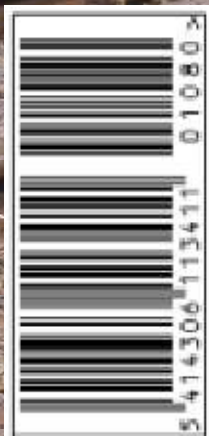


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 108 - APRIL 2012 - € 9,00

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

De lente staat voor de deur! Reeds twee reizen stelden we u voor: de Valentrein 2012 en het afscheid van de elektrische locomotieven reeks 26. Andere zijn in voorbereiding voor april en mei, terwijl ook de gewone evenementen zullen doorgaan. Breng zeker een bezoek aan de Bocq-spoorlijn, waarop ook gereden wordt buiten de periode van de grote vakantie (www.bocq.be).

Wie meegereden heeft met onze Valentrein heeft zeker onze twee K-rijtuigen gezien, die vorig jaar gekocht werden van SSN. Ze zijn prachtig! Als u in Saint-Ghislain bent geweest, heeft u gemerkt dat het museum stilaan vorm krijgt.

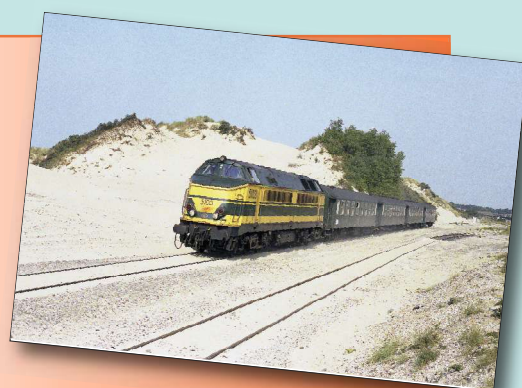
En indien u graag leest, dan mag u onze laatste uitgaven zeker niet missen. Zes werken staan op stapel, waarvan er minstens drie dit jaar zullen verschijnen!

Nee, de vrijwilligers van TSP zijn niet in slaap gevallen. Ze worden zeker aangemoedigd door groeiende aantal abonnementen.

Allen hartelijk dank en veel leesgenot!



NIEUW DE REEKS 51



ZIE MIDDENKATERN

Zoekertjes

Privéadvertenties:

abonnees gratis (maximum 10 lijnen zonder foto's of tekeningen). Voor niet-abonnees: € 3 voor 5 lijnen. Per bijkomende lijn wordt er € 1 aangerekend.

Foto's en tekeningen: € 15 per stuk.

TE KOOP: een lot van een zestigtal spoorwegboeken. Lijst en info op aanvraag bij jeanmarie.debois@jedi.be

TE KOOP: *Au Fil du Rail* van F. LEBBE, uitgegeven in 1947-1948. 26 delen in 2 originele dozen. Prijs: €220 of meer.
E-mail: ijlmajor47@gmail.com

GEZOCHT: TSP is op zoek naar mannequinpoppes (m/v) voor het tentoonstellen van haar collectie uniformen. Wie kan ons helpen? Contacteer TSP: pfttsp@gmail.com.

Rechtzetting

OP DE BAAN 107

- **pagina 15:** in de tekst over de 6325: er staat 6705 (ex-6392), moet zijn 6705 (ex-6393)

- **pagina 36:** Datum ombouw Expo-rijtuigen is 1985 en niet 1995.

- **pagina 45:** de 218 392-9 werd geschrapt op 17-03-2011 en niet in 2010.

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 13 mei 2012 van 9 tot 13 uur hun 62ste ruilbeurs voor modelbouw in de zaal St. Raphaël te Aywaille.

inlichtingen en reservaties::

+32 (0)471 40 45 50 van maandag t/m vrijdag tussen 18.30 en 21 uur.

TSP-agenda

- **Zondag 22 april:** laatste opening van de museumbewaarplaats te Leuven. Parade van stoomlocomotieven.

OPGELET: DEZE MANIFESTATIE IS AFGELAST

- **Zaterdag 28 april:** TSP-reis: afscheid van de elektrische locomotieven reeks 12.

- **Zaterdag 5 mei:** grote ruilbeurs in "le Musée du Rail" te Saint-Ghislain.

- **Zaterdag 5 en zondag 6 mei:** stoomdagen bij SCM te Maldegem. Speciale stoomtrein vanuit Brussel.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, William BOECKX, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHPEPPER, Nico VANDEBUERIE, Roel DE SAEGER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Armand BEERLANDT, Didier BOURASSEAU, Guy BRIDOUX, Julien CASIER, COCKE-RILL, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Jeroen DE VRIES, Bart DE WOLF, Christian DOSOGNE, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, Tommy MAEREMANS, Anne-Marie MASSARD, Farek MAROUANE, NMBS-Groep, Alain NOUAILLETAS, André PEETERS, Gwenaél PIERARD, Christian RUQUOY, Hagen SCHILDER, Maarten SCHOUBBEN, Bernard SCORIEL, SKODA Transportation, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, TUC-Rail, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

OP DE BAAN

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

Adres

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België

☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41

✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2012

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 38 (buitenland € 48) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO 2012". 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 geworden.

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

Wil u zich actief inzetten bij het TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of 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 108-01 Op 5 mei 1990, een mooie lentedag, organiseerde TSP een uitstap op de voormalige lijn 98 Mons - Saint-Ghislain via Pâturages met de 4333, kort voor zijn overplaatsing van Kortrijk naar Schaarbeek. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

OP DE BAAN 108 - APRIL 2012

inhoud



20

De nieuwe hulprijtuigen



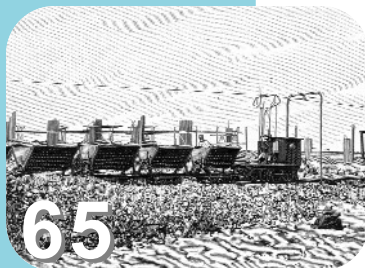
24

De "Jean MONNET"



40

OSR: een nieuwe bedrijvigheid.



65

Oostende 1903



2 Voorwoord

4 News TSP

6 *Mitropa-rijtuigen*

7 Belgische actualiteit

7 *statistieken - locomotieven*

14 *eindstation*

18 *de Desiro's in dienst*

20 *nieuwe hulprijtuigen*

24 *de "Jean MONNET"*

34 *schrappingen*

36 *varia*

40 Privéoperatoren

40 *OSR: een nieuwe bedrijvigheid*

44 *CAPTRAIN - Crossrail*

45 *HUSA - RailTraxx*

46 Buitenlandse actualiteit

46 *Europa*

49 *USA*

52 *Frankrijk*

54 *Groot-Brittannië - telex*

55 *Frankrijk - Duitsland*

56 Per trein door Albanië

60 Dit is Belgisch

63 De mooiste plekjes

64 Gisteren - Vandaag

65 Oostende 1903

67 Er was eens...

ACHTERPAGINA

FOTO 108-02

Sinds 23 januari 2012 sleept OSR de treinen met kalksteen tussen de groeve van Marche-les-Dames en de kalkovens te Namèche. Marche-les-Dames, 1 februari 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Reizen

Valentrein 2012

Dankzij de hulp van Infrabel en van de NMBS-Holding kon de Valentrein weer rijden op 11 en 12 februari 2012. Door gereduceerde kosten voor het gebruik van het net van Infrabel konden we een trein organiseren, die veel heen- en terugritten vereiste en ook enkele lege ritten.

Bij een ijzige kou – de temperatuur steeg overdag niet boven het vriespunt en 's nachts werd het zelfs Siberisch koud (-10°C) bij het voorbereiden van de trein – konden we in totaal ongeveer 250 deelnemers verwelkomen bij drie ritten tussen Brussel-Noord en Antwerpen. De trein, bestaande uit zes rijtuigen, waarvan twee pas gerestaureerde K-rijtuigen, werd gesleept door onze niet-aflatende 64.169, ondersteund door de 6077 en de 202.020. Deze trein bestond voor 100% uit TSP-materieel.

Aan boord kon men genieten van een vlekkeloze bediening, een romantische sfeer, die opgebouwd werd door vijftig vrijwilligers. De 1ste klasse K-rijtuigen werden ingericht voor verliefde paartjes, met tafels voor 2 of 4 personen. U kan deze romantische trein bekijken op www.valentrein.be.

Musée du Rail Saint-Ghislain

Dankzij de ruimte die vrijkwam in de vroegere tractiewerkplaats, door het verwijderen van niet gerestaureerde locomotieven, komt onze verzameling van materieel pas echt tot zijn recht. De vier eerste sporen tonen onze mooiste stukken, aangevuld door voorwerpen afkomstig van de NMBS-Holding. Het schilderen van de muren is begonnen om allerlei klein materieel, dat nu in de wagens of in kelders ligt, te kunnen tentoonstellen: plaatsnaamborden, seinen ... U zal zonder twijfel genieten van het nieuwe decor bij uw volgende bezoek. Ter herinnering: onze boetiek is elke eerste dinsdag van de maand geopend van 10 tot 12 uur.

De tractiewerkplaats Saint-Ghislain

De oude tractiewerkplaats werd beveiligd. De ramen werden dichtgemetseld



Doorrit van de Valentrein te Weerde. Armand BEERLANT, 11 februari 2012.

en de mechanische rolluiken werden hersteld. Er wordt nu een lokaal ingericht dat moet dienen als refter en kleedkamer voor onze medewerkers. We beginnen met de verhuis van wisselstukken die het centrale platform van het museum innamen. Vervolgens komt de restauratiestand aan de beurt als de elektrische uitrusting zal geplaatst zijn.

MATERIEEL

De Siberische kou van februari heeft de restauratie van het materieel te Saint-Ghislain belemmerd. We hebben het hier over de 5149, de 4605 en de 6289. Het 1ste klasse M1-rijtuig werd naar

Schaarbeek overgebracht om de werken te voltooien.

Te Schaarbeek werden de werkzaamheden aan de twee K-rijtuigen (ex-SSN) in de eerste weken van januari beëindigd. De volgende stap is de schouwing door Belgorail voor het verkrijgen van hun homologatie.

Vervolgens werd de rit van de Valentrein voorbereid: de P8, de 202.020 en de 6077 werden rijvaardig gemaakt. In de rijtuigen, gebruikt als restaurant, werden tafels gemonteerd. Deze werken waren lastig wegens de heersende koudegolf.

Langs lijn 13, tussen Lier en Kontich, draven twee paarden in paniek door de weide bij het zien van de rokende en fluitende locomotief. Axel VERMEULEN.





CHEMIN DE FER DU BOCQ

Zoals reeds in het vorige nummer van *OP DE BAAN* werd vermeld, begonnen de werken aan de bochten van Livottes in januari met de opbraak van het oude spoor. De grondwerken voor de bedding konden met behulp van onze graafmachine worden afgesloten voor het begin van de vorstperiode. Daarna konden de 130 m spoor in de eerste bocht door een ploeg van zes vrijwilligers heraangelegd worden in één enkele werkdag. De gebruikte techniek is vrij eenvoudig: twee vrijwilligers bevestigen de hefkabels van onze kraan aan twee klaargelegde dwarsliggers. Deze worden dan op hun definitieve plaats gelegd met behulp van twee kleine mallen die er voor zorgen dat de afstand tussen de dwarsliggers gelijk blijft. Onder-

tussen verbinden de andere vier vrijwilligers de rails aan elkaar en maken ze al één dwarsligger op vier aan het spoor vast. Dankzij deze voorlopige bevestigingen kan onze tweede kraan een volledig spoorgedeelte op de door de eerste ploeg gelegde dwarsliggers leggen, waarna de procedure herhaald wordt voor het volgende gedeelte. Twee bijkomende dagen zijn dan nodig om de spoorstaven aan de andere dwarsliggers te bevestigen en om het spoor - aan beperkte snelheid - berijdbaar te maken. We moesten wachten op de dooi vooraleer we met het aanbrengen van de ballast konden beginnen. Daarna zal het spoor een snelheid van 40 km/h toelaten.

De koudegolf die Europa begin februari trof heeft de werken aan de tweede bocht een beetje vertraagd. Toch hebben we enkele kleinere werken kunnen uitvoeren om het spoor in dienst te kunnen nemen voor

de eerste commerciële ritten, die verwacht worden tegen de paasvakantie.

Zoals u ziet wordt het "zware" werk uitgevoerd met mechanische hulpmiddelen. Voor de andere werkzaamheden moeten we echter beroep doen op vele bereidwillige "handen" voor het plaatsen van bijvoorbeeld de bevestigingen en voor het aanbrengen van kleinere objecten.

Het seizoen 2012 belooft in ieder geval goed te worden, want midden februari hadden we al 24 reserveringen voor groepen genoteerd!

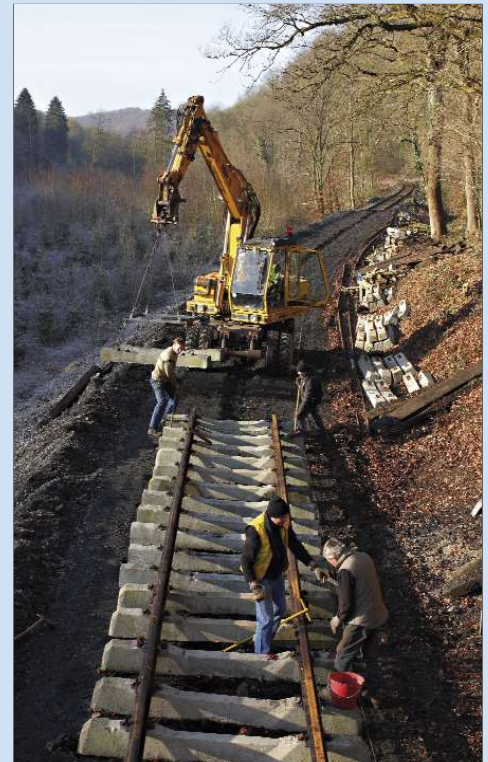
Tot ziens op de Bocq-lijn!



Twee foto's van de werken aan de bochten van Livottes. De eerste 130 m werden op één werkdag vervangen. TSP-CFB.

Aarzel niet om ons te komen helpen; er is geen enkele kennis vereist aangezien het werk in groep gebeurt en de instructies ter plaatse worden gegeven.

Contact: Alain Defechereux +32 (0)477 98 91 23 of info@cfbocq.be



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

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

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt is eenvoudig: er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 40 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde. Het dak boven de sporen 1 en 2 werd intussen vernieuwd en de TSP-shop kreeg zijn definitieve plaats. Het volgend project is de vernieuwing van het dak boven de sporen 3 en 4. De kostprijs wordt geschat op € 110.000.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe? Héél eenvoudig: het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 40 op jaarbasis overstijgt) stort op bankrekening IBAN BE10 0000 0000 0404 - BIC: BPOTBRB1, Brederodestraat 21, BE-1000 Brussel, met de volgende mededeling: L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar ema wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be. We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...



MITROPA-rijtuigen op de goeie weg!

Eindelijk! De twee MITROPA-rijtuigen, ex-Vennbahn, die in de herfst aangekomen waren in de werkplaats van Schaarbeek worden nu gereinigd en heringericht, dankzij twee van onze moedige vrijwilligers.

Beide rijtuigen hebben een hard bestaan gekend sedert het faillissement van de Vennbahn, zonder ooit een onderhoud gehad te hebben. Het zal dus nog even duren voor ze zich laten bewonderen op "le Chemin de Fer du Bocq".

Het restauratietuig met 42 plaatsen dat onze bezoekers te Spontin zal verwelkomen, ziet er sedert de maand januari veel mooier uit. Er zal nog wat moed voor



Het restauratierijtuig te Schaarbeek, november 2011. André PEETERS.

nodig zijn, want de laatste jaren diende het als refter voor het personeel van "Rail et Traction International", waar het verkommerde, samen met het buffetrijtuig. Dit laatste wordt omgebouwd tot barrijtuig en winkel en zal weldra zijn lotgenoot vervoegen te Spontin.

Buiten een verregaande opkuisbeurt, staan de inrichting van toiletten, het plaatsen van vloerbekleding, de installatie van de airco en enkele aanpassingen aan de elektrische installatie op het programma.



Toestand van de banken voor de reiniging. André PEETERS.



De twee MITROPA-rijtuigen zullen een plaatsje vinden in het station van Spontin. Links het buffetrijtuig dat dienst zal doen als "Shop en Bar"; rechts het restauratierijtuig dat de bezoekers van de Bocqlijn zal verwelkomen. TSP.

Einde januari werden de tafels, de zetels en de verlichting gereinigd. De vloer wordt nu aangepakt. Het plafond en de zijwanden worden momenteel gereinigd. Sedert de maand februari worden de ramen, het chassis, de gangen, de keuken en de platformen gereinigd. Als alles klaar is, gaat het op weg naar Spontin.

Dan is het de beurt aan het buffetrijtuig om grondig aangepakt te worden. Dit is er nog erger aan toe dan het restauratierijtuig. De ramen zullen moeten worden gedemonteerd om roest op de zijwanden te kunnen wegwerken. Vervolgens moet een verbrede en comfortabele toegang aangebracht worden naar onze "Shop en Bar".

Onze TSP-boetiek zal in de plaats komen van zes tafels en banken. Panelen en uitstalramen zullen het geheel een aangenaam en kleurrijk voorkomen bezorgen, samen met een televisiescherm.

Hierna moet de bar ingericht worden, zowel wat betreft de koeling van dranken als op elektrisch en sanitair vlak.



Het verleden zal steeds aanwezig zijn, o.a. in de opschriften in vier talen: Duits, Frans, Italiaans en Cyrillisch Russisch. André PEETERS.

Daarna kan de kast herschilderd worden. Er is dus nog genoeg werk in 't verschiet...

Terwijl het eerste rijtuig zijn originele livrei van de MITROPA zal bewaren, zal het tweede rijtuig zijn tweekleurige livrei vervangen worden door een groene NMBS-livrei en indien een geldschietter wordt gevonden zal het de kleuren van de sponsor krijgen.

