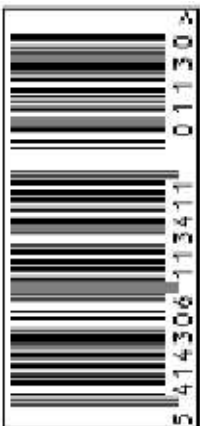


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 113 - FEBRUARI 2013 - € 9,00

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

Voor TSP en "Le Chemin de fer du Bocq" eindigde het jaar 2012 op zaterdag 9 december, maar de rust is maar van korte duur... Ons nieuwe seizoen startte reeds op zaterdag 19 januari 2013! Onze agenda raakt stilaan vol: ook in 2013 staan er reizen op het programma - de eerste zijn reeds aangekondigd - er zijn ruilbeurzen voorzien en opendeurdagen in ons Museum te Saint-Ghislain. Naast manifestaties op lijn 128 wordt er ook gewerkt aan een aantal nieuwe boeken. Wij houden u natuurlijk op de hoogte over de nieuwigheden, de spoorse actualiteit en de activiteiten van TSP en zijn "filialen".

Dit alles is slechts mogelijk dank zij uw trouwe en jarenlange steun, voor velen onder u reeds vanaf ons prille begin.

TSP kan zo verder zijn doelstellingen verwezenlijken: promotie van het spoor en het bewaren van de spoorse getuigen uit het verleden.

Wil u uw vrije tijd besteden bij onze vereniging? Contacteer dan de verantwoordelijken die vermeld staan op pagina 3.

Veel leesgenot.

Baudouin DIEU - voorzitter.



FOTO 113-01 De eerste sneeuw viel in december, tot groot plezier van de fotografen. De 5503 sleept de meettrein van B-Telecom te Genk-Zuid op 7 december 2012. Simon DE RIDDER.

Zoekertjes

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

GEZOCHT: documenten, foto's, alle mogelijke informatie over de steenkoolmijnen uit de bekkens van Charleroi, Liège, Centre en Borinage, hun spooransluitingen, exploitatie en hun rollend materieel.

Jean Pierre Teugels. ☎ +32(0) 3 480 72 07.
E-mail: jteugels6@gmail.com.

TEKOOP: verschillende spoorwegtijdschriften: Rail Magazine, Rail et Traction (ARBAC), Trans-Fer (GTF), Revue Générale des Chemins de Fer, Railphoto, Rails sans Frontières, Le Journal du Chemin de Fer, Connaissance du Rail en Voies ferrées. Voor alle inlichtingen en details: jeanbruggeman@gmail.com

TE KOOP: treinen, rijtuigen en wagens van alle merken. Lijst op aanvraag.
DE BRABANDERE D., clos de Quièvre, 1
BE 7000 MOUSCRON.

GEZOCHT: voor aankoop of voor consultatie: het Belgisch tijdschrift "Trains", nieuwe reeks, nummers 9 - 12. Contacteer J.R. LEJEUNE enkel telefonisch op maandagavond. ☎ +32(0)4 368 50 16

OPSPORING VERZOCHT: informatie over oude buurttramlijn Gedinne - Vresse - Alle/Bohan. Deze lijn werd op 16 juni 1913 geopend. Deze 100ste verjaardag wil "la Maison du Tourisme de l'Ardenne Namuroise" herdenken met een thema-tentoonstelling en diverse activiteiten tijdens het weekend van 15 en 16 juni 2013. Beschikt u over documenten, biljetten, dienstregelingen, foto's, schilderijen van tramrijtuigen, stations van de sites Vresse, Bièvre en Gedinne, aarzel dan niet om ons te contacteren zodat deze voorwerpen kunnen getoond worden aan het publiek.

Contacteer: Etienne MONNIER,
☎: 0476 24 92 38 of etbea@skynet.be



TSP-agenda

- **zaterdag 16 en zondag 17 februari:** Valentrein 2013 - info in het middenkatern of op www.valentrein.be
- **zaterdag 23 maart:** TSP-reis: afscheid van de klassieke tweeledige motorstellen. Info in het middenkatern.
- **zaterdag 27 april:** grote ruilbeurs voor modeltreinen in ons museum te Saint-Ghislain. Open van 9.00 tot 16.00 uur.
- **zaterdag 4 en zondag 5 mei:** stoomfestival te Maldegem. Speciale trein vanuit Brussel.
- **zaterdag 11 mei:** TSP-reis: afscheid van de reeks 11.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 112

- **pagina 32:** inde tabel, eerste kolom, r staat: Type: Bo'2' + 2'2' + Bo'Bo'; dit moet zijn: Bo'**Bo**' + 2'2' + Bo'Bo'.

- **pagina 34:** de foto bovenaan werd gemaakt te **Bovigny** en niet te Rencheux.

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, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Roel DESAEGER, William BOECKX.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

ACEC, Allesandro ALBE, Dominique ALLARD, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, BN, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Luo CHUNXIAO, Marco CACOZZA, Thierry COCHIN, Yves COLIGNON, Roger CRICELAIRE, Bruno DEDONCKER (+), Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Jeroen de VRIES, Bart DE WOLF, La Dyle, Didier FUNKEN, Peter GOOTZEN, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, JUCEMBER, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, MASSARD Anne-Marie, de NMBS-Groep, NOUAILLETAS, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, de SBB, Maarten SCHOUBBEN, Yves STEENEBRUGEN, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Jonathan VANKEERSEBLICK, Tim VAN ROOY, Bernard VERRIER.

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 2013

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 OP DE BAAN 2013". 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 113-02 De 2358 was één van de laatste vier 23'en met enkele koplampen. Op 17 november 1977 stond zij in een winters Schaarbeek te wachten op de volgende inzet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 113 - FEBRUARI 2013

inhoud



16

Een I5 in drie gedeeltes!



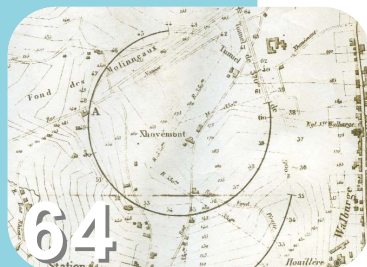
24

De locomotieven reeks 23



46

De E69 03 is 100 jaar geworden



64

Geschiedenis: een spiraal voor Liège



2 VOORWOORD

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

6 statistieken - locomotieven

11 motorstellen - HST

12 een slechte start voor de Fyra

13 motorwagens

14 schrappingen

16 rijtuigen

17 varia

24 De reeks 23

38 Privéoperatoren

42 Buitenlandse actualiteit

42 Zwitserland

43 Nederland

44 China

45 Duitsland - Télex

46 De E69 03 werd 100 jaar

52 Het spoor in Moldavië

56 Een tweede leven voor onze rijtuigen - 4

58 Dit is Belgisch

60 Gisteren - Vandaag

62 De mooiste plekjes

63 Spoorse eigenaardigheid

64 Een spiraal voor Liège

66 Er was eens...

ACHTERPAGINA

FOTO 113-03 De 2713 onder de koepel van Aachen Hbf op 19 december. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 113-04 Fotografengeluk! Armand BEERLANDT kon op 16 november 2012 een kruising tussen twee TRAXX'en vereeuwiggen aan de ongelijkgrondse kruising nabij Sint-Katelijne-Waver.



Reizen

Zaterdag 6 oktober: "ontdekking van onze regio's"

Zowat 150 deelnemers waren op zaterdag 6 oktober op de afspraak voor de tweede editie van deze excursie, die naast de liefhebbers vooral dagtoeristen aantrekt.

De trein bestond uit onze traditionele diesellocomotieven 6077 en 5183 met vijf rijtuigen. We reden eerst naar Antwerpen via de nieuwe lijn 25N die in de middenberm van de autosnelweg E19 ligt. Het was trouwens de eerste reizigerstrein in dieseltractie op deze verbinding, met inbegrip van het deel van de driehoek tussen de vertakkingen Machelen-Zuid en Machelen-Noord dat niet regelmatig bereden wordt.

We reden door naar de haven van Antwerpen, waar we via de bundels C en B terugkeerden naar Berchem. Via de Kennedytunnel, Lokeren, de lijn 57, Dendermonde, Merelbeke en de industriële lijn 204 bereikten we uiteindelijk Gent-Noord.

Vanuit Gent-St.-Pieters reed onze trein naar de enkelsporige lijn 86, die we volledig volgden tot Ronse, het huidige eindpunt van de lijn. Na het veranderen van

de rijrichting en enkele minuten pauze om de benen te strekken, vertrokken we terug naar Oudenaarde vanwaar we via lijn 89 Burst bereikten. Daar namen we lijn 82 naar Aalst. Tot slot werd vanuit Denderleeuw naar Brussel gereden via een lange omweg over Geraardsbergen, Lessines, Ath en Edingen.

Samengevat: een mooie uitstap met tevreden deelnemers ondanks het wat grillige weer op deze laatste afspraak van het seizoen. In 2013 zal ongetwijfeld een derde reis volgens deze formule georganiseerd worden!

Saint-Ghislain

Musée du rail

Het "Musée du rail" opende haar deuren op 1 december voor haar traditionele winterruilbeurs. Het werd een groot succes, want we mochten een tweeduitzental geïnteresseerden verwelkomen, die een honderdtal exposanten bezochten, verspreid over een totale lengte aan tafels van 500 meter. Nogmaals een nieuw bezoekersrecord. Maar sedert enkele jaren is het op deze eerste zaterdag van december zeer koud en we ontsnapten op het nippertje aan de eerste sneeuw! Op vraag van de handelaars (en de bezoekers) zal de winterruilbeurs verschoven worden naar de tweede zaterdag van september en dus naar de eerste dag van de "Journées du Patrimoine".

Het "Musée du Rail" zal weliswaar open zijn op de eerste zaterdag van septem-

ber, maar alleen de shop en het museum, afdeling "modelbouw" inbegrepen. Pas nu reeds uw agenda aan!

Tractiewerkplaats

De werkplaats is nu volledig beveiligd: de gaten in de muren zijn opgevuld of gebarricadeerd; de inbraakbeveiliging is actief; de refter en het sanitair zijn bruikbaar. Er moeten nog een aantal werken worden uitgevoerd, zoals het vervangen van de gebroken ruiten (in het dak weliswaar), het reinigen en aanpassen van sommige werkplaatsen.

Materieel

Naast de gebruikelijke onderhoudswerken en kleine herstellingen aan het materieel, wordt er momenteel hard gewerkt aan de volgende machines:

- in **Schaarbeek**, het centrum van de activiteiten, werd de anti-roestlaag aangebracht op het **M1-rijtuig** en de vrijwilligers concentreren zich nu vooral op de binneninrichting van dit rijtuig. Volgende stap is het lichten van het rijtuig voor een grondige reiniging van de onderzijde en de draaistellen. De **5927** is nu gelicht voor de reiniging van de draaistellen en voor het onderhoud van de tractiemotoren. De afwerking van de stuurposten is in de eindfase en we trachten haar rijvaardig te hebben in de komende lente.
- In ons **Musée du Rail** te Saint Ghislain, is het einde aan de carrosseriewerken van de **5149** voor de nabije toekomst en zal de eerste laag grondverf worden aangebracht. Voor de kleine stoomlocomotief **Bt "La Meuse"** wordt een bestek en planning opgemaakt voor de werkzaamheden aan de ketel om deze loc terug rijvaardig te maken. Eén ding is zeker: er is veel werk aan de winkel...

Wij zoeken nog steeds gemotiveerde medewerkers om onze ploegen uit te breiden. Geïnteresseerd? Contacteer dan

- Alain DEFECHEREUX op nr. +32 (0) 477 98 91 23 Voor de CFB (lijn 128);
- Baudouin DIEU: +32 (0)475 95 68 93 voor Saint-Ghislain;
- Geert PACKET: +32 (0)496 96 56 00 voor Schaarbeek.

Wij zoeken eveneens vertalers, gespecialiseerd Nederlands - Frans voor onze boeken die in voorbereiding zijn.

In 2012 mochten wij meerdere nieuwe medewerkers verwelkomen te Schaarbeek, Saint-Ghislain en bij "le Chemin de fer du Bocq". Ook de vertaalploeg **EN LIGNES- OP DE BAAN** werd uitgebreid. Aan allen welkom en van harte dank.

FOTO 113-05 De herinrichting van de 551.26 door het TIO te Overpelt werd beëindigd in september. Op 7 november 2012 werd zij per vrachtwagen overgebracht van de school naar de werkplaats Schaarbeek. TSP.





Stilte, we draaien!

De Franse regisseur Patrice Leconte heeft in Binche een deel van zijn toekomstige langspeelfilm "Une promesse" (de titel kan nog wijzigen), die zich afspeelt in het België van 1912, gedraaid.

Sommige scènes spelen zich af in een station of in een trein en dus heeft de regisseur - een man uit de streek - aan TSP gedacht. Het waren de 64.169, een gemengd K-rijtuig/bagagewagen 2de klas en drie L-rijtuigen van de NMBS-holding, vergezeld van de 6077, die werden gebruikt voor de film. Een deel van de opnames werd opgenomen in Binche - een majestueus station dat zich perfect leent voor het draaien van een film - dat herdoopt werd tot Oberhausen. Andere scènes werden opgenomen in de trein, terwijl hij tussen Binche en Clabecq heen en terug reed, gesleept door de 6077. Men kan het resultaat bekijken - mogelijk slechts enkele seconden - bij het verschijnen van de film, voorzien voor het einde van 2013.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het seizoen 2012 eindigde op 9 december met de kerstmarkt te Spontin. Het weekend van 2-3 december stond traditioneel in het teken van sinterklaas en was weer zeer succesvol. Al onze treinen waren reeds weken ervoor volgeboekt. De medewerkers onderzoeken of het mogelijk is om meerdere treinen in te leggen zonder afbreuk te doen aan de gezelligheid en gastvrijheid.

Het seizoen 2012 is alweer geslaagd want een groot aantal toeristen heeft de Bocqvallei (her)ontdekt dankzij de spoorlijn. Er waren talrijke reservaties voor groepen en de "mond aan mond"-reclame deed de rest. Dit bewijst nogmaals dat "le Chemin de Fer du Bocq" talrijke troeven heeft en deze ook uitspeelt: een prachtig landschap, historisch spoorwagematerieel en het onthaal van de toeristen tijdens het seizoen.

Tijdens de winterperiode werken wij aan het onderhoud en de verlenging van de lijn. Dit jaar voorzien wij de vernieuwing van 150 m spoor tussen Spontin en Dorinne, een gevolg van de vernieuwing van de bochten van Livottes die in het verleden reeds werd uitgevoerd.

Te Spontin wordt een wissel geplaatst om een nieuw doodlopend spoor met perron aan te leggen voor de "Mitropa"-rijtuigen. In het spoor worden de kraagschroeven en de lasplaten gecontroleerd. Ook de rotspartijen vragen om onderhoud en los-



FOTO 113-06 Onze P8 in het station van Binche dat voor de gelegenheid voor enkele uren herdoopt werd tot Oberhausen. Alles wordt klaargemaakt voor de opname van een scène onder het waakzame oog van Patrice Leconte, met de witte broek. Patrice Leconte werd vooral bekend door de film "Les Bronzés". TSP.

zittende rotsen worden verwijderd.

Er stelt zich echter een probleem bij de aankoop van materiaal.

Sinds een jaar wordt het moeilijker om rails en dwarsliggers aan te kopen bij Infrabel. Hiervoor zijn twee redenen: enerzijds hergebruikt de infrastructuurbeheerder zelf dit materiaal voor het onderhoud in kleinere stations en anderzijds, wanneer de gelegenheid zich voordoet, wordt dit materiaal ons aangeboden als tweede hands en niet meer als "oude dwarsliggers" of als

"schroot" zoals dit in het verleden gebeurde.

De aankooprijzen liggen nu voor ons 2 tot 3 maal hoger dan in het verleden. Bovendien is nieuw materiaal voor een vzw als TSP onbetaalbaar zonder regionale- of staatssubsidies.

De geplande aankoop van dwarliggers, voorzien voor 2012 kon dus niet doorgaan, waardoor bepaalde werven, zoals de verlenging in de richting van Evrehailles-Bauche, vertraging oplopen!

FOTO 113-07 Sinterklaas kwam aan te Dorinne-Durnal op 1 en 2 december 2012 met de 806 CFL. TSP-CFB.



Locomotieven

reeksen 11 en 12

● De aangekondigde schrapping van deze reeks begon op 9 december, met het in park plaatsen van de 1181, 1182, 1185, 1186, 1188 en 1190. De 1183, 1184, 1187, 1189, 1191 en 1192 volgen op 7 januari 2013. De reeksen 11 en 12 zullen worden overgebracht naar Stockem, met uitzondering van de 1187 en de 1203. Zij blijven te Merelbeke voor eventuele demonstratieritten voor eventuele kopers. Hiermee wordt alweer een pagina van de modernisering van het tractiematerieel bij de NMBS omgeslagen.

● Op zaterdag 8 december sleepte, op initiatief van de NS, de 1182 uitzonderlijk een treinpaar van de IC B, dit ter gelegenheid van de laatste rijdag van de Benelux-trein. Het ging om de IC B 9217 Brussel-Zuid - Amsterdam CS en de terugrit 9248. Het was ook de laatste inzet voor de 1182. Zij staat sindsdien in park.

reeks 13

● De omloop van de reeks 13 voor NMBS-Logistics in het noorden van Frankrijk werd nog uitgebreid met twee plandagen. Het gaat vooral om treinen die voordien door de reeks 29 werden gesleept. Hieronder vindt u de omloop F4, die sinds 9 december 2012 van kracht is (enkel de treinen overdag):



FOTO 113-08 Op 8 december 2012 sleepte de 1182 een Benelux-trein naar Amsterdam en terug. We zien haar met de IC B 9248 nabij Delft-Zuid. Jeroen DE VRIES

Maandag t/m vrijdag

F401

49821 ③ XFTGR 07.40 - FLS 11.48
 49803 ③④ XFTGR 08.58 - LNC 11.06
 48737 ⑤ XFTGR 09.05 - FSRV 12.47
 48732 ① FLS 12.39 - LNC 14.25/15.59 - XFTGR 17.56
 47741 ② LFLZ 12.46 - LNC 14.05
 48704 ② FSRV 14.15 - XFTGR 17.55
 49824 ② LNC 15.59 - XFTGR 17.55
 48810 ④ LNC 16.32 - XFTGR 18.49

F402

47826 ①-⑤ LNC 04.56 - XFFAR 07.38
 47849 ①-⑤ XFFAR 09.15 - GLI 11.53
 49808 ①②③④ GLI 12.57 - LNC 13.24
 44824 ①-⑤ LNC 14.56 - XFTGR 17.05
 44801 ①⑤ XFTGR 18.42 - LNC 21.01

48737 ②④ XFTGR 19.39 - LNC 21.53
 49835 ③ FXTGR 19.39 - LNC 21.53

F403

43115 ②④ XFBOB 04.59 - FNND 10.42
 43197 ③⑤ XFBOB 04.59 - FNND 10.42
 46430 ② RHODE 14.32 - XFFHS 19.49
 40444 ① FIZG 15.23 - XFCAF 19.46

F404

41800 ①③⑤ LZR 05.23 - XFDOU 07.15
 40441 ② XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
 48732 ④ FLS 14.18 - XFTGR 17.56
 44801 ④ XFTGR 18.42 - LNC 21.01

F405

47802 ①-⑤ FNND 04.48 - XFVS 09.14
 47807 ①-⑤ XFVS 11.15 - FNWHZ 14.35

F406

40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
 40444 ④ FIZG 15.23 - XFCAF 19.46

VERBETERINGEN

In ODB 112 bladzijde 10: bij "schrappingen" staat er: "190: 27-07-2012 FSD", wat "190: 06-09-2012 FSD" moet zijn.

Op dezelfde bladzijde, bij "indienststellingen" staat: 5508, 5537: 09-2012 TUC-Rail, dit moet zijn: 24-09-2012 TUC-Rail.

SCHRAPPINGEN

168: 11-02-2012 MKM
 169: 27-04-2012 MKM
 258: 30-11-2012 NK
 263: 30-05-2012 NK
 2008: 13-11-2012 FNND
 2011: 13-11-2012 FNND
 2013: 23-11-2012 FNND
 2015: 13-11-2012 FNND
 2016: 13-11-2012 FNND
 2017: 13-11-2012 FNND
 2018: 13-11-2012 FNND
 2019: 13-11-2012 FNND
 2021: 13-11-2012 FNND
 2022: 13-11-2012 FNND
 2025: 13-11-2012 FNND
 2320: 12-11-2012 FHS
 2321: 12-11-2012 FHS
 2373: 11-10-2012 FNND
 2901: 09-12-2012 FNND
 2902: 09-12-2012 FNND

2903: 21-11-2012 FNND
 2904: 12-11-2012 FNND
 2905: 12-11-2012 FNND
 4117: 18-09-2012 FHS
 5706: 27-11-2012 FNND
 5707: 04-12-2012 FNND
 5709: 29-10-2012 FNND
 6201: 08-03-2011 FKR
 9159: 23-09-2012 MKM

INDIENSTSTELLINGEN

08034: 05-10-2012 GCR
 08035: 05-10-2012 GCR
 08036: 05-10-2012 GCR
 08037: 05-10-2012 GCR
 08038: 05-10-2012 GCR
 08039: 05-10-2012 GCR
 08040: 05-10-2012 GCR
 08041: 05-11-2012 GCR
 08042: 05-11-2012 GCR
 08043: 05-11-2012 GCR
 08044: 05-11-2012 GCR
 08045: 05-11-2012 GCR
 08046: 05-11-2012 GCR
 08047: 03-12-2012 GCR
 08048: 03-12-2012 GCR
 08049: 03-12-2012 GCR
 08050: 03-12-2012 GCR
 08528: 09-10-2012 MKM
 08529: 09-10-2012 MKM
 08530: 23-11-2012 MKM
 08531: 23-11-2012 MKM
 08532: 05-12-2012 MKM
 08533: 05-12-2012 MKM

08534: 05-12-2012 MKM
 08535: 05-12-2012 MKM

MUTATIES

237 - 238 : FSD → NK 09-12-2012
 652 - 655 : FSR → NK 09-12-2012
 657 - 659 : FSR → NK 09-12-2012
 747 - 756 : GCR → FSD 09-12-12
 757 - 764 : GCR → FSR 09-12-12
 1813 - 1820 : NK → FSD 29-10-12
 4108 : MKM → FHS 09-10-2012
 4142 : MKM → FKR 09-10-2012
 4169 : MKM → FKR 11-12-2012
 4179 : MKM → FKR 12-12-2012
 4182 : MKM → FKR 12-12-2012
 4184 : MKM → FHS 12-12-2012
 4186 : MKM → GCR 12-12-2012
 4187 : MKM → FHS 12-12-2012
 4190 : MKM → FKR 12-12-2012
 4191 : MKM → FHS 12-12-2012
 7811 : NK → FNND 17-12-2012
 7814 - 7816 : GCR → FNND 17-12-12
 7819 : GCR → FNND 17-2-2012
 7820 : GCR → FNND 17-2-2012
 7826 : GCR → FNND 17-2-2012
 7847 - 7849 : NK → FNND 12-12-12
 7852 - 7856 : FKR → FNND 12-12-12

IN PARK

1181, 1182, 1185, 1186, 1188, 1190 : 09-12-2012 FKR
 1183, 1184, 1187, 1189, 1191, 1192 : 07-01-2013 FKR
 7742 : 27-12-2012 FNND
 7744 : 27-12-2012 FNND
 7803 : 19-12-2012 FNND
 7804 : 30-09-2012 FNND

7805 : 11-12-2012 FNND
 7808 : 30-09-2012 FNND
 7814 : 01-01-2013 FNND
 7815 : 15-12-2012 GCR
 7816 : 11-12-2012 GCR
 7818 : 01-11-2012 FKR
 7826 : 13-12-2012 GCR

UIT REVISIE

322: 10-10-12 MOD
 484: 10-12 RI
 503: 10-12 RI
 505: 10-12 RI
 731: 10-12 RI
 752: 10-12 RI
 760: 11-12 RI
 766: 10-12 RI
 769: 10-12 RI
 773: 10-12 RI

VERKOCHT

4402: JOC 11-2012

AFKORTINGEN

FHS: Hasselt
 FKR: Merelbeke
 FNND: Antwerpen-Noord
 FSD: Oostende
 GCR: Charleroi-Sud
 GR: grote revisie
 JOC: Jeugdontmoetingscentrum, Kortrijk-Weide
 MKM: Stockem
 MOD: gemoderniseerd
 NK: Kinkempois
 RI: tussentijdse revisie
 RI2: 2e tussentijdse revisie



FOTO 113-09 Hoewel de locomotieven van de reeks 12 al meer dan een jaar geen vaste omloop meer hebben, vervangen ze regelmatig andere locomotieven wanneer deze niet beschikbaar zijn. Op 20 november 2012 rijdt de 1206 in de omgeving van Bilzen met de lege kalktrein 39610 Gent-Noord - Jemelle. Maarten SCHOUBBEN.

Zaterdag

F401
49803 XFTGR 08.52 - FLS 13.05

F402
44824/A LNC 08.07 - XFTGR 09.59
44801 XFTGR 12.20 - LNC 14.26

F403
43115 XFBOB 04.59 - FNND 10.50
43194 FNND 16.10 - XFBOB 21.30

F404
44824/B LNC 08.07 - XFTGR 09.59

F405
47807 XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

F406
46443 XFFHS 04.15 - RHODE 08.24
40443 XFCAF 15.50 - FNND 19.35

Zondag

F401+02+04+05+06: reserve

F403
43197 XFBOB 04.59 - LKV 08.34/16.06 - FNND 18.08

Afkortingen: FIZG: Muizen-Goederen, FLS: Aalst, FNND: Antwerpen-Noord, FNWHZ: Antwerpen-Waaslandhaven Zuid, FSRV: Schaerbeek Formation, GLI: La Louvière-Industrielle, LFLZ: Feluy-Zoning, LKV: Kortrijk, LNC: Monceau, LZR: Zeebrugge, RHODE: Antwerpen-Rhodesie, XFBOB: Bagny (F), XFCAF: Calais-Frethun (F), XFDOU: Dourges Delta 3 (F), XFFAR: Fargnier (F), XFFHS: Calais-Frethun-Faisceau Tunnel (F), XFTGR: Tergnier (F), XFVS: Valenciennes (F), /A: in eerste positie, /B: in tweede positie.

