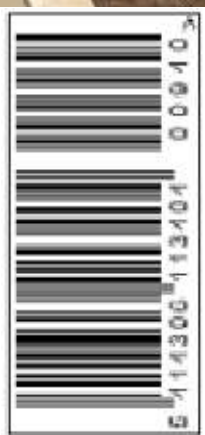


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 94 - DECEMBER 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

Dit is reeds het laatste nummer van 2009, een jaar waarin wij getracht hebben u goed te informeren over de Belgische en buitenlandse spoorwegactualiteit. Via talrijke diepgaande artikels kon u talrijke ongekende facetten van onze spoorwegen leren kennen en werd u op de hoogte gehouden van de talrijke TSP-activiteiten. U was in grote getale aanwezig in Saint-Ghislain, op "le Chemin de fer du Bocq" of een van onze uitstappen.

Al de gerealiseerde werken werden uitgevoerd door talrijke en zeer enthousiaste medewerkers, die net als u gepassioneerd zijn door het spoor. En u, beste lezers, steunt ons door ons tijdschrift te lezen, waarvoor wij u uiteraard zeer dankbaar zijn.

Ook in 2010 zullen wij trachten u via OP DE BAAN op de hoogte te houden van de activiteiten in de spoorwegwereld.

In afwachting van ons eerste nummer van 2010 wensen wij u allen en uw familieleden het allerbeste voor 2010.



UW ABONNEMENT *EN LIGNES* - OP DE BAAN

Dit is alweer de laatste OP DE BAAN van het jaar en het moment is dus aangebroken om uw abonnement te verlengen. Na zes jaar zijn wij echter genoodzaakt om onze prijzen aan te passen: € 37 voor verzending in België en € 43 voor verzending naar het buitenland. We wijzen er op dat enkel de abonnementen voor ons financieel interessant zijn aangezien de distributiefirma's een flink deel van de opbrengst van de losse verkoop opeisen. We raden u dan ook vooral de abonnementsoptie aan!

We herhalen dat alle winst uit de verkoop van OP DE BAAN en EN LIGNES integraal gebruikt wordt voor het verwezenlijken van onze doelstellingen: het bewaren, restaureren en het op het Belgische net inzetten van Belgisch spoorwegmaterieel en het uitbouwen van het museum van Saint-Ghislain, alsmede het heropenen van lijn 128. TSP dankt iedereen die het voorbije jaar geholpen heeft bij het tot stand komen van OP DE BAAN, vooral omdat hun inzet - we kunnen het niet genoeg zeggen - geheel vrijwillig gebeurt.

Om u te abonneren of om uw abonnement te verlengen volstaat het om - in België - € 37 op rekening 001-1201789-35 van TSP-Brussel over te schrijven met de vermelding "abonnement 2010". Vanuit het buitenland kan u gebruik maken van de op blz. 3 genoemde modaliteiten om de som van € 43 over te maken. Het eerste nummer van 2010 zal in februari verschijnen. We verzoeken u om uw abonnement VOOR 31 DECEMBER 2009 in orde te brengen. We leggen hier de nadruk op omdat enkel diegenen die ten laatste op deze dag hun abonnement hebben betaald een verminderingkaart krijgen die recht geeft op 10% reductie op het volledige gamma van de TSP-shop tijdens de opendeurdagen in Saint-Ghislain of in de TSP-shop te Spontin op "le Chemin de fer du Bocq". Met dank aan de vrijwilligers... en voor het vertrouwen dat u in het TSP en zijn medewerkers stelt.

Belangrijke mededeling voor de actieve personeelsleden van de NMBS-Groep: als u uw exemplaar laat toekomen op uw dienst via de interne NMBS-post, betaalt u slechts € 28. Wenst u het thuis te ontvangen dan stort u € 33.

De vernieuwing gebeurt door overschrijving van de overeenstemmende bedrag op de rekening 001-1201789-35 van TSP met vermelding van uw lidnummer en uw volledig intern NMBS-adres en stamnummer.

Zoekertjes

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

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

TE KOOP: Märklin-baan (plan 11, afm. 225 x150). M-rails, wissels, kruisingen, brugpijlers, 3 transformatoren, seinen, bedieningsbord, kabels, 4 locomotieven (2 rangeerlocomotieven 3065 en 3078; 1 "bolle neus" 3066, 1 kleine stoomlocomotief (Ct)). Vraagprijs: € 200. Inlichtingen: E. SOMERS. ☎ +32 (0)67 33 54 14.

TSP-agenda

- 5 december: Ruilbeurs in ons museum te Saint-Ghislain van 10.00 tot 17.00 uur.

- 26 juni en 15 augustus 2010: noteer deze data nu reeds in uw agenda.

TE KOOP: Märklin locomotief BR 103 (ref. 3357). Onberispelijke staat. Prijs: € 80. Info: Petithan Miche, Rte de Xhoris, 52 B-4180 HAMOIR. ☎ +32 (0)86 38 90 82.

GEZOCHT: blokstelsel van Fleischmann ref. 6957 en/of complementaire eenheid ref. 6958. VIVIER CLaude, rue du Cimetière, 14 B-7370 DOUR. ☎ +32 (0)65 65 03 02.

Rechtzetting

OP DE BAAN 92:

- pagina 24, einde 3de kolom: er staat 5408 (01-05-1985), moet zijn: 5408 (01-05-1986)

OP DE BAAN 93:

- pagina 21, foto onderaan: RF 102 is de ex-**7394** NMBS en niet 7380.

- pagina 22: foto onderaan toont de 2244 en **2225** (en niet de 2233).

- pagina 48: in de tabel G2000-2BB, voor de 5001524 er staat: DB (1) G2000-2, moet zijn: G2000-**27**; voor de 5001525 er staat: DB (1), moet zijn: DB (1) **G2000-28**.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw
TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



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, Kristof AVONDS, Dr. Guenther BARTS, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, Thierry COCHIN, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Bernard DE VEUSTER, Philippe DIEU, Jean-Claude DUMONT, Philippe GOUSSET, Michel HANSSSENS, G.S. HESSELINK, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOBS, Olivier JOASIN, Laurent JOSEPH, Jan MAHIEU, Anne-Marie MASSARD, Christophe MAURICE, de NMBS, Marc NISSET, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Paul PASTIELS, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Johan VAN DER EYCKEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Ralph VAN MEER, Tim VAN ROOY.

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 2010

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 37 (buitenland € 43) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO 2010". 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 94-01 Vanaf 13 december zal de reeks 11 ingezet worden voor het slepen van P-treinen. Op 1 oktober sleepte de 1184 reeds de P8902. Philippe GOUSSET.

OP DE BAAN 94 - DECEMBER 2009

inhoud



14

De reis van de 5167 en 5174



30

De Netebrug te Duffel



38

De 5172 in dienst te Obourg



56

Antwerpen-Dam vandaag



2 Voorwoord

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

6 statistieken

6 locomotieven

14 de reis van de 5167 en 5174

18 rijtuigen - wagens

23 het GEN

26 allerlei

30 de Netebrug te Duffel

36 schrappingen

38 privémaatschappijen

46 Beelden uit Roemenië

50 Buitenlandse Actualiteit

50 Groot-Brittannië - telex

51 Zwitserland

52 telex - Frankrijk

53 Zweden - telex

54 Kazachstan - telex

55 Gisteren - Vandaag

56 Antwerpen-Dam

62 Er was eens...

64 Wagens 3001-3499

67 Dit is Belgisch

ACHTERPAGINA

FOTO 94-02 Eén Benelux-trein wordt gereden met een stam I10- en I6-rijtuigen. De IC 9232 te Zevenbergen op 14 oktober. Serge MARTIN.

FOTO 94-03 Op 16 september werden de eerste wagens door de 5172 overgebracht naar de cementfabriek te Obourg om de laadinstallaties te testen. Christian AUQUIERE.



TSP-ACTIVITEITEN

Het jaar 2009 eindigde in mineur want de afscheidsrit met de locomotieven reeks 16 moest worden afgelast wegens gebrek aan belangstelling.

Sedert de opsplitsing van de (oude) NMBS in drie aparte entiteiten, worden onze speciale treinen beschouwd als commerciële treinen en vallen deze onder de bevoegdheid van de "nieuwe" NMBS die hierin een bron van inkomsten ziet... De gehanteerde prijzen zijn recht evenredig aan de ouderdom van het ingezette materieel. Om u een idee te geven: om de (afgeschafte) rit van 24 oktober te kunnen organiseren waren er minstens 215 deelnemers nodig die daarvoor 44 euro moesten betalen. Met deze 215 deelnemers was TSP amper uit de kosten en werd er nog geen enkele euro winst geboekt...

Laat ons hopen dat deze gedenkwaardige en onvergetelijke locomotieven de winter overleven en dat wij in het voorjaar deze reis toch kunnen uitvoeren.

FOTO 94-04 Tijdens "de dag van de liefhebber" op "Le Chemin de fer du Bocq" sleepte onze P8 een goederentrein. Hier verlaat zij de tunnel van Purnode, een van de mooiste plaatsen op de spectaculaire lijn. TSP / Serge MARTIN.



De 2201 werd voor een eerste maal aan het publiek getoond tijdens de opendeurdagen van "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain op 12 en 13 september. Bij het tentoongestelde materieel van de NMBS bevonden zich twee M5-rijtuigen: één gemoderniseerd en één in originele toestand. TSP/ Christian AUCQUIERE.

Maar er is ook goed nieuws: 2009 was een vruchtbaar jaar: naast de zes nummers van uw geliefd tijdschrift rolden eveneens vijf nieuwe boeken van de persen. Ze zijn nog steeds verkrijgbaar.

Aarzel niet ze te kopen: u steunt de vereniging bij het bereiken van haar doelstellingen: aankoop, herstelling en herwaardering van het Belgische spoorwegpatrimonium. Dank zij u konden wij

de 5183, de 4602 en een M1-rijtuig restaureren. Bovendien werd de 2201 aangekocht en voor 2010 zijn reeds andere aankopen voorzien. Een jaar waarin vieringen voorzien zijn ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in België.

Wenst u als vrijwilliger deel te nemen aan onze activiteiten, contacteer dan de verantwoordelijken vermeld op p. 3.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het eerste armsein is geïnstalleerd op "le Chemin de fer du Bocq"!

Het eerste mechanische sein werd geplaatst op de Bocq-lijn. In het kader van de ontwikkeling van deze lijn tot museumlijn is dergelijke signalisatie hier zeker op zijn plaats.

Met hun 17 jaar ervaring op *le Chemin de fer du Bocq* konden de TSP-medewerkers zonder problemen de noodzakelijke treinbewegingen (kruisingen, afstelspoor, rangeringen) steeds tot een goed einde brengen.

De seinen in Spontin zullen worden bediend door middel van een seingestel type "Siemens" met 14 hendels.

In Spontin is in elke richting een in- en uitritsein voorzien.

De *inrijseinen* kunnen de standen "rangeren" (nu "kleine beweging") of "trein" (nu "grote beweging") weergeven; zij zijn dus voorzien van een rode en paarse seinarm.

De *uitritseinen* kunnen het rangeren verbieden en de beweging "trein" toelaten als de volgende sectie vrij is.

Twee *vereenvoudigde stopseinen*, verhoogd opgesteld, beveiligen de uitrit van de afstelsporen aan beide zijden.

Het sein richting Ciney is gemeenschappelijk voor het hoofd- en het afstelspoor. Dit sein werd op 4 september geplaatst.

Het werd door TSP aangekocht bij de vereenvoudiging van de seininrichting in het station Quenast (L115). Het lag gedurende 15 jaar in het kreupelhout naast het station en werd per vrachtwagen in zijn geheel overgebracht naar Ciney. Het werd gebouwd in 1936 en is 12 meter hoog.

Heel de mast werd afgeschuurd en herschilderd. De betonnen sokkel kon echter niet worden gerecupereerd. Er werd 6m³ beton gestort met daarin nieuwe stalen L-profielen voor de bevestiging van de mast.

Andere seinen, gerecupereerd in Châtelet, worden in de loop van deze winter geplaatst. We kregen eveneens toelating om mechanische seinen te plaatsen in Dorinne-Durnal.

De groei van onze museumlijn vraagt ook de inzet van nieuwe



FOTO 94-05 *De 64.169 bij het eerste mechanische sein op lijn 128. Spontin, 6 september 2009.*
TSP / Christian AUQUIERE.

vrijwilligers voor "onmiddellijke indienstreding": voor de exploitatie (verkoop ticketten, onthaal, ...) voor de administratie en voor infrastructuurwerken (onderhoud en vernieuwing van het spoor, schilders, metsers, maaien en snoeien van de bermen, ...)

Meer informatie op www.cfboqc.be en www.pftsp.be

Voelt u zich geroepen: contacteer dan "le Chemin de fer du Bocq": +32 (0)479 91 05 26 (Xavier Vermeire) of via info@cfboqc.be.

FOTO 94-06 *Dit sein is afkomstig van het station Quenast. Op 8 april 1983 wacht de 5907 met een ballasttrein op het vertrek naar Schaarbeek voor ditzelfde sein.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



<p>RADIATION xxx :14-06-09 GCR</p> <p>SORTIES DE RÉVISION 303 : 07-09-09 RI 410 : 28-08-09 RI 459 : 26-08-09 RI 541 : 08-09-09 RI 544 : 03-09-09 RI 552 : 11-09-09 RI 556 : 19-08-09 RI 565 : -09-09 RI 609 : -10-09 RI 619 : 18-08-09 RI 628 : -10-09 RI 635 : -09-09 RI 639 : 24-08-09 RI 988 : 22-10-09 CR 803 : 09-09-09 GR 844 : -10-09 GR</p> <p>RENUMÉROTATIONS</p>	<p>719 :→ 988 :22-10-09</p> <p>MUTATIONS xxx :FKR→ FHS 14-06-09</p> <p>MISE EN PARC xxx :14-06-09 GCR</p> <p>DÉMOLITION xxx : 07-09 Courcelles</p> <p>ABRÉVIATIONS ATC : Angel Trains Cargo FAZ : Atelier Central Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : Atelier Central Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grande révision</p>	<p>LC : révision confort LT : révision technique1 M CR : modernisation City Rail MKM : Stockem NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire</p>	
---	--	--	--

Locomotieven

Benelux

● Zoals voorzien worden de meeste Benelux-treinen sedert 7 september gesleept door de reeks 28 tussen Brussel en Amsterdam.

Bij het afsluiten van dit nummer worden nog twee locomotieven van de reeks 11 ingezet: de ene sleept de IC 9201, 9232,

9237 en 9268, de andere de IC 9205 (9209 op zondag), 9236, 9241 en 9272. Soms wordt nog een rode TRAXX ingezet in de plaats van een 28.

Een andere nieuwigheid is de inzet van een rijtuigenstam van zeven NMBS-rijtuigen van de typen I10 en I6 op deze verbinding. Deze stam komt in actie van maandag t/m vrijdag: (FBMZ = Brussel Zuid, XNASD = Amsterdam CS) :
- 9201 FBM 06.18 - XNASD 09.06

- 9232 XNASD 10.54 - FBM 13.42
- 9237 FBM 15.18 - XNASD 18.06
- 9268 XNASD 19.54 - FBM 22.42.
Op zaterdag en zondag op de volgende verbindingen:
- 9205 FBM 07.15 - XNASD 10.06
- 9236 XNASD 11.54 - FBM 14.42
- 9241 FBM 16.15 - XNASD 19.06
- 9272 XNASD 20.54 - FBM 23.42.

Deze treinen worden in principe steeds gesleept door een HLE 11.

Sedert 9 september is een Benelux-rijtuigenstam vervangen door I10- en I6-rijtuigen van de NMBS. Op 8 september 2009 rijdt de IC 9232 Amsterdam - Brussel door Dordrecht Zuid. Ralph van Meer.





FOTO 94-81 De 1186 sleept de P8902 Schaarbeek - Oudenaarde. Aankomst te Denderleeuw op 15 oktober 2009. Pierre HERBIET.



Sedert 7 september sleept de reeks 28 het leeuwenaandeel van de Benelux-treinen in plaats van de reeks 11 en de rode TRAXX'en van HSA. **FOTO 94-96** ↑ De 2802 sleept IC 9233 Brussel-Zuid - Amsterdam CS. Dordrecht, 25 september 2009. Tim VAN ROOY. **FOTO 94-82** ↓ - IC-B 9224 Amsterdam CS - Brussel-Zuid te Sint-Katelijne-Waver. Pierre HERBIET.

reeks 11

● Sinds september krijgen de bestuurders van de stelplaatsen Schaarbeek, Oudenaarde en Gent-St.-Pieters hun opleiding voor de reeks 11. Sinds 25 september maken zij reeds hun opwachting voor bepaalde P-treinen voorzien in hun nieuwe beurtrol. Deze werd reeds op p. 11 van ons vorig nummer gepubliceerd, maar er zijn ondertussen wel enkele wijzigingen opgetreden. Hier de aangepaste inzetreeks, enkel geldig van maandag t/m vrijdag:

A901	7968 FZT 07.33 - FBMZ 08.43 8969 FBMZ 16.11 - FZT 17.33
A902	7013 FGSP 06.46 - FSR 08.04 RE 8013 FSR 15.46 - LX16.17 8013 LX 16.26 - FGSP 16.45
A903	7907 FDN 07.12 - FSR 08.30 8907 FSR 17.14 - FZT 18.34
A904	RE7909 FDN 06.45 - LK 07.04 7909 LK 07.34 - FSR 09.10 8902 FSR 16.02 - FDN 17.18
A905	RE 7095 FSR 06.28 - FDR 06.58 7095 FDR 07.46 - LX 08.33 8969 FBMZ 16.11 - FZT17.33
A906	7905 FDN 06.38 - FSR 07.58 8906 FSR 17.05 - FDN 18.23
A907	7908 FDN 06.09 - FSR 07.25 8904 FSR 16.35 - FDN 17.52

Afkorting: FBMZ: Brussel-Zuid, FBN: Brussel-Noord, FDN: Oudenaarde, FDR: Dendermonde, FGSP: Gent-Sint-Pieters, FZT: Zottegem, FSR: Schaarbeek, LK: Kortrijk, LX: Brussel-Luxemburg, RE: leeg stel.

De treinen 7905/8906 en 7908/8904 zijn trek/duwtreinen met M5-rijtuigen, locomotief richting Oudenaarde.

Een tip voor de liefhebbers van de reeks 11: op het einde van de namiddag passeren de zeven 11'en de revue te Denderleeuw !



reeks 16

● De inzet van een of zelfs twee 16'ers in de treindienst is sinds eind september weer een alledaagse zaak. Door een lichte heropleving van het goederenverkeer moeten ze 13'ers vervangen. Deze locs hernamen op hun beurt hun taken bij B-Cargo. Daar de indienstneming van de reeks 18 uiterst problematisch verloopt, kunnen de 16'ers tot 2010 hun diensten blijven leveren. Er zou zelfs nog een derde 16 (1602) de 1604 en 1605 komen helpen bij de uitvoering van hun taken.

reeks 18

● Het is alweer 10 maanden geleden dat de eerste 18 in België aankwam. De opstelling van deze machines blijkt echter zo arbeidsintensief te zijn, dat de NMBS-directie dreigt het contract te verbreken. Sinds de maand mei betaalt Siemens een zware schadevergoeding wegens laattijdige indienstname. Intussen hebben een aantal machines de fabriek verlaten. Ze wachten geduldig de oplossing van de problemen af:

reeks 23

● De omloop van deze reeks in de goederendienst telt vanaf 13 december nog 7 dagen. Tijdens de dag kunnen we ze op dinsdag, vrijdag en zaterdag, op kop van volgende treinen, in actie zien:

37911 Ⓞ LJ 09.57 - FLV 12.08/13.37 - FGZH 15.09 (in UM tot FLV)

39711 Ⓞ FGZH 09.15 - LJ 12.55

39712 Ⓞ FGZH 17.315 - FLN 18.30

37912 Ⓞ FLN 19.00 - FGZH 12.55

48644 Ⓞ LJ 18.00 - NK 19.09 (in UM)

Afkortingen: FGZH = Gent-Zeehaven, FLN = Lessines, FLV = Leuven, LJ = Jemelle, NK = Kinkempois, UM = in treinschakeling.

De inzetreeks in de reizigersdienst telt 24 dagen met als voornaamste nieuwigheid een tweede verbinding in treinschakeling: P-trein 7308 Tongeren – Brussel-Zuid en terug als P8308; de andere relatie is P-trein 7351 Landen – Brussel-Zuid (terug als P8352). Daarentegen werd P-trein 7905 Oudenaarde – Schaarbeek (en terug als P8906) opgenomen in de omloop van reeks 11.

reeks 28

● De reeks 28 verzorgt vanaf 13 december de tractie van de Beneluxdienst.

● De NMBS voorziet, ter vervanging van de reeks 57 (G2000), de leasing van 5 voor Frankrijk geschikte TRAXX'ers. Men zal deze, in samenwerking met ECR (Euro Cargo Rail = DB Schenker), gebruiken in de goederendienst richting Zwitserland en Italië.