Als vrijwilliger doe ik dan ook een oproep aan alle goede zielen om aan deze vraag te voldoen.

Contacteer André Peeters ('s avonds) op +32 (0)495 16 05 53 of Geert PACKET op +32 (0)496 96 56 00



Het interieur van het restauratierijtuig kan zijn oorsprong niet verbergen: typisch voor het vroegere oostblok... André PEETERS.

Locomotieven

reeks 11

Terugkeer naar de Benelux?

● NMBS-Logistics wenst alle TRAXX'en, die nu worden ingezet op de IC B Brussel - Amsterdams (Benelux) te recupereren. Zij zouden dan vervangen worden door de reeks 11.

reeks 12 en 16

● Zie resp. pagina's 11 en 9.

reeks 13

● Deze reeks verliest steeds meer reizigersdiensten aan de nieuwe locomotieven van de reeks 18. De beurtrol telt nog slechts 8 dagen. De 13'en komen nog in actie in de gesleepte treinen op de IC J, de verbinding Antwerpen Centraal - Noorderkempen alsook, sinds 13 februari, voor de P-treinen 7009 - 8003 Oostende - Schaarbeek en 7402 - 8402 Welkenraedt - Brussel.

● Ook de Sibelit-beurtrol werd ingekrompen en bevat nu nog 25 dagen in plaats van 27.

reeks 18 (1801-1806)

● De 1803 werd in in de loop van januari verschroot in Tsjechië. Talrijke wisselstukken werden gerecupereerd om de 1806 te herstellen. Een Tsjechische maatschappij wil deze laatste rijvaardig maken en opnieuw inzetten (zie *OP DE BAAN 106* pagina's 14-15).

reeks 18

● De werkplaats van Oostende heeft als tweede tractiewerkplaats locomotieven van de reeks 18 toegewezen gekregen. Hiervoor werd een nieuwe beurtrol gecreëerd: B7. Deze beurtrol bevat momenteel enkel de zeven ritdagen op de IC A Oostende - Eupen.

● Zoals voorzien zet de reeks haar steile opgang verder. Hun beurtrol B8 wordt uitgebreid tot 36 dagen. Als we de verschuiving van de IC A's naar de beurtrol B7 meetellen, gaat het om een totale verhoging van 12 ritdagen. Daarin vinden we onder andere de verbinding IC O Brussel - Visé en talrijke treinen met M6-rijtuigen door het hele land. De ingebruikname van de locomotieven voor verschillende treinen is afhankelijk van het tempo waar-

mee het besturingspersoneel wordt opgeleid om met de reeks 18 te kunnen rijden.

reeks 23

● NMBS Logistics heeft beslist de 26 23'en van Antwerpen-Noord uit exploitatie te nemen op 1 maart. Nochtans zullen enkele machines nog actief blijven tot aan hun volgende voorziene onderhoudsbeurt.

De vier 23'en van Kinkempois, die gebruikt worden voor de opdrukdiensten op de hellende vlakken van Liège, blijven momenteel nog in dienst.

reeks 28

● Als gevolg van een afname van het goederenverkeer naar Duitsland worden de 2819 en 2843 momenteel gebruikt in binnenlandse dienst.

reeks 29

● De 29'en zijn actief op een nieuwe verbinding tussen Zeebrugge (LZR) en het multimodaal platform van Dourges Delta 3 (XFD0U):

41800 ①③⑤ LZR 07.16 - XFD0U 09.37

41869 ①③⑤ XFD0U 11.10 - LZR 13.21

IN DIENST		VERNUMMERING		AFKORTINGEN	
08001: 27-12-2011 GCR	746: 12-11 RI	4159: 01-12-11 RI	2558: 12-11 Keyser, Courcelles	CR:	CityRail
08002: 27-12-2011 GCR	747: 12-11 RI	4165: 31-08-11 RI	5147: 02-12 Keyser, Courcelles	GR:	groot onderhoud
08003: 27-12-2011 GCR	770: 01-12 RI	4174: 04-11-11 RI	5150: 02-12 Keyser, Courcelle	M CR:	modernisering City Rail
08004: 27-12-2011 GCR	984: 29-11-11 CR		6273: 15-02-12 Keyser, Courcelles	MOD:	gemoderniseerd
08005: 27-12-2011 GCR	1315: 29-11-11 RI		7301: 12-11 Keyser, Courcelles	RI:	tussentijdse revisie
1826: 30-11-2011 NK	1319: 06-10-11 RI		7306: 12-11 Keyser, Courcelles		
1838: 30-11-2011 NK	2024: 12-10-11 GR		7313: 02-12 Keyser, Courcelles		
1842: 30-11-2011 NK	2126: 30-08-11 GR		7320: 12-11 Keyser, Courcelles		
	2148: 25-10-11 GR		7321: 12-11 Keyser, Courcelles		
	2150: 21-09-11 GR		7330: 12-11 Keyser, Courcelles		
	2704: 05-10-11 RI				
	2738: 21-11-11 RI				
	4103: 23-09-11 RI				
	4154: 09-11-11 RI				
	4157: 04-10-11 RI				
	4158: 12-12-11 RI				

FOTO 108-03 Ondanks het sedert 11 december 2011 verminderde aantal, blijven de resterende machines van de reeks 23 af en toe nog goederentreinen slepen. De 2372 en de 2328 hebben op 6 februari trein 39710 (Gent-Noord - Aisemont) aan de haak van Gent-Zeehaven tot Châtelet ter vervanging van een locomotief van de reeks 20. Foto genomen te Lens op lijn 90.

Christian AUQUIERE.





Sedert 11 december 2011 hebben de 13'en hun opwachting gemaakt in het noorden van Frankrijk. We zien hier trein 44824 (①-⑤ Monceau 15.41 - Aulnoye 16.39/17.49 - Tergnier 18.55), gesleept door de 1311, op 8 februari 2012 te Landelies, langs de Samber. Laurent JOSEPH.

Op 19 februari 2012 werden de 1873 + 1874 + 1876 + 1872 overgebracht van München-Allach naar Klinkum. Opnieuw is het de diesellocomotief PCW-7 van Siemens (ER 20-2007) die het konvooi sleept; hier te Fhat. Het is haar derde livrei (zie ODB 107 blz 11). Hagen SCHILDER.





FOTO 108-04 ↑ Doorrit te Izegem op 13 februari 2012. Philippe GOUSSET.

FOTO 108-05 ↓ Overbrenging van Kortrijk naar Deerlijk op 14 februari. Het was geen Sint-Valentijn voor iedereen... Ph. GOUSSET.



reeks 16

● De vijf overblijvende 16'en werden op 13 februari van de werkplaats te Oostende overgebracht naar Kortrijk. 's Anderendaags ging het dan verder naar de schrootwerf van Casier te Deerlijk op lijn 89 tussen Kortrijk en Oudenaarde. De 1603 en de 1606 werden de dag nadien gesloopt, terwijl de 1601, 1604 en 1605 wachten op hun verkoop aan Slovaakse (zie ODB 107 blz.9).

FOTO 108-06 → De vijf locomotieven bij Casier te Deerlijk
Pierre HERBIET.





FOTO 108-07 ↑ De vervanging van de 12'en door 13'en gaat niet zonder problemen. Naast de vertraging in de opleiding van machinisten, is er ook het gebrek aan betrouwbaarheid van de 13'en. De 1204 sleept op 27 januari een trein van Tergnier naar Aalst via de grenspost van Quévy. De 1202 wordt als gesleept voertuig meegenomen naar Antwerpen-Noord. De trein rijdt hier voorbij de stopplaats van Ghlin waar de bermen werden gemaaid. *Christian AUQUIERE.*

FOTO 108-08 ↓ De vorige ochtend viel de 1315 in panne tussen Mons en Frameries met een trein van Antwerpen-Waaslandhaven naar Tergnier waarvan de massa de 1100 ton niet overschreed. De 1206 moest de 1315 vervangen om de rest van het traject af te leggen met meer dan 600 minuten vertraging... Doorrit te Blaregnies van de 1206 die naar Quévy klimt met de 5705, bestemd voor OSR France, aan de haak. *Christian AUQUIERE.*





← Sedert het verlies van hun beurtrol op 11 december 2011 worden de locomotieven van de reeks 12 ingezet in allerlei goederentreinen en kunnen dus gezien worden op lijnen waar ze vroeger zeer uitzonderlijk reden.

Op 24 januari sleept de 1207 de gemengde goederentrein 52400 ①-⑤ Antwerpen-Noord 08.08 - Kinkempois 10.55.

Hier zien we de doorrit te Bassenge op lijn 24 tussen Glons en Visé. Deze trein wordt normaal gesleept door een locomotief van de reeks 20. M. SCHOUBBEN.

reeks 12

● De opheffing van hun beurtrol in december heeft nog geen grote impact gehad op de inzet van de reeks 12, wel integendeel. De locomotieven worden dagelijks ingeschakeld ter vervanging van 13'en voor treinen naar Frankrijk. Ook zijn zij soms te zien op kop van binnenlandse treinen, die normaal door een 13 of 20 gesleept worden.

→ Op 2 februari sleept de 1201 uitzonderlijk de trein met brammen 39742 Gent-Rodenhuize - Clabecq. Doorrit te Cambron-Casteau op lijn 90 Ath - Jurbise. Maarten SCHOUBBEN.



← FOTO 108-09

Op 27 januari sleept de 1210 de lege kalktrein 39610 ②⑤ (Gent-Noord 08.50) - Gent-Zeehaven 09.55- Kinkempois 1313 / 14.07 - (Jemelle 15.32). Het konvooi houdt enkele minuten halt te Hasselt. Tim VAN ROOY.



reeks 26

● Na hun buitendienststelling in december (zie *ODB 107* blz 13), werd het merendeel van de 26'ers verzameld in de CW Cuesmes, in afwachting van een eventuele verkoop. Een Slovaakse maatschappij heeft interesse getoond om 20 locomotieven aan te kopen. Ze zijn ondertussen aangekomen te Mons in vier konvooien vanuit de werkplaats van Charleroi-Sud, en gingen van daaruit naar Cuesmes:

- op 31 december 2011: de 2628 + 2620 + 2611 + 2625 + 2626 + 2619;
- op 5 januari 2012: de 2602 + 2617 + 2635 + 2610 + 2603 + 2601;
- op 9 januari 2012: de 2618 + 2615 + 2607 + 2609 + 2612 + 2608;
- op 7 februari 2012: de 2630 + 2614 + 2606 + 2634 + 2624.

FOTO 108-10 ↑ - **108-11** → - **108-12** ↓
 Deze drie foto's werden op 4 en 8 februari 2012 genomen te Cuesmes. Serge MARTIN.





← FOTO 108-13

Een goederentrein heeft op 16 januari 2012 uitzonderlijk het munitiedepot van Jéhonville bediend. De 7839 bracht een trein met containerdraagwagens voor een transport van zeemijnen in containers. De aansluiting bevindt zich op lijn 166 (Dinant - Bertrix), tussen de vroegere stopplaatsen van Glaumont en Burhaimont. Philippe GOUSSET.

↓ Het station van Eijsden is na 5 jaar weer geopend voor het reizigersverkeer tussen Maastricht en Visé. De opname toont stel 205 als trein 5381 (Maastricht - Liège Guillemins) bij vertrek uit Eijsden op 28 januari 2012. Michel DE ESCH.

reeks 57 (G2000)

● De 7 locomotieven van de reeks 57 hebben slechts drie ritdagen waarin nog steeds dezelfde twee verbindingen voorkomen: Tessenderlo – Bully Grenay en Aalst – Nesle. Verder is er nog een dag reserve te Kortrijk (zie ODB 107 p. 14). De andere machines worden door OSR-France gebruikt (zie pagina 44 en ODB 104 p. 14-17). Dit bedrijf ziet zijn activiteiten alsmaar toenemen, vooral vanuit Tergnier. Op die manier bereiken de 57'en Le Havre (5 dagen per week), Creil, Grandpuits en Troyes. Ook voor graantreinen vanuit de regio's Châlons en Amiens worden zij gebruikt.

↓ De vernieuwing van de eerste "Sprinter", de 917, is bijna voltooid in de CW Mechelen. Het stel reed de werkplaats binnen op 7 september 2010. Een tweede motorstel, de 916, is binnengereden op 13 september 2011. Maarten SCHOUBBEN, 29 februari 2012.





FOTO 108-14 ↑ De volgende foto's kunnen gevoelige spoorwegzielen kwetsen. Als dat in uw geval zo is, raden wij u aan om zo vlug mogelijk door te bladeren naar pagina 18... De sloopwerf LUXFER te Aubange is één van de belangrijkste werven die locomotieven van de NMBS verschroot. Onlangs is er een splinternieuwe kraan, met een hefvermogen van 30 ton, op rupsbanden in dienst genomen. Deze indrukwekkende machine heeft slechts enkele minuten nodig om van een robuuste locomotief een hoopje schroot te maken. Op deze pagina zien we de laatste minuten van de 5162. Aubange, 8 november 2011. Foto's: Pierre HERBIET.



FOTO 108-15 ↑ - **FOTO 108-16** ↗ De grijper heeft slechts enkele seconden nodig om de stuurpost af te rukken.

FOTO 108-17 ↓ - **FOTO 108-18** ↘ Bij elke greep scheurt deze klauw nieuwe stukken uit de 5162...



STATION



FOTO 108-19 ↑ Na de 5162 is op dezelfde dag de 1501 aan de beurt... een triest einde voor een eens zó prestigieuze locomotief.
Foto's: Pierre HERBIET.



FOTO 108-20 ↑ - **FOTO 108-21** ↗ Alles samen zitten er slechts 41 minuten tussen de eerste en de laatste foto van deze pagina.

FOTO 108-22 ↓ - **FOTO 108-23** ↘ De grijp-arm pakt het chassis beet (links) en draait het zonder problemen om (rechts).





FOTO 108-24 ↑ - **FOTO 108-25** ↓ Op 11 november 2011 is het de beurt aan de 6298 en de 5125 om verschroot te worden. Elk brok van de locomotieven zal dan naar de metaalverbrijzelaar gaan (linksachter zichtbaar) en eruit komen als metaalsnippers. Deze verbrijzelaar kan een halve wagen, overlangs doorgesneden, versnipperen in één maal. Foto's Pierre HERBIET.





FOTO 108-26 ↑ Een andere verscroter, een andere verschrootmethode. Bij Keyser te Courcelles, ook een grote schrootwerf voor locomotieven, gebruikt men de traditionele brander. De executie duurt hier meerdere dagen... Op 13 december 2011 is het de beurt aan de 2553. Zij laat zich de buikwand opensnijden door een brander, in actie binnenin de locomotiefkast. Pierre HERBIET.

FOTO 108-27 ↓ Het doodvonnis van de 2556 wordt uitgevoerd... Pierre HERBIET, 24 januari 2012.





↑ **FOTO 108-28** Op 2 februari 2012 reden de Desiro-motorstellen 08001 en 08002 met trein L 4761 Charleroi-Sud - Erquelinnes over de Samber vlak voor de stopplaats Fontaine-Valmont. Deze plaats bevindt zich aan de rue Pré du Sart te Sars-la-Buissière (gemeente Lobbes). Christian VANHECK.

De Desiro's in normale dienst

De nieuwe Desiro-motorstellen werden op 25 januari laatstleden voor het eerst in normale dienst ingezet.

In een eerste periode (25, 26 januari, 1 en 2 februari) werden ze ingezet op de lijn 130A Charleroi-Sud (FCR) - Erquelinnes (LQ), waar ze zes stoptreinen reden:

- 4761 FCR 11.11 - LQ 11.48
- 4782 LQ 12.16 - FCR 12.55
- 4763 FCR 13.14 - LQ 13.51
- 4784 LQ 14.11 - FCR 14.51
- 4765 FCR 15.12 - LQ 15.49
- 4786 LQ 16.10 - FCR 16.50

Al deze treinen bestonden uit twee motorstellen. De eerste bekommernis is immers er zich van te overtuigen dat alles goed functioneert en dat eventuele defecten geen grote belemmeringen aan het verkeer zouden veroorzaken.

Op 25 januari beschikte men over vijf motorstellen voor 3 kV, de 08001 t/m 08005. Ze werden op 27 december 2011 in dienst gesteld in de werkplaats van Charleroi-Sud. We herinneren er aan dat DVIS op 2 december 2011 voor deze vijf motorstellen het vereiste veiligheids-

tificaat heeft afgeleverd. Dit is echter slechts geldig tot 30 november 2012.

In de komende maanden zullen de Desiro's geleidelijk in dienst komen op de IR b Antwerpen-Centraal - Nivelles, de CityRail Aalst - Braine-l'Alleud en de stoptreinen van Aalst naar Geraards-

bergen. De opleiding van de bestuurders van Aalst en Geraardsbergen begon in februari. De eerste Desiro kwam daarom te Aalst aan op 13 februari.

Op 17 februari werd reeds een Desiro ingezet in reguliere dienst: 2181 Aalst - Braine-l'Alleud en 2162 voor de terugrit.



De dynamische testen voor de voorlopige goedkeuring van de eerste tweespannige Desiro's (reeks 08.500) begonnen op 8 februari met een rit van Charleroi-Sud naar Virton en terug, via Namur, Dinant en Bertrix.

Vier meerspannige stellingen (08501, 08502, 08504 en 08505) verkregen na deze testen eveneens het veiligheidscertificaat dat ook geldig is tot 30 november 2012.

FOTO 108-29 →

Op 2 februari 2012 rijdt de L4763 Charleroi-Sud - Erquelinnes, met de motorstellen 08001 en 08002, voorbij het dorp Landelies in de richting van Hourpes. Christian VANHECK.



