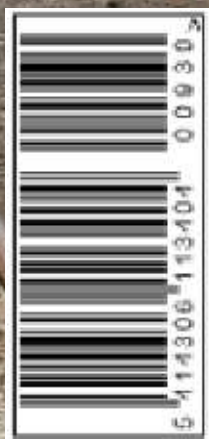


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 93 - OKTOBER 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

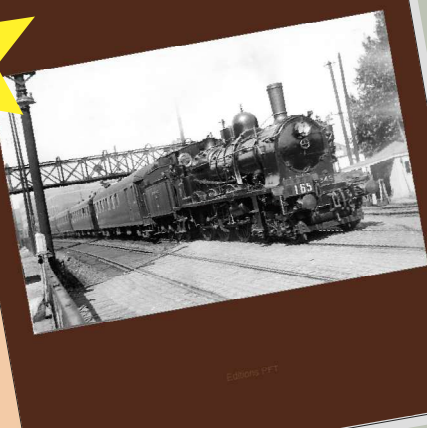
Het toeristische seizoen is halfweg en we kunnen reeds spreken van een zeer goede tijd voor onze toeristische lijn Ciney - Purnode die TSP uitbaat onder de commerciële naam «la Ligne du Bocq». Er wordt nog gereden tot eind november. De twee stoom-weekends kenden een groot succes en vooral dat van 15 augustus was zo uitzonderlijk druk dat de 4333 aan de stoomtrein moest worden toegevoegd om toch nog voldoende zitplaatsen aan te bieden. De dagen van het Patrimonium, georganiseerd in samenwerking met de NMBS, trokken eveneens talrijke nieuwsgierigen die onze collectie locomotieven, onlangs nog uitgebreid met de 2201, kwamen ontdekken.

We werken reeds aan het nieuwe seizoen 2010 waarvoor we enkele nieuwigheden willen ontwikkelen die voor een nieuwe toevloed van toeristen, liefhebbers en nieuwsgierigen zullen zorgen. Een tip om de lange winteravonden op een aangename manier door te brengen: koop onze nieuwe boeken. U kunt ook deelnemen aan diverse activiteiten die worden georganiseerd op "la Ligne du Bocq", te Schaarbeek of te Saint-Ghislain.

La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives

La Compagnie du
Nord-Belge
et ses locomotives
André Dagant

459



Nog een nieuwe publicatie!

Dit boek werd geschreven door de heer André DAGANT en is het resultaat van 30 jaar werk en eendelige opzoekingen in diverse archieven.

Formaat A4, 6 hoofdstukken:

I. Avant-propos;

II. **Historique du réseau:** overzicht van de geschiedenis van het net Nord (Frankrijk) en van de Nord Belge en de belangrijke financiële invloed van de familie Rothschild op deze netten;

III. **La Traction - Généralités:** in dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de gebruikelijk afkortingen, organisatie van de treindienst, structuur van de Nord-Belge, beschrijving, indeling en nummering van de locomotieven, aanduiding van de machines volgens hun asindeling, livreeën en namen van de locomotieven, ...

IV. **Période de la traction:** dit hoofdstuk geeft een overzicht van de grote tijdperken: van 1854 tot 1871: de invloed van Jules Petiet; van 1872 tot 1899: de koerswijziging na het verdwijnen van Petiet; van 1900 tot 1914: ingenieur du Bousquet vernieuwt het locomotievenpark, van 1914 tot 1918, de Nord Belge tijdens WO I, van 1919 tot 1927: terugkeer uit Frankrijk van de geëvacueerde locomotieven en aankomst van de Wapenstilstandlocomotieven, van 1927 tot 1931: laatste vernieuwing van het materieel, gevolgd door de economische crisis, 10 mei 1940: de Nord Belge wordt overgenomen door de NMBS.

V. **Les locomotives:** dit hoofdstuk, het belangrijkste uit het boek, beschrijft in detail alle locomotieftypes van de Nord-Belge;

VI. **Listes et tables:** alle kenmerken en nummering van het tractiepark;

Formaat A4 - 356 pagina's - 400 foto's - Harde gekartonneerde kaft - Ingebonden met linnendraad - Eentalig Frans.
Prijs: 159 + verzendkosten: kp5 (zie TSP-Boetiek) - Mededeling "Nord Belge"

Zoekertjes

Privéadvertenties: abonnees gratis. Voor niet-abonnees : 1 3 voor 5 lijnen (elke lijn telt 40 karakters, spaties of leestekens). Per volgende 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.

Tijdens de overbrenging van onze 1603 en 202.020 naar Luxembourg voor hun deelname aan de festiviteiten van 150 jaar spoorwegen in mei 2009 werden, tijdens hun verblijf te Athus, de AFB-fabrieksplaten van beide machines gestolen door een zogenoemde "spoorwegliefhebber". Wij wijzen erop dat deze platen reeds kopies zijn en bijgevolg totaal waarde-loos!

Rechtzetting

OP DE BAAN 92 pagina 10, in de tabel onder de rubriek **afbraak:** schrappen **2511** (locomotief werd reeds afgebroken in augustus 2008 te Salzines).

OP DE BAAN 92 pagina 10, in de tabel staat 7392: RF 05-09. Dit moet zijn **7380**, idem voor p.15, linker kolom.

"Petit Train des Ardennes" organiseert op 11 oktober 2009 de 15de internationale ruilbeurs voor schaalmodellen (treinen, auto's, militaria, ...) in de zaal "Union", rue d'Esneux te 4171 POULSEUR, van 9 tot 14 uur.

Info: ☎ : +32 (0) 4 369 24 74 of +32 (0) 472 34 77 72.

TSP-agenda

- **Alle zondagen tot en met 25 oktober:** ritten op "la Ligne du Bocq" Ciney - Purnode; Info en dienstregeling op de middenpagina's van dit nummer en/of op www.cfbocq.be

- **29 november:** Sinterklaastrein tussen Ciney en Purnode.

Meer info: www.cfbocq.be

- **5 december:** ruilbeurs voor schaalmodellen en modelbouw in ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain).

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 4 oktober 2009 van 9 tot 13 uur de 57ste internationale ruilbeurs in de zaal St. Raphaël te Aywaille. **INFO:** ☎ & FAX : +32 (0)4 368 50 16 (enkel 's avonds).

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, 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, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Corentin CAUWELIER, Thierry COCHIN, Jean-Luc COLLIGNON, Roger CRIKELAIRE, Henk DE JONGHE, Simon DERIDER, Michel DE ESCH, Luk GIBENS, Philippe en Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Tim HAESVOETS, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Peter HONIG, Marc HUYBENS, Lars LAENEN, Garrit JOOS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Anne-Marie MASSARD, Christophe MAURICE, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Hans PAULUS, Steve ROD, Christian RUQUOY, Leo SCHRUEERS, Michel SIMAR, Yves STEENEBUGGEN, Mario STEFANI, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, Luc THYLE, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECKE, Tim VAN ROOY, VOITH.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2009

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

Betalingsmodaliteiten

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

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

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

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 93-01 De 5183 en 5941 gefotografeerd te Neerpelt tijdens de officiële inhuuldingsrit van de 5183 op 27 juni 2009. TSP / Tommy MAEREMANS.

OP DE BAAN 93 - OKTOBER 2009

Inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

8 Belgische actualiteit

- 8 statistieken
- 8 locomotieven
- 16 exit reeks 73 bij B-Cargo
- 22 sloop
- 25 rijtuigen - wagens
- 26 het einde van de slaaprijtuigen
- 30 M1- en K1-rijtuigen bij NVR
- 32 allerlei
- 36 de GEN-werf
- 38 schrappingen
- 40 privémaatschappijen

44 De G2000 van Vossloh

50 Buitenlandse actualiteit

- 50 de EETC-autotreinen
- 52 Slovenië
- 53 Telex
- 54 Zwitserland
- 56 Oostenrijk

58 Beelden uit Litouwen

62 Gisteren - Vandaag

63 De mooiste plekjes

64 Er was eens ...

66 De LkkImmps-wagens



16

Exit reeks 73 bij B-Cargo



26

Het einde van de slaaprijtuigen



30

M1- en K1-rijtuigen in Groot-Brittannië



44

De G2000 van Vossloh



ACHTERPAGINA

FOTO 93-02 De 5183 deed haar heroptreden voor een ertstrein. We zien haar hier in dubbeltractie met de 5941 te Overpelt. TSP / Dave HABRAKEN.

FOTO 93-03 Een locomotief type EURO 4000, eigendom van Angel Trains, heeft testritten uitgevoerd op het NMBS-net eind augustus. Werkplaats Schaarbeek, 25-08-2009. Pierre HERBIET.



MATERIEEL

M1-rijtuigen

Te Schaarbeek werden de draaistellen en de onderzijde van het M1-rijtuig AB 43.045 gereinigd. De binneninrichting werd afgewerkt, de batterijen en verlichting teruggeplaatst en het bedieningssysteem van de schuifdeuren werd hersteld. Dit rijtuig is volledig afgewerkt en werd overgebracht naar St.-Ghislain voor de Dagen van het Patrimonium. Het zal er ook de winter doorbrengen in afwachting van de restauratie van een tweede M1. In ruil werd de M1 B 42.097 overgebracht naar Schaarbeek om de restauratiewerken, die gestart werden te St.-Ghislain, te voltooien. Dit rijtuig zal dezelfde behandeling krijgen als de 43.045 zodat wij op termijn over twee M1-rijtuigen kunnen beschikken. Deze worden dan samen voor keuring aangeboden bij Belgorail met het oog op homologatie voor ritten op het net en voor inzet op "le Chemin de fer du Bocq". Momenteel wacht nog een M1-stuurrijtuig BDx 49.108 op volledige restauratie.

FOTO 93-04 Op 17 juli sleepte onze P8 een extra-trein, ingelegd naar aanleiding van de pensionering van Staf Honée, een ingenieur uit de CW Mechelen. De "Staf Honée Express" bestond uit twee K-rijtuigen, het buffet- en technisch rijtuig van de 64.169 en vertrok vanuit Mechelen naar Spontin. Achteraan de 5183. TSP / Laurent JOSEPH.

K-rijtuigen

Het K1-rijtuig 21.127 moet een controle aan het loopwerk ondergaan. Daarom zal het in de maand oktober worden gelicht te Schaarbeek, de draaistellen zullen worden gedemonteerd en de assen vervangen door recent gereviseerde exemplaren. Wij investeerden in een bijkomende set van vier assen zodat de omwisseling ervan sneller kan geschieden en we minder tijd verliezen voor transport en revisie in een centrale werkplaats.

5149

De vernieuwing van de fronten is in een volgende fase gekomen: in de komende weken wordt een laag plamuur aangebracht en een eerste laag grondverf.

202.020 - 1603

Wij zijn eveneens gestart met de omwisseling van de draaistellen van onze Bolle Neuzen in de werkplaats van Stockem. De draaistellen van de 1603 zijn in goede staat, maar de hoofdgenerator is beschadigd. De 202.020 is in rijvaardige toestand, maar de assen bereiken hun gebruikslijm.

Wij beslisten één machine volledig operationeel te maken. Door de lichte van

deze beide machines is de 202.020 opnieuw voor 100% operationeel. De 1603 staat te St.-Ghislain in afwachting van een andere hoofdgenerator en zes gereviseerde assen.

4506

Tijdens meerdere ritten vertoonde de 4506 tekenen van oververhitting van de motor. Eerst werd overwogen om de dieselmotor te vervangen, maar bij een inspectie van de koelgroep bleek dat hier de oorzaak moest worden gezocht. De radiatoren waren zwaar vervuild en moesten grondig worden gereinigd. Dit is ondertussen gebeurd en de 4506 functioneert terug naar behoren.

4602

De 4602 werd te Saint-Ghislain volledig herschilderd in de geel/rode livree na een uitwendige restauratie en zal in 2010 opnieuw worden ingezet op "la Ligne du Bocq". Dan zal de 4605 een noodzakelijke verjongingskuur ondergaan.

Zoals u ziet: er is werk genoeg aan de winkel. Wenst u actief deel te nemen aan de restauratie van het materieel, contacteer dan Geert PACKET op het nummer +32 (0)496 96 56 00.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

De activiteiten op de Bocqlijn gaan verder, zowel wat de exploitatie als de infrastructuurwerken betreft.

Wat de exploitatie betreft kunnen we melden dat het aantal reservaties voor groepen in stijgende lijn gaat, hoewel ze later gebeurden dan in 2008. Het succes van dit seizoen hangt dan ook af van het aantal individuele reizigers. We hebben er alle vertrouwen in en voor 2010 voorzien we om ook op de zaterdagen in juli en augustus te rijden. Gezien de administratieve verplichtingen die de NMBS-groep en de FOD Mobiliteit en Vervoer ons opleggen om het station van Ciney te mogen gebruiken, zullen de ritten op zaterdag waarschijnlijk beperkt worden tot Braibant. Deze beslissing laat toe om in te spelen op de vraag naar meer rijdagen en toch het gebruik van Ciney te beperken. Het is duidelijk dat deze oplossing niet ideaal is aangezien ongeveer 20-30% van onze reizigers per trein in Ciney aankomen! Omdat een versoepeling van de huidige reglementering niet te verwachten is, heeft Infrabel er echter in principe mee ingestemd dat TSP een eigen "privéstation" zou bouwen op de terreinen naast het station van Ciney. Dit station, dat gemakkelijk bereikbaar zal zijn vanop de NMBS-perrons, zal ons toelaten museumtreinen te laten vertrekken vanop een "gereserveerd" spoor. Hierdoor zullen we geen last meer hebben van de huidige administratieve beperkingen. Jammer genoeg kan dit project pas uitgevoerd worden na het beëindigen van de moderniseringswerken aan het spoor en de bovenleiding in het station van Ciney. Deze werken moeten in 2016 voltooid zijn!

Onze vrijwilligers hebben dit jaar zeer hard gewerkt aan de infrastructuur. Dankzij hun inzet bestaan er nu geen snelheidsbeperkingen meer op de lijn. De bovenbouw werd versterkt tussen Spontin-Sources en Dorinne-Durnal, in enkele bochten werden nieuwe spoorbouts geplaatst en de overweg in Spontin-Sources werd door de FOD gehomologeerd als overweg van derde categorie (automatische lichten). In juli werd in de insnijding van Sovet een metalen duiker, die totaal verroest was, vervangen door een nieuwe betonnen tegel. Deze werd door onze vrijwilligers tussen twee weekends ingebouwd. De werken begonnen op 5 juli na de doorrit van de laatste motorwagen naar Spontin. Onze ploeg verwijderde het spoor en beschermde de werf met een tijdelijke signalisatie. De volgende dag werd de metalen constructie weggenomen, de steunpunten werden gereinigd en klaargemaakt voor de nieuwe plaat. Dinsdag gingen enkele vrijwilligers naar het bedrijf Ronveaux in Ciney, waar de plaat gefabriceerd werd, als voorbereiding voor het aanbrengen van een waterdichte laag. Deze plaat werd op woensdag ingebouwd met behulp van een sterke spoor/wegkraan die voor deze gelegenheid werd gehuurd. Nadien werd onmiddellijk de waterdichte laag aangebracht en werd er een afwateringssysteem geïnstalleerd. Op donderdag werd het spoor herlegd en van ballast voorzien. Na het reinigen van de omgeving van de werf en een laatste controle kon de eerste "commerciële" trein op zondag de nieuwe duiker passeren. We kunnen de vrijwilligers die dit georganiseerd, gecoördineerd en gerealiseerd hebben niet genoeg bedanken. Dankzij hun inzet bleven de kosten van deze operatie voor de vereniging relatief beperkt.

In 2010 voorzien we het plaatsen van de eerste mechanische seinen in Spontin, de aanleg van een opstelspoor in Dorinne-Durnal en de verlenging van de lijn naar Evrehailles-Bauche!

De sterke ontwikkeling van de activiteiten op de Chemin de Fer

Het plaatsen van een afwateringssysteem aan de nieuwe duiker. Uiteraard werden alle materialen, werktuigen en vrijwilligers per spoor aangevoerd! TSP.



Na de opbraak van het spoor en het verwijderen van de metalen constructie, die na 105 jaar trouwe dienst vervangen moest worden, worden de steunpunten gereinigd en klaargemaakt voor de inbouw van de nieuwe betonnen bedekking. TSP.



De spoor/wegkraan bij de inbouw van de nieuwe betonnen bedekking. Onze vrijwilligers helpen bij deze delicate operatie. TSP.

du Bocq maakt een grotere inzet van de vrijwilligers noodzakelijk. We hebben dan ook "vacatures" voor de exploitatie (rijden, verkoop, onthaal), de administratie en de infrastructuur (onderhoud van het spoor, schilderwerken, metselwerk, ontbossen, enz...).

Indien u interesse hebt kan u ons contacteren op info@cfbocq.be of +32 (0)479 91 05 26 (Xavier VERMEIRE).

Meer informatie vindt u op de websites www.cfbocq.be en www.pfttsp.be.





HET "MUSEE DU RAIL" IN SAINT-GHISLAIN

De "Dagen van het Patrimonium" waren een groot succes, vooral de stoomtreinritten naar Jurbise in de voormiddag en naar Tertre in de namiddag. In Jurbise werd een tentoonstelling georganiseerd over het station en de stationswijk. Terwijl de reizigers uit Saint-Ghislain de tentoonstelling bezochten, konden de inwoners van Jurbise gebruik maken van een stoomtrein naar Brugelette. Een dubbel succes dus.

Dankzij de medewerking van de NMBS, die een locomotief, drie rijtuigen en verschillende schaalmodellen ter beschikking stelde, kon het evenement nog interessanter gemaakt worden voor de bezoekers. Tot slot werd een tentoonstelling over de voormalige lijn 98A (Dour - Roisin) georganiseerd door Eric Cornu.

De talrijke genodigden konden bij de opening het werk dat onze vrijwilligers uitvoerden bewonderen. Dit werk is mo-

gelijk dankzij de steun van de duizenden lezers van *EN LIGNES* en *OP DE BAAN*. Laten we hopen dat de getoonde belangstelling zich vertaalt in bijkomende steun.

De volgende afspraak zal op zaterdag 5 december zijn voor de traditionele winterruilbeurs. Vergeet niet dat onze abonnees kunnen profiteren van een korting van 10% op hun aankopen!

Wat het gebouw betreft werden de steunbalken van de grote zaal op de eerste verdieping en de muren geschilderd. Het was de eerste keer dat deze onder handen genomen werden. De toeg van de bar, die duidelijk te klein was, werd vergroot en er zal een "retro"-hoek ingericht worden met zitbanken afkomstig uit vroegere M1-rijtuigen.

De TSP-boetiek opende zijn deuren tijdens de "Dagen van het patrimonium". We kunnen eindelijk enkele zaken tentoonstellen en een overzicht geven van het aanbod aan TSP-publicaties. Lectuur van andere uitgevers is uiteraard ook beschikbaar.

Wenst u mee te werken aan de activiteiten van het "musée du rail"? Contacteer Baudouin Dieu op +32 (0) 475 95 68 93.

REIZEN zaterdag 27 juni eerste reis van de 5183

Zaterdag 27 juni was een grote dag voor de ploeg die de 5183 restaureerde. De machine werd ingezet voor een afwisselende en verrassende reis, waarbij gebruik werd gemaakt van een lege ertstrein, een reizigerstrein en... drie autobussen.

De locomotieven - de 5166 van B-Holding, de 5941 en natuurlijk de 5183 - wisselden elkaar af voor de twee treinen, zowel in enkele als in dubbele tractie.

Het grootste deel van de reis verliep over de niet-geëlektrificeerde lijnen Herentals - Neerpelt, Mol - Hasselt en Lommel - Maatheide. Op verschillende plaatsen langs de lijn had Dave Habraken historische auto's, tractoren en militaire vrachtwagens opgesteld.

Een dergelijke organisatie verloopt echter niet altijd rimpelloos. Een dienst op enkelspoor wegens werken, een bedevaartstrein en een probleem aan de 5941 en 5183 veroorzaakten in totaal twee uur vertraging. En dan zwijgen we nog over een incident met een van de bussen waardoor deze uitviel...

Het was een lange, zeer lange dag met veel zon boven Limburg, ondanks de slechte weersvoorspellingen.

FOTO 93-05 De twee 51'ers poseren naast seinhuis II van Neerpelt. De twee seinhuizen van Neerpelt zijn de laatste twee op het net van het type Saxby. TSP.





FOTO 93-06 In Herentals kreeg de 5166, die de ertswagens uit Antwerpen-Noord had gebracht, het gezelschap van de 5183. TSP.

