

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 95 - FEBRUARI 2010 - € 8,50

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

U hebt andermaal massaal uw abonnement voor 2010 vernieuwd. Aan de nieuwe leden van harte welkom en wij zijn zeer verheugd dat u TSP koos als informatiebron voor de spoorse actualiteit.

In 2010 is het 175 jaar geleden dat de spoorwegen in België hun intrede deden en is het 75 jaar geleden dat de NMBS de elektrische tractie in dienst nam. TSP zal dit evenement, in samenwerking met de NMBS-groep, herdenken.

Net zoals in het verleden zullen wij trachten speciale treinreizen voor de liefhebbers in te leggen. Wij moeten enkel de NMBS ervan overtuigen hun tarieven te herzien zodat de traditionele afscheidsritten terug kunnen plaatsvinden.

Wat betreft nieuwe publicaties werken wij aan drie nieuwe boeken. Het record van 2009 evenaren - zes boeken - zal zeer moeilijk zijn. In feite wordt TSP meer en meer een uitgever; die ermee instemt om de lasten, die voortvloeien uit de publicatie van werken van leden en lezers van OP DE BAAN, op zich te nemen.

Twee of drie DVD's zullen onze uitgaven nog uitbreiden.

Vanaf het voorjaar zullen wij onze TSP-Boetiek te Saint Ghislain in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" frequenter openen.

U kunt hier, zonder verzendkosten en aan een voordeliger tarief (-10% op vertoon van uw abonnementskaart), uw favoriete boeken en DVD's dankopen.

Veel leesgenot.

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: modeltreinen, verschillende merken en schalen, in nieuwe of zeer goede staat. Inlichtingen: Levecq Daniel ☎: +32 (0)10 80 58 73 of +32 (0)487 43 44 86. Mail: daniellevecq@mobistar.be

TE KOOP: tijdschrift "Le Train", verschijnt 4 x per jaar. Vanaf nr. 1 (1995) t/m nr. 59 (2009). Michel Herbiet, avenue de la Citadelle, 31 B-5000 Namur. ☎: +32 (0)81 30 22 54

TE KOOP: originele dia's van NS, DB, NMBS, PKP en TSP en diverse stoomlocomotieven. Inventaris op aanvraag via mail: ton.machielsen@telfort.nl

GEZOCHT: documentatie en souvenirs betreffende de replica van de locomotief "Le Belge" die zich te Vresse-sur-Semois bevindt. Eveneens info over de buurttramlijnen Gedinne - Vresse - Alle/Bohan en Bouillon - Pussemange voor een tentoonstelling. ☎: +32 (0)476 24 92 38 of e-mail etbea@skynet.be

GEZOCHT: Märklin ref. 6036 control-80-f. Contacteer P. MAHY, ☎: +32 (0)82 74 49 17 (na 17h00).

TSP-agenda

- **27 maart:** TSP-reis: zie middenpagina's

- **8 mei:** grote ruilbeurs te Saint-Ghislain in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" van 10.00 tot 17.00. Toegang gratis.

- **26 juni en 15 augustus:** noteer nu reeds deze data in uw agenda!

- **oktober 2011:** grote TSP-reis naar Marokko.

P.T.A. *Petit Train des Ardennes*, organiseert op zondag 13 juni voor de 16de maal de *Grande Bourse Internationale de modèles réduits, Trains, Autos, Soldats, Matériels pour Modélismes...* in de zaal *l'Union Mosane*, rue d'Esneux 19 te Poulseur, de 9.00 tot 13.00. Inlichtingen:
☎: +32 (0)4 369 24 74
☎: +32 (0)472 34 77 72
☎: +32 (0)496 43 34 75.

Rechtzetting

OP DE BAAN 93: pagina's 25 t/m 29: de exacte datum van schraping van de slaaprijtuigen AB30 en T2 is **28 april 2009**; de 88 T2-rijtuigen voor de SNCF en NMBS werden gebouwd tussen **1973 en 1976**, en niet in 1973 en 1974; in totaal werden **20** P-rijtuigen (en niet 17) omgebouwd tot AB30.

OP DE BAAN 94

- **pagina 7:** de beurtrol van de reeks 11, dagen A901 en A905: dezelfde trein bij terugkeer (P8969), in feite dag A901 op maandag, woensdag en vrijdag, en dag A905 op dinsdag en donderdag.
- **pagina 12:** foto onderaan; het zijn **9 ligrijtuigen** en geen rijtuigen voor ziekenvervoer.
- **pagina 37:** de 6306 werd geschrapt op 01-08-2007 en niet in 2003.
- **pagina 44:** de foto onderaan toont de 653.05 en niet 09.
- **pagina 48:** de foto onderaan toont de motorwagen 77.0980 en niet de 77.0756.
- **pagina 28:** foto bovenaan: de brug werd opgeblazen tijdens de **Eerste** Wereldoorlog.

LA GARE DE MAFFLE

James Pistrat, gepensioneerd NMBS-medewerker, schreef een brochure van 120 pagina's over het station van Maffle (lijn 90 nabij Ath). Hij beschrijft de geschiedenis van het station vanaf 1848 (aanleg van de lijn Maffle - Jurbise) tot de huidige toestand: een eenvoudige, niet bemande stopplaats. Het verhaal is verrijkt met talrijke herinneringen aan de wegen en de aansluitingen met de verschillende steengroeven. Het boek wordt in eigen beheer door de auteur uitgegeven. Kostprijs: €10. Bestellen bij: James PISTRAL, rue des carrières 6 te 7810 Maffle. ☎: +32 (0)68 28 14 25 of +32 (0)478 37 58 07.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DE FECHEREUX, 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)

Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Corentin CAUWELIER, Thierry COCHIN, Roger CRIKELAIRE, Bruno DEDONCKER, Cockerill, Michel DE ESCH, Frans DE GROOT, Simon DERIDDER, Freddy DELARBRE, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Michel HANSSENS, H.G. HESSELINK, Philippe HOMBROECKX, Peter HONIG, Paul JACOPS, Garrit JOOS, Charlie LEJEUNE, Gilbert LAURENT, John LIEKENS, Christophe MAURICE, de NMBS, Charles OCSINBERG, Eric en Hans PAULUS, Philippe PIRNAY, Gérard SAND, Mario STEFANI, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Laurent WYNANT.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 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 Bocoq (L. 128):
Xavier Vermeire: ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 95 - FEBRUARI 2010

inhoud



10

Nieuw: de reeks 29



18

FYRA: voor het eerst op het net



22

De modernisering van de Break's



30

Twee nieuwe stopplaatsen

2 Voorwoord

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

6 statistieken

6 locomotieven

10 nieuw: de reeks 29

18 FYRA: voor het eerst op het net

22 modernisering van de Break's

28 de tunnel Schuman-Josaphat

30 twee nieuwe stopplaatsen

32 varia

36 schrappingen

38 privémaatschappijen

42 Buitenlandse actualiteit

42 Italië

45 Frankrijk

48 Frankrijk - telex

49 Groot-Brittannië

50 Oostenrijk

52 Zwitserland - telex

53 Italië - Spanje - Luxemburg

54 Nieuw-Zeeland per spoor

58 Wagen Uaai 3000S2

61 Dit is Belgisch

62 Gisteren - Vandaag

64 Er was eens...

66 Jeugtherinneringen

FOTO 95-01

Treinen in de sneeuw, een dankbaar onderwerp...
Op 17 december 1981 zien we de 4901 te Henri-Chapelle die werd ingezet voor de personeelstreinen Montzen - Welkenraedt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



ACHTERPAGINA

Naar aanleiding van een defect aan de 2002 werd de IC 91 "Vauban" Brussel-Zuid - Chur uitzonderlijk door de 1186 gesleept tussen Brussel en Arlon. Marloie, 23 november 2009. Philippe GOUSSET.

FOTOTHEMA 95 Een ondertussen zeldzaam geworden beeld: de 1191 voor de IC 9236 met bestemming Brussel-Zuid te Amsterdam CS. 7-11-2009. Tim VAN ROOY.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het seizoen werd met glans afgesloten naar aanleiding van de twee Sinterklaastreinen die reeds drie weken voor de bewuste datum volgeboekt waren. Voor 2010 bestaat de mogelijkheid dat er een tweede ritdag voorzien wordt.

In het seizoen 2009 bleef het aantal gewone reizigers, zowel groepen als individuen, vergelijkbaar met de aantallen die we mochten optekenen in 2007 en 2008. Hoe men het ook bekijkt, het publiek blijft begeistert over het toeristisch-cultureel product dat wij voorstellen in de Bocqvallei en de bekendheid van de CFB verhoogt van jaar tot jaar.

Om tegemoet te komen aan de verwachtingen van de mensen, maar evenzeer om nieuwe klanten aan te trekken, zullen de ritdagen voor het gewone publiek uitgebreid worden met de zaterdagen in juli en augustus 2010. Hiertoe zijn wij nog steeds op zoek naar vrijwilligers die zich afwisselend en regelmatig willen bezighouden in het cafetaria te Spontin, in de boekenshop aldaar, voor de verkoop van biljetten op de trein met als algemene regel het onthaal en inlichten van de "reizigers-toeristen". Het spreekt vanzelf dat hieraan een kleine opleiding voorafgaat m.b.t. de veiligheid en het commerciële aspect en dit aan elke nieuwkomer!

Aarzel niet om ons een e-mail te sturen (info@cfbocq.be) of bel naar 0479/91.05.26 en laat u gedetailleerd inlichten aangaande de taken die hiermee gepaard gaan.

Wat betreft de infrastructuurwerken heeft de groep vrijwilligers, die zich graag het "Infra-bocqteam" laten noemen, de werken hervat voor het verlengen van de lijn richting Yvoir. De eerste zondag van november werden vanuit Purnode 500m van het oude spoor ontdaan van de kraagschroeven, de zondagen daarna gevolgd door het verwijderen van de rails en de dwarsliggers (voor zover men nog kon spreken van dwarsliggers in deze staat!). Volgens een werkwijze waarin iedereen zo langzaam geroutineerd raakt, werd dan de bedding geëffend, de as van het spoor terug uitgezet en andere (tweedehands) dwarsliggers geplaatst. Daarna werden ook de rails terug geplaatst. Eenmaal het spoor terug voorlopig aangelegd was, werden de oude bevestigingsplaten, die voorzien waren voor rails van 50 kg/m, vervangen door deze voorzien voor rails van 40 kg/m die op de lijn 128 gebruikt worden. Na een laatste handmatig richten van de spoorstaven werden deze voorlopig terug bevestigd met kraagschroeven op een spoorbreedte van 1,435 m. Spijtig dat de veel te lage temperaturen in december het voltooiën van deze laatste werkzaamheden verhinderd hebben; de spoorstaven waren in lengte gekrompen zodat een volledig vastzetten met kraagschroeven onmogelijk was. Men zal een forse stijging van de temperatuur moeten afwachten (tussen 12° en 20°C) om dit karwei af te werken.

Gelijklopend hiermee moesten ook nog een



aantal algemene onderhoudswerken worden uitgevoerd. Deze gingen van het afzagen van bomen op de taluds tot het "uitkammen" van de rotswanden met behulp van de hoogwerker, evenals het voorbereiden van het terrein waar de loods voor de locomotieven zal gebouwd worden enz...

Nogmaals, aarzel niet om een keer de kameraadschappelijke en spoorse sfeer te

komen opsnuiven bij de werksessies. Er wordt van niemand een speciaal geestelijk of lichamelijk vermogen geëist, iedereen werkt volgens zijn eigen ritme en mogelijkheden. Enige verplichting: breng uw goed humeur mee om de sfeer in de groep nog te verbeteren!

Tot weldra, in de trein, in het station of tussen de sporen?



Het "Infra-bocqteam" aan het werk tussen Purnode en Yvoir. De foto hierboven werd genomen in de richting Evrehailles-Bauche. Het oude spoor is ontmanteld, de bedding is geëffend. Aan de linkerzijde bevond zich een goederenkoer die was uitgerust met één enkel spoor, langs beide zijden toegankelijk met een zijdelings laadperron en een laadmal. Een smalspoor maakte dit spoorcomplex volledig, het was verbonden met een ambachtelijke steengroeve een kleine kilometer verderop in de richting van het dorp. Hieronder: De felle koude houdt het Infra-bocqteam niet tegen, op de foto zijn zij bezig met de heraanleg van het nieuwe spoor. Op de achtergrond ziet men het station van Purnode. TSP.





MATERIEEL

64.169

Begin december 2009 onderging onze P8 met succes een hydraulische test, uitgevoerd door een expert van AIB-Vinçotte. Deze test, die de waterdichtheid van de ketel onder hoge druk moest nagaan, moet om de drie jaar uitgevoerd worden. Dit vraagt de nodige voorbereiding: de ketel moet gedeeltelijk "uitgekleed" worden, de aangesloten onderdelen moeten verwijderd worden (kranen, veiligheidskleppen, stoomfluit, enz...) waarna hun plaats wordt ingenomen door waterdichte stoppen. Aangezien de stoomdruk tot 18 bar oploopt moet dikwijls herbegonnen worden om de ketel perfect waterdicht te maken.

Na de test begint alles in omgekeerde volgorde: de stoppen worden weer ver-

wijderd en alle onderdelen moeten weer gemonteerd worden - een zwaar en moeilijk werk gezien de moeilijke bereikbaarheid van sommige onderdelen. Zo bevinden de waterreinigers zich onder de ketel in het chassis.

De koudegolf die we in december meemaakten hebben de werken nog "interessanter" gemaakt...

Tegelijkertijd bereikten de assen van onze K1-rijtuigen het einde van hun revisietermijn. Ze moeten gedemonteerd worden waarna ze in de CW Mechelen gekeurd zullen worden. Indien ze de keuring doorstaan mogen ze weer gedurende 18 jaar gebruikt worden.

Wenst u mee te werken aan het restaureren of onderhouden van ons materieel? Contacteer dan Geert PACKET op +32 (0)496 96 56 00 of stuur een mail naar pftsp@gmail.com.

SAINT-GHISLAIN

Het materieel in Saint-Ghislain kreeg een bescherming voor de winter. Het klimaat en de vochtigheid zijn jammer genoeg niet bevorderlijk voor de schilderwerken. Enkel de 4602 wacht nu nog op haar afwerking. Desondanks werd het schilderen van de grote zaal op de eerste verdieping voltooid. Dit lokaal is nu een aangename verblijfplaats geworden, vooral tijdens onze opendeurdagen.

Indien u wil meewerken aan de activiteiten in Saint-Ghislain kunt u Baudouin Dieu contacteren op +32 (0)475 95 68 93 of een mail sturen naar het adres pftsp@gmail.com.

Een nieuwe aanwinst voor onze verzameling

Onze verzameling werd in december uitgebreid met een vierde stoomlocomotief. Deze werd door de gemeente Tournai afgestaan aan TSP. Het gaat om een locomotief met verticale ketel van het type IV van Cockerill, gebouwd in 1901 met fabrieksnummer 2331. Ze werd gekocht door de S.A. des Carrières et Fours à Chaux te Chercq-lez-Tournai. Ze werd vervolgens gebruikt in de steengroeven van de CCB in Havinnes, waar ze buiten dienst werd gezet na de aankomst van twee diesellocomotieven type WR360C die afkomstig waren van het Duitse leger (CCB nummers 215 en 216). In het midden van de jaren negentig werd ze als monument opgesteld in de recreatiezone op de site van de vroegere steengroeve "l'Orient" in Allain (Tournai). Uit vrees voor vandalisme besloot de gemeenteraad uiteindelijk om de locomotief aan TSP aan te bieden, wat we uiteraard geaccepteerd hebben. De liefhebbers die ons op 5 december bezocht hebben konden reeds met deze machine kennis maken.

Cockerill bouwde meer dan duizend stoomlocomotieven met verticale ketel die over de gehele wereld verkocht werden. Er werden slechts weinig machines bewaard. In België bestaan er nog slechts zeven: een bij de SDP (2643), een bij CFV3V (2851), een te Raeren, een te Ecaussinnes, twee te Leuven: 7922/7 van 1904 (Nr. 2) ex-cokesfabriek van Willebroek en 3145 van 1926 (Nr. 3) ex-Groot Darsen Dok, Gent en tenslotte een bij TSP. Ze maken nochtans deel uit van ons rijke industriële verleden.



FOTO 95-95 Op 26 november 2009 werd de locomotief in Allain van haar sokkel gehaald en per vrachtwagen naar het Musée du Rail in Saint-Ghislain gebracht. TSP.

SCHRAPPINGEN 1501 : 19-05-09 NK 1503 : 19-05-09 NK 1504 : 19-05-09 NK 7337 : 02-11-09 GCR 7341 : 02-11-09 MKM 7346 : 02-11-09 GCR 7349 : 02-11-09 GCR 7358 : 02-11-09 GCR 7361 : 02-11-09 GCR 7362 : 02-11-09 GCR 7363 : 02-11-09 GCR 7364 : 02-11-09 GCR 7365 : 02-11-09 GCR 7366 : 02-11-09 GCR 7374 : 02-11-09 GCR 7378 : 15-09-08 GCR 7387 : 15-09-08 FNND 7390 : 01-06-09 FNND 7391 : 21-07-08 FSR 7395 : 21-07-08 FSR UIT REVISIE 308 : -10-09 MOD 330 : 23-11-09 RI 372 : 23-12-09 RI 413 : -10-09 RI 423 : 24-11-09 RI 434 : 15-10-09 RI 446 : 23-11-09 RI 489 : 23-12-09 RI 501 : 23-11-09 RI 514 : -11-09 RI	558 : 10-09 RI 560 : 10-09 RI 562 : 10-09 RI 563 : 12-09 RI 568 : 12-09 RI 622 : 23-12-09 RI 631 : -12-09 RI 637 : -10-09 RI 645 : -12-09 RI 814 : -12-09 GR 841 : -10-09 GR 961 : 23-12-09 M CR 988 : 20-10-09 M CR VERNUMMERING 666 : → 961 : 23-12-09 719 : → 988 : 20-10-09 MUTATIES 4142 : FHS → FKR 02-11-09 6256 : FSR → GCR 14-12-09 7710 : NK → FNND 14-12-09 7734 : FNND → GCR 02-11-09 7734 : GCR → FNND 14-12-09 7735 : GCR → FNND 14-12-09 7736 : GCR → FNND 14-12-09 7737 : GCR → FNND 14-12-09 7738 : GCR → FNND 14-12-09 7739 : GCR → FNND 14-12-09 7740 : GCR → FNND 14-12-09 7741 : GCR → FNND 14-12-09 7745 : NK → GCR 14-12-09 7746 : NK → GCR 14-12-09	7747 : NK → GCR 14-12-09 7748 : NK → GCR 14-12-09 7807 : FNND → FKR 14-12-09 7834 : GCR → FNND 14-12-09 7861 : FKR → FNND 14-12-09 7862 : FKR → FNND 14-12-09 7863 : FKR → FNND 02-11-09 8269 : NK → FNND 02-11-09 IN PARK 2301 : 13-10-09 FNND 2324 : -09 FNND 2327 : -09 FNND 2376 : 09-11-09 FNND 2378 : 13-10-09 FNND 4143 : 02-11-09 FKR 5301 : 02-11-09 MKM 5305 : 02-11-09 MKM 5311 : 02-11-09 MKM 5320 : 02-11-09 MKM 5401 : 02-11-09 MKM 5407 : 02-11-09 MKM 7701 : 14-12-09 FNND 7703 : 02-11-09 FNND 7710 : 14-12-09 FNND 7772 : 02-11-09 FNND 7834 : 14-12-09 FNND 7855 : 14-12-09 FNND 7862 : 14-12-09 FNND 7865 : 02-11-09 FNND 8265 : 02-11-09 FNND	UIT PARK 7706 : 21-10-09 FNND 7782 : 01-10-09 FNND 7803 : 14-12-09 FNND 7805 : 14-12-09 FNND 7817 : 14-12-09 FNND 7807 : 14-12-09 FKR 7870 : 14-12-09 FNND VERSCHROOT 2204 , 2214, 2224 : Keyser, te Courcelles, 12-09 VERKOOP 8213 : Kolenspoor As, 11-09 8208 : Lotras (Italië) 8217, 35, 48, 63, 64 : IFB 01-10 AFKORTINGEN ATC : Angel Trains Cargo FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Dam FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grote revisie IFB : Inter Ferry Boats M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem MOD : gemoderniseerd NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie
---	---	--	---

Locomotieven

reeks 11

● Amsterdam CS staat niet meer op de bestemming van de reeks 11 sedert 13 december 2009. Uitzonderlijk slepen zij nu nog een Benelux. Naar verluidt zou de NMBS de homologie voor Nederland voor deze reeks willen behouden, waardoor zij enkele dagen per maand op het NS-net moeten verschijnen voor een regelmatige test van de ATB.

reeks 18

● Deze reeks is nog steeds niet in dienst. Het testprogramma voor hun

oppuntstelling wordt verder afgewerkt. Siemens moet talrijke problemen oplossen waarvan er enkele karakteristiek zijn voor de Belgische infrastructuur, vooral wat betreft de voeding met 3 kV.

reeks 27 GF

● De problemen met het koppelen en ont koppelen van deze locomotieven met automatische GF-koppeling en de vastgestelde vervormingen aan het onderstel, duren voort. Daarom overweegt de NMBS om deze uitrusting te verwijderen.

