

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 104 - AUGUSTUS 2011 - € 8,50
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

Onze manifestaties kennen een groot succes, zowel wat betreft St.-Ghislain als de reizen die werden georganiseerd voor de liefhebbers als voor het grote publiek. Deze interesse is een goede steun in onze rug en uw deelname aan onze activiteiten komt de verschillende doelstellingen van TSP ten goede. Maak gebruik van de zomerperiode en ontdek onze mooie lijn 128, hetzij per motorwagen, hetzij per stoomtrein. De dienstregeling werd aangepast voor de verkenning van een bijkomende, pas gerestaureerde kilometer op deze lijn. Nu wordt deze over een afstand van 15 km uitgebaut. Evrehailles-Bauche komt in zicht, misschien voor volgend jaar? Zeker als wij op uw steun mogen rekenen!

Prettige vakantie en veel leesgenot! /



NIEUW

UN SIECLE DE VAPEUR 4 EEN EEUW STOOM 4

ZIE MIDDENKATERN



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.

GEZOCHT: TSP zoekt foto's en documenten in verband met de zes "Liliput"-lokomotieven (Zie *OP DE BAAN 101*, pagina 32), die werden gebouwd voor de Wereldtentoonstelling van 1935 te Brussel.

Contacteer TSP: pftsp@gmail.com.

MALMEDY

Site Malmedy-Expo (6 000 m²)

17 & 18 SEPTEMBRE 2011

EXPO MODELISME

(Trains, Voitures, Maquettes, Avions.....)

BOURSE D'ÉCHANGE

Samedi 17 septembre 2011: de 10 à 18 heures
Dimanche 18 septembre 2011: de 09 à 18 heures



PAF : 5 euros (enfants gratuits)
Bar et petite restauration

Infos et réservation : 0496 / 05 04 07
E-mail : francis.deprez@live.fr

PFT-agenda

- **13, 14 en 15 augustus:** feestweekend op "le Chemin de fer du Bocq". Ritten met stoom- en dieseltractie. Zie middenkatern.
- **Zaterdag 9 en zondag 10 september:** "Journées du Patrimoine". Ons museum te St.-Ghislain is geopend. Ritten per motorwagen en voorstelling van de nieuwste aanwinsten.
- **Zaterdag 9 en zondag 10 september:** 150 jaar spoorverbinding Oudenaarde - Ronse. Pendelritten met de 64.169.

Rechtzetting

OP DE BAAN 103 p. 62: op de foto bovenaan staat een locomotief **type 1** en geen type 12.

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 DESCHPEPPER, Bart DE WOLF, Nico VANDEBUERIE, Roel DE SAEGER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Dominique ALLARD, ALSTOM, Armand BEERLANDT, Francesco BLOISI, Johnny BRAUNS, Les COULTON, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Bernard DIEUDONNE, Mike FERSBERG, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Alain JEANMART, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Charles MALISOUX, Anne-Marie MASSARD, Christophe MAURICE, Denzil MORGAN, de NMBS, Chris NUTHALL, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, François POBEZ, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Thierry SIMON, Guy SMETZ, Yves STEENBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECKE, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Jeffrey WRAY.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2011

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 2011". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.
BIC-code: GEBABEBB.
Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.
Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.
- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat worden.

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 St-Ghislain ?

Contacteer dan:

Schaarbeek: Geert Packet +32 (0)496 96 56 00
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain):
Baudouin Dieu: +32 (0)475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L. 128): +32 (0)495 61 49 56

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 104-01

Voor de tweede grote reis van dit seizoen werden twee blauwe 55'ers ingezet. Vanuit Brussel ging het richting Raeren, waar deze foto tot stand kwam.

FotoTSP / Christian AUQUIERE.

OP DE BAAN 104 - AUGUSTUS 2011

inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

8 Belgische actualiteit

- 8 statistieken - locomotieven
- 12 wachten op reeks 18 !
- 14 OSR France in actie
- 18 de 7392 in Mulhouse
- 22 twee M2 te Racour
- 24 schrappingen
- 26 "le pont du Luxembourg"
- 28 Lanaken: de eerste trein
- 30 varia
- 31 toerisme
- 32 privéoperators

38 Buitenlandse actualiteit

- 38 Australië
- 47 Duitsland
- 48 Duitsland - Telex

50 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

58 Dit is Belgisch

64 De mooiste plekjes

66 Er was eens...



14

OSR France in actie



18

De 7392 in de haven van Mulhouse



38

Australië: de bolle neuzen



50

De motorstellen 001 t/m 008



ACHTERPAGINA

← FOTO 104-02 Nog een impressie van onze rit op 4 juni: de twee 55'ers rangeren een trein met coils in de haven van Renory op de oever van de Maas.

← FOTO 104-03 De 1101 van ARF sleept op 26 juni een kolentrein vanuit Ostrava (Tsjechië) naar Châtelet. Doorrit te Franière. Christian AUQUIERE.



Materieel

Het toeristisch seizoen is volop aan de gang en de werken aan het rollend materieel staan nu op een laag pitje. Behoudens de actuele ritten zijn er ook nog de periodieke inspecties en de kleine reparaties die tijd en energie vergen. In Schaarbeek wordt nu volop gewerkt aan de renovatie van de recent verworven K-rijtuigen.

Motorwagens

551.26

De 551.26 die zich in de TIO-school te Overpelt bevindt, kreeg al een nieuwe binnenbekleding en eind mei werd het plafond geplaatst. Zoals men ziet op de foto's oogt het geheel fraai. De deuren zijn ook volledig gereviseerd en worden in een later stadium gemonteerd. Tijdens de zomervakantie wordt er niet verder gewerkt, maar in september worden de werkzaamheden weer hervat.

4605

Te Saint-Ghislain vorderen de werken aan het koetswerk van de 4605 ook goed. De zijwanden zijn geplamuurd en geschuurd. Na het monteren van de ramen wordt het schilderwerk aan de buitenkant afgewerkt. Het verdere nazicht en dat van de assen is gepland voor komende herfst.

Rijtuigen

Het grote project in Schaarbeek bestaat uit het opnieuw gebruiksklaar maken van de twee onlangs overgenomen K-rijtuigen van de SSN (Stoom Stichting Nederland): een A-rijtuig (1ste klasse) in de internationale uitvoering en een BD-rijtuig (2de klasse met bagageafdeling).

Er is meer werk dan verwacht aan het koetswerk. Op veel plaatsen werd roest behandeld, wat bij een eerste inspectie niet zichtbaar was: meer bepaald rond de

vensters, aan de zijwanden en het dak. Sommige platen moeten volledig vervangen worden. Ze werden vervolgens geplamuurd en geschilderd. Het interieur is gereinigd en de binnenverlichting werd met succes terug in orde gebracht. Ook de onderkant werd schoongemaakt en de remmen werden eveneens gereviseerd en aangepast aan de huidige normen.

Het BD-rijtuig kreeg al nieuwe assen en is nu technisch in orde. De grote uitdaging is de revisie van de vier assen van



29 mei was er een opendeurdag in de technische school TIO te Overpelt. De ouders hadden de gelegenheid om het werk van studenten aan de 551.26 te bewonderen. De werken aan de binnenwanden en het plafond zijn goed gevorderd. Na de zomervakantie wordt in september de restauratie hervat. Foto's TSP / Freddy DELARBRE.





← De grote werf te Schaarbeek: de beide rijtuigen (de K 21019 en de 29129) gekocht van de SSN worden herschilderd. Kleine herstellingen aan het koetswerk zijn evenwel nodig.

TSP / Freddy DELARBRE, 28 mei 2011.

↓ Op 7 mei werd de ketel van de 26.101 met een kraan van het chassis gelicht. Het onderstel van de loc zal volledig nagezien worden met het oog op het plaatsen van de nieuwe ketel die momenteel te Chatham in Groot-Brittannië wordt gereviseerd. De assen worden ook gedemonteerd om ze aan een grondige controle te onderwerpen.

TSP / Thierry SIMON.

het A-rijtuig door de NMBS en het verkrijgen van een goedkeuringsattest door Belgorail.

We hopen om deze rijtuigen nog voor het einde van het toeristisch seizoen te kunnen inzetten.

Locomotieven

26.101

Te Saint-Ghislain werd de stoomketel van de 26.101 gelicht (zie de foto's hiernaast). Onze regelmatige bezoeken te Chatham (UK) werpen hun vruchten af, want hierdoor kon een volledig technisch dossier opgemaakt worden. Zodoende kan dit voorgelegd worden aan de bevoegde autoriteiten voor het bekomen van de nodige certificaten (maximale druk van de ketel) voor onze machine. Het chassis van de locomotief wordt schoongemaakt en gereviseerd, evenals de assen.

Wij zijn zoals steeds nog op zoek naar goede werkkrachten om de teams van Schaarbeek en St.-Ghislain te versterken. Er zijn geen eisen betreffende speciale vaardigheden, de bereidheid om mee te werken is voldoende.

Afspraak elke zaterdag en soms ook op weekdays.

U kan contact opnemen met Geert PACKET op +32 (0)496 96 56 00 of met Pierre HERBIET op +32 (0) 473 39 35 54.





CHEMIN DE FER DU BOCQ

De werken gedurende de voorbije wintermaanden leidden tot goede resultaten op verschillende vlakken.

In het station van Dorinne-Durnal werden bijkomende dwarsliggers vervangen en werd het doodspoor 3 met 50 meter verlengd. De wissels te Spontin en Dorinne werden gecontroleerd en aangepast. De werken aan de bocht van de "Pont du Mort" zijn voltooid. Als u dit leest, is het aanbrengen van de ballast op het nieuwe gedeelte van 1 km naar Bauche afgerond. Begin juni werd een wissel geplaatst te Dorinne-Durnal om volgend jaar een dubbele toegang te krijgen naar het doodspoor 3.

Ook zal het onthaal van de bezoekers tijdens de exploitatiedagen verbeterd worden. Het onthaalpunt te Spontin wordt gereorganiseerd. Er worden o.a. wegwijzers en informatiepanelen rond het station geplaatst.



Computerimpressie (gemaakt door een TSP-medewerker) van de toekomstige locatie van de Mitropa-rijtuigen te Spontin. TSP.

In de nabije toekomst wordt de uitbouw van een ontvangstlokaal aan het station gepland. Het onthaal van groepen kan zo verbeterd worden. Al van bij de aanvang van de exploitatie in 1992 moet de polyvalente zaal van het station gehoord worden. Dit beïnvloedt onze inkomsten in negatieve zin. Voor deze nieuwe onthaalruimte voorzien wij een zeer spoorvriendelijke oplossing, namelijk twee ex-Mitropa restaurantrijtuigen uit de DDR en afkomstig van de voormalige Venn-

Op 14 april 2011 reed de motorwagen ES102 voor het eerst over de bocht van de "Pont du Mort" na de wederopbouw. Het is al 50 jaar geleden dat men hier een trein zag. TSP.



Op 11 juni werd de nieuwe wissel, tweedehands gekocht van de oude tractiewerkplaats te Bertrix, geplaatst door de spoor/weg-kraan. De wissel werd drie dagen eerder afgeleverd door een gespecialiseerd wegtransport... wie twijfelt nog aan de efficiëntie van de TSP-vrijwilligers? TSP

bahn. Deze rijtuigen zullen worden geplaatst op een nieuw doodlopend spoor dat zal worden aangelegd tussen het peronspoor voor het station en de berm (zie de computeranimatie). De rijtuigen zullen aan de binnenzijde aangepast worden voor het onthaal van bezoekers. Hoewel de rijtuigen al in het bezit zijn van TSP is nog niet bepaald wanneer dit plan kan worden uitgevoerd.

Nog steeds ter verfraaiing van het station van Spontin, werd begin juni de fundering gegoten van het toekomstige seinhuisje. Al 10 jaar wacht men op een mogelijkheid om de mechanische seinen te bedienen vanaf een seinhuisje. Deze mechanische seinen werden te Voroux gerecupereerd in 2001, maar nooit geïnstalleerd wegens andere prioriteiten op de Bocqspoorweg. Behalve de voorziene ritten met motorwagens in de weekends en op feestdagen van juli en augustus, alsook op zondag van september tot oktober, zijn er de niet te missen stoomtreinrit van Brussel naar

Spontin op 21 juli en de stoomtreinritten op 23 en 24 juli en 3 en 4 september. Belangrijkste evenement is ongetwijfeld het "Gala van Stoom- en Diesellocomotieven" op 13, 14 en 15 augustus!

Meer informatie vindt u op onze website www.cfbocq.be en op de middenpagina's. Het seizoen is al volop aan de gang, aarzel dan ook niet om een handje te helpen om de meest spectaculaire lijn van België in leven te houden... TSP is voortdurend op zoek naar nieuwe krachten om het vrijwilligersteam ter plaatse te versterken. De taken zijn talrijk en gevarieerd. Iedereen vindt wel iets naar zijn/haar gading. Voor elke functie (onthaal en ticketverkoop, commentaar op de treinen, technische voorbereiding, dagelijks onderhoud van apparatuur, spooronderhoud en de omgeving, schilderen, vervangen van dwarsliggers, maaien, enz ...) wordt een korte opleiding gegeven op het terrein. Neem contact op met Alain Defechereux op + 32 (0)477 98 91 23.



Reizen

30 april en 1 mei: per stoomtrein naar Maldegem

In totaal reden een 220-tal deelnemers met ons mee naar het jaarlijks Stoomfestival te Maldegem, ter gelegenheid van de 25ste verjaardag van SCM (Stoom centrum Maldegem).

Vier stoomlocomotieven - waarvan een Ct *La Meuse* uit 1926 (pas gerestaureerd) - pendelden heen en weer op de lijn 58 Eeklo - Maldegem. Een ritje met een smalspoorloc bracht menig bezoeker naar Donk.

zaterdag 4 juni: met twee blauwe 55'ers naar de Luikse regio

Onder een prachtig zonnetje stapten 275 deelnemers in het station van Brussel-Noord op de afscheidstrein bestaande uit twee blauwe 55'ers en zes rijtuigen. Het eerste deel van de reis ging naar Raeren, in de Oostkantons, aan de Duitse grens. Alhoewel onlangs geëlektrificeerd, wordt het stuk tussen Montzen en Welkenraedt op lijn 39 niet bereiden, omdat geen enkele operator het wil gebruiken. Het is dus buiten dienst, waardoor een omleiding via Liège nodig is...



FOTO 104-04 4 juni: fotostop aan het station te Raeren. De 5515 staat voor de trein, terwijl de 5540 aan de Duitse armseinen bleef staan. TSP / Serge MARTIN..

Om Raeren te bereiken dienden onze vrijwilligers de lijn tussen Eupen en het eindstation van onkruid te ontdoen en de berijdbaarheid door Infrabel te laten controleren. Maar het loonde echt wel de moeite... Naast onze speciale trein had *Rail et Tractions International* (RTI) enkele machines uit de hangar van de vroegere Vennbahn gehaald, waaronder een motorwagen ex-SNCF en diesellocomotieven ex-NS die momenteel gerestaureerd worden. Het vertoef te Raeren en de omlei-

ding via Liège waren de reden dat er niet naar Spa werd gereden, maar rechtstreeks naar de haven van Renory, nabij Liège. Daar werden de twee 55'ers losgemaakt en voor een trein met coils geplaatst, waarna een vertrek werd gesimuleerd. Nadien werd een bezoek gebracht aan de werkplaats van Kinkempois, waar een mooie line-up van machines plaatsvond. Het museum van ATF (Amicale des Transport Ferroviaire) werd speciaal geopend voor ons bezoek.

FOTO 104-99 Vertrek op 30 april van de speciale trein naar het Stoomfestival te Maldegem. Armand BEERLANT.



Locomotieven

reeks 20

● De reeks 20 neemt langzaam maar zeker de diensten over van de reeks 26. Sinds de sluiting van Ronet op 12 juni, kwamen nieuwe verbindingen tussen Muizen en Zeebrugge tot stand:

31380 ② LZR 04.44 - FIZG 06.48
 31380 ⑥ LZR 05.55 - FIZG 07.33
 32631 ⑥ FNND 09.00 - FEO 11.30
 33180 ①③ FIZG 13.19 - LZR 15.05
 33181 ①③⑤ FKGG 04.31 - BRAM 07.54
 36618 ④ FEO 08.59 - MKM 12.34
 37915 ②③ FLN 19.44 - FGZH 21.02
 39715 ② FGZH 17.25 - FLN 18.56

40305 ⑦ FIZG 12.22 - LZR 14.05
 40315 ②④ LZR 13.58 - FIZG 15.58
 40329 ①⑤ LZR 13.58 - FIZG 15.58
 43565 ① LZR 04.17 - FNND 06.22
 44864 ②-⑥ FNND 03.15 - LNC 05.40
 49993 ② LZR 08.51 - FNND 10.50

57201 ②-⑤ LNC 06.57 - FNND 09.23
 52702 ①-⑤ FNND 10.55 - LNC 13.45
 57202 ①-⑤ LNC 14.45 - FNND 17.27
 52701 ①-⑤ FNND 19.06 - LNC 22.11
 57205 ①-⑤ FEQ 18.41 - FNND 20.39

Afkortingen:

BRAM: Zeebrugge-Ramkapelle, FEO: Ronet, FGZH: Gent-Zeehaven, FIZ: Muizen, FKGG: Genk-Goederen, FLN: Lessines, FNND: Antwerpen-Noord, LNC: Monceau, LZR: Zeebrugge, MKM: Stockem.



De 2513 die werd gebruikt voor de elektrische voorverwarming van de rijkstammes te Hasselt werd vervangen door de 2373. Ter herinnering: de 2513 werd overgebacht van Hasselt naar Antwerpen-Noord, waar zij samen met andere 25'ers wacht op de overbrenging naar een schrootbedrijf.

Op 31 augustus 2010 rangeert de 9111 de 2513 en twee M6-rijtuigen. Johnny BRAUNS.

reeks 26

● In het goederenverkeer verloor de reeks 1 dag (van 7 naar 6) op 12 juni, die werd overgenomen door de reeks 20. Ondanks alles kwamen enkele nieuwe treinen in de beurtrol:

31381 ①-④ BRAM 13.44 - KGG 16.54
 31381 ⑥ BRAM 09.45 - FKGG 12.45
 33181 ①-⑤ FKGG 04.31 - BRAM 07.54
 33181 ⑥ FKGG 05.30 - BRAM 09.00
 39715 ① FGZH 18.51 - FLN 19.57
 52300 ①-⑤ FNND 21.55 - FKGG 23.46
 53200 ①-⑤ FKGG 18.52 - FNND 20.35

Afkortingen:

BRAM: Zeebrugge-Ramkapelle, FGZH: Gent-Zeehaven, FKGG: Genk-Goede-

ren, FLN: Lessines, FNND: Antwerpen-Noord.