De omloop F5, met de 13'en die in het binnenlands goederenverkeer worden ingezet, verliest twee plandagen als gevolg van het vrijkomen van enkele 28'en en van een daling van het verkeer wegens de economische crisis in de Eurozone. Zie hier de omloop F5 (enkel de treinen overdag):

Maandag t/m vrijdag

F501
33940 ②⑤ FKGG 06.54 - FGZH 09.30
39340 ①-⑤ FGZH 10.39 - FKGG 12.59
33741 U ①-⑤ FKGG 14.42 - FCLF 17.38
37341 U ①-⑤ FCLF 18.33 - FKGG 21.40

F502
33741 U ①-⑤ FKGG 14.42 - FCLF 17.38
37341 U ①-⑤ FCLF 18.33 - FKGG 21.40

F503
37944 ①-⑤ GLI 05.10 - FGZH 07.32
39746 ①-⑤ FGZH 08.58 - GLI 11.30
37946 ①-⑤ GLI 13.30 - FGZH 15.50
39748 ①-⑤ FGZH 16.40 - GLI 19.29

F504
52703 ①-⑤ FNND 06.22 - FEQM 08.32
57200 ①-⑤ FEQM 10.39 - FNND 12.28
52700 ①-⑤ FNND 14.28 - FCLF 17.19
57205 ①-⑤ FCLF 18.00 - FNND 20.37

F505
57201 ②⑤ LNC 08.10 - FNND 10.52
52702 ③④⑤ FNND 11.55 - LNC 14.46
49824 ② FNND 12.07 - LNC 14.46
37630 ① LFLZ 12..34 - LNC 13.48
49803 ②④ LNC 16.02 - FNND 18.32
57202 ③⑤ LNC 16.02 - FNND 18.33

F506

36910 ②⑤ LJ 09.00 - NK 10.50
34911 ① NK 12.34 - FGZH 15.02
39610 ②⑤ NK 14.17 - LJ 15.29

Zaterdag

F501+02
33740 FKGG 07.52 - FCLF 09.50
37340 FCLF 11.02 - FKGG 14.00

F503

37944 GLI 05.20 - FGZH 07.21
39746 FGZH 09.07 - GLI 11.18

F504

52705 FNND 06.30 - LNC 09.04
57201 LNC 10.15 - FNND 12.22

F505

57200 LNC 07.08 - FNND 09.22
52702 FNND 10.48 - LNC 13.42

F506: reserve

Afkortingen: FCLF: Châtelet-Formation, FEQM: Clabecq-Marchandises, FGZH: Gent-Zeehaven, FKGG: Genk-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, GLI: La Louvière-Industrielle, LJ: Jemelle, LFLZ: Feluy-Zoning, LNC: Monceau, NK: Kinkempois, U: treinschakeling.

reeks 18

● Op 29 oktober 2012 werden de 1813 en 1820 overgeplaatst van Kinkempois naar Oostende. In de toekomst zal de werkplaats van Oostende de 1801 t/m 1860 onderhouden, de 1861 t/m 1896 in Kinkempois.

reeks 20

● Met de op 9 december ingevoerde nieuwe dienstregeling heeft de reeks 20 geen vaste omloop meer. De goederendiensten werden overgenomen door de TRAXX'en van de reeks 28.

De reeks werd echter niet geschrapt en de 12 overgebleven locomotieven staan reserve, waardoor het dus nog altijd mogelijk is om ze in dienst te zien voor goederentreinen of zelfs met reizigers treinen op de verbinding Brussel - Luxemburg wanneer er geen 13 beschikbaar is.

De 2008, 2011, 2015 t/m 2019, 2021, 2022 en 2025 werden op 13 november 2012 geschrapt. Deze machines stonden tijdens de maanden juni en juli 2012 in park na de ontdekking van haarscheurtjes in de assen en de overbrenging. Op 23 november onderging ook de 2013 dit lot als gevolg van een brand in één van haar draaistellen.

De reeks bestaat vandaag dus nog uit de 2001, 2003 t/m 2007, 2009, 2012, 2014, 2023 en 2024. De 2002 staat nog steeds in park.

reeks 27

● De reeks 27 sleept opnieuw enkele treinen op de IC N-verbinding Charleroi-Sud - Essen en de IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal waar ze enkele 18'en vervangen. Het gaat om 27'en die uitgerust zijn met een automatische GF-koppeling. Het is de bedoeling om de treinen tijdens de spits gemakkelijker te kunnen versterken. Het gaat om de volgende treinen (maandag t/m vrijdag; de vetgedrukte treinen bestaan uit twee stellen):

- IC N **4506**, 4511, **4513**, **4515**, **4516**, 4518, 4519, 4521, **4529**, **4531**, 4534, 4536, **4538**, **4540**, **4541**;

- IC I: **2005**, 2009, 2010, 2011, 2014, 2015, 2016, 2019, 2020, **2028**, 2029,



FOTO 113-10 In september 2012 begon de verschroting van de reeks 26 op de sloopwerf van de firma Van Heyghem nabij het Noorddok in de Gentse haven. Op 27 september worden de 2622, 2327, 2631, 2604, 2623 en 2605 overgebracht van de CW Cuesmes naar het bedrijf voor executie (zie ODB 108 p. 12). Pierre Herbiet.

2032, 2033, 2034, 2035, 2038, 2039, 2040, 2043, 2045.

reeks 28

● Het verdwijnen van de Benelux met ingang van 9 december heeft grote gevolgen voor de reeks 28.

Zo zijn er geen diensten meer voor de 2801, 2802 en 2803 die door NMBS-Technics werden gehuurd. Het plan om ze in te zetten voor de IR q tussen Liège-Guillemins en Aachen Hbf (zie ODB 112, bladzijde 14) werd verworpen en mogelijk zullen deze treinen gereden worden met Desiro's.

De negen andere machines die voor de Benelux werden gebruikt, keerden terug naar NMBS-Logistics waar ze onmiddellijk werden ingezet als vervanging van de reeks 20. Hun inzet, bestaande uit zeven plandagen, wordt hieronder weergege-

ven. Het is nog steeds mogelijk om een 20 - of zelfs een 12 - voor één van deze treinen te zien wanneer er geen 28 onbeschikbaar is.

Maandag t/m vrijdag

F001

40321 ③④⑤ FNND 06.12 - BRAM 08.40
39610 ② FGZH 08.50 - NK 12.18
36910 ② NK 13.27 - FGZH 16.02
31280 ⑤ LZR 10.02 - FNND 12.12
51200 ①③④ BPEL 10.30 - FNND 12.48
52904 ①③④⑤ FNND 14.04 - FGZH 15.21
59202 ①③④⑤ FGZH 16.37 - FNND 17.50
39715 ② FGZH 17.40 - FLN 18.49
37915 ② FLN 19.40 - FGZH 21.50
52903 ③④⑤ FNND 20.02 - FGZH 21.21

F002

39411 ④ FGZH 08.54 - NK 11.30
39610 ⑤ FGZH 08.54 - NK 12.18
36910 ⑤ NK 13.27 - FGZH 16.02



De trein van B-Telecom in Aachen Hbf

← FOTO 113-11

Op 8 november 2012 reed de meettrein van B-Telecom tot Aachen Hbf. Hij werd ingesloten door de 2713 en de 2722, de twee laatste 27'en die nog op dit grensbaanvak mogen rijden. Aankomst van de trein in Aachen Hbf.

Simon DE RIDDER.

39710 R1 FGZH 11.54 - FCLF 14.21
 37910 ① FCLF 15.10 - FGZH 18.02
 39715 ① FGZH 18.49 - FLN 19.57
 43721 ② LZR 15.15 - BRAM 15.35
 71303 ②③ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ②③ LZR 18.12 - BRAM 18.32

F003

32191 ② FNND 07.03 - LZR 10.05
 32182 ⑤ FNND 09.00 - LZR 11.15
 43565 ② LZR 12.24 - FNND 14.51
 43721 ④ LZR 15.15 - BRAM 15.35
 71303 ④⑤ BRAM 16.45 - LZR 17.03
 71304 ①④⑤ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 37915 ③ FLN 18.40 - FGZH 19.50

F004

32191 ③④⑤ FNND 07.03 - LZR 10.05
 43565 ③④ LZR 12.24 - FNND 14.51
 52904 ② FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ② FGZH 16.37 - FNND 17.50
 32184 ③ FNND 16.00 - LZR 18.37
 32191 ① FNND 16.04 - LZR 18.37
 43568 ④ FNND 17.04 - LZR 19.35

F005

37945 R①-⑤ GLI 08.14 - FGZH 10.20
 39741 ①②④⑤ FGZH 13.39 - FEQM 15.57
 37941 ①②④⑤ FEQM 17.40 - FGZH 19.09
 39741 ③ FGZH 13.10 - FEQM 15.34
 37941 ③ FEQM 16.22 - FGZH 18.30

F006

Geen treinen bij daglicht.

F007

31281 R5 LZR 07.24 - FNND 09.53
 32184 R125 FNND 12.47 - LZR 14.58
 31282 R15 LZR 16.00 - FNND 18.46

Zaterdag

F001

40321 FNND 06.00 - BRAM 08.08
 40318 BRAM 15.00 - FNND 17.07

F002

40330 LZR 16.00 - FNND 18.08

F003

48730 LZR 06.50 - FGZH 07.53
 39741 FGZH 08.58 - FEQM 11.05
 37942 FEQM 12.14 - FGZH 13.50

F004

32191 FNND 06.55 - LZR 10.00
 51200 BPEL 12.06 - FNND 14.11

F005

37945 GLI 07.57 - FGZH 10.06
 39745 FGZH 12.37 - GLI 14.38

F006

Reserve

F007

32182 FNND 08.02 - LZR 10.32
 31283 LZR 11.57 - FNND 14.07

Afkortingen: BPEL: Zeebrugge-Pelikaan, BRAM: Zeebrugge-Ramscapelle, FCLF: Châtelet-Formation, FEQM: Clabecq-Marchandises, FGZH: Gent-Zeehaven, FLN: Lessines, FNND: Antwerpen-Noord, GLI: La Louvière-Industrielle, LZR: Zeebrugge, NK: Kinkempois.

reeks 29

● NMBS-Logistics heeft het huurcontract voor de vijf locomotieven van de reeks 29 beëindigd. De 2903, 2904 en 2905 werden in november teruggegeven aan Alpha Trains terwijl de 2901 en 2902 in dienst bleven tot het begin van de nieuwe dienstregeling op 9 december. Deze machines werden hoofdzakelijk ingezet voor de treinen in samenwerking met ECR tussen Antwerpen-Noord en Valenton. Sinds 9 december worden deze treinen door een 13 tot het vormingsstation Bobigny gesleept.

reeks 57

● Het aantal G2000'en dat door NMBS-Logistics wordt gehuurd, werd aangepast aan de werkelijke behoeften. De 5706, 5707 en 5709 keerden terug naar ECR.

Deze beslissing ligt aan de basis van de huur van BB75000'en bij Akiem voor OSR France (zie ODB 112, bladzijde 39). De 5701 t/m 5705 blijven in dienst voor de treinen van Aalst naar Nesle (F) en van Tessenderlo naar Bully-Grenay (F).

Bovendien wordt deze reeks sinds 9 december op maandag en woensdag ook ingezet voor de bediening van Havinnes vanuit Gent-Zeehaven.

39714 ①③ FGZH 09.17 - FHV 11.25
 37914 ①③ FHV 13.40 - FGZH 15.42

Afkortingen: FGZH: Gent-Zeehaven, FHV: Havinnes.



↑ ↓ Op 13 december 2012 werden de E186 349 + 186 350 + 186 348 (ex-2904, 2905 en 2903) overgebracht van Reydt naar de stelplaats Krefeld. Ze werden gesleept door de 1042 520 (ex-ÖBB) van de Zwitserse maatschappij Zentralbahn. De firma MGW Service GmbH zal ze gereed maken voor gebruik door een andere onderneming. Günther BARTHS.



reeksen 55 en 62/63

● Volgende diesellocomotieven werden op 23 september 2012 verkocht aan TUC-Rail: 5503, 5505, 5508, 5515, 5518, 5537, 5539, 5540, 6240, 6250, 6296, 6297, 6315 en 6331.

reeks 62/63

● De 6253 ondergaat sinds september 2012 een grote revisie in de CW Salzannes. Ze zal de werkplaats verlaten in de blauwe livrei van Infrabel. De 6255 werd het slachtoffer van een elektrische brand en staat, in afwachting van een herstelling, terzijde.

reeks 77 ATB

● De 77'ers met ATB (7766 t/m 7790) hebben sinds 9 december 2012 een nieuwe wekelijkse taak. Ze rijden iedere woensdag vanuit Lage Zwaluwe (Nederland) naar de spooraansluiting van Burgo-Ardenne te Virton. De terugrit gebeurt op vrijdag. Het bijzondere aan deze treinen is dat ze vanuit Nederland tot de eindbestemming in de Gaume gesleept worden door 77'er.

Deze treinen rijden via de "Athus-Meuse" (Namur – Dinant – Bertrix – Virton).

47601 ① XNZLW 14.22 - FNND 15.20/17.33
- MSM 23.28

49600 ⑤ MSM 02.00 - FNND 06.60/12.40 -
XNZLW 13.34

Afkortingen: FNND: Antwerpen-Noord,
MSM: Virton, XNZLW: Lage Zwaluwe (NL)

FOTO 113-13 ↗ Op 25 oktober 2012 werden opnieuw vijf 51'ers van Montzen naar Kinkempois gevoerd. Daarna werden ze naar de sloopwerf Resilux te Aubange gebracht. Ze stonden enige tijd afgesteld te Montzen. De 5519 en 5507 sleepten volgende spoorvoertuigen: 5154 + 5158 + wagen van een hulp-trein + wagen (nodig voor remming) + 5143 + 5181 + een kraan van 10 t + 5157 + een tweede kraan van 10 t en een rijtuig van een hulp-trein. Doorrit te Argenteau.
Laurent JOSEPH.

FOTO 113-14 →

Op 14 december 2012 werden de laatste vijf in Montzen afgestelde 51'ers overgebracht naar Kinkempois. Daarna werden deze locs verzonden naar sloper Keyzer te Courcelles. Achter de 5526 en 5533 bevonden zich volgende spoorvoertuigen: 5110 + 5173 + een remwagen + 5138 + 2 remwagens + 5141 + 5156 + een kraan van 10 ton + rijtuig van een hulp-trein + een tweede kraan van 10 ton.
Michel HANSSENS.



FOTO 113-12 De 6253 ondergaat momenteel een grote revisie in de CW Salzannes. Ze zal de werkplaats verlaten in hetzelfde blauwe kleedje al de 6255. Naast de 6253 de 6242 voor de installatie van de TBL1+. Yves COLIGNON, 2 oktober 2012.



Motorstellen - HST

Desiro

● De wijziging van de dienstregeling op 9 december 2012 was synoniem voor de massieve ingebruikname van de Desiro-motorstellen. Spijtig genoeg zijn er een aantal kinderziektes opgedoken en dienden een aantal voorziene treinen gereden te worden met ander materieel.

De theoretische omloop van de motorstellen (3 kV) van Charleroi omvat 39 dagen op diverse verbindingen. Naast de CityRail-treinen Braine-l'Alleud – Aalst (waarop ze al enkele maanden dienst doen) worden ze ingezet op volgende verbindingen:

- IR b Nivelles – Antwerpen-Centraal,
- L Antwerpen-Centraal – Brussel-Zuid (- Nivelles)

- L Geraardsbergen – Dendermonde.

Daarbij dienen een aantal treinen op volgende relaties toegevoegd te worden:

- IC I Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal,

- IR o Brussel-Zuid – Leuven

- L Aalst – Geraardsbergen.

Tijdens het weekend zijn volgende treinen opgenomen in hun omloop: L-treinen Brussel-Zuid – Aalst, Aalst – Geraardsbergen, Brussel-Noord – Nivelles, Brussel-Zuid – Dendermonde en enkele IC I Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal.

De motorstellen (3 kV/25 kV) van de werkplaats van Stockem hebben een omloop van 11 dagen. Ze rijden alle treinen die voordien verzorgd werden door de motorwagens reeks 41 en een aantal stoptreindiensten op lijn 162.

Ingevolge een groot aantal technische problemen werden vanaf maandag 17 december 2012 een aantal diensten overgenomen door acht motorwagens van de reeks 41. Deze zijn afkomstig van Merelbeke (4169, 1479, 4182 en 4190), Hasselt (4184, 4187 en 4191) en Charleroi (4186). Ze rijden een aantal P-diensten tijdens de ochtend en avond tussen Virton, Athus en Rodange. Door deze rampzalige situatie rijden een groot aantal pendelaars terug met hun wagen tot Rodange. Hier nemen ze dan de trein naar Luxemburg. Hiermee is opnieuw het bewijs geleverd dat het moderne materieel zeer onbetrouwbaar is. De vele problemen dienen gezocht te worden in de gebruikte informatica en elektronica.

De treinen van de IR s Antwerpen-Centraal – Noorderkempen worden allemaal gereden door Desiro's.

De Desiro's rijden eveneens een aantal spitsuurtreinen zoals de 8605 Brussel-Zuid (17.09) – Jemelle (19.01) (vroeger een gesleepte trein).



↑ **FOTO 113-15** Als gevolg van de massale ingebruikname van de Desiro's worden de oudste motorstellen van de types 62, 63 en 65 (reeks 151 tot 270) afgevoerd. De 245 werd in augustus 2012 gesloopt bij schroothandelaar Luxfer te Aubange. Ze werd op 25 december 2010 te Stockem uit de geschriften verwijderd. Pierre HERBIET.

De in het buitenland toegelaten motorstellen

Steeds meer krachtvoertuigen worden uitgerust met de TBL1+-veiligheidsuitrusting. Deze uitrusting is maar deels gehomologeerd bij de ons omringende spoornetten. Hierdoor zijn slechts een beperkt aantal motorstellen toegelaten op de grensoverschrijdende verbindingen. Hier een overzicht:

- **Lille** (via Tournai of Moeskroen): enkel de motorstellen 441 – 444, 446 – 450, 452, 453, 458, 460 – 462, 467, 469 – 474, 476, 477, 479 – 481, 483, 485 – 488 en 490 werden uitgerust met TBL1+ en ondergingen een KVB-test. Zij kunnen naar Lille rijden;

- **Roosendaal**: alle motorstellen van de reeksen 800 en 900 zijn toegelaten tot Roosendaal;

- **Maastricht**: enkel de motorstellen van de reeks 601 t/m 782, evenals de Breaks 301 – 304, 306 – 317, 322, 324 – 333, 336 – 338, 340, 342, 344 – 346, 348 – 350, 353, 355, 357 – 372, 374 tot 433 en 435 – 440 zijn toegelaten;

- **Aachen Hbf**: enkel de oudste motorstellen (reeks 151 – 270) zijn toegelaten. In december 2012 hebben Desiro's in het kader van hun mogelijke homologatie tot Aachen Hbf gereden;

- **Luxembourg**: enkel de motorstellen van het type MS96 501 t/m 524 zijn voorzien van de CFL-veiligheidsuitrusting Memor 2+.

↓ **FOTO 113-16** Het motoreenheid 43010 van het Thalys-motorstel PBKA 4301 wordt sinds april 2012 onder handen genomen in de CW van Salzinnes. Dit voertuig was het slachtoffer van een brand in het Franse Arras (zie OP DE BAAN 109 pagina 12). Het is de eerste maal dat een Thalys-motorstel hersteld wordt in Salzinnes. Yves COLIGNON.



EEN ZEER SLECHT BEGIN VOOR DE FYRA

Zoals werd gevreesd, begon de inzet van de Fyra (die sinds 9 december de IC B Benelux vervangt) met nogal wat problemen - om niet te zeggen met een fiasco. Het aantal treinen dat werd afgeschaft, onderweg defect raakte of enorme vertragingen opliep bereikte een zelden gezien record. Tijdens de eerste week bereikte slechts één Fyra op vier zijn eindbestemming! Hierdoor, maar ook door de niet altijd even goede dienstverlening, nam het ongenoegen steeds toe en dit leidde tot een groot aantal klachten van reizigers - vooral in Nederland. Het Benelux-parlement dat op 15 december vergaderde, was grotendeels aan deze kwestie gewijd en de NMBS en NS werden opgeroepen om de dienstverlening volledig te herzien. Naast de betrouwbaarheid van het materieel wordt vooral het wegvallen van een aantal stops (Roosendaal, Dordrecht, Den Haag), het geringere aanbod van slechts een trein om de twee uur en vooral de verplichte reservering bekritiseerd. Dit laatste concept is absoluut niet klantvriendelijk en totaal ongeschikt voor deze verbinding. De Beneluxtrein was in de eerste plaats een regionale trein en zijn afschaffing betekent dat heel wat pendelaars die dagelijks tussen Antwerpen, Roosendaal en Dordrecht reisden, nu geen volwaardig alternatief meer hebben. De reizigers tussen Antwerpen en Rotterdam moeten nu elke dag een plaats reserveren, wat eigenlijk pure nonsens is. Het gevolg: de L-treinen Roosendaal - Antwerpen zitten overvol en de reizigers zijn veel langer onderweg. Deze treinen komen dikwijls al overvol aan in Essen, wat leidt tot grote ontevredenheid van de Belgische pendelaars die geen plaats meer vinden. Heel wat Nederlandse pendelaars verkiezen nu om met de auto naar Essen te rijden om er de IC N Essen - Charleroi. te nemen. Wanneer we nu op internet de dienstregeling opzoeken om bijvoorbeeld van Brussel naar Roosendaal te reizen, zouden we in principe de Fyra tot Rotterdam moeten nemen om vervolgens terug te keren naar Roosendaal met een IC naar Vlissingen! Dit is totaal absurd en onaanvaardbaar, temeer omdat de Thalys al jaren naar Amsterdam rijdt. Indien de Benelux behouden was gebleven - al was het maar op een beperkt traject tot Breda of Den Haag - zou de bezettingsgraad van de Fyra wel zeer klein zijn geweest. Deze trein moest dus wel verdwijnen... Waarom wou men een verbinding afschaffen om deze te vervangen door iets nieuws dat niet aangepast is aan de vraag en dat al bestaat in de vorm van de Thalys? De Nederlandse hogesnelheidslijn was zeer duur (7,5 euro miljard) en ze moet dus kosten wat het kost renderen. Tot 9

december reden er enkel de Thalys en enkele Fyra's tussen Amsterdam en Rotterdam over de lijn. De bijkomende Fyra's naar Brussel moeten deze situatie verbeteren. De Fyra is geen openbare dienst, maar een onderneming die winst wil maken. Nogtans hebben de NMBS en HSA (die de Fyra uitbaat) in 2001 beloofd dat er twee Fyra's per uur tussen Brussel en Amsterdam zouden rijden. In 2009 werd dit teruggebracht tot een trein per uur, met een nieuwe Fyra-verbinding - om het uur - tussen Brussel en Den Haag. Een belofte die alweer vergeten is... Wat het materieel betreft: de betrouwbaarheid van de Fyra-stellen is catastrofaal. De indienststelling van de door het Italiaanse Ansaldo-Breda gebouwde stellen liep al een vertraging van 5 jaar op vanwege de talloze problemen. Waarom bestelde HSA dit volledig nieuwe materieel terwijl er al zeer betrouwbare hogesnelheidstreinen op de markt waren? Bovendien zijn ze zeer duur in onderhoud omdat ze een unieke reeks vormen waarvoor specifieke wisselstukken vervaardigd moeten worden. Bij de keuze van het materieel speelde de ervaringen van de Deense spoorwegen met deze constructeur duidelijk geen rol. De DSB probeert nu al 10 jaar om de stellen van de reeksen IC2 en IC4 in dienst te nemen. Ze werden in 2000 besteld bij Ansaldo-Breda en ze moesten al in 2003 in dienst komen. Vandaag zijn nog maar 20 van de 83 bestelde stellen in dienst! De DSB heeft een laatste ultimatum gesteld dat in oktober 2013 afloopt. De levering moet dan voltooid en de technische problemen moeten verholpen zijn of het contract wordt geannuleerd. Ansaldo-Breda staat vandaag op de rand van het faillissement... De Fyra kan ook op esthetisch vlak bekritiseerd worden. Het volstaat om de commentaren op het perron te beluisteren om te weten wat de meeste reizigers er van vinden.

Een oplossing in zicht ?

De stad Den Haag, zetel van meerdere internationale instellingen en politieke hoofdstad van Nederland aanvaardt niet dat zij niet meer rechtstreeks verbonden is met Brussel en heeft aangekondigd dat zij een nieuwe rechtstreekse verbinding wil, eventueel met een privé-, Nederlandse- of buitenlandse operator. Dit is ter ore gekomen van Veolia en Arriva en een dienst Den Haag - Brussel-Zuid, met stilstanden te Delft, Dordrecht, Roosendaal en Mechelen wordt reeds bestudeerd. Als materieel wordt gedacht aan hetgeen dat de laatste jaren werd gebouwt in de Benelux: TRAXX'en en ÖBB-rijtuigen. Indien dit project doorgaat, is het succes gegarandeerd en zou de Fyra wel eens kunnen verdwijnen...

FOTO 113-17 Op 25 oktober 2012 werd het Fyra-stel 4805 door de 5501 en 5511 van Brussel naar Leuven en terug gesleept. De bedoeling was om na te gaan of de reeks 55 TVM zonder problemen dit materieel kan slepen. De foto werd gemaakt te Hever, op de lijn 53 tussen Mechelen en Leuven. Roel DE SAEGER.



