOMOTIEVEN REEKS 18



FOTO 91-22 Na het uitvoeren van de electromagnetische compatibiliteitstesten (omgeving les Epioux, tussen Florenville en Bertrix), keert terug, bestaande uit negen I10-rijtuigen naar Bertrix. Vooraan de 1802, achteraan de 1344. Omgeving Saint-Médard, 16 maart 2009. Christian AUCQUIERE.

De NMBS heeft op 12 december 2006 bij Siemens 60 elektrische locomotieven van het type EuroSprinter ES60U3 besteld met een optie voor 60 bijkomende. Deze optie werd gelicht op XX zodat in totaal 120 machines werden besteld, goed voor een investering van €440 miljoen.

Deze locomotieven genummerd in de nieuwe reeks 18 zijn enkel bestemd voor reizigersverkeer. Ze zijn bedoeld om alle machines uit de jaren 50 en 60 (de reeksen 15, 16, 22, 23, 25, 25.5 en 26 terug te trekken, waardoor de overige reeksen andere taken zullen krijgen. Zo zullen alle 13'en overgedragen worden aan B-Cargo. Hetzelfde zal voor een groot deel van de 21 en 27'en het geval zijn.

De eerste locomotief is op 28 februari 2009 in België toegekomen. Het ging om de 1802 die door de directie van de NMBS met een grote show in de wagonwerkplaats van Schaarbeek aan de federale overheidsdienst en aan de pers werd voorgesteld. De 18'en zullen niet alleen rijden op de onder 3 kV= en 25 kV~ geëlektrificeerde Infrabel lijnen,

maar ook de hoge snelheidslijn tussen Leuven en Liège (L2), In Frankrijk, Luxembourg, op de grensbaanvakken naar Nederland (Roosendaal, Maastricht) en naar Duitsland (Aachen Hbf).

Het is dus Siemens die de bestelling heeft binnengehaald.

Een van de voornaamste redenen van deze keuze is de bedrijfszekerheid van deze locomotieven, die aanzienlijk minder "kinderziekten" hebben. De NMBS wou de slechte ervaringen met de reeks 13 waarvan de betrouwbaarheid erg fragiel is niet opnieuw beleven

FOTO 91-24 16 maart 2009. Na aankomst te Bertrix zal de 1802 zich opstellen voor de test-trein. Christian AUCQUIERE.



TECHNISCHE EIGENSCHAPPEN

1. ALGEMEEN

De verschillende reeksen locomotieven die door Siemens de laatste jaren worden gebouwd, zijn allemaal afkomstig van dezelfde machine, gevormd door een groot aantal identieke elementen. Dit maakt een grote standaardisatie mogelijk in de beschikbaarheid van wisselstukken en onderhoudsconcepten voor de gebruikers, zorgt voor vergelijkbare handleidingen en gelijkwaardige scholingsdocumenten, maar zorgt ook voor verkorte leveringstermijnen en eenvoudiger homologatieprocedures. Voor een nieuwe variant zijn de homologaties meestal beperkt tot het beproeven van de verschillen ten opzichte van de basislocomotief. Door de specifieke uitrusting (specifieke pakketten per land of "client pakketten") is het mogelijk op basis van gemeenschappelijke punten een portfolio op te stellen in functie van de gehomologeerde uitrustingen en functies op het basislocomotief om zo de homologatie bij een nieuwe variant te versnellen.

De 18 van de NMBS stemt op vele punten overeen met de Taurus reeks 1216 van de oostenrijkse spoorwegen (ÖBB).

De 18 is van het type ES60U3

ES = EuroSprinter;

60 = 6000 kW

U = Universele locomotief geschikt tot 230 km/h

3 = driespanning (1,5 en 3 kV gelijkspanning en 25 kV 50 Hz).

De 18 ontwikkelt een maximumvermogen van 6000 kW en een nominaal vermogen van 5000kW (3000 kW onder 1,5kV). De totale massa in ritvaardige toestand bedraagt 90t bij een totale lengte van 19,580m. De 18 werd ontworpen om te functioneren binnen een temperatuursmarge tussen de -25 tot 40°C..

MECHANISCH GEDEELTE

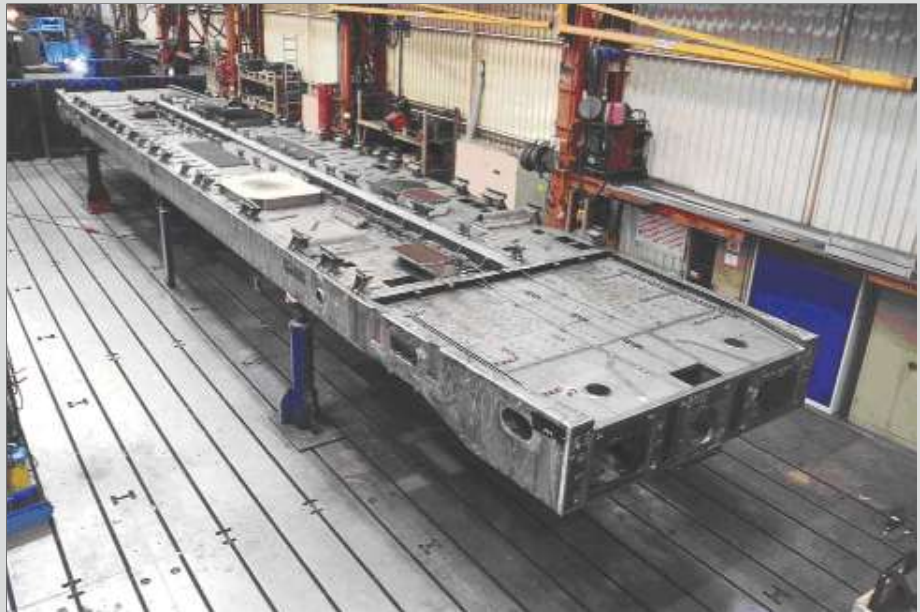
2.1 KAST EN ONDERSTEL

Het centrale middengedeelte van de kast is van het 'integrale' type en bestaat uit corrosiebestendige materialen.

Het onderstel is een zelfdragende gelaste structuur en draagt aan weerskanten de stuurcabines. De draagstructuur van het onderstel bestaat uit twee langs-

chermt de kast tegen overbelasting.

Bij een frontale botsing worden de opgevangen krachten verspreid (door de bufferbalken, de vervormingselementen en de crashends gemonteerd op de kopbalk) over de langsbalken van de locomotief.



Het onderstel van de ES60U3 bestaat uit een zelfdragende gelaste structuur.

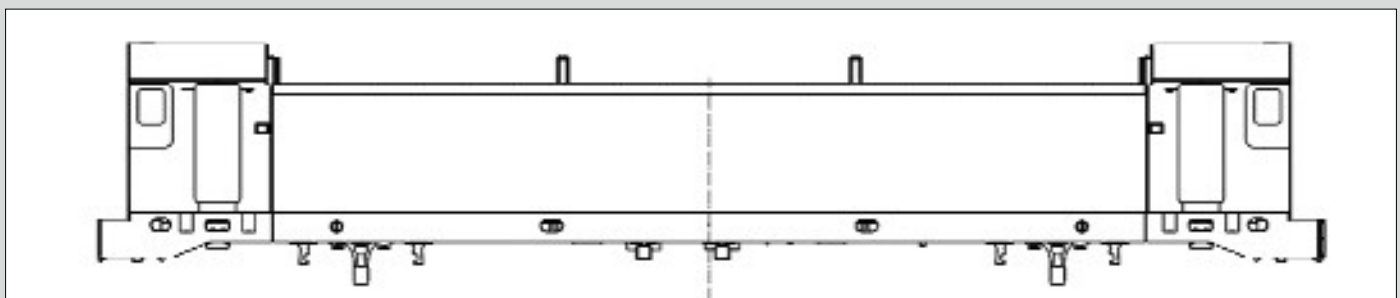
balken en een middenbalk over de volledige lengte. Deze laatste is loodrecht (haaks) geplaatst op de beide kopbalken, de beide dwarsbalken die de centrale draaispinnen dragen en de dwarsbalken waaraan de transformator is bevestigd.

De draagbalken van de draaispinnen die centraal zijn verbonden met de bogies, verdelen de krachten via de secundaire ophanging over de kast.

De kopbalken vangen de trekkrachten van de tractie over in functie van de koppeling via de buffers en brengen ze over op de langsliggers. Elk uiteinde draagt twee buffers. Een absorptiezone bes-

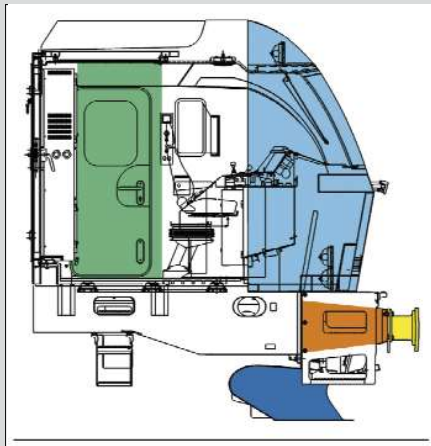


Een volgens de slijtage van de wielen regelbare baanruimer is bevestigd langs de beide uiteinden van het onderstel. Het doet tevens dienst als sneeuwruimer. Eric VAN HOECK.



Montageplan van het centrale kastgedeelte van een locomotief reeks 18. Siemens.

Teneinde aan de eis tot bescherming bij aanrijding tegemoet te komen werd het frontdesign van de machine aangepast tov de Taurus, hetgeen het esthetisch aspect niet ten goed komt.



De cabines voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen. In het geel : de buffers die de eerste inslag opvangen bij een aanrijding; in het oranje : de vervormingszone buiten de structuur; in het lichtblauw: het vervormbare en vervangbare frame; in het groen : de nooduitgang; in het donkerblauw : de baan- en sneeuwruimer.

De zijwanden zijn op het chassis en aan de stuurcabines vastgelast. De afneembare delen van het dak laten een makkelijke toegang van de machinekamer over de gehele lengte toe.

De stuurcabines zijn geprefabriceerd en vastgelast aan het onderstel. Elke cabine heeft 2 laterale deuren. Een derde deur geeft toegang tot de machinekamer. Ze zijn allen geluidsdicht en isoleren tegen drukverschillen.



Het stuurcabineframe. Om aan de nieuwe eisen inzake aanrijding te beantwoorden, moest het frontale uitzicht van de locomotief aangepast worden tov de Taurus.. Siemens.



Montage van het centrale kastgedeelte van een 18. Siemens.

2.2. Draaistellen

De draaistellen zijn van het type Bo'Bo' en identiek aan diegene gebruikt bij de Oostenrijkse en Sloveense Taurus en bij de Siemens dispoloc.

Het ontwerp van de draaistellen laat een vlotte toegang toe tot de te controleren zones en maakt het onderhoud makkelijker.

In het midden van het raamwerk wordt de kast gedragen door veren van het type Flexicoil.

Het raamwerk van het draaistel bestaat uit aan elkaar gelaste gesloten profielen, gevormd door langsliggers, dwarsbalken en een middenbalk.

In het midden van de draaistellen zijn langs beide kanten secundaire veren (sellettes??) op de langsliggers gemonteerd. De middenbalk verbindt de twee langsliggers op deze plaats. Deze mid-

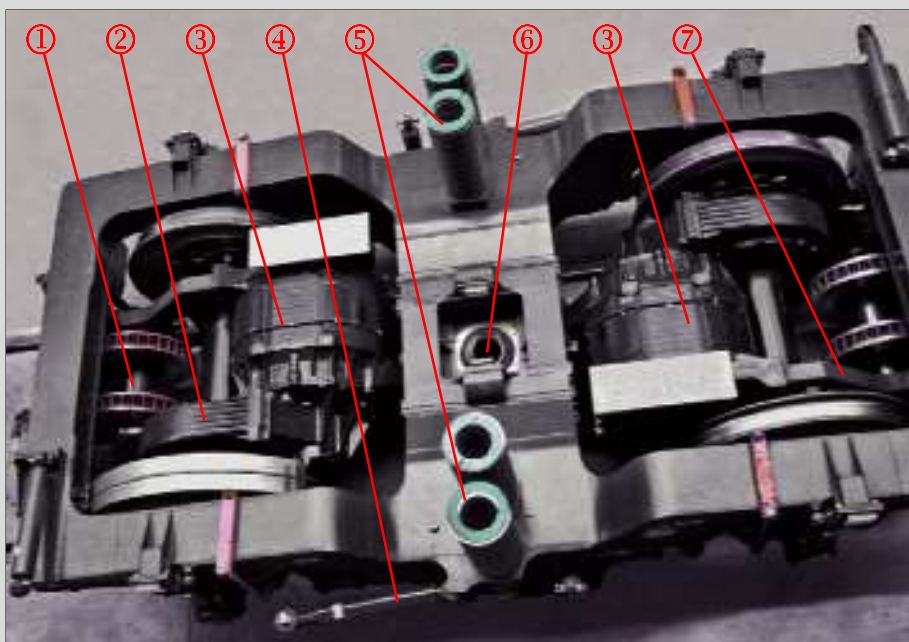
denbalk heeft een opening in het midden waar de spil van het draaistel bevestigd is. De twee kopbalken verbindende langsliggers aan elk uiteinde met elkaar.

De kast rust op elk draaistel door 4 spiraalvormige dempingsveren. Twee hydraulische schokdempers verzekeren langs beide kanten het afveren van de verticale schommelingen en dwarsbewegingen alsook de antislingering.

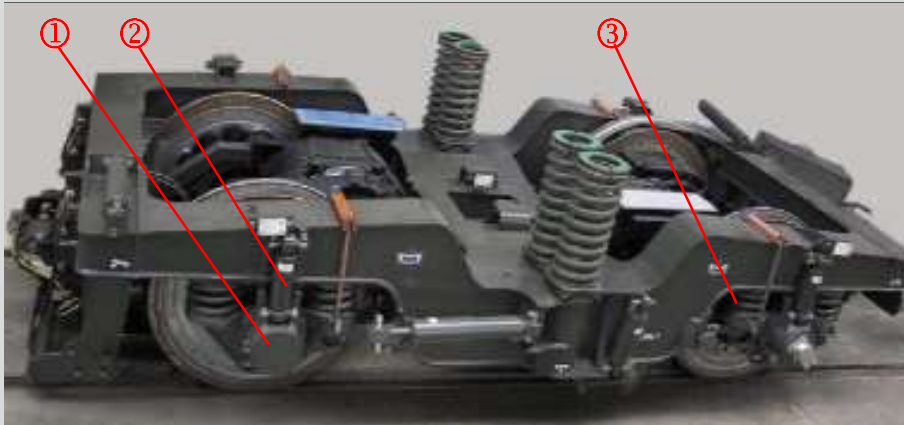
Twee zandstrooiers zijn voor de wielen (volgens de rijrichting) gemonteerd op elk draaistel.

Twee wielkranssmeeders zijn gemonteerd per bogie. Dit laat toe de eerste wielen in de ritzinn te smeren.

Ook andere elementen zoals de TBL-antennes en de krokodilborstels zijn op de draaistellen gemonteerd.



De draaistellen waarmee de 18 is uitgerust zijn identiek aan die van de Oostenrijkse en Sloveense Taurus en de Siemens dispoloc (nu MRCE-dispoloc). Legende : 1. remas die twee remschijven draagt; 2. overbenging; 3. tractiemotor; 4. hydraulische schokdemper; 5. Secundaire ophanging; 6. Spilopening; 7. bevestigingshaak van de remas. Siemens.



Een ander zicht op het draaistel. 1. wielas; 2. hydraulische schokdemper; 3. spiraalveer van de primaire ophanging. Siemens.

2.3 Wielen

De assen bestaan uit twee gewalste monoblokwielen en een gesmede wielas. De wielen hebben in nieuwe toestand een diameter van 1,150m. De assen kunnen langs onder vervangen worden, zonder de locomotief te moeten lichten.

De assen zijn gelagerd met compacte en verzegelde rollagers. Ze hebben geen onderhoud nodig en dienen slechts vervangen te worden bij een algemene revisie van de machine. Het asbuslichaam bestaat uit gegoten staal. Het is voorzien van een hulpuitrusting bij het herprofileren van de wielen op de wieldraaibank.

Het raamwerk van het draaistel rust langs beide kanten door middel van twee spiraalvormige veren op de asbus.

De versnellings- en remkrachten worden van de asbus naar het raamwerk afgeleid via een horizontaal gemonteerde stuurtrekstang.

