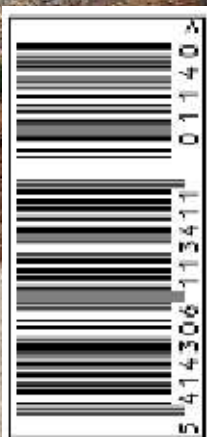


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 114 - APRIL 2013 - € 9,00

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

Het zomerseizoen is in aantocht. Tijdens de voorbije winterperiode hebben wij echter niet stilgezeten: er werd verder gewerkt aan het materieel en lijn 128. Het werkschema voor 2013 is goed gevuld: verscheidene locomotieven moeten worden gereviseerd, waaronder onze P8. De ketel moet opnieuw worden gekeurd evenals de wielen van meerdere locomotieven en motorwagens.

Voor dit jaar staan er nog vijf nieuwe boeken op het programma. Het eerste is aangekondigd in het middenkatern.

De spoorwegactualiteit biedt ons de mogelijkheid om afscheidsritten te organiseren met locomotieven die uit dienst zullen worden genomen: de reeksen 11 en 20. Dit jaar zullen wij trouwens onze 150ste reis organiseren en zijn er nog andere manifestaties voorzien.

Wilt u meewerken aan de uitbouw van onze vereniging, aarzel dan niet om de verantwoordelijken te contacteren (zie p. 3).

Veel leesgenot!



De volledige ploeg van de Valentrein in Antwerpen-Centraal. TSP, 17 februari 2013.

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: in schaal H0, stoomlocomotief 29.013, max. 200 euro. Doe een bod bij Serge LEVEAU. ☎ : +32 (0)2 737 40 50. E-mail: sele@rtbf.be

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 12 mei, van 9 - 13 uur, haar 64ste internationale ruilbeurs voor modeltreinen, auto's, ... in de zaal St. Raphaël te Aywaille.

Inlichtingen en reservaties:

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

TSP-agenda

- **Zaterdag 27 april:** grote ruilbeurs in "le Musée du rail" te St.-Ghislain. Openingsuren: 10 tot 17 uur.
- **Zaterdag 4 en zondag 5 mei:** festival te Maldegem. Extra trein vanuit Brussel op 5 mei. Zie middenkatern;
- **Zaterdag 11 mei:** TSP-reis "afscheid van de locomotieven reeks 20";
- **Zaterdag 22 juni:** TSP-reis "afscheid van de reeks 11". **Gewijzigde datum!**

André Witmeur, stichter van JOCADIS en zelf een groot treinliefhebber, is overleden op 10 februari op de leeftijd van 72 jaar. TSP betoont zijn diepste medeleven aan zijn familie. "Evoluerer op het goede spoor" was zijn lijfstreuk...

NIEUW
ONZE SPOORWEGEN 6
DE BELGISCHE TRAMS 1
ZIE MIDDENKATERN



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 DESCHPEPPER, Roel DESAEGER, William BOECKX.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Allesandro ALBE, AMN, Kristof AVONDS, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, Michel de ESCH, J.E. DE KOK, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, René DESCLEE, Bart DE WOLF, Alain ELOOT, ENERGIE, Michel HANSSENS, Maurice HENNEQUIN, Philippe HOM-BROECKX, Laurent HUBERT, Garrit JOOS, Jean-Yves LAMBIET, LA MEUSE, Gilbert LAURENT, Anne-Marie MASSARD, Marc PETIT, de NMBS-Groep, Carla PIRNAY, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, TUBIZE, Nico VAN DE BUERIE, Christian VANHECK, Jean-Pierre VAN HOOF, Ralph VAN MEER, Tim VAN ROOY, Dennis VANSUMMEREN, Jan VANVLIET, Ad VIJGE.

OP DE BAAN

De artikelen worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikelen 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

De "BENELUX" is terug! Sedert 18 februari heeft de BENE-LUX de diensten van de FYRA overgenomen. Een oude opname: de IC B 9248 Amsterdam - Brussel, te Den Haag HS op 1 oktober 2011. Michael POSTMA.

OP DE BAAN 114 - APRIL 2013

inhoud



8

Locomotieventreinen bij de vleet



16

De laatste 51'ers verschroot



30

De locomotieven reeks 23 - deel 2



50

Frankrijk: privé-operatoren

2 Voorwoord

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

6 statistieken - locomotieven

14 de FYRA: het fiasco

15 motorstellen - HST

16 de laatste 51'ers verschroot

22 schrappingen

24 rijklijnen

26 varia

30 De reeks 23 - deel 2

40 Privéoperatoren

44 Toerisme

46 Buitenlandse actualiteit

46 Zweden

48 Portugal

49 Duitsland

50 Frankrijk: privé-operatoren

57 Telex

58 Spoorse rariteiten

59 Stortwagens

60 Gisteren - Vandaag

61 De mooiste plekjes

62 Er was eens...

64 Dit is Belgisch

66 Een tweede leven voor onze rijklijnen - 5

67 Geschiedenis

ACHTERPAGINA

← FOTO 114-01 - ✓ FOTO 114-02

Zoals aangekondigd in ons vorig nummer werden alle locomotieven van de reeksen 11 en 12, met uitzondering van de 1187 en 1203, overgebracht naar Stockem in afwachting van andere tijden. Beide foto's zijn gemaakt op lijn 139 Leuven - Ottignies.

Boven: ter hoogte van Achennes. Maarten SCHOUBBEN
Onder: te Sint-Joris-Weert. Andy ENGELEN.





Saint-Ghislain Musée du rail

Na de ruilbeurs van 1 december 2012 werden de werkzaamheden op de museumsite weer hervat, maar door de voorbije koude winter op een laag pitje. Verschillende museumstukken zijn klaargemaakt voor de verhuis naar de voormalige tractiewerkplaats. De vrijgekomen ruimte zal gebruikt worden als tentoonstellingsruimte.

De voorbereidingen met het oog op het vernieuwen van het tweede deel van het dak zijn bezig. Diegenen die in december laatstleden bij ons te gast waren, konden de zware schade aan het dak zelf vaststellen. We hebben echter enkele miljoenen euro tekort om de vernieuwingswerken van nog eens 1000 m² uit te voeren...

Aarzel niet en steun ons via de Koning Boudewijnstichting. U vindt de gegevens hieronder. Na deze werken hebben we vier volledig beschutte sporen waar we ons rollend materieel, enkele vitrinekasten en ander klein materieel kunnen tentoonstellen.

De tractiewerkplaats

We zijn ook bezig met het inrichten van de tractiewerkplaats. Hier wordt overtollig materieel uit het museum ondergebracht waaronder de motorwagen 4501, een rijtuig van de voormalige hulp trein, een locomotief van de reeks 73 en twee K-rijtuigen. Ze werden ter plaatse gesloopt om plaats te maken voor enkele bewaarde exemplaren.

U woont in de regio Mons en u wilt een beetje van uw vrije tijd investeren in onze werkzaamheden, aarzel dan niet om contact op te nemen met Baudouin DIEU



Na het verschijnen van ons vorig nummer, is er overeenkomst tot stand gekomen voor de aankoop van tweedehands spoormateriaal. De bestelde dwarsliggers zijn dus tijdig aangekomen. 150 meter spoor werden heraangelegd tussen Spontin-Sources en Dorinne-Durnal. De wissel die te Spontin toegang geeft tot spoor "A" werd onder winterse omstandigheden geplaatst op 24 februari 2013. TSP.



(zie details op blz. 3).
In 2013 mochten wij al drie nieuwe vrijwilligers verwelkomen.

Schaarbeek

Te Schaarbeek hebben onze teams gedurende de winter verder gewerkt aan verschillende projecten, waarvan er twee bijna beëindigd zijn. Het tweede klasse M1-rijtuig 42.097 wacht op warmere dagen om er de laatste verflagen op aan te brengen. In de 5927 moeten

enkel nog de stuurposten opnieuw geplaatst worden.

Naast deze twee voertuigen, wordt de hydraulische test van de P8 voorbereid. Hiervoor moeten alle hulpstoelsten op de ketel worden verwijderd en moeten ook de nodige afdichtingen worden aangebracht.

De voorbereiding van de speciale treinen die in het begin van dit jaar reden - in het bijzonder de Valentrein - vereisten een grote inzet van het team.

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

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

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

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



FOTO 114-03 ↑ *Groot succes dit jaar voor de Valentrein ondanks het ontbreken van onze P8. Vertrek uit Leuven naar Antwerpen-Centraal op 16 februari.* Tim VAN ROOY.

Reizen

Het seizoen 2012 eindigde op 9 december met enkele speciale ritten over de CFB ter gelegenheid van de kerstmarkt te Spontin. De winterstop was van korte duur, omdat het seizoen van 2013 reeds begon op 19 januari met een speciale TSP-trein gecharterd door Crossrail.

Op 16 en 17 februari werd de inmiddels traditionele "Valentrein" ingelegd. Gereserveerd voor de trein- en andere verliefden mochten we weer veel reizigers verwelkomen die vanuit Brussel, Antwerpen en Leuven een rondje meereden tussen deze steden.

De voor deze gelegenheid speciaal ingerichte K1-rijtuigen werden gesleept door



de 6077 en 202.020. Geen stoomtractie dit jaar want de 64.169 moet een volledige revisie van de ketel krijgen.

Meer dan 200 reizigers waren ingeschreven voor deze "chique" activiteit. Hiervoor werd een 20-tal vrijwilligers ingezet

voor het bereiden van de maaltijden, het verwelkomen en het bedienen van de gasten op hun zitplaats.

Een hele opgave voor dit team dat nu de Valentrein organiseert: vanaf het begin (reclame, registratie, ...) tot de uitvoering.

FOTO 114-04 ↓ *Een speciale trein, gecharterd door Crossrail, rijdt op 19 januari voorbij Wezemaal (L35), tussen Aarschot en Leuven.* TSP.



Locomotieven

Rechtzettingen:

OP DE BAAN 109

blz. 7, in de tabel:

- "in park" voor de 2314, 2316, 2325, 2328, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2349, 2351, 2355, 2360, 2362, 2367, 2368, 2370, 2371, 2374 et 2375, gaat het om hun **schrapingsdatum**.

OP DE BAAN 113

blz. 6, in de tabel:

- "mutaties", voor de 237, 238, 652 tot 655, 657 tot 659, 747 tot 756 en 757 tot 764 staat 09-12-2012. Dit moet **12-12-2012** zijn.

blz. 10:

- in de lijst van de reeksen 55 en 62/63

verkocht aan TUC-Rail, staat de 6240 vermeld. Dit moet de **6244** zijn.

- in de tekst over de reeks 77 ATB staat: 7766 t/m 7790. Dit moet zijn: **7771** t/m 7790 en **7866 t/m 7870**.

reeksen 11 en 12

- Zoals voorzien werden de locomotieven van de reeksen 11 en 12, met uitzondering van de 1187 en de 1203 (bewaard te Merelbeke om demonstratieritten te doen met eventuele gegadigden), gestationeerd te Stockem. De machines van de reeks 11 werden overgebracht op 11 januari. Die van de reeks 12 kwamen naar Stockem op 18 januari.

reeks 13

- De problemen met de FYRA en het in dienst stellen van een vervangende verbinding, leverden een ware stoelendans op bij NMBS-Logistics. Om vijf TRAXX'en van de reeks 28 te kunnen gebruiken,

werd de omloop F0 sedert maart toevertrouwd aan de machines van de reeks 13. De 13'en werden op hun beurt vervangen door machines van de reeks 29 (zie p. 7) op bepaalde diensten van de omloop F4 in Noord Frankrijk.

De omloop van de 13'en Sibelit telt nog slechts 21 dagen na het verlies van twee dagen.

reeks 20

- Het laatste woord over de reeks 20 is nog niet gesproken, alhoewel het einde onvermijdelijk is. De onbetrouwbaarheid van de reeks 13, gebruikt door NMBS-Mobility op verbindingen naar het zuiden van het land, maakt de 20'ers praktisch onmisbaar in afwachting van de homologatie van de reeks 18 voor Luxemburg. De machines van Stockem worden regelmatig ingezet voor IC en EC-treinen, terwijl de 20'ers uit Antwerpen-Noord regelmatig P-treinen slepen naar Jemelle

INDIENSTELLINGEN

| | |
|-------|-----------------|
| 2901: | 15-02-2013 FNND |
| 2902: | 15-02-2013 FNND |
| 2903: | 15-02-2013 FNND |
| 2904: | 15-02-2013 FNND |
| 2905: | 15-02-2013 FNND |

SCHRAPPINGEN

| | |
|-------|-----------------|
| 188: | 15-02-2003 FSD |
| 193: | 23-01-2013 FSD |
| 201: | 28-01-2013 FSD |
| 203: | 03-01-2013 FSD |
| 235: | 14-02-2013 FSD |
| 2347: | 25-03-2010 FNND |
| 2357: | 03-04-2012 FNND |
| 2364: | 25-06-2012 FNND |
| 2365: | 25-06-2012 FNND |
| 2372: | 01-04-2012 FNND |
| 5305: | 21-12-2012 MKM |
| 8219: | 21-12-2012 FSR |

MUTATIES

| | |
|------|----------------------|
| 660: | FSR → NK 12-12-2012 |
| 746: | GCR → FSD 12-12-2012 |

UIT REVISIE

| | |
|-------|---------------|
| 320: | 01-2013 MOD |
| 356: | 01-2013 MOD |
| 455: | 01-2013 RI |
| 463: | 01-2013 RI |
| 468: | 19-01-2013 RI |
| 1346: | 22-06-2012 RI |
| 1316: | 06-12-2012 RI |
| 1325: | 14-09-2012 RI |
| 1346: | 22-06-2012 RI |
| 1352: | 31-05-2012 RI |
| 1353: | 31-05-2012 RI |
| 2138: | 25-07-2012 GR |
| 2141: | 31-08-2012 GR |
| 2147: | 29-03-2012 GR |
| 2153: | 08-11-2012 GR |
| 2158: | 27-09-2012 GR |
| 2715: | 26-11-2012 RI |
| 2717: | 16-10-2012 RI |
| 2730: | 20-12-2012 RI |
| 2743: | 08-01-2013 RI |
| 2744: | 01-08-2012 RI |
| 2748: | 05-04-2012 RI |
| 2754: | 06-12-2012 RI |
| 2756: | 23-10-2012 RI |

| | |
|-------|---------------|
| 2758: | 04-09-2012 RI |
| 4167: | 27-09-2012 RI |
| 4178: | 11-02-2012 RI |
| 4180: | 06-04-2012 RI |
| 4183: | 31-08-2012 RI |
| 4185: | 23-11-2012 RI |
| 4192: | 20-12-2012 RI |
| 4193: | 25-04-2012 RI |
| 4194: | 25-10-2012 RI |

IN PARK

| | |
|-------|-----------------|
| 1201: | 11-01-2013 FKR |
| 1202: | 11-01-2013 FKR |
| 1204: | 11-01-2013 FKR |
| 1205: | 11-01-2013 FKR |
| 1206: | 11-01-2013 FKR |
| 1207: | 11-01-2013 FKR |
| 1208: | 11-01-2013 FKR |
| 1209: | 11-01-2013 FKR |
| 1210: | 11-01-2013 FKR |
| 1211: | 11-01-2013 FKR |
| 1212: | 11-01-2013 FKR |
| 2006: | 01-02-2013 MKM |
| 2012: | 15-01-2013 FNND |
| 7709: | 25-02-2012 FNND |
| 7710: | 28-02-2012 FNND |
| 7728: | 23-03-2012 FNND |
| 7729: | 29-02-2012 FNND |
| 7730: | 28-02-2012 FNND |
| 7743: | 09-01-2013 FNND |
| 7747: | 30-01-2013 FNND |
| 7748: | 01-02-2013 FNND |
| 7784: | 19-03-2012 FNND |
| 7785: | 09-06-2012 FNND |
| 7787: | 19-03-2012 FNND |
| 7788: | 09-06-2012 FNND |
| 7790: | 30-06-2012 FNND |
| 7791: | 28-02-2012 FNND |
| 7792: | 29-02-2012 FNND |
| 7793: | 26-02-2012 FNND |
| 7794: | 12-06-2012 FNND |
| 7795: | 26-02-2012 FNND |
| 7796: | 12-06-2012 FNND |
| 7797: | 16-04-2012 FNND |
| 7798: | 16-04-2012 FNND |
| 7799: | 16-04-2012 FNND |
| 7800: | 16-04-2012 FNND |
| 7801: | 16-04-2012 FNND |
| 7802: | 16-04-2012 FNND |
| 7811: | 31-01-2013 FNND |

| | |
|-------|-----------------|
| 7819: | 01-02-2013 FNND |
| 7820: | 23-01-2013 FNND |

UIT PARK

| | |
|-------|-----------------|
| 7744: | 11-01-2013 FNND |
|-------|-----------------|

VERKOCHT

| | |
|-------|-------------------------|
| 8219: | NMBS-Holding 21-12-2012 |
|-------|-------------------------|

AFBRAAK

| | |
|-------|-------------------------------|
| 158: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 162: | Vymetal, Deerlijk 02-2013 |
| 169: | Vymetal, Deerlijk 02-2013 |
| 171: | Ecore, Aubange, 02-2013 |
| 190: | Casier, Deerlijk, 02-2013 |
| 205: | Vymetal, Deerlijk 02-2013 |
| 239: | Vymetal, Deerlijk 02-2013 |
| 251: | Vymetal, Deerlijk 02-2013 |
| 258: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 262: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 263: | Vymetal, Deerlijk, 02-2013 |
| 2304: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 2306: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 2323: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 2328: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2327: | Van Heyghen, Gent 12-2012 |
| 2332: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 2339: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2342: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2344: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 2349: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2351: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2367: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2368: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2369: | Keyser, Courcelles 01/02-2013 |
| 2371: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2374: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2377: | Van Heyghen, Gent 02-2013 |
| 2604: | Van Heyghen, Gent 12-2012 |
| 2605: | Van Heyghen, Gent 12-2012 |
| 2622: | Van Heyghen, Gent 12-2012 |
| 2623: | Van Heyghen, Gent 12-2012 |
| 2611: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 2619: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 2620: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 2625: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 2626: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 2628: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 4501: | Saint-Ghislain 02-2013 |
| 5102: | Recylux, Aubange 12-2012 |

| | |
|-------|----------------------------|
| 5110: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 5123: | Thomas Meyer, LNC 01-2013 |
| 5136: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 5138: | Keyser, Courcelles 01-2013 |
| 5141: | Keyser, Courcelles 01-2013 |
| 5143: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 5152: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 5154: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 5156: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 5157: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 5158: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 5164: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 5168: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 5173: | Keyser, Courcelles 02-2013 |
| 5177: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 5181: | Ecore, Aubange 02-2013 |
| 6221: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 6240: | Thomas Meyer, LNC 01-2013 |
| 6277: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 6281: | Recylux, Aubange 12-2012 |
| 7310: | Thomas Meyer, LNC 01-2013 |
| 7311: | Thomas Meyer, LNC 01-2013 |
| 7314: | Thomas Meyer, LNC 01-2013 |
| 7322: | Saint-Ghislain, 02-2013 |
| 7323: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |
| 7327: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |
| 7328: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |
| 7333: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |
| 7343: | Thomas Meyer, LNC 02-2012 |
| 7346: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |
| 7385: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |
| 8439: | Thomas Meyer, LNC 02-2013 |

AFKORTINGEN

| | |
|---------|---|
| Ecore : | schroothandelaar te Aubange, tot januari 2013 |
| | RECYLUX. Vroeger LUXFER |
| FHS: | Hasselt |
| FKR: | Merelbeke |
| FNND: | Antwerpen-Noord |
| FSD: | Oostende |
| FSR: | Schaarbeek |
| GCR: | Charleroi-Sud |
| GR: | grote revisie |
| LNC: | Monceau |
| MKM: | Stockem |
| MOD: | gemoderniseerd |
| NK: | Kinkempois |
| RI: | tussentijdse revisie |
| RI2: | 2e tussentijdse revisie |

of Arlon.

Twee machines werden in park gezet bij het begin van dit jaar: de 2012 ten gevolge van zware averij en de 2006 ten gevolge van herhaaldelijke problemen.

reeks 21

● De omloop van locomotieven van de reeks 21 wordt uitgebreid met zes dagen naar zevenendertig dagen. Het betreft P-treinen voorzien in de omloop van de reeksen 18 en 27:

- 7013 Merelbeke - Schaarbeek
- 8013 Schaarbeek - Gent-Sint-Pieters
- 7022 Aalst - Schaarbeek
- 8012 Schaarbeek - Gent-Sint-Pieters
- 7097 Dendermonde - Leuven
- 8386 Mechelen - Leuven
- 8397 Leuven - Dendermonde
- 7352 Landen - Brussel-Zuid
- 8351 Brussel-Zuid - Landen
- 7351 Landen - Brussel-Zuid
- 8352 Brussel-Zuid - Landen
- 7721 Châtelet - Schaarbeek
- 8720 Schaarbeek - Châtelet

reeks 28

● De oppuntstelling van de verbinding Brussel-Zuid - Den Haag HS die de FYRA-diensten vervangt (zie blz. 14) was niet eenvoudig wat betreft de keuze van het tractiematerieel. NMBS-Technics beschikt slechts over de 2801 t/m 2803. Vijf bijkomende machines (2835, 2836, 2838, 2839 en 2840) moesten geleverd worden door NMBS-Logistics om alle vervangende diensten te kunnen rijden. Bijgevolg wordt de omloop F0, toevertrouwd aan de 28'en sedert de dienstregeling van 9 december, nu vanaf maart van toepassing op de 13'en.

De omloop F0, die hoofdzakelijk van



FOTO 114-05 Wegens de bedenkelijke betrouwbaarheid van de locomotieven reeks 13 van NMBS-Technics, moeten de 20'ers regelmatig invallen op de lijn naar Luxemburg. De 2004 rijdt op 25 januari 2013 voorbij de stopplaats Viville aan kop van de IC J 2135 Luxembourg - Brussel-Zuid. Simon DE RIDDER.

toepassing is op binnenlands goederenvervoer wordt verminderd met één dag, en wordt nu 6 dagen, waarvan één als reserve.

reeks 29: de terugkeer!

● Tijdens de maand januari werd beslist opnieuw de 186 346 t/m 350 van Alpha Trains te huren om het gemis van vijf 28'en van NMBS-Logistics op te vullen, die ingezet werden door het wegvallen

van de FYRA-diensten. Bij hun aankomst in België op 15 februari werden de 2901 tot 2905 onder handen genomen door de werkplaats Antwerpen-Noord voor het plaatsen van de nummers en de specifieke NMBS-uitrusting.

De machines werden ingepast in de omloop van de reeks 13 naar Noord Frankrijk (grafiek F4) en kregen een nieuwe omloop terwijl u deze regels leest.

FOTO 114-06 In afwachting van betere dagen werden de locomotieven van de reeksen 11 en 12 afgesteld in de werkplaats van Stockem. Simon DE RIDDER.