De rode TRAXX'ers van HSA doen nog steeds dienst in België. De 186 120, op kop van IC-trein 9232 met bestemming Brussel-Zuid, wacht in Amsterdam CS het vetreksein.. De trein bestaat uit 110-rijtuigen van de NMBS. Armand BEERLAND.



Hierboven :de 7745 bracht op 19 oktober 2009 de 1812 over van Montzen naar Kinkempois. Hier de doortocht te Argenteau. Michel de ESCH.

Er worden bijna elke week nieuwe locomotieven, gebouwd door Krauss-Maffei / Siemens overgebracht naar het Siemens-testcentrum te Wildenrath. Op 25 juli 2009 rijdt een locomotiventrein door Berlin-Greifswalder Strasse. De trein bestaat uit een EuroSprinter prototype ES 64P 001 (127 001) in nieuwe kleurstelling (machine is eigendom van MRCE-Dispolok), de 1816, 1821, 1808 en 1805, gevolgd door de 189 090 en 185 556. De vier 18'ers werden op 24 juli overgebracht van München naar Guben (grensstation aan de Poolse grens). Hier werden de 189 090 en 185 556 toegevoegd aan het konvooi dat dan via Berlin richting Mönchengladbach reed. Dr. Guenther BARTHIS.





FOTO 94-84 IR-I 3913 Binche - Louvain-la-Neuve-Université, ingesloten door de 2618 en 2609, gefotografeerd op 14 oktober 2009 tussen Leval en Binche. Pierre HERBIET.



reeks 26

● Een stam dubbeldeksrijtuigen van het type M6, ingesloten door twee locomotieven van de reeks 26, wordt sinds 29 september 2009 ingezet in de omloop van de IR-I Louvain-la-Neuve-Université – Binche. Vanaf 13 december zal men een tweede rijtuigenstam inzetten op deze verbinding:

rijtuigenstam 1

3906: LBH 06.20 - LNO 08.19
3930: LNO 08.41 - LBH 10.40
3913: LBH 13.20 - LNO 15.19
3937: LNO 15.41 - LBH 17.40

rijtuigenstam 2

3905: LBH 05.20 - LNO 07.17
3929: LNO 07.43 - LBH 09.40
3916: LBH 16.20 - LNO 18.17
3940: LNO 18.43 - LBH 20.40

Afkortingen: LBH: Binche, LNO: Louvain-la-Neuve-Université.

FOTO 94-85 ↑
 IR-I 3930 komt op 13 oktober 2009 aan in het station van Binche. De 2618 en 2609 zijn nog steeds van dienst.
 Serge MARTIN

FOTO 94-86 →
 De IR-I 3930, ingesloten door de 2618 en 2609, verlaat het station van Rixensart. De 2609 bevindt zich achteraan de trein.
 Pierre HERBIET.



reeks 77 ATB

● De 77'ers uitgerust met ATB (7771 t/m 7775) slepen vanaf 13 december 2009 volgende treinen richting Kijfhoek :

41613 ②-⑦ XNKFH 04.44 - BERDR 06.27

44600 ②-⑦ FNND 07.51 - XNKFH 09.19

44800 ②-⑦ XNKFH 10.03 - FNZG 11.25

41613 ②-⑤ BEDRE 13.18 - XNKFH 15.19

Afkortingen: BEDRE: Antwerpen-Berendrecht, FNND: Antwerpen-Noord, FNZG: Antwerpen-Schijnpoort, XNKFH: Kijfhoek.

FOTO 94-83 ↗ *De 16'en zijn nog steeds actief! De 1604 wacht op 6 oktober 2009 in Leuven op kop van P-trein 8005 het vertrek naar Oostende af.* Phipippe GOUSSET.

FOTO 94-88 → *Door werken in het station van Ronet, werden de kalktreinen, die rijden tussen Jemelle en Gent-Zeehaven omgeleid via Hasselt en de lijn 43. Trein 39711 heeft zonet de tunnel van Sy, te Logne, verlaten. Het betreft een van de zeldzame treinen die nog gesleept worden door een 23 (zie p. 8).* Michel HANSSENS.

FOTO 94-87 ↓ *Sinds oktober rijdt er iedere woensdag een trein voor het vervoer van glas tussen Dresden Friedrichstadt en Charleroi-Dry-Port, met terugrit op donderdag. Dit voor rekening van de firma ACG uit Auvelais. Ze zijn beladen met 28 vrachtwagenopleggers. Deze trein rijdt volgens volgende dienstregeling: 41564: Aachen West 08.00, Kinkempois 09.07, Ronet 10.03/36, Châtelet 11.04/41, Charleroi-Dry-Port 12.00; 41563: Charleroi-Dry-Port 18.52, Châtelet 19.13/20.25, Aachen West 23.00/01.00 - Dresden 12.00. Deze treinen worden tussen Aachen West en Chatelet (en terug) gesleept door 28'en. Doorrit van trein 41564 te Sclaigneaux (lijn 125 Liège - Namur) op 14 oktober.* Laurent JOSEPH.





De 7854 sleepte op 14 oktober 2009 een speciale Franse wagen die beladen was met een container met nucleair materieel. Men gaat trouwens in het station van Mol, op de locatie van de oude stelplaats, een vaste portaalkraan bouwen. Hierdoor kan men in de toekomst dit soort transporten behandelen. In afwachting hiervan worden deze transporten behandeld met een kraan. Deze foto werd gemaakt tussen Herentals en Olen, aan de brug over het kanaal Herentals – Bocholt.
 Peter VAN GESTEL

Heel wat minder werk voor de reeks 57 (G2000)

Vanaf 13 december 2009 telt de omloop van de reeks 57 nog slechts één enkele dag. De locs slepen nog enkel de trein met chemische producten die rijdt tussen Tessenderlo en Bully-Grenay. Hier de dienstregelingen:

- 42849 ①-⑤ Bully-Grenay 19.20 - Kortrijk-Vorming 20.59/03.30 - Tessenderlo 06.10
- 42846 ①-⑤ Tessenderlo 08.15 - Kortrijk-Vorming 11.13/13.08 - Bully-Grenay 14.50

De andere treinen worden gesleept door TRAXX'en van ECR (Euro Cargo Rail, dochteronderneming van DB Schenker). B-Cargo wenst in de toekomst de samenwerking met ECR, voornamelijk richting Zwitserland en Italië (Sibelit) via de Athus-Meuselijn, uit te breiden. De B-Cargo voorziet hiervoor de leasing van vijf in Italië en Zwitserland toegelaten TRAXX'en.

FOTO 94-99 De 5704, op kop van trein 43112 Antwerpen-Angola - Barcelona-Morrot, passeert op 19 september 2009 te Duffel de brug over de Nete. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 94-98 ↑ Op 15 augustus werden twee bedevaartstreinen ingelegd naar Lourdes. De eerste vertrok vanuit Bressoux, werd gesleept door de 2738 en bestond uit elf I6-ligrijtuigen en een Dms-pakwagen. Doortocht te Hermalle-sous-Huy. Laurent JOSEPH.



↓ De tweede vertrok vanuit Liège-Guillemins en bestond uit negen rijtuigen voor ziekenvervoer en een pakwagen, alle eigendom van de SNCF. Hier de lege rit van Liers naar Liège-Guillemins, bij de doorrit van Milmort. Tim VAN ROOY.

← Op 17 oktober reed een bedevaartstrein vanuit Nederland via het Belgische net naar Lourdes. Hier de aankomst te Maastricht, de trein werd gesleept door de 1842 van NS. De 2702 zal de dienst overnemen tot in Jeumont. Tim VAN ROOY.





Twee opnames van de 308 tijdens een testrit naar Diest op 7 oktober. Boven: aankomst te Diest, onderaan te Langdorp. Johan van der EYCKEN - Peter VAN GESTEL.

Proefrit met de 308

De 308, de eerste gemoderniseerde "break" verscheen in de loop van de maand september voor de eerste maal terug op het net voor het uitvoeren van enkele testritten naar Diest. Bij het afsluiten van dit nummer draaide de 308 nog niet mee in de normale dienstregeling. Vijf andere motorstellen ondergaan dezelfde verjongingskuur: de 380, 378, 391, 313 en 383. Meer hierover in ons volgend nummer.



Een Eurostar minder...

Door de economische crisis daalde het aantal reizigers met 6% gedurende de eerste zes maanden van dit jaar. Daarom besliste de maatschappij om vanaf 13 december een heen- en terugrit Brussel - London te schrappen. Het betreft concreet de Eurostar 9145 met vertrek te Brussel-Zuid om 15.59 en de Eurostar 9138 die om 14.34 vanuit London vertrekt. Deze beide treinen zagen hun aantal reizigers dalen.

Een Thalys onder de graffiti !

Vanaf 13 december maakt de Thalys gebruik van de nieuwe lijnen L4 + HSL-Zuid (Antwerpen - Amsterdam) en L3 (Chenée - Welkenraedt). De reistijden worden hierdoor enorm verkort: met 51 minuten voor het traject Brussel - Amsterdam (1u53') en met 36 minuten tussen Brussel en Köln (1u47'). Om dit feit te vieren en kleur bij te zetten werden vier graffiti-kunstenaars uit de vier verschillende landen gecontacteerd: zij krijgen de gelegenheid om vier rijtuigen van het stel 4307 (twee A-rijtuigen, een B- en het barrijtuig) te bespuiten. De opdracht werd uitgevoerd te Paris-Nord. De kunstenaars kregen exact 3u15' om hun kunstwerk te realiseren. Dit is de tijd die nodig is om het traject Paris - Köln of Paris - Amsterdam af te leggen. Wij vragen ons echter af of dit getuigt van goede smaak en het is zeker een aanmoediging voor de vanden...



Op vrijdag 28 augustus 2009 vierde Eurostar in London St Pancras Station de aankomst van de 100.000.000ste reiziger. Een typisch Brits ontvangstcomité wachtte hem op. Heel jammer voor Armand: hij eindigde slechts op 99.999.999! Armand BEERLANDT.

De 5167 en 5174 naar Italië



FOTOTHEMA 94 ↑ *Locotractor Y8013 rangeert de beide Cockerills naar een trein met bestemming Lyon Sibelin. Woippy, 8 augustus 2009. Pierre HERBIET.*

De 5167 en 5174 werden aangekocht door Impresa Francesco Ventura, een Italiaanse aannemer voor spoorwerken. Zij verlieten de werkplaats Antwerpen-Noord op 5 augustus met bestemming Paola in Italië. Hier een kleine fotoreportage van hun reis naar het uiterste zuiden van Italië, waar zij aan een tweede leven beginnen.



Na hun aankoop werden beide locomotieven overgebracht van Montzen naar de werkplaats Antwerpen-Noord. Zij werden hier terug rijvaardig gemaakt en kregen een prachtige blauwe livrei. Op 25 juli was de 5174 bijna afgewerkt.

FOTOTHEMA 94 *Op 5 augustus wachtten zij te Monceau op hun overbrenging met de 44808 naar Somain.*



FOTO 94-08 ↑ - *Beide machines, klaar voor vertrek. Werkplaats Antwerpen-Noord, 3 augustus 2009.*

FOTOTHEMA 94 ↓ *Vier andere 51'ers wachtten op dezelfde behandeling: de 5170 (links naast de 5167), 5180, 5185 en 5186. Foto's Pierre HERBIET.*





← **FOTOTHEMA 94**

Voor de eerste etappe van de reis werden de beide 51'ers vooraan toegevoegd aan de intervormingstrein naar Monceau.

's Anderendaags werden zij vooraan toegevoegd aan de 44808 Monceau - Somain.

Pierre HERBIET,
6 augustus 2009;.

FOTOTHEMA 94 →

Tweede etappe: de 44808 Monceau - Somain werd gesleept door de 36027 van de SNCF. Een korte stilstand te Erquelinnes, hun laatste ogenblikken op Belgische bodem. Nog even en het NMBS-net ligt definitief achter hen...

FOTOTHEMA 94 ↓

Tien minuten later, aankomst te Jeumont, waar een dienststop was voorzien.

Pierre HERBIET, 6 augustus 2009.



FOTOTHEMA 94 ↓ Na aankomst te Woippy werden de beide 51'ers uit de trein gerangeerd door de 64708 en 64808. Deze rangeerlocomotief bestaat uit twee elementen: de 64708, een verbouwing van de BB63887 en een onderstel met motor TBB 64808, afkomstig van de BB 66070. Tussen 1989 en 1993, nam de SNCF 23 dergelijke combinaties in dienst voor het zware rangeerwerk in de bundels van Woippy, Hausbergen, Miramas, Sotteville, Grande Synthe en Somain.

De 64700'en ontstonden te Nevers waar de BB 63886 t/m 980 en de BB 63644 werden verbouwd. De TBB 64800 zagen het levenslicht te Sotteville, waar 23 locomotieven grondig werden verbouwd: de stuurposten werden verwijderd samen met de dieselmotor, het onderstel werd ingekort, ...

De TBB 64800'en zijn voorzien van een automatische koppeling.

Woippy, 7 augustus 2009.

Pierre HERBIET.



FOTO 94-15 ↑ Derde etappe: Somain - Woippy. De machines werden vooraan in de trein geplaatst met bestemming Woippy (nabij Metz). Somain, 6 augustus 2009. Pierre HERBIET.



FOTOTHEMA 94 ↓ Vierde etappe: Woippy - Sibelin. De 51'ers bevinden zich achter de 26119. Sibelin (Lyon), 8 augustus 2009. Pierre HERBIET.



FOTO 94-22 → *Vijfde etappe: Sibelin - Modane. Na zes dagen zijn de 51'ers aangekomen te Modane, laatste station voor de Italiaanse grens. Zij zullen er tot 14 september (!) verblijven voor het vervullen van de noodzakelijke invoerformaliteiten.*
St. Jean de Maurienne, 10 augustus 2009.

FOTOTHEMA 94 ↓ *Vanuit Modane gaat het recht-streeks, zonder locwissel, naar Paola met de hulp van de E652.112. In totaal werden acht bestuurdersploegen ingezet op de E652.112 om de afstand van 1262 km af te leggen. Cancellino in de Napolitaanse agglomeratie, 15 september 2009.*
Pierre HERBIET.



FOTOTHEMA 94 → *Eindelijk, na 40 dagen, bereiken de 5167 en 5174 hun eindbestemming Paola. Hun inzet is nog niet duidelijk. Ventura kan hen verhuren of zelfs verkopen aan andere bedrijven voor spoorwerken. Rechts achteraan de 6047.*
Pierre HERBIET.



Rijtuigen - wagens

Afbraak van de oude bijwagen 732.01

De oude tweeassige bijwagen (type 732) voor motorwagens, die destijds gebruikt werd als dienstlokaal in het station van Jemelle, werd op 27 augustus 2009 verschroot. Het ging om bijwagen 732.01 (zie ODB 15 blz. 8 t/m 11). In 1971 werd hij ingezet als begeleidingsvoertuig in de hersporingstrein van Jemelle. Vervolgens werd hij van zijn assen ontdaan en opzij geplaatst om te dienen als lokaal voor de OP (OnderhoudsPost) voor rijtuigen te Jemelle. Hij werd niet meer gebruikt sinds het einde van de jaren '80. Zijn afbraak kadert in de aanpassingswerken van het station, die op hun beurt deel uitmaken van de modernisering op de lijn naar Luxemburg. Alle uitwijksporen die aan de kant van Namur lagen, werden gelijktijdig ontmanteld.



↑ **FOTO 94-25**

Dit document toont de oude bijwagen 732.01 enkele dagen voor zijn verschroting. Mettertijd was zijn oude livree – groen met witte band – terug zichtbaar geworden (schildering die gebruikt werd voor de hersporings-treinen). Al de uitwijksporen die op deze foto te zien zijn, werden opgebroken, het ging hier om de oude wijkbundel aan de uitrit van het station Jemelle richting Namur.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1 juli 2009.



← **FOTO 94-26 - FOTO 94-27** ↓

Twee foto's van het M2-rijtuig 42392 in het gedeelte "Afrikaanse Savanne" van het dierenpark Planckendael.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 31 mei 2009.

Een M2 in het midden van de Afrikaanse Savanne !

Reeds enkele jaren prijkt het M2-rijtuig 42392 in het dierenpark Planckendael nabij Mechelen. Oorspronkelijk was er voorzien dat de NMBS zelf dit rijtuig voor reclamedoeleinden zou gebruiken, maar dit project bleef zonder succes. Het staat uitgeweken op een stukje spoor in het gedeelte van het park dat opgevat is als Afrikaanse Savanne. Het interieur is niet toegankelijk voor het publiek.





Italië: het einde van de rijtuigen type M2 en M3 van de FNM.

Tengevolge van de indienstname van een lot nieuwe dubbeldeks motorwagens, heeft de FNM (Ferrovie Nord Milano) alle M2- en M3-rijtuigen, die zij tweedehands van de NMBS hadden aangekocht, buiten dienst gesteld. Slechts enkele M2-stuurstandrijtuigen werden nog gebruikt in 2009. Alle rijtuigen werden afgebroken, enkel de EB900-36 (ex-50 88 20 48742-1 NMBS) en EB900-38 (ex-50 88 20 48650-6 NMBS) werden op een stukje spoor geplaatst in het oude station van Castiglione Olona nabij Varese en er op 3 mei 2009 ont-huld. De vereniging Amici della Ferrovia Valmore baat de grensoverschrijdende lijn van Malnate naar het Zwitserse Mendrisio toeristisch uit en de plaatsing van beide rijtuigen te Castiglione Olona heeft tot doel de verlenging van de lijn tot dit station extra in de verf te zetten. De lijn Mendrisio – Castellanza werd geopend in 1904 en voor alle verkeer gesloten in 1977.



FOTO 94-28 ↖ - **FOTO 94-29** ← De beide M2-rijtuigen EB900-36 en EB900-38 worden bewaard door de vereniging Amici della Ferrovia Valmore en werden op een stukje spoor geplaatst in het station van Castiglione Olona. Deze vereniging baat de lijn Malnate - Mendrisio uit voor toeristische doeleinden. Philippe DE GIETER, 30 juli 2009.

FOTO 94-30 → Herinner u dat de FNM in 1997 een partij van 19 M3-rijtuigen 2de klasse tweedehands heeft aangekocht van de NMBS, onmiddellijk gevolgd door een lot van 24 M2-rijtuigen (zie ODB 32 blz. 9-11 en ODB 41 blz. 21). Drie trek-duwstellen, bestaande uit ex-NMBS rijtuigen, staan op 5 september 1999 zij aan zij in het station van Laveno-Mombello. Aan kop van elke trein bevindt zich een M2-rijtuig dat door de FNM werd omgebouwd tot stuurstandrijtuig op basis van de plannen van de NMBS voor hun elektrische M2 BDx-rijtuigen. Deze treinstellen reden als trek-duwtreinen met de elektrische locomotieven reeks E630 van Skoda. Pierre HERBIET.



← Een reizigerstrein, samengesteld uit vier M3- en drie M2-rijtuigen, wacht op 10 oktober 2005 op zijn volgend vertrek in het station van Milano Nord Cadorna. Aan kop de E630.05, een van de negen Skoda-locomotieven die werden aangekocht bij de Tsjechische Spoorwegen. (CSD reeks 163.1). Thierry COCHIN.



FOTO 94-31 De twee rijtuigen die werden toegewezen aan het departement "REM" kregen een nieuwe grijze livrei met daarop het logo "Frein - Rem" (zie ODB 84 p. 43). Zij kregen de nummers 00015 (UIC 68 88 99 70015-7) en 00014 (UIC 60 88 99 70014-0). De 00015 is de ex-Dms-pakwagen 17.401 en de 00014 het voormalige resto-rijtuig 16.001. CW Mechelen, 24 september 2009. Bart DE VEUSTER.

FOTO 94-32 Zoals vermeld in ons vorig nummer, werden vijf AB30- en zes T2-ligrijtuigen door bemiddeling van het Duitse Manserosta verkocht aan Bulgarije. De zes T2-rijtuigen verlieten België op 28 september met bestemming Dragoman (BG). Ze werden toegevoegd aan de 44525 Antwerpen-Noord - Gremberg. Doortocht te Remersdaal. Christian AUCQUIERE.





Een M2 te Rebecq

De vzw "Les Vedettes" te Rebecq heeft het eerste klasse M2-rijtuig 41009 (UIC 50 88 18 48 609-9) aangekocht en zal dit ombouwen tot restaurant. Het zal geplaatst worden aan het perron van het station Rebecq (oude lijn 115), om er dienst te doen als ontvangstruimte voor RRR (Rail Rebecq Rognon). Het werd op 14 september 2009 per vrachtwagen overgebracht van St.-Ghislain naar Rebecq. Dit rijtuig werd tentoongesteld in "ESPACE TRAIN - le Musée du Rail" tijdens onze opendeurdagen van 12 en 13 september.

↑ FOTO 94-33

Het M2-rijtuig 41009 wordt op de vrachtwagen geladen.
St.-Ghislain, 14 september 2009.
Christian AUQUIERE.



M2-rijtuigen naar Lier

← ↑ Drie van de vijf M2-rijtuigen die werden gebruikt bij een brandoefening in de tunnel van Soumagne op L3, werden overgebracht van Bressoux naar Courcelles voor afbraak bij De Keyser. Dit gebeurde in vijf etappes:

- Bressoux - Lichtervelde op 17 september;
- Lichtervelde - Gent-Zeehaven op 21 september;
- Gent-Zeehaven - Antwerpen-Noord op 22 september;
- Antwerpen-Noord - Lier op 1 oktober;
- Lier - Courcelles.