In tegenstelling tot wat vermeld werd in ODB 103, wordt niet de P 7722-8723 Châtelet - Schaarbeek maar wel de P 7215 - 8281/8215 Aarschot (FRST) - Antwerpen-Noorderdokken (AND) / Antwerpen-Berchem (FCV) - Aarschot gesleept door de reeks 26:

7215 ①-⑤ FRST 07.17 - FNZG 08.01

8281 (niet tijdens de jaarlijkse vakantie) ①-⑤ AND 17.07 - FRST 18.05

8215 (enkel tijdens de jaarlijkse vakantie) ①-⑤ FCV 16.46 - FRST 17.19

SCHRAPPING

5318 : 07-03-11 MKM

UIT REVISIE

313 : -04-11 MOD
 388 : -05-11 RI
 394 : 11-03-11 RI
 403 : 17-02-11 RI
 416 : -05-11 RI
 644 : 10-03-11 RI2
 651 : -04-11 RI2
 654 : 07-03-11 RI2
 658 : 17-02-11 RI2
 709 : 25-03-11 RI2
 840 : 24-03-11 GR
 980 : -05-11 CR
 1202 : 04-02-11 RI
 1311 : 26-001-11 RI
 1314 : 21-04-11 RI
 1351 : 16-02-11 RI
 2021 : 11-05-11 GR
 2121 : 12-05-11 GR
 2131 : 18-05-11 GR
 2740 : 03-05-11 RI

2751 : 03-05-11 RI
 4104 : 20-05-11 RI
 4105 : 10-05-11 RI
 4107 : 26-04-11 RI
 4118 : 23-02-11 RI
 4120 : 08-04-11 RI
 4137 : 15-04-11 RI
 4143 : 21-01-11 RI
 4144 : 18-01-11 RI
 4145 : 27-01-11 RI
 4151 : 11-02-11 Ri
 4161 : 29-03-11 RI
 4162 : 18-03-11 R
 6255 : 04-05-11 RI

VERNUMMERING

710 → 980 (05-11)

MUTATIES

4133 : FHS → MKM 07-03-11
 4161 : MKM → FHS 07-03-11
 4162 : MKM → FHS 07-03-11
 7404 : FNND FAZ
 7406 : FNND → FHS

7407 : FNND → FAZ
 7745 : FNND → GCR 07-03-11
 7746 : FNND → GCR 07-03-11
 7758 : GCR → FNND 07-03-11
 7759 : GCR → FKR 07-03-11
 7764 : FKR → NK 07-03-11
 7834 : NK → FNND 07-03-11
 7850 : FKR → FNND 07-03-11
 7851 : FKR → FNND 07-03-11

AFBRAAK

7301 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7303 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7306 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7317 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7320 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7321 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7326 : 03-11 Keyser, Courcelles
 7330 : 03-11 Keyser, Courcelles

UIT PARK

7404 : 07-03-11
 7406 : 07-03-11
 7407 : 07-03-11

VERKOOP

2551 : TSP 17-06-2011
 7392 : Rail & Traction International 04-2011
 7408 : SCM

AFKORTINGEN

CR : CityRail
 FAZ : CW Salzines
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FNND : Antwerpen-Noord
 FSD : Oostende
 FSR : Schaarbeek
 GCR : Charleroi-Sud
 GR : grote revisie
 M CR : gemoderniseerd City Rail
 MKM : Stockem
 MOD : gemoderniseerd
 NK : Kinkempois
 RI : tussentijdse revisie
 RI2 : 2de tussentijdse revisie
 SCM : StoomCentrum Maldegem

NMBS Logistics

NMBS Logistics creëerde op 12 juni drie bijkomende goederenzones. Dit heeft uiteraard een invloed op de treinumnummering voor de binnenlandse dienst:

- is het eerste cijfer een 3: dit is een homogene trein; is dit een 5, dan is dit een intervormingstrein.
- het tweede cijfer duidt de vertrekzone aan;
- het derde cijfer de zone van bestemming.

De nieuwe zones: 1: Kust, 3: Limburg, 6: Ardennen; de bestaande zones: 2: Antwerpen, 4: Luik, 7: Henegouwen, 9: Gent.

Voorbeelden:

- trein 37915: is een homogene trein (Lessines - Gent-Zeehaven), komt uit zone 7 (Henegouwen) en heeft zone 9 (Gent) als bestemming.
- trein 56618: is een (gemengde) intervormingstrein (Ronet - Stockem) blijft binnen dezelfde zone 6 (Ardennen).

→ Sedert 4 april worden de P7215 / 8215 Aarschot - Antwerpen-Schijnpoort en terug, gesleept door een 26'er i.p.v. een 23'er. Aankomst van de P8281 te Aarschot op 18 april. Maarten SCHOUBBEN.

→ Men kan nog steeds 29'ers ontmoeten tijdens een speciale dienst. Zo sleepte de 2904 op 5 mei een heen- en terugrit Gent-Zeehaven - Clabecq.

Doorrit te Okegem (L90, tussen Denderleeuw en Geraardsbergen), richting Clabecq, met een brammentrein.

Wim DE RIDDER.

FOTO 104-05 ↓ Dezelfde trein te Acren, (lijn 90 tussen Geraardsbergen en Ath). Christian AUQUIERE.



reeks 27

● De locomotieven van de reeks 19 (1901 t/m 1924) zijn identiek aan deze van de reeks 18, maar uitgerust met een automatische GF-koppeling. Zij zullen de tractie leveren voor de M6-trek/duwstellen. Tijdens de spitsuren worden deze treinen versterkt door een tweede stam M6-rijtuig + HLE 27, eveneens met GF-koppeling.

Met dit doel voor ogen heeft de NMBS testritten uitgevoerd met een locomotief van de reeks 27 en een van de reeks 13 in treinschakeling. Deze combinatie blijkt mogelijk te zijn omdat de 27'ers voorzien zijn van multiplexing. Normaal moesten deze testen worden uitgevoerd met een locomotief van de reeks 18, maar wegens het ontbreken hiervan werd een 13 gebruikt. Dit maakte geen verschil voor de testen.

reeks 29

● Door de sluiting van Ronet op 12 juni en het centraliseren van de IFB-treinen met bestemming Madrid te Antwerpen-Noord, werd de reisweg aangepast. Nu wordt er terug via Quévy gereden en niet meer via Erquelinnes:

Sedert enkele weken rijdt de nieuwe trein voor het vervoer van Lanutti-glas driemaal per week. Op zaterdag 30 april zien we de 41562 (Dresden Friedrichstadt - Charleroi Dry-Port) te Gemmenich. Deze trein rijdt enkel op zaterdag (Aachen West 10.36 - Châtelet 12.55). De andere verbindingen zijn: 41566 ②⑤ Aachen West 03.12 - ①③⑥ Châtelet 05.31 en 41567 Châtelet 16.28 - Aachen West 19.00.
Michel DE ESCH.



FOTO 104-06 Naar eenleiding van een vakbondsactie te Namur op 13 mei, vertrok trein 43194 Ronet - Valenton vanuit Antwerpen-Noord en reed via lijn 96 en Monceau naar Erquelinnes. Hier de 43194, gesleept door de 2902 te Hennuyères.
Christian AUQUIERE.

43171 ① XFVON 15.05 - LQV 18.38 - FNND 20.57

43184 ⑥ FNND 14.02 - FMS 16.09/19.17 - LQV 19.31 * XFVON 23.50

43194 ②⑤ FNND 16.36 - LQV 19.31 - XFVON 23.50

43197 ④⑦ XFVON 13.04 - LQV 16.42 - FNND 19.28

Afkortingen: FMS: Mons, FNND: Antw.-Noord, LQV: Quévy, XFVON: Valenton (F).

reeks 77/78

● Sedert 12 juni worden de treinen tussen Kinkempois (NK) en Jemelle (LJ) gesleept door de reeks 77 en niet meer door een 20'er::

36910 ②⑤ LJ 08.53 - NK 10.48

39610 ②⑤ NK 14.38 - LJ 16.11

48644 UM ①-⑥ LJ 18.41 - NK 20.45

49663 ④⑤⑥ NK 03.45 - LJ 05.29

49663 ⑦ NK 04.29 - LJ 06.00





↑ Op 3 juni bracht een speciale trein de bedevaarders uit 's Hertogenbosch naar Lourdes. We zien hem hier, terwijl hij tussen Maastricht en Charleroi-Sud gesleept wordt door de 2729. Een TRAXX van de reeks 29 zal de trein overnemen tussen Charleroi-Sud en Jeumont. Aangezien de rijtuigen van de EETC (Euro Express Train Charter) niet meer toegelaten worden op het Franse net, moest de trein worden samengesteld uit rijtuigen van de SNCF. Doortocht bij de Nederlands-Belgische grens tussen Eijsden en Moelingen. Michel de ESCH.

FOTO 104-07 ↓ Dit jaar worden de Nederlandse bedevaarttreinen naar Lourdes gesleept door een TRAXX van de reeks 29 of door een loc van de reeks 12 tussen Charleroi-Sud en Jeumont. Eén van deze treinen rijdt op 19 mei door Solre-sur-Sambre, op lijn 130A, gesleept door de 2903. Het was de eerste keer dat een loc van de reeks 29 een dergelijke reizigerstrein sleepte. De stam was samengesteld uit 13 rijtuigen van de SNCF (een pakwagen, een ziekenrijtuig en 11 ligrijtuigen). Christian AUQUIERE.



Wachten op reeks 18 !



Een nieuw uitstel bij het in dienst stellen van de reeks 18: hoewel alles gereed was voor hun eerste commerciële inzet eind mei of begin juni (zoals we in ons vorig nummer aankondigden) heeft een ernstig ongeval er voor gezorgd dat deze machines voorlopig niet meer mogen rijden.

Op 5 mei was een ingenieur van Siemens aan het werk in de machinekamer van een 18 toen hij bijna geëlectrocuteerd werd. Als gevolg van dit incident heeft de NMBS beslist om de toegang tot de machinekamer te verbieden wan-

FOTO 104-08 ↑ Voor hun overname door de NMBS moet elke 18 minstens 1000 km rodageritten uitvoeren. Op 9 mei reed de 1807 van Kinkempois naar Ronet (waar van rijrichting werd veranderd) en verder via Bertrix, Athus, Arlon, Marloie en Rivage terug naar Kinkempois. De trein bestond uit vier Resto-rijtuigen en de 2345 en 2364. De foto werd gemaakt te Beauraing. Wegens een vastgelopen rem op de rijtuigen in Athus keerde de 1807 enkel met de twee 23'en terug naar Kinkempois.
Christian AUQUIERE.

↖ Op 29 april werd de 1804 getest tussen Vorst-Rijtuigen en Trois Ponts. Deze keer bestond de trein uit een stam M6-rijtuigen.
De foto werd nabij Coö gemaakt.
Jean-Yves LAMBIET.

← **FOTO 104-09**
In april werden er met de reeks 18 scholings- en testritten uitgevoerd tussen Welkenraedt en Oostende, met dezelfde stilstanden als de IC-A. Op 11 april vertrekt de 1803 vanuit Brussel-Zuid naar Oostende. Christian VANHECK.



neer de lok in dienst is, waardoor de opleiding van het personeel en de testritten werden stopgezet.

Siemens werd aangemaand om de machines aan te passen. Wanneer u dit leest, werden de eerste locomotieven die de noodzakelijke aanpassingen hebben ondergaan, terug in dienst genomen.

Natuurlijk is de vakantieperiode niet het ideale moment om te beginnen met de opleiding van een groot aantal bestuurders. Deze zal slechts in september op volle toeren draaien.

Vanaf dat ogenblik kunnen zij worden ingezet in de commerciële dienst bij de wijziging van de dienstregeling in december 2011.



↗ **Op 24 maart rijdt de 1860 over het viaduct van Ecaussines tijdens een rit voor het testen van de TBL1+.**

Dominique ALLARD.

→ **Ook op 25 maart reed de 1860 een testrit voor de TBL1+, maar deze keer met rijtuigen. Doorrit te Familleux richting Charleroi.**

Dominique ALLARD.

↓ **FOTO 104-10**

De 1807 rijdt door Sclaigieux op 9 mei. In Ronet zal de locomotief worden rondgezet waarna de trein naar Bertrix en Athus zal rijden.
Christian AUQUIERE.



OSR-France in actie



Op 13 mei reed OSR France de graantrein 459598 Laon - Tergnier . De trein heeft zopas Laon verlaten. De stad, gelegen op een heuvel in de Champagnestreek, wordt gedomineerd door de Notre-Dame-kathedraal. Gilbert LAURENT.



Ter herinnering: *NMBS Logistics* biedt in Noord-Frankrijk goederenvervoer aan via haar filialen *Xpedys* (een logistiek bedrijf voor conventioneel vervoer) en spoorwegonderneming *OSR France* (On Site Rail France - zie *OP DE BAAN* 99 pagina 14 en 101 pagina 26).

Dit bedrijf werd in juni 2008 opgericht te Lille en is actief op een tiental sites. Het stelt al meer dan 80 mensen tewerk. Het bedrijf beschikt over moderne middelen om het transport tussen België en het noorden van Frankrijk uit te breiden. Naast het slepen van homogene treinen bouwt *NMBS Logistics* een netwerk voor gespreid verkeer uit.

OSR France kreeg op 19 november 2010 het noodzakelijke veiligheidscertificaat om als spoorwegonderneming actief te kunnen worden op het Franse net. Dit

Op 26 april werd de bediening van Nesle afgeschaft en werd de 5707 verrassend ingezet voor trein 456234 Tergnier - Troyes (lijn Paris - Basel). De foto werd te Hannapes genomen. Gilbert LAURENT.

certificaat werd afgeleverd door het EPSF (*Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire*). Het bedrijf beschikt over een serie van vier diesellocomotieven van het type G1206 van Vossloh en over eigen bestuurders. Bovendien kan het - indien

nodig - rekenen op ondersteuning door *NMBS-Logistics*, vooral wat het gebruik van de diesellocomotieven van de reeks 57 betreft. Voor de trafiek van en naar België wordt gebruik gemaakt van de reeksen 12, 29 en 57.



De belangrijkste hubs zijn Aulnoye en Tergnier. In België werd Monceau aangeduid als vormingsstation voor het gespreid verkeer in deze zone.

OSR France reed voor het eerst op 13 december 2010 tussen Aulnoye en de fabriek van Calaire Chimie (een deel van de Tessenderlo-groep) in Coulogne, ten zuiden van Calais langs de lijn Hazebrouck - Calais. Het gaat om vijf of zes wagens per week. NMBS Logistics brengt deze wagens van Tessenderlo naar Aulnoye via Monceau.

Op dit moment legt NMBS Logistics één trein in van Monceau naar Tergnier die in Aulnoye wagens afzet. Op langere termijn is het de bedoeling om naar elke Franse hub een trein in te leggen.

Naast de wagens met chemische producten voor Coulogne bedient OSR France vanuit Aulnoye nog Åkers Berlaimont, een filiaal van de Zweedse Åkersgroep, gespecialiseerd in de fabricage van stalen cilindres voor walsen. Deze fabriek heeft een spooraansluiting in het station van Berlaimont, op enkele kilometer van Aulnoye langs de spoorlijn naar Valenciennes en Lille.

OSR France plaatst ook de wagens op de site van ArcelorMittal in Hautmont, gelegen in het uiterste noordoosten van het vormingsstation van Aulnoye. Deze wagens zijn afkomstig van de fabrieken van ArcelorMittal in Dunkerque en Gent. Tussen Dunkerque en het vormingsstation van Somain worden deze wagens overgebracht met de normale treinen van Fret SNCF, waarna ze door OSR France



Op 25 mei sleepte de 1201 trein 44824 tussen Saint-Quentin en Tergnier, gefotografeerd te Essigny-le-Grand. Een locomotief type G1206 van OSR France werd als gesleept voertuig meegenomen. Gilbert LAURENT.

naar Hautmont worden gebracht. Tussen Gent en Aulnoye is NMBS Logistics verantwoordelijk voor het transport. Vanuit Tergnier bedient OSR France verschillende ondernemingen in Athies-sous-Laon (metaalbedrijf Descours Et Cabaud), Châlons-en-Champagne (chemische producten), Creil (staal), Ribecourt (chemische producten) en een aantal graansilos gelegen in de driehoek Paris - Amiens - Châlons-en-Champagne.

Bovendien is OSR France nog actief voor rekening van NMBS Logistics in Troyes

(staalproducten voor ArcelorMittal vanuit Gent), Beautor (DUFERCO), Saint-Saulve en Berlaimont in het noorden (Vallourec), en Loison-sous-Lens (Nexans). Voor rekening van ECR worden wagens geplaatst in Tergnier (graan) en Mitry-Mory (Carrières du Boulonnais).

We mogen de twee belangrijkste trafieken van OSR France niet vergeten: de bediening van Bully-Grenay (chemische producten) en van Nesle, Poix-de-Picardie, Saleux en Ailly-sur-Noye voor Syral. Hierover vindt u meer in *OP DE BAAN* 99, bladzijden 16 tot 25.

FOTO 104-11 Op 12 mei rijdt de G1206 "Audrey" voorbij te Le Quesnoy, op de lijn Valenciennes - Aulnoye. De 61011 (Vossloh 1001372/2003) - gehuurd bij Alpha Trains (ex-Fret SNCF van 15-12-2003 tot 15-01-2009) - sleept hier een schroottrein. Geert PACKET.



FOTO 104-97 →

De 1206 sleept op 14 mei een gemengde trein uit Dunkerque. Doorrit te Noordpeene. Geert PACKET.

Sedert 12 juni slepen de 57'ers eenmaal per week op dinsdag een trein met coils van Gent-Zeehaven naar Troyes:

43826 ② Gent-Zeehaven
03.08 - Tergnier 08.02 -
Troyes 14.00
43829 ② Troyes 16.00 - Ter-
gnier 21.30



De trein voor Nesle rijdt vijfmaal per week:

49804 ①②③⑤⑥ Aalst 11.48 (⑥ 13.08) - Nesle 16.30
49808 ①③⑤⑥ Nesle 17.49 - Aalst 23.37

De trein voor Poix de Picardie rijdt tweemaal per week:

48754 ②④ Aalst 03.13 - Poix de Picardie 07.27
48863 ②④ Poix de Picardie 19.369 - Aalst 23.30

← Tweemaal trein 49804 Aalst - Nesle op de lijn Tergnier-Amiens. Eerst op 4 maart gesleept door de 5705 te Ham...
↓ ... en daarna aan de oude overweg te Flavry-le-Martel op 2 maart 2011. Gilbert LAURENT.