Allerlei locomotieventreinen!



FOTO 114-07 ↑ *Het begin van dit jaar werd getekend door het inleggen van een nog nooit gezien aantal locomotieventreinen. Op 15 februari zagen we de terugrit van vijf TRAXX'en van de reeks 29. Hun overbrenging van Aachen West naar Antwerpen-Noord werd uitgevoerd door de 2816. Het convoi werd gefotografeerd te Linkhout (tussen Hasselt en Diest), met in volgorde achter de 2816, de 186 347 + 186 348 + 186 350 + 186 349 + 186 346. Johnny BRAUNS.*

FOTO 114-08 ↓ *Zoals aangekondigd in ons vorig nummer van OP DE BAAN blz. 6, werden de meeste locomotieven van de reeksen 11 en 12, met uitzondering van de 1187 en de 1203, overgebracht naar de werkplaats van Stockem in afwachting van eventuele kopers. De 1187 en de 1203 bleven te Merelbeke om demonstratieritten uit te voeren voor eventuele overnemers. Meerdere Tsjechische en Slovaakse maatschappijen toonden reeds interesse in de reeks 12. In werkelijkheid gebeurt er erg weinig wegens gebrek aan financiële middelen. Om dezelfde reden verlieten de 1601 en de 1605 nooit Gent-Zeehaven, hoewel zij aangekocht werden door de Slovaakse maatschappij LOCORAIL en werd ook één van de twee 18'en (de 1803), aangekocht door dezelfde groep, in januari 2012 gesloopt om inkomsten te genereren. De overbrenging van de 11'en gebeurde op 11 januari, gesleept door de 2115 en de 2145. Hieronder de doorrit te Marloie. Achter de twee 21'ers vinden we in volgorde de 1192, 1191, 1186, 1188, 1183, 1189, 1190, 1195, 1182, 1181 en de 1184. Maarten SCHOUBBEN.*





FOTO 114-09 ↑ De 11 locomotieven van de reeks 12 werden op 18 januari 2013 van Merelbeke naar Stockem overgebracht door de 2142 en de 2105. Doorrit te Braibant, op lijn 162. Links zien we lijn 128 afbuigen naar Gemene. Christian AUQUIERE.

FOTO 114-10 ↓ Een andere trein met locomotieven reed op 10 januari. Het ging om de overbrenging van 9 locotractoren van de reeks Y7400 van de SNCF van Jeumont naar Saint-Ghislain. Deze machines wachtten te Saint-Ghislain op hun vertrek per schip naar Algerije. Om beschadiging door vandalisme te voorkomen worden zij gestald in de werkplaats van TSP. Doorrit te Jemappes. Christian AUQUIERE.





↑ FOTO 114-11

Verschillende treinen zorgden voor de overbrenging van locomotieven van de reeksen 23 en 26 naar afbraakwerven. Op 17 februari werd een lot van zes 26'ers van Cuesmes naar Monceau overgebracht met bestemming Keyser te Courcelles. De 2619, 2626, 2625, 2611, 2620 en de 2628 worden door Luttre gesleept door de 7832.

Christian AUQUIERE.

← Sedert 9 december 2012 werd omloop F0, die voorheen toebehoorde aan 20'ers, overgenomen door de 28'ers van de IC Benelux. Op 19 januari 2013 sleept de 2836 de brammentrein 39741 Gent-Rodenhuize 13.39 - Clabecq-Marchandises 15.57. Doorrit van de trein in het station van Soignies. Na het herinleggen van de IC Benelux, werd een deel van de omloop F0 overgenomen door de reeks 13 (zie blz. 6).

Alain ELOOT.

reeks 55

● Na de massale aankoop van NMBS-locomotieven door TUC-Rail gedurende de maand september, werden de vijf machines van de reeks 55, die uitgerust waren met ATB (5507, 5517, 5523, 5526 en 5533) niet meer overgenomen door het filiaal van de NMBS. Deze machines staan sedertdien gestald in de werkplaats van Kinkempois en kunnen worden verhuurd.

reeks 57

● Sedert de maand februari verzorgen SNCB-Logistics en haar filiaal OSR France het vervoer van cement voor Cal-

cia met vertrek te Havinnes en bestemming Gennevilliers in de Parijse regio (zie ook blz. 42). Deze treinen waren sedert februari 2009 toegewezen aan Fret SNCF die ze sleepte met een BB67400 (zie OP DE BAAN 90 blz.35).

Om lege ritten te vermijden, wordt deze relatie, toegewezen aan locomotieven van de reeks 57, gecombineerd met het vervoer van stenen tussen Havinnes en Gent-Zeehaven. Spijtig voor onze fotografen rijden deze treinen 's nachts door België.

Hieronder de dienstregeling: (afkorting: FGZH: Gent-Zeehaven,

FHV: Havinnes, XFGEN: Gennevilliers) :

41819 ①④ XFGEN 15.49 - FHV 23.30
37914 ②⑤ FHV 01.40 - FGZH 03.27
39714 ③⑥ FGZH 00.10 - FHV 02.00
41808 ③⑥ FHV 04.10 - XFGEN 11.42

reeks 73

● De afbraak van de 73'ers uit de eerste serie (7301 t/m 7335) gebeurde bij het begin van dit jaar. Er blijven nog slechts zes machines van over: de 7305, 7324, 7325, de 7331 (deze laatste als plukmachine) bewaard door TSP, de 7304 bij CFV3V en de 7309 bij Train 1900 te Fond de Gras (Luxemburg).

reeks 77

● Sedert de wijziging op 4 februari van de dienstregeling kregen de machines van de reeksen 77/78 bijkomende lijndiensten. Het transport tussen Lage Zwaluwe en Virton (zie *OP DE BAAN* 113 blz. 10) rijdt nu twee keer per week. Hieronder de dienstregeling (afkortingen: ANGOL: Antwerpen-Angola, FNND: Antwerpen-Noord, LZR: Zeebrugge, MSM: Virton, XNZLW: Lage Zwaluwe (NL)):

32181 ①-⑤ ANGOL 08.44 - LZR 11.35

31281 ①-⑤ LZR 12.40 - ANGOL 15.49

47601 ① FNND 17.31 - MSM 23.28

47601 ③ XNZLW 14.22 - FNND

15.20/17.33 - MSM 23.28

47601 ⑤ XNZLW 14.22 - FNND 15.22

49600 ③⑤ MSM 02.00 - FNND

06.06/12.40 - XNZLW 13.34

reeks 84

● Van de 60 locomotieven van de reeks 84 (met uitzondering van de 8461 t/m 8470, ontstaan uit de ombouw van de 8526 t/m 8535) bestaan er nog slechts twee: de 8428 bewaard door TSP en de 8441, afgesteld in de werkplaats van Antwerpen-Noord. De afbraak van de andere 58 machines werd beëindigd met de 8439 te Monceau in januari 2013.

Toekomstperspectieven

In haar investeringsplan voor de periode 2013-2025 heeft de NMBS een groot budget voorzien voor de bestelling van nieuw rollend materieel, waaronder:

- 55 elektrische locomotieven;
- 80 driedelige motorstellen;
- 151 dubbeldeksmotorstellen;
- 50 trein-trams;
- 49 stuurrijtuigen.

Er wordt ook gesproken over de aankoop van 450 nieuwe rijtuigen die de M4'en zullen vervangen. Ze worden 40 jaar oud in 2020.

Het materieel, dat zal uitgerust zijn met ETCS, moet het oude materieel vervangen. Het is inderdaad economisch interessanter nieuw materieel aan te schaffen dan grote bedragen te besteden aan de inbouw van ETCS in materieel waarvan de resterende levensduur beperkt is (reeksen 800, 900 en Breaks die 40 à 50 jaar oud worden in 2020).

Operatoren in België

Op dit ogenblik hebben 15 operatoren een licentie voor België, wat echt wel weinig is ten opzichte van onze burens, en zeker in vergelijking met Duitsland, waar honderden ondernemingen actief zijn. Het gaat hier over de NMBS, NMBS-Logistics, Fret SNCF, Crossrail Benelux N.V., Eurostar Limited, Captrain Belgium, DB Schenker Rail Nederland NV., European Rail Shuttle (ERS), Euro-



↑ **FOTO 114-12** De sloop van de 73'ers van de eerste reeks (7301 t/m 7335) gebeurde op 4 februari te Monceau, met de afbraak van de 7310, 7314 en de 7333. De 7346 (tweede reeks) was eveneens aan de beurt. Pierre HERBIET.



↑ **Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 9 december 2012 rijden gekoppelde 77'ers opnieuw naar Nederland met trein 47601/ 49600 Lage Zwaluwe - Virton en terug. De trein vertrekt in de industriezone van Moerdijk. Van Moerdijk tot Lage Zwaluwe wordt hij overgebracht door DB Schenker. Trein 47601 gesleept door de 7773 en de 7781 rijdt op 2 januari door Nispen.** Ralph VAN MEER.

Cargo Rail (ECR), Europorte, RailTraxx, Rail Feeding, Rurtalbahnhof Nederland, Trainsport AG en een nieuwe: PKP Cargo (het goederenfiliaal van de Poolse spoorwegen). Deze laatste heeft haar vergunning gekregen op 11 oktober 2012, maar heeft tot op heden geen enkele trein gesleept.

Andere operatoren hebben een vergunning aangevraagd:

- Thello: het veiligheidscertificaat werd afgeleverd op 22 februari 2013. Deze Italiaanse maatschappij werd gesticht in 2011 door Trenitalia en Veolia. Sedert 11 december 2011 rijdt Thello een nachttrein tussen Paris en Venezia en sedert 9 december 2012 tussen Paris en Roma. Het is de eerste privé-

onderneming voor reizigersverkeer in Frankrijk. Thello wil eveneens HST's inleggen tussen Brussel en Paris vanaf eind 2013 of 2014;

- Strukton Railinfra: een Nederlandse privémaatschappij voor spoorwegaanleg die personeel en materieel levert voor spooraanleg. De aanvraag werd ingediend op 6 juni 2011, maar tot op dit ogenblik zonder gevolg;
- Rail Connect: een Belgische maatschappij, die reizigersvervoer wil organiseren. Haar diensten hadden in december 2012 moeten starten;
- CFL Cargo;
- RTS: Rail Transport Services GmbH, Oostenrijkse maatschappij;
- LOCON Benelux B.V.: aanvraag ingediend op 17 oktober 2012.

→ Op 18 februari reed de 8223 van Infrabel uitgerust met sneeuwplougen een testrit tussen het CLI te Ronet en Moustier. Doorrit te Franière.
Guy SMETZ.



← Om roestvorming te voorkomen op de sporen van de industriële lijn 273 Balen-Werkplaatsen - Lommel-Sibelco, reed de 6291 van Infrabel op 16 januari op deze lijn. Deze aansluiting wordt gebruikt voor het laden van zandtreinen. Door de winterse omstandigheden was het laden enkele dagen onderbroken, zodat er een ontroestingsrit nodig was. Op de foto de 6291 op de terugweg naar Balen. De foto is genomen aan een spoorwegovergang voor wandelaars in de bossen van Lommel.

Dennis VANSUMMEREN.

↓ Op 13 februari 2013 brengen de Rail Feeding locomotieven 105 (ex-7383 NMBS) en 107 (ex-7378 NMBS) een lege kolentrein, voor TX Logistik, van de Amsterdamse Houtrakpolder naar de nieuwe laadsite in de Afrikahaven. Op de achtergrond zien we de 189.287 van TX Logistik die de trein sleepte vanuit Werdohl Elverlingsen in Duitsland. Michel DE ESCH.



→ Vier voormalige NMBS-locomotieven reeks 80 waarvan de nummers niet gekend zijn, staan uitgeweken in het station Ronco Scrivia op de lijn Milano - Genova. Ze zijn eigendom van het spoorbouwbedrijf SVECO. Ze werden uitgerust met een speciale uitlaat die de uitstoot van uitlaatgassen sterk vermindert, dit om veilig te kunnen werken in de vele tunnels op die lijn.

Deze foto toont twee van de vier ex-80'ers, gefotografeerd te Ronco Scrivia op 2 november 2012.

↓ Op 29 november 2012 rangeert locomotief 28 van de spoorbouw-firma CLF (Costruzioni Linee Ferroviarie Bologna) een werktrein naar La Spezia. Het is de voormalige 7506 van de NMBS.

Ter herinnering: het bedrijf CLF bezit vier andere gewezen NMBS-locomotieven: de 7102 (CLF 24), 7103 (CLF 25), 7504 (CLF 26) en 7505 (CLF 27).

De vijf machines werden in 2003 aangekocht (zie ODB 77 blz. 18). Ad VIJGE.



DE FYRA: EEN VOLLEDIG FIASCO

Op het moment dat ons vorige nummer gedrukt werd, hebben de NMBS en de NS in de ochtend van 17 januari 2013 beslist om de FYRA-hogesnelheidsstellen tijdelijk uit de dienst terug te trekken wegens hun zeer geringe betrouwbaarheid. Terwijl de reizigers al sinds de introductie van deze dienst op 9 december 2012 met talrijke storingen werden geconfronteerd, kwam op 13 januari bij motorstel 4808 een deur los in het station Brussel-Centraal - gelukkig zonder op het perron te vallen. Nadat het begon te sneeuwen tijdens de nacht van 14 op 15 januari werd de toestand helemaal rampzalig. Technische storingen volgden elkaar op en er werden talrijke beschadigingen onderaan de kast vastgesteld. Bij motorstel 4812 werd bij een inspectie vastgesteld dat een beschermingskap was afgerukt. Dit onderdeel werd tijdens de nacht van 17 op 18 januari teruggevonden langs de lijn 4. Door deze gebeurtenissen verbood DVIS op 18 januari 2013 de commerciële inzet van de FYRA op de hogesnelheidslijn 4. Zoals al werd aangehaald, hadden de NMBS en de NS al een dag eerder de stellen aan de kant gezet.

De NMBS, die drie FYRA-stellen bestelde die echter nog niet geleverd zijn, en de NS stelden Ansaldo-Breda in gebreke. Het bedrijf kreeg een deadline van drie maanden opgelegd om alle technische problemen op te lossen. Indien dit niet lukt, kan het contract verbroken worden.

De problemen situeren zich op verschillende niveaus: deuren, remmen, tractie, informatica, het interieur. De software voor het veiligheidssysteem ERTMS werkt niet zoals het hoort. Dit systeem vereist een ononderbroken contact met het GSM-R-netwerk, wat echter niet het geval is. Vooral aan de grens treden er onderbrekingen op waardoor telkens een noodremming wordt veroorzaakt.

Om deze problemen op te lossen heeft Ansaldo-Breda 60 technici naar Nederland gestuurd. Het bedrijf staat nu echt aan de rand van de afgrond. Naast de problemen met FYRA zijn er nog de mislukkingen met de reeks BM72 van de Noorse spoorwegen, met de IC2 en IC4 van de Deense spoorwegen (zie *ODB 113* blz. 12), de nieuwe trams in het Zweedse Göteborg (de 40 voertuigen werden begin februari 2013 afgesteld wegens de vele technische problemen en constructiefouten).

Dit alles leidde tot een enorm verlies: meer dan een miljard euro over de laatste zes jaar. Het moederbedrijf Finmeccanica heeft zelf grote problemen door fouten in haar luchtvaartsector, met name de Boeing 787 en de helikopters type NH90.

We betwijfelen dat Ansaldo-Breda deze problemen op drie maand kan oplossen nadat vier jaar aan testritten niet volstonden. Het volledige concept van de stellen moet herzien worden. De NMBS en de NS moesten noodmaatregelen nemen om de FYRA te vervangen.

Dit leidde tot de terugkeer van de Beneluxtreinen op 18 februari 2013. In afwachting hiervan werd vanaf 21 januari 2013 een pendeldienst ingericht tussen Antwerpen-Centraal en Roosendaal die om de twee uur reed. Bovendien kwam er om het uur een bijkomende pendeltrein tussen Essen en Roosendaal. Vanaf 18 februari keerde dan de vroegere Beneluxtrein terug, maar dan tussen Brussel-Zuid en Den Haag (Antwerpen-Centraal - Den Haag in het weekend). Deze dienst was aanvankelijk beperkt tot twee treinenparen per dag, wat met ingang van 11 maart verhoogd werd tot acht treinenparen (vertrek te Brussel-Zuid om de twee uur van 06.18 tot 20.18 met aankomst in Den Haag om 08.42 tot 22.32; in de andere richting vertrek uit Den Haag om de twee uur van 07.29 tot 21.29 met een aankomst in Brussel-Zuid van 09.42 tot 23.42). Deze treinen kunnen niet meer tot Amsterdam rijden aangezien er op het drukke Nederlandse spoorwegnet geen rijpaden meer beschikbaar waren. De vroegere rijpaden zijn intussen toegekend aan andere treinen.

De NMBS diende opnieuw vijf TRAXX'en van de reeks 28 (2835, 3836, 2838, 2839 en 2840) te huren bij NMBS-Logistics. Dit laatste bedrijf moest op haar beurt dan opnieuw de vijf TRAXX'en van de reeks 29 huren. Deze machines waren eerder terug naar Duitsland gestuurd (zie *ODB 113* blz. 9). Ze vervangen in de diensten naar Frankrijk op hun beurt vijf locomotieven van de reeks 13 (een duur huurcontract terwijl er 12 machines van de reeks 12 afgesteld staan...). De 13'en vervangen de TRAXX'en die nu opnieuw aan de NMBS worden verhuurd.

Naast deze nieuwe Beneluxtrein blijven op werkdagen ook de pendeltreinen rijden: tussen Antwerpen-Centraal en Roosendaal (zonder tussenstops, vertrek om de twee uur van 06.38 tot 20.38 met aankomst in Roosendaal van 07.07 tot 23.07; vertrek uit Roosendaal om de twee uur van 07.53 tot 21.53 met aankomst in Antwerpen-Centraal van 08.21 tot 22.21) en tussen Essen en Roosendaal (vertrek in Essen elk uur van 09.03 tot 21.03 met aankomst in Roosendaal van 09.10 tot 21.10 en vertrek in Roosendaal van 08.50 tot 20.50 met aankomst in Essen van 08.57 tot 20.57). In het weekend rijden de pendeltreinen Antwerpen-Centraal - Roosendaal om de twee uur zonder tussenstops (vertrek in Antwerpen-Centraal van 07.27 tot 21.27 en vertrek in Roosendaal van 08.04 tot 22.04).

Wat gaat er gebeuren na het verstrijken van de termijn van drie maanden (eind april)? Niemand durft die vraag beantwoorden. Zelfs indien de FYRA terug in dienst komt valt te vrezen dat ze weinig reizigers zal aantrekken.

Eén van de belangrijkste problemen van de FYRA is immers dat deze dienst om drie redenen niet beantwoordt aan de noden van de meeste reizigers: de te hoge tarieven, de te lage flexibiliteit door de verplichte reservering en het niet meer stoppen in Mechelen, Roosendaal, Dordrecht en Den Haag.

Op 12 februari staat de 926 in Roosendaal met de pendeltrein IC 18582 naar Antwerpen-Centraal. Michel DE ESCH.



Motorstellen en motorwagens

reeks 151-270

● De door de NMBS voorziene massale schrapping van de oude motorstellen ging uiteindelijk niet door. De problemen met de Desiro's geven de MS 62, 63 en 65 nog enig respijt. Tegelijkertijd wordt er niet meer geïnvesteerd in deze stellen en wanneer er schade ontstaat, worden de getroffen motorstellen bijna onmiddellijk buiten dienst gesteld.

Sinds het begin van het jaar 2013 werden al vijf motorstellen afgesteld, meestal na een belangrijke kortsluiting die dikwijls een begin van brand veroorzaakte. Dit was het geval voor de 188 op 13 februari in Lissewege, de 201 op 21 januari in Brussel-Zuid en de 193 te Braine-le-Comte. Bij deze drie stellen ontplofte de hoogspanningskast. De 203 werd dan weer het slachtoffer van een ontsporing te Leuven op 17 oktober 2012.

reeks 08 Desiro

● De indienststelling van de Desiro-motorstellen blijft problematisch. Sinds januari weigert de NMBS tijdelijk om nieuwe motorstellen te aanvaarden in afwachting van het oplossen van de problemen door Siemens. De al geleverde stellen worden zoveel mogelijk ingezet in hun voorziene omloop.

We moeten opmerken dat het moderne materieel lijdt aan een groot gebrek aan betrouwbaarheid, wat vooral te wijten is aan het te gesofisticeerde concept en de te veel geïnformatiseerde bediening.

Bij de Desiro's zijn er problemen met de software. Deze veroorzaakt soms noodremmingen of maakt het lossen van de remmen onmogelijk. Het stel moet dan uitgeschakeld en na enkele minuten weer opgestart worden, met de nodige vertraging tot gevolg.

Andere problemen betreffen de deuren, waarvan de motoren te zwak zijn. Bovendien zijn ze slecht geplaatst onder de kast, zonder enige bescherming. Bij perons die in een bocht liggen, worden deze motoren vaak overbelast waardoor ze uiteindelijk doorbranden.

De pantografen zijn niet bestand tegen de sneeuw. In het begin van januari, tijdens de hevige sneeuwval, moesten de stellen in Bertrix de hele nacht in dienst blijven. De volgende ochtend vielen alle Desiro's in nood aan de stroomsluizen 25 kV / 3 kV (Libramont, Messancy en Dinant). De oorzaken waren de vorst en het gewicht van de sneeuw op de pantograaf voor 3 kV. Twee motorwagens van de reeks 41 waren de hele dag onderweg om de in hoofdspoor gestrande Desiro's af te slepen. De reizigersdienst werd met bussen uitgevoerd...

In tegenstelling tot de FYRA-stellen gaat het hier om zware kinderziekten die opgelost kunnen worden door aanpassingen aan het materieel. Twee stellen onder-



↑ FOTO 114-13 De schildering van het tweede motorstel reeks 900, de 916, verschilt van de 917: er werd een grijze band toegevoegd. CW Mechelen, 8 maart 2013. Jan VANVLIET.

gaan tegelijkertijd deze aanpassing. Voor de zestig al geleverde motorstellen zal deze operatie zes maanden duren. Siemens moet intussen al een boete van € 25 miljoen betalen wegens de late aflevering en de problemen bij het in dienst stellen van de motorstellen.

Pendolino

● Volgens de SNCF hebben de Zwitserse spoorwegen beslist om het project voor de inzet van kantelbaktreinen tussen Brussel, Luxemburg en Zwitserland op te geven. Als gevolg hiervan zou Infrabel de voorziene aanpassingswerken aan de lijn naar Luxemburg voor de inzet van dit materieel geschrapt hebben. We vragen ons af om welke werken het dan wel zou gaan omdat het voordeel van dit materieel er net in bestaat om sneller door bestaande bochten te rijden zonder dat de bestaande lijnen omge-

bouwd moeten worden.

De NMBS, de CFL en de SBB zoeken een andere oplossing voor deze verbinding.