↑ *Trein L4765 Charleroi-Sud - Erquelinnes, gefotografeerd aan de uitrit van de tunnel van Landelies. Hourpes, 1 februari 2012. Laurent JOSEPH.*

← *De motorstellen 08004 + 08001 staan op 26 januari 2012 in het station van Erquelinnes klaar voor het vertrek als trein L4786. Dominique ALLARD.*

→ *Doorrit van de 08004 + 08001 te Lobbes op 26 januari 2012 met de L4786 Erquelinnes - Charleroi-Sud. Dominique ALLARD.*





FOTO 108-30 *Het nieuwe hulprijtuig 90.001 van de hersporingstrein van Antwerpen-Noord is de verbouwde Dms-pakwagen 17.434. Antwerpen-Noord, 1 februari 2012. Tommy MAEREMANS.*

Nieuwe rijtuigen voor de hersporingstrein

Om de vijf resterende oude hulprijtuigen, omgebouwde I1-rijtuigen, van Antwerpen-Noord (00051, ex-I1-rijtuig 12.004), Schaarbeek (00052, ex-I1-rijtuig 12.005), Charleroi-Sud (ex-I1-rijtuig 12.008), Kin-kempeois (ex-I1-rijtuig 12.009) en Merelbeke (ex-I1-rijtuig 12.013) te vervangen, worden vijf buitendienstgestelde Dms-pakwagens omgebouwd tot hulprijtuig.

De eerste omgebouwde pakwagen (17.434) verliet de Centrale Werkplaats van Salzannes op 1 augustus 2011. Als gevolg van technische problemen diende deze onmiddellijk terug te keren naar Salzannes om uiteindelijk de werkplaats midden januari 2012 te verlaten.

We herinneren eraan dat twee Dms pakwagens reeds in 1997-1998 tot hulprijtuigen werden omgebouwd (de 17.415 en 17.416, resp. vernummerd naar 00056 en 00057). Ze zijn respectievelijk in dienst in Stockem en Hasselt (zie ODB 107 pagina's 31 en 32).

De vijf nieuwe rijtuigen verschillen ten opzichte van de van de vorige.

De werf in de Centrale Werkplaats van Salzannes op 17 januari 2012. We zien het verwijderen van de intercirculatie.
Foto's Pierre HERBIET.

De intercirculatie werd opgeheven en door een observatiepost vervangen. Deze voorziening laat toe in een opduwbeweging naar de interventieplaats te rijden waarbij het rijtuig zich aan kop bevindt. De bediende die de opdrukbeveiliging beveelt neemt hier plaats om eventueel de noodrem te bedienen.

Aan de buitenkant werden krachtige spots geplaatst om de interventieplaats

voldoende te verlichten.

Onder de kast werden er schuiven voorzien voor het opbergen van het klein hersporingsmateriaal en houten blokken. Aan de uiteinden werden er stopcontacten en koppelingpunten voor de perslucht aangebracht.

Binnenin is het rijtuig met een comfortabele verblijfsruimte met airco en keuken, een verwarmde vestiaire, sanitaire





De carrosseriewerken met het opheffen van de intercirculatie, het dichtwerken van de oude toegangen van de pakwagen en het openwerken voor het aanbrengen van de nieuwe deuren die leiden naar het technische compartiment.

Rechts de observatiepost op de plaats van de intercirculatie. Een radio en noodrem is voorzien. Salzannes, 17 januari 2012.



ruimte en elektrogroep van 60 kW en een werkplaats uitgerust.

De globale investering bedraagt ongeveer 3 miljoen euro.

De nieuwe rijtuigen krijgen geen nummer volgend op de oude nummering, maar dragen de nummers 90.001 t/m 90.005 (96 88 95 76 001 t/m 005). Het gaat in volgorde om de ex-Dms pakwagens 14.434, 17.421, 17.403, 17.404 en 17.418. Ze worden toegewezen aan de tractiewerkplaatsen van Antwerpen-Noord, Schaarbeek, Charleroi-Sud, Kinkepois en Merelbeke. Een zesde Dms pakwagen (nr. 17.420) zal als reserve in Salzannes worden bewaard.

De vijf voormalige hulprijtuigen zullen worden gegroepeerd in Salzannes en gesloopt worden.

➤ *De inrichting van de pakwagens: de timmerwerken en de montage van de nieuwe inrichting.*

→ *Het werkcompartiment met de schabben en de materiaalschuiven. De beide uitgangen naar buiten toe worden door rolluiken afgesloten.*





De verblijfsruimte is voorzien van een keuken en airco.



Rechts, het compartiment met de elektroegroep van 60 kW.



FOTO 108-31 ↑

De nieuwe rijtuigen verschillen veel van de eerste twee, in 1998 en 1999 omgebouwde Dms-pakwagens (vernummerd tot 00056 en 00057). Deze laatste behielden in grote mate hun originele kast.

Hier het rijtuig 00057 van Hasselt (ex-Dms 17.416) onderweg naar een interventie naar een interventie te Schulen op 28 september 2011.

J-L VANDERHAEGEN.





← **FOTO 108-32**

Hulprijtuig 00052 van Schaarbeek. Het oude nummer 12.005 staat nog steeds op de wagenkast, boven het linker draaistel, maar is wel doorstreept. Het nieuwe nummer 52 is links van het oude aangebracht. Deze foto werd gemaakt in de WET Schaarbeek, maar de datum is ons onbekend.

Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

FOTO 108-33 →

Het hulprijtuig 00053 van Ronet. Vandaag behoort het toe aan de Werkplaats van Charleroi-Sud. Ronet, 1 september 1984. Serge MARTIN.



FOTO 108-34 ↓

Het hulprijtuig 00055 is toegewezen aan Kinkempois. We zien het hier te Liers op een onbekende datum. Julien CASIER.



FOTO 108-35 ↓

Het hulprijtuig 00055 van Merelbeke. Foto genomen in de werkplaats van Merelbeke, datum onbekend. Serge MARTIN.

← **FOTO 108-36**

Het hulprijtuig 00051 van Antwerpen-Noord is het enige getooid met een rode livrei. Het werd naar de Centrale Werkplaats van Salzannes gestuurd om er zijn onderdelen over te brengen op het rijtuig 90.001. Pierre HERBIET, 17 januari 2012.



Het korte bestaan van de EC “Jean MONNET”



FOTOTHEMA 108 Wegens een stakingsactie op 13 mei 2011, die het station van Namur lamlegde, werd de EC 296 “Jean MONNET” omgeleid vanuit Marloie via lijn 43 tot in Liège en verder via lijn 36 tot Brussel. Doorrit in de omgeving van Hamoir.
Michel HANSSENS.

De “Jean MONNET”, een van de zeldzame internationale verbindingen gereden met gesleepte treinen, is met de nieuwe dienst-regeling seizoen 2012 op 10 december i.l. uit het spoorboekje verdwenen. Hierdoor vermindert het aanbod aan door-gaan- de internationale verbindingen op de zuidoostelijke Europese as.

Deze verbinding bestond slechts een twaalfal jaar: ingehuldigd op 30 mei 1999, was zij voorzien om de verspreide Europese administratieve diensten, gevestigd in Brussel, Luxemburg en Strasbourg te verbinden. Zij werd vervolgens verlengd tot Basel in 2005 alvorens te worden afgeschaft eind 2011.

De eerste bekommernis was het zoeken naar een originele naam. Jean MONNET

(1888-1979) was een groot Frans politicus die na het wereldconflict 39-45, tot in 1952 het voortouw nam bij de modernisering en de heropleving van de Franse staat. Hij was een initiatiefnemer van de EGKS, waarvan hij voorzitter was van 1952 tot 1955. Hij bleef een actief voorvechter bij de opbouw van Europa tot in 1975, hetgeen hem de bijnaam opleverde van één der “Vaders van Europa”. Deze nieuwe dienst kreeg de nummers

295/296 van de ter ziele gegane “EDELWEISS” die, in de periode 1996/1997 (toen veranderden de dienstregelingen eind mei en niet half december) nog dagelijks reed tussen Brussel en Basel met een traject verlengd tot Rome (behalve in het weekend) en later, van 1997-1999, tussen Brussel - Basel - Zürich vooraleer hij volledig van het toneel verdween. Merk wel op dat deze trein tijdens zijn laatste rijperiode nog slechts samenge-

Op 28 mei 1999 rijdt de voorlaatste EC 295 “Edelweiss” Brussel-Zuid - Zürich voorbij Groenendaal. Tijdens zijn laatste rijperiode was hij slechts samengesteld uit vier rijtuigen: twee I6 B, één I6A en één I10B, alle met airco. De roemrijke Edelweiss Pullmann die reed op 15 juni 1928 is lang geleden... Op deze foto dragen de eerste drie rijtuigen (I6B + I10B + I6B) de “Memling”-livrei, het laatste (één I6A) is nog getooid in de originele oranje C1-schildering.
Guy BRIDOUX.





FOTOTHEMA 108 Op 20 juli 2007 zal de EC296 "Jean MONNET" Strasbourg - Brussel-Zuid dadelijk het station van Marloie voorbijrijden. De samenstelling is dezelfde als die van de ter ziele gegane "Edelweiss" in zijn laatste rijperiode: twee I6B + één I10B (in tweede positie) + één I6A. Yves STEENEBRUGGEN.

steld was uit vier rijtuigen, allen geleverd door de NMBS (types I6 en I10): I6B + I10B + I6B + I6A, in principe allen met airco en gesleept tot Luxembourg door een locomotief van de reeks 20.

Zo verdween op 29 mei 1999 de reputatie van een trein, die ooit roemrijke tijden had gekend, in de vergetelheid. De "EDELWEISS" werd in het leven geroepen door de CIWL op 15 juni 1928 om de "Pullman" tussen Amsterdam en Basel uit te baten (later verlengd tot Zürich) via Brussel en Luxembourg.

De nieuwe verbinding Brussel - Strasbourg had het statuut van een EC (EuroCity), waardoor men rekening moest houden met een aantal criteria in verband met de snelheid, het comfortniveau waarbij men de voorkeur gaf aan geklimatiseerde rijtuigen en bijzondere diensten aan boord, waaronder de restauratie.

In het artikel betekent A rijtuig 1e klasse; B rijtuig 2e klasse; BD gemengd rijtuig 2e klasse met bagageafdeling. De letter t wijst op de aanwezigheid van een centrale gang.



FOTOTHEMA 108 Op 12 april 2007 komt de EC 296 Basel - Brussel-Zuid aan te Luxembourg. De samenstelling is minimaal, slechts drie rijtuigen: een I6A + een I6B + een I10B. Achter de trein bemerkten we de 2006 die de BB 15008 zal aflossen. Noteer hier dat het fotograferen van de "Jean MONNET" zo goed als onmogelijk was op het Franse gedeelte van zijn traject, gezien zijn rittijden vroeg in de morgen en laat op de avond. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTOTHEMA 108** Binnen enkele ogenblikken zal de EC 296 Basel - Brussel-Zuid het station Luxembourg verlaten, gesleept door de 2708.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 15 februari 2007.

↓ **FOTOTHEMA 108**
Van 12 december 2004 tot 25 maart 2007 werd de sleping van de "Jean MONNET" uitgevoerd door een loc van de reeks 27. Op 31 mei 2005 zet de 2711 zich aan kop van de EC296 Strasbourg - Brussel-Zuid in het station van Luxembourg.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Het waren dus de gemoderniseerde I6-rijtuigen in grijze livrei, en de geklimatiseerde I10-rijtuigen, eveneens in grijze livrei, die voorzien werden.

Men moet wel toegeven dat deze principiële eenvormigheid regelmatig vervangen werd door een bonte mengeling: wanneer één van de reële rijtuigen niet beschikbaar was, nam men het eerste wat men bij de hand had, met name de rijtuigen uit de ter ziele gegane "Memling"-stam, zelfs de rijtuigen in oranje C1-livrei.

Gedurende de periode 1999/2000 werd deze verbinding Brussel - Strasbourg dagelijks gereden door de NMBS met een samenstelling van vijf rijtuigen: 2 x A + B + Bt + B, op vrijdag en maandag versterkt met 2 x Bt (Bt's waren rijtuigen met centrale gang = I10), met uitzondering op de vooravond van feestdagen.

De zomerdienstregeling 2000 spreekt over de indienstname van een minibar tussen Brussel en Luxembourg, terwijl in september 2000 het vertrek in Brussel verlaat werd naar 17.32 tengevolge een verbetering van de rittijd tussen Brussel-Zuid en Luxembourg, waarbij het uur van aankomst te Strasbourg op 22.33 bleef. Deze regeling bleef onveranderd van kracht tot einde 2002.

De aangekondigde dienstregeling voor 2003 getuigde van een afslanking van het regime: de dagelijkse dienst bleef behouden, maar de samenstelling werd met één rijtuig A verminderd en de twee rijtuigen Bt op maandag en vrijdag werden niet langer ingezet. De minibar bleef behouden tussen Brussel en Luxemburg en daarbij op de heenrit tussen Thionville en Strasbourg (deze bijkomende dienst werd afgeschaft vanaf 15 juni 2003 !). Geen wijzigingen te melden voor 2004, tenzij dat de sleping vanaf 12 december terug werd uitgevoerd door een loc reeks 27 i.p.v. een reeks 20.

In 2005 werd, meer dan waarschijnlijk om een breder publiek aan te trekken, de verbinding verlengd tot Basel, maar gelijktijdig werd nogmaals de samenstelling verminderd tot drie rijtuigen: A + B + Bt. De ritdagen werden beperkt tot 6 per week, de trein reed niet op zaterdag vanuit Brussel en niet op zondag vanuit Basel.

De dienst "minibar" werd eveneens geschrapt tengevolge het nieuwe beleid van de NMBS op dat vlak. Deze verschillende maatregelen vormden wel een vreemde manier om te proberen nieuwe reizigers te verleiden....



FOTOTHEMA 108 Op 21 april 2006 rijdt de EC 295 Brussel-Zuid - Basel door het Zoniënwoud, het grootste beukenwoud van Europa, gelegen tussen Brussel en Ottignies. De 2158 vervangt uitzonderlijk de voorziene 27'er, hetgeen gezien de beperkte samenstelling met slechts drie rijtuigen (één grijze I6A + één grijze I6B + één I10 in originele oranje livrei) geen problemen oplevert. Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 108 Op 30 juni 2005 sleept de 2708 de EC 296 Strasbourg - Brussel-Zuid door de bochten van Mirwart. Vanaf 12 december 2004 bestaat deze EC nog slechts uit drie rijtuigen: een I10B + een I6B + een I6A, twee in de nieuwe grijze livrei en één in Memling-livrei. Christian AUQUIERE.



De rittijd tussen Brussel en Strasbourg bleef behouden, met 00.35 als voorzien aankomstuur te Basel, na een reis van 7 uur waarin begrepen een stilstand van 27' te Strasbourg. Voor de terugreis verliet de EC 296 Basel om 06.01, stond in Strasbourg stil van 07.41 tot 07.50 om Brussel-Zuid te bereiken om 12.43, een uur later dan voorheen, anders gezegd na 6 uur 42 minuten reizen.

In 2006 werd op zondagen een 10 Bt-rijtuig toegevoegd bij vertrek vanuit Brussel, met terugrit vanuit Basel op maandagmorgen. De dienst "minibar" werd hernomen op het Franse deel van het traject tussen Luxemburg en Strasbourg.

Eind 2006 kondigde het programma voor het seizoen 2007 aan dat het voortbestaan van de verbinding Brussel - Basel niet gegarandeerd kon worden na 9 juni 2007. In feite wierp de NMBS de handdoek in de ring en nam de SNCF het van hen over.

Nog een wijziging die zich voordeed op 26 maart 2007: het hernemen van de sleping door een loc van de reeks 20.

Tot 9 juni 2007 werd de dienstregeling iets minder strak, het vertrek vanuit Brussel werd met 5' vervroegd. Op de terugrit daarentegen werd het traject



FOTO 108-44 De EC 296 Basel - Brussel-Zuid rijdt voorbij Grupont op 27 april 2007, met in volgorde één I10 B, één I6 B in Memling-livrei en één I6 A. Serge MARTIN.

Strasbourg - Luxemburg met 18' verlengd en het traject Luxemburg - Brussel-Zuid met 10', hetgeen het aankomstuur te Brussel op 13.19 bracht.

Vanaf 10 juni 2007 neemt de SNCF het

heft in handen. De rittijd in Frankrijk wordt verbeterd op de heenreis, met aankomst in Basel om 00.13, de terugreis daarentegen wordt vertraagd, met vertrek uit Basel om 06.48, stilstand te Strasbourg 08.03/06, te Luxemburg van 10.14/24

FOTOTHEMA 108 De 296 "Jean MONNET" Basel - Brussel-Zuid bij aankomst te Bettembourg op 12 juni 2009. De EC bestaat uit acht Corail-rijtuigen in de TER / Alsace-livrei. Pierre HERBIET



en aankomst te Brussel om 13.19 waarbij hij op het Belgische net wél de stilstanden van de IC J 2133 Luxembourg - Brussel-Zuid moest uitvoeren. Zulks liet de NMBS toe om een IC-rit uit te sparen ten koste van de kwaliteit van het internationale verkeer op een verbinding waarvan de snelheid nu reeds te wensen overliet. De NMBS wilde deze beslissing gedeeltelijk goedpraten door het feit dat de SBB hetzelfde beleid toepaste op hun eindtrajecten van de EC 90/91 "Vauban" en de 96/97 "Iris", maar hier ging het om toeristische bestemmingen.



FOTO 108-46 ↗

Vanaf 10 juni 2007 heeft de SNCF de "Jean MONNET" ten laste genomen. Sindsdien bestaat de trein uit vier Corail-rijtuigen. Op 11 april 2008 rijdt EC 295 Brussel-Zuid - Basel voorbij Genval met een beperkte samenstelling van vier rijtuigen. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 108-47 →

Vanaf 26 maart 2007 werd de sleping van de "Jean MONNET" tussen Basel en Luxembourg en terug toevertrouwd aan een BB 26000 van de SNCF. Op 6 augustus 2007 komt de EC 296 Basel - Brussel-Zuid aan te Luxembourg, gesleept door de 26161. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTOTHEMA 108 ↓

Op 7 augustus 2007 rijdt de EC 295 Brussel-Zuid - Basel voorbij Marloie. De trein is samengesteld uit zes Corail-rijtuigen, de BD bevindt zich in laatste positie. Michel HANSSENS.