→ Twee locomotieven van de reeks 12 slepen de 47826 Monceau - Fagniers (nabij Tergnier) op 19 april 2010. De tweede locomotief gaat mee als gesleept voertuig om een losse rit te vermijden.

Na aankomst zal de 1204 de 47849 Fagniers – La Louvière-Gare-Industrielle slepen, gevolgd door de 1206 met de 45977 Tergnier – Monceau.

Gilbert LAURENT.

↓ Na een losse rit België - Frankrijk, rijdt de 1205 terug huiswaarts met de 48485 Tergnier – Monceau op 19 juli 2010. We zien de trein hier op het viaduct van St. Bénin.

Gilbert LAURENT.



→ Deze foto heeft geen verband met "OCR France"...

Nadat de 2903 op 24 maart 2011 de dienst met 2.30 uur vertraging heeft overgenomen van een TRAXX ECR te Valenton (Sud-est Parisien), brengt zij de 43197 afkomstig uit Spanje via Irun over naar Erquelinnes.

Sedert 12 juni rijdt deze trein volgens volgende dienstregeling:

- 43197 ②② Valenton 13.02 - Antwerpen-Noord 19.28;
- 43171 ① Valenton 15.05 - Antwerpen-Noord 20.57;
- 41315 ③④⑤⑥ Valenton 00.50 - Antwerpen-Noord 07.39 (zie ook pagina 10).

Gilbert LAURENT.



De 7392 in de haven van Mulhouse



FOTO 104-12 ↑

Op 13 mei neemt de 7392 een containertrein over in de uitwisselingsbundel van Grunhutte, gelegen langs de lijn Mulhouse - Chalompé. Pierre HERBIET.

In maart 2011 werd de 7392 gekocht door Rail & Traction International te Raeren. Na een snelle revisie werd ze per vrachtwagen overgebracht naar Mulhouse waar ze geleased wordt door het havenbedrijf Mulhouse-Rhin. Sinds 13 mei wordt zij ingezet op de kade langs de Rijn.



↑ **FOTO 104-13**

De 7392 duwt de containertrein binnen in de terminal in de haven van Mulhouse, langs de Rijn. Pierre HERBIET.



← **FOTO 104-14**

De 7392 in actie in de bundel van Grunhutte. Pierre HERBIET.



FOTO 101-15 ↑ - FOTO 101-16 ↓

*Nog twee foto's van de nieuwe werkplek van de 7392. Opgelet: deze site is niet toegankelijk voor het publiek.
Pierre HERBIET.*





← **FOTO 104-17**

Op 11 mei viel trein 1717, geduwd door de 2137, in nood in het station van Soignies. De 7830 werd opgeroepen om de trein naar het station van Mons te slepen.

Doortocht te Jurbise van de RZ1717.

Christian AUQUIERE.

FOTO 104-18 →

Op 30 april sleepten de 7866 en de 7868 een trein tussen Kijfhoek en Antwerpen-Noord. Nadat ze in nood raakten werden ze weggesleept door de 6512 en de 6516 van DB Schenker Nederland.

*Doorrit te Heide.
Tim VAN ROOY.*



De 5132 kreeg in Italië een volledig nieuwe livrei: donkergroen met een brede gele band onderaan de kast. Deze kleurstelling herinnert aan het speciale uitzicht van het prototype 210.002 (6002) bij het verlaten van de fabriek.

In 2010 werd de 5132 verkocht aan GLOBALFER / Esposito te Caserta. We zien hier de 5132 in haar nieuwe outfit samen met de 6019 te Messina Scalo op 8 maart 2011.

Voor de vorige livrei zie OP DE BAAN 82 pagina 38.

Francesco BLOISI.

Vreemde neus voor sommige TGV's

Wanneer een onderdeel aan de neus van de TGV's vervangen moet worden komt het voor dat het benodigde wisselstuk niet voorradig is. Er wordt dan wel eens een onderdeel met een andere kleur ingebouwd. Dit was het geval bij TGV-stel 4518, dat een onderdeel van een Thalys kreeg ingebouwd.

Brussel-Zuid, 11 april 2011.

Armand BEERLANDT.



Op 30 april komt motorstel 3010 aan in Brussel-Zuid. Het werd reeds voorzien van het nieuwe Eurostar-logo. Armand BEERLANDT.



Een nieuw logo voor Eurostar

Op 29 april onthulde Eurostar in een groot Londens hotel zijn nieuwe identiteit, die vooral gekenmerkt wordt door een nieuw logo. De drie golven, die de drie door Eurostar bediende landen symboliseerden, zullen verdwijnen. Dit is onder meer het gevolg van de beslissing om in de toekomst ook naar Nederland en Duitsland te rijden.

Het nieuwe logo, ontworpen door het agentschap SomeOne, bestaat uit een prachtige gechromeerde E die is opgebouwd uit rondingen en golven. Dit nieuwe symbool zal voor alle externe communicatie - vooral de folders - en op het rollend materieel worden gebruikt.

Op 21 mei sleepte de 2820 het Desiro-motorstel 08501 van Aachen West naar de werkplaats Charleroi-Sud. Vier Dms-pakwagens zorgden voor het nodige remgewicht. De trein rijdt hier over het viaduct van Remersdaal, op de lijn 24 tussen Montzen en Visé. In afwachting van hun homologatie heeft Siemens beslist de bouw stop te zetten om problemen zoals met de reeks 18 te vermijden. Er werden al acht motorstellen gebouwd: vier enkelspannige (08001 t/m 08004) en vier tweespannige (08501 t/m 08504). François POBEZ.



Twee M2'en krijgen een plaats in Racour



FOTO 104-19 De twee M2-rijtuigen werden op 20 mei op twee vrachtwagens geladen en in de nacht van 20 op 21 mei naar Racour gebracht. Schaarbeek, 20 mei 2011. Pierre HERBIET.

Het station van Racour was gelegen langs de lijn 147 Landen - Ramilies - Gembloux - Taminies. Het werd gebouwd in 1907 net voorbij het station van Landen door de Belgische Staat en in de nationale kleuren: zwart, geel en rood. Het gebouw bestond uit drie delen, in het midden een hoog woongedeelte met aan beide zijden een lager bijgebouw. In deze zijvleugels bevonden zich o.a. de wachtzaal, de loketten, het sanitair, het lampenmagazijn, een werkplaats...

Bijzonder opmerkelijk feit: het gebouw bevond zich op Vlaams grondgebied van de gemeente Landen terwijl dit station eigenlijk destijds de Waalse gemeente Racour bediende.

De reizigersdienst op de lijn 147 vanuit Landen werd gestaakt op 24 oktober 1959. De goederentrafiek kon nog overleven tussen Landen en Orp tot 20 oktober 1981.

Het station werd gekocht door enkele personen en volledig gerestaureerd vanaf 1988. In 2001 werd het door het Vlaamse Gewest geklasseerd als beschermd monument. Er werden hotelkamers ingericht, die een uniek vakantieverblijf opleverden.

De oude werkplaats werd omgevormd tot een nieuwe verblijfplaats en ingericht als loft voorzien van alle comfort voor vijf personen.

Het zal voor Jo en Hilde, de eigenaars van deze plaats, een eer zijn om u te mogen ontvangen in dit kleine, unieke hoekje op de grens tussen Vlaanderen

en Wallonië. Dankzij het in dienst nemen van de RAVeL op de oude spoorbedding, kunnen vele fietsers en wandelaars gebruik maken van de lijn 147 met een tussen-stop aan het station van Racour, destijds ook "Landen Sud" genoemd.

De ruimte rondom het station, waar in het verleden goederenwagens werden geladen, overwegend met bieten werd als bij toverslag omgevormd tot een landschappelijke tuin van 1,30ha. Twee oude taxusbomen van meer dan honderd jaar verfraaien met allure deze tuin. Een gedeelte van de oude spoorlijn bleef bewaard en biedt tegenwoordig plaats aan drie goederenwagens, elk beladen met

een blok Carraramarmer. Dit kunstwerk van de beeldhouwer Frans Daels werd geplaatst ter gelegenheid van het festival "Tempus Arti" in 2009.

Tweeëntwintig platanen, mooi op lijn naast de oude spoorbedding, geven een idee van de ligging van de verdwenen spoorlijn. De kinderen kunnen er vrolijk in de tuin spelen en iedereen kan er rustig rondhangen en genieten van de natuur.

Sinds maart 2011 waren Jo en Hilde op zoek naar twee reizigersrijtuigen. Aangezien de keuze intussen zeer beperkt is geworden, verwierven zij tenslotte twee M2 BDx stuurstandrijtuigen.

FOTO 104-20 Het station van Racour werd prachtig gerestaureerd. Pierre HERBIET.



Het gaat om de 49212 en 49264, die in Schaarbeek stonden afgesteld.

Deze twee rijtuigen werden per vrachtwagen overgebracht van Schaarbeek naar Racour tijdens de nacht van 20 op 21 mei en onmiddellijk op een stukje spoor geplaatst dat was heraangelegd voor het station.

In de toekomst, wanneer zij volledig heringericht zijn, zullen zij dienst doen als lo-gement.

INFO:

info@stationracour.be
www.stationracour.be



FOTO 104-21 ↗ - **FOTO 104-22** ↓ *De twee rijtuigen staan nu opgesteld op een stukje heraangelegd spoor voor het stationsgebouw. Boven het rijtuig 49212, onderaan de 49264. Dit zijn de laatste twee M2-stuurstandrijtuigen die nog bestaan. Alle andere zijn verschroot, ook deze die werden verkocht aan Ferrovie Nord Milano. Pierre HERBIET.*



... en twee ketelwagens te Lens

Op 1 juni zijn twee tweeassige ketelwagens aangekomen bij "l'Ecole du Feu de Lens" (zie *OP DE BAAN 103* pagina's 16-17). Deze wagens zijn van het type Zs 2000K5 met de UIC-nummers 40 88 746 1 001 en 006. Zij vervoegen de voertuigen die reeds ter plaatse zijn (MS 165 en 219 en een wagen type Hbis).

Aankomst van de ketelwagens.
Lens, 1 juni 2011. Pierre HERBIET.



165

Levering NMBS: 21-09-1962

Nummering: 228.165: 21-09-1962
165: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek: 21-09-1962 ⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒ Schaarbeek: 01-06-1968 ⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980 ⇒ Merelbeke: 01-06-1984 ⇒ Kortrijk: 28-05-1990 ⇒ Stockem: 06-04-1995 ⇒ Kinkempois: 10-01-2006

Uit exploitatie: 13-12-2010
Overgedragen aan "Ecole du Feu" te Lens

FOTO 104-23 165 + 955, Anderlecht, 25 maart 1986.



214

Levering NMBS: 06-06-1963

Nummering: 228.214: 06-06-1963
214: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek: 06-06-1963 ⇒ Oostende: 26-05-1968 ⇒ Schaarbeek: 01-01-1972 ⇒ Oostende: 01-01-1974 ⇒ Stockem: 19-01-1976 ⇒ Ronet: 28-09-1981 ⇒ Kinkempois: 10-01-1983 Hasselt: 03-06-1984 ⇒ Merelbeke: 30-09-1993 ⇒ Kortrijk: 31-01-1994 ⇒ Merelbeke: 01-02-1996 ⇒ Schaarbeek: 28-02-2001 ⇒ Charleroi-Sud: 15-06-2003 ⇒ Oostende: 03-07-2006

Uit exploitatie: 19-04-2010 (ongeval te Buizingen)

FOTO 104-24 Duffel, 6 augustus 1986.



245

Levering NMBS: 28-10-1963

Nummering: 228.245: 28-10-1963
245: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek: 28-10-1963 ⇒ Ronet: 01-01-1968 ⇒ Oostende: 01-06-1968 ⇒ Stockem: 27-09-1970 ⇒ Kinkempois: 03-06-1984 ⇒ Schaarbeek: 01-06-1986 ⇒ Kortrijk: 01-06-1987 ⇒ Schaarbeek: 27-05-1990 ⇒ Haine-St-P: 30-09-1991 ⇒ St-Ghislain: 01-06-1992 ⇒ Kortrijk: 23-05-1993 ⇒ St-Ghislain: 31-01-1994 ⇒ Schaarbeek: 28-05-2000 ⇒ Charleroi-Sud: 08-01-2001 ⇒ Stockem: 10-12-2006

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 104-25 Brugge, 4 september 1989. J-L VDH.



251

Levering NMBS: 01-07-1965

Nummering: 228.251: 01-07-1965
251: 01-01-1971

Stelplaatsen: Ronet: 01-07-1965 ⇒ Oostende: 01-06-1968 ⇒ Stockem: 29-03-1974 ⇒ Kinkempois: 15-03-1980 ⇒ Kortrijk: 19-01-1988 ⇒ Saint-Ghislain: 28-08-1995 ⇒ Charleroi-Sud: 28-05-2000 ⇒ Kinkempois: 10-12-2006

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 104-26 Châtelet, 19 juli 2007.
Serge MARTIN.



1606

Levering NMBS:		16-06-1966
Nummering:	160.006:	16-06-1966
	1606:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	16-06-1966
	Oostende:	25-05-1990
Uit exploitatie:		23-06-2009

FOTO 104-27

Aachen Süd, 24 februari 1986.
Pierre HERBIET.



2551

Levering NMBS:		13-02-1961
Nummering:	125.015:	13-02-1961
	2515:	01-01-1971
	2551:	26-03-1974
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	13-02-1961
	Oostende:	01-05-1967
	Brussel-Zuid:	01-07-1967
	Schaarbeek :	30-09-1990
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995
Uit exploitatie:		05-06-2009

Aangekocht door TSP op 17-06-2011.

FOTO 104-28

Duffel, 29 mei 1985. J-L VANDERHAEGEN.



2552

Levering NMBS:		06-04-1961
Nummering:	125.016:	06-04-1961
	2516:	01-01-1971
	2552:	02-03-1974
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	06-04-1961
	Oostende:	01-05-1967
	Brussel-Zuid:	01-07-1967
	Schaarbeek :	30-09-1990
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995
Uit exploitatie:		05-06-2009

FOTO 104-29

Salzannes, september 2002.
Pierre HERBIET.



2558

Levering NMBS:		06-04-1961
Nummering:	140.006:	06-04-1961
	125.106:	14-10-1968
	2522:	01-01-1971
	2558:	24-05-1974
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	06-04-1961
	Schaarbeek :	30-09-1990
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995
Uit exploitatie:		05-06-2009

FOTO 104-30

Schaarbeek, 18 mei 1985.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





De vervanging van de “Pont du Luxembourg” is aangevat

Zoals aangekondigd in *ODB 94* blz. 28, wordt de «Pont du Luxembourg», die de Maas overspant voor de lijnen 154 naar Dinant en 162 naar Luxembourg bij de uitrit van het station te Namur, momenteel vervangen. Om juist te zijn, moeten we eigenlijk spreken over twee, parallel naast elkaar liggende bruggen. Inderdaad, elk van de twee genoemde lijnen heeft haar eigen brug.

Elke brug is samengesteld uit drie metalen elementen per spoor, die elk rusten op enorme betonnen steunpilaren, gemeenschappelijk voor de twee sporen.

Door hun ouderdom was het noodzakelijk geworden om de bruggen ofwel te vernieuwen, ofwel volledig te vervangen. Gezien de hoge kosten voor de restauratie, besliste Infrabel om ze te

↑ *Op 2 juni hijst een enorme kraan, werkend van op een ponton midden op de Maas, het eerste van de 12 oude brugdelen op. Dit element weegt 195 ton.*

Bernard DIEUDONNE.

→ *De opbouw en de samenstelling van de nieuwe brugdelen gebeurt in de nabijheid van de oude brug, op een van de oevers van de Maas.*

Namur, 1 juni 2011. Charles MALISOUX.

vervangen, in samenwerking met de stad Namur en het MET (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports).

Sinds de maand april zijn de eerste drie nieuwe overbruggingen in aanbouw in de nabijheid van de oude brug, op de oevers van de Maas. De metalen structuur is ontwikkeld te Andenne. Iedere overspanning is 60 meter lang en weegt 320 ton. Op elk stuk wordt een betongaag gegoten, waarop de ballast en de

rails zullen komen. Aan de zijkanten worden twee metalen borstweringen in inox geplaatst.

De vervanging van deze bruggen is verdeeld in vier etappes, één per spoor.

De werken voor de eerste fase werden aangevat gedurende de maand april.

Men is begonnen met de afbraak van de bovenleiding boven het spoor B naar Dinant (lijn 154) en het plaatsen van voorlopige bovenleidingsmasten naast het spoor A.



→ **Op 3 juni werden de drie oude brug-elementen van het spoor naar Dinant verwijderd. De IC-M 2409 Brussel-Zuid - Dinant steekt de Maas over via het spoor A.** Guy SMETZ.

Eind mei werd het spoor B volledig opgebroken en de drie bruggdelen werden gereedgemaakt voor hun verwijdering.

Gedurende het weekend van 2 tot 5 juni werden de drie brugelementen met een reusachtige kraan, die op een drijvend ponton geplaatst was, weggenomen. Deze werken hadden uiteraard een onderbreking van het treinverkeer op de lijn 154 tot gevolg, evenals het stilleggen van de scheepvaart op de Maas, voor de duur van de hijswerken aan de bruggdelen.

Vooraleer de nieuwe elementen kunnen geplaatst worden, moeten eerst de betonnen steunpilaren aangepast worden. Het plaatsen van de nieuwe bruggdelen is gebeurd tijdens het verlengde weekend van 11-13 juni. Het spoor werd heraangelegd en kwam op 3 juli terug in dienst.

Een tweede fase zou moeten plaatsvinden gedurende de maand november, zij behelst het vervangen van de drie bruggdelen van het spoor A, komende uit de richting van Dinant. Daarna volgt nog eenzelfde werf voor lijn 162.

→ **De eerste overspanning werd vervangen op 10 juni.** Bernard DIEUDONNE.

