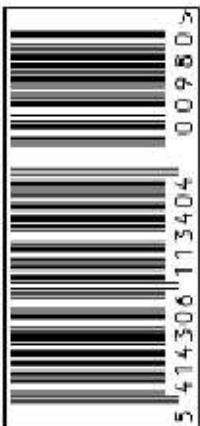


# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 98 - AUGUSTUS 2010 - € 8, 50**

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



# Editoriaal

*Negenenvijftig! Dat is het aantal spoorvoertuigen dat verzameld werd op de site van Saint-Ghislain tijdens het weekend van 26 en 27 juni. Een grote en mooie tentoonstelling, gerealiseerd in het kader van 175 jaar Belgische spoorwegen. Maar wie niet kon komen hoeft zich geen zorgen te maken: de prachtige catalogus, die voor deze manifestatie werd uitgegeven, is nog steeds verkrijgbaar.*

*Ondertussen worden de feestelijkheden voor het weekend van 14 en 15 augustus op de Bocqlijn voorbereid. Vijf stoomlocomotieven zullen onder druk gezet worden en zullen met reizigers tussen Ciney en Purnode rijden, één van de mooiste routes van België.*

*Tenslotte kan men buiten de aanwezigheid van onze stoomtrein te Erquelinnes op 18 en 19 september, nog verschillende malen de verhuring noteren voor rekening van privépersonen of verenigingen, alsook voor verschillende groepen die een speciale trein reserveerden op de Bocqlijn.*

*Een rijkgevoeld jaar met activiteiten die de spoorwegliefhebbers zeker zullen smaken.*

*Veel leesgenot.*

*Het TSP.*



## Zoekertjes

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

**Handelsadvertenties:** € 25 per vak van 6 x 9 cm. Foto's / tekeningen: € 25 / stuk. Opsturen per post, fax of e-mail

**GEZOCHT:** foto's van stoomlocomotief 53.475 en/of 53.375 en/of 5675.  
Roger Stouthuyzen, ☎ +32 (0)3 827 31 37

**TE KOOP:** elektrische locomotief BR 103 DB (Märklin cat. nr. 3357) € 80; stoomlocomotief BR 89 DB (Fleischmann cat; nr. 4010) € 80; stoomlocomotief BR 050 DB (Fleischmann cat. nr. 4095) € 120. Alles in prima staat.  
PETITHAN Michel, route de Xhoris, 52 BE-4180 HAMOIR. ☎ +32 (0)86 38 90 92.

**TE KOOP:** spoorbaan schaal HO, gelijkstroom, +/- 7 m<sup>2</sup>.  
Rijtuigen "Grand Confort" en VB2Nvan Jouef, enkele wagen van Jouef en Lima. Foto's op aanvraag via m-mail. Afhalen in Brussel.  
Marc VINCENT mc.vincent@scarlet.be

L'ALAF (Association Liégeoise de Amateurs de chemins de Fer asbl) organiseert een grote tentoonstelling van modeltreinen op zaterdag 6 en zondag 7 november 2010 in hun lokalen: rue de la Gare 77, BE-4102 Ougrée. Inkom €2,5.  
Info: [www.alaf.be](http://www.alaf.be)  
☎: +32 (0)479 32 41 72.

## TSP-agenda

- **14 en 15 augustus:** groot evenement met stoomtreinen op de Bocqlijn. Inlichtingen op de middenbladzijden of op [www.cfbcq.be](http://www.cfbcq.be).
- **11 en 12 september:** dagen van het patrimonium. Het "Musée du Rail" te Saint-Ghislain is geopend voor het publiek.
- **18 en 19 september:** animatiedagen rond het station van Erquelinnes. TSP-Stoomtrein met pendel tussen Erquelinnes en Lobbes.
- **Oktober 2011:** grote TSP-reis naar Marokko

## Internationale Modelstoomdagen

De Koninklijke Model Yacht Club Antwerpen vzw organiseert op 4 en 5 september 2010 van 10 tot 18 uur haar Internationale Stoomdagen op hun spoorbaan in het Provinciaal Domein "Rivierenhof" te Deurne (Antwerpen).

eze dagen kaderen in de sfeer van de Bevrijdingsfeesten te Deurne. Voor de gezinnen zijn er o.a. een braderij, kermis, feeststoet, enz. op wandelafstand van het domein. Voor de (stoom)treinvrienden komen stoomlocomotieven (spoorbreedte 5", 3 1/2" en 2 1/2), stoomtractoren, stationaire stoommachines in actie. Inkom gratis. De verhoogde spoorbaan is geschikt voor de inzet van bovenvermelde stoomlocomotieven, de drevén in het park zijn ideaal voor de inzet van stoomtractoren. Water en steenkool is beschikbaar alsook tafels voor stationaire modellen en locomotieven in opbouw.