Motorwagens

reeks 41

● De indienststelling van de Desiro-motorstellen op de Athus-Meuselijn vanaf 9 december had in principe het einde van de motorwagens van de reeks 41 in deze regio moeten betekenen. Het liep echter niet zoals gepland. De omloop van de 41'ers vanuit Stockem werd weliswaar opgeheven en de motorwagens werden officieel overgeplaatst maar de geringe betrouwbaarheid van de Desiro's maakte een terugkeer van de reeks 41 noodzakelijk. Blijkbaar werd dit verwacht want de 4179, 4182, 4184 en 4191 bleven in Stockem, waar ze al snel gezelschap kregen van de 4122 en 4172. Deze toestand zal behouden blijven tot Siemens de problemen van de Desiro's heeft opgelost.

● De 4117 werd op 18 september 2012 geschrapt. Deze motorwagen stond sinds 9 maart 2002 aan de kant na een brand in Mol.



↑ **FOTO 113-18** De 4609 stond sinds 1 april 1994 op betere tijden te wachten in Montzen. Hij werd eigendom van een particulier (de eigenaar van het station van Hombourg) en gestald in de oude douaneloods. Hij werd verschroot op 24 november 2012. De motorwagen werd op 1 december 1987 overgeplaatst van Ath naar Montzen, Hier eindigde hij zijn loopbaan. De 4609 reed pendeldiensten tussen Montzen -Welkenraedt en Verviers – Aachen Hbf. Maarten SCHOUBBEN.

Een nieuwe “dienst” voor de 4402

De 4402 werd aangekocht door de stad Kortrijk en in het “Jeugdontmoetingscentrum” (JOC) geplaatst.

De motorwagen werd op 30 juli 2000 geschrapt te Merelbeke en stond sinds jaren afgesteld in Schaarbeek.

Hij werd op 6 november 2012 per vrachtwagen van Schaarbeek naar Kortrijk gevoerd. De 4402 werd daarna in de oude goederenloods van het station Kortrijk-Weide geplaatst. Deze loods wordt als polyvalente zaal voor de jeugd ingericht. Men kan hier eventueel feesten organiseren.

De 4402 doet dienst als vergaderzaal en bureau. Een oude TEC-bus van de groep Namur-Luxembourg wordt ingericht als muzieklokaal.

Het JOC moet in mei 2013 klaar zijn.



↑ **FOTO 113-19** De 4402 in zijn nieuwe werkomgeving: het “Jeugdontmoetingscentrum” te Kortrijk-Weide. Rechts staat een oude TEC-bus. Deze wordt ingericht als muzieklokaal. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 113-20** Sinterklaas had een mooi geschenk bij voor het JOC. De 4402 wordt op 6 december 2012 gelost voor de oude goederenloods van Kortrijk-Weide. Pierre HERBIET.



2323

Levering NMBS: 16-03-1956

Nummering: 123.023: 16-03-1956
2323 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 16-03-1956,
⇒ Kinkempois: 22-03-1956, ⇒ Ronet: 11-09-1956,
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ Ronet: 29-06-1957,
⇒ Stockem: 29-09-1957, ⇒ Ronet: 17-01-1958,
⇒ Stockem: 01-10-1958, ⇒ Ronet: 27-09-1970,
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983, ⇒ Ronet: 01-06-1984 ,
⇒ Merelbeke: 01-02-1994, ⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 113-21 *Melle, 12 juli 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2329

Levering NMBS: 17-04-1956

Nummering: 123.029: 17-04-1956
2329 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 17-04-1956,
⇒ Kinkempois: 08-05-1956, ⇒ Ronet: 12-09-1956,
⇒ Stockem: 27-10-1956, ⇒ Ronet: 18-07-1958,
⇒ Stockem: 01-10-1958, ⇒ Ronet: 27-09-1970,
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983, ⇒ Ronet: 01-06-1984 ,
⇒ Merelbeke: 01-02-1994, ⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 113-22 *Lillois, 19 mei 2010.*
Serge MARTIN.



2330

Levering NMBS: 27-04-1956

Nummering: 123.030: 27-04-1956
2330 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 27-04-1956,
⇒ Kinkempois: 05-1956, ⇒ Ronet: 11-09-1956,
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ Ronet: 27-09-1970,
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983, ⇒ Ronet: 01-06-1984 ,
⇒ Merelbeke: 01-02-1994, ⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 15-12-2011

FOTO 113-23 *Ekeren, 22 april 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2335

Levering NMBS: 19-05-1956

Nummering: 123.035: 19-05-1956
2335 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 19-05-1956,
⇒ Kinkempois: 05-12-1956, ⇒ Brussel-Zuid: 11-07-1969,
⇒ Ronet: 01-10-1970, ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 113-24 *Anderlecht, 3 september 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2338

Levering NMBS: 05-06-1956

Nummering: 123.038: 05-06-1956
2338 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 05-06-1956
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ BruxellesMidi: 01-07-1967,
⇒ Ronet: 01-10-1970, ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 113-25 2338 + 2629, Gastuche, 29 september 1990.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2344

Levering NMBS: 03-07-1956

Nummering: 123.044: 03-07-1956
2344 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 03-07-1956,
⇒ Stockem: 22-10-1956, ⇒ Brussel-Zuid: 09-11-1964,
⇒ Ronet: 01-01-1974, ⇒ Stockem: 01-10-1981,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antw. Dam/Noord: 28-01-1995

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 113-26 Essen, 14 augustus 1980.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2345

Levering NMBS: 06-07-1956

Nummering: 123.045: 06-07-1956
2345 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 06-07-1956,
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ Brussel-Zuid: 09-11-1964,
⇒ Ronet: 01-01-1974, ⇒ Stockem: 01-10-1981,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 13-12-2011

FOTO 113-27 Halle, 20 juli 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2346

Levering NMBS: 11-07-1956

Nummering: 123.046: 11-07-1956
2346 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 11-07-1956,
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ Brussel-Zuid: 12-11-1965,
⇒ Ronet: 01-01-1974, ⇒ Stockem: 01-10-1981,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 113-28 Dilbeek, 31 juli 2010.
Serge MARTIN



Rijtuigen

type I10

Het rijtuig 12.755 werd geschrapt op 19 december 2012 (PV nr. 12-008). Het werd beschadigd bij een ontsporing op 28 januari 2011 te Pepinster.

type I5

Het ligrijtuig 14.504 (geschrapt in 2007 met PV 01/07) werd verkocht aan de jeugdherberg "Trainhostel" nabij het station van Schaarbeek. Enkel het centrale gedeelte en één uiteinde werden opnieuw gebruikt en zijn ingericht met kamers. Om dit te realiseren moest het rijtuig in drie worden gezaagd. Deze werkzaamheden gebeurden op de goederenkoer van Schaarbeek. Het centrale gedeelte werd per vrachtwagen overgebracht naar de jeugdherberg. De inzet van twee hefkransen was daar nodig om het rijtuig over het "Trainhostel" te hijsen en het te plaatsen op een platform ter hoogte van de eerste verdieping.

FOTO 113-29 ↗ *Het rijtuig 14.504 wordt in drie stukken gezaagd.*

FOTO 113-30 → *Het konvooi rijdt voorbij het station van Schaarbeek met het "Trainhostel" als bestemming.*

FOTO 113-31 ↓ *Het moeilijkste deel van heel de onderneming: het rijtuig wordt over het "Trainhostel" gehesen. Vooraan de werkzaamheden voor de bouw van het toekomstige spoorwegmuseum "Trainworld" te Schaarbeek. Pierre HERBIET, 19 december 2012.*



Ontmanteling van het spoornet in naam van de veiligheid?

We hebben in oudere nummers van OP DE BAAN meermaals gemeld dat Infrabel sinds enkele jaren bezig is met de concentratie van de seinhuizen. De overname van seinposten door de EBP/PLP-technologie verloopt momenteel aan een zeer gestaag tempo. Het beoogde (maar voorlopige) einddoel is te komen tot elf gecentraliseerde seinhuizen voor het ganse Belgische spoornet.

Na een aantal recente gebeurtenissen, waarvan het ongeval in Buizingen zonder twijfel het belangrijkste is, heeft Infrabel besloten om te investeren in de veiligheid van het spoornet. De versnelde invoering van nieuwe veiligheidssystemen, waaronder het Europese systeem ETCS, is een absolute prioriteit voor Infrabel.

Infrabel voorziet de plaatsing van ETCS op het ganse netwerk tegen 2022. Daarmee zou het Belgische spoornet tot de Europese top drie behoren qua veiligheid.

Deze doelstellingen zijn zeer lovenswaardig, maar hebben een aantal ongewenste neveneffecten. Daar men de spoorveiligheid als prioritair beschouwt, slokt dit een belangrijk aandeel van het investeringsbudget op. Dit gaat ten koste van een aantal posten die verband houden met het onderhoud van het spoornet. Bovendien zullen de door de overheid oplegde drastische besparingsmaatregelen hun effect hebben op het onderhoud van het net.

Alle spoorlijnen (feitelijk het tracé van de lijnen) zijn volgens een aantal normen (aantal reizigers- of goederentreinen, enz...) onderverdeeld in types A, B of C. Men berekent een gemiddelde en bepaald zo de eigenlijke lijncategorie. Een lijn kan een A hebben volgens de ene norm en een C volgens een andere. Lijn 24 is bijvoorbeeld categorie A voor de goederendienst en C voor het reizigersverkeer.

Ieder lijnvak is eveneens geïnventariseerd (lijn 154 is tussen Namur en Jambes A, omgekeerd B).

Een deel van de lijnen ingedeeld als categorie C is te vinden in Wallonië (lijnen 42, 43, 90, 130A, 132, 140, 165) en Vlaanderen (lijnen 15, 52, 58, 69, 73, 82, 122, 123). Voor deze lijnen voorziet men geen enkele investering.

Indien men niet investeert in de betrokken lijnen of lijnvakken, dan lijkt dit op

korte termijn tot verminderde dienstprestaties (bijvoorbeeld snelheidsverminderingen). Op middellange en lange termijn riskeert men zelfs een totale opheffing van de reizigersdienst en lijnsluitingen.

Een aantal lokale politici, zoals deze van Vielsalm, trokken reeds aan de alarmbel. Het zou toch absurd zijn, dat men lijnen als lijn 42, die het onderwerp waren van een grondige modernisering, gewoon zou laten verkommeren.

De afwerking van een aantal grote projecten in uitvoering (het GEN, de modernisering van lijn 162, enz.) wordt intussen over meerdere jaren gespreid.

Sommige gevolgen van deze politiek zijn reeds zichtbaar zoals in Visé: ingevolge de geplande niet-vernieuwing van de wissels kant Maastricht, is de bundel ontoegankelijk geworden voor goederentreinen!

Aan de andere kant is er ook vraag naar een radicale rationalisatie van de bestaande spoorinfrastructuur. Een vermindering (tot 30 %) van het aantal spoortoestellen heeft op termijn een daling van de kosten voor onderhoud en investeringen tot gevolg.

Deze vereenvoudigingen en schrappingen hebben wel betrekking op de wissels in hoofdspoor en op wijk- en afstelsporen, die worden beschouwd als overbodig. Deze acties beperken wel de exploitatiemogelijkheden van het sein-

huis bij buitendienststelling van het spoor door incidenten, ongevallen of werken.

Men vereenvoudigt eveneens de stationsinstallaties. Zo besliste men bijvoorbeeld om in Brussel-Zuid zeventig van de ongeveer driehonderd spoortoestellen definitief te verwijderen.!

Men heeft zelfs overwogen om de sectie Paliseul – Bertrix van de "Athus-Meuse" op enkelspoor te brengen! Deze lijn werd in 2002 geëlektrificeerd en grondig gemoderniseerd.

De afschaffing van de seininrichting, nodig voor verkeer op tegenspoor, ligt ter studie.

Het is mooi om onder het mom van de veiligheid miljarden euro's te investeren in allerlei veiligheidssystemen (ETCS en TBL), concentratieseinhuizen, nieuwe motorstellen en locomotieven. Er moet echter nog geld overblijven voor een gegeden dagelijks onderhoud.

De reizigers en de spooroperatoren hebben recht op een goed presterend spoornet. Dit alles leidt tot een kwaliteitsvolle dienstverlening en stipte treinen ingeval van incidenten. In een aantal gevallen blijft er echter niets anders over dan een aantal treinen te vervangen door bussen...

Een nieuwe opbraakgolf

Infrabel startte begin november 2012 aan de vertakking Neffe met de uitbraak van de wissel die toegang gaf tot de spoorlijn naar Givet. Kort daarvoor werden nog twee vertakkingen afgeschaft. Begin juli werd in Cuesmes de toegangswissel tot lijn 109 (Harmignies) verwijderd. In Statte werden begin oktober 2012, tijdens wegeniswerken, rails verwijderd en nadien niet teruggelegd. Een bediening van lijn 127 Statte – Moha is hierdoor onmogelijk.



FOTO 113-32 Brossel-motorwagen 551.26, eigendom van TSP, tijdens de overbreningsrit van Bertrix naar Schaarbeek. Vertakking Neffe, 25 augustus 1989. TSP.



BERINGEN

Op 9 december 2012 werden op lijn 15 (Lier - Hasselt) twee nieuwe stopplaatsen geopend: Beringen (zie OP DE BAAN 112 pagina 20) en Zonhoven.

FOTO 113-33 ↑ Op 9 december 2012 stopt de IR c 4414 Mol - Hasselt voor een eerste maal in de nieuwe stopplaats Beringen. De eerste sneeuw zorgt voor de sfeer... Johny BRAUNS.

ZONHOVEN

FOTO 113-34 ↓ De IR c 4413 Mol - Hasselt bij aankomst te Zonhoven op 17 december 2012. Samen met de stopplaats werd een parking en fietsenstalling aangelegd. Totale kostprijs: 289.545 euro. Johny BRAUNS.



Station van Genval

← FOTO 113-35 - ↓ FOTO 113-36
Te Genval geven de werken voor het GEN reeds een zicht op het toekomstige station. Het bestaande station zal als het ware verdwijnen in een moderne betonnen omgeving... De opname hiernaast werd gemaakt in de richting van Ottignies. De twee nieuwe perrons zijn reeds aangebracht. De nieuwe brug van de baan naar Rosières met een rotonde en een parking is reeds in dienst. In de richting van Brussel (foto onder), zijn arbeiders bezig met het plaatsen van decoratieve panelen tegen de betonnen steunmuren. In de achtergrond: de parking boven de sporen. Genval, 18 oktober 2012.



Bruggen over het Albertkanaal

↓ FOTO 113-37

Begin 2012 werden belangrijke werken begonnen op de lijnen 12 (Antwerpen - Essen - Roosendaal) en 27A (vert. Liersesteenweg - Antwerpen-Noord) tussen Antwerpen-Dam en Antwerpen-Luchtbal, voor de vervanging van de bruggen over het Albertkanaal. De brug van lijn 27A werd reeds afgebroken, de sporen zijn verwijderd en het talud genivelleerd. De treinen worden omgeleid via lijn 12. Na het leggen van de nieuwe brug en het heraanleggen van lijn 27A zal de brug van lijn 12 worden vervangen. Achter deze brug zien we de brug van het nieuwe lijnstuk van lijn 25 (Brussel - Antwerpen-Centraal) - Antwerpen-Luchtbal. De vervanging van de bruggen is nodig voor de verbreding van het Albertkanaal. De investering bedraagt € 19 843 miljoen. Een zicht op de werken op 8 oktober 2012.
Johny BRAUNS.





Twee 16-rijtuigen die verhuurd werden aan een Duitse privéoperator keerden op 19 december 2012 terug naar België. Ze werden tot in Aachen Hbf gesleept door de 1142.635 (ex-SVG, ex-ÖBB) van NorthRail. Hier kwam de 2722 voor de trein.

↑ **FOTO 113-38**

De 2722 is de twee rijtuigen en de 1142.635 gaan ophalen op een rangeerspoor kant Aachen West.

→ **FOTO 113-39**

Wanneer de 2722 haar panto's heeft gestreken, wordt de bovenleiding opnieuw onder 15 kV gezet zodat de 1142.635 naar een uitwijkspoor kan rangeren.



↓ **FOTO 113-40** *Na het vertrek van de 1142.635 wordt de bovenleiding opnieuw gevoed met 3 kV zodat de 2722 zich op kop van de trein kan plaatsen. Tijdens de rangeerit, kant Köln, passeert zij de ES 64 U2-066 van Wiener Lokalbahnen en de Re 482 045 van SBB-Cargo! Een kruising die zich niet snel zal herhalen...! J-L VANDERHAEGEN.*



EUREMCO-testen uitgevoerd door BB 36000'en SNCF

De 36025 en 36028 van Fret SNCF werden in oktober en november 2012 ingezet voor de EUREMCO-testen (EUropean Railway ElectroMagnetic COmpatibility).

Beide machines werden niet ingezet in treinschakeling. De 36028 werd uitgerust met meetapparatuur, terwijl de 36025 de remming verzekerde. De testen werden aangevat op de lijn Saint-Ghislain – Tournai, daarna verder gezet tussen Bertrix en Virton en afgerond tussen Trois-Ponts en Gouvy. Op elke lijn werden meerdere heen- en terugritten uitgevoerd.

Na hun avonturen op het Belgische spoor-net werden beide krachtvoertuigen overgebracht naar het testcentrum van Siemens te Wildenrath (nabij Mönchengladbach). Beide locs werden, in het gezelschap van de 1852 en 1854, door de 2811 van Kinkempois naar Aachen West gevoerd. Beide Franse machines, die niet gehomologeerd zijn voor het Duitse net, werden na afloop van de testen naar Montzen gebracht. Op 22 november 2012 keerden ze terug naar Frankrijk.

De EUREMCO-testen moeten het keuringsproces van spoorvoertuigen voor elektromagnetische compatibiliteit van vier spoornetten (FS, NS, NMBS en SNCF) harmoniseren. Wordt een voertuig toegelaten in een land, dan telt dit ook voor de drie andere landen.

Alstom en Siemens staan in voor het meten van de elektromagnetische storingen tussen spoorstroomkringen en seinen.

De 36028 en 36025 werden in Frankrijk uitvoering beproefd tussen Les Aubrais en Vierzon (onder 1500 V) en tussen Vierzon en Saint-Pierre-des-Corps (onder 25 kV).

Men kon echter in Nederland geen geschikte dienstregelingen toekennen. Daardoor diende men uit te wijken naar het testcentrum van Wildenrath. De twee machines konden pas na het bekomen van de nodige toelatingsen opgezonden worden

↓ **FOTO 113-42** De beide locomotieven te Vielsalm tijdens een rit richting Gouvy. . Marc RIGUELLE.



↑ **FOTO 113-41** De 2811 voerde op 16 november 2012 de 1852, 1854, 36025 en 36028 van Kinkempois naar Aachen West. Het konvooi op het viaduct van Moresnet. Laurent JOSEPH.

naar Duitsland. De testen liepen hierdoor vertraging op.

Voor de testen in Italië werd een BB 36300 in Dijon voorzien van de nodige uitrusting. De loc werd op 29 november opgezonden naar Modane. Een diesellocc verleende tijdens de testen bijstand.

Aan het einde van deze testen zullen de bekomen resultaten bestudeerd worden en zo kan men normen vaststellen voor de locs. De vorsers opteerden voor de reeks BB 36000 omdat deze machines kunnen functioneren onder de drie spanningen gebruikt op de vier deelnemende netten.

↓ **De meettrein, bestaande uit de 36028, 36025 en meetrijtuig 63 87 9997 23-8, wachten naast de 72049, de volgende inzet af. Vierzon, 24 oktober 2012.** Thierry COCHIN.



De 10.018 naar het schoonheidssalon

Op 23 november 2012 werd de beroemde Pacific 10.018 overgebracht van de museumbewaarplaats te Leuven naar de wagenwerkplaats van Kinkempois. Zij zal daar een schoonheidskuur ondergaan om daarna opgesteld te worden in het nieuwe museum.

Het transport geschiedde per vrachtwagen gezien de slechte staat van de assen en enkele losse wielbanden.

De 10.018 was de laatste locomotief van het type 10 en reed haar laatste rit op 23 januari 1959. Zij sleepte eveneens de laatste stoomtrein tussen Luxembourg en Brussel op 29 september 1956.

Zij werd gebouwd door Cockerill (nr. 2819) kwam in dienst op 7 februari 1913. Zij werd geschrapt te Brussel-Zuid op 30 januari 1959.

FOTO 113-43 ↗

De 10.018 in de straten van Seraing. Gezien de uitzonderlijke afmetingen van dit transport, mocht er enkel 's nachts worden gereden. Soms moesten zelfs verkeersborden en wegwijzers tijdelijk worden verwijderd. Pierre HERBIET.

FOTO 113-44 →

De 10.018 bij afladen te Kinkempois.. Laurent JOSEPH.

FOTO 113-45 ↓

Klaar voor het vertrek vanuit Leuven op 23 november 2012. Het konvooi moest de nacht afwachten alvorens te mogen vertrekken. De tender volgde op een tweede vrachtwagen. Pierre HERBIET.



Een wagen tegen de vergetelheid

Gedurende Tweede Wereldoorlog werden tussen 1942 en 1944 meer dan 24.161 joden en een 300-tal zigeuners gedeporteerd naar concentratiekampen in Duitsland, met de Dossinkazerne te Mechelen als transitplaats.

Teneinde deze sombere bladzijde uit onze geschiedenis nooit te vergeten, werd voor de Dossinkazerne (genoemd naar Luitenant-Generaal Baron Dossin de Saint-Georges) een goederenwagen op een voetstuk geplaatst. In gelijkaardige wagens werden mannen, vrouwen en kinderen op transport gezet, opeengepakt als beesten.

Dit monument werd officieel ingehuldigd op 24 juni 2012. De keuze om de wagen op deze plaats te zetten heeft tot doel om de voorbijgangers eraan te herinneren wat er zich achter deze muren heeft afgespeeld.

De wagen is van het type Gklm 2021A2, een gesloten wagen van 16 t. Hij behoort tot de reeks 257.001 t/m 290.000, gebouwd in 1916 en een aantal werd verworven als oorlogsbuit door het Verdrag van Versailles van 26 juni 1919. In 1956 werd de reeks geklasseerd als Type 2021 en vernummerd ls 3.315.000 t/m 3.318.999 en



De wagen tegen de vergetelheid voor de Dossinkazerne te Mechelen, 25 oktober 2012. Ze vermelden valt dat deze volledig gerestaureerd werd door het SCM, werken die gefinancierd werden door de Nationale Federatie van Verzetstrijders bij het Spoor. Armand BEERLANDT.

4.315.000 t/m 4.318.999. Na een verbouwing werd hij ingedeeld bij het type 2021A2. De laatste wagens van dit type werden uit de commerciële dienst genomen midden de jaren '80.

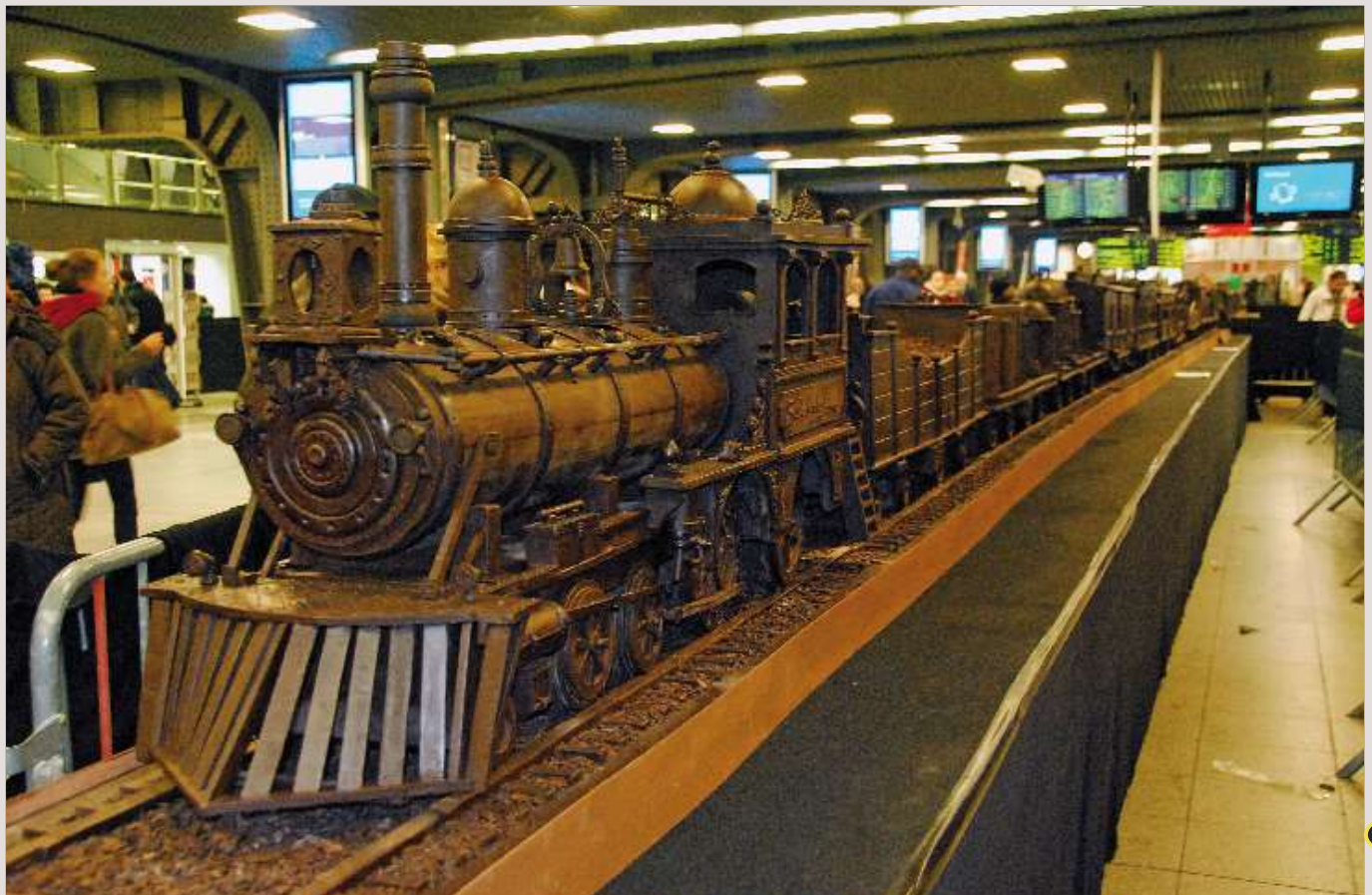
In november 2012 werd in de Dossinkazerne een museum geopend om mensheid aan de discriminatie en het

massaal geweld van gisteren en vandaag te herinneren en te behoeden tegen de vergetelheid en de ontkenning. Dit museum omvat een complex dat de geschiedenis van de jodenvervolging in België beschrijft, een Memoriaal opgedragen aan de slachtoffers en een documentatiecentrum over de Holocaust en de rechten van de mens.