↓ **Op 2 juni wordt het middelste van de drie elementen langzaam opgehesen. Dit was een zeer spannend moment dat nauwgezet moest opgevolgd worden en de nodige voorbereiding vroeg.** Bernard DIEUDONNE.



Lanaken: de eerste trein !

Na 5 jaar werken en een investering van €27 miljoen werd de lijn Maastricht - Lanaken heropend (zie *OP DE BAAN* 97 pagina 28). De eerste commerciële trein kwam op 8 juni aan in het industrieterrein Europark te Lanaken. Het ging om een lege trein die beladen zou worden met wit zand voor Roemenië. Deze trein werd door CAPTRAIN gereden, waarbij de 6602 (Class 66) werd ingezet. De beladen trein vertrok op 10 juni. Het was 21 jaar geleden dat er nog een goederentrein tussen Maastricht en Lanaken had gereden.

↗ *Voor de aankomst in de bundel van de Albertterminal moet de trein opgeduwd worden. De 6602 duwt hier haar wagens naar de terminal.*
Maarten SCHOUBBEN.

→ *De lege trein bij zijn aankomst in de Albertterminal. Hier werden de wagens beladen met 1200 ton wit zand, afkomstig uit de zandgroeve van Sibelco in Maasmechelen. Het gaat om zeer fijn zand van hoge kwaliteit dat onder meer gebruikt wordt voor het produceren van silicium voor de elektronica-industrie.*
Maarten SCHOUBBEN.

↓ *De 6602 (GM-EMD 20008254-10/2001, eigendom Acendos Rail) van CAPTRAIN rijdt over de sluis van het kanaal Briegden - Neerharen.*
Maarten SCHOUBBEN.



Het Kluizendok

We herinneren ons dat het nieuwe "Kluizendok" in de Gentse haven (langs het kanaal Gent - Terneuzen) een nieuw tracé voor de lijn 55 Wondelgem - Sas van Gent nodig maakte tussen Wondelgem en Ertvelde. (zie *OP DE BAAN 61*). Momenteel worden langs het Kluizendok nieuwe bundels aangelegd om de bedrijven die zich hier vestigen te bedienen. Deze bundels kunnen bereikt worden vanaf twee nieuwe vertakkingen langs de lijn 55.

↗ **De vertakking naar de nieuwe bundel Kluizendok te Wippelgem. Deze toegang wordt bediend vanuit B5 van Wondelgem. Links zien we de R4. 4 juni 2011.**
Eddy VERVOORT.

→ **Een zicht op de aansluiting naar de bundel "Gavers" die 19 sporen telt en einde van dit jaar indienst komt. De werken zijn bijna beëindigd. Wippelgem, 4 juni 2011.**
Eddy VERVOORT.

↓ **Op 22 april passeert trein 48603 Sluiskil Dow Chemical - Gent-Zeehaven, gesleept door de 7864 en 7852, de vertakking naar het Kluizendok in Ertvelde-Rieme. Van hieruit worden de kaaien bediend.**
Eddy VERVOORT.



Koperdiefstallen

Infrabel heeft 721 koperdiefstallen genoteerd in 2010 tegen 290 in 2009. Sedert 2008 is dit fenomeen een echt veiligheidsprobleem geworden voor het treinverkeer...

De kosten van deze diefstallen lopen hoog op voor de NMBS-groep en brengen enorme problemen mee voor de reizigers. Zo noteerde men voor 2009 wel 178 uren vertraging. Voor 2010 werden het zelfs 543 uren!

Tegen dit fenomeen kan men zich moeilijk wapenen, gezien de lengte van het net. In 2010 werden 35 dieven aangehouden. De diefstal van kabels kan echter slecht aflopen. Zo is een Roemeen geëlektrificeerd op de sporen te Charleroi in september 2010; een Belg in een entrepot te Kortrijk in januari en een andere dief werd geëlektrificeerd toen hij draden wou doorsnijden in tractiestation langs de L4 in mei laatstleden te Ekeren.

Een ministeriële verordening van Vincent Van Quickenborne verplichtte de handelaars in oude metalen in 2009 elke aankoop van metalen met een waarde groter dan €1000 aan te geven. Ten gevolge van een uitstel van deze verordening, dat nochtans afdoende was (waarom heeft dezelfde minister deze



Ten gevolge van stakingen die het Belgische net op 12 mei in de war stuurden, werd de "Iris" Chur - Brussel-Zuid bij de start te Luxemburg versterkt met vier Corail-rijtuigen van de CFL. 's Anderendaags vinden we deze rijtuigen terug in de EC 97 "Iris" Brussel-Zuid - Chur die, ten gevolge van stakingsacties in het station van Namur, omgeleid werd via Liège en lijn 43 tot Marloie. Doorrit van de trein te Bomal, op lijn 43. De vier Corail-rijtuigen bevinden zich achter de 2006. Michel HANSSENS.

verordening afgeschaft in april 2010...?) werden er opnieuw meer diefstallen vastgesteld. Gelukkig verscheen een nieuwe wet in het Belgisch Staatsblad op 10 januari. Nu blijft het wachten op de uitvoering ervan.

De ijzerhandelaars moeten nu elke aankoop van metaal melden. Deze wet zal de diefstal van koper niet uitsluiten,

maar hopelijk het aantal beperken, want meestal heeft men te doen met dievenbendes uit het buitenland (Roemenië, Polen, ...)

Infrabel zoekt oplossingen voor dit probleem, zoals het ingraven van kabels, of het vervangen van koperen kabels door kabels met optische vezels, maar die zijn erg duur en dat zal zeker nog enkele

Op 29 mei reed de Orient Express VSOE weer door ons land. Deze trein werd ingelegd door het reisagentschap Travel Dedicated. Ze kwam uit Calais en werd tot Brussel-Zuid gesleept door de 1211. In de late namiddag namen de 138 passagiers hun plaatsen in met bestemming Venezia-Santa-Lucia. Tussen Brussel en Luxembourg werd de trein gesleept door de 3006 en 3015 CFL.

Rechts: de VSOE staat vertrekkenklaar te Calais.

Alain JANMART.

Onder: Doorrit te Lauwe (lijn 75) tussen Moeskroen en Kortrijk. Uiterst rechts de aansluiting naar het industriegebied van Lauwe. Bruno MALFAIT.



Toekomstig museum te duur

Het project voor het oprichten van een nationaal spoorwegmuseum heeft nog geen groen licht gekregen. Het zou nu al te duur zijn. De NMBS-Holding had hiervoor 10 miljoen euro uitgetrokken, doch het project van architect François Schuiten zal tussen de 14 en 16 miljoen euro kosten.

Een onmiddellijk gevolg daarvan is dat de zaal aan de kant van het station van Schaarbeek een meter of twee lager zal worden. Deze plotse aanpassing zal velen verwonderen, daar alle betrokken partijen ervan op de hoogte waren dat de door François Schuiten vooropgestelde budgetten ruimschoots het plafond, voorgesteld door de NMBS-Holding, zou overschrijden.

De NMBS-Holding zou nu pas reageren omdat zij rekenden op financiële tegemoetkomingen van privépartners zoals fabrikanten van locomotieven of andere grote spoorwegondernemingen, zoals Bombardier te Brugge. Een akkoord tussen de Federale- en de Brusselse Regio (Beliris) had ook voor een budget kunnen zorgen, maar de NMBS-Holding heeft blijkaar niets gevraagd.

Met dit alles komt het project van het spoorwegmuseum niet in het gedrang.



Op 16 april heeft de Engelse vereniging Mercia Charters een trein gehuurd, gesleept door de 5404. Vanuit Brussel reed hij naar Namur, Libramont, Bertrix en Athus. Hier werd een historische locomotief van de CFL, de 1604 bij het konvooi gevoegd. Na een bezoek aan het toeristische net van Fond-de-Gras, reed de trein terug richting Brussel via Luxembourg, Gouvy en Liège. De 5404 met de 1604 in Fond-de-Gras. Denzil MORGAN.

Een nieuwe bouwaanvraag en de daarbij horende vertraging zal besproken worden in een vergadering met de betrokken partijen. Men verwacht dat de

Brusselse regio een aanpassing van de bouwplannen zal eisen onder het voorwendsel de omgeving niet te veel te verstoren.

FOTO 104-98 Zoals vermeld in ons vorige nummer werd de 7408 verkocht aan het StoomCentrum Maldegem. Aangekomen op 29 april werd zij onmiddellijk ingezet bij hun jaarlijks "Stoomfestival", tijdens het weekend van 1 mei. Hier rijdt zij op 1 mei over de pittoreske brug van Balgerhoeke over het Schipdonkkanal. Armand BEERLANDT.





Antwerp Rail Feeding (ARF) heeft op 3 mei zoals voorzien zijn eerste rangeringen uitgevoerd in de haven van Antwerpen met de G2000 RF 1101 (zie ODB 103 blz. 24). Deze locomotief heeft eveneens de meettreinen gesleept op de grenssecties tussen Roosendaal - Essen en Maastricht - Visé voor rekening van Eurailscout.

↗ RF sleepte tijdens de maand mei meerdere meettreinen op de Belgisch/Nederlandse grenssecties (Roosendaal - Essen en Maastricht - Visé). De 1101 heeft de meetmotorwagen UFM 120 van Eurailscout aan de haak. Deze meettrein was op 2 mei actief op de lijn Maastricht - Visé. We zien hier de meettrein aan het oude, maar mooi gerestaureerde station van Gronsveld. Michel DE ESCH.

→ Een algemeen zicht op de 1101 (G2000 Vossloh 5001604 / 2005), die wordt geleased bij Alpha Trains. Voordien was zij verhuurd aan R4C en droeg daar het nummer 2005. Antwerpen-Groenland, 5 mei 2011. Peter VAN GESTEL.

↓ De 1101 sleept een petroleumtrein naar Antwerpen-Groenland op 5 mei. Zij rangeert de wagens op een aansluiting. Voor de rangering op de kaaïen is RF op zoek naar een rangeerlocomotief. Peter VAN GESTEL.



Genesee & Wyoming

Genesee & Wyoming Inc. is een Amerikaanse holding die 47 spoorwegmaatschappijen bezit of controleert, verdeeld over zeven landen (Verenigde Staten, Canada, Bolivia, Australië, Mexico, Nederland, en nu ook België). Ze baat meer dan 9200 km sporen uit, waarvan ze eigenaar of huurder is, en ze heeft toegangsrechten op 5600 km lijnen van andere maatschappijen.

De oorsprong van GWR gaat terug tot het ontstaan in 1899 van de *Genesee and Wyoming Railroad*, die bijna een eeuw de uitbater was van een lijn van slechts een twintigtal kilometers en die slechts één cliënt had: een zoutmijn te Retsof, in het westen van de staat New York. De holding *Genesee & Wyoming* werd opgericht om zich te leggen op andere activiteiten o.a. op de leasing van wagens, hoofdzakelijk op overdekte wagens voor de zoutindustrie.

Na de deregularisatie van de spoorwegen in 1980, waarbij de firma's de onrendabele lijnen mochten afstoten, liet G&W zich in met de herstructurering van *Conrail* en met het spoorwegvervoer van haar vaste klant: *International Salt*. Van 1985 tot 1996, verwerfde G&W meerdere maatschappijen in de Verenigde



FOTO 104-31 De SW1200 501 van *First Class Railroad (FCRD)* wacht op 24 februari 2010 op haar volgende taak in de haven van *Fernandina Beach*, in Florida. Deze korte lijn, eigendom van *GWI*, strekt zich slechts over een 20-tal kilometer uit. De SW1200 zijn diesellocomotieven waarvan er 1056 stuks gebouwd werden door *GM-EMD* tussen 1954 en 1966. Het vermogen van 890kW wordt geleverd door een *EMD 567C*-motor met 12 cilinders. De 501 FCRD werd geleverd in 1964 aan *Missouri Pacific* met nr. 1176. *Philippe DE GIETER*.

Staten, waaronder *Rail Link*, actief in rangeerdienst in de industrie en in havens. Omdat ze voortaan actief was op fabrieksaansluitingen en op secundaire lijnen ("shortlines"), werd de maatschappij in 1996 omgedoopt in *Genesee & Wyoming Incorporated (GWI)*.

Van 1997 tot 2000 werd de concurrentie te groot in de USA en *GWI* zocht dus uit-

breiding in het buitenland. Ze kocht maatschappijen op in Canada en in Australië (zie blz. 38), vooraleer uitbreiding te zoeken zowel op de Amerikaanse als op de wereldmarkt.

In 2008 verschijnt *GWI* in Europa door de opslorping van *Rotterdam Rail Feeding* (zie *OP DE BAAN 84* blz. 37).

FOTO 104-32 De Nederlandse maatschappij *Rotterdam Rail Feeding* werd verworven door *Genesee & Wyoming Inc.* Op 9 juli 2009 rangeren de RF 101 (ex-NMBS 7382) en de RF 107 (ex-7378) te 's Hertogenbosch autotransportwagens voor de slaaptreinen. *Jean-Luc VANDERHAEGEN*.





Binnenkort de Euro 4000'en te Lessines en Obourg

Europorte (ex-Veolia, een filiaal van de groep Eurotunnel) legt alle werkdagen een trein met klinkers in tussen Lessines en Rouen Petit Couronne (zie *OP DE BAAN* 96 pagina 38). Deze trein rijdt alleen 's nachts. In de toekomst zal deze trein gesleept worden door diesellocomotieven van het type EURO 4000 van Vossloh, waarvan Europorte reeds vier stuks bezit (zie *OP DE BAAN* 102 blz. 40). Op 26 april heeft Europorte 12 bijkomende locomotieven besteld bij Vossloh in Spanje. De eerste twee moeten snel geleverd worden. De tien resterenden volgen in 2012. Ze zullen ingezet worden in Frankrijk, België en Duitsland.



↑ *Een nieuw silhouet in Frankrijk en wel op de lijn Paris – Strasbourg, sedert maart 2011. Europorte heeft van Fret SNCF een bulkvervoer van cement overgenomen in Lotharingen en Île-de-France, waarvoor ze gebruik maakt van de gloednieuwe Euro 4000 van Vossloh, gehuurd van Beacon Rail. Drie pendelritten per week worden ingelegd tussen de cementfabriek van de Groupe Vicat gelegen te Xeulley (lijn Nancy – Mirecourt) en een betoncentrale te Vaires, ten oosten van Paris. Op 8 april is een lege trein, gesleept door de 4003, op weg naar la Lorraine. De 4002 rijdt mee als gesleept voertuig.*
Gilbert LAURENT.

FOTO 104-33 ↓ *Op 19 mei rijdt trein 45450 Lessines - Rouen uitzonderlijk overdag, om via Ath, Tournai en de grens te Blandain te rijden. Onze foto toont de trein, vertrekkensklaar te Ath, na het uitvoeren van een frontwissel van de G2000. Het stationsgebouw wordt momenteel gerestaureerd.* Philippe GOUSSET.



Class 77 in doorrit

Zeven locomotieven Class 77 afkomstig uit Tilburg en bestemd voor Europorte, werden overgebracht naar Frankrijk. Ze verbleven te Antwerpen-Schijnpoort aan van 17 tot 28 mei.

Het gaat om de DE6310, de DE6311, de DE6312 en de DE6313 (met grijze livrei en eigendom van AKIEM, opgericht door de SNCF) en de 77501, de 77502 en de 77503 (in wit/rode livrei, ex-Veolia en nu eigendom van VFLI.).

↗ *De zeven locomotieven Class 77 gestationeerd te Antwerpen-Schijnpoort. Vooraan: de DE6310.*

Wim WINDEY, 17 mei 2011.

FOTO 104-34 →

De 36005 sleept de zeven machines Class 77 op 28 mei naar Frankrijk. Doorrit te Lauwe, tussen Kortrijk en Moeskroen. Links ziet men de aansluiting naar de industriezone van Lauwe.

Tim VAN ROOY.

↓ FOTO 104-35

Ten gevolge van werken op het Franse net, komt de Europorte-trein op 19 april overdag aan in de cementfabriek van Obourg. Hieronder de G2000 nr. 92 87 0002 023-5 (Vossloh 5001802/2009), die haar wagens rangeert op de aansluiting van de cementfabriek.

Christian AUQUIERE.



NEWS

privéoperatoren



Sedert 12 juni rijden de kolentreinen tussen Born (NL) en St. Julien Montreicher (F) (zie ODB 99 p. 41), en het transport van koolstofdioxide (CO₂) tussen Born en Lyon St. Priest (F), niet meer via Ronet maar langs Essen ;

47604 ③ Antwerpen Noord 05.30 - Essen 05.56 - Geleen 08.51

47603 ⑤ Geleen 15.40 - Essen 18.29 - Antwerpen Noord 18.57

49600 ⑤ Antwerpen Schijnpoort 01.47 - Essen 02.34 - Born 07.15

47601 ⑤ Born 13.42 - Essen 18.11 - Antwerpen Schijnpoort 18.50

De trein met CO₂ in doorrit te Cheratte, op L 40 Visé - Kinkempois.
Michel DE ESCH.



DB Schenker Nederland

Met uitzondering van de kalktreinen tussen Hermalle-sous-Huy en Sittard, sleepten de diesellocomotieven van de serie 6500 van DB Schenker Nederland tot 11 juni slechts één andere verbinding in België: trein 44601 Kijfhoek 10.03 - Antwerpen-Noord 11.23, alleen op zaterdag.

Sedert 12 juni worden zij ingezet voor een verbinding tussen Beverwijk (XNBEW) en Antwerpen-Noord (FNND):

46438 ①②④⑤
XNBEW 10.05 - FNND 14.28

46441 ①②⑤
FNND 15.35 - XNBEW 19.40

46441 ⑦
FNND 16.15 - XNBEW 20.40

← **FOTO 104-36** Doortocht op 30 april te Heide van trein 44601 Kijfhoek - Antwerpen-Noord, gesleept door de 6512 en de 6516 van DB Schenker Nederland. Sedert 12 juni wordt deze trein niet meer ingelegd door deze operator. Tim VAN ROOY.



Testrit ECR

Op 7 mei heeft Euro Cargo Rail (ECR), bij wijze van proef, trein 45450 laten rijden tussen Tergnier (F) en Lessines met de G2000 nr.2008 (Vossloh 5001641/2007). Bij de terugrit sleepte de locomotief dezelfde stam, bestaande uit drie Rils-wagens voor coils.

FOTO 104-37 →
De testtrein 45450, komende uit Tergnier rijdt voorbij de stopplaats van Houraïng en zal spoedig aankomen te Lessines. Links zien we de lijn 87 naar Ollignies.
Philippe GOUSSET.