FOTO 93-07 Enkele liefhebbers die deelnamen aan de reis met de 5183 konden niet geloven dat er ooit ertstreinen werden geslept door twee groene 51'ers in dubbeltractie. Deze foto van de 39701 Gent-Sifferdok - Monceau, met aan kop de 5105 en 5170, levert het bewijs. De trein werd op 5 juli 1983 in Rognon, langs de vroegere spoorlijn Edingen - Braine-le-Comte, gefotografeerd. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



<p>LEASING 2841 : 05-09 FNND, ATC E186 233 2842 : 05-09 FNND, ATC E186 234 2843 : 07-09 FNND, ATC E186 235</p> <p>SCHRAPPINGEN 7353 : 27-07-09 FKR 7356 : 27-07-09 FKR 7367 : 27-07-09 FKR 7368 : 27-07-09 FKR</p> <p>UIT REVISIE 370 : 29-06-09 RI 396 : 18-06-09 RI 406 : 10-07-09 RI 441 : 30-06-09 RI 542 : 22-06-09 RI 543 : 10-06-09 RI 545 : 16-07-09 RI 550 : 06-07-09 RI</p>	<p>613 : 24-06-09 RI 620 : 30-06-09 RI 638 : 07-07-09 RI 836 : 02-07-09 RI</p> <p>MUTATIES 4191, 4193:FKR → FHS 14-06-09 7713, 7714: FNND → FKR 27-07-09 7745 - 7747: GCR → NK 27-07-09 7749: GCR → NK 27-07-09 7798 - 7800: FNND → FKR 27-07-09 7813, 7814:FKR → FNND 27-07-09 7818, 7820, 7821: FKR → GCR 27-07-09 7860 - 7863: FNND → FKR 27-07-09 8262: GCR → FNND 27-07-09 (1) 8263: GCR → FSR 14-06-09 8264, 8265: FNND → FSR 14-06-09 8269: NK → FNND 27-07-09 (1) 8270: FNND → FSR 14-06-09</p>	<p>IN PARK 7376, 7377, 7381, 7384, 7386, 7388, 7390, 7392: 14-06-09 GCR</p> <p>7402, 7403, 7406, 7408: 14-06-09 FNND</p> <p>7705, 7706, 7717, 7718, 7733, 7782, 7805, 7807, 7815, 7817, 7818, 7823, 7846, 7870: 01-07-09 FNND</p> <p>8215, 8216, 8228, 8237, 8259: 27-07-09 NK</p> <p>8266: 27-07-09 FNND 8269: 14-06-09 NK</p> <p>AFBRAAK 1502: 09-09 Courcelles 1802: 09-09 Courcelles 1804: 09-09 Courcelles</p>	<p>AFKORTINGEN ATC: Angel Trains Cargo FAZ: CW Salzannes FHS: Hasselt FKR: Merelbeke FM: CW Mechelen FNND: Antwerpen-Noord 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 (1): gemuteerd en in park</p>
--	--	---	---

Locomotieven

reeks 16

● Na 24 april (het einde van de reeks 16) is de 1604 toch nog tweemaal in actie gekomen: op 25 mei voor de P7402 en P8002 Oostende - Schaarbeek en terug en op 27 mei voor de P7003 en P8005 Oostende - Schaarbeek en terug. Bij het afsluiten van dit nummer is de 1605 meerdere malen terug ingezet voor het slepen van P-treinen Oostende - Schaarbeek, vermoede-

lijk om haar in goede staat te houden.

reeks 18

● Het oppuntstellen van de nieuwe locomotieven van de reeks 18 gebeurt moeizamer dan verwacht. In juni wilde de NMBS de nieuwe machines reeds inzetten, maar nu wordt er gesproken over de maand december.

De opleiding van de treinbestuurders is hierdoor ook uitgesteld tot zelfs met een jaar voor bepaalde depots!

Het lijkt er op dat er drie problemen waren:

- Tractieharmonie. De 1805 heeft van 23 tot 28 augustus terug meerdere compatibiliteitstesten ondergaan tussen Silly (Bois de Coucou) en Ath;
- het oppuntstellen voor het rijden in trekduw-combinatie zorgt voor de nodige problemen;
- meerdere informaticaproblemen. Er traden diverse conflicten op tussen verschillende onderdelen en eens opgelost, doken er terug nieuwe op.

Twee locomotieven, respectievelijk de 1802 en 1860 zijn quasi elke dag onderweg voor testen. Siemens zelf heeft ook

FOTO 93-08 Gedurende een week werden de 1802 en 1860 getest op lijn 42. Doortocht van de trein te Vielsalm in de richting van Gouvy. Michel HANSSENS.



al meerdere proefritten ondernomen op de testbaan van Wildenrath.
In afwachting van hun inzet zijn er al verscheidene locomotieven aangekomen in de werkplaats van Kinkempois.

De NMBS weigert Siemens te betalen totdat de locomotieven naar behoren werken. De baas van Siemens heeft al druk uitgeoefend om geld te krijgen, maar de NMBS houdt het been stijf, daar alle treinen kunnen blijven rijden door het gebruik van de overige reeksen.

FOTO 93-09 ↗ *Gedurende drie nachten reed een testtrein, ingesloten door de 1802 en 1860, enkele proefritten tussen Brussel-Zuid en Leuven. De trein staat klaar voor vertrek te Brussel-Zuid op 30 juni 2009. Wim DE RIDDER.*



De bouw van de 18 verloopt vlot. Op 2 augustus werden de 1822 en 1818 door Siemens overgebracht van de fabriek van München naar hun testcentrum te Wildenrath. Zij hingen achteraan een locomotiventrein, gesleept door de 189 926 en 189 930 van MRCE-dispolok. Drie andere machines werden eveneens getransfereerd: de 189 456, 189 101 en 189 106. Köln West. Hans PAULUS.

FOTO 93-10 *De 1604 wacht met de P8002 op het vertrek naar Oostende. Schaarbeek, 25 mei 2009. Enkel de 1604 en 1605 worden in rijvaardige toestand bewaard. Pierre HERBIET.*

FOTO 93-11 *Op 27 mei 2009 kwam de 1604 nog een laatste maal in actie. 's Morgens sleepte zij de P7003. We zien hier de aankomst in de afstelbundel van Schaarbeek. Pierre HERBIET.*



reeks 13

● Sedert 7 september is de beurtregeling B8 (goederendienst) voor de reeksen 13 en 3000 CFL ingekrompen van 30 naar 27 dagen. De reizigersgrafiek A8 kreeg er echter drie dagen bij: van 17 naar 20. De grootste nieuwigheid: de diensten op lijn 42, gereden door de motorstellen type 96 tot Gouvy, worden overgenomen door de reeks 13 (zie dag A870). Bij dag A859 worden I11-rijtuigen ingezet, op dag A866 M6-rijtuigen, telkens wordt de locomotief in het midden geplaatst. (zie foto hiernaast).



IC-O 435 Maastricht - Brussel-Zuid. De 1336 is tussen de rijtuigen geplaatst. Links het Veolia-motorstel GTW 501 op de verbinding Maastricht Randwijck - Kerkrade.
Michel DE ESCH, 14 juli 2009, Maastricht Randwijck..

REEKS 13 : REIZIGERSDIENST A8

A851 - 857 : alle IC-AFSD ↔ REP	A868 : P7402 GWK - FBMZ en P8002 FSR - FSD
A858 : P7002 FSD - FBMZ, vervolgens pendelritten met IC O FBMZ ↔ XNMT, vervolgens P8008 FBMZ - FSD	A869 : P7009 FSD - FSR en P8402 FBMZ - GWK
A859 : IC 477 FVY - FBMZ, IC-O FBMZ ↔ XNMT, IC 489 FBMZ - FVY.	A870 : P7486 FVY - FNO, lege terugrit naar FVY, los FVY - LSLF, P4017 LSLF - FVY
A860 - 861 : IC-O FBMZ ↔ XNMT	A871 : P7003 FSD - FSR, los naar FLV, P8005 FLV - FSD, P6855 FSD - FBN, ER6855 FBN - FSD
A862 : IC-J 2129 XLLUX - FBMZ en 2116 FBMZ - XLLUX	A872 : P7400 GWK - FBMZ, P8400 FBMZ - GWK
A863 : IC-J 2128 XLLUX en 2115 FBMZ - LL	
A864 : IC-J 2127 LL - FBMZ, 2108 FBMZ - XLLUX, 2135 XLLUX - FBMZ, 2117 FBMZ - LL	Afkortingen: FBMZ: Brussel-Zuid, FBN: Brussel-Noord, FLV: Leuven, FN: Antwerpen-Centraal, FNO: Trois-Ponts, FSD: Oostende, FSR: Schaarbeek, FVY: Gouvy, GWK: Welkenraedt, LL: Arlon, LSLF: Liers, NDKMP: Noorderkempen, REP: Eupen, XLLUX: Luxembourg, XNMT: Maastricht
A865 : P7006 FSD - FSR en P8003 FSR - FSD	
A866 : alle IC FN ↔ NDKMP	
A867 : reserve te Berchem	

FOTO 93-12 De petroleumtrein 47753/49744 Feluy - Luxembourg-Triage en terug wordt sedert 14 juni 2009 niet meer gesleept door twee 23'ers, maar door de reeks 13 en/of 3000 CFL via de "Athus-Meuse". Op 3 augustus kwamen de 3016 CFL en 1327 in actie voor de 49744 Luxembourg Triage - Feluy. Omgeving Couillet (lijn 130 tussen Châtelet en Charleroi). Laurent JOSEPH.



Reeks 11 en TRAXX-Benelux

Sinds 7 september slepen de TRAXX- locomotieven van de HSA (High Speed Alliance) geen Benelux-treinen meer. Het merendeel van de treinen wordt geslept door locomotieven van de reeks 28 van de NMBS. De reeks 11 staat nog in voor 4 heen- en terugritten. Op 7 september neemt NS Hispeed ook het gedeelte Rotterdam - Amsterdam in dienst van de nieuwe HSL-Zuid. Elk uur zal een trein, geslept door TRAXX'en van HSA Rotterdam en Amsterdam verbinden.

Daardoor rijden de locomotieven van de reeks 11 nog maar vier heen- en terugritten. Het gaat hier om de treinen 9201, 9205, 9232, 9236, 9237, 9241, 9268 en 9276. De beurtregeling omvat nog 3 dagen, waarvan 1 reserve. Alle andere treinen worden gereden door de TRAXX, reeks 28, (2801 t/m 2803 en 2837 t/m 2843) ondergebracht in de beurtrol A4. In totaal zijn er acht dagen voorzien, exclusief het slepen van de Benelux-treinen tussen Brussel-Zuid en Amsterdam.

De volgende stap omvat het indienstnemen van de nieuwe hogesnelheidsstellen FYRA in het tweede deel van 2010. FYRA is de officiële naam die NS Hispeed zal gebruiken in plaats van de eerder gekozen namen V250 of Albatros. Het eerste stel werd voorgesteld te Amsterdam op 7 juli.

Welke toekomst voor de reeks 11?

Vanaf de nieuwe dienstregeling van 13 december zal de reeks 11 worden ingezet voor het slepen van P-treinen. Hieronder het actuele project van de omloop die 7 dagen zal tellen:

A901	7968 FZT - FBMZ, 8969 FBMZ - FZT
A902	7013 FGSP - FSR, 8013 FSR - FGSP
A903	7907 FDN - FSR, 8907 FSR - FDN
A904	7909 LK - FSR, 8902 FSR - FDN
A905	RE7095 FSR - FDR, 7095 FDR - FSR
A906	7022 FGSP - MTB, 8012 FSR - FGSP
A907	7903 FDN - FSR, 8904 FSR - FDN

Afkortingen: FBMZ = Brussel-Zuid, FDN = Oude-naarde, FGSP : Gent-St-P., FSR = Schaarbeek, FZT = Zottegem, LK = Kortrijk, MTB = Etterbeek.



NS Hispeed, de NMBS en Ansaldo-Breda stelden op 7 juli 2009 het eerste FYRA-stel voor bij NedTrain te Amsterdam-Watergraafsmeer. Het treinstel was op 28 april in Nederland aangekomen. FYRA is het Zweeds voor "vier" en verwijst naar de vier grote steden die worden aangedaan (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Brussel). Peter HONIG.



Het eerste FYRA-stel reed een eerste proefrit op de HSL-Zuid op 12 juli 2009. Doortocht te Moerdijk. Peter HONIG.

Enkele dagen later, op 16 juli, vond een proefrit plaats waarbij drukmetingen werden uitgevoerd bij een doortocht aan 160 km/h. Onze foto toont het stel bij de nadering van het testpunt te Deurne op de lijn Eindhoven - Venlo. Dit prototype draagt het nummer 4806. Elk van de acht rijtuigen is apart genummerd: van 4806-001 t/m 008 (zie inzet). Tijdens de ganse testperiode en de oppuntstelling blijft het stel eigendom van Ansaldo-Breda. Na het einde van het testprogramma keert het terug naar Ansaldo-Breda in Italië voor het installeren van de binneninrichting. Peter HONIG.



reeks 27

● Sedert 9 september worden twee heenen terugritten Liers/Dinant - Brussel-Zuid (IC-M) uitgevoerd met een dubbele stam M6-rijtuigen + HLE 27 met automatische koppeling, met (ont)koppeling te Namur. Deze treinen rijden van maandag t/m vrijdag.

- 2427/2527: LSL/NDT - FNR - FBMZ
- 2416/2516: FBMZ - FNR - LSL/NDT

Afortkingen: FBMZ = Brussel-Zuid, FNR = Namur, LSL = Liers, NDT = Dinant

↓ Op 18 mei werd de extra zware 48571 (Terneuzen - Böhlen) gesleept door de 7778 + 7851 + 7771 tot in Osnabrück. Doorrit te Nispen op de grensectie Essen - Roosendaal. Heden wordt deze trein gesleept door een HLE 28. (maandag t/m vrijdag: 48571 Gent-Zeehaven 16.31 - Osnabrück 01.29). Michel DE ESCH.

reeks 77 ATB

● Sedert 14 juni werd de inzetreeks GP van de 77 ATB teruggebracht van 14 naar slechts 4 dagen na de inzet van de reeks 28 richting Nederland. Het gevolg is dat sedert 27 juli 2009 de 7776 t/m 7790 niet meer worden ingezet in Nederland en Duitsland, enkel de 7771 t/m 7775 worden nog gebruikt in deze grafiek. We drukken hieronder de volledige omloop af. Alle treinen rijden in treinschakeling, zodat de omloop in praktijk uit slechts twee dagen bestaat.

GN01 + 02: 48556 U ②③④⑤⑥ XDMOE 02.14 - LNC 09.18/11.09 - RPET 12.08
48586 U ① LNC 11.09 - RPET 12.08
48555 U ②③④⑤ RPET 14.51 - XNVL 20.47/22.06 - XDMOE 01.14
48585 U ⑥ RPET 13.47 - XNMT 17.19/22.23 - XDMOE 01.14
48585 U ⑦ XNVL 14.09 - XDMOE 16.49
48586 U ⑧ XDMOE 18.03 - LNC 00.41

GN03 + 04: 41613 U ②③④⑤ XNKFH 04.30 - BERDR 06.30
41612 U ①②③④⑤ BERDR 13.40 - XNZLW 15.35
51612 U ①②③④⑤ XNZLW 17.07 - XNKFH 18.08
47603 U ①②③④⑤ XNKFH 20.09 - FIZG 22.05
41613 U ⑥ XNKFH 04.30 - BERDR 06.30

Afkortingen: BERDR = Antwerpen-Berendrecht, FIZ = Muizen, LNC = Monceau, RPET = aansluiting Les Petons (Yves Gomezée), U = in treinschakeling, XDMOE = Moers, XNKFH = Kijfhoek, XNMT = Maastricht, XNVL = Venlo, XNZLW = Lage Zwaluwe.



↓ Sedert 14 juni worden de Volvo-treinen Almhult - Gent-Sifferdok tussen Bad Bentheim en Gent-Zeehaven gesleept door een TRAXX van B-Cargo. Voordien werden voor deze trein locomotieven van de reeks 77 ATB ingezet. Op 23 juni 2009 rijdt de Volvo-trein 46259 (op maandag: Bad Bentheim 13.48 - Gent-Zeehaven 20.19) door Geldermalsen. Achter de 2808 een containerwagen Kinnarps die geregeld wordt toegevoegd aan de Volvo-trein. Michel DE ESCH.



reeks 26

● Vanaf 4 oktober werd een nieuwe beurtrol B6 gecreëerd voor de reeks 26 die worden ingezet op de IR-I Louvain-la-Neuve - Binche. Op deze verbinding worden M6-rijtuigen ingezet, ingesloten tussen twee 26'ers, die rijden in treinschakeling zie ODB 92 p. 12). De inzetreeks bestaat uit twee dagen: B631 en B632 (een dag voor elke locomotief):

RE3906 : Châtelet 02.00 - La Louvière-Sud 03.00/05.40 - Binche 06.00 (leeg stel)

3906 : Binche 06.20 - Louvain-la-Neuve 08.19

3930 : Louvain-la-Neuve 08.41 - Binche 10.40

3913 : Binche 13.20 - Louvain-la-Neuve 15.18

3937 : Louvain-la-Neuve 15.41 - Binche 17.40

ER3937: Binche 18.00 - La Louvière-Sud 18.20/19.00 - Châtelet 20.00 (leeg stel)

● De beurtrol A6 voor de goederendienst telt 24 dagen waarvan met merendeel sedert een jaar in treinschakeling wordt gereden. Net zoals voor de reeks 23 voorziet de NMBS de schrapping van deze reeks voor december 2010. Hieronder een overzicht van de dagtreinen:

34740 U ②③④⑤⑥ Genk-Goederen 07.51 - Châtelet 11.00

34741 U ①②④ Genk-Goederen 15.13 - Châtelet 18.14

37231 U ⑤ Châtelet 11.40 - Antwerpen-Noord 14.08

37440 U ②③④⑤⑥ Châtelet 11.53 - Genk-Goederen 14.49

37911 U ② Leuven 14.41 - Gent-Zeehaven 16.11

37941 U ① Clabecq 17.14 - Gent-Zeehaven 19.10

39440 U ②③④ Gent-Zeehaven 09.51 - Genk-Goederen 12.18

39741 U ①②③④⑤⑥ Gent-Zeehaven 13.32 - Clabecq 16.00

39750 U ④ Zeebrugge 11.41 - Kortrijk-Vorming 12.40

40324 U ⑥ Châtelet 14.14 - Ronet 14.40

47757 U ①②③④⑤ Feluy-Zoning 13.15 - Monceau 14.27

48582 U ②④ Kinkempois 16.10 - Monceau 19.10

49744 U ③ Monceau 17.40 - Feluy-Zoning 19.10

52701 U ②③④⑤⑥ Antwerpen-Noord 06.42 - Monceau 09.05

52780 U ⑥ Antwerpen-Schijnpoort 14.00 - Ronet 15.55

54701 U ③④⑤⑥ Kinkempois 10.20 - Monceau 12.20

59400 ③ Saint-Ghislain 06.28 - Kinkempois 09.15

62304 U ①②③④⑤ Antwerpen-Noord 09.15 - Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 10.05

62305 U ①②③④⑤ Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 10.50 - Antwerpen-Noord 11.39

62306 U ①②③④⑤ Antwerpen-Noord 15.22 - Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 16.29

62309 U ① Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 17.30 - Antwerpen-Noord 18.20

62308 U ①③ Antwerpen-Noord 16.30 - Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid 17.25

69404 U ③④⑤⑥ Merelbeke 10.25 - Zeebrugge 12.41

77701 U ①②③④⑤ Ronet 15.35 - Monceau 16.19

79410 ① Zeebrugge 08.21 - Ramskapelle 09.35

79413 ① Ramskapelle 16.50 - Zeebrugge 18.08

reeks 23

● De NMBS wenst de reeks 23 te schrappen voor december 2010, dit door de massale levering van de nieuwe reeks 18. De inzetreeks A3 (goederen) telt nog steeds 10 dagen. Een overzicht van de dagtreinen :

32714 ② FNDN 12.50 - FEQ 16.08

32715 ③ FRST 13.00 - FEQ 15.42

34730 ④ MKM 07.30 - LFLZ 11.00

37911 U ②③ LJ 09.53 - FLV 11.55

39440 U ① FGZH 09.51 - FKGG 11.18

39711 ⑤ FGZH 08.49 - LL 12.50

48644 U ⑥ LJ 18.00 - NK 19.09

54701 ① LNC 06.33 - NK 08.35

54900 ② FGZH 06.29 - NK 09.12

57902 ⑥ LNC 09.20 - FGZH 11.25

79413 ④ BRAM 16.51 - LZR 18.05

Afkortingen: BRAM: Ramskapelle, FEO: Ronet, FEQ:

Clabecq, FGZH: Gent-Zeehaven, FKGG: Genk-

Goederen, FNDN: Antwerpen-Noord, FRST: Aar-

schoot, LFLZ: Feluy-Zoning, LJ: Jemelle, LL: Arlon,

LNC: Monceau, MKM: Stockem, NK: Kinkem-

pois, U: in treinschakeling.

De inzetreeks B3 (reizigers) breidt uit van 21 naar 22 dagen. De eerste 21 blijven ongewijzigd (zie ODB 90 p. 11). De nieuwe dienst (B392) betreft de transfer van een lege rijtuigstam van Vorst-Rijtuigen (00.06) naar Liège (01.27). 's Avonds keert de machine los terug vanuit Liège naar Vorst-Rijtuigen.

↓ **Dit zomerseizoen werd de reeks 23 geregeld ingezet voor het slepen van extra treinen, voornamelijk ingelegd voor schoolreizen.**

De 2328 en 2306 slepen een extra-trein die integraal is samengesteld uit I6-ligrijtuigen tussen Liège en Blankenberge.

Marke (lijn 75, tussen Moeskroen en Kortrijk) 23 juni 2009. Bruno MALFAIT.



reeks 62

● Alle locomotieven die nog door Infrabel worden ingezet, lopen tegen hun uiterste revisietermijn. Voor dit jaar voorziet men één revisie van een 62/63 te Salzannes. Vervolgens voorziet men de revisie van 10 locs in 2010, 10 in 2011 en 15 in 2012 (alle van de reeks 62/63). Dan kunnen zij nog 15 jaar meedraaien in de dienst.

reeks 82

● Het wegvalen van de reeks 82 gaat snel verder. Enkel de stelplaats van Schaarbeek gebruikt nog intensief de reeks 82.