ICE's tussen Paris en Brussel?

● De DB wil vanaf 2016 ICE's inzetten op de verbindingen van Paris naar Brussel, Amsterdam en Köln, dit in concurrentie met de Thalys. Dit zou een zware opdoffer voor Thalys kunnen worden aangezien men het huidige monopolie op deze verbindingen dreigt te verliezen. De prijzenoorlog die dit ongetwijfeld zal veroorzaken, kan dan weer een goede zaak voor de reizigers worden, vooral omdat er waarschijnlijk geen verplichte reservering noodzakelijk zal zijn voor de ICE.

De DB is begonnen met de besprekingen met de infrastructuurbeheerders in Frankrijk, België en Nederland om de noodzakelijke rijpaden te bekomen.



↑ FOTO 114-99 De vernieuwingswerken aan de 843 gaan langzaam verder. Begin maart waren de vier rijtuigen herschilderd in hun definitieve livree. CW Mechelen, 8 maart 2013. Jan VANVLIET.

DE LAATSTE 51'ers ZIJN VERSCHROOT



Na de buitendienststelling van de laatste 51'ers op 14 juni 2003 (zie *OP DE BAAN* 58 blz.36), werden de meeste locomotieven gestald in het vormingsstation van Montzen. Slechts 20 machines werden verkocht aan privémaatschappijen, hoofdzakelijk in Italië, maar ook in België (5172 te Obourg) en in Frankrijk (5101 en 5146 aan Seco-Rail, dat ze inzet in Algerije).

Bij gebrek aan kandidaat-kopers werden de andere locomotieven per lot aan verschroters verzonden. Bij het begin van dit jaar werden de laatste machines verschroot. Er blijven van de 93 eenheden nu nog 29 over, waarvan 12 in België:

- 5117: TSP
- 5120: CFV3V
- 5128: TSP
- 5131: NMBS-Holding, te Kinkempois (voor onderdelen)
- 5142: NMBS-Holding, te Kinkempois
- 5149: TSP
- 5166: NMBS-Holding
- 5172: Rails & Traction International, verhuurd aan Holcim te Obourg
- 5178: verkocht aan Esposito, wacht op transport naar Italië
- 5180: te koop met blauwe livrei
- 5183: TSP
- 5186: te koop met blauwe livrei

FOTO 114-14 ↑ De laatste ogenblikken van de 5162 op de terreinen van RECYLUX te Aubange op 8 november 2011. Met slechts enkele grepen maakt de enorme kraan schroot van de oude reus. Pierre HERBIET.



FOTO 114-15 ↑ Op 6 december 2004 vielen de slopers de 5184 en de 5163 aan. Links zien we de resten van de 5317... Pierre HERBIET.

De 18 andere machines zijn de 5104, 5105, 5107, 5111, 5121, 5122, 5127, 5132, 5133, 5135, 5167, 5170, 5174, 5175, 5182 en 5185, gebruikt in Italië door drie maatschappijen voor de aanleg van sporen (Francesco Ventura, Salvatore Ventura en Esposito), en de 5101 en de 5146 van Seco-Rail die zich nog steeds in Algerije bevinden.

De onderstaande tabel geeft voor elke machine de datum en de plaats van verschroting (++) weer ofwel hun actuele toestand. De nog bestaande machines worden vet weergegeven.

FOTO 114-16 → *De resten van de 5154 vormen op 27 augustus 2012 een hoop schroot bij Recylux te Aubange. Rechts boven: de resten van motorstel 254.*
Pierre HERBIET.



| | | | | | |
|-------------|--|-------------------|-------------|--|-------------------|
| 5101 | Seco-Rail (Algerije) | 20-03-2008 | 5148 | ++ Keyser, Courcelles | 06-2012 |
| 5102 | ++ Recylux, Aubange | 06-2012 | 5149 | TSP (wordt gerestaureerd) | 08-2006 |
| 5103 | ++ Recylux, Aubange | 11-2011 | 5150 | ++ Keyser, Courcelles | 02-2012 |
| 5104 | Francesco Ventura (Italië) | 14-09-2004 | 5151 | ++ te Ronet | 12-2012 |
| 5105 | Francesco Ventura (Italië) | 21-09-2007 | 5152 | ++ Recylux, Aubange | 06-2012 |
| 5106 | ++ Recylux, Aubange | 02-2011 | 5153 | ++ Ronet | 01-2005 |
| 5107 | Salvatore Esposito (Italië) | 22-06-2006 | 5154 | ++ Recylux, Aubange | 11-2012 |
| 5108 | ++ Recylux, Aubange | 10-2010 | 5155 | ++ Antwerpen-Dam | 05-2000 |
| 5109 | ++ Recylux, Aubange | 10-2010 | 5156 | ++ Keyser, Courcelles | 01-2013 |
| 5110 | ++ Keyser, Courcelles | 02-2013 | 5157 | ++ Recylux, Aubange | 12-2012 |
| 5111 | Salvatore Esposito (Italië) | 11-03-2009 | 5158 | ++ Recylux, Aubange | 12-2012 |
| 5112 | ++ te Merelbeke | 2004 | 5159 | ++ te Antwerpen-Dam | 05-2000 |
| 5113 | ++ te Ronet | 06-2003 | 5160 | ++ te Schaarbeek | 06-2003 |
| 5114 | ++ te Schaarbeek | 06-2006 | 5161 | gereconstrueerd als 5117, van TSP | |
| 5115 | ++ te Ronet | 01-2005 | 5162 | ++ Recylux, Aubange | 08-11-2011 |
| 5116 | ++ te Merelbeke | 2004 | 5163 | ++ Recylux, Ronet | 12-2004 |
| 5117 | ++ te Schaarbeek | 1984 | 5164 | ++ Recylux, Aubange | 02-2012 |
| 5118 | ++ Recylux, Aubange | 12-2010 | 5165 | ++ Salzannes | 1981 |
| 5119 | ++ te Ronet | 12-2004 | 5166 | B-Holding, Antwerpen-Dam | 12-12-2002 |
| 5120 | CFV3V | 26-09-2003 | 5167 | Francesco Ventura (Italië) | 06-08-2009 |
| 5121 | Francesco Ventura (Italië) | 21-09-2007 | 5168 | ++ Recylux, Aubange | 06-2012 |
| 5122 | Francesco Ventura (Italië) | 01-12-2003 | 5169 | ++ te Antwerpen-Dam | 2001 |
| 5123 | ++ Thomas Meyer te Monceau | 01-2013 | 5170 | Francesco Ventura (Italië) | 18-03-2010 |
| 5124 | ++ te Merelbeke | 2003 | 5171 | ++ te Antwerpen-Dam | 05-2000 |
| 5125 | ++ Recylux, Aubange | 11-2011 | 5172 | Rails & Traction International (RT 200.072) | |
| 5126 | ++ Recylux, Aubange | 02-2011 | | 24-06-2009, verhuurd aan Holcim te Obourg | |
| 5127 | Francesco Ventura (Italië) | 10-2004 | 5173 | ++ Keyser, Courcelles | 01-2013 |
| 5128 | TSP | 08-2001 | 5174 | Francesco Ventura (Italië) | 06-08-2009 |
| 5129 | ++ te Ronet | 01-2005 | 5175 | Salvatore Esposito (Italië) | 10-2004 |
| 5130 | ++ te Antwerpen-Dam | 10-2001 | 5176 | ++ te Salzannes | 04-1979 |
| 5131 | B-Holding, Kinkempois (voor onderdelen) | | 5177 | ++ Recylux, Aubange | 08-2012 |
| 5132 | Salvatore Esposito (Italië) | 08-2005 | 5178 | Raeren, verkocht aan Esposito | |
| 5133 | Francesco Ventura (Italië) | 10-2004 | 5179 | ++ Recylux, Aubange | 12-2012 |
| 5134 | ++ te Ronet | 12-2004 | 5180 | Te koop te Antwerpen-Dam | |
| 5135 | Francesco Ventura (Italië) | 01-12-2003 | 5181 | ++ Recylux, Aubange | 12-2012 |
| 5136 | ++ Recylux, Aubange | 06-2012 | 5182 | Salvatore Desposito (Italië) | 10-2004 |
| 5137 | ++ Ronet | 11-1996 | 5183 | TSP | 01-2002 |
| 5138 | ++ Keyser, Courcelles | 01-2013 | 5184 | ++ Recylux, Ronet | 12-2004 |
| 5139 | ++ te Ronet | 12-2002 | 5185 | Francesco Ventura (Italië) | 18-03-2010 |
| 5140 | ++ Recylux, Ronet | 01-2005 | 5186 | Te koop te Antwerpen-Dam | |
| 5141 | ++ bij Keyser, Courcelles | 01-2013 | 5187 | ++ te Ronet | 04-1998 |
| 5142 | B-Holding, Kinkempois | 21-07-2008 | 5188 | ++ te Salzannes | 1988 |
| 5143 | ++ Recylux, Aubange | 12-2012 | 5189 | ++ te Hasselt | 08-2000 |
| 5144 | ++ te Hasselt | 08-2000 | 5190 | ++ te Salzannes | 1985 |
| 5145 | ++ Hasselt | 03-2002 | 5191 | ++ te Salzannes | 1984 |
| 5146 | Seco-Rail (Algerije) | 20-03-2008 | 5192 | ++ te Ronet | 01-2005 |
| 5147 | ++ Keyser, Courcelles | 29-02-2012 | 5193 | ++ te Ronet | 01-2005 |



↑ **FOTO 114-17** De laatste 18 locomotieven van de reeks 51 wachten op 18 februari 2011, samen met die van de reeks 62, in een bundel van Montzen op betere tijden. Bij gebrek aan liefhebbers belandden zij allemaal op de schroothoop in 2012 en begin 2013. Pierre HERBIET.

← **FOTO 114-18** Alleen de 5180 en de 5186 staan nog te koop. Ze werden verkocht aan Ventura, maar nooit betaald. Antwerpen-Noord, 24 maart 2012. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **FOTO 114-19** De enige 51'er in commerciële dienst in België is de 5172. Met het nummer RT200.072, wordt zij gebruikt door de cementfabriek Holcim te Obourg. De machine op de aansluiting van de fabriek, aan de oevers van het "Canal du Centre", op 6 oktober 2009. Pierre HERBIET.





FOTO 114-20 ↑

Vier van de zeven in België bewaarde 51'ers zijn nog rijvaardig. Ze werden gerestaureerd en herschilderd in de groene livrei "1970". Hierboven de 5183 van TSP bij haar eerste uitstap na haar restauratie, in dubbeltractie met de 5941, in het station van Neerpelt op 27 juni 2009. TSP.

FOTO 114-21 →

De 5120 van CFV3V in het station van Treignes, in gezelschap van de 6086, op 13 juni 2009. Michel HANSENS.



FOTO 114-22 ↓

De 5166 van B-Holding, vereeuwigd te Jamagne, in gezelschap van de 6041 op 26 september 2009. Michel HANSENS.





↑ FOTO 114-23 Het merendeel van de 51'ers bevindt zich in Italië. 16 stuks worden gebruikt voor spoorwerken. De 5133 van de maatschappij Francesco Ventura rijdt op 2 oktober 2008 langs de kust van de Ionische Zee, in de omgeving van Roseto Capo Spulico. Michel HANSENS.

↓ FOTO 114-24 De 5170 en de 5185 rijden op 21 april 2010 te Paola, langs de Calabrische Riviera. Deze beide machines, samen met de 5167 en de 5174 van Ventura dragen een prachtige blauwe livrei, gerealiseerd vóór hun vertrek naar Italië, door de werkplaats van Antwerpen-Noord. Pierre HERBIET.





↑ **FOTO 114-25** Salvatore Esposito heeft in zijn park vijf 51'ers: de 5107, 5111, 5132, 5175 en de 5182. Op 26 september 2007 rijdt een ballasttrein door Canicatti op Sicilië, ingesloten door de 5182 en de 5132. Michel HANSSENS.

↓ **FOTO 114-26** De 5101 en de 5146 van Seco-Rail kozen een meer exotische bestemming: Algerije. In 2008 en 2009 werden zij ingezet bij grote spoorvernieuwingswerken op de lijn Béjaïa - Beni Mansour (88 km). Op 29 mei 2008 slepen zij een zware ballasttrein bij de uitgang van de tunnel van Seddouk. De 5101 bevindt zich achteraan. Pierre HERBIET.



2348

Levering NMBS: 04-08-1956
Nummering: 123.048: 04-08-1956
 2348 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 04-08-1956,
 ⇨ Stockem: 01-10-1956, ⇨ Brussel-Zuid: 15-06-1957,
 ⇨ Stockem: 29-09-1957, ⇨ Brussel-Zuid: 17-01-1958,
 ⇨ Ronet: 01-01-1974, ⇨ Stockem: 01-10-1981,
 ⇨ Ronet: 01-06-1984, ⇨ Merelbeke: 01-02-1994 ,
 ⇨ Antwerpen-Noord: 28-01-2001
Uit exploitatie: 24-01-2012
FOTO 114-27 *Schaarbeek, 29 december 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2350

Levering NMBS: 14-08-1956
Nummering: 123.050: 14-08-1956
 2350 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 14-08-1956,
 ⇨ Stockem: 01-10-1956, ⇨ Brussel-Zuid: 12-06-1957,
 ⇨ Stockem: 29-09-1957, ⇨ Brussel-Zuid: 17-01-1958,
 ⇨ Ronet: 01-01-1974, ⇨ Stockem: 01-10-1981,
 ⇨ Ronet: 01-06-1984, ⇨ Merelbeke: 01-02-1994 ,
 ⇨ Antwerpen-Noord: 28-01-2001
Uit exploitatie: 15-12-2011
FOTO 114-28 *Etterbeek, 21 december 2009. JL VDH.*



2352

Levering NMBS: 24-08-1956
Nummering: 123.052: 24-08-1956
 2352 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 24-08-1956,
 ⇨ Ronet: 23-10-1956, ⇨ Stockem: 25-04-1957,
 ⇨ Brussel-Zuid: 17-01-1958, ⇨ Ronet: 01-01-1974,
 ⇨ Stockem: 01-10-1980, ⇨ Ronet: 01-06-1984 ,
 ⇨ Oostende: 31-01-1994, ⇨ Antwerpen-Noord: 07-01-2002
Uit exploitatie: 15-12-2011
FOTO 114-29 *Ham-sur-Sambre, 15 mei 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2363

Levering NMBS: 21-01-1957
Nummering: 123.063: 21-01-1957
 2363 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 21-01-1957,
 ⇨ Ronet: 30-03-1957, ⇨ Stockem: 25-04-1957,
 ⇨ Brussel-Zuid: 12-06-1957, ⇨ Ronet: 23-02-1976,
 ⇨ Stockem: 01-10-1981, ⇨ Ronet: 01-06-1984,
 ⇨ Oostende: 31-01-1994 ⇨ Antwerpen-Noord: 07-01-2001
Uit exploitatie: 11-12-2011
FOTO 114-30 *Epegem, 17 januari 1984.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2601

Levering NMBS: 16-06-1964
Nummering: 126.001: 16-06-1964
2601 01-01-1971
Stelplaatsen: Ronet: 16-06-1964
⇒ Stockem: 03-06-1984,
⇒ Monceau: 27-09-1993,
⇒ Charleroi-Sud: 05-03-2000
Uit exploitatie: 15-12-2011

FOTO 114-31 *2601 + 2003, Marloie 20 oktober 1982.
Pierre HERBIET*



2602

Levering NMBS: 14-07-1964
Nummering: 126.002: 14-07-1964
2602 01-01-1971
Stelplaatsen: Ronet: 14-07-1964,
⇒ Stockem: 03-06-1984,
⇒ Monceau: 27-09-1993,
⇒ Charleroi-Sud: 05-03-2000
Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 114-32 *Couillet, 7 november 2006.
Pierre HERBIET.*



2603

Levering NMBS: 17-07-1964
Nummering: 126.003: 17-07-1964
2603 01-01-1971
Stelplaatsen: Ronet: 17-07-1964,
⇒ Stockem: 03-06-1984,
⇒ Monceau: 27-09-1993,
⇒ Charleroi-Sud: 05-03-2000
Uit exploitatie: 13-12-2011

FOTO 114-33 *2603 + 5935, Moensberg, 4 oktober 1984 .
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



2604

Levering NMBS: 24-08-1964
Nummering: 126.004: 24-08-1964
2604 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 24-08-1964,
⇒ Stockem: 03-06-1984,
⇒ Monceau: 27-09-1993,
⇒ Charleroi-Sud: 05-03-2000
Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 114-34 *2604 + 2375,
Sint-Genesius-Rode, 17 januari 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Rijtuigen

type M2

Het allerlaatste M2-rijtuig, de 00501 van WMS (Wagon Maintenance Service), werd op 21 december 2012 buiten dienst gesteld met het PV 12-010. Het werd gebruikt voor het vervoer van het personeel tussen Mons en de Centrale Werkplaats van Cuesmes (een rit 's ochtends en een rit in de late namiddag). Deze personeelstreinen werden op 1 december 2012 definitief afgeschaft. Het rijtuig kreeg op 1 augustus 2008 het nummer 00501 (60 88 99-38 501-7, ex-42.329).

M5'en volledig gemoderniseerd

De laatste vier gemoderniseerde dubbeldeksrijtuigen van het type M5 verlieten in december 2012 de Centrale Werkplaats van Cuesmes. Het gaat om de rijtuigen BDx 59.961 (04-12-2012), By 52.594 (18-12-2012), By 52.596 (19-12-2012) en By 52.551 (21-12-2012).

De modernisering van de 130 M5-rijtuigen begon in 2008 (zie *Op De Baan 87* bladzijde 24 en *Op De Baan 91* bladzijde 36). De eerste gemoderniseerde rijtuigen verlieten de werkplaats in maart 2009 en het eerste volledige trek-duwstel reed een testrit op 7 april 2009. Op 24 april werden deze rijtuigen dan voor het eerst commercieel ingezet tussen Leuven en Moeskroen (P8514). De laatste niet gemoderniseerde stam reed voor het laatst op 22 juli 2011. Hiermee verdwenen ook de laatste bordeaux rijtuigen uit het landschap.

Vandaag vormen de M5-rijtuigen 13 stammen die ingezet worden vanuit Vorst-Rijtuigen (VR) en Schaarbeek (SR). Ziehier hun omloop:



FOTO 114-35 ↑ Het M2-rijtuig 00501 in Mons op 23 december 2011. Het vroegere nummer 42.329 is nog steeds zichtbaar op de kopwand. Serge MARTIN.

VR26 (6 B + 1 AB + 1 BDx)
7302 Genk - Brussel-Zuid
8300 Brussel-Zuid - Genk

VR27 (8 B + 1 AB + 1 BDx, rijdt niet als trek-duwstel)
7405 Huy - Brussel-Zuid
8405 Brussel-Zuid - Huy

VR28 (7 B + 1 AB + 1 BDx, rijdt niet als trek-duwstel)
7600 Jemelle - Brussel-Zuid
8602 Brussel-Zuid - Jemelle

VR29 (7 B + 1 AB + 1 BDx)
7306 Tongeren - Brussel-Zuid
8305 Brussel-Zuid - Tongeren

VR30 (4 B + 1 AB + 1 BDx)
3306 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3327 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3309 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3330 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3312 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3333 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3315 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3336 Antw.-Centraal - Brussel-Noord

8572 Brussel-Noord - Geraardsbergen

VR31 (4 B + n1 AB + 1 BDx)
7572 Geraardsbergen - Brussel-Zuid
3307 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3328 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3317 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3338 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3319 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3340 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid

VR32 (4 B + 1 AB + 1 BDx)
7574 Geraardsbergen - Brussel-Zuid
3308 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3329 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3313 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3334 Antw.-Centraal - Brussel-Zuid
3316 Brussel-Zuid - Antw.-Centraal
3337 Antw.-Centraal - Brussel-Noord
8574 Brussel-Noord - Geraardsbergen

VR33 (7 B + 1 AB + 1 BD, rijdt niet als trek-duwstel)
7602 Arlon - Brussel-Zuid
8600 Brussel-Zuid - Arlon

SR26 (6 B + 2 AB + 1 BDx)
7512 Moeskroen - Schaarbeek
8512 Schaarbeek - Moeskroen

SR27 (7 B + 1 AB + 1 BDx)
7905 Oudenaarde - Schaarbeek
8906 Schaarbeek - Oudenaarde

SR28 (7B + 2 AB + 1 BDx)
7903 Oudenaarde - Schaarbeek
8904 Schaarbeek - Oudenaarde

← **FOTO 114-36**
Op 29 augustus 2012 rijdt de P8906 Schaarbeek - Oudenaarde nabij Anderlecht. Hij bestaat uit gemoderniseerde M5-rijtuigen. Het "kanaal" in de voorgrond is in feite de bedding voor de twee bijkomende sporen van de lijn 50A. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



SR29 (6 B + 2 AB + 1 BDx)
7904 Oudenaarde - Schaarbeek
8903 Schaarbeek - Oudenaarde

SR30 (5 B + 1 AB + BDx)
7515 Moeskroen - Leuven
8514 Leuven - Moeskroen

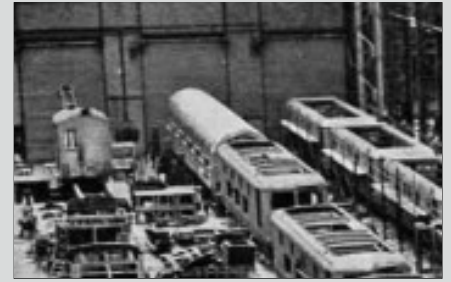
Verblijfsrijtuigen 00206-00209

De vier verblijfsrijtuigen 00206 tot 00209 werden op 30 januari 2013 buiten dienst gesteld met het PV 13-099. Het ging om de laatste vier tussenrijtuigen van de motorstellen uit 1935. Ze werden omgebouwd tot verblijfsrijtuigen voor het personeel van Infrabel en ingezet in de spoorvernieuwingstrein P93 (zie *Op De Baan 107*, bladzijde 33).

Op 1 februari 2013 beschikte de NMBS over 1576 rijtuigen, waaronder 1537 gewone rijtuigen (I6, I10, I11, M4, M5, M6 en barrijtuig) en 39 speciale rijtuigen. Op 1 januari 2012 beschikte de maatschappij nog over 1599 rijtuigen (zie *Op De Baan 107*, bladzijde 18).

Rechtzetting: foto blz. 26 van ODB 113

In het fotobijschrift op blz. 26, bij de montageketting van het type 123 in Nivelles, wordt gesproken over een "inox rijtuig van het type type AB30 voor de CIWL". In deze periode gaat het echter om een slaaprijtuig van het type P. Dit type werd pas in 1992 en 1993 omgebouwd naar het type AB30 (zie foto hiernaast).