Antwerpen - China per trein

Vanaf mei jongstleden werd een verbinding van 10.000 km tot stand gebracht tussen Antwerpen en de Chinese stad Chongqing door HUPAC. Crossrail levert de tractie tot Aachen West. Het traject wordt afgelegd in 20 tot 25 dagen, wat 22 dagen sneller is dan het vervoer per schip.

FOTO 104-38 De twee locomotieven Class 66, genummerd 29001 en 29002, gehuurd door Crossrail van begin 2010 tot begin 2011 zijn terugbezorgd aan Ascendos Rail. De huurovereenkomst van de PB12, PB18 en PB19 werd beëindigd op 31 mei. In principe zouden vier "nieuwe" Class 66'ers, met de rode livree van Crossrail, moeten aankomen bij het begin van de zomer. Op 13 maart verlaat de 29001 (ex-HHPI) (GM-EMD 2008254-3/2001), de aansluiting van Bierset, terwijl een Boeing 747 met goederen de landing heeft ingezet. Simon DE RIDDER.



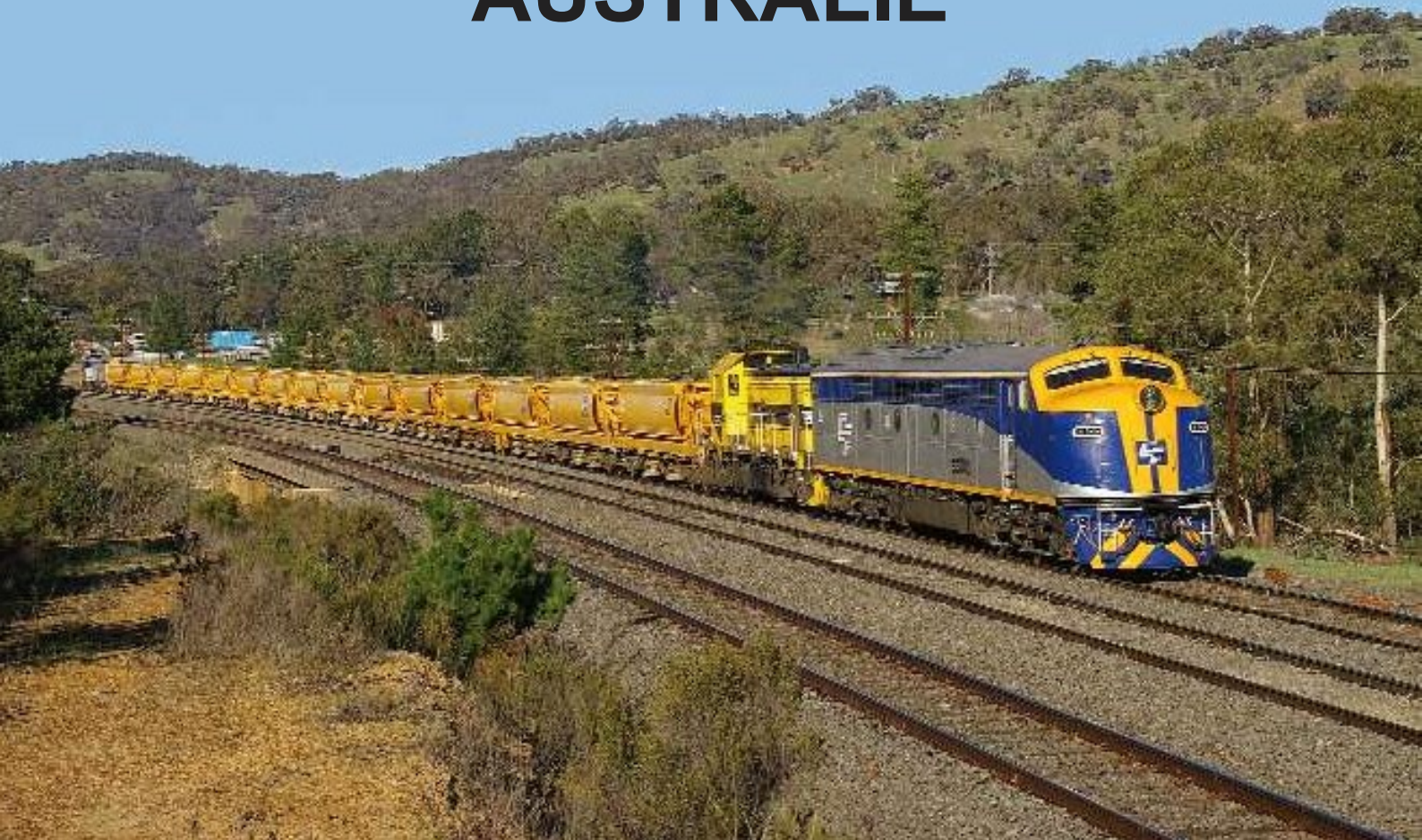
Gravita-diesels voor BASF

BASF, gelegen in het noorden van de haven van Antwerpen heeft twee nieuwe diesellocomotieven van het type Gravita van Voith (zie ODB 100 blz. 68) ontvangen voor gebruik binnen de fabrieksterreinen. Deze machines verlaten de fabriek niet en hoeven dus geen homologatie te krijgen om op het Belgische net te rijden. Zij worden geleased van Northrail en dragen de nummers NEV 92 80 2261 301 en 302 D - VLTG. De eerste locomotief kwam op 9 mei aan, de tweede op 5 juni.

← **FOTO 104-39** - ↓ **FOTO 104-40**
De tweede Gravita, opgenomen in de trein 47562 Ludwigshafen - Antwerpen-BASF die wordt gesleept door de 2813 en de 2821. Testelt, 5 juni 2011. Tim VAN ROOY.



De bolle neuzen in AUSTRALIË



De S300 en de T376 slepen een ballastrein, achteraan opgeduwd door de T373 voor Southern Shorthaul Railroad. De drie locomotieven zijn afkomstig van de Victorian Railways en zijn eigendom van de leasingmaatschappij CFCLA. Kilmore East, 26 mei 2007. Chris NUTHALL

2de deel – Na de privatisering

In de jaren 1990 en de eerste jaren van de 21ste eeuw werden de netten van de deelstaten, alsook de nationale operatoren *Australian National* en *National Rail* gereorganiseerd en deels geprivatiseerd. Het beheer van de infrastructuur werd, zoals momenteel in Europa, gescheiden van de exploitatie. De goederenactiviteiten werden verkocht en de reizigersdiensten werden toevertrouwd aan private operatoren. Door de openstelling van het spoornet voor concurrentie zagen ook talrijke nieuwe, minder belangrijke privémaatschappijen het levenslicht. Deze aardverschuiving op het spoorwegtoneel had uiteraard gevolgen voor het rollend materieel en in het bijzonder de Australische bolle neuzen, waarvan het actieterrein uitgebreid werd.

Australian Southern Railroad Australian Rail Group Genesee and Wyoming Australia

In 1997 werd *Australian National*, dat door het ontstaan van *National Rail* niet

meer rendabel was, door de overheid afgestoten. De goederenactiviteiten werden verkocht aan een consortium van het Amerikaanse *Genesee and Clyde Engineering*. Zo werd de *ASR (Australian Southern Railroad)* geboren. De GM's en CLF/CLP's maakten deel uit van de verkoop.

In oktober 2000 werd "*Genesee and Wyoming*" eigenaar van *Westrail*, de spoorwegmaatschappij van Western Australia. *Westrail* kreeg vervolgens een nieuwe naam: *AWR (Australian Western Railroad)*. Het werd samen met de *Australian Southern Railroad* opgenomen in de "*Australian Rail Group*" (*ARG*). Deze fusie liet toe dat de GM's en CL's van *ASR* hun actieterrein uitbreidden tot het hele normaalspoornet van centraal en west Australië.

Tenslotte werd de *ARG* in 2006 ontmanteld. Een deel ervan werd verkocht aan *QR-National* (zie verder in dit artikel), het andere gedeelte bleef in handen van het Amerikaanse "*Genesee and Wyoming*"

onder de naam *GWA (Genesee and Wyoming Australia)*. De *GWA* hield de CLF 5 en 6, CLP 8, 14, 16 en 17, alsook de GM 32, 34, 37, 38, 40, en 42 t/m 47 in dienst. Met uitzondering van de GM32, 34, 38 en 46, die nog steeds in de groene livree van *Australian National* rondrijden, kreeg het hele park de oranje kleurstelling van *ARG*. De locomotieven van *GWA* worden onderhouden door *EDI Rail* te Dry Creek, nabij Adelaide. *GWA* is het nadrukkelijkst aanwezig in Southern Australia, waar het seizoensgebonden transport van graan een niet onbelangrijk deel van de activiteiten vormt. De bolle neuzen van *GWA* hadden ook baat bij de ingebruikname van de lijn naar Darwin in januari 2004. Daardoor konden ze immers ingezet worden voor een goederentrein Adelaide-Darwin, een rit van maar liefst 2979 km die in 42 uur wordt afgelegd. Nu en dan slepen zij ook de reizigerstrein "The Ghan", tussen Adelaide en Darwin. Deze trajecten zijn de langste die wereldwijd ooit door bolle neuzen zijn afgelegd.

FOTO 104-41

De CLF7 en CLP14 in dienst bij de Australian Southern Railroad wachten op 21 december 2002 hun volgende dienst af in de werkplaats van Dry Creek, een randgemeente van Adelaide. De CLF7 kwam bij Commonwealth Railways indienst op 1 maart 1972 onder het nummer CL16. In september 1993 werd zij verbouwd tot de reeks CLF en maakt nu deel uit van het effectief van de QR-National. De livrei en het logo laat vermoeden dat zij eigendom is van Australian Southern Railroad dat deel uitmaakt van dezelfde groep als Rail Feeding: de Genesee & Wyoming. Philippe DE GIETER.



Northern Rivers Railroad Interrail Queensland National

In 1990 werd de *Northern Rivers Railroad (NRR)* opgericht om een dienst met toeristentreinen tussen Casino en Murwillumbah, in het uiterste Noorden van New South-Wales, op te starten. De *NRR*, die gevestigd was in het oude depot van Casino, kocht vijf Class 421-locomotieven van de NSWGR (42103, 42105 t/m 42107 en 42109). Dankbaar gebruik makend van de liberalisering van het spoorvervoer, lieten ze hun eerste treinen rijden in oktober 1997. In een eerste fase werden enkel goederentreinen gereden (met cement en vliegas, een bestanddeel dat bij het fabriceren van cement wordt gebruikt), maar nadien legde de *NRR* zich ook toe op de toeristische dienst "Ritz Rail".

Op een kleine afstand ten noorden van Casino bevindt zich de grens tussen New South Wales en Queensland. Queensland is de laatste Australische deelstaat waar het spoorwagennet beheerd wordt door de overheid. Het net van *Queensland Rail* (8313 km, waarvan 1000 km geëlektrificeerd met 25kV 50Hz) onderscheidt zich door de spoorbreedte van 1067mm. Het verschil in spoorbreedte tussen het net van *Queensland Rail (QR)* en dat van hun zuiderburen (normaalspoor), zorgde ervoor dat *Queensland Rail* niet zomaar kon meeprofiteren van de openstelling voor concurrentie. Het ontbrak hen aan de nodige ervaring en ook was er geen materieel voor normaalspoor voorhanden. Deze hindernissen werden echter overwonnen door de overname van *Northern River Railroad* door *QR*. Het resultaat van deze overname was *Interrail*, dat ontstond op 31 mei 2002.

Interrail erfde vijf bolle neuzen van *NRR*. De groen-gele *NRR*-livrei werd op drie

van hen (42105, 42107 en 42109) vervangen door een elegante mix van blauw, oranje en geel.

Interrail nam geen transporten over die voorheen door *NRR* werden gereden, maar haalde zelf verschillende contracten binnen voor spoorwerken op het net van New South Wales, alsook voor het slepen van kolentreinen en containertreinen tussen Casino en Brisbane. In 2004 bereikte *Interrail* voor het eerst Victoria, met een containertrein Melbourne-Brisbane.

Het succes van *Interrail* zette *QR* ertoe aan om de activiteiten ook tot buiten Queensland uit te breiden en met dat doel voor ogen namen ze in 2006 een deel van de *Australian Railroad Group*

over. Het label *QR National* werd geïntroduceerd voor de activiteiten buiten Queensland. De 42100'ers die afkomstig waren van *NSWGR* kregen zo het gezelschap van de CLF1 t/m 4, CLF7, CLP9 t/m 13 en de GM30. De belangrijkste diensten die door de bolle neuzen van *QR National* gereden worden, zijn containertreinen op de verbindingen Melbourne-Brisbane, Melbourne-Adelaide, Sydney-Newcastle en zelfs tussen Melbourne en Perth, een stad die zich op meer dan 3000 km van Queensland bevindt aan de Australische westkust.

QR National brengt geleidelijk aan een nieuwe geel-bruine kleurstelling aan op haar locomotieven. De 42103, CLP11 en CLP13 werden reeds herschilderd.



FOTO 104-42 De 42103 van Interrail in de livrei van Northern Rivers Railroad in de werkplaats van Casino op 11 januari 2003. Zij kwam in dienst op 15 februari 1966 bij NSWGR en is nog actief voor QR-National. Philippe DE GIETER.



↑ 28 maart 2006, ergens tussen Broadford en Kilmore-East. De 42105 van Interrail sleept samen met de EL 56 (Goninan, 1990) van CFCLA de container-trein BM7 Brisbane-Melbourne. De 42105 kwam in dienst bij NSWGR op 15 maart 1966. Chris NUTHALL.

← 1 augustus 2009. De container-trein QR-National 6AM6 Adelaide-Melbourne wordt geslept door de CLP13, in QR-National-livrei, de LDP003 en CLF4, nog in de kleuren van zijn vorige eigenaar ARG. EDI Rail bouwde voor QR-National negen exemplaren van de LDP (Co'Co) in 2009. Chris NUTHALL.

V/Line

De Victorian Railways (VR), ondertussen omgedoopt tot V/Line, werden in 1997 opgesplitst in twee entiteiten, alvorens te worden geprivatiseerd. De ene maatschappij stond in voor de reizigersdienst, de andere voor het goederenverkeer. De A60, 62, 66 en 70, alsook de S302 werden toegewezen aan de reizigersafdeling. Die behield het label

V/Line en werd verkocht aan het Britse National Express. De financiële problemen van dat bedrijf zorgden er echter voor dat de overheid van Victoria V/Line terug overnam. De oranje-grijze livrei van de V/Line-locomotieven werd vervangen door een mooie blauw-rode kleurstelling en onlangs deed alweer een andere livrei, gebaseerd op rood en geel, haar intrede. Tot in april 2008 werd de Class A gebruikt voor alle reizigers-

treinen op het lijntje dat Frankston met Stony Point verbindt, maar de massale ingebruikname van de nieuwe V/Loccity-motorwagens reeks 1100/1200 (51 motorwagens, geleverd door Bombardier sinds 2005) zorgde ervoor dat de bolle neuzen andere oorden moesten opzoeken. Ze worden nog gebruikt in de spitsuren op de lijnen van Melbourne naar Bacchus Marsh, South Geelong en Sunbury.



FOTO 104-43 ↑ Tot april 2008 was de lijn Frankston-Stony Point het paradijs voor de spoorwegfotografen. Op 19 december 2002 passeert de A62 met een trein naar Frankston het mechanisch sein dat de inrit van het station Stony Point beveiligd. De B62 werd op 9 september 1952 geleverd aan VR en verliet de werkplaats na een verbouwing tot Class A op 17 juli 1984.

Philippe DE GIETER.

→ De A66, met reeds meer dan 60 dienstjaren, is de eerste bolle neus die de nieuwe livree van V/Line kreeg aangemeten. Op 29 december 2010 verlaat zij Melton met een pendelaars-trein Melbourne-Bacchus March.

Mike FORSBERG.

FOTO 104-44 ↓ De A62 nadert het eindpunt Bacchus March met een trein uit Melbourne. De rijtuigen dragen de nieuwe kleurstelling van V/Line. 6 april 2009. Ph. DE GIETER.



West Coast Railway (WCR)

Eén van de meest in het oog springende herbenuttingen van bolle neuzen sinds de privatiseringen eindigde in 2004, toen WCR ontbonden werd. Gedurende 10 jaar reed WCR de reizigersdiensten op de verbinding Melbourne-Warrnambool met bolle neuzen (Class B en S, afkomstig van de VR). Ze waren getooid in een schitterende blauwe livrei, passend bij de rijtuigen waarmee de treinen waren samengesteld. WCR kwam echter in financiële problemen door de volledige heropbouw en modernisering van de lijn in het begin van 2004. Toen in mei ook scheurtjes begonnen op te duiken in het chassis van de Class B-locomotieven, werd de financiële situatie van WCR dermate ernstig dat ze niet meer in staat was om zich kandidaat te stellen voor de verlenging van haar uitbatingscontract na 2004. De laatste dienst werd gereden op 31 augustus 2004. 's Anderendaags nam V/Line de activiteiten over, gebruik makend van Class N-locomotieven. Alle bolle neuzen van WCR (zes Class B en vier Class S) vonden een nieuwe eigenaar.

FOTO 104-45 ↗ Na aankomst van de trein Warrnambool-Melbourne van West Coast Railway, rijdt de S300 los naar de stelplaats van Dynon waar zij zal gekeerd worden op de draaischijf. De S300 kwam in dienst op 18 augustus 1957 bij VR. Sinds het verdwijnen van de WCR, wordt zij ingezet door CFCLA (zie foto p. 38). Melbourne Spencer Street, 6 december 2002. Ph. DE GIETER.

FOTO 104-46 → De locomotieven van West Coast Railway die in goederendienst worden ingezet, zoals de B65, kregen een vereenvoudigde schildering. De B65 kwam op 17 december 1952 in dienst bij VR en werd geschrapt in juli 1992. Zoals het merendeel van de locomotieven van WCR werd zij overgenomen door CFCLA (zie foto p. 44). South Dynon, 16 december 2002. Philippe DE GIETER.

FOTO 104-47 ↓ De B61 was in dienst bij VR en later bij V/Line van 18 augustus 1952 tot 10 januari 1993. Zij werd overgenomen door West Coast Railway in 1994. Momenteel is zij eigendom van Southern Shorthaul Railroad. Op 14 december 2002 komt zij aan te Warrnambool met een trein van West Coast Railway afkomstig uit Melbourne. Philippe DE GIETER.