De Belcolade Express

Ter gelegenheid van de week van de chocolade, de "Brussels Chocolate Week", werd de grootste, uit chocolade vervaardigde trein ter wereld voorgesteld in de centrale onderdoorgang van het Zuidstation te Brussel op 19 november 2012. Dit werk, uitgevoerd door de Maltese kunstenaar Andrew Farrugia, is 34 meter lang en weegt 1285 kilo. Er waren 784 werkers nodig om de 6432 elementen samen te stellen. Deze trein kreeg een plaats in het Guinness Book of Records.

FOTO 113-46 De Belcolade Express te Brussel-Zuid, op 24 november 2012. Armand BEERLANDT.





De 123.001 werd op 21 november 1955 geleverd. Enkele dagen na haar ontvangst poseert ze voor de stelplaats van Brussel-Zuid. De eerste 4 of 5 locomotieven hadden een verchromde V-band op de kopwanden, de anderen ontvingen bijkomend een kleinere V in het midden. Snel werd deze kleine V ook op de eerste 123'en voorzien.

De reeks 23 (deel 1)

Op 10 september 2012 werden de laatste vier overlevenden van de reeks 23 definitief aan de kant gezet. Het ging om de laatste vertegenwoordigers van de eerste generatie elektrische locomotieven van de NMBS. Deze machines waren bijzonder robuust, gelet op hun inzet die de 50 jaren ver overschreed. Ze hadden gerust dubbel zo lang kunnen blijven rijden, maar de technische evolutie en de vooruitgang van het net zijn onherroepelijk. Nu, in januari 2013, is de 2001 de oudste elektrische locomotief in dienst bij de NMBS. Zij werd geleverd op 17 september 1975. Maar ook voor deze reeks is de toekomst somber...

Terwijl de NMBS de elektrificatie van de Luxemburglijn tussen Brussel en Luxemburg onderzocht, bestudeerde ze gelijktijdig een nieuw type locomotief geschikt voor het slepen van zware goederentreinen over de lange en zware hellingen van deze lijn.

De nieuwe machines van het type 122 (latere reeks 22) kwamen hier wegens hun geringe massa niet aan toe. Ze konden in enkelvoudige tractie slechts treinen van 550 t slepen. Ze moesten per drie gekoppeld worden om lasten, welke regelmatig de 1200 ton overschreden, aan te kunnen.

Een zesassige locomotief van 120 ton zou in staat zijn om 825 t te slepen. De NMBS besliste echter tot de weinig economische inzet van twee locomotieven. Dient gezegd dat de NMBS steeds te scherp het vermogen en de inzet berekende van haar krachtvoertuigen, waardoor zowel het elektrische als het dieselpark te zwaar werden belast.

Er werd uiteindelijk beslist om het type 122 aan te passen door de massa van 80 naar 92 t te verhogen, hetgeen resulteerde in 23 t per as. Op deze manier werd de adhesie verbeterd, hetgeen toeliet om met eenzelfde vermogen in enkel-

voudige tractie treinen van 650 t op de Luxemburglijn te slepen. Naast goederentreinen konden ze eveneens reizigerstreinen aan 120 km/h slepen, hetgeen van hen uitermate geschikte machines maakte.

De NMBS bestelde 83 locomotieven die het type 123 vormden.

Ze hadden dezelfde tractie-uitrusting als de 122: aanzetweerstand bediend door een JH-motor (Jeumont-Heidman), twee motorgroepen met 2 motoren met seriekoppeling tot 25 km/h, gevolgd door drie shuntstanden, vervolgens serie-

FOTO 113-93 →

De fonkelnieuwe 123.002 te Brussel-Zuid in december 1955. Ze werd op 26 november 1955 door de NMBS in ontvangst genomen.

Foto Bruno DEDONCKER, collectie TSP.

parallelkoppeling en vijf shuntingstanden. Door het zware lijnprofiel werd er beslist om een elektrische recuperatierem te voorzien.

De bouw van het type 123 werd toevertrouwd aan dezelfde constructeur als de 122: ACEC en SEM voor het elektrische gedeelte en La Brugeoise et Nivelles in Nivelles voor het mechanische gedeelte.

Het grootste uiterlijke verschil tussen de types 122 en 123 zijn de aanzuigroosters voor de koeling van de tractiemotoren en de aanzetweerstand. Bij het type 122 werd de lucht aangezogen langs roosters in de langsrichting van het dak. Deze voorziening zorgde voor veel stofoverlast in de machinezaal alsook voor sneeuw-aanzuiging in de winter. Meer nog zorgden ze voor sterke luchtstromen in de stuurcabines. Hierdoor werd, tijdens aanzettingen in de winter, de warme lucht afgekoeld door de aangezogen ijskoude lucht. Handschoenen en een sjaal waren geen luxe om de 122 te besturen... Dit probleem bestond eveneens voor de 123, maar in minere mate.

Bij de 123, aangezien de tijd ontbrak om een oplossing te vinden voor dit probleem, besliste men om de aanzuiglamellen onderaan de kast in de langsrichting aan te brengen zoals bij de locomotieven van het type 120 (later reeks 20 en vanaf 1974 reeks 28).

Deze opstelling kon echter niet verhinderen dat, ondanks de aanwezigheid van filters, veel stof werd aangezogen in de machinekamer.

FOTO 113-92 ↗

FOTO 113-91 →

Deze twee documenten laten toe om de verschillen tussen het type 122 en 123 te bekijken: aanzuiglamellen in de dakboord op de 122 en in de langsrichting van de kast geplaatst op de 123; ontwaasemmers op de voorruit, de kleine V in het midden het kopgedeelte op de 123; de lampendoos voor de het rijden in dubbeltractie boven de voorruit. Het gaat om de 122.038 en de 123.060 gefotografeerd in Brussel-Zuid op 21 november 1961. De 123.060 werd een maand eerder, op 5 oktober, geleverd.

Foto's Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Reeks 23

Een andere nieuwigheid was het vervangen van de ontrijmers gemonteerd op de voorruit door een systeem van elektrische ontrijmers ingebouwd in de voorruit, hetgeen de zichtbaarheid ten goede kwam.

De toevoeging van een doos met 5 lampen die opgesteld werd rechts boven de voorruit (gezien vanop de kop). Bij het rijden in dubbeltractie gaf ze aan de bestuurder van de tweede locomotief de positie van de manipulator van de eerste machine aan:

- P: stroomafnemer gelicht;
- S: serie;
- SP: serie-parallel
- SH: shunting
- R: recuperatierem

De 123'en zijn, net zoals het type 122, uitgerust met twee ACEC-stroomafnemers.

TECHNISCHE KENMERKEN

1. Mechanisch gedeelte

Het mechanisch gedeelte werd door La Brugeoise et Nivelles te Nivelles gebouwd. Ze werd gebouwd volgens de principes en afmetingen van het type 122, afgezien van de bijkomende apparatuur voor de recuperatierem en de bijkomende massa hierdoor.

Chassis

Het chassis bestaat uit twee langsbalken die in een frame zijn gelast. De dwarsbalken zijn dwars met elkaar verbonden door voorgeperste profielen. Alles is volledig gelast.

Een vals chassis verbergt onder de vloer haast alle elektrische kabels en het merendeel van de pneumatische bediening.

Kast

De beplating van de langswanden en de stuurposten zijn door bouten en klinknagels gemonteerd aan het frame.

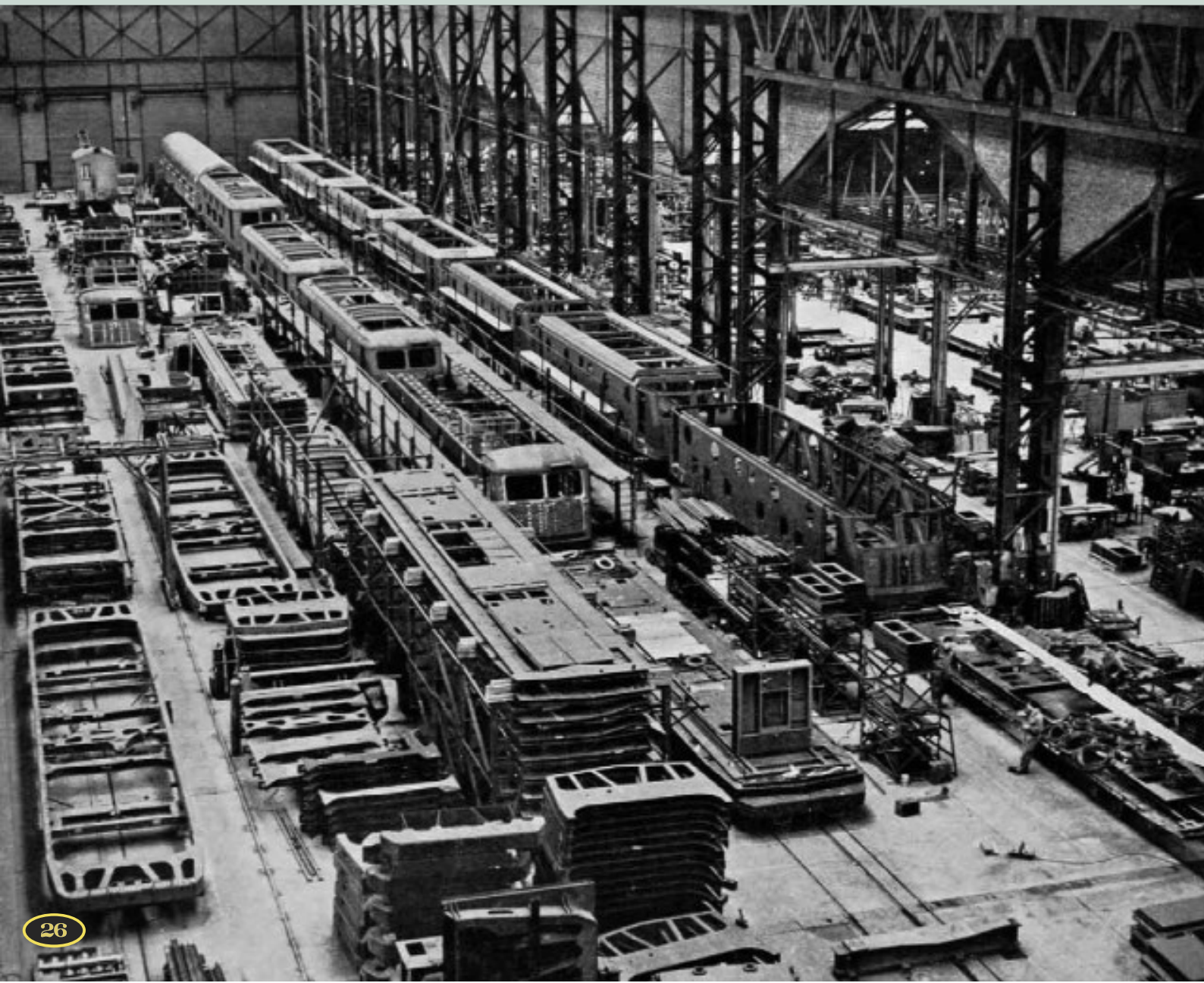
De kast herbergt de verschillende elektrische apparaten, gemonteerd en bekabeld in de fabrieken van de bouwers van deze elementen.

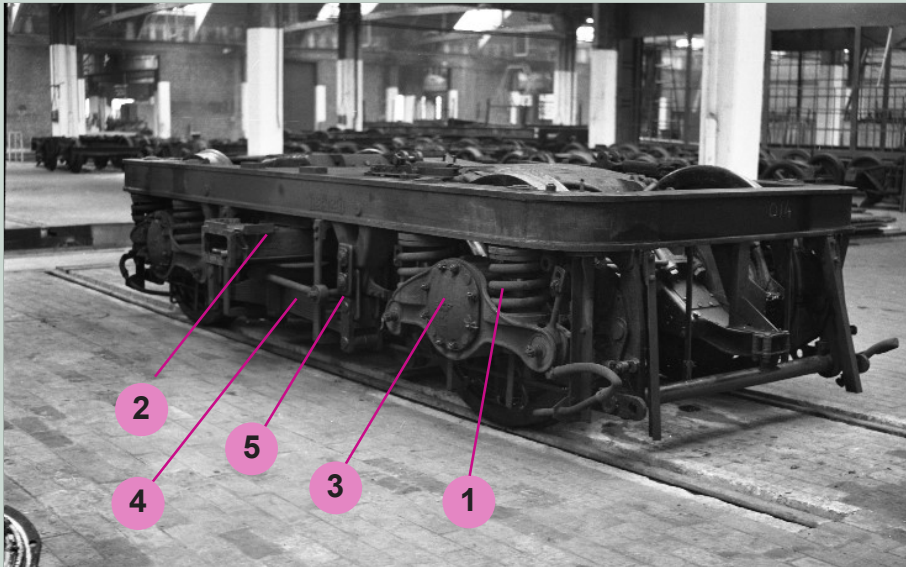
Draaistellen

De draaistellen zijn van het type SLM Winterthur, zoals bij het type 121. Het frame bestaat uit gelaste platen van 12 en 15 mm. de geleidingsstangen werden voorgeperst. De asbussen bestaande uit SKF-rollagers werden door Henricot gegoten. De primaire ophanging bestaat uit helicoïdale veren die parallel met een frictie-veer en silentblok zijn opgehangen.

De secundaire ophanging bestaat uit bladveren met pendulaire ophanging op het uiteinde.

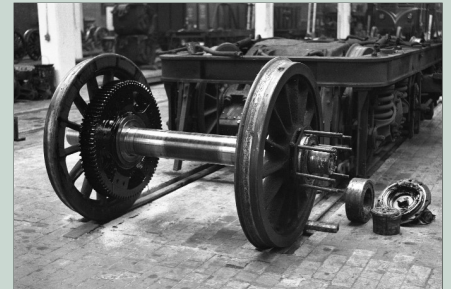
De constructielijn van de locomotieven type 123, maar ook deze van de diesellocomotieven type 201 (latere reeks 59) waarvan de kast sterk overeenstemde met deze van de elektrische machines. Van links naar rechts: de bouw van het chassis, de bouw van het chassis en de stuurposten, de montage van de vloer op het chassis, bouw van de 123 en een inox rijtuig van het type AB30 voor de CIWL, de assemblage van de 201. Eenmaal geassembleerd werden de 201 overgebracht naar Cockerill in Seraing voor de montage van het motorgedeelte. Foto: BN.





← Een SLM-draaistel van het type 123

1. Spiraalveer
2. Flexibele verbindingbalk tussen kast en draaistel
3. Asbus met SKF rollager
4. Langsgeplaatste bladveer
5. Aanhechtingspunten



↑ De holle wielas. De overbrenging wordt door de wielas gedragen en grijpt hierop in. Oorspronkelijk hadden de wielaspen.

De kast wordt gedragen door een soepele ophanging met bladveren.

De beide draaistellen zijn door driehoekige antisteigeringsstangen met elkaar verbonden om het aanzetkoppel te verminderen.

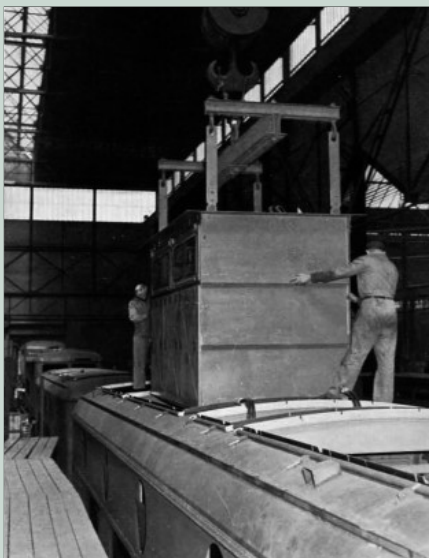
De assen zijn hol en hebben een diameter van 160 mm. De wielen hebben een diameter van 1,262 m.

2. Elektrisch gedeelte

Tractiemotoren

De vier tractiemotoren zijn seriemotoren, meerpolig met uitwendige commutatie, gebouwd door ACEC en SEM. Ze zijn door middel van neusophanging in het draaistel bevestigd.

Hun vermogen bedraagt 434 kW bij 685 tr/min in continubedrijf en 470 kW bij 665 tr/min bij eenuursbedrijf. Het totale vermogen bedraagt max. 1882 kW bij een snelheid van 50 km/h. Het maximale verbruik bij aanzet bedraagt 450 A per motor. De overbrenging is vast en licht elastisch.



↑ Het geprefabriceerde JH-blok wordt ingebouwd in de locomotief. ACEC.

Aanzetuitrusting

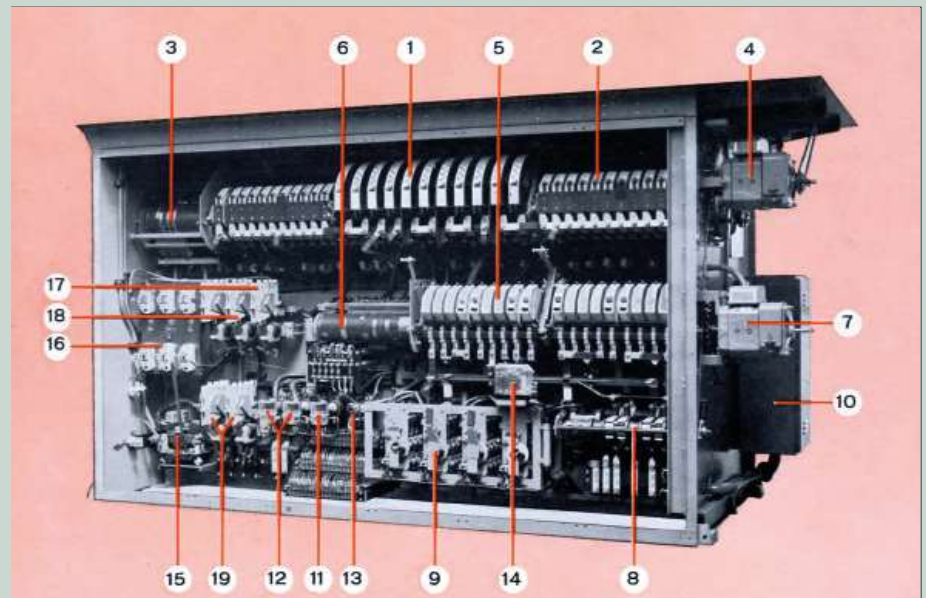
De aanzetuitrusting is van het type Jeumont-Heidman (JH), met contactoren die aangestuurd worden door een nokkenas, op zijn beurt aangedreven door elektrische servomotoren. Er zijn twee nokkenassen:

- JH1 bedient de koppel- en weerstandscontactoren (in totaal 43 nokken) en HS-wisselaar;
- H2 bedient de contactoren voor de shunting (*) van de tractiemotoren, in totaal 10 nokken.

De uitschakeling van de aanzetweerstand gebeurt automatisch dankzij het aan-

zet-relais, door de bestuurder te bedienen door de krachtkruk, waarmee de aanzetstroom kan geregeld worden. Hoe hoger de stroom door de motoren, hoe hoger de kracht bij het tractioneren. Deze uitrusting is volledig ondergebracht in een kast (document hieronder) geplaatst in het midden van het voertuig.

* Shunting: schakelen van de weerstanden van serie naar parallel.



↑ JH-kast

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Koppelingscontactoren van JH 1 2. Contactoren van de rheostaten JH 1 3. Contactvingers met trommel JH 1 4. Servomotor JH 1 5. Shunting- en omschakelcontactoren "tractie-recuperatie van JH 2 6. Contactvingers en trommel JH 2 7. Servomotor JH 2 8. Rijrichtingswisselaar 9. Afzonderingsmesses tractiemotoren 10. Relaiskast van de JH | <ol style="list-style-type: none"> 11. snelheidsbegrenzingsrelais 12. Maximumrelais 13. Antidoorsliprelais 14. Aanzetrelais 15. Differentieelrelais 16. Paneel voor zekeringen 3000 volt 17. Elektromagnetische contactoren voor de compressormotoren 19. Elektromagnetische contactoren voor de ventilatiemotoren |
|---|--|

Reeks 23

De aanzetweerstand werden ingebouwd in inoxroosters en platen in de hoogspanningskast. Ze worden door vijf ventilatoren gekoeld die door middel van een weerstand in de tractiekring zijn opgenomen. De ventilatie is hierdoor aangepast aan de toegeleverde aanzetstroom van de tractiemotoren. Deze ventilatie is bij het uitschakelen van alle

weerstand overbodig en wordt onderbroken.

De manipulator is als stuurwiel opgesteld. Hij bevat:

- een keerkruk bestaande uit standen: stilstand, vooruit en achteruit (verwijzing 4 op p. 30);
- een kruk om de nokken te sturen (verwijzing 6 op p. 30);

wijzing 6 op p. 30);

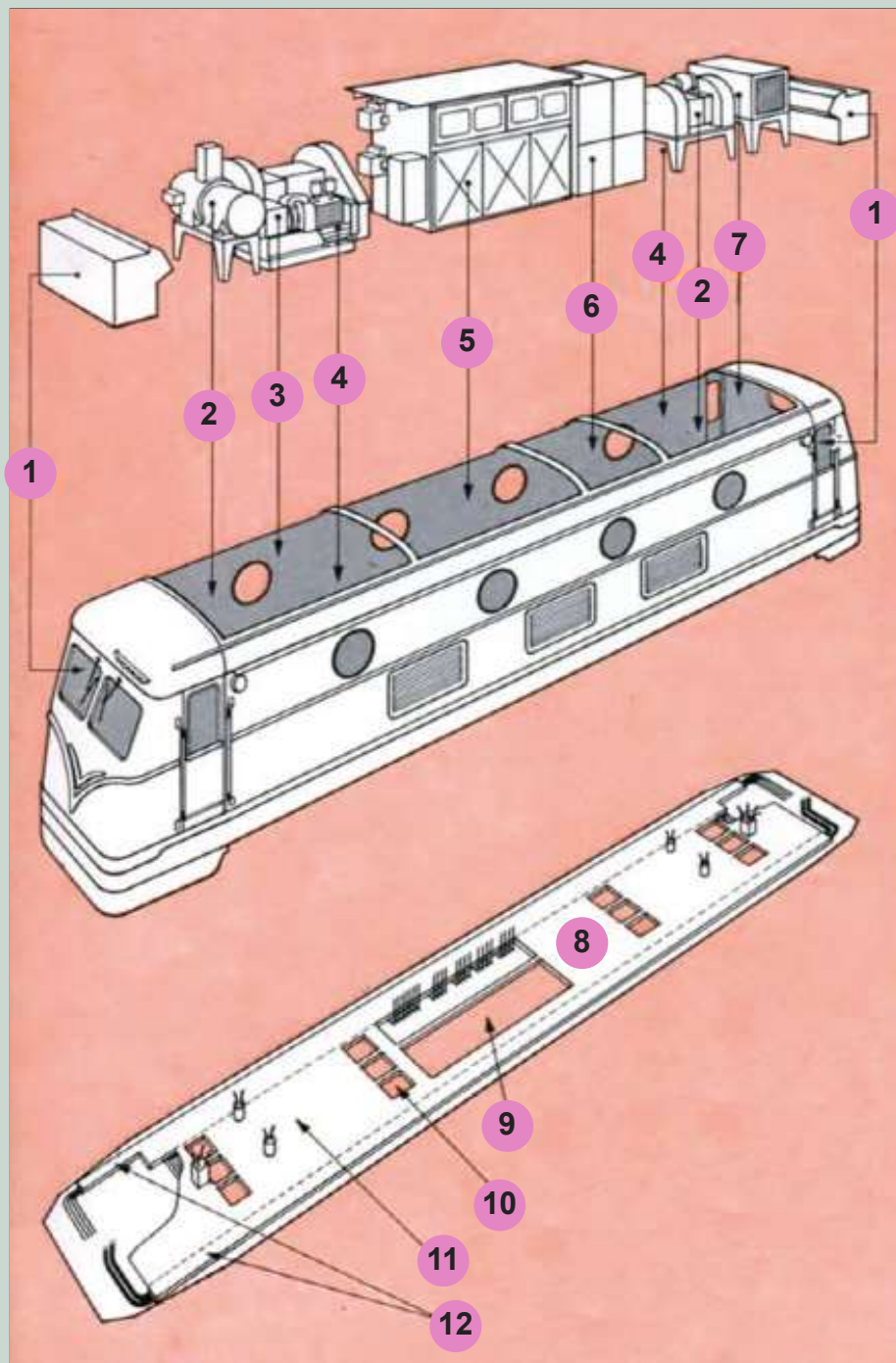
- een kruk om de aanzetstroom te regelen, ook krachtkruk genoemd (verwijzing 5 op p. 30).