Inschrijvingen en info: inschrijvingen moeten binnen zijn voor 12 augustus 2010, met vermelding van de gewenste tafellengte.

Hoorelbeke Luc  
Cogeldsreedf 31  
BE-2288 Grobbendonk  
☎: +32 (0) 475 63 49 60  
Email: [info@kmyca.be](mailto:info@kmyca.be)

## OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw  
**TSP**

**TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM**



**Hoofdredacteur:** Jean-Luc VANDERHAEGEN

### Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DE FECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Hugo SPELMANS, William BOECKX, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Bart DE WOLF, Nico VANDEBUERIE

### Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Dr. Guenther BARTHS, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, Thierry COCHIN, Gwenn CORBISIER, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Roeland DESAEGER, Bernard DE VEUSTER, Philippe DIEU, Jean-Claude DUMONT, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, H.G. HESSELINK, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOBS, Olivier JOASIN, Laurent JOSEPH, Fernand MAES, Anne-Marie MASSARD, Christophe MAURICE, de NMBS, Marc NISSET, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Paul PASTIELS, Hans PAULUS, Guy PICHON, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, STADLER, Yves STEENBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Johan VAN DER EYCKEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECKE, Ralph VAN MEER, Tim VAN ROOY

### 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 2010

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 37 (buitenland € 43) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO 2010". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

### Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van TSP te Brussel.
- Vanuit het buitenland zijn er meerdere mogelijkheden:
  - u kan het bedrag overschrijven: BIC-code van onze financiële instelling is GEBABEBB, ons IBAN-rekening-nummer BE57 0011 2017 8935;
  - u kan met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, de som in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden

### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

### Briefwisseling

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

### Actief meewerken?

Wil u zich actief inzetten bij het TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of Saint-Ghislain? Contacteer dan:

Schaarbeek: Geert Packet: ☎ +32 (0) 496 96 56 00 ES-  
PACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain):  
Baudouin Dieu: ☎ +32 (0) 475 95 68 93  
Le Chemin de fer du Bocq (L 128):  
Xavier Vermeire: ☎ +32 (0) 479 91 05 26

### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

### Wettelijk depot bij verschijning

### FOTO 98-01

*Na een groot onderhoud heeft de 4602 de dienst hernomen op de CFB. Hij verlaat hier het station van Spontin in de richting Ciney op 16 mei 2010. TSP / Laurent WYNANT.*

# OP DE BAAN 98 - AUGUSTUS 2010

# inhoud

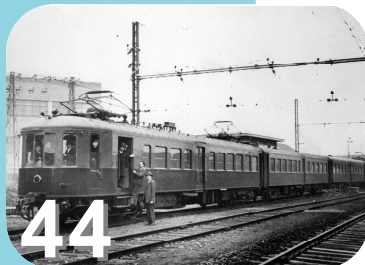


## Een nieuwe livrei voor Infrabel



28

## Nieuwe kleuren voor Crossrail



44

## NMBS: 75 jaar elektrische tractie



58

## de 8062 Gisteren - Vandaag



## 2 Voorwoord

## 4 News TSP

## 9 De mooiste plekjes

## 10 Belgische actualiteit

- 10 statistieken
- 10 locomotieven
- 11 nieuwe livrei voor Infrabel
- 18 aankomst van de eerste Desiro
- 19 rijtuigen - wagens
- 22 het GEN
- 24 varia
- 26 schrappingen

## 28 Privémaatschappijen

- 28 Crossrail
- 30 CAPTRAIN
- 31 Veolia
- 32 een ES64F4 van MRCE getest
- 33 varia

## 34 Buitenlandse actualiteit

- 34 Nederland
- 40 telex
- 42 Luxemburg - telex
- 43 Groot-Brittannië - telex

## 44 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

## 58 Gisteren - Vandaag

## 60 Er was eens...

## 62 Dit is Belgisch

## 64 Portret - wagens

### ACHTERPAGINA

**FOTO 98-02** De PB03 van Crossrail in nieuwe livrei sleept de 41531 Sluiskil-Dow - Ludwigshafen. Ertvelde (L55 Wondelgem - Zelzate), 17 juni 2010. Pierre HERBIET.

**FOTO 98-03** De ES64F4 - 115 (E189 115) van MRCE onderging op 12 juni de elektromagnetische compatibiliteitstesten op de bekende site van Bois du Coucou met het oog op haar homologatie. Christian AUCQUIERE.



## ACTIVITEITEN

### Zaterdag 1 en zondag 2 mei Festival te Maldegem

Op 1 en 2 mei werd te Maldegem het jaarlijkse festival gehouden van SCM (Stoomcentrum Maldegem), dat dit jaar in het teken stond van 175 jaar spoorwegen in België.