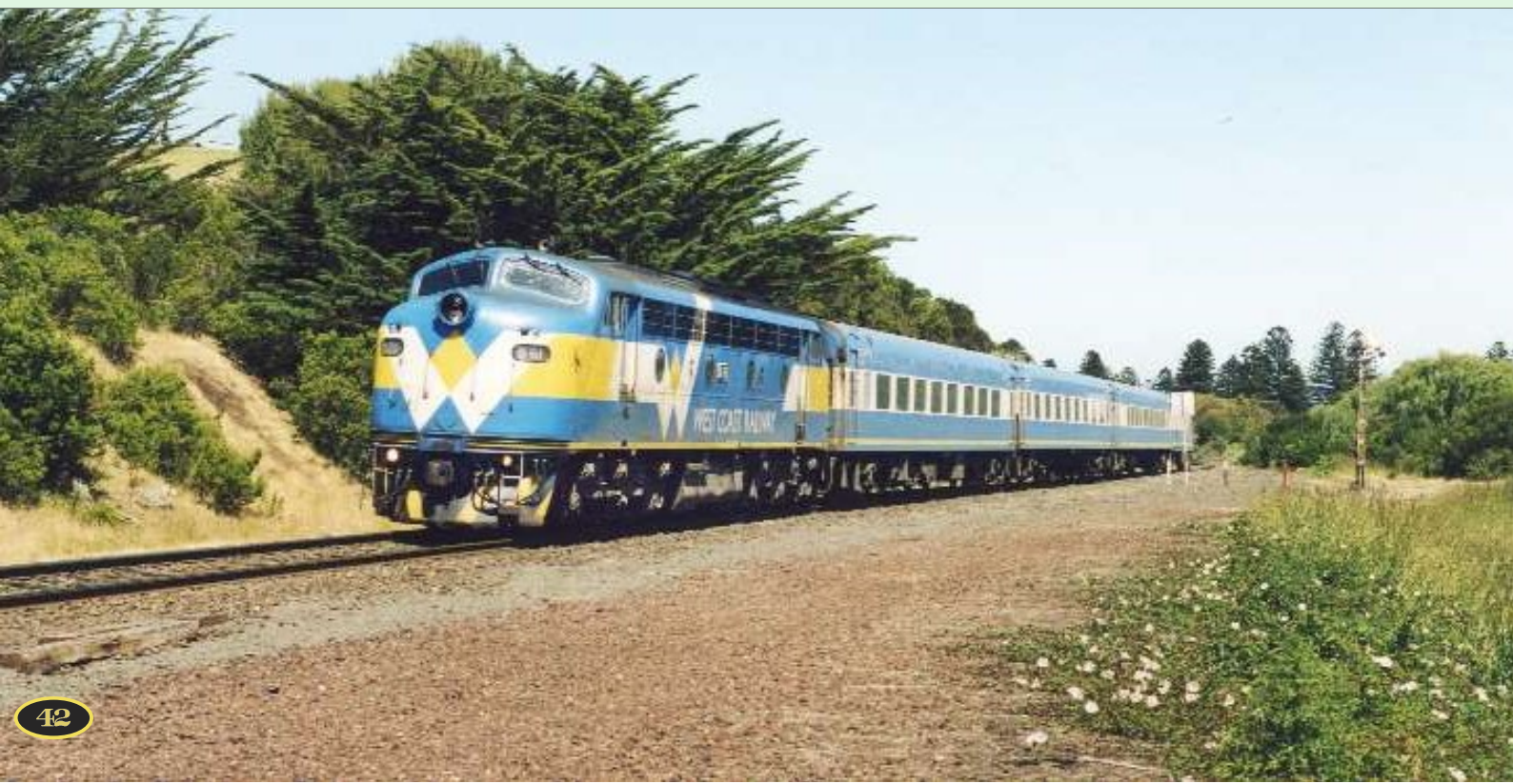


FOTO 104-48 → De B80 van West Coast Railway sleepte de trein 'Murraylander', (bestemd voor toeristen) op de normaalspoorlijn Adelaide - Taillem Bend. De gele livrei is gebaseerd op deze van de Union Pacific. De B80 kwam op 9 oktober 1953 in dienst bij VR en kreeg de grijs/blauwe schildering van CFCLA, haar nieuwe eigenaar. Islington, 21 december 2002. Philippe DE GIETER.

Freight Australia Freight Victoria

De goederenafdeling van de VR (achtereenvolgens VLine Freight, Freight Victoria en uiteindelijk Freight Australia genaamd) is eigendom van een groep die geleid wordt door Rail America. De goederenafdeling kreeg 7 Class A'en en 3 Class S'en. Freight Victoria schilderde zijn locomotieven in een zeer passende groene livrei, die bedoeld is om te verdwijnen. Freight Australia, en zijn locomotieven, werden in 2004 overgenomen door het reusachtige Pacific National, die een overwegend blauwe kleurstelling toepast.

Pacific National

In februari 2002 kwam het tot een fusie tussen National Rail, de maatschappij die door de federale overheid werd opgericht in 1991, en FreightCorp, de goederendivisie van de staatsspoorwegen uit New South Wales. Op die manier ontstond de maatschappij Pacific National. Geen van beide maatschappijen bezat bolle neuzen, maar met de overname van Freight Australia in 2004 werd Pacific National eigenaar van drie Class S (301, 306, 307) en zeven Class A (71, 73, 77, 78, 79, 81 en 85).

FOTO 104-49 ↓ De S306, in dienst vanaf 27 november 1957 is een van de eerste bolle neuzen in de livrei van Pacific National. Newport, 7 april 2009. Philippe DE GIETER.



FOTO 104-50 ↑ De A79 kwam bij VR in dienst onder het nummer B79 op 28 september 1953. Na verbouwing tot Class A verliet zij de werkplaats op 22 juni 1985. Zij rijdt goederendiensten en kreeg de groene Freight Australia-livrei. Deze maatschappij werd opgeslorpt door Pacific National. South Dynon, 7 april 2009. Philippe DE GIETER.



De S306 en S307 zijn de enige twee bolle neuzen van *Pacific National* die de eigenlijke livrei van de maatschappij (blauw en geel) dragen, de rest behield tot nu toe de groene kleurstelling van *Freight Victoria*.

De bolle neuzen van *Pacific National*, (breedspoor), worden gebruikt voor paartreinen tussen Melbourne en Maryvale, voor treinen met staalproducten tussen Westernport en Long Island, alsook voor andere goederentreinen op de verbindingen Bairnsdale-Geelong en Melbourne-Warrnambool. Tijdens het graanseizoen komen zij in heel Victoria om er graantreinen op te halen en naar de havens van Melbourne en Geelong te slepen.

Great Northern Railway Services

Great Northern Railways (GNR) werd gesticht door een groep ex-werknemers van *V/Line* in 1993 en werd zo de eerste private spoorwegoperator in Victoria. De *GNR* was actief in de omgeving van Melbourne waar zij instonden voor rangeringen, werktreinen en treinen met staalproducten voor de groep Lysaghts. In 2002 zorgde de extreme droogte, die een dramatische daling van het aantal graantransporten met zich meebracht, er in combinatie met de stijgende verzekeringspremies voor dat de *GNR* zich moest laten overnemen door *CFCLA*. De licentie van spoorwegoperator werd vervolgens verkocht aan *Southern Short-haul Railroad*. De *GNR* zette vier bolle neuzen in: drie GM's (GM10, GM22 en GM27, afkomstig van de *Commonwealth Railways* en gekocht van *Austra-*



FOTO 104-51 ↑ De S317 is de laatste in de S-livrei op 4 december 1961. Zij maakte deel uit van Great Northern Railways dat snel van het toneel verdween en is nu eigendom van SSR. Melbourne, 7 december 2002. Philippe DE GIETER.

lian Southern Railroad in 2001, samen met nog acht exemplaren die nooit opnieuw in dienst kwamen) en de S317 (afkomstig van *Victorian Railways*). De livrei van *GNR*, bestaande uit rood en bordeaux, was bijzonder geslaagd.

Chicago Freight Car Limited Australia

De Australische afdeling van de firma "*Chicago Freight Car Limited*" is de grootste leasingmaatschappij van spoorwagematerieel in Australië. De GM10, GM22 en GM27 zijn in hun bezit sinds de overname van de *GNR* eind 2002; de B61, B65, B76, B80, S300 en S311 werden aangekocht na het verdwijnen van

de *WCR*. De locomotieven van *CFCLA* worden voor alle diensten gebruikt door operatoren die een gebrek hebben aan tractievoertuigen. Zij komen zo op het gehele Australische normaal- en breedspoor in actie. De GM10, GM22, GM27 en B61, die langdurig door *SSR* gehuurd worden, dragen de geel-zwarte livrei van die maatschappij. De B80 heeft een gele kleurstelling, geïnspireerd op deze van de *Union Pacific* en de B65 is getooid in een publicitaire livrei voor *Auscision Models*. Alle andere locomotieven rijden rond in de kleuren van *CFCLA* (blauw en zilver). De B76 en B80 worden verhuurd aan *Metro Trains Melbourne* voor het slepen van werktreinen op het voorstadsnet van Melbourne.

B65 van SSR maakt promotie voor een Australische firma voor modelbouw. Op 22 oktober 2009 sleept zij samen met de B61 een trein met dwarsliggers te Mittagong Junction. Jeffrey WRAY.





↑ De GM22 kwam in dienst in juli 1962 bij de Commonwealth Railways. Nu is zij eigendom van de CFCLA, wordt voor lange termijn verhuurd aan SSR en draagt ook het livrei van deze maatschappij. Op 15 september 2010 passeert zij Mittagang samen met de 44206 (ex-NSWGR, A.E. Goodwin, 1971) aan kop van een trein met dwarsliggers. Jeffrey WRAY.

Southern Shorthaul Railroad

In december 2003 kocht *Southern Shorthaul Railroad* bij CFCLA de licentie van spooroperator aan, die voorheen in het bezit was van de GNR. Ook locomotief S317 werd overgenomen. Zij werd door de SSR gereviseerd in de eigen werkplaats te Bendigo en kreeg bij die gelegenheid een geel-zwarte kleurstelling. De S317, evenals enkele andere bolle neuzen die door SSR bij CFCLA worden gehuurd, slepen voornamelijk werktreinen in Victoria en New South Wales. Ook voor containertreinen tussen de verschillende terminals van Sydney en kolentreinen naar Kooragang Island worden ze ingezet.

In december 2010 kocht SSR de B75 en deze staat afgesteld te Seymour.

El Zorro

In september 2006 kocht het bedrijf *El Zorro*, dat in Melbourne werd gesticht, de S302 over van V/Line met de bedoeling om zich op de markt te geven in Victo-

→ De S302 van El Zorro (ex-VR, in dienst op 15 september 1957) en de 42107 van QR-National (ex-NSWGR, in dienst op 12 mei 1965) voor de werkplaats van Gemco Rail te South-Dynon op 3 februari 2010. Les COULTON.

ria. De S302, die vanaf dat moment een grijs-oranje kleurstelling droeg, werd ingezet samen met enkele andere bolle neuzen die door *El Zorro* werden gehuurd. Ze sleepten graantreinen in Victoria en New South Wales, werktreinen en treinen met ertscontainers tussen Melbourne en Portland. Sinds december 2008 sleept *El Zorro* ook een bulkgode-

rentrein tussen Junee en Port Botany (Sydney). De goederenbediening op de lijn van Melbourne naar Warrnambool, uitgevoerd door *El Zorro*, werd overgenomen door Pacific National in oktober 2008. *El Zorro* bezit ook de B64, die oorspronkelijk werd gebruikt als onderdelenbank bij *Steamrail*. Men voorziet om deze locomotief terug in dienst te stellen.



Clyde Engineering Power Rail

Clyde Engineering bezit de GM3, die eerder werd gebruikt voor de rangeringen in hun werkplaatsen te Bathurst. Zij kreeg haar originele livrei van *Commonwealth Railways* terug.

Power Rail is een nieuwe maatschappij, gevestigd in Goulburn (New South Wales), eigenaar van de GM19 (ex-AN) en van de S312 (ex-WCR). Deze twee locomotieven werden aangekocht in 2004, in zeer slechte toestand. De S312 verscheen onlangs opnieuw op de sporen, voorzien van een onuitgegeven zwart-gele livrei. Zij sleepte haar eerste trein op 26 januari 2011 voor rekening van *El Zorro*. Een derde bolle neus, de 42101 die door een particulier in Goulburn werd bewaard, zou eveneens het park van *Power Rail* moeten komen vervoegen.

Steamrail Seymour Rail Heritage Centre

Deze twee museumverenigingen bezitten een indrukwekkend aantal locomotieven die afkomstig zijn van *Victoria Rail*. *Steamrail* is gevestigd in de voormalige VR-werkplaatsen van Newport, in de buitenwijken van Melbourne. Het bezit de B63, B64 en B72, die op een restauratie wachten en de S313, die in rijvaardige toestand verkeert en regelmatig wordt ingezet voor speciale treinen. In februari 2008 kreeg zij een livrei die geïnspireerd was op de kleurstelling van de Amerikaanse maatschappij *Louisville & Nashville*, om te kunnen deelnemen aan de



↑ De S312 van Rail Power is de nieuwste verschijning op het Australische net. Op 10 februari 2011 rijdt zij voor *El Zorro* en passeert Laverton op kop van één van haar eerste treinen nadat zij opnieuw in dienst kwam. Zij rijdt in treinschakeling samen met de GM36, T386 en 44209. De S312 kwam in dienst op 29 januari 1961 en zij werd geschrapt in juli 1992. Na 20 jaar werd zij gereviseerd en verliet de werkplaats op 27 januari 2011. Chris NUTHALL.

opnames van de reeks 'The Pacific', een productie van Stephen Spielberg en Tom Hanks.

De locomotieven van het *Seymour Rail Heritage Centre* zijn niet alleen te zien voor speciale treinen, maar vormen ook een belangrijk deel van het tractiepark bij de maatschappij *El Zorro*. De GM36, in de grijs-kastanjebruine livrei van *Commonwealth Railways* en de B64 en S303, in de blauwe livrei van *Victorian Railways*, vertegenwoordigen de bolle neuzen in de verzameling die te Seymour

onderhouden wordt.

Mount Newman Mining

Het mijnbouwbedrijf *Mt. Newman Mining* heeft de F7A 5450 en 5451 tweedehands aangekocht bij *Western Pacific Railroads Company* in de USA. Deze twee "echte" bolle neuzen, gebouwd in 1951 door GM-EMD, werden gebruikt bij de bouw van de industriële lijn en buiten dienst gesteld in 1971. De 5450 wordt bewaard door *Mt. Newman Mining*, de 5451 is als monument geplaatst te Port Hedland.

FOTO 104-52 ↓ De F7A 5450 van *Mt. Newman Mining* wordt bewaard door *Pilbara Railways Historical Society*. Dampier, 20 september 1995. Philippe DE GIETER.



Duitsland

De DB bestelt ICX-stellen

De DB en Siemens hebben op 9 mei een overeenkomst ondertekend voor het leveren van 300 ICX treinstellen (zie het ontwerpplan hieronder). Het gaat over een aanzienlijke bestelling van 130 treinstellen te leveren vanaf 2016 en daarbij nog twee opties voor respectievelijk 90 en 80 motorstellen, samen goed voor een waarde van 6 miljard Euro. De eerste 130 treinen zijn bestemd om de gesleepte stellingen van de IC- en EC-verbindingen te vervangen, de volgende om de stellingen ICE1 en ICE2 af te schaffen. Bij deze ICX'en onderscheiden we twee versies: de stellingen met zeven rijtuigen (waarvan drie aangedreven), uitgerust om te rijden onder 15 en 25 kV~, 1,5 en 3 kV =, met 579 beschikbare plaatsen en een max. snelheid van 230 km/h; en de stellingen met 10 rijtuigen (waarvan vijf aangedreven), die kunnen rijden aan 250 km/h maar alleen onder 15kV. Zij bieden 934 plaatsen. Bombardier zal eveneens in dit ICX project betrokken worden en zal aan Siemens de lege rijtuigkast leve-



↓ De MY 1147 (toebehorend aan Strabag) en de MY 1151 (toebehorend aan Altmark Rail, Oebisfelde), sleepten op 1 mei i.l. een speciale trein van Hannover naar Haldensleben voor rekening van de vereniging Bahn Nostalgie Reisen. De reis ging langs Helmstedt, Weferlingen Altenhausen en terug via Magdeburg, Braunschweig en Lehtre. Onze foto toont de trein bij een fotostop in het station van Haldensleben, met de MY 1147 getooid in de blauwe GM-kleur. Denzil MORGAN.

ren alsook de niet aangedreven draaistellen en enkele losse onderdelen. Bombardier zal ook instaan voor de einafwerking van bepaalde rijtuigen.

Nieuwe vergunningen voor DB Regio

DB Regio heeft de vergunning tot uitbaten van het dieselnetwerk rond Köln in de wacht gesleept voor de periode van 2014-2033. Het gaat hier om de volgende verbindingen:

- RE 12 Köln Messe/Deutz - Euskirchen - Gerolstein - Trier Hbf
- RE 22 Köln Messe/Deutz - Euskirchen - Gerolstein
- RB 24 Köln Messe/Deutz - Euskirchen - Kall/Gerolstein
- RB 83 Jünkerath - Gerolstein - Trier Hbf
- RB 23 Bonn Hbf - Euskirchen - Bad Münstereifel
- RB 25 Köln-Hansaring - Gummersbach - Marienheide - Meinerzhagen
- RB 30 Bonn Hbf - Ahrbrück.

DB Regio is reeds de uitbater op deze verbindingen maar belooft een verbeterde dienst vanaf de verandering van de dienstregeling in december 2013. De wijziging die waarschijnlijk het meest zal opvallen is het in dienst nemen van nieuwe motorwagens type LINT (Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen – een nieuw soort lichte motorwagen voor het lokaal verkeer) van Alstom, ter vervanging van de motorwagens type Talent reeks 644 van Bombardier. Er werden achttien tweeledige motorwagens LINT54 en 38 drieledige LINT81 besteld,

die respectievelijk plaats bieden aan 180 en 300 reizigers. Talrijke motorwagens type LINT27 (met één enkele kast) en motorwagens LINT41 (tweeledig met indeling B'(2)B') zijn reeds in dienst in Duitsland, Nederland en Denemarken, maar dit is de eerste bestelling voor de versies LINT54 (B'2' + B'B') en LINT81 (B'2' + B'2' + B'B').