De overbrenging van de motorkracht op de wielen is door middel van elastische ophanging in Ster op de holle as en op het wiel. De motor/transmissie-eenheid steunt door middel van twee slingerstangen op een steunpunt op de midden- en kopbalk.

In functie van de ritzin worden de wielkransmeeders gesmeerd door een smeerdistributief.

3. ELEKTRISCH GEDEELTE

3.1 Hoofduitschakelaars

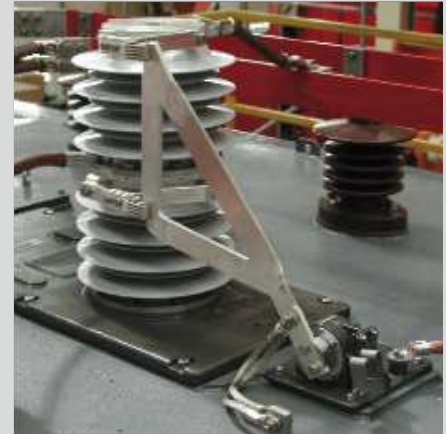
De 18 is uitgerust met twee hoofduitschakelaars. De ultrasnelle uitschakelaar 25 kV is op het dak gemonteerd; de uitschakelaar 3 kV bevindt zich in de 3 kV hoogspanningskast in de machinekamer.

3.2 Transformator

De hoofdtransformator is centraal onder de kast tussen de draaistellen gemonteerd.

Binnenin de transformatorbehuizing bevinden zich de metalen kern met zijn primaire en secundaire wikkelingen en de ingangsfilters van de tractiekringen. De koeling gebeurt door twee in de machinekamer opgestelde circulatiepompen die de vloeistof door twee extern opgestelde koelingselementen, bestaande uit een vloeistof/lucht warmtewisselaar, voeren.

↓ De transformator is onder de kast, tussen de draaistellen bevestigd.



↑ De hoofduitschakelaar 25 kV bevindt zich op het dak van de locomotief.



↑ De hoofdschakelaar voor gelijkspanning. Hij is opgesteld in de 3 kV hoogspanningskast.

3.3 Omvormers

De locomotief beschikt over een hoofdomvormer, een terugstroomomvormer voor gebruik onder Wisselspanning en een omvormer voor gelijkspanning.

3.4 Tractieuitrusting

De sturing en de regeling van de het tractiesysteem is uitgevoerd door twee ASG tractiecontrollers. Elk van deze ASG staat in voor de sturing van een tractie-eenheid (per draaistel), bestaande uit twee tractiemotoren en een ondulator.

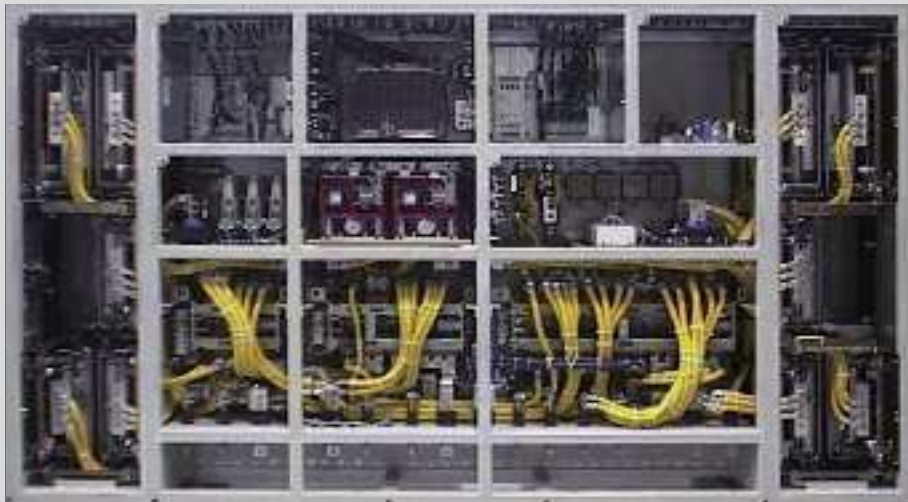
Ze sturen de ondulatoren aan in functie van het door de bestuurder gevraagde tractie- of remvermogen of van de automatische sturing gevraagde tractie/remming. Ze voeren eveneens een foutdiagnose uit van het volledige tractiesysteem.

De voornaamste functies van de ASG zijn de sturingen, de bepalingen van de verkeersbeperkingen en hun toepassing, de antislip, de elektrische ontremming, de regeling van de adhesie, de sturing van de twee tractieomvormers, de sturing van de twee ondulatoren, de sturing van de omvormer van de hulpgroepen, het testen van de tractieuitrustingen uitvoeren en een diepgaande diagnose stellen.

3.5 tractieomvormer

Twee elektronische vermogenomvormers zijn van het type IGBT zijn opgesteld in kasten in de machinekamer. Elke omvormer is verbonden met een draaistel.

Elke omvormer wordt watergekoeld door zijn eigen circuit. Het koelwater wordt gekoeld door een 'lucht/water' warmtewisselaar. De koelwater is hetzelfde dat wordt gebruikt is hetzelfde als dat voor de koeling van de transformator en de omvormers. De behandeling met een antivriesproduct laat het gebruik tot -30°C toe.



De tractieomvormers

De omvormer bestaat uit een ingangskring, een intermediair gelijkspanningscircuit en een uitgangskring.

Bij exploitatie onder wisselstroom komt de secundaire monofase spanning van de transformator die gestuurd is naar de middenkring van de omvormer.

Bij inzet onder gelijkstroom worden de tussenkringen rechtstreeks vanuit het bovenleidingsnet via een ingangfilter gestuurd.

In het geval van een defect, kan men de dienst voortzetten met een enkele motor per draaistel. Hierbij blijven de drie andere motoren in dienst en ontwikkelen ze samen nog een vermogen van 75%.

3.6 Remweerstand

De 18 is uitgerust met remweerstandengroep in een toren geïnstalleerd in de machinekamer.

De weerstanden hebben een geforceerde koeling in functie van het gedispenseerde vermogen. De remkracht bedraagt 2600 kW onder 1,5 en 3 kV=.

3.7 Stroomafnemers

De locomotief is uitgerust met twee stroomafnemers ontwikkeld voor 200 km/h. In positie 2 bevindt zich de 25 kV stroomafnemer met twee 1,450 m brede koolslepers.

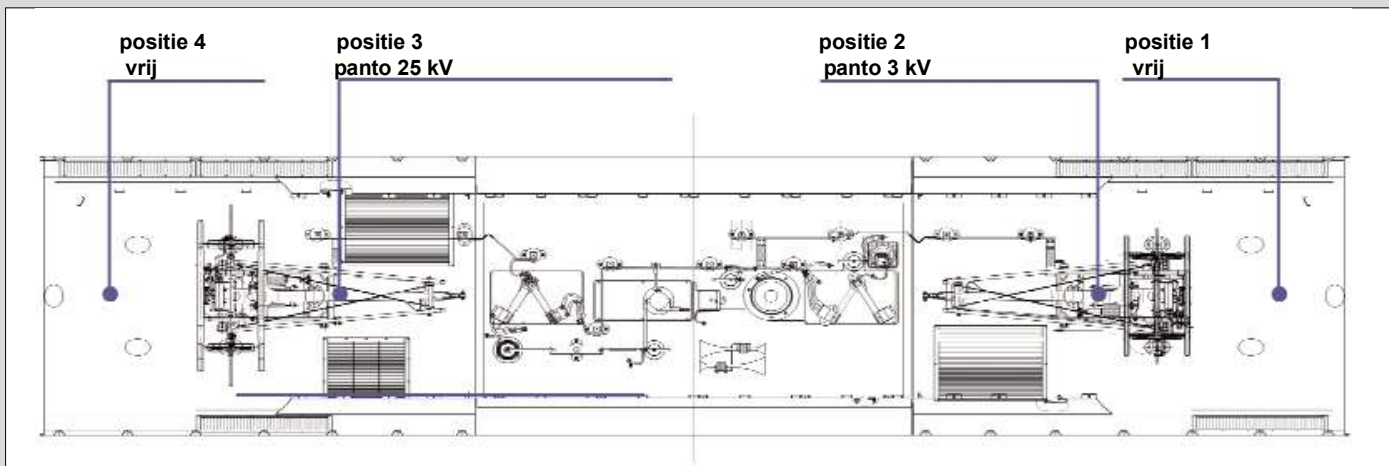
In positie 3 bevindt zich de 3 kV stroomafnemer met twee gemetaliseerde koolslepers, elk 1,950m breed. De posities 1 en 4 zijn niet gebruikt.

3.8 Tractiemotoren

De tractiemotoren, in gelaste vorm (zonder karter) vervaardigd, zijn driefasig en asynchroon. De rotor is parallel geplaatst met de wielas. Ze zijn luchtgekoeld dmv.

Een ventilator die in de machinekamer geplaatst is. De lucht wordt aangezogen ter hoogte van het schuine gedeelte van het dak.

De rotoras draagt aan een van de uiteinden een tandwiel. Langs deze zijde wordt de as gedragen door de behuizing. Langs de andere zijde door een rollager die gesmeerd wordt door een naafkrans.



Het dak van de 18 met de plaatsing van de 2 stroomafnemers.



De tractiemotor

Elke motor wordt achtereenvolgens door middel van spannings- en frequentiesturing gevoed door een ondulator.

3.9 Overbrenging

De elastische ophanging in het draaisstel verstuurt het koppel komende van de motor naar de aangedreven wielen door de brug en de holle as.

Deze constructiemethode laat het verminderen van de opgewekte krachten door de horizontale en verticale bewegingen van de assen in de draaistellen toe.

Het koppel wordt vervolgens van het kleine tandwiel op de rotoras, via het grote tandwiel op de stervormige schijf geleid.

Van daaruit wordt het koppel verdeeld via de cardanassen naar de stervormige schijf van de holle as en de stervormige vork. Deze stervormige vork is op het tractiewiel gemonteerd.

3.10 Veiligheidssystemen

De 18 is uitgerust met volgende seinbeeldheralingssystemen :

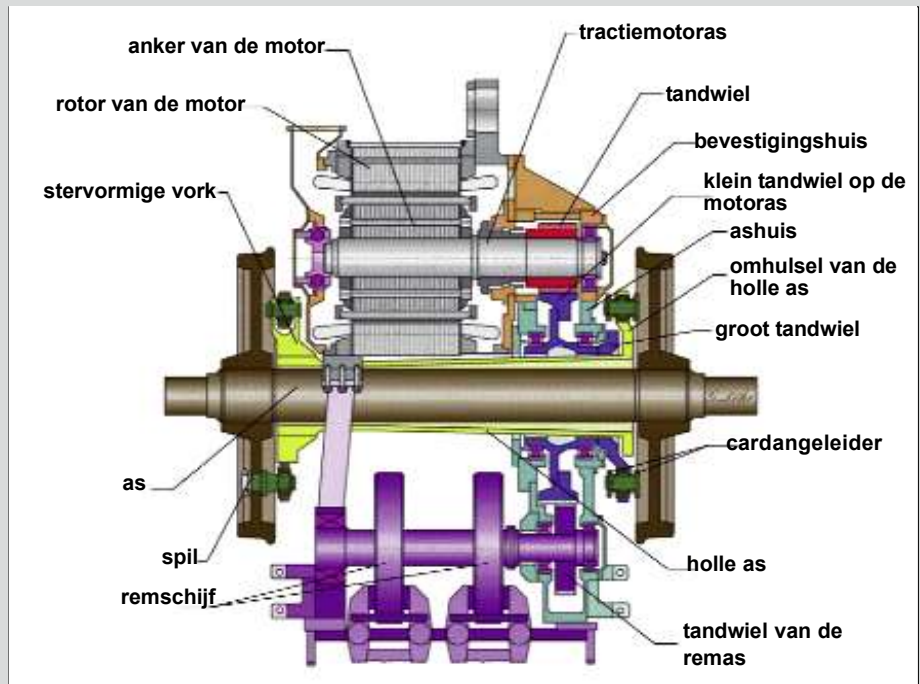
- België : TBL1, TBL1+, TBL2, MEMOR, ETCS niveau 1.
- Frankrijk : KVB, ATESS.
- Luxemburg : ETCS niveau 1.
- Nederland : ETCS niveau 1, ATB-NG.

3.11 Bedrijfszekerheid

De sturing per as, laat een redundantie toe van 75%. In geval het uitvallen van een tractieonderdeel, een omvormer of een aandrijving, blijft 75% van de trekkracht en het vermogen beschikbaar.

Bij het uitvallen van een omvormer voor de hulpgroepen, is de tweede omvormer in staat om 100% van het vereiste vermogen voor de hulpgroepen te leveren.

Dankzij de geringe defecten van de afzonderlijke onderdelen en de geoptima-



Doorsnede ↑ en foto ↓ van de transmissie en de remas.



liseerde onderhoudsmethodes, bereikt de ES60U3 een bedrijfszekerheid van 97%.

4. REMMING

Het remsysteem omvat :

- een dynamische rem ;
- een pneumatische automatische rem;
- een electropneumatische rechtstreekse rem;
- een parkeerrem.

4.1 Dynamische rem

De dynamische rem is de hoofd- en dienstrem van de locomotief. De locomotief wordt uitgerust met een module per draaisstel, die de remkracht verdeelt over alle schijfremmen. De verdeling

tussen de elektrische en de pneumatische remming voorkomt slijtage door zoveel mogelijk de electrodynamische rem te gebruiken

Onder gelijkspanning zal er rheostatisch geremd worden door gebruik te maken van remweerstand.

Onder wisselspanning past men recuperatieremming toe. De opgewekte stroom (de tractiemotoren worden als generatoren gebruikt) wordt teruggestuurd naar de bovenleiding.

4.2 Automatische rem

De machine is voorzien van een pneumatische automatische rem met de remregimes G (goederen), P (reizigers) en R (hoge druk).

4.3 Rechtstreekse rem

De elektropneumatische rechtstreekse rem (door een manipulator bevolen) doet enkel de locomotief remmen. De elektrische stuursignalen regelen via elektromagnetische luchtkleppen rechtstreeks de druklucht die aan de remcilinders wordt toegevoerd.

4.4. Parkeerrem

De parkeerrem bestaat uit een rem terugstelveer die aansluit van zodra de locomotief wordt platgezet. Elke as draagt een remcilinder voor de parkeerrem.

4.5 Ontremmingsuitrusting

De locomotief is uitgerust met een ontremmingsdispositief met microprocessorsturing en selectief op elke as inwerkt. Het dispositief bestaat uit een elektronische eenheid, 4 impulsdetectoren die op de asbussen gemonteerd zijn en ontremmingskleppen.

4.6 Remuitrusting

Elk draaistel bezit per as een remas waarop twee remschijven zijn gemonteerd (zie tekening pagina xx). De remas is verbonden in een rembalk die is ondersteund door het draaistelraam. Deze as is aangedreven door een tandwiel dat ingrijpt op het wiel. De remeenheden, met de remcilinders (punt ① op de foto hieronder) en de remschijfhouders, zijn aan de dwarsbalken van de bogie bevestigd.

De remschijven zijn monoblokeenheden om zo verbindingstukken te vermijden en om ze makkelijk te kunnen vervangen indien nodig. De remvoeringen zijn



De remvoering omvatten twee schijven gemonteerd op een as parallel aan de wielas, verbonden met de holle as via de tandwielen. Deze foto toont de ① remcilinder.

Eric VANHOECK.

langs de onderkant goed toegankelijk en kunnen makkelijk vervangen worden.

5. HULPGROEPEN

5.1 Persluchtvoorziening

De perslucht wordt geleverd door een schroefcompressor met een capaciteit van 2400 l/min bij 10 bar. Aan de uitgang van de compressor wordt de perslucht door een luchtdroger bestaande uit twee kamers met warmteuitwisseling en geïntegreerde oliescheiding. De Perslucht is opgeslagen in 4 reservoirs van 250 liter, dus 1000l in totaal.

5.2 Voeding van de hulpgroepen

De elektrische voeding van de hulpgroepen bedraagt 440 V driefase. Een eerste voedingsnet heeft een frequentie van 60 Hz, bij het tweede is ze variabel tussen 2 en 60 Hz. Een 110V= net afkomstig van de batterijen vervolledigt de voedingsbronnen.

In elke tractieondulator is een HBU-omvormer voor de hulpgroepen geïntegreerd. De uitgangsspanning voor de voeding van de hulpgroepen is bijgevolg een tussenspanning van de tractieondulatoren. De HBU-omvormers zijn net zoals de andere tractieondulatoren door middel van water gekoeld.