Te Lichtervelde en te Lier werden zij eveneens gebruikt bij brandoefeningen.

Het zijn de B-rijtuigen 42381, 42404 en 42514.

De beide foto's tonen de overbrenging naar Lier op 1 oktober.

Mortsel Y Krijgsbaan (L27A).
Armand BEERLANDT.



Infrabel huurt Roemeense wagens

Infrabel test sinds september vier Roemeense wagens voor vervoer van ballast die worden gehuurd bij GFR (Grup Feroviar Roman). Deze wagens worden beheerd door DAXI S.A., een handelaar in nieuw en/of gereviseerd tweehands spoorwagematerieel. De wagens werden gebouwd door ARAD in 1983. Voor hun transfer naar België werden zij gereviseerd en kregen eveneens een nieuwe verflaag. Zij zijn van het type Faccpps en in Roemenië ingeschreven in de nummerreeks UIC 33 53 RO-GFR 6993 600 t/m 799-X P. Zij hebben een inhoud van 38 m³ en een laadvermogen van 53 t. Leeg wegen zij \pm 26,5 t en ze mogen rijden aan een maximum snelheid van 100 km/h. Zij worden beladen in de groeven van Quenast en Lessines en bevoorraden de verschillende werven in het land.



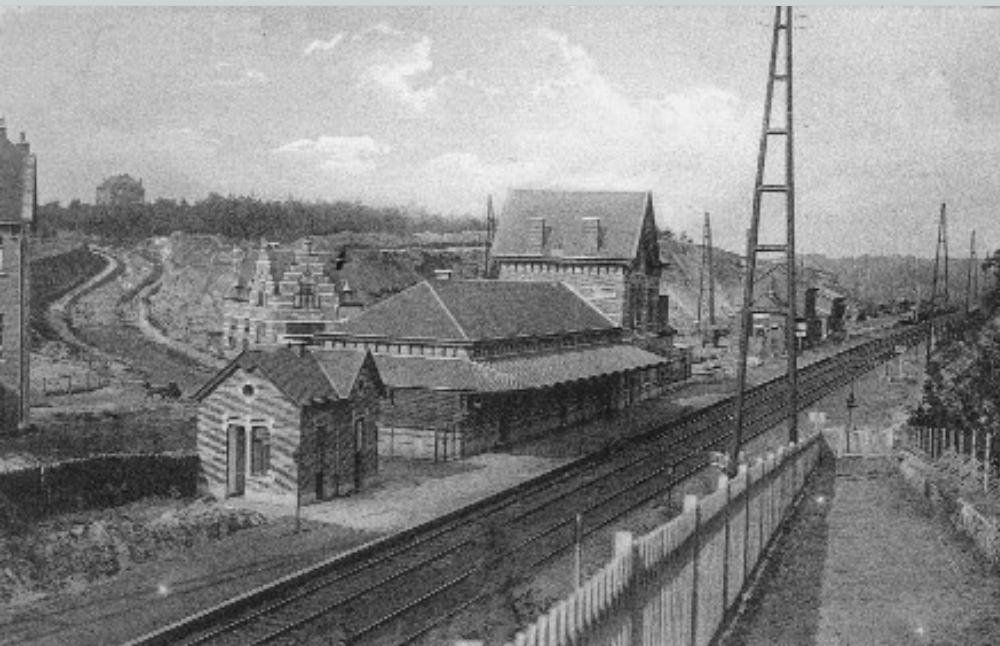
FOTO 94-34 De wagens voor het vervoer van ballast die worden gehuurd door Infrabel. De eerste draagt het UIC-nr. 33 53 RO-GFR 6993 796-6 P. Schaarbeek, 17 september 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 94-35 De 6282 verlaat Schaarbeek met een ballasttrein. Drie Roemeense wagens bevinden zich achter de locomotief. Pierre HERBIET, 24 september 2009.



De foto hierboven toont het station uit 1900, afgebroken op 26 augustus 2009. De foto werd in 1909 genomen. Hieronder een zicht op de twee stations: links het nieuwe station volgens de Art Nouveau-stijl, rechts het gebouw uit 1900. Verzameling Jean-Claude DUMONT.



Lijn 161: Twee stations verdwijnen

De werf voor de aanleg van het GEN tussen Brussel en Ottignies schuift elke dag verder op. In 2008 werd reeds het station van Profondsart afgebroken en nu waren de twee volgende aan de beurt: Genvall op 26 augustus en Bosvoorde op 4 september.

GENVAL

Te Genvall was het niet het huidige gebouw dat afgebroken werd maar wel het gebouw dat dateerde uit 1900. Genvall heeft in feite drie stationsgebouwen gehad. Het eerste was niet meer dan een oud gedeklasseerd rijtuig dat langsheen de sporen werd geplaatst toen de stopplaats in dienst werd genomen op 2 juni 1889. Het tweede gebouw (dat op 26 augustus werd afgebroken) werd na 10 jaar vervangen door een veel prestigieuzer gebouw, aangepast aan de chique standing van Genvall. Het werd een tiental meter verder gebouwd in de richting van Namen en het centrum.



Een dag na de afbraak van het station. Op de achtergrond het station van 1910. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 27 augustus 2009.

BOSVOORDE

Niemand zal een traan laten bij de afbraak van het stationsgebouw van Bosvoorde. Het oorspronkelijke station werd destijds vervangen door een gebouwtje uit prefab-materiaal en werd in 2000 gesloten voor reizigers. Hierdoor kwam het gebouw helemaal in verval (zie eveneens ODB 73 pagina 23).

FOTO 94-36

Op 23 juni 1994 komt er een IR-o Binche-Louvain-la-Neuve-Université aan in het prefab station van Bosvoorde. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

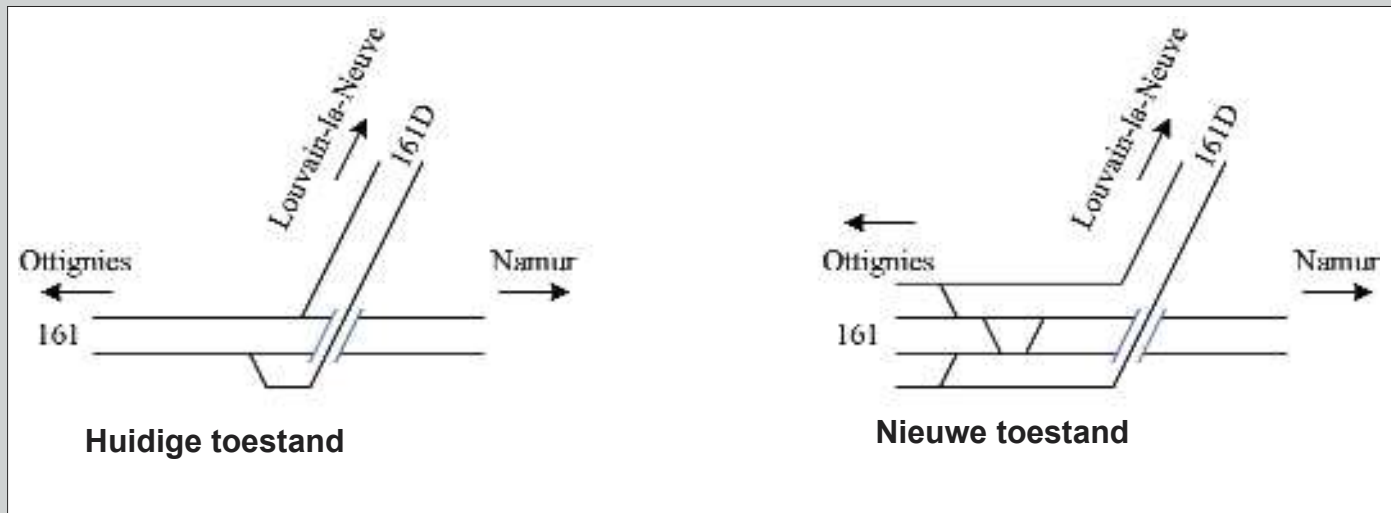


Langzaam maar zeker krijgt het Gewestelijk ExpressNet rond Brussel vorm. In een vorig nummer hadden we het reeds over de werken tussen Watermaal en Ottignies. Deze keer gaan we iets dieper in op de werken rond Ottignies. Ten zuiden van Ottignies loopt de

nieuwe infrastructuur voor het GEN door tot aan de vertakking met de lijn 161D naar Louvain-la-Neuve-Université. Aan beide kanten van de huidige lijn wordt een spoor aangelegd en de vertakking tussen de lijnen 161 en 161D wordt aangepast (zie afbeelding). De twee nieuwe buitenste sporen zullen hoofdzakelijk dienen voor het verkeer

naar/van Louvain-la-Neuve-Université.

De werken voor de uitbreiding van de bedding tussen het station van Ottignies en de vertakking Louvain-la-Neuve-Université zijn gestart in augustus 2006 en naderen nu zo stilaan hun einde. Hier kunnen we dus al goed zien hoe het toekomstige GEN eruit zal zien.



Vertakking Louvain-la-Neuve-Université



FOTO 94-94 Ter hoogte van de Rue des Renivaux bouwt men een overdekte sleuf over de vier GEN-sporen waardoor de huidige overweg wordt afgeschaft. Op dit zicht richting Ottignies kunnen we ook zien dat de bovenleiding werd aangepast voor de bouw van dit kunstwerk. Het dak van de sleuf bestaat uit prefab-balken die   n voor   n 's nachts geplaatst worden. Ottignies, 19 september 2009. Olivier JOASIN.



FOTO 94-91

Op dit zicht richting Ottignies zien we de overweg van de Rue des Renivaux die binnenkort zal verdwijnen. We zien ook duidelijk de bedding die aan beide kanten van de bestaande spoorlijn werd aangelegd. Over de hele lengte komen geluidsmuren... Ottignies, 19 september 2009. Olivier JOASIN.

FOTO 94-92

Eurocity 90 uit Zürich rijdt het station van Ottignies binnen. Op deze foto valt het op dat de uitbreiding van de bedding in feite een viadukt is: ze "zweeft" boven het terrein. Op deze manier moeten geen grootse bermen worden aangelegd en wordt slechts een minimaal aantal huizen onteigend. Ottignies, 19 september 2009. Olivier JOASIN.



FOTO 94-93

De werken ter hoogte van de Rue du Buston, ten noorden van het station van Ottignies, vereisten een aanpassing van de bovenleiding. Dit bleek het ideale moment om een prototype-exemplaar van de nieuwe 4-sporige portieken te plaatsen, dat we boven het laatste rijtuig van het motorstel zien. Op de voorgrond, links, zien we het terrein waar de komende jaren een nieuwe onderhoudswerkplaats voor de GEN-motorstellen wordt gebouwd. Ottignies, 19 september 2009. Olivier JOASIN.

Een nieuw logo voor de NMBS-groep

Door meerdere reorganisaties bij de NMBS groep in 2005 kreeg het grote publiek een onduidelijk beeld over wie in staat voor wat.

Doordat het logo van de NMBS al meerdere malen veranderde, is onrechtstreeks ook het kwalitatief aspect ervan gedaald. Hierdoor heeft de NMBS besloten om haar naam terug kracht bij te zetten.

Maar het logo zal niet veranderen. Er is gekozen voor meer zichtbaarheid en de verschillende beroepstakken te verduidelijken. De directies *Reizigers Nationaal*, *Reizigers Internationaal*, *Techniek & Productie* en *B-Cargo* hebben een nieuwe naam gekregen alsook een eigen kleurtje. Het gaat nu over *NMBS Mobility*, *NMBS Europe*, *NMBS Technics* en *NMBS Logistics*. Het merk NMBS, dat overkoepelend is voor alle activiteiten, blijft overal herkenbaar.

Reclame en drukwerk worden uitgebracht in de nieuwe kleuren, terwijl er ingrijpende veranderingen zijn gebeurd aan het Intranet en de websites van de NMBS.

De treinen behouden hun huidige kleurstelling. De grijze "B" en de andere basiskleuren zullen dus niet verdwijnen.



Nieuwe uniformen

Tegen eind 2010 zullen 5000 personeelsleden van de NMBS, die met reizigers in contact komen, een nieuw uniform krijgen dat ontworpen werd door Olivier Strelli. Het betreft vooral de treinbegeleiders, het verkooppersoneel, de onthaalbedienden en de onderstationschefs op het perron. Hieronder ziet u een afbeelding van de kepi, uitgevoerd in mousse!



Inhouding van het station Liège-Guillemins

Het nieuwe, majestueuze station van Liège Guillemins werd op 18 september 2009 plechtig ingehuldigd door Prins Filip. 's Avonds werd de nieuwe spoorwegkathedraal opgeleurd met een klank- en lichtspektakel, verzorgd door Franco Dragone.

De realisatie van dit gigantische project duurde tien jaar en heeft, met inbegrip van de nieuwe spoorweginfrastructuur, 312 miljoen Euro gekost.

Voor het zeer gewaagde ontwerp werd een beroep gedaan op de Spaanse architect Santiago Calatrava.



Met een klank- en lichtspel van Franco Dragone werd het station op 18 september 2009 plechtig ingehuldigd. Michel HANSENS.

Een nieuwe aansluiting te Neufchâteau

Begin juni heeft M. Antoine, Waals minister voor huisvesting, transport en ontwikkeling een miljoen euro vrijgemaakt voor de aanleg van een aansluiting tussen de industriezone van Neufchâteau en de lijn 162 Brussel - Luxembourg.

De aanleg van zo'n drie kilometer spoorlijn zal 6.200.168 euro kosten. Hierbij zijn alle ingrepen aan het landschap en de wegen inbegrepen alsook de nodige werken voor de aansluiting. De indienstname is voorzien voor het einde van 2011. De transportfirma Charlier heeft al de nodige interesse getoond in de aanleg van de aansluiting.

Treski

Ook deze winter zal de NMBS de "Treski", een sneeuwtrein naar Oostenrijk, op de sporen zetten.

Er zijn drie vertrekken voorzien, telkens op vrijdagavond: 18 en 25 december 2009 vanuit Brussel-Zuid, met terugritten op 26 december 2009 en 2 januari 2010. De derde trein vertrekt vanuit Essen op vrijdagavond 12 februari 2010 met bijkomende stops te Antwerpen-Centraal, Ant-

werpen-Berchem en Mechelen. De terugreis gebeurt op op 20 februari 2010.

Nieuwe dienstregeling van 13 december 2009

In ons vorig nummer vermeldden wij reeds de voornaamste wijzigingen die van kracht zullen worden bij het invoeren van de nieuwe dienstregeling op 13 december 2009. Er zijn evenwel nog enkele nieuwigheden:

- Door de toename van het aantal reizigers op lijn 43 Liège – Marloie, heeft de NMBS besloten om er voortaan elk uur een trein te laten rijden op werkdagen. Tot nu toe werd de lijn slechts om de twee uur bereden. Goed nieuws dus voor alle reizigers die van deze lijn gebruik maken!

- Naast de L-treinen van de reeks 5300 Dendermonde – Brussel-Zuid en de nieuwe L-treinen Dendermonde – Brussel-West – (Vorst-Rijtuigen), zullen ook twee P-treinen lijn 28 bedienen. Het betreft de 7074 Aalst 7.20 – Simonis 8.03/04 – Brussel-West 8.08 – (Vorst-Rijtuigen) en de 8757 (Vorst-Rijtuigen) – Brussel-West 16.15 – Simonis 16.17/18 – Charleroi-Sud 17.51 – (Châtelet).



De 29.013 te Luxembourg

Naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in het Groothertogdom Luxemburg sleepte de 29.013 op 4 oktober een speciale trein vanuit Arlon, tussen Kleinbettingen en Bettenbourg in dubbele tractie met de 5519 CFL.

De 29.013 bevond in tweede positie omdat zij niet is goedgekeurd voor ritten op het CFL-net.

FOTO 94-37

Vertrek van de speciale trein te Kleinbettingen op 4 oktober 2009.

Wim DE RIDDER.



De Gentse trolleybussen verhuizen naar Nederland

In ons nummer 92, p. 36 vermeldden wij het einde van de laatste Belgische trolleybuslijn: lijn 3 van het Gentse stadsnet, uitgebaat door De Lijn. Zij verbond Gentbrugge Meersemdries met Maria-kerke Post. Op 25 en 30 september werden zij per trein, gesleept door de PB05 van Veolia, overgebracht naar Waalhaven. Op 3 oktober vertrokken zij, via Bottrop naar Plovdiv in Bulgarije, met de Veolia-trein 41713.

Pittig detail: een slecht bevestigde trolley van een van de bussen is losgekomen en beschadigde de bovenleiding te Roosendaal. (zie kleine foto links).

FOTO 94-38 ↓ *Zeven trolleybussen tijdens de overbrenging naar Nederland.*

Roosendaal, 25 september 2009. Pierre HERBIET.



Namur: "Pont du Luxembourg"

Met zijn massieve betonnen pijlers en zijn structuur van metaal is de "Pont du Luxembourg" die met haar 3 delen en een totale lengte van 126 meter, niet bepaald klein te noemen. Maar dan nog straalt de brug een bepaalde charme uit, dit mede door de Eiffel-architectuur. Maar dit retro uitzicht zal in de toekomst tot het verleden behoren. Infrabel heeft in samenwerking met de stad Namen en het MET (Waals ministerie voor Transport) beslist om de brug die Namur met Dinant en Luxembourg verbindt helemaal te vernieuwen. De voorlopige raming van de kosten om de brug helemaal te herstellen (de hoeveelheid loodverf en het afdekken van de ganse brug met zeilen) heeft de doorslag gegeven voor een nieuwe brug.

Zelfs al kent men de nieuwe structuur nog niet (beton of ijzer), toch weet men al dat de kleur van de nieuwe brug brons zal zijn, met uitstekende delen in inox. De verlichting zal uit blauwachtige leds bestaan.

Een brug voor voetgangers en fietsers zal samengevoegd worden aan de kant van Namur. Dit zal de eerste fase zijn voor een RAVeL-verbinding tussen de stations van Namur en Jambes. Deze zal ook de huidige verbinding vervangen.

↓ **FOTO 94-39 De P8605 Brussel-Zuid - Jemelle, op de "Pont du Luxembourg" tijdens de lege terugrit naar Châtelet. Rechts de brug voor lijn 154 naar Dinant.**
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 01-09-2009.



De brug werd op 15 mei 1940 door het Belgische leger opgeblazen. Verz. J-C. DUMONT.

Het budget voor deze werken is lager dan 9 miljoen euro.

Vier voltreffers tijdens WOII.

Ook al werd de brug gedynamiteerd of gebombardeerd, de "Pont de Luxembourg" heeft de twee wereldoorlogen overleefd. In 1914 werd de brug voor de eerste keer vernield door Belgische soldaten juist voor de invasie van de Duitsers. Daar de verbinding voor de bezetters zo interessant was hebben ze er geen seconde aan getwijfeld om deze terug te herstellen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog besliste het Belgische leger op 15 mei 1940 om de oprukkende Duitse troepen te hinderen door de "Pont de Luxembourg" weer op te offeren. Maar alweer was het herstel door de bezetter snel uitgevoerd.

Op 8 mei 1944 bombardeerden 3 formaties van 6 Marauder-vliegtuigen de brug. Richting Arlon valt de brug in de Maas en is op korte termijn onherstelbaar. Richting Dinant is zij ernstig beschadigd en hierdoor ook tijdelijk onbruikbaar maar valt wel te herstellen. Negen dagen later is deze al terug in gebruik. Op 1 augustus 1944 is de brug alweer het doelwit maar de bombardementen draaien uit op een totaal fiasco: een deel van de stad wordt vernield door 72 bommen. Er kwamen 300 inwoners om het leven.

Tijdens de Duitse terugtrekking blazen ze op 4 september nog eens de brug op. En tijdens de nacht van 25 op 26 december werd de brug voor de laatste keer gebombardeerd door een Duits vliegtuig...





↑ **FOTO 94-40** Ter gelegenheid van het stoomfestival te Mariembourg legde B-Holding twee extra treinen in vanuit Brussel-Zuid. Op zaterdag 26 september werden de 5404 en 201.010 ingezet, op zondag 27 september kwamen de 6041 en 5166 in actie. Berzée (richting Mariembourg). Serge MARTIN.

↓ **FOTO 94-41** Zowel historisch als modern materieel nam deel aan het festival: de 202.020 en 1603 van TSP, een motorwagen Westwaggon, een gerestaureerd Wegmann-rijtuig en de TRAXX 4015 van CFL. Het Luxemburgse materieel werd terug overgebracht door de 5166, bijgestaan door de 201.010. Doorrit te Hatrival op 28 september. Michel HANSSENS.



DE NETEBRUG TE DUFFEL



FOTO 94-42 IC-I 2011 Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal rijdt over de Netebrug te Duffel. De IC wordt geduwd door de 2728. De bovenleidingsmasten op de brug zijn de laatste getuigen van de elektrificatie van 1935. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 september 2009.