← **FOTO 108-49**
EC 295 Brussel-Zuid - Basel is zojuist aangekomen te Luxembourg op 25 juni 2009. De 2006 is reeds losgekoppeld, terwijl de BB 26141 van de SNCF achteraan de trein geplaatst is. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 108-50**
Enkele minuten later verlaat de EC 295 Luxembourg aan de haak van de BB 26141 die hem naar Basel zal brengen. Pierre HERBIET



↓ **FOTO 108-51**
Binnen enkele seconden zal de EC 296 Basel - Brussel-Zuid het station van Marloie voorbijrijden. Het BD-rijtuig bevindt zich achter de locomotief. 7 juli 2007. Michel HANSSENS.



De samenstelling van de trein die door de SNCF ter beschikking werd gesteld was zes Corail-rijtuigen: At + 4 Bt + BD. Daartegenover stond dat de trein niet reed op zaterdagen in de twee richtingen, dit om een deugdelijk onderhoud mogelijk te maken door de SNCF.

In 2008 besloot de SNCF om de samenstelling nog te verhogen met vernieuwd Corail-materieel dat de "TER d'Alsace"-livrei droeg: At + 6 Bt + BD, waarvan het 6e Bt-rijtuig niet meereed tijdens vakantieperiodes. De minibar werd andermaal geschrapt.

In 2009 reden zes rijtuigen in normale dienst en slechts vier i.p.v. vijf Bt's tijdens de vakantieperiodes. Het At-rijtuig was toegankelijk voor rolstoelen.

Deze toestand zal blijven bestaan in 2010 en 2011, tot het einde van de uitbating van deze rechtstreekse verbinding op 10 december 2011.

↗ **Vanaf 14 december 2008 verschenen de Corail-rijtuigen met de "TER d'Alsace"-livrei in de "Jean MONNET".**
Detail van de schildering van een Atm61 Corail-rijtuig van de SNCF, een schematische voorstelling van het TER d'Alsace-net. Gwenaël PIERARD.

FOTO 108-52 →
De "Jean MONNET" wacht op het vertrek te Luxembourg. De 2004 zal hem naar Brussel slepen. 9 oktober 2011.
Serge MARTIN.

FOTOTHEMA 108 ↓
Nog te Luxembourg op 1 november 2011, vertrek van de 2003 aan kop van de EC 296 naar Brussel-Zuid.
Serge MARTIN.



Een kleine vergelijking van de rittijden van Brussel-Zuid (of -Noord) naar Basel met de Edelweiss, gedurende iets meer dan 70 jaar, lijkt ons hier wel interessant:

- met stoomtractie 1935 (vanuit Brussel - Noord):
heen 6h45' - terug 6h49'
- met de RGP-1-motorwagens van de SNCF in het pré-TEE-tijdperk:
heen 6h43' - terug 6h38'
- met de dieselstellen van de NS/SBB in het TEE-tijdperk (vanuit Brussel-Noord):
heen 6h13' - terug 6h06'
- met de elektrische stellingen RAe 1050 van de SBB in het TEE-tijdperk:
heen 5h50' - terug 5h46'
- met de INT "Edelweiss" (gesleepte treinen)
heen 6h21' - terug 6h13'
- met de EC "Jean MONNET" in 2005
heen 7h00' - terug 6h43'
- met de EC "Jean MONNET" begin 2007
heen 7h08' - terug 7h18'
- met de EC "Jean MONNET" einde 2007 (SNCF):
heen 6h46' - terug 6h31'
- met de EC "Jean MONNET" in 2008 (die op een gedeelte van de terugweg (EC 296) de IC-J 2133 verving):
heen 6h46' - terug 6h39'

↓ **FOTO 108-54** Op 24 mei 2010 komt de EC 296 aan op zijn bestemming, het station Brussel-Zuid. Na een reiniging van de trein te Vorst-Rijtuigen zal deze terug vertrekken naar Basel. Serge MARTIN.



↑ **FOTO 108-55** Op 20 november 2011, enkele weken voor zijn afschaffing, verlaat de lege rijtuigenstam van de EC 296 Brussel-Zuid naar de wijkbundel van Vorst-Rijtuigen. Gwenaël PIERARD.



En vandaag ?

Wie vandaag op het voormalige traject van de "Jean MONNET" wil reizen en denkt dat het volstaat om éénmaal over te stappen te Luxemburg, zal bedrogen uitkomen: na het vertrek van de "IRIS" om 16.15 is er geen enkele rechtstreekse verbinding meer vanuit Luxemburg naar Strasbourg of verder. De laatste mogelijk om Strasbourg te bereiken (aankomst 22.08) is gebruik maken van de HST met twee overstappen. Vertrek in Luxemburg om 19.03. Na 17.00 blijven er evenwel nog twee verbindingen vanuit Brussel, die om Luxemburg heen rijden, maar gebruik maken van treinen met verplichte reservatie:

- vertrek om 17.11, aankomst om 23.04 in Strasbourg via Lille en Marne-la-Vallée (Eurostar + twee TGV's);
 - of vertrek om 17.28, aankomst om 00.00 in Strasbourg of in Basel om 23.55 via Köln, Mannheim en Offenburg (Thalys + twee ICE + een trein van de OSB). Goede reis !
- In feite kan men voor Basel van een verkorting van de rittijd spreken tot 6h27' hetgeen iets sneller is dan met de "Jean MONNET", maar dan enkel voor reizigers met vertrek vanuit Brussel...

Guy BRIDOUX

FOTO 108-56 ↗ *De EC 296 komt aan te Luxemburg op 21 april 2008. De 2007 zal het van de BB 26142 overnemen.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 108-57 → *Op 21 december 2010 was België bedekt met een mooi sneeuwtapijt. Vertrek van de EC 296 uit Arlon.*

J-L VANDERHAEGEN.

FOTO 108-58 ↓ *De EC 296 vereeuwigd op 3 oktober 2011 tussen Hogne en Haversin.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2331

Levering NMBS: 27-04-1956

Nummering: 123.031: 27-04-1956
2331 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid : 27-04-1956
⇒ Kinkempois : 02-05-1956 ⇒ Ronet : 11-09-1956
⇒ Stockem : 30-09-1956 ⇒ Ronet : 27-09-1970
⇒ Brussel-Zuid : 01-10-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984
⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 108-59 *Waterloo, 26 maart 2007.*
Serge MARTIN.



2332

Levering NMBS: 03-05-1956

Nummering: 123.032: 03-05-1956
2332 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid : 03-05-1956
⇒ Kinkempois : 17-05-1956 ⇒ Ronet : 11-09-1956
⇒ Stockem : 17-10-1956 ⇒ Ronet : 18-07-1958
⇒ Stockem : 28-09-1958 ⇒ Ronet : 27-09-1970
⇒ Brussel-Zuid : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984
⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 108-60 *Melle, 19 maart 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2333

Levering NMBS: 11-05-1956

Nummering: 123.033: 11-05-1956
2333 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid : 11-05-1956
⇒ Kinkempois : 19-05-1956 ⇒ Ronet : 10-09-1956
⇒ Stockem : 27-10-1956 ⇒ Ronet : 18-07-1958 ⇒ Stockem :
28-09-1958 ⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Brussel-Zuid :
10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 28-01-2001

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 108-61 *Dilbeek, 29 april 2010.*
Serge MARTIN.



2353

Levering NMBS: 30-08-1956

Nummering: 123.053: 30-08-1956
2353 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 30-08-1956 ⇒ Ronet:
23-10-1956 ⇒ Stockem : 25-04-1957 ⇒ Brussel-Zuid :
29-09-1957 ⇒ Ronet : 01-01-1974 ⇒ Stockem : 28-09-1981
⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Oostende : 31-01-1994 ⇒ Antwer-
pen-Dam/Noord : 07-01-2002

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 108-62 *Schaarbeek, 30 augustus 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN..



2356

Levering NMBS: 13-09-1956

Nummering: 123.056: 13-09-1956
2356 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 13-09-1956 ⇨ Ronet
01-10-1956 ⇨ Stockem: 25-04-1957 ⇨ Brussel-Zuid:
12-06-1957 ⇨ Ronet: 01-01-1974 ⇨ Stockem: 28-09-1981
⇨ Ronet: 03-06-1984 ⇨ Oostende: 31-01-1994 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 108-63 *Holleken, 7 april 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2366

Levering NMBS: 14-02-1957

Nummering: 123.066: 14-02-1957
2366 01-01-1971

Stelplaatsen: Ronet: 14-02-1957 ⇨ Stockem:
25-04-1957 ⇨ Brussel-Zuid: 02-06-1957 ⇨ Ronet:
19-01-1976 ⇨ Stockem: 28-09-1981 ⇨ Kinkempois:
03-06-1984 ⇨ Ronet: 28-05-1990 ⇨ Oostende 01-01-1994
⇨ Antwerpen-Dam / Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 12-12-2009

FOTO 108-64 *Holleken, 8 maart 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



2376

Levering NMBS: 21-03-1957

Nummering: 123.076: 21-03-1957
2376 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 21-03-1957 ⇨
Stockem: 17-01-1958 ⇨ Brussel-Zuid: 01-06-1959
⇨ Kinkempois: 03-06-1984 ⇨ Oostende: 31-01-1994
⇨ Antwerpen-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 12-12-2009

FOTO 108-65 *Schaarbeek, 21 september 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2378

Levering NMBS: 11-04-1957

Nummering: 123.078: 11-04-1957
2378 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 11-04-1957 ⇨
Stockem: 17-01-1958 ⇨ Brussel-Zuid: 01-06-1960
⇨ Kinkempois: 03-06-1984 ⇨ Oostende: 31-01-1994
⇨ Antwerpen-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 12-12-2009

FOTO 108-66 *Couillet, 8 september 2009.*
Serge MARTIN.



Binnenkort geen uurwerken meer in de NMBS-stations?

Infrabel heeft beslist de herstelling en het onderhoud van de 2 969 uurwerken

in de stations te stoppen! Zij beroepen zich daarbij op de hoge kosten van onderhoud en het verzetten van de klokken: € 800 000 per jaar.

Bovendien werd het project dat voorziet in hun vervanging in het meerjarenplan 2012-2025 (€ 19 miljoen) eveneens

gesupprimeerd.

De uurwerken zijn nochtans belangrijk voor de reizigers, maar ook voor het treinpersoneel.

Mogelijk wenst Infrabel door deze maatregel de vertraging van treinen te camoufleren...

Een nieuw station te Koksijde

Het nieuwe stationsgebouw van Koksijde werd ingehuldigd op 14 januari 2012 en vervangt het oude dat dateert van 1952.

Dit gebouw behoort niet tot het patrimonium van de NMBS, maar is eigendom van de gemeente Koksijde al ligt het wel op het grondgebied van de stad Veurne.

Het is eenvoudig maar functioneel en bestaat volledig uit hout.

Het station is voorzien van een wachtzaal, een loket, stationsbuffet, sanitair en er is ruimte voorzien voor het plaatsen van een automatische biljettenverdelers.

Het kostenplaatje bedraagt €1,15 miljoen en €1,3 miljoen voor de inrichting van de stationsomgeving, waaronder een busstation.

Infrabel investeerde € 500.000 voor de herinrichting en verlenging van het perron.

↗ **Het nieuwe station van Koksijde, 17 januari 2012.**

M. ANDRIES

FOTO 108-67 →

Het oude station dateerde van 1952. De bouwstijl kwam absoluut niet overeen met deze van de andere Belgische stations. Het gebouw was geen eigendom van de NMBS, maar wel van de gemeente Koksijde. Het werd afgebroken in maart 2011.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
4 maart 1987.



← *Motorwagen 671.01 te Koksijde. Deze motorwagen kwam in 1939 in dienst als 653.15, later vernummerd als 670.05. Op 30 januari 1948 werd hij nogmaals vernummerd als 671.01 na de inbouw van Carels-dieselmotoren. Op 9 augustus 1961 verliet hij opnieuw de werkplaats nadat de originele Maybach-dieselmotoren terug werden geplaatst en kreeg bij deze gelegenheid het nummer 670.03". De motorwagen werd geschrapt op 30 juni 1966.*

Verzameling Bernard SCORIEL.

Het Diabolo-project weldra in dienst

De werken aan het Diabolo-project schieten goed op. De nieuwe spoorlijn 25N (Schaarbeek - Mechelen) langs de E19 is afgewerkt. De laatste hand wordt gelegd aan de nieuwe tunnel naar de luchthaven. De periode tot en met juni wordt benut voor allerhande testen en de verplichte homologatieprocedure.

Deze nieuwe verbinding kan voor de spooroperatoren in dienst komen op 10 juni 2012.



↗ Deze foto richting luchthaven werd ongeveer onder de Haachtsesteenweg genomen. In de verte zien we de twee geboorde tunnelkokers onder de luchthaven. Rechts werd de structuur van de tunnel voorzien op een eventuele spoor-aansluiting "Brucargo". TUC-RAIL.

→ Tijdens de laatste week van januari werden ritten georganiseerd om de goede werking van de GSM-R uitrusting te testen. Dit is een van de eerste testtreinen in het nieuwe diabolo-complex. Het meetrijtuig 00801 was ingesloten door de 7785 en 7759. TUC-RAIL, 23 januari 2012.

↓ Een zicht richting E19 in de quasi afgewerkte tunnelkoker voor het spoor richting luchthaven. De sporen werden op een betonnen onderplaat aangelegd. TUC-RAIL.



NMBS: positieve balans in 2011

In 2011 vervoerde de NMBS 221,3 miljoen reizigers, tegenover 215,1 miljoen in 2010. Het zijn de beste cijfers in 40 jaar. Op internationaal niveau waren er 7,88 miljoen reizigers, hetzij een toename van 3,8% tegenover 2010 toen er 7,6 miljoen reizigers werden vervoerd.

Biljetten per SMS

Het is nu mogelijk een biljet te kopen via uw gsm. Raadpleeg <http://m.nmbs.be>, overal en op elk moment.

U krijgt een bevestigingsbericht dat geldt als uw vervoersbewijs. De betaling gebeurt met VISA of Mastercard.

De treinbegeleider controleert uw SMS en uw elektronische identiteitskaart.

Lijn 37: In dienst stellen van de nieuwe sectie te Dolhain

Infrabel heeft op 24 januari 2012 de nieuwe sectie van lijn 37 te Dolhain in gebruik genomen. De berm van het oude tracé was erg onstabiel geworden, wat de bouw van een nieuwe sectie noodzakelijk maakte. Dit traject bevatte een uitgraving van 446 meter. Bij die gelegenheid werd de halte van Dolhain-Gileppe verplaatst. De factuur is echter erg gezouten: € 20 miljoen.

Een chipkaart voor de abonnees.

Vanaf midden 2012, zullen reizigers, die hun abonnement vernieuwen geen papier meer krijgen, maar een chipkaart die hun elektronisch abonnement wordt. Deze "MoBIB"-kaart zal veel voordelen bieden: steviger, veiliger, kleiner. Aangezien andere vervoersmaatschappijen dit systeem eveneens gaan gebruiken, zal deze kaart ook hun gegevens kunnen bevatten. Dit is reeds het geval voor de MIVB, terwijl TEC en DE LIJN zullen volgen.

Na een evaluatie door de abonnees zal deze chipkaart ook kunnen gebruikt worden voor andere producten van de NMBS, zoals bijvoorbeeld gewone biljetten.

Vanaf 2013 zullen alle abonnementen en hun vernieuwingen afgeleverd worden onder deze vorm, wat dus het geval zal zijn voor de 520.000 abonnees, houders van treinkaarten en schoolabonnementen.



Geen Pendolino ?

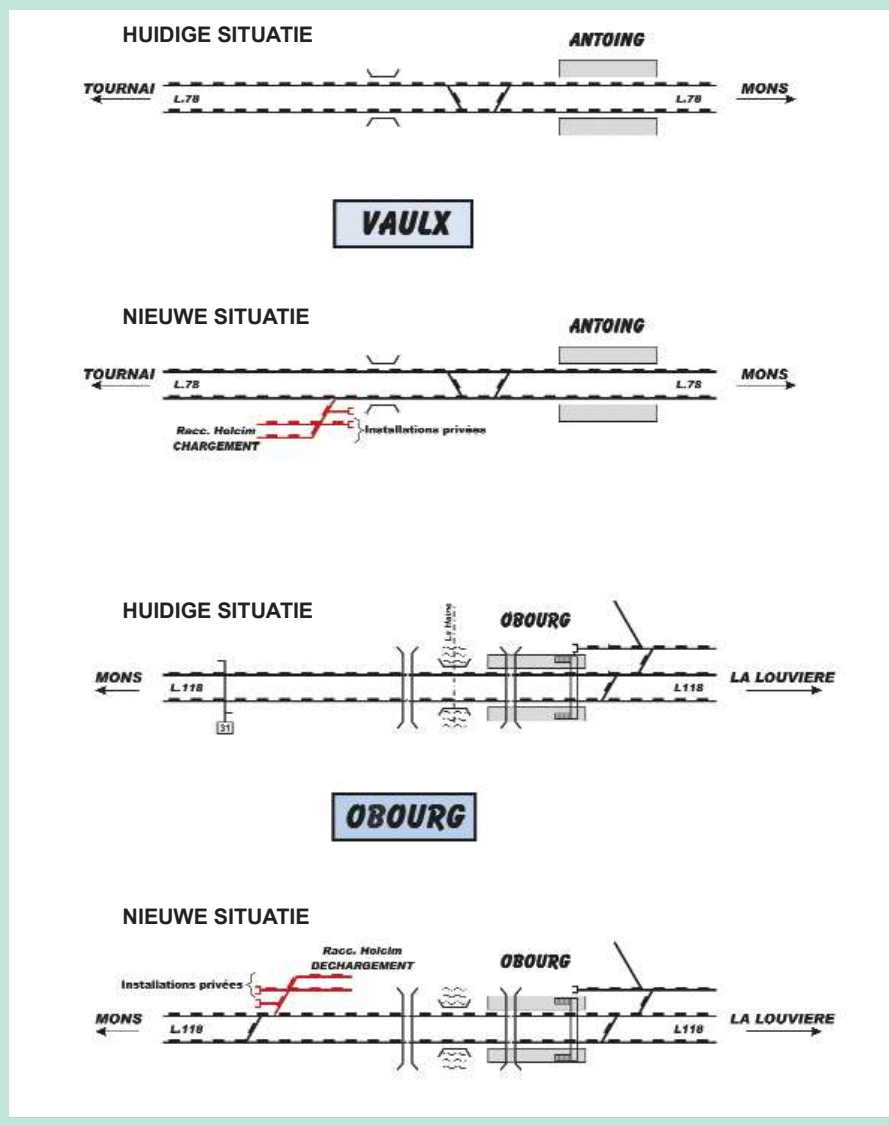
De beslissing is gevallen: de SBB zal geen kantelbaktreinen ter beschikking stellen van haar partners (NMBS, SNCF, CFL) op de as Brussel - Luxembourg - Strasbourg - Basel. Volgens de SBB volstaan de conventionele treinen voor hun internationaal verkeer. Maar de verbeterde bediening om de reisduur te beperken is nog steeds actueel. De SBB voorziet wel een beter aanbod naar Brussel in samenwerking met de NMBS, SNCF en CFL voor het einde van 2016 en een inkorting van de reistijd met één uur dankzij modernisering van de infrastructuur in Frankrijk en België. Tussen Zürich en Luxembourg zal de reistijd in december 2016 nog slechts 3h40' bedragen. Hetzelfde voor het traject Basel - Brussel dat in 4h30' zal worden afgelegd i.p.v. de huidige reisduur van 6 à 7 uur.