Bij normale werking voedt de frequentie variabele omvormer (HBU 1) de motorventilatoren van de tractiemotoren. Het centrale commandosysteem kent de vraag naar koeling en past de kleinste frequentiewaarde toe in functie van de

bescherming tegen geluidshinder.

In normaal bedrijf voedt de tweede omvormer (HBU 2) alle andere driefase hulpgroepen met een vaste frequentie van 60 Hz (compressormotor, ventilator voor de koeling van de rheostatische remweerstanden en de koelgroepen, circulatiepomp van de transformator, circulatiepompen van de waterkoeling, klimatisatiegroep van de stuurcabines, enz).

Voor de elektrische voeding van de reizigerstreinen is de locomotief uitgerust met kabel van 1500V 50 Hz bij exploitatie onder 25 kV. Bij 3 kV wordt de treinverwarmingkabel rechtstreeks vanuit de bovenleiding gevoed.

5.3 Zandstrooiers

In functie van de ritzin zijn de voorste wielen uitgerust met verwarmde zandstrooiers. De zandbakken hebben elk een inhoud van 55 liter.

6. BINNENRUIMTE

6.1 Stuurcabines

Elke stuurcabine afgesloten dmv. 2 waterdichte buitendeuren en een toegangsdeur tot de machinekamer. De cabines hebben climatisatie en binnendrukregeling. Elke cabine is voorzien van twee buitenspiegels die kunnen uitgekapt worden bij een snelheid minder dan 5 km/h. De stuurtafel is rechts geplaatst (foto onderaan de pagina). Op de rechter console bevindt zich de tractie/remkruk alsook de versnellingshendel. Links bevinden zich de remhendels voor de bediening van de automatische en rechtstreekse rem.



Totaalbeeld van de stuurtafel..

De stuurtafel bevat verder nog andere bedieningselementen zoals de keerkrak, de bedieningsschakelaar van de stroomafnemers, de hoofdschakelaar, de bediening van de zandstrooiers en de trompen, enz.

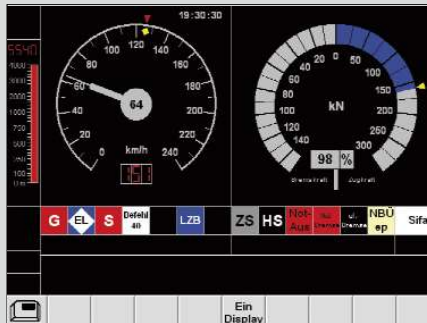
Op het bovenste gedeelte van de stuurtafel bevinden zich drie consoles. Het scherm op de centrale console vertoont bij normaal gebruik de snelheid van het voertuig, de versnellingskracht/remkracht, de informatie van de veiligheidssystemen.



De tractie/remkrak.



De remkranen van de automatische (rechts) en rechtstreekse rem (links).



Voorbeeld van de schermweergave. Hier de snelheids en tractie-aanduiding en de veiligheidsconsignes

Op de linkse console worden de meetwaarden zoals de bovenleidingspanning, de drukluchtwaarden en storingsmeldingen weergegeven.

De radio grond/trein is rechts ingebouwd.

6.2 Machinekamer

De machinekamer heeft een centrale gang. De frames en elektrische kasten zijn langs weerszijden van de gang geplaatst.

De kabels en pneumatische verbindingen zijn voor zover mogelijk in een aparte goot onder de vloer van de centrale gang gelegd.

Ze zijn van bovenuit toegankelijk. De machinekamer is permanent geventileerd door gefilterde buitenlucht.

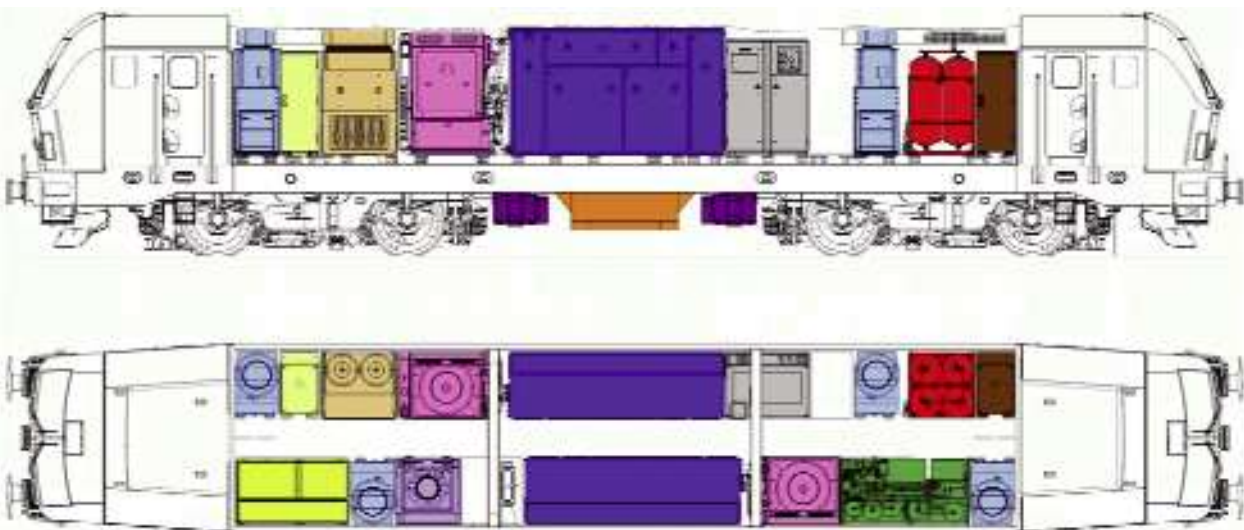
De verse lucht wordt door de filters geleid en dringt via het onderste gedeelte van de kast of de machinekamer binnen.

Via een klep in de zone van het dak kan de koelingslucht de machinekamer verlaten.

Een minimale overdruk blijft bestaan om het binnendringen van stof te vermijden. De nagenoeg continu filtering van de lucht en de overdruk voorkomen in sterke mate het vuil worden van de machinekamer.

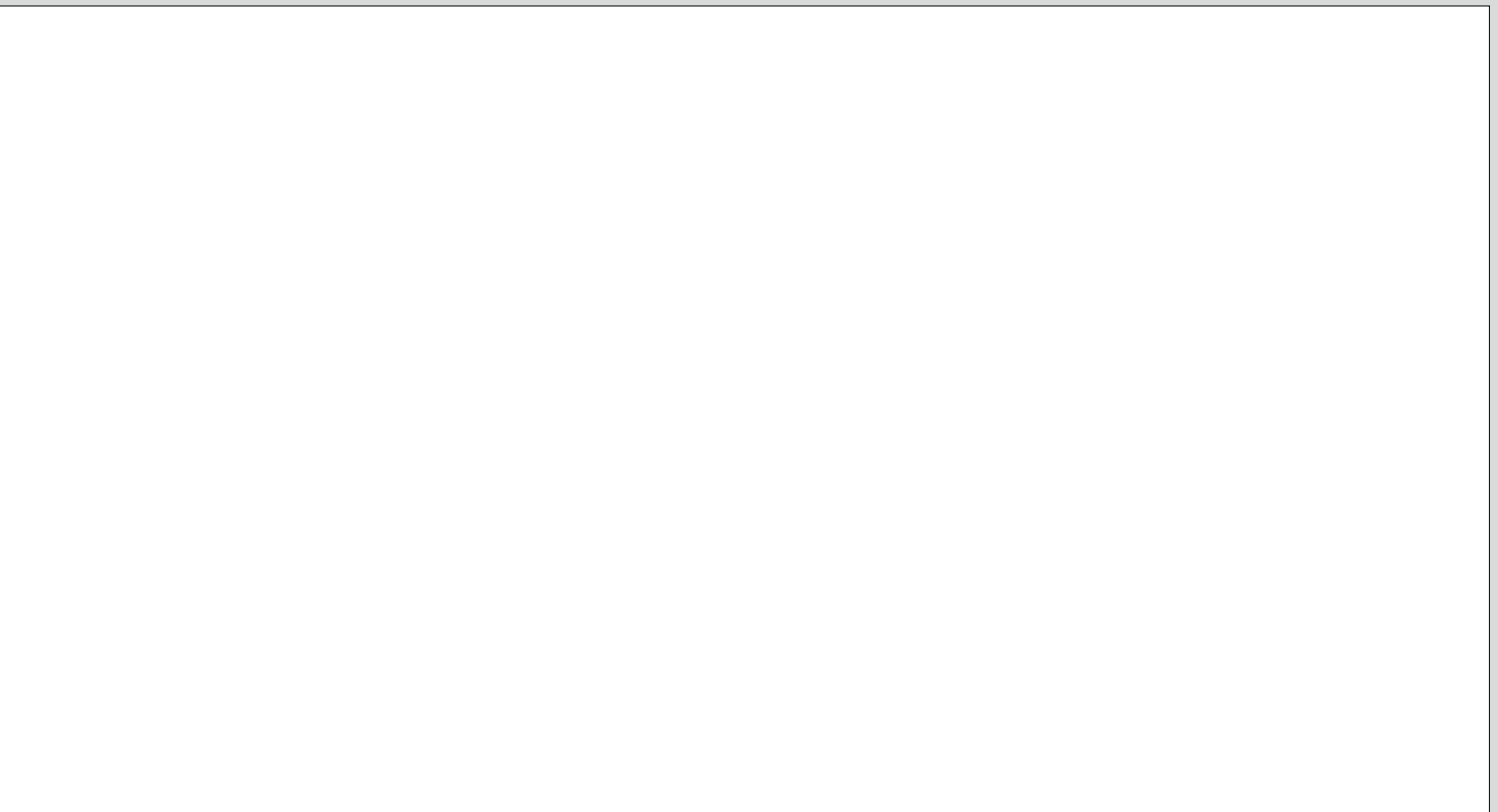
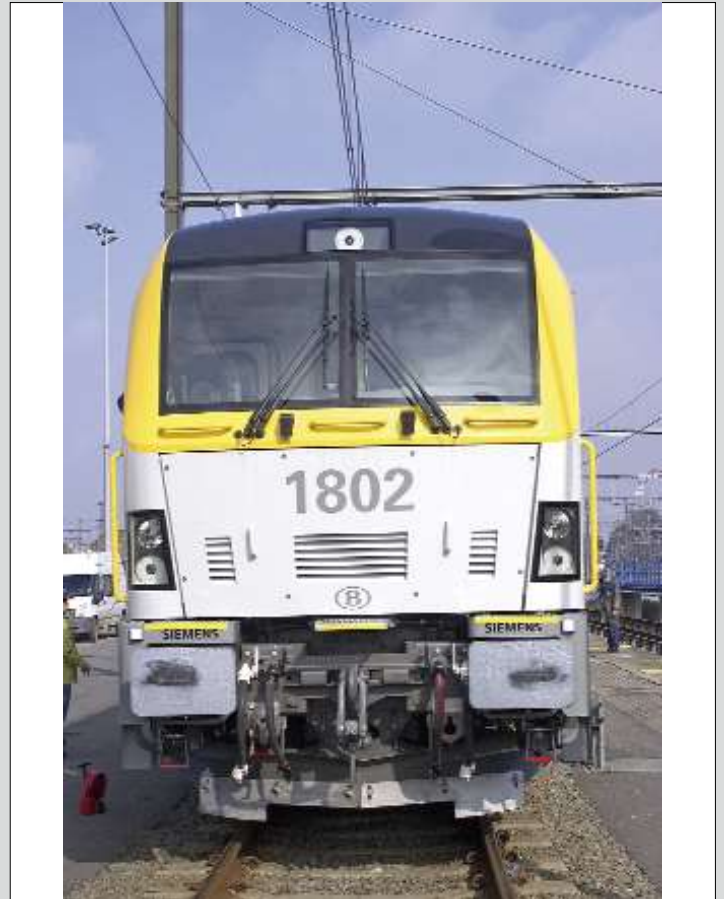
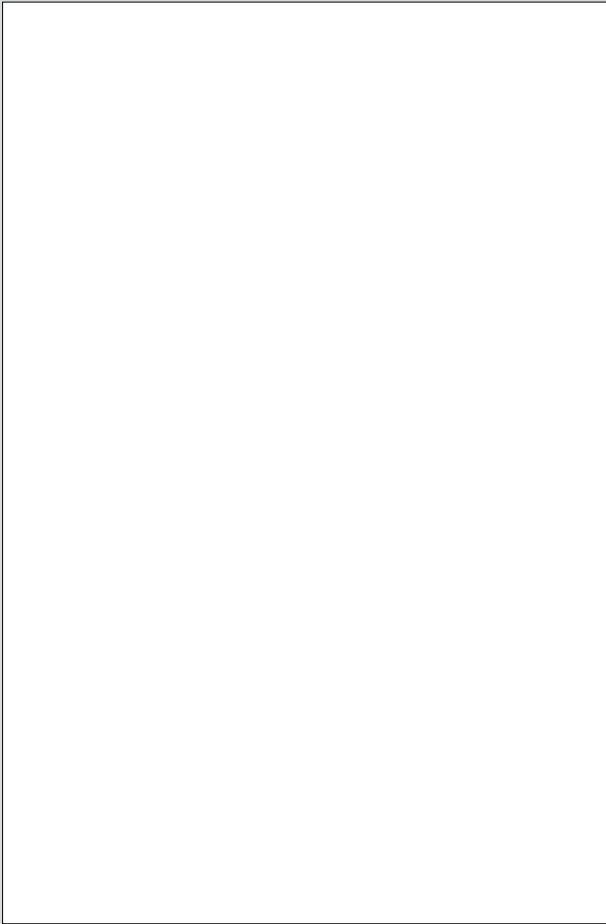


De machinekamer met centrale gang. Eric VANHOECK.



- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| Hoofdtransformator | Tractie-ondulatoren |
| koelgroepen | 3 kV frame |
| Tractiemotorventilatoren | Transformator- en hulpgroepenframe |
| Pneumatisch blok | Hoofdreservoirs |
| Kast voor veiligheidssysteem 1 | Hulpgroepenframe |
| Kast voor veiligheidssysteem 2 | Remweerstand rheostatische rem |
| Batterijkoffer | |

<u>Algemeenheden</u>	<u>Kast</u>	<u>Tractie-uitrusting</u>	<u>Hulpgroepen</u>
Effectief :120 Type :Bo'Bo' Voedingsspanningen :1,5 en 3 kV=25 kV 50 Hz ~ Totale massa :90 t Asdruk :22,5 t Vermogen : maximum 6000 kW , continu 5000 kW (3000 bij 1,5 kV) Elektrische remvermogen : - bij recuperatie 5000 kW (3000 kW bij 1,5 kV =); - rheostatisch : 2600 kW Maximumaanzetkracht :304 kN Elektrische remkracht :150 kN (maximum) Maximum versnelling :1,0 m/s ² Maximum snelheid :200 km/h160 km/h bij 1,5 kV Conceptsnelheid :230 km/h Totale lengte :19,580 m Wieldiameter: 1,150 m (nieuw) et 1,070 m (gebruikt) Asafstand :3,000 m Lengte tussen de draaistellen : 9,900 m Minimum boogstraal :170 m (90 m stapvoets) Werkings temperatuur :-25°C tot en met +40°C	Fabrikant :Siemens Remming : Elektrische recuperatie of rheostatische rem als dienstrem. Automatische pneumatische rem, met microprocessorsturing, op 2 ni- veau's, , door remschijven geplaatst op de remassen geïntegreerd in de elektrische transmissie. Rechts- treekse pneumatische rem. Acht remschijven, zelfventilerend (twee per as). Immobilisatierem dmv veren werkend op de 4 assen. Vier luch- treservoirs met een totaal capaciteit van 1000 liter (10 bar). Draaistellen : Hogesnelheids- draaistellen met regeling aanzet- kracht en remeenheden. Wielkransmeeders (een as per draaistel in functie van de rijzin). Pri- maire en secundaire ophanging met spiraalveren. Stuurcabines : beschermend tegen schokgolven. Stuurtafel rechtsge- plaatst Verwarming : Geklimatiseerde ca- bines Schildering : Kast : grijs 9015 met zwarte band RAL 7035 onderlijnd met een fijne blauwe (RAL 5013) en rode lijn (RAL 3020), onderstel antracietkleur 7037, geel op stuurcabines RAL 1021, bies van de voorruit : zwart 7022, dak : grijs RAL 7037, elemen- ten op het dak : rood RAL 3020, Kopdwarsbalken : grijs RAL 7022.	Fabrikant :Siemens Configuration : la locomotive dispose d'un transformateur princi- pal, de convertisseurs de courant caténaire et de convertisseurs de courant de retour pour l'exploitation en CA, ainsi qu'un convertisseur de courant réseau pour l'exploitation sous CC. Convertisseurs à tech- nique IGBT et refroidissement par eau, répartis en deux armoires. Un onduleur à impulsions par moteur de traction. Entraînement haute puissance entièrement suspendu. Tractiemotoren : driefasige asyn- chrone motoren Sturing : Gecentraliseerd stuur- en commandosysteem. Tractiecontrol- ler met geïntegreerde ontremmers en doorslagbeveiliging. Twee kleu- renschermen per stuurtafel. Treinschakeling : maximum 3 lo- comotieven. Trek- en duwconfigura- tie mogelijk met stuurstandrijtuigen I11 en M6 via UIC-kabel met sturing via multiplexing. Stroomafnemers : twee stroomaf- nemers : een voor gelijkspanning met een sleepstuk van 1,450m en een voor wisselspanning met een breedte van 1,950m..	Voeding : twee onafhankelijke groe- pen (440V driefase, 2 tot 60 Hz) voor de hulpgebruikers. Elke gebruikers- groep wordt gevoed door een om- vormer geïntegreerd in een tractie-omvormer. Compressor : een schroefcompres- sor met een capaciteit van 2400l/min bij 10 bar. Motorventilatie : 4 ventilatiemoto- ren apart gestuurd door frequentie- sturing in functie van de tractie en het geluid. Treinverwarming : 3 kV op het 3 kV- net 1,5 kV 50 Hz op het 25 kV 50 Hz net Batterij : type Pb, 110 V 80 Ah Veiligheidsystemen : voor België : TBL1, TBL1+, TBL2, MEMOR, ETCS niveau 1. Voor Frankrijk : KVB, ATESS. Voor Luxemburg : ETCS niveau 1. Voor Nederland : ETCS niveau 1, ATB-NG. Opbouw : de locomotief beschikt over een hoofdtransformator, omvor- mers voor de rijstroom en voor de re- tourstroom bij wisselstroom en een omvormer voor de netstroom bij ge- lijkstroom. De omvormers met IGBT-techniek worden watergekoeld en zijn in twee kasten ondergebracht. Een impuls-omkeerschakeling per motor. De aandrijving met hoog vermogen



De EuroSprinterfamilie van Siemens

We hebben de EuroSprinter reeds in OP DE BAAN 78 pag 52 tem 63 in detail besproken waardoor we ons hierna gaan beperken deze familie enkel in grote lijnen te bespreken.