De Netebrug te Duffel, de oudste spoorwegbrug over een Belgische rivier.

DE EERSTE BRUG

De eerste trein in België reed, zoals iedereen weet, tussen Brussel-Groendreef en Mechelen op 5 mei 1835. Een jaar later werd deze spoorlijn verlengd tot in Antwerpen. Hiervoor diende men te Duffel de rivier de Nete over te steken. Er werd daartoe een spoorwegbrug gebouwd. De eerste brug bestond uit vijf bogen van zes meter en een stalen draaibrug van zeven meter. Deze brug was enkelsporig (zoals de ganse lijn toen). De werken startten in september 1835.

DE TWEEDE BRUG

De eerste modernisering van de lijn Brussel – Antwerpen vond plaats rond 1885. De snelheid van de lijn werd opgevoerd en ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling in Antwerpen werd een luxetrein ontworpen bestaande uit 5 rijtuigen en een afzonderlijk rijtuig dat als koffiesalon dienst deed. Ook werd de eerste brug over de Nete vervangen. Op de pijlers van de eerste brug werd nu een brug

gebouwd die volledig uit ijzer bestond en eveneens uitgerust was met een draaibrug. Waar bij de eerste brug ook een voetgangersbrug voorzien was ontbrak deze bij de tweede. Dit leidde tot protesten bij de Duffelse bevolking en al vlug werd een veerdienst ingericht om de bevolking van de ene kant van de Nete naar de andere te brengen. Deze brug zou in dienst blijven tot het begin van de twintigste eeuw.

DE DERDE BRUG

Op 1 juli 1904 werd het plan voor de bouw van een nieuwe stenen boogbrug goedgekeurd. Men sprak hier reeds lang over. Op een postkaart met als datumstempel 26 juli 1903 lezen we nl “*deze brug zal eerlang door eene nieuwe vervangen worden*”. We kunnen dus aannemen dat de werken voor de verhoging en verplaatsing van de lijn al in 1903 gestart



De eerste brug over de Nete, gefotografeerd in 1880. Verzameling Paul JACOBS.

DE BRUG VAN DUFFEL

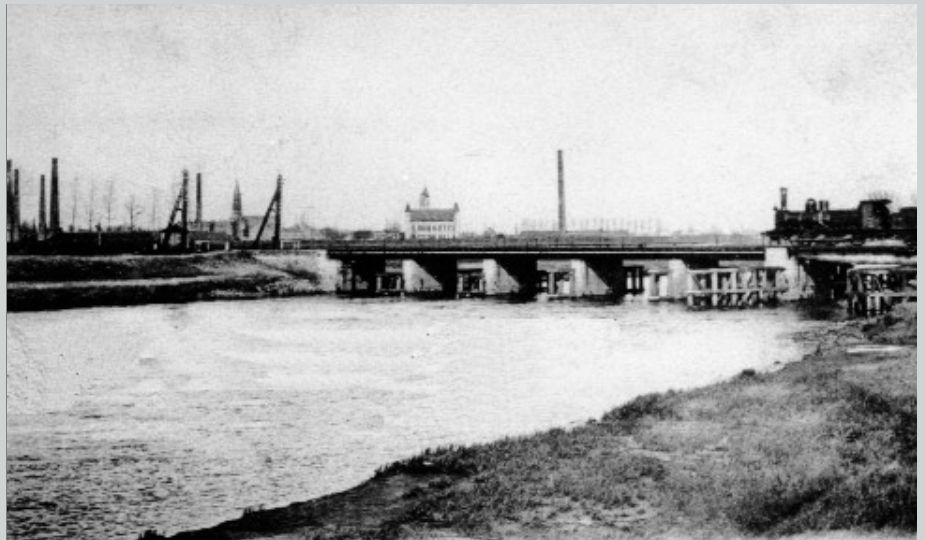
waren.

Vooraleer de nieuwe boogbrug te beschrijven gaan we eerst, aan de hand van de bewaarde plannen, de oude brug beschrijven. Zoals hoger vermeld rustte deze brug op dezelfde pijlers als deze uit 1836. Er waren vier pijlers van elk 7,5 meter breed en 1 meter dik. Tussen elke pijler en het bruggehoofd kant Antwerpen en de pijler waarop de draaibrug rustte was een vrije doorvaart van acht meter breed. Het bruggenhoofd kant Antwerpen was een betonnen constructie. De draaibrug was 17,5 meter lang. Deze draaibrug was langs de kant Mechelen voorzien. De nuttige breedte van de brug was vijf meter.

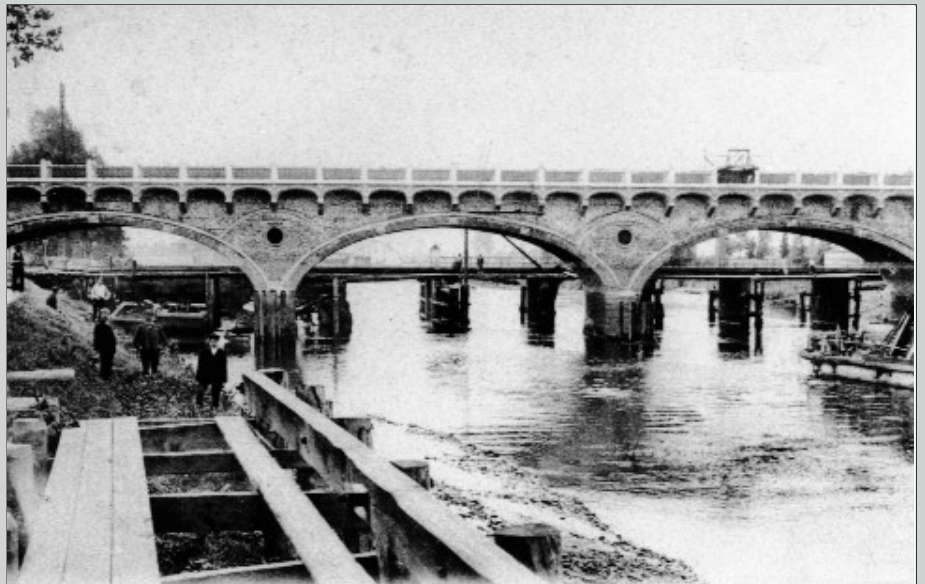
Met de bouw van de nieuwe brug in 1905 werd ook het spoor verlegd om een vlotter treinverkeer mogelijk te maken. De nieuwe brug werd kant Mechelen 19 meter stroomafwaarts en kant Antwerpen 22 meter stroomafwaarts gebouwd. Ook de loop van de Nete werd aangepast: zij werd langs beide zijden verbreed. De nieuwe stenen boogbrug had een totale lengte van 94 meter. De geplande draaibrug werd langs de kant Antwerpen gebouwd. De draaibrug draaide in tegenwijzerzin om haar eigen as. De lengte van de draaibrug was 20 meter wat de totale lengte van de brug op 114 meter bracht (dit is ook de lengte van de huidige brug). De eigenlijke brug bestond uit drie bogen. Langs de zijde Lier werd er nu wel een voetgangersbrug voorzien. Het bruggenhoofd kant Antwerpen bezat en bezit nog steeds zes "mijnkamers" die via een klein poortje toegankelijk zijn. De drie pijlers die in de Nete staan hebben een totale hoogte van 12 meter, elke pijler zit 5 meter diep in de Netebodem. Om een vlotter scheepvaartverkeer te mogelijk te maken werd de Netebodem ongeveer een meter uitgebaggerd. Deze nieuwe boogbrug werd samen met de verlegde en verhoogde spoorlijn in 1905 afgevoerd.

De nieuwe brug zou echter geen tien jaar stand houden want in 1914 speelde zij een belangrijke rol in de verdediging van Antwerpen door het Belgische leger. Na het uitbreken van de oorlog was er slechts tot 20 augustus 1914 verkeer mogelijk tussen Antwerpen en Mechelen. Nadat het Belgische leger eind september de buitenste fortengordel rond Antwerpen (Walem - Duffel - Sint-Katelijne-Waver) had moeten opgeven trok het leger zich terug naar de binnenste fortengordel (Mortsel - Wilrijk - Wommelgem).

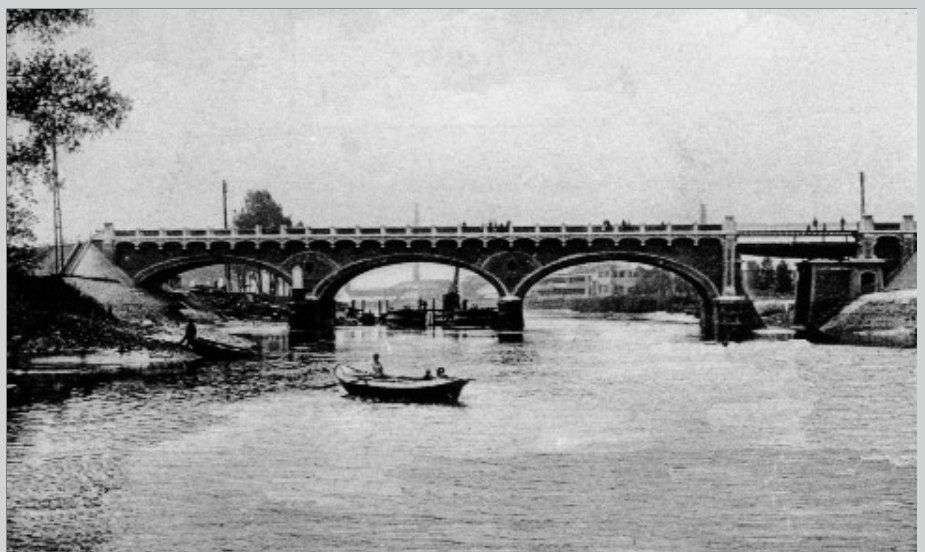
Over de dynamitering en de hinder voor het treinverkeer heeft de bevelvoerende luitenant Geernaert in zijn dagboek genoteerd:



De tweede brug omstreeks 1903. Op de brug een trein, gesleept door een locomotief van het type 29 (asindeling C). Verzameling Paul JACOBS.



De derde brug bestond uit drie stenen bogen. Deze foto dateert van 1905, bij de indienstname van de brug. De oude is nog zichtbaar op de achtergrond. Verz. Paul PASTIELS.



Een ander zicht op de derde brug. Het beweegbare gedeelte is rechts (kant Antwerpen) zichtbaar. Van de tweede brug op de achtergrond, blijft niet veel meer over. Verz. Paul JACOBS.

DE BRUG VAN DUFFEL

DINSDAG 29 SEPTEMBER 1914

Regelmatig - om de twee uren- komt vanuit Contich een gepantserde trein bewapend met een marinekanon.

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1914

Luitenant Geernaert vermeldt dat het stationspersoneel van Duffel vertrokken is waardoor de telegrafische verbindingen wegvallen en dat vanaf nu alles met de aanwezige telefoon moet gebeuren. Vanuit Antwerpen-Zuid worden via de fortenlijn (Wilryck - Mortsel Oude God) twee locomotieven naar Duffel gestuurd. Deze locomotieven zullen moeten dienen om op een mogelijke aanvallende vijandige trein in te rijden of om de aftocht van de Belgische soldaten te dekken. De Nethebrug wordt bewaakt maar den vijand aarzelt en onderneemt niks.

DONDERDAG 1 OCTOBER 1914

De Duitse aanval concentreert zijn aanvallen op het station van Duffel. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een gepantserde trein. In de loop van den dag kwam ook een trein van het Rode Kruis in het station van Duffel toe. De twee aanwezige locomotieven werden zoo opgesteld dat ze beschutting boden aan de verdedigers, één van beide locs was, om veiligheidsredenen, in Contich gaan Keeren.

VRIJDAG 2 OCTOBER 1914

Tegen negen uren komt een locomotief met twee goederenwagens te Duffel toe. Den gevuchte stationschef van Duffel wilde zijne meubelen komen ophalen! Deze poging mislukt echter. Rond 15.30 trekken de Belgische troepen zich terug over de Nethebrug naar het station van Duffel. Tegelijkertijd komt er een trein van het Rode Kruis in het station van Duffel toe. Deze trein werd vanuit de statie van Contich opgeduwd tot in Duffel. Onder hevige beschietingen worden de gekwetsten ingeladen en kan den trein terug vertrekken richting Antwerpen.

Om 20 uur beslist Luitenant Geernaert om de Nethebrug op te blazen. Een eerste poging mislukt echter. Na de nodige "herstellingen" lukte de tweede poging dan toch. In zijn dagboek beschrijft luitenant Geernaert het resultaat als volgt:

"de bogen, de hoekmuren in de rivier en de pijlers waren verdwenen en lieten eene reusachtige opening achter. De brokstukken waren verspreid in de Nethe terecht gekomen. Op zaterdag 3 oktober trokken de Belgische troepen zich dan terug met de twee aanwezige locomotieven.

Tijdens de WO I was reizen streng gereguleerd en enkel toegelaten voor de bevoorrading van het front. De vernietiging van de spoorwegbrug zat de Duitsers dan ook enorm dwars. Hierdoor werd reeds



↑↓ Twee opnamen na het opblazen van de brug van Duffel door het Belgische leger in oktober 1914. Verzameling Paul JACOPS.



De derde brug na de heropbouw in 1920. Verzameling Paul JACOPS.

eind oktober een aanvang genomen met de herstelling van de brug. Er werd een metalen noodbrug gebouwd door een Duitse firma uit Augsburg.

Na de Eerste Wereldoorlog begonnen de Staatsspoorwegen snel met de bouw van een nieuwe spoorwegbrug over de Nete. Het werd een gelijkaardige brug als deze die tot 2 oktober 1914 had dienst gedaan,

alleen werd de draaibrug vervangen door een vaste brug. Deze brug kwam in 1920 in gebruik.

In 1927 besliste de jonge NMBS om de spoorlijn Mechelen - Antwerpen te verdubbelen. Op het originele plan werd slechts één bijkomende brug over de Nete voorzien. Hiervoor zou het aan te leggen traagspoor (de huidige lijn 27) op enkel spoor gebracht dienen te worden wat

DE BRUG VAN DUFFEL

natuurlijk belemmeringen in het verkeer zou veroorzaakt hebben. Er werd uiteindelijk gekozen voor twee metalen bruggen die, elk langs één zijde, aan de bestaande brug werden aangebouwd.

Dit bracht natuurlijk een wijziging in de spoorverdeling mee. Het snelspoor naar Antwerpen Centraal werd op het aangebouwde ijzeren brugdek kant Walem gelegd (spoor A lijn 25). Het snelspoor naar Brussel kwam te liggen op het eerste spoor van het oude brugdek (spoor B lijn 25). Het andere spoor kant Lier op het oude brugdek werd ingenomen door het traagspoor naar Antwerpen (spoor A lijn 27). Op het nieuw aangehechte ijzeren brugdek kant Lier kwam dan het traagspoor naar Brussel te liggen (spoor B lijn 27). De werken werden aangevat in 1929 en in 1931 werden de vier sporen tussen Mechelen en Kontich in dienst genomen.

Bij de elektrificatie van de lijn 25 in 1934/35 werd ter hoogte van de Netebrug rekening gehouden met het feit dat het zogenaamde traagspoor (de stoomsporen) lijn 27 ook zou geëlektrificeerd worden. Hiervoor werden over een totale afstand van 700 meter bovenleidingportieken geplaatst die de vier sporen overspanden.

Bij de herelektrificatie werden een aantal van deze geklonken portieken vervangen door nieuwere modellen, andere werden door kortere overspanningen vervangen. Enkel op de huidige Netebrug bleven de originele palen nog staan als getuige van de eerste elektrificatie.

→ **In 1930 werd de brug langs beide zijden verbreed met metalen brugdekken om de brug 4-sporig te maken.**

Verzameling Paul JACOBS.



De brug in 1925 met twee grote bogen en een kleine kant Duffel. Verzameling Paul JACOBS.



Deze foto's verduidelijken de werkwijze waardoor de brug langs beide zijden werd verbreed voor de aanbouw van de metalen brugdekken. Links de originele stenen pijlers die (oorspronkelijk) lijn 25 droegen. In 1930, bij de uitbreiding naar vier sporen, werden de pijlers verbreed, zowel links als rechts, om de nieuwe brugdekken te dragen. Deze zijn op de rechter foto duidelijk zichtbaar.

Pierre HERBIET.



FOTO 94-92 *Nog enkele weken en dergelijke foto's kunnen niet meer worden gemaakt met de nieuwe bruggen. Een tip voor de liefhebbers...*
Walter PINET, 8 september 2005.

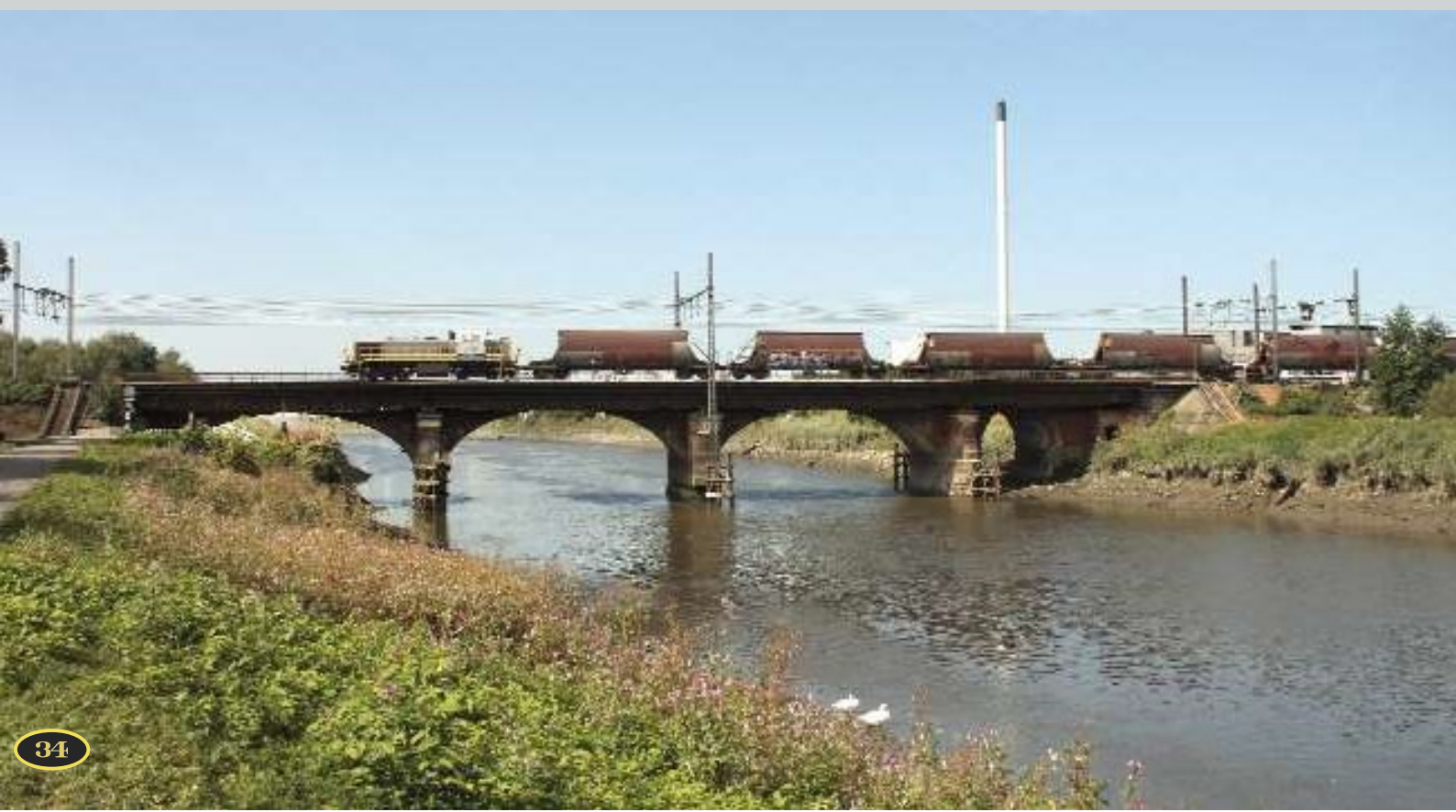
NA MEER DAN HONDERD JAAR EEN NIEUWE BRUG

De huidige spoorwegbrug over de Nete vertoont al enkele jaren slijtage, vooral de aangebouwde metalen dekken zijn in slechte staat. De NMBS besloot dan ook in de jaren negentig om de brug te vervangen. Doordat in dit project ook andere partijen zoals de Dienst Zeeschelde, het Vlaams Gewest, de provincie Antwerpen en de gemeente Duffel betrokken waren heeft het zeer lang geduurd vooraleer een algemene consensus bereikt werd op gebied van de brug zelf maar vooral over de verdeling van de kosten. Eén van de problemen was ondermeer de vraag

(eis) van de Dienst Zeeschelde om de nieuwe brug 1,80 meter hoger te leggen dan de huidige brug. Dit impliceert zware bijkomende werken voor de NMBS en dus ook een serieuze meerkost. Uiteindelijk is over het gehele dossier toch een overeenkomst gesloten en konden begin 2009 de voorbereidende werken starten. De nieuwe, dubbele boogbrug zal volledig naast de bestaande brug gebouwd worden waardoor het tracé van de lijnen 25 en 27 ook aangepast wordt en de snelheid op lijn 25 kan verhoogd worden naar 160 km/h. Eigenlijk komt de nieuwe brug terug te liggen op de plaats waar de eerste brug lag. Zoals hoger aangehaald brengt de ver-

hoging van het tracé bijkomende infrastructuurwerken mee. Vanuit Antwerpen dienen de sporen vlak na het station van Duffel verhoogd te worden om dan aan de Nete de nieuwe hoogte van 13 meter boven de Netebodem te bereiken. Dit komt overeen met een hoogte van 6,14 meter boven het hoogste waterniveau (de Nete is een rivier met eb en vloed) en 7,69 meter boven het laagste waterniveau. Deze verhoging werd door de Dienst Zeeschelde gevraagd. Om dit alles te realiseren zal men vanaf het verlaten van het station van Duffel de lijnen 25 en 27 over hun nieuw tracé laten stijgen om dan aan de nieuwe brug de nodige hoogte te bereiken. Langs de andere zijde zal de daling blijven doorgaan tot vlak achter de brug over de N14 (de provinciale baan Mechelen – Lier). De werkzaamheden verlopen in verschillende fasen en zijn begin 2009 gestart met het droogleggen van een gedeelte van een waterreservoir. Na de voorbereiding van de terreinen voor het nieuwe tracé werd langs beide kanten van de Nete gestart met de bouw van de beide bruggenhoofden. Tijdens het plaatsen van grondpalen is om een nog onbekende reden een kraan omgevallen en op de bovenleiding van lijn 25 terecht gekomen. Doordat dit ongeluk zich voerde op een zondagnamiddag waren de gevolgen niet dramatisch. Tegen maandagmorgen was de toestand genormaliseerd. De grootste werken echter als voorbereiding op de tracéaanpassing en de bijhorende verhoging gebeuren ter hoogte van de brug over de Stocletlaan. Hier

FOTO 94-91 *Een goederentrein, gesleept door de 7785, rijdt over de Netebrug.* Pierre HERBIET.