Virtuele voorstelling van de toekomstige tweeledige stellingen type LINT54 van Alstom. Alstom - DB Regio.



Virtuele voorstelling van de toekomstige driedelige stellingen type LINT81 van Alstom. Alstom - DB Regio.



De nieuwe TRAXX AC van Bombardier

Ter gelegenheid van de grote handelsbeurs voor transportmiddelen, die doorging van 10 tot 13 mei i.l. te München, heeft Bombardier Transport haar nieuwe TRAXX AC (wisselstroom) hybride elektrisch en diesellocomotief voorgesteld. Met als bijnaam "Last Mile Diesel" (Diesel van de laatste kilometer), maakt dit nieuw soort krachtvoertuig de locwissel overbodig in stations waar er voorheen een trak-tiewissel nodig was: in de eindstations, de laadinstallaties en op bouwerven. Op zulke plaatsen waren de laatste meters spoor, gemeenzaam "de laatste kilometer" genoemd, gewoonlijk niet geëlektrificeerd. Tot op heden moesten rangeer-locomotieven het werk van hun elektrische collega's overnemen op deze korte stukjes spoor. De nieuwe locomotief TRAXX AC "Last Mile Diesel" vult deze leemte aan en laat het rechtstreeks goederenverkeer over lange afstanden toe.

Åke Wennberg, voorzitter van "Locomotieven en uitrusting", Bombardier Transport, verklaarde hieromtrent: "Onze locomotief, voorzien van de technologie Last Mile vertegenwoordigt een ware vernieuwing die allerlei nieuwe mogelijkheden biedt voor het goederenvervoer per spoor. Ik ben ervan overtuigd dat dit nieuwe product een goede indruk zal na-



De TRAXX DC "Last Mile Diesel" werd te München voorgesteld tijdens een tentoonstelling van 10 tot 13 mei. De locomotief kreeg het nummer 187 001. Bombardier.

laten bij onze klanten". De eerste vijf locomotieven van dit type werden eind 2010 reeds besteld door de leasingmaatschappij Railpool. "Ziehier het antwoord op een reeds lang door ons geuite wens – de markt was klaar voor dit gebeuren. Wij zijn ervan overtuigd dat deze oplossing de goede is", sprak Walter Breinl, directeur-generaal van Railpool GmbH. Drie van deze vijf locomotieven zullen naar de Zwitserse privémaatschappij BLS Cargo gaan. "Deze locomotieven Last Mile zullen ons toelaten om nieuwe markten te openen", zei Dirk Stahl, directiechef van BLS Cargo. "Dank zij hen, kunnen wij aan onze klanten in Zwitserland, Duitsland en Oostenrijk vernieuwende, maar

vooral doeltreffende oplossingen aanbieden voor het spoorwegvervoer".

De locomotief TRAXX AC "Last Mile Diesel" is een versie die voortkwam uit het reeds gekende TRAXX platform dat op zijn beurt op punt werd gesteld in nauwe samenwerking met onze klanten. Meer nog, de ontwikkeling van de "Last Mile Diesel"-technologie vindt haar oorsprong in de positieve ervaringen met de hybride BOMBARDIER ALP 45 op de Noord-Amerikaanse markt. Men voorziet nu reeds in de ontwikkeling van een (meer-spannige) TRAXX DC locomotief, uitgerust met een "Diesel Last Mile"-motor. In totaal werden reeds meer dan 1 500 TRAXX locomotieven verkocht.

TELEX....

DENEMARKEN

● Nadat zij het slachtoffer werden van een forse kwaliteitsvermindering bij de vierledige motorwagens IC4, geleverd door AnsaldoBreda, overwogen de Deense spoorwegen DSB om een bijkomende schadevergoeding te eisen van de Italiaanse fabrikant en bestudeerden zij de mogelijkheid om dit kontrakt te annuleren. Sinds mei 2009 zorgt DSB reeds zelf voor de afwerking en de nodige aanpassingen aan de treinstellen, geleverd door AnsaldoBreda en de tegemoetkomingen die door deze firma betaald werden bedragen nu reeds meer dan de helft van de waarde van het oorspronkelijke kontrakt. Hoewel de eerste treinstellen van deze reeks van 83 reeds in dienst moesten zijn sinds 2003, zijn er eind april 2011 slechts 18 goedgekeurd, en hun betrouwbaarheid blijft erbarmelijk. AnsaldoBreda is eveneens de leverancier van de FYRA-stellen die werden besteld in mei 2004 om Brussel met Amsterdam te verbinden via de hogesnelheidslijn. De indienstname hiervan was voorzien in 2007...

POLEN

● De afdeling "Intercity" van de Poolse spoorwegen, PKP-Intercity, heeft bij Alstom 20 stellen, vergelijkbaar met de Pendolino, besteld. Zij zijn echter niet voorzien van een kantelbakstelsysteem. De overeenkomst bevat o.a. een onderhoudscontract van 17 jaar en de bouw van een onderhoudswerkplaats. Het heeft een waarde van 665 miljoen euro. De eerste stellen worden geleverd in 2014. Ze zullen worden ingezet op de verbindingen Warschau-Gdansk-Gdynia, Warschau-Krakow en Warschau-Katowice en halen een snelheid van 250km/h.



Een virtuele voorstelling van de stellen die werden besteld door de PKP. Alstom.

DB Regio bestelt diesellocomotieven

Bombardier Transport en DB Regio AG tekenden in april een kaderovereenkomst met Bombardier ter waarde van 600 miljoen euro voor de aankoop van 200 diesellocomotieven type TRAXX DE.

Gelijktijdig bestelde DB Regio de eerste twintig locomotieven (waarde 62 miljoen) waarvan de eerste moet geleverd worden half 2013. Zij zullen de locomotieven BR 218 vervangen.



Virtuele voorstelling van de nieuwe diesellocomotieven voor DB Regio besteld bij Bombardier. Bombardier - DB Regio..



Sedert december 2010, bij de ingang van het aanbod "multi-lots/multi-clients", heeft Fret SNCF de tractie van de schroottreinen Hagondange - Lumes overgedragen aan CFL Cargo (driemaal per week). CFL Cargo legt deze treinen in volgens haar eigen dienstregeling tussen Poissy, Saint-Ouen en Hagondange via de vormingsstations van Le Bourget en Woippy. Op 20 april 2011 sleept de 1581 van CFL een schroottrein tussen Le Bourget en Hagondange, hier gefotografeerd te Verneuil Grand, nabij Montmedy. Peter VAN GESTEL.

TELEX....

PAYS-BAS

- Een zesde FYRA-stel (4804 voor de HSA) werd op 29 mei geleverd in Nederland. Het eerste stel, de 4806, aangekomen op 28 april 2009 maar zonder binnenuitrusting, keerde terug naar AnsaldoBreda te Pistoia (I) voor verdere afwerking.

- De tien motorwagens DH van de NS die op 2 maart 2011 aankwamen in de Antwerpse haven (*ODB 103*, p. 24) zijn met het vrachtschip "Thor Light" op 21 mei vertrokken met bestemming Buenos Aires in Argentinië.

OOSTENRIJK

- Op 18 april startten de werkzaamheden voor de bouw van de basistunnel onder de Brenner. Dit kunstwerk is 55 km lang en bestaat uit twee tunnelpijpen. De kostprijs wordt geschat op 8 miljard euro. De tunnel is het koninginnestuk op de verbinding Duitsland - Italië en moet ingebruik worden genomen in 2015.

ITALIË

- Trenitalia heeft een bijkomende bestelling gedaan van vijftig Bo'Bo'-locomotieven reeks E464 (totale waarde van de bestelling: 128 miljoen euro), hetgeen het aantal bestelde locomotieven van deze reeks op 688 brengt. Deze locomotieven zullen gebouwd worden door Bombardier te Vado Ligure. De levering is voorzien in 2012 en 2013.

POLEN

- Ingevolge de heropleving van het goederenverkeer, heeft PKP Cargo enkele gelede locomotieven van het type ET42 terug in dienst genomen. Zij werden alle aan de kant gezet in 2009 (zie *ODB 99* blz. 45-46).

RUSLAND

- Siemens heeft een joint venture aangegaan met het Russische Sinara voor de constructie van regionale treinen. De nieuwe maatschappij *Train Technologies* en de Russische spoorwegen RZD tekenden een voorbereidend contract (twee miljard euro) voor de levering van 240 motorstellen type Desiro.

iro. Deze Desiro's zullen worden gebouwd nabij Ekaterinburg (Rusland) vanaf 2013.

In 2009, bestelde de RZD bij Siemens reeds een reeks van 54 Desiro's met het oog op de Olympische Spelen van 2014 te Sochi. De bouw van de eerste 38 stellen is reeds gestart in de fabriek te Krefeld (D) en de laatste 16 zullen worden geassembleerd te Ekaterinburg. De Desiro's krijgen de naam 'Lastochka' (zwaluw) bij de Russische spoorwegen.



Virtuele voorstelling van de toekomstige Desiro-motorstellen voor de RZD. Siemens.

75 jaar later: begin van de elektrische tractie bij de NMBS

vervolg van de nummers 98, 99, 101, 102 en 103



FOTO BD-10401 ↑ Op 12 november 1955 verlaat een stoptrein, gereden door de 228.003, komende uit Charleroi het station van Marchienne-au-Pont. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De motorstellen van 1939 na de oorlog

Na de oorlog en het herstellen van de opgelopen schade, hernamen de motorstellen uit 1939 progressief hun diensten op de lijn 25 tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal, de as waar ze eerder onibusdiensten uitvoerden.

Op 15 april 1948 kregen ze hun zescijferige nummer: 228.001 t/m 228.008. Tegelijkertijd, door een beslissing genomen door de NMBS in november 1947, verloren zij stelselmatig hun mooie blauw/crème schildering. Dit gold ook voor de motorstellen uit 1935.

Ze kregen een livrei met twee tinten groen: donkergroen voor het onderste gedeelte van de kast (onderaan de ramen) en lichtgroen voor het bovengedeelte. Het dak was zwart.

De deuren waren volledig in het donkergroen geschilderd.

Een zwarte band (ter hoogte van de klinknagelband) scheidde de beide groentinten van elkaar.

Ook de onderste rij klinknagels, helemaal onderaan de kast was in het zwart geschilderd.



Deze foto werd waarschijnlijk genomen net na de oorlog in 1946 te Mortsel-Deurnesteenweg. Een stoptrein met bestemming Antwerpen-Centraal, bestaande uit het stel nr 13 (rijtuigen 7733 + 7525), de latere 228.001 en nadien 001, kwam tot stilstand. Het lijkt pas gereviseerd te zijn en heeft een blauw-crème livrei. Merk op dat de trein op tegenspoor rijdt.

Verzameling Dominique ALLARD.

De elektrificatie van lijn 124 tussen Brussel-Zuid en Charleroi-Sud werd ingehuldigd op zaterdag 19 november 1949.

De inhuldigingstrein bestond uit een vierledig stel, gekoppeld met een motorstel uit 1939.

Op dat ogenblik werden enkel de semi-directe treinen Brussel-Zuid – Charleroi-Sud elektrisch gereden door de motorstellen uit 1935 en de door het type 101 (latere reeks 29) gesleepte treinen.

Het was wachten op de indienstname van de Noord-Zuidverbinding op 4 oktober 1953 om volledige directe treinen in te leggen met vertrek uit Antwerpen-Centraal naar de lijn 124. Vanaf dan werden bijna alle treinen op lijn 124 elektrisch gereden. Slechts enkele uitzonderlijke lokale ritten werden nog door motorwagens uitgevoerd.

De motorstellen reden aldus de stoptreinen tussen Antwerpen-Centraal en Braine-l'Alleud en later tot Nivelles, de stoptreinen met vertrek in Baulers of Luttre naar Charleroi-Sud, alsook de directe en semi-directe treinen. Ze werden hiervoor bijgestaan door de nieuwe motorstellen types 46, 50 en 53, de latere 009, 010 t/m 034 en 035 t/m 049.

Een stoptrein komende uit Antwerpen, met de 228.001 op kop, op de Vierendeelbrug boven de sporen komende uit Muizen (lijn 53A) en Leuven (lijn 53) aan de inrit van het station van Mechelen. De foto werd gemaakt tussen 1953 en 1956.
Foto NMBS Groep.



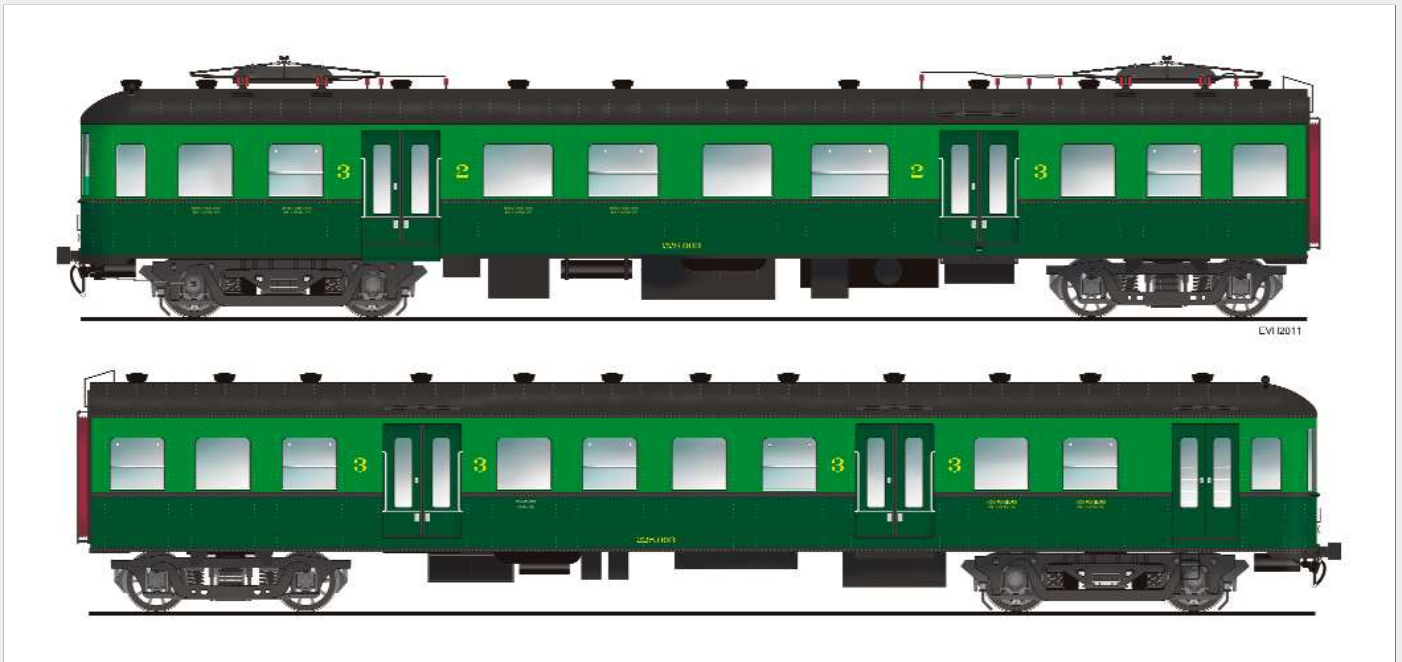
FOTO BD-10402 Een stoptrein komende uit Antwerpen-Centraal met bestemming Braine-l'Alleud komt op 22 juli 1954 aan in Schaarbeek. De trein, bestaande uit vier motorstellen, wordt geleid door de 228.005. Links de lijnen 27 (Brussel – Antwerpen) en 36 (Brussel – Liège) welke geëlektrificeerd worden.
Foto's Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Met het oog op het verbeteren van de zichtbaarheid voor het personeel van de dienst Baan, kregen ze vanaf 1953 geel trapezium rond de koplamp en drie gele banden onder de voorruit van de stuurcabine

In november 1953 werd de nummering van de stellingen gewijzigd en werd van 1 t/m 8 i.p.v. 13 t/m 20.

In 1954 veralgemeende de montage van twee koplichten op alle gemotoriseerde voertuigen.





Schema van de uitrusting met twee tinten groen, toegepast vanaf november 1947.

Hieronder: vooraanzicht van de drie schilderingen met twee tinten groen van de motorstellen van 1939.

Van links naar rechts: twee tinten groen met enkele koplamp; twee tinten groen met enkele koplamp en gele snor; twee tinten groen met dubbele koplampen en gele snorren. Tekeningen Eric VAN HOECK.



Op 30 juni 1955 werd beslist om, ter vereenvoudiging, alle rijtuigkasten in het donkergroen te schilderen. In deze kleuren beëindigden ze hun carrière in 1976.

Ander feit: het afschaffen op 3 juni 1956 van de 1ste klasse op al het reizigersmaterieel.

De 3de klasse afdelingen (C) werden geherklasseerd tot 2de klasse (B) en de 2de klasse afdelingen tot 1ste klasse (A).

FOTO 104-53 ZW →

De acht motorstellen ontvingen in 1960 nieuwe Schlieren-draaistellen. Hier een goed zicht op de 228.001.

Schaarbeek, 31 mei 1960.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Vanaf begin 1957 werd een gele band aangebracht boven de 1ste klasse afdeling om ze makkelijker van de andere te onderscheiden.

Gelet op de zware rolweerstand van de motorstellen van 1935, voorzag men de stellingen van 1939 van draaistellen met dubbel raamwerk: het binnenraamwerk dat de tractiemotoren droeg en het buitenraamwerk Pennsylvania dat de kast droeg (zie foto in *OP DE BAAN* 99 p. 57).

De rolweerstand verbeterde, maar de draaistellen bleven te zwaar. Men besliste om ze te vervangen door nieuwe Schlieren-draaistellen. Ook werd de secundaire ophanging gewijzigd door het vervangen van de bladveren door spiraalveren met hydraulische schokdempers.



Vertrek van een omnibus bestaande uit twee moterstellen, waarvan de 228.002 in tweede positie, te Schaarbeek met bestemming Antwerpen. Daniel THIELEMANS.



Schema van de donkergroene livrei van toepassing vanaf 30 juni 1955.

Hieronder: vooraanzicht met een enkelvoudige koplampen met de oude- en nieuwe nummering; rood/witte koplampen met nieuwe nummering. Tekeningen Eric VAN HOECK.