De EuroSprinter werd ontwikkeld door Krauss Maffei en Siemens Transportation op basis van de prototype locomotief ES64P 127 001.

Het zijn de Spaanse spoorwegen (RENFE) die de eerste EuroSprinter bestellen (reeks 252 001 tem 075, geleverd van 1991 tem 1994), gevolgd door de Portugese spoorwegen (CP reeks 5601 tem 5630, indienststelling van 1993 tem 1994).

Tussen 1997 en 2005 werden aan de Griekse spoorwegen 30 gelijkaardige locomotieven geleverd (reeks OSE 120 001 tem 030).

Begin jaren '90 bestelde de DB (Railion) gelijktijdig 80 TRAXX-locomotieven (type 145) en 195 EuroSprinter (type 152). Het design van de 152 is gebaseerd op de ES64P 127 001, maar heeft een gewijzigde kast die sterk op deze van de TRAXX lijkt. De eenspannige (15kV) 152 ontwikkelt 6400 kW en heeft een massa van 88t. De 170 locomotieven werden tussen 1997 en 2001 geleverd, terwijl het contract van bouw van de 25 laatste ten voordele van 25 tweespannige 15 en 25 kV Taurusen (zie hierna) werd gewijzigd (type 182). Van 2002 tem. 2005 nam Railion een reeks van 100 EuroSprinters, gelijkaardig aan de 152, maar meerspannig die de reeks 189 vormt, in ontvangst. De IGBT technologie laat toe om de massa van de 152 niet te overschrijden.

Ook de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) interesseerden zich voor de EuroSprinter. Door de te zwaar bevonden massa en het gebrek aan bescherming van de bestuurder in geval van aanrijding, ontwikkelde Siemens in 1997 de Taurus, met als eigenschap de nieuwe kast met afgeronde voorkant, waardoor hij door velen als de mooiste moderne locomotief werd beschouwd. In totaal hebben de ÖBB 382 Taurusen in verschillende varianten besteld : ES64U, ES64U2 en ES64U4. De laatste werden eind 2008 in dienst genomen.

De Taurusen werden vervolgens aan Hongarije, waarvan 20 eenheden voor MAV (reeks 1047, levering 2002) en 5 voor GySEV (reeks 1047.5, levering 2002) en aan Slovenië (20 locomotieven, SZ 541.001 tot en met 020, levering 2006-2007) en aan Polen: 10 ES64U4 (reeks EU44, levering in 2009).

In 2006 ziet een vierde generatie EuroSprinter het daglicht, die zich van de Taurus onderscheidt door de aanpassing van de kast aan de nieuwe Europese veiligheidsnormen in geval van aanrijding. De Portugese spoorwegen bestelden 15 locomotieven + 12 in optie (type ES64F1, CP reek 4700), gevolgd door een bestelling door de NMBS van 2 maal 60 eenheden.

Ondertussen hebben de privéoperators EuroSprinters in verschillende varianten besteld (zie OP DE BAAN 78 pagina 63), waarbij verschillende speciale versies ontwikkeld werden zoals de CoCo voor de Deense spoorwegen (DSB reeks EG3101 tem 3113), de gelede machines voor China (20 eenheden die de reeks DJ1 vormen en 180 voor de reeks DJ4), 60 eenheden voor Zuid Korea en 20 smalspoorlocomotieven voor Queensland (Australië).

Ter illustratie hebben we enkele foto's gekozen van de 4 grootste varianten van de familie van de EuroSprinter.



2



3



4

LEGENDE VAN DE FOTO'S

1. Het EuroSprinter prototype ES64P te Basel Bad op 04-03-2006, maakt vandaag deel uit van de locomotievenpool van MRCE-dispolok (Dispolok ES64P-001). Steve ROD
2. De Spaanse EuroSprinter 252-014-6 te Tudela op 15 juli 2006. Felipe ARANDA.
3. De Portugese 5625 aan kop van een mineraaltrein te Fagueira op 30-08-2008. Enkele 5600 zijn uitgerust met een automatische koppeling. Thierry COCHIN.

4. Vier Griekse EuroSprinters in Thessaloniqe op 29-12-2000. Op kop van de reeks de H563 (nu 120 003) Ph. DE GIETER.
5. De 152 076-6 van Railion in Eimeldingen op 21-02-2007. Patrice AIROLDI.
6. De vierspannige versie van de 152, de 189 017-7 (ES64F4) van Railion in Klotten op 06-09-2006 Steve ROD.
7. De E189 914 (ES64F4) van Dispolok, verhuurd aan Rail Tracton Company in Steinach in Tirol op 09-03-2007. M. HANSENS.
8. De Taurus 1016 007-5 (ES64U1) van de

- ÖBB in Vomperbach op 31-01-2006. Steve ROD.
9. De 182 013-3 (ES64U2) van Tailion in Gries op 06-02-2008. J-L VANDERHAE-GEN.
10. De 1047 503-6 (ES64U2) van GySEV op 21-05-2005. Thierry COCHIN.
11. De 541 001-5 (ES64U4) van de Sloveense spoorwegen in Ljubljana op 07-09-2006. Thierry COCHIN.
12. De 1216.005 (ES64U4) van de ÖBB in Sankt-Jodok op 04-03-2009. Het is deze locomotief die het best kan vergeleken



1



5



8



12



6



9



13



7



10



14

worden met de 18 van de NMBS. J-L VANDERHAEGEN.

13. De Portugese 4702 in Grândola op 03-09-2008. De 4700 lijken sterk op de 18 van de NMBS. Thierry COCHIN.

14. De reeks 18 van de NMBS betekent de laatste evolutie in het gamma van de euro-sprinter. Schaarbeek, 28-02-2009. Tim HASSEVOETS.

15. De Taurus 183 002 van Arriva in München op 02-03-2009. J-L VANDERHAEGEN.



11



15



FOTO 91-23 ↑ *Er werd beslist om vanaf 16 maart elektromagnetische compatibiliteitstesten onder 25 kV uit te voeren met de 1860. Op het laatste moment realiseerde men zich echter dat deze machine niet in België mocht rijden vanwege – naar het schijnt – een probleem met de verzekering. De 1344 moest daarom in allerijl de 1802 ophalen in Kinkempois. De twee locomotieven werden gefotografeerd in Rossart, tussen Libramont en Bertrix. Serge MARTIN.*

FOTO 91-26 ↓ *De 653-05 van de Ruhrthalbahn bracht de 1860 van Aachen West over naar Bertrix op 14 maart 2009. Doortocht te Barvaux op lijn 43 Rivage - Marloie. Christian AUCQUIERE.*





FOTO 91-25 ↑ *Nogmaals de overbrenging van de 1860, hier in de buurt van Hatrival.*
Wim DE RIDDER.

→ *Doorrit van een trein Saint-Ghislain – Tournai in Maubray op 23 maart. De trein bestaat uit het SNCF Eurailtest-rijtuig en 10 I10-rijtuigen. Een 27 is aan staart aangekoppeld om de terugrit naar Saint-Ghislain te slepen.*
Gwenn Corbisier

FOTO 91-27 ↓
Van 23 maart tot 1 april waren er testritten voorzien tussen Saint-Ghislain en Tournai met de hulp van de 1302 en de 1360. De twee locomotieven waren al snel het slachtoffer van verschillende defecten die een schaduw wierpen op deze testritten. De foto toont de trein klaar voor het vertrek te Saint-Ghislain op 23 maart.
Pierre HERBIET.



Rijtuigen - Wagens

Type M5

De modernisatie van de M5 dubbeldeksrijtuigen, gestart in oktober 2008, draait momenteel op volle toeren. Gemiddeld verlaat er elke week een gemoderniseerd rijtuig de werkplaats van Cuesmes. De werken gebeuren in samenwerking met Bombardier.

De eerste fase bestaat uit de volledige ontmanteling van het rijtuig: vensters, banken, deuren, toilet, de trappen, etc... De draaistellen worden eveneens volledig gereviseerd. Alsook wordt de gehele onderkant van de rijtuigkast gereinigd.

De volgende fase omvat de behandeling van de carrosserie met deze ondermeer te polijsten. De nieuwe steunen voor de banken en de bagagerekken worden eveneens aangebracht (NB: de niet gemoderniseerde M5 rijtuigen hebben geen bagagerekken).

Vervolgens wordt de rijtuigkast in het nieuwe livrei (grijze tint) geverfd, overeenkomstig met deze van de M6 rijtuigen. Dan wordt er begonnen met de bekleding van het interieur: plaatsen van nieuwe vensters, een nieuwe vloer samen met isolatie, de trappen, de elektrische bedrading, de verlichting, de toiletten, etc....

Om eventuele lekken aan de vensters op te sporen wordt er een dichtheidsproef gedaan door middel van waterstralen op het rijtuig.



FOTO 91-28 ↑↑

FOTO 91-29 ↑

FOTO 91-30 ←

Drie foto's van de werkzaamheden aan de M5-rijtuigen tijdens de persvoorstelling van het eerste gemoderniseerde rijtuig op 19 december 2008.

Links het stuurstandrijtuig 59967

Xavier STIEVENART

De volgende stap is het plaatsen van de wanden aan de binnenkant, de binnendeuren (allemaal met automatische bediening), de plafonds, de bagagerekken, de stoelen, de tafeltjes en de SIV (systeem voor informatie aan de reizigers).

De laatste fase bestaat uit het terugplaatsen van de remeenheden, de blanke proef van de elektrische circuits, de test van de verwarming, de proef van de deuren en de toiletten met gesloten systeem. Uiteindelijk wordt er tapijt geplaatst op de platformen en wordt het rijktuig helemaal gereinigd.

De nieuwe inrichting van de M5 rijktuigen is praktisch identiek aan deze van de M6 rijktuigen, zelfs de decoratie op de buitenzijde.

In maart hebben de eerste gemoderniseerde rijktuigen de werkplaats verlaten. Begin april werd er een trekduw formatie gevormd met 5 rijktuigen, en op 7 april vond de eerste testrit plaats. Een van de doelstellingen was het testen van de goede werking van het nieuwe systeem TBL1+ waarmee het stuurrijktuig werd uitgerust.



FOTO 91-31 een zicht op het interieur van een gemoderniseerd M5-rijktuig. De gelijkenis met de M6-rijktuigen is frappant. *Xavier STIEVENART, 19 december 2008.*

FOTO 91-32 De eerste stam gemoderniseerde rijktuigen reed een eerste proefrit tussen Charleroi en La Louvière. Luttre, 7 april 2009. *Serge MARTIN.*





Op 19 maart reed de VSOE (Venise-Simplon-Orient-Express), in België gesleept door de 2706 en 2705, van Venezia naar Brugge. De trein bestond uit 17 rijtuigen. In afwachting van de terugrit werden de rijtuigen uitgeweken te Oostende. Bovenaan: het vertrek vanuit Brussel-Zuid. Tim VAN ROOY. Onderaan: doortocht ter hoogte van de ioude stopplaats Halewijn, tussen Gent en Brugge. Bruno MALFAIT.





FOTO 91-33 ↑ **FOTO 91-34** ↓ Op 10 maart 2009 werden vier L-rijtuigen van het Historisch Patrimonium van B-Holding overgebracht vanuit de werkplaats Schaarbeek naar de museum-bewaarplaats van Haine-Saint-Pierre. Hun algemene toestand en vooral de wagenkasten schreeuwen om een echte reconstructie.

Boven: de trein te Familleureux op lijn 117 Braine-le-Comte - Manage.

Onder: de 5514 rangeert de rijtuigen te Haine-Saint-Pierre. Pierre HERBIET.



In dit tweede deel van de reportage over de Diabolo-werken, werpen we een blik op het gedeelte van de lijn op de middenberm van de autoweg E19 (Brussel - Antwerpen). De toekomstige spoorlijn verlaat de autosnelweg net voorbij Hofstade (foto's 7), om verderop richting Mechelen aan te sluiten op de bestaande lijn 25 (foto 9). De werken aan de bedding zijn over de volledige lengte volop aan de gang. Ook het kunstwerk om de middenberm van de E19 te verlaten (foto's 7) en de verschillende nieuwe bruggen richting Mechelen (foto 8) zijn in uitvoering. Ter herinnering, in 2012 moet deze spoorlijn in dienst gaan! Foto's Geert PACKET.