DE BRUG VAN DUFFEL

wordt een extra spoor aangelegd naast het bestaande spoor B van lijn 27. In een volgende fase zullen alle vier sporen van de lijnen 25 en 27 in die richting opschuiven. Deze werkwijze is nodig om niet nutteloos een aantal huizen te moeten onteigenen voor de bouw van het aangepaste tracé van lijn 25. Door de opschuiving kan men de brug over de Stocletlaan van het spoor A van lijn 25 afbreken en beginnen met de bouw van de nieuwe brug die het begin is van het nieuwe tracé. De aansluitende helling zal dan ook opgehoogd worden tot aan de Nete. Lijn 25 zal in een eerste fase over deze nieuwe brug geleid worden maar daarna terug op het oude tracé en over de oude brug rijden. Lijn 27 blijft in deze fase nog op de omgeleide reisweg liggen. Hierdoor kan men de oude brugdekken van spoor B lijn 25 en spoor A lijn 27 over de Stocletlaan afbreken en daarna de nieuwe brug voor de sporen van lijn 27 bouwen.

Ondertussen zal langs de andere kant over de N14 Mechelen – Lier een gelijkwaardige nieuwe brug gebouwd worden, maar doordat men daar ruimte heeft om zonder grote problemen te werken moet men daar geen omleidingspoor aanleggen. Wel zullen ook na de plaatsing van deze nieuwe brug de sporen van de lijnen 25 en 27 nog over de oude Netebrug lopen.

Men zal dan verder de verhoogde spoorbermen aanleggen en dan de beide boogbruggen ter plaatse assembleren en over de Nete duwen. Deze operatie zal gebeuren vanop de kant Duffel. Eerst zal de brug van de lijn 27 geplaatst worden. Om dit gevaarte van 108 meter zonder problemen te kunnen plaatsen wordt in de Nete een tijdelijke pijler gebouwd. Nadat de brug van de lijn 27 geplaatst is (dit hoopt men in het najaar 2010 te kunnen doen) wordt dan de brug van de lijn 25 geplaatst (voorjaar 2011). Vanaf dan kan men beginnen met de aanleg van de sporen van lijn 25. Het zal dus eerst lijn 25 zijn die over het nieuwe tracé en de brug zal rijden. Lijn 27 zal nog tijdelijk gebruik maken van de oude brug. Tegen



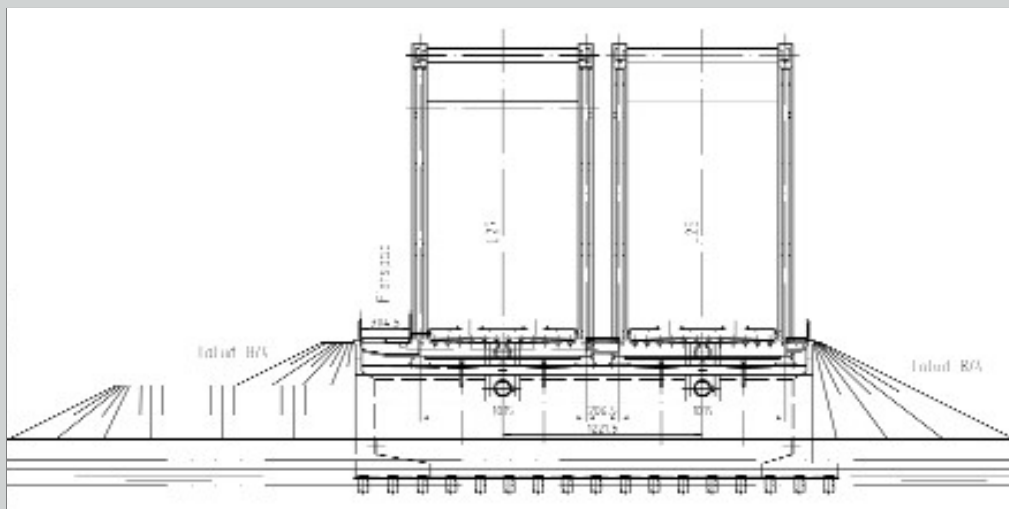
Een zicht op de werkzaamheden, gezien richting Brussel. De eerste twee sporen links zijn deze van lijn 25. Paul JACOBS, 12 september 2009.

begin 2012 hoopt men ook lijn 27 over het nieuwe tracé te kunnen laten rijden. De oude brug zal dan afgebroken worden maar op de plaats van het oude tracé en brug zal er een fietsbrug komen die een onderdeel uitmaakt van de geplande fietssnelweg tussen Mechelen en

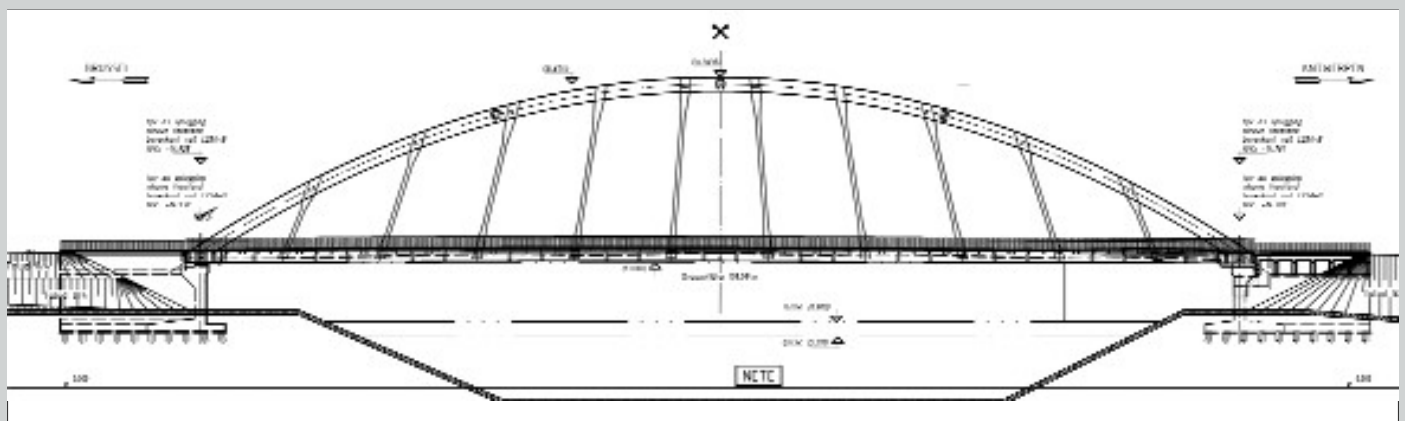
Antwerpen en die zo veel mogelijk parallel zal lopen met de spoorlijn.

We zullen in latere nummers nog geregeld terug komen op de stand van zaken van deze werken.

Paul JACOBS



Een doorsnede van de nieuwe bruggen. Elk kunstwerk telt twee sporen.



LDe nieuwe bruggen zijn van een totaal nieuw concept: zij steunen op twee pijlers aan beide zijden van de Nete.

2223

Levering NMBS: 14-06-1954

Nummering: 122.023: 14-06-1954
2223: 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid 14-06-1954, Oostende 29-09-1954; Brussel-Zuid 16-01-1956, Kinkempois 29-09-1957, Brussel-Zuid 01-05-1967, Saint-Ghislain 02-05-1985, Monceau / Charleroi-Sud 07-03-1986.

Uit exploitatie: 09-01-2007, afbraak Rodange 2009

FOTO 94-43 2223 + 2335, Holleken, 14 mei 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2305

Levering NMBS: 01-1956

Nummering: 123.005: -01-1956
2305: 01-01-1971

Stelplaatsen: Kinkempois 06-02-1956, Ronet 29-06-1957, Brussel-Zuid 17-01-1958, Ronet 28-09-1958, Stockem 01-03-1969, Ronet 27-09-1970, Brussel-Zuid 10-01-1983, Ronet 03-06-1984, Merelbeke 31-01-1994, Antwerpen-Dam / -Noord 22-01-1995

Uit exploitatie: 05-07-2005 (ongeval te Lier)
afbraak te Salzannes februari 2008

FOTO 94-44 Antwerpen-Noord, 4 november 1988.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5308

Levering NMBS: 03-08-1955

Nummering: 203.008: 03-08-1955
5308: 01-01-1971

Stelplaatsen: Latour: 03-08-1955
Stockem: 18-06-1992

Uit exploitatie: 13-12-2006 (na ongeval in N-Z-verbinding
Antwerpen in oktober 2006)
Afbraak Salzannes in februari 2008.

FOTO 94-45 5308 + 5306, Beauraing 7 september 1983
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5541

Levering NMBS: 15-03-1962

Nummering: 205.041: 15-03-1962
5541: 01-01-1971

Stelplaatsens: Montzen: 15-03-1962
Ronet: 30-05-1962
Kinkempois: 16-09-1988
Hasselt: 09-10-1990
Kinkempois: 11-12-1991

Uit exploitatie: 02-07-2007 (einde van de reeks)
afbraak Salzannes in februari 2008.

FOTO 94-46 Bovigny, 9 mei 1987.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6221

Levering NMBS: 28-12-1962

Nummering: 212.121: 28-12-1962
6221: 01-01-1971

Stelplaatsen: Merelbeke: 28-12-1962
Monceau: 01-11-1994
Antwerpen-Noord: 12-12-2004

Uit exploitatie: 09-12-2007

FOTO 94-47 *Itterbeek, 17 april 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6306

Levering NMBS: 27-06-1966

Nummering: 212.206: 27-06-1966
6306: 01-01-1971

Stelplaatsen: Kortrijk: 27-06-1966
Merelbeke: 28-05-1990
Kinkempois: 01-08-2003

Uit exploitatie: 09-12-2003.
Historisch Patrimonium NMBS

FOTO 94-48 *Kortrijk, 24 oktober 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7383

Levering NMBS: 03-05-1977

Nummering: 7383: 03-05-1977

Stelplaatsen: Monceau: 08-05-1977
Kinkempois: 29-10-1987
Antwerpen-Noord: 16-06-2002
Charleroi-Sud: 04-09-2005

Uit exploitatie: 03-07-2007
verkocht aan Rail Feeding (NI) (RF 105)

FOTO 94-49 *Saint-Nicolas (lijn 36A Voroux - Kinkempois), 28 maart 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8271

Levering NMBS: 06-1973

Nummering: 8271: 06-1973

Stelplaatsen: Antwerpen-Dam / Noord: 06-1973

Uit exploitatie: 22-05-2007,
verkocht aan IFB

FOTO 94-50 *Antwerpen-Noord, 6 maart 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





De aansluiting van Obourg is heropend

De aansluiting van de cementfabriek *Holcim* te Obourg, die sinds 1995 niet meer gebruikt werd, is in september 2009 terug in dienst genomen (zie *ODB 90* p.32).

Momenteel bestaat de trafiek uit een cementtrein met bestemming Rouen, die doorgaans één keer per week rijdt. De frequentie op deze verbinding zou evenwel binnenkort moeten stijgen tot 2 of 3 treinen per week vanaf december.

In de toekomst zal *Holcim* een nieuwe cementgroeve openen te Vaulx, nabij Antoing, op de linkeroever van de Schelde. Dit is noodzakelijk om de uitputting van de groeve te Obourg, die voorzien is rond 2020, op te vangen. De nieuwe cementgroeve wordt voorlopig «OBESCO 2» genoemd. Momenteel wacht *Holcim* op de goedkeuring van de bouwvergunning voor een laadkaai, een opslagplaats en een spooraansluiting van + 1 km tussen de groeve en lijn 78 (St.-Ghislain – Tournai). De totale investering in voor deze werken zou ongeveer € 30 miljoen bedragen. De eerste kalkstenen zullen in 2012 ontgonnen worden, waarna ze per trein naar de ovens van de cementfabriek te Obourg zullen worden overgebracht. Men voorziet om jaarlijks een hoeveelheid van 4,3 miljoen ton kalkstenen in klinkervorm te ontginnen. Daarvan dient er 3,2 miljoen ton naar Obourg getransporteerd te worden.



FOTO 94-51 ↑ - FOTO 94-52 ↓

Twee foto's van het vertrek van de RT 200.072 (5172) vanuit Raeren naar de cementfabriek van Obourg op 14 september 2009. Michel HANSSENS.

Omgerekend komt dit overeen met een trafiek van 70.000 ton per week, waardoor men elke werkdag 6 tot 7 treinen van 2200 ton zal moeten inleggen tussen Antoing en Obourg.

Holcim liet verschillende studies uitvoeren, die uiteindelijk leidden tot de beslissing om voor spoorvervoer te kiezen. Aanvankelijk had men een voorkeur voor transport per schip, via het kanaal Nimy – Blaton – Péronne, maar dit plan werd afgevoerd toen bleek dat een dergelijke intense trafiek de verzadiging van de sluzen tot gevolg zou hebben. De spoorverbinding Tournai – Mons – Obourg is daarentegen verre van overbelast, aangezien het huidige trein-

verkeer er slechts 20 % van de maximumcapaciteit inneemt.

Om de rangeringen op de aansluiting van Obourg uit te voeren, huurt *Holcim* de 5172 bij *Rails & Traction*. Deze locomotief werd in een onaantrekkelijke wit-gele livree geschilderd en vernummerd tot RT 200.072. Zij verliet Raeren op 16 september, gesleept door de 7759. Eén dag later volgde de aankomst te Obourg.

Veolia Cargo mag de treinen slepen en gebruikt hiervoor een diesellocomotief van het type G2000.

De eerste trein verliet Obourg op 21 september, rond 3 uur 's ochtends, de tweede op 12 oktober.





FOTO 94-53 De eerste wagens werden beladen op 22 september en verlieten Obourg op 12 oktober. De laadinstallatie bevindt zich naast het "Canal du Centre". Pierre HERBIET.

FOTO 94-54 Op 19 september werd een G2000 (UIC 92 87 0002 023-5 F-VL), gehuurd bij Angel Trains, ingezet voor lijnstudie voor de Veolia-bestuurders tussen Quévy - Mons - Obourg en de cementfabriek. Christian AUQUIERE.





FOTO 94-89 ↑ *De 5172 rangeert vier cementwagens.*

FOTO 94-90 ↓ *Voor de 5172 werd speciaal een kleine loods gebouwd. Pierre HERBIET.*



In het kort ...

● Crossrail onderging op zeer korte tijd een grondige interne reorganisatie. De investeringsgroep "Babcock & Brown Infrastructure" trok zich wegens financiële problemen van het moederbedrijf terug. Managing Director Ronny Dillen verliet de onderneming. Medeoprichter van het vroegere DLC, Jeroen Le Jeune, nam 79,9 % van de aandelen over. Hij bekam eind september de 21,1 % resterende aandelen en wordt hierdoor de eigenaar van *Crossrail AG* en de twee dochterondernemingen *Crossrail Benelux* (ex-DLC) en *Crossrail Italië*.

● De DE 6303 (Class 66) van Crossrail wordt nu geleased door het Nederlandse ERS.



FOTO 94-95 ↑

De kalkgroeven van Aisemont huren tijdelijk de Cockerill-locotractor 3504, gebouwd in 1955. Deze werd vroeger ingezet door Carrières Unies de Porphyres te Lessines (CUP n° 2). Aisemont, 9 oktober 2009. Pierre HERBIET.



FOTO 94-96 ← - **FOTO 94-97** ↓

Na uitvoering van een reeks elektromagnetische compatibiliteitstesten in het Bois du Coucou tussen Silly en Ath, werd de Euro 4000 onderworpen aan een aantal lichtungstesten in de werkplaats van Schaarbeek. Dit gebeurde met behulp van de hijskraan van 100 t. De eerste lichtung, met behulp van een draagbalk met stropen, werd op 26 augustus 2009 (zie foto hieronder) uitgevoerd en was echter niet voldoende overtuigend. Daarom werd op 3 september 2009 een nieuwe lichtung, ditmaal met behulp van een stalen draagbalk met nylon lussen uitgevoerd. (foto links). Jean-Luc VANDERHAEGEN - Pierre HERBIET.



FRET SNCF

Nieuwe treinen

Fret SNCF zet zijn uitbreiding verder in België en rijdt twee nieuwe verbindingen.

Vanaf september rijdt een nieuwe boomstammentrein meerdere malen per week tot Marloie, meestal op maandag en vrijdag. Van bij het vertrek te Aulnoye worden twee diesels van de reeks 67400 ingezet.

De dienstregeling:

41102

Erquelinnes 08.15 P
Charleroi-Sud 08.44 P
Namur 09.44 P
Marloie 10.37

41111

Marloie 16.55
Namur 15.14 P
Charleroi-Sud 16.16 P
Erquelinnes 16.55

Vanaf augustus verscheen elke donderdag een nieuwe containertrein op de sporen: ERS 41601 Neuss - Zeebrugge (41600 in tegenrichting), via lijn 59 (Antwerpen - Gent). Deze trein wordt gesleept door een Class 66.

De dienstregeling:

41601

Kijfhoek 07.43
Essen 08.55 P
Zeebrugge 11.20

41600

Zeebrugge 17.15
Essen 20.11 P
Kijfhoek 21.00

FOTO 94-56 De boomstammentrein 41102 tussen Chapois en Haversin met bestemming Marloie wordt gesleept door de 67629, nog steeds in originele blauwe livrei en de 67543. Christian AUCQUIERE.



Sedert 9 september huurt Fret SNCF een vijfde locomotief "Class 66". Deze machine, de 6605, was in het verleden in dienst bij ERS. Antwerpen-Schijnpoort, 13 oktober 2009. P. HERBIET.



FOTO 94-55 Op 9 oktober 2009 rangeren de 67453 en 67543 een boomstammentrein langs de loskade van de zagerij Fruytier te Marloie. Laurent JOSEPH.



FOTO 94-57 ← - FOTO 94-58 ↓

De 67594 van Fret SNCF komt op 12 augustus 2009 trein 50214 in de Brusselse voorhaven te Schaarbeek ophalen. Deze lege trein, gebruikt voor het vervoer van Evian-mineraalwater, rijdt normaal 's nachts van Schaarbeek naar Antwerpen-Schijnpoort. In dit laatste station wordt de diesellocc afgelost door een locomotief van de reeks 36000, die de trein naar Frankrijk overbrengt. De foto hiernaast toont ons de 67594 die de Vilvoordelaan oversteekt en richting voorhaven rijdt. Hieronder de trein in de bundel van de voorhaven. Pierre HERBIET.



FOTO 94-59 ↓

Veolia Cargo verzorgt gemiddeld eenmaal per week de sleping van een graantrein tussen het Hongaarse Heygeshalom en de Gentse haven. Deze trein rijdt via Nederland (Venlo – Roosendaal). De foto toont ons de 6602, nog in de livrei van RAIL4CHEM (vennootschap overgenomen door Veolia Cargo), die de lege trein 48692 Gent – Heygeshalom sleept. Het geheel werd op 2 september 2009 vereeuwigd tijdens de doortocht in het station van Essen. Michel de ESCH.





FOTO 94-77 Een andere operator die langzaam zijn marktaandeel vergroot is Trainsport in samenwerking met de Rurtalbahnhof. Sedert september slepen zij een nieuwe containertrein met staalproducten vanuit "l'île de Monsin" (Luikse haven) voor rekening van de firma Magemont die enkele keren per maand rijdt. De V206 (G2000) duwt op 17 september de trein op de aansluiting van Magemont, in de haven van Monsin. Michel HANSSSENS.