In Antwerpen-Noord wordt de laatste machine (de 8250) gebruikt voor bewegingen in de werkplaats. Te Charleroi-Sud zijn de 8262 en 8263, die er op 14 december 2008 aankwamen, niet lang gebleven. Ze werden zeer snel overgeplaatst naar Schaarbeek. Tot slot zijn alle 82'ers van Kinkempois in park geplaatst. Uitzonderlijk wordt nog een machine gebruikt. Het laatste regelmatige inzet van een 82 van Kinkempois was de rangeerdienst te Jemelle. Sinds eind juli werd die vervangen door een 77/78.

Het opnieuw vrijkomen van locomotieven van de reeks 77/78 (zie p. 12) zal het mogelijk maken om de laatste machines van Schaarbeek reeds in december in park te zetten. Sommige 82'ers zouden aan Infrabel overgedragen kunnen worden, waar zij andere machines, o.a. alle 73'ers zouden vervangen.

FOTO 93-80 → De 5167 en 5174 werden aangekocht door het Italiaanse Ventura en kregen een prachtige blauwe livrei. Zij verlieten België op 5 augustus.

De foto toont ons deze beide locomotieven te Modane op 10 augustus 2009. Pierre HERBIET.

↓ De 44808 Monceau - Somain bij de doortocht van Lobbes op 6 augustus 2009. Achter de 36027, de 5167 en 5174. Corentin CAUWELIER.



De 5172 en 5178 die door Rail & Traction werden gekocht in 2004, zijn voor rekening van de cementfabriek HOLCIM te Obourg (5172 - zie p. 40) en het Italiaanse Esposito (5178) door de 7764 naar Raeren overgebracht. Pépinster, 24 juni 2009. P. HERBIET.





De aanpassings- en schilderwerken aan de 5538 in de werkplaats Kinkempois gaan verder. Deze machine zal ingezet worden in Congo-Brazzaville (zie OP DE BAAN 90 pagina 15). Zij wordt uitgerust met een automatische koppeling die reeds klaar ligt op de grond voor de 5538. De gekleurde banden zijn opgekleefd en geven de kleuren van de nationale vlag weer. De machine zal het nummer 1001 krijgen. De 5508 en 5537 zullen haar volgen. Kinkempois, 29 juli. Georgy LEJEUNE.

Een zware brand heeft grote schade aangericht in het seinhuis van Herentals. Hierdoor werden de goederentreinen afkomstig van Antwerpen en met bestemming lijn 19 Mol - Neerpelt van 5 tot 7 augustus omgeleid via de lijnen 16, 35 en 15 (Lier - Aarschot - Hasselt - Mol). Het verkeer tussen Lier en Herentals werd sterk beperkt tussen 5 en 10 augustus. Tussen Herentals en Mol reed geen enkele trein. Hieronder de 45671 Budel - Lillo, gesleept door de 7725 en 7848, die werd omgeleid en gefotografeerd tussen Balen en Leopoldsburg. Peter VAN GESTEL.

reeks 57 (G2000)

● De inzetreeks van de G2000 van de NMBS en ECR werd ingekrompen van 8 naar 6 dagen. Enkel de verbinding Tessenenderlo ↔ Bully-Grenay en de twee treinen Antwerpen-Angola ↔ Dijon-Perrigny blijven bestaan. Hieronder een overzicht. De cijfers ①-⑦ geven de dag van vertrek aan. Aankomst is de volgende dag.

- 42846 ①-⑤ LTD 08.15 - LKV 11.00/13.00 - XFBG 15.20
- 42848 ①-⑤ XFBG 19.20 - LKV 21.10
- 42849 ①-⑤ LKV 03.30 - LTD 06.10
- 43100 ②④ ANGOL 19.42 - XFDPY 08.00
- 43100 ⑦ LKV 14.12 - XFLDV 14.30/16.00 - XFDPY 08.00
- 43100 ⑥ ANGOL 13.22 - LKV 15.58
- 43105 ②⑥ XFDPY 22.40 - ANGOL 14.20
- 43112 ②③⑤ ANGOL 18.54 - XFDLV 23.00/01.15 - XFDPY 15.30
- 43112 ⑥ ANGOL 13.32 - LKV 15.54
- 43112 ⑦ LKV 13.31 - XFDLV 14.30/15.31 - XFDPY 23.31
- 43115 ②④ XFDPY 18.40 - ANGOL 04.10
- 43115 ⑦ XFDPY 16.00 - XFLDV 00.52/07.30 - LKV 08.13/19.40 - ANGOL 22.16
- 43801 ⑤ XFLDV 18.35 - FNDN 22.15
- 43806 ⑥ FNDN 02.10 - XFLDV 05.58

Afkortingen: ANGOL: Antwerpen-Angola, FNDN: Antwerpen-Noord, LKV: Kortrijk-Vorming, LTD: Tessenenderlo, XFBG: Bully-Grenay, XFDPY: Dijon-Perrigny, XFLDV: Lille-Délicivrance.



REEKS 73: HET EINDE



FOTOTHEMA 93 De 7376 bediende op 19 juni 2009 voor de laatste maal de firma Dupuis, fabrikant van betonnen dwarsliggers, te Ollignies (lijn 87 Lessines – Ollignies). Christian AUCQUIERE.

Op vrijdag 3 juli 2009 werd voor de laatste maal een 73'er in commerciële dienst ingezet. Het betrof de 7392, die vanuit Ath instond voor de bediening van Lessines en de industriezone te Ghislenghien. Het bestuurdersdepot van Ath was de laatste op het Belgische net waar het personeel opleiding kreeg op de reeks 77/78. Sinds maandag 5 juli wordt een loc van deze reeks ingezet op deze dienst.

De reeks 73 omvat nog slechts acht locomotieven, die allemaal gebruikt worden bij Infrabel:
- 7338, 7354 en 7355 te Schaarbeek

(rangeringen in de Centrale Werkplaats Infrastructuur);
- 7352 dienst ES te Mons en 7359 te Charleroi-Sud;

- 7350 en 7351 te Kinkempois (afgesteld te Angleur);
- en de 7340 te Stockem (sneeuwruimer, afgesteld te Libramont).



De reeks vindt haar oorsprong in het begin van de jaren zestig van de vorige eeuw. De NMBS besloot op dat ogenblik om massaal nieuwe rangeerdiesels aan te kopen, met het doel de laatste stoomlocomotieven (hoofdzakelijk types 53 en 81) definitief te kunnen afvoeren.

De reeks 73 werd tussen 1965 en 1977 geleverd in drie schijven:

- 7301 tot 7335: 1962 -1966;
- 7336 tot 7375: 1973 -1974;
- 7376 tot 7395: 1976 -1977.

FOTOTHEMA 93

De inzet van 73'ers te Schaarbeek was van korte duur (2006 tot 2008). De 7395 was op 5 oktober 2007 van dienst als rangeerloc te Vorst-Rijtuigen. Deze machine is tegenwoordig actief bij de Nederlandse spoorwegoperator Rail Feeding onder het nummer RF 104.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De machines werden geleverd door "La Brugeoise et Nivelles" uit Nivelles, uitgezonderd de 7326 t/m 7355, die gebouwd werden door de ABR (Ateliers Belges Réunis) uit Familleureux. De eerste schijf (35 stuks) werd ondergebracht in de reeks 273 (273.001 t/m 273.035).

De 73'ers werden uitgerust met een Cockerill-dieselmotor type TH695SA van 550 kW (7301-7335) of 6T2240C0 van 530 kW (7336-7395).

Men begon in 2003 met de buitendienststelling van de machines van de eerste schijf (7301 t/m 7335). Deze waren voorzien van een Cockerill-dieselmotor type TH695SA (6 cilinders). De voorraad reserveonderdelen werd begin jaren '90 van de vorige eeuw geleidelijk aan afgebouwd, hetgeen al snel voor problemen zorgde. De 7317 en 7320, waarvan de motor ernstige averij opliep, ontvingen respectievelijk in december 1993 en in november 1995 een nieuwe Cockerill-dieselmotor type 6T2240C0.

Alle eenheden van de eerste schijf verdwenen tussen 1 maart 2003 en 12 december 2004. Voor meer details over de loopbaan van deze subreeks verwijzen we naar het artikel dat verscheen in *OP DE BAAN* 67 (pagina 12 t/m 23).



FOTOTHEMA 93 De 7366 sleepte op 28 september 2007 de personeelstrein tussen Mons en de Centrale Werkplaats van Cuesmes. De trein bestond uit het enige nog in dienst zijnde M2-rijtuig bij de NMBS. Serge MARTIN.

FOTOTHEMA 93 De reeks 73 was op 21 september 2007 alom tegenwoordig te Châtelet. De 7363 en 7365 hadden die dag rangeerdienst in het vormingsstation. Uiterst links staat een partij afgestelde 22'ers. Serge MARTIN.





FOTOTHEMA 93 *De 7381 brengt op 5 oktober 2006 een lege ballasttrein over van Clabecq naar Quenast. De trein werd vereeuwigd in de bocht van Ripain. Pierre HERBIET.*

De afvoer van de locs van de tweede en derde bouwschijf begon met de buitendienststelling van de 7342 op 1 mei 2004. Op 31 december 2004 waren de 74 resterende locs verdeeld tussen de stelplaatsen van Charleroi-Sud (20 waarvan 1 in park), Antwerpen-Noord (17), Merelbeke (11 – alle in park), Hasselt (6, waarvan 2 in park) en Stockem (3, waarvan 2 in park).

Op 31 december 2004 stonden 16 machines in park. Dit in afwachting van een eventuele overdracht aan de Directie Infrastructuur. Het betrof de 7350 t/m 7356, 7359, 7360, 7367 en 7368 (Merelbeke); 7338 en 7341 (Stockem); 7370 en 7375 (Hasselt) en de 7343 (Charleroi-Sud).

Zeven locs werden op 20 februari 2005,

ter vervanging van locotactoren van de reeks 91, overgedragen aan Infrabel:

- 7350, 7351 (onderhoud Kinkempois);
- 7352, 7359 (onderhoud Charleroi-Sud);
- 7354, 7355, 7360 (onderhoud Schaarbeek).

De 7369 van Charleroi-Sud werd op 1 augustus 2005 geschrapt. Zij werd op 4 september 2005 gevolgd door de 7339, 7344, 7345, 7347 en 7348 (Charleroi-Sud).

Op 26 maart 2006 werd er geherstructureerd: het bestand werd beperkt tot 43 eenheden. Zeven locs muteerden naar Schaarbeek. Het was de eerste maal dat deze stelplaats 73'ers toegewezen kreeg. Infrabel nam de 7340 over (sneeuwruimer te Stockem). Op dat moment waren de resterende machines verdeeld over volgende stelplaatsen:

- Charleroi-Sud (20 waarvan 1 in park);
- Schaarbeek (7), de 7360, 7380 en 7393 muteerden naar Schaarbeek en werden onmiddellijk op een zijspoor gezet;
- Hasselt (8 waarvan 2 in park);
- Merelbeke (4, in park);
- Antwerpen-Noord (2, in park);
- Stockem (2, in park).

FOTOTHEMA 93 *De 73'ers deden lange tijd het rangerwerk te Clabecq, alvorens eind 2007 vervangen te worden door de reeks 77/78. De 7382 (tegenwoordig RF 101) reed op 16 april 2007 langs hoogoven nr. 6 van de "Forges de Clabecq". Serge MARTIN.*





FOTOTHEMA 93 De 7366 rangeert op 28 juni 2006 drie met brammen beladen wagens te Clabecq. Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 93 De 7386 brengt op 19 januari 2009 wagens, geschikt voor het vervoer van betonnen dwarsliggers, over van Lessines naar Ollignies (oude lijn 87 Lessines - Bassily). Pierre HERBIET.



Op 3 juli 2006 vond opnieuw een grote herstructurering plaats. De 7343, 7357, 7360, 7370, 7375, 7380, 7383, 7385 en 7393 werden afgevoerd. Er bleven nog slechts 22 machines in dienst: 14 te Charleroi-Sud en 8 te Schaarbeek.

Het aantal machines minderde maand na maand. Schaarbeek verloor eind 2008 zijn laatste 73, terwijl de eenheden van Charleroi-Sud nog slechts vanuit Ath en Mons werden ingezet.

Op 1 april 2009 waren nog slechts 8 locomotieven (van de derde bouwreeks) beschikbaar, terwijl 19 andere (van de tweede reeks) in park stonden.

De bestuurders van de depots van Mons en Ath hadden ondertussen hun opleiding voor de reeks 77/78 afgerond.

De 73'ers werden op 3 juli 2009 definitief werkloos. De 7392 reed de laatste dienst naar Lessines en de laatste bediening van het industrieterrein van Ghislenghien.

Het is zeer onwaarschijnlijk dat we de 73'ers, die in park werden geplaatst, ooit nog terug in actie gaan zien (met uitzondering van de machines gebruikt door Infrabel die echter december 2009 niet



FOTOTHEMA 93 *Gelukkig worden een aantal 73'ers nog gebruikt door Infrabel. De 7351 wacht op 24 juni 2009 haar volgende dienst af te Angleur. Pierre HERBIET.*

FOTOTHEMA 93 *De 73'ers werden op het einde nog enkel ingezet vanuit van Ath. Ze verzorgden de rangeringen in het station van Lessines en bedienden van hieruit de industriezone van Ghislenghien en (indien nodig) Ollignies. De 7365 rijdt op 14 september 2007 door Lanquesaint. Zij brengt een stel lege autotransporters over naar Lessines. Serge MARTIN.*



meer zullen halen). Het verminderde aantal diensten en de huidige economische crisis hebben de nood aan rangeerdiesels eerder beperkt.

Begin augustus kwam de 7337 even terug in dienst om een defecte locotractor van de reeks 91 te vervangen voor de rangeringen in de werkplaats Charleroi-Sud. Dit was allicht de laatste inzet van een 73'er bij de NMBS.

Na de reeks 73 voorziet de NMBS tegen eind dit jaar de schrapping van alle nog in dienst zijnde 82'ers. Momenteel worden deze nog gebruikt in Schaarbeek (16, waarvan 3 in park), 14, alle in park), Antwerpen-Noord (8, alle in park) .

Tien locs van de reeks 73 vonden intussen een nieuwe werkgever:

- de 7309 bij de Luxemburgse spoorwegvereniging "Train 1900" te Fond-de-Gras;
- de 7380, 7382, 7383, 7387, 7390, 7391, 7392, 7394 en 7395 bij het Nederlandse bedrijf Rail Feeding (zie p. 50).



FOTO 93-13 De 7355 werd op 25 maart 2009 ingezet door de CW Infrastructuur te Schaarbeek en rangeert een trein met lange gelaste rails.
Simon DERIDDER.

De Nederlandse firma Rail Feeding nam al acht 73'ers over. Op 28 juli 2009 sleepten de RF 106 (ex-NMBS 7387) en RF 102 (ex-NMBS 7380) in treinschakeling een container-tankwagentrein naar de P&O-terminal van Europoort in opdracht van Veolia.
Michel DE ESCH.





Schroot...

Onherroepelijk verdwijnen één voor één de oude NMBS-gloriën van het toneel...

De 1502, 1802 en 1804 werden op 19 juli overgebracht van Kinkempois naar de schrootwerf Keyser te Courcelles. Er is geen medelijden voor deze oude sterren...

FOTO 93-14 ↑ - **FOTO 93-15** → *Aankomst te Courcelles. Het konvooi, uitzonderlijk gesleept door de 5532 + 5528, bestond uit de 1804, 1802, een stortwagen, de 1502, de kraan Juliette II van Kinkempois (ex-Ronet), twee oude cementwagens en de hulptrein van Kinkempois.*
Pierre HERBIET.

FOTO 93-16 ↓ *De laatste ogenblikken in het bestaan van de 2244 en 2233... Schrootwerf te Aubange, 4 juni 2009.* Pierre HERBIET.





↑ [FOTO 93-17](#)
← [FOTO 93-18](#)
↓ [FOTO 93-19](#)

De drie veroordeelde meer-spanige locomotieven worden de schrootwerf binnengedruwd door twee 55'ers. Nog enkele dagen en er blijft nog enkel een hoop schroot over...

Pierre HERBIET, 19 juli 2009.



FOTO 93-83

De 20 nieuwe locomotieven PRIMA II (zie ODB 86 p. 44 en ODB 92 p. 44) die werden besteld door de Marokkaanse spoorwegen, worden momenteel geleverd. De overbrenging vanuit de Alstom-fabriek te Belfort gebeurt per spoor naar de Antwerpse haven. Van hier uit worden ze per schip overgebracht naar Marokko. Op 18 augustus werd de eerste machine, de E1402, toegevoegd in de 44837 So-main - Antwerpen-Noord, achter de 36022. Doortocht te Schoonaarde. Wim DE RIDDER.



Een EURO 4000 van Vossloh getest

Op aanvraag van Angel Trains, werd een diesellocomotief van het type Euro 4000 van Vossloh (zie ODB 71 p. 65) onderworpen aan de elektromagnetische compatibiliteitstesten te Coucou tussen Ath en Silly, met als doel een homologatie voor het Belgische net. De machine heeft het UIC-nummer 92 87 000 4 001-9 en constructeursnummer 2505 van 2008. Vervolgens werd zij naar Frankrijk verzonden voor de homologatietesten op het Franse net.

FOTO 93-84 ← - **FOTO 93-85** ↓
De transfer van de EURO 4000 van Schaarbeek naar Ath. Mévergnies, 21 juli.
De EURO 4000 te Coucou, 22 augustus.
Christian AUCQUIERE.



Rijtuigen - wagens

M6-rijtuigen

De M6-rijtuigen worden vlot geleverd (366 geleverd op 01-07-2009 tegen 326 op 01-01-2008), zodat hun actieradius ook uitbreidt. Sedert 14 juni worden zij eveneens ingezet op de IC-P Antwerpen - Gent (3006, 3013, 3028, 3035) en de IC-G Antwerpen - Oostende (1812, 1819, 1831, 1838). Vanaf 7 september, een eerste stam wordt ingezet op de IC-M Brussel-Zuid - Dinant/Liers. Het betreft hier een dubbele rijtuigenstam M6 + 27 met automatische koppeling met (ont)koppeling te Namur.

Vanaf 4 oktober wordt een tweede rijtuigen-stam ingezet op de IR-I Louvain-la-Neuve - Binche (de rijtuigen zijn ingesloten door twee 26'ers).

De inzetreeks van deze stammen wordt afgedrukt op p. 13 (reeks 26) en p. 12 (reeks 27).

FOTO 93-79 ↗ *Op 16 augustus werd een tweede rijtuigenstam bestaande uit gemoderniseerde M5-rijtuigen in dienst genomen en ingezet voor de P7403 en P8403 Huy - Brussel - Zuid. De P8403 te Profondsart op 20 augustus 2009.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 93-20 *Op 28 juli werden vijf M2-rijtuigen, die op 5 mei 2009 werden gebruikt voor een brandoefening in de tunnel van Soumagne, overgebracht van Liers naar Bressoux waar ze gesloopt zullen worden. TUC-Rail verzorgde de overbrenging met de 5532. Doorrit van de trein in het opmerkelijke nieuwe station Liège-Guillemins. Pierre HERBIET.*



Een wagen voor uitzonderlijke transporten

In juni werd een rotor van EDF (Electricité De France) overgebracht naar Charleroi-Sud-Quai om er bij ACEC-Energie hersteld te worden. Voor dit transport werd een speciale goederenwagen met 20 assen ingezet die eigendom is van de Franse maatschappij STSI (Société de Transports Speciaux Industriels).



Dit voertuig, met UIC-nummer 83 97 996 0 0001-3P, werd in 1939 in Duitsland gebouwd door de Siegener Eisenbahnbedarf en waarschijnlijk aan de DR geleverd. Hij zou tijdens de Tweede Wereldoorlog gebruikt geweest zijn voor het vervoer van spoorwegartillerie.

De wagen weegt leeg 84 t en hij kan een lading van 320 t vervoeren waardoor de totale massa maximaal 404 t bedraagt. De maximum snelheid bedraagt 60 km/h indien de wagen beladen is, leeg mag aan 100 km/h gereden worden. De lengte bedraagt 37,860 m.

De speciale wagen in Charleroi-Sud op 8 juni 2009. De rotor ligt in een dubbele container. In de achtergrond zien we de werkplaats van Charleroi-Sud.
Roger CRIKELAIRE.



Schrapping van de slaaprijtuigen T2 en AB30.

In de loop van de maand juni besloot de NMBS om de laatste twee reeksen slaaprijtuigen, namelijk de types T2 (Tourist2) en AB30 te schrappen. Voor de nachttreinen beschikt de Maatschappij sindsdien nog slechts over 14 ligrijtuigen I6, maar voor hoelang nog...

Slaaprijtuigen T2

Gezien het succes van de 20 nieuwe slaaprijtuigen van het type T2, die in 1968 en 1969 door de CIWLT in dienst werden genomen, bestelde de SNCF 82 gelijkaardige rijtuigen. De NMBS van haar kant besliste om zich bij de SNCF aan te sluiten en bestelde zes dergelijke rijtuigen. De 88 rijtuigen werden gebouwd in 1973 en 1974 door Carel-Fouché in Frankrijk en waren voorzien van airco wat hen onderscheidde van de T2-rijtuigen van de CIWLT.