Over de "wagen tegen de vergetelheid"

(Op *De Baan 113* bladzijde 23)

Michel THIRY bezorgde ons aanvullende informatie over deze wagen. Het gaat om een gesloten wagen van 15 ton die in 1911 gebouwd werd door Anglo-Belge te La Croyère. Hij maakte deel uit van de reeks 152.795 tot 153.690, waarvan er 996 exemplaren werden gebouwd vanaf 1909.

Op 9 januari 1964 werd hij buiten dienst gesteld en herbenut als dienstwagen met het nummer 191.349. Later kreeg hij achtereenvolgens de UIC-nummers 30 88 948 2203-7 en 30 88 949 107-9. Hij werd eerst gebruikt in Liège-Vivegnis als vestiaire voor de dienst Materieel. De wagen stond later in de werkplaats van Kinkempois. Met het PV 78 van 6 december 1985 werd hij gedegradeerd tot "zwaar werktuig" met het nummer 948/172.

In juni 1992 werd deze wagen uitgekozen om te figureren in een herdenking van de deportatietreinen. Hij werd in maart 1994 overgebracht van Kinkempois naar Leuven waar hij gebruikt werd in het programma "Jours de Guerre" van de RTBF.



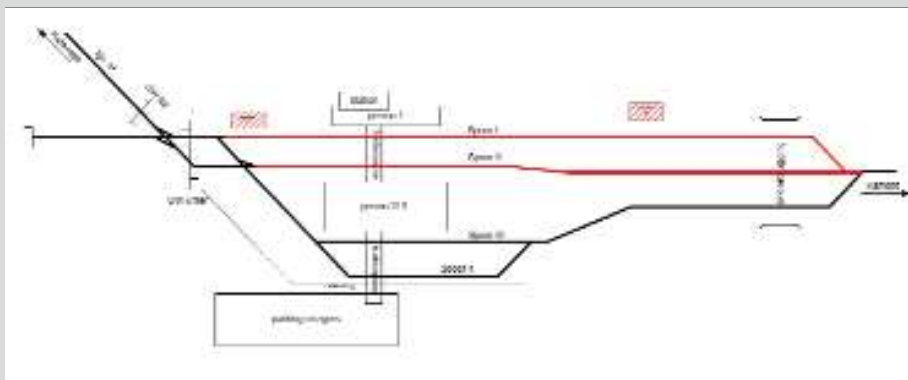
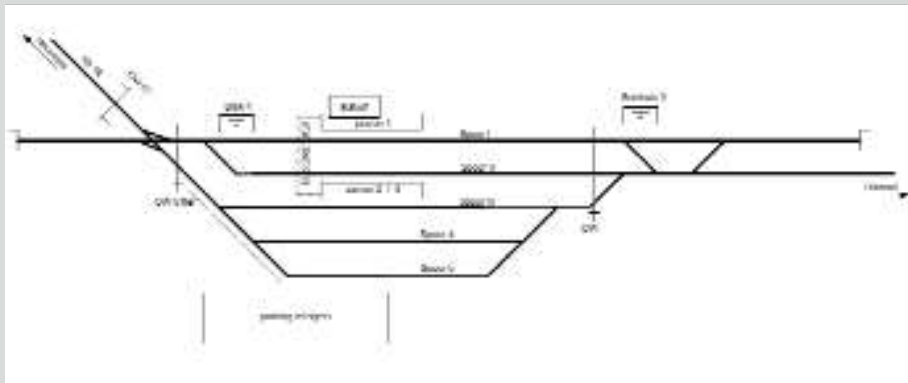
FOTO 114-37 ↓ *Op 25 januari 2013 sleepte de 1346 een speciale trein naar het Zwitserse Sierre. Deze trein reed via de "Athus-Meuse"-lijn. De foto werd genomen aan de uitrit van het station van Beauraing. De trein bestond uit 15 rijtuigen van de maatschappij Euro-Express. Jean-Yves LAMBIET.*



Grote werken te Neerpelt

Vanaf 14 januari worden te Neerpelt grote werken uitgevoerd. De installaties worden, zoals overal op het net, vereenvoudigd. Er zullen op termijn nog slechts drie perronsporen en één uitwijkspoor van 750 m overblijven. Het middenste perron (sporen 2 en 3) wordt verbreed. De twee Saxby seinhuizen, de laatste van dit type op het net, worden buiten dienst gesteld. Een onderdoorgang, voorzien van een lift, zal worden aangelegd en zal toegang geven tot de parking aan de andere zijde van het station. De overweg kant Hamont wordt vervangen door een tunnel en deze kant Mol wordt afgeschaft. Het einde van de werken is voorzien voor einde 2014.

↓ *Op 16 januari is een werktrein, gesleept door de 6295, bezig met het uitbreken van de goederenbundel. Rails en dwarsliggers worden op wagens geladen.*
Dennis VANSUMMEREN.



De grote werken aan de Liefkenshoektunnel zijn beëindigd

De spoorwegtunnel die de installaties op de linker- en de rechteroever van de Schelde moet verbinden in de haven van Antwerpen is gegraven. Infrabel is intussen begonnen met het aanbrengen van de spoorweginfrastructuur (sporen, bovenleiding en seininrichting). De tunnel moet in dienst komen binnen het jaar, m.a.w. tegen de zomer 2014.

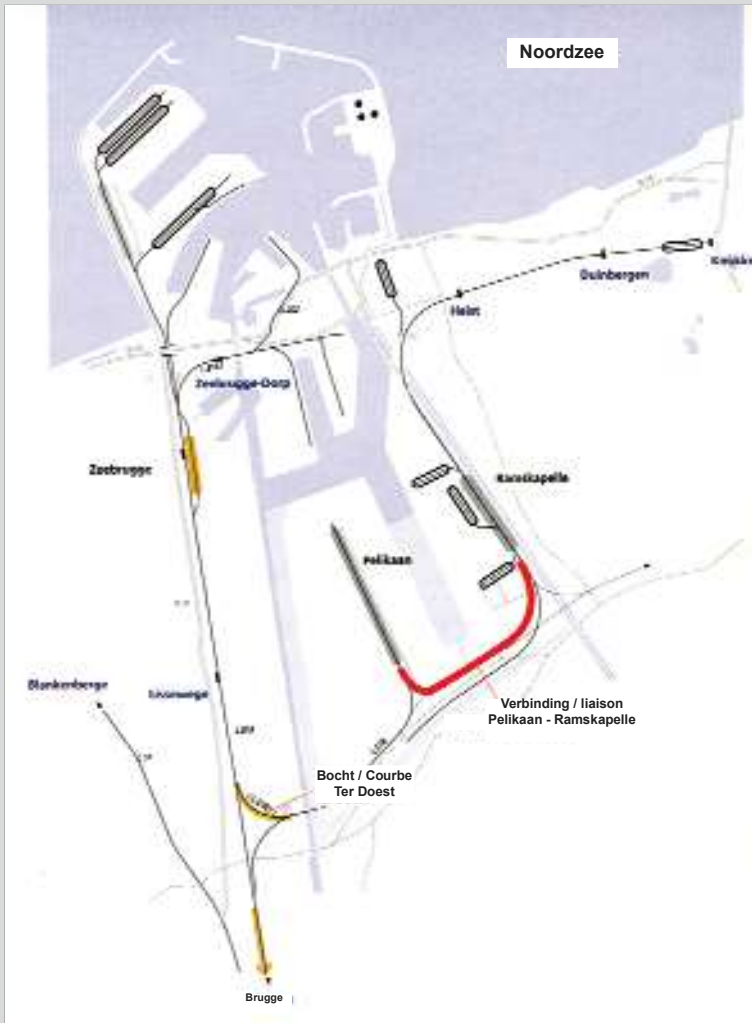
Met een lengte van 16,2 km, zal de Lief-

kenshoekverbinding de aangroei toelaten van de capaciteit van het goederenverkeer en hij zal de doorstroming tussen de beide Scheldeoevers versnellen. Vandaag moeten de treinen die van Antwerpen-Noord naar Linkeroever rijden een grote omweg maken via Antwerpen-Schijnpoort, Berchem en de Kennedytunnel om Kallo te bereiken.

De luchthaven van Charleroi verbonden in 2020?

Het project voor een spoorverbinding naar

de luchthaven van de Charleroi (Brussels South Charleroi Airport) werd aangepast om de kosten te drukken. Het oorspronkelijke plan, geschat op 600 miljoen euro, met een ondergronds station werd verworpen en maakte plaats voor een bovengronds station naast de autoweg E42 (l'autoroute de Wallonie). Een systeem met "people movers" zal de luchthaven met het station verbinden. De kosten zijn geschat tussen 330 en 440 miljoen euro naargelang de wijze van financiering die wordt gekozen. Het project werd ingeschreven in een meerjarig investeringsplan. Men hoopt op een verwezenlijking voor 2020.



De bocht “Ter Doest” in dienst

De 1,7 km lange bocht “Ter Doest” zorgt sinds 5 november voor een rechtstreekse verbinding tussen de spoorinstallaties van de westelijke en de oostelijke havenzones van Zeebrugge (zie ODB 105 p. 30). Deze nieuwe enkelsporige verbinding (gelegen tussen de lijn 51A naar Zeebrugge en de lijn 51B naar Knokke) zorgt voor meer capaciteit en flexibiliteit op de strategische spooras tussen Brugge en Zeebrugge.

De bocht “Ter Doest” vermijdt zo overbodige treinbewegingen. Om de andere havenzone te bereiken, moeten de treinen niet meer richting Brugge en terug rijden. Het spoor tussen de vertakking Dudzele en Brugge wordt daardoor in belangrijke mate ontlast, zodat er meer capaciteit vrijkomt voor het reizigersverkeer tussen Brugge en de kust.

Sinds 2 december kunnen de treinen komende van de kust richting Brugge ook over de vernieuwde Waggelwaterbrug rijden. In een volgende fase komt er een derde brugdek bij wanneer het 3de spoor tussen Brugge en de vertakking Dudzele wordt aangelegd. Tenslotte heeft Infrabel eveneens een nieuwe spoorverbinding aangelegd tussen de bundels Pelikaan en Ramskapelle. Sinds 9 december is hierdoor een vlottere samenstelling van de goederentreinen mogelijk, zonder gebruik te moeten maken van het reizigersspoor tussen de vertakking Dudzele en Knokke.

Als partner van de haven van Zeebrugge investeert Infrabel drievoudig in nieuwe spoorinfrastructuur met de bocht “Ter Doest” (€ 9 miljoen), de vernieuwde Waggelwaterbrug (€ 10 miljoen) en de spoorverbinding Pelikaan-Ramskapelle (€ 3 miljoen).

FOTO 114-38 ↓ De nieuwe Waggelwaterbrug kwam in dienst op 9 december 2012 en ligt parallel naast de oude brug, links in de richting Zeebrugge.

Op 2 december 1994 rijdt de 6302 over de oude brug. Meer hierover: zie OP DE BAAN 103 p.19). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Haven van Antwerpen: aansluiting van de Mexiconatie buiten dienst

Opnieuw wordt een deel van het net niet meer gebruikt. Sinds het einde van 2012 is het laatste deel van de lijn die de oude dokken langs de Schelde in Antwerpen bediende (Kaai 9 tot 13) buiten dienst gesteld. De Mexiconatie verhuist naar kaai 321 (in de buurt van Alaska).

De laatste trein was een buizen-transport voor Saint-Gobain naar Pont-à-Mousson die werd gereden door Captrain.

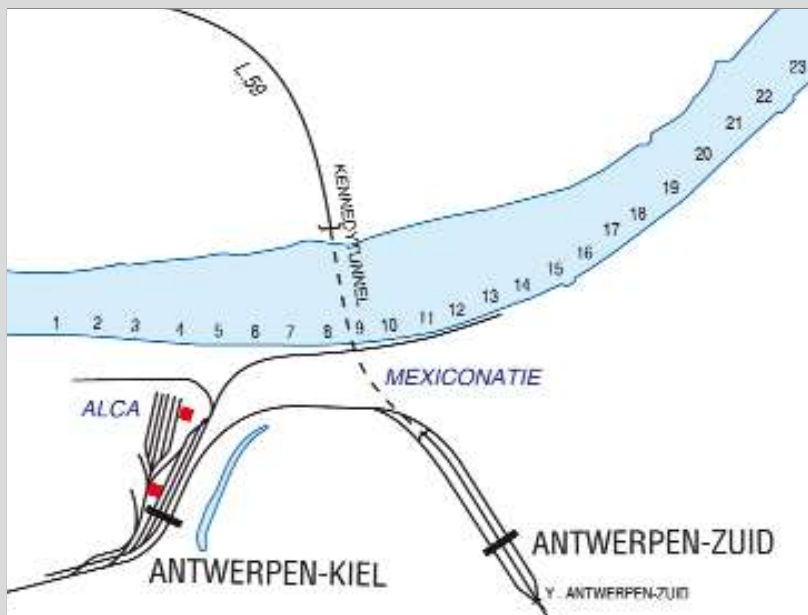


FOTO 114-39 →

Op 14 juli 2010 rangeert de 6608 van Captrain met een lege trein voor buizentransport naar de Mexiconatie.

Kristof AVONDS.

FOTO 114-40 ↓

De 6608 rijdt naar de Mexiconatie. Deze aansluiting was bereikbaar vanaf het station Antwerpen-Kiel. Vroeger liep de lijn tot in de oude Antwerpse haven. In de loop der tijd werd ze deels ingekort bij de ontmanteling van dit deel van de haven. De pittoreske delen van de Antwerpse haven van weleer zijn nagenoeg verdwenen.

Kristof AVONDS.



Noord-Zuidverbinding

Met 1200 treinen per dag (96 per uur) is de Brusselse Noord-Zuidverbinding volledig verzadigd. In het investeringsplan 2013 - 2025 voorziet de NMBS-Groep geen verhoging van de capaciteit, afgezien van enkele werken die de uitbating ervan zouden kunnen verbeteren.

Sinds 2008 laat Infrabel studies uitvoeren om een oplossing te vinden voor dit probleem. Wij hebben reeds gesproken over een ontubbeling van deze verbinding in ODB 105 blz. 32, die 140 treinen per uur zou toelaten (de NMBS schat het aantal treinen tegen 2030 op 137 per uur). De kosten voor dit project bereiken hoge pieken: meer dan 5 miljard euro.

Een andere studie baseert zich op een beurtelings gebruik van de verbinding, met een gedeeltelijke of volledige beperking van de treinen tot Brussel-Noord en/of Brussel-Zuid. Twee opties werden bekeken. Bij de eerste zouden alleen nog pendeltreinen rijden tussen Brussel-Zuid en Brussel-Noord. Bij de tweede zouden twee tunnelpijpen gebruikt worden voor pendeltreinen en door de derde pijp zouden de directe treinen rijden. Voor deze beide plannen moeten de volledige roosters van de twee stations heraangelegd worden. Bovendien moet het aantal sporen te Brussel-Noord van 12 op 24 gebracht worden hetgeen zeer moeilijk tot utopisch is zowel op financieel als op milieutechnisch vlak. Volgens onafhankelijke onderzoekers uit het buitenland zijn deze plannen niet te verwezenlijken op korte termijn of zelfs totaal onmogelijk. Zij zouden slechts het probleem van de verzadiging verplaatsen naar Brussel-Zuid en Brussel-



Elektrificatie van de lijn 15

De elektrificatie van de lijn 15 tussen Herentals en Mol vordert snel. Het plaatsen van de bovenleidingspalen heeft reeds het station van Geel bereikt.
Johny BRAUNS, 13 januari 2013.

Noord om nog maar te zwijgen over de dagelijkse pendelaars die Brussel doorkruisen en die twee keer zouden moeten overstappen...
Totaal ondenkbaar!

NMBS Logistics te koop

Iedereen weet dat NMBS-Logistics, het goederenfiliaal van de NMBS (ex-B-Cargo) er slecht voor staat en de verliezen sinds verschillende jaren opstapelt ondanks vele saneringsplannen die er niet in slagen het tij te keren. Het is vandaag geen geheim meer dat de NMBS reeds meerdere maanden onderhandelt met de DB (Deutsche Bahn) over de volledige of gedeeltelijke verkoop van NMBS-Logistics.

Meerdere denkplaatjes liggen ter studie. De DB zou een minderheidsaandeel kunnen nemen om vers geld aan te brengen. De DB zou evengoed NMBS-Logistics volledig kunnen verwerven. Nog een andere piste zou het samen oprichten van een nieuwe maatschappij zijn die de activiteiten ofwel gedeeltelijk, ofwel volledig zou overnemen.

Verhoging van de tarieven

Naar jaarlijkse gewoonte heeft de NMBS op 1 februari zijn tarieven verhoogd met een bescheiden 1,8 %. Aldus worden de gewone biljetten 3,06 % duurder, en de treinkaarten 1,32 %. De prijs van de Rail Pass, de Go Pass 10 en de Key Card blijft daarentegen onveranderd.

Een nieuwe onderhoudsloods te Hasselt

In februari is de bouw van een nieuwe onderhoudsloods voor M6-rijtuigen te Hasselt aangevat. In de loods bevinden zich twee sporen van 194 m lang. Op elk spoor kan een stel van 5 rijtuigen staan. De werkplaats zal uitgerust zijn met de meest moderne toestellen, met inbegrip van verhoogde platformen die de in de daken van de M6-rijtuigen aangebrachte uitrusting makkelijker toegankelijk moeten maken. In deze nieuwe werkplaats kan men het onderhoud van een stel, bestaande uit 5 rijtuigen afwerken in vijf dagen, zonder dit stel uit dienst te nemen. Het onderhoud gebeurt in feite 's nachts, a rato van één rijtuig per nacht, zonder dat het uit het treinstel moet genomen worden. De nieuwe loods, die operationeel zal zijn in 2015, zal gebouwd worden naast de tractiewerkplaats, die bij deze gelegenheid gemoderniseerd zal worden en waarvan de sporen zullen verlengd worden.



Virtueel beeld van de nieuwe onderhoudsloods te Hasselt. Het uitzicht van dit gebouw is opmerkelijk: het lijkt op een stel M6-rijtuigen! Het zal gebouwd worden tussen de lijn 35, waarvan we rechts de beide sporen zien, en de tractiewerkplaats links.



De werken gingen van start in februari met het uitbreken van de sporen en de afbraak van de tankinstallatie voor gasolie. Na de sanering van de gronden kan begonnen worden met de bouw van de loods. *Johny BRAUNS, 13 februari 2013.*



FOTO 114-41 NB De internationale trein 37 Brussel-Zuid - Roma houdt op 13 februari 1963 halt in Jemelle. Deze expresstrein stopte van 09.05 tot 09.07 in Jemelle. De trein wordt gesleept door de 123.062 van de stelplaats Brussel-Zuid; de bestuurder is van Schaarbeek en rijdt tot in Luxemburg. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De reeks 23 (deel 2)

De jaren '60

Vanaf het einde van de jaren 1950 bleven de omlopen van de 123'en stijgen, om midden jaren '60 een totaal van 76 omloopdagen te bereiken.

Na de vele uitwisselingen tussen de stelplaatsen van Brussel-Zuid, Ronet, Stockem en Kinkempois was de verdeling op 15 januari 1962 als volgt:

- 123.001 t/m 019: Ronet
- 123.020 t/m 047: Stockem
- 123.048 t/m 082: Brussel-Zuid

Tot aan het einde van de jaren '60 vonden er nog uitwisselingen van locomotieven plaats tussen deze drie stelplaatsen:

Op 27-09-1964

- 123.001 t/m 015: Ronet
- 123.016: Stockem
- 123.017: Brussel-Zuid
- 123.018 t/m 042: Stockem
- 123.043 t/m 082: Brussel-Zuid

op 30-05-1965

- 123.001 t/m 013: Ronet
- 123.014 t/m 016: Stockem
- 123.017: Brussel-Zuid

- 123.018 t/m 040: Stockem
- 123.041 t/m 082: Brussel-Zuid

Op 22-05-1966

- 123.001 t/m 013: Ronet
- 123.014 t/m 040: Stockem
- 123.041 t/m 082: Brussel-Zuid

Op 28-05-1967

- 123.001 t/m 011: Ronet
- 123.012 t/m 036: Stockem
- 123.037 t/m 082: Brussel-Zuid

Op 22-05-1968

- 123.001 t/m 011: Ronet
- 123.012 t/m 034: Stockem
- 123.035 t/m 082: Brussel-Zuid

Met de levering van de nieuwe locomotieven van het type 126.1 (seriebouw), de 126.101 t/m 126.115, van 1969 tot 1970 (toekomstige 2606 t/m 2620) en de 2621 t/m 2635 van 1970 tot 1972, verloor Ronet het onderhoud van de 123'en en ging zich aan het onderhoud van alle 126'en wijden met inbegrip van de vijf prototypes (126.001 t/m 005) die in 1964 geleverd werden. Vanaf 1 juni werden de 123'en verdeeld tussen de werkplaatsen van Stockem (123.001 t/m 034) en Brussel-Zuid (123.035 t/m 082). Het nummer

123.083 komt niet meer voor omdat zij op 16 december 1958 vernummerd werd naar 124.001 na de wijziging van de ophanging van haar tractiemotoren en haar overbrenging ten behoeve van hogesnelheidsproeven.

Tijdens de jaren '60 breidt de actieradius van de 123'en uit dankzij de elektrificatie van de lijnen Namur - Charleroi (mei 1959), Brussel - Mons - Quévy (van maart tot september 1963), Charleroi - Jeumont (januari 1965), Liège - Aachen Hbf (mei 1966) en Liège - Namur (september 1970). Ze werden vanaf dan, met uitzondering van de eerder vermelde treinen, ook ingezet als trekkraft voor goederentreinen vanuit Antwerpen en Schaarbeek naar Quévy, en vanuit Kinkempois en Ronet naar Charleroi en Jeumont. Ook de piekurentreinen van Brussel naar Mons, Quévy en Welkenraedt alsook internationale treinen naar Aachen Hbf waren hun deel.

Met de komst van de 35 locomotieven van het type 126 / de reeks 26, deelden de 123'en hun omloop met de nieuwkomers. Vaak sleepten zij samen goederentreinen in dubbeltractie en later ook in treinschakeling en zelfs zware internationale reizigerstreinen.



FOTO 114-42 Een niet-geïdentificeerde 123 sleept de directe trein 430 Brussel-Zuid - Luxemburg door Bosvoorde tijdens de jaren '60. Foto Jean-Pierre VAN HOOFF, verzameling TSP.

Met de elektrificatie van lijn 37 op 18 mei 1966 breidde het actieterrein van de 123'en uit tot in Aachen Hbf. We zien de 123.071 van de stelplaats Brussel-Zuid die zich voor de expresstrein 182 Köln - Paris-Nord heeft gezet. De datum is onbekend (tussen 1966 en 1970). In Liège-Guillemins wordt zij afgelost door een diesellocomotief tot in Jeumont. Foto J.E. DE KOK, verz. E. ELENBAAS.