FOTO 94-78 Wegens de zware last, kreeg de V206 tot Montzen de hulp van een tweede locomotief, de 653.09 (Class 66). Moresnet-Chapelle, 17 september 2009. Michel HANSSSENS.





FOTO 94-79 Sedert september wordt de DE61 (Class 66) van HGK (Hafen und Güterbahn Köln) tijdelijk ingezet door Trainsport / Rurtalbahn ter vervanging van de defecte Class 66 nr. 653.05. Op 30 september werd de 48510, een lege zinkertstrein, van Stolberg naar Antwerpen-Lillo gesleept door de DE61. Doorrit te Gemmenich. Michel HANSSENS.

FOTO 94-80 De leasing van de 266 452 en 453 (Class 66) door DB Schenker Nederland is afgelopen. Op 2 oktober werden beide locomotieven overgebracht naar Roosendaal in afwachting van een nieuw contract. Zij werden voornamelijk ingezet voor het slepen van Opel-treinen naar/van Antwerpen. De diensten werden overgenomen door TRAXX'en van B-Cargo waardoor zij werkloos werden. Enkel de derde Class 66, de 266 107 in rode livree, wordt voorlopig nog ingezet voor een nachttrein van Cobelfret tussen Genk en Sloe. De Opel-trein 47558 Bochum-Langendreer - Antwerpen-Oorderen te Kijkuit (lijn 12 Essen - Antwerpen) op 8 maart 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Sfeerbeelden uit Roemenië



FOTO 94-60 Roemenië heeft een oppervlakte van 237.500 km² en telt 21,5 miljoen inwoners. Dictator Ceausescu legde de bevolking een beleid op dat de Roemenen verarmde en de economie uitputte. Hij werd in 1989 afgezet. Het land trad in 2007 toe tot de Europese Unie. Roemenië blijft een van de zwakkere economieën in de EU. Het spoornet wordt beheerd door CFR (Căile Ferate Române). CFR Călători, de reizigersdivisie van de CFR, heeft een aantal diensten afgestoten. Deze werden door privéoperatoren Regiotrans, Regional en Servtrans overgenomen. Ze gebruiken materieel dat tweedehands werd aangekocht van SNCF. De X4534 (ex-SNCF X4546 – in dienst genomen op 07 september 1965, einde modernisatie op 29 juli 1991 en geschrapt te Rennes op 21 september 2007), getooid in de livrei van “TER Bretagne” reed op 21 augustus 2009 trein 14709 Brasov-Zarnesti. De trein verlaat Rasnov. Philippe DE GIETER.

FOTO 94-61 Regiotrans beperkt zich niet enkel tot stoptreindiensten, het legt ter aanvulling van het aanbod van CFR Călători een aantal langafstandstreinen in. Accelerate 14033, bestaande uit loc 25576 (ex-SNCF - in dienst op 06 oktober 1971 en geschrapt op 17 december 2006) en een stam RIO-rijtuig (afkomstig van de regio Nord-Pas de Calais), rijdt op 16 augustus 2009 door Saligny. Deze trein voert toeristen, na een weekendje aan de Zwarte Zee, terug naar de hoofdstad Bucuresti. De treinen 14032 (Brasov 06:25 – Bucuresti Nord 09:40/10:18 – Constanta 14:23) en 14033 (Constanta 16:44 – Bucuresti Nord 20:32/20:49 – Brasov 00:08) rijden sinds 11 juni 2009 iedere dag. Philippe DE GIETER.





FOTO 94-62 Unifertrans is een privéoperator die zich hoofdzakelijk bezig houdt met het vervoer van petroleum-producten. De 40 0272-1 sleept een trein ketelwagens nabij Inotesti (lijn Ploesti – Buzau) op 23 augustus 2009. Philippe DE GIETER.



FOTO 94-63 Door de toetreding van Roemenie tot de EU moest het zijn spoornet (10878 km lang waarvan 3971 km geëlektrificeerd onder 25 kV 50 Hz) openstellen voor andere operatoren. CFR Marfa, de goederenpoot van CFR, werd te koop gezet. Rompetrol, de grootste Roemeense olieproducent, besliste om het spoorvervoer van zijn producten zelf te organiseren. De 60 1627-3 rijdt op 17-08-2009 met ketelwagens door Poarta Alba (gelegen aan de industriële spoorlijn, die de raffinaderij van Navodari verbindt met het station van Medgidia). Philippe De GIETER.





FOTO 94-64 CTV (Cargo Trans Vagon), gespecialiseerd in het vervoer van chemische producten, is vooral actief in het zuidoosten van het land. De 40 0791-0 en de 60 0169-7 brengen op 16 augustus 2009 een met kunstmest beladen trein over van Constanta naar Bucuresti. Hier de doorrit te Mircea Voda. De reeks 40 (Co'Co') werd van 1963 tot 1991 gebouwd door Electroputere. De reeks 60 (Co'Co' – diesel-elektrisch), gebouwd tussen 1960 en 1993, werd eveneens geleverd door Electroputere. Philippe DE GIETER.

FOTO 94-65 Ondanks de inzet van modern materieel, aangekocht in Frankrijk en Duitsland en de vershraling van de treindienst op de secundaire lijnen, doen de motorwagens van de reeks 77 (gebouwd door Malaxa tussen 1935 en 1942) nog altijd dienst. Een aantal eenheden werd zelfs gemoderniseerd. De 77 0756 en een andere 77'er werden op 18 augustus 2009 ingezet voor trein 6424 Falciu Nord – Beresti. Deze trein werd wegens een averij aan de voorste motorwagen bestuurd vanuit de achterste stuurpost. Philippe DE GIETER.





FOTO 94-66 De nieuwste bij de CFR in dienst zijnde locomotief is intussen ook alweer 25 jaar oud. Privéoperator CTV echter nam begin augustus 2009 twee krachtvoertuigen van het type Eurosprinter ES64F4 (189 700-8 en 189 701-6), gebouwd door Siemens, in dienst. Doorrit van de 189 700-8 met een graantrein aan de haak op 16 augustus 2009 te Mircea Voda. Philippe DE GIETER.

FOTO 94-67 Er zijn eveneens nog 29 motorwagens van de reeks 78 in dienst. Deze werden tussen 1939 en 1954 gebouwd door Malaxa. Ze zijn intussen gemoderniseerd. Een aantal eenheden werd speciaal ingericht als officiële regeringstreinen. De rest wordt ingezet in de reizigersdienst in de omgeving van Constanta, Tecuci, Iasi, Suceava en Arad. De 78.764 en 78.756, die op 17 augustus 2009 ingezet werden als trein 8653 Medgidia – Tulcea, staan defect in het station van Cogealac. Ze wachten op de aankomst van een diesellocc. Deze zou de trein, met twee uur vertraging, slepen tot Tulcea. Philippe DE GIETER.



Groot-Brittannië

De stellen Class 220 en 221 muteren van Virgin naar Arriva.

Tussen 2000 en 2005 leverde *Bombardier Brugge* 105 snelle dieseltreinstellen af op de Britse markt, die bestemd waren voor verbindingen over lange afstand. Doordat de markt voor reizigersvervoer aan de overkant van het Kanaal voortdurend in beweging is, hebben de meeste van deze treinstellen al na minder dan 10 jaar dienst een andere exploitant en livrei.

Op 11 november 2007 raakte *Virgin Trains* de concessie kwijt voor de *Cross Country*-verbindingen (tussen het zuidwesten en het noordoosten van Engeland via Bristol, Birmingham, Derby en Sheffield). Als gevolg daarvan muteerden alle treinstellen van het type *Voyager* (Class 220) en het grootste gedeelte van het type *Super Voyager* (Class 221) naar *Arriva*, dat deze verbindingen sindsdien uitbaat onder de commerciële naam *Cross Country*. De flamboyante originele livrei die bestond uit rood, geel en grijs maakte plaats voor een vreemde mengeling van bruin, rood en grijs.

De Class 220 is een vierledig dieseltreinstel met een elektrische transmissie. In de loop van 2000 en 2001 werden er in totaal 34 gebouwd. Elk rijtuig is voorzien van een Cummins-motor type QSK19, die 560 kW levert. Zo wordt een maximumsnelheid bereikt van 200 km/h. De Class 221 is grotendeels identiek aan de Class 220, maar is uitgerust met een kantelbaksysteem. Van de Class 221 werden er 44 exemplaren gebouwd tussen 2000 en 2002 (40 bestaande uit 5 rijtuigen en 4 bestaande uit 4 rijtuigen). *Virgin* ge-



Het bedrijf Cross Country nam de diensten van Virgin over op de zuidwest - noord65 oost- as. De Class 221-treinstellen, die door « Bombardier » in Brugge werden gebouwd, kregen daardoor een nieuwe livrei. De 221.132 te Brockenhurst (nabij Southampton), op 28 augustus 2009. Armand BEERLANDT.

bruikt nog 21 Class 221'en, die ingezet worden tussen London en Holyhead (via Chester), alsook van Birmingham naar Glasgow en Edinburgh.

Twee andere varianten – zonder kantelbaksysteem, maar met een ruimer interieur – werden tussen 2002 en 2004 gebouwd voor *Midland Mainline* en *Hull Trains*. De 23 treinstellen van *Midland Mainline* (Class 222.0 *Meridian*) werden geleverd in twee verschillende uitvoeringen: 7 met 9 rijtuigen en 16 met 4 rijtuigen. Deze ondervdeling bleek niet optimaal, zodat men reeds na korte tijd besloot om voor een andere samenstelling te kiezen. Sindsdien bestaat de reeks uit 7 zevenledige treinstellen (222 001 t/m. 222 006) en 16 vijfledige (222 007 t/m 222 023). Ook hier werd de concessie op 11 november 2007 aan een andere operator gegeven,

zodat de *Meridian*-treinstellen bij *East Midlands Trains* terechtkwamen. Dat is de nieuwe uitbater van de verbindingen tussen London en het noorden van Engeland via de Midlands (van London St.-Pancras naar Nottingham, Sheffield en Derby).

First Hull Trains was de laatste operator die treinstellen van dit type bestelde. In mei 2005 werden er 4 vierledige *Pioneer*-treinstellen in gebruik genomen (220 101 t/m 104) op de verbinding tussen London Kings Cross en Hull. Deze treinen rijden in «open access» en dus niet onder concessie. Class 222.1 onderscheidt zich van Class 222.0 door het verminderde aantal plaatsen in eerste klasse. In 2009 verving *First Hull Trains* haar *Pioneers* door treinstellen van Class 180, de vier 222.1'en werden vervolgens overgenomen door *East Midlands Trains*.

FOTO 94-18 Een Voyager 220.012 op de verbinding Exeter - Bristol. In de buurt van Dawlish ligt de lijn gekneld tussen de Noordzee en de krijtrotsen. Marc RIGUELLE, 22 oktober 2009..



Zwitserland

■ Modernisering van de Colibri's

De SBB vernieuwen de motorstellen RBDe 560 "Colibri". Er wordt een tussenrijtuig met lage vloer toegevoegd. De vier prototypes RBDe 560.000 t/m 003 worden niet aangepast. De 560.000 werd verkocht aan de *Oensingen-Balsthal Bahn* (vernummerd als 560 207), de 560.001 en 003 werden verkocht aan de Oostenrijkse privémaatschappij *Montafonerbahn Bludenz - Schruns* (MBS ET10 121 en 122). De 560.002 werd verkocht aan de *Chemins de fer du Jura* (vernummerd als 560.141) en wordt tijdelijk aan de maatschappij *Travys* verhuurd voor gebruik op de lijn van Brassus.



FOTO 94-68 De 560 401-2 (ex-560 004-4) te Le Bouveret met een trein op de verbinding Sion - St-Gingolph. Na de verbouwing krijgen zij de naam "Domino". Philippe DE GIETER.

■ Trek/duw-goederentreinen !

In 1996 en 1997 nam de Deutsche Bahn zeven goederenmotorwagens van het type CargoSprinter in dienst. Zij bestonden uit drie wagens, omkaderd door twee gemotoriseerde wagens die beide voorzien waren van een stuurcabine. Deze motorwagens, die door Windhoff (4, reeks 690) en Talbot (3, reeks 691) gebouwd werden, reden op proef tussen Hamburg/Osnabrück en de luchthaven van Frankfurt. De bedoeling was om meerdere aansluitingen te bedienen met aparte motorwagens (capaciteit van 10 containers), die vervolgens aan elkaar gekoppeld zouden worden voor het gemeenschappelijke stuk van hun reisweg over de hoofdlijnen. Het experiment kende evenwel geen vervolg en de CargoSprinters werden aan de Oostenrijkse spoorwegen verkocht. Daar werden zij omgebouwd tot voertuigen voor interventies in tunnels. De ex-691 002 en 691 502 werden eind 2008 overgekocht door een Zwitsers bedrijf, dat ze liet ombouwen tot «stuurstandwagens» voor trek/duw-goederentreinen (containers) die gesleept of opgedrukt worden door elektrische locomotieven van de reeks Re 4/4 II.

De CargoSprinters behielden hun twee dieselmotoren (2 x 265 kW) en kunnen daardoor ingeschakeld worden voor het uitvoeren van de rangeringen op niet-geëlektrificeerde aansluitingen. Het concept werd ontwikkeld door *Marti Infra AG* in samenwerking met SBB Cargo. Men wil dit soort konvoien vooral gaan gebruiken voor de bevoorrading van werven. De eerste samenstelling zag in april 2009 het levenslicht en werd ingezet voor keientransport van Klus en Wangen naar een werf in Zürich-Hbf. De tweede verbinding waarop dit materieel wordt ingezet is actief sinds juni 2009. De firma *RailLogistics* rijdt ermee tussen Felsberg en Daillens. Te Felsberg worden er containers voor *Heineken* geladen en vervolgens wordt in Frauenfeld halt gehouden om er postcontainers op te pikken, die bestemd zijn voor Härkingen en Daillens. Om deze dienst te kunnen uitvoeren, heeft *RailLogistics* de Re 4/4 II 11320 van de SBB gehuurd.

■ Vaarwel voor de Cisalpino

De gebruikers evenals de kantonale en federale overheden langs de Gotthardlijn bekritiseren vaak de ondermaatse prestaties van de Cisalpino. De SBB en Trenitalia, "de hoeders" van Cisalpino, hebben besloten om deze vennootschap te beëindigen. Ze zullen met ingang van de nieuwe dienstregeling op 13 december 2009 zelf instaan voor het internationale verkeer tussen Zwitserland en Italië. Trenitalia neemt vijf van de negen ETR 470 over, de SBB de vier andere. De 14 ETR 610 (nog in levering en waarvan de ingebruikname niet van een leien dakje loopt – deels oorzaak van het ongenoegen) zullen gelijkmatig verdeeld worden.

Bij de aanvang van de nieuwe dienstregeling zal de SBB de ETR 470 inzetten op de Gotthardas. De ETR 610 worden ingezet op de Simplon- en Lötschberglijnen.

Anderzijds hebben SBB en Trenitalia besloten om vanaf 13 december de nachtreinen tussen Zwitserland en Italië af te schaffen. De motivering van die beslissing steunt op een voortdurende vermindering van het aantal nachtreizigers.



De posttrein Daillens - Frauenfeld wordt gesleept door de Re 4/4 II 11320 van RailLogistics. Yverdon, 29 juli 2009.

Zelfde dag en plaats: de posttrein Frauenfeld - Daillens wordt gestuurd door de CargoSprinter STmgms-t 95 85 27-20 902-6 en geduwd door de Re 4/4 II 11320. Foto's: Patrice AIROLDI.



TELEX....

NEDERLAND :Opnieuw stoom !!

● In 2010 zal de maatschappij Stichting Stoomtrein Fryslan een reguliere stoomtrein inleggen tussen Sneek en Stavoren bovenop de reizigerstreinen ingelegd door Arriva met de GTW motorwagens. Hiervoor zal in het begin de 52 8055 ingezet worden die bij DLM in Zwitserland gehuurd wordt.

Gebouwd in 1942 door Graffenstaden (Nr 7916) in Frankrijk, werd ze op 19 oktober 1943 in Offenburg onder het nummer 52 1649 in dienst genomen. In het midden van de jaren 60 besliste de Deutsche Reichsbahn 200 locomotieven van een nieuwe ketel te voorzien, waaronder de 52 1649, waarbij ze na deze ombouw op 27 juli 1962 werd hernummerd tot 52 8055. Ze bleef tot 10 december 1991 in dienst en werd op 10 oktober 1992 geschrapt in Berlin Schöne-weide en vervolgens verkocht aan Efz (Eisenbahnfreunde Zollernbahn) in Tübingen. Ze werd op het einde van haar uiterste revisietermijn op 28 augustus 1995 aan de kant gezet en gebruikt als onderdelenleverancier voor de andere locomotieven van de Efz. De Zwitserse maatschappij Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) zocht echter een locomotief om er een pro-

totype van een modern concept van te maken. De 52 8055 werd hiervoor aangekocht en onderging haar wijzigingen tussen januari 1997 en maart 1999. Ze kreeg een nieuwe ketel met oliestook en een totaal vernieuwd drijfwerk op rollagers. Ze kon echter niet gehomologeerd worden voor het Duitse net waardoor ze voor Efz geen nut meer had. Ze werd in september 2003 aan Dampflokotiv- und Maschinenfabrik (DLM) verkocht. De 52 8055 zal gedurende 5 jaar in Nederland rijden. Op basis van de resultaten van het eerste jaar zal men beslissen om bij DLM een geheel nieuwe tenderlocomotief (2D2t), gebouwd volgens de technologie van de 52 8055, te bestellen.

Ook de infrastructuur zal moeten aangepast worden: In Sneek zal een werkplaats worden gebouwd en zal een emplacement worden aangelegd om er rijtuigen uit te wijken. Ook kantoren en een bezoekerscentrum zijn voorzien. In Stavoren moeten een perron, een zijspoor en een watertoren worden gebouwd. De aanpassingswerken van de bestaande infrastructuur worden uitgevoerd bij ProRail, met de provincie Friesland als bouwheer. De projecten worden gefinancierd door de gemeenten en de provincie en het rollend materieel zal geleased worden.

De kosten voor de infrastructuurwerken alleen worden op 4 miljoen euro geschat.

CHINA

● Door de gestage groei, moet China zijn transportnetwerk ontwikkelen om te voldoen aan de nieuwe mobiliteitsbehoeften. Tegen 2012 zal 13000 kilometer hogesnelheidslijnen worden aangelegd in het hele land om jaarlijks 7 miljard reizigers te bedienen. Vier lijnen worden volgens een noordzuidas aangelegd, vier andere volgens een oostwestas. Om op deze lijnen te kunnen rijden, zijn nieuwe treinen nodig. De fabriek van Sifang, geassocieerd met Bombardier, ontving hiervoor een bestelling van 80 stellen Zefiro 380, goed voor 1120 rijtuigen verdeeld onder 20 stellen met 8 rijtuigen en 60 stellen met 16 rijtuigen, allen geschikt voor een snelheid tot 380km/h. De bestelling heeft een waarde van 2,7 miljard euro en de stellen zullen tussen 2012 en 2014 in dienst genomen worden.

Voorts zal volgend jaar een hogesnelheidstrein met een toegelaten snelheid van 500km/h getest worden.



De hogesnelheidstrein Zefiro 380 van Bombardier. Bombardier.

FRANKRIJK: Nieuwe livrei voor de werktreinen

Alle locomotieven voor het slepen van werktreinen zullen geleidelijk aan herschilderd worden in een nieuwe livrei op basis van de kleuren geel en grijs. Het gaat om de 63500, 67200, 68500, 69000 en enkele nieuwe 75000.

FOTO 94-69 Op 8 augustus 2009 staan de 69295, 68521 en de 69211 uitgeweken in de triebundel van Woippy. De twee 69000'en zijn reeds getooid in hun nieuwe kleuren. Pierre HERBIET.



Zweden

Veolia werpt zich op het reizigersverkeer

Sinds juni 2009 is het reizigersverkeer ook toegankelijk voor de concurrentie. Veolia Transport heeft zich onmiddellijk in het avontuur gegooid. Sinds 22 juni legt Veolia nachttreinen in tussen het zuiden (Malmö en Göteborg) en het noorden (Kiruna) met een verlenging naar Narvik, in Noorwegen. De maatschappij kende het traject goed omdat ze de lijn hebben uitgebouwd totdat de Zweedse spoorwegen (SJ) de concessie overnamen in juni 2008.

Een jaar later is Veolia (oorspronkelijk een Franse maatschappij) terug aanwezig, maar wel als concurrent!

Veolia is met een innovatief concept op de proppen gekomen om de 2147 kilometer lange reis af te leggen: DVD-verhuur, stijlvolle restauratierijtuigen, enz. De treinen worden gesleept door Hector Rail, één van de Zweedse maatschappijen die actief is in het goederenvervoer.



FOTO 94-70 22 juli 2009, aankomst te Bjoernfjell van de Veolia 7103 Narvik - Malmö, gesleept door de TRAXX 241005 van Hector Rail. Philippe DE GIETER.