Het toekomstige vervoer tussen Vaultx en Obourg

Omdat de steengroeve van Obourg bijna uitgeput is, gaat Holcim binnenkort een nieuwe groeve openen te Vaultx, bij Antoing.

Het ontginnen moet starten in 2012. Het vervoer zal per trein gebeuren naar de ovens van de cementfabriek van Obourg. Verwacht wordt dat 4,3 miljoen ton kalksteen zal uitgegraven worden, waarvan 3,2 miljoen ton bestemd is voor Obourg. Deze hoeveelheid komt overeen met 70.000 ton per week die met 6 à 7 treinen per dag (uitgezonderd zaterdag en zondag), tussen Antoing en Obourg zullen vervoerd worden. In principe zal dit gebeuren met elektrische tractie door twee locomotieven. De wagens en de locomotieven zullen waarschijnlijk uitgerust worden met een automatische koppeling.

Om dit verkeer mogelijk te maken zal een aansluiting van +/- één kilometer aangelegd worden tussen de groeve van Vaultx en lijn 78 (Tournai - Saint-Ghislain). De toegang tot de cementfabriek van Obourg zal gebeuren via een nieuwe aansluiting (zie de huidige en de toekomstige situaties hieronder).



Lijn 27A - Ekeren

Infrabel gaat de toegang tot de haven van Antwerpen aanpakken tussen Antwerpen-Noorderdokken en Ekeren, om de doorstroming van het goederenverkeer te verbeteren.

Tot op heden kruist lijn 27A naar/van Antwerpen-Noord de lijn 12 (Antwerpen - Essen) ter hoogte van het station Ekeren en maakt vervolgens een grote boog om naast lijn 12 te komen en parallel hiermee verder te lopen richting Berchem.

In de toekomst zal de lijn op vier sporen gebracht worden tussen Antwerpen-Noord en Antwerpen-Noorderdokken. De bedding bestaat reeds. Zij werd aangelegd om de werktreinen ter plaatse te brengen bij de bouw van lijn 4 (hogesnelheidslijn naar Nederland).

In de bocht van Ekeren zullen de twee nieuwe sporen de twee bestaande sporen van lijn 27A vervoegen, echter zonder ze te kruisen, maar door een ongelijkgrondse kruising (zie simulaties



hieronder). Deze nieuwe vertakking krijgt de naam "Oude Landen".

Aan de binnenkant van de bocht komt nieuw natuurgebied vrij dat eveneens "Oude Landen" zal genoemd worden. Tot op heden is hier enkel grasland.

De werken zullen een aanvang nemen bij het begin van dit jaar en moeten klaar zijn begin 2015.

We noteren nog dat dit project verband houdt met een tweede toegang tot de haven van Antwerpen die aansluit op lijn 15 in de omgeving van Lier.





FOTO 108-68 De 8263 gaat vijf beladen wagens toevoegen aan de trein die gevormd wordt op het spoor links van haar en die reeds uit twee reeksen van elk vijf wagens bestaat. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1 februari 2012.

Nieuwe bedrijvigheid voor



Sinds 23 januari rijdt *On Site Rail (OSR)*, een dochteronderneming van NMBS-Logistics (zie *ODB 101* blz 26), een nieuw transport van kalksteen tussen de groeve Lhoist te Marche-les-Dames en de kalkovens van Namêche. De twee sites liggen op 2,5 km van elkaar.

Voordien gebeurde dit vervoer met vrachtwagens, hetgeen voor enorme problemen zorgde: zwaar verkeer, lawaai en stofhinder bij de doortocht van Namêche. De buurtbewoners en de gemeente eisten de overdracht van dit transport van de weg naar het spoor voor een proefperiode van 6 maanden.

Om deze treinen te slepen, gebruikt OSR twee locs van de reeks 82. Sinds 23 januari zijn dit de 8263 en de 8270.

De kalksteen wordt geladen in open stortwagens op draaistellen, die telkens stammen van vijf wagens vormen. Elke stam is samengesteld uit vier wagens type Eaos en één wagen type Fas.

Bij vertrek vanuit de bundel van Marche-les-Dames, wordt elke stam overgebracht door een 82 naar de groeve waar de wagens geladen worden door een



FOTO 108-69 De 8270 rangeert een stel wagens in de kalkgroeve te Marche-les-Dames waar zij geladen zullen worden. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1 februari 2012.

bulldozer. Eenmaal geladen, wordt het stel naar de bundel geduwd. Afhankelijk van de dagelijkse behoefte, kunnen er maximum vier stammen geladen worden. In de bundel van Marche-les-Dames worden zij onderling gekoppeld om zo een volledige trein te vormen.

Eénmaal samengevoegd, is de trein klaar voor vertrek. In februari reed de trein onder volgende dienstregeling, van maandag t/m vrijdag:

34416	Marche-les-Dames	12.22
	Namêche	12.30

De sleping zal gebeuren door de twee 82'ers, aangezien het totale gewicht van een trein, bestaande uit 20 wagens, de 1600 ton overstijgt.

Bij aankomst te Namêche wordt de trein terug in vier gesplitst en elk stuk wordt afzonderlijk naar de fabriek gebracht. Hier worden de wagens met een kraan gelost. Het gesteente wordt in vrachtwagens geladen die het naar de ovens brengen.

De terugkeer gebeurt op dezelfde manier, 20 wagens worden gekoppeld en de trein vertrekt terug naar Marche-les-Dames onder volgende dienstregeling:

34417	Namêche	19.26
	Marche-les-Dames	19.36

Deze rit gebeurt op tegenspoor omdat er geen wissel is om het normaalspoor richting Namur te berijden.

↗ *Een vrachtwagen brengt de kalksteen tot bij de wagens waar een bulldozer hem zal overladen in de trein.*

1 februari 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 108-70 →

De wagens Eaos type 1415G3, nr. 31 88 B - B 530 2 002-7. Marche-les-Dames, 1 februari 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 108-71 →

De Fas type 1415G8, nr. 31 88 B - B 673 4 646-8. Dit type wagen is speciaal gebouwd voor het vervoer van schroot.

Bemerk de gele band op de zijwanden van alle wagens, die dient om de zichtbaarheid te verbeteren bij het overschrijden van de overweg aan de inrit van de kalkgroeve te Marche-les-Dames. Deze overweg beschikt niet over slagbomen of verkeerslichten, en dit bij een onophoudelijk in- en uitrijden van vrachtwagens. Meer nog! De Maasvallei bevindt zich zeer dikwijls in een dichte mist die de situatie nog gevaarlijker maakt, vooral omdat de trein wordt opgeduwd.

De aanwezigheid van een Fas achteraan elke wagenstam is noodzakelijk omdat enkel deze wagen een platform heeft, waarop de rangeerder plaatsneemt bij het opduwen van de wagens, wat niet het geval is bij de Eaos.

Namêche, 1 februari 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **FOTO 108-72**
Nadat zij geladen is, wordt de reeks van vijf wagens naar het station van Marche-les-Dames geduwd. Gemiddeld worden vier wagenstammen van vijf wagens per dag geladen.
1 februari 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 108-73 →
De overweg die zich bevindt aan de uitrit van het station te Marche-les-Dames is, zoals reeds eerder beschreven, zeer gevaarlijk.
1 februari 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 108-74 ↓
Aankomst van de trein te Namêche. Per vijf wagens zullen de stukken van de trein naar de ovens overgebracht worden.
1 februari 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 108-75 ↑

De 8270 staat naast de aansluiting naar de kalkovens te Namêche.

1 februari 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 108-76 →

Te Namêche wordt de kalksteen door een kraan overgeladen van de spoorwagens in vrachtwagens. Deze zullen hun lading in de voorraadbakken storten bovenaan de kalkovens.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 108-77 ↓

De 8263 rangeert een stam van 5 wagens. Na een achteruitrit op de goederenkoer te Namêche, zal de stam op de aansluiting van de kalkovens getrokken worden.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





OSR te Strasbourg

Sedert december 2011 heeft On Site Rail, een filiaal van NMBS Logistics een nieuw actieterrein geopend te Strasbourg. OSR heeft het statuut gekregen van "Opérateur Ferroviaire de Proximité" (OFP). OSR staat in voor het treinverkeer tussen het rangeerstation en de verschillende terminals en aansluitingen van de haven. Elke week worden een twintigtal treinen behandeld. Hiervoor beschikt OSR over twee locomotieven, de 8210 en de 8211 en stelt zeven personen te werk. Op termijn wil OSR haar activiteiten uitbreiden naar de ganse regio van de Alsace. Voor meer activiteiten van OSR in Frankrijk, zie ook de bijdrage over de reeks 57 op blz. 13.



Sedert 13 februari gaat het kolentransport vanuit Born (NL) met CAPTRAIN (zie ODB 99 blz. 41) opnieuw via de grenspost te Visé. Sedert 12 juni 2011 verliep dit vervoer immers via Essen. We noteren dat locomotieven Class 66 niet meer voorbij het station van Visé zullen rijden, vermits zij daar 's nachts afgelost worden door twee locomotieven van de reeks 3000 CFL, om verder te rijden via lijn 42! Het gaat om het eerste goederenverkeer naar Gouvy sedert 10 december 2005, datum van de laatste trein van B-cargo via deze route.

Hierbij geven wij de dienstregeling:

48870 ①-⑤

Bettembourg:	19.32
Gouvy:	21.16 P
Visé:	22.54/06.31
Born:	07.37

48871 ①-⑤

Born:	13.49
Maastricht:	14.29 P
Visé:	14.44/23.54
Gouvy:	01.16 P
Bettembourg:	02.33



De kalktrein Veendam - Hermalle-sous-Huy, gesleept door HUSA (zie rechter bladzijde), die gewoonlijk op maandag, woensdag en vrijdag rijdt, gaat met enkele minuten de CAPTRAIN vooraf, volgens onderstaande dienstregeling:

49667 ①③⑤

Maastricht:	13.45 P
Visé:	14.00 P
Hermalle-s/Huy:	14.48

48640 ②④⑥

Hermalle-s/Huy:	09.12
Visé:	10.01 P
Maastricht:	10.16 P



FOTO 108-78 ↑ OSR heeft de drie Cockerill-locomotors overgenomen die voorheen door de Opelfabriek te Antwerpen werden gebruikt. De nrs. 1 en 3 worden ingezet bij DUFERCO te Clabecq, nr. 2 - op onze foto - wordt samen met de 8235 ingezet te Antwerpen-Noord in de voormalige werkbasis van TUC-Rail om beschadigde ketelwagens over te brengen naar de werkplaats. Deze bundel wordt ook gebruikt om overtollige wagens uit te wijken en zo de bundels van Antwerpen-Noord te ontlasten. *Simon DE RIDDER, 24 oktober 2011.*



↑ Crossrail sleept op 11 oktober 2011 een trein met wagens type Eaons met schroot tussen Genk-Goederen en Aachen West. Dit transport is eerder uitzonderlijk bij Crossrail. Gewoonlijk slepen zij containertreinen. Met de DE6307 op kop, rijdt de trein voorbij Hoeselt. *Dennis VANSUMMEREN.*

↓ Nu HUSA de kalktreinen van Hermalle-sous-Huy sleept, zijn de diesellocomotieven serie 6400/6500 van DB-Schenker Nederland overdag niet meer te zien in België behalve op zondag met de kalktreinen 48644 (Jemelle) - Kinkempois 09.53 - Sittard - (Beverwijk) 10.56 en 49663 Sittard 12.33 - Kinkempois 13.31. Op 4 december 2011 rijdt trein 49663 te Cheratte in de richting van Kinkempois. We zien de rode livrei van de DB, die aangebracht werd tijdens een revisiebeurt.





FOTO 108-79 ↑ - **FOTO 108-80** ↓ Zoals vermeld in ons vorig nummer, werd het vervoer van kalk hernomen tussen Hermalle-sous-Huy en Veendam (NL) vanaf 1 januari 2012 door HUSA (ex-ACTS). Dit vervoer werd voorheen gereden door DB Schenker Nederland. HUSA heeft echter geen vergunning voor transporten door België en huurt daarom de Class 66 MRCE 653.03 van RailTraxx. Beide foto's werden genomen op 11 januari 2012.

Hierboven zien we de 653.03 die rangeert te Hermalle-sous-Huy.

Hieronder de aankomst te Hermalle-sous-Huy van trein 49667 uit Veendam. De treinen bestaan uit wagens type Tapps van Ermewa. *Simon DE RIDDER.*



Slechte tijden voor de motorwagens in Europa.

2011 was geen goed jaar voor de oude motorwagens. Naast de schrapping van de reeks 614 van de DB en de Hongaarse MDmot's (zie *OP DE BAAN 106*, bladzijde 34 en *105* bladzijde 40), eindigden nog andere reeksen hun inzet in normale dienst.

Duitsland

Elf jaar na hun buitendienststelling bij de Deutsche Bahn verdween de beroemde Schienenbus nu volledig uit de normale dienst. Met ingang van de nieuwe dienstregeling 2010/2011 werd de SBE (Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft GmbH) vervangen door de Vogtlandbahn op de internationale verbinding tussen de Tsjechische steden Rybníste en Liberec via het Duitse Zittau. Desiro-motorwagens (reeks 642, gebouwd bij Siemens) van de Vogtlandbahn vervingen de door de SBE van de DB overgenomen reeksen 796 en 798.

De SBE was de laatste privéoperator die de Schienenbus in normale dienst inzette. De 798-01 van de DRE (Deutsche Regionaleisenbahn GmbH) die werd ingezet op de verbinding Lutherstadt-



FOTO 108-81 De Schienenbus VT56 (ex-798 576 DB (Uerdingen 1212/1956) in dienst 03.04.1956, uit dienst 31.12.1991) van de Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft GmbH, komt aan te Seiffhennersdorf. Yves STEENEBRUGGEN, 31 mei 2003.

Wittenberg – Bad Schmiedeberg (zie *OP DE BAAN 88*, bladzijde 42) werd in december 2008 vervangen door een motorwagen van het type Regioshuttle.

Van de Schienenbus werden tussen 1950 en 1971 in totaal 1492 exemplaren gebouwd door Uerdingen. Ze maakten een rendabelere uitbating van de secundaire spoorlijnen mogelijk waardoor een groot aantal lijnsluitingen vermeden kon worden. Er werden bovendien ook Schie-

nenbussen gebouwd voor Oostenrijk, Luxemburg, Spanje en Joegoslavië. Andere werden na hun schrapping bij de DB aan het buitenland verkocht, o.m. aan Oostenrijk, Turkije, Libanon en Uruguay.

Tsjechië

De motorwagens van de reeks 831 beëindigden hun inzet vanuit de stelplaatsen Kralupy en Sumpperk. De 41 exemplaren ontstonden tussen

FOTO 108-82 Motorwagen 831 212-6 van de CD nadert Spanov, 11 juli 2006. Alain NOUAILLETAS.





FOTO 108-83 De historische motorwagen M262 0124 aan het kasteel van Cesky Sternberk, 12 juli 2008. Guy SMETZ.

1981 en 1991 uit de motorwagens van de reeks M262.0 (in 1988 hernummerd als reeks 830) van de Tsjecho-Slovaakse spoorwegen (CSD), die een nieuwe motor kregen. De originele motor van het type 170DR werd vervangen door een motor met 6 cilinders in lijn van het type 6S 150PV3 die geleverd werd door CKD Horovice.

Er werden in totaal 237 motorwagens van de reeks M262.0 (met elektrische overbrenging) gebouwd door Kralovopolska en Tatra Studenka (kast), Tatra Smichov (draaistellen) en CKD (dieselmotor en overbrenging) tussen 1949 en 1960. Ze waren gebaseerd op een prototype uit 1948. Ze hadden een vermogen van 301 kW en hun maximumsnelheid bedroeg 90 km/h. De laatste exemplaren met een originele motor (reeks 830) werden reeds in december 2007 geschrapt.

Ook de reeksen 850 en 851 van de CD verloren hun diensten. De 52 M286.0'en (reeks 850 vanaf 1988) hadden een hydraulische overbrenging. Ze werden gebouwd door Stu-

denka in 1962 (twee prototypes), 1966 en 1967. Ze ontwikkelden 515 kW met een motor type K12V170DR met 12 cilinders, en ze haalden 110 km/h.