Een mogelijke oplossing zou kunnen bestaan uit rijtuigstammen ingesloten tussen twee stuurstandrijtuigen met

een 27 in het midden. Bij het (ont)koppelen van twee stuurstandrijtuigen zijn er immers geen problemen.

Een dubbele rijtuigenstam bestaat dan uit vier stuurstandrijtuigen en vier rijtuiggroepen zonder onderlinge door-gang voor reizigers en personeel.

reeks 23

● Men voorziet nog een comfortrevisie voor drie locomotieven van de reeks 23 (2315, 2376 en één nog nader te bepalen) en deze uit te rusten met het beveiligingssysteem TBL1+.

Deze drie machines zullen worden ingezet als lichterlocomotief op de hellende vlakken rond Liège, waar zij de 2381 t/m 2383 zullen vervangen.



*Naar aanleiding van werkzaamheden op het NS-net, werd op 14 november de lege kalktrein 49667 Veendam - Hermalle-s-Huy omgeleid langs Roosendaal. Hij werd gesleept vanuit Roosendaal door de 2326 en 2635.
Michel DE ESCH*



← **FOTOTHEMA 95** Voor de opleiding van de bestuurders werden, voornamelijk op 10 december 2009, meerdere goederentreinen gesleept door de reeks 11. Eerst werd de 1184 samen met de 2377 ingezet voor een gemengde goederentrein van Muizen naar Gent-Zeehaven. Merelbeke, Simon DERIDDER.

↓ **FOTOTHEMA 95** De 1184 keerde terug naar Schaarbeek met een trein met coils (Gent-Zeehaven - Muizen, gewicht 1980 t). Dit is vermoedelijk de zwaarste trein die ooit door de reeks 11 werd gesleept! Gent-Zeehaven, 10 december 2009. Simon DERIDDER.

↓↓ **FOTOTHEMA 95** Doortocht te Mechelen. Tim HAESEVOETS.





↑ **FOTOTHEMA 95** *Officieel sleept de reeks 11 geen Benelux'en meer naar Amsterdam vanaf 12 december 2009. Tot op die dag werden twee locomotieven ingezet op deze verbinding. De 1188 verlaat Amsterdam CS met de IC 9244 op 30 augustus 2009. Serge MARTIN.*

↓ **FOTOTHEMA 95** *Dezelfde dag, aankomst van de IC 9229 onder de koepel van Amsterdam CS. Serge MARTIN.*





Op 1 november 2009 heeft de 1191 de «Eigenhaard Express» tussen Brussel-Zuid en Roosendaal gesleept voor rekening van LUXOR. Het stel bestond uit vier I10-, twee Resto-rijtuigen en het Bar-Disco-rijtuig SR3. Hier zien we de doorrit te Antwerpen-Luchtbal. De loc is vervolgens los terug gereden naar Brussel-Zuid.

De terugrit vond daags nadien plaats, getrokken door de 1183.
Hans PAULUS.

Sinds 13 december zijn de elfjes in de weer met P-treinen vanuit Brussel naar Gent, Zottegem, Oudenaarde, Kortrijk en Dendermonde. Sinds september reden zij al enkele P-treinen zodat de bestuurders voldoende opleiding konden krijgen. De foto hiernaast toont drie van de avondlijke P-treinen die in Groep R te Schaarbeek het vertrek afwachten.
Armand BEERLANDT.



↓ Twee heen- en terugritten die met de reeks 11 worden gereden, bestaan uit trekduwstammen type M5 (treinen 7905/8906 en 7908/8904 Oudenaarde - Schaarbeek, met de locomotief kant Oudenaarde). Op 29 oktober 2009 rijdt P-trein 8904 Schaarbeek – Oudenaarde door Welle (lijn 89 Denderleeuw - Kortrijk).
Corentin CAUWELIER.





Op 26 november 2009 komen de 2901 en E186 350 (de toekomstige 2905) aan in de haven van Zeebrugge met trein 32981 Antwerpen-Schijnpoort - Zeebrugge. Danny MOENS.

NIEUW: DE REEKS 29 !

Sinds november 2009 huurt NMBS Logistics (het vroegere B-Cargo) vijf nieuwe vierspannige TRAXX'en bij Angel Trains. Het gaat om de E186 346 t/m 350 die in België en Frankrijk kunnen rijden. Ze kregen de nummers 2901 t/m 2905 hoewel aanvankelijk voorzien was om ze de nummers 2871 t/m 2875 te geven.

Op dit moment zijn ze nog niet gehomologeerd door de Franse autoriteiten. ECR (Euro Cargo Rail) klaagt trouwens over de verregaande protectionistische maatregelen van de Franse infrastructuurbeheerder. Wanneer alles in orde is zullen ze tussen Frankrijk en België in pool rijden met de TRAXX'en van ECR. Ze zullen de G2000-en van NMBS Logistics (reeks 57) en ECR vervangen.

Tussen oktober en december 2009 werden de treinbestuurders van de depots Kortrijk en Charleroi-Sud op deze machines opgeleid.



De E 186 349 (de toekomstige 2904) staat op 29 november 2009 uitgeweken in de bundel voor de werkplaats van Antwerpen-Noord. Hans PAULUS.

De E186 346, toekomstige 2901, in de werkplaats van Charleroi-Sud op 17 november 2009 voor de opleiding van bestuurders. Rechts de 7337 die, ondanks haar schrapping, nog steeds wordt ingezet ter vervanging van de defecte 9128.
Philippe GOUSSET.

Een overzicht van de nummering NMBS/ATC:

- 2901: ATC E186 346
- 2902: ATC E186 347
- 2903: ATC E186 348
- 2904: ATC E186 349
- 2905: ATC E186 350

Zij kwamen in dienst in november 2009.

ATC = Angel Trains Cargo



Op 17 november 2009 bracht de 2606 de nieuwe E 186 349-7 (de toekomstige 2904) over van Antwerpen-Noord naar Charleroi-Sud om te beginnen met de opleiding van treinbestuurders in dit depot. Doorrit in Schaarbeek. Tim VAN ROOY.

Op 5 januari 2010 werd de 2905 overgebracht van Antwerpen-Noord naar Thionville, toegevoegd aan trein 40350, gesleept door twee 13'en. Op 6 januari 2009 reed zij een proefrit - heen en terug - tussen Thionville - Basel. Zij keerde terug naar Antwerpen-Noord toegevoegd in trein 42817, waar zij aankwam op 7 januari.

→ *De 2902 reed van Antwerpen-Noord naar Charleroi-Sud, samen met de 2701. Antwerpen-Noorderdokken, 29 november 2009. Hans PAULUS.*



← *de doorrit in Sint-Katelijne-Waver. Paul JACOBS.*

Op 19 november 2009 stond de E186 165 van ECR in het station van Brugge voor de opleiding aan treinbestuurders van Kortrijk. ECR kocht 20 TRAXX'en bij Bombardier die vanaf 2008 geleverd werden. Ze kunnen ingezet worden in Frankrijk, België en Duitsland. Ze kregen de nummers E186 161 t/m 180. Armand BEERLANDT.





← Op 1 december 2009 staat de E186 348 (de toekomstige 2903) voor de stelplaats van Kortrijk, eveneens voor de opleiding van bestuurders.

Armand BEERLANDT.

↓ Hieronder: op 18 november 2009 werd de E186 165-7 van ECR hiervoor gebruikt.

Armand BEERLANDT.

↓ Bij het afsluiten van dit nummer vernemen wij dat een 29 een eerste trein zal slepen tussen Ronet en Valenton (F) op 9 januari.

Op 20 oktober 2009 rijdt trein 43115 Dijon-Périgny - Antwerpen-Angola door het station van Is-sur-Tille. Door de zeer vijandige houding van het SNCF-personeel tegenover privébedrijven heeft ECR trouwens besloten om haar activiteiten te verhuizen van Dijon-Périgny naar een bundel nabij Chalon-sur-Saône.

Pierre HERBIET.



reeks 62

● De 6255 van Infrabel is eind oktober de CW Salzannes binnen gereden voor een algemene revisie. Men verwacht dit jaar nog zes andere locomotieven.

Twee andere machines krijgen een tussentijdse revisie te Charleroi-Sud (6320) en te Antwerpen-Noord in de loop van 2010.

reeks 82

● IFB (Inter Ferry Boats) heeft nog negen locomotieven van de reeks 82 aangekocht. IFB is reeds eigenaar van vier 82'ers: de 8246 (Ford Genk), 8247 (defect) en de 8271 en 8273 bij ALZ te Genk. Het Italiaanse Lotras kocht de 8208 en bezit reeds de 8206 en 8207.



FOTO 95-XX De 8213 werd aangekocht door "Kolenspoor", exploitant van de oude lijn As - Eisden. Zij werd per vrachtwagen overgebracht van Schaarbeek naar As op 8 december 2009. We zien hier het uitzonderlijke transport op de Lambermontlaan te Schaarbeek. Freddy DELARBRE.

Wat is er gebeurd met de 59'ers van de ex-Vennbahn ?

De twee 59'ers van de Vennbahn, de 5922 en 5930, werden verkocht aan Trainsport (maatschappij die zeer nauw samenwerkt met de Rurtalbahn). Op 27 november 2007, werden zij overgebracht van Raeren naar Montzen.

Na administratieve pesterijen konden zij uiteindelijk op 14 maart 2008 vertrekken naar Düren. Sindsdien staan zij afgesteld in een bundel van de Rurtalbahn. Gezien hun hoge leeftijd (54 jaar!) en de enorme moeilijkheden om een homologatie te verkrijgen voor het Duitse en Belgische net, is de kans op hun terugkeer in commerciële dienst zo goed als uitgesloten.



FOTO 94-XX Sedert hun aankomst in Düren hebben de 5922 en 5930 niet meer bewogen. Links de locotractor "Daisy" van RTB (ex-333 020 DB). P. HERBIET, 27 augustus 2009.

FOTO 95-XX Het winteroffensief van december was rampzalig voor het verkeer en vooral voor de hogesnelheidstreinen. Talrijke HST's werden afgeschaft of reden met zeer grote vertraging, Eurostars en Benelux'en reden niet gedurende drie dagen. Meerdere ICE's kenden dezelfde problemen. Algemeen gesproken was het vooral het moderne materieel dat het meest te lijden had onder deze eerste koudegolf. Waar is de tijd dat de treinen zelfs tijdens de winter nog volgens het boekje reden? Een ICE stond gedurende drie dagen geblokkeerd in Schaarbeek. Het stel werd op 22 december 2009 door de 6313 en 6225 overgebracht naar Duitsland. Tim HAESVOETS.



Een uitzonderlijke dubbeltractie

Op 28 oktober 2009 sleepten de 6250 en de 5531 een trein met platte wagens van het type Res tussen Antwerpen-Luchtbal en de TUC-rail basis van Schaarbeek. Doorrit te Deurne.
John LIEKENS.



Terugkeer van de reeks 55 te Aachen West →

Op 29 oktober 2009 reed de B-telecom meettrein voor metingen van het GSM-R-netwerk tot Aachen West. De rijtuigen waren ingesloten tussen de 5523 en de 5507 van TUC-rail. De foto toont het konvooi in het station van Aachen West, met daarnaast de 2805 van COBRA en de 155 017-7 van DB Schenker.
Hans PAULUS.

Meetritten ↓

Op 12 november 2009 werd de gastrein 62306 tussen Antwerpen-Noord en Antwerpen-Waaslandhaven gesleept door de 7865 en de 7818. Het meetrijtuig 00013 was tussen de twee locomotieven ingesloten om metingen op de beide locomotieven te doen. De trein werd gefotografeerd in de bocht van Ekeren en zal weldra voorbij de halte Antwerpen-Noorderdokken rijden.
Tim VAN ROOY.





← **FOTO 95-02**
De twee locomotieven wachten op hun vertrek voor de werkplaats Antwerpen-Noord.
 ← Pierre HERBIET, 23 november 2009.
 ↓ Hans PAULUS, 29 november 2009.

De 5170 en 5185 klaar voor een tweede leven.

Na de 5167 en 5174, die werden aangekocht door het Italiaanse Ventura, werden nu de 5170 en 5185 te Antwerpen-Noord onder handen genomen.

Zij verlieten België eveneens met bestemming Paola in het zonnige zuiden. Zij zijn de 26ste en 27ste in de reeks die zijn verzezen en het zullen zeker de laatste niet zijn, gezien de betrouwbaarheid en de degelijkheid van de reeks. Wij betwijfelen of we dit van de reeks 77/78 ook zullen kunnen zeggen.



De 5172 van Holcim

De 5172, gebruikt door Holcim te 'Obourg (zie *OP DE BAAN 94* p. 38-40) werd voorzien van een afstandsbediening. Ten gevolge van interferenties werd besloten de machine te keren. Dit gebeurde op 2 december via de driehoek van Manage.

← **FOTO 95-03**
De 5172 te Manage tijdens het keren van de locomotief op 2 december 2009.
 Pierre HERBIET.



↑ **Een zicht op de antenne van de afstandsbediening.**

FOTO 95-04 → *De 5172 duwt, zonder bestuurder aan boord, 11 wagens op naar de cementfabriek. De stuurpost met afstandsbediening bevindt zich nu steeds vooraan de trein. De machine wordt nooit achteraan gekoppeld.*
 Pierre HERBIET.



Motorstellen - Motorwagens

reeks 800

Men overweegt om binnen enkele jaren de vierledige motorstellen van de reeks 800 te moderniseren. Daar de CW Mechelen qua werk reeds overbelast is, wil men een deel van hun renovatie toevertrouwen aan deze van Cuesmes (kast en hermontage). Mechelen zou dan het elektrisch gedeelte aanpakken. In Cuesmes is men nu nog volop bezig met de modernisering van de M5-dubbeldeksrijtuigen. Indien Cuesmes zou kunnen deelnemen aan de werkzaamheden rond de reeks 800, kan de werkplaats enkele jaren langer open blijven.

reeks 41

Gezien de geringe betrouwbaarheid van de reeks 41 zet men sinds 2 november 2009 voor de P-treinen 7680-7682/8682 Bertrix – Namur en terug een door een 13 gesleepte stam I10-rijtuigen in. Meer hierover zie artikel "Elektrificatie van de lijn 15 tussen Herentals en Mol" op pagina 33.

HST - ICE

Weldra goedkope ritten per HST of ICE naar London?

Veolia wenst een alliantie aan te gaan met Trenitalia (Italiaanse spoorwegen), om vanaf 2012 HST's in te leggen vanuit Paris naar Brussel, London, Lyon, Lille en Strasbourg. Deze zullen dus concurreren met de HST, Thalys en Eurostar, vooral op het gebied van de tarifiering.

Bovendien heeft de DB een homologatie verkregen voor de inzet van de ICE3 via de Kanaaltunnel tot in London.

motorstellen type 96

De tweespannige motorstellen van het type 96 (3 kV/25 kV), toegewezen aan de werkplaats van Oostende-T.W. (FSDW), rijden sinds 13 december 2009 volgende diensten op de lijnen 34, 42 en 43:

- **ME 4016** ①⑦ Gouvy 13.22 - Liers 15.05 (lege rit)
- **4016** ①-⑦ Liers 15.54 - Gouvy 17.40

- **ME4017** ①-⑤ Gouvy 13.22 - Liers 15.05 (lege rit)
- **4017** ①-⑤ Liers 17.26 - Gouvy 19.12
- **4028** ①-⑤ Gouvy 07.02 - Liers 08.46
- **7486** ①-⑤ Gouvy 07.44 - Trois-Ponts 08.06
- **EM7486** ①-⑤ Trois-Ponts 08.50 - Gouvy 09.13 (lege rit).



FOTO 95-XX ↑ *De Antwerpse spoorwegbedienden leggen ieder jaar rond Kerstmis een speciale trein in naar het fort van Kapellen. De opbrengst hiervan komt telkens ten goede aan gehandicapten. Dit jaar, op 20 december 2009, was het de 4183 die de pendelritten voor zijn rekening nam. Hier bereikt hij het fort. Charlie LEJEUNE.*

FOTO 95-XX ↓ *Een ICE3-motorstel van de DB voerde op 21 oktober 2009 een testrit uit tussen Aachen West en Liège-Guillemins via de lijnen 24 en 40. Het doel was om zeker te zijn van de perfecte werking van de ICE3-motorstellen bij een eventuele omleiding via deze as. De foto toont ons het motorstel tijdens het overschrijden van het viaduct van Remersdaal (lijn 24). Philippe GOUSSET.*



DE EERSTE FYRA IN BELGIE



FOTO 95-05 Doorrit van het FYRA-stel 4806 te Kijkuit (lijn 12 Essen – Antwerpen). Tim VAN ROOY, 14 december 2009.

Zoals bekend heeft HSA een reeks van 19 hogesnelheidsstellen (waarvan drie voor rekening van de NMBS) besteld bij Ansaldo-Breda in Italië. Ze zullen worden ingezet op de Beneluxverbinding tussen Brussel en Amsterdam.

Op 28 april 2009 kwam het stel 2806 aan in Amsterdam om er de nodige homologatietesten te ondergaan. Op 7 juli werd

het stel aan de pers voorgesteld en tot FYRA gedoopt (zie ODB 93 p11). Afgaande op de berichten, verlopen de testen voorspoedig.

Op 14 december 2009 werd het stel voor de eerste keer naar België overgebracht om er de homologatietesten voor het Infrabelnet te ondergaan.

Het werd tussen Roosendaal en de

werkplaats van Schaarbeek gesleept door de 7778 en de 7775.

Reeds 's anderendaags, en dat gedurende drie dagen, onderging het stel lichtingsproeven en werden door de ploeg van de hulp trein van Schaarbeek lorries geplaatst.

Deze testen zijn nodig om te weten hoe

FOTO 95-06 Doorrit van het FYRA-stel ter hoogte van de Nete-brug in Duffel op 14 december 2009. J-L VANDERHAEGEN.





← **FOTO 95-07** Door de actuele werken aan de uitrit van Schaarbeek - kant Antwerpen - is het komende van Vilvoorde of van de lijn 26 niet meer mogelijk de WDT en WET, alsmede de bundelsporen voor de reizigerstreinen rechtstreeks binnen te rijden. Bij aankomst in Schaarbeek werd het FYRA-stel eerst in Schaarbeek-Vorming ontvangen en vervolgens door twee locomotieven reeks 82 overgebracht naar Brussel-Noord (foto links). Van daaruit werd het teruggesleept naar de WDT van Schaarbeek.

Pierre HERBIET.

↓ Op 17 december werden verplaatsingstesten uitgevoerd waarbij het eerste draaistel van de FYRA rustte op een lorrie.

Armand BEERLAND.

in de toekomst bij problemen met de huidige uitrusting, het stel moet gelicht worden en hoe lorries moeten geplaatst worden. Deze operaties vergen soms de demontage van bepaalde onderdelen.

Op 18 december is het stel naar Nederland teruggekeerd. Het zal terugkeren naar België op 11 januari 2010, op het moment dus dat dit nummer wordt gedrukt. Het zal eerst elektromagnetische compatibiliteitstesten ondergaan tussen Tournai en Saint-Ghislain.