FOTO 114-43 NB ↑ Op 22 juni 1968 raast de 134 "Italia Express" Roma - Brussel-Zuid met volle snelheid door het station van Nannine. Het nummer van de locomotief is niet herkenbaar. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

↓ Tijdens de jaren '60 komt dezelfde trein aan te Brussel-Noord met een dubbeltractie. Vooraan zien we de 123.031. Daniel THIELEMANS.





FOTO 114-44 NB De lijn Brussel - Mons werd op 25 mei 1963 onder spanning gezet. Deze elektrificatie werd op 9 september 1963 uitgebreid tot Quévy en op 25 november 1963 tot Saint-Ghislain. De 123'en kregen er een brok actieterrein bij, niet enkel voor goederen- doch ook voor reizigerstreinen. Op 13 augustus 1965 sleept een niet-geïdentificeerde 123 een lege kolentrein naar Brussel. De trein heeft net het station van Braine-le-Comte verlaten en rijdt richting Hennuyères.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Een kolentrein, gesleept door een locomotief van het type 122 en op kop bijgestaan door de 123.060 van de stelplaats Brussel-Zuid, rijdt door Halle in de richting van Saint-Ghislain tijdens de jaren '60. Daniel THIELEMANS.





← Sinds de elektrificatie van de lijn naar Luxembourg werden alle internationale treinen door 123'ën gesleept, vaak in dubbeltractie. Ook de autotreinen die in 1958 op het toneel verschenen werden toegevoegd aan het type 123. Op 17 mei 1963 rijdt de TA 45 Schaarbeek - Avignon door Libramont. Het nummer van de locomotief is niet leesbaar.

Vanaf de jaren '60 ruilden de 123'ën stelselmatig hun livrei met twee tinten groen voor de donker-groene jas.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

↓ FOTO 114-45

Sinds de elektrificatie van de "Dorsale Wallonne" tussen Liège en Charleroi werden de 123'ën ingezet voor semi-directe treinen.

Op 31 augustus 1972 rijdt de semi-directe trein 3113 Liège-Guillemins - Charleroi - Mons door Marches-Dames. Te Charleroi zal een diesellocomotief de trein overnemen tot in Mons. Op 1 januari 1971 werd het nummer 2320 aan de 123.020 toegewezen.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



De jaren '70

Op 27 september 1970 erfde Ronet alle 123'en van Stockem (123.001 t/m 034). Ter compensatie kreeg Stockem de elektrische motorstellen 228.237 t/m 270 toegewezen.

Op 1 januari 1971 werd type 123 de reeks 23, genummerd van 2301 t/m 2382, terwijl de 124.001 het nummer 2401 toegewezen kreeg.

Op 31 december 1974 muteerden de 2341 t/m 2360 van Brussel-Zuid naar Ronet. Op 19 januari 1976 kwamen de 2361 t/m 2368 hen vervoegen met uitzondering van de 2363 die pas enkele dagen later, op 23 februari, aankwam. Ondertussen werd de 2401 terug in haar oorspronkelijke toestand gezet op 1 maart 1974. Zij kreeg het nummer 2383 en bleef toegewezen aan Brussel-Zuid.

De jaren '70 werden voor reeks 23 vooral gekenmerkt door de ingebruikname van de 25 locomotieven van de reeks 20 tussen 1975 en 1978.

De nieuwkomers kregen niet alleen internationale treinen op de lijn naar Luxemburg toegewezen, maar ook nationale reizigers- en goederentreinen.

Tijdens de zomerdienstregeling van 20 september 1976 omvatte de omloop van reeks 23 een totaal van 68 dagen die in vier grafieken opgedeeld werden:

- **Ronet** (27 dagen, gereden door de bestuurders van de stelplaatsen Ronet,



FOTO 114-46 Sedert de toepassing van de nieuwe nummering voor het materieelpark op 1 januari 1971 werd het type 123 vernummerd naar de reeks 23. De 2316 rijdt door Ottignies in de richting van Namur. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

Namur, Jemelle, Stockem en Arlon). Ze werden hoofdzakelijk voor de goedertrafiek ingezet op de lijn naar Luxemburg, en van Stockem naar Jemelle, Marloie, Ciney, Namur, Ronet, Schaarbeek en Vilvoorde (en vice versa); van Ronet naar Schaarbeek, Vilvoorde, Muizen, Jeumont, Erquelines, Châtelet en Luttre. Ze sleepten meerdere HS (Hoge Snelheid = treinen met pakketjes en colli) vanuit en naar Brussel-Thurn & Taxis naar Namur, en van Namur naar Arlon. In de reizigersdienst werden ze ingezet op de lijn

Namur - Brussel, met een verlengde rit tot in Halle, en ook tussen Charleroi en Huy en tussen Huy en Namur. Alle internationale treinen werden overgenomen door de reeks 20.

- **Schaarbeek** (14 dagen). Goederentreinen (waaronder vele ertstreinen), van en naar Schaarbeek (of Vilvoorde en Muizen) naar Ronet, Namur, Ciney, Stockem, Zeebrugge, Essen, Monceau, Châtelet, Ottignies, Antwerpen (-Schijnpoort, -Noord, -Stocatra) en Kinkempois.

FOTO 114-47 Net voor het station van Longlier-Neufchâteau zien we in 1974 een goederentrein die geslept wordt door een dubbeltractie van een 26 en de 2341. Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.



De reeks 23

In de reizigersdienst sleepten zij directe treinen op de as Charleroi - Brussel - Antwerpen en piekuurtreinen vanuit Brussel naar Leuven, Soignies, Charleroi, Châtelet, Namur, Denderleeuw, Aalst en Landen.

- **Antwerpen-Schijnpoort** (15 dagen). Goederentreinen vanuit Antwerpen (-Stocatra, -Noord, -Schijnpoort) naar Schaarbeek, Monceau, Charleroi-Sud-Quai, Essen, Roosendaal, Ottignies, Marloie, Voroux, Kinkempois, Quévy en Clabecq. In de reizigersdienst wordt er enkel op de as Antwerpen - Brussel - Charleroi gereden.

- **Liège** (12 dagen), gereden door bestuurders van Liège en Welkenraedt. In de goederendienst reden ze op de verbindingen Schaarbeek - Leuven, Leuven - Liège, Schaarbeek - Saint-Ghislain, Schaarbeek - Quévy, Voroux - Leuven en Welkenraedt - Kinkempois (een nachttrein).

Zij sleepten HS-treinen vanuit Liège van en naar Brussel-Zuid, Schaarbeek, Verviers en Welkenraedt.

In de reizigersdienst waren ze vooral actief voor de internationale treinen vanuit Aachen Hbf. naar Liège (express-treinen 232, 243, 246, 247, TEE 32/33 en 40/41), naar Brussel (TEE 21, DVT



FOTO 114-48 In 1971 werd het type 123 de reeks 23. We zien de 2361 te Brussel-Noord. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

(Dagelijkse Verlofgangers Trein) 254 en 255), naar Oostende (express-treinen 225, 320 en 325) alsook piekuurtreinen tussen Welkenraedt en Brussel.

Eén dag was voorbehouden voor de opdrukdiensten op de hellingen van Liège.

In de praktijk kwam het vaak voor dat 22'en, 25'en (behalve in de omloop van Ronet) of 26'en diensten van reeks 23 reden en omgekeerd.

Jaren '80

Aan het einde van de jaren '70 wordt een groots elektrificatieplan uitgewerkt, dat tot

FOTO 114-49 Na in de zomer van 1975 de expresstrein 247 gesleept te hebben tussen Liège-Guillemins en Aachen Hbf, wacht de 2335 op de aankomst van de expresstrein 246 dewelke zij naar Liège zal slepen. Links van haar zien we de 112 504-6 van de DB in de TEE-livrei (ze werd in 1962 in dienst genomen en werd respectievelijk op 1 januari 1988 vernummerd naar 114 504 en op 4 november 1994 naar 110 504. De 2335 onderging haar tweede Algemene Revisie van 30 juli tot 9 september 1976 in de CW Mechelen. Zij verliet de werkplaats in de groene livrei en met dubbele wit-rode koplampen, doch zonder kabels voor het rijden in treinschakeling. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



midden jaren '80 duurde. Van deze lijnen zouden er vanaf de ingebruikname meerdere bereden worden door de reeks 23:

- L117 Braine-le-Comte - Luttre (27-05-1979);
- L116/118: Manage - Mons (28-09-1980);
- L15/16 (Antwerpen) - Lier - Leuven (04-01-1981);
- L35 Aarschot - Hasselt (31-05-1981);
- L34/24 Tongeren - Liers / Visé (23-05-1982);
- L24 Visé - Montzen (26-05-1984);
- L40: Liège - Visé (25-09-1985);

Tijdens diezelfde periode werden er twee nieuwe reeksen elektrische locomotieven in gebruik genomen: de 2701 t/m 2760 van 1981 tot 1984, en de 2101 t/m 2160 van 1985 tot 1986. Dit zou een belangrijk impact hebben op de inzet van reeks 23.

Op het vlak van de toewijzingen zien we op 1 oktober 1981 de 2339 t/m 2368 terugkeren naar Stockem. Ronet behield de 2301 t/m 2338 en Brussel-Zuid behield de 2369 t/m 2383.

Op 10 januari 1983 gaat de knuppel nogmaals door het hoenderhok: alle 23'en van Ronet muteren naar Brussel-Zuid (2301 t/m 2338) en Stockem (2339 t/m 2368).

Hierbij volgt een overzicht van de diensten van reeks 23 op 23 mei 1982. Ze



FOTO 114-50 In 1976 verlaat de 2348 het station van Brussel-Zuid met een piekuurtrein naar Mons. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

reden in drie grafieken: Ronet, Stockem en Antwerpen-Schijnpoort, met een totaal van 60 dagen.

- **Ronet** (26 dagen, gereden door bestuurders van Ronet, Schaarbeek, Monceau, Charleroi, Mons, Saint-Ghislain, Braine-le-Comte, Tournai en Liège).

In de goederendienst rijden ze op de

lijn naar Luxemburg, van Stockem naar Schaarbeek, Vilvoorde en Leuven.

Vanuit Schaarbeek rijden ze tot in Kinkepois, Clabecq, Quévy, Saint-Ghislain en Feluy-Zoning.

Op de "Dorsale Wallonne" slepen ze treinen vanuit Ronet, Châtelet en Charleroi-Sud-Quai naar Erquelinnes en Jeumont en van Châtelet naar Saint-Ghislain.

FOTO 114-51 Op 20 oktober 1982 wacht de 2312 te Lembeek met een lege ertstrein afkomstig uit Clabecq op het openstellen van het sein, teneinde de lijn 96 richting Halle op te rijden. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De reeks 23

Vanuit de belangrijkste Antwerpse stations vertrokken zij richting Monceau en Clabecq. Zij sleepten eveneens treinen vanuit Roosendaal en Essen naar Quévy en Saint-Ghislain.

In de reizigersdienst pikten ze een graantje mee dankzij de volledige elektrificatie van de "Dorsale Wallonne", waarbij een stevig aantal semi-directe treinen tussen Liers en Moeskroen (of op een deel van dat traject) op het menu stonden. Tijdens de piekuren sleepten ze treinen van Brussel naar Mons, Saint-Ghislain, Denderleeuw, en ook van Charleroi naar Namur. Ze sleepten eveneens de expresstrein 288 (Amsterdam - Paris) tussen Antwerpen-Centraal en Quévy, alsook de 1181 (Ventimiglia - Brussel-Zuid) van Quévy tot in Brussel-Zuid.

- **Stockem** (26 dagen, met bestuurders van Stockem, Arlon, Jemelle, Namur, Ronet en Schaarbeek). Het grootste deel van hun diensten betrof goederentreinen op de lijn naar Luxembourg, van Stockem naar Ronet, Schaarbeek, Vilvoorde, Leuven en Antwerpen. Ze reden eveneens van Ronet naar Monceau, Schaarbeek, Jemelle, Vilvoorde en Antwerpen. Ook HS-treinen stonden op het menu, van Brussel-Thurn & Taxis naar Namur en Arlon.

In de reizigersdienst sleepten ze meerdere treinen van Brussel naar Namur, van Ottignies naar Namur, Brussel - Aalst en een heen- en terugrit van Brussel naar Arlon. Ook sleepten ze de expresstreinen 143/148 "Schuman" van



FOTO 114-52 Reeks 23 sleepte een groot aantal semi-directe treinen op de "Dorsale Wallonne" van Liège naar Charleroi, Mons, Tournai en Moeskroen. Op 12 november 1982 verlaat de semi-directe trein 3162 Mons - Liers de tunnel van Sclaigneaux. Pierre HERBIET.

Brussel-Zuid tot Luxembourg.

- **Antwerpen-Schijnpoot** (12 dagen, uitsluitend gereden door bestuurders van Schijnpoot).

In de goederendienst reden ze hoofdzakelijk met ertstreinen vanuit de Antwerpse haven naar Kinkempois, Clabecq, Charleroi-Sud-Quai, Monceau en Châtelet.

In de reizigersdienst werd hen een groot aantal directe treinen tussen Charleroi en Antwerpen toevertrouwd. Ook een piekuurtrein tussen Antwerpen en Aarschot namen ze voor hun

rekening. Voor internationale treinen kon men ze aantreffen voor de 289 (Paris - Amsterdam) tussen Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal en voor de 1182 (Amsterdam - Paris) tussen Roosendaal en Brussel-Zuid.

Tijdens de jaren '70 werd de gele livrei toegepast op de 23' en vanaf 1976. Wij zullen daar later meer in detail op terug komen. Bovendien werden ze stelselmatig voorzien van dubbele rood-witte koplampen, en van kabels en stekkerdozen voor het rijden in treinschakeling.

Wordt vervolgd...

FOTO 114-53 De omloopgrafiek van Antwerpen-Schijnpoot bevatte een groot aantal ertstreinen. Op 5 december 1983 rijdt de 2382 door Epepegem met een trein naar Monceau. Te Vilvoorde zal een tweede machine ter hulp komen om de hellingrijke lijn 124 (Brussel - Charleroi) te berijden. Pierre HERBIET.





FOTO 114-54 ↑ Op 17 december 1981 sleept de 2339 de expresstrein 143 "Le Schuman" Brussel-Zuid - Luxembourg. We zien deze trein nabij de vertakking van Louvain-la-Neuve bij het verlaten van Ottignies. De trein bestaat uit, in volgorde, twee I4-rijtuigen 1ste klasse, een buffetrijtuig van het type I2 en twee K3-rijtuigen 2de klasse. Pierre HERBIET.

FOTO 114-55 ↓ Voor reeks 23 stonden heel wat ertstreinen op het menu. Net voor het station van Obaix-Buzet wacht op 24 maart 1982 een ertstrein naar de hoogovens van de Usines Gustave Boël te La Louvière om op tegenspoor naar de goederenbundel van het station van Luttre te rijden. Een diesellocomotief van de reeks 62 van Haine-Saint-Pierre zal dan de tractie overnemen tot in La Louvière-Gare-Industrielle. Deze trein werd vanuit Antwerpen-Stocatra gesleept door de 2224 tot in Vilvoorde, waar de 2370 op kop werd geplaatst en de trein met gebundelde krachten naar Luttre reed. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Homologatieritten voor de TRAXX DE

In januari 2013 hebben twee diesellocomotieven type TRAXX DE van Bombardier en eigendom van de leasemaatschappij Akiem (filiaal van de SNCF) testritten uitgevoerd met het oog op hun homologatie voor het Belgische net.

De twee locomotieven, de 76002 en 76101 kwamen op 11 januari aan in België. Ze werden tussen Aachen West en Schaarbeek gesleept door de 6601 van Captrain.

Op 14 januari werden ze gekoppeld aan een testtrein bestaande uit vijf I5-ligrijtuigen en twee Dms pakwagens. Ze werden door de 1346 overgebracht van Schaarbeek naar Bertrix.

Op 15 en 16 januari werden op de testsite van Epioux (tussen Florenville en Bertrix) de elektromagnetische compatibiliteitstesten uitgevoerd. De 1346 bleef aan staart van de testtrein kant Florenville.

Op 18 januari zouden de twee TRAXX DE drie heen- en terugritten rijden tussen Bertrix en Dinant. Alleen de eerste rit werd uitgevoerd, waarna de machines naar Kinkempois werden overgebracht via Libramont en lijn 43.

FOTO 114-58 ↓ De testritten tussen Florenville en Bertrix op 15 en 16 januari vonden plaats in winterse omstandigheden. Op 15 januari passeert de testtrein, gesleept door 76002, te Lacuisine in de richting van Epioux. Maarten SCHOUBBEN.



FOTO 114-56 ↑ De twee TRAXX'en werden overgebracht van Aachen West naar Schaarbeek, gesleept door de 6601 van Captrain. Montzen, 11 januari 2013.

FOTO 114-570 ↓ Doortocht te Pérot van de testtrein afkomstig uit Schaarbeek met als bestemming Bertrix, 14 januari 2013. Foto's : Maarten SCHOUBBEN.



De week daarop werden grensoverschrijdende testritten gereden om de overgang tussen de verschillende signalisatiesystemen te controleren. De 76101 reed tussen Visé en Maastricht, 76002, tussen Montzen en Aachen West.

De 76002 werd reeds in februari 2010 getest in België nabij Bois du Coucou tussen Silly en Ath (zie ODB 96 blz.39 en ODB 97 blz. 39). Ze was toen geschilderd in de kleuren van Fret SNCF. Het was toen ook de 6601 van Captrain die de overbrengingen voor haar rekening nam. De 6601 had toen ook een andere livrei.

Aanvankelijk had de SNCF 35 TRAXX DE besteld en 45 TRAXX DE in optie voor het goederenverkeer met de Benelux.

Gezien de enorme terugval van het goederenverkeer werd de bestelling "on hold" geplaatst en vervolgens overgeheveld naar Akiem. De eerste 15 locomotieven worden geleverd in 2013, waarvan er vier (reeks 76000) toegelaten zijn voor het rijden in Frankrijk, België en Nederland, en 11 (reeks 76100) voor gebruik in België, Nederland en Duitsland.



2012: een goed jaar voor OSR France

Ondanks het slechte economische klimaat heeft OSR France haar activiteiten verdriedvoudigd in 2012. In 2012 werden elke week minstens veertien volledige treinen gesleept, wat overeenkomt met ongeveer 4800 wagens per jaar.

2013 kondigt zich nog beter aan en de activiteiten zullen op hetzelfde niveau gehandhaafd blijven. Verwacht wordt een zakencijfer van boven de € 10 miljoen. Nieuwe contracten werden gesloten, waaronder die met *Ciment Calcia*, het bedrijf waarvoor OSR elke week twee treinen inzet tussen de groeve te Havinnes en Gennevilliers.

Sedert begin januari levert OSR één of twee bijkomende petroleumtreinen voor rekening van *Total Pétrochimie* tussen Le Havre en de raffinaderij te Grandpuits en van Grandpuits naar Rouen.

Sedert maart 2013 sleept OSR één keer per week een trein met scheikundige producten tussen Dunkerque en Couvrot (Châlons-en-Champagne).

De hub te Tergnier heeft de activiteiten van Aulnoye overgenomen. De bediening van klanten uit de regio Aulnoye gebeurt nu vanuit Tergnier.

OSR France beschikt momenteel over 85 medewerkers. Haar tractiepark bestaat nu uit 7 diesellocomotieven van de serie 75000, gehuurd bij Akiem (zie ODB 113 blz. 41): de 75007, 75008, 75010, 75012, 75013, 75014 en de 75015. Ze leasen geen G1206 van Vossloh meer.



FOTO 114-59 ↑ Twee gekoppelde TRAXX'en in treinschakeling bij hun vertrek uit Dinant naar Bertrix op 18 januari 2013. Rechts staat de 4184 die de L6080 Libramont - Dinant gereden heeft in plaats van de voorziene Desiro. Christian AUQUIERE.



In onze vorige uitgave publiceerden wij op bladzijde 40 bovenaan een verkeerde foto. Wij toonden een lijnstudierit voor de bestuurders van Railtraxx / Europorte, in het vooruitzicht van het nieuwe graantransport naar de Mouterij Albert NV te Ruisbroek. De Euro 4000 nr. 4013 van Europorte komt op 20 december 2012 aan te Boom. Wim DE RIDDER. De correcte foto, die overeenstemt met de legende, staat hierboven. Maarten SCHOUBBEN

FOTO 114-60 BASF te Antwerpen ontving op 5 februari 2013 een nieuwe rangeerlocomotief. Het werd een machine van het type G6 van Vossloh, met constructienummer 5001862 / 2010 en het EVN-nummer 98 80 0650 104-9 D - VL. Als "Manfred" begon zij haar loopbaan op 6 oktober 2010 bij BASF te Ludwigshafen, vanwaar zij nu werd overgebracht naar de afdeling te Antwerpen. De machines type G6 zijn uitgerust met een Cummings dieselmotor QSK23 van 670 kW met hydraulische transmissie. Hun totale massa bedraagt 67,5 ton. Zij kunnen aan 30, 60 of 80 km/h rijden. De eerste G6-locomotieven verschenen in 2009. Doorrit van de G6 te Linkhout (tussen Hasselt en Diest), gesleept door de V267 van Rurtalbahn van Aachen West tot Antwerpen. Johny BRAUNS.



privéoperatoren

DB Schenker Nederland

Sedert 28 december sleept DB Schenker Nederland in opdracht van Arcelor-Mittal de cokestreinen tussen de cokesfabriek van Seraing en Bremen. In het verleden werden deze treinen gesleept door Captrain (zie *OP DE BAAN 107* p. 42). De reisweg werd gewijzigd: men rijdt niet meer langs Aachen West maar wel via Visé, Sittard, Roermond en Venlo.

Vanaf 8 april wordt het kalktransport tussen Jemelle en Beverwijk eveneens door deze operator gesleept. Deze trein neemt eveneens wagens mee tussen Kinkempois en Sittard, afkomstig uit Hernalle-sous-Huy en de fabriek Segal, gelegen aan lijn 285. De operator doet ook zelf deze lokale bedieningen vanuit Kinkempois.

Hieronder de dienstregeling. Theoretisch rijden deze treinen overdag:

48551 ⑦ XNSTD 11.30 - NSR 12.32

48644 ①-⑥ LJ 17.06 - MML 17.18/18.37 - NK 19.48/21.53 - XNSTD 22.54

48644 ⑥ LJ 17.06 - MML 17.18/18.37 - NK 19.49

48644 ⑦ NK 09.51 - XNSTD 10.54

48663 ⑦ XNSTD 12.33 - NK 13.31/14.45 - LJ 16.12

60400 ①-⑥ NK 07.42 - NH 08.06

60400 ⑥ NK 07.46 - NH 08.10

60401 ①-⑥ NH 09.16 - NK 09.42

60402 ①-⑥ NK 10.40 - SEGAL 11.08



↑ **DB Schenker heeft het cokervervoer tussen Seraing en Bremen Stahlwerke overgenomen. De trein rijdt niet meer via Montzen en Aachen West, maar wel via Maas-tricht en Venlo. Hij rijdt op donderdag van Seraing (vertrek om 03.44) naar Bremen, en op zondag in de andere richting (Bremen Stahlwerke 20.00 - Sittard 10.44 /11.30 - grens Visé 12.04 - Seraing 12.32).**

De lege trein 48551 (Bremen - Seraing) rijdt op zondag 6 januari 2013 voorbij Cheratte. Michel DE ESCH.