De CSD bestelde bovendien een sterkere versie (588 kW). De M286.0051 en 0052

kregen in 1967 op proef een verbeterde versie van de motor type K12V170DR, de KS12V170DR. Ze werden ingedeeld in de reeks M286.1 (reeks 851 vanaf 1988), net zoals de 35 motorwagens die in 1967 en 1968 onmiddellijk met deze verbeterde motor werden geleverd.



FOTO 108-84
De 850 030-8 in het station van Moravské Branice, 8 juli 2009. Guy SMETZ.



FOTO 108-85 *Trein 14910 Tisnov-Zdar nad Sázavou bestaat uit de motorwagen M286 1032 (851 032), de bijwagen 050 001-7 en de motorwagen 850 001-9 en komt op 2 juli 2011 aan te Nedvedice. Philippe DE GIETER.*

Frankrijk

De laatste Renault-motorwagens, die traditioneel tijdens de zomer werden ingezet voor de pendeldienst tussen Calvi en Ile-Rousse ("Tramway de la Balagne") hebben in 2011 niet meer

gereden nadat ze in de zomer van 2010 nog slechts reserve stonden.

Deze acht motorwagens van het type ABH8 werden in 1949 gebouwd voor het meterspoornet op het eiland Corsica. Drie motorwagens bleven maar

liefst 60 jaar in dienst: de X201, X204 en X206. Ze waren uitgerust met een Renault-dieselmotor type 517J met een vermogen van 195kW en een mechanische overbrenging. Hun maximumsnelheid bedroeg 75km/h en ze boden 40 zitplaatsen.

FOTO 108-86 *De X204 met bijwagen XR113 rijden als trein 60 Calvi - Ile-Rousse langs Ondari-Arinella aan de baai van Calvi op 10 augustus 2004. De XR113 is een Billard-motorwagen gebouwd in 1938. In 1986 werd de motor verwijderd en werd het omgebouwd tot stuurstandrijtuig. Philippe DE GIETER.*



USA

Made in Europe

Het reizigersvervoer per spoor stelt in de Verenigde Staten van Amerika niet veel voor. De Amerikaanse constructeurs focussen zich daarom liever op de meer lucratievere markt van diesellocomotieven voor de goederendienst. Daarom doet men vooral beroep op de Europese constructeurs bij de aanschaf van nieuw materieel bestemd voor de reizigersdienst.

New Jersey Transit (NJT) bedient naast de staat New Jersey ook de counties New York Orange en Rockland van de staat New York. NJT is de belangrijkste gebruiker van Europees materieel. Op de geëlektrificeerde lijnen worden locomotieven van de reeks ALP-46 in trekduwmodus ingezet. De ALP-46, gebouwd door Bombardier te Kassel, is geënt op de BR 101 van DB. De kast van dit type beantwoordt echter volledig aan de Amerikaanse veiligheidsnormen. Een eerste bestelling voor 24 krachtvoertuigen werd in december 1999 geplaatst.

Hierop volgden nog drie orders. Tussen 2001 en april 2011 werden in totaal 65 locs geleverd. De eerste 29 machines (4600 – 4628) hebben een vermogen van 5300 kW en rijden 160 km/h. Door het gebruik van de MITRAC-technologie (toegepast in de TRAXX'en, gebouwd door Bombardier voor de Europese markt) beschikken de resterende 36 eenheden over een vermogen van 5600 kW en rijden aan 200 km/h. Alle locs rijden onder 25 kV 60 Hz, 12 kV 25 Hz en 12,5 kV 60 Hz.

NJT, dat duidelijk tevreden is over de prestaties van de ALP-46, bestelde bij Bombardier nog 36 hybride locomotieven van het type ALP-45DP. Dit laat NJT toe om directe treinen vanuit het ondergrondse New York Penn Station (diesellocs zijn hier verboden) te laten vertrekken. Deze kunnen dan via niet-geëlektrificeerde lijnen rijden. De eerste loc werd op 13 maart 2011 geleverd. Ze zijn geschikt voor dezelfde spanningen als de ALP-46 en rijden onder draad aan 200 km/h. Ze zijn voorzien van 2 Caterpillar-dieselmotoren type 3512C HD van elk 1550 kW. Ze rijden op diesellijnen aan 160 km/h. AMT (Agence métropolitaine de transport) uit Montréal (Canada) be-

stelde intussen 20 identieke machines. De "River Line" is een diesellijn tussen Trenton en Camden. Deze volgt de loop van de rivier Delaware. NJT deed opnieuw beroep op Europees materieel. Het kocht bij Stadler (zie ODB 90 p. 40-47) 20 GTW-motorwagens. Deze werden in 2002 en 2003 geleverd. Het was het eerste succes voor de GTW aan de overzijde van de Atlantische Oceaan. Later volgden orders uit Austin (6 stuks in 2007) en Dallas (11 stuks in 2011-2012).

Amtrak zocht in het midden van de jaren '70 van de vorige eeuw een opvolger voor de bejaarde GG1. Dit type loc werd ingezet op de belangrijke spooras tussen Washington en New York. De GG1's, gebouwd tussen 1934 en 1943, voldeden echter niet meer aan de toen geldende normen. Men bestelde bij General Electric 26 locs van het type E60, maar dit project mislukte. Amtrak deed daarna beroep op de beproefde Europese technologie, alwaar de resultaten behaald met de ontwikkeling van de elektrische tractie veelbelovend waren.

FOTO 108-87 Op 17 juli 2011 rijdt de 945 voorbij het station Edison, New Jersey, met bestemming New-York.
Philippe DE GIETER.



In 1977 werden een Franse CC21000 (Alsthom) en een Zweedse Rc4 (ASEA) in de USA uitvoerig getest. De Zweedse technologie genoot de voorkeur en diende als basis voor het ontwerp van de AEM-7. Hiervan werden in 1977 dertig eenheden besteld. Ze werden in de USA door EMD gebouwd. Budd leverde de kasten, terwijl de elektrische uitrusting, draaistellen en de mechanische uitrusting uit Zweden kwamen. In totaal werden tussen 1979 en 1988 65 locomotieven gebouwd (54 voor Amtrak, 4 voor MARC en 4 voor SEPTA). Later bestelde de NJT een variant, die geënt was op de Zweedse Rc6. Deze kreeg de typering ALP-44. Hiervan werden 33 exemplaren geleverd tussen 1990 en 1996. Voor NJT was de aankoop van nieuwe ALP-46'en goedkoper dan de revisie van de ALP-44'en. Deze machines, werden ondanks hun jonge leeftijd, afgevoerd. Het merendeel van de AEM-7 van Amtrak blijft echter in dienst.

De Acela Express (Washington DC – Boston, via Baltimore, Philadelphia en New York) is de enige HS-verbinding op het Amerikaanse continent. De 20 motorstellen (6 rijtuigen ingesloten door 2 motorrijtuigen) werden geleverd door een consortium bestaande uit Bombardier en



FOTO 108-88 Het dieselmotorstel GTW 2/6 3515, te Roebing, New Jersey rijdt een trein Camden - Trenton op 15 juli 2011. Philippe DE GIETER.

Alstom. Een aantal componenten werden afgeleid van de HST's van de derde generatie (Thalys, TGV-Réseau). De Acela's zijn uitgerust met kantelbaktechnologie en rijden aan 240 km/h. Ieder motorrijtuig ontwikkelt 4470 kW. Een motorstel biedt 304 zitplaatsen. Ze kwamen in dienst in 2000. Een reis Washington DC – Boston (734 km) duurt 6 h30'.

Voor de gesleepte treinen op dezelfde verbinding, bouwden Bombardier en Alstom een elektrische locomotief. Men gebruikte het ontwerp van de gestroomlijnde motorrijtuigen van de Acela, maar gaf iedere uiteinde een stuurpost. Deze 21 locs (asindeling Bo'Bo', vermogen 6000 kW, snelheid 200 km/h) kregen de typering HHP-8.

FOTO 108-89 Doorrit van de 4652 door het station Princeton Junction, New Jersey op 15 juli 2011. De 4652 werd gebouwd door Bombardier, is van het type ALP-46 en is gebaseerd op de BR 101 van de DB. Philippe DE GIETER.





FOTO 108-90 15 juli 2011, doorrit van een Acela Express te Princeton Junction, New Jersey. Philippe DE GIETER.

FOTO 108-91 Dezelfde dag, dezelfde plaats. Doorrit van een trein van Amtrak gesleept door de HHP-8 nr. 659. Philippe DE GIETER.



Frankrijk

De A1A A1A 68500 verdwijnen

In 2011 stelde de SNCF haar locomotieven van de reeks A1A A1A 68500 buiten dienst. Het laatste exemplaar, de A1A A1A 68506, werd geschrapt op 4 november nadat zij in september nog een laatste keer mocht schitteren aan kop van enkele speciale treinen in de omgeving van Longueville.

Vierentwintig locomotieven van de reeks A1A A1A 68000 werden tussen april 1963 en augustus 1968 geleverd door de fabrieken van CAFL (Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire) te La Péronière.

De zesassige asindeling A1A A1A werd gekozen omwille van het feit dat de locomotieven ondanks hun grote massa (106 ton) geschikt moesten zijn om te rijden over lijnen met beperkte aslast, die vaak voorkomen in het westen en zuidwesten van Frankrijk. De last op de loopassen kon geregeld worden tussen 12,75 t en 16,66 t, waardoor de aslast van de aangedreven assen kon variëren tussen 19,6 t en 17,64 t. Deze afstelling gebeurde in de werkplaats, door het weg nemen van een blokje van 45 mm dat zich onder de basis van elke buitenste veer op de niet-aangedreven assen bevond.

De A1A A1A 68000 is uitgerust met een traaglopende overvoede viertaktmotor met rechtstreekse injectie van het type 12-LVA-24 van Sulzer. Het nominale vermogen van deze motor, die 14,4 t weegt en een cilinderinhoud heeft van 151 l, bedraagt 1985 kW bij 1050 t/min. De maximumsnelheid van de locomotieven werd vastgelegd op 130 km/h en er was een stoomketel voorzien voor het verwarmen van reizigerstreinen.



FOTO 108-92 De A1A A1A 68014 te Paris-Montparnasse op 26 maart 1977. Deze locomotief werd in dienst genomen op 16 juni 1964 te Caen en op 19 april 2004 geschrapt te Sotteville. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De locomotief die voorzien was om geleverd te worden als A1A A1A 68005 kreeg in december 1963 bij wijze van proef een snellopende SACM-motor van het type AGO-V12-DSHR met een toerental tot maximum 1350 t/min. Om het verschil met de andere locomotieven duidelijk te maken, werd zij vernummerd tot A1A A1A 68501. De resultaten van de proef waren bevredigend en hadden voor gevolg dat de motor tussen 1964 en 1968 in 28 andere locomotieven werd ingebouwd. Zij kregen de nummers A1A A1A 68502 t/m 68529.

Toegewezen aan de stelplaatsen van Caen, Chalindrey, Rennes, Limoges, Chambéry (later Tours) en La Plaine, was de A1A A1A 68000 alomtegenwoordig in Normandië, Bretagne, het oosten en centrum van Frankrijk, de Limousin, de Aqu-

taine, het Centraal Massief, de Savoie en de Dauphiné. De A1A A1A 68500 hadden Chalindrey als thuisbasis en van daaruit bedienden ze de assen Paris - Basel, St-Dizier - Chaumont - Dijon en Nancy - Belfort. Ze werden echter al snel verdreven door de BB 67300 en vervolgens door de BB 67400 en CC 72000. De "Yayas" van Chambéry kregen een vedettenstatus bij de Olympische winterspelen van Grenoble in februari 1968, waarvoor ze talrijke speciaal ingelegde treinen sleepten.

De AGO-motor van de A1A A1A 68500 bleek na verloop van tijd minder betrouwbaar te zijn dan de Sulzer-motor. Toen de gelegenheid zich voordeed om tweedehands Sulzer-motoren op de kop te tikken, bouwde de SNCF vijf A1A A1A 68500'en om tot A1A A1A 68000'en. De motoren die daarvoor werden gebruikt, waren afkomstig van British Rail. Daar hadden ze dienst gedaan in de D1702 t/m D1706 (Class 48). De A1A A1A 68501 kreeg na de ombouw uiteindelijk dan toch het nummer A1A A1A 68005, dat de locomotief eigenlijk bij het verlaten van de fabriek had moeten dragen. De andere vier omgebouwde locomotieven (A1A A1A 68529, 68525, 68508 en 68510) ontvingen de nummers 68082 t/m 68085.

Hun inzet in de reizigersdienst werd stopgezet in de jaren '80 en de stoomketels, die daardoor overbodig waren geworden, werden uitgebouwd.

FOTO 108-93 De A1A A1A 68536 ontstond uit de ombouw van de A1A A1A 68004 op 19 oktober 2000. Deze foto werd genomen op 5 november 2000 te Tours en toont de locomotief kort na het verlaten van de werkplaats, herschilderd in de Fret-livrei. Zij werd op 17 mei 2011 geschrapt te Chalindrey. Chr. VANHECK.



Op de werven van de TGV Nord hadden de A1A A1A begin de jaren '90 de gelegenheid om de NMBS-locomotieven van reeks 59 te ontmoeten. In 1993, toen alle locomotieven opnieuw samengebracht werden in de stelplaatsen van Chalindrey en Tours, volgde een verrassende ontwikkeling. De motorframes van de Sulzer-motoren vertoonden ernstige tekenen van metaalmoeheid en de locomotiefkasten van de A1A A1A 68500'en waren in slechte staat omdat de midlife-revisie van deze locomotieven nooit uitgevoerd was. Er werd immers rekening gehouden met een kortere loopbaan als gevolg van de betrouwbaarheidsproblemen met hun AGO-motor. De werkplaats van Sotteville installeerde vervolgens motoren van geschrapte A1A A1A 68500'en in twaalf A1A A1A 68000'en, waardoor deze logischerwijze vernummerd werden tot A1A A1A 68529 t/m 68540. Voor drie locomotieven was de ombouw in feite een terugkeer naar de originele staat. Opmerkelijk is dat de ex-A1A A1A 68501 het nummer A1A A1A 68538 kreeg!

In 1995 waren de locomotieven van Chalindrey nog op talrijke plaatsen te zien: in de regio rond Paris, Picardië, de Champagnestreek en in het zuiden van de Elzas met een uitschieter tot Sotteville via Tergnier. Vanuit Tours reden zij, vaak in treinschakeling, naar Caen, Sotteville, Le Mans, Vierzon en Saincaize. Steenslagtreinen in het Bassin de Thouars en in Normandië, alsook graantreinen in Touraine en Berry behoorden eveneens tot hun taken. De maandelijks afgelegde afstand bedroeg zo nog 6700 km. Daarna kwamen de locomotieven meer en meer in actie op grote spoorvernieuingswerven en geleidelijk aan verdween hun inzet in de goederendienst. In 1998 werden de locomotieven van Tours



FOTO 108-94 De A1A A1A 68523, gefotografeerd te Chalindrey op 21 maart 1982. Gedurende haar volledige loopbaan was zij toegewezen aan de stelplaats Chalindrey (in dienst genomen op 17 juli 1967 en geschrapd op 1 juli 2011). Zij wordt bewaard in haar gele Infra-livrei in "la Cité du Train" te Mulhouse. Pierre HERBIET.

overgeplaatst naar Sotteville. Enkele locomotieven zouden ook gebruikt worden door Fertis bij de aanleg van de TGV-Est aan het begin van de 21ste eeuw. De levering van nieuwe BB 75000-locomotieven voor de Infra-afdeling had voor gevolg dat de SNCF de laatste A1A A1A'en kon schrappen. In 2005 viel het doek voor de A1A A1A 68000'en, behalve voor de 68081 die in de oorspronkelijke livrei werd herschilderd en nog steeds tot het effectief van de stelplaats Chalindrey behoort. In de lente van 2011 volgde dan

de buitendienststelling van de A1A A1A 68500'en.

Bovenop de 68081, waarvan de toekomst verzekerd lijkt, worden er nog vier locomotieven bewaard:

- de A1A A1A 68506 door Ajecta;
- de A1A A1A 68523 in de "Cité du train" te Mulhouse (in de gele infra-livrei die zij op het einde van haar loopbaan droeg);
- de A1A A1A 68537 door Agrivap;
- de A1A A1A 68540 door AAATV Centre.

FOTO 108-95 Op 30 januari 1992 rijdt een ballastrein, omkaderd door vier A1A A1A'en, op de LGV Nord in de omgeving van Izel. Op kop bevindt zich de A1A A1A 68506. Zij begon haar loopbaan op 2 april 1965 in de stelplaats Chalindrey. Eind 2011 werd deze locomotief, na het slepen van een aantal speciale treinen in de omgeving van Longueville, als laatste van de reeks geschrapd op 4 november 2011. B. DIEU.



Verenigd Koninkrijk

Vervroegde schrapping Class 460

In 2000 en 2001 heeft Alstom 8 motorstellen Class 460, bestaande uit 8 rijtuigen, geleverd voor de relatie "Gatwick Express" dat London (Victoria Station) verbindt met de luchthaven van Gatwick. Tien jaar later zijn deze stellen, met hun futuristische uitzicht, aan het einde van hun loopbaan.

De Class 460 werd besteld als bijdrage van de franchise "Gatwick Express" aan National Express in april 1996 om de stellen gesleept door locomotieven Class 73/2 te vervangen, die geërfd werden van British Rail. De 73/2 werden nochtans tot in 2006 gebruikt voor een deel van de diensten. Elk motorstel had 8 rijtuigen, waarvan één bagagewagen, en kon aan 160 km/h rijden op een net, gevoerd door een derde rail met 750 V.