FOTO 95-08 ↓

Op 16 december verliet het stel de werkplaats en onderging lichtingsproeven met de hulpkraan van 100t.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 95-09 →

*Nog een foto genomen in Schaarbeek op 16 december 2009.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 95-10 ↓ - FOTO 95-11 ↓↓

*Foto onderaan: Het FYRA-stel onderweg naar Nederland op 18 december. Om de lijn op te rijden richting Vilvoorde werd de FYRA tot Schaarbeek gesleept om van daaruit de terugrit aan te vatten.
Pierre HERBIET.*





FOTO 95-12 ↑ *De 7853 sleepte het stel tijdens de terugrit naar Roosendaal. De trein werd gefotografeerd ter hoogte van het dienstperron van de CW Infrastructuur van Schaarbeek langs de lijn 27.*
Simon DERIDDER.



FOTO 95-13 → *De FYRA klaar voor vertrek in het station Schaarbeek.*
Pierre HERBIET.

↓ *Doortocht te Deurne (lijn 27A) onder een stralende winterzon.*
John LIEKENS.





FOTO 95-14 Op 3 november 2009 voerde de 308 een proefrit uit tussen Brussel en Dinant. Hierbij werden alle haltes van de IC-M – verbinding aangedaan om de goede werking van de informatiedisplays te testen. Het motorstel verliet zopas de tunnel van Lustin en rijdt langs de Maas verder naar Dinant. Pierre HERBIET.

Modernisering van de Breaks

De modernisering van motorstel 308 werd in oktober 2009 voltooid. U herinnert zich wellicht dat dit motorstel op 9 januari 2007 aankwam in de Centrale Werkplaats van Mechelen, om er tegen december 2007 volledig vernieuwd te worden. Uiteindelijk is de eerste gemoderniseerde Break, die een ware metamorfose onderging, met een vertraging van twee jaar op de sporen verschenen.

De 139 motorstellen van deze reeks (oorspronkelijk 140, maar de 321 werd als gevolg van een ongeval geschrapt op 10 december 2006) werden in gebruik genomen tussen 1980 en 1983. Na een loopbaan van bijna 30 jaar drong een grondige renovatie zich op. Tussen 1991 en 1995 kregen ze weliswaar een opfrisbeurt, maar behalve een nieuwe livree werden er aan de twee originele rijtuigen geen noemenswaardige wijzigingen aangebracht. Het interieur bleef bovendien onaangeroerd.

De laatste jaren doet de NMBS grote inspanningen om het comfort in de treinen op een hoger niveau te brengen. Naast de aankoop van nieuw materieel werd ook aandacht besteed aan het renoveren van de M4-rijtuigen en de motorstellen 601 t/m 782. In het recente verleden werd begonnen met de modernisering van de M5-dubbeldeksrijtuigen. Nu zijn dus ook de Breaks aan de beurt.

De Centrale Werkplaats van Mechelen neemt deze modernisering volledig voor haar rekening.



De 308 tijdens de vernieuwingswerken in de CW Mechelen op 16 januari 2008. Frans DE GROOT.

De werkzaamheden zullen duren tot in 2016 en zijn goed voor een investering van 216 miljoen Euro.

De modernisering richt zich in de eerste plaats op het interieur. Desondanks blijft het aantal zitplaatsen ongeveer gelijk. In de tweede klasse-afdelingen van de uiterste rytuigen zijn er dus nog steeds vijf zitplaatsen in de breedte (zitbanken van 2+3 plaatsen). In eerste klasse en in het tussenrijtuig (volledig 2de klasse) blijven er vier plaatsen in de breedte. Velen zullen zich beklagen over het feit dat men vasthoudt aan het concept van vijf zitplaatsen in de breedte (eigenlijk zou men zelfs kunnen stellen dat de zitbanken slechts 1,5 + 2,5 zitplaatsen bieden...), maar de voortdurende stijging van het aantal reizigers laat de NMBS geen andere keuze. Per motorstel zijn er nu slechts vijf zitplaatsen minder (van 253 naar 248), door het inrichten van een multifunctionele ruimte (zie verder).

Om de kosten te drukken werden de oorspronkelijke zitbanken van twee en drie plaatsen niet vervangen, maar gewoon van een andere bekleding voorzien. Hiervoor werd een stof gebruikt die we ook terugvinden in de M6-dubbeldeksrijtuigen. In eerste klasse werden er nieuwe zetels geplaatst van hetzelfde type als in de M6-rijtuigen en de vernieuwde M5-rijtuigen.

De bagagerekken werden opgefrist en opnieuw geïnstalleerd, zodat ook hierop bespaard kon worden.

In eerste klasse verdween de tussenwand, die vroeger de scheiding vormde tussen de rokers- en niet-rokersafdeling.

FOTO 95-15 ↓ *De 308 in het station van Dinant.*

Pierre HERBIET, 3 november 2009.



VOOR ↑ *Eerste klasse voor en na: de tussenwand die rokers en niet-rokers van elkaar scheidde is verdwenen. Alle zetels werden vervangen door exemplaren van hetzelfde type als in de M6-rijtuigen.*
NA ↓



Er werden nieuwe toiletten met gesloten circuit geïnstalleerd. Het toilet naast de multifunctionele afdeling is geschikt voor mindervalide personen.

Elke afdeling is uitgerust met een elektronisch informatiescherm voor de reizigers. Ook aan de buitenzijde werden twee informatieschermen aangebracht. In eerste klasse hebben de reizigers enkele 220V-stopcontacten ter beschikking.

In het tussenrijtuig werd een multifunctionele afdeling ingericht, met 17 opklapbare zitjes. Op die manier werd ruimte gecreëerd voor rolstoelen en fietsen. De afdeling lijkt sterk op het multifunctionele compartiment van de CityRail-motorstellen 960 t/m 999.

De vensters, zonneweringen, verlichting, scheidingswanden, plafonds en vloerbedekking werden volledig vernieuwd. Voor het openen en sluiten van de deuren zijn er nieuwe knoppen aangebracht.

De wijziging die het meest in het oog springt is natuurlijk de nieuwe livrei. Zoals op al het moderne en vernieuwde materieel is lichtgrijs (RAL 7035) de hoofdkleur.

De Breaks behouden hun verwarming met gepulseerde lucht voor de reizigersafdelingen, maar de stuurcabines zijn nu uitgerust met airco. Naast een opfrissing van de stuurposten werden er ook nieuwe ruitenwissers gemonteerd, terwijl diverse technische verbeteringen het werk van de bestuurders zo aangenaam



VOOR↑

Na 30 jaar dienst was het comfort in de tweede klasse-afdelingen van de uiterste rijtuigen enigszins verouderd. De zitbanken werden behouden, maar zijn nu voorzien van een nieuwe bekleding. Voortaan wordt het interieur gedomineerd door grijze tinten.

NA ↓



De nieuwe multifunctionele afdeling, die zich in het tussenrijtuig bevindt, telt 17 opklapbare zitjes en een toilet dat geschikt is voor personen met een verminderde mobiliteit. Er werd ruimte gecreëerd voor rolstoelen en fietsen.



De nieuwe toiletten hebben een gesloten circuit. Op deze foto zien we het toilet naast het multifunctionele compartiment, dat geschikt is voor personen met verminderde mobiliteit.



Het tussenrijtuig bestaat volledig uit tweede klasse-afdelingen. Alle oorspronkelijke zetels, die in een 2+2-opstelling staan, werden behouden en van een nieuwe bekleding voorzien.

mogelijk moeten maken.

Ook de afdeling van de treinbegeleiders werd opgefrist. Er werd een nieuwe verwarming en omroepinstallatie aangebracht.

Uiteraard ging de renovatie gepaard met een volledige technische revisie.

Momenteel zijn er vijf motorstellen in ombouw. Hieronder een overzicht (tussen haakjes de aanvangsdatum en de vooropgestelde einddatum van de werkzaamheden):

- 380 (29-02-2008 - 15-12-2009)
- 378 (20-10-2008 - 26-02-2010)
- 391 (24-11-2008 - 31-03-2010)
- 313 (06-01-2009 - 30-04-2010)
- 383 (27-01-2009 - 28-05-2010)

Eens de renovatie op volle toeren draait, zouden jaarlijks een twintigtal motorstellen vernieuwd kunnen worden.

FOTO 95-17

*De 308 te Dinant op 3 november 2009.
Philippe GOUSSET.*





De drie fasen in de loopbaan van de 308

De 308, die er al een loopbaan van bijna 30 jaar heeft opzitten, is toe aan haar derde kleurstelling.

FOTO 95-16 ↑ *De 308 in de originele uitvoering, kort na haar levering. Linkebeek, 15 maart 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 95-17 ← *De gemoderniseerde 308 aan de werkplaats van Schaarbeek op 4 november 2009.*
Pierre HERBIET.

FOTO 95-18 ↓ *De 308 in de tweede fase van haar loopbaan op 18 maart 2004 tussen Cuesmes en Frameries.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



DE DRIE LIVREIEN VAN DE BREAK'S

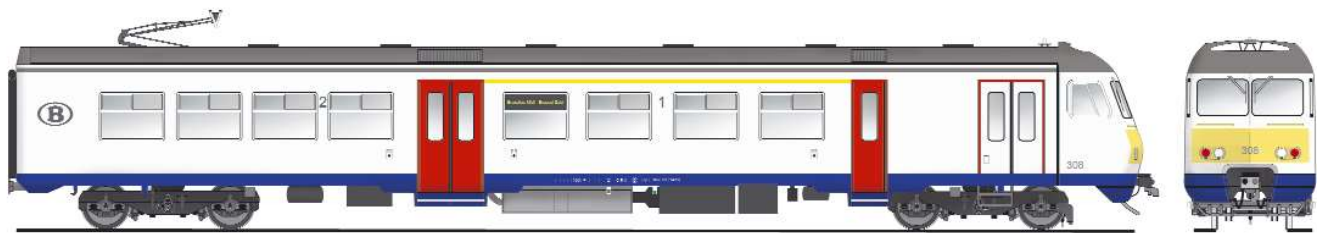
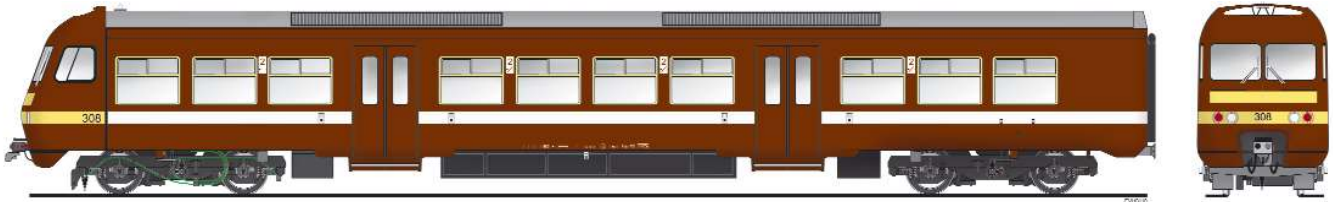


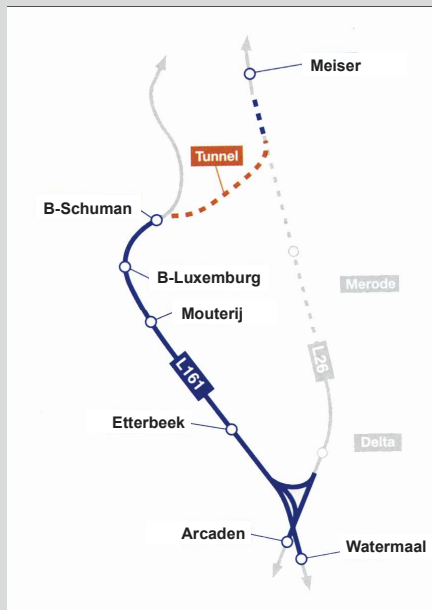
FOTO 95-99 De 308 tijdens de terugrit van Dinant naar Liège. Anhée, 3 november 2009. Tim VAN ROOY.



DE WERF VOOR DE TUNNEL

SCHUMAN – JOSAPHAT

In het kader van de werken voor het GEN rond Brussel is de nieuwe tunnel Schuman - Josaphat één van de belangrijkste projecten. Deze tunnel verbindt het station Brussel-Schuman met de tunnel van het Jubelpark (lijn 26), net voor het vroegere station Schaarbeek-



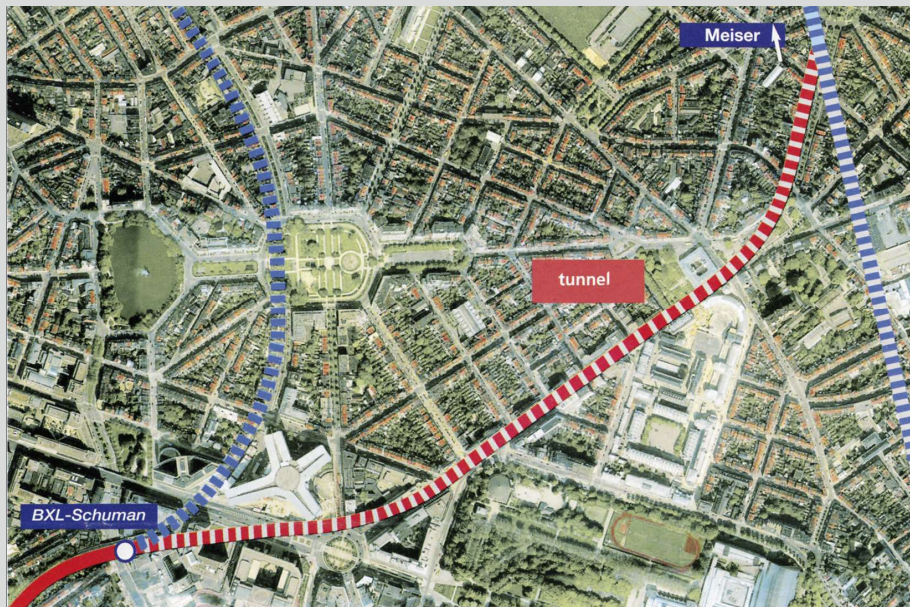
Josaphat en ter hoogte van de Plaskyalaan. De werken begonnen in juni 2008 en ze zullen 1645 werkdagen duren. Er zijn twee fases.

De eerste bestaat uit het graven van de koker waarin de sporen zullen worden aangelegd. Dit moet eind 2011 voltooid zijn. In de tweede fase worden de sporen en de bovenleiding aangelegd. Deze fase zal van eind 2010 tot eind 2013 duren.

De tunnel moet in 2013 in dienst komen en het GEN moet in 2016 volledig operationeel zijn.

De tunnel kost 210 miljoen euro, gefinancierd door Beliris - een fonds dat door de Federale Overheid en het Brussels Gewest samen werd opgericht. De kostprijs van de spoorweginfrastructuur is nog niet bekend. De tunnel zal 1250 meter lang worden en onder de Belliardtunnel, het Jamblinne De Meuxplein en de Plaskyalaan liggen.

Het aanleggen van een spoorwegtunnel onder een wegtunnel lijkt onmogelijk maar gelukkig werd hier bij de bouw van de Belliardtunnel al rekening mee gehouden. Zo zijn de funderingen en de



betonnen grondplaat van de tunnel stevig genoeg en zijn er slechts beperkte aanpassingswerken nodig. Tijdens het graven werden oude steengroeven ontdekt onder het Jamblinne De Meuxplein. Deze werden uiteraard opgevuld en versterkt.

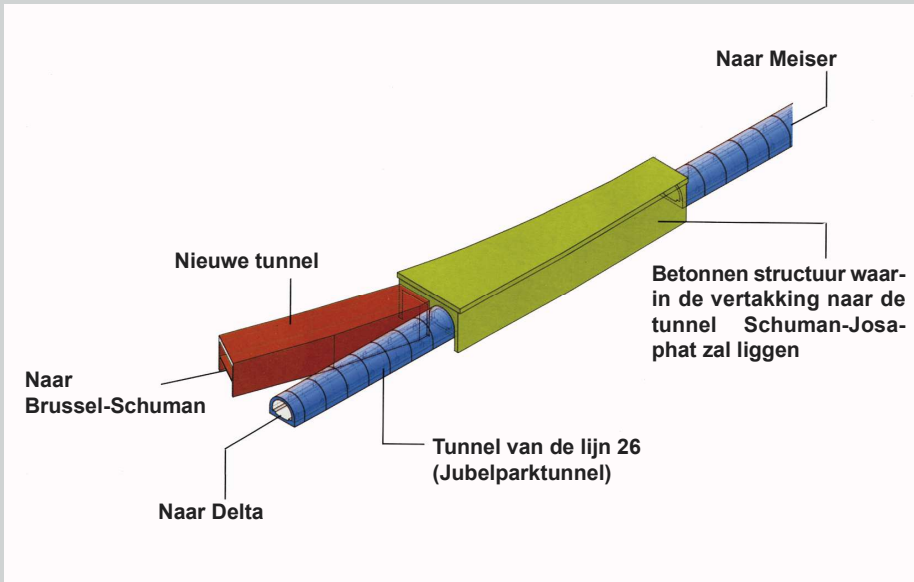
Bijzonder is wel dat er geen tunnelboormachine wordt ingezet maar dat het graven vooral manueel gebeurt. Hiervoor zijn verschillende redenen: de funderingen van de bestaande tunnel en



→ **Het graven van de funderingen gebeurt met de hand. Op de bodem van een put van 10,80 m diep schept een arbeider zand in een emmer die daarna naar boven wordt gehesen. De zijwanden worden dan versterkt waarna het geheel gebetonneerd wordt.**

↓ **Het huidige eindpunt van de werf. Het station Brussel-Schuman bevindt zich enkele honderden meter verder. Op deze plaats zal de tunnel naar rechts afbuigen.**





← Ter hoogte van de Plasky laan zal de tunnel Schuman-Josaphat aansluiten op de lijn 26. Er wordt een betonnen structuur rond de bestaande Jubelparktunnel gebouwd. Wanneer deze betonnen "doos" klaar is kan begonnen worden met de gedeeltelijke afbraak van de bestaande tunnel en de aanleg van de vertakking met de nieuwe verbinding naar Brussel-Schuman. In december 2009 werd het spoor richting Vilvoorde tijdelijk buiten dienst gesteld en wordt er op enkelspoor gereden tussen Merode (waar een wissel werd geplaatst) en Schaarbeek-Josaphat.

Document: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport.

de kelders van gebouwen moeten bewaard blijven terwijl er nauwelijks plaats voor een bouwput is. Deze zelfde techniek - procedé van de beschoeiende sleuven - werd ook onder Antwerpen-Centraal gebruikt.

Onder de Belliardtunnel werden twee galerijen gegraven van waaruit met de hand diepe putten in de zandbodem worden gegraven. Deze zullen later gebetonneerd worden en dienen als zijmuren van de tunnel. Hiertoe worden ze voorzichtig met elkaar verbonden zodat een gewelf ontstaat. Tot slot volstaat het om het zand uit te graven in de ruimte waarin de sporen zullen worden aangelegd.

Het samenwerkingsverband Leophat werd aangeduid om de werken uit te voeren. Het bestaat uit de firma's Jan De Nul, Galère, Cei-De Meyer, Franki Geotechnics en Wass & Freytag. Beliris treedt op als bouwheer. Votquenne werd als mijnbouwspecialist ingehuurd als onderaannemer voor de graafwerken.

Er zijn vier toegangen tot de tunnel. Ze bevinden zich in de Archimedesstraat, in de Belliardtunnel, in de Plasky laan en in de Emile Maxstraat. Er wordt in twee ploegen gewerkt tussen 6 en 22 uur. Soms wordt zelfs 's nachts doorgewerkt.

Een reportage over het project kan bekeken worden op <http://tchorski.be/josaphat/>



↑ Een deel van de spoorwegtunnel werd reeds gegraven.



↑ Het personeel wordt vervoerd met "wagens" die door een elektrische tractor gesleept worden.