↑ *Het BC-rijtuig (nadien AB) bezat als bijzonderheid een gegeerde zitbank (twee plaatsen) rechts van de stuurcabine. In maart 1964 rijdt de 228.005 een omnibus Essen – Antwerpen-Centraal, gefotografeerd aan het station Antwerpen-Schijnpoort. Daniel THIELEMANS.*

De elektrische tractie op lijn 12 Antwerpen-Centraal – Essen – Roosendaal werd in dienst gesteld op 2 juni 1957. Dankzij de verhoogde perrons waarmee de stations waren uitgerust, vonden de motorstellen uit 1939 een nieuw inzetgebied. Ze werden gebruikt als omnibustreinen tussen Antwerpen-Centraal en Essen waarbij sommigen doorreden tot Roosendaal.

Vanaf 1971 werden sommige motorstellen die een revisie kregen voorzien van dubbele koplampen (wit – rood) volgens plannen van 27 juli 1970. Enkel de 001, 004, 005 en 006 werden hiermee uitgerust.

Op 1 januari 1971 werden de acht motorstellen genummerd van 001 t/m 008.

De volgende jaren waren somber. Zo werd de 008 op 26 december 1971 het slachtoffer van een brand in het station van Essen welke zijn schrapping op 28 maart 1972 tot gevolg had. Het BD-rijtuig werd vervolgens herbruikt als onderdelenmagazijn in de CW Mechelen.

Hetzelfde lot onderging de 003, deze keer op 25 oktober 1974 in Antwerpen-Centraal, toen ze de omnibus 5504 Antwerpen-Centraal – Nivelles reed; ze werd vervolgens geschrapt. De twee rijtuigen

werden eveneens herbruikt als onderdelenmagazijn in de Centrale Werkplaats van Mechelen.

Op 25 februari 1975 werd de 007, bijgenaamd 'James Bond' vernield bij de frontale aanrijding in Lillois toen ze de

semi-direct 668 Charleroi-Sud – Brussel-Noord reed. In maart 1976 werd ze geschrapt. Bij dit ongeval werd het AB-rijtuig volledig vernield.

Daarentegen werd het BD-rijtuig hersteld en gebruikt om het motorstel 001 te vervolledigen.



Het ongeval van Courcelles-Motte van 25 februari 1957 waarbij het BD-rijtuig van de 228.001 ernstig beschadigd werd. Verzameling TSP.



FOTO 104-54 ZW ↑

In juni 1975 komt een trein richting Brussel, bestaande uit drie motorstellen, aan in Sint-Katelijne-Waver. De 005 is aan staart gekoppeld. Ze is voorzien van dubbele koplampen, maar heeft de bijzonderheid uitgerust te zijn met een onderbroken lijn op de kopwand. De 001, 004 en 006 waren voorzien van een gele lijn over de hele breedte van de kop van het stel.

Yves STEENEBRUGGEN.

Ter herinnering: Op 25 februari 1975 werd het BD-rijtuig van de 228.001 zwaar beschadigd, toen ze de directe trein 536 Antwerpen-Centraal – Charleroi-Sud reed, bij een aanrijding in Courcelles-Motte.



FOTO 104-55 ZW ↗

In juni 1975 passeert in Duffel een omnibus richting Antwerpen-Centraal.

Yves STEENEBRUGGEN

→ De 007 werd bijna volledig vernield bij het ongeval in Lillois op 25 februari 1975. Het BD-rijtuig werd door MS 152 letterlijk opengereten. Het AB-rijtuig van de 007 zal desondanks worden hersteld en gebruikt voor het motorstel 001.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De vijf resterende motorstellen bleven slechts enkele maanden in dienst. Ze werden gezamenlijk uit de roulatie genomen op 10 augustus 1976 en officieel geschrapt op 12 november 1977. Het leek er even op dat ze uitgeweken waren naar aanleiding van een staking. Nadien waren de stellen met houten banken niet meer welkom op lijn 25 als gevolg van de algemene ontevredenheid bij de reizigers. De NMBS verbood daarop de inzet van materieel met houten banken op deze lijn, wat het einde betekende van de motorstellen uit 1939.

De 001, 004 en 006 ondergingen echter eerder een algemene revisie in de Centrale Werkplaats van Mechelen (en werden met dubbele koplampen uitgerust die ze verlieten op 30 januari 1976 (001), 10 december 1975 (004) en op 25 maart 1976 (006).

↗ *De 002 wacht op het vertrek in Antwerpen-Centraal. Dit motorstel wordt door het historisch patrimonium bewaard; het zal deel uitmaken van het toekomstige museum van Schaarbeek.*
Claude VANDECASTEELE.

→ *Op 15 juli 1976, enkele dagen voor de terugtrekking van de motorstellen uit 1939, wacht een trein bestaande uit een vierledig motorstel 800 en de 006 op het vertrek in Brussel-Zuid om naar Antwerpen-Centraal te rijden.*
Yves STEENEBRUGGEN.

→ *Op 30 maart 1976 houdt de 006 halt in Brussel-Zuid. Ze verliet net ervoor de Centrale Werkplaats van Mechelen na een grote revisie op 25 maart.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De 002 was het enige van de vijf overlevenden dat niet was uitgerust met dubbele koplampen. Hierdoor maakte ze kans om geselecteerd te worden voor het toekomstige museum van de spoorwegen. Ondertussen werd ze uitgeweken te Leuven, nadien binnen de museumbevoorwaardeplaats van Haine-St.-Pierre waar het zich momenteel nog steeds bevindt. In de toekomst zal ze tentoongesteld worden in het nog te bouwen museum van Schaarbeek...

De 001, 004 en 006 werden verschroot bij de schroothandelaar Berger te Lot. Ze werden overgebracht vanuit de CW Mechelen naar Vorst-Zuid en vervolgens naar Halle op 20 januari 1981. De 004 was de eerste die, in 1981 gedurende de laatste veertien dagen van de maand januari, bezweek onder de snijbrander. De 001 werd op 11 februari 1981 van Halle naar Lot overgebracht en werd gesloopt op 20 maart 1981. De 006 tot slot kwam op 19 maart 1981 in Lot aan en werd gesloopt op het einde van dezelfde maand. De 003 en 008 werden in de loop van de zomer van 1982 in de Centrale Werkplaats van Mechelen gesloopt.

De 005 werd gesloopt in de Werkplaats van Mechelen in 1984.

FOTO 104-56 ↗

FOTO 104-57 →

FOTO 104-58 ↓

De 004, 005, 006 en 050 uitgeweken in Schaarbeek op 28 september 1977 na hun buitendienststelling.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **FOTO 104-59**

Vooraleer gedurende meerdere maanden uitgeweken te worden in Schaarbeek werden de 001, 004, 005 en 006 overgebracht naar de Centrale Werkplaats van Mechelen. Ziehier de 001 op 1 maart 1982. De Schlieren-draaistellen werden gedemonteerd om gerecupereerd te worden voor de motorstellen 010 t/m 044 en vervangen door de oude Pennsylvania-draaistellen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO 104-60**

Gelijktijdig met de buitendienststelling van de motorstellen uit 1939 in augustus 1976, werden ook de prototype motorstellen 009 (uit 1946) en 050 (uit 1951) geschraapt. Hier de 004 en 009 in de Centrale Werkplaats van Mechelen op 18 maart 1981.

Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 104-61**

De 005 in de Centrale Werkplaats van Mechelen op 1 maart 1982.

Jean-Luc VANDERHAEGEN





↑ **FOTO 104-62** Nog een foto van de 005 in de Centrale Werkplaats van Mechelen, deze keer op 21 oktober 1982. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 104-63** De 008 werd op 26 december 1971 het slachtoffer van een brand in het station van Essen. Na haar schrapping op 28 maart 1972 werd het BD-rijtuig herbruikt als plukrijtuig in de CW Mechelen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 1981.





↑ **FOTO 104-64**

De 003 werd op 25 oktober 1974 het slachtoffer van een brand in Antwerpen-Centraal. De beide rijtuigen werden gerecupereerd als onderdelenmagazijn in de Centrale Werkplaats van Mechelen. Hierboven het BD-rijtuig gefotografeerd op 6 februari 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **FOTO 104-65**

Hetzelfde rijtuig uitgeweken op de afbraakplaats en wachtend op de sloop in de Centrale Werkplaats van Mechelen op 18 maart 1981.

Pierre HERBIET.

← **FOTO 104-66**

Nog een foto van het BD-rijtuig van de 008. Mechelen, 6 februari 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 104-67 →

De 006 en 001 wachten op het fatale uur in het station van Halle op 21 januari 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 104-68 →

De 006 werd van Halle naar Lot overgebracht op 25 januari 1981, ingesloten in een bedieningstrein met bestemming Lot. De sloper weigerde wegens plaatsgebrek immers de toegang tot zijn site, waardoor het motorstel zich in Vorst-Zuid bevond en enkele dagen uitstel genoot...

Pierre HERBIET.



FOTO 104-69 ↓

De bedieningstrein Halle – Vorst-Zuid komt op 11 februari 1981 toe op de aansluiting van de sloper in Vorst. De 001 zal weldra zijn lot ondergaan.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **FOTO 104-70**
De 001 wordt de aansluiting van de sloopwerf Berger in Lot opgeduwd op 11 februari 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **FOTO 104-71**
✓ **FOTO 104-72**
Op 22 januari staat nog enkel de stuurcabine van het BD-rijtuig op het onderstel. Op 25 januari ging ze ten onder aan de snijbrander.
Pierre HERBIET.

FOTO 104-73 →

Op 11 februari 1981 is de 001 voor het schavot geplaatst. Zijn uren zijn geteld....

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 104-74 →

Op 31 maart 1981 zijn de 001, 004 en 006 verschroot...

Pierre HERBIET.



FOTO 104-75 ↓

Zoals we reeds vermeldden was enkel de 002 uitgerust met twee enkele koplampen waardoor ze door het Historisch Patrimonium van de NMBS bewaard wordt voor het toekomstige museum en aldus aan de snijbrander ontkwam. Ze zal in het toekomstige museum van Schaarbeek tentoongesteld worden. Ze voerde haar laatste dienst uit op 10 augustus 1976 als omnibus 2675 Charleroi-Sud 05.00 – Brussel-Zuid 06.05. Ze reed vervolgens leeg door naar de werkplaats van Schaarbeek.

Pierre HERBIET.



Dit is Belgisch



Zuid-Korea:

BBB reeks 8000

De Zuid-Koreaanse spoorwegen (KNR - Korean National Railroad) hebben in 1970 een reeks van 90 elektrische locomotieven Bo'Bo'Bo' 50 Hz besteld bij Groupement Européen (ACEC, MTE, Alstom, Siemens, AEG, BBC). Hun montage werd verdeeld tussen Alstom te Belfort (43 eenheden) en La Brugeoise et Nivelles te Nivelles (23 eenheden). ACEC uit Charleroi had de leiding bij het bepalen van hun uiterlijk. Later werd er nog een bijkomende bestelling van 24 exemplaren geplaatst. Deze machines van 25 kV 60 Hz ontwikkelen een vermogen van 3840 kW. De keuze voor drie draaistellen met elk twee assen laat zich verklaren door hun inzet op zeer bochtige lijnen met zwaar profiel. Omdat zij bestemd waren voor het goederenverkeer, werd hun snelheid beperkt tot 85 km/h, met de mogelijkheid om deze op te drijven tot 120 km/h na aanpassing van de overbrenging. Zij kregen de nummers 8001 t/m 8090.

FOTO BD 10403 ↑ - FOTO BD 10404 ↓

Deze beide beelden tonen de bouw van de Koreaanse BBB bij Brugeoise et Nivelles
Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP © .





De mooiste plekjes van België

Grupont

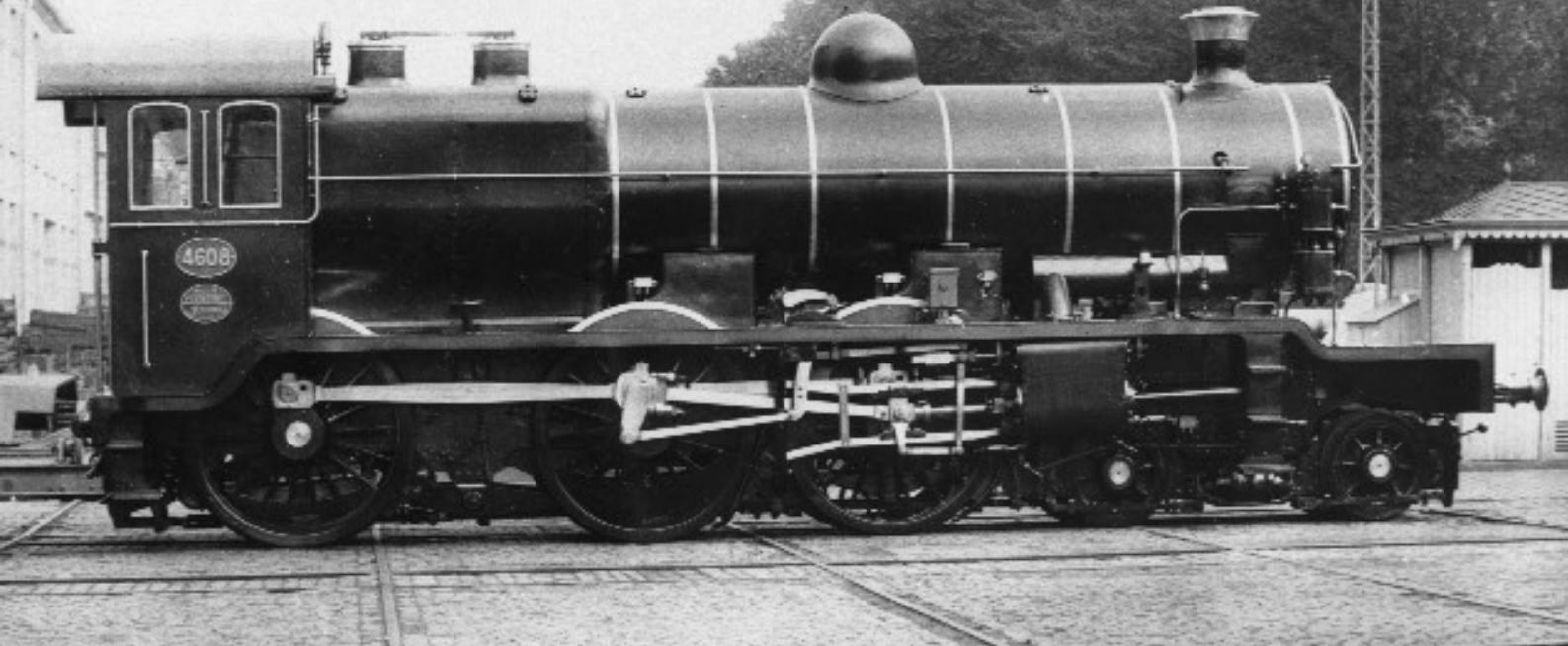
Gedurende de hele winter, maakte de Luxemburglijn het voorwerp uit van een totale en zeer grondige verwijdering van onkruid en struikgewas, hetgeen ons een aantal mooie en pittoreske fotohoekjes oplevert, zoals o.a. deze foto, genomen op +/- 2 km afstand van het station van Grupont richting Arlon. In 2010 werden dennenbomen geplant langs de spoorwegberm. Binnen enkele maanden zullen zij het zicht op de trein ernstig belemmeren. Nog even vermelden dat, gezien de stand van de zon, deze plaats slechts interessant is na 15.00 uur.

↑ **FOTO 104-76** Doorrit van de EC 97 "Iris" Brussel -Zuid – Zürich op 10 april 2011. Pierre HERBIET..

↓ **FOTO 104-77** Dezelfde dag, maar een uur later, doorrit van de IC-J 2114 Brussel -Zuid - Luxembourg. Christian AUQUIERE..



90 jaar geleden...



De bouw van 75 locomotieven type 8 bis duurde van juli 1921 tot april 1924. Deze "Ten Wheel", met de nummers 4601 t/m 4675 kregen het typenummer 7 vanaf 1925 en werden toen vernummerd naar 701 t/m 774 en 700. Hierbij een foto van de 4608, de toekomstige 708 en 7.008, gemaakt bij het buitenrijden van de Cockerill-fabriek. Zij werd in dienst genomen te Leuven op 9 september 1921 en geschrapt te Berchem op 3 september 1958. Foto Cockerill, verzameling TSP.

FOTO 104-78 Teneinde de laatste ES-motorwagens van de reeks 300 - eigenlijk omgebouwde tweeassige Brossel-motorwagens type 551 uit 1939 - te vervangen, besliste de NMBS om 12 motorwagens van de reeks 43 om te bouwen. De 4307 was de allereerste die gewijzigd werd in juli 1984. Hij verliet de CW Mechelen op 17 juli 1986, werd vernummerd als ES 401 en aan de dienst ES van Schaarbeek afgestaan. Wij zien hem hier bij de werkplaats van Schaarbeek op 19 augustus 1993. Dit krachtvoertuig is vandaag nog steeds actief, maar wel in een gele schildering. Er werden echter slechts zes motorwagens verbouwd. J-L VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden...



25 jaar geleden...



FOTO 104-79 De Brossel-motorwagen 551.48 werd volledig vernieuwd, rijvaardig gemaakt en herschilderd in zijn blauw-crème livree door de CW Mechelen in januari 1982. Men moest echter wachten tot 15 en 17 augustus 1986 om hem een eerste keer te zien rijden ter gelegenheid van het Stoomfestival van de TTZ (Toeristische Trein Zolder), waar hij pendelritten reed tussen Zolder en Leopoldsburg. Aankomst te Leopoldsburg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 104-80 De elektrische locomotieven 1502 en 1505 van de NS (ex-27000 en 27001 BR), zijn in 1986 teruggekeerd naar hun land van herkomst om er een plaats te krijgen in het "Museum of Science and Industrie Manchester" (1505) en in het "Midland Railway Centre" te Butterfley (1502). De beide machines werden vervoerd via Essen, Schaarbeek, Merelbeke en Zeebrugge, waar zij op een veerboot geladen werden op 14 juli 1986. We zien hen hier bij hun kort verblijf te Schaarbeek, op 11 juli 1986. De zeven locomotieven Class 27 (27000 t/m 27006) werden gebouwd door Metropolitan-Vickers in 1954. In 1970 werden zij verkocht aan de NS waar zij de nummers 1501 t/m 1506 kregen. De 27005 leverde de wisselstukken. De 1500'ers werden allen geschrapt tussen 1984 en 1986. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden...