De binneninrichting telde 18 afdelingen met twee bedden boven elkaar geplaatst, hetzij een totale capaciteit van 36 plaatsen. Elke afdeling was ook voorzien van een wastafel. De Belgische T2'en droegen de nummers CIWLT 5108 t/m 5110 en 5151 t/m 5153, nadien werd dit NMBS 05108 t/m 05110 en 05151 t/m 05153 (UIC 61 88 7570 156 t/m 161).

FOTO 93-22 *Dolhain, 12 maart 2006. Doorrit van de "Bergland Express", op de terugweg uit Oostenrijk. Onmiddellijk achter de loc 2701 bevinden zich twee rijtuigen van het type AB30, een derde kan men waarnemen in negende positie, terwijl net daarvoor een rijtuig type T2 meerijdt.* Michel HANSSENS.



FOTO 93-21 *Het T2-rijtuig 5109 (UIC 71 88 75 70157-2) in zijn originele schildering en gezien langs de kant van de zijgang. Schaerbeek, 11 juni 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Slaaprijtuigen type AB30

In 1955 en 1956 bestelde de CIWLT 80 nieuwe slaaprijtuigen type "P", genoemd naar hun ontwerper M. Pillepich. Hun voornaamste kenmerk was hun kast in "Inox"-staal (licentie Budd). Deze rijtuigen

werden geleverd door vier verschillende fabrieken:

- Nivelles (4501 t/m 4525);
- Carel - Fouché (4526 t/m 4550);
- Ansaldo (4551 t/m 4565);
- FIAT (4566 t/m 4580).



FOTO 93-23 → Twee rijtuigen AB30, die pas de werkplaats verlaten hebben na hun totale verbouwing, zijn achteraan de internationale trein 224 Wien – Oostende gekoppeld. Het gaat hier om het NMBS-rijtuig 04530 (UIC 61 88 7070 015-9) en NS (UIC 61 84 70 70 001-6).
 Brussel-Noord, 15 september 1992.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Hun binneninrichting bestond uit 20 individuele afdelingen 2de klasse met één bed, in 1956 werden deze opgewaardeerd naar 1ste klasse.
 Zij hebben op talrijke internationale verbindingen gereden, vooral naar de Côte d'Azur, alvorens te worden afgeschaft eind jaren '70 en begin jaren '80.

Gezien de zeer goede staat, waarin zij nog verkeerden, werd begin jaren '90 beslist om 17 van deze rijtuigen terug in dienst te stellen na een grondige modernisering. Er werd een prototype gebouwd in de CIWLT-werkplaats te Oostende. De ombouw hield o.a. de volledige vernieuwing van de binneninrichting in; die zou voortaan bestaan uit 10 afdelingen met elk 3 boven elkaar geplaatste bedden. Elke afdeling beschikte ook over een wastafel. Bovendien werd in elk rijtuig airco geïnstalleerd. In die zin gemoderniseerd, werden deze rijtuigen herdoopt tot type AB30 2de of 1ste klasse, afhankelijk van het aantal gereserveerde bedden per afdeling, met een totale capa-



citeit van 30 bedden. 5 rijtuigen werden opgenomen in het park van de NMBS, 7 bij de ÖBB en 5 bij de NS.

De NMBS beschikte dus terug over 5 van deze rijtuigen: 04530, 04531, 04532,

04543 en 04554 (UIC 61 88 7070 011 t/m 015). Zij werden opgenomen in de TEN-pool (verhuurd aan de CIWLT), en meestal ingezet in de internationale treinen naar Italië. Eén rijtuig bleef steeds beschikbaar voor de verbinding Oostende – Wien.

FOTO 93-24 De autoslaaptrein 1235 Bressoux – St. Raphaël-Valescure, gefotografeerd te Comblain-la-Tour op 1 augustus 2003, enkele weken voordat de autoslaaptreinen werden afgeschaft. Achter de locomotief bevinden zich een ligrijtuig I5, een slaaprijtuig T2, een slaaprijtuig AB30 en de autotransport-wagens. Deze volledige samenstelling behoort vandaag tot het verleden... Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De rijtuigen type T2 en AB30 beëindigden hun loopbaan meestal in één van de autoslaaptreinen. In 1999 voorzag de dienst de inzet van 5 rijtuigen T2 en van 5 types AB30 in de volgende treinen:

- 1219 Oostende - Innsbruck: 1 AB30;
- 1371 Bressoux - Port-Bou/St-Rafaël: 2 T2;
- 1375 Schaarbeek - Ventimiglia: 1 T2;
- 1481 Schaarbeek - Port-Bou: 1 T2;
- 499 Brussel-Zuid - Sierre: 1 AB30;
- 299 Brussel-Zuid - Venezia: 2 AB30;
- 1177 Schaarbeek - Ventimiglia: 1 AB30 + 1 T2.

In 2003, het laatste jaar van de autoslaaptreinen, verliep hun inzet als volgt (3 T2 en 5 AB30):

- 499 Brussel-Zuid - Sierre: 2 AB30;
- 1435 Denderleeuw - St-Rafaël: 1 T2 + 1 AB30;
- 1435 Bressoux - St. Rafaël: 1 T2 + 2 AB30;
- 1439 Denderleeuw - Narbonne: 1 T2 + 1 AB30.

Na de afschaffing van deze treinen in september 2003 (zie *ODB* 58 blz. 31), evenals de klassieke internationale treinen, werd het gebruik van deze slaaprijtuigen eerder uitzonderlijk.

Toch legde de Nederlandse privémaatschappij *The Train Company* (TTC) vanaf januari 2004 tijdens de winterperiode een nieuwe skitrein in; de "Bergland Express" en verbond Rotterdam met St. Anton am Arlberg. Meerdere van de rijtuigen type T2 en AB30 werden ingezet in deze trein en van jaar tot jaar verhuurd aan TTC. De maatschappij is echter begin dit jaar failliet verklaard. Uiteindelijk besliste de NMBS om alle T2- en AB30-rijtuigen te schrappen, omdat zij tot niets meer dienden. De AB30 werden verkocht aan het Duitse Manserrosta voor gebruik in Bulgarije.

Hiermee eindigt dus de geschiedenis van de slaaprijtuigen van de NMBS, weer een bladzijde die definitief is omgedraaid ...



↑ *Het rijtuig T2 nr. 5110 (UIC 71 88 75 70-156-8) in Railtour livrei, ingesloten in de "Freccia del Sole" bij doorrit te Brussel-Noord. De foto werd genomen langs de kant van de slaapcabines* Daniel THIELEMANS.

FOTO 93-82 ↓ *De zes T2- en de vijf AB30-rijtuigen zijn uit dienst genomen en staan afgesteld in de bundel "Expo" te Vorst-Rijtuigen.* Jean-Luc VANDERHAEGEN, 23 augustus 2009.



FOTO 93-25 ↓ *Doorrit te Groenendaal van de laatste autoslaaptrein 1439 Denderleeuw - Narbonne op 26 september 2003, met achter de locomotief een T2-rijtuig. In tweede positie een MU-rijtuig, een reeks die reeds enkele jaren geschrapt is. Een Zwitserse maatschappij verkocht ze door aan Griekenland.* Pierre HERBIET.





↑ De “Bergland Express”, afkomstig uit Oostenrijk, zal weldra Roosendaal bereiken. Achter de locomotief bevinden zich een T2 en een AB30. Pierre HERBIET.

FOTO 93-26 →

Op 6 februari 2005 komt de “Bergland Express” aan te Verviers, vanwaar hij verder zal rijden richting Nederland. Een rijtuig AB30 en een T2 zijn gekoppeld aan de 2725. Michel HANSSSENS

↓ Terugkeer van het ledige rijtuigstel van de “Bergland Express” naar Vorst-Rijtuigen. De trein bestaat uit 3 rijtuigen AB30 (in 1ste, 2de positie en achteraan) en 2 rijtuigen T2. St.-Katelijne-Waver, 10 februari 2008. Pierre HERBIET.



Belgische rijtuigen op een Engelse museumlijn



FOTO 93-27 ↑ - FOTO 93-28 → De vedette van de NVR is locomotief nr 1 "Thomas", de hoofdrolspeler in een animatiereeks voor kinderen. Deze 0-6-0T (Ct) werd in 1947 gebouwd door Hudswell Clarke (nr. 1800) voor de British Sugar Corporation te Peterborough. Boven: aankomst te Yarwell Junction. Hiernaast: vertrek te Wansford. Henk DE JONGHE, 27 juni 2009.

De toeristische spoorlijn *Nene Valley Railway* (NVR) werd opgericht in 1974 en baat een 12 km lange lijn uit tussen Peterborough en Yarwell Junction die werd aangepast aan het Europese vrijruimteprofiel (na afbraak van een brug en de aanpassing van de perrons). Het locomotievenpark bestaat uit 14 stoomlocomotieven, waarvan 3 rijvaardig, 15 diesellocomotieven, waarvan 9 in dienst, en een motorwagen.

Verrassend is de aanwezigheid van vier ex-NMBS-rijtuigen: K1 A nr. 21.013, K1 A nr. 21.033, K1 AB nr. 23.009 en M1 B nr. 42.170. Ze dragen alle de CIWLT-livrei!





FOTO 93-29 ✓ - FOTO 93-30 ↓ - FOTO 93-31 ↓ De "Train Bleu" London - Paris - Nice - San Remo) in het prachtige station Wansford. De trein bestaat uit de rijtuigen 21.033 (K1 gebruikt als 1ste klasse rijtuig), 21.013 (K1 als bar-salonrijtuig) en de 42.170 (M1 als rijtuig toeristenklasse).
Pierre HERBIET, 27 juni 2009.



Thalys en Eurostar met mindere cijfers

Tijdens het eerste semester van 2009 zakte het aantal reizigers met 4,56%. Deze daling is vooral merkbaar bij reizigers van eerste klasse (-12,9%).

Tijdens dezelfde periode heeft Eurostar een daling van 7% meegemaakt (€398 miljoen), het aantal reizigers daalde met 6% (4,34 miljoen) en dit ondanks een stijging van 4% reizigers in de categorie vrije tijd. Maar deze stijging heeft de terugval van het aantal zakenreizigers niet kunnen opvangen.

TGV Fret

Siemens en Alstom hebben hun voorstellen voor de TGV-Cargo overgemaakt aan de maatschappij CAREX (Cargo Rail Express – zie *OP DE BAAN 87* pagina 29). De twee constructeurs stelden respectievelijk hun Velaro Cargo (zie *OP DE BAAN 91* pagina 49) en TGV Cargo voor. Dit materieel moet luchtcontainers (containers gebruikt in vliegtuigen) vervoeren tussen de verschillende Europese luchtvrachthubs. Ieder motorstel moet 120 t vracht kunnen vervoeren. In een eerste fase zal CAREX de luchthavens van Lyon, Roissy (Paris), Bierset (Liège), Amsterdam en London met elkaar verbinden. De stellen worden verwacht voor 2012 of 2013. Om deze kalender te respecteren moet men dit najaar het materieel bestellen.

Marktverlies voor B-Cargo

Tijdens de eerste vier maanden van dit jaar heeft B-Cargo terrein verloren op de privéoperatoren. Hun marktaandeel is gezakt van 92% naar 86,5% terwijl Crossrail een stijging had van 4,45% naar 7,48% en Fret SNCF van 2,47% naar 4,89%..

Train Info Services

De NMBS stelt vanaf 1 september 2009 twee nieuwe diensten ter beschikking aan haar klanten, die willen beschikken over real time informatie. Door een sms'je te sturen naar het nummer 2828, krijgt hij onmiddellijk 3 voorstellen met de snelste treinverbindingen naar zijn bestemming. Hij moet enkel het station van vertrek en aankomst invoeren. Het systeem geeft de klant dan onmiddellijk de gevraagde en geactualiseerde informatie in functie van de reële situatie van de treindienst. Inschrijven op deze dienst kost € 0,60 (eenmalige kost) en gebeurt via sms. Ieder verzoek om in-

formatie kost € 0,30.

Deze dienst is enkel beschikbaar voor abonnees van een van de drie Belgische GSM-operatoren.

My Train Info richt zich hoofdzakelijk tot de treinkaarthouders (= abonnees). De NMBS informeert dan zijn vaste klanten, gratis per SMS, over vertragingen en afgeschafte of omgeleide treinen op het door hun gebruikte treintraject.

Identiteitskaart als vervoersbewijs

Het merendeel van de Belgen beschikt over een elektronische identiteitskaart, voorzien van een chip. De NMBS en FEDICT (ICT-dienst van de federale overheid) hebben een project gerealiseerd zodat de elektronische identiteitskaart gebruikt kan worden als vervoersbewijs. De houder van de identiteitskaart schrijft zich in op de website van de NMBS; kiest

zijn trajecten, betaalt met de traditionele middelen en geeft zijn rijksregisternummer op.

Tijdens een controle kan de treinbegeleider de identiteitskaart invoeren in de kaartlezer van een IBIS-toestel en kan dan zo controleren of het ticket overeenkomt met het rijksregisternummer. Indien dit niet het geval is, door een last-minute aankoop zal het IBIS-toestel via GPRS de nodige gegevens raadplegen. Dit systeem maakt het papieren vervoersbewijs volledig overbodig.

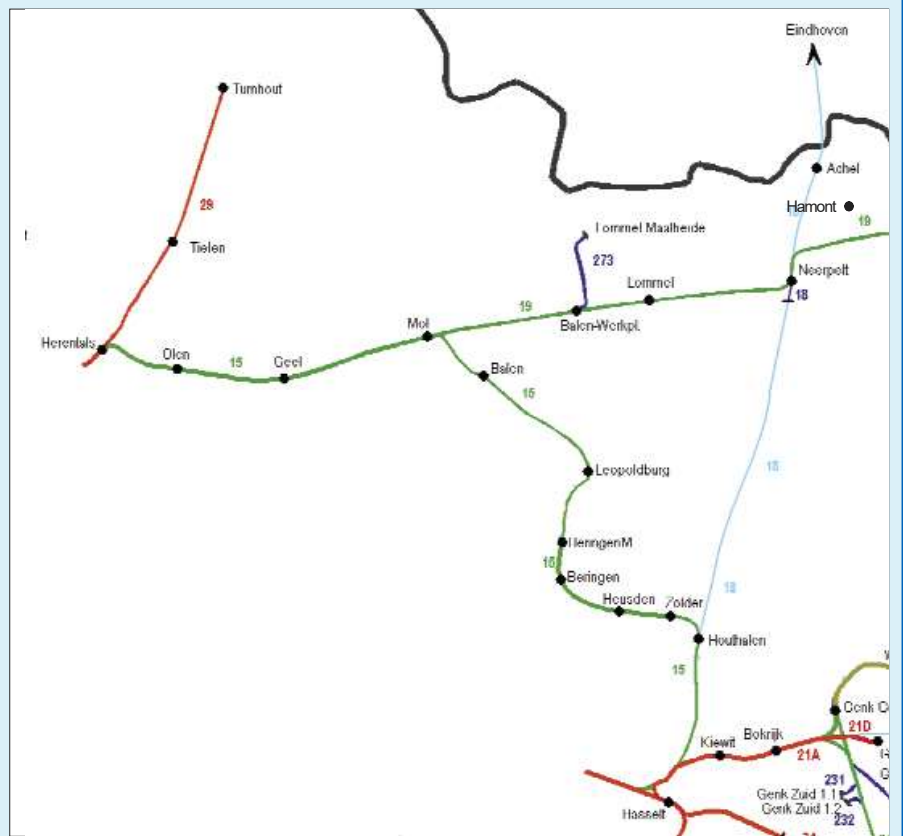
Diabolo van Zaventem

De eerste tunnel onder de luchthaven van Zaventem was op 25 juni volledig gegraven. De werken waren begonnen op 11 april en vorderden met een snelheid van 13 meter per dag (te vergelijken met de 40 meter (!) per dag voor de Gothard tunnel – zie pagina 55).

Elektrificatie in zicht voor de lijn Herentals - Neerpelt

De NMBS onderzoekt de mogelijke elektrificatie van de lijn Herentals - Mol - Neerpelt, zelfs met een verlenging tot Hamont. De mogelijkheid om de sectie Mol - Neerpelt (L 19) om te bouwen naar dubbelspoor wordt eveneens bestudeerd. Bovendien zou het reizigersverkeer verlengd worden tot Hamont en zou er een rechtstreekse verbinding Hamont - Neerpelt - Brussel tot stand komen. Bij een elektrificatie van deze as kan de onbetrouwbare reeks 41 vervangen worden door elektrisch materieel en wordt eveneens de treincapaciteit verhoogd.

Parallel met deze studie wordt eveneens de mogelijkheid onderzocht om de oude lijn 18 (Neerpelt - Houthalen - Hasselt) opnieuw te openen voor het reizigersverkeer. Met het trein/tramproject rond Hasselt (zie p. 34) dat wij reeds eerder vermeldden, krijgt dus het noorden van de provincie Limburg (700.0000 inwoners) een degelijke aansluiting op het spoorwegnet.



Heropening van de lijn naar Merksem!

Misschien klinkt het ongeloofwaardig, maar toch is het waar: de industriële lijn naar Merksem (zie ODB 89 p 36 t/m 47) is terug in dienst genomen en dit tot februari 2010. B-Cargo heeft een contract binnengehaald voor een nieuwe klant. De firma Euroblast verwacht 10.000 ton staal vanuit Linz. Deze zal afgeladen worden op de aansluiting van Antwerpse Metalen. Deze laatste zal eveneens kunnen genieten van de heropening van de lijn. Ook zal de bediening niet langer 's nachts plaatsvinden, maar wel overdag. De eerste wagens zijn begin juli aangekomen.



De 7837 tijdens de bediening van de lijn van Merksem, hier ter hoogte van het Straatsburgdok op 31 juli. Luk GIBENS.

De saga van “de Ijzeren Rijn”

De Ijzeren Rijn houdt maar niet op de gemeederen te beroeren. De conclusies van een onderzoek verricht door twee onaf-

hankelijke studie bureaus (het Belgische TML – Transport & Mobility Leuven – en het Nederlandse TNO) in samenwerking met Infrabel en Prorail zijn formeel.

Op 11 juli werd de 1349 ingezet voor een speciale trein, bestaande uit een stam M5-rijtuigen, ingelegd voor een schoolreis tussen Brussel-Zuid en Libramont. Vertrek vanuit Brussel-Noord. Tim VAN ROOY.

Deze studie is een kosten-batenanalyse van de eventuele heropening van de Ijzeren Rijn. Een eventuele reactivering zou meer kosten dan de te verwachten opbrengsten. Alle bestudeerde scenario's leiden uiteindelijk tot negatieve baten. De belangrijkste reden waarom het project zo slecht scoort, is dat de Ijzeren Rijn vooral vervoer zal onttrekken van de bestaande Montzenroute. Deze hoofdlijn zit daarbij nog niet aan haar capaciteitslimieten. Daarbij zou de Ijzeren Rijn het wegverkeer slechts met 0,01% ontlasten. De heropening van deze spoorverbinding zou tussen € 590 en € 790 miljoen kosten. Sommige bronnen spreken zelfs van € 900 miljoen, waarvan € 530 miljoen ten laste van België.

Aanpassing tarieven voor het grensverkeer naar Lille

Op 7 juli hebben de NMBS en de SNCF een contract ondertekend om de tarieven te verlagen tussen Tournai, Kortrijk en Lille. Een ticket dat vandaag nog € 8 kost, zal dan nog maar € 4,5 kosten, wat overeenkomt met het tarief voor een binnenlandse rit. Ook zal het aanbod van de treinen verhogen en zal de reistijd korter worden, dit door aanpassing van de lijnen. Hierdoor hopen de twee beheerders de prijsverlaging van de tickets op te vangen door een verhoging van het aantal reizigers.



Duffel: een nieuwe spoorwegbrug

Er werd dit voorjaar te Duffel een belangrijke bouwwerf opgestart. Men is er bezig met de vervanging van de spoorbrug over de Nete. Dit voor de beide sporen zowel van lijn 25 en lijn 27. Om het treinverkeer niet al ernstig te verstoren bouwt men eerst naast de oude spoorbrug een nieuw exemplaar. Daarna zal men de beide sporen van lijn 25 verplaatsen. De huidige activiteiten omvatten het graafwerk voor de spoorbedding en de nodige voorbereidingswerken voor de nieuwe brug.

We bespreken deze nieuwe spoorbrug uitvoerder in het volgende nummer van "OP DE BAAN".

Een blik op de werken. Op het naastliggend spoor een Benelux die naar Brussel rijdt. Duffel, 13 juli 2009. Armand BEERLANDT.



Opnieuw reizigerstreinen op de lijn 125bis?

Volgens een studie, uitgevoerd door de NMBS, zou het reizigersvervoer op de lijn 125bis Liège – Flémalle via Kinkempois en Seraing opnieuw rendabel zijn

(deel uitmakend van een uit te bouwen gewestelijk net rond Liège). Ook al zijn er nog veel hinderpalen, toch is de heropening van de lijn 125bis voor het reizigersvervoer op de goeie weg. Het reizigersvervoer op deze lijn stopte op 29 mei 1976.



Hasselt: werken voor sneltram gestart

De eerste sporen voor de nieuwe sneltramlijn die vanaf 2012 Hasselt met Maastricht zal verbinden, werden eind vorig jaar gelegd.

Er werd ruim 700 m dubbelspoor (normaalspoor) aangelegd tussen het NMBS-station en de Ring van Hasselt. De sporen eindigen aan een nieuw gebouw, gelegen ten oosten van het stationsgebouw. In de maand augustus start men met het leggen van sporen in de richting van het stationsplein.