Twee nieuwe stations

De nieuwe dienstregeling die op 13 december 2009 werd ingevoerd wordt gekenmerkt door de opening (of beter gezegd: de heropening) van twee stations: Brussel-West en Simonis. Beide liggen langs de lijn 28 (het westelijke ringspoor rond Brussel), maken deel uit van het geplande GEN rond Brussel en bieden goede aansluitingen met de metro. Momenteel worden deze stopplaatsen enkel bediend door twee CityRail-verbindingen van en naar Dendermonde. De eerste heeft Brussel-Zuid als bestemming, de tweede eindigt of begint in Brussel-West waarna de motorstellen gaan uitwijken in Brussel-Klein Eiland alvorens terug te keren naar Dendermonde. In de toekomst zullen ook andere GEN-verbindingen deze stations aandoen om de Noord-Zuidverbinding te vermijden. Het wordt afwachten of de reizigers deze bestemmingen zullen waarderen. We zijn er niet zo zeker van...

Brussel-West Bruxelles-Ouest

Nadat deze halte al eens in 1920 was gesloten, werd de reizigersdienst er hervat op 27 mei 1979. Deze stopplaats lag echter 1 km verder richting Jette, nabij het metrostation Beekkant. De halte werd op 20 oktober 1980 verplaatst naar haar huidige ligging. Er stopten echter slechts enkele treinen tijdens het spitsuur en al op 1 juni 1984 werd deze dienst alweer opgeheven. Het station werd volledig herbouwd in samenwerking met de MIVB.

De NMBS investeerde 3,5 miljoen euro in het station.



FOTO 95-19 Het station Brussel-West dat zowel door de NMBS als de MIVB wordt gebruikt. (zie OP DE BAAN 84 blz.52). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 december 2009.



FOTO 95-20 ↑ Op 16 december 2009 komt de CR5412 naar Dendermonde aan in Brussel-West.
FOTO 95-21 ↓ De CR5332 Dendermonde - Brussel-Zuid.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



SIMONIS

Net zoals in Brussel-West stopten ook in Simonis (toen nog Koekelberg genaamd) tot 1920 reizigerstreinen. Op 20 oktober 1980 werd opnieuw een bescheiden reizigersdienst ingevoerd op L28 waarvoor een nieuwe stopplaats "Simonis" werd gebouwd op de site van het vroegere station Koekelberg (zie de rubriek "Gisteren/Vandaag" in *OP DE BAAN* 75, blz.19). De slechte dienstregelingen lagen aan de basis van de opheffing van de reizigersdienst op 1 juni 1984. De heropening van deze stopplaats kostte 350.000 euro.



FOTO 95-22
Op 16 december 2009 vertrekt de CR 5313 Brussel-Zuid - Dendermonde.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Afbraak van het station Essene-Lombeek

Het langs de lijn 50 (Brussel-Noord - Denderleeuw - Aalst - Gent-Sint-Pieters) gelegen station van Essene-Lombeek bestaat niet meer. Het werd eind oktober 2009 gesloopt. Het gebouw werd ingehuldigd op 15 augustus 1869 - het baanvak Brussel-Noord - Denderleeuw van de lijn 50 is in dienst sinds 1 mei 1856.

FOTO 95-23
Het station van Essene-Lombeek, gefotografeerd op 23 april 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Schaarbeek-Vorming

Midden in het vormingsstation van Schaarbeek lag een dubbelsporige verbinding die losse locomotieven toeliet om de verschillende bundels te bereiken en om te vertrekken richting Vilvoorde of de lijn 26 (het oostelijke ringspoor van Brussel). Deze lijn ging onder de rangeerheuvel door via een tunnel. Deze verbinding is buiten dienst sinds september 2009 waarna de bovenleiding werd verwijderd. De nieuwe lijn 25N zal op de plaats van de tunnel worden aangelegd.

FOTO 95-24 Op 30 december 2005 passeert de 2243 aan de tunnel.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Nieuw station te Gembloux

Op 26 november werd het nieuwe station van Gembloux ingehuldigd. Het is een modern gebouw, met een benedenverdieping van 700m², waarin een wachzaal van 36m², vier loketten en drie handelszaken.

Aan de buitenzijde geeft een immense loopbrug van 60 meter lengte toegang tot de perrons en tot de oostelijke parking. Elk perron is bereikbaar via een roltrap en een lift.

Er werden twee parkings aangelegd, één aan de oostelijke en één aan de westelijke zijde, in het totaal goed voor 1200 auto's. De omgeving van het station en de perrons zullen volledig vernieuwd zijn eind 2010.

De afbraak van het oude station startte op 7 december 2009. Het werd gebouwd in 1857, twee jaar na de indienstname van lijn 161.

De sectie La Hulpe - Gembloux werd geopend voor het goederenverkeer op 7 juni 1855 en voor het reizigersverkeer op 14 juni 1855, de sectie Gembloux - Rhisnes op 10 september 1855 voor het goederenverkeer en op 14 april 1856 voor de reizigersdienst.



Het station Gembloux in 1921. Verzameling Jean-Claude DUMONT.



FOTO 95-25 ↑

In de loop der jaren bewaarde het station zijn oorspronkelijk uitzicht. 8 september 1983.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← De oude spooronderdoorgangen werden vervangen door een glazen loopbrug van 60 meter lengte.

7 december 2009.

Alain DEFECHEREUX.

FOTO 95-26 →

Het nieuwe station is zeer modern. Het werd gebouwd op de open ruimte, zichtbaar op de foto bovenaan, achter het geparkeerde voertuig voor het oude gebouw. 7 december 2009.

Alain DEFECHEREUX.





Artstations

In het kader van het project "Passages - croiser les imaginaires", opgericht door de culturele dienst van de provincie Liège, werden alle ramen van motorstel 161 uitgedost met afbeeldingen van locaties uit de Euregio. Initiatiefnemers zijn "l'Atelier d'Art contemporain" "asbl Façons de voir". De NMBS, DB Bahn, het departement "Culture et Créativité" van de Franstalige Gemeenschap, de Euregio Maas-Rijn, de culturele diensten van de stad Aachen en de Nationale Loterij steunen het project. Dit motorstel rijdt normaal op de IR-p – verbinding tussen Liège-Palais en Aachen Hbf.

Elektrificatie van lijn 15 tussen Herentals en Mol

Infrabel heeft beslist om de elektrificatie van lijn 15 te verlengen vanaf Herentals tot Mol.

Deze beslissing is deels een gevolg van de rampzalige toestand waarin de motorwagens van reeks 41 zich bevinden. De aanschaf van deze motorwagens lijkt een bijzonder slechte keuze te zijn geweest. De problemen op gebied van motorisatie en veiligheid (brand) raken maar niet opgelost. Sommige treinen moeten afgeschaft worden, andere rijden met een verminderde samenstelling. Almaar meer motoren krijgen af te rekenen met zeer zware defecten. Tot overmaat van ramp zijn er geen vervangmotoren meer, waar-

door het aantal 41'ers dat defect aan de kant staat nog verder toeneemt. Wat de vervangmotoren betreft, zit de NMBS overigens in een uitzichtloze situatie. Er kunnen geen motoren meer worden aangekocht omdat zij niet meer voldoen aan de Europese normen inzake uitstoot van schadelijke gassen. Momenteel bestudeert de NMBS de mogelijkheid om een ander type motoren te installeren (IVECO). Die zijn niet duur en worden simpelweg vervangen wanneer zij hun kilometerlimiet hebben bereikt (deze oplossing is goedkoper dan een revisie).

Om de situatie op lijn 15 te verbeteren werden een aantal mogelijke oplossingen bestudeerd. Eén ervan bestond erin om enkele gesleepte treinen te laten rijden ter vervanging van motorwagens, maar dit

idee werd afgevoerd omdat hiervoor diesellocomotieven gehuurd zouden moeten worden, waarvan de homologatie heel wat tijd in beslag kan nemen. Uiteindelijk werd dus beslist om lijn 15 in sneltempo te elektrificeren tussen Herentals en Mol. In afwachting rijdt een gesleepte trein (110-rijtuig + locomotief van de reeks 13) sinds 2 november de P-treinen 7680-7682 / 8682 Bertrix-Namur en terug. Zo kunnen er twee 41'ers tijdelijk overgeheveld worden van Stockem naar Hasselt. Infrabel startte de eerste studies voor de elektrificatie op 11 december 2009. De werken zouden eind 2010 moeten beginnen, met het oog op een ingebruikname in 2014. Infrabel investeert € 24 miljoen in de werkzaamheden. De 41'ers zullen het dus nog zeker 4 jaar moeten volhouden!

Op 4 en 5 november 2009 reed een proeftrein over de HSL-Zuid (L4 Rotterdam - Antwerpen) om het ETCS-systeem te testen. De trein bestond uit vier DMS-pakwagens (17412 + 17414 + 17424 + 17428) en twee 16-rijtuigen (11610 en 11618), die waren ingesloten tussen twee TRAXX'en van HSA: de 186 113 en 186 114.

De foto werd gemaakt nabij de Belgisch/Nederlandse grens op 4 november 2009. Peter HONIG.



Verhoging van de tarieven

Zoals elk jaar zal de NMBS de tarieven op 1 februari verhogen. De verhoging blijft beperkt tot slecht 0,57% als gevolg van de slechts beperkte stijging van de gezondheidsindex.

Volgende producten worden aangepast: abonnementen en Campuskaarten (0,66%); Rail Pass (van € 73 naar € 74 en voor eerste klas van € 112 naar € 113); Senior biljet (€ 5,20 in plaats van € 5). De ander prijzen blijven ongewijzigd. Er komt vanaf 1 februari ook een Senior biljet eerste klas, voor € 12

Project Diabolo

Om het Diabolo-project te kunnen financieren en meerbepaald de verbinding van de luchthaven met lijn 25 richting Mechelen, werd de Northern Diabolo NV opgericht, een vennootschap van publiek recht.

De financiering gebeurt door het betalen van royalty's door de operatoren die gebruik maken van de nieuwe infrastructuur. NMBS Mobility, de Belgische operator voor het binnenlandse verkeer, besliste deze royalty's te verhalen op de reizigers door een forfaitaire toeslag van 2,05 euro te heffen op de biljetten van en naar de luchthaven.



Ongeluk te Mons

Op donderdag 19 november om 23.30 uur ontspoorde op lijn 97 de IC-D 922 Tournai – Charleroi bij het binnenrijden van het station Mons. Het motorstel 454 (AM 96) ramde eerst twee bovenleidingmasten vooraleer tot stilstand te komen dwars over beide sporen van lijn 97. Door de klap kwam het voorste rijtuig op zijn zij terecht en de twee volgende op het talud. Het duurde tot zaterdag 21 november vooraleer de sporen weer vrij waren en Infrabel kon beginnen met het herstellen van het spoor en de bovenleiding. De twee sporen van lijn 96 waren opnieuw berijdbaar op zondag, maar op lijn 97 moest het nog op één spoor tot maandag de 23ste. Het ongeluk zou te wijten zijn aan overdreven snelheid. De maximum snelheid op de plaats van het onheil is beperkt tot 60 km/h. Buiten twee gekwetsten kostte het ongeluk het leven aan de treinbegeleidster. Zij was de levensgezellin van een van onze actieve leden. Wij bieden hem en zijn familie langs deze weg ons medeleven aan.

Vanaf 1 november komt bij elk biljet voor een enkele reis een toeslag van 2,05 euro. Dit bedrag is jaarlijks aanpasbaar. Elk biljet van en naar de luchthaven is voorzien van de vermelding: "Toeslag Diabolo Infrastructuur inbegrepen".

Bij de meeste van de biljetten is deze toeslag al in de prijs begrepen. In het andere geval bestaat er een "Stand alone" biljet, genoemd: "Toeslag Infrastructuur Diabolo", waarvan de prijs overeenkomt met de toeslag.

Inhuldiging van de Thalys-diensten op L3, L4 en HSL-Zuid.

Sedert 13 december rijden de Thalys-stellen op de verbindingen Brussel - Köln en Brussel - Amsterdam over de L3, L4 en HSL-Zuid, wat resulteert in een enorme tijdswinst: 51 minuten naar Amsterdam en 36 naar Köln. Eerste exploitatiedag van de HSL-Zuid: de PBKA 4305 rijdt als Thalys 9326 Amsterdam - Paris, langs de Binnenmoerdijksebaan. Peter HONIG.



Wanneer Pendolino's op de lijn naar Luxemburg?

Op dit ogenblik aarzelt de NMBS nog steeds om eventueel Pendolino's in dienst te nemen. Volgens recente studies zou het economisch verantwoord zijn dergelijke stellen in te zetten op de verbinding Brussel – Luxemburg, met eventuele verlenging tot Strasbourg en Basel. Voor Infrabel dringt echter de tijd gezien de aan de gang zijnde aanpassingswerken op de lijn naar Luxemburg. Een snelle beslissing dringt zich nu wel op, want indien de NMBS toch zou kiezen voor deze kantelbaktreinen, moeten de infrastructuurwerken aange-

past worden, meer bepaald wat betreft de signalisatie en de afstand tussen de sporen in de bochten. De meerkost zou beperkt blijven tot een € 21,5 miljoen op een totaal budget van € 550 miljoen. Volgens Infrabel bieden de huidige aanpassingswerken al een winst van 20 minuten tussen Brussel en Luxemburg, maar het inzetten van Pendolino's zou nog een extra tijds winst opleveren van 12 tot 16 minuten. Het totale traject zou dan kunnen afgelegd worden in 1u51' in plaats van de huidige 2u30'. Op 18 november 2009 trouwens dienden de gedeputeerden van

de provincie Namur een motie in bij de NMBS om over te gaan tot het inzetten van de kanteltrein tegen 2014.

M5-rijtuigen

Eind 2009 werd een derde stam gemoderniseerde M5-rijtuigen in dienst genomen. De rijtuigen worden ingezet voor de treinen P7300 Genk (06.37) - Brussel-Zuid (08.20) en P8300 Brussel-Zuid (16.43) - Genk (18.25). Deze treinen bestaan uit vijf gemoderniseerde M5-rijtuigen, versterkt met drie I10-rijtuigen, een nooit geziene, niet bij elkaar passende samenstelling.



↑ De "Climatejusticetrain" rijdt naar Kobenhavn. Neerwinden, 11 december 2009. Tim VAN ROOY.



↑ Alle BD-rijtuigen kregen een aangepaste versiering. Het zwarte rijtuig is van WWF. Tim VAN ROOY.

FOTO 95-28 →

De eerste trein, bestond integraal uit Duitse rijtuigen, gesleept door de 2725 en 2715. Angleur, 5 december 2009. Tim VAN ROOY.

Klimaatconferentie

Naar aanleiding van de grote klimaatconferentie van 7 - 18 december in Kobenhavn, vertrokken twee extra treinen vanuit Brussel. De eerste reed op 5 december en bestond uit 12 DB-rijtuigen met een aangepaste gelegenhedenversiering, gesleept door de 2725 en 2715.

De tweede luisterde naar de naam "Climatejusticetrain", hij verliet Brussel op 11 december en keerde terug op 14 december. Deze bestond uit elf I10-rijtuigen en een Barresto-rijtuig van de NMBS.



8202

Levering NMBS: 11-1965

Nummering: 262.002: -11-1965
8202: 01-01-1971

Stelplaatsen: Antwerpen-Dam: 11-1965
Brugge (Oostende): ?
Merelbeke: 01-02-1997
Schaarbeek: 01-07-2001

Uit exploitatie: 01-03-2008, verkocht aan
Keyser te Courcelles in 11-2008

FOTO 95-29

Werkplaats Schaarbeek, 2 januari 2005.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8206

Levering NMBS: 03-01-1966

Nummering: 262.006: 03-01-1966
8206: 01-01-1971

Stelplaatsen: Antwerpen-Dam: 03-01-1966
Brugge (Oostende): ?
Merelbeke: 01-02-1997
Schaarbeek: 01-07-2001

Uit exploitatie: 01-03-2008, verkocht aan
Lotras (Italië) in 05-2008

FOTO 95-30

Brugge, 22 mei 1985.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8207

Levering NMBS: 10-01-1966

Nummering: 262.007: 10-01-1966
8207: 01-01-1971

Stelplaatsen: Kinkempois: 10-01-1966
Brugge (Oostende): ?
Merelbeke: 01-02-1997
Schaarbeek: 01-07-2001

Uit exploitatie: 01-03-2008, verkocht aan
Lotras (Italië) in 05-2008

FOTO 95-31

Werkplaats Schaarbeek, 10 augustus 2007.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8208

Levering NMBS: 17-01-1966

Nummering: 262.008: 17-01-1966
8208: 01-01-1971

Stelplaatsen: Antwerpen-Dam: 17-01-1966
Brugge (Oostende): ?
Merelbeke: 01-02-1997
Schaarbeek: 15-12-2002

Uit exploitatie: 01-03-2008 (verkocht aan Suisse Rail
voor Lotras)

FOTO 95-32

Werkplaats Schaarbeek, 17 juli 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8227

Levering NMBS:	31-05-1966	
Nummering:	262.027:	31-05-1966
	8227:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Saint-Ghislain:	31-05-1966
	Monceau:	01-06-1992
	Kinkempois:	26-04-1994
Uit exploitatie:	01-03-2008	

FOTO 95-33

Ronet, 6 oktober 1994.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8229

Levering NMBS:	13-06-1966	
Nummering:	262.029:	13-06-1966
	8229:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Saint-Ghislain:	13-06-1966
	Monceau:	01-06-1992
	Kinkempois:	26-04-1994
Uit exploitatie:	01-03-2008	

FOTO 95-34

Mons, 11 oktober 1977.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8233

Levering NMBS:	15-07-1966	
Nummering:	262.033:	15-07-1966
	8233:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Saint-Ghislain:	15-07-1966
	Antwerpen-Dam:	?
	Brugge (Oostende):	?
	Merelbeke:	01-02-1987
	Schaarbeek:	08-03-2002
Uit exploitatie:	01-03-2008	

FOTO 95-35

Schaarbeek-Vorming, 18 augustus 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8238

Levering NMBS:	07-09-1966	
Nummering:	262.038:	07-09-1966
	8238:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Monceau:	07-09-1966
	Kinkempois:	23-06-1974
Uit exploitatie:	01-03-2008	

FOTO 95-36

Flawinne, 30 juni 2001.
Pierre HERBIET.



FRET SNCF

Zoals vermeld in ons vorig nummer, huurt Fret SNCF Benelux twee nieuwe locomotieven Class 66 bij CBRail:

- de 6605 tussen 9 september en 21 november 2009 (terug naar CBRail);
- de 6606 sedert 2 november 2009. Dit is de ex-266 452 van DB Schenker Nederland (ex-Railion Nederland) die het logo GM-Opel droeg. Deze machine werd in feite gewisseld met de 6604 die terugkeerde naar CBRail op 21 november 2009.

↓ **Op 19 november 2009 stonden de 6606 (ex-266 452 DB Schenker) en 6605 (ex-ERS 6605) van Fret SNCF Benelux te Antwerpen-Schijnpoort.**

Johny BRAUNS.



Een locotractor als monument te Moerbeke-Waas

Als herinnering aan de suikerfabriek van Moerbeke-Waas die gesloten werd in 2007, werd eind november een Deutz-locomotor als monument geplaatst voor het station van Moerbeke-Waas. Deze machine werd gebouwd in 1954 en kreeg het fabrieksnummer 55815 (Deutz type A4L514R - zie ODB 43 p. 12). Zij werd op 5 juli 1954 geleverd aan de suikerfabriek van Escanaffes en later overgenomen door de fabriek te Moerbeke-Waas. **Moerbeke-Waas, 17 december 2009. Charlie LEJEUNE.**



In 't kort...

- Drie locomotieven Class 66 verlieten Crossrail:
 - DE6303 eind juli 2009: zij werd overgenomen door ERS sinds 5 oktober 2009 en ingeschreven als 513-10;
 - DE6304 eveneens overgenomen door ERS sinds 8 november 2009 en ingeschreven als 561-4, vervolgens Rurtalbahn V262;
 - DE6305 (zwarte versie) in december 2009.

Crossrail bezit nu nog 14 Class 66: de PB03, 12 t/m 15, 18 t/m 20 en DE6301, 6302, 6306 t/m 6309.

- Op 23 december 2009 heeft DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) de Voith Maxima 40CC gehomologeerd voor het Belgische net. Rekening houdend met de asdruk en de kleine asafstand van de draaistellen, zorgt de massa van de locomotief voor een hogere belasting op een zeer kort stuk spoor, waardoor de inzet beperkt wordt. Tussen 30 december en 4 januari 2010 heeft Crossrail proeffritten uitgevoerd met de Maxima 40CC.)