60403 ①-⑥ SEGAL 12.30 - NK 12.59

60600 ①-⑥ LJ 15.54 - MML 16.06

DB Schenker Nederland is ook zeer actief in de Gentse regio, vooral tussen Gent-Zeehaven en Terneuzen:

47525 ①③⑤ XDEWE 08.50 - FES 12.16 - FGZH 14.31

47526 ①③⑤ FGZH 15.23 - FES 17.34 - XDEWE 21.31

49641 ①③⑤ XNTNZ 09.00 - FGZH 10.16

48604 ①③⑤ FGZH 16.45 - XNTNZ 19.25

48602 ①-⑤ FGZH 10.58 - XNSLU 12.30

48603 ①-⑤ XNSLU 13.30 - FGZH 15.36

Afkortingen:

FES: Essen, FGZH: Gent-Zeehaven, LJ: Jemelle; MML: Marloie, NH: Hermallesous-Huy, NK: Kinkempois, NSR: Seraing, SEGAL: Racc. Segal, XDEWE: Wesel (D), XNSLU; Sluiskil DOW (NL), XNSTD: Sittard (NL), XNTNZ: Terneuzen.

↓ **FOTO 114-61 Sedert 4 maart sleept Crossrail de treinen tussen Genk en Duitsland met de TRAXX 186 150 (vroeger gebruikt door Captrain). Daarom werden scholingsritten ingelegd vanaf 24 februari. We zien haar hier te Hasselt. Johnny BRAUNS.**





Fret SNCF

Sedert 14 februari verzorgen Fret SNCF en haar filiaal Captrain éénmaal per week een nieuw transport van aluminium gietstukken tussen Dunkerque en Nievenheim (D), in de omgeving van Düsseldorf. Een BB36000 sleept de trein van Dunkerque naar Kinkempois waar hij wordt overgenomen door een Class 66

van Captrain tot aan zijn eindbestemming. Hieronder de theoretische dienstregeling:

48863 ④ XXBLA 17.04 - NK 20.58
 48515 ⑤ NK 11.50 - XDKAW 13.15
 48514 ⑥ XDKAW 18.00 - NK 19.08
 48864 ⑦ NK 19.04 - XXBLA 23.36

Afkortingen:

NK: Kinkempois, **XDKAW:** Aachen West (D); **XXBLA:** Blandain-Frontière.

↑ *De eerste trein met aluminium gietstukken 48863 Dunkerque - Kinkempois werd gesleept door de 36023. Zij zal worden afgelost door een Class 66 van Captrain. Stopplaats Maffle, 14 februari 2013. Corentin CAUWELIER.*

↓ *Op 22 februari 2013 sleept de 6601 van Captrain deze trein als 48515 (Dunkerque) - Kinkempois - Nievenheim. Doorrit te Remersdaal. Michel DE ESCH.*



Nieuwe vlampijpen voor de 29.013

Tijdens de maand april 2013 zal de 29.013 nieuwe vlampijpen krijgen te Brugge.

De werken, die twee weken duurden, werden tot een goed einde gebracht door de specialisten van de firma "London & North Western Railway Heritage Company Ltd" van Crewe Works en de technici van de NMBS. De eersten maken deel uit van een onderneming die praktisch even oud is als de spoorwegen zelf, vermits ze bestaat sinds 1840. Ze werkte reeds in België aan de herstelling van het spoorwegpark na de Eerste Oorlog! Het meer klassieke onderhoud aan de wielen, de remmen, de overbrenging, ... werd tot een goed einde gebracht door het personeel van de NMBS.

Tijdens de werken hebben de experts van Crewe nogal wat fouten gevonden bij de constructie van de ketel, die in 2003 gebouwd werd door de bekende werkplaats te Meiningen (zie *OP DE BAAN* 59 b.z. 52 tot 55).



Luxemburg: de heropstanding van de 3608

De leden van de vereniging "1604 Classics" hebben op 9 februari de schilderwerken beëindigd aan de museumlocomotief "BB-3608" van Service des Sites et Monuments (SSMN). Na 8 jaar van restauratie is deze machine één van de zeldzame exemplaren van de grote familie van monofasige locomotieven op 50 Hz die zich in originele werkende staat bevindt. Onze dank gaat uit naar de SSMN voor de financiering van dit project; naar de CFL voor hun hulp en kennis tijdens de restauratie en ook aan CFL-CARGO voor het ter beschikking stellen van hun spuitcabine en hun infrastructuur. Na assemblage van alle stukken, zullen de laatste werken einde maart beëindigd worden. L'équipe "1604 Classics".

Nederland: de ZLSM gered

De Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij heeft het vorig jaar erg moeilijk gehad, toen ze af te rekenen kreeg met ernstige financiële problemen. Dankzij de Nederlandse provincie Limburg en de betrokken gemeenten kon de ZLSM het bankroet vermijden. De "Kerst Expres" komt op 26 december 2012 uit Valkenburg aan in Schin op Geul. De trein was samengesteld uit voormalige rijtuigen type K1 en K3 van de NMBS en werd getrokken door de 1D nr. 1040 (ex-Zweedse spoorwegen). Michel DE ESCH.





De winterse uitstap van de AR.86

Enkele actieve leden van de ASVi begaven zich op 19 januari 2013 op een avontuurlijke tocht op het baanvak Thuin - Biesme-sous-Thuin (ex-lijn 109) om de AR.86 te vereeuwigen in een decor van sneeuw in de Belgische Ardennen.

↑ Onze foto toont de AR.86, onderweg naar Biesme-sous-Thuin, terwijl zij zich op de brug over La Biesmelle en de Chemin de l'Ermitage begeeft, iets vóór de uitwijking van Haut-Marteau. Marc PETIT.

↓ Terug uit Biesme-sous-Thuin, verlaat de AR.86 het Bois du Grand Bon Dieu en begeeft zich naar Thuin Ouest. Marc PETIT.



Zweden

Het einde voor de Ma's

Tussen 1953 en 1960 werden 41 Co'Co'-locomotieven voor goederentreinen geleverd aan de Zweedse staatspoorwegen Statens Järnvägar (SJ) en aan de privémaatschappij Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ), gevestigd te Eskilstuna. De Ma's, gebouwd door ASEA, beschikten over 3960 kW en konden aan 105 km/h rijden. Zij bleven 60 jaar in dienst en hadden de reputatie robuust en betrouwbaar te zijn.

De 32 locomotieven van SJ werden besteld om reizigers- en goederentreinen te slepen op geëlektrificeerde lijnen in het noorden en in het centrum van Zweden, terwijl de 9 Ma's van TGOJ aangekocht werden voor het vervoer van erts tussen Grängesberg en Oxelösund, het belangrijkste vervoer van TGOJ vóór de crisis in de staalnijverheid in de jaren 70. Afgezien van de livrei en de opschriften verschilden de locomotieven in de vorm van de zijdelingse ramen: rond voor de Ma's van TGOJ, rechthoekig voor die van SJ.

Bij hun levering hadden de Ma's een don-



FOTO 114-62 De Ma 963 van TGOJ wacht op 10 mei 2010 op haar volgende opdracht te Kristinehamn. Philippe DE GIETER.

kergroene livrei voor TGOJ en een bruine voor de SJ. Tijdens de jaren '60 werden locomotieven van TGOJ herschilderd in oranje en wit, vervolgens blauw en groen in de jaren '90, volgens twee verschillende tekeningen. Enkele locomotieven die werden overgenomen van SJ behielden hun bruine livrei tot aan het einde, maar het merendeel werd herspoten in

de kleuren van TGOJ.

In 1991 schrapte SJ de Ma's uit de inventaris en verkocht een lot van 25 locomotieven aan TGOJ die een twaalfstal machines opnieuw in gebruik nam. Het betekende nochtans niet het einde van de Ma's bij SJ, want hun goederenafdeling huurde Ma's bij TGOJ.

Zo werden bijvoorbeeld 11 locomotieven

FOTO 114-63 Wijziging van tractievorm op 30 juni 1982 in het grensstation van Storlien. De Ma 831 van SJ en de Di3 623 van NSB (Noorse spoorwegen). Pierre HERBIET.



in 1995 gebruikt door SJ. Bij de opslorping op 14 oktober 2010 van TGOJ in Green Cargo (de nieuwe naam van de goederenafdeling van SJ sinds haar omvorming naar een onafhankelijke maatschappij in 2001) veranderden de 24 resterende locomotieven op 14 oktober 2010 nogmaals van eigenaar. Green Cargo had deze Ma's nog nodig gedurende enkele maanden omdat enkele Rc2-locomotieven gemoderniseerd werden. Hierdoor werden acht machines tot in 2012 gebruikt voor goederenvervoer tussen Eskilstuna en Helsingborg, tussen Eskilstuna en Skelleftehamns Övre en rond Borlänge.

De laatste werden buiten dienst gesteld in december 2012.

Naar goede Zweedse gewoonte zullen meerdere locomotieven bewaard worden:

- de 401 in het Grängesbergsbanornas Järnvägmuseum, een museum in het Grängesberg toegewijd aan TGOJ,
- de 403 in het Bergslagens Järnvägs-sällskap te Göteborg,
- de 408 in het Föreningen Sörmlands Veteranjärnväg te Oxelösund,
- de 828 ex-SJ in Kalmar Veterantåg en de 966 ex-SJ in het Sveriges Järnvägs-museum te Gävle.

Bovendien doen 3 locomotieven ex-SJ nog steeds dienst in de commerciële sector: Railcare bezit de 882 terwijl de 825 en 827 in 2009 werden aangekocht door Netrail, die er zelfs nog twee andere wil aankopen (de 405 en de 409 van TGOJ). Netrail, die locomotieven verhuurt aan andere operatoren, heeft haar bijdrage geleverd aan de diversiteit van livreeën van de Ma's: de 825 rijdt nu met een tweekleurig blauwe beschildering (voor CFL Cargo Sverige) en de 827 in grijs en blauw (momenteel gehuurd door RushRail).



FOTO 114-64 De Ma 825 (Asea 1316/1953) is eigendom van Netlog en sleept een speciale reizigerstrein tussen Nässjö en Angelholm. Doorrit te Bladinge, op de lijn Stockholm - Malmö. Philippe DE GIETER.

Uruguay

Een toeristische stoomtrein

Na de buitendienststelling van de 1C nr. 120 van de Uruguayaanse Staatsspoorwegen, heeft de "Uruguayaanse Vereniging van Spoorwegvrienden" de locomotief opgekocht, volledig gerestaureerd en terug in rijvaardige toestand gebracht. Deze machine is meer dan honderd jaar oud; zij werd in 1910 gebouwd door Beyer Peacock te Manchester.

De gerestaureerde locomotief komt in actie op een niet meer geëxploiteerde lijn die de industriële voorsteden van Montevideo doorkruist. Zij sleept twee rijtuigen van Nederlandse makelij en een pakwagen.

Het doorkruiste landschap is niet toeristisch, maar aan passagiers is geen gebrek. De reisbureaus nemen dit traject van ongeveer 45 minuten immers op in hun bezoek van de stad en haar omgeving.

De 120 staat klaar voor vertrek te Montevideo, 19 november 2012. Carla PIRNAY.



Portugal

Drie reeksen verdwenen

Drie reeksen locomotieven verdwenen in 2012 van het Portugese spoorwielandschap: de diesels van de reeks 1550 en de elektrische machines van de reeksen 2600 en 2620.

Reeks 1550

Om de laatste stoomlocomotieven voor breedspoor (1668 mm) van het Portugese spoorwieland te vervangen, leverde de Canadese maatschappij MLW (Montreal Locomotive Works) in 1973 een reeks van 20 diesellocomotieven met elektrische transmissie type MX-620 620. Deze locomotieven met asindeling Co'Co' en een vermogen van 1251 kW konden aan 120 km/h rijden. Zij waren uitgerust met een 12-cilindermotor van Alco type 251C3 die zich onderscheidde door hun beperkte aslast (15,1 ton). In het begin werd gans de reeks gebruikt op de Beira Baixa-lijn, tussen Entroncamento en Guarda via Castelo Branco. Ze reden ook op de Beira Alta-lijn, tussen Figueira da Foz en Vilar Formoso, tot de elektrificatie in 1998, waarna men ze kon zien rijden op gans het net, zelfs uitzon-



Aankomst op 30 augustus 2008 te Entroncamento van een goederentrein, gesleept door twee locomotieven van de reeks 1550. Vooraan de 1565. Thierry COCHIN.

derlijk ten noorden van Entroncamento. Ze sleepten alle soorten treinen, inbegrepen de internationale exprestreinen tussen Valencia de Alcantara en Lisboa tot in 1985.

De 1561 was de eerste die geschrapt werd ten gevolge van een ongeval op de lijn van Sines op 14 mei 2003. De laatste, toegewezen aan de goederenafdeling

'CP Carga', werd buiten dienst gesteld in 2012.

Reeksen 2600 en 2620

Tussen mei en oktober 1974 werden 12 elektrische locomotieven voor 25 kV 50 Hz geleverd aan de Portugese spoorwegen door de "Groupement 50Hz" (Alsthom, MTE, Jeumont-Schneider en BBC).

FOTO 114-65 Doorrit te Virtude op de lijn Entroncamento - Lisboa van een IC Rapido, gesleept door de 2623.
Yves STEENEBRUGGEN, 11 december 2004.



Met een typisch Franse constructie en met de nummering 2601 tot 2612 hadden zij een kast, gebaseerd op het design van de BB15000 van de SNCF, maar technisch was het concept afkomstig van de BB17000 (SNCF).

De draaistellen waren met enkelvoudige motoren van Alstom type TAB-660 A1 van 1435 kW uitgerust. Zij waren de eerste locomotieven die 160 km/h konden halen in Portugal, maar de overbrengingsverhouding kon variëren naargelang de te leveren diensten. De maximale snelheid kon dus worden beperkt tot 100 km/h in functie van het aanzetvermogen.

Een tweede bestelling van 9 locomotieven werd gebouwd onder licentie van SOREFAME te Lisboa en werd geleverd in 1987 met de nummers 2621 t/m 2629. De 2600/2620 hebben het grootste gedeelte van hun diensten geleverd op de as Lisboa - Porto, op kop van reizigersexprestrainen en interregionale treinen. Hun actieterrein spreidde zich uit, in de loop van de elektrificatie van de Beira Baixa-lijn, eerst tot Abrantes, vervolgens tot Castelo Branco en tenslotte tot Linha do Sul en Faro.

Het bleek al snel dat ze te weinig vermogen hadden voor de lijn naar Faro en ze werden in 2008 ingeruild tegen locomotieven van het type 5600 (type Eurosprinter van Siemens) bij het goederenvervoer van CP Carga. Bij de machines die de-



Doorrit op 2 september 2008 te Golega van een containertrein, geslept door twee 2600'en in treinschakeling, met vooraan de 2610. Thierry COCHIN.

fect raakten bij CP Carga waren de versnellingskasten afgesteld op 100 km/h, hun verwarmingsinstallatie was gedemonteerd en ze waren uitgerust voor treinschakeling. Ze werden ingezet in internationale goederentreinen op de Beira Alta-lijn, in afwachting van de komst van nieuwe locomotieven van de reeks 4700, (type EuroSprinter, gelijkend op de

18'en van de NMBS), in 2009 geleverd door Siemens.

Door de daling van het goederenverkeer werden de 2600/2620 van CP Carga afgedankt en de laatste diensten werden geleverd tijdens de lente van 2011, terwijl de laatste locomotieven voor reizigerstreinen op de lange afstand dienst deden tot in 2012.

Duitsland

De "Talent 2" in dienst

Na enkele maanden uitstel door technische problemen, zijn de nieuwe "Talent 2"-motorstellen 442/443 van de DB in gebruik genomen op 9 december 2012.

De eerste 42 motorstellen werden besteld voor de S-Bahn van Nürnberg en bestaan uit vier gelede rijkastkasten op vijf draaistellen.

De maximumsnelheid bedraagt 160 km/h en er werd gezorgd voor een snelle acceleratie.

Er bestaan versies met 2, 3, 4 of 5 rijkastkasten. Op de draaistellen rusten steeds twee rijkastkasten, met uitzondering van de twee uitersten.

Naargelang de versie bedraagt het vermogen 1010, 2020, 3030 of 4040 kW.

FOTO 114-66

Op 19 december 2012 is een RegioExpress RE9 uit Siegen net aangekomen te Aachen Hbf. Op kop van het vierledige motorstel staat het motorrijtuig 442 262. Rechts in beeld vertrekt de IR q Aachen Hbf - Liège-Guillemins.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De vierledige stellingen werden als volgt genummerd: 442.200 + 442.700 + 443.200 + 443.700.

De 178 motorstellen die momenteel reeds in gebruik zijn, werden toegewezen aan de Stadtbahn Berlin en Brandenburg (48), de S-Bahn van Nürnberg (42), het E-Netz Franken (22), de Mittelhessen-Express (22), de Moselbahn tussen

Koblenz en Trier (13), de Rhein-Sieg-Express RE9 Aachen - Siegen (15), de Saxonia-Linie Dresden - Leipzig (8) en tenslotte tussen Cottbus en Leipzig (6).

Op 31 december bestelde het Duitse Abellio Rail bij Bombardier 35 stellingen van het type Talent 2, waarvan 20 drieledige en 15 vijfledige stellingen.



VREEMDE EENDEN IN DE FRANSE BIJT...



Een frisse verschijning op het Franse spoornet: deze Class 77 van VFLI voert zijn lading ballast van Gudmond (ten noorden van Chaumont) via de "Grande Ceinture" van Paris naar Montereau. Doorrit van trein 444742 op 6 januari 2012 te Dormans. Gilbert LAURENT.

De spoorwegwereld is in deze woelige tijden in volle evolutie. Het onderwerp van het goederenvervoer per spoor en de nakende privatisering ervan haalt regelmatig de krantenkoppen. Het moet gezegd worden dat Frankrijk intussen het favoriete jachtgebied is geworden van diverse privéoperators. Momenteel zijn reeds twintig van deze ondernemingen actief! Een ware cultuurschok die na de economische aardbeving dit wereldje treft. We kunnen dit duidelijk aantonen aan de hand van de vervoerde volumes: in 2000 bedroeg de totaal vervoerde vracht per spoor in Frankrijk 58 miljard tk (tonkilometer). In het recordjaar 1974 bedroeg

dit 74 miljard tk. In 2010 werd de bodem bereikt met slechts 30 miljard tk. Sindsdien gaat het terug in stijgende lijn: 34 miljard tk voor 2011. Deze heropleving is echter niet de verdienste van Fret SNCF (de dalende trend werd echter wel gestopt) maar wel van zijn rivalen die dat jaar een marktaandeel van 29% (zijnde 10 miljard tk) haalden. Dit is een verduubeling van het vervoerde volume op twee jaar tijd (marktaandeel van 15 % in 2009 en 21 % in 2010) en de cijfers van 2012 zullen vermoedelijk deze trend bevestigen. We bespreken in dit artikel het verkeer tussen de verschillende Franse spoorknooppunten, die nabij de Belgi-

sche grens liggen. Een stand van zaken in de herfst van 2012...

Men voorziet wekelijks voor het spoorknooppunt Charleville-Mohon een veertig goederentreinen in de basisdienst. Daarbij worden er wekelijks gemiddeld dertig treinen bijkomend ingelegd. Een op vier treinen wordt niet gereden door Fret SNCF. ECR (filiaal van DB schenker) rijdt een op twee van deze treinen. Het betreft vervoer van staalproducten tussen Calais en Frans Lotharingen (Ebange) en auto's vanuit Montbéliard (regio Franche-Comté) naar het Verenigd Koninkrijk. Dan is er nog gecombineerd vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland via Calais en Basel. De tweede uitdager is VFLI (filiaal van SNCF Géo-dis), wiens machines graantreinen slepen tussen de regio Champagne en Lille. Als derde noteren we Colas Rail (filiaal van onderneming Bouygues) dat vanuit Anor ballast vervoert naar de spoorknooppunten van Reims en Châlons-en-Champagne. Als laatste vermelden we CFL-Cargo dat schroot vervoert van Hagondange (Lotharingen) naar Lumes (nabij Mohon).

Bijna al deze treinen worden gesleept door diesellocs. Enkel ECR zet voor de sleping van zijn gecombineerd vervoer

Loc 460010 van VFLI had op 21 maart 2011 een last bio-ethanol, afkomstig van de distilleerderij Cristanol te Bazancourt (nabij Reims), aan de haak. De trein rijdt naar Le Havre. Op de achtergrond de kathedraal van Laon. Gilbert LAURENT.





Deze treinschakeling 75000'en (in Akiem-livrei) slepen in opdracht van VFLI een last open stortwagens van Mézy-sur-Marne naar Lille-Délivrance. Doorrit op 15 maart 2011 van trein 60375 te Dormans. Gilbert LAURENT.

TRAXX'en in. Op kop van de andere treinen, gereden door privéoperatoren, vinden we G1206'en in treinschakeling (Colas), Class 66 en 77 (ECR) en 75000'en van Akiem (VFLI). In het knooppunt Aulnoye telt men dagelijks gemiddeld vijftig goederentreinen (met pieken tot 70 treinen). De privéoperatoren zijn verantwoordelijk voor 40 % van deze treinen. De koek wordt hier verdeeld tussen een aantal rivalen. OSR (filiaal van NMBS-Logistics) is goed voor een tiental dagelijkse bewegingen (ongeveer 40 % van het niet-SNCF verkeer). Dit is het gevolg van de uitwisseling van wagens tussen België en Tergnier en mindere mate van de aanwezigheid van OSR ter plaatse. Men moet weten dat OSR vanuit

Aulnoye wekelijks goed is voor een twintigtal treinen naar Calais, Hénin-Beaumont, Sin-le-Noble (Douai), Valenciennes en Haumont. Deze treinen worden gesleept door G2000'en. Deze activiteiten worden vermoedelijk vanaf 2013 overgenomen door het platform te Tergnier.

NMBS-Logistics wordt op de hielen gezeten door ECR. Het meeste verkeer, gegenereerd door ECR, zijn gemengde treinen in transit via de noordoost-as. Een deel van dit verkeer wordt echter afgeleid naar Fourmies. Het is geweten dat ECR zeer zwaar inzet op lokaal verkeer (Valenciennes, Berlaimont) en zijn voornemen verbergt dat het wil inbreken in

het actieterrein van OSR.

Dan volgt Colas-Rail (ongeveer 15 % van het niet-SNCF verkeer) dat voornamelijk vanuit Anor steenslag vervoert naar de regio Lille (Saintes), de werkbasis van Chaulnes (gelegen aan de HSL Nord-Europe) en de regio Île-de-France (Creil, Valenton, Gennevilliers,...).