↑ *De sporen lopen doorheen dit gebouw. De foto staat trouwens met zijn rug naar het station van Hasselt gericht.*

↗ *De busstelplaats van Hasselt, gelegen tussen de eerste ringweg en het NMBS-station zal verdwijnen. Dit gebouw moet wijken voor een nieuwe gemeenschappelijke installatie voor sneltrams en bussen. De exacte ligging ervan is nog niet bepaald.*

→ *Er werd reeds 700 meter dubbelspoor gelegd. In de achtergrond kunt u het nieuwe gebouw waarnemen waar de sneltrams doorheen zullen rijden. Tekst en foto's: Leo Schruers.*



Brussel – Tournai in 38 minuten?

De Waalse regering overweegt om IC-treinen te laten rijden tussen Brussel en Tournai, via de Lijn 1 tot Antoing waar aansluiting is met de lijn 78 (Saint-Ghislain – Tournai).

Het idee is niet nieuw, maar de toetreding van de Groenen tot de Waalse regering na de laatste verkiezingen zorgde voor een regeerakkoord waarin een belangrijk deel aan mobiliteit is gewijd, met het voornemen om de belangrijkste Waalse steden in 40 minuten met de hoofdstad te verbinden, dankzij de verbetering van de 'dorsale Wallone' en vooral door het gebruik van de lijn 1 tussen Brussel en Tournai door het binnenlands verkeer.

Voor de stad Ath vraagt reeds verschillende jaren een snelle verbinding. Het volstaat om de aansluiting tussen de basis van Coucou en de lijn 1 te optimaliseren, waardoor Ath zich op 20min van Brussel bevindt. Helaas zijn de reacties van de NMBS (omwille van budgettaire en technische redenen: aankoop van materieel, nieuwe rijpaden) hierop negatief. De weg is nog lang...

December: nieuwe dienstregeling

De nieuwe dienstregeling van 13 december brengt volgende nieuwigheden:

- de P-treinen uit de reeks 5300 Dendermonde ↔ Brussel-Zuid rijden niet meer door de Noordzuidverbinding maar via de lijn 28 waarop de stopplaatsen Simonis, en Brussel-West werden heropend. Er zal een nieuwe P-verbinding gerealiseerd



Een andere werf die sedert verschillende maanden stil ligt, bevindt zich in de vierhoek van Schaarbeek en Brussel-Noord. Het gaat om de voltooiing van de tunnel die de treinen komende van de lijnen 28 (westertak van Brussel) en 50 (Denderleeuw – Brussel-Noord) toelaat de lijn 36N (Brussel – Liège) ondergronds te kruisen aan de inrit van het station van Schaarbeek. Op deze foto ziet men de tunnel links, waarbij de grond wordt geruimd. Rechts zien we de verbindingstunnel van het lijngedeelte 161/1 die treinen komende van de lijn 50, toelaat de lijn 161 (Brussel-Noord – Namur) op te rijden, door alle sporen tussen Brussel-Noord en Schaarbeek ondergronds te kruisen. Het spoor van de nieuwe tunnel zal aansluiting hebben met de verbinding 161/1. Ter hoogte van deze tunnel bevond zich het vroegere depot Brussel-Noord. Brussel, 17 juni 2009.

- worden tussen Dendermonde en Brussel-West (reeks 5300) met een stilstand te Simonis. Door het inleggen van de P-treinen reeksen 5300 en 5400 wordt een half-uurdienst gerealiseerd;
- de verbinding P7602/8600 krijgt Lxembourg als aankomst/vertrekstation in plaats van Jemelle. (vertrek 05.37, terug om 19.06);
- de P7600 zal vertrekken vanuit Marloie; in de andere richting zullen de P8602 en 8605 Marloie hebben als bestemming in plaats van Jemelle;
- de IR-d Antwerpen - Tournai wordt verlengd tot Kortrijk via Moeskroen;

- de L-treinen Namur ↔ Wavre zullen worden verlengd tot Leuven;
- de Breaks maken hun intrede bij talrijke L-treinen Verviers ↔ Géronstère en Verviers ↔ Liège-Palais.
- de M6-rijtuigstammen met automatische koppeling zullen worden ingezet voor de 3605/8016 Adinkerke/Kortrijk - Landen en terug voor de 3638/8015, telkens met (ont)koppeling te Gent-Sint-Pieters en eveneens voor de treinen 3639/8016 Landen - Adinkerke/Kortrijk in terug (zonder koppeling) voor de 3606 Adinkerke - Landen en 7016 Kortrijk - Schaarbeek.

FOTO 93-32 Dit seizoen bestond het treinstel van de *Luxembourg-Blankenberge-Express* voor de eerste keer uit Corail-rijtuigen van de CFL. Op de foto, genomen in Beernem op 17 juli, bij de terugrit naar het Groothertogdom bestond de trein in volgorde uit een CFL Corail-rijtuig, drie Wegmann-rijtuigen waarvan een in originele livree en het 'Rendez-vous'-rijtuig en 4 CFL Corail-rijtuigen (zie inzet). Het huren van de I6-rijtuigen van de NMBS is dus gestopt. CFL heeft 15 Corail-rijtuigen die deel uitmaakten van een gezamenlijk park met de SNCF die werden ingezet op de internationale verbindingen tussen Luxemburg en Paris voor het tijdperk van de TGV's (zie foto op de volgende pagina). Pierre HERBIET.



De bouw van het GEN rond Brussel

Lijn 50A: Brussel-Zuid – Sint-Katherina-Lombeek

In vorige nummers hebben we de GEN-werken in het zuidelijk landsgedeelte, op de lijnen 161 en 124, overlopen. Ook in het noordelijk landsgedeelte werkt Infrabel aan de uitbouw van dit GEN-netwerk. Zo is lijn 36 Brussel-Leuven reeds enkele jaren viersporig, terwijl de werken op lijn 50A nog niet zo lang geleden begonnen zijn.

De lijn 50A tussen Brussel-Zuid en Gent wordt niet over de volledige lengte op 4 sporen gebracht. Ter hoogte van de vertakking te Sint-Katherina-Lombeek splitsen de 2 buitenste sporen af om de "oude" lijn 50 (Brussel-Noord – Denderleeuw) te vervoegen terwijl treinen via de middelste sporen verder richting Gent zullen rijden. De nieuwe buitenste sporen zullen berijdbaar zijn aan 160 km/h, terwijl treinen op de binnenste sporen een snelheid van 200 km/h kunnen halen!

Het actuele tracé van lijn 50A is relatief rechtlijnig; de uitbreiding naar vier sporen gebeurt bijgevolg door een spoor aan iedere kant bij te plaatsen.

De werken die momenteel aan de gang zijn dienen om de bedding van de lijn en de talrijke bruggen te verbreden.

Ook in Brussel-Zuid zal de infrastructuur aangepast worden om de vier sporen te ontvangen. Hierop zullen we in een later nummer terugkomen.

Geert PACKET.

➤ *De speciale bovenleidingsconstructie die ter hoogte van de nieuw te bouwen bruggen wordt gebruikt. Een gedeelte van de pijlers van de oude brug is nog zichtbaar. Sint-Anna-Pede, 10 augustus 2009. Geert PACKET.*

➔ *De Thalys naar Oostende is hier net onder de brug van de Ninoofsesteenweg in Schepdaal doorgereden. Ter hoogte van de laatste rijtuigen zien we de bouw van een nieuwe brug. Men heeft een speciale constructie gebouwd om de bovenleiding plaatselijk te verlagen voor de bouw van de brug. Schepdaal, 10 augustus 2009. Geert PACKET.*



Locomotief 1330 duwt een trein naar Welkenraedt en passeert een van de typische bruggen die we nu nog op lijn 50A kunnen aantreffen. De werken ter uitbreiding van de bedding zijn hier net begonnen. Schepdaal, 10 augustus 2009. Geert PACKET.





Een foto die we binnenkort misschien niet meer zullen kunnen maken: ook het viaduct van Sint-Anna-Pede wordt verbreed om plaats te bieden aan vier sporen. Het uitzicht zal ongetwijfeld niet meer hetzelfde zijn... In het laatste licht van de dag rijdt een IC-A naar Welkenraedt over dit mooie kunstwerk. Sint-Anna-Pede, 10 augustus 2009 Geert PACKET.



Gisteren

FOTO BD-9301 Augustus 1950. Een direct naar Oostende wordt gesleept door de prachtige Pacific 1.001 en rijdt over het viaduct van Sint-Anna-Pede. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. **FOTO 93-88** Dezelfde plaats, 59 jaar later... De 1342 sleept een P-trein Schaarbeek - Oostende. De verbredingswerken aan het viaduct zijn reeds gestart. Pierre HERBIET, 29 mei 2009.



Vandaag

167

Levering NMBS: 11-10-1962

Nummering: 228.167: 11-10-1962
167: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek 11-10-1962, Oostende 29-09-1963; Schaarbeek 26-05-1968, Oostende 01-06-1974, Kinkempois 17-03-1980, Merelbeke 03-06-1984, Kortrijk 25-05-1990, Stockem 05-04-1993, Merelbeke 01-05-1996, Stockem 30-05-1999, Merelbeke 28-05-2000, Oostende 07-01-2002, Stockem 14-12-2003.

Uit exploitatie: 10-06-2007

FOTO 93-33 *Schaarbeek 21 januari 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



192

Levering NMBS: 23-10-1962

Nummering: 228.192: 23-10-1962
192: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek 23-10-1962, Oostende 31-05-1964; Schaarbeek 06-10-1967, Oostende 01-06-1974, Kinkempois 17-03-1980, Hasselt 24-05-1982, Merelbeke 03-06-1984, Kortrijk 25-09-1990, Merelbeke 02-1996, Oostende 07-01-2002, Charleroi-Sud 14-12-2003, Oostende 03-07-2006

Uit exploitatie: 10-12-2006

FOTO 93-34 *Halle, 27 maart 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



200

Levering NMBS: 26-03-1963

Nummering: 228.200 : 26-03-1963
200 : 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek 26-03-1963, Oostende 22-05-1966; Schaarbeek 01-09-1967, Oostende 01-06-1974, Kinkempois 17-03-1980, Hasselt 24-05-1982, Merelbeke 03-06-1984, Kortrijk 25-09-1990, Merelbeke 02-1996, Schaarbeek 28-02-2001, Charleroi-Sud 15-06-2003, Oostende 03-07-2006

Uit exploitatie: 10-06-2007

FOTO 93-35 *Schaarbeek, 8 februari 2001*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



242

Levering NMBS: 11-09-1963

Nummering: 228.242: 11-09-1963
242: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek 11-09-1963, Ronet 01-01-1968, Oostende 30-05-1968; Stockem 27-09-1970, Hasselt 03-06-1984, Schaarbeek 01-06-1986, Kortrijk 29-05-1989, Schaarbeek 27-05-1990, Haine-Saint-Pierre 30-09-1991, Saint-Ghislain 01-06-1992, Schaarbeek 28-05-2000, Charleroi-Sud 08-01-2001

Uit exploitatie: 10-12-2006

FOTO 93-36 *Mons, 7 juli 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



264

Levering NMBS: 10-12-1965

Nummering: 228.264: 10-12-1965
264: 01-01-1971

Stelplaatsen: Ronet 10-12-1965, Oostende 01-06-1968; Stockem 27-09-1970, Kinkempois 17-03-1980, Kortrijk 01-06-1986, Kinkempois 19-12-1997, Saint-Ghislain 24-05-1998, Charleroi-Sud 28-02-2000.

Uit exploitatie: 10-12-2006

FOTO 93-37 *Dilbeek, 30 mei 2002.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



266

Levering NMBS: 06-04-1966

Nummering: 228.266: 06-04-1966
266: 01-01-1971

Stelplaatsen: Ronet 06-04-1966, Oostende 01-06-1968; Stockem 27-09-1970, Kinkempois 17-03-1980, Kortrijk 01-06-1986, Saint-Ghislain 15-04-1991, Kinkempois 02-06-1996, Charleroi-Sud 28-02-2000.

Uit exploitatie: 10-12-2006

FOTO 93-38 *Zottegem, 30 april 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



321

Levering NMBS: 12-08-1982

Nummering: 321: 12-08-1982

Stelplaatsen: Schaarbeek: 12-08-1982
Stockem: 01-06-1984
Kinkempois: 28-05-2000.

Uit exploitatie: 10-12-2006 (ongeval)

FOTO 93-39 *Quévy, 29 mei 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2216

Constructeur: Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Levering NMBS: 28-04-1954

Nummering: 122.016: 28-04-1954
2216: 01-01-1971

Stelplaatsen: Brusel-Zuid 28-04-1954; Oostende 29-06-1954, Kinkempois 01-11-1956, Brusel-Zuid 01-05-1967, Saint-Ghislain 02-05-1985, Charleroi-Sud 05-03-2000.

Uit exploitatie: 10-12-2006

FOTO 93-40 *Roosendaal, 31 maart 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 94-90 Een mooie verzameling locs voor de werkplaats van RAILS et Traction te Raeren. Van links naar rechts zien we per spoor: Alstom-loc 62413 in revisie voor Senegal, de 5178, de 8051, de 62424 de 62454 en de 5172 in de nieuwe beige livrei. Ze komt weldra in dienst bij de cementfabriek HOLCIM te Obourg. Pierre HERBIET, 25 augustus 2009.

De 62400'en te Raeren

De eerste drie 62400'en van VFLI de 62413, 62424 en 62454 (ex-2413, ex-2424 en ex-2454 van N) zijn eind mei via de weg aangekomen te Raeren. *Rails et Traction* heeft ze aangekocht in opdracht van Senegal (zie ODB 92 pagina 39). Ter herinnering melden we dat in 1990 de SNCF 44 locs uit de reeks 2400/2500 van de NS heeft overgekocht om werftreinen op de nieuw aan te leggen hogesnelheidslijn te trekken. In 1990 zijn ze overgelaten aan VFLI (Voies Ferrées des Landes et Industrielles - filiaal van SNCF). Voor hun inzet op het net van HBL (Houillères du Bassin Lorrain) werden twaalf locomotieven ingezet op de LGV-Est. Zes locs zijn nu aangekocht door *Rails et Traction* om aan Senegal doorverkocht te worden.

De nummers van de andere drie locs zijn nog niet gekend. Na een volledige revisie en aanpassing voor meterspoor, zullen ze naar Afrika vertrekken.

Op 24 juni manoeuvreerde de 62424 met de 5172 en 5178 zodat de 7764 naar Kinkempois kon terugkeren. Pierre HERBIET.



Fret-SNCF

FOTO 93-81 →

Fret-SNCF legt tweemaal per week een nieuwe container-trein in, bestaande uit twee-assige wagens.

Tussen Antwerpen-Noord en Aulnoye, wordt een 67400 ingezet.

Op 28 juli rijdt de 43826, gesleept door de 67579 en 67563 voorbij de oude stopplaats Blaregnies (lijn 96 tussen Mons en Quévy).

Christian AUCQUIERE.



Crossrail te koop!

De Australische investeringsmaatschappij *Babcock & Brown Infrastructure* wenst zijn aandeel van 49% in Crossrail te verkopen om zo de schulden bij de faling van het moederbedrijf *B&B* te beperken. Vijf kandidaat-kopers hebben zich reeds gemeld, waaronder *DB*, *SNCF*, *FS* en *Hector Rail*. Crossrail en *DLC* fuseerden reeds in 2007. 51% van de aandelen zijn in handen van *DLC*, de resterende 49% zijn bij *B&B*, eigenaar van Crossrail sedert 2006.

← *De steengroeve Lhoist te Jemelle leaset bij Rails et Traction een Cockerill-locotractor. Deze machine was vroeger in dienst bij ALZ te Genk (zie ODB 78 p. 49). Jemelle, 10 juli. Jean-Luc COLLIGNON.*

↓ *Op 14 juli werden vijf van de zes diesellocomotieven van Fret-SNCF die in België zijn gestationeerd, los overgebracht van Antwerpen-Schijnpoort naar Antwerpen-Noord. Het waren de 6601 t/m 6604 (Class 66) en de 1615 (G2000). Deze opmerkelijke locomotiventrein werd gesleept door de 6602. Doortocht te Ekeren. Armand BEERLANDT.*





Transit van drie Class 58 via België

De drie diesellocomotieven Class 58, die sinds 2003 aan de Nederlandse vennootschap ACTS werden verhuurd, (de 58-038, 039 en 044) zijn aan de Franse onderneming ETF (Européenne de Travaux Ferroviaires) verkocht die ze zal inzetten op de werven van de LGV Rhin-Rhône.

↑ **Doortocht te Zevenbergen op 28 juli van de 44603 Kijfhoek - Antwerpen-Noord waarin drie Class 58 werden opgenomen.**
Michel DE ESCH.

← **De drie machines verbleven kort in Antwerpen-Noord (onze foto) en in Monceau.**
Luk GIBENS, 29 juli 2009.

↓ **FOTO 93-41 De 44808 Monceau - Ville-neuve-St-George.**
Erquelinnes, 31 juli 2009.
Christian AUCQUIERE.





Tussen 1983 en 1987 werden door BREL 50 exemplaren van de Class 58 voor BR (British Rail) gebouwd. Zij ontwikkelen een vermogen van 2640 kW en wegen 130 t. ACTS heeft in 2003 de 58-038, 039 en 044 gehuurd bij EWS en respectievelijk genummerd 5811, 5814 en 5812.

De huurovereenkomst verviel op 28 februari 2009 voor 5812 en op 14 maart 2009 voor 5811 en 5814.

↑ **FOTO 93-42** Op 5 februari 2005 passeert de zwarte 5814 (Vos-Logistics kleuren) te Moordrecht (lijn Rotterdam - Gouda). Yves STEENEBRUGGEN.

→ **FOTO 93-43** De 5812 gefotografeerd in Rotterdam Zuid op 21 februari 2004. Dit deel van de lijn tussen Kijfhoek en de haven van Rotterdam bestaat niet meer. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **FOTO 93-44** De 5811 te Soestduinen (lijn Utrecht - Amersfoort) op 19 augustus 2008. Zij reed de laatste trein voor ACTS op 14 maart tussen Ijselmonde en Maasvlakte. Pierre HERBIET.



De G2000 van Vossloh



FOTO 93-45 De NMBS huurt sedert 2008 vijf G2000'en. Op 20 februari 2009 sleept de 5704 een "Caravelle" ex-SNCF die werd aangekocht door de Roemeense privéoperator Tera Via. Doorrit te Havré (lijn 118 Mons - La Louvière). Christian AUCQUIERE.

Vossloh biedt in haar locomotievengamma de G2000BB aan als vierassige diesellocomotief met hoog vermogen, geschikt voor het goederenverkeer over lange afstanden. De G2000 wordt door talrijke Europese maatschappijen gebruikt, waaronder de NMBS en verschillende privéoperatoren die in België actief zijn. Tijd voor een overzicht!

Toen de G2000 in september 2000 voor het eerst werd voorgesteld op het Inno-trans-salon van Berlin, liet het asymmetrische design van haar stuurposten niemand onverschillig... Het ontwerp kwam van de Duitse firma «Tricon Design» en moest de kracht van deze locomotief uitstralen.

De G2000 was oorspronkelijk bestemd voor de Duitse markt en moest ingezet kunnen worden voor zowel rangeer- als voor lijndiensten. De asymmetrie van de stuurcabines liet toe om een platform in te richten. Zo verbeterde het uitzicht vanuit de stuurcabine, alsook het comfort van de rangeerder tijdens het uitvoeren van rangeringen.

Het design van de G2000 evolueerde nadien op zowel technisch als esthetisch gebied. Vijf varianten zijn tot op heden gebouwd:

FOTO 93-46 Op 13 maart 2005 kwam een eerste G2000 in actie op het Belgische spoorwegnet. Ter hoogte van het «Bois du Coucou», tussen Ath en Silly, werden er elektromagnetische compatibiliteitstesten uitgevoerd. De locomotief is eigendom van Angel Trains, die haar sinds 2003 aan R4C verhuurt. Ath, 13-03-2005. M. HANSENS.

- de G2000-1BB: het oorspronkelijke model, dat als enige met de typische asymmetrische stuurcabines van de band liep. Het werd uitgerust met een Caterpillar-dieselmotor type 3516B-HD van 2240 kW (20 exemplaren geleverd tussen 2000 en 2003);
- de G2000-2BB: in 2003 geïntroduceerd en uitgerust met conventionele stuurcabines om in Italië ingezet te kunnen worden. Daar wordt een trein immers steeds bestuurd door twee bestuurders (30 exemplaren geleverd);

- de G2000-3BB: lijkt sterk op de G2000-2BB, maar is bestemd voor de inzet in Duitsland (stuurpost rechts) en zijn buurlanden (tot op heden 41 exemplaren geleverd);
- de G2000-4BB: met een motor type MTU 20V 4000 R42 die 2700 kW levert (een exemplaar, gebouwd in 2004);
- de G2000-5BB: lijkt sterk op de G2000-4BB maar is aangepast voor het verkeer in winterse omstandigheden op Scandinavische netten (slechts één exemplaar gebouwd, in 2005).



De G2000 is gebaseerd op een modulair concept, dat het onderhoud aanzienlijk vereenvoudigt. De samenstelling omvat de volgende modules: de dieselmotor, de uitlaat en geluidsdemper, de luchtinlaat, de transmissie (Voith L620reU2), de koelingsmodule, het brandstofreservoir (5000 liter), de elektronikamodule, de compressor en het pneumatisch remcircuit. Daarnaast kunnen tegen meerprijs nog een aantal opties geleverd worden zoals schokdempers, een intern diagnosesysteem, besturing op afstand, bogies voor breedspoor, sturing voor rijden in treinschakeling, airco, enz...