FOTO 95-37 ↓ Een mooie parallel te Roosendaal op 25 september 2009. Rechts de 822 als L-trein 2787 Roosendaal - Antwerpen-Centraal, in het midden de 6601 van Fret SNCF en links een motorstel van de reeks 9400 van de NS. Pierre HERBIET.





FOTO 95-38 Veolia Cargo organiseerde gedurende verschillende maanden ritten voor lijnstudie, enerzijds naar Obourg, anderzijds naar Lessines. Vanuit deze stations vertrekken respectievelijk de cementtreinen van Holcim en de steenslagtreinen die door Veolia gesleept worden. Op 24 september 2009 staat de G2000 (UIC-nr. 92 87 002 023-5 E - VL) van Veolia Cargo klaar te Lessines om terug naar Frankrijk te vertrekken. Philippe GOUSSET.

FOTO 95-39 Op 12 oktober 2009 verliet de eerste cementtrein van Holcim Obourg met bestemming Rouen. Rond 01.40 werd de machine rondgezet te Mons, om vervolgens verder te rijden richting Lille via Ath en Tournai. Deze trein werd door dezelfde machine gesleept die werd ingezet voor lijnstudie. Philippe GOUSSET.



Nieuws van de 5101 en 5146 in Algerije

De moderniseringswerken van de lijn tussen Béjaia en Beni Mansour (88 km) (zie ODB 86 en 87) zijn beëindigd in juli 2009. De modernisering van de lijn Mostagadem - Mohammedia is opgeschort wegens de onstabiele politieke situatie in Algerije. Daardoor heeft Colas Rail besloten om het Algerijnse project volledig los te laten en hun drie ex-V211'en, de BB 63000 alsook al hun zwaar materieel terug naar Frankrijk te halen. Vandaag zijn alleen enkele containers en de 5101 en 5146 nog ter plaatse. Volgens het afgesloten contract moet Colas Rail de Maghreb volledig verlaten hebben voor 15 januari 2010. Wanneer de 5101 en 5146 het land zullen verlaten is momenteel nog niet geweten. Infra-Rail (de equivalent van het Belgische Infrabel) onderhandelt momenteel met Colas Rail voor een overname van de locs. De staatsorganisatie Infra-Rail heeft een constant tekort aan krachtige locomotieven. Als de koop doorgaat, zullen de beide 51'ers in het Algerijnse locomotievenpark geïntegreerd worden en vernummerd in de reeks 060 DC. Zij zullen vervolgens ingezet worden op de werven in de Sahara om de smalspoorlijnen (1,055m) om te bouwen naar normaalspoor.

FOTO 95-41 ↓ *Nog steeds te Bejaia met de haven in de achtergrond, zien we de 040 DJ 09 van de SNTF in nieuwe livrei, naast de twee 51'ers (5101 vooraan). Zij maakt deel uit van een reeks van 15 locs die door GM gebouwd werden (type GL-18) en in dienst kwamen in 2000.*
Pierre HERBIET, 8 november 2009.



FOTO 95-40 Na een klein onderhoud zien we de beide 51'ers (5146 vooraan) in het station van Bejaia, 7 november 2009. Pierre HERBIET.



FOTO 95-42 ↑ *Sinds 2009 worden 17 drieledige dieselmotorwagens, gebouwd door CAF, geleverd aan de Algerijnse spoorwegen (SNTF). Ze zijn verwant aan de 598 van de RENFE. Hier vertrekt de motorwagen ZZ22-16 uit het station Beni Mansour op 7 november 2009.*
Pierre HERBIET.



De 91'ers van Culoz te koop

De 4 locomotieven van de reeks 91 die ingezet worden op de schrootwerf van Culoz in Frankrijk zijn te koop. Sedert begin dit jaar zijn ze vervangen door Jung locomotoren. Het gaat om de 9118, 9130, 9131 en de 9137. We herinneren eraan dat ze in juni 2004 (9118 en 9131) en november 2004 (9130 en 9137) werden aangekocht door het Franse bedrijf Swiss Rail France S.M.E. uit Epernay om op hun sloopwerf van Culoz te worden gebruikt. Enkel de 9118 en de 9131 werden daadwerkelijk ingezet, de andere dienden als onderdelenleverancier (zie ODB 68 pagina 60-61).



FOTO 95-43 Op 21 oktober voert de 9118 ransingen uit. De sloopwerf van Culoz is een van de belangrijkste van Frankrijk. Honderden voertuigen van de SNCF werden hier tot schroot herleid... Pierre HERBIET.



FOTO 95-44 Parallel tussen de 9118, 9130 en de 9137 op 17 december 2009. Pierre HERBIET.

Italië

De E645 en de E646 uit de dienst

Het verhaal van de locomotieven reeks E645 en E646 begint in 1953 wanneer de Italiaanse spoorwegen (FS) beslisten om een nieuwe reeks elektrische locomotieven voor 3000V te ontwerpen teneinde het hoofd te bieden aan het verhoogde spoorwegverkeer. Gebaseerd op de ontwikkeling van de reeks E636, in productie sinds 1942, beschikten deze locomotieven over 12 tractiemotoren (asindeling Bo'Bo'Bo') die elk 360 kW leverden, of een totaal vermogen van 3780 kW. Hierdoor waren de machines krachtiger dan de E636. Hun gewicht liep op van 110t tot 112t.

In oktober 1958 werden vijf prototypes (E646 001 t/m 005) geleverd door TIBB; zij deden dienst bij het ontwerpen van twee subreeksen: een versie "reizigers", geschikt voor een snelheid van 140 km/h en een versie met een snelheid die beperkt was tot 120 km/h voor de goederendienst. Een eerste bestelling werd geleverd vanaf juni 1959 (E646 006 t/m 020 "reizigers" en E646 021 t/m 037 "goederen"). Om een beter onderscheid mogelijk te maken, werden vanaf 1962 de E646 021 t/m 037 vernoemd als E646 201 t/m 217 en nadien, om een voldoende lange reeks opeenvolgende nummers vrij te hebben met het oog op de levering van meer dan 200 identieke



FOTO 95-45 Op 30 juni 1990 wordt de E645.002 (ex- E646.022, ex- E646.202 – OM/CGE 10-1959) aan kop van de "Freccia del Sole" Ancona – Brussel-Zuid gekoppeld in het station van Milano Centrale. De kast van de eerste 42 locomotieven E645/646 leek sterk op deze van de E636, met kopwanden die in drie vlakken verdeeld waren. De E645.002 werd geschrapt te Verona op 30 juni 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

locomotieven, van E645 001 t/m 017.

Tussen 1962 en 1964 werden de E646 006 t/m 020 aangepast voor het slepen van goederentreinen en vernoemd tot E645 018 t/m 032. Zodoende telde het effectief van deze reeks in 1967, bij de levering van het tweede deel van de bestelling, 204 locomotieven E646 (E646 001 t/m 013 en 020 t/m 210, waarbij de nummers E646 006 t/m 013 een tweede keer gebruikt werden) en 93 eenheden E645 (E645 001 t/m 093). De nummers E646 014 t/m 019 werden niet terug toegekend omdat deze ma-

chines van bij het begin werden aangeduid als behorend tot de eerste levering versie E645. Vervolgens werden de prototypes E646 001 t/m 005 eveneens gewijzigd en vernoemd E645 101 t/m 105 in 1979-1980. Op het einde van hun loopbaan werden 53 E646'ën vernoemd in de reeks E645 300 en afgestaan aan de afdeling Cargo.

De reeksen E645/646 gaven een zeer grote voldoening en gedurende de jaren '60 sleepten zij meerdere belangrijke en beroemde treinen in Italië.

FOTO 95-46 Doorrit te Rubiera, op de grote as Bologna-Milano, van een directe trein gesleept door de E645.037 (TIBB 01-1963) nog steeds in zijn originele livrei met twee tinten bruin. Zij werd geschrapt op 24 augustus 2001 in Verona. Rubiera, 22 mei 1985. J-L VANDERHAEGEN.





FOTO 95-47 Op 2 oktober 2008 rijdt een lokale trein langs de boorden van de Adriatische Zee, nabij Roseto Capo Spulico op de lijn Bari – Reggio Calabria. Op kop zien wij de E646 108 (Breda 02-1964), getooid in haar nieuwe wit/groene “XMPR”-livrei. Michel HANSENS.

FOTO 95-48 Doorrit van een directe trein te Cavi, op de lijn Genova – La Spezia op 24 augustus 1994. De E645.040 (TIBB 04-1964) draagt nog steeds haar originele kleedje. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Alle E645 en de 646 001 verlieten de fabriek in dezelfde livrei met twee tinten bruin, uitzondering waren de E645 002 t/m 020 die een grijs/groen kledje kregen. Omdat zij voorbestemd waren om de "Treno Azzurro" te slepen, kregen de E646 035 en 037 een specifieke grijs/blauwe schildering. Vanaf 1976 werden de E646'ën omgebouwd om te rijden als trek/duwtreinen en herschilderd in de karakteristieke livrei die dit materieel kenmerkte: grijs met oranje en paarse banden. In de tweede helft van de jaren '90 beslisten de FS om al het rollend materieel eenzelfde uniforme kleur te geven en sindsdien dragen dan ook alle E645'ën en E646'ën deze wit/groene "XMPR" livrei. Op 15 april 1978 was de E645 016 betrokken bij de ramp te Murazze, nabij Bologna, en werd daardoor de eerste locomotief die het effectief moest verlaten. Vanaf het jaar 2000 verminderde de forse opmars van de reeks E464 het bestand van de E646'ën, tot op de fatale einddatum van 30 juni 2009 wanneer zij verboden werden in het verkeer. De E645'ën hadden hun diensten reeds gestaakt op 31 december 2008.



↖ **Doorrit te Doslo van de E645.027 (ex-E646.016 – Breda 05-1959) op 1 oktober 2005. De machine draagt de nieuwe wit/groene livrei en is voorzien van rood/witte koplampen.** Thierry COCHIN.

← **De E645.040 (TIBB 04-1964) werd in juli 2002 herschilderd in het wit/blauwe kledje dat in het verleden de E646.035 en 037 sierde bij het slepen van de "Treno Azzurro".** Cane, 1 oktober 2009. Thierry COCHIN

↓ **FOTO 95-49** Op 22 mei 1985 komt een directe trein, gesleept door de E646.085 (Breda 10-1962) aan te Monterosso. De locomotief draagt de weinig esthetische grijze livrei met oranje en paarse banden die erop wijst dat zij geschikt werd gemaakt voor het gebruik in trek-duwtreinen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Frankrijk

De komst van een gecadanceerde treindienst

Frankrijk is het enige land in West-Europa waar de reizigerstreinen nog steeds niet rijden volgens een vaste, gecadanceerde treindienst. Maar ook hieraan komt een einde, want de voordelen van een dergelijke dienst beginnen stilaan door te dringen...

Deze wijzingen zijn niet zonder slag of stoot tot stand gekomen: de dienstregeling wordt nog steeds op grootvaders wijze samengesteld met hier en daar een plaatselijke aanpassing. Een behoudsgezinde achterhoede blokkeerde elke vernieuwing. Vooral het invoeren van de vaste, regelmatige treindienst die het treinverkeer aantrekkelijker en regelmatig zou maken en dus meer reizigers zou kunnen aantrekken, was een struikelblok. Het werd een gewaagde en vooral gedurfde onderneming.

Eerlijkheidshalve moet er wel vermeld worden dat Frankrijk niet zo dicht bevoond is als België, het omschakelen van de treindienst is een enorme opgave waarbij vele obstakels moesten worden opgeruimd. Om maar één voorbeeld te geven: voor het lopende onderhoud van de infrastructuur wordt het verkeer dagelijks gedurende 1u50' onderbroken. (zie ODB 90 p. 50). Organiseer dan maar eens een gecadanceerde treindienst... Bovendien is er ook de afkeer van alles wat "nieuw" is en bestaande tradities omverwerpt. Maar de Fransen zagen eveneens dat dit systeem in het buitenland wel



Een nieuw stuurstandrijtuig B5uxh vooraan de 891026 Laroche-Migennes – Paris, onderweg naar de hoofdstad voor rekening van de regio Bourgogne. Sedert december 2008 wordt gereden volgens een twee-uurdienst. Gilbert LAURENT.

goed draait...

De vernieuwing startte in 1997 met de oprichting van de infrastructuurbeheerder RFF: *Réseau Ferré de France* en met de regionalisering van het net. De regio's werden verantwoordelijk voor de lokale reizigersverbindingen. Zoals steeds draait alles om geld en er ontstond een vinnige strijd tussen de "conservatieven" binnen de SNCF en de "progressieven" bij de RFF en de regio's. Deze laatste hebben echter het voordeel dat zij eveneens de financiers zijn. De regio's namen geen halve maatregelen en zouden massaal investeren in nieuw materieel ter vervanging van

het aftandse en overjaarse materieel dat niet meer voldeed voor de voorziene nieuwe taken.

De hoeksteen van deze vernieuwing zijn de AGC-motorstellen die beschikbaar zijn in elektrische, diesel en hybride versie (X-76500, Z-27500 en B-81500/82500, of de XGC, ZGC en BGC (zie ODB 92 p. 50). Deze lijst kan nog worden uitgebreid met de dieselstellen X-TER (X-72500 en X-73500) en elektrische stellen Z-TER (Z-21500) of dubbeldeksstellen Z2N en Z2N-NG (Z-23500 en Z-24500/26500).

In totaal kwamen een duizendtal nieuwe stellen in dienst:

Dezelfde rijtuigenstam op dezelfde dienst, gezien langs de andere zijde: een BB-7200 van Dijon-Perrigny werd omgebouwd en wordt ingezet bij trek-duwtreinen. Hier duwt zij de trein. Gilbert LAURENT.



- deze zijn nodig voor de verbetering van de treindienst;
- de technische gelijkvormigheid voor een uniforme inzet;
- veralgemeend gebruik van trek-duwtreinen met als grootste voordeel een eenvoudigere exploitatie;
- betere prestaties en vooral minder tijdverlies in de eindstations en op termijn het realiseren van een tijds winst door een gelijkschakeling van de lijnsnelheid;
- comfortabelere treinen waardoor het reizen veel aantrekkelijker wordt.

Het materieel was niet de grootste zorg, wel milieuoverwegingen: een oververzadigd wegennet en de onrust op de aardoliemarkt. De eerste reacties van de reizigers waren echter zo positief dat werd besloten om op de ingeslagen weg verder te gaan en de gecadanceerde dienstregeling verder te stimuleren en uit te bouwen.

De keerzijde van de medaille: de eerste toepassingen brachten belangrijke problemen aan het licht, want het Franse net was hiervoor niet aangepast. Een eerste kaap die moest worden gerond is deze van de infrastructuurprojecten. Zij dateren voornamelijk uit de jaren '90 en hadden vooral tot doel het goederenverkeer vlotter te maken, een beslissing waarbij de invoering van een gecadanceerde dienstregeling ook de negatieve gevolgen ondervindt. Voorbeelden zijn er voldoende - ofwel zijn ze al gerealiseerd ofwel wordt eraan ge-

werkt: de aanleg van een derde spoor (in de vlakte van Alsace, ten oosten van Marseille, ten westen van Nice...), het vier-sporig maken van de lijn ten noorden van Bordeaux, het dubbelsporig maken van bepaalde lijngedeelten (ten noordoosten van Lyon richting Bourg, ten noorden van Marseille naar Aix-en-Provence, noordoostelijk van Toulouse...), verschillende aanpassingen om de capaciteit van de infrastructuur te verhogen (station van Paris-Bercy, sectoren van Villeneuve-St Georges en Brétigny ten zuiden van Paris...). Op termijn zou enerzijds het dagelijkse onderhoud van de infrastructuur door een ander bedrijf moeten gebeuren en moet dit beperkt worden tot één uur per dag, wat anderzijds een beperking van deze werken inhoudt. Ondanks deze hinderpalen wordt de gecadanceerde dienst toch snel ingevoerd.

Hoe is de situatie vandaag?

De start is gegeven en het aanbod wordt verder uitgebreid: einde jaren '90 werd de spits afgebeten door de regio Alsace die als eerste een gecadanceerde dienstregeling invoerde. Men startte op de hoofdlijn Strasbourg - Mulhouse - Basel. Resultaat na 10 jaar: 17 verbindingen in uurdienst zonder onderbreking (1), vervolledigd met zeven treinen in het spitsuur. Zeer opmerkelijk: alle treinen bestaan uit Corail-rijtuigen en een BB 26000 die als trek/duwtreinen functioneren. Zij worden ingedeeld in de klasse V200 met uitzondering van de Belgische EC Vauban en Iris die als "tragere" treinen worden beschouwd aan 160 km/h.

Een andere regio die de uitdaging eveneens is aangegaan is de regio Rhône-Alpes. Deze werkt sinds december 2007 nauw samen met de regio Alsace. De grootste uitdaging is het drukke verkeer en de specifieke geografische problemen.

De resultaten zijn opmerkelijk voor de verbindingen Lyon - Saint Etienne en Lyon - Grenoble, lijnen die door een dertigtal trek/duwtreinen (Z-24500 in het eerste geval en Corail-stammen + BB 22000 op de tweede verbinding) meestal in twee-uurdienst worden ingezet (tussen 09.00 en 17.00 uur) in plaats van in een uurdienst.

De bediening van de lijn Lyon - Bourg is echter zeer lamentabel: de X 4630 van de jaren '60 werd dan wel vervangen door de B 81500 maar de dienstregeling is zeer onregelmatig met grote treinloze periodes.

Deze situatie vindt men eveneens terug in Aquitaine. Hier werd wel ten zuiden van Bordeaux een gecadanceerde dienst ingevoerd. Enkel de zijlijn naar de badplaats Arcachon wordt voorbeeldig uitgebaut met 24 verbindingen. Deze worden gereden door de B 81500, gesteund door de Z 21500. Het begrip "cadans" moet wel anders worden geïnterpreteerd richting Mont-de-Marsan met zeven treinen in een twee-uurdienst.

Zelfs in zijn basistoepassing heeft een gecadanceerde treindienst zeker zijn voordelen, zoals blijkt bij de invoering ervan in de Bourgogne op de as Paris - Dijon en de aftakking naar Auxerre.

Op dezelfde lijn worden twee BGC (hybride versie elektrisch/diesel) ingezet voor de 891155, een van de twee-uurdiensten op de verbinding Paris - Auxerre. Gilbert LAURENT.



Op de lijnen waar men de treinen destijds op één hand kon tellen, zorgt de gecadanceerde dienstregeling nu voor ware mirakels: in beide richtingen wordt in principe volgens een twee-uurdienst gereden (B 81500 voor de ene en Corail-rijtuigen in trek-duwtrein met een BB-7200 voor de andere), wat resulteert in een uurdienst op het gemeenschappelijke traject Paris - La-roche-Migennes.

Nog andere wijzigingen werden doorgevoerd: in Normandië (rond Rouen en Caen) en PACA (Marseille - Toulon en Aix, sector van Nice). In ontwerp zijn diensten in het Centre (Paris - Orléans - Tours), de Loire en Franche-Comté. Zo wordt stilaan de gecadanceerde dienstregeling over heel het SNCF-net ingevoerd, soms radicaal, soms voorzichtig, stap voor stap. De laatste realisaties zijn Paris - Mantes (lijn Paris - Rouen) en Paris - Dreux in het westen (dubbeldeks-trek/duwstellen VB2N, telkens met BB 27300) en Paris - Montereau/Montargis in het zuiden (Z-5600).

Dit zijn de eerste aarzelende en prille resultaten op nationale en internationale verbindingen. Als zeer drukke lijnen zoals Paris - Le Havre de vruchten plukken van dit nieuwe systeem, waarom dan niet verder uitbreiden naar het voorbeeld van Paris - Cherbourg en Paris - Clermont-Ferrand, twee verbindingen die worden uitgebaat met Corail-trek/duwstellen met BB 26000 aan 200 km/h. Op de eerste verbinding



Normandië, bekend om zijn zuivelproducten, heeft eveneens een gecadanceerde treindienst: twee A-TER (X-73500) worden ingezet als 850340 Le Havre – Fécamp op de lijn Paris – Le Havre. Gilbert LAURENT.

moet de klant tevreden zijn met zeven treinen die gemiddeld om de 2 à 3 uur rijden, terwijl op de tweede verbinding er geen regelmaat te bespeuren is. Met als resultaat dat de vertrekken in uurdienst voorzien zijn tussen 16.01 en 19.01 en in tegengestelde richting tussen 9.01 en 13.01.