Om de lijn London-Brighton, die het saturatiepunt nabij was, en waarlangs de luchthaven Gatwick gelegen is, te optimaliseren, werd in 2006 besloten, dien-



FOTO 108-96 Motorstel 460 007 te East Croydon op 25 mei 2009.
Philippe DE GIETER.

sten van "Gatwick Express" op te nemen in de franchise die het zuiden van Londen omvat (franchise South-Central). De dienst werd uitgebaat door Southern sedert 22 juni 2008. Omdat het gebruik van een kleine serie van 8 motorstellen een beperking was in de planning van beurtrollen, besloot Southern zich te ontdoen van de Class 460 en gebruik te maken van 24 motorstellen van de serie 442 voor

de verbinding London-Gatwick, wat toeliet sommige diensten uit te breiden naar Brighton. De Class 460, die slechts 10 jaar oud is, leverde zijn laatste diensten in mei 2011. De rijtuigen worden gebruikt om de 30 vierledige motorstellen Class 458 van South West Trains te verlengen. Zij werden gebouwd door Alstom vanaf 1998 en zijn mechanisch identiek aan de Class 460.

TELEX....

RUSLAND - FRANKRIJK

● Een nieuwe trein Moskva - Paris

Op 12 december 2011 kwam een nieuwe verbinding tot stand tussen Moskva en Paris, via Frankfurt/Main, Berlin, Warszawa, Brest en Minsk.

De trein rijdt drie keer per week vanaf eind oktober tot einde maart (maandag, donderdag en zaterdag richting Paris; maandag, woensdag en zondag richting Moskva), en dagelijks vanaf april tot oktober. De stam bestaat uit Russische rijtuigen (RZD), geschikt voor 200 km/h. Hij doet er 38 uur over. Drie verschillende klassen worden aangeboden: Deluxe (slaapcompartiment met toilet en televisie), tweede en derde klas. De prijzen variëren voor een enkele reis tussen € 231 en € 1200 volgens de gekozen formule en de leeftijd.

Moskva Belorusskaya	06.00
Minsk	14.28
Warszawa	23.58
Berlin Hbf	06.53
Frankfurt/Main	12.35
Paris Est	20.31
Paris Est	08.28
Frankfurt/Main	16.15
Berlin Hbf	21.29
Warszawa	04.02
Minsk	14.39
Moskva Belorusskaya	23.59

TSJECHIE

● Skoda heeft op 3 november 2011 de eerste van 19 tweeledige motorstellen (3 kV - 25 kV) met verlaagde vloer geleverd, van het type 7Ev besteld door de Tsjechische spoorwegen (CD). Met een asindeling Bo' 2' + 2' Bo', ontwikkelen zij een vermogen van 1360 kW en kunnen zij rijden aan 160 km/h. Zij hebben 147 zitplaatsen (138 B + 9 A) en worden ingedeeld in de reeks 650/651 (650.001 + 651.001 t/m 650.019 + 651.019).



De 650.001 + 651.001 tijdens de persvoorstelling op 3 november 2011
Foto Skoda Transportation.

DUITSLAND

● Sedert 12 december 2011 heeft Euregio-bahn haar exploitatie van de lijn Herzogenrath - Alsdorf-Annapark uitgebreid tot Alsdorf-Poststrasse en bedient daarbij twee nieuwe stopplaatsen. Een volgende stap is de volledige heringebruikname van de lijn tot Stolberg in december 2012.

● De DB zal de verbindingen naar Londen ten vroegste eind 2015 uitbaten en niet vanaf eind 2012 zoals voorzien. De oorzaak is de laattijdige levering van de nieuwe ICE Velaro D-stellen en homologatieproblemen op het Franse net.

● BASF bestelde 22 diesellocomotieven bij Vossloh voor lijndienst en voor rangeringen in de productie-eenheden te Ludwigshafen, Schwarzheide en Antwerpen. Deze bestelling heeft een waarde van € 40 miljoen en is als volgt samengesteld: 16 locomotieven type G6, 4 DE12 en 2 DE18. Ze zijn alle gebaseerd op hetzelfde bouwconcept: de G6 is een drieassige versie met een vermogen van 690 kW met hydraulische transmissie. De DE12 en DE18 zijn Bo'Bo's met elektrische overbrenging met resp. een vermogen van 1200 en 1800 kW. De G1206BB (DE12) 5001920 is in december 2012 bij BASF Antwerpen aangekomen.

LUXEMBURG:

● Het einde van de serie 1800 CFL

In februari 2012 zijn er nog slechts drie locomotieven actief: de 1815, 1817 en de 1818. De CFL voorziet hun schrapping in juni 2012.

De toestand van de 17 andere is als volgt: de 1803, 1804, 1808, 1811, 1813 en de 1819 zijn gesloopt; de 1801 en de 1809 staan afgesteld te Belval; de 1802, 1805, 1806, 1807, 1810, 1812, 1814, 1816, 1820 staan afgesteld te Howald.

DB verkoopt haar geschrapte locomotieven

Tot in 2011 werden de meeste geschrapte locomotieven van DB onmiddellijk naar de afbraakwerf verstuurd, om te vermijden dat ze in handen zouden komen van de concurrentie. Hun locomotieven werden steeds verkocht aan filialen van de DB, zoals de RHB of de MEG. Deze maatregel hield de groei van privémaatschappijen echter niet tegen. Zij richtten zich naar andere netten of naar leasingfirma's om hun tractiepark uit te breiden.

DB Schenker beseftte toen dat het rendabeler was om hun geschrapte machines aan de concurrentie te verkopen in plaats van ze te laten slopen. Hierdoor biedt DB Schenker sedert einde 2011 locomotieven van de reeksen 139, 140, 151 en 225 aan.



FOTO 108-97 ↑ In oktober 2011 heeft de BayernBahn de 139 287 aangekocht. We zien haar hier bij haar doorrit te Gremberg. De machine had een revisiebeurt ondergaan, maar kreeg geen nieuwe livrei en verloor slechts haar DB-logo. Haar nieuw EVN-nummer is 91 80 6139 287-7 **D-BYB**. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



189'en voor LOCON

Locon heeft twee "Euro-sprinter"-locomotieven type ES64F4 aangekocht op 7 oktober 2011. De 189 820-4 (Siemens 21613/2010) en de 189 821-2 (Siemens 21614/2010) kregen de LOCON-nummers 501 en 502 en ze dragen de oranje-witte livrei van LOCON.

Beide locomotieven kunnen worden ingezet op het Nederlandse en Duitse net en zullen vooral treinen met papierpulp slepen tussen Sloehaven en Amstetten in Oostenrijk.

← De LOCON 501 met een lege papierpulp trein Amstetten - Sloehaven bij de doorrit te Roosendaal op 13 januari 2012. Jeroen DE VRIES.

↓ De 72084 sleepte het TGV Atlantique-stel 371 op 8 december 2011, tussen Noisy-le-Sec en de werkplaats van Hellemmes (Lille). Doorrit te Lille-Porte-de-Douai. Farek MAROUANE.

SNCF-reeks 72000 nog steeds in dienst.

Na het beëindigen van hun inzet in commerciële dienst in december 2009 (zie ODB 96 blz 48), werden drie machines reeks CC 72000 van de SNCF niet geschrap, maar toegewezen aan de dienst Materieel: de CC 72049, de CC 72074 (met livrei "En Voyage") en de CC 72084 (met blauwe livrei met originele versieringen) blijven beschikbaar voor speciale treinen, testen met treinen en voor het overbrengen van materieel.

Ze worden beschouwd als deel uitmakend van het patrimonium, zoals ook twee andere: de diesellocomotief A1A A1A 68081 (met blauwe livrei) en de elektrische BB 25236 (opnieuw met haar originele groene livrei), die ook werden ingedeeld bij de activiteiten van de dienst Materieel.



Per trein door Albanië



Albanië is een republiek in het zuidwesten van de Balkan. Het land heeft een oppervlakte van 28.748 km² en het telt 2.831.741 inwoners. De eerste spoorlijn werd er geopend in 1947 en het net is op dit moment 447 km lang. Het wordt uitgebaut door de Albanese staatsspoorwegen, de Hekurudha Shqiptare (HSH).

Halfweg tussen de havenstad Durrës en Tirana verlaat trein nr. 6 op 21 juni 2011 de stad Vorë met een trein vanuit Elbasan naar de hoofdstad. Hij bestaat uit de T669.1054 en oude rijtuigen van de FS. Op deze verbinding rijden dagelijks zes treinenparen. De recente opening van een autosnelweg tussen deze steden en de zeer slechte staat waarin het net zich bevindt, maken het reizen per trein echter niet echt interessant. Jean-François HUART.

De enige trein per dag tussen de hoofdstad Tirana en Shkodër (aan de grens met Montenegro) werd gefotografeerd nabij het dorp Lezhë. Hij wordt gesleept door de T669.1051 die enkele tweedehandsrijtuigen, afkomstig van de Italiaanse spoorwegen, sleept. Deze rijtuigen bevinden zich in een bedroevend slechte staat. Jean-François HUART, 21 juni 2011.





Veiligheidsmaatregelen zijn zo goed als onbestaande bij de Albanese spoorwegen, zoals deze foto van het station van Elbasan aantoont. Trein nr. 9 van Tirana naar Pogradec werd op 19 juni 2011 gesleept door de T669.1054. Op het Albanese net vinden we slechts één reeks locomotieven, namelijk de T669. CKD leverde 28 exemplaren van deze Co'Co's. Ze behoren tot de bekende familie van de reeks ChME3 die bijna overal in het voormalige oostblok te vinden is. Jean-François HUART.

Bij een bezoek aan de HSH mag het achtervolgen van trein nr. 9 van Tirana naar Pogradec absoluut niet ontbreken. De afstand van 192 km wordt afgelegd in meer dan 7 uur (!), in een prachtig landschap. De trein rijdt hier op 19 juni 2011 over het imposante viaduct van Qukes, gesleept door de T669.1054. Dergelijke kunstwerken vindt men overal langs deze lijn, wat aan de fotografen interessante fotopunten oplevert. Jean-François HUART.





Vlak voor het eindpunt Pogradec rijdt de T669.1054 op 19 juni 2011 met twee vroegere DB-rijtuigen langs het meer van Ohrid, in de buurt van het dorp Memëlisht. Aan de overkant van het meer ligt Macedonië. In de voorgrond zien we een betonnen kazemat die vroeger de nationale integriteit moest verdedigen... Jean-François HUART.

Omdat de lijn naar Pogradec van oost naar west loopt, is het zeer eenvoudig om trein nr. 20 naar Tirana te volgen en te fotograferen. In een bergachtig landschap rijdt de T669.1054 op 19 juni 2011 over een viaduct, slechts enkele minuten na het verlaten van het station van Librazhd. Het rijtuigenpark van de HSH bestaat uitsluitend uit tweedehandsmaterieel uit Duitsland (zoals op de foto) en Italië. Jean-François HUART.





Op slechts enkele kilometer van de Adriatische Zee rijdt trein nr. 19, gesleept door T669.1054. Deze trein verbindt Rogozhinë (splittingsstation voor de lijnen naar Pogradec in het oosten en naar Fier en Vlorë in het zuiden) met de havenstad Vlorë. De foto werd nabij het dorp Nartë gemaakt. De twee rijtuigen (ex-FS) hebben een fraaie rood-gele livrei. 20 juni 2011. Jean-François HUART.

Het goederenvervoer is op het Albanese net van zeer weinig belang. Toch is het met wat geluk mogelijk een goederentrein te zien. Dit was het geval op 21 juni 2011, toen een trein uit Podgorica (de hoofdstad van Montenegro), aankwam in het grensstation Shkodër. De T669.1044 hield er even halt alvorens verder naar het zuiden te rijden. Jean-François HUART.



Dit is Belgisch

Argentinië: LOCOTRACTOREN VAN COCKERILL

In 1977 bestelden de Argentijnse staatsspoorwegen FA (*FERROCARRILES ARGENTINOS*) een partij tweeassige locotractoren bij Cockerill. Deze waren bestemd voor de divisies FC Roca (breedspoor - 1.676 mm) en FC Manuel Belgrano (meterspoor). De Argentijnse overheid heeft in 1956 de zes spoorwegmaatschappijen genationaliseerd en ondergebracht in de FA. Maar de zes divisies werden in feite verder uitgebaat als onafhankelijke bedrijven.

Er werden in totaal 130 machines gebouwd, waarvan de dertig eerste in België bij Cockerill te Seraing. Het Argentijnse bedrijf AFNE (*Astilleros y Fábricas Navales del Estado*) te Rio Santiago bouwde de resterende honderd eenheden in licentie.

De in België geproduceerde krachtvoertuigen ontvingen bij Cockerill de bouwnummers 4301 t/m 4330 van 1978. De in Argentinië geassembleerde locotractoren kregen de bouwnummers A001 t/m A100.

Het betrof voertuigen van het type L/040/B, uitgerust met een GM-dieselmotor van 330 pk. Ze wogen 33 t en haalden, volgens het geselecteerde gamma, 40 of 55 km/h.

Dit type locotractor verscheen in 1970 voor het eerst op de sporen. Ze konden, dankzij hun eleganter silhouet, makkelijk onderscheiden worden van de oudere machines, zoals de reeks 91 van de NMBS. De asafstand (1.900 mm) bleef ongewijzigd, maar het chassis was 450 mm langer. De motorkap werd verbreed en de stuurpost kreeg afgeschuinde zijanten. Ze waren beschikbaar in versies van 24, 30, 33 en 40 ton. Er werden tientallen machines gebouwd voor de Belgische markt. Een aantal hiervan doen vandaag nog steeds dienst.

De 130 locomotieven, die verdeeld waren in vijf subreeksen, droegen de volgende nummers:

- 10001 t/m 10044;
- 10201 t/m 10214;
- 10501 t/m 10503;
- 10801 t/m 10851;
- 10902 t/m 10919.

De 10001 t/m 10020, 10201 t/m 10206, 10501 t/m 10503 en 10801 werden gebouwd in België, de rest in Argentinië.



De eerste locotractor werd vereeuwigd voor de Cockerill-werkplaats te Seraing Foto Cockerill, verzameling TSP.



Nogmaals de 10001, maar nu gefotografeerd vanuit een andere hoek. Foto Cockerill, verzameling TSP.

De eerste twee in België vervaardigde eenheden werden op 8 mei 1979 ontscheept in de haven van Buenos Aires. Er werd op 24 mei 1978 een ceremonie gehouden op het spoor 15 van het station Plaza Constitución te Buenos Aires. Beide locs werden overgedragen aan de directeur van FA.

Deze machines bleken al snel ongeschikt voor de voorziene diensten. Ze waren te licht en hadden hierdoor onvoldoende adhesie. Dit is de reden waarom ze al zo snel ingezet werden voor de bediening van spooransluitingen.



De fonkelnieuwe 10201 heeft zonet de werkplaats van Cockerill verlaten. Foto Cockerill, verzameling TSP.

Tientallen locotactoren doen nog steeds dienst bij privéoperatoren of op industriële spooransluitingen. Meerdere machines worden bewaard, zoals de 10810 (door AFAFR – Asociación de Ferromodelistas y Amigos del Ferrocarril de Rafaela) en de 10809 (door een particulier uit Luján, een verwoed verzamelaar van landbouwmachines, militaire voertuigen, tractors en locomotieven).

Constructielijst Cockerill

Cockerill 4301 / 1978 - AF 10001
 Cockerill 4302 / 1978 - AF 10002
 Cockerill 4303 / 1978 - AF 10003
 Cockerill 4304 / 1978 - AF 10801
 Cockerill 4305 / 1978 - AF 10004
 Cockerill 4306 / 1978 - AF 10201
 Cockerill 4307 / 1978 - AF 10202
 Cockerill 4308 / 1978 - AF 10203
 Cockerill 4309 / 1978 - AF 10204
 Cockerill 4310 / 1978 - AF 10205
 Cockerill 4311 / 1978 - AF 10206
 Cockerill 4312 / 1978 - AF 10501
 Cockerill 4313 / 1978 - AF 10502
 Cockerill 4114 / 1978 - AF 10503
 Cockerill 4315 / 1978 - AF 10005
 Cockerill 4316 / 1978 - AF 10006
 Cockerill 4317 / 1978 - AF 10007
 Cockerill 4318 / 1978 - AF 10008
 Cockerill 4319 / 1978 - AF 10009
 Cockerill 4320 / 1978 - AF 10010
 Cockerill 4321 / 1978 - AF 10011
 Cockerill 4322 / 1978 - AF 10012
 Cockerill 4323 / 1978 - AF 10013
 Cockerill 4324 / 1978 - AF 10014
 Cockerill 4325 / 1978 - AF 10015
 Cockerill 4326 / 1978 - AF 10016
 Cockerill 4327 / 1978 - AF 10017
 Cockerill 4328 / 1978 - AF 10018
 Cockerill 4329 / 1978 - AF 10019
 Cockerill 4330 / 1978 - AF 10020

We're keeping Argentina on the move.

Cockerill, one of Europe's largest steel manufacturers, and its licensee AFNE are in the process of manufacturing and delivering 130 diesel hydraulic shunting locomotives ordered last year by Ferrocarriles Argentinos, the Argentine National Railway. These 2-axle traction units were selected for their robust design and world-renowned reliability. Cockerill builds 2- and 3-axle diesel hydraulic shunting locomotives and traction units from 225 to 1000 mhp, for railway and heavy industry applications. The company has also developed a remote control system for use on their own locomotives and others. For further information, contact J. Rigaux at the address below.

COCKERILL
 Mechanical Construction Division
 B - 4100 SERAING / Belgium
 Tel. (+32.41) 36.60.00 - Ext. 1387

Een folder waarop Cockerill reclame maakt voor haar aan Argentinië geleverde locotactoren. Verzameling TSP.



Constructielijst AFNE

AFNE A001/1979 - AF 10021
 AFNE A002/1979 - AF 10022
 AFNE A003 - A010/1979 - AF 10207 t/m 10214
 AFNE A011 - A032/1979 - AF 10023 t/m 10044
 AFNE A033 - A050/1979 - AF 10902 t/m 10919
 AFNE A051 - A100/1979 - AF 10802 t/m 10851

Ontscheping van een locotactor. Foto Cockerill, verzameling TSP.