Elke locomotief kan uitgerust worden met de nodige systemen om in drie verschillende landen te rijden. Enkele zijn uitgerust met ETCS, vooral met het oog op hun inzet op de Betuweroute tussen Rotterdam en Duitsland. Tot nu toe is de G2000 toegelaten in Duitsland, België, Frankrijk, Denemarken, Italië, Nederland, Polen en Zweden. De locomotieven halen een maximumsnelheid van 120 km/h en wegen tussen 84t en 90t, afhankelijk van de uitvoering.

Een groot deel van de locomotieven rijdt in een livree die bestaat uit blauw (stuurcabines) en grijs (motorkap). Om in Nederland te mogen rijden werd een gele rechthoek aangebracht op de fronten.

Bij de privéoperatoren in Duitsland en Italië was de G2000 onmiddellijk zeer gegeerd. Vervolgens verschenen de locomotieven in Nederland, later ook in België en Frankrijk. De goederenfilialen van de nationale spoorwegmaatschappijen uit Duitsland (*DB-Schenker Rail*), Frankrijk (*Fret SNCF*) en Zwitserland (*SBB Cargo*) volgden het voorbeeld van de privéoperatoren, maar zetten de G2000'en enkel in buiten hun landsgrenzen (De *DB* en *SBB* in Italië, de *SNCF* in de Benelux).

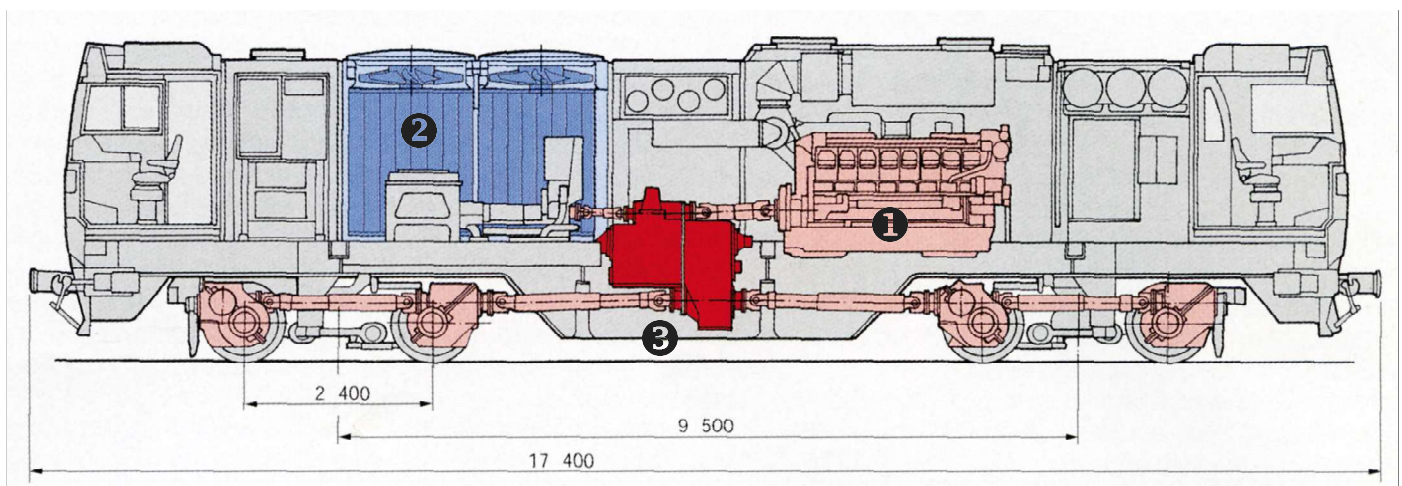
De *NMBS* is dus de enige nationale spoorwegmaatschappij die deze locomotieven in het binnenland inzet.



FOTO 93-47 Op 17 augustus 2007 wordt de Class 66 5001641 van *DLC* ingezet voor de overbrenging van een G2000 van *ECR* tussen Montzen en Kinkempois. *Michel HANSSENS*.



Op 11 mei 2006 wacht de 840 001-2 van de *SBB* in het grensstation van Chiasso op het vertrek richting Italië. *Patrice AIROLDI*.



Een schematisch overzicht van de G2000: ❶: de dieselmotor; ❷: de koelgroep; ❸: de hydraulische Voith-transmissie. *Tekening Voith.*

G2000

De voornaamste afnemer van G2000-locomotieven is *Angel Trains Cargo*. Deze firma bezit twee derde van het totale aantal gebouwde locomotieven en verhuurt ze door aan geïnteresseerde operatoren. De duur van de contracten varieert van enkele dagen tot meerdere jaren. Ook de vijf locomotieven van de *NMBS* en de tien exemplaren van *Euro Cargo Rail* zijn eigendom van *Angel Trains Cargo*. Daarnaast bezit *FER* (Ferrovie Emilia Romagna) meer dan de helft van de locomotieven type G2000-2BB.

De eerste Belgische maatschappij die een G2000 in gebruik nam, was *DLC*. In april 2002 huurden zij de 1001035, één van de G2000'en met asymmetrische stuurcabines. De *BMW*-treinen van Antwerpen naar Wackersdorf werden door deze locomotief gesleept tussen Regensburg en Wackersdorf, in het zuidoosten van Duitsland. Zij is dus nooit in actie gekomen op het Belgische spoorwegnet. Die primeur was weggelegd voor de 1001445 van *Angel Trains Cargo*, die in maart 2005 op het Belgische spoorwegtooneel verscheen. Deze locomotief voerde de traditionele homologatieritten uit, die nodig zijn om een toelating te verwerven voor de inzet op het Infrabel-net. De toelating werd uiteindelijk verkregen op 25 januari 2007, voor de variant G2000-3BB (uitgerust voor België, Duitsland en Nederland). Vanaf dan

↗ *DB Schenker Rail Italia* zet meerdere G2000'en in op het Italiaanse net. Hier de G2000 29 SF. Foto DB.

↓ **FOTO 93-49** G2000-locomotief nr. 2005 van *RAIL4CHEM* op de rechteroever van de Rijn, tijdens de doortocht door het station van Kaub in de richting van Köln. Yves STEENEBRUGGEN.



FOTO 93-48 De G2000 nr. 45 van de «Siegener Kreisbahn» te Hüttental-Geisweid. Deze locomotief behoort tot de eerste 20 exemplaren, die met asymmetrische stuurcabines zijn uitgerust. Pierre HERBIET.



konden *Fret SNCF, R4C* en *Transport/Rur-talbahn* hun G2000'en in België inzetten.

Ondertussen is ook de G2000-3BB in de versie voor België, Frankrijk en Nederland (NMBS-reeks 57 en een deel van de *ECR*-locomotieven) toegelaten in ons land. De 5001641, bestemd voor *ECR*, werd in augustus 2007 gebruikt voor de eerste testen.

Een door *ECR* gewenste variant voor inzet in vier landen (België, Duitsland, Frankrijk en Nederland) bleek onmogelijk te bouwen en daardoor is het G2000-park van *ECR* opgedeeld in twee subreeksen: enerzijds een variant voor België, Frankrijk en Nederland; anderzijds een variant die enkel in Frankrijk en Duitsland is toegelaten.

Het succes van de G2000 is, met nog geen honderd gebouwde locomotieven, redelijk bescheiden. Vooral in vergelijking met de Class 66 van *General Motors*, die eveneens gebouwd is voor de internationale goederen-traffic over lange afstand, stelt dat aantal niet veel voor. Daarenboven laat de betrouwbaarheid hier en daar te wensen over. Niettemin wordt de productie verder gezet en zouden er op korte of middellange termijn nieuwe varianten en/of afnemers kunnen opduiken.

Philippe DE GIETER.

FOTO 93-50 ↗ G2000 nr. 9 van de «*Neusser Eisenbahn*» te Gilze Rijen, tussen Tilburg en Breda. Deze locomotief heeft asymmetrische stuurcabines.

Yves STEENEBRUGGEN, 19 augustus 2006.

FOTO 93-51 → De G2000 van *ACT*, gefotografeerd te *Regio Emilia* op 11 augustus 2009. *Garrit JOOS.*

FOTO 93-52 ↓ Een containertrein, gesleept door G2000 nr. 21 van de «*Westfälische Landes Eisenbahn*». *Hermannspiegel* (tussen Bebra en Fulda, 5 september 2005. *Steve ROD.*



G2000-1BB

nummer	land	bouw-jaar	eigenaar	huidige gebruiker	opmerking
1001028	D	2000	Angel Trains	OHE 1028	
1001029	D-NL	2001	Angel Trains	Kbv 1029	
1001030	D	2001	Angel Trains	RBH 901	
1001031	D	2001	Angel Trains	RBH 902	
1001032	D	2001	Angel Trains	RBH 903	
1001033	D	2001	Angel Trains	OHE 1033	
1001034	D-NL	2001	Angel Trains	ACTS	(1)
1001035	D-NL	2001	Angel Trains	HGK DH 751	(2)
1001036	D	2001	Angel Trains	RBH 904	
1001037	D	2001	Angel Trains	Hvle V280.1	
1001038	D-NL	2002	Angel Trains	HGK DH 752	(3)
1001039	D-NL	2002	Angel Trains	HGK DH 754	
1001040	D-NL	2002	Angel Trains	NE 9	
1001041	D	2002	Angel Trains	OHE 1041	
1001042	D-NL	2002	Angel Trains	RBB / Veolia	
1001043	D-NL	2002	Angel Trains	ACTS	- (4)
1001325	D	2002	Angel Trains	-	(5)
1001326	D-NL	2002	Angel Trains	HGK DH 753	(6)
1001327	D	2002	SK	SK 43	
1001384	D-NL	2003	Angel Trains	-	(7)

- (1) verhuurd aan ShortLines in november en december 2003, OHE tot 16-07-2009
- (2) verhuurd aan DLC in 2002, vervolgens aan R4C nr. 2000 (01-2006 tot 09-2007)
- (3) verhuurd aan ERS nr.2001 (13-01-2001 - 26-02-2006), vervolgens aan ACTS (20-06-2006 - 29-06-2007), ERS (25-07-2007 - 06-11-2007)
- (4) ingezet door Kombiverkehr tot in februari 2009, ACTS 07-07-2009
- (5) ingezet door Nordic Rail Service tot op 14-07-2008
- (6) verhuurd aan ERS nr. 2002 (14-01-2006 tot 28-02-2006, vervolgens aan R4C (10-04-2006 tot 12-11-2007)
- (7) verhuurd aan ShortLines / R4C nr. 2001 (14-06-2003 tot 07-01-2009) vervolgens aan ACTS (07-01-2009 tot 22-04-2009).

G2000-2BB

nummer	land	bouw-jaar	eigenaar	huidige gebruiker	opmerking
1001044	I	2003	DB (1)	DB G2000 03	
1001045	I	2003	FER	FER G2000 14	
1001046	I	2003	FER	FER G2000 15	
1001047	I	2003	FER	FER G2000 16	
1001340	I	2003	SerFer	SerFer G2000 01	
1001341	I	2003	SerFer	SerFer G2000 02	
1001450	I	2003	FER	FER G2000 17	
1001451	I	2003	FER	FER G2000 18	
1001452	I	2003	FER	FER G2000 19	
1001453	I	2003	SBB (2)	SBB (2) Am 840 001-2	
5001481	I	2003	SBB (2)	SBB (2) Am 840 002-0	
5001482	I	2004	SBB (2)	SBB (2) Am 840 003-8	
5001519	I	2002	FER	FER G2000 20	
5001520	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 32	
5001521	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 33	
5001522	I	2004	-	(ex-DB (1) G2000 34)	
5001523	I	2004	SBB (2)	SBB (2) Am 840 004-6	
5001524	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 2	
5001525	I	2004	DB (1)	DB (1)	
5001526	I	2004	-	(ex-DB (1) G2000 29)	
5001527	I	2004	-	(ex-DB (1) G2000 35)	
5001528	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 36	
5001575	I	2004	DB (1)	DB (1) G2000 30	
5001576	I	2004	-	(ex-DB (1) G2000 31)	
5001589	I	2005	FER	FER G2000 51	
5001590	I	2005	FER	FER G2000 21	
5001597	I	2005	FER	FER G2000 22	
5001598	I	2005	FER	FER G2000 23	
5001599	I	2005	FER	FER G2000 24	
5001600	I	2005	FER	FER G2000 52	

- (1) DB Schenker Rail Italia
(2) SBB Cargo Italia

FOTO 93-53 G2000 nr. 1029 van « Kombiverkehr », te Dordrecht Zuid op 26 september 2008. Als tweede G2000 ooit gebouwd, werd zij in september 2000 tentoongesteld op Innotrans te Berlin. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



G2000-3BB

nummer	land	bouw-jaar	eigenaar	huidige gebruiker	opmerking
1001324	D-NL	2003	Angel Trains	-	(1)
1001445	B-D-NL	2004	Angel Trains	R4C 2003	
1001446	B-D-NL	2004	Angel Trains	R4C 2004	
1001455	D	2004	WLE	WLE 21	
1001456	D	2004	Angel Trains	-	
1001457	D-NL	2004	MRCE	ACTS	(2)
1001458	D-NL	2004	MRCE	ACTS 1458	(3)
1001460	D	2003	Angel Trains	OHE 1460	
5001551	D-F	2009	Vossloh Locomotives	-	
5001603	B-F-NL	2006	Angel Trains	NMBS 5702	
5001604	B-D-NL	2005	Angel Trains	R4C 2005	
5001605	B-D-NL	2005	Angel Trains	R4C 2006	
5001606	B-D-NL	2005	Angel Trains	R4C 2007	
5001607	B-D-NL	2005	MRCE	RTB V201 (4)	
5001608	D-NL	2005	MRCE	RTB V202	
5001615	B-D-NL	2006	Angel Trains	Fret SNCF 1615	
5001616	B-D-NL	2006	Angel Trains	Fret SNCF 1616	
5001617	B-F-NL	2006	Angel Trains	NMBS 5703	
5001618	B-NL	2006	Angel Trains	NMBS 5704	
5001632	D-F	2006	Angel Trains	ECR 2001	
5001633	D-F	2006	Angel Trains	ECR 2002	
5001634	B-F-NL	2008	Angel Trains	-	
5001637	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2006	
5001640	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2007	
5001641	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2008	
5001667	D-F	2007	Angel Trains	ECR 2003	
5001669	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2009	
5001670	B-F-NL	2007	Angel Trains	ECR 2010	
5001672	D-F	2007	Angel Trains	ECR 2004	
5001735	D-F	2007	Angel Trains	ECR 2005	
5001749	D-F	2007	Angel Trains	Veolia Cargo 1749	
5001750	D-F	2007	Angel Trains	-	
5001751	D-F	2007	Angel Trains	-	
5001752	B-D-NL	2007	RTB	RTB V203	
5001753	B-D-NL	2007	RTB	RTB V204	
5001755	B-F-NL	2007	Angel Trains	Veolia Cargo 1755	
5001756	B-F-NL	2007	Angel Trains	Veolia Cargo 1756	
5001757	B-F-NL	2007	Angel Trains	NMBS 5701	
5001758	B-F-NL	2008	Angel Trains	NMBS 5705	
5001760	B-D-NL	2009	RTB	RTB V206	
5001802	B-F-NL	2009	VSFT	Veolia (5)	

- (1) verhuurd aan ShortLines/R4C nr. 2002 (10-12-2003 tot 30-01-2009)
 (2) verhuurd aan R4C nr. 2008 (230-08-2006 tot 29-09-2008), vervolgens aan RTB V205 (04-10-2008 tot 24-04-2009)
 (3) verhuurd aan RTB (18-09-2006 tot 26-12-2006), vervolgens aan Veolia Cargo nr.1458 (27-12-2006 tot 18-12-2008)
 (4) verhuurd aan ERS (01-03-2006 tot 07-12-2006)
 (5) voor lijnstudie tussen Dourges en Tournai voor cementtransport tussen Oubourg en Rouen

G2000-4BB

nummer	land	bouw-jaar	eigenaar	huidige gebruiker
1001459	D-DK-S	2004	HR	Hector Rail 941 102
1001454	D-DK-S	2005	Angel Trains	Hector Rail 941 101



FOTO 93-54 De 2001 van ShortLines te Rotterdam-Waalhaven op 6 december 2003. Momenteel wordt zij gehuurd door de «Ost Hannoverische Eisenbahn». Yves STEENEBRUGGEN.

Gebruikte afkortingen:

ACTS = Afzet Container Transport Systeem; B = België; D = Duitsland; DK = Denemarken; DLC = Dillen & Lejeune Cargo; ECR = Euro Cargo Rail; F = Frankrijk; ERS = European Rail Shuttle; FER = Ferrovie Emilia Romagna; HGK = Hafen und Güterverkehr Köln; HR = Hector Rail; hvlv = Havelländische Eisenbahn AG; I = Italië; Kbv = Kombiverkehr; MRCE = Mitsui Rail Capital Europe; NE = Neusser Eisenbahn; NL = Nederland; OHE = Ost Hannoverische Eisenbahn; R4C = RAIL4CHEM; RBB = Regiobahn Bitterfeld GmbH; RBH = Ruhrkohle AG Bahn und Hafen GmbH; RTB = RurtalBahn; S = Zweden; SBB = Schweizerischen Bundesbahnen; SerFer = Servizi Ferroviari; SK = Siegener Kreisbahn; VSFT = Vossloh Schienenfahrzeug-Technik GmbH. WLE = Wesfälische Landes-Eisenbahn.

FOTO 93-55 Op 15 december 2007 passeert de V 201 van de «Rurtal-bahn» te Remersdaal in de richting van Aachen West. M. HANSSENS.



Nederland

De EETC-autotreinen

Wat sinds september 2003 niet meer mogelijk was in België, kan op zo'n goeie 50 kilometer van de grens nog steeds. De European Express Train Company (EETC) laat reeds enkele jaren autotreinen rijden van 's-Hertogenbosch (Den Bosch) richting Italië en het Zuiden van Frankrijk .

Dit jaar werd het rangeerwerk van de treinen toevertrouwd aan Rail Feeding die een locomotief van de ex-reeks 73 van de NMBS inzet. Tevens zijn alle ingezette autowagens afkomstig van de NMBS.

Er bestaan drie relaties die op vrijdagmiddag vanuit 's Hertogenbosch vertrekken richting Avignon, Livorno en Bologna. De terugkeer vindt plaats op zondagmorgen.

Deze treinen kennen een groot succes. Het is ook merkwaardig dat een groot aantal Belgen deze treinen gebruiken.



De auto's worden geladen. De rangeringen worden uitgevoerd door de ex-7383, nu RF 105. Michel DE ESCH, 3 juli 2009.

Dit komt omdat er nauwelijks verschil in afstand is tussen Denderleeuw en 's-Hertogenbosch.

Het gebruikte materieel bestaat uit inooslaaprijtuigen van het type AB 30, ex-NS (zie ook p. 26 en volgende), slaaprijtuigen aangekocht van de DB (voordien ingezet op de CNL), ligrijtuigen gehuurd van de Duitse maatschappij Bahn Tou-

ristik Express, ex-DB restauratierijtuigen en zoals eerder al aangehaald alle auto-transportwagens overgekocht van de NMBS.

Dit jaar zal enkel de trein met bestemming Avignon via België rijden (Visé - Rivage - Arlon). De twee andere relaties worden omgeleid via Duitsland omdat de NMBS zeer hoge tarieven hanteert.

FOTO 93-56 Elke vrijdagmiddag en zondagmorgen heerst er een drukte van jewelste in het station 's-Hertogenbosch. Op 3 juli staat de RF105 in voor de vorming van drie treinen, onder het toezien van talrijke geïnteresseerde reizigers. Pierre HERBIET.





↑ De nieuwe opschriften op de wagens voor autovervoer ex-NMBS.

FOTO 93-57 ↗ *Rangering van de autotransporters.* Pierre HERBIET.

FOTO 93-58 → *De 1755 NS vertrekt met de autotrein vanuit Den Bosch naar Avignon. De trein bestaat uit 9 rijtuigen en 8 wagens.* Pierre HERBIET.

↓ *Dit seizoen wordt de autotrein Den Bosch - Avignon, de enige die door België rijdt, gesleept door een 13 NMBS of een 3000 CFL tussen Maastricht en Arlon. Op 5 juli, rond 6.30 uur, rijdt de 1402 Avignon - Den Bosch door de grenssectie te Oost-Maarland (tussen Visé en Maastricht).* Michel DE ESCH.



Slovenië

De reeks BBB 362 van de SZ op rust

Nadat zij een belangrijk aantal locomotieven van het type EuroSprinter Taurus (SZ reeks 541) in dienst hadden genomen, hebben de Sloveense Spoorwegen (SZ) hun laatste locomotieven Bo'Bo'Bo' van de reeks 362 aan de kant gezet.

De 362'en waren afgeleid van de E636 FS. Er werden 50 exemplaren van gebouwd (362.001 t/m 040 door Ansaldo en OMPF tussen 1960 en 1967 en de 362.101 t/m 110 door ASGEN en OMPF in 1968). Zij haalden een snelheid van 120 km/h. Deze machines waren speciaal ontworpen om te rijden op lijnen met zwaar profiel. Hun zes tractiemotoren waren goed voor een vermogen van 4400 kW (362.0) of 4725 kW (362.1).