Er waren bijzonder veel belangstellenden om de onder druk staande stoomlocomotieven te bewonderen. De 64.169 van TSP bracht op zaterdag een groot aantal nieuwsgierigen en fanaten vanuit Brussel ter plaatse. De terugrit vond plaats op zondag.

De boetiek, waar de nieuw uitgegeven DVD « Rail » van de Belgische cinemateek over de verjaardag van de spoorwegen de blikvanger was, stond dit jaar in naar Eeklo, dit tot grote verbazing van de liefhebbers. In 2011 bestaat SCM 25 jaar. De nodige afspraken zijn al gemaakt!

**FOTO 98-XX** *Onze P8 kwam dit jaar voor een tweede maal in actie op 1 en 2 mei. Haar reisdoel was het stoomfestival van SCM te Maldegem. Hier rijdt zij over de bekende brug van Balgerhoeke op de toeristische lijn van SCM, richting Maldegem.*  
Armand BEERLANDT.

### Zaterdag 8 mei

#### **Twee succesvolle activiteiten!**

TSP nam op deze dag deel aan twee activiteiten, waarvan één werd georganiseerd door de NMBS-Holding in het kader van de festiviteiten rond "175 jaar Belgische spoorwegen".

#### **Te Saint-Ghislain:**

De intussen traditionele grote ruilbeurs, georganiseerd door de afdeling "modélisme", werd wederom een groots succes. 75 handelaars hadden meer dan 300 meter tafels nodig voor het uitstellen van hun producten: spoorwegdocumentatie, boeken, posters en vooral modeltreintjes.

De TSP-boetiek kon niet minder dan twee nieuwigheden voorstellen: de DVD van Cinematek en het boek "De Belgische spoorwegen in beweging".

#### **Te Leuven en Schaarbeek:**

De NMBS-Holding opende voor de laatste maal de deuren van de museum-bewaarpplaats van Leuven. Deze wordt nadien afgebroken. Treinfanaten uit alle hoeken van Europa kwamen afgezakt naar Leuven om de authentieke historische stukken (zou verzameling oud ijzer niet eerlijker zijn), bewaard door de NMBS-Holding, te bewonderen. De ver-

zameling zal nadien verspreid worden over verschillende sites en zal vanaf 2013 te bezichtigen zijn in het toekomstige museum van Schaarbeek.

In het station van Schaarbeek werd de DVD "Rail", gerealiseerd door Cinematek, voorgesteld. *bpost* geeft ter gelegenheid van deze verjaardag een speciale zegel uit. Deze kreeg die dag een speciale afstempeling.

Tussen de twee sites werden acht stoomtreinritten ingelegd. Deze trokken veel belangstellenden. De 29.013 en onze 64.164 waren de trekpaarden van dienst. Deze festiviteiten werden door ongeveer 10.000 mensen bezocht.

Het volledige programma van de in 2010 georganiseerde festiviteiten is consulterbaar op de website:

[www.175jaarspoorwegen.be](http://www.175jaarspoorwegen.be)

### Zaterdag 5 mei

De NV AIGREMONT, een margarinefabriek gelegen aan lijn 125 tussen Flémalle en Engis nabij de gelijknamige oude stopplaats, bestaat 75 jaar. Om dit te vieren huurde de directie bij TSP de 64.169 af met vijf K-rijtuigen en een L-rijtuig. De trein vertrok vanuit Liège-Guillemins naar Engis via lijn 125 op de oevers van de Maas.





## MATERIEEL

### M1-RIJTUIGEN

Het eerste van onze drie M1-rijtuigen, de 43.045 met 2de en 3de klas, werd geres-taureerd in twee kleuren groen. Belgorail heeft een veiligheidscertificaat afgeleverd op 25 mei dat ons toelaat ermee op het Belgische net te rijden. Het zal echter regelmatig grondige onderzoeken moeten ondergaan door Infrabel.

Na haar deelname aan RAILEXPO te Saint-Ghislain, werd het naar de Bocqlijn overgebracht, waar het zal ingezet worden in het stel met onze P8 tijdens de stoomdagen.

De vernieuwing van het tweede M1-rijtuig gaat verder te Saint-Ghislain. Er worden herstellingen uitgevoerd aan de kast. Daarna wordt het interieur aangepakt.

### MOTORWAGEN 4602

Deze motorwagen werd volledig vernieuwd gedurende de winterperiode. Zij levert sedert de maand mei diensten op de Bocqlijn, waar zij de 4605 vervangt, die een verjongingskuur ondergaat.