Er wordt gebruik gemaakt van de locomotieven type 241 (Traxx F140AC) ge-

bouwd door Bombardier en identiek aan de 185 van de DB.

TELEX.....

DUITSLAND

● Vanaf 13 december zal de DB al haar Talgo-treinen vervangen door klassieke slaaprijtuigen. Ze werden ingezet op de *City Night Line* München - Berlin en München - Hamburg.

● De goederenafdeling van de Duitse spoorwegen breidt verder uit in Europa en wordt voor 95 % eigenaar van het Poolse PTK, dit kort na de overname van een andere Poolse maatschappij PCC in juli. PTK heeft Zabrze als thuisbasis en is voornamelijk actief in het vervoer van delfstoffen. PTK telt 2000 personeelsleden en beschikt over een 100-tal locomotieven - elektrisch en diesel - van diverse types.

USA

● President Obama heeft beslist om een gans netwerk van hogesnelheidslijnen te bouwen om zo het wegverkeer maar vooral het luchtverkeer te verminderen. Hierdoor zou ook de CO₂-uitstoot drastisch moeten dalen. In zijn plan om de economie te laten heropleven heeft de president een budget voorzien van 8 miljard dollar (5,6 miljard euro) voor een studie naar de haalbaarheid van een netwerk van zo'n 10 hogesnelheidslijnen voor een totaal van 13000 kilometer. Het Amerikaans Congres moet het project evalueren en zo'n 50 miljard dollar investeren de komende 5 jaar.

Een klein overzicht van de hoofdlijnen:

- *Pacific Northwest Corridor*: Vancouver - Seattle - Portland - Salem (750 km);
- *California Corridor*: Sacramento - San Francisco - Los Angeles - San Diego (1131 km);
- *Chicago Hub Network*: St. Paul - Chicago met vertakkingen naar St. Louis - Topeka, Indianapolis - Frankfort (Ohio), Columbus en Detroit (3723 km);
- *South Central Corridor*: San Antonio - Dallas - Oklahoma en Dallas Little Rock (1600 km);
- *Gulf Coast Corridor*: Houston - New Orleans - Atlanta (1644 km);
- *Florida Corridor*: Miami - Orlando (573 km);
- *Southeast Corridor*: Washington - Orlando (1406 km);
- *Northern New England Corridor*: New York - Montreal (786 km);
- *Empire Corridor*: New York - Detroit (1440 km);
- *Keystone Corridor*: Washington - Detroit (561 km).

Al deze lijnen zullen met elkaar verbonden worden door bestaande lijnen en ze zullen ook verscheidene vertakkingen hebben naar de grotere steden.

Dit enorme project brengt ook de bouw mee van een groot aantal hogesnelheidstreinen. Het zijn Bombardier en Alstom die de voorkeur genieten voor de bouw ervan.

● De *DCTA (Denton County Transportation Authority)* heeft op 19 mei een bestelling geplaatst van 11 motorwagens GTW 2/6 (bij Stadler) voor de regio Dallas

(Texas) samen met een optie voor 25 bijkomende stellen. *DCTA* baat een lijn uit van 35 kilometer tussen het centrum van Denton en Carrollton. Te Carrollton zal een aansluiting voorzien worden naar Dallas. De levering van de eerste 11 stellen zal tegen het einde van 2011 plaatsvinden. Het is de derde keer dat Stadler stellen mag leveren aan de VS. Voordien werden er al eens GTW stellen geleverd aan de USA: *New Jersey Transit* (2002-2003) en aan *Capital Metro Austin Texas* (2007-2008) - zie *ODB* 90 p. 47.

ITALIË

● *FNM* bestelde bij Stadler 19 GTW-motorstellen, waarvan 11 vierdelige GTW 4/12, goed voor 231 zitplaatsen en 8 tweedelige GTW 2/6, goed voor 113 zitplaatsen en meerdere eenheden in optie. De totale waarde van de bestelling bedraagt € 90 miljoen. De levering begint in 2011 en de stellen zullen worden ingezet op de lijnen Milano - Molteno - Lecco (GTW 4/12) en Brescia - Iseo - Edolo (GTW 2/6).



Virtuele voorstelling van de GTW 2/6 besteld door FNM. Stadler.

Kazachstan

Nieuwe locomotieven van General Electric

De Kazachse spoorwegen KTZ (Kazakhstan Temir Zholy) ontvangen dit jaar de eerste locomotieven reeks TE33A, type ES44ACi «Evolution» van General Electric. De eerste tien locs zijn volledig in Erie (Pennsylvania, USA) gebouwd, maar de rest van de 310 eenheden tellende bestelling zal in Kazachstan zelf geassembleerd worden in een gloednieuwe fabriek te Pavlodar. De TE33A zijn diesel-elektrische Co'Co'-locomotieven met een 12-cilinder GEVO-12-motor die 2886 kW ontwikkelt. Ze zijn geschikt om aan 120 km/h te rijden. Het gebruik van die krachtige 12-cilinder-motor staat toe het verbruik met 3 tot 5% te verminderen en de CO₂-uitstoot met zelfs 40% tegenover oudere krachtige 16-cilinder-motoren van General Electric.

Het «Evolution»-gamma van General Electric wordt sinds 2002 ontwikkeld en heel wat Noord Amerikaanse spoorwegaansluitingen hebben reeds een bestelling geplaatst, evenals de Chinese spoorwegen (300 locomotieven reeks HXN5), de Egyptische spoorwegen (80 locomotieven reeks 2400) en Rio Tinto in Australië. Wereldwijd zijn alles samen reeds meer dan 3000 locomotieven uit dit gamma geleverd.



FOTO 94-71 De TE33A-0008 (GE 59490/2008) voor het testcentrum van Shcherbinka nabij Moskou. Philippe DE GIETER, 9 september 2009.

De TE33A zijn voorbestemd om de doorgaande goederentreinen te rijden tussen China en Rusland. Ze werden in september 2006 besteld en vervangen de oude locs, die nog uit het Sovjettijdperk dateren, met het oog op een efficiëntere en minder vervuilende uitbating. Het zijn de eerste diesellocs in dienst in een ex-USSR-land die wisselstroom gebruiken voor de voeding van de tractiemotoren. De laatste zullen geleverd worden in 2012. Het contract is goed voor 450 miljoen euro.

De Russische maatschappij Gazpromtrans heeft, via de leasingmaatschappij Lokomotiv-Leasing, een akkoord ondertekend met de fabriek in Pavlodar om 20 locomotieven van hetzelfde type aan te kopen, bestemd voor de lijn Obskaya-Bovanenkovo die momenteel in aanbouw is.

Deze lijn ontsluit de petroleum- en gasontginningsgebieden op het Yamal-schiereiland in het noordwesten van Siberië.

TELEX.....

GROOT-BRITANNIË

● De Britse overheid heeft de exploitatie overgenomen van de grootste lijn aan de Oostkust. Deze verbindt Londen met Edinburgh in Schotland. In 2007 werd deze toegekend aan de National Express East Coast (NEXC). Maar NEXC heeft in de eerste 6 maanden van 2009 enorme verliezen geleden waardoor de overheid op 1 juli 2009 de uitbating van de lijn terug voor haar rekening heeft genomen. Deze overname is de eerste grote breuk in het Britse franchise systeem.

OOSTENRIJK

● De regionale overheid van Nieder Österreich heeft de sluiting aangekondigd voor het grootste deel van de *Ybbstalbahn* op 13 december 2009. In praktijk rijden reeds bussen op dit traject sinds juni 2009; Deze lijn heeft een spoorbreedte van 0,76 meter en wordt uitgebaat door de ÖBB (zie ODB 51 pagina 53). Enkel het korte stuk tussen

Waidhofen-an-der-Ybbs en Gstadt blijft behouden. Het gedeelte Gstadt – Ybbsitz en Gstadt – Lunz-am-See worden omgevormd tot wandel/fietspaden. Door de sluitingen verandert er niets voor het laatste deel Lunz-am-See – Kienberg-Gaming (goed voor een afstand van 17 km) dat reeds gesloten was en waar toeristische treinen rijden.

FRANKRIJK

● De werfbasis te Villersexel (Haute-Saône), van waaruit de in aanleg zijnde LGV Rhin-Rhône wordt bediend, is in dienst. De eerste ballasttrein heeft gereden op 19 mei, getrokken door de A1A A1A 68081 en 68512. Een voormalige Duitse loc reeks 212 en drie «Class 58» ex-ACTS zijn begin juni naar de basis overgebracht. Sinds begin juni is een verbindingsdriehoek met de nieuwe lijn in aanleg en men is ook begonnen met het leggen van de sporen richting Dijon. Naar het oosten toe, tussen Villersexel en Petit-Croix, zijn de voorbereidende werken in een eindfase gekomen. De pijlers van het 792 meter lange viaduct

over de Savoureuse, ten zuiden van Belfort, zijn begin juli gebouwd.

SAOEDI-ARABIË

● De Saoedische overheid gaat een hogesnelheidslijn laten aanleggen tussen Mekka en Medina. Het gaat om zo'n 440 km HSL met een commerciële snelheid van 320 km/h. Er zullen vijf stations gebouwd worden: twee in Mekka, twee in Jeddah en een in Medina. In totaal zal er 12,8 miljard geïnvesteerd worden, en het project zou op 28 maanden moeten afgerond zijn. TUC Rail zal steun bieden op vlak van het bouwen van de hoge-snelheidslijnen.

NEDERLAND

● De vier diesellocomotieven 6401 t/m 6403 en 6504 (in grijze «Railpro»-livrei) hebben in de maand augustus opnieuw de geel/grijze livrei gekregen.

● De RF 102 (ex-7394 NMBS) wordt sedert 7 september ingezet op de aansluiting van Philippe Morris te Bergen op Zoom.

Gisteren...

Het station van Hamme lag aan de spoorlijn 56 (Dendermonde) - Grembergen – Sint-Niklaas-West van de maatschappij “Termonde – Saint Nicolas” (TSN). Deze lijn werd op 25 januari 1875 geopend tussen Grembergen en Hamme en op 14 december 1877 verlengd tot Sint-Niklaas-West, waar aansluiting bestond met de toen nog smalsporige lijn (1,145 m) Antwerpen-Linkeroever – Gent. Hamme werd later een belangrijk overslagstation met de NMVB door de opening van de buurtspoorlijnen naar Gent (1891), Antwerpen (1904) en Kastel (1910). De TSN werd overgenomen door de Belgische Staat op 1 januari 1909. Zoals vele andere zijlijnen moest lijn 56 echter na de Tweede Wereldoorlog verdwijnen ten voordele van de autobus. Het reizigersverkeer en doorgaande goederenverkeer eindigde op 1 juni 1957, officieel wegens de slechte staat van de draaibrug over de Durme in Hamme. Tussen Grembergen en Hamme bleef de lijn behouden voor het goederenvervoer maar ook dit eindigde op 28 oktober 1982, toen dit baanvak voor alle verkeer gesloten werd. Het spoor werd in het voorjaar van 1984 opgebroken. De postkaart bovenaan dateert van vlak voor de Eerste Wereldoorlog. Vandaag ziet deze plaats er heel anders uit. Het stationsterrein werd gekocht door een tapijfabriek die er een nieuwe productiehal oprichtte. Het stationsgebouw bestaat nog steeds maar is niet meer te zien door de vegetatie en de nieuwe gebouwen. Het dient nu als bureauimte en toonzaal voor de fabriek...

Postkaart bovenaan: verzameling Wim DE RIDDER. Foto onderaan: Hamme, 8 juni 2009... Wim DE RIDDER

Vandaag



De stelplaats van Antwerpen-Dam, gefotografeerd op zondag 29 april 1934. In de rij rechts bevinden zich vier G8.1 (type 81) en één T16 (type 98). In het midden voor de deuren staan een type 53 en enkele G7.2 (type 72). Vandaag is deze loods verbouwd tot een overdekte ruimte. De muren werden gesloopt, het dak en de ondersteunende pilaren werden gerestaureerd. Zij kreeg de naam "Olifant", verwijzend naar één van de eerste locomotieven die reden op 5 mei 1835. H.G. HESSELINK, verzameling Du Cabri.

De ongelofelijke gedaanteverwisseling van Antwerpen-Dam

In onze vorige OP DE BAAN hadden wij de rubriek "Gisteren – Vandaag" gewijd aan de veranderingen aan het uitzicht en de bestemming van de terreinen van de voormalige stelplaats van Antwerpen-Dam. Zie hier enkele foto's die deze gedaanteverwisseling tonen vanuit een andere hoek.

De stelplaats Antwerpen-Dam had o.a. als bijzonderheid dat de terreinen werden overbrugd door een viaduct (Viaduct Dam) dat tot het openbare wegennet behoorde en van waarop de fotografen een indrukwekkend zicht hadden op de installaties. Eén van de nadelen van deze stelplaats was dat zij ingesloten lag in een zeer dicht bebouwd stadsgebied (zie foto op blz. 58). Men kan zich met gemak het ongenoegen voorstellen dat ontstond in de buurt tengevolge van de rook die ontsnapte uit de schoorstenen van de stoomlocs en later het geluid van de dieselmotoren. Dit was zeker het geval in de nacht van zondag op maandag, wanneer ongeveer 100 locomotieven werden voorbereid op hun vertrek naar het havengebied. Dit is maar één van de redenen waarom besloten werd om een nieuwe stelplaats te bouwen te Antwerpen-Noord.

De stelplaats van Antwerpen-Dam werd in dienst genomen in 1926. In de loop van de jaren nam zij de activiteiten over van de oude stelplaatsen Antwerpen-Noord, (toen te Oosterweel nabij Antwerpen-Luchtbal) van Antwerpen-Zuid en later van Berchem.



Vandaag kan men zich nog moeilijk voorstellen dat deze ruimte vroeger volledig werd ingenomen door sporen en locomotieven. Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.



↑ Een ander zicht, genomen op 29 april 1934, op de voorgrond zien we een G10 (type 90) en een G7.2 (type 72). H.G. HESSELINK, verzameling Du Cabri.

↓ Dezelfde plaats vandaag, gefotografeerd vanuit een hoek van ongeveer 20° meer naar rechts. Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009..

Het ontstaan van *Antwerpen-Dam* gaat terug tot 21 juni 1854, naar aanleiding van de ingebruikname van de internationale verbinding Antwerpen – Roosendaal (lijn 12). Het vertrekpunt van deze lijn was toen het oude station van *Antwerpen – Oost* (van 1836 tot 1854 droeg dit de naam *Borgerhout*) en herdoopt als *Antwerpen-Centraal* in 1905. De sporen liepen in rechte lijn naar *Antwerpen-Dam*, dus dit traject kon beschouwd worden als een voorloper van de huidige Noord-Zuid verbinding. Deze lijn, uitgebaat door de S.A. *Chemins de Fer d'Anvers à Rotterdam* (later door *le Grand Central Belge*), was op dat moment nog enkelsporig. Zij werd pas op dubbelspoor gebracht na de overname van de GCB door de Belgische Staat (1 augustus 1880) in 1881.



Het station van *Antwerpen-Dam* in 1907. Datzelfde jaar werd het gebouw 36 meter naar het zuiden verplaatst en 1,60m opgetild. Deze werken waren nodig voor het ophogen van de spoorbedding, om een aantal overwegen te kunnen afschaffen. De bouw van een nieuw station werd als te duur beoordeeld. Rechts: het stationsgebouw vandaag. Aan de linkerkant bemerkt men de dakplaat van de tunnel van de nieuwe noord-zuidverbinding. Het gebouw werd in 1997 geklasseerd en zo beschermd tegen afbraak. Ghislain SMOUT, 23-8-09.





Een luchtfoto van de installaties van Antwerpen-Dam in de jaren '30. ① De brug (Viaduct dam) die het ganze complex overbrugt, ② Het stationsgebouw; ③ Werkplaats voor herstelling en onderhoud; ④ Locomotievenloods met achteraan het administratief gebouw; ⑤ Draaischijf en later tankinstallatie voor de bevoorrading met gasoil en zand; ⑥ Kolenbunker voor het bevoorraden van de stoomlocomotieven; ⑦ De nieuwe lijn 12 Antwerpen - Roosendaal in aanbouw; ⑧ Lijn 12A Antwerpen-Schijnpoot – Antwerpen-Dokken & Stapelplaatsen; ⑨ Stapelplaatsen en loodsen van de douane “Dokken en Stapelplaatsen”; ⑩ De oude haven en de Schelde; ⑪ De oude lijn 12 die later lijn 27A werd naar Antwerpen-Noord.

Op 1 januari 1873 werd de ringspoorlijn via Berchem, Antwerpen-Oost en Zurenborg (nu Schijnpoot) in dienst gesteld. Dit bracht met zich mee dat de sectie Antwerpen-Oost – Antwerpen-Dam werd opgebroken. Er werd een nieuwe stopplaats geopend voor de reizigers nl. Antwerpen-Stuyvenberg Reizigers. Later zal deze stopplaats Antwerpen-Dam genoemd worden. Er werd eveneens een nieuw stationsgebouw opgericht. Dit gebouw zou later, in 1907 verplaatst worden wegens de ophogingswerken aan het ringspoor rond Antwerpen. Eveneens in 1873, werd de oude vesting “Carnot” afgebroken voor de aanleg van een sporencomplex voor goederenverkeer dat de naam “Dam” kreeg. De lijn 12A werd aangelegd vanuit Antwerpen-Zurenborg (Schijnpoot) in de richting van de haven om de verschillende kaaien te bedienen. Deze lijn liep langs de loodsen en stapelplaatsen van de douanediensten: “Antwerpen Dokken en Stapelplaatsen”. De stelplaats Antwerpen-Dam werd aangelegd in de vertakking die gevormd werd door de lijnen 12 (reizigers) en 12A (goederen).



De dagen van de stoomtractie zijn geteld. Op de voorgrond de 272.003, later 7203. Op de achtergrond ziet men enkele types 64 (P8) en 29. Een type 201 (later 59) bevindt zich voor de poort van de stelplaats. Daniel THIELEMANS, 1965.



↑ Een zicht op de loods in 1963. Op de voorgrond zien we de 201.045 (later 5945). Voor de poorten merken we enkele typen 252 (later 85) en een type 272 (later 72). Heden werd een waterpartij aangelegd op deze plaats.... Daniel THIELEMANS - Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.

Na het afschaffen van de stoomtractie, werd de bekolingsinstallatie omgevormd tot een bundel met uitwijksporen. Van links naar rechts zien we een rij met types 84, een rij met types 82, vijf types 75, één 85 en nog enkele 82'en uiterst rechts het karkas van de 4907.

↓ Vandaag wordt deze plaats ingenomen door een speeltuin.
Pierre HERBIET, 12 januari 2000.

Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.

Zoals we in het begin van dit artikel reeds vermeld hebben, bevond de stelplaats van *Antwerpen-Dam* zich in een zeer dicht bevolkte wijk en maakte bij de buurtbewoners meer een meer onaangename reacties los. Bovendien maakte deze situatie talrijke losse ritten noodzakelijk van en naar het vormingsstation van *Antwerpen-Noord* en de haven. Zodoende werd beslist om een nieuwe en moderne stelplaats te bouwen in de nabijheid van Antwerpen-Noord vorming. De verhuis van deze activiteiten, die in etappes werd uitgevoerd, was voltooid op 30 september 2001.

Toen stelde zich de vraag welke nieuwe bestemming men zou geven aan deze terreinen, met een oppervlakte van 24 ha, inbegrepen de verlaten NMBS-gebouwen.

Op 12 september 2001 veranderde de bestemming van de terreinen officieel. Het akkoord tussen de stad Antwerpen en de NMBS werd ondertekend op 3 december van dat jaar: de geboorte van "*Park Spoor Noord*", een nieuwe groene ontspanningsruimte. Alle gebouwen die dateren uit het industriële tijdperk werden gelukkig bewaard en gerestaureerd. De verschillende gebouwen en paden kregen een naam: "*Olifant*" voor de loods, "*Pijl*" voor de werkplaats, "*Stephenson*" voor het administratieve gebouw; "*Ijzere Rijn*" voor het fietspad en "*Montzenroute*" voor het wandelpad.

Het "*Park Spoor Noord*" werd officieel geopend op 13 juni 2009.



RETRO FNDM

Het oude administratieve gebouw, dat de naam "Stephenson" kreeg (de locomotief die de eerste reizigerstrein naar Antwerpen sleepte op 3 mei 1836) werd verbouwd tot een muziekcentrum, meer bepaald voor "Jazz".

FOTO 94-73 →

Het administratieve gebouw gisteren en vandaag. Op 22 december 2000 staan de door een ongeval beschadigde 7501, 8261, 8258 en 8275 naast dit gebouw. Pierre HERBIET. Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.



→ *Dit gebouw wordt momenteel verbouwd tot sportcomplex. Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.*

↓ *In 1963 verplaatsen drie locomotieven zich naar de loods. Op de voorgrond 252.007 (later 8507); in tweede positie de 252.106 (later 8531 en 8461). Aan de linkerkzijde de gebouwen van de werkplaats. Daniel THIELEMANS.*



De gebouwen van de oude werkplaats zijn in verbouwing en vernieuwing, zij werden "Pijp" gedoopt (één van de drie locomotieven die reden op 5 mei 1835). Hier werd een evenementenhall voorzien, evenals twee sportzalen, een voor de ARTESIS-hogeschool en een voor de wijk "Dam". Het einde van de werken is voorzien in 2011.