richting Mechelen



richting Vilvoorde



richting Mechelen

richting Mechelen



richting Vilvoorde





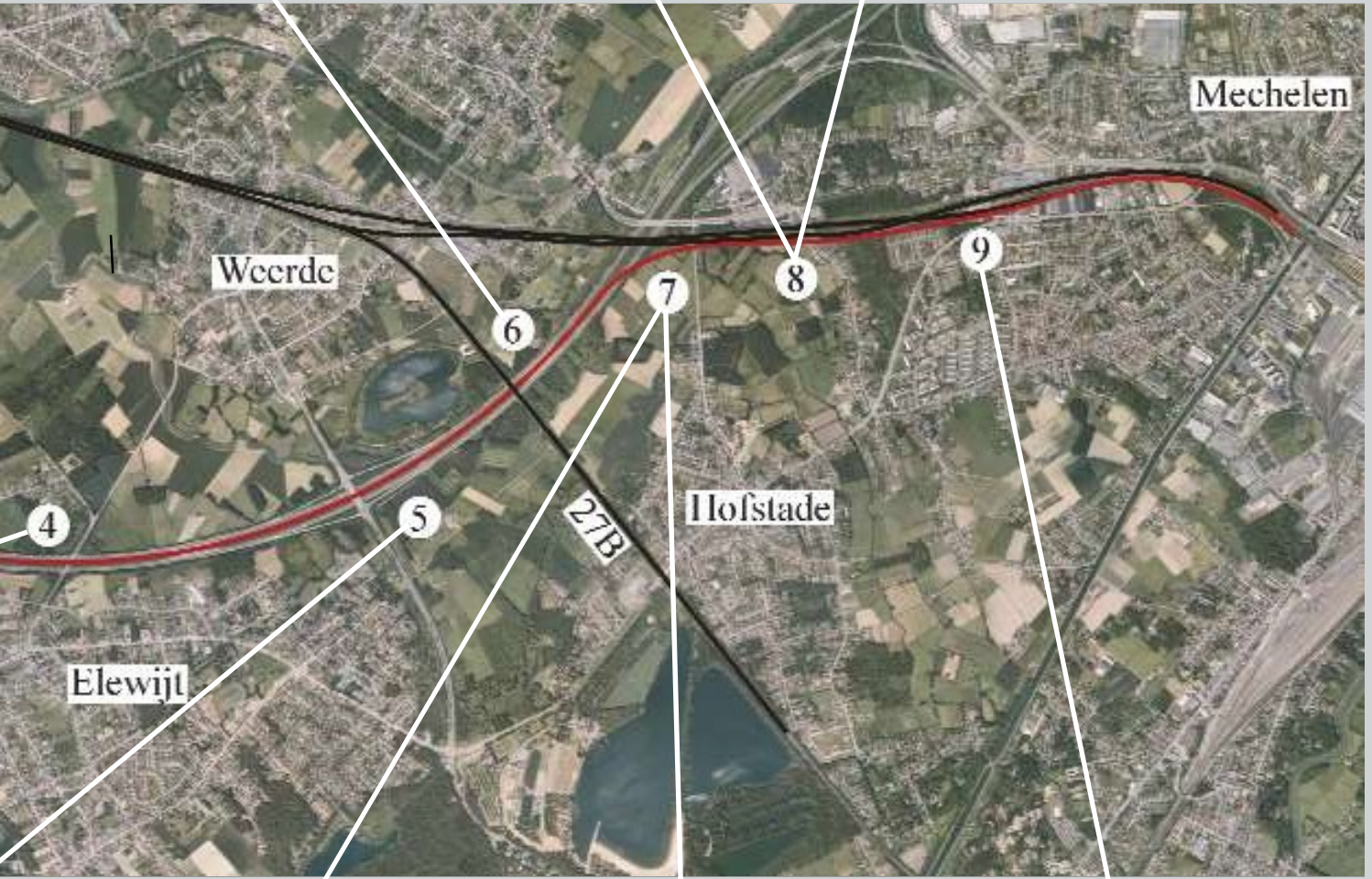
richting Mechelen



richting Vilvoorde



richting Mechelen



richting Vilvoorde

richting Mechelen

richting Mechelen



Een nieuw logo voor B-Holding

Sedert 20 maart heeft B-Holding een nieuw en eigen logo. Na de opsplitsing van de NMBS in drie entiteiten (NMBS, Infrabel en B-Holding) had B-Holding geen eigen beeldmerk. In het nieuwe logo is het gekende B-monogram nog steeds aanwezig, "overkoepeld" door vier parabolische lijnen die een stationsoverkapping voorstellen. De basistekening is aangepast om de verschillende entiteiten van elkaar te kunnen onderscheiden.



FOTO 91-62 Een zicht op de actuele situatie op Belgisch grondgebied aan de Buschtunnel te Aachen (lijn Aachen - Welkenraedt). Marc DERIEUX, 3 april 2009.



Een nieuwe intermodale terminal te Antwerpen

Het Duitse chemieconcern BASF gaat binnenkort in samenwerking met Hupac en IFB in de haven van Antwerpen een nieuwe intermodale terminal bouwen voor het spoorvervoer van containers. De totale investering zou een dertigtal miljoen euro bedragen. De nieuwe terminal zal naast BASF (zelf een belangrijke klant van het spoor) ook gebruikt kunnen worden door andere spooroperatoren..

Wat brengt de toekomst voor de lijn Dinant-Givet?

Er vindt sinds enkele maanden een felle discussie plaats tussen de voor- en tegenstanders van de eventuele heropening van de spoorlijn Dinant-Givet.. Dit gedeelte van de lijn 154 werd in 1988 door de NMBS gesloten voor reizigersverkeer en in 1989 voor het goederenverkeer. Daarna werd het door de "Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) tot 2000 gebruikt voor toeristische doeleinden.

Op 20 februari bevestigde het Waalse parlement nogmaals hun verzet tegen de heropening van de lijn. Hun argumenten:

- slechts een beperkt potentieel qua reizigers- en goederenverkeer;
- directe concurrentie met de Athus-Meuselijn;
- een verwacht exploitatiedeficit dat de huidige bediening met de TEC-autobussen is voldoende;;
- de hoge prijs voor de heraanleg;

De SNCF daarentegen staat positief tegenover dit project en heeft reeds verklaart om de helft van de kosten, nodig voor het op orde brengen van het traject op Belgisch grondgebied (21 km), te willen betalen. Ondanks het gulle aanbod vanwege de Fransen, blijft het stil bij Infrabel en weigeren de Waalse autoriteiten elk gesprek. Het Waalse gewest zelf wenst dat de lijn wordt omgevormd tot een fietspad tussen Hastière en Dinant. Deze kan dan aangesloten worden aan het bestaande fietspad Mariembourg – Doische – Hastière.

FOTO 91-63 Op 11 februari 2009 sleepte de 6241 een ballasttrein naar Raeren. De herinvoering van de reizigersdienst op de lijn Eupen - Raeren - Stolberg wordt verwacht tegen 2012. (zie OP DE BAAN 90 p. 33). Philippe GOUSSET.



L3 eindelijk in dienst

De HSL 3 (L3) (Liège) – Chenée – Welkenraedt – (Aachen) zou vanaf 14 juni 2009 dan toch eindelijk gebruikt worden voor commercieel treinverkeer. De L3 zou in een eerste fase enkel bereiden worden door de ICE. Thalys daarentegen beschikt momenteel nog niet over voldoende motorstellen die voorzien van het ECTS-systeem en zou pas vanaf december via de L3 rijden. De ICE Brussel-Zuid – Frankfurt winnen hierdoor 22 minuten tussen Liège en Aachen. De dienstregeling wordt enkel tussen Brussel en Aachen aangepast.

	ICE 11	ICE 15	ICE 17
Brussel-Zuid	07.18	12.18	18.18
Liège-Guillemins	08.11/14	13.11/14	19.11/14
Aachen Hbf	08.36	13.36	19.36
Köln Hbf	09.15	14.15	20.15
	ICE 16	ICE 14	ICE 10
Köln Hbf	08.44	14.44	19.44
Aachen Hbf	09.21	15.21	20.21
Liège-Guillemins	09.42/44	15.42/44	20.42/44
Brussel-Zuid	10.35	16.35	21.35

Nieuwe stopplaatsen

De nieuwe stopplaatsen in de Brusselse regio voor het GEN zijn gekend: Ceria-Coovi (L50A), Josaphat (L26), Arcaden (L26), Mouterij (L26/161), Ganshoren-Expo (L50), Klein Eiland (L50A) en Pannehuis (L28).

Andere mogelijke stopplaatsen worden onderzocht:

- op lijn 26 : Lycée Français en Jamblinne de Meux;
- op lijn 50 : Verboeckhoven en Trooz;
- op lijn 50A : Erasmus;
- op lijn 124 : Wielemans;
- op lijn 161 : Sint-Joost en Rogier.

Eurostar in het rood

Tijdens het eerste trimester van 2009 vervoerde Eurostar 11% minder reizigers in vergelijking met dezelfde periode in 2008. Dit wordt o.a. verklaard door het verminderde aantal treinen na een tunnelbrand in september 2008 en de financiële crisis.



← FOTO 91-64 - ↓ FOTO 91-65

Op 23 maart 2009 werd een stam afgedankte M2-rijtuigen, die geruime tijd stonden afgesteld te Mons, overgebracht naar Chenée door de 5201. Zij zullen worden gebruikt voor brandoefeningen op 24 maart en 5 mei in de tunnel van Soumagne (L3 Chenée - Hergenrath), als voorbereiding van de indienstname van de lijn op 14 juni. Gezien de slechte toestand van de rijtuigen werd de snelheid beperkt tot 60 km/h op de lijn en tot 30 km/h op spoortoestellen.

Hiernaast: doortocht te Carnières (lijn 112 La Louvière - machienne-au-Pont))

Onder: doortocht te Java (lijn 125 Namur - Liège). Pierre HERBIET.





Sedert het begin van dit jaar sleept de Rurtalbahn een trein vanuit xxxx tot in de Brusselse haven. De V201 verlaat op 23 februari de voorhaven van Schaarbeek en kruist de Vilvoordelaan. ' Pierre HERBIET.

De Rurtalbahn kocht twee bijkomende G2000'en die eveneens in België mogen worden ingezet. Zij kregen de nummers V203 (VSFT 5001752/2008 - in dienst op 20 oktober 2008) en de V204 (VSFT 5001753/2008, in dienst op 31 oktober 2008). De foto: de V204 sleept trein 43956 Linz - Maasvlakte. Biezenmortel, 31 januari 2009. Michel DE ESCH.



in 't kort...

MIVB: nieuwe Boa's

De MIVB bestelde bij het Spaanse CAF een reeks van zes bijkomende Boa-stellen (+ 7 in optie) voor de Brusselse metro. Zij zullen vanaf maart 2011 de bestaande vloot komen versterken.

Fret-SNCF

Fret-SNCF huurt een bijkomende Class 66, ex-PB02 van r4c. Zij kreeg het nummer 6604.

De 6604 van Fret-SNCF te Ronet. Zij zal van hieruit de lege kolentrein 48646 overbrengen naar Born (NL). Luc THYLE.



*De 6601 van Fret-SNCF sleept de 50220 vanuit Antwerpen-Schijnpoort naar Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid (linker Schelde-
oever). Antwerpen-Berchem, 28 maart 2009. Tim VAN ROOY.*

In april werden niet minder dan 8 reeksen uit dienst genomen. We betreuen het heengaan van de reeksen 15, 16, 22, 25, 25.5, 52, 53 en 54.

Vooraf de elektrische tractie is het slachtoffer van de economische crisis. Een groot aantal goederentreinen rijdt niert meer, waardoor een groot aantal krachtvoertuigen vrij kwam, vooral bij de reeks 13. Zo werden de 1336 t/m 1360 overgeheveld van Sobelit goederenas België - Frankrijk - Italië) naar de reizigersdienst.

De vrijgekomen 23'ers hebben definitief

de plaats ingenomen van de laatste exemplaren van de reeksen 22 en 25. Ook de drie 22'ers van Kinkempois die te Liège de opdrukdiensten verzorgden zijn vervangen door de 2381 t/m 2383. Zij muteerden op 23 maart van Antwerpen-Noord naar Kinkempois. De 2204, 2213, 2214, 2221, 2224, 2226, 2229, 2248, 2503, 2505, 2507, 2510 et 2514 werden geschrapt op 27 maart.

Sommige deden echter nog dienst tot op 7 april.

De reeks 25.5 moest zijn beurtrol - één dag - afstaan aan de reeks 28. De 2553,

De 2553, 2555, 2556 en 2557 gingen op 27 maart buiten dienst, de 2551, 2552 en 2558 staan in reserve.

Bij het afsluiten van dit nummer (eind april) kwam de reeks 16 nog slechts sporadisch op de lijn. De reeks blijft nog een tijd in reserve alvorens zij definitief zal worden geschrapt.

Uiteindelijk hebben de 55'ers alle diensten overgenomen van de reeksen 52, 53 en 54 bij TUC-Rail.

Eind april werden nog enkel de 5401, 5403 en 5407 vanuit stockem ingezet.

2229

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 16-07-1954
Nummering : 122.029 : 16-07-1954
 2229 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende: 16-07-1954; Brussel-Zuid: 17-10-1954; Merelbeke: 28-09-1981; Brussel-Zuid: 28-05-1990; Saint-Ghislain: 30-09-1991; Monceau/Charleroi-Sud: 31-10-1995; Kinkempois 10-12-2006.
Uit exploitatie : 09-01-2007

FOTO 90-36 *Vilvoorde, 26 mei 1979.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2236

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 14-09-1954
Nummering : 122.036 : 14-09-1954
 2236 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende: 14-09-1954; Brussel-Zuid: 01-03-1955; Stockem: 12-06-1957; Brussel-Zuid: 29-09-1957; Merelbeke: 28-09-1981; Brussel-Zuid: 28-05-1990; Saint-Ghislain: 30-09-1991; Charleroi-Sud: 05-03-2000.
Uit exploitatie : 10-12-2006

FOTO 90-37 *Braine-le-Comte, 24 april 1987.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2247

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 06-12-1954
Nummering : 122.047 : 06-12-1954
 122.209 : -05-1957
 2247 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid: 06-12-1954; Merelbeke: 28-09-1981; Brussel-Zuid: 28-05-1990; St.-Ghislain: 30-09-1991; Monceau/Charleroi-Sud: 31-10-1995; Kinkempois: 05-03-2000.
Uit exploitatie : 10-12-2006

FOTO 90-38 *Anderlecht, 26 mei 1982.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2249

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Levering NMBS : 14-10-1954

Nummering :
122.049 : 14-10-1954
122.211 : -05-1957
2249 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Brussel-Zuid: 14-10-1954; Merelbeke: 28-09-1981; Brussel-Zuid: 28-05-1990; Merelbeke: 28-09-1981; Brussel-Zuid: 28-05-1990; Saint-Ghislain: 30-09-1991; Kinkempois 23-05-1999.

Uit exploitatie : 05-01-2007

FOTO 90-39 **2249 + 5148, Warterloo 30-01-1991.**
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2506

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Levering NMBS : 1960

Nummering :
125.006 : -1960
2506 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Brussel-Zuid: 1960; Oostende: 01-05-1967; Brussel-Zuid: 22-09-1970; Antwerpen-Noord: 22-01-1995.

Uit exploitatie : 10-12-2006

FOTO 90-40 **Semi-direct 1675 Brussel-L.W. - Saint-Ghislain. Halle, 18 augustus 1981.** J-L. VANDERHAEGEN.



2513

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Levering NMBS : 1960

Nummering :
125.013 : -1960
2513 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Brussel-Zuid: 1960; Oostende: 01-05-1967; Brussel-Zuid: 22-09-1970; Antwerpen-Noord: 22-01-1995.

Uit exploitatie : 10-12-2006

FOTO 90-41 **P8388 Mechelen - Gent-St.-Pieters. Mechelen, 18 juni 1999.**
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2554

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Levering NMBS : 28-12-1961

Nummering :
140.002 : 28-12-1961
125.102 : 21-12-1967
2518 : 01-01-1971
2554 : 12-04-1974

Stelplaatsen : Brussel-Zuid: 28-12-1961; Schaarbeek: 01-10-1991; Antwerpen-Noord: 26-09-1993.

Uit exploitatie : 13-07-2007

FOTO 90-42 **Brussel-Zuid, 13 mei 1981.**
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Zwitserland

TNT : De BCFeh 4/4 15 100 jaar jong

SLM en MFO bouwden het tandradmotorstel BCFeh 4/4 15 dat op 29 mei 1909 in gebruik werd genomen door de Maatschappij Martigny - Châtelard (vandaag ondergebracht bij de TNT - Train Nostalgie du Trient). Het motorstel is uitgerust met vier motoren van 60 pk elk en kan aan 35 km/h rijden (9 km/h bij tandradbedrijf). Er zijn 24 zitplaatsen in 2de klas (tegenwoordig 1ste klas) en 24 zitplaatsen 3de klas (tegenwoordig 2de klas).

Tussen 1909 en 1965 reden zij niet alleen treinen in reizigersdienst, maar eveneens met goederen konvoeien. Tussen 1965 en 1995 werd zij te Châtelard uitgeweken en reed op aanvraag speciale ritten. In 1996 werd zij naar de stelplaats van Vernayas overgebracht



Het motorstel BCFeh 4/4 15 van TNT hersteld in haar oorsprongstoestand. Martigny, 10 januari 2009 Patrice AIROLDI.

en reed ter gelegenheid van de 90e verjaardag van de lijn extra ritten. In 1997 werd ze overgebracht naar de stelplaats van Martigny en reed tot in 2000 retro-treinen tussen Martigny en Vernayas. In 2000 en 2001 werd zij volledig in haar

oorsprongstoestand hersteld. In 2006 reed zij 42 speciale treinen ter gelegenheid van het eeuwfeest van de lijn. Dit jaar is zij op haar beurt 100 jaar oud. U vindt zeker boeiende informatie op <http://www.trainostalgie-trient.ch>

ZWITSERLAND: de BLS huurt dubbeldeksrijtuigen van de DB

Wegens laattijdige levering van de nieuwe treinstellen van de reeks RABe 535.101 t/m 113 bestemd voor RegioExpress tussen Bern, Spiez, Brig en Zweisimmen, heeft de BLS treinstellen NINA moeten inzetten van het S-Bahnnet van Bern. Om de NINA te vervangen, heeft de BLS bij de DB vijf dubbeldeksrijtuigen gehuurd die nieuw afgeleverd werden door Bombardier. De vijf rijtuigen worden ingeloten tussen twee TRAXX'en van de BLS.