Door het uiteenvallen van Joegoslavië werden de 362'en verdeeld tussen Kroatië (HZ, 33 locomotieven) en Slovenië (SZ, 17 locomotieven). In Kroa-



Op 5 september 2006 verlaat de 362.023 het station van Laze op de lijn Novo Mesto - Karlovac (Kroatië) op kop van een internationale trein uit Oostenrijk. Thierry COCHIN.

tië gebruiken de HZ nog een gedeelte van hun locomotieven, vernummerd als reeks 1061, op de enige onder 3000V geëlectriceerde Kroatische spoorlijn (Sapjane – Rijeka – Moravice) waarvan de herelektrificatie onder 25kV is voorzien. Drie van deze Kroatische locomotieven werden reeds verkocht aan FNM in Italië (reeks 660).

In Slovenië vond de laatste rit van een 362 plaats op 2 mei 2009. Deze viel zeer kort uit: de 362.027, die los op weg was naar Dobova viel onderweg ter hoogte van Breg in nood en kon zijn laatste voorziene trein, de 310 Dobova – Ljubljana niet meer slepen. De 362.040 wordt bewaard voor het spoorwegmuseum te Ljubljana.

FOTO 93-59 Een reizigerstrein, komende uit de havenstad Koper, beklimt de steile helling naar Divaca. Op kop de 362.021. Michel HANSSENS.





De historische locomotief E44 044 van Bw Dessau werd op 13 juni 2009 ingezet voor een speciale rit tussen Basel Bad Bf en Lörrach, dit naar aanleiding van de opening van de nieuwe Zwitserse stopplaats Riehen-Niederholz.

De E44 044 werd gefotografeerd in Basel Bad Bf.

Na WOII verbleef deze machine bij de DR.

Patrice AIROLDI.

TELEX.....

FRANKRIJK

● De reisweg voor de LGV PACA naar Nice is bepaald. De lijn zal door Aix-en-Provence, Marseille en Toulon lopen. Het minder lastige traject langsheen de A8 en dwars doorheen de Haut-Var tot Nice werd dus niet weerhouden, omdat hij de grote steden niet aandeed.

● Er is een financieringsakkoord ondertekend op 29 juli 2009 voor de LGV Le Mans - Rennes (182 km). 3,5 miljard euro werd als volgt verdeeld: 40% voor RFF (Réseau Ferré de France) en 60% voor de Staat en de plaatselijke overheden. De start van de werken is voorzien voor 2011, de indienstname van de lijn voor 2016. De reistijd tussen Paris-Montparnasse en Rennes wordt herleid tot 90 minuten, een tijdswinst van 20 minuten. Het project voorziet eveneens een verbetering van de lijnen voorbij Rennes, vooral deze naar Quimper, die zal aangepast worden voor snelheden tot 220 km/h.

VEOLIA

● Veolia Cargo is op zoek naar een overnemer. Vier kandidaten hebben zich reeds aangemeld: DB, SNCF, FS en Eurotunnel. Indien één van de drie oudere spoorwegoperatoren de controle over Veolia (en Crossrail - zie blz. 41) in handen neemt, krijgen wij een terugkeer naar de monopolies van weleer hetgeen uiteindelijk het bewijs zou leveren van de mislukking m.b.t. de vrijmaking van de spoorwegmarkt in Europa.

VERENIGD KONINKRIJK

● De Britse regering gaat in de komende jaren meer dan een miljard euro investeren in de elektrificatie van twee belangrijke spoorwegaders:

- Liverpool - Manchester (indienstname binnen 4 jaar);

- London - Swansea (indienstname binnen 8 jaar).

De elektrische tractie zal niet alleen het reizigersverkeer, maar ook het goederenverkeer ten goede komen.

Rail Freight Group wenst dat deze werken zouden samengaan met de verhoging van het vrije ruimteprofiel (werken die nu reeds bezig zijn tussen Southampton en de West Midlands). Momenteel is slechts 33% van het net geëlektrificeerd, waarvan een groot gedeelte met voeding via een derde rail.

NEDERLAND

● Sinds 7 september wordt de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Rotterdam - Schiphol - (Amsterdam) door NS Hispeed geëxpoliteerd. De reistijd werd met 21 minuten ingekort, Rotterdam is nog slechts 26 minuten van Schiphol en 43 minuten van Amsterdam verwijderd. De volgende stap, die verwacht wordt tegen de tweede helft van 2010, is de indienstname van de nieuwe FYRA-hoge-snelheidstreinen. De snelheid van deze treinen verhoogt van 160 naar 250 km/h.

ZWITSERLAND

● Op 23 juni werden de journalisten uitgenodigd om aanwezig te zijn bij het boren van het laatste meters van de basistunnel onder de St-Gothard. Met een aanvang op 4 december 2007 hebben de boringen in totaal 18 maanden geduurd, aan een ritme van 40m per dag.

De tunnel, die een lengte heeft van 57 km is nu de langste ter wereld en zou in 2017 geopend moeten worden. Hij bestaat uit twee afzonderlijk geboorde tunnelkokers, op talrijke plaatsen verbonden door dienstgangen, hulpkokers en verluchtingen. De totale lengte van alle kokers, hulp- en dienstgangen inbegrepen bedraagt 153,5 km.

DUITSLAND

● Op 14 juni 2009 heeft Euregiobahn (uitbater van een regionaal net rond Aachen) de verbinding Heerlen - Aachen - Stolberg -

Eschweiler - Weisweiler uitgebreid met een nieuw stuk spoorlijn van 2,5 km tot Langetwehe. In december moet deze nieuwe lijn Düren bereiken. Het prijskaartje bedraagt 16 miljoen euro. In de loop van 2010 zal de lijn Alsdorf - Stolberg terug geopend worden voor het reizigersverkeer en het aldus mogelijk maken om de verbinding Aachen - Herzogenrath - Alsdorf uit te breiden tot Stolberg. In 2012 zal de lijn Lindern (tussen Aachen en Mönchengladbach) eveneens worden heropend.

● De diesellocomotieven van de reeks 241 van DB Schenker (die tot in december 2008 werden ingezet tussen Montzen en Aachen-West) zijn uit dienst genomen.

De 241 804 van Bw Dresden Friedrichstadt sleepte de laatste trein op 16 mei 2009.

DUITSLAND - POLEN

● Op 21 juli 2009 heeft de DB officieel de Poolse maatschappij PCC Logistics verworven (zie ODB 88 blz. 60). PCC is de grootste privé-operator in Polen. Zij stellen bijna 5800 arbeiders tewerk en ze hebben in 2008 een zakencijfer gerealiseerd van 350 miljoen Euro. Zij zijn actief in verschillende vervoerssectoren o.a. in het kolenvoer, vervoer van chemische producten en de bouwsector. De maatschappij staat ook in voor de bediening van verschillende aansluitingen. Het jaarlijks vervoerde volume aan goederen benadert de 93 miljoen ton.

ITALIË - FNM

● De FNM (Ferrovie Nord-Milano) heeft op 25 juli bij Stadler 19 GTW-motorwagens (zie ODB 90 blz.40) besteld, voor een totaal bedrag van 190 miljoen euro.

Deze motorwagens zijn verdeeld in 11 vierledige (GTW 4/12) treinen met 231 zitplaatsen en 8 dubbele (GTW 2/6) met 113 zitplaatsen. Zij zullen respectievelijk ingezet worden op de lijnen Milano - Molteno - Lecco en Brescia - Isolo - Edolo. Hun levering wordt verwacht in 2011.



Zwitserland

De Ee 922 zijn er

De SBB – directie reizigers - heeft de eerste locomotief van de reeks 21, voor het uitvoeren van rangeringen in de stations, in ontvangst genomen.

Deze machines, gebouwd door Stadler Winterthur AG en ondergebracht in de reeks Ee922 van 922 001 t/m 922 021, zullen het huidige contingent, bestaande uit 46 voertuigen, gebouwd rond 1930 en zeer onderhoudsintensief, vervangen.

Ze zullen diensten uitvoeren in de stations van Biel, Basel, Bern, Brig, Chur, Luzern, Sankt Gallen en Zürich.

Deze nieuwe gereduceerde rangeervloot komt er in functie van de voorbereiding van de reizigerstreinen, waarbij men rekening houdt met de gesleepte treinen op de grote lijnen en voor regionaal verkeer, met meer en meer een vaste treinsamenstelling die minder rangeringen vereist.

Deze machines met bijnaam "Playmobil", zijn tweespanning 15 en 25 kV, hebben



*De Ee 922 001-3 tijdens een testrit in Onnens op 27 juni 2009.
Mario STEFANI.*

een Bo-asindeling, kunnen rijden aan 100 km/h en hebben een massa van 44 t. Hun maximaal vermogen bedraagt 750 kW. Ze zijn uitgerust met een elektrische recuperatierem.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van reeds beproefde mechanische en elektrische componenten, waardoor ze voor de exploitant makkelijk kunnen ingezet worden

in zowel de binnenlandse als de grensstations.

De investering bedraagt 44,2 miljoen CHF en de levering loopt van tot eind 2010.

De eerste locomotief werd getest tussen Yverdon en Neuchâtel, een van de weinige secties van de lijn, waar een aslast van 22,5 t en een snelheid van 100 km/h is toegelaten.

Privénetten in (zeer) goeie staat....

In Zwitserland zijn, los van de SBB (Schweizerischen Bundesbahnen), 41 privéspoorondernemingen actief (er bestonden 66 private spoorwegmaatschappijen in 1996 die vandaag door talrijke fusies herleid werden tot 41), voor in totaal 2100 km spoor (3000 voor de SBB). Hun infrastructuur bevindt zich in goeie staat, naar analogie met het net van de SBB.

Deze analyse, in opdracht van de OFT (Office Fédéral des Transports) omvat zeven punten: de infrastructuur en de bovenbouw, de bruggen en de viaducten, de tunnels en de galerijen, de veiligheidsconstructies, de ontvangstinstallaties, de tractieonderdelen, de telecommunicatie- en veiligheidsinstallaties.

De quoteringen gaan van 1 (zeer goed) tot 5 (onvoldoende). Het globale cijfer bedraagt 2,01 t.o.v. 1,97 voor de SBB. Geen enkel baanvak komt in de buurt van waarde 5...

De studie toont aan dat de private lijnen de komende tien jaar goed zullen doorstaan, dat de ter beschikking gestelde middelen (500 miljoen CHF, ongeveer 300 miljoen euro) aan de behoeften voldoen en dat geen enkele lijn met sluiten bedreigd is.



Naar aanleiding van een huwelijk werden twee historische motorwagens ingezet: de ABDeh van TNT (ex-Martigny - Chatelard) in bordeaux-crème livrei. Het werd gebouwd in 1921 en onder andere ingezet bij de bouw van de Emosson-dam en als tweede de bruine BCFeh 4/4 15 gebouwd in 1909 (zie ODB 91 p. 48).

Zij reden leeg van Martigny naar Vernayaz, vanwaar de genodigden per trein naar Martigny reisden, waar het aperitief in de trein werd aangeboden. Daarna keerden de genodigden per trein terug Vernayaz. Daarna reden de motorwagens leeg terug naar Martigny. Martigny, 20 juni 2009.

Patrice AIROLDI.

Het luchtvrachtvervoer neemt de trein

De vliegtuigen voor Europese vluchten, zijn niet groot genoeg om de overzeese ladingen, op paletten aangevoerd, in grote getale te vervoeren. Daardoor verzenden de grote Europese centra zoals Frankfurt, Amsterdam of Paris hun goederen via de weg.

Vanuit Frankfurt verloopt het vervoer van containers naar Zuid-Italië doorheen Zwitserland via het spoor...

Hiervoor werd de "Rollende Landstrasse" opgericht door de RAlpin AG tussen Freiburg im Breisgau (D) en Novara (I). De beladen vrachtwagens rijden de trein op in de terminal van Freiburg en doorkruisen vervolgens Zwitserland en de Alpen via Weil am Rhein, Basel, de tunnel onder de Lötschberg, Brig, de Simplontunnel en Domodossola. Gedurende deze treinrit,

nemen de vrachtwagenbestuurders plaats in een speciaal voor hen voorzien ligrijtuig. De rittijd (een tiental uren) wordt aanzien als rusttijd zodat de chauffeurs bij aankomst onmiddellijk fris en uitgeslapen hun route kunnen verderzetten.

Wanneer vinden we dit type vervoer over langere afstanden in heel Europa?

Evolutie van de werken

Einde 2008 was meer dan 80% van de basistunnel van de Saint-Gothard, waarvan 124 km buizen, putten en galerijen op een totaal van 153 km, nodig voor de bouw van de 57 km lange tunnel, uitgegraven.

De werken lopen volgens het voorziene programma en zijn de moeilijke plaatsen zoals het instabiele gebied van La Piora en het overgangsmassief van Tavetsch voorbij.

De opening van deze tunnel blijft voor-

zien voor 2017.

De basistunnel van de Lötschberg, in gebruik genomen eind 2007, wordt volledig uitgebraat. Meerdere keren werden 109 van de 110 beschikbare rijpaden gebruikt voor het vervoer van 26000 reizigers en meerdere goederentreinen. De nominale snelheid van 200 km/h werd verhoogd tot 250 km/h.

Wat de Ceneritunnel betreft, werd de boorput van Sigirino gegraven.

Daar zal de boring van de tunnel zal starten.

Uiteindelijk waren vier mogelijke varianten op het verlengen van de Alpenlijn naar Italië en zijn aansluiting op het Italiaanse net in Chiasso weerhouden.

De volgende stap bestaat erin de ecologische impact van deze vier varianten (tussen 22 en 26 kilometer lang) te onderzoeken.

Op 18 juni 2009 sleept de Re 4/4 I 10034, getooid in TEE-kleuren, dank zij DSF (Draisinen Sammlung Fricktal), een extratrein bestaande uit drie PCE-rijtuigen (Prestige-Continental Express). Deze trein werd ingelegd door de modelbouwer HAG uit Mörschwil, vertrok vanuit Sankt Gallen en bereed bijna het volledige Zwitserse net vanuit het noordoosten tot het zuidwesten. Volgende steden werden aangedaan: Winterthur, Zürich, Olten, Solothurn, Biel, Lyss, Kerzers, Murten, Payerne. Te Yverdon werden de industriële werkplaatsen van de SBB bezocht. De terugrit verliep via Neuchâtel, Biel en voor de rest langs hetzelfde traject als de heenrit. De Re 4/4 I stond eveneens in voor de heen- en terugrit van de drie lege rijtuigen tussen Basel en Sankt Gallen. Deze foto toont het prachtige stel te Yverdon. Patrice AIROLDI.





Oostenrijk: Retz - Drosendorf in twee-assige rijtuigen

Tijdens het toeristische seizoen organiseren de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) een groot aantal extra treinen in het kader van hun programma "Erlebnisbahn". Sommige treinen rijden dagelijks, andere enkel tijdens het weekend en op feestdagen. Niet alleen het traject en de eindbestemming zijn toeristisch interessant, maar ook het gebruikte materieel is niet wat de dagelijkse treinreiziger gewend is. Meestal worden oude locomotieven en rijtuigen van het historisch patrimonium van de ÖBB ingezet maar ook locomotieven van privéverenigingen of zelfs moderne machines kunnen voor deze treinen te zien zijn. Een van deze treinen, de "Reblaus Express", rijdt tussen Retz en Drosendorf, een 40 km lange lijn die sinds 9 juni 2001 nog uitsluitend voor het goederenvervoer wordt gebruikt. Sinds 2002 rijden er echter weer drie treinparen tijdens de weekends in de zomer. Ze worden gebruikt door wandelaars en fietsers die deze fraaie heuvelachtige streek langs de Tsjechische grens willen verkennen. Het werd een groot succes en de "Reblaus Express", die gesubsidieerd wordt door de NÖVOG (*Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft*), vervangt nu op zijn beurt de autobussen van de ÖBB in de weekends van april tot oktober.

Vorig jaar maakten 17000 reizigers gebruik van deze treinen. Er worden twee-assige rijtuigen ingezet die worden gesleept door een diesellocomotief van de reeks 2043 of 2143 (Bo'Bo', gebouwd door SGP in 1965). Af en toe wordt ook de 2045.20 (Bo'Bo', SGP 1952) ingezet.

De catalogus van "ÖBB Erlebnisbahn", waarin u alle activiteiten kan terugvinden, is beschikbaar op het internet op het volgende adres: <http://www.erlebnis-bahn-schiff.at/down/katalog2009.pdf>.

FOTO 93-60 ↑ De 2143 040-0 rijdt als trein EZ16011 Drosendorf-Retz. Elsern, 01 mei 2009.

FOTO 93-61 ↓ De 2050 09 van ÖBB-Erlebnisbahn nadert op 3 mei 2009 Ernstbrunn met een extra trein uit Etsdorf-Strass.





Een andere verbinding van ÖBB Erlebnisbahn rijdt tussen Wien-Südbahnhof en Ernstbrunn, ten noorden van de Oostenrijkse hoofdstad. De lijn Korneuburg - Ernstbrunn – Mistelbach werd in 1988 voor het reizigersverkeer gesloten, maar tussen Korneuburg en Ernstbrunn rijden sinds september 2007 weer twee treinparen in het weekend. Het ingezette materieel is zeer gevarieerd: motorwagens, stoom- en diesellocomotieven van de ÖBB, diesellocomotieven van de WLB of LTE. Wanneer wordt in België dergelijk initiatief gerealiseerd...?

FOTO 93-62 ↑ De 5042.14 onderweg van Ernstbrunn naar Korneuburg. Wetzleindorf, 3 mei 2009

FOTO 93-63 ↓ De 5145 11 met trein EZ61019 Ernstbrunn - Wien-Südbahnhof. Naglern, 3 mei 2009. Philippe DE GIETER.



Nieuwe livreeën in Litouwen



FOTO 93-64 Litouwen is het grootste van de drie Baltische staten, met een oppervlakte die het dubbele is van deze van België. Sinds 1991 is het land onafhankelijk. Daarvoor maakte Litouwen deel uit van de Sovjetunie, waarvan de Litouwse spoorwegmaatschappij (LG – Lietuvos Gelezinkeliai) erfgenaam is. Op 28 juni 2009 rijdt dieselloco TEP60 0926, in de nieuwe schildering, door Garliava met trein 147 Moskou – Kaliningrad. In 2003 beschikten de LG nog over 12 locs reeks TEP60. Dit jaar worden deze machines stelselmatig geschrapt en zo blijven er momenteel nog slechts 5 locs over. In de toekomst zal het nog steeds mogelijk zijn om deze locreeks aan het werk te zien in Litouwen, maar het betreft dan locs van de Wit-Russische spoorwegen met sneltreinen tussen Wit-Rusland en Vilnius (de hoofdstad van Litouwen). De reeks TEP60 werd gebouwd door Kolomna van 1961 tot 1987. Deze Co'Co' weegt 129 ton, ontwikkelt 2208 kW en haalt snelheden tot 160 km/h. Lars LAENEN.



FOTO 93-65 Op 1 juli 2009 komt een ketelwagentrein uit Radviliskis aan in Vaidotai, getrokken door de ER20 021. De reeks ER20 is gebouwd door Siemens en gebaseerd op de Eurorunner. De LG heeft er 44 exemplaren van aangekocht (en 10 in optie), die werden geleverd vanaf 2007. Ze ontwikkelen 2000 kW en kunnen rijden aan 120 km/h. Hun gewicht bedraagt 138 ton. L. LAENEN.