En tenslotte Europorte (filiaal van Eurotunnel) dat het plaatje compleet maakt. Het legt wekelijks een dozijn treinen in die via Quevy naar ons land rijden. Het gaat om treinen afkomstig uit de haven van Rouen en ledige ballasttreinen die vanuit het Île-de-France (Le Plessis-Belleville) naar Lessines worden gevoerd.

Dezelfde plaats, maar op 29 maart 2011. De 41217 rijdt met zijn vracht, zijnde uit de Landes afkomstig hout, naar Duitsland, terwijl hij op het andere spoor zijn alter ego (trein 47548) in lege versie kruist. Gilbert LAURENT.





Een schitterende trein van Colas Rail: een treinschakeling G1206'en brengt op 22 april 2010 een leeg stel ballastwagens over van Le Bourget naar Anor. Gilbert LAURENT.

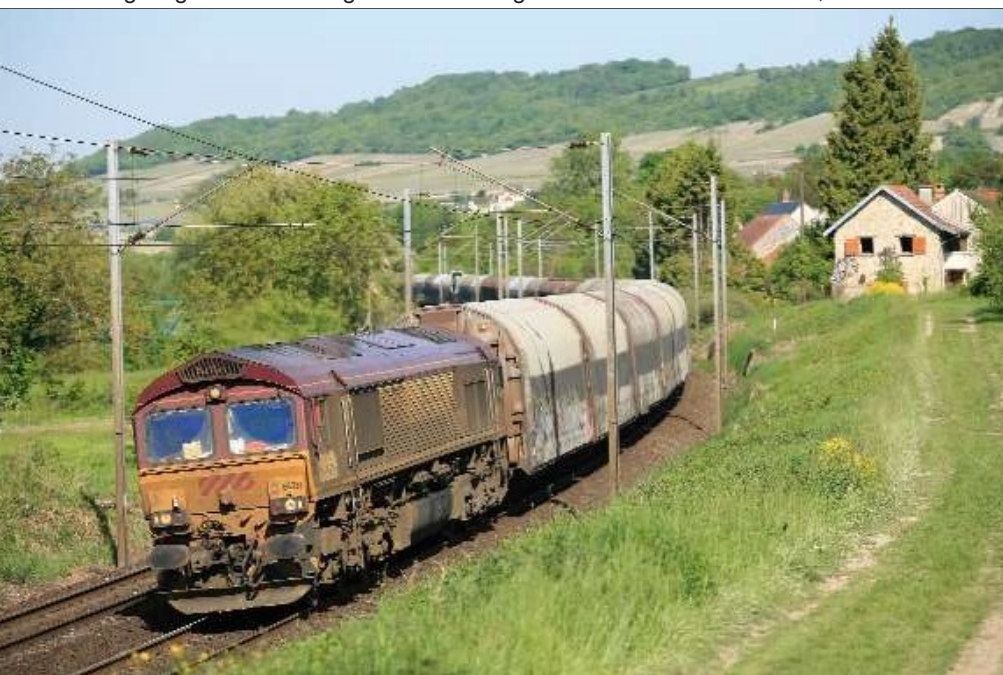
Busigny is samen met Tergnier voor OSR een belangrijk spoorwegknooppunt. De goederentrafiek per spoor is op deze plaats sinds enige tijd, ingevolge werken ten noorden van Busigny, gestegen tot een twintigtal treinen per dag. Het bijzondere aan deze plaats is dat een op vier konvoeien rijdt onder Belgische vlag, zijnde gemiddeld vijftien bewegingen per dag en gemiddeld twintig als men zondag

niet mee telt. Bijgevolg is een op twee goederentreinen niet van Fret SNCF. Dit geeft als resultaat dat de NMBS hier verantwoordelijk is voor de helft van de private goederentreinen. Deze plaats is het feitelijke activiteitencentrum van OSR France. Van hieruit worden treinen gereden naar alle windstreken: Nesle, de silo's van Picardië en de havenzone van Le Havre in het westen, de industrie in de

vallei van de Aisne en de petrochemische site van Grandpuits in het zuiden, de regio Champagne en de hub van Lérouvillle in het oosten. Al deze bestemmingen werden eerst bediend met de reeks 57 en sinds oktober 2012 met bij Akiem geleasde 75000'en. Daarbij komen de pendeldiensten van/naar Monceau met de reeks 13. Dan zijn er nog de rechtstreekse treinen met graan en staalproducten naar La Louvière, Monceau, Schaarbeek, Aalst en Antwerpen.

Als tweede volgt ECR dat 10 % van het goederenvervoer voor zijn rekening neemt met zijn Classes 66 en 77, zijnde zes treinen per dag (met pieken tot 10 per dag). Het betreft het vervoer van uit de steengroeven van Boulonnais (Caffiers, Marquise) afkomstige steenslag naar het Île-de-France (Longueil-Sainte-Mairie, Mitry-Claye). Dit alles wordt afgerond met het vervoer van mineraalwater vanuit de Alpen, Vogezen en Auvergne via Calais naar het Verenigd Koninkrijk.

De alomtegenwoordige Class 66: een van de 57 eenheden van ECR, die actief zijn in Frankrijk, heeft op 20 mei 2010 een uit Duitsland afkomstige trein aan de haak. Deze is via Forbach Frankrijk binnen gereden en volgt nu de meanders van de Marne. Gilbert LAURENT.



Europorte is met zijn Euro 4000'en de derde speler. Een deel van de lege ballasttreinen wordt vanuit de sector Tergnier naar Lessines gevoerd. De beladen treinen worden vanuit Lessines naar de Aisnevallei (Longueil-Sainte-Mairie) en het Île-de-France (Le Plessis-Belleville) gereden. Deze treinen worden meestal vanuit België via Lille naar Frankrijk verzonden en via Quévy in omgekeerde zin. Deze reisweg werd geïntroduceerd door Veolia toen het met zijn door G 2000'en gesleepte graantreinen tussen Antwerpen en Vitry-le-François reed.

De rest van de koek, zo'n 15 % van het niet-SNCF verkeer wordt verdeeld tussen Colas Rail en VFLI. Colas Rail werd reeds besproken in het deel over Aulnoye. De specialist van het ballastvervoer beschikt over zijn eigen park tremelwagens maar wenst door diversifiëring de productiviteit van zijn locs te verhogen. Het vervoert nu in onderaanneming graan (Nogent-sur-Seine) en zand (Montargis).

↗ **Locomotief 1756 (ex-Veolia), op kop van trein 47910 Lessines - Le Plessis-Belleville via Baisieux en Busigny, werd op 21 mei 2010 gekiekt in de omgeving van Verberie.** Gilbert LAURENT.

→ **Cementtrein 60333 Dunkerque - Le Havre rijdt op 28 juli 2009 door Bréauté-Beuzeville (gelegen op de lijn Paris - Le Havre).** Gilbert LAURENT.

↓ **Trein 47284, gesleept door een 37000 van VFLI, is op weg naar Lyon-Guillotière. Barisey-la-Cote, 6 september 2012.** Gilbert LAURENT.



VFLI rijdt eveneens met steenslagtreinen, gesleept door locs Class 77 vanuit de regio Champagne (Gudmont) naar de Seinevallei (Gaillon). Er worden dan ook op een aantal plaatsen in de regio Lille wagens opgehaald of geplaatst met behulp van bij Akiem geleasde 75000'ers.

Op 80 kilometer van Busigny vinden we het rangeerstation van Amiens-Longueau. Een vijftiental treinen wordt tengevolge aanhoudende werken in het westen (lijn Paris - Le Havre) en oosten (ten noorden van Busigny) continu omgeleid via Longueau. Op deze plaats pieken dan ook de cijfers van het goederenvervoer.

In totaal doen dagelijks 75 goederentreinen het rangeercomplex aan. Op bepaalde dagen komen hier tot honderd treinen aan. Maar tot grote wanhoop van het personeel van Fret SNCF wordt meer dan de helft van dit verkeer (ongeveer 55 %) gegenereerd door andere operatoren.

Tijdens de week doen dagelijks meer dan vijftig treinen van concurrenten van Fret SNCF Longueau aan:

- VFLI (Marseille - Dourges),
- NMBS-Logistics (Antwerpen - Valenton - Madrid),
- ECR (Perpignan - Dourges en Cerbère - Calais)
- Europorte (Valenton - Dunkerque).

Als we hierbij de treinen van Fret SNCF



Deze Class 66, met een mooi stel open stortwagens aan de haak (trein 61132 Longueuil-Ste. Marie - Caffiers), is op weg naar de steengroeven van Boulonnais. Doorrit te Tergnier op 22 april 2011. Gilbert LAURENT.

tellen zijn er gemiddeld dagelijks twaalf konvoeien voor gecombineerd vervoer en op bepaalde dagen tot vijftien transporten die het rangeerstation van Longueau aandoen.

Als we het totaalplaatje van het goederenverkeer bekijken is ECR de grote winnaar. Een op vier goederentreinen (of 40 % van het niet-SNCF verkeer) is er een van ECR. Dit resulteert in een veelheid van verkeersstromen: mineraalwater voor het Verenigd Koninkrijk, steenslag met als eindbestemming Picardie (Creil, Beauvais, Grandvilliers), het

Île-de-France (Valenton, Goussainville) en Normandie (Sotteville, Elbeuf).

Dit geheel wordt aangevuld door gemengd verkeer tussen Valenciennes en de haven van Rouen. Dit alles levert een twintigtal bewegingen per dag op, die voornamelijk gesleept worden door Classes 66 en 77.

Daarna eist VFLI 15 % van de koek op. Het trekt hierbij voluit de kaart van het graanvervoer. Het voert dagelijks een dozijn treinen (met pieken tot vijftien treinen) vanuit diverse plaatsen (Picardie, Champagne, Centre, Bresse,...) naar de Regio Lille (Haubourdin).

Een typisch beeld van een gemengde trein gereden door ECR. Trein 44214 Lérrouville - Perpignan werd op 6 september 2012 verzeuwigd in de omgeving van Neufchâteau (F). Gilbert LAURENT.





↑ Een uitzonderlijke verschijning van een rode TRAXX van ECR in Frankrijk op 22 maart 2012. Trein 41211 wordt van Bayonne (nabij Irun) via Forbach naar Duitsland gevoerd. Gilbert LAURENT.

→ Een G1206 van Europorte rijdt met zijn last van de bottelarij van Obernai (Elzas) naar de glasblazerij van Gironcourt (Vogezes). We zien hier trein 60360 op 6 september 2012 tussen Toul en Neufchâteau (F). Gilbert LAURENT.

↓ Trein 48703 La Baraque - Lessines via Quévy overschrijdt op 5 juni 2010 het viaduct van St.Bénin. Gilbert LAURENT.



Dan volgt de NMBS dat goed is voor 15 % van het niet-SNCF verkeer (gecombineerd verkeer en de bedieningen door OSR vanuit Tergnier), op de hiel en gezeten door Europorte. Eén van de tien goederentreinen van vreemde operatoren wordt getrokken door Prima's E 37500 en Euro 4000'en van Europorte. Het verkeer op de assen Dunkerque - Le Havre en Rouen - België (via Quévy) is hun sterkhouder. Achteraan dit peleton vinden we Colas, dat vertegenwoordigd wordt door de transporten tussen Anor en het Île-de-France. Deze treinen maken een flinke omweg om een frontwisseling in Aulnoye te vermijden. Dit basisverkeer wordt sinds december 2011 vervolledigd met autotransporten in opdracht van de PSA-groep. Colas voert deze treinen vanuit Achères (ten westen van Paris) naar Calais. ECR voert een soortgelijk verkeer uit, maar dan vanuit Franche-Comté.

Deze korte uiteenzetting, hoewel geografisch zeer beperkt, geeft een goed overzicht van de privatisering van het Franse goederenvervoer per spoor. Deze zit, dankzij het gebruik van dochterondernemingen, op het goede spoor. Het meest opvallende voorbeeld is de participatie van SNCF GéoDis in VLFI. Het resultaat is dat Fret SNCF in de hoek van de verliezer wordt gedrongen. Een mooi voorbeeld is hiervan de lijn Hazebrouck - Calais die eertijds een van de twee toegangsporen was naar de steengroeven



Na lossing van de lading steenslag op de HSL-werkbasis van Chaulnes (tussen Amiens en Tergnier) worden deze wagens op 19 april 2011 als trein 459569 terug naar Anor gevoerd. Gilbert LAURENT.

van Boulonnais en vooral de enige toegang naar de Kanaaltunnel. Een niet-flatterend voorbeeld voor de historische onderneming: van de twaalf treinen die dagelijks deze lijn berijden (6 tot 15 naargelang de dag) is gemiddeld één (soms drie, soms niets) van hen (nog geen 10 % van het totaal). ECR is op zijn beurt marktleider in de sector van steenslagvervoer. Het neemt ruim 80 % van het verkeer voor zijn rekening en beheerst de verkeersstromen naar Spanje (via Cerbère) en Italië (via Basel).

De tweede plaats op het podium wordt bezet door de NMBS dat ondermeer via

OSR (bediening van Calais vanuit Aulnoye) en NMBS-Logistics (wekelijks vier heen- en terugritten voor gecombineerd vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk (Manchester) en Duitsland via Mook en Montzen) tekent voor een dozijn treinen per week. We kunnen hieruit in 't kort besluiten dat de moed in de schoenen zinkt bij Fret SNCF, en 2013 kondigt zich ook niet aan als een topjaar. Niet enkel in Longueau zal de historische operator slechts een marginale speler zijn...

Gilbert LAURENT

Deze Euro 4000 werd op 2 september 2011, op kop van trein 62323, in de bocht ter hoogte van kilometerpaal 110 van de lijn Paris - Strasbourg vereeuwigd. De trein is op weg naar de cementfabriek van Xeuilley (Frans Lotharingen). Gilbert LAURENT.



Frankrijk

Reeks 16000 "vaarwel"

De laatste zes locomotieven van de reeks BB16000 SNCF (zie ODB 96, blz. 50-54) werden op 31 december 2012 definitief geschrapt. Ze reden voor het laatst op 10 december. De 16020 wordt bewaard voor "la Cité du Train" in de voormalige stelplaats van Mohon.

FOTO 114-67 ↗ Doortocht van de sneltrein Paris - Lille te Creil op 5 juni 1982. De BB16056 is nog steeds in originele livrei, maar reeds voorzien van rode lichten. Deze locomotief werd op 3 november 1962 te La Chapelle in dienst genomen en in mei 2011 te Achères buiten dienst gesteld. Julien CASIER.



FOTO 114-68 Op 7 juli 2004 sleept de 16.033 in "multiservice"-livrei de sneltrein 2125 Lille - Charleville. Doortocht te Quesnoy. Ze begon haar loopbaan te Strasbourg op 3 oktober 1959 en werd te Archères geschrapt op 1 december 2008. Yves STEENEBRUGGEN.

TELEX....

Denemarken

● Op 18 december 2012 heeft de DSB - na een jaar discussie - met Ansaldo-Breda overeenstemming bereikt over een leveringsschema voor IC2 en IC4, die reeds in 2000 besteld werden en in dienst moesten komen in 2003.

Ansaldo-Breda moet alle IC4 vóór september 2013 leveren en alle IC2 vóór oktober 2013. De DSB zal de bestelling annuleren voor alle treinen die op deze data nog niet geleverd zijn. Er blijven nog 22 IC4 en 14 IC2 die nog niet door de DSB aanvaard zijn. Ansaldo-Breda beweert dat 70 van de 83 bestelde treinstellen geleverd zijn, maar slechts 20 treinstellen zijn effectief in dienst.

Oostenrijk

● De Raad van Bestuur van de ÖBB heeft op 30 januari 2013 toestemming gegeven om 100 motorstellen van het type Desiro ML te bestellen bij Siemens.

Deze driedelige motorstellen zullen geleverd worden vanaf eind 2015 en worden onderverdeeld in twee sub-reeksen: 30 voor de S-Bahn te Wien en 70 voor de regionale diensten (35 in Niederösterreich, 18 in Steiermark en 17 in Oberösterreich). Deze bestelling heeft een waarde van 550 miljoen euro. De motorstellen bestemd voor de S-Bahn hebben aan elke zijde zes deuren en bieden 244 zitplaatsen, deze voor regionale diensten hebben 259 zitplaatsen en slechts 4 deuren per zijde. Ze kunnen rijden aan 160 km/h.

Groot-Brittannië

● De Britse privéoperator Direct Rail Ser-

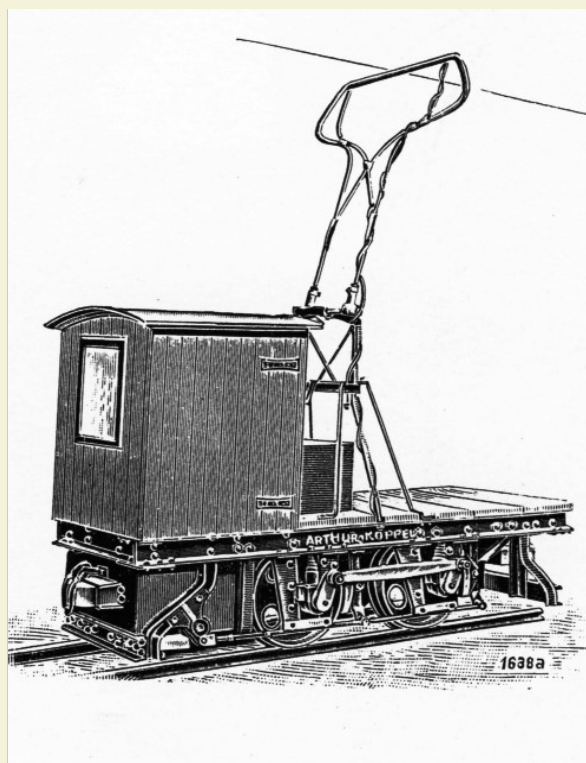
vices (DRS) en de leasemaatschappij Beacon Rail hebben in januari 2012 bij Vossloh te Albuixech (Spanje) 15 Bo'Bo'-locomotieven Eurolight UK besteld. Prijskaartje: € 70 miljoen. Ze zullen zijn uitgerust met een 16 cilinder Caterpillar C175-motor en bereiken een snelheid van 160 km/h. DRS heeft begin februari het uitzicht van deze machines onthuld en ze worden geïdentificeerd als Class 68.



Een elektrische trein in Oostende

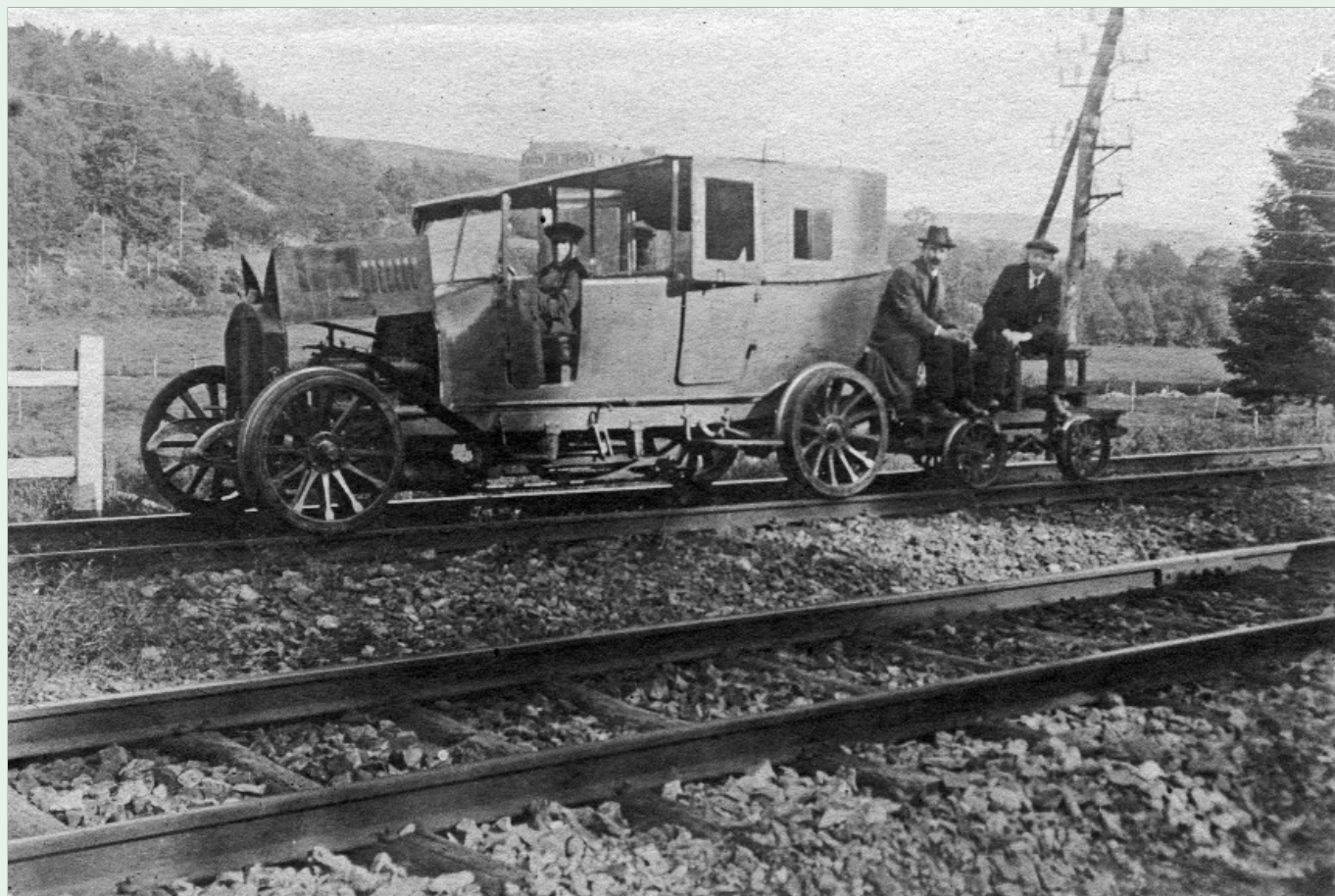
In *Op De Baan 108* (blz. 64-65) hadden we het over een tijdelijke elektrische industrielij in Oostende die in 1903 gebruikt werd voor de aanleg van de tuinen van het *Royal Palace Hotel*. In een catalogus van de firma *Arthur Koppel* vonden we twee andere illustraties van dit spoorwagennet. De foto hieronder toont een deel van de werf.

Op het document links zien we een tekening van één van beide locomotieven die werden ingezet.



Een opmerkelijk spoor/weg-voertuig...

In onze fotoverzameling vonden dit opmerkelijke document. Het gaat om een auto die werd omgebouwd om op het spoorwagennet te kunnen rijden. We weten niet wat hiervan de bedoeling was. Het lijkt om een soort bestelwagen voor het vervoer van reizigers te gaan. De opname dateert van vlak na de Eerste Wereldoorlog en ze werd op 24 mei 1920 gemaakt te Rendeux tussen Vielsalm en Trois-Ponts. Misschien heeft één van onze lezers bijkomende inlichtingen over dit voertuig?



Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Stortwagens 85544 tot 85993

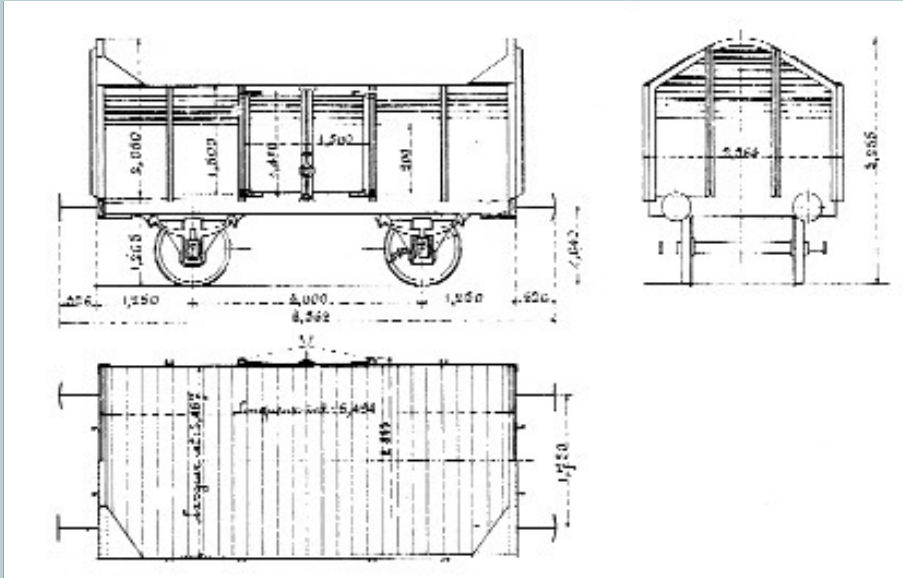
Vanaf 1873 stelde de Belgische Staat een reeks van 450 wagens voor het vervoer van cokes, erts en wol in dienst. Deze stortwagens hadden hoge zijwanden en het bovenste gedeelte bestond uit een metalen rooster. De bovenkant van de kopwanden had afge-

ronde hoeken. Ze wogen gemiddeld 7,325 t en ze hadden een draagvermogen van 12 ton.

Een aantal wagens was uitgerust met een "Amerikaanse rem" die bediend werd door een remmer. Deze bediende

moest plaats nemen in een schuilhuisje op de wagen.

Ze werden genummerd in de reeks 85544 tot 85993. Later werden ze ingedeeld in het type 1000a, waarin verschillende types stortwagens werden opgenomen.



Wagens Belgische Staat 85544 tot 85993

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Aantal: | 450 |
| Bouwjaar: | 1873 |
| Nr. Belgische Staat: | 85544 tot 85993 |
| Gewicht: | 7,325 t |
| Laadvermogen: | 12 t |
| Totale lengte: | 552 m |
| Breedte van de kast: | 2,564 m |
| Radstand: | 3,000 m |
| Oppervlakte laadvloer: | 20,331 m ² |

FOTO 114-69 NB De wagen 85625 had een "Amerikaanse rem". Deze werd bediend vanuit een schuilhuisje waarin een remmer had plaatsgenomen. Let op de houten remblokken en op het merkwaardige gitaarvormige schuilhuisje.
Foto René Desclée, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



Gisteren

Lijn 130A werd geopend op 6 november 1954 door "le Chemin de Fer de Charleroi à la frontière de France", een maatschappij die overgenomen werd door de Nord Belge in 1854. Het station van Marchienne-Zone was vroeger erg belangrijk en bestond uit een vormingsstation, een locomotievenwerkplaats (Saint-Martin), een wagenwerkplaats en verscheidene aansluitingen, waarvan onder andere deze naar de staalsite van Thy-Monceau-Marcinelles, steenkoolmijnen en allerlei fabrieken. Begin 1900 rijdt een trein, gesleept door een 2B2t, voorbij het station. Verzameling TSP

FOTO 114-70 ↓ Vandaag is het station van Marchienne-Zone nog slechts een stopplaats, in een erbarmelijke staat, ten prooi gevallen aan vandalisme. Van de enorme stationsomgeving blijven nog slechts twee afstelsporen over, waar de vegetatie haar plaats opeist. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 11 oktober 2012.

Vandaag



De mooiste plekjes in België

Hombourg

24

Eens te meer komt lijn 24 (Tongeren) - Glons - Montzen in deze rubriek aan bod. Net voor Montzen loopt de lijn door de tunnel van La Galoppe, die 795 meter lang is en zich tussen Remersdaal en Hombourg bevindt. Onmiddellijk na de uitrit van de tunnel bevinden zich reeds de eerste installaties van het station.

↑ **FOTO 114-71** Op 22 november 2012 verlaat een petroleumtrein, gesleept door de 2813 en 2815, de tunnel van La Galoppe. Michel HANSSENS..

↓ **FOTO 114-72** Op 8 december komt trein 43713 Genk-Goederen - Novara, gesleept door de PB15 van Crossrail, aan in Montzen. Maarten SCHOUBBEN.



70 jaar geleden...



FOTO 114-73 NB Vanaf 1942 bestelde de Deutsche Reichsbahn bij de Belgische industrie 200 vereenvoudigde locomotieven van reeks BR 50, 50 ÜK genaamd (Übergangskriegsbauart - oorlogsuitvoering). Zij kregen de nummers 50 1972 t/m 2171 ÜK. Op 15 april 1943 wachtte de 50 2157 ÜK, gebouwd door Energie te Marcinelle (nr. 396) op haar vertrek naar Duitsland. Voor de reis naar de centrale werkplaats van Schwerte werden haar drijfstangen gedemonteerd. Energie heeft 16 machines van dit type gebouwd, de 50 2156 t/m 2171 ÜK. Deze locomotief werd aan België teruggegeven in 1951, maar nooit opnieuw in dienst genomen. Zij werd voor rekening van de "Etablissements Jean Mergen" (Luxemburg) verkocht aan de schroothandel "Schrottgrosshandlung Günther und Lichte" te Düsseldorf en keerde in januari 1955 terug naar Duitsland om er te worden gesloopt. Foto Energie, verzameling TSP.

FOTO 114-74 NB Op 18 april 1953 onderging de 10.036 van het depot Liège een tussentijdse revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Na afloop van deze revisie zal zij toegewezen worden aan het depot van Kinkempois. De locomotief werd gebouwd door FUF, in ontvangst genomen op 15 januari 1913 in het depot van Brussel-Noord en op 12 mei 1955 geschraapt te Kinkempois. Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

60 jaar geleden...



50 jaar geleden...



FOTO 114-75 NB In het kader van de elektrificatiewerken op de internationale as Brussel - Paris werd een nieuw tracé gebouwd tussen Cuesmes en Frameries. Op 11 april 1963 is een werktrein aan de slag op dit baanvak, halfweg tussen Cuesmes en Frameries. Hij wordt gesleept door de 29.090 van het depot Brussel-Zuid. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO 114-76 Op 15 maart 1983 werd de trein van de VSOE (Venise Simplon Orient Express) gecharterd door "Diners Club International" om in Venetië de 25ste verjaardag van het bedrijf te vieren. De trein was samengesteld uit 17 ex-CIWL-rijtuigen en kwam in de loop van de namiddag leeg aan te Vorst-Rijtuigen. Vervolgens werd hij tegen de vooravond door de 2913 aan het perron gebracht in Brussel-Zuid. De 2001 zal voor de tractie zorgen tot in Luxembourg. Pierre HERBIET.

30 jaar geleden...



FRANKRIJK: Dt La Meuse **Compagnie des Mines de Houille de Béthune**

De Compagnie des Mines de Houille de Béthune bestelde in 1912 twee Dt's van 60 t bij La Meuse. Zij werden gevolgd door zeven identieke locomotieven, geleverd tussen 1922 en 1930. De locomotieven kregen nummers tussen 22 en 32 en werden ingezet te Bully-les Mines. Bij de nationalisatie op 17 mei 1946 werd de Compagnie opgenomen in de HBNPC (Houillères Bassin Nord Pas-de-Calais), in de groep van Béthune.



Nr. 22: La Meuse 2414/1912
Nr. 23: La Meuse 2415/1912
Nr. 26: La Meuse 3014/1922
Nr. 27: La Meuse 3028/1924
Nr. 28: La Meuse 3142/1924
Nr. 29: La Meuse 3272/1927
Nr. 30: La Meuse 3302/1929
Nr. 31: La Meuse 3303/1929
Nr. 32: La Meuse 3369/1930

De nrs. 22, 26 en 29 werden later vernummerd tot 62, 63 en 61. Daarna werden ze toegewezen aan het depot van Noeux, eveneens behorend tot de groep Béthune.

FOTO 114-77 Nr. 23 (La Meuse 2415/1912).

Foto La Meuse, verzameling TSP.

CHINA: Ct van Tubize voor de **spoorlijn Beijing - Hankow**

In 1898 bouwde Tubize twee drieassige tenderlocomotieven voor de spoorlijn van Beijing naar Hankow in China. Deze locomotieven waren nagenoeg identiek aan het type 51 van de Belgische Staat. In 1905 werden er drie bijkomende locomotieven besteld. Deze vijf machines droegen de volgende fabrieksnummers: 1171/1898, 1172/1898, 1470/1905, 1471/1905 en 1472/1905.

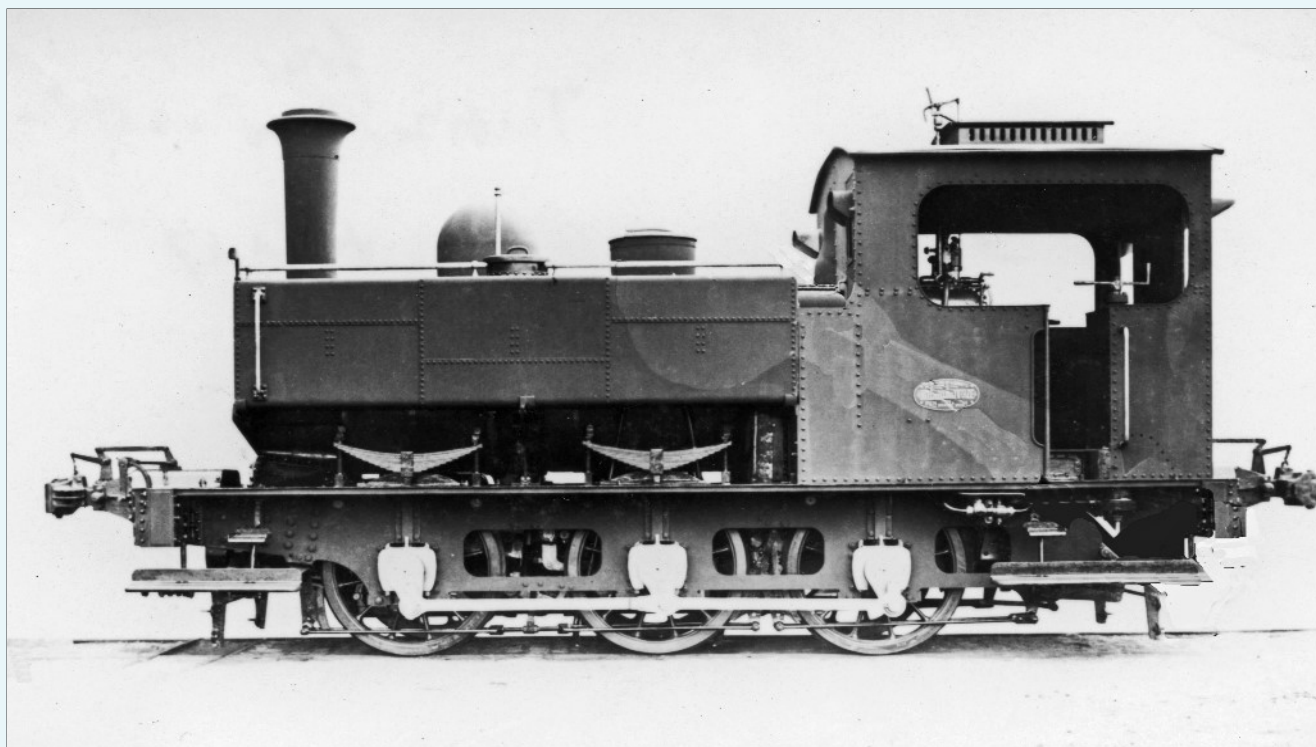


FOTO 114-78 De laatste van de vijf locomotieven die aan de spoorlijn Beijing - Hankow werden geleverd: de 1472. Let op de aanwezigheid van een automatische koppeling, die in China werd gebruikt, en de afwezigheid van buffers. Foto Tubize, verz. TSP.

STORTWAGENS

Dortmund-Hörder Hüttenverein A.G.

De “Ateliers Métallurgiques de Nivelles” bouwde ontelbare voertuigen, waaronder deze stortwagens. We tonen op deze bladzijde twee versies. De eerste is een wagen voor het vervoer van kalksteen, gebouwd vóór 1938 voor de staalgroep Dortmund-Hörder Hüttenverein. Met een capaciteit van 30 m³ konden deze wagens 50 ton dragen. Hun leeg gewicht bedroeg 24,98 ton en hun totale lengte 14,650 m.



FOTO 114-79 De wagen met inschrijvingsnummer Essen 510 495 P (voor privé) van de Deutsche Reichsbahn. Foto AMN Nivelles, verzameling TSP.

Société Anonyme des Forges et Usines de La Providence

De tweede wagen werd besteld door de “Société Anonyme des Forges et Usines de La Providence” te Marchienne-au-Pont. Deze reeks was bedoeld om mineralen uit Lotharingen te vervoeren. Hun capaciteit bedroeg 40 m³. Beladen mochten deze wagens slechts bepaalde lijnen berijden (met vertrek uit Boulogny, Villerot, Baroncourt, Longuyon en Conflans) en België binnenvaren via Ecouvies - Lamorteau. Hun aantal en constructiedata zijn ons niet bekend.

FOTO 114-80 Deze reeks was ingeschreven in Frankrijk. De onderstaande wagen droeg het privénummer SVywf 7547xxxP en had Boulogny als standplaats. Foto AMN Nivelles, verzameling TSP.



België

Tervuren : "Bar Popolar"

Van het voormalige station Tervuren (lijn 160 Etterbeek - Tervuren) blijft alleen het goederengebouw over, dat reeds meerdere jaren geleden werd omgebouwd tot een taverne. Naast het gebouw staan drie achtergelaten NMBS-voertuigen. De korte RIC-pakwagen 17.104 geschrapt in 1996, een gesloten wagen gebruikt tot 1997 als een dienstvoertuig (948/225) en een chassis van een niet identificeerbare wagen.

De pakwagen 17.104 werd van Schaarbeek naar Tervuren overgebracht op 11 juli 1997 (zie ODB 32 blz. 26-27) en geplaatst in het gebouw waar hij dienst deed als bar. Momenteel staat hij buiten geparkeerd op een stuk spoor. Hij werd gebouwd door de Compagnie Centrale de Construction te Haine-Saint-Pierre en in dienst genomen in augustus 1938. Hij kreeg toen nummer 14.158, in 1956 werd hij vernoemd naar 17.104 (UIC 51 88 95 40 917-6).

De "Bar Popolar" is nu gesloten.



↑ ↓ Na het sluiten van de "Bar Popolar" werd de 17.104 buiten geparkeerd op een stuk spoor naast het gebouw. Tervuren, 28 november 2012. Laurent HUBERT.



↑ Het chassis van de onbekende wagen. Tervuren, 28 november 2012. Laurent HUBERT.



↑ De Glms dienstwagen 948/225. Tervuren, 28 november 2012. Laurent HUBERT.

Geschiedenis: nota over de levering van motorwagens aan de Belgische Staat als herstelbetaling na W.O. I

Eén van de interessantste dossiers in het kader van de herstelbetalingen behelst een vergeten fase in de verdieseling van de Belgische spoorwegen.

Het dossier BW 13 bevat een contract tussen de Belgische Staat en de Hannoverse Waggonfabrik (HAWA) in Hannover-Linde. Het werd opgesteld op 1 juli 1925 en omvatte de levering van vijf motorwagens met benzinemotor van het type "HAWA Triebwagen T D 12 b2". Ze hadden een gewicht van 33 ton en ze waren uitgerust met twee Daimler-motoren die elk een vermogen van 100 pk ontwikkelden.

Deze motorwagens boden 66 zitplaatsen, waarvan 16 in tweede klasse en 50 in derde klasse. Bovendien waren er ongeveer 25 staanplaatsen. Ze kostten 385.000 frank per stuk.

De Belgische Staat legde een aantal voorwaarden en wijzigingen op:

- de twee motoren moesten zowel samen als individueel opgestart kunnen worden. Aan elke kant moest een stuurpost komen met een bediening voor vier versnellingen;
- de brandstoftank moest groot genoeg zijn om een afstand van 200 km te kunnen afleggen;
- de afmetingen moesten het plan 300805 van 7 mei 1925 respecteren (totale lengte 18,800 m, lengte van de kast 17,500 m, maximale breedte 2,855 m, maximale hoogte 3,748 m);
- opbouw uit eikenhout;
- aankleding van het interieur met mahonie in de tweede klasse en met lami-naat voor de derde klasse;
- een bruine livrei.

De wielen zouden een diameter van 1 m krijgen en de afstand tussen de assen

van de draaistellen zou 11,700 m bedragen. Na hun levering zouden de motorwagens getest worden vanuit Walcourt, meer bepaald op de lijnen Thuillies - Berzée - Lanefte (L111); Walcourt - Fraire - Florennes (L135) en Florennes - Philippeville - Senzeilles (L136B).

De motorwagens zouden ongeveer 65 kilo per zitplaats wegen. Indien ze twee lichte bijwagens zouden slepen, moest de afstand tussen Thuillies en Lanefte in 25 minuten afgelegd kunnen worden (met alle tussenstops) in plaats van de 31 minuten voor de snelste stoomtreinen. Er werd een tolerantie van 10% toegestaan. Het verbruik mocht niet hoger liggen dan:

- 20 kilo benzine + 20% tolerantie tussen Thuillies en Lanefte;
- 15 kilo benzine + 20 % tolerantie tussen Lanefte en Thuillies.

De lijn Walcourt - Florennes - Senzeilles (38,4 km) moest in beide richtingen in 70 minuten afgelegd worden in plaats van 100 minuten (weliswaar met frontverandering in Florennes). Het maximale verbruik werd hier vastgelegd op 50 kilo benzine (+ 20% tolerantie) in de richting Walcourt - Senzeilles en 40 kilo (+ 20% tolerantie) in de richting Senzeilles - Walcourt.

De eerste motorwagen moest 6 maanden na de goedkeuring van het contract in België aankomen. De vier andere moesten om de twee weken geleverd worden. De constructeur moest op eigen kosten personeel ter beschikking stellen om de moterwagens in gebruik te nemen en om de bestuurders en het onderhoudspersoneel van de Belgische Staat op te leiden. Ze zouden toegewezen worden aan de stelplaats Walcourt.

De prijs bedroeg 377.300 frank (x 5 =

1.886.500 frank). Deze was gebaseerd op de wisselkoers van 470 frank = 100 goudmark. Ze moest als volgt uitgevoerd worden:

- 1/6 bij de goedkeuring van het contract;
- 1/6 begin juli 1925;
- 1/3 bij de aflevering in de fabriek;
- 1/3 bij de definitieve overname, met aftrek van een garantie van 15% die na een inzet van zes maanden zou worden betaald.

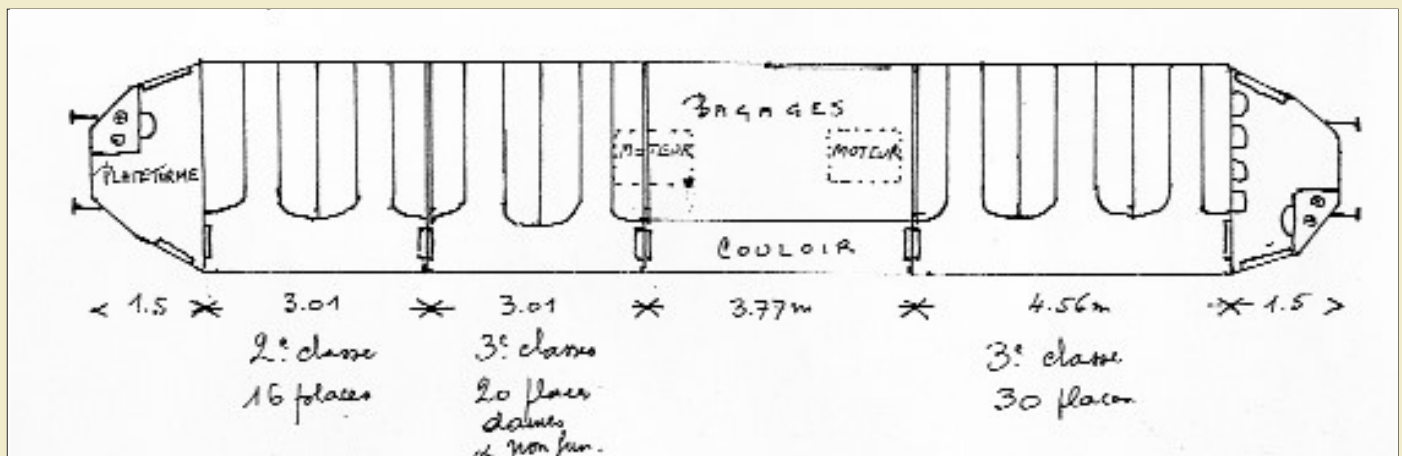
Het contract werd op 15 juli 1925 goedgekeurd door de Commissie voor de Herstelbetalingen (dossier nr. 40/111).

Jammer genoeg geraakte HAWA in zware financiële problemen en het bedrijf werd op 12 september 1925 onder toezicht van een curator geplaatst. Op dat moment had de Belgische Staat al twee betalingen uitgevoerd, voor een totaal van 133.794 goudmark.

Op 16 december 1925 berichtte HAWA dat het contract niet uitgevoerd kon worden. Het bedrijf stelde een regeling voor om het al betaalde bedrag terug te storten. Hiertoe werd voorgesteld om de Belgische Staat voor een bedrag van 53.300 Reichsmark aandeelhouder te maken van de opnieuw opgerichte firma HAWA. Of de kort nadien opgerichte NMBS uiteindelijk op dit voorstel is ingegaan, kon niet meer achterhaald worden!

Deze eerste poging om de secundaire lijnen tussen Samber en Maas te verdieselen, bleef dus zonder gevolg. Het was wachten op de eerste Brossel-motorwagens in 1939 om deze plannen uit te voeren.

Maurice HENNEQUIN



Schets nr.41825 van de directie "M" (Materieel) van de Belgische Staat. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