Het stuurwiel heeft 15 standen:

- 0: stilstand
- 1-2: rangering
- 3: serie
- 4: serie + 46% shunting
- 5: serie + 68% shunting
- 6: serie + 73% shunting
- 7: serie-parallel
- 8: serie-parallel + 33% shunting
- 9: serie-parallel + 46% shunting
- 10: serie-parallel + 61% shunting
- 11: serie-parallel + 68% shunting
- 12: serie-parallel + 73% shunting
- 1: recuperatierem in seriestand
- 2: recuperatierem in serie-parallel

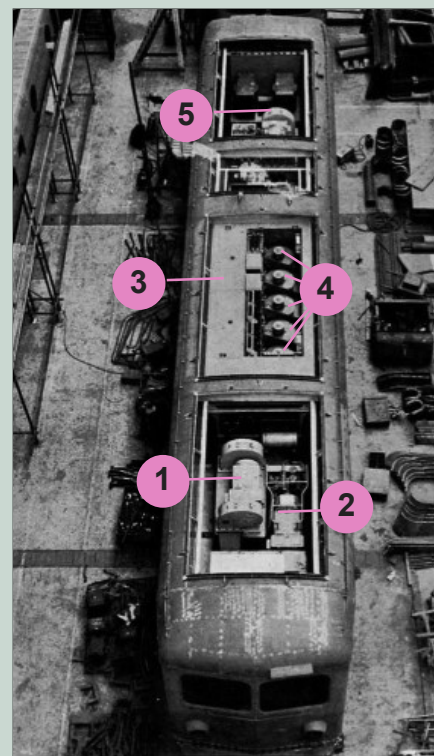
De krachtkruk bestaat uit een hendel en laat toe de aanzetkracht te regelen tussen 0 en 20 t.

In geval van problemen aan de servomotor van JH 1 beschikt de bestuurder over een noodkrukje om de JH manueel te bedienen via een stangenstelsel verbonden met de noodkruk in de stuurcabine enerzijds en de bedieningsas van JH1 anderzijds. Elke omwenteling van deze kruk stemt overeen met een van de 43 standen van JH1.

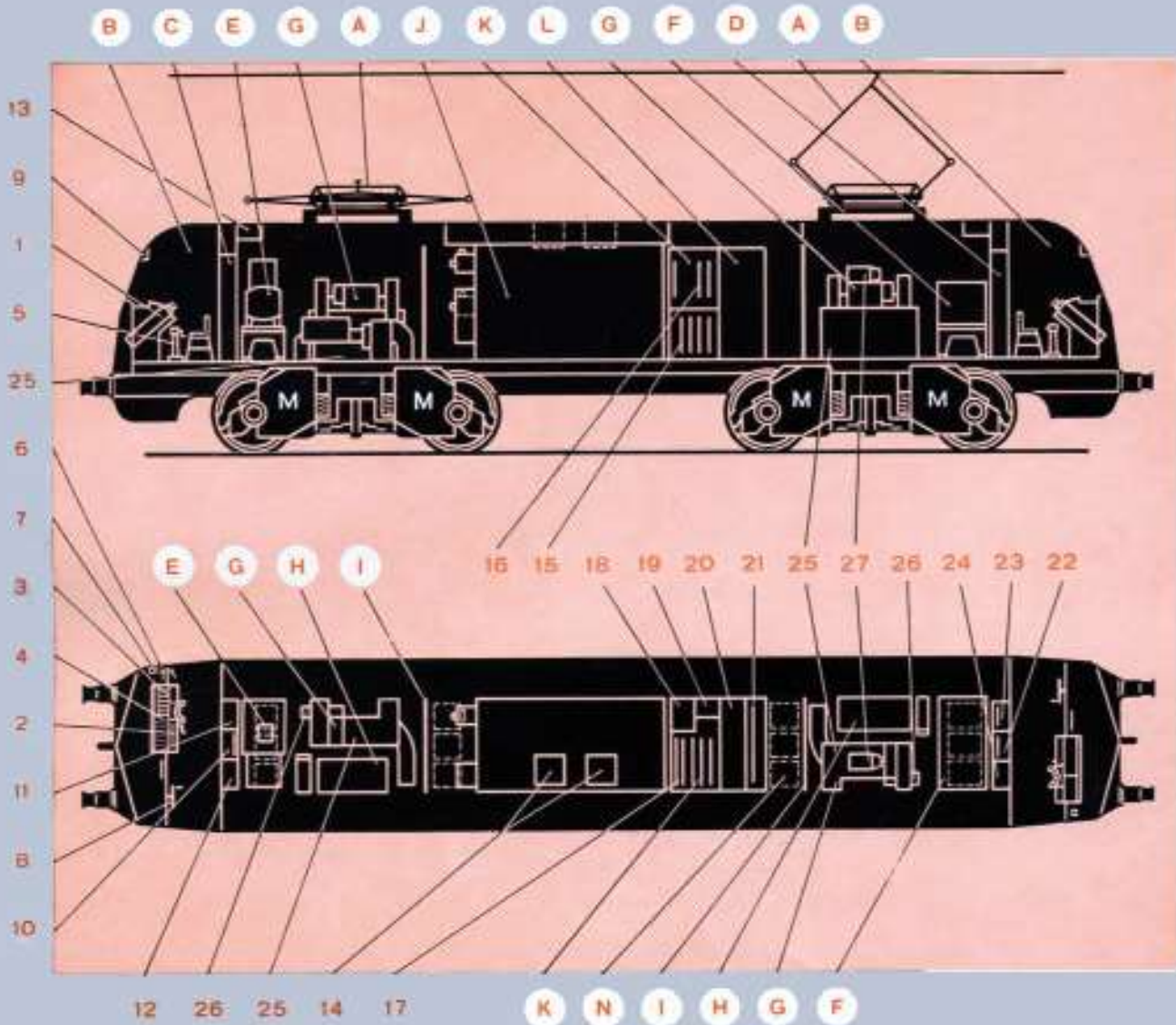


↑ Schematische voorstelling van de elementen

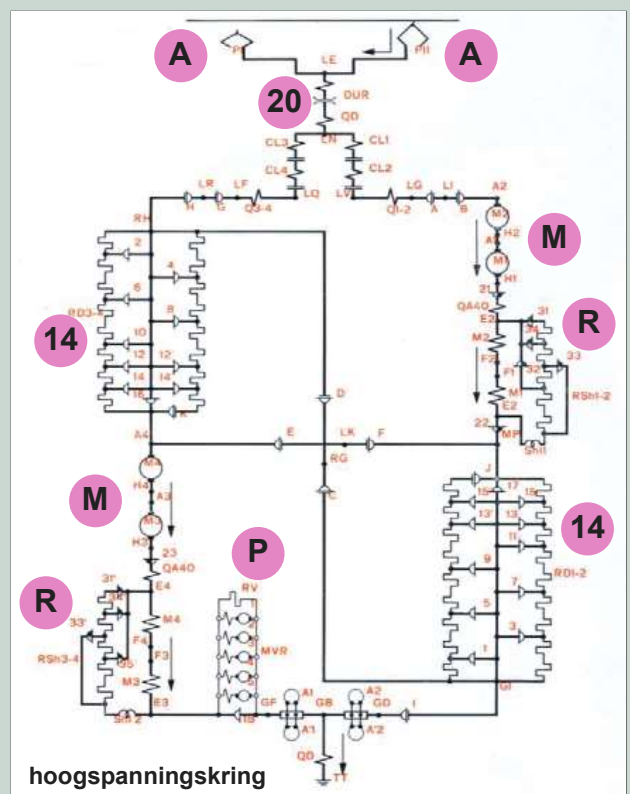
- | | |
|---|---|
| 1. Stuurtafels | 8. Vals chassis met elektrische bekabeling en de luchtvoorziening |
| 2. Bekrachtigingsmotor voor de recuperatierem | 9. Openingen voor de ventilatie van de aanzetweerstand, |
| 3. Motor-ventilatiegroepen | 10. Schouwingsluiken voor de tractie motoren |
| 4. Motor-compressorgroepen | 11. Vloer |
| 5. JH-blok | 12. Kabelgoot en pneumatische leidingen |
| 6. DUR (disjoncteur ultra-rapide) | |
| 7. Inductieve shunten | |



- 1. Motor-ventilatorgroep 2
- 2. Motor-compressorgroep
- 3. JH-blok
- 4. Motorventilatoren voor de aanzetweerstand
- 5. Motor-ventilatorgroep 1 met 72 volt generator



- | | |
|---|---|
| 1. Manipulator | 23. Batterijpaneel en regelaar batterijspanning |
| 2. Schakelaarsdoos | 24. Kast |
| 3. Meetapparatuur | 25. Batterij |
| 4. Signalisatielampen | 26. Anemometrisch relais |
| 5. Manuele bediening | 27. Hulpgenerator voor de batterijlading |
| 6. Remkranen | |
| 7. Manometer en teloc | |
| 8. Handrem | |
| 9. Signalisatie van de JH | |
| 10. Bedieningsbord pneumatische apparaten | |
| 11. Besturingsapparaten voor de excitatiegroep | |
| 12. Kast | A Stroomafnemers |
| 13. Aanzetweerstand van de compressor en ventilatie groepen | B Stuurcabines |
| 14. Aanzetweerstand | C Kast kant cabine 1 |
| 15. Elektropneumatische lijn-contactoren | D Kast kant cabine 2 |
| 16. Verwarmingscontactoren | E Bekrachtigingsmotor |
| 17. Paneel hulprelais | F Inductieve shunt |
| 18. Sleuteldoos | G Motor-ventilatiegroepen |
| 19. Veiligheidsdispositief en maximumrelais treinverwarming | H Motor-compressorgroepen |
| 20. Disjoncteur ultra-rapide (DUR) | I Pneumatisch bord |
| 21. Nulspanningsrelais (RTN) | J JH-blok |
| 22. Bedieningsbord besturingsapparaten en teloc | K Recuperatieblok |
| | L DUR |
| | M Tractiemotoren |
| | N Schouwluiken |
| | P Motorventilatoren van de aanzetweerstand |
| | R Motorshunten |



Hoogspanningshulpkringen

De 3000 V hoogspanningshulpkringen bevatten volgende toestellen:

- twee motor-compressorgroepen voor de luchtdruk voor de remmen;
- twee motor-ventilatorgroepen voor de koeling van de tractiemotoren. Elke groep drijft twee ventilatoren aan; Op de motor-ventilatorgroep 1 is een generator voor de lading van de batterijen bevestigd (aangedreven door V-riemen)
- verwarming van de stuurcabines;
- installatie voor de elektrische verwarming van de rijtuigen.

De hoogspanningshulpkring bestaat eveneens uit een overspanningsafleider, twee HS voltmeters, een RTN-relais die de DUR (Disjoncteur Ultra Rapide) uitschakelt bij een belangrijke spanningsval op de bovenleiding.

De hoogspanningskring is door een DUR beveiligd. Hij schakelt uit bij een te groot stroomverbruik (maximumrelais van de motoren, nulspanningsrelais, differentiaalrelais, overdraairrelais van de motoren, waakinrichting, noodremming).

Elektrische recuperatierem

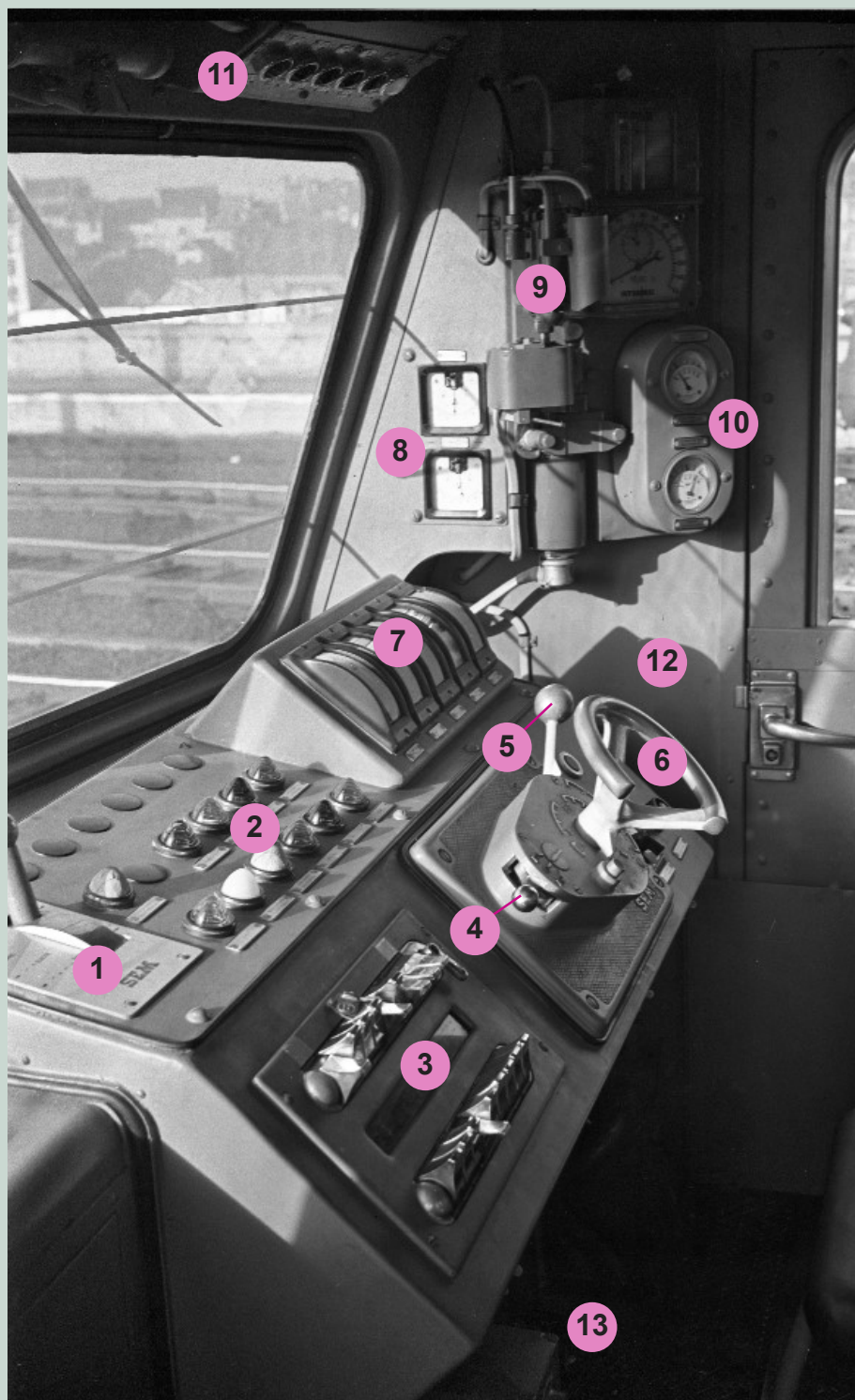
De elektrische recuperatierem laat toe door de omschakeling van de wikkelingen, de motoren om te vormen tot generatoren. De uitgangsstroom van de motoren keert naar de bovenleiding terug en zorgt voor een sterke vertraging van de trein.

Deze remming wordt gebruik voor het op snelheid houden van de goederentreinen bij sterke dalingen op de Luxemburglijn en voorkomt de slijtage en verhitting van de remblokken en wielbanden.

De dalingen van 16 en 17‰ te Ciney, Jemelle en Libramont zijn de sterkste van het net en hebben een lengte van 20 tot 30 km. Aangedreven door de voortbewegende trein leveren de als generatoren geschakelde motoren spanning aan de bovenleiding. Deze spanning wordt gelijktijdig verbruikt door de treinen die op de lijn rijden, wat leidt tot grote besparingen.

Bij recuperatieremming zijn de inductieven ontkoppeld en zorgen voor een onafhankelijke bekrachtiging. Ze zijn gevoerd vanuit een aparte generator, bekrachtigingsgenerator genoemd, die aan een constante snelheid, 3000 V levert.

De bestuurder beveelt de recuperatierem door het stuurwiel in de standen -1 (serie) en -2 (serie-parallel) te plaatsen.



↑ *Originele stuurtafel van de 123.060, 21 november 1956.
Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*

- | | |
|--|---|
| 1. Antisliphendel / zandstrooier | 5. Krachtkruk |
| 2. Diverse controle- en signalisatielampen | 6. Manipulator of stuurwiel |
| 3. Faiveleydoos.
Bovenste rij: bediening hoogspanningstoestellen (stroomafnemers, sluiten DUR, herinschakelen DUR, treinverwarming, compressoren, ventilatoren, ontrijmers).
Onderste rij: bediening andere toestellen (koplichten, verlichting cabine + meters + machinezaal, stuurpostverwarming, ...) | 7. HS voltmeters + recuperatierem, HS A-meters + motorgroepen 1-2 en 3-4. |
| 4. Keerkrak | 8. Laagspanning volt- en ampère meter |
| | 9. Teloc-snelheidsmeter |
| | 10. Remmanometers |
| | 11. Signalisatielampen oplopen van de aanzetweerstand JH1 en JH 2 |
| | 12. Remkranen (niet zichtbaar) |
| | 13. Dodemanspedaal |

Het regelen van de remkracht gebeurt door de krachtkruk.

Deze remming was enkel op de Luxemburglijn tussen Brussel en Arlon toegelaten. Gedurende de jaren '90 werden alle geëlektrificeerde lijnen uitgerust om dit type remming toe te laten.

Vandaag zijn bepaalde krachtvoertuigen uitgerust met een recuperatierem die samen met een pneumatische remming automatisch wordt ingesteld bij een remming bevolen door de bestuurder (locomotieven reeks 13, motorrijtuigen 96 en Desiro).

Antislip- en antidoorslaandispositief.

De locomotief is uitgerust met een antislip- en antiblokkeerdispositief. In het geval van doorslippen veroorzaakt een relais een automatische terugloop van de JH.

Om tegen het doorslaan te anticiperen beschikt de bestuurder over een hendel met drie standen:

- de eerste is de ruststand;
- in de tweede stand ontvangen de remcilinders druklucht tussen 0,8 en 1,2 bar om het op hol slaan van de motoren tegen te gaan;
- in de derde stand wordt bovendien het strooien van zand bevolen.

Deze hendel werd later door twee drukknoppen vervangen.

Pneumatische uitrusting

De pneumatische uitrusting bestaat uit een automatische dienstrem met een remkraan Oerlikon FV3 (later vervangen door een remkraan FV4a), een rechtstreekse rem met remkraan Oerlikon FD1 enkel werkend op de locomotief zelf en een noodrem die ingrijpt op de auto-

matische rem van de trein.

De luchtdruk wordt geleverd door twee Westinghouse-compressoren elk aangedreven door een 3000 V motor.

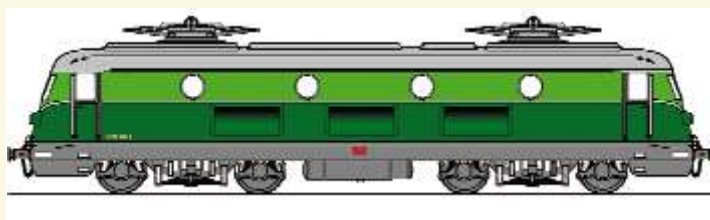
De luchtdruk wordt toegevoerd aan twee hoofdreservoirs van 1000 liter geplaatst onder het chassis tussen de draaistellen.

Dodemansuitrusting

De stuurcabines zijn uigerust met een 'dodemanspedaal met drie standen.

De bestuurder moet de pedaal in de tussenstand indrukken. Elke 60 seconden gaat een zoemer af en moet de bestuurder de pedaal indrukken om het dispositief te herladen. Nadien wordt de pedaal opnieuw in de tussenstand gehouden. In geval van verminderde waakzaamheid treedt een noodremming automatisch op na 4 seconden en schakelt de DUR uit.

2301-2383



Algemeenheden		Mechanisch gedeelte		Elektrisch gedeelte	
Effectief:	83	Bouwer:	S.A. La Brugeoise et Nivelles, te Nivelles	<i>tractie</i>	
Type:	Bo'Bo'	Bouwjaar:	1955-1957	<i>hulpkringen</i>	
Originele nummering:	123.001 - 123.083	Remming:	Automatische dienstrem en directe rangeerrem. Noodrem inwerkend op de automatische rem.	Bouwer:	ACEC in Charleroi, en SEM in Gent
Nieuwe nummering:	2301 - 2383		De automatische rem bevat het remregime 'reizigers', 'goederen' en 'hogedrukrem'.	Sturing:	Contactoren aangedreven door nokken gestuurd door servomotoren JH
Totale massa:	93,3 t		Elektrische recuperatierem.	Tractiemotoren:	Neusophanging, geforceerde koeling
Eenuursvermogen:	1882 kW		De automatische remkraan is van het type Oerlikon FV4a.	Aantal:	4
Continu vermogen:	1736 kW		De rechtstreekse remkraan is van het type FD1.	Eenuursvermogen:	470 kW
Asdruk:	23,325 t		De locomotief is uitgerust met een antislip-rem.	Continu vermogen:	434 kW
Aanzetkracht:	20 kN		Twee compressoren van het type Westinghouse voeden automatisch twee hoofdreservoirs met een totale capaciteit van 1000 liter.	Aslagers:	door middel van gesmeerde askussens
Wieldiameter:	1,262 m		Draaistellen:	De locomotief is uitgerust met draaistellen SLM Winterthur.	
Totale lengte:	18,000 m		Verwarming:	De cabineverwarming gebeurt door radiatoren.	
Draaistel:	3,450 m				
Hoogte dak:	3,755 m				
Totale hoogte:	4,400 m				
Minimum bochtstraal:	125 m				
Maximum snelheid:	130 km/h				
				Overbrenging:	3,109
				Stroomafnemers:	twee stroomafnemers ACEC
					Later uitgerust met een automatische sturing in treinschakeling met locomotieven van de reeks 26.
					Twee tweetrapscompressoren Westinghouse type 242VBZ en vier cilinders in V, aangedreven door een 3000V motor van 12 kW.
					Twee ventilatoren voor de koeling van de tractiemotoren, type hélicoïde "Rateau" elk aangedreven door een 3000V motor van 27 kW. Debiet 90 m³ /minuut.
					Een generator voor de batterijlading ACEC type CV266 shunt, 72 V spanning, 38 A.
					Een batterijblok van 54 elementen 80 Ah, nikkel-cadmium.
					Een groep voor de recuperatierem bestaande uit een generator met een vermogen van 17,4 kW, bij een spanning van 71V.

LEVERING

De 83 types 123 verlieten de fabriek tussen eind 1955 en september 1957. De eerste verlieten de 'Ateliers Métallurgiques de Nivelles', de andere werden geleverd door *La Brugeoise et Nivelles* in Nivelles. De *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* fuseerden in 1956 met *La Brugeoise et Nicaise et Delcuve* in Brugge om samen de *S.A. La Brugeoise & Nivelles* te vormen.

De levering van de eerste 60 eenheden gebeurde snel aan een gemiddelde van 6 machines per maand. De 123.001 werd afgeleverd op 21 november 1955, de 123.060 op 5 november 1956. Na 2 maanden pauze begon de levering van de laatste 23 eenheden, maar minder regelmatig: 10 maanden tussen 5 december 1956 voor de 123.068 en 16 september 1957 voor de 123.083.

Alle locomotieven werden aan de werkplaats van Brussel-Zuid geleverd.

FOTO 113-99

Op 31 augustus 1959 komt de omnibus Leuven - Brussel - Aalst, gesleept door de 123.048 van Brussel-Zuid, aan in Schaarbeek.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

LEVERINGSDATA EN EERSTE STELPLAATS VAN HET TYPE 123

123.001:	21-11-1955	Brussel-Zuid	123.043:	28-06-1956	Brussel-Zuid
123.002:	26-11-1955	Brussel-Zuid	123.044:	04-07-1956	Brussel-Zuid
123.003:	03-12-1955	Brussel-Zuid	123.045:	07-07-1956	Brussel-Zuid
123.004:	09-12-1955	Brussel-Zuid	123.046:	12-07-1956	Brussel-Zuid
123.005:	17-12-1955	Brussel-Zuid	123.047:	02-08-1956	Brussel-Zuid
123.006:	24-12-1955	Brussel-Zuid	123.048:	05-08-1956	Brussel-Zuid
123.007:	30-12-1955	Brussel-Zuid	123.049:	11-08-1956	Brussel-Zuid
123.008:	05-01-1956	Brussel-Zuid	123.050:	15-08-1956	Brussel-Zuid
123.009:	10-01-1956	Brussel-Zuid	123.051:	22-08-1956	Brussel-Zuid
123.010:	14-01-1956	Brussel-Zuid	123.052:	25-08-1956	Brussel-Zuid
123.011:	18-01-1956	Brussel-Zuid	123.053:	30-08-1956	Brussel-Zuid
123.012:	24-01-1956	Brussel-Zuid	123.054:	05-09-1956	Brussel-Zuid
123.013:	27-01-1956	Brussel-Zuid	123.055:	08-09-1956	Brussel-Zuid
123.014:	02-02-1956	Brussel-Zuid	123.056:	13-09-1956	Brussel-Zuid
123.015:	07-02-1956	Brussel-Zuid	123.057:	20-09-1956	Brussel-Zuid
123.016:	10-02-1956	Brussel-Zuid	123.058:	25-09-1956	Brussel-Zuid
123.017:	15-02-1956	Brussel-Zuid	123.059:	29-09-1956	Brussel-Zuid
123.018:	22-02-1956	Brussel-Zuid	123.060:	05-10-1956	Brussel-Zuid
123.019:	29-02-1956	Brussel-Zuid	123.061:	03-01-1957	Brussel-Zuid
123.020:	03-03-1956	Brussel-Zuid	123.062:	01-02-1957	Brussel-Zuid
123.021:	10-03-1956	Brussel-Zuid	123.063:	21-01-1957	Brussel-Zuid
123.022:	15-03-1956	Brussel-Zuid	123.064:	06-02-1957	Brussel-Zuid
123.023:	18-03-1956	Brussel-Zuid	123.065:	20-02-1957	Brussel-Zuid
123.024:	23-03-1956	Brussel-Zuid	123.066:	14-02-1957	Brussel-Zuid
123.025:	28-03-1956	Brussel-Zuid	123.067:	15-12-1956	Brussel-Zuid
123.026:	04-04-1956	Brussel-Zuid	123.068:	05-12-1956	Brussel-Zuid
123.027:	08-04-1956	Brussel-Zuid	123.069:	12-12-1956	Brussel-Zuid
123.028:	12-04-1956	Brussel-Zuid	123.070:	22-12-1956	Brussel-Zuid
123.029:	18-04-1956	Brussel-Zuid	123.071:	10-01-1957	Brussel-Zuid
123.030:	27-04-1956	Brussel-Zuid	123.072:	16-01-1957	Brussel-Zuid
123.031:	28-04-1956	Brussel-Zuid	123.073:	26-01-1957	Brussel-Zuid
123.032:	04-05-1956	Brussel-Zuid	123.074:	05-03-1957	Brussel-Zuid
123.033:	12-05-1956	Brussel-Zuid	123.075:	-03-1957	Brussel-Zuid
123.034:	16-05-1956	Brussel-Zuid	123.076:	21-03-1957	Brussel-Zuid
123.035:	20-05-1956	Brussel-Zuid	123.077:	30-03-1957	Brussel-Zuid
123.036:	27-05-1956	Brussel-Zuid	123.078:	11-04-1957	Brussel-Zuid
123.037:	01-06-1956	Brussel-Zuid	123.079:	13-04-1957	Brussel-Zuid
123.038:	06-06-1956	Brussel-Zuid	123.080:	25-04-1957	Brussel-Zuid
123.039:	08-06-1956	Brussel-Zuid	123.081:	15-05-1957	Brussel-Zuid
123.040:	14-06-1956	Brussel-Zuid	123.082:	19-07-1957	Brussel-Zuid
123.041:	20-06-1956	Brussel-Zuid	123.083:	16-09-1957	Brussel-Zuid
123.042:	23-06-1956	Brussel-Zuid			



→ De 123.001 verlaat in 1956 Oostende aan kop van een reizigerstrein met M1-rijtuigen. De machine droeg de kleine V in het midden op de kopwand. Deze kleine V werd toegevoegd met als doel de types 123 van de types 122 te onderscheiden. De 122'en mochten niet op de Luxemburglijn rijden. Foto ACEC.