### 5149 en 6289

Deze twee locomotieven worden geres-taureerd te Saint-Ghislain. Er wordt ge-werkt aan de carrosserie. Er werd geen einddatum bepaald.



**FOTO 98-xx** Ons M1-rijtuig volledig geres-taureerd en gehomologeerd voor het Bel-gische net. Saint-Ghislain, 26 juni 2010 TSP.

**FOTO 98-xx** Op 5 mei werd onze P8 afgehuurd om te rijden tussen Luik-Guillemins en Engis ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de margarinefabriek Aigremont. Op de foto de aankomst te Engis, met niet minder dan 6 rijtuigen! Tim VAN ROOY.



# RAILEXPO 2010



**FOTO 98-XX** Niet minder dan 59 voertuigen werden tentoongesteld op de RAILEXPO te Saint-Ghislain, op 26 en 27 juni. Van links naar rechts: 6264 (Infrabel), 2115 (NMBS), 5941 (TSP) en de 101.012 (B-Holding). TSP.

Dit was de naam van de tentoonstelling van spoorwegvoertuigen, georganiseerd door het TSP te Saint-Ghislain op 26 en 27 juni laatstleden, in het kader van 175 jaar Belgische spoorwegen.

In het beginstadium dacht men aan een grote presentatie van rijdend materieel dat representatief was voor die 175 jaar. Snel bleek echter dat geen materieel uit de periode 1835 – 1900 nog bestond, tenzij in de vorm van maquettes die onmogelijk konden verplaatst worden. Komt daarbij nog dat bestaand materieel vanuit Leuven of Mariembourg en de verplaatsing naar Saint-Ghislain (of een ander station) zeer ingewikkeld zou worden, zo niet onmogelijk.

Men stelde dan maar een tentoonstelling voor van recenter materieel, met als rode draad het jaar 1971, het jaar waarin het gemotoriseerd materieel een nummer kreeg met slechts vier cijfers.

We vroegen de medewerking van de NMBS-groep en van verenigingen die dergelijk materieel bezitten, om een lijst samen te stellen van toestellen die nog bestaan, van degene die konden verplaatst worden en ten slotte van degene die ter beschikking konden worden gesteld. Het ging dan om locomotieven, motorstellen en rijtuigen.

Spoedig kregen we het akkoord van de drie verenigingen van Groep NMBS (Infrabel, NMBS en NMBS-Holding), ge-

volgd door het SCM (Stoomcentrum Maldegem) en TucRail. Zelfs NS Hispeed wou meedoen en versierde Traxx E189 119 (zie pagina 25) met het officiële logo van 175 jaar Belgische spoorwegen...

Van de 59 toestellen, met nummers tussen (0)001 en 9902, konden er 47 worden opgesteld: 20 elektrische locomotieven, 6 motorwagens, 21 diesels en rangeermachines. Zonder 13 voertuigen en de motorstellen te tellen. Konden niet deelnemen: de machines die niet meer bestaan in België (motorstellen Budd; locomotieven serie 75; 71); degenen die niet meer konden verplaatst worden (locomotieven serie 28; 64; postmotorstellen, ...) en diegenen die niet konden ter beschikking gesteld worden gedurende de vier dagen, nodig voor de tentoonstelling (zeker de moderne locomotieven, Thalys; Eurostar; ...)

Zeventien speciale treinen waren nodig voor de verhuis van het materieel en zettien voor het weer naar huis brengen. Ze kwamen uit Eeklo, Schaarbeek, Ciney, Charleroi, Antwerpen, La Louvière en Mons. Drie kwamen als "uitzonderlijk transport" omdat ze historisch materieel vervoerden en één transport was beperkt tot 20 km/h.

De organisatie voorzag een presentatie van het materieel enerzijds op sporen

van het vormingsstation, gebruikt door B-Cargo, die vrij waren tijdens het weekend maar niet gedurende vrijdagmiddag en maandagmorgen, en anderzijds in het "Musée du Rail" dat er kort bij ligt. Volgende ruimte werd voorzien tussen de verschillende toestellen om ze te laten fotograferen vanuit hun beste hoek. Er werd zelfs rekening gehouden met de stand van de zon en de bovenleidingsmasten tijdens hun plaatsing.

In totaal werden negenenvijftig toestellen opgesteld: 3 van SCM, 2 van TucRail, 16 van TSP, 8 van de NMBS-Holding en de rest van de NMBS. Drie machines (een 25.5, een 25 en een 16) konden niet aanwezig zijn om administratieve redenen en de moderne machines (locomotieven serie 20, 28 29, 57, Traxx NS) konden niet afwijken van hun roulement. Ten slotte was het te gevaarlijk om een 13 en een 11 te laten overkomen