Wie had zich ooit kunnen voorstellen dat deze tankinstallatie voor gasoel en zand op een dag zou omgevormd worden tot een...speeltuin. Dit is nochtans hetgeen hier gebeurd is. Hiernaast: De 7101 bevoorraadt zich op 20 september 1997. Armand THONET.

*Hieronder: Dezelfde plek nu, met de speeltuin.
Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.*

Een wandelpad werd aangelegd dwars doorheen het "Park Spoor Noord". Het wordt "Montzenroute" genoemd en verwijst naar de spoorlijn die aangelegd werd tijdens WO I als alternatief voor de Ijzeren Rijn.

Er werd eveneens een fietspad aangelegd doorheen het park, dat de naam "Ijzeren Rijn" kreeg en refereert naar de spoorverbinding uit 1843 tussen de Antwerpse haven en Duitsland.



← *De terreinen van de werkplaats Antwerpen-Dam vandaag.
Ghislain SMOUT, 23 augustus 2009.*

FOTO 94-74 ↓

De 5926, 5925 en 7501 wachten bij de tankinstallatie om zich te bevoorraden. Serge MARTIN, 10 februari 1985.

70 jaar geleden...



De zes motorwagens van het type 608 waren gebaseerd op de 606.01 uit 1936. Ze werden in 1939 gebouwd door FUF (Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre). De 606.01 en het type 608 hadden karakteristieke gestroomlijnde stuurposten. Deze foto toont de zes motorwagens tijdens de verschillende fases van hun bouw. Links op de voorgrond werd begonnen met de constructie van een chassis. Het type 608 werd in 1966 en 1967 buiten dienst gesteld in de stelplaats van Walcourt. Foto FUF, verzameling TSP.

FOTO 94-75 Nadat de 7504 in de Centrale Werkplaats van Salzannes een tussentijdse revisie had ondergaan, werd ze op 7 december 1984 getest tussen Salzannes en Gedinne. Ze werd vergezeld door de 5209. Tijdens deze revisie kreeg de locomotief een nieuwe gele livrei. Doorrit in Pondrôme op de heenweg naar Gedinne. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden...



25 jaar geleden...



In mei 1983 waren nog enkel de 2908, 2910 en 2913 actief. Ze werden respectievelijk ingezet voor de rangeringen in Oostende, voor pendelritten tussen Schaarbeek en de Centrale Werkplaats van Mechelen en voor de rangeringen in Brussel-Zuid. Deze drie locomotieven werden buiten dienst gesteld op 29 mei (2913, en die stond te rotten in de CW Mechelen en nu met een onzekere toekomst), 22 juni (2910) en 23 juni 1983 (2908). Pas op 1 december 1984 werden de laatste tien machines van deze reeks ook officieel geschrapt. Het ging om de 2904 t/mot 2910, 2912, 2913 en 2920. Op 10 maart 1983 is de 2913 met een stel internationale rijtuigen op weg van Vorst-Rijtuigen naar Brussel-Zuid. Het einde is nabij...Pierre HERBIET..

FOTO 94-76 *Het is al een kwart eeuw geleden dat de eerste locomotief van de reeks 21 werd geleverd. Op 18 oktober 1984 verliet de 2101 de fabriek van La Brugeoise et Nivelles in Nivelles. Ze werd naar het station van Nivelles-Nord (lijn 141 Manage - Baulers - Court-St-Etienne) gesleept door een locotractor van Jung. De 6048 (nu in dienst bij Ventura in Italië) van Monceau zal de 2101 naar de Centrale Werkplaats van Luttre slepen waar de ze zal gewogen worden. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

25 jaar geleden...



Gesloten wagens reeks 3001 t/m 3499 (ex-Nord-Belge)

Na de Eerste Wereldoorlog leverde de Duitse industrie een groot aantal gesloten wagens aan de Belgische Staat (BS) als herstelbetaling voor de grote verliezen tijdens het conflict. Deze wagens waren gebouwd volgens plannen van de vroegere Pruisische spoorwegen. Bij de DB zouden ze later als het type G10 bekend worden.

Een bijzonderheid was echter dat ze een puntdak hadden zoals het type 2511 van de BS. Gezien hun Duitse afkomst werden ze ingedeeld in het type 2021 waarin alle Duitse gesloten wagens werden ondergebracht (in totaal 17 verschillende series, waarvan 10 korte) en kregen ze de nummers 257.000 tot 257.999. Later werden ze hernummerd als 3.315.000 tot 3.318.999 en 4.415.000 tot 4.418.999.

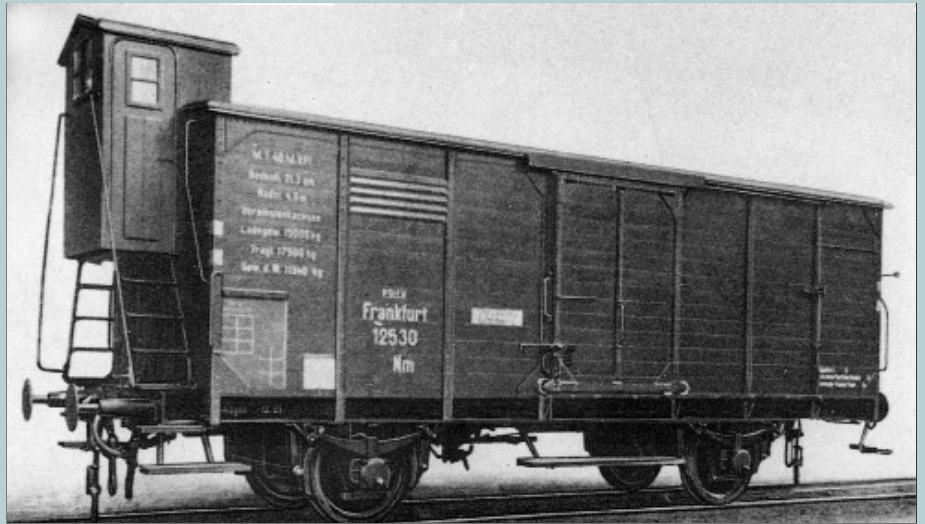
In feite was de nummering van de BS veel complexer. De nummerreeksen werden gegeven al naargelang het gebruik van de wagens.

Deze wagens mogen echter niet verward worden met de gesloten wagens van het type 2211. Deze hadden eveneens een puntdak maar ze werden pas na de Tweede Wereldoorlog in Canada gebouwd.

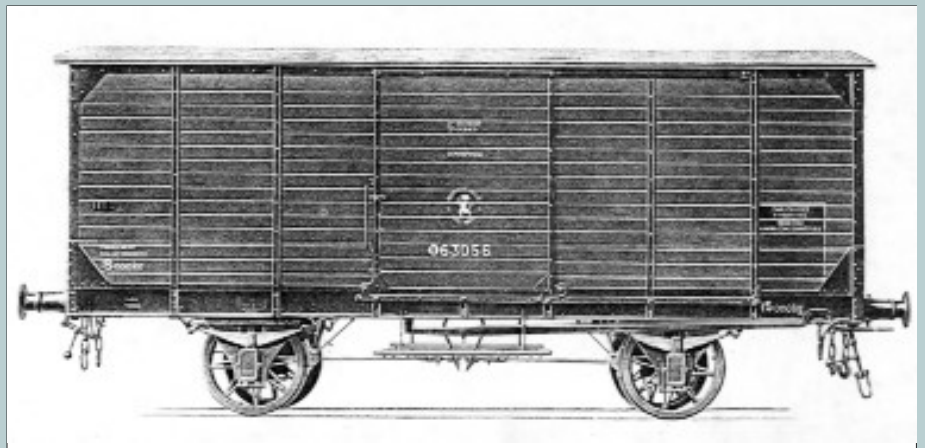
We weten niet of de Nord-Belge (NB) wagens van dit type kreeg toegewezen als herstelbetaling of dat de Belgische Staat later een aantal voertuigen aan de Nord-Belge afstond. Bij de NB werden ze de serie 12.001 tot 13.000. Deze wagens hadden oorspronkelijk een laadvermogen van 15 t. Na de overname door de NMBS in 1940 werd dit aanvankelijk verhoogd tot 16,5 t om later 17,5 t te worden. Bij de NMBS werden ze genummerd in de serie 3001 tot 3499 en werden ze ingedeeld bij het type 2021. Alle wagens van de Nord-Belge werden tussen 10 en 30 september 1941 door de NMBS hernummerd.

Tijdens de hernummering van het materieel in 1956 kregen 124 vroegere NB-wagens een nieuw nummer met zeven cijfers. Dit werd tussen 21 december 1955 en 25 januari 1961 aangebracht in de Centrale Werkplaats van Gentbrugge.

De 122 niet-geremde wagens kregen een nummer in de reeks 3.315.000 tot 3.315.132, nog steeds als type 2021. Het is mogelijk dat de ontbrekende wagens in andere werkplaatsen werden hernummerd. De twee andere (geremde) wagens werden als volgt hernummerd: de 3315 werd de 4.415.990 (eveneens in



Een gesloten wagon in zijn oorspronkelijke staat van 1911 met een afgerond dak en een remmershuis. Dit type, en de versie zonder remmershuis, diende als voorbeeld voor een groot aantal wagens die voor de Belgische Staat gebouwd werden. Verzameling Charles OCSINBERG.



De wagon 063.056 van het type 2511 van de Belgische Staat. Hij maakte deel uit van de reeks 62.984 tot 64.000 die van 1892 tot 1896 door Franco-Belge werd geleverd. Met uitzondering van het dak lijkt dit model sterk op de Duitse wagens. Dit type bestond in België ook met een remmershuis. Verzameling Charles OCSINBERG.



De NMBS-wagen 4.417.116 met afgebroken remmershuis (ex-NMBS 237.339) was een hybride wagon die tijdens het Interbellum werd geleverd. Deze van oorsprong Duitse wagens werden door de Belgische Staat genummerd in de reeks 257.000 tot 277.999 als type 2021. Voor hun inzet in de "EUROP"-pool kregen ze de nummers 295.001 tot 297.999 (later 3.317.000 tot 3.317.999 en 4.417.000 tot 4.417.999). Verzameling Charles OCSINBERG.



De NMBS-wagen 3490 is een vroegere Nord-Belge wagen uit de reeks 12.001 tot 13000 die tijdens het Interbellum door de Duitse industrie als herstelbetaling aan België werd geleverd. Na de overname van de Nord-Belge door de NMBS werden deze wagens hernummerd in de reeks 3001 tot 3499. Het is een mengeling tussen het type 2511 van de Belgische Staat en de typische Duitse gesloten wagens uit deze periode. De versterkingen onderaan de kast en de ventilatieroosters werden later door de NMBS aangebracht. De wagen 3490 werd niet meer hernummerd in 1956. De foto werd in Zeebrugge genomen in het begin van de jaren '60. Daniel THIELEMANS.

het type 2021) terwijl de wagen 3169 het nummer 4.421.511 kreeg en het enige exemplaar van het type 2000c werd.

De wagens met puntdak van het type 2021 en het unieke type 2000c verdwenen op hetzelfde moment als de wagens van het type 2511. Hoewel voor deze laatste in 1954 een UIC-nummer was voorzien werd dit nooit toegepast.

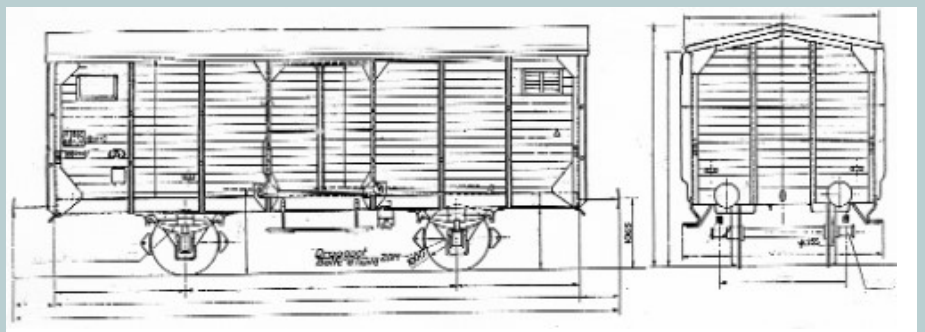
Aangezien de NMBS teveel gesloten wagens had werd het type 2511 en een groot aantal wagens van het type 2021 omgebouwd naar andere types.

Enkele voertuigen zijn op deze manier nog enige tijd in dienst gebleven. Het is niet ondenkbaar dat de wagens type 2021 met puntdak (zowel NMBS als ex-Nord-Belge) tijdens herstellingen een afgerond dak kregen waardoor ze niet meer te herkennen waren tussen hun Duitse wapenstilstandsconfraters.

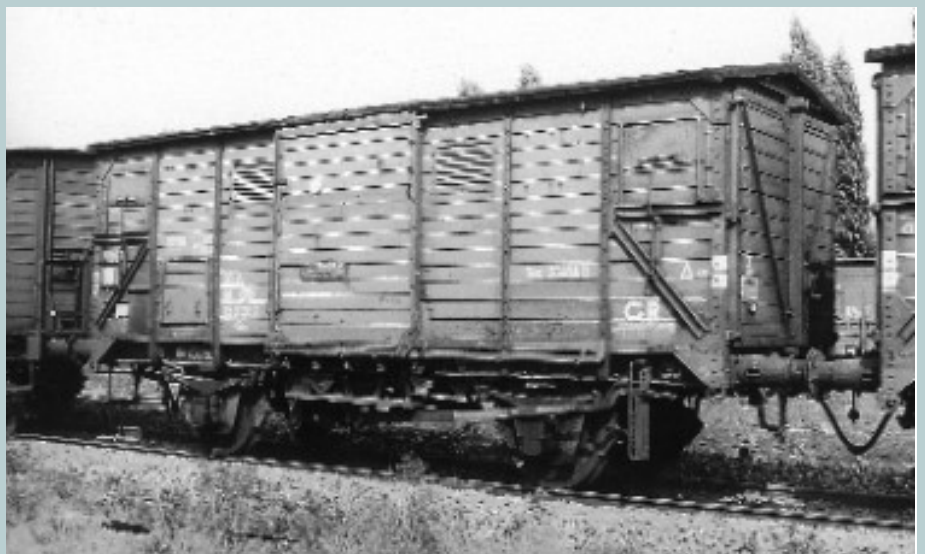
De wagens van het type 2021 met afgerond dak (waaronder zich ook voertuigen van de Nord-Belge bevonden) kregen vanaf 1964 een UIC-nummer.

In totaal waren op 31 december 1965 nog 3586 wagens hernummerd hoewel dit nummer nog niet op alle wagens was aangebracht.

Vanaf dit moment zou hun aantal echter beginnen slinken.



Het gewijzigd schema 116G van de NMBS naar de foto van de Belgische wagen 3490 (ex-NB), de lijsten van Fernand MAES en de hernummeringslijsten van 1956 van de CW Gentbrugge.



Ex wagen type 5030A9, nummer 20 88 115 0 130-2 in het type 2040A0. Alle wagens van deze reeks waren afkomstig van diverse reeksen die niet sneller mochten rijden dan 40 km/h omdat zij niet waren uitgerust met rollagerbussen. Zij werden praktisch niet meer gebruikt. In 1974 werden zij uit dienst genomen. Roger CRIKELAIRE.



Wagen type 2040A0 nr. 20 88 115 0 185-8 (ex-2021A2) afgesteld en gemerkt met de letters CR (Conseil de révision), het equivalent van HR (Herzieningsraad). Verz. Fernand MAES.



Antwerpen-Kiel op 1 september 1982. De wagen met UIC-nummer 20 88 112 3 167-8 is reeds buiten dienst gesteld. Let op de gelijkenis met wagen 3490 die bovenaan de vorige pagina werd afgebeeld. Het zou om een ex-Nord-Belge wagen kunnen gaan waarvan men het puntdak heeft vervangen. Charles OCSINBERG.



Een wagen van het type 2021A2 waarvan het UIC-nummer verdwenen is. Hij zal hergebruikt worden als dienstwagen. Antwerpen-Kiel, 1 september 1982. Charles OCSINBERG.

In 1967 werden deze wagens ondergebracht in vier verschillende series:

- de Gkl van het type 2021A1, nummers 21/20 88 110 2 000-a t/m 2 249-a en 21/20 88 110 250-a t/m 2 299-a;
- de Gklm van het type 2021A2, nummers 21/20 88 112 1 000-a t/m 4 499-a, de bij de liefhebbers de best bekende wagens;
- de Gklms van het type 2021A4, nummers 21/20 88 138 8 000-a t/m 9 999-a.
- De Gkls van het type 2021A3. De wagens met de nummers 20 88 138 5 000-a t/m 5 999-a schijnen een eerder kortstondig bestaan te hebben gehad want ze waren in 1967 reeds buiten dienst gesteld.

Het blijkt dat een deel van de wagens 2021A2 zouden zijn voorgesteld om verbouwd te worden tot ferry-boatwagens van de types 5030A8 en A9 (die zelf omgebouwde types 2511 waren) om deze reeksen te vergroten. Omdat het vervoer per ferry-boat afnam, werden deze verbouwingen niet uitgevoerd.

In het begin van de jaren '70 vinden we deze wagens in het type 2040A0 (nummers 20 88 115 0 000-a t/m 0 360-a) samen met gesloten wagens van andere types zoals de 2000B1 en de 2000E1 en nog andere, met inbegrip van de 5030A8 en A9. Ze werden alle uit dienst genomen omdat ze niet met rollagerbussen waren uitgerust waardoor hun snelheid beperkt werd tot 40 km/h. Ze verdwenen van het net in 1974, alhoewel de laatste 5030A8 pas in 1976 werd afgevoerd.

Op 1 januari 1974 bevonden er zich nog 177 wagens van het type 2021A2 in commerciële dienst. In 1978 was dit aantal verminderd tot 41 en op 1 januari 1980 waren nog 36 voertuigen aanwezig. Een groot gedeelte van de afgestelde wagens werd behouden als dienstwagen.

In 1982 en 1983 konden deze voertuigen nog regelmatig gezien worden, afgesteld in bundels, al dan niet met UIC-nummer. Er was bovendien een kruis op de kast geschilderd wat aangaf dat ze buiten dienst waren gesteld.

Als dienstvoertuig kunnen we nog enkele vertegenwoordigers van het type 2021 aantreffen. Een aantal wagens werd bewaard voor het toekomstige spoorwagemuseum of bevinden zich bij verenigingen. Een wagen staat als monument in Momignies ter herinnering aan de Canadese soldaten die hier in 1942 door de Duitsers als krijgsgevangenen werden weggevoerd. (zie *OP DE BAAN* 83)

Charles OCSINBERG

Dit is Belgisch



PERU

In 1981 werd door Cockerill een dubbele locotractor geleverd aan de Minero-Peru. Deze staalnijverheidsgroep had reeds in 1963 twee locottractors bij Cockerill besteld. De beide nieuwe locs dragen de constructienummers 4331 en 4332 uit 1981. Slechts één loc is voorzien van een bestuurderscabine.

Beide foto's tonen de dubbele locomotief tijdens de levering aan Minero Peru in 1981
Foto Cockerill, verzameling Kristof AVONDS.



SOEDAN: Locomotieven nrs. 1200 t/m 1215

In juni 1958 werd Cockerill gecontacteerd door de Soedanese Spoorwegen (SRC – Sudan Railways Corporation) om 16 sterke diesel-elektrische locomotieven voor smalspoor te leveren. Aan de basis van deze locs, lag het type 201 (toekomstige reeks 59) van de NMBS maar met 6 of zelfs 8 aangedreven assen (Co'Co' of Bo'Bo'Bo'Bo'). De SRC verkoos een Co'Co' maar met een kast die geleek op de deze van de reeds voorheen in Engeland gekochte locomotieven. Zoals vaak deed Cockerill beroep op een onderaannemer voor het bouwen van het onderstel en de kast; het werd GREGG Europe te Lot ten zuiden van Brussel. De locs werden voorzien van een dieselmotor 608A van Cockerill, identiek aan die van het type 200 en 201 (reeksen 51 en 59) van de NMBS. ACEC leverde de elektrische uitrusting, onder licentie van Westinghouse. De 16 locs werden aan Soedan geleverd in 1962. Dit model stond bij Cockerill gekend als 2R-617-E en kreeg de constructienummers 3832 t/m 3847, bouwjaar 1961.

Dit model stond bij Cockerill gekend als 2R-617-E en kreeg de constructienummers 3832 t/m 3847, bouwjaar 1961.



De kast voor een Soedanese locomotief, gefotografeerd bij GREGG te Lot. Ze wacht op haar overbrenging naar Cockerill te Seraing waar ze haar motor ingebouwd zal krijgen. Voor die overbrenging rust ze op twee wagentraaistellen. Daarenboven zal een speciale koppeling de kast verbinden met een koppelwagen. Deze locs hadden een vermogen van 1360 kW, hun gewicht bedroeg 99 ton en ze konden 70 km/h rijden.

Foto GREGG, verzameling Marc NISSET.