13 februari 2009, doortocht te Filistorf van de dubbeldekstrein van de DB die door de BLS wordt gehuurd. De rijtuigen zijn ingesloten tussen TRAXX'en 185.527 en 185.525 die gehuurd worden bij Angel Trains Cargo. Steve ROD.



TELEX.....

DUITSLAND

● zoals we reeds schreven in ODB 89 is DB Schenker Rail vanaf 1 januari 2009 de nieuwe naam van Railion. Om de namen van de verschillende filialen op elkaar af te stemmen, zijn vanaf 16 februari 2009 de volgende benamingen van toepassing:

- DB Schenker Rail Deutschland (ex-Railion);
- DB Schenker Rail Nederland (ex-Railion Nederland);
- DB Schenker Rail Italia (ex-Railion Italia);
- DB Schenker Rail Italia Services (ex-Railion Italia Services);
- DB Schenker Rail Scandinavia (ex-Railion Scandinavia);
- DB Schenker Rail Danmark (ex-Railion Danmark Services);

- DB Schenker Rail Schweiz (ex-Railion Schweiz)
- DB Schenker BTT (ex-BTT Bahn Tank Transport);
- DB Schenker Nieten (ex-Niesen Fracht Logistik);
- DB Schenker Rail UK (ex-EWS), sedert 1 januari 2009.

● De RSB (Regional- und Stadtverkehr Bayern), een filiaal van DB Stadverkehr, zal voor een periode van 18 jaar, vanaf december 2011 tot december 2023, meerdere regionale verbindingen uitbaten in de buurt van Nürnberg :

- RE Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Sonneberg (uurdienst);
- RE Nürnberg - Schweinfurt - Würzburg (2-uurdienst);
- RE Nürnberg - Lichtenfels - Jena (2-uurdienst);
- RE Bamberg - Kronach/Saalfeld (2-uur-

dienst).

De frequentie kan worden verhoogd tot twee treinen per uur in december 2013.

Het is mogelijk dat voor deze diensten nieuwe motorstellen TALENT 2 zullen worden ingezet.



VEen virtuele voorstelling van de 15 nieuwe ICE3-stellen die werden besteld door DB (zie ODB 88 p. 59). Hun fronten wijken af van de huidige ICE3-stellen. Siemens.

DUITSLAND : een nieuwe stoomlocomotief voor Molli

De werkplaats van Meiningen (Dampflokwerk Meiningen) heeft een nieuwe stoomlocomotief gebouwd voor de "Mecklenburgische Bäderbahn Molli" (MBB). Ze kreeg het nummer 99 324 (asindeling 1D1t, spoorbreedte 0,900 m) en is identiek aan de 99 321 t/m 323 die in 1932 werden gebouwd door O&K. De 99 324 reed haar eerste proefrit op de terreinen van de werkplaats Meiningen op 15 januari 2009.

In maart werd zij voor een eerste maal aan het publiek getoond op het vakantiesalon te Berlin.

Haar officiële indienstname is voorzien op 10 juli. De MBB verbindt Bad Doberan met Kühlunsborn (15,4 km), aan de Baltische Zee (zie ODB 52 p.12 tot 17). Alle diensten worden gereden door de 99 321 t/m 323, weldra versterkt met de 99.324.



De 99 324, officieel 99 2324-4, op het vakantiesalon van Berlin. Tomas MEYER-EPPLER, 15 maart 2009.



Een ongewoon net

De smalspoorlijn in het verzorgingstehuis van Lainz

Net zoals in België werd ook in Oostenrijk veelvuldig gebruik gemaakt van industriële smalspoornetten. De meeste zijn ook hier inmiddels verdwenen en het is dan ook een bijzonderheid dat in 2008 nog een net in dienst is - niet in een fabriek of steengroeve maar in een medische instelling!!

Ontstaan

In het begin van de twintigste eeuw ontstonden in de heuvels rond Wien verschillende ziekenhuizen, sanatoria en verzorgingstehuizen, waaronder het geriatriesch centrum Wienerwald in Lainz. Deze instelling werd in het voorjaar van 1904 geopend. Ze bestond uit 16 paviljoenen die op drie verschillende niveaus werden gebouwd en vanuit een centrale keuken werden bevoorrad. Voor het interne transport ontstond een smalspoornet met een lengte van 3900 m en een spoorbreedte van 500 mm waarop de lorries werden geduwd. Door middel van kleine draaischijven kreeg elk paviljoen een aansluiting op dit net. Ook in het nabijgelegen ziekenhuis van Lainz ontstond in 1913 een smalspoornet met een lengte van 1900 m, dat echter van in het begin met acculocomotieven werd uitgebaut.

In 1925 werd beslist om het smalspoornet om te bouwen voor het gebruik van locomotieven. Er werden zwaardere rails ingebouwd, de draaischijven werden vervangen door wisselverbindingen en er kwam een verbindingslijn met het net in het ziekenhuis. De netlengte steeg hierdoor tot 4200 m. Na de opheffing van de smalspoorlijn in het ziekenhuis



FOTO 91-43 Lok 7 verlaat centrale keuken en rijdt met 9 wagens op niveau "0" naar paviljoen VI. Wim DE RIDDER, 5 juni 2008.

van Lainz in 1966 verdween ook de verbindingslijn. In 1972 werd het smalspoor steeds meer als ouderwets ervaren en werden testen met lichte vrachtwagens uitgevoerd. Deze waren echter geen succes en in 1978 werd beslist om het smalspoor te behouden en te moderniseren

Het net

Het net bestaat uit een aantal ringvormige lijnen die vanuit de centrale keuken worden bediend. De paviljoenen werden op verschillende niveaus van de heuvel gebouwd, met als gevolg dat de lijn een aantal korte maar steile hellingen kent. Alle paviljoenen beschikken over een eigen aansluiting met een laadperron vanwaaruit het voedsel direct per lift over het gebouw wordt verdeeld. Op het hoogste punt van het net bevinden zich een locomotiefloods en een werkplaats

voor de wagens. Alle herstellingen, ook die aan het spoor, worden in eigen beheer uitgevoerd.

In het voorjaar van 2008 was nog 3750 m smalspoor in dienst. Vanuit de centrale keuken worden dagelijks twee treinen ingezet die over de ringlijnen alle paviljoenen bedienen. Een trein bestaat uit maximaal 9 wagens en elk paviljoen ontvangt per bediening drie wagens.

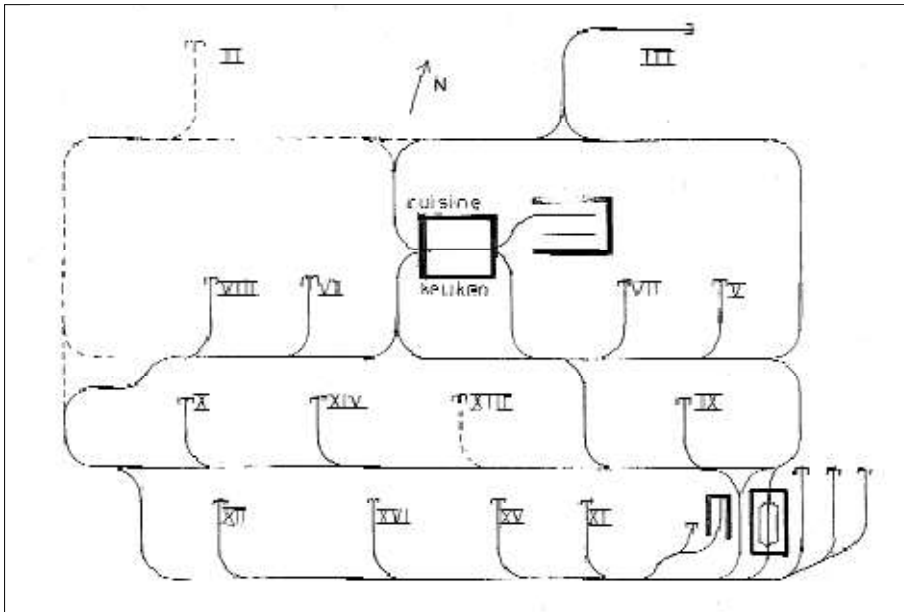
De wagens beschikken enkel over een handrem en er rijdt dan ook steeds een remmer mee.

Een onzekere toekomst

Het voortbestaan van dit opmerkelijke smalspoornet hangt af van wat er met de instelling Wienerwald gebeurt. Na zware financiële moeilijkheden in 2004 is de toekomst zeer onzeker geworden. In 2007 werden drie paviljoenen gesloten, wat het einde betekende van een deel van de noordelijke ringlijn en van de aansluiting naar paviljoen XIII. Volgens de huidige planning moet de instelling in 2015 definitief gesloten worden waarna het domein door de gemeente als park zou worden ingericht. Het smalspoor zou echter reeds ten laatste in 2010 opgeheven worden. Een plaatselijke vereniging hoopt dan een deel van de smalspoorlijn te behouden als museum-

FOTO 91-44 Lok 7 rijdt via niveau "0" richting paviljoen VI. Let eveneens op de aanwezigheid van de remmer. Wim DE RIDDER, 5 juni 2008..





Schematische voorstelling van het net te Lainz.

Na de beslissing om het net te behouden en te moderniseren werden nieuwe acculocomotieven gekocht. Ze wegen 3,52 ton en ze ontwikkelen een vermogen van 852 kW :

- nr. 5 : Struppe 1181/1981
- nr. 6 : Struppe 1913/1983
- nr. 7 : Struppe 1982/1993

Verder beschikt men over 47 platte wagens voor het vervoer van de voedselcontainers. Voor het dienstvervoer staan twee kipwagens, een ketelwagen en twee platte wagens ter beschikking.

Wim DE RIDDER

lijn. Wie echter dit smalspoornet in normale dienst wil bezoeken moet niet te lang meer wachten...

De locomotieven

AEG leverde in 1925 vier twee-assige acculocomotieven die tot omstreeks 1985 in dienst waren :

- nr. 1 : AEG 169/1925 - sinds 1994 in het mijnbouwmuseum van Graz
- nr. 2 : AEG 170/1925 - sinds 1995 in het smalspoormuseum van Freiland;
- nr. 3 : AEG 171/1925 - gesloopt in 1983
- nr. 4 : AEG 172/1925 - sinds 1994 opgesteld als monument aan de ingang van de instelling.

Ze hadden een lengte van 3,3 m, wogen 3,2 ton en ontwikkelden een vermogen van 8 kW. De maximum snelheid bedroeg 8 km/h. Als reserve werden door Puch twee locomotoren met benzine-motor geleverd die echter reeds in 1936 werden afgevoerd.

In 1966 werd bij Jenbacher Werke een nieuwe diesellocomotief gekocht en werden van het pas opgeheven net in het ziekenhuis van Lainz een accu- en twee diesellocomotieven overgenomen. Ze dienden als reserve en als sneeuwruimer :

- nr. 1 : AEG 358/1958 - na modernisering in 1982 nog steeds in dienst
- nr. I : Jenbacher Werke 1430/1966 - afgesteld in 2001
- nr. II : Jenbacher Werke 1076/1951 - nog in dienst
- nr. III : Jenbacher Werke 1101/1952 - afgesteld in 1981



FOTO 91-45 Het laadperron aan paviljoen XII. *Wim DE RIDDER, 5 juni 2008.*

FOTO 91-44 De lok 4 uit 1925 staat sinds 1994 als monument aan de ingang van de instelling. *Wim DE RIDDER, 5 juni 2008..*



FOTO 91-46

De 60 locomotieven van de Class 77 die door Euro Cargo Rail (ECR) werden besteld, worden momenteel geleverd. Op 18 maart zijn de 77038 t/m 77044 te Rotterdam aangekomen. Op 1 april 2009 wachten deze zeven machines, op hun overbrenging. Op kop staat de 77044.

De Class 77 verschilt van de reeks 66 door een geringere CO₂-uitstoot, ze zijn stiller, hebben een comfortabelere stuurpost en zijn aangepast aan het continentale vrije ruimteprofiel. Ze zijn even lang als de Class 66 maar iets zwaarder (126 ton). Hun motor (12 cilinders, tweetakt) ontwikkelt een vermogen van 2420 kW.

ECR zal deze locomotieven niet alleen in Frankrijk inzetten maar ook in België en Duitsland.

Ook Crossrail heeft zeven machines van deze reeks besteld.



TELEX....

HONGARIJE

● Op 25 november 2008 bestelden de Hongaarse spoorwegen (MAV) 25 TRAXX'en bij Bombardier, met 25 bijkomende locomotieven in optie. Ze zullen geschikt zijn voor 15 kV en 25 kV en zowel voor reizigers- als voor goederentreinen worden ingezet. De investering bedraagt €3,094 miljoen per stuk. Het is de bedoeling dat ze de niet gemoderniseerde machines van de reeks V43 gaan vervangen. De eerste

TRAXX zal in november 2010 worden geleverd. De MAV koos voor de TRAXX omdat deze machines zeer betrouwbaar zijn.

FRANKRIJK - ITALIË

● De SNCF heeft 20% van de aandelen van de Italiaanse maatschappij NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) gekocht. We herinneren ons dat NTV in december 2006 een licentie voor het Italiaanse net kreeg om hogesnelheidstreinen uit te baten. Hiervoor werden bij Alstom 25 AGV-stellen (Automotrice Grande Vitesse) met 11 rijtuigen besteld. Vanaf december 2010 (???) zullen de

AGC rijden tussen Milano en Roma met verlengingen naar Napoli en Salerno. Ook op de lijnen Roma – Bari en Roma – Venezia zullen ze te zien zijn.

ITALIË

● Op 1 februari werd de ACT (Azienda Trasporti Consorziati) overgenomen door de FER (Ferrovie Emilia-Romagna). De ACT omvatte reeds 5 netten : FBP, FP, FSF, FPS en ATCM, waar motorstellen ex-NMBS worden ingezet. Deze zijn nu dus eigendom van de FER. Misschien krijgen ze in de toekomst een nieuwe schildering.

ERS (European Rail Shuttel) verhuurt meerdere EuroSprinter ES64F4 aan MRCE. De 189 097 (ex- Railion) sleept de 40100 Melzo - Rotterdam Waalhaven. Omgeving Oisterwijk, 31 januari 2009. Michel DE ESCH.





PORTUGAL : indienststelling van de Euro 4000 van Takargo Rail

Takargo Rail, de eerste privémaatschappij in Portugal, is actief sinds november 2008. De maatschappij ontving haar eerste diesellocomotief van het type Euro 4000 (Vossloh). Onze foto toont de 6001 met een opleidingstrein in Santarém, tussen Vilar Formoso en Lisboa-Santa Apolonia, op 19 februari 2009. Takargo Rail bestelde 14 locomotieven van dit type. De Euro 4000 is een Co'Co' van 123 t met een dieselmotor type 16-710G3C van GM die een vermogen van 3178 kW ontwikkelt. Op dit moment rijdt Takargo Rail containertreinen tussen de haven van Setubal en Alverca. In de toekomst wil de maatschappij intermodale treinen rijden tussen Lisboa en Madrid. Hiervoor werden 250 nieuwe goederenwagens besteld bij TAFESA. Daniel COSTA.

TELEX.....

DUITSLAND

- Een door de DB uitgevoerde enquête maakte duidelijk dat 90,4% van de ondervraagde reizigers de voorkeur gaf aan een gedrukt spoorboekje terwijl slechts 6,4% het internet verkoos. 3,2% van de ondervraagden had geen mening.

- Agilis (een dochtermaatschappij van BeNEX-zelf een onderdeel van Hamburger Hochbahn) heeft de aanbesteding voor het dieselnets in Oberfranken (regio Hof, Bamberg en Bayreuth) gewonnen. Tussen 2011 en 2023 zal de maatschappij 12 lijnen uitbaten : Bayreuth - Kulmbach - Lichtenfels, Bayreuth - Weidenberg, Bayreuth - Weiden, Bayreuth - Marktredwitz, Hof - Selb Stadt, Hof - Marktredwitz, Hof - Münchberg - Kulmbach, Hof - Bad Steben, Bamberg - Ebern, Forchheim - Ebermannstadt, Bad Rodach - Coburg - Lichtenfels en Münchberg - Helmbrechts. BeNEX voorziet de aankoop van 40 motorwagens met verlaagde vloer. Het worden waarschijnlijk Regioshuttles van Stadler.