Conclusie: de gecadanceerde dienstregeling komt stilaan in voege en zal algemeen – op zijn Frans - worden ingevoerd, in principe in 2013. Met een nieuwe mentaliteit en de nodige politieke wil om het

materieel ook effectief in te zetten, zodat de dienstregeling doorzichtiger wordt voor de reizigers en men afstapt van de “stille uren”, kan deze nieuwe formule enkel een succes worden.

Er is echter nog veel werk aan de winkel...

Gilbert LAURENT

(1) Dit resultaat is te danken aan IPCS-systeem (Installations permanentes de contresens) en de nuttige inzet van bepaalde stellen in periodes die voorzien waren voor onderhoud.

Aankomst van een TER Marseille - Miramas, gesleept door de 67580 van depot Marseille, in het station Niolon. De lijn telt nu 14 gecadanceerde heen- en terugritten met een interval van 30 minuten tijdens het spitsuur. Gilbert LAURENT.



Frankrijk

VFLI verbouwt BB 63500'en

VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), een dochteronderneming van SNCF, begon in juni 2009 met het uittesten van een volledig gereviseerde dieselloc van het type BB 63500. VFLI wil dit loctype niet enkel voor haar eigen behoeften reviseren, maar ook te koop aanbieden. In een eerste fase zullen een vijftiental machines onder handen genomen worden door de werknemers van CFD Industrie te Montmirail.

De locomotief is beschikbaar in twee versies:

- ITE (*Installation Terminale Embranchée*): BB 401 t/m 409
- RFN (*Réseau Ferré National*): vanaf de BB 410.

De BB 63500'en worden volledig uitgekleeft. Enkel het chassis, de uiteinden van de lange en korte kap, de draaistellen en de gelijkstroomtractiemotoren blijven behouden. De aandrijfketen wordt volledig vernieuwd: de originele dieselmotor van MGO wordt vervangen door een Iveco Vector V8 van 565 kW (bij 1800 tr/min), die voldoet aan de nieuwste



De BB 402 in volle actie in de TGV-werkbasis van Rhin-Rhône te Villersexel. Pierre HERBIET, 20 oktober 2009.

milieunormen. De motor drijft een door Leroy Somer geleverde wisselstroom-alternator aan die de geleverde spanning eveneens gelijkricht. Het geleverde vermogen wordt beperkt tot 510 kW. De locomotief weegt 68 ton en de snelheid bedraagt 80 km/h (90 km/h bij losse rit). Het oude centrale bedieningspaneel maakt plaats voor twee moderne exemplaren.

VFLI voorziet de homologatie van de BB

400 versie RFN door het EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) voor begin 2010. De operator is van plan om deze machines te gebruiken voor het vervoer van afval in de Oise (tussen Creil, Compiègne, Noyon, Verberie, Ormoy-Villers en het verwerkingscentrum van Villers-Saint Paul). Er werd een vijfjarige overeenkomst getekend met het Syndicat Mixte de la Vallée de l'Oise (SMVO).

TELEX....

NOORWEGEN: de EURO 4000

● CargoNet, de Noorse evenknie van NMBS Logistics, heeft bij Vossloh zes diesellocomotieven van het type EURO 4000 besteld. Deze worden nu gebouwd in het Spaanse Valencia. Deze machines zullen de locs van het type Class 66 van de reeks 66 401 t/m 66 406 (zie ODB 91 pagina 53) in het noorden van het land vervangen. Hierdoor kan men de last van de treinen tussen Trond-heim en Bodo verhogen. De eerste loc wordt in mei 2010 geleverd. De reeks is speciaal aangepast voor het barre Noorse klimaat.

CHINA

● Het Chinese ministerie van spoorwegen bestelde in oktober 2009 140 hogesnelheidsstellen die geschikt zijn voor 350 km/h, afgeleid van de door Kawasaki ontwikkelde materieel voor de Japanse lijn Tohoku – Shinkansen. Deze worden gebouwd door Nanche Sifang Locomotive Works in samenwerking met Kawasaki Heavy Industries Ltd. Het order is € 4,4 miljard waard. Men levert het eerste stel begin 2011 af. Ze worden ingezet tussen Beijing, Guangzhou en Sjanghai.

FRANKRIJK: orders in overvloed

● De SNCF voorzag eind oktober 2009 de bestelling van 35 hogesnelheidsstellen (geschatte waarde van het contract: € 1 miljard). Het contract voorziet in een optie voor 65 bijkomende stellen. Dit materieel is voorzien voor de internationale dienst en zal de Thalys-vloot versterken.

● Alstom tekende op 27 oktober 2009 met SNCF een contract voor de levering van een nieuwe generatie motorstellen. Het betreft de "Corodia", die de voortopige bijnaam "Porteur Polyvalent" kreeg. Het moet op termijn de AGC (700 eenheden) van Bombardier opvolgen. Men voorziet de mogelijke levering van



De nieuwe Corodia van Alstom. Hiervan worden mogelijk tussen 2013 en 2021 1000 eenheden geleverd. Alstom.

1000 stuks (geschatte waarde van het order: € 7 miljard). Er werd reeds een bestelling voor 100 motorstellen geplaatst. Dit order is eveneens voorzien van een optie voor 35 bijkomende eenheden. Deze worden ingezet in de regio's Alsace, Aquitaine, Basse-Normandie, Lorraine, Haute-Normandie, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire en Picardie. De leveringen beginnen in 2013.

Dit materieel met lage vloer is bestemd voor verbindingen met veelvuldige haltes op hoofdlijnen met veel verkeer. Ze zijn geschikt voor 25 kV of 1,5 kV en rijden 160 km/h. Een subreeks zal geschikt zijn voor grensoverschrijdend verkeer richting Duitsland of Zwitserland (15 kV). Een aantal eenheden krijgen een hybride uitrusting (elektrisch – diesel). Er zijn drie verschillende binneninrichtingen beschikbaar voor lokaal, regionaal of intercityverkeer.

● Bombardier kreeg op 16 november 2009 een contract, ter waarde van € 8 miljard, voor de bouw van 860 dubbeldeksmotorstellen toegewezen. De eerste schijf, zijnde 80 eenheden, wordt vanaf 2013 geleverd. Deze worden daarna ingezet in zeven regio's (Bretagne, Aquitaine, Centre, Lorraine, Nord-Pas-de-Calais, PACA en Rhône-Alpes).



GROOT-BRITTANNIË **FOTO 95-50** Naar aanleiding van het zilveren ambtsjubileum van koningin Elisabeth II in 1977 werd de koninklijke trein gemoderniseerd. Er werden meerdere nieuwe rijtuigen toegevoegd, oudere werden gemoderniseerd of geschrapt. Sindsdien draagt hij de "Royal Purple"-livrei. De rijtuigen kregen een nummer in de speciale reeks 29000. In de jaren '80 werden nog verdere aanpassingen uitgevoerd en werden nieuwe rijtuigen ingezet. Sindsdien bestaat de trein enkel uit Mark 3-rijtuigen, ingesloten tussen de twee diesellocomotieven 67005 en 67006. De trein is geschikt voor snelheden tot 200 km/h. Cardiff, 23 oktober 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 95-51 De lijn London - Plymouth - Penzance volgt over een afstand van meerdere kilometers de kust van het Kanaal tussen Dawlish en Teignmouth. De lijn ligt gekneld tussen de zee en de krijtrotsen en regelmatig geselen de golven de voorbij rijdende treinen. Op 22 oktober 2009 wordt de IC London Paddington - Penzance - een trek-duwstel - geduwd door de 43304, aangevallen door de metershoge golven kort voor het station Dawlish. Dit is echter geen reden om snelheid te minderen. Bij zware stormen wordt om veiligheidsredenen de lijn wel gesloten. Tijdens de maand augustus werd op vraag van Prince Charles, speciaal de koninklijke trein ingezet zodat hij van dit evenement zou kunnen genieten. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Oostenrijk

De heraanleg van het baanvak Mittersill - Krimml gaat goed vooruit

Sinds de overname van de ÖBB-smalspoorlijn Zell am See – Mittersill - Krimml door de Salzburger Lokalbahn (SLB) op 1 juli 2008 (zie *OP DE BAAN 88*, blz. 45), is er heel wat veranderd:

- alle stations en stopplaatsen werden gemoderniseerd;
- er kwamen weer treinbegeleiders in dienst;
- het rollend materieel kreeg een nieuwe aantrekkelijke livrei;
- na een afwezigheid van 10 jaar werd het goederenvervoer gereactiveerd;
- de dienstregeling werd verbeterd waardoor er nu een uurdienst bestaat tussen Zell am See en Mittersill, aangevuld met scholierentreinen. De door de ÖBB ingevoerde voorstadsdienst tussen Zell am See en Bruckberg Golfplatz werd eerst verlengd tot Fürth-Kaprun en rijdt sinds 13 september 2009 tot Piesendorf Bad (9 km);
- Indienststelling van comfortabele rijtuigen met een lage vloer die door de nieuwe locomotief Vs81 (ex-ÖBB 2096 001) in trek-duwverband worden ge-



Voor het afladen van de betonnen dwarsliggers wordt gebruik gemaakt van een portiek dat de dwarsliggers onmiddellijk op de bedding legt. De foto werd op 22 september 2009 tussen Mittersill en Rettenbach genomen. Walter PINET.

sleept. Een tweede locomotief van dit type (de Vs82) kwam op 11 november 2009 aan in Zell am See.

Het succes bleef niet uit aangezien de SLB in haar eerste jaar een stijging van het aantal reizigers met 40% kon verwezenlijken...!

Bovendien wordt het baanvak Mittersill -

Krimml, dat in 2005 gesloten werd nadat het door overstromingen zwaar beschadigd werd, weer heropend. Deze overstromingen waren voor de ÖBB trouwens een voorwendsel om de hele lijn te sluiten. De werken begonnen op 4 september 2009 en gaan zeer goed vooruit. Sinds 13 december 2009 rijden er weer treinen tot

FOTO 95-52 Op 21 september 2009 is de Vs81 van de SLB (ex-ÖBB 2096 001) onderweg naar Mittersill. In het station van Fürth Kaprun kruist deze trein de motorwagen VTs11 (ex-ÖBB 5090 001) die nog in de ÖBB livrei getooid is. Wim DE RIDDER



Bramberg (11 km) en de SLB hoopt om in de zomer van 2010 weer tot het station van Krimml te kunnen rijden. Dit station ligt niet ver van de beroemde *Krimmler Wasserfälle*, een waterval met een niveauverschil van 380 m. Voor deze werken worden de grote middelen ingezet. Op een aantal plaatsen werd een nieuwe bedding aangelegd die een betere bescherming tegen eventuele overstromingen biedt. Deze laat een snelheid van 80 km/h toe. Het materiaal wordt zoveel mogelijk per trein aangevoerd. De nieuwe betonnen dwarsliggers worden op normaalsporige platte wagens aangevoerd die op rolwagens worden geplaatst. De ballast komt uit een steengroeve in het nabije Kitzbühel en wordt per vrachtwagen naar Mittersill gebracht waar ze in smalsporige zelflossers geladen wordt. Deze zelflossers worden van de *Zillertalbahn* gehuurd. Bovendien kwam de ÖBB-diesellocomotief 2095.008 van de stelplaats Waidhofen op 23 september 2009 aan in Zell am See. Tot december werd ook deze ingezet op de werf. Voor het rangeren van normaalspoorwagens in het overgavetation Tischlerhäusl gebruikt de SLB haar locomotief 86 (ex-ÖBB 2048 004, ex-DB 211 100).



FOTO 95-53 De Vs73 (ex-ÖBB 2095 006) op de terugweg van Mittersill naar Zell am See met twee lege normaalsporige platte wagens, geladen op vier rolwagens. Jesdorf-Bergfried, 22 september 2009. Wim DE RIDDER.

FOTO 95-54 Na het lossen van de ballast keert de Vs73 terug naar het station van Mittersill. Twee normaalsporige platte wagens, geladen op rolwagens, bevinden zich achteraan de trein. Mittersill, 23 september 2009. Wim DE RIDDER.



Zwitserland

RhB: de nieuwe "Allegra" geleverd

14 oktober 2009 is een mijlpaal voor de RhB (Rhätische Bahn in Graubünden-Zwitserland). In de werkplaats van Landquart vond de voorstelling plaats van het nieuwe motorstel ABe 8/12 dat de naam "Allegra" meekreeg. (Allegra is een begroeting in het Reto Romaans).

Dit materieel wordt gebouwd door Stadler voor het regionaal treinverkeer van de RhB en zal in de toekomst de Ge 4/4 I, ABe 4/4 II en Be 4/4 vervangen.

De treinstellen zijn gebouwd op een aluminium onderstel met fronten opgebouwd uit composietmateriaal. Het middenrijtuig is van het lage-vloer type en heeft toiletten met gesloten kringloop. Het stel is uitgerust met klimaatregeling.

Vijftien motorstellen van het type ABe 8/12 zijn besteld en worden geleverd in 2009 en 2010. Ze zijn samengesteld uit twee aangedreven rijtuigen en een tussenrijtuig. Er zijn ook vijf motorstellen van het type ABe 4/14 besteld die bestaan uit één motoreenheid, twee tussenrijtuigen en een stuurstandrijtuig. Er kunnen maximaal drie motorstellen gekoppeld worden.



De eerste "Allegra" ABe 4/12 bij de voorstelling in de werkplaats van Landquart op 14 oktober 2009. Mario STEFANI.

De driedelige motorstellen zijn hoofdzakelijk bestemd voor de verbinding Chur – Tirano (in Italië) via de Albula- en Berninalijn (beide lijnen zijn opgenomen in het Unesco wereld-erfgoed). De vierledige motorstellen zullen voornamelijk gebruikt worden op de verbinding Landquart – Chur – Thusis.

De ABe 8/12 ontwikkelen een vermogen van 2600 kW, de ABe 4/14 1300 kW en ze

kunnen rijden onder 11 kV 16,7 Hz en 15 stellingen zijn bovendien geschikt voor 1 kV gelijkspanning voor inzet op de Berninalijn.

De totale lengte voor de ABe 8/12 is 49,5 m, ze wegen 99 ton en beschikken over 100 zitplaatsen, de ABe 4/14 zijn 74,9 m lang, wegen 105 ton en hebben 189 zitplaatsen. Hun maximum snelheid bedraagt 100 km/h.

TELEX....

DUITSLAND

● Een nieuwe maatschappij, Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) zag in oktober 2009 het levenslicht. Vanaf 15 augustus 2010 zal zij drie heen- en terugritten tussen Hamburg en Köln rijden met de reeks 4010 (ex-ÖBB zie ODB 90, p. 48-49). De reizigers kunnen kiezen tussen verschillende comfort-niveaus en genieten van voordelige tarieven.

OOSTENRIJK

● Ondanks de crisis kende RoLa (Rolende Landstrasse) via de Brennerpas, een positief 2009. RoLa wordt uitgebaat door Ökombi, een filiaal van Rail Cargo Austria (het equivalent van NMBS Logistics). Tijdens de eerste elf maanden van 2009 maakten 210.000 vrachtwagens van RoLa gebruik om de Alpen over te steken. Dit is reeds meer dan gedurende het hele jaar 2008. De bezettingsgraad bedraagt momenteel 89%.

Dit succes is vooral te danken aan het verbod om Tirol te doorkruisen met bulkgoederen vervoerd per vrachtwagen. Voor 2010 rekt Ökombi op een groei van 10% en het zal zijn capaciteit verhogen tot 300.000 vrachtwagens. Momenteel rijden dagelijks 54 RoLa-treinen over de Brennerpas.

HONGARIJE

● Bij de verandering van de dienstregeling in december 2010, zal de MAV 25 lijnen sluiten. Het Oostenrijks-Hongaarse GySEV (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút) zal deze 600 km van het MAV-reizigersnet overnemen in het westen van het land, samen met 1200 personeelsleden.

ZWITSERLAND

● De BLS plant om een nieuwe tunnel te bouwen te Rosshäusern op de lijn Bern - Neuchâtel. De huidige 108 jaar oude enkelsporige tunnel wordt vervangen door een dubbelsporige tunnel van 4,1 km tussen Rosshäusern en Mauss. De kostprijs van het project bedraagt 117 miljoen euro. Honderd miljoen wordt gefinancierd door

het Europese hogesnelheidsspoornetwerk (LGV-aansluitingen). De kantons Bern, Neuchâtel en Freiburg nemen het resterende bedrag voor hun rekening. De ingebruikname is voorzien voor 2015. De tunnel zal gebruikt worden voor de HST-verbinding tussen Bern en Paris en ook voor het S-Bahn-net van Bern. Het gaat om het belangrijkste alleenstaand project in Zwitserland in het kader van de verwezenlijking van aansluitingen van het Zwitserse net met de HSL's.

● Door de economische crisis is er een sterke daling van het goederenverkeer door de Alpen, hierbij kent het spoor de sterkste teruggang. Deze evolutie is tegenstrijdig met de doelstelling die meer zwaar vervoer zou moeten aantrekken. Om te voorkomen dat er nog meer goederenverkeer van het spoor weggehaald wordt, heeft l'Office fédéral des Transports beslist om tijdelijk de steun aan het niet-begeleide gecombineerd vervoer (TCNA) en het containertransport te verhogen. Dit gebeurt via het optrekken van de vergoeding aan de uitbaters. Hierdoor kunnen ze concurrentiële prijzen aanbieden t.o.v. het wegvervoer en zo nieuwe klanten binnenhalen.

Italië

De reeks E464 in dienst genomen door de FER

Sinds 6 juni 2009 baat de maatschappij FER (Ferrovie Emilia - Romagna) de lijn Poggio Rusco - Ferrera uit met elektrische tractie. De dieselmotorwagens werden vervangen door dubbeldek trek-duwtreinen die gesleept worden door de E464. In totaal heeft de FER 10 exemplaren aangeschaft van deze locomotief, die identiek is aan de E464 van de FS. De nummering gaat van E464.901 t/m 906 en van 890 t/m 893. De laatste vier zijn voorzien van een automatische koppeling.

Overigens bestelden de Italiaanse spoorwegen (FS) bij Bombardier 100 bijkomende locomotieven van het type E464 met een optie op 50 voor het regionale rei-



Op 8 augustus 2009 wachten in de buurt van Emilia twee onlangs nieuw geleverde trek-duwstellen op hun eerste rit. Garrit JOOS.

zigersverkeer, wat hun effectief op 638 eenheden brengt.

Eind oktober 2009 waren er reeds 480 in

dienst. De totale waarde van de bestelling bedraagt 258 miljoen euro. De levering loopt van 2010 tot 2012.



Op 26 mei 2006 sleepte de 279-014-5 een autotrein en werd te Tudela gefotografeerd. In de maand september 2008 werd deze locomotief gesloopt in Zaragoza. Felipe ARANDA.

Spanje

De reeks 279 geschrapt

De 16 locomotieven van de reeks 279 van de RENFE (Spaanse spoorwegen) werden in 1967 en 1968 geleverd door Mitsubishi (eerste twee exemplaren), de rest door CAF en CENEMESA (onder licentie). Het waren tweespannige (1,5 en 3 kV gelijkspanning) Bo'Bo' locomotieven. Het totale vermogen bedroeg 2700 kW en ze waren uitgerust met 2 verschillende soorten overbrengingsverhoudingen voor 80 of 130 km/h. Eerst werden ze genummerd van 7901 t/m 7916, later van 279.001 t/m 016.

De laatste locomotief werd geschrapt in de stelplaats van Zaragoza op 2 juli 2009. Deze locomotieven, de eerste van Japanse herkomst, gaven het startschot aan meerdere quasi-identieke locomotieven van ondermeer de reeksen 269 en 289, samen goed voor zo'n 300 exemplaren.

Luxemburg

De gerestaureerde Z105

De motorwagen De Dietrich Z105, eigendom van "Service des Sites et Monuments Nationaux luxembourgeois" is grondig gerestaureerd in Duitsland bij Arriva Werke Nord GmbH te Neustrelitz. Tussen 25 en 27 november 2009 voerde de motorwagen meerdere proefritten uit tussen Neustrelitz en Feldberg (zo'n 100 km ten noorden van Berlijn). Deze ritten gaven voldoening zodat de motorwagen na zo'n 10 jaar afwezigheid terug zal rond-rijden in Luxemburg.