De eerste 123'en werden niet meteen toegewezen aan de Luxemburglijn. Die was slechts op 30 september 1956 volledig geëlektrificeerd, met uitzondering van het gedeelte Brussel - Ottignies dat onder spanning werd gesteld op 14 januari 1956. De 123.001 t/m. 014 werden ingereden in de stelplaats van Brussel-Zuid en getest op de reeds geëlektrificeerde lijnen naar Oostende, Liège, Charleroi en Antwerpen. De eerste trajecten toonden reeds hun makkelijke inzet. Wachtend op het onder spanning brengen van de Luxemburglijn werden ze ondergebracht in de omloop van de types 122 (op de lijn Liège - Oostende) en de types 101 (goederentreinen tussen de haven van Antwerpen en het industrieel bekken van Charleroi).



↓ De 123.075 aan kop van een reizigerstrein die, met uitzondering van het laatste rijtuig, volledig bestaat uit oude ex-Nord-Belge-rijtuigen (NMBS type N). De eerste 2 rijtuigen zijn gemengde 1e en 2e klasse in een totaal van 4 (32.201 t/m 32.204 NMBS); de overige zijn ex-3e klasse. De trein passeert het station van Watermaal richting Namur. Datum onbekend. Foto NMBS.



Reeks 23

De 123'en bleven niet in Brussel-Zuid. Na hun rodage muteerden ze:

- 123.001 - 034: naar Kinkempois tussen 1 december 1955 en 22 mei 1956;
- 123.035 - 050: naar Stockem tussen 30 september en 5 december 1956;
- 123.051 - 071: naar Ronet tussen 23 oktober 1956 en 23 april 1957;
- 123.072 - 083: naar Stockem op 17 januari 1958.

Gedurende de eerste maanden diende het besturingspersoneel opgeleid te worden. Voor de meerderheid onder hen betrof het een complete omwenteling aangezien ze overschakelden van de stoom- naar de elektrische tractie.

De eerste 2 omlopen ontstonden op 30 september 1956 met een totaal van 11 dagen waarvan 7 in Ronet en 4 in Stockem.

Deze datum stemde overeen met de indienstname van de elektrische tractie op de Luxemburglijn.

Met de nieuwe dienstregeling op 2 juni 1957 werden twee nieuwe omlopen toegevoegd, waarbij de eerste twee uitgebreid werden. Op dat ogenblik waren 80



FOTO 113-98 De 123.082 van depot Brussel-Zuid wacht op 22 december 1957 het vertrek af in Liège-Guillemins met een direct naar Oostende.

Foto: auteur onbekend.

machines geleverd, waarvan er 54 in dienst waren.

De omlopen bedroegen in totaal 36 dagen, verdeeld onder de volgende

werkplaatsen:

- Brussel-Zuid (5)
- Ronet (15)
- Stockem (16).

FOTO 113-97 Een goederentrein op weg naar Namur beklimt de zeer steile helling naar Haversin. Hij wordt gesleept, in dubbeltractie, door de 123.023 op kop. Hogne, 2 april 1960. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





FOTO 113-90 Op 30 november 1957 sleept een niet-geïdentificeerde 123 van de stelplaats Stockem de directie trein 412 Brussel-Zuid - Luxembourg. De foto werd genomen net voor de stopplaats Hogne. Foto : Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

Brussel-Zuid (5 dagen)

De 123'en van Brussel-Zuid werden gebruikt door de bestuurders van depot Schaarbeek. Ze werden ingezet op de reizigersdiensten tussen Brussel en Oostende (directe, semi-directe en internationale treinen). Tussen Schaarbeek en Ronet reden ze goederentreinen.

Stockem (16 dagen)

De 123'en van Stockem werden verdeeld over drie omlopen en bestuurd door personeel van Stockem, Arlon en Jemelle.

De omloop van Stockem (7 dagen) omvatte enkel goederentreinen, met vertrek in Arlon of Stockem naar Jemelle, Marloie, Ciney, Namur en Ronet.

De omloop van Arlon (5 dagen) was verschillend: reizigerstreinen tussen Brussel-Zuid - Arlon en Luxembourg (directe en internationale); goederentreinen uit Arlon of Stockem naar Namur, Ronet en Schaarbeek.

In Jemelle (4 dagen) reden ze enkel goederentreinen naar Stockem, Arlon en Schaarbeek-Josaphat.

Ronet (15 dagen)

Gemengde diensten met reizigerstreinen van Brussel (Noord, Leopoldswijk of Schaarbeek) naar Ottignies en Namur of goederentreinen uit Ronet en Namur naar Schaarbeek, Schaarbeek-Josaphat, Vilvoorde, Leuven, Ciney en Stockem.

De nieuwe winterdienst van 22 septem-

ber 1957 veranderde weinig aan de omlopen. Enkel deze van Stockem werd met 2 dagen uitgebreid, in totaal 38 dagen. Alle 123'en waren op dat ogenblik geleverd, waarvan 82 beschikbaar.

Met de zomerdienstregeling van 1 juni 1958 bedroeg het totaal aantal dagen 42, waarvan 21 voor Stockem, 15 voor Ronet

en 6 voor Brussel-Zuid. Het werd evenwel teruggebracht op 37 met het in voege komen van de winterdienstregeling op 28 september 1958. Vervolgens steeg de inzet van de 123'en tot 76 dagen in 1965.

Wordt vervolgd...



FOTO 113-89 Een trein afkomstig uit Schaarbeek rijdt op 13 april 1957 door het Zoniënwoud tussen Bosvoorde en Groenendaal. Op kop de 123.047 van Stockem. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



FOTO 113-96 De 123.042 van de werkplaats Stockem vertrekt uit Ronet met een trein naar Luxembourg.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

**Doorrit te Hatrival van een internationale trein richting Luxembourg gesleept door de 123.054 op 22 februari 1963. Een mooi sneeuw-
tapijt bedekt de lijn.** *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*





FOTO 113-88 Op 27 mei 1957 rijdt een goederentrein met bestemming Stockem tussen de haltes van Hogne en Aye. De 123.063 uit de werkplaats van Stockem sleept de trein, terwijl een tweede 123 met neergelaten stroomafnemers de afdaling neemt. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO 113-87 Op 23 april 1959 zal een goederentrein, geslept door twee types 123 weldra aankomen in Ronet. Aan kop bevindt zich de 123.042 van de werkplaats Stockem. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



NEWS

privéoperatoren



● Twee Class 66 hebben een revisie ondergaan. De eerste, de DE 6302 verliet een GM-werkplaats te Hagen (D) op 15 oktober 2012 geschilderd in de nieuwe rode livrei van Crossrail en werd "Federica" gedoopt. Zij hernam haar dienst op 3 november.

De tweede is de DE 6308. Zij verliet de DB-werkplaats van Cottbus op 15 december in de nieuwe kleur en kreeg de naam "Anja". Zij was betrokken bij een ongeval te Glons op 4 maart 2010.

● Sinds 9 december 2012 legt Crossrail, in pool met ECR (Euro Cargo Rail), een containertrein in voor de maatschappij 2XL tussen Evian, Volvic en de haven van Zeebrugge. Deze trein rijdt 6 keer per week, hij wordt tussen Somain en Zeebrugge gesleept door een Class 77 van ECR en bestuurd door personeel van Crossrail tussen Moeskroen en Zeebrugge. Binnen enkele weken zullen bestuurders van Crossrail de trein besturen vanuit Somain.

49444 ①-⑥ XFSOM 06.00 - LZR 09.40
42832 ①-⑥ LZR 21.02 - XFTGR 00.36

Afkortingen: LZR: Zeebrugge, XFSOM: Somain (F), XFTGR: Tergnier (F)

↓ De DE 6302 "Federica" is reeds de negende Class 66 in de mooie rode Crossrail-livrei.

Op 6 november 2012, rijdt zij op lijn 15/1 te Mortsel. Deze lijn verbindt de vertakking "Krijgsbaan" op lijn 27A met de vertakking "Aubry" op lijn 15 (Antwerpen - Lier).

De DE 6302 is onderweg van Antwerpen-Berendrecht naar Weil am Rhein met de MSC 42283. Peter GOOTZEN.



FOTO 113-47 ↑ Op 4 november 2012 moest de GTS-containertrein 40184 Piacenza - Zeebrugge-Ramskapelle, tengevolge van werken ter hoogte van de vertakking Holsbeek te Leuven, omgeleid worden via de lijn 21 tussen Hasselt en Landen. Normaal rijden er geen goederentreinen op deze sectie. Verderop wordt deze trein een tweede keer omgeleid, dit keer tussen Gent en Brugge via Kortrijk (lijnen 75 en 66) wegens werken op de lijn 50A! Doortocht van de trein in de buurt van Attenhoven op de lijn 21 tussen Sint-Truiden en Landen. Hij wordt gesleept door de DE 6314. Maarten SCHOUBBEN.



↑ De DE 6308 "Anja" na haar revisie voor de werkplaats van Cottbus op 15 december 2012. Patrick STORM.



Nieuw kopertransport

Een nieuwe trein voor het vervoer van koper heeft op 29 oktober 2012 een eerste maal gereden tussen Pirdop in Bulgarije en de Aurubisfabriek in Olen. De trein werd ingelegd door Transport / Rurtalbahnhof.

Om deze trein samen te stellen, werden nieuwe wagens gebruikt van het type Smnps. Zij werden gebouwd in 2012 te Burgas in Bulgarije en zijn eigendom van de Duitse maatschappij On-Rail maar werden ingeschreven in Nederland. Deze voertuigen zijn uitgerust met een speciaal vastzetsysteem om diefstal van de lading onderweg te verhinderen.

FOTO 113-48 ↗ *De beladen kopertrein met bestemming Olen wordt gesleept door de 185 684 van de Rurtalbahnhof. Darmstadt Nord, 6 december 2012.*
Johny BRAUNS.

FOTO 113-49 → *De wagen type Smnps (platte wagen op draaistellen, zonder rand, van het speciale type, goedgekeurd voor een snelheid van 100 km/h) EVN 37 84 NL - ORME 4616 922-1.*
Johny BRAUNS.

FOTO 113-50 ↓ *De lege trein staat klaar voor vertrek van Olen naar Aachen West, gesleept door de PB01 / V264 van Transport/Rurtalbahnhof.* Johny BRAUNS.





FOTO 113-51 → Op 20 december werden drie Class 66 (ex-DE 6313, 6315 en 6316) overgebracht van Antwerpen-Schijnpoort naar Calais door de 4013, een Euro 4000 van Europorte. Deze locomotieven verbleven reeds lange tijd te Roosendaal en waren oorspronkelijk bestemd voor Crossrail. Op 23 oktober werden zij overgebracht naar Rotterdam waar de airco werd verwijderd. Op 23 november 2012 vertrokken zij naar Antwerpen-Schijnpoort. Ze werden uiteindelijk verkocht aan het Britse GB Railfreight. Vertrek van de trein te Antwerpen-Schijnpoort. Maarten SCHOUBBEN.



← **FOTO 113-52** Sinds december sleept Europorte in samenwerking met Railtraxx enkele graantreinen vanuit Frankrijk naar de Mouterij Albert NV te Ruisbroek. Hier de eerste lege trein die te Boom wacht op het vertrek naar Frankrijk op 11 december 2012. De dienstregeling:

45456 Prayon-Rupel 20.30 - Antwerpen-Schijnpoort 21.18/53 - Tourcoing 00.18
49428 Tourcoing 01.55 - Antwerpen-Schijnpoort 04.25/05.00 - Prayon-Rupel 05.44.

Geert PACKET.

In het kort...

- RF (Rail Feeding) huurt sinds 19 oktober 2012 een derde G2000, genummerd als 1103, ex-2003 R4C (Vossloh 1001 445/2004).
- Railtraxx leaset sinds november 2012 de TRAXX 185 515 van Alpha Trains. Deze locomotief rijdt enkel in Duitsland.

Een Roemeense locomotief te Antoing

→ Een Roemeense diesellocomotief is per vrachtwagen aangekomen bij de steengroeve Cimescaut te Vaulx (Antoing), vermoedelijk in het vooruitzicht van nieuw steentransport tussen Antoing en de cementfabriek Holcim te Obourg. Deze machine is van het type LDH125, waarvan 1605 exemplaren werden gebouwd tussen 1967 en 1992 door de fabriek 23 Augustus (FAUR) en is uitgerust met een Sulzer-dieselmotor 6LDA28B van 1250 pk. Bij de CFR vormden zij de reeks 81. Deze locomotief met nummer LDH125-427 werd tussen februari en december 2010 volledig gereviseerd te Cluj en verkocht aan TSO, een Frans bedrijf voor spoorwerken, dat haar inzette in Nigeria. Bernard VERRIER.





OSR met verrassende hulp

De ervaren spoorwegliefhebber is er heel zeker van: een trein van OSR wordt in Frankrijk gesleept door een 57. Deze kunnen uiteraard wel eens vervangen worden door een G1206, zoals voor de bediening van Chauny op 8 km ten zuiden van Tergnier. Toch beschikt OSR soms niet over de vereiste locomotieven om haar ambitie waar te maken. In dat geval doet het filiaal van B-Logistics een beroep op een filiaal van de SNCF, namelijk de verhuurder Akiem (zie Op De Baan 112, blz. 39). Het kan dus ook gebeuren dat een Franse locomotief een trein van B-Logistics sleept. Een voorbeeld hiervan is trein 61967 van Tergnier naar Lérrouville (een "Hub" voor verschillende maatschappijen, gelegen aan de kruising van de lijnen Paris - Nancy en Bètembourg - Dijon). Normaal wordt deze trein door een 57 gesleept (foto bovenaan op 16 mei 2012), maar op 31 oktober 2012 werd de 75039 van Akiem gebruikt. De 75015 en 5704 bevinden zich als voertuig in de trein (foto onderaan). Of hoe twee filialen van nationale maatschappijen tegelijkertijd concurrenten en partners kunnen zijn... Gilbert LAURENT.



Zwitserland

Daling van het goederenverkeer door de Alpen

Gedurende het eerste halfjaar van 2012 vond er een terugloop plaats van het goederenverkeer door de Alpen zowel over de weg als via de spoorweg en dit vanwege de economische problemen in Europa. Het vrachtvervoer per spoor verminderde met 8,2% in de eerste helft van dit jaar. Deze tendens wordt bevestigd voor de tweede trimester door de sluiting van de St-Gotthardtunnel tussen 5 juni en 2 juli naar aanleiding van vallende rotsblokken in de buurt van Gurtellen.

Zonder deze sluiting, en in de veronderstelling dat het vrachtvervoer per spoor in juni hetzelfde zou gebleven zijn dan tussen januari en mei 2012, zou de terugloop gedurende de eerste zes maanden van 2012 slechts 5 % geweest zijn i.p.v. 8,2 %.

Een groot deel van het vrachtvervoer per spoor kon tijdens de sluiting van de Sankt-Gotthard gebruik maken van de as Lötschberg - Simplon, soms ten koste van grote vertragingen. Op piekdagen reden tot 25 bijkomende treinen door de tunnel van de Lötschberg en de Simplon. Anderzijds wijzen de operatoren voor het gecombineerd vervoer erop dat ongeveer 10 tot 20 % van de transporten, die voorzien waren door de St-Gotthard, gebruik gemaakt hebben van buitenlandse spoorwegnetwerken, vooral die van de Brenner.

Het aantal vrachtwagens doorheen de Alpen daalde met 3 % in de loop van het 1e semester tot 628.000. Zonder de sluiting van de spoorlijn door de St-Gotthard zou de terugloop 5 % geweest zijn.

Wegens de sluiting van de St-Gotthard werden een 13.000-tal extra ritten van vrachtwagens geregistreerd op de weg, hetzij een 540 per dag.

In totaal werden, tijdens de eerste helft van dit jaar, 19,6 miljoen ton goederen vervoerd over de Zwitserse Alpenpassen, zowel via de weg als per spoor. Volgens een voorzichtige schatting, heeft de sluiting van de St-Gotthard een daling veroorzaakt met 260.000 ton goederen.

De vereenvoudiging van het wagenpark bij SBB-Cargo

Met een nieuw beleid, aangaande het beheer van het wagenpark, heeft SBB-Cargo tot doel om het aantal verschillende goederenwagens nog drastisch te verminderen, dankzij een efficiëntere exploitatie. Tegelijk wordt de vloot vereenvoudigd en zal de evolutie naar standaardvoertuigen verdergezet worden. De verscheidenheid in types bij het rollend materieel, die zich in de loop der



FOTO 113-53 Sedert enkele jaren is SBB-Cargo ook actief buiten de Zwitserse grenzen. De 421 378 sleept op de rechter Rijnnoever een goederentrein naar Frankfurt. Assmanshausen, 9 juni 2006. Michel HANSSENS.

tijden heeft ontwikkeld is zeer complex voor wat betreft het onderhoud maar ook voor de beschikbaarheid van wisselstukken. Het nieuwe transportbeleid bij SBB-Cargo International op de noord-zuidas en de herinrichting van het Zwitserse goederenvervoer met eenvormige wagens liggen aan de basis van deze planning. Met de herverdeling van het distributienet, kan SBB-Cargo het aantal gebruikte locomotieven gevoelig verminderen en dit vanaf de verandering in de dienstregelingen van december 2012.

De vernieuwing van het rangeermaterieel zal uitgevoerd worden vanaf nu tot einde 2013 met een vermindering van het aantal types van 10 naar 3.

De nieuwe hybridelocomotief Eem 923 zal het meesterstuk van de vloot worden. De diesellocomotieven Am 843 worden hoofdzakelijk gebruikt voor de zware rangeerdienst en overbrengingsritten, terwijl de Tm 232 gebruikt zal worden voor de lichtere diensten. De exploitatie- en onderhoudskosten liggen zo onder deze van het oude rangeermaterieel en de beschikbaarheid van de voertuigen is hoger. In de transitzone van SBB-Cargo International is het moderne locomotievenpark samengesteld uit Re 474, Re 482 en Re 484. Anderzijds is er voorzien om meerspannige locomotieven te verhuren aan Duitsland, Zwitserland en Italië. Onder de naam DACHI laten zij grensoverschrijdende trajecten toe zonder het verkeer op de noord-zuidas te verstoren.

Het bijeenbrengen van moderne krachtvoertuigen in het internationale verkeer laat daarentegen toe om traditionele en beproefde baanlocomotieven, de Re 620 (Re 6/6) en Re 420 (Re 4/4) te gebruiken in het Zwitserse binnenverkeer. Maatregelen op het gebied van technisch onderhoud laten toe dat deze locomotieven nog 15 tot 20 jaar kunnen gebruikt worden.

De Ae 610 (Ae 6/6), de oudste reeks die nu nog in dienst is, kan dan geschrapt worden. Verschillende machines werden

reeds overgedragen aan SBB Historic. De +/- 40 exemplaren die nog in dienst zijn en het einde van hun levensloop naderen met 50 jaar gebruik, zullen buiten dienst gezet worden eind 2013.

De laatste jaren heeft SBB-Cargo reeds doelgericht zijn park van goederenwagens gemoderniseerd, en dit volgens de noden van de klant. De onderneming heeft sinds 2005 de sanering verwezenlijkt van ongeveer 5500 wagens en enkel wagens aangekocht met een lage geluidslast. De omvang van dit stille wagenpark bereikt 85% hetgeen van SBB-Cargo een pionier maakt in Europa. In de komende jaren zal SBB-Cargo zijn vloot goederenwagens op een doelgerichte manier vervolledigen en afwerken in samenwerking met de klanten; o.a. door het aantal verschillende types te verminderen. Dankzij een efficiënter gebruik van de wagens, zal de omvang van het park aanzienlijk verminderd worden. Al de goederenwagens die nog nodig zijn zullen gebruikt worden tot het einde van hun voorziene levensloop en dan buiten dienst gezet worden. De dure revisies zullen niet meer uitgevoerd worden.

Heel dit beleid maakt deel uit van een pakket saneringsmaatregelen bij SBB-Cargo, met het oog op een evenwichtig resultaat voor het boekjaar 2013.



De nieuwe hybride locomotief Eem 923 001 (constructeur Stadler, aantal 30, snelheid 100 km/h, 1500 kW, dieselmotor 290 kW, spanning 15 en 25 kV). SBB.

175 lijnen veroordeeld?

Het federale ministerie van verkeer wenst 175 regionale lijnen te vervangen door autobussen. De inkomsten van het regionale spoorverkeer moeten in de toekomst minstens de helft van haar exploitatiekosten dekken. Het betreft méér dan één op twee lijnen, zijnde ongeveer 175 van de 300. De lijst is te lang om te publiceren. Indien de projecten van het OFT concreet worden uitgevoerd, zullen economische alternatieven worden onderzocht vooraleer belangrijke investeringen zullen worden uitgevoerd.

Het project van de dekking van de kosten van de regionale lijnen maakt deel uit van een richtlijn in het kader van de hervorming van de spoorwegen. Deze werd in vraag gesteld en de kantons en andere bestemmingen kregen tot 22 november de tijd om hun standpunt te formuleren.

Volgens dit project moeten de verantwoordelijken van de spoorlijnen met een kostendekking van minder dan 50 % nazien of er geen andere mogelijkheid bestaat met een betere kosten-batenanalyse. Om fouten te vermijden, moet men eveneens rekening houden met de toestand van de bestaande infrastructuur. Volgens deze richtlijn heeft het voor een lijn die onlangs volledig vernieuwd werd, geen zin een trein door een bus te vervangen. Indien een lijn in de eerste plaats dient voor het regionale vervoer van reizigers, mag zij, indien nodig, vervangen worden. Het zal leiden tot verhoogde winsten op het gebied van de infrastructuur.

Indien het beschouwde lijnstuk nog wordt gebruikt voor andere types van vervoer, zoals goederenvervoer of vervoer over grote afstanden, zullen de besparingen op het gebied van infrastructuur te verwaarlozen zijn.

Een ander criterium bij de beoordeling van regionale lijnen is de toestand van het rollend materieel.

Dit wordt minstens 20 tot 30 jaar gebruikt en kan niet zomaar van de ene lijn op de andere worden overgeplaatst, zeker niet op de smalspoorlijnen.

De voorstellen van het ministerie zijn gebaseerd op beslissingen van de Federale Raad van 1 september 2010. In het kader van de herstructurering, wordt specifiek verwezen naar de optie "verbussing".

Slecht nieuws dus voor de treinwereld, vermits er veel berglijnen bij betrokken zijn. In de winterperiode zullen de autobussen het moeilijk krijgen... Als dit project doorgevoerd wordt, zullen meerdere netten zonder meer verdwijnen. Laten we hopen dat het verstand zal zegevieren.

Nederland

Arriva bereikt Zwolle

Arriva Nederland verzorgt sinds enige tijd het busvervoer in verschillende regio's en baat een aantal regionale treinverbindingen uit (Dordrecht - Geldermalsen en Groningen - Leeuwarden).

Sinds 9 december 2012 heeft Arriva de verbindingen Zwolle - Emmen, Zutphen - Apeldoorn (NS), Zutphen - Winterswijk, Arnhem - Winterswijk en Arnhem - Tiel overgenomen van Syntus of RegioNS.

In december 2013 volgt ook de treindienst op de verbinding Marienberg - Almelo. De concessie voor de verbinding Emmen - Zwolle loopt tot 2027.

Arriva bestelde bij Stadler voor de treindienst Zwolle - Emmen GTW-motorstellen geschikt voor 1,5 kV gelijkspanning. In totaal werden 6 tweeledige (10411-10416) en 8 driedelige (10517-10524) motorstellen geleverd.



↑ FOTO 103-54 Aankomst te Zwolle van een driedelige GTW. W. BOECKX, 10-12-2012.