De mooiste plekjes in België

LACUISINE

165

Door de modernisering en de elektrificatie van de "Athus - Meuse" heeft deze lijn veel van haar charme verloren, maar toch blijft zij een van de mooiste Belgische lijnen. Zij kent geen druk verkeer en is minder interessant voor de fotografen. Gemiddeld rijdt er één goederentrein om de twee uur, steeds gesleept door de reeks 13. Er is eveneens een reizigerdienst, klokvast om de twee uur. De reizigerstreinen worden gereden met de motorwagens reeks 41, met uitzondering van enkele P-treinen die worden ingelegd door de CFL tussen Rodange en Virton. De reeks 41 wordt dit jaar vervangen door de Desiro's. Beide foto's kwamen tot stand op een tweetal kilometer voor de voormalige stopplaats Lacuisine, tussen Bertrix en Virton.

↑ **FOTO 108-98** De 1320 sleept een keteltrein met gas op 22 mei 2010. Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 108-99** Trein 47737 (Gent-Noord - Bettembourg) wordt gesleept door de 1332 en 1314 op 13 september 2010. Serge MARTIN



Een elektrische trein in Oostende in 1903

De eerste toepassing van elektrische tractie op een industriële lijn in België vond waarschijnlijk in 1903 plaats in Oostende. Het ging weliswaar slechts om een klein en tijdelijk smalspoornet maar de originele toepassing en de vroege datum rechtvaardigen in elk geval om er aandacht aan te besteden.

Het net werd gebruikt bij de aanleg van een tuin in Franse stijl aan het Royal Palace Hotel te Oostende. Dit vergde omvangrijke grondwerken en om diverse redenen konden deze werken pas in maart 1903 beginnen terwijl de tuin (volledig beplant met bomen, struiken, sierbloemen en een gazon) op 1 juli 1903 klaar moest zijn. Dit betekende dus dat men alle werken binnen 4 maanden moest uitvoeren.

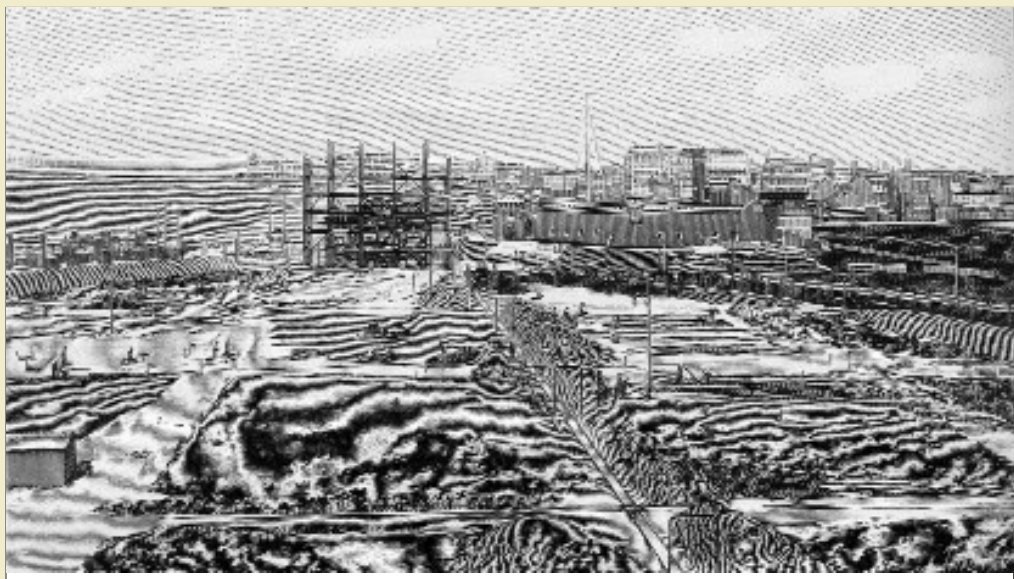
Tegelijkertijd werden bovendien het hotel, de muren rond het domein en een immense glazen galerij langs de dijk gebouwd. Deze galerij beschermde de tuin tegen de nefaste invloed van de zoute zeevind.

Op de plaats waar de tuin werd aangelegd bevonden zich duinen die 2 tot 5 meter hoog waren. Deze moesten niet alleen worden afgegraven, maar het terrein moest ook uitgegraven worden om een stevige laag aarde - met een dikte van 40 tot 80 cm - te kunnen aanbrengen.

De tuin had een oppervlakte van 2,5 hectare. Er moest 18.000 m³ potaarde en mest voor de flora, en 4.000 m³ stenen, klinkers en rivierzand voor de aanleg van wandelpaden en terrassen aangevoerd worden. Het is duidelijk dat de werken enorm waren, temeer daar het terrein vrij klein was en de beperkte ruimte bovendien werd ingenomen door bouwmaterialen, stellingen en een groot aantal arbeiders.

Dit alles leidde tot de beslissing om gebruik te maken van een smalspoornet ("Decauville"). Gezien de omvang van de werf en het strikte tijdschema kon geen gebruik gemaakt worden van door paarden getrokken kiplorries. Uit berekeningen bleek immers dat er dan minstens 100 tot 120 lorries en 20 paarden nodig waren. Ook stoomlocomotieven waren geen oplossing omdat hiervoor een solide spoorbedding nodig was. Ook de beperkte ruimte maakte hun inzet onmogelijk.

De aannemers kozen tenslotte voor elek-



Een overzicht van de werken aan het Royal Palace Hotel in Oostende. In de achtergrond zien we het in aanbouw zijnde hotel.

trische tractie nadat een studie van M. Koppel uit Berlin de haalbaarheid hiervan aantoonde. Een voordeel was dat men op de werf beschikte over een tijdelijke elektrische centrale voor de voeding van de verlichting, een aantal liften en andere werktuigen voor de bouw van het hotel.

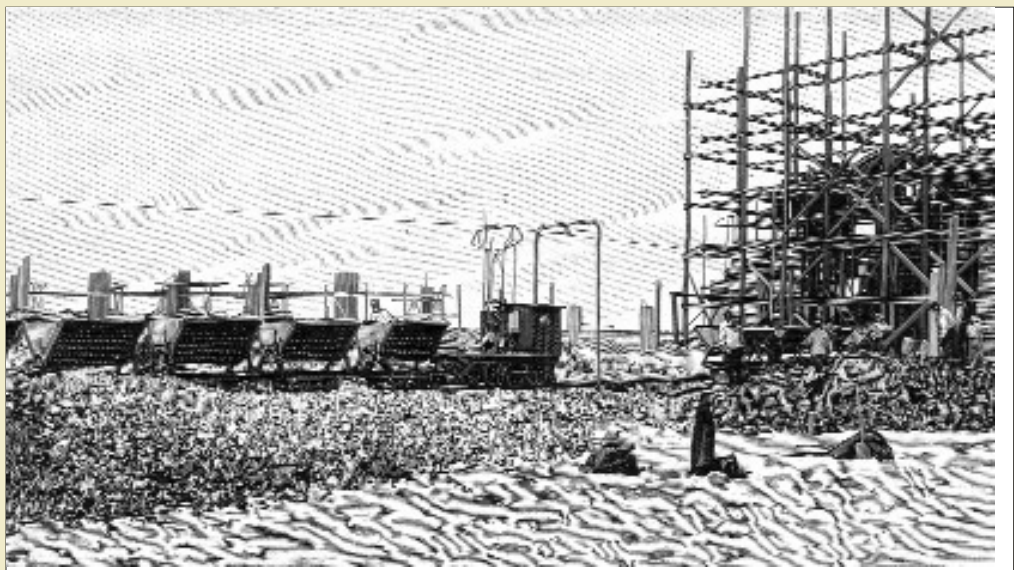
Twee elektrische locomotieven van Koppel en 28 kipwagens volstonden voor het probleemloze transport van alle materialen.

Ook in de praktijk bleek de elektrische

tractie sneller en efficiënter dan paarden of stoomlocomotieven.

De beide elektrische locomotieven hadden twee assen, wogen 1,4 t en ontwikkelden een vermogen van 10 pk. Ze hadden elk twee tractiemotoren die aan de assen opgehangen waren, gesteund door aan het chassis bevestigde veren. Alle wielen waren geremd. Door middel van een eenvoudige hendel met 7 posities kon de snelheid geregeld worden.

De stroomafname gebeurde met een



Eén van de twee elektrische locomotieven met een aantal kipwagens. Let op het bovenleidingsportiek bestaande uit een omgekeerde "U". Rechts zien we het in aanbouw zijnde hotel.

grote sleepbeugel.

Deze locomotieven sleepten op een horizontaal spoor 7 kipwagens die elk met 1m³ aarde beladen waren. Op een helling van 3% sleepten ze - ook in de bochten - zonder moeite 4 kipwagens met een snelheid van 15 tot 20 km/h.

Het smalspoornet had een spoorbreedte van 60 cm. De rails wogen 7 kg per meter en ze lagen op stalen dwarsliggers. Het spoor lag gewoon op de grond zonder dat er een bedding werd aangelegd. Zwaardere stoomlocomotieven zouden hier onbruikbaar geweest zijn.

De elektriciteit was afkomstig van een tijdelijke elektrische centrale, bestaande uit een locomotief die twee dynamo's aandreef. Zoals we reeds vermeldden werd de elektriciteit ook voor andere werktuigen gebruikt.

De stroom werd aangevoerd met koperdraad van 8 mm, tot het dichtst bijgelegen spoor. De bovenleiding was opgehangen aan portieken die bestonden uit een omgekeerde "U".

Op rechte stukken stonden deze portieken 50 m uit elkaar maar in de scherpe bochten stonden ze op veel kortere afstand. Ze werden vastgemaakt aan de dwarsliggers. De rails dienden voor de terugstroom.

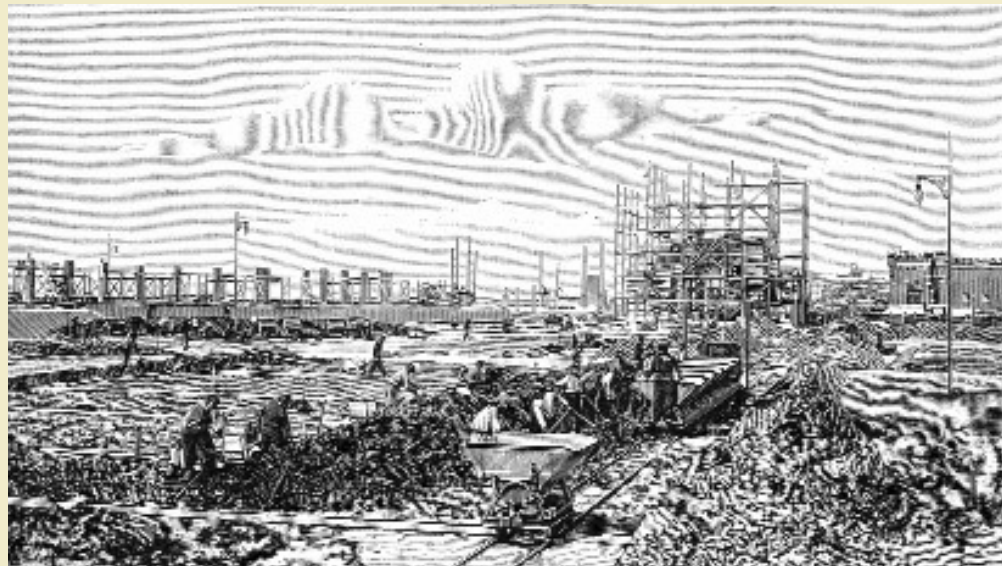
De bovenleiding werd in één keer opgehangen vanop een platte wagen waarop een grote rol koperdraad was bevestigd en waarmee het hele net werd bereden. Deze wagen bleef nadien afgesteld tot het einde van de werken waarna de bovenleiding weer op dezelfde manier werd opgerold.

De aarde was afkomstig uit de nieuwe jachthaven van Oostende. Ze werd door de kusttram naar de ingang van de tuin gebracht.

Het sporenplan werd zodanig ontworpen dat het afgraven van de duinen en het aanbrengen van de nieuwe aarde op hetzelfde moment konden gebeuren. De aangevoerde aarde moest met kruitwagens over het terrein verdeeld worden.

De geëlektrificeerde spoorlengte bedroeg ongeveer 2500 m. Het sporenplan is hiernaast weergegeven.

De treinen konden snel alle plaatsen op de werf bereiken zonder elkaar te hinderen. De organisatie was zodanig dat een locomotief vertrok aan het

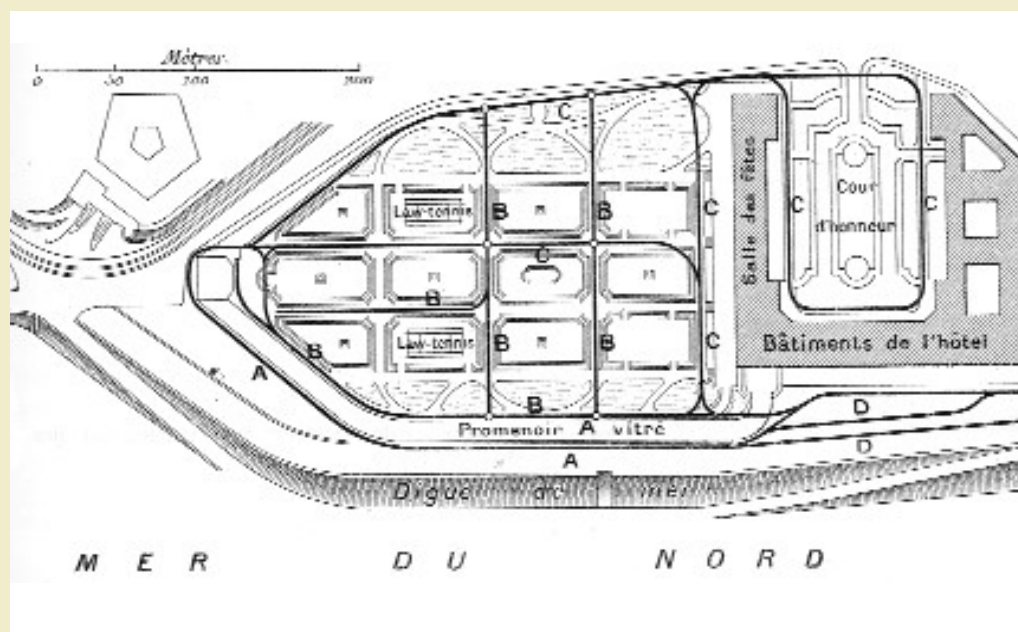


De aarde wordt uit de kipwagens gelost en vervolgens met kruitwagens naar de juiste plaats gebracht.

laadstation terwijl de andere aankwam aan het punt waar de aarde gelost moest worden. Hierdoor bleef steeds dezelfde afstand tussen twee treinen bewaard. Op deze manier kon 70 m³ aarde per uur aangevoerd worden, of 840 m³ per werkdag van 12 uur. Aangezien er dankzij de elektrische verlichting van de werf ook 's nachts kon worden gewerkt, kon dit volume nog worden verdubbeld.

De totale kostprijs van het transport per elektrische smalspoortreintjes bedroeg, rekening houdend met de afschrijving van het materieel, de kosten voor het opwekken van de elektriciteit en de lonen van de arbeiders, slechts 80 centiemen per kubieke meter. Het gebruik van paarden zou minstens het dubbele hebben gekost.

Verzameling Wim DE RIDDER.



Het elektrische smalspoornet in de tuin van het Royal Palace Hotel. A: vertrekspooren voor beladen treinen; B: sporen voor het laden van zand en het lossen van aarde; C: lossposen gebruikt voor de terugrit; D: aansluiting met de kusttram waar aarde en andere materialen werden overgeladen.

*Gisteren*

De stopplaats Haren-Zuid werd geopend op 28 juli 1887. Zij lag tussen Schaarbeek en Diegem op lijn 36 Brussel - Liège. Het lijngedeelte van Brussel tot Leuven werd reeds op 15 december 1866 door de Belgische Staat geopend. Er werd een gebouw geplaatst op een ons onbekende datum. Het gebouw bezat een ietwat aparte, sobere stijl en telde drie verdiepingen. Dit station heeft nooit over extra sporen beschikt. Om plaats te maken voor het derde spoor tussen Schaarbeek en Zaventem werd het gebouw in 1980 gesloopt. Dit derde spoor is al in 1981 in dienst gekomen. Tussen 2000 en 2006 is de hele site nogmaals volledig aangepast om de lijn Brussel - Leuven volledig op vier sporen te kunnen brengen.

FOTO 108-100 ↑ De foto boven toont ons het station op 5 april 1979, enkele maanden voor z'n afbraak. J-L VDH.
→ De foto hiernaast is genomen op 5 maart 1979 met een SABENA-motorstel in doorrit. Claude VANDECASTEELE.
Hieronder zien we de plek vandaag de dag met vier sporen.

*Vandaag*



FOTO 108-101 ↑ In 1991 kampte de SNCF met een gebrek aan diesellocomotieven met groot vermogen, nodig voor de uitvoering van de LGV Nord tussen Paris - Lille - Calais en Lille – Belgische grens. Daarom huurde zij bij de NMBS tien locomotieven reeks 59 (5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 en 5950). Vanuit de werkbases van Oxelaere en Hénin-Beaumont sleepten onze 59'en de meest zware werktreinen, namelijk deze met ballast. Deze twee foto's werden genomen ter gelegenheid van een TSP-reis op 4 maart 1992. De foto bovenaan toont een ballasttrein, ingesloten door vier 59'en, met op kop de 5936 en de 5941, aan het werk te Wancourt ten zuiden van Lille. De foto onderaan werd genomen te Ervillers, bij de TGV-vertakking naar Arras (links).

FOTO 108-102 ↓ Een ballasttrein gesleept door de 5905 en de 5946, de laatste twee die nog geschilderd waren in de livrei "groen 1970". Twee andere 59'en zijn aan de staart aangehaakt. Baudouin DIEU - Serge MARTIN.



converters/elftool