Feldberg, 27 november 2009.
Serge PLETGEN.



Beelden uit Nieuw-Zeeland



Nieuw-Zeeland bevindt zich in het zuidwesten van de Stille Oceaan en bestaat uit twee grote eilanden. De oppervlakte bedraagt 268.680 km² en het land telt vier miljoen inwoners. De nationale spoorwegmaatschappij (NZR - New Zealand Railways) werd in 1993 verkocht aan het Amerikaanse Wisconsin Central waarna ze de naam Tranz Rail kreeg. Deze privatisering was echter een catastrofe voor de infrastructuur en het treinverkeer zodat de maatschappij in 2004 weer werd genationaliseerd. De exploitatie is nu in handen van het Australische Toll Rail.

FOTO 95-55 *In Auckland wordt de voorstadsdienst volledig uitgevoerd met dieseltractie en werd de exploitatie uitbesteed aan Veolia Transport. Tijdens het spitsuur zet Veolia een aantal motorwagens van het type 'Silver Fern' in tussen Auckland en Pukekohe. Van dit type werden in 1972 drie stuks geleverd door Kawasaki en Toshiba in Japan. Ze waren bestemd voor de verbinding Auckland-Wellington. Op 3 april 2009 komen de RM24 en RM18 aan in Auckland. De in 1980 ingevoerde nummering heeft als bijzonderheid dat het controlenummer deel uitmaakt van het volledige nummer. Zo is de RM24 dus eigenlijk de RM2, de DC4951 is de DC495, de E074 is de E07, enz... Philippe DE GIETER.*

FOTO 95-56 *De andere diensten worden gereden met 19 tweeledige motorwagens, die tweedehands in Australië werden gekocht bij TransPerth, en met gesleepte treinen die zijn samengesteld uit rijtuigen van het type Mark2 die van British Rail werden overgenomen. Ze werden omgebouwd voor de voorstadsdiensten waar ze met locomotieven van de reeks DC in trek-duwformatie worden ingezet. Op 3 april 2009 stopt de DC4951 in Orakei, net buiten Auckland. In de achtergrond zien we de 328m hoge Sky Tower (4m hoger dan de Eiffeltoren) die in 1997 werd voltooid. Philippe DE GIETER.*





FOTO 95-57 Kiwi Rail werd op 1 juli 2008 opgericht naar aanleiding van de overname van Toll Rail door de overheid. Kiwi Rail baat een net van 3898 km uit, met een spoorbreedte van 1,067 m. Hiervan is ongeveer 500 km geëlektrificeerd. Op 20 maart 2009 slepen de DC4565 en DFT7239 een steenkooltrein nabij Omokoroa, op de lijn Mount-Maunganui - Hamilton. Philippe DE GIETER.

FOTO 95-58 Kiwi Rail baat nog drie lange-afstandsreizigerstreinen uit onder de naam Tranz Scenic: Auckland - Wellington (Overlander), Christchurch - Picton (TranzCoastal) en Christchurch - Greymouth (TranzAlpine). Ze zijn vooral van belang voor toeristen. Op 29 maart 2009 rijdt de DC4559 door Sefton met de TranzCoastal Picton-Christchurch. De reeks DC is een A1A A1A die tussen 1961 en 1967 door General Motors werd gebouwd. Hun motor van het type GM 12-645C is identiek aan die van onze reeks 62. Philippe DE GIETER.





FOTO 95-59 In 1968 werden vijf elektrische locomotieven (Bo'Bo'-reeks EA, later EO) in dienst gesteld voor het opduwen van zware goederentreinen door de tunnel van Otira. Deze tunnel is 8500m lang en heeft hellingen tot 3%. De lijn door de tunnel werd geëlektrificeerd met 1500V gelijkspanning. Na de privatisering vond men het onderhoud van deze installaties echter te duur en in 1997 werd de bovenleiding afgebroken en de reeks EO werd buiten dienst gesteld. Omdat de tunnel weinig geschikt was voor het gebruik van diesellocomotieven leidde deze beslissing al snel tot zware problemen - maar het was al te laat... Sinds 8 december 2008 zijn drie locomotieven weer in dienst bij Kiwi Rail. Ze worden ingezet in de voorstadsdienst van Wellington waar het aantal reizigers sterk was gestegen. Op 1 april 2009 staat de EO74 met een stel Mark2-rijtuigen in het station van Wellington. Philippe DE GIETER.

FOTO 95-60 Naast de voorstadsdiensten van Auckland en Wellington is het reizigersverkeer beperkt tot een aantal toeristische lijnen. Op 28 maart 2009 is de AB778 (een 2C1, gebouwd door NZR in 1925 en in juli 1969 buiten dienst gesteld) onderweg met de 'Kingston Flyer' op de lijn Fairlight - Kingston (14km). Philippe DE GIETER.





FOTO 95-61 De Weka Pass Railway in Waipara baat een lijn van 12km naar Waikari uit. Er worden twee van de vier bewaarde locomotieven van de reeks DG ingezet. In 1955 en 1956 werden 42 machines (A1A A1A) geleverd door English Electric, Vulcan Foundry en Robert Stephenson & Hawthorn. Ze verdwenen in 1983. Op 30 maart 2009 staan de 791 en 770 voor de stelplaats in Waipara. Philippe DE GIETER.

FOTO 95-62 Er bestaan ongeveer 60 verenigingen van spoorwegliefhebbers. Een van de belangrijkste is de TGR (Taieri Gorge Railway) die tussen Dunedin en Middlemarch (18km) rijdt. Er worden vijf diesel-elektrische locomotieven van de reeks DJ (Bo'Bo'Bo) ingezet. Ze werden in 1968 en 1969 door het Japanse Mitsubishi gebouwd. Bij de NZR werden ze tot 1989 gebruikt. Op 27 maart 2009 staat de DJ 3286 in Hindon met een trein naar Dunedin. Philippe DE GIETER.



WAGEN TYPE Uaai 3000S2

Na de Tweede Wereldoorlog had de NMBS onder andere een reeks van 30 goederenwagens met verlaagde vloer, onderverdeeld in 11 verschillende types van de DR, in haar inventaris voor speciale transporten. Ze hadden een laadvermogen tussen de 30 en 105 ton.

Zestien hiervan (zeven verschillende types en sterk op elkaar gelijkend) waren voorzien van 2-, 3- of 4-assige draaistellen en konden tussen de 50 en 105 ton laden. Na hun schrapping uit de inventaris in de jaren '80 werden zij ofwel verkocht als schroot ofwel als dienstvoertuig ingezet in de betoneringstreinen van de NMBS en later verkocht voor hergebruik in privébetoneringstreinen of als dienstwagens zoals het voertuig dat ons interesseert.

Enkele draaistellen werden hergebruikt bij de bouw van nieuwe wagens met verlaagde vloer. .

Dit unieke en indrukwekkende voertuig werd in 1938 voor de DR gebouwd en had twee 4-assige draaistellen, elk met een radstand van 4,500 m. Elk draaistel was voorzien van een hand-rem, koppeling en buffers. Verder beschikten zij over een draaischijf waarop het laadchassis steunde.

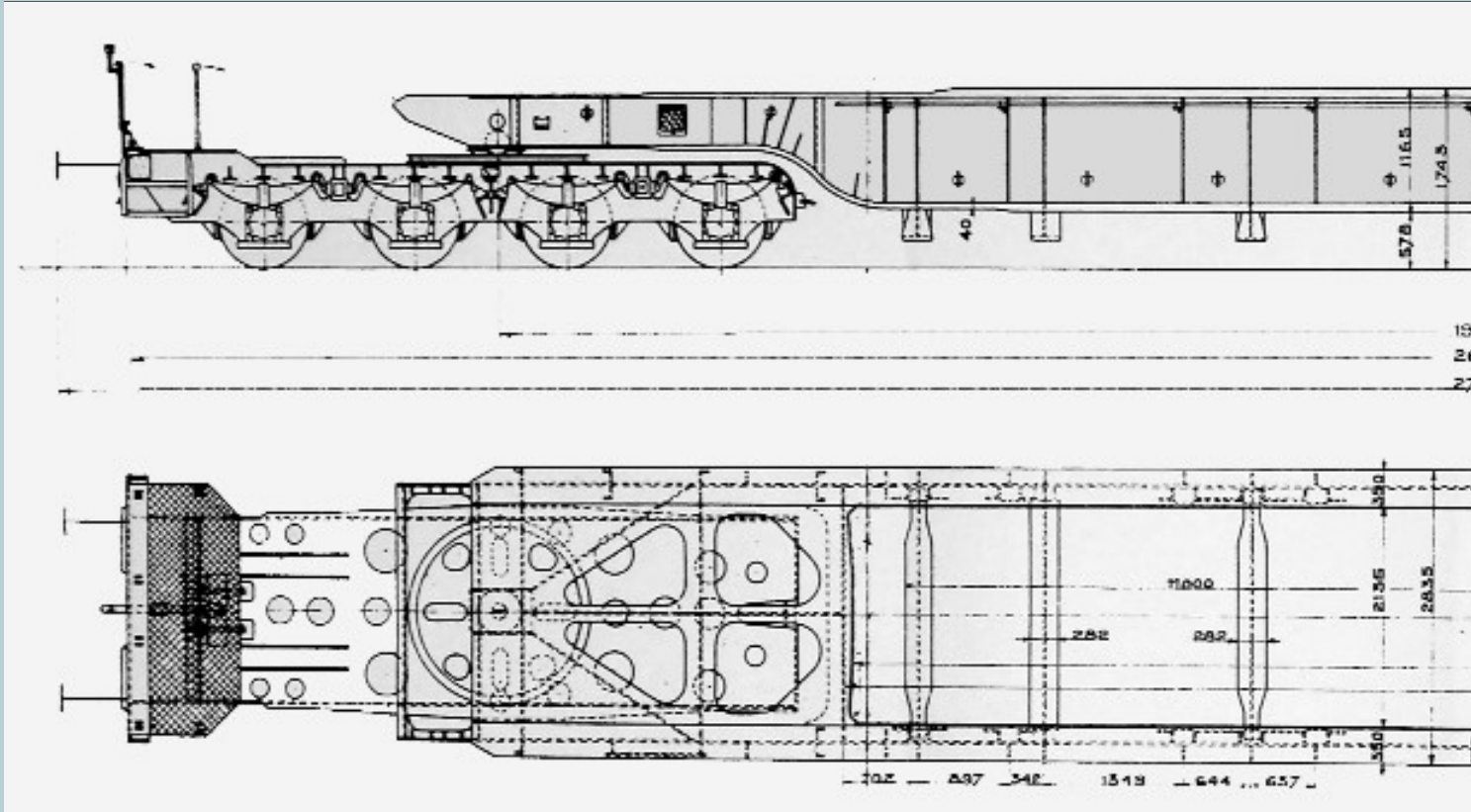
Met een lengte van 27,700 m kon de wagen een lading tot 105 ton, later verhoogd tot 110 ton, vervoeren. De wagen zelf woog 46,3 ton en het chassis was 21,014 m lang. De vier dwarsbalken konden worden verwijderd in functie van de lengte van de lading.



De wagen in de jaren '80 te Leuven, ingeschreven onder het nummer 31 88 994 0 001-2 en ingedeeld onder het type 3000S2.
Roger CRIKELAIRE.

type 3000S2

Aantal:	1
Bouwjaar:	1938
NMBS-nummer en type:	
- in 1946:	377.488 type 3000b
- in 1956:	1.099.910 type 3000B
- in 1964:	20 88 999 0 003-x type 3000S2
- in 1981:	31 88 994 0 001-2 type 3000S2
- in 1984:	80 88 984 0 602-6 type 9840B2
Gewicht:	46,3 t
Max. laadvermogen:	105 later 110 t
Lengte:	27,700 m
Breedte:	2,760 m
Hoogte:	1,745 m
Wieldiameter:	0,945 m

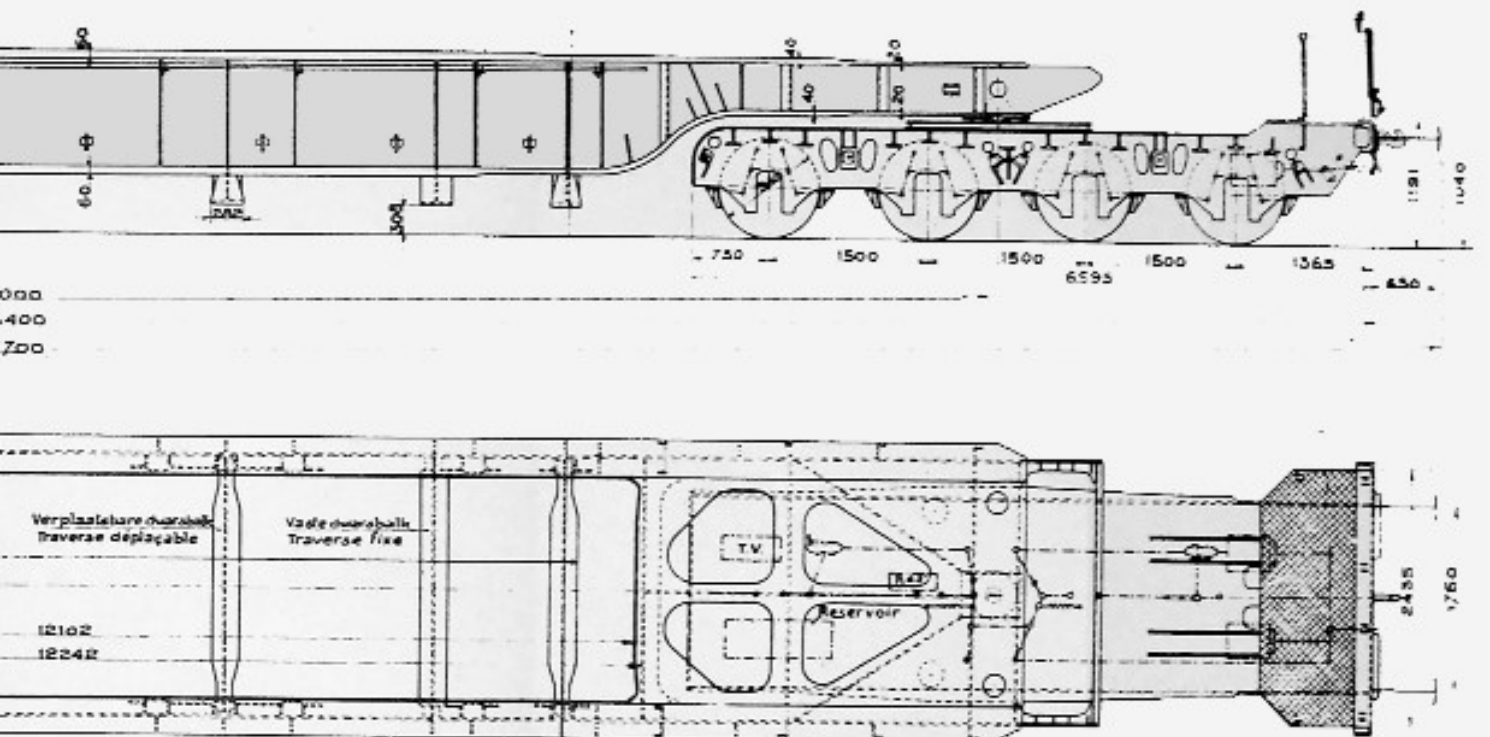




↑ De wagen in gebruik voor het vervoer van de brugdekken van de nieuwe brug van Bois-de-Breux (lijn 38 Chênée - Montzen). Deze hadden een gewicht van 40 ton en werden gebouwd door de Ateliers de Constructions de Jambes-Nord. De foto werd in het station van Namur gemaakt. De rebordessen werden verwijderd om deze lading te kunnen vervoeren. Verzameling TSP.



→ Een algemeen zicht op het enorme vierassige draaistel. Antwerpen, kaai 115, juli 1978. Eddy VERVOORT.





↑ *De wagen in de Antwerpse haven, kaai 115 in juli 1978. Eddy VERVOORT.*

Bij de NMBS kreeg de wagen aanvankelijk het nummer 377.488 en werd hij ingedeeld in het type 3000b.

Vervolgens kreeg hij het nummer 1.099.910. Bij de invoering van de UIC-nummering kreeg hij achtereenvolgens de nummers 20 88 999 0 003 en 31 88 994 0 001 en werd ingedeeld bij het type 3000S2 met lettercode Uaai (U = speciale wagen; aa = wagen met 6 of meer assen, laadvermogen > 60 t; i = geschikt voor transport van grote voorwerpen binnen vrije ruimteprofiel indien zij geladen zijn op diepladers)

Deze wagen verliet de commerciële dienst in 1984 waarna hij het nummer 80 88 984 0 602-6 kreeg en geklasseerd als type 9840B2. Hij werd gebruikt als gewichtswagen voor het testen van rolbruggen in de werkplaatsen.

De beschadigde luchtrem werd verwijderd en de wagen kreeg een loze leiding.



Twee foto's van de wagen, hergebruikt als dienstvoertuig. Hij droeg het nummer 80 88 984 0 602-6 en diende als gewichtswagen bij het testen van rolbruggen. Boven te Ronet midden jaren '80. Roger CRİKELAIRE. Onderaan: eveneens te Ronet op 8 september 1984. Eddy VERVOORT.



Dit is Belgisch

INDIË: 1D1 type WG

In 1952 tekende Anglo Franco Belge het meest belangrijke contract dat ooit aangeboden werd aan de Belgische industrie. Het kwam er op vraag van de Indische spoorwegen. Het contract ging over de bouw van 80 stoomlocomotieven "Mikado" 1D1 van 95t, voorzien voor breedspoor (1,676m). De locomotieven waren uitgerust met een tender en er waren ook een paar reserve-stoomketels voorzien. Ook al werd de bestelling verpest door de onaanvaardbare condities, toch werd ze aanvaard, maar na 16 locomotieven werd de productie abrupt stopgezet. AFB werd veroordeeld tot een schadevergoeding "in natura": de bouw van twee identieke locomotieven. Dit betekende meteen het einde van deze fabriek. De 64 resterende locomotieven werden afgevoerd door Henschel in 1953. Ook deze Duitse reus kwam in financiële moeilijkheden maar werd door de Duitse overheid gered.

Er werden in totaal 2450 locomotieven van het type WG gebouwd, ondermeer in India, Duitsland, Japan, Italië, de V.S, Oostenrijk en Groot-Brittannië. Al deze locomotieven werden ingezet in het goederenverkeer.



De constructie van de 1D1 type WG voor de Indische spoorwegen. Hierboven de WG-8502.

Foto's: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©



ARGENTINIË: locomotieven EFEA nr. 7052-7101

De Argentijnse spoorwegen (EFEA - Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino) waren zeer tevreden over de 51 locomotieven met een aparte cabine en geconstrueerd in 1953 door Baldwin-Westinghouse. Daarom werd er een tweede reeks besteld van 50 eenheden bij Cockerill, uitgerust met dezelfde motor, nl een Baldwin 608A. De locomotief was op technisch vlak afgeleid van het type 201 van de NMBS (toekomstige reeks 59) maar de kast was veel ruimer en de draaistellen waren uitgerust met 3 assen. Het koetswerk werd gebouwd door *La Brugeoise et Nivelles* te Nivelles. De EFEA koos voor een nummering van 7052 t/m 7101 in opvolging van de eerste schijf locomotieven.



Hierboven: een overzicht van de lopende band bij Cockerill te Seraing. Cockerill begon de locomotieven te leveren vanaf 1958. De bouwnummers liepen van 3605 t/m 3654.

Ze werden ingezet op de Général Rocaspoorlijn van EFEA.

Links: Een officiële foto van Cockerill van de eerste locomotief, de 7052.

Foto's Cockerill, verzameling TSP.



Gisteren...