↓ ERS Railways laat, in samenwerking met PKP Cargo, een containertrein rijden tussen Poznan en Rotterdam Waalhaven-Zuid. Deze trein wordt dikwijls gesleept door een locomotief van PKP Cargo, die toegelaten is op het Nederlandse net. Dit was ook zo op 7 oktober 2012, toen de trein gesleept werd door de EU45-205. Doorrit te Berkel, nabij Tilburg. Jeroen de VRIES.



China

De motorwagens reeks NZJ2 afgevoerd

De dubbeldeksmotorwagens reeks NZJ2 van de Chinese Spoorwegen werden reeds uit het verkeer genomen in oktober 2012. Zij werden het slachtoffer van het Chinese hogesnelheidsnet en van de voortschrijdende elektrificatie.

Gebouwd door Changchun, reden ze sinds 2000 op de verbinding Beijing (Peking) - Tianjin. In 2007 werden ze verjaagd door de hogesnelheidstreinen en overgeplaatst naar de verbindingen Nanjing - Liuzhou, Nanchang - Wuchang en Chibi - Huangshi. Sinds 2001 waren zij ook te zien tussen Lanzhou en Xining. Deze treinen, door de Chinezen ook "Grote Witte Katten" genoemd, waren samengesteld uit twee motoreenheden met asindeling Co'Co', die zes of tien rijtuigen insloten. Elke motoreenheid was uitgerust met een 16V240ZJE dieselmotor van 3310 kW. Ze haalden een maximumsnelheid van 180 km/h.



Twee nieuwe reeksen elektrische locomotieven

De Chinese spoorwegen plannen de indienstname van twee reeksen met hoog vermogen: de HXD1D en HXD3D. De prototypes worden nu getest.

HXD1D

De fabriek van Zhuzhou Electric Locomotive Co leverde in februari 2012 de HXD1D (Co'Co') af. Het betreft de eerste in China gebouwde locomotief, met een driefasige asynchrone motorisatie, geschikt voor 25 kV. Zij is bestemd voor de reizigersdienst. Dankzij het hoge vermogen van 7200 kW bereiken ze met hun last van 20 rijtuigen (zijnde 3000 reizigers of meer dan 1000 ton) binnen de vijf minuten een snelheid van 160 km/h. Ze wegen 126 t.

HXD3D

De eerste HXD3D (Co'Co') verliet in maart 2012 de werkplaats van Dalian. Zij is eveneens bestemd voor de reizigersdienst en heeft dezelfde karakteristieken als de HXD1D (7200 kW, 160 km/h, 126 ton, asynchrone driefasige motorisatie).



↑ De HXD1D tijdens een testrit te Beijing op 25 maart 2012. De loc wordt gedurende een jaar getest, alvorens de reeks te bestellen. Foto JUCEMBER.



↑ De HXD3D-001 tijdens een testrit. Beijing, 15 mei 2012. Foto Luo Chunxiao.

← **FOTO 113-55** Hier een "grote witte kat" tijdens de doorrit te Fengtai West op 15 april 2006. De motoreenheid NZJ2 0002A trekt een trein Tianjin – Beijing. Deze treinstellen hebben het voorkomen van de Duitse ICE's. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **FOTO 113-56** Een trein Lanzhou – Xining volgt de oevers van de Gele Rivier. Op kop zien we motoreenheid NZJ2-0006. Lanzhou-Xigu, 21 april 2006. Philippe DE GIETER.





↑ **FOTO 113-57** Er werden ter gelegenheid van de kerstmarkt te Aachen (gehouden van 1 tot en met 23 december 2012) meerdere speciale treinen ingelegd. Op zaterdag 15 december reden twee extra treinen gesleept door stoomlocomotieven (41 360 en 03 2155). De uit Gerolstein afkomstige trein, gesleept door de Pacific 03 2155 (Borsig, 14475/1934), is zonet aangekomen in Aachen Hbf. Zij is eigendom van "Wedler & Franz GbR Lokomotivdienstleistungen" (WFL) en reed in opdracht van AKE-Eisenbahntoeristik. Tim VAN ROOY.

TELEX....

Frankrijk - Marokko

● Zeven locomotieven van de SNCF-reeks BB 36000 (36001-36006 en 36008) werden op 5 september 2012 in de haven van Rouen op een vrachtschip geladen. Ze werden naar Casablanca vervoerd. Het Marokkaanse OCP (Office Cherifien des Phosphates) huurt deze locs 7 jaar voor de sleping van 4800 t zware fosfaattreinen.

Rusland

● In het kader van een bilaterale ontmoeting tussen de Duitse Kanselier Merkel en de Russische President Poetin, gehouden op 16 november 2012 te Moskou, werd een contract voor de levering van 675 locomotieven getekend. Siemens AG en zijn Russische partner Group Sinara leveren de machines van het type 2ES10 aan de RZD. Deze machines van 200 ton, geschikt voor 3 kV, halen 120 km/h en een aanzetkracht van 784 kN. Ze ontwikkelen een vermogen van 8800 kW en hebben een recuperatierem. In mei 2010 werden reeds 221 eenheden van dit type besteld. Het contract is € 2,5 miljard waard.

Polen

● Koleje Śląskie (Pools voor Silezische spoorwegen) is eigendom van de regionale overheid van Silezië. Ze bezit diverse motorwagens en motorstellen van Poolse origine. Daarnaast gebruikt Koleje Śląskie

motorwagens die tweedehands aangekocht werden in Nederland (ex-NS reeksen 3100 en 3200 – Wadlopers) en in Duitsland (ex-DB reeks 614). Het bezit eveneens uit Nederland en Tsjechië afkomstige rijtuigen, die gesleept worden door ET22'en van PKP-Cargo en TRAXX'en reeks 186 van spooroperatoren Railpool en Lotos.

DB-Schenker Rail Polska

● De goederendivisie van de Duitse spoor-

wegen DB-Schenker bestelde bij Siemens 23 elektrische locomotieven van het type Vectron. Deze zijn bestemd voor het Poolse filiaal DB-Schenker Rail Polska. Ze worden tussen eind 2012 en 2015 geleverd. Het betreft de derde bestelling van dit type locomotieven (de opvolger van de Eurosprinter). De leasingmaatschappij Railpool (zes machines geschikt voor 15 kV) en het Italiaanse Fuori Muro (2 stuks geschikt voor 3 kV) plaatsten reeds orders.

Italië

● FS plaatste in augustus 2010 bij een consortium bestaande uit Bombardier en Ansaldo-Breda een order voor 50 hogesnelheidstreinen van het type Zephro V300. Ze omvatten 8 kantelbakrijtuigen en kunnen 469 reizigers aan 360 km/h (ontworpen voor 400 km/h) vervoeren. Hun bouw wordt verzorgd door Bombardier te Vado Ligure en Ansaldo-Breda te Pistoia. Het eerste motorstel wordt in februari 2013 geleverd en moet in dienst zijn tegen 2014. Dit nieuwe materieel moet Milano verbinden met Roma in 2u20 in plaats van 2u40 nu. De ETR1000'en worden gehomologeerd voor Italië, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland, België, Nederland en Spanje.



Een schaalmodel van de kop van de toekomstige ETR1000 werd op 19 augustus 2012 voorgesteld tijdens de beurs "Festa dell' Amicizia" te Rimini. Marco CACCOZZA.



Na de spoorwegbeurs Innotrans, gehouden te Berlin in september 2012, werd het model opgesteld in diverse grote steden, zoals hier op het "Piazza del Duomo" te Milano op 19 oktober. Alessandro ALBE.



FOTO 113-95 Op 30 september 2012 rijdt de E69 03 met een historische trein van Koblenz-Lützel naar Kobern-Gondorf langs de Moezel. De trein werd gefotografeerd in de wijngaarden van Winnigen. Maarten SCHOUBBEN.

De E69 03 van de DB werd 100 jaar



Op 24 januari 1897 kreeg de *Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG)* een concessie voor de aanleg en de uitbating van een 23,6 km lange spoorlijn tussen Murnau (aan de lijn München - Garmisch-Partenkirchen) en Oberammergau. De LAG was een privémaatschappij waarvan de directie zich in München bevond. Ze bouwde en exploiteerde sinds 1887 verschillende lokale spoorlijnen in Duitsland en het toenmalige Oostenrijk-Hongarije. Op 1 augustus 1938 werd ze genationaliseerd en de lijnen werden overgenomen door de Deutsche Reichsbahn (DR).

De lijn Murnau - Oberammergau, ook wel de *Ammergaubahn* genoemd, werd op 1 mei 1900 geopend. De treinen moesten een hoogteverschil van 141 m overwinnen: Murnau bevindt zich op een hoogte van 691 m en Oberammergau op 834 m. Ze werd al in 1904 als eerste Duitse

spoorlijn met wisselspanning geëlektrificeerd. De oorspronkelijke spanning van 5,5 kV 16 Hz werd echter al snel vervangen door 5 kV 16 2/3 Hz. Deze was veel eenvoudiger te verkrijgen vanuit de 50 Hz-installaties van het publieke elektriciteitsnet.

De LAG bestelde vier motorwagens voor de reizigersdienst.

Voor het goederenvervoer werd in 1905 een elektrische locomotief besteld. Deze eerste Duitse locomotief voor wisselspanning werd gebouwd door Katharinenhütte met een elektrische installatie van Siemens-Schuckert. Ze had twee assen, was 7,5 m lang en ze woog 23,5 ton. De locomotief ontwikkelde een vermogen van 160 kW en haar maximumsnelheid bedroeg 50 km/h. Ze werd op 19 februari 1906 in dienst gesteld te Murnau. Deze machine kreeg het nummer LAG 1 en de naam "Katharina".

Aangezien het vervoer toenam, kocht de LAG in mei 1909 een tweede locomotief, deze keer voor de reizigersdienst. Ze werd geleverd door Krauss (een aandeelhouder van de LAG) en Siemens-Schuckert als LAG 2 en ze kreeg de naam "Pauline". De vorm van de kast werd aangepast om sterkere motoren (306 kW) te kunnen onderbrengen. De bijna identieke LAG 3 "Hermine" werd op 17 december 1912 in gebruik genomen.

In 1922 werd een bijkomende locomotief, met een vermogen van 237 kW, geleverd voor het goederenverkeer. Deze LAG 4 "Johanna", gebouwd bij Siemens, had een heel andere opbouw met een stuurcabine aan één van de uiteinden van de kast. Ook de elektrische installatie was veel moderner. In 1934 werd ze echter verbouwd waarbij de stuurcabine in het midden werd geplaatst zoals bij de andere locomotieven.

Een vijfde en laatste locomotief werd in 1930 geleverd door Maffei. Ze was sterker (565 kW) en langer (8,7 m) dan de vorige machines. Ze kreeg het nummer LAG 5 "Adolfine" en ze was bestemd voor het goederenverkeer.

Na de nationalisatie van de LAG werden de vijf locomotieven, ondanks hun onderlinge verschillen, door de DR ondergebracht in de reeks E69 (de latere reeks



FOTO 113-58 In 1957 werd de E69 001 teruggebracht in haar oorspronkelijke staat als LAG 1, waarna ze als monument werd opgesteld voor de centrale werkplaats München-Freiman (zie foto). Vandaag staat ze in de Lokwelt Freilassing. Julien CASIER.

169 van de DB).

In 1955 werd de bovenleidingsspanning van de lijn op de bij de DB gebruikelijke 15 kV 16 2/3 Hz gebracht. Vier van de vijf locomotieven werden hiervoor omgebouwd. Enkel de E69 01 werd, gezien

haar leeftijd, niet meer aangepast. Ze werd op 25 november 1954 geschrapt in de stelplaats van Garmisch. De E69 02 en 03 kregen een afstandsbediening en verhuisden op 5 juli 1955 naar Heidelberg als rangeerlocomotief. Op 1 juni 1964 keerden ze terug naar Murnau.

FOTO 113-59 Op 6 april 1981 wacht de 169 002 in Murnau op het volgende vertrek naar Oberammergau. Pierre HERBIET.





← **FOTO 113-60**
 De 169 002 staat in Murnau klaar voor het vertrek.
 Julien CASIER.

↓ **FOTO 113-61**
 De 169 002 vierde in 1979 haar 70ste verjaardag in het station van Murnau.
 Julien CASIER.

De reeks 169 werd tussen 1977 en 1982 afgesteld in de stelplaats van Garmisch:

- de 169 002 en 169 003 werden geschrapt op 29 juli 1982;
- 169 004 beëindigde haar loopbaan op 29 september 1977;
- de 169 005 werd op 24 september 1981 geschrapt.

Ze werden op de Ammergaubahn vervangen door locomotieven van de reeks 141, een reeks die ondertussen ook al is verdwenen. Sinds het najaar van 2004 rijden er motorstellen van de reeksen 425 en 426 op deze lijn.



↓ **FOTO 113-62**
 De 169 003 verlaat Murnau met een trein naar Oberammergau.
 Julien CASIER.





Opmerkelijk genoeg bleven alle locomotieven bewaard:

- E69 01 in de Lokwelt Freilassing;
- 169 002 door het DB-museum te Nürnberg;
- 169 003 door het DB-Museum te Koblenz-Lützel;
- 169 004 staat als monument voor het station van Murnau;
- 169 005 wordt bewaard door de Bayerische Localbahnverein.

↑ **FOTO 113-63** Op 4 april 2010 pendelde de 169 003 tussen Koblenz en Neuwied ter gelegenheid van 175 jaar Duitse spoorwegen. Deze locomotief begon haar carrière bij de LAG op 17 december 1912. Na haar overname door de DR bleef ze van 19 november 1940 tot 25 november 1955 in Murnau. Van 26 november 1954 tot 28 april 1955 werd ze omgebouwd in de werkplaats van München Freiman en daarna toegewezen aan de stelplaats van Garmisch tot 23 mei 1955. Daarna werd ze tot 4 juli 1955 ingezet in Rosenheim waarna ze muteerde naar Heidelberg. Hier werd ze tot 31 mei 1964 ingezet als rangeerlocomotief waarna ze terugkeerde naar Garmisch. Ze werd er afgesteld op 13 oktober 1980 en definitief geschrapt op 24 september 1981. Vandaag behoort ze tot de verzameling van het DB-museum in Koblenz-Lützel en is ze nog steeds rijvaardig. Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 113-86** 100 jaar is een feestje waard: op 30 september 2012 is de 169 003 met haar speciale trein nabij Winingen onderweg naar Koblenz. Maarten SCHOUBBEN.





← FOTO 113-64
 De 169 004 rangeert in Murnau, terwijl de 169 005 op het naastliggende spoor klaarstaat met een reizigerstrein.
 Julien CASIER.

↑ FOTO 113-65
 Na haar schrapping op 29 september 1977 werd de 169 004 in april 1978 als monument opgesteld voor het station van Murnau.
 Murnau, 12 maart 2011.
 Philippe DE GIETER.



↓ FOTO 113-66
 Jarenlang een vertrouwd gezicht: de 169 004 in het station van Oberammergau.
 Julien CASIER.





FOTO 113-67 ↑ De 169 005 staat in het station van Oberammergau klaar voor het vertrek. De motorkappen van deze locomotief waren veel groter dan die van de vier oudere machines. Ze woog 32 t terwijl het gewicht van de andere locomotieven varieerde van 23 tot 26 ton. Pierre HERBIET.

FOTO 113-68 ↓ Op 6 april 1981 kruist de 169 005, met een lokale goederentrein, in het station van Bad Kohlgrub een reizigerstrein die door de 169 003 wordt gesleept. Pierre HERBIET.



De spoorwegen in Moldavië



Moldavië (of de Republiek van Moldova) is sinds het uiteenvallen van de Sovjetunie in 1991 een Oost Europees land dat zich bevindt tussen Roemenië en Oekraïne. Het heeft een oppervlakte van 33.843 km² en telt 3,656 miljoen inwoners. Het 1180 km lange breedspoor-net wordt er net als het 14 km lange normaalspoor-net volledig uitgerust met dieseltractie door de CFM (Calea Ferate din Moldova).

↑ Te Bahmut, op de lijn die de hoofdstad Chisinau met Ungheni verbindt, zien we op 14 mei 2012 een goederentrein met bestemming Oekraïne. De trein wordt via het noorden van het land gesleept door de 3TE10M-0037ab (die echter tot twee elementen is herleid). De CFM zouden deze lijn over een lengte van 108 km willen moderniseren en elektrificeren, waarbij ook de spoorbreedte op normaalspoor zou worden gebracht... Jean-François HUART.

↓ Stoptrein 6032, die van Ungheni naar Chisinau rijdt, is samengesteld uit motorwagens D1-770 en D1-777. Van dit type, gebouwd door Ganz-Mavag in 1977, worden 26 eenheden ingezet op het net van de CFM. Daarnaast is dit materieel ook alomtegenwoordig op alle breedspoorlijnen in het voormalige Oostblok. Bucovat, 13 mei 2012. Jean-François HUART.





Dagelijks vindt er één heen- en terugrit plaats tussen de hoofdsteden van Moldavië en Roemenië. Trein 105 Chisinau-Boekarest passeerde zojuist het station van Pirlita en zal over enkele minuten aankomen te Ungheni, waar de draaistellen omgewisseld zullen worden. Op 14 mei 2012 wordt dit konvooi gesleept door het B-element van de 3TE10M-1249, getooid in een mooie blauwe livrei die past bij de rest van de trein. Jean-François HUART.

Het grensstation Ungheni is een bezoekje waard en dat niet alleen omwille van de architectuur van het stationsgebouw. In Ungheni vindt immers de omwisseling plaats van de draaistellen voor normaalspoor in Roemenië en voor breedspoor in Moldavië. Op 14 mei 2012 is de lange-afstandstrein, die Moskou met Chisinau verbindt, aangekomen in het station. Locomotief 3TE10M-0013ab wordt korte tijd later aan het andere uiteinde van de trein geplaatst om terug te vertrekken in de richting van de Moldavische hoofdstad. Jean-François HUART.





Deze foto toont trein 105 Chisinau-Boekarest te Bahmut op 14 mei 2012, enkele minuten voordat hij de helling van Cornesti zal oprijden. De locomotieven van reeks 3TE10M werden in 1980 gebouwd door het Oekraïense bedrijf Lugansk te Plovoz. De meeste van de 16 locomotieven die op het Moldavische net actief zijn, ondergingen sindsdien een aanpassing waarbij het centrale element werd verwijderd. Soms werden zelfs twee elementen opgeofferd, zoals we hier zien bij de B-sectie van de 3TE10M-1249. J-F. HUART.

Liefhebbers van lawaaierige en rokende diesellocomotieven moeten zeker een bezoek brengen aan de lijnsectie tussen het vormingsstation Ocnita en de grens met Oekraïne. Op 15 mei 2012 trof de fotograaf er deze verbazingwekkende dubbeltractie aan, samengesteld uit een dubbele 3TE10M (met één element van de 1042 en één van de 1051) en de 2TE10M-2941. Na het bedwingen van een lange helling passeerde de trein zojuist het station van Girbova. Hij zet vervolgens zijn weg verder richting Ocnita aan kop van goederentrein 3341. Jean-François HUART.





Het wordt steeds dringender om op "jacht" te gaan naar de Moldavische 2TE10L'en. Op 16 mei 2012 wordt trein 3348, die Ocnita met het station Otaci aan de Oekraïense grens verbindt, gesleept door een dubbele tractie die is samengesteld uit de 2TE10L-2080, een element van de 2TE10L-792, een element van de 3TE10M-1051 en tenslotte een element van de 3TE10M-1042. De foto werd genomen ter hoogte van KP 186, nabij het dorp Frunza. Alain NOUAILLETAS.

De Moldavische spoorwegen bezitten ook twee "Taïgatrommels". Ze worden ingezet voor de treinen die Chisinau met Oekraïne verbinden via Transnistrië, de zelfverklaarde Russischtalige provincie van Moldavië. De M62-1257 heeft het station van Chisinau verlaten en nadert het dorp Aneni Noi op kop van trein 642 met bestemming Odessa. 14 mei 2012. Jean-François HUART.



België

Kalterherberg: "Waffel Time" - Rail Bike van de Hoge Venen

Een oud rijtuig type N van de Nord-Belge werd in de directe omgeving van Kalterherberg geplaatst, waar het gebruikt wordt als barrijtuig "Waffel Time", voor de klanten die de draisine van Kalterherberg naar Sourbrodt willen gebruiken. Het betreft rijtuig 32.204. Het stamt uit de serie 1 t/m 4 van de Nord-Belge, met indeling A3B4yfi, gebouwd in 1930 door Anglo-Franco-Belge te la Croyère. Tijdens de overname van de Nord-Belge in 1940, kende de NMBS hen de nummers 1001 tot 1004 (a3b4) toe. In 1956 werden zij gedeklasseerd tot tweede klas (B7) en kregen zij de nummers 32.201 t/m 32.204. Zij werden buiten dienst gesteld op 17 september 1976 nadat zij een tijd werden gebruikt in testtreinen met de elektrische locomotieven van de serie 18 en 20. Na schrapping werd de 32.204 vanaf 4 november 1976 opnieuw gebruikt bij de brigade ES van de groep Namur (UIC 30 88 973 0531-1). Op 20 maart 1990 werd het geherklasseerd als "groot werktuig" 947/858, met vaste standplaats.

Het rijtuig kreeg gezelschap van een gesloten goederenwagen van 20 ton type Hf 5030A2, afkomstig van het War Departement, dat gebruikt werd door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Hij maakte deel uit van de reeksen 1.053.500 tot 899 en 1.054.500 tot 899. Deze wagen beëindigde zijn loopbaan te Ronet als "groot werktuig" 947/898 voor de dienst ES.



↑ **FOTO 113-69**

De "Waffel Time", ondergebracht in het voormalige rijtuig 32.204 type N van de NMBS, ex-rijtuig nr.4 van de Nord-Belge. De kast moet uiterlijk nog verder gerestaureerd worden.

← **FOTO 113-70**

Een zicht op de opstelling van het N-rijtuig en de ex-WD-wagen.

Kalterherberg, 4 december 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

België

Varsenare: Theesalon “t Station”



Begin jaren '90 werd het K1A-rijtuig nr. 21117 (UIC 50 88 19-48017, ex-22.003 B9, gebouwd door Baume et Marpent en in dienst gesteld op 27 november 1934, geschrapt in 1988) aangekocht door een particulier en op een stuk spoorlijn geplaatst naast het station van Varsenare, tussen Brugge en Oostende. Het station werd heringericht als café-taverne “Oude Statie Varssenaere”. Nadat het een tiental jaren leeg gestaan had, kreeg het station een nieuwe eigenaar en werd ingericht als theesalon met feestzaal, genaamd “t Station”. Het rijtuig werd gerestaureerd en een terras werd aangelegd.

↑ *Begin jaren '90 werd het vroegere station ingericht als café-taverne “Oude Statie Varssenaere”. Het rijtuig kreeg toen gezelschap van een tweeassige vuurloze stoomlocomotief, die echter spoorloos verdwenen is. Een speelplein werd eveneens aangelegd. Varsenare, 18 augustus 1993. Roger CRIKELAIRE.*

↓ *Het station van Varsenare werd heringericht als theesalon, genaamd “t Station”. een mooi terras werd naast het rijtuig aangelegd. Jonathan VANKEERSEBILCK.*



Frankrijk

Eurotunnel

In 2008 werd M2-rijtuig nr. 42.387 aangekocht door Eurotunnel. Na een herschildering - door TSP te Saint-Ghislain - verliet het Saint-Ghislain op 10 november 2008 met bestemming Fréthun. Het wordt ingeschakeld in een hulp-trein en in werktreinen in de Kanaaltunnel.

FOTO 113-71

De M2 42.387, klaar voor vertrek naar Fréthun. Saint-Ghislain, 9 november 2008. TSP.



SPANJE: Ct nr. 54 - *Minero Siderúrgica de Ponferrada*

Energie leverde in 1927 een Ct voor breedspoor (1676 mm) aan *la Societa Iberich de Construcciones y Obras Publicas, S.A. (SICOP)* te Valencia. Zij werd daar ingeschreven als nr. 7 (Energie 357 / 1927). later werd zij verkocht aan *Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP)* en vernummerd naar MSP 54. Deze locomotief woog leeg 30 ton en 37,75 ton in rijvaardige toestand. MSP gebruikte haar als rangeerlocomotief in het station Ponferrada tot midden jaren '70 van vorige eeuw. Zij wordt bewaard in het *Museo del Ferrocarril Ponferrada* te Ponferrada.



FOTO 113-72 De 54 van MSP, afgesteld voor de werkplaats te Ponferrada, april 1980. Pierre HERBIET.

SPANJE: GESLOTEN WAGEN

Madrid - Zaragoza - Alicante

In 1878 bouwde: "*la Société Anonyme des Ateliers de la Dyle*" te Leuven gesloten wagens voor de maatschappij *Madrid - Zaragoza - Alicante (M.Z.A.)*. Hun laadvermogen bedroeg 10 ton.

Wagen J.2433. Foto la Dyle, verzameling TSP.



NEDERLAND: 50 0073 **Veluwsche Stoomtrein Maatschappij**

Na de vereffening van de Vennbahn (toeristische spoorlijn Eupen – Raeren – Sourbrodt - Trois-Ponts), werd de Duitse stoomlocomotief 50 3666 in november 2006 verkocht aan de *Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM)*. VSM heeft zijn thuisbasis te Beekbergen en exploiteert de lijn Apeldoorn - Dieren.

De 50 0073 werd in 1943 gebouwd door *Franco-Belge* te La Croyère (2567/1943) en kwam te Hannover bij de DR in dienst als 50 2145. Op 12 mei 1961 verliet zij de werkplaats van Stendal waar zij werd omgebouwd tot de reeks 50.35 en vernummerd als 50 3666. In totaal werden 208 locomotieven BR 50 door de DR omgebouwd tussen 1957 en 1961. Zij kregen onder andere een nieuwe ketel om hun prestaties te verbeteren bij het gebruik van slechte steenkool.