FRANKRIJK

- De Franse overheid heeft een veiligheidscertificaat uitgereikt voor de nieuwe diesellocomotieven type Class 77 van ECR (Euro Cargo Rail). Class 77 is een verbeterde versie van Class 66 (speciaal op het gebied van emissienormen). ECR bestelde 60 locs van dit type, waarvan 37 eenheden geschikt voor circulatie buiten Frankrijk (hoofdzakelijk in Duitsland en België).

- De SNCF heeft een nieuw filiaal opgericht dat moet instaan voor de logistieke organisatie bij aanleg of heraanleg van spoorlijnen. Dit bedrijf kreeg de naam INFRARAIL en heeft tot doel om het productieproces te industrialiseren. De huidige structuur liet zulke organisatie niet toe. Zo hoopt men voorbereid te zijn aan de verwachte stijging van het aantal spoorwerven tegen 2015 (tot 60 %) wanneer men start met de voorziene renovatie van het spoor en de aanleg van 2000 km nieuwe hogesnelheidslijnen. Dit project werd vastgelegd in een contract tussen de Staat en RFF (Réseau Ferré de France) en kadert in het Franse relanceplan voor de economie. Bovendien de groei van de noden, moet de

oprichting van INFRARAIL ook leiden tot kostenbesparingen. De opdrachtgever RFF eist een daling van 15 % inzake werfkosten bij onderhoud en hernieuwing.

De laatste opgave (en zeker niet de minste): de marktwerking doet ook haar intrede in de spoorweglogistiek. De belangrijkste bouwondernemingen zoals Bouygues, Vinci en Eiffage kunnen zonder problemen reageren op iedere aanbesteding die uitgeschreven door RFF. INFRARAIL daar-entegen kan door zijn omvang bepaalde oplossingen voorstellen om de 25.000 producten (ballast, dwarsliggers, railstaven, etc) die nodig zijn op bij aanleg of renovatie van een spoorlijn tijdig in de gevraagde hoeveelheid op de juiste plaats te krijgen. INFRARAIL stelt 2000 personen tewerk en blijft tot nader bericht een onderdeel van SNCF.

SWEDEN

- Green Cargo, de vrachtafdeling van de Zweedse spoorwegen, bestelde 16 TRAXX'en + 25 kV bij Bombardier. Ze zullen geleverd worden vanaf 2010 en worden het type Re.

Beelden van de Keniaanse spoorwegen



FOTO 91-47 ↑ Kenya Railways is de nationale maatschappij die het Keniaanse gedeelte uitbaat van het oude net van de "East African Railways and Harbours Corporation (EAR) dat werd ontbonden in 1977. Op 13 januari 2009 passeert een goederentrein dicht naast een typische nederzetting in de brousse. Aan kop staat een van de tien locomotieven van het type U26C met asindeling CC en een vermogen van 1920 kW. Zij werden geleverd door General Electric in 1987. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 91-48 Op 14 januari 2009 sleept de 9315 een goederentrein in de buurt van Mbui Nzau. In 1977 leverde General Electric een reeks van 45 locomotieven, genummerd van KR 9301 t/m 9345. Zij waren eveneens van het type U26C en ontwikkelden een vermogen van 1920 kW bij een gewicht van 98,9 t. Thierry NICOLAS.

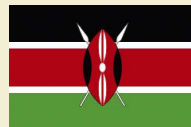




FOTO 91-49 Het Keniaanse net is in totaal 2778 km lang met een spoorbreedte van 1,067 m. De hoofdlijn is de oude as van de Kenya and Uganda Railways (EAR na WO II). Zij verbindt de haven van Mombasa aan de Indische Oceaan met de haven van Kisumu aan het Victoriameer, ongeveer halweg ligt Nairobi, de hoofdstad van Kenia. De rest van het net bestaat uit enkele secundaire lijnen die hier en daar op deze hoofd-as aansluiten. Op 5 januari 2009 komt een containertrein aan te Gilgil. De mechanische sein-inrichting is een erfenis uit het Engelse kolonialisme. Thierry NICOLAS.



FOTO 91-50 Magadi Rail is de eerste privéoperator in Kenia. Hij vervoert jaarlijks 300.000 t sodiumcarbonaat tussen Magadi en de haven van Mombasa. Mazeras, 13 januari 2009. Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 91-51 ↑ De meest opmerkelijke locomotieven van de KR zijn deze van de reeks 8700, met asindeling 1CC1. Zij werden gebouwd door English Electric van 1960 tot 1968 en ontwikkelen een vermogen van 1370 kW voor een totaal gewicht van 101,5 t. Hun snelheid is beperkt tot 72 km/h. Er zijn nog slechts enkele machines in gebruik. Op 17 januari 2009 overschrijdt de 8740, aan kop van een tankwagentrein, een prachtig viaduct te Fort Ternan. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 91-52 In 2005 verwerf het Zuid-Afrikaanse consortium Rift Valley Railways het beheer van het Kenya Railways spoorwegnet voor 25 jaar. De overname gebeurde op 1 november 2006. Op 6 januari 2009 maakt de 874 zich klaar te Kisumu om een reizigerstrein te slepen. Thierry NICOLAS.





FOTO 91-53 Een sferbeeld uit donker Afrika, langs de oevers van het Victoriameer (met enige moeite zichtbaar achter de locomotief). Kisumu, 7 januari 2009 .Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 91-54 Thyssen-Henschel leverde van 1977 tot 1979 een reeks van 56 locomotieven met hydraulische overbrenging. Hun asindeling was B'B' en zij hadden een vermogen van 550 kW. Op 4 januari 2009 komt een reizigerstrein, gesleept door de 6250, aan te Karatina. Thierry NICOLAS.



Gisteren



FOTO 91-55 ↑ - FOTO 91-56 ↓ Tweeëntwintig jaar scheiden deze beide foto's die werden gemaakt op dezelfde plaats, nl. bij de uitrit van de tunnel te Botzelaer in de richting van Montzen. De lijn 24 Botzelaer – Montzen – Visé – Tongeren werd door de Duitsers aangelegd gedurende WO I met het doel om ritten met militaire goederentreinen te vermijden op de lijn 37 Welkenraedt – Liège en zodoende ook de zware hellingen nabij Liège te om-zeilen. De werken werden aangevat in januari 1915 en waren reeds beëindigd in december 1916. De lijn werd in dienst genomen op 15 februari 1917 voor het goederenverkeer en op 9 oktober 1917 voor de reizigers. De eerste taak van de lijn bestond uit het verwerken van de talloze militaire treinen naar het front.

Sinds 14 december 2008 wordt de verbinding Montzen – Aachen West officieel uitgebaat met elektrische tractie. De dieseltractie heeft sindsdien plaats gemaakt voor TRAXX'en. De foto bovenaan werd genomen op 24 februari 1987. De 5154 van het depot Hasselt sleept een zeer korte trein. De foto onderaan toont de trein 44562 Gremberg - Kinkempois gesleept door de 2819. Al is de plaats van het gebeuren niet veel veranderd, toch vallen dadelijk de boven-leidingspalen op. Er werd ook een nieuwe panoramische uitkijktoren gebouwd.

Jean-Luc VANDERHAEGEN - Serge MARTIN.

Vandaag





BOTZELAER

De mooiste plekjes van België

Ziehier een nieuwe rubriek die U in elk nummer van dit tijdschrift gaat terugvinden. Het is de bedoeling om jullie de mooiste spoorwegplekjes in België te laten ontdekken, plekjes die een lust zijn voor het oog van de toeristen, maar ook voor dat van de fotografen. Wij beginnen deze rubriek met enkele foto's genomen te Botzelaer en te Gemmenich op de lijn Aachen West – Montzen, waar de spoorwegbermen recent werden ontbost hetgeen prachtige zichten oplevert.

FOTO 91-57 ↑ *Trein 44518 Gremberg - Antwerpen-Noord, 20 maart 2009. Serge MARTIN.*

FOTO 91-58 ↓ *Dezelfde dag sleept de 2821 trein 41548 van Ludwigshafen Rbf naar Antwerpen-BASF. Serge MARTIN.*

GEMMENICH



De wagens Gmhs «Bremen» en pakwagens Pwgs-43

Halverwege WOII was er in Duitsland een ernstig tekort aan geslept materiaal, meer specifiek aan pakwagens voor goederentreinen, dit ondanks het groot aantal voertuigen dat reeds werd gebouwd in 1941 en 1942.

Om hieraan te verhelpen liet de DR in 1943 nieuwe wagens bouwen op basis van de gesloten wagens "Bauart" (constructietype) Gmhs, "Gattungsbezirk" (Gebruiksdistrict) "BREMEN". Deze wagens waren een project van 1941, de bouw startte in 1943. De nieuwe pakwagens kregen de benaming Pwgs-43.



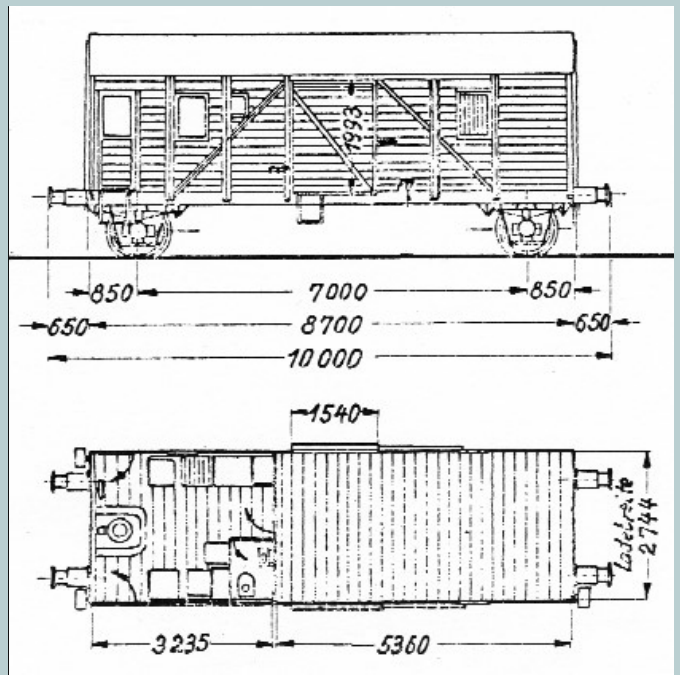
Gesloten wagen NMBS 4.416.953 type 2021, ex-DR type Gmhs «Bremen» met remmersbordes.
Verzameling Charles OCSINBERG.



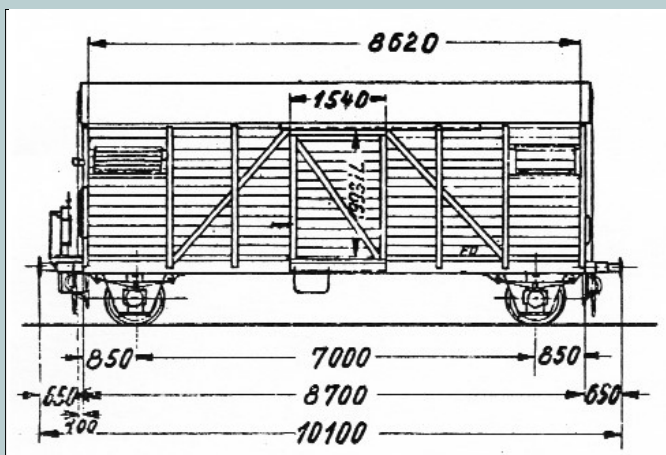
Gesloten wagen type Gmhs - district «Bremen», in oorspronkelijke staat van 1948-1950. De DR liet volgens de ene bron 7230 volgens een andere 7280 exemplaren bouwen. 6190 wagens met versterkte kast werden tussen 1948 en 1950 gebouwd voor de DB. Ze hadden een laadoppervlak van 23,7 m² en een laadvermogen van 21 t. Verz. Charles OCSIN-

Hoewel er momenteel geen enkele lijst bekend is over het ex-DR-goederenmaterieel dat de NMBS in gebruik nam onmiddellijk na het beëindigen van de vijandelijkheden, blijkt dat een aantal van deze "Bremen"-wagens en pakwagens Pwgs-43 op het NMBS-net werden aangetroffen na het beëindigen van de oorlog. Al de ex-DR-voertuigen bestemd voor het goederenmaterieel werden ondergebracht in de reeks 810.000 t/m 810.999. Deze reeks bevatte goederen- en pakwagens. Ze en werd besproken in ODB 90.

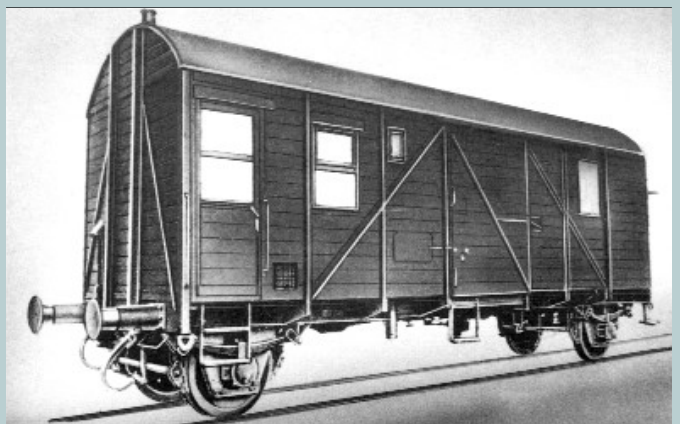
De goederenwagens "Bremen" werden, voor zover zij rijvaardig waren, in de staat waarin zij verkeerden, door de NMBS onmiddellijk ingezet na vernummering. Het is bijna zeker dat de pakwagens Pwgs-43 eveneens onmiddellijk in dienst werden



De NMBS-pakwagen van de reeks 810.000 t/m 810.999, ex-DR-pakwagen type Pwgs-43 werd gebouwd in 1943 op basis van de "Bremen"-wagens.



Gesloten wagen ex-DR type Gmhs, NMBS-reeks 3.315.000 t/m 3.318.999 en 4.415.000 t/m 4.418.999 met remmersbordes.



DR-pakwagen type Pwgs-43, is gebouwd op model van de gesloten wagen type Gmhs "Bremen". Zij werden voor de DR gebouwd, eveneens in 1943-1945. Ze hebben een laadoppervlak van 14,7 m² en een laadvermogen van 15,75 t. Na de oorlog vond men ze terug op alle Europese spoorwegnetten. Fabrieksfoto, verzameling Wiedau, verz. Charles OCSINBERG.

genomen, want er was bij de NMBS reeds bij het begin van de oorlog een tekort aan dergelijke voertuigen.

Reeds in 1941 waren 90 GCI-pakwagens (3-assige pakwagens van de reizigersdienst), overgeheveld naar de goederendienst, waar zij de nummers 12.501 t/m 12.590 kregen. Er waren vier niet genummerde GCI-pakwagens, drie daarvan werden vernield tijdens de oorlog, de vierde keerde terug naar de reizigersdienst. Het NMBS-personeel gaf hen de bijnaam "Barnum". Deze spotnaam komt trouwens voor op enkele officiële documenten van de NMBS. Men kon een tijdlang, in een tuin in Wallonië, een dergelijk voertuig zien staan, waarop in grote letters de naam "Barnum" geschilderd was. Onlangs werd een foto ontdekt van dergelijke pakwagens die werd ingezet in een kolentrein na de oorlog.

Na de oorlog kwam een bonte mengeling ex-DR-rijtuigen en pakwagens, alle van verschillende types, de het effectief van goederenpakwagens van de NMBS versterken. Zij vormden de reeks 19.901 t/m 19.968. Deze reeks was niet meer volledig opeenvolgend, want onder de 68 voertuigen die voorzien waren om ingezet te worden als goederenpakwagens waren er acht afkomstig van de SNCF en die werden teruggegeven. Het zijn de voertuigen 19.902, 911, 933, 937, 938, 958, 962 en 965.

De SNCFL (Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois) werd opgericht in uitvoering van de Belgisch-Frans-Luxemburgse conventie van 17 april 1946. De afkorting CFL werd reeds op het rijdend materieel aangebracht vanaf 1945.

De nieuwe maatschappij werd samengesteld uit de oude netten "Guillaume-Luxembourg" en "Prince Henri". Het kapitaal van de SNCFL (800 miljoen frank) werd voor 24,5% ingebracht door de Belgische Staat, 24,5 % door de Franse staat en voor 51% door de Luxemburgse staat, officieel gemaakt door de Luxemburgse wet van 16 juni 1947.

In 1977 werd het kapitaal verhoogd tot 1,600 miljard frank, zonder inbreng van Frankrijk, waardoor het Franse percentage zakte tot 12,25%, het Luxemburgse steeg tot 63,25 %. België bleef ongewijzigd op 24,5%.