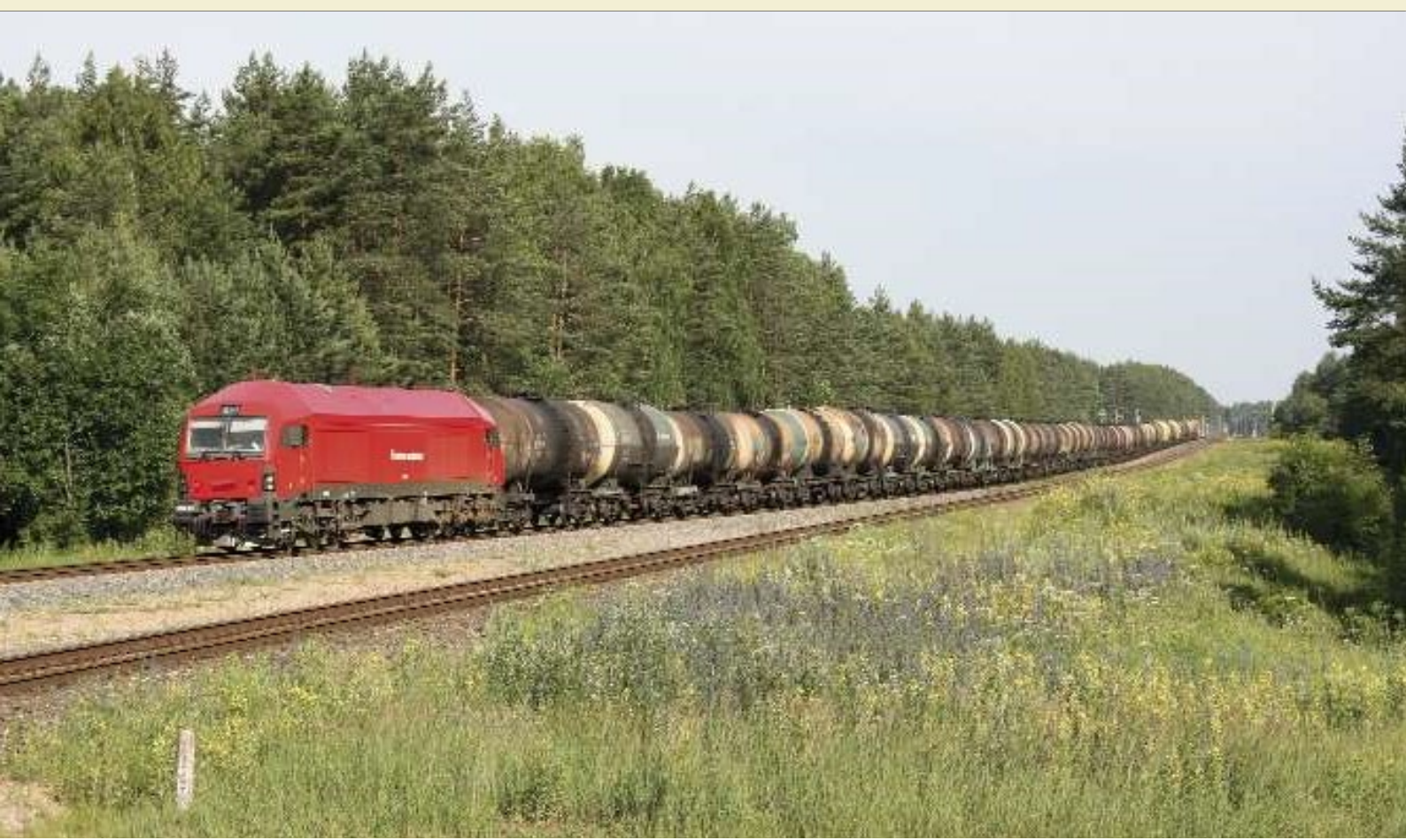




FOTO 93-66 De totale lengte van het Litouwse spoorwegnet bedraagt 1905 km, met een spoorbreedte van 1520 mm. Enkel de lijnen Naujoji Vilnia – Kaunas en Lentvaris – Trakai zijn geëlektrificeerd, en wel met 25 kV. De lijn naar Kaunas maakt deel uit van de belangrijke verbinding tussen Kaliningrad (Rusland) en Minsk (Wit-Rusland). Elektrisch materieel wordt enkel ingezet in het voorstadsverkeer, waarvoor motorstellen worden ingezet. Sinds 24 december 2008 doen de Litouwse spoorwegen daarvoor onder meer beroep op nieuwe drieledige motorstellen reeks EJ 575, die werden gebouwd door Skoda in Tsjechië en gelijkaardig zijn aan de reeks 471 van de Tsjechische spoorwegen. Op 1 juli rijdt een van deze motorstellen van Naujoji Vilnia naar Kaunas, hier even voor aankomst in Vilnius. Lars LAENEN.

FOTO 93-67 Een dag eerder werd dezelfde rit al gefotografeerd, bij aankomst in Vilnius. Lars LAENEN.





FOTO 93-68 In 2003 bezat de LG nog 24 motorwagens reeks D1. Ze zijn samengesteld uit twee motoreenheden (B'2') die een of meerdere tussenrijtuigen omkaderen. Deze motorwagens werden gebouwd door Ganz-Mavag en Arad van 1968 tot 1989. Elke motoreenheid is uitgerust met een dieselmotor van 537 kW en een hydromechanische overbrenging. Zij halen 120 km/h. Sinds de komst van nieuwe motorwagens in de stelpplaats van Radviliskis, worden de Litouwse D1 voornamelijk ingezet vanuit Vilnius en Kaunas, waar ze voor talrijke lokale ritten worden gebruikt. Op 28 juni is D1 760, in nieuwe schildering, onderweg met trein 698 Kybartai – Kaunas, hier gefotografeerd in Garliava. Lars LAENEN.

FOTO 93-69 In oktober 2008 heeft de LG de luchthaven (Oro Uostas in het Litouws) van Vilnius op het spoorwegnet aangesloten. Deze nieuwe halte bevindt zich op de lijn Vilnius – Stasylos – Lida (Wit-Rusland) en wordt enkel bediend door pendeltreinen tussen Vilnius en Oro Uostas. Het betreft een rit van 4 kilometer, waarvoor de trein 7 minuten nodig heeft. De pendeltreinen rijden ongeveer elk uur. Op 3 juli wacht motorwagen 620M 010 op het vertrek in de halte Oro Uostas. De motorwagens reeks 620M werden gebouwd door het Poolse PESA. Lars LAENEN.





FOTO 93-70 Sinds 2005 hebben de Litouwse spoorwegen 40 dubbele diesellocs reeks 2M62 gemoderniseerd en uitgerust met een nieuwe motor van Caterpillar. Op 1 juli komt de onlangs herschilderde 2M62M 1198 aan in Vilnius. Lars LAENEN.

FOTO 93-71 Op 30 juni komt de 2M62M 1161, eveneens in nieuwe schildering, aan in Vaidotai. Lars LAENEN



ANTWERPEN-DAM

Gisteren



Hier een zeer verrassende rubriek "Gisteren - Vandaag": de site van de voormalige werkplaats Antwerpen-Dam. In 2000 (officieel op 21 maart 2000) werden de activiteiten van "den Dam" overgebracht naar de nieuwe werkplaats Antwerpen-Noord. De vrijgekomen terreinen werden ontruimd en omgevormd tot een park: "Park Spoor Noord". Tussen beide opnamen ligt een tijdsverschil van 10 jaar. In een volgend nummer komen we uitgebreid terug om deze reconversie.

Roger CRIKELAIRE, 29 maart 1998 - Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.

Vandaag





De mooiste sites van België

EINE

Deze plek ligt nabij de stopplaats van Eine (lijn 86 tussen De Pinte en Oudenaarde) als je richting Gent rijdt. De lijn ligt er naast een zijarm van de Schelde en de achtergrond wordt beheerst door het pittoreske kerkje van Heurne.

FOTO 93-72 ↑ *De meettrein van B-Telecom, voor een eerste maal begeleid door de 5531 en 5503 van TUC-Rail, verstoorde op 20 maart 2009 de landelijke rust. In de dagelijkse dienst zie je op deze lijn nog enkel motorwagens van de reeks 41 in actie. Serge MARTIN.*

FOTO 93-73 ↓ *Een foto uit de oude doos: een kolentrein, gesleept door de 5951, rijdt op 21 februari 1986 naar de elektriciteitscentrale van Ruien. Door de afwezigheid van het bladerendek kan je het kerkje beter waarnemen.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



20 jaar geleden...



FOTO 93-74 Om het imago van de motorwagens te verjongen, paste de NMBS vanaf 1989 een nieuwe schildering toe. Alle 44'ers en 45'ers kregen deze livrei tijdens een revisie of herstelling in de CW Mechelen. Drie bijwagens van het type 734 uit Merelbeke kregen eveneens deze nieuwe schildering. Op 30 november 1989 verlaat de 4509 als eerste de werkplaats in de nieuwe kleuren. Op 17 september 1994 heeft het TSP een speciale rit georganiseerd, waarbij twee motorwagens (4401 en 4405) twee bijwagens (734.03 en 734.05) omkaderden, alle in de nieuwe kleuren. De trein is hier gefotografeerd te Sint-Maria-Oudenhove op lijn 122, tussen Zottegem en Geraardsbergen. Philippe DIEU.

FOTO 93-75 Juni 1989 komt motorstel 598 (ex-804 Sabena) uit de stelplaats van Schaarbeek, getooid in een proefschildering op één van de zijwanden. Een smalle rode lijn werd aangebracht in de reeds bestaande witte band en het opschrift « Airport City Express » stond in grote witte letters over het gehele motorstel. De vijf andere stellingen zullen dezelfde schildering op beide zijden krijgen in september 1989. Hier de 598 in de werkplaats te Schaarbeek op 17 juni 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden...



20 jaar geleden...



FOTO 93-76 In 1989 had de NS, ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Nederland, héél grote festiviteiten georganiseerd met een grote tentoonstelling te Utrecht. Er werd zelfs een parade georganiseerd bestaande uit talrijke Europese stoomlocs. Gedurende vier opeenvolgende weekends had de NMBS een speciale trein naar Utrecht ingelegd. Op 24 juni sleepte de 12.004 de «Katreine Express» tussen Antwerpen en Utrecht. Hier zien we de trein te Nispen, tussen Essen en Roosendaal, tijdens de rit naar Utrecht.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 93-77 Op 17 juni 1989 organiseerde TSP een afscheidsrit voor de oude postmotorstellen. Bij vertrek te Brussel-Noord mochten de deelnemers plaats nemen aan boord van drie postmotorstellen. Gelukkig was het eerste gedeelte van de rit, dat rechtstaand en in een ruimte zonder vensters plaats vond, niet van lange duur. In de Werkplaats Elektrische Tractie (WET) te Schaarbeek kon de trein al verlaten worden. Hier waren 8 postmotorstellen verenigd voor een parallel-opstelling, samen met het historisch motorstel uit 1935. In het station Schaarbeek was reeds een eerste fotostop voorzien. Enkel de 002 wordt bewaard door de NMBS, maar voor hoe lang nog...? Baudouin DIEU.

20 jaar geleden...

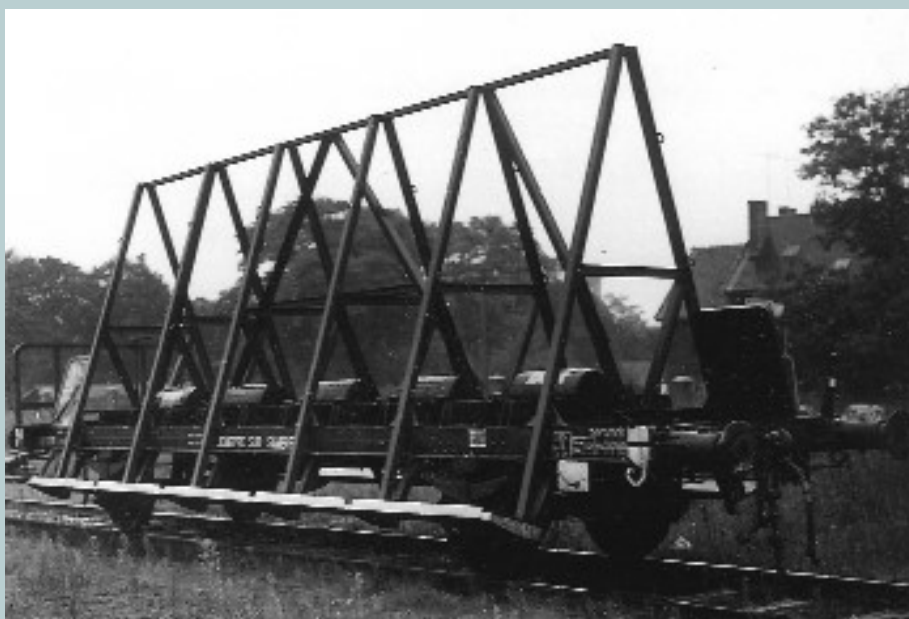


Schraagwagen LkkImmps 3000B3

In de jaren '50 verbouwde de NMBS meerdere wagens van verschillende types tot wagens met afneembare schragen voor het vervoer van ramen en glasplaten. Deze wagens verschilden onderling in lengte en werden ingedeeld in het type 3000B, later 3000B1.

In 1961 verbouwde de Centrale Werkplaats van Gentbrugge nog negen andere wagens van het type 2021, maar deze kregen echter vaste schragen. De eerste wagen werd geleverd in 1961, in 1962 werden twee wagens afgewerkt en de laatste zes volgden in 1963.

De gebreken die werden vastgesteld aan de wagens 3000B1 werden weggewerkt. Het grootste probleem, de instabiliteit, werd opgelost. Deze werd veroorzaakt omdat de wagens slechts aan één zijde werden beladen. Aan de andere zijde van het onderstel werden meerdere verplaatsbare tegengewichten aangebracht. Die bestonden uit massieve rollen staal. De ophanging werd eveneens aangepast waardoor de rijkwaliteit aanzienlijk verbeterde.



In het begin werd wagen 3000B 1.070.013 gebruikt door "la Glacerie de St.Roch" te Jemeppe-sur-Sambre. Foto NMBS, verzameling Roger CRIKELAIRE.

Oorspronkelijk konden deze wagens slechts ladingen vervoeren met een maximale lengte van 7 300 mm, na aan-

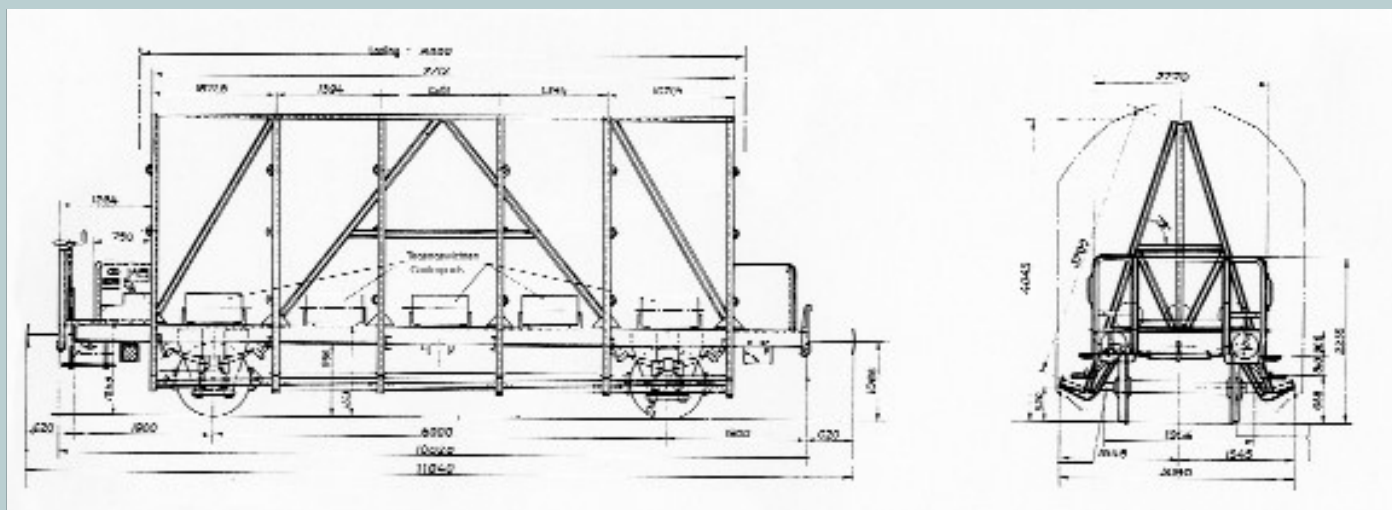
passing tot 8 000 mm. Het laadvermogen was 15 ton, later verhoogd tot 20 ton. De maximale snelheid bedroeg 100 km/h



LkkImmps type 3000B3

Effectief:	9
Origine:	ex-gesloten wagen type 2021 omgebouwd tussen 1961 en 1963
Nr. NMBS:	1.070.010 t/m 018
Nr. UIC:	21 88 417 4 000 t/m 008 later 21 88 415 1 000 t/m 008
Type NMBS:	3000B3
Lettercode:	Klps later Lklps vervolgens LkkImmps
Gemiddelde massa (leeg):	13,5 t
Maximale lading:	20 t
Totale lengte:	11,040 m
Totale breedte:	3,090 m

← Wagen 3000B 1.070.018. Auteur onbekend, verz. Ch. OCSINBERG.



met een last van 12 ton en slechts 80 km/h bij 20 ton.

Er werden niet enkel glasplaten vervoerd, maar ook volledige vensters, klaar voor inbouw. Later kwamen daar ook nog volledige gevels bij voor de moderne prefab-woningen.

In 1961/1962 kregen de eerste drie wagens, die voorzien waren van Duitse DVW-olie-aspotten, de nummers 1.070.010 t/m 012. De volgende zes, gebouwd in 1963 en voorzien van aspotten met rollagers, kregen de nummers 1.070.013 t/m 018. Ze waren allen van het type 3000B. De aspotten van de eerste drie werden later vervangen door aspotten met rollagers.

In 1964 werden aan deze wagens de UIC-nummers 21 88 417 4 000 t/m 008 toegekend. Oorspronkelijk voorzag men de nummerreeks t/m 099 met het oog op de uitbreiding van het aantal voertuigen. Zij kregen de lettercode Klps en later Lklps. Na revisie werden alle wagens met vaste schragen ingedeeld bij het type 3000B3, deze met afneembare schragen werden het type 3000B1.

In 1983 werd het type 3000B3 vernummerd in het UIC-stelsel 21 88 415 1 000 t/m 008 en kregen een nieuwe lettercode: LkkImmps.

Vanaf 1980 werden de wagens uit dienst genomen. Op 1 december 1987 was het effectief geslonken tot zes eenheden. De laatste werd uit de inventaris geschrapt in 1988.

Na hun schrapping werden enkele exemplaren gezien bij FAFER (Fabrique de Fer) te Marchienne. Wij konden echter niet achterhalen of zij werden verhuurd of verkocht. We weten evenmin of zij enkel binnen of ook buiten het bedrijf werden ingezet. Op dat ogenblik droegen zij nog steeds hun UIC-nummer.

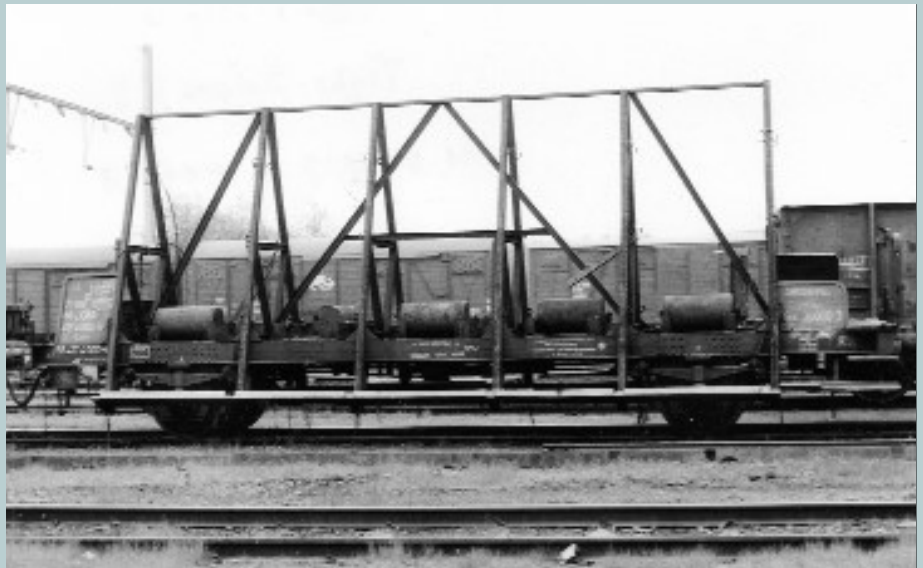
De voorgangers van deze wagens, de 3000B1, bleven in dienst tot in 1980 (deze met olie-aspotten) of tot in 1983 (aspotten met rollagers). De allerlaatste - vermoedelijk gebouwd op het onderstel van een rijtuig type MCI-43, een voertuig met een asafstand van 8 meter - werd uit de inventaris geschrapt in 1984. Een groot aantal werd hergebruikt als dienst-voertuig.

Charles OCSINBERG

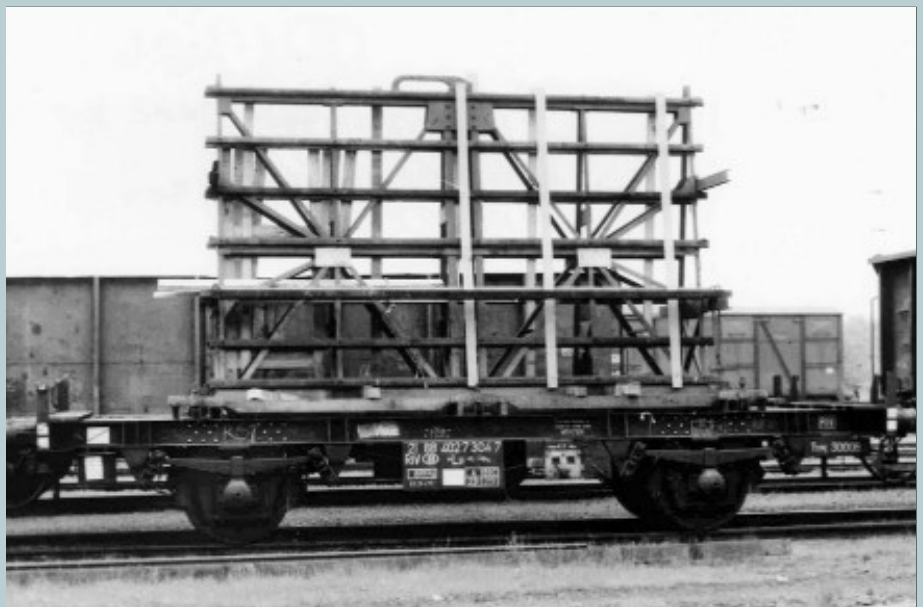
Drie wagens type 3000B3 met de nieuwe nummering van 1980 en met de lettercode LkkImmps staan buitendienst te Antwerpen-Kiel op 22 maart 1983.

Vooran de 21 88 415 1 004-1.

Charles OCSINBERG.



De schraagwagen 3000B3 Lklps, UIC-nr. 21 88 417 4 002-8, gefotografeerd in 1984. De tegengewichten (rollen massief staal) om de wagen in evenwicht te brengen, zijn duidelijk zichtbaar. Jean-Pierre STEFFEN.



De schraagwagen type 3000B1, UIC-nr. 21 88 402 7 304-7, gefotografeerd in 1984. Jean-Pierre STEFFEN.