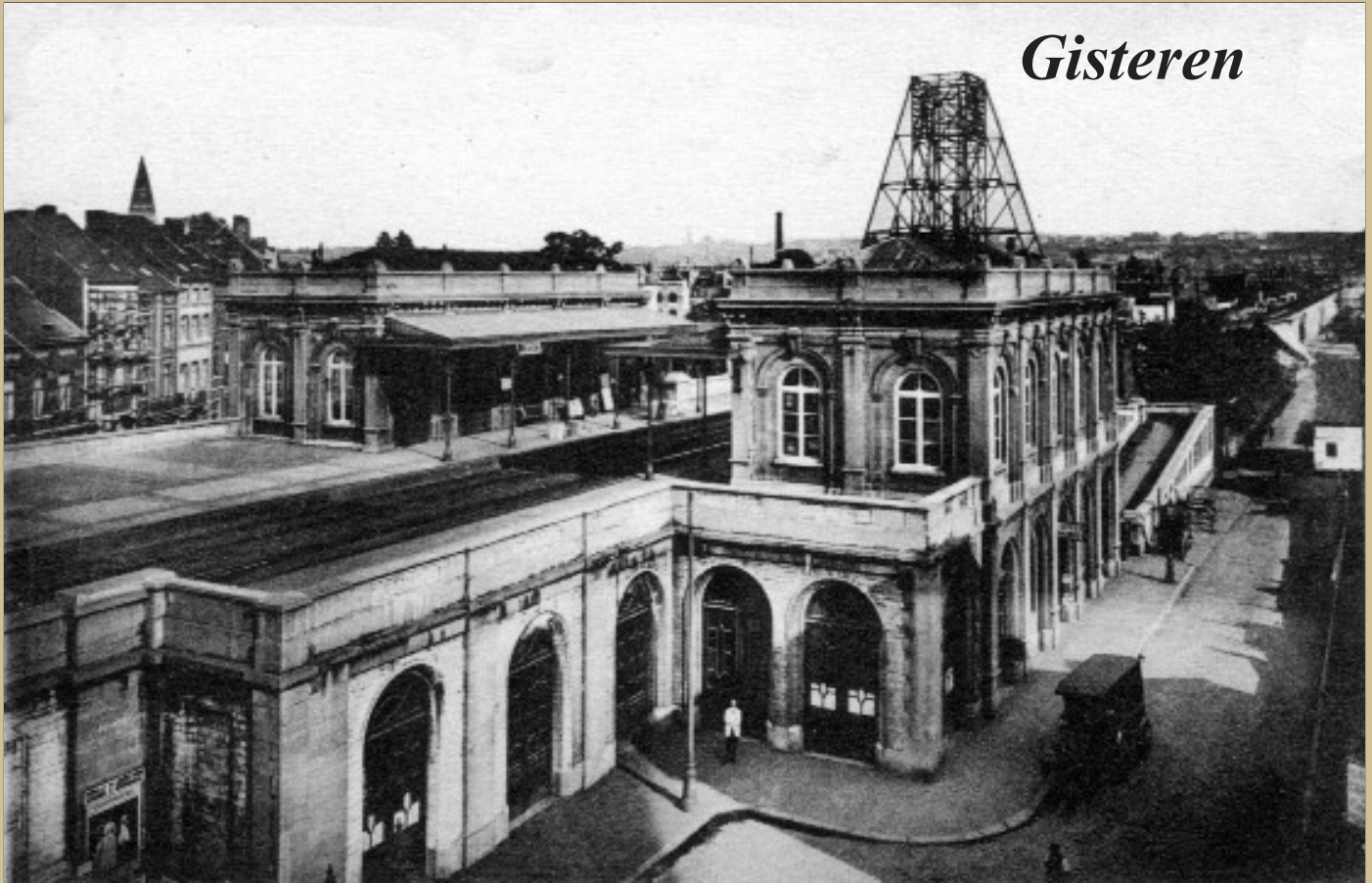
Het vuur van de 50 3666 werd gedoofd op 25 december 1991 en zij werd geschrapt op 19 mei 1992 te Chemnitz-Hilbersdorf. Zij werd verkocht aan de Vennbahn in december 1992. Om het brandrisico in de Hoge Venen te beperken, werd zij te Meiningen omgebouwd naar oliestook, iets wat ook gebeurde met 72 locomotieven van de reeks 50.35 tussen 1961 en 1971 bij de DR.

Alle locomotieven van de reeks 50.35 die werden omgebouwd voor oliestook, werden vernummerd van 50 0001 t/m 50 0072. Daarom besloot de VSM de 50 3666 eveneens te vernummeren en sinds het beëindigen van haar revisie in september 2010 rijdt zij onder het nummer 50 0073-2, volledig in overeenstemming met haar technische kenmerken.

← *De locomotief nog in dienst op de Vennbahn. Vertrek te Raeren, samen met de 41 241, eigendom van Dampflok-Tradition Oberhausen, voor een rit op de voormalige Vennbahn. 26 april 1998. Didier FUNKEN.*

↓ **FOTO 113-73**
Nu rijdt zij bij VSM. Beekbergen, 1 september 2012. Philippe DE GIETER.





De westelijke ringlijn rond Brussel verbindt Schaarbeek met Brussel-Zuid. Ze werd geopend op 5 juni 1871, toen nog als lijn 26A. De lijn was van in het begin dubbelsporig en ze telde vijf stations: Laken, Pannenhuis, Koekelberg, Brussel-West en Kuregem. Het station van Kuregem bevond zich op het grondgebied van Anderlecht en het werd op 25 december 1872 geopend voor het reizigersverkeer. Na de Eerste Wereldoorlog werd het station gesloten om vanaf 22 mei 1937 weer bediend te worden door treinen richting Denderleeuw (lijn 50) en Dendermonde (lijn 60). De laatste reizigerstreinen stopten in Kuregem op 2 juni 1984 als gevolg van de invoering van het IC/IR - plan. Het station bestond uit twee gebouwen, een aan elke kant van de lijn. De lijn 28 bevindt zich hier op een talud om het kanaal Brussel - Charleroi te overbruggen. De foto bovenaan werd genomen in de richting van Brussel-Zuid. Vandaag is het gelijkvloers van het gebouw nog zichtbaar, maar het is volledig dichtgemetseld. Verzameling TSP.

FOTO 113-74 ↓ Jean-Luc VANDERHAEGEN, 3 augustus 2012.





Gisteren

Het stationsgebouw raakte na de sluiting meer en meer in verval. Vallende stenen vormden uiteindelijk een veiligheidsrisico wat leidde tot de beslissing om het station te slopen. De afbraak gebeurde in verschillende fases en in 1987 was het gebouw verdwenen.

Deze drie foto's tonen het andere gebouw op het Republiekplein. Ze werden gemaakt in 1902, 1986 en 2012. Verzameling TSP. ↑

FOTO 113-75 → 27 december 1986.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 113-76 → 13 september 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



1986



Vandaag



De mooiste plekjes

SCLAIGNEAUX

125

Lijn 125 Namur - Liège volgt over bijna haar totale lengte de linkeroever van de Maas en dat geeft mooie fotostandpunten. Sclaigieux is een mooi voorbeeld. De lijn verwerkt hoofdzakelijk reizigersverkeer: drie treinen per uur (IC D Liège - Lille, IC M Liers - Namur - Brussel-Zuid en de L-treinen Namur - Huy en Statte - Liège). Het goederenverkeer is de laatste jaren fel verminderd en bestaat nu vooral uit het vervoer van stenen, kalk en producten voor en van de staalindustrie.

↑ **FOTO 113-77** De L5664 Liège-Guillemins - Namur is ongeveer halweg tussen Sclaigieux (waarvan het station in de achtergrond zichtbaar is) en Namêche. Yves STEENEBRUGGEN, 17 juni 2006.

↓ **FOTO 113-78** Dezelfde dag werd de goederentrein Köln Gremberg - Fréthun, gesleept door de 36005 van de SNCF, vastgelegd op de gevoelige plaat. Yves STEENEBRUGGEN.



Vw 01, het kortste en vreemdste voertuig van de NMBS

Vw 01 heeft niets met Volkswagen te maken. Het voertuig werd genoemd naar zijn ontwerper André Van Wissen, een electromecanicien in Kinkempois.

In 1986 bouwde deze lokale MacGyver, gesteund door de hoofdingenieur, dit ding met behulp van schrootmateriaal. Het bestaat uit een half draaistel van een motorstel type 54 en een twee-assige lorrie. Het moest dienen om draaistellen van elektrische locomotieven te verplaatsen in de werkplaats. Het wordt zelfs gebruikt voor het trekken van vijzels en het kan een of twee locomotieven verplaatsen. Het is uitgerust met twee batterijblokken van 72 volt die de motor van het have draaistel aandrijven. Oorspronkelijk volgde een voedingskabel het voertuig. In de loop der jaren heeft André het voertuig autonoom en veiliger gemaakt - er zijn nooit ongevallen mee gebeurd. De Vw 01 is uitgerust met twee ampèremeters, een stoel, een klaxon en een mechanische rem die met behulp van houten remblokken op de as van het motorstel inwerkt. Zelfs een automatische waakinrichting werd niet vergeten! Er werden verschillende koppelingen gemonteerd die door de bestuurder bediend kunnen worden zonder dat hij hiervoor uit zijn stoel moet komen...De Vw 01 weegt 7 ton, heeft een vermogen van ongeveer 20 pk en haalt een snelheid van 5 tot 10 km/h.

Onlangs werd een moderner, groter en vooral duurder (18.000 euro) voertuig aangekocht. Het kwam eind 2008 aan in Kinkempois om de Vw 01 te vervangen. Jammer genoeg waren de regelmatige gebruikers er niet erg tevreden mee...

De Vw 01 was zeker het geestigste voertuig op het Belgische net. Als het nog operationeel is, ziet men het enkel in actie in de werkplaats van Kinkempois.

Ziehier twee foto's als eerbetoon.

De Vw 01 laat zich slechts zelden in de zon bewonderen, het is een harde werker in de schaduw.

Georgy Lejeune, mei 2009.

↑ *De Vw 01, het meest bizarre spoorvoertuig van de NMBS. Kinkempois, 5 mei 2009.*

→ *Meer design, gecompliceerder, minder primitief maar ook minder efficiënt: de opvolger van de Vw 01... Kinkempois, 27 oktober 2008. Georgy LEJEUNE.*



Een nooit uitgevoerd project om de hellende vlakken van Liège af te schaffen

De hellende vlakken van Liège zijn altijd een hinder voor het treinverkeer geweest. In 1855 stelde ingenieur F. Slingard een project voor dat de aanleg van een nieuwe lijn tussen Liège-Guillemins en Ans inhield. Een spiraal zou het de treinen mogelijk maken om het grote hoogteverschil tussen beide stations te overwinnen. Maar laten we eerst kijken naar het ontstaan en de uitbating van de hellende vlakken.

Na de Belgische onafhankelijkheid moest de toekomst van de Antwerpse haven veiliggesteld worden. Daartoe diende er een nieuwe verbinding tussen de Schelde, de Maas en de Rijn te komen, waarvoor zowel een kanaal als een spoorlijn in aanmerking kwamen. Op 24 augustus 1831 stelde minister Techman de ingenieurs Simons en De Ridder aan om een studie uit te voeren naar de haalbaarheid van een spoorlijn van Antwerpen naar de Maas en de Rijn. Ze stelden hun rapport voor op 10 februari 1832. Hierin werd Liège aangeduid als de

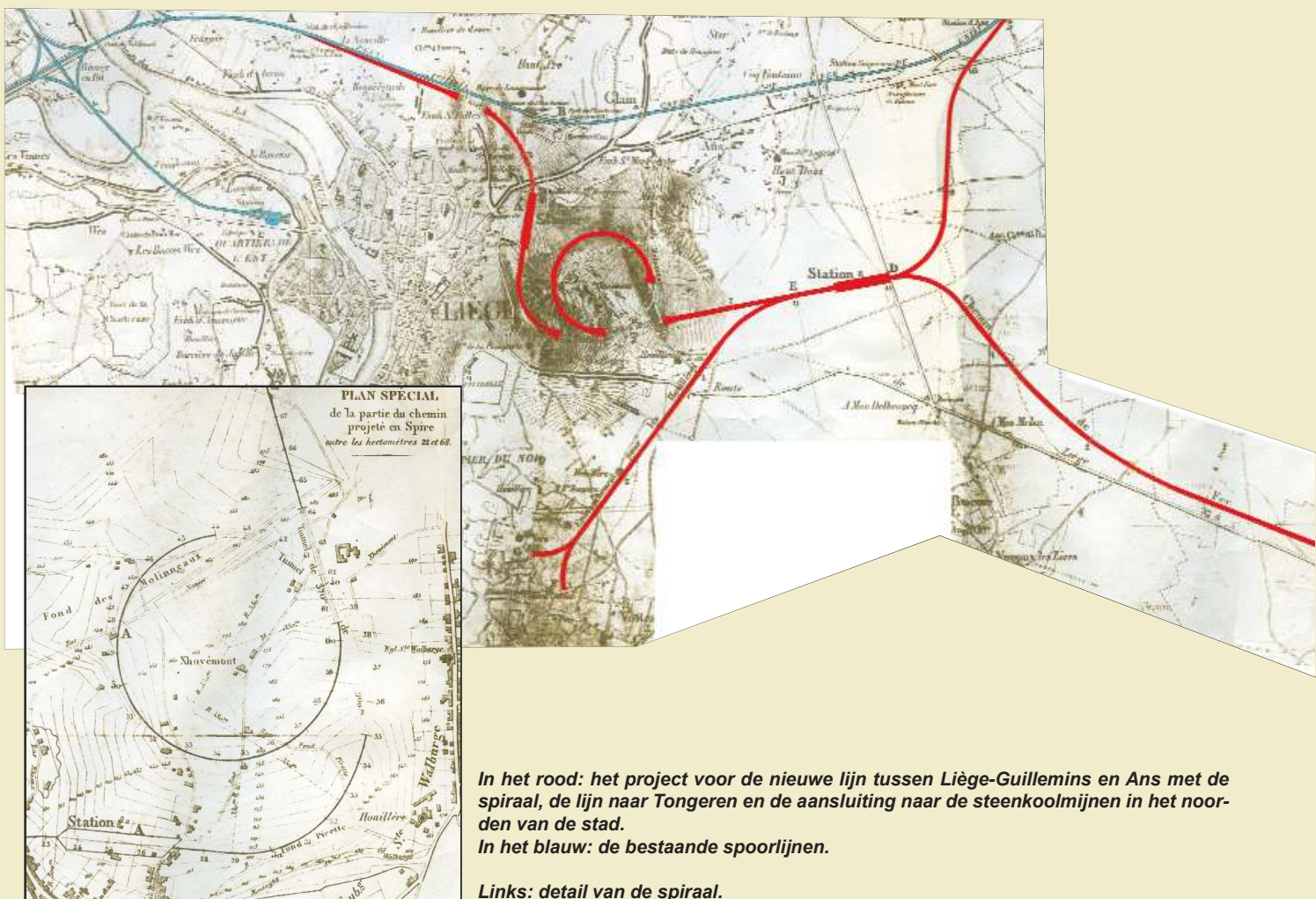
plaats waar de Maas bereikt moest worden. Het Koninklijk Besluit van 21 maart 1832 gaf de regering dan de toestemming om een concessie af te leveren voor een spoorlijn van Antwerpen naar Liège. Op 1 mei 1834 ondertekende de koning dan de wet die de oprichting inhield van "een spoorweg met Mechelen als middelpunt en met een lijn naar het oosten tot de Pruisische grens via Leuven, Liège en Verviers; naar het noorden tot Antwerpen; naar het westen tot Oostende via Dendermonde, Gent en Brugge; naar het zuiden tot de Franse grens via Brussel en Henegouwen".

De lijn naar Liège en de Pruisische grens was één van de eerste Belgische spoorlijnen. Ze werd in verschillende etappes geopend:

- Mechelen - Leuven: 10-09-1837;
- Leuven - Tienen: 22-09-1837;
- Tienen - Ans: 02-04-1838;
- Ans - Liège: 01-05-1842;
- Liège - Chaudfontaine: 02-07-1843;
- Chaudfontaine - Verviers: 18-07-1843;

- Verviers - Pruisische grens bij Herbesthal: 24-10-1843.
Het baanvak Brussel - Leuven kwam pas op 15 december 1866 in dienst.

De aanleg van het baanvak Ans - Liège-Guillemins duurde maar liefst 4 jaar, hoewel de afstand tussen beide steden slechts 6 km bedraagt. De oorzaak hiervoor was het hoogteverschil van maar liefst 110 m. Simons en De Ridder losten dit op door de aanleg van "hellende vlakken". Het project voorzag twee hellingen met in het midden een horizontaal gedeelte (Liège-Haut-Pré) waar twee stationaire stoommachines geïnstalleerd werden "die treinen van 12 wagens in minder dan 7 minuten kon laten stijgen of dalen". Deze installatie werd ontworpen door ingenieur H. Maus en ze bleef tot 1871 in dienst. Voor elke helling was er een kabel die in het station Liège-Haut-Pré werd aangedreven door een groot aandrijf wiel. In Ans en Liège-Guillemins werden deze kabels over katrollen geleid. De kabels waren 4800 m lang en ze hadden een



In het rood: het project voor de nieuwe lijn tussen Liège-Guillemins en Ans met de spiraal, de lijn naar Tongeren en de aansluiting naar de steenkoolmijnen in het noorden van de stad.

In het blauw: de bestaande spoorlijnen.

Links: detail van de spiraal.

diameter van 5 cm. Beide stoommachines werden gebouwd door Cockerill. Dit systeem was niet nieuw: het werd al toegepast in verschillende steenkoolmijnen om wagens te verplaatsen.

De twee hellende vlakken waren identiek. Ze overwonnen elk een hoogteverschil van 55 m, waren 1980 m lang en hun hellingshoek varieerde van 8 tot 30 ‰. Het horizontale gedeelte in het midden lag in een 330 m lange boog waar het station Liège-Haut-Pré en de machinekamer voor de vaste stoommachines werden gebouwd. De wagens werden getrokken met behulp van speciale "sleepwagens" die zich aan de kabel konden vastgrijpen. Om af te dalen volstonden de remmen van de wagens en de sleepwagen. Deze sleepwagens hadden drie assen en ze beschikten over vier remblokken (uit hout of gietijzer) die tegen de spoorstaven gedrukt konden worden. Hierdoor, en door de ballast die deze wagens aan boord hadden, beschikten ze over een sterk remvermogen.

In de richting van Ans werden de goederentreinen normaal enkel door de kabels gesleept. Ze bestonden uit maximaal 10 wagens. Achteraan bevonden zich twee sleepwagens. De rit stond onder leiding van een brigadier, die er zich van moest verzekeren dat de kabel op minstens drie plaatsen door de sleepwagens was vastgegrepen, dat alle wagens goed met elkaar gekoppeld waren en dat er geen vaste remmen waren. Hij beval het vertrek met een klaren. Bovenaan de hellende vlakken werd de kabel losgelaten ter hoogte van een daarvoor opgestelde richtpaal. De wagens moesten dan tijdig tot stilstand worden gebracht waarbij de wissel naar het opstelspoor voor de wachtende locomotieven niet gepasseerd mocht worden.

De reizigerstreinen werden vanuit Liège door een of twee locomotieven gesleept. Een locomotief mocht maximaal vier rijtuigen en een achteraan geplaatste sleepwagen trekken. Indien de trein werd

opgeduwd door een tweede locomotief, mocht de trein uit 15 rijtuigen bestaan. Om veiligheidsredenen werd er ook dan achteraan een sleepwagen geplaatst.

De afdaling kon met of zonder locomotief gebeuren. Reizigerstreinen mochten uit maximaal 25 rijtuigen en vijf sleepwagens bestaan, goederentreinen uit 30 wagens en zeven sleepwagens. De treinen werden in Ans door hun locomotief gesleept tot aan de katrol, ofwel werden de wagens door een rangeerlocomotief opgeduwd tot het begin van de kabel.

De aanleg van de hellende vlakken veroorzaakte enorme grondwerken. Aan de uitrit van Ans moest een diepe insnijding worden gegraven, die gevolgt werd door een hoog talud. Er moesten ook nogal wat kunstwerken worden gebouwd. Hierdoor duurden de werken 4 jaar.

Dit systeem was toen zeer vooruitstrevend, en we moeten bedenken dat er toen nog geen telegraaf- of telefoonverbindingen tussen de stations bestonden. Pas in 1871 kon deze exploitatie beëindigd worden. Er kwamen zeer krachtige locomotieven in dienst die de treinen konden opduwen, zoals de Dt's van het type 20 van de Belgische Staat.

Het heeft echter weinig gescheeld of de hellende vlakken zouden maar een kort bestaan hebben gehad. Op 30 mei 1855 stelde ingenieur F. Spingard immers een project voor aan het Ministerie van Openbare Werken dat voorzag in:

- het vervangen van de hellende vlakken;
- de aanleg van een spoorlijn naar Tongeren;
- het verbinden van de steenkoolmijnen in het noorden van Liège met deze lijn.

Het bijzondere aan het nieuwe tracé tussen Liège-Guillemins en Ans was een grote spiraal om hoogte te winnen. Deze zou 4,6 km lang worden en er zouden twee tunnels (met een lengte van respectievelijk 900 m en 370 m) gegraven moeten worden. De lijn zou 10,178 km lang worden, tegenover 6 km via de

bestaande verbinding. De maximale hellingshoek zou 17 ‰ bedragen.

Vanuit Liège-Guillemins zou de nieuwe lijn naar rechts afbuigen, ongeveer op de plaats van de huidige vertakking met lijn 34 naar Liers. Na +/- 1 km zou een bocht van 90° bereikt zijn. Aan kilometerpaal 2,5, nabij de porte Sainte-Marguerite, zou een station worden ingericht. Deze plaats bevindt zich vlakbij het huidige station Liège-Palais. Na dit station begon de spiraal die Xhovémont volledig zou omcirkelen. Aan het begin van de spiraal bevond zich de tunnel van 900 m. De tweede tunnel (370 m) zou zich boven de eerste tunnel, aan het einde van de spiraal, bevinden. Na ongeveer 2 km zou een station - Sainte Walburger - bereikt worden. Dit station zou zeer belangrijk zijn omdat er twee lijnen zouden aftakken:

- een lijn naar Tongeren;
- een drie kilometer lange aansluiting naar de steenkoolmijnen ten noorden van Liège.

Aan de uitrit van het station zou de lijn een boog naar links van bijna 90° maken om vervolgens na 2 km aan te komen in het station van Ans.

In dit splitsingsstation moest bovendien een 14 km lange lijn naar Tongeren aftakken. Halfweg zou er een station komen, ter hoogte van de dorpen Wihogne en Paifve.

Dit was slechts één van de uitgevoerde studies. Waarom dit plan werd verworpen, is ons niet bekend. Vermoedelijk speelde de tegenstand van de maatschappij Liégeois - Limbourgeois hierbij een rol.

Tien jaar na het ontwerp van het "spiraal"-tracé opende deze maatschappij de spoorlijn Liège-Vivegnis - Liers - Tongeren:

- Tongeren - Glons op 10 april 1864;
- Glons - Liers op 25 juni 1864;
- Liers - Liège-Vivegnis op 1 mei 1866.

Het laatste baanvak van de huidige lijn 34, tussen Liège-Guillemins en Liège-Vivegnis, werd op 1 augustus 1877 geopend door de Belgische Staat.



60 jaar geleden...



FOTO113-94 De machinist en stoker van de 231 C 7 poseren voor hun machine in de werkplaats Brussel-Zuid op 4 januari 1953. Deze locomotief maakt deel uit van een reeks van 90 Pacific's - 4 cilinder-compound - en is afkomstig van "le réseau du Nord" (Nord 3.1201 t/m 1290, door de SNCF vernummerd als 231 C 1 t/m 88 en 231 D 1 en 2). Zij kwamen in dienst tussen 1923 en 1931. Er waren vier sub-reeksen om zo het hoofd te bieden aan steeds zwaardere treinen en de indienstname van de metalen rijtuigen. Zij kregen - terecht - de naam "Super Pacific" want de 231 C sleepten met hun vermogen van 2200 pk zonder moeite treinen van 650 tot 700 ton aan een snelheid van 120 km/h. De locomotieven van Aulnoye en Lille-Fives sleepten dagelijks express- en directe treinen tot Brussel. De laatste werden geschrapt in 1962.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO 113-79 De 5320, de laatste locomotief van de reeks 52-53-54 die nog niet werd gemoderniseerd (met uitzondering van de 5404 die in oorspronkelijke uitvoering wordt bewaard voor het toekomstige museum), reed op 19 februari 1993 de CW Salzannes binnen. Zij verliet de werkplaats met vlottende cabines op 14 oktober 1993. Op 7 november 1989 rangeert zij te Namêche. Ter herinnering: de 5320 is de 5210 die werd vernummerd na uitbouw van de stoomketel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden...



20 jaar geleden...



FOTO 113-80 De ballasttrein 47576 Quenast - Roosendaal werd op 2 februari 1993 uitzonderlijk gesleept door de 1189 tussen Schaarbeek en Essen. Dit was een proefrit met als doel de remming van goederentreinen en de remkraan type PBL-2 te testen die op de reeks 11 is gemonteerd. Deze rit gebeurde in aanwezigheid van afgevaardigden van de CFL en de NMBS in het kader van de opstelling van de nieuwe locomotieven reeks 13 en 3000 CFL. Schaarbeek-Groep C, 2 februari 1993. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 113-81 Begin 1993 heeft de Franse maatschappij voor spoorwerken Drouard twee zifftreinen ingezet: een eerste op lijn 154 tussen Lustin en de tunnel van Godinne, een tweede op lijn 162 tussen Hatrival en Poix-Saint-Hubert. Het gebruikte materieel werd door Drouard aangevoerd op 26 januari 1993, waaronder drie diesellocomotieven: een BB Brissonneau & Lotz, de ex-211 139 van de DB en de ex-CC 65505 van de SNCF.

Een voorbereidingstrein komt aan op de werf tussen Lustin en Godinne op 8 februari 1993. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden...