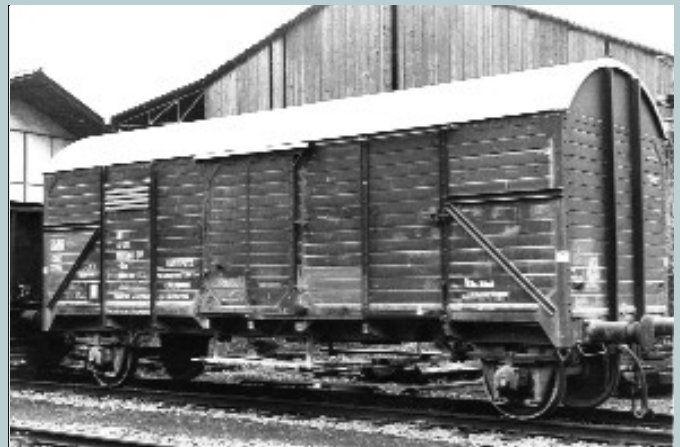
In 1997 wordt het kapitaal verhoogd tot 14 miljard. Deze verhoging is ten laste van de Luxemburgse staat. De kapitaalsverhouding is nu: België 4 %, Frankrijk 2 % en Luxemburg 94%.

In plaats van met geld te betalen, deden de NMBS en de SNCF hun inbreng met rijdend materieel. Zo kreeg de SNCFL, onder andere 12 gesloten wagens ex-DR "Bremen" van de NMBS. De SNCFL bezat zelf acht ex-DR-pakwagens van het type Pwgs-43, die op het Luxemburgse net waren achtergebleven. Zij werden eerst als pakwagens voor goederentreinen gebruikt. Later werden

In 1941 muteerden 90 GCI-pakwagens van de reizigersnaar de goederendienst om daar het tekort aan pakwagens op te vangen. Zij werden genummerd in de reeks 12.501 t/m 12.590.

Deze foto, gemaakt kort na het einde van WO II, toont een kolentrein die over een voorlopige brug over de Sure rijdt. De trein wordt gesleept door een 1D van de USATC (U.S. Army Transportation Corps). Achter de locomotief een houten tweessassige ex-SNCF-wagen die werd omgebouwd tot slaapwagen voor het personeel, gevolgd door een GCI-pakwagen.

Verz. Jean-Pierre STEFFEN.



De enige Bremen-wagen die de SNCFL bij haar oprichting kreeg van de NMBS was niet geremd. (Het oorspronkelijke remsysteem was niet compatibel met het systeem dat hier werd gebruikt). Volgens de fiches was deze wagen genummerd als voorlopige pakwagen «Behelfs-Güterzug-Gepäckwagen» bij de DR onder het nummer "Berlin 2556" en onder de naam "Bremen". J.-P. STEFFEN.



Een pakwagen ex-DR Pwgs-43, werd door de CFL gebruikt als pakwagen n°5 Xuwf voor de hulptrain. Dit voertuig was het enige dat de originele DR-groene livree behield. Luxembourg, 1986. Jean-Pierre STEFFEN.

de meeste omgebouwd tot gesloten wagens, volledig gelijkend op het type "Bremen".

Na hun buitendienststelling bij de commerciële dienst werden zij nog gebruikt als dienstvoertuig.





De NMBS-wagen 4.416.926 type 2021. Dit is een ex-pakwagen Pwgs-43 die werd omgebouwd tot een gesloten wagen type "Bremen". Verz. Charles OCSINBERG.

In België gebeurde hetzelfde met de ex-DR Pwgs-43.

Bij de indienstname van de metalen goederenpakwagens type 4012 b (later 4012 BI), nummerreeks 16.000 t/m 16.499, geleverd in 1948-1949, werden zij uit commerciële dienst genomen, samen met andere voertuigen die voor hetzelfde doel werden ingezet.

Zij werden zij eveneens omgebouwd tot gesloten goederenwagen type "Bremen" bij hun eerste volgende bezoek aan we wagenwerkplaats.

Zij werden vernummerd in de reeks 3.315.000/4.415.000 t/m 3.317.999/4.417.999, later verhoogd tot 3.318.999/4.418.999 en werden het type 2021.

Pakwagens Pwgs-43 omgebouwd tot dienstwagen voor het vervoer van draagmetalen



Dienstwagen 92.679 voor het vervoer van "draagmetalen". Deze dienstwagen was oorspronkelijk een pakwagen van het type Pwgs-43, door NMBS omgebouwd tot een wagen "Bremen" en later tot dienstwagen. De versterking, aangebracht aan het onderstel, is duidelijk zichtbaar. Verzameling Charles OCSINBERG.

We vermelden nog dat enkele van deze voertuigen reeds tot speciale wagens werden verbouwd voor 1964. Deze dienden voor het vervoer van "draagmetalen", (zie de vermelding op de wagens). Ze werden genummerd in de reeks 88.601 t/m 94.000 (dienstvoertuigen).

Zij bleven nog lang in dienst en werden vernummerd in de UIC-reeks 30 88 948 2 400-a t/m 499-a (type 9482B2) dat in 1980 nog eens vernummerd zou worden als type 96582B5.

Zij gingen echter reeds in de jaren '70 buiten dienst.



Wagen voor het vervoer van "draagmetalen" UIC 30 88 948 2 432-2, type 9482B2, gefotografeerd ter Marke in de jaren '70. Roger CRIKELAIRE.



Nog een wagen type 9482B2, UIC-nummer 30 88 948 2 434-8, gefotografeerd te Marke in de jaren '70. Roger CRIKELAIRE.

De overlevenden werden nog in 1964 vernummerd in de UIC-reeks 20/21 88 110 2 000 t/m 999 (type 2021A1 - lettercode Gkl) en 20/21 88 112 1 000 t/m 999 (type 2021A2 - lettercode Gklm).

Enkele bleven nog in dienst tot begin jaren '70. Zij gingen uit commerciële dienst bij de indienstname van de gesloten wagens met grote capaciteit van het type 2216A1 en beëindigden hun loopbaan als dienstwagen.

Charles OCSINBERG



*Dienstwagen 947/806 te Stockem. Het is een ex-DR pakwagen Pwgs-43.
Jean-Pierre STEFFEN.*



*Antwerpen-Dam 1962. Onze interesse gaat naar de wagen voor het vervoer van "draagmetalen" in het midden op de foto. In deze periode was de stoomtractie nog aanwezig op "den Dam". Op de achtergrond een P8 (type 64) nabij de grootse bekolingsinstallatie. Uiterst links voor de werkplaats zijn staan locomotieven van het type 232 (toekomstige reeks 92), 252 (reeks 85), 272 (reeks 72), 201 (reeks 59) en de 260.013 (8013). Zij staat ingesloten in tweede positie in de vierde rij locomotieven. Zij was de enige machine van dit type dat, bij wijze van proef, werd ingezet op Antwerpen-Dam. Zij muteerde op 7 november 1960 naar Kinkempois maar verbleef in Antwerpen tot 13 juli 1962. Ze werd vervolgens overgebracht naar Schaarbeek.
Daniel THIELEMANS.*

1914 – 1918 Hoe de Belgische locomotieven in het verzet gingen

De ontdekking van twee unieke foto's, toevallig gevonden op een rommelmarkt in 2007, heeft mijn nieuwsgierigheid aangewakkerd.

Ik nodig u uit om samen met mij dit weinig bekende hoofdstuk uit onze spoorweggeschiedenis te ontdekken.

In 1913 beschikte de Belgische Staat over 4.385 locomotieven.

Op 4 augustus 1914, om 8 uur 's morgens, overschrijdt de Duitse cavalerie onder bevel van generaal Von Emmich (die de leiding heeft over het "Maasleger") onze grens.

De directie van de Belgische Staat beval onmiddellijk de evacuatie van het rollend materieel. Deze operatie werd sterk gehinderd door de overbelasting van het net in Noord-Frankrijk. De eerste Belgische locomotieven kwa-

men op 19 augustus 1914 via Tournai en Erquelinnes aan in Frankrijk.

Enkele dagen later werd materieel via Hazebrouck en Dunkerque geëvacueerd. In totaal werden 1915 machines van de Belgische Staat en 175 van de Nord-Beige naar Frankrijk gebracht, deze laatste via Erquelinnes en Givet. Veertien locomotieven stonden in het neutrale Nederland.

In deze periode was de lijn Calais – Dunkerque nog enkelsporig. Bovendien zorgden de talrijke militaire transporten ervoor dat de evacuatie zeer langzaam verliep. Dit had tot gevolg dat de vijand nog op 3000 achtergelaten locomotieven de hand kon leggen. Hiervan waren er echter slechts 700 rijvaardig – de andere machines waren door het terugtrekkende Belgisch personeel

gesaboteerd.

De Franse historicus Albert Chatelle, die enkele konvooien zag passeren, schreef:

"Er waren er 40 of 50, van verschillende modellen, aan elkaar gekoppeld. Sommigen waren onder stoom, andere waren koud alsof ze gestorven waren. De enorme sneltreinlocomotieven leken de oudere en kleinere machines te beschermen. Hun rauwe stoomfluit leek lange hulpkreten te slaken wanneer ze door de kleine Franse stations reden."

Niet minder dan 7000 spoorwegbedienden verlieten België. De meerderheid verbleef in Frankrijk maar enkele honderden bevonden zich in Groot-Britannië of in Nederland.

Begin 1915 moesten nog 900 machines gerepareerd worden. Op 15 juni van hetzelfde jaar werd beslist om een werkplaats te bouwen in Oissel, nabij Rouen. Er ontstond een groot spoorwegcomplex met een oppervlakte van 50ha waar 1.500 arbeiders werkten.



Tien spoorwegbedienden van de brigade van Tours, waarvan drie met de kepie van machinist, poseren fier voor een aantal locomotieven van de types 25, 28, 29, De eerste (rechts bovenaan op de foto) is het type 25 met nr. 2304. Ze werd in 1898 gebouwd bij Cockerill (nr. 2059) en bleef in dienst tot 1926-1928. Links poseren drie personen voor een kleine veldkeuken. Rechts zien we een draagbare smidse met daarop een koppelhaak. De tent in de achtergrond draagt het opschrift "Majestic Hôtel" en diende het personeel waarschijnlijk als slaapzaal. Het moreel was blijkbaar nog goed...

In de verslagen over de activiteiten van het Ministerie van Spoorwegen, Marine, Post en Telegraaf tussen 4 augustus 1914 en 4 augustus 1917 staat het volgende te lezen:

"De 1915 locomotieven die we naar Frankrijk hadden overgebracht, stonden in 1915 verspreid over verschillende bundels. Toch kunnen we van drie 'kolonies' bij Franse maatschappijen spreken waar het grootste deel van het materieel was samengebracht : Abancourt (Nord), Mézidon en Caen (Etat) en Tours (Paris-Orléans).

In februari 1915 werden twee brigades opgericht voor het herstel van de locomotieven : één in Abancourt (60 tot 160 arbeiders met een sectiechef) en één in Tours (70 arbeiders en een sectiechef)."

Verder vinden we in deze verslagen enkele notities die verwijzen naar de twee foto's:

"De brigade van Tours, bestaande uit 58 tot 74 mannen, stond in voor het onderhoud van 414 machines. Ze was gestationeerd in Tours, waar de maatschappij Paris-Orléans (PO) ons een spoor van 250m, een schouwput en een wielendraaibank ter beschikking stelde. De locomotieven uit de streek werden naar Tours gebracht, hersteld en weer terzijde gesteld. Tussen maart en oktober 1915 verrichte deze brigade volgende werkzaamheden:

- herziening van 139 locomotieven*
- testen van de keteldruk op 60 locomotieven*
- schilderen van 59 machines*
- herstellen van 23 locomotieven met warme asbussen."*

Tot slot kunnen we opmerken dat verschillende Belgische machines werden ingezet door de Britse ROD (Railway Operating Division van de Britse genie), die zelf instond voor het onderhoud.

In 1917 reden 998 Belgische locomotieven voor de Chemin de Fer du Nord, de Paris-Orléans, l'Etat, de PLM en de Italiaanse Staatspoorwegen.

Claude DESTREBECQ

Dit artikel verscheen in "Train miniature du Hainaut Occidental", nr. 23 januari/februari 2008.

De twee foto's (fotograaf onbekend) werden waarschijnlijk in 1915 genomen. Laten we even stilstaan bij al die spoorwegbedienden die van 1914 tot 1918 van hun families gescheiden waren.

BIBLIOGRAPHIE

- Royaume de Belgique. Ministère des Chemins de fer, Marine, Poste et Télégraphes. Compte-rendu des opérations, 4 août 1914 – 4 août 1917 in : XII. La guerre 1914 – 1918 et les locomotives « Armistice ». 1. Le réseau pendant la guerre.
- J. VANDENBERGHEN, XII. Département Matériel SNCB, 1989, pp 37 – 44.
- J. VANDENBERGHEN. XII. La guerre 1914 – 1918 et les locomotives « Armistice ». 1. Le réseau pendant la guerre. p.11.
- J. VANDENBERGHEN. XVII. Répertoire des locomotives de l'Etat belge, 1835 – 1926, Département Matériel, 1992, pp. 130 – 136.
- J. VANDENBERGHEN. Op. cit. pp 194 – 197.
- Ph. DAMBLY. Vapeur en Belgique, Tome II, G Blanchart et Cie, Bruxelles, 1994, pp. 6 – 8.
- Ph. DAMBLY. Vapeur en Belgique, Tome I, G. Blanchart et Cie, Bruxelles 1989, pp.136 – 138.
- Ph. DAMBLY. Op. Cit, pp. 231 – 238.
- A. DAGANT. Les locomotives à vapeur de l'Etat belge à la SNCB (1835 – 1966), Ed. Veys, Tielt, 1982, pp. 210 – 211.
- A. DAGANT. Op. Cit. pp/ 334 – 338.



Dezelfde personeelsleden poseren op een type 36 met nummer 4387. Deze machine werd gebouwd door Tubize (nr. 1759) en op 21 oktober 1913 in dienst gesteld. In 1936 kreeg ze het nummer 3687, wat in 1946 het nummer 36.087 werd. Ze werd in juni 1951 geschrapt. Op beide foto's dragen de mannen een bord met het opschrift "Tours-Souvenir – Ste Maure Union"

40 jaar geleden...



FOTO BD-9101 In 1969 startte de bouw van een tweede schijf locomotieven type 126: de 126.101 t/m 126.120, die in 1971 vernummerd zouden worden naar 2606 t/m 2620. Het eerste exemplaar, de 126.101 (2606), werd geleverd op 30 juli 1969. Deze foto werd genomen in Nivelles op 12 april 1969, tijdens een bezoek aan de fabriek van « La Brugeoise et Nivelles ». Een 126.1 is er in volle opbouw.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO 91-59 In 1989 nam heel wat Nederlands èn buitenlandse spoorwegmaterieel deel aan de festiviteiten rond de 150ste verjaardag van de spoorwegen in Nederland. Ook de 141R420 (ex-SNCF), toebehorend aan de vereniging "Association de la 141R420", maakte haar opwachting. De locomotief vertrok in Clermont-Ferrand op 19 juni en kwam één dag later aan te Utrecht. Op 10 juli vertrok zij terug uit Nederland en na een overnachting in Schaarbeek werd er 's anderendaags koers gezet richting Frankrijk. Op de foto zien we de locomotief wachten op het vertreksein te Quévy om het Franse net op te rijden. Deze « Mikado » werd gebouwd door « ALCO » (nr. 74293) en in dienst genomen op 23 augustus 1946, in het depot van Mézidon. Zij beëindigde haar loopbaan in 1973, in het depot van Sarreguemines. In 1982 werd de locomotief hersteld en sinds juli 1987 is zij geklasseerd als historisch monument. Pierre HERBIET.

20 jaar geleden...



20 jaar geleden...



FOTO 91-60 In juli 1989 werd TGV-stel 49 ??? tentoongesteld op spoor 21 te Brussel-Zuid. Voor de overbrenging zorgde de BB 67601, die zich hier op spoor 22 bevindt. Pierre HERBIET.

FOTO 91-61 Vijftien jaar geleden werden de laatste vier 83'ers officieel buitendienst gesteld, met het PV van 20 juni 1994. Het ging om de 8304, 8313, 8319 en 8320, die in de praktijk nog gebruikt zouden worden tot 1 juli. De 8320 werd als laatste stilgelegd, nadat zij van 5u15 tot 22u10 een opdrukdienst had uitgevoerd in het rangeerstation van Monceau. Deze foto, genomen op 22 april 1994, toont de 8313 in actie tijdens een dienst in de trierbundel van Châtelet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

15 jaar geleden...