Aan het einde van de 19de eeuw waren de handel en het vervoer per spoor sterk toegenomen. In Brussel ontstond hierdoor een gebrek aan opslagplaatsen terwijl ook de activiteiten van de douane gehinderd werden. Na overleg met de aangrenzende gemeenten werd beslist om een nieuw goederenstation te bouwen op een drassig terrein langs het kanaal. Dit terrein was eigendom van de familie Thurn und Taxis en het werd in 1897 gekocht door de stad Brussel. In hetzelfde jaar keurde de overheid een plan goed voor de bouw van een nieuw, centraal gelegen, goederenstation dat het te klein geworden Brussel-Groendreef moest vervangen. Het project voorzag ook een groot douanegebouw. De eerste loodsen konden in 1907 in gebruik genomen worden, toen nog met de naam "Maritiem Station". In 1922 werd een nieuwe grote hal gebouwd om de opslagruimte te vergroten. Tegelijkertijd werd de spoorinfrastructuur fors uitgebreid waardoor uiteindelijk een van de grootste stations van het land ontstond. In deze periode werden meer dan 1400 wagens per dag behandeld en dit 24 uur op 24. Uiteindelijk zou de totale spoorlengte maar liefst 23 km bedragen. Het station Brussel-T.T. kon bereikt worden via de korte lijn 28A die in Pannenhuis aftakte van lijn 28 (het westelijk ringspoor). Deze verbinding kon met ingang van 13 januari 1958 ook door elektrische locomotieven bereden worden. Vooral 's nachts was het treinverkeer zeer intensief. De treinen, vooral voor het vervoer van stukgoed, volgden elkaar in hoog tempo op en verbonden Brussel met alle grote Belgische steden. Omdat het vervoer van stukgoed meer en meer door vrachtwagens werd overgenomen verminderde het belang van Brussel-T.T. Het station werd uiteindelijk in 1994 gesloten. Tot 2000 werd nog een terminal voor het gecombineerd vervoer bediend. De foto bovenaan werd tussen 1925 en 1939 genomen en toont de installaties van Brussel-T.T. in hun hoogdagen. Vooraan zien we twee locomotieven van het type 58. Dagelijks waren tien machines nodig voor het uitvoeren van de rangeringen. Vandaag zijn alle sporen verdwenen. Het spoorwegmuseum had in de hallen ondergebracht kunnen worden maar de waarde van de terreinen en de gebouwen was zo groot dat voor meer lucratieve projecten werd gekozen... Postkaart verzameling Gérard SAND, foto onderaan: 20 april 2007, Gérard SAND.

Vandaag



De mooiste sites van België

LISSEWEGE

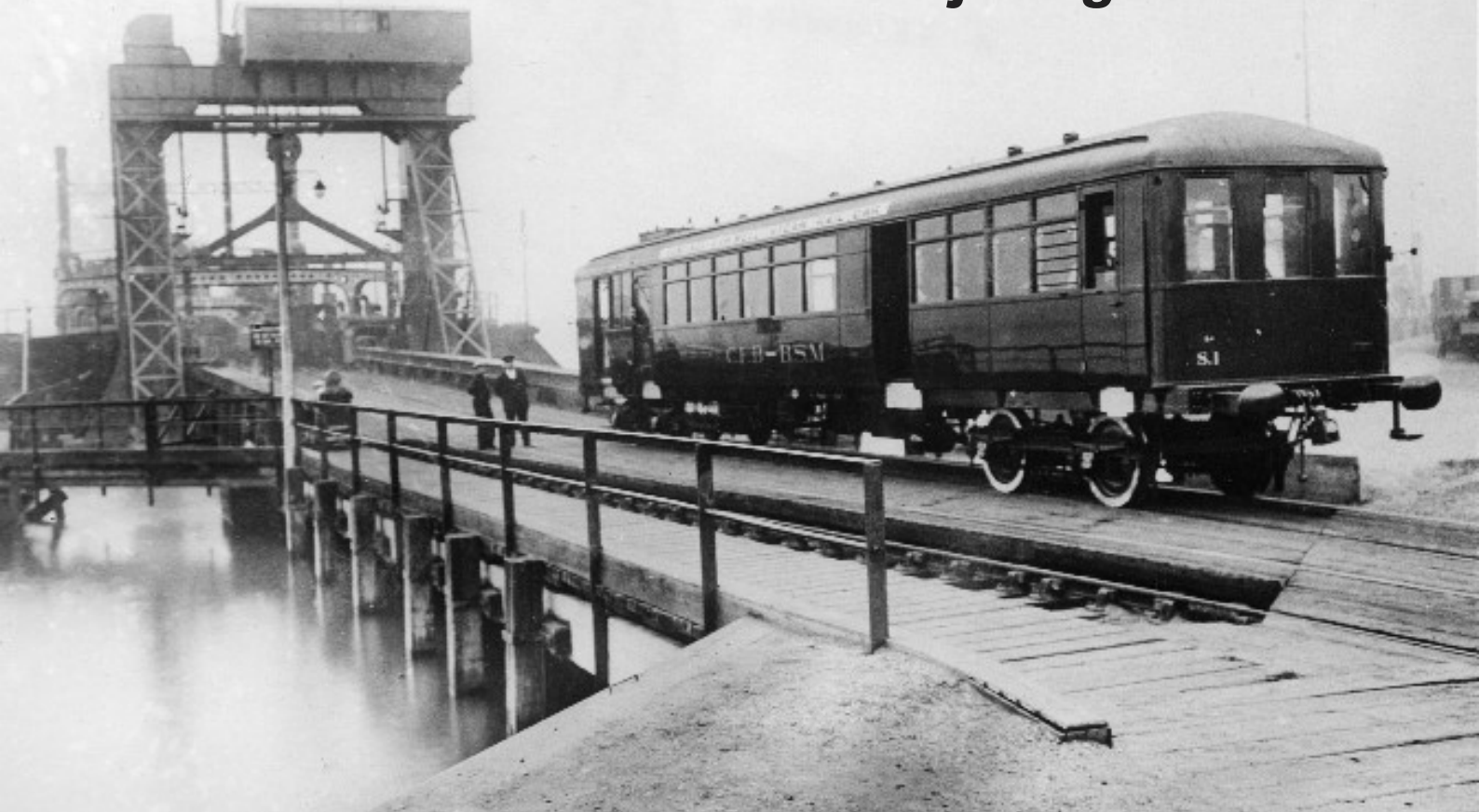
Op een kilometer afstand van het station Lissewege ligt de spoorlijn 51A (Brugge) - Y Dudzele - Zeebrugge naast een sloot. Dergelijke situatie komt in Nederland veelvuldig voor, maar is eerder een zeldzaamheid in België. De zon staat er altijd goed en er is een intens goederenverkeer.

FOTO 95-83 ↑ *Op 2 april slepen de 2367 en 2618 de trein 39285 Zeebrugge - Antwerpen-Noord. Op de achtergrond de typische kerktoren van Lissewege. Serge MARTIN.*

Op 26 augustus 1991 sleepte de 5132 een cokestrein afkomstig uit de cokesfabriek van Zeebrugge naar Gent-Noord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



80 jaar geleden ...



In navolging van de buurtspoorwegen besloot de NMBS eind jaren '20 proeven uit te voeren voor het inzetten van motorwagens. Het was de bedoeling om zo de uitbatingskosten van kleinere lokale lijnen te beperken. Twee reeksen werden uitgeprobeerd: één met stoom, de andere met een dieselmotor (type 600). Van het stoomtype werden er 3 exemplaren gebouwd door de firma Sentinel uit Shrensbury in Groot-Brittannië. Deze waren uitgerust met een verticale Field-stoomketel. Eerst werden ze genummerd van S1 t/m S3, vanaf 1933 werd dit 500.01 t/m 500.03. Hun opmerkelijke loopbaan speelde zich af in de Luikse regio, eerst toebedeeld aan de stelplaats Liège, later aan deze van Visé. Maar geen enkele van de drie kon ontsnappen aan de gevolgen van de Tweede Wereldoorlog. Het bovenstaande document toont het afladen van de S1 in de haven van Zeebrugge. Fotograaf onbekend, verz. TSP.

Eind jaren '50 plaatste de NMBS een bestelling van 22 elektrische locomotieven die veel gelijkenis vertoonden met deze van het type 122 (toekomstige reeks 22). Deze was nodig om het hoofd te bieden aan de toenemende elektrificaties (lijn 50 Brussel-Noord - Gent-Sint-Pieters via Aalst en lijn 96 Brussel - Mons). De eerste 16 locomotieven werden genummerd van 125.001 t/m 125.016. De laatste zes locomotieven die voorzien waren om 140 km/h te rijden werden genummerd van 140.001 t/m 140.006 (later 125.101 t/m 125.106). In 1971 werden de twee reeksen vernummerd van 2501 t/m 2516 en 2517 t/m 2522. Nog later werden de 2515 t/m 2522 vernummerd naar 2551 t/m 2558. Ook valt op te merken dat het een halve eeuw geleden is (1960) dat de eerste locomotief van de reeks 125 geleverd werd. Op de foto zien we de 125.001 vooraan de trein 897 Brussel Zuid - Gent-Sint-Pieters op 5 april 1961. De trein bevond zich ter hoogte van Essene - Lombeek waar een verbinding voorzien was van de nieuwe lijn 50A naar Denderleeuw (de lijn 50A kruist bovengronds de drie van de vier sporen, juist zichtbaar op de achtergrond). Links zien we de twee sporen van de lijn 50. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.

50 jaar geleden...



30 jaar geleden...



FOTO 95-64 In 1979 besliste de NMBS om acht rijtuigen van het type M2B om te bouwen tot stuurstandrijtuigen BDx. Zo konden er trekduw treinen gevormd worden met de elektrische locomotieven van de reeks 25. Het eerste rijtuig, de 49421 dat deels aangepast was, verliet de CW Mechelen in de loop van december 1979. De rijtuigkast was reeds omgebouwd, maar enkel de rode eindseinen waren al geplaatst. De stuurtafel in de stuurpost was zelfs nog niet geïnstalleerd. Ook de voorzijde van het stuurstandrijtuig was nog niet in het geel gezet. Minstens drie rijtuigen hebben zo voor een jaartje rondgereden om dan uiteindelijk volledig omgebouwd te worden. De foto toont het onafgewerkte rijtuig 49210 in de vorming van Schaarbeek. Door de ombouw zal het rijtuig vernummerd worden naar 49610. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 95-65 Naar aanleiding van de festiviteiten voor 150 jaar spoorwegen in België restaureerde de NMBS een motorstel van het type 1935. Het stel maakte op 31 januari 1985 een eerste proefrit vanuit de CW Mechelen. Tot maart werd elke donderdag een ritje uitgevoerd tussen Mechelen en Landen. Op 14 maart 1985 was dit ook het geval en werd het stel gefotografeerd bij het binnenrijden van Leuven. Het was pas in april dat de definitieve schildering werd aangebracht. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden...



Een groot station

In het verleden hield, volgens de reizigers, het belang van een station vaak verband met de omvang van het gebouw. In dit opzicht maakte het stationsgebouw van Turnhout op mij een enorme indruk. In de loop der jaren werden veel van deze monumentale gebouwen afgebroken. Ze dienden plaats te maken voor meer functionele exemplaren. Ik durf niet te hopen dat deze indrukwekkende herinnering uit mijn jeugd nog bestaat.

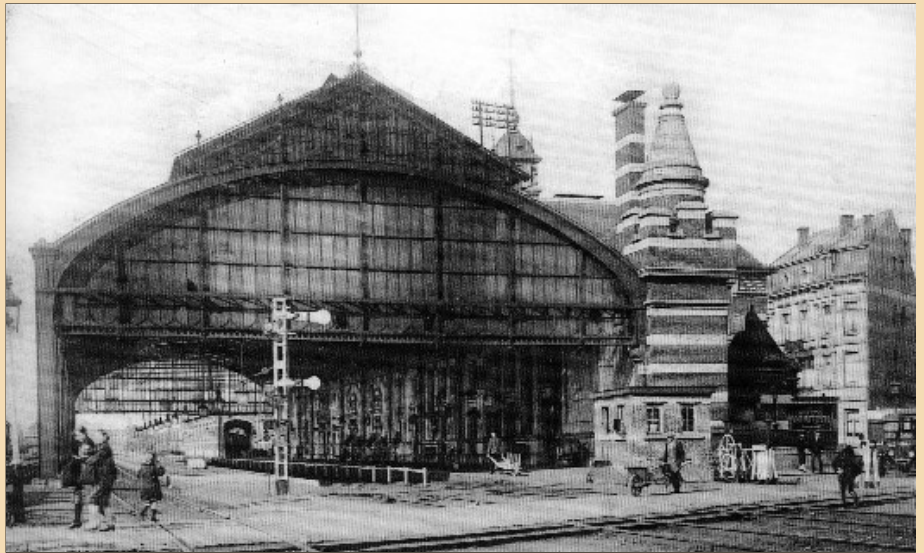
In juli 1954 stapte ik in Herentals op de omnibus die mij naar Turnhout zou voeren. Het was de eerste maal dat ik alleen en zover van mijn dorpje in Wallonië reisde. Gedreven door mijn voorliefde voor «den ijzeren weg» had ik met behulp van het officiële spoorboekje een reis uitgestippeld. Ik was echter niet bevreesd om de weg te verliezen. De kleine dappere trein bestond uit twee rijtuigen van Duitse origine (toegekomen na 1918) en een type 15. De 15.020 om precies te zijn. Deze zou na een kort verblijf in de stelplaats van Aarschot afgelost worden door een motorwagen van het type 603 (de latere reeks 43). Deze werden dan net geleverd. Men had echter wel wat tijd nodig om deze nieuwe voertuigen geschikt te maken voor hun taak. Zo moest men bijvoorbeeld in Bertrix voor het slepen van reizigerstreinen, in afwachting van de oppuntstelling van de 603'en, net zoals in de goede oude tijd, een beroep op stoomlocs van het type 97.

Mijn trein reed naar het noorden. Tussen Lichtaart en Tielen bepaalden de borden SF05, die de onbewaakte overwegen beschermden, de snelheid van het konvooi. Ze dwongen de machinist om fluitend deze gevaarlijke plaatsen aan een snelheid van vijf kilometer per uur te overschrijden. Mijn reisgezellen in het compartiment, spoorleggers, speelden met de kaarten. Ze gingen zo op in hun spel dat ze te pas en te onpas luidruchtig hun geluk of teleurstelling lieten blijken.

Het jaar daarop moest de romantiek weer een stukje terrein prijs geven. De 15.020 had asiel gekregen in Walcourt en had terug aan levensvreugde gewonnen. De stervende trein die mij, ter gelegenheid van het zomerbezoek aan mijn familie, van Herentals naar Turnhout voerde, bestond nu uit twee motorwagens van het type 603.

In 1957 ging ik zo op in het observeren van de locs die in de nabijheid van de draaischijf en de waterpomp stonden te wachten, dat ik de tijd uit het oog verloor. De nicht van mijn moeder, die mij kwam verwelkomen, was er van overtuigd dat ik de verkeerde trein had genomen en zij keerde alleen terug naar huis.

Het was nochtans zij die de volgende dag voor-

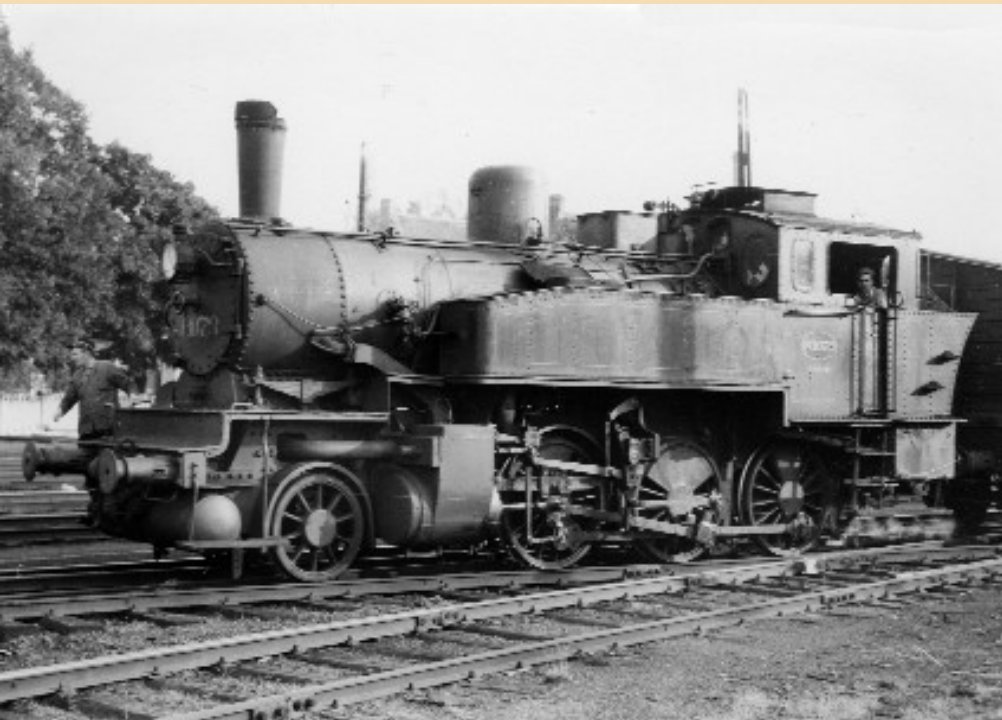


Het station van Turnhout in 1925. Het station verloor spijtig genoeg zijn mooie overkapping in de jaren vijftig van de vorige eeuw. Oorspronkelijk overdekte deze de sporen van het station Antwerpen-Oost (de oude benaming van Antwerpen-Centraal - niet te verwarren met het huidige Antwerpen-Oost). Verzameling Eric PAULUS.



Twee foto's van het station langs de straatzijde. Hierboven in 1921. Hieronder aan het eind van de jaren '20 van de vorige eeuw. Een autobus wacht het vertrek naar Antwerpen af. Het stationsgebouw bestaat nog steeds. Het werd in 1996, ter gelegenheid van zijn eeuwfeest, volledig gerenoveerd (zie ODB 41 pagina 13). Verzameling TSP.





← De 93.073 (stelplaats Berchem) is op 29 september 1955 in Turnhout bezig met de nodige rangeringen.
Fotograaf onbekend, verzameling TSP.

↓ De 93.002 (stelplaats Antwerpen-Dam) is op 18 februari 1960 bezig met de bediening van de bundel «De Dok». Om deze bundel, gelegen aan het kanaal Schoten - Dessel, te bereiken moest de trein in het midden van de straat rijden. Dit deed enkele bewoners schrikken. Deze Pruisische T9.³ (KPEV «Altona 7302») werd in 1908 gebouwd door Orenstein & Koppel. De loc werd op 23 mei 1963 in Brugge geschrapt.
Foto H.G. HESSELINK, verzameling DU CABRI.

stelde om een fietstocht naar Weelde, de eindhalte van de lijn op Belgisch grondgebied, te maken. De lijn liep blijkbaar nog door in de richting Nederland, maar de rails leken me al vrij verroest.

Vandaag tracht ik alle treindiensten terug voor de geest te halen die ruim vijftig jaar geleden dit bijna vergeten station aandeden.

Ik moet zeker de dienst vermelden die werd uitgevoerd met een locomotief type 93, afkomstig van de stelplaats Berchem, die bestuurd werd door een ploeg van Turnhout. Men verliet het

station om 07.45 en reed dan naar «de Dok», een bundel gelegen aan het kanaal Schoten - Dessel van waaruit men een aantal spooransluitingen bediende. Elke keer dat deze trein door de straat reed werden de jongste familieleden onrustig. De ouderen moesten ze dan geruststellen. Waarschijnlijk kenden ze de konvooien van de Buurtspoorwegen niet, die - getrokken door hun kleine trouwe stoommachines - van dorp naar dorp reden.

Ik heb geen familie meer wonen in deze regio en ben er ook al lang niet meer geweest. Maar de

rokerige atmosfeer van weleer, waarin de locomotieven net leken op te stijgen en die nooit verdween in deze rustige uithoek van de Kempen, ben ik echter niet vergeten. Maar zoals elders heb ik ook hier nooit mijn dierbare stoommachines graag zien verdwijnen en vervangen worden door dieseltreinen. Want zoals de beroemde heer Huysman ooit zei: "eenmaal ze er niet meer zijn, dan worden ze zoals onze dierbare overledenen: ze leven verder in je herinneringen".

Philippe PIRNAY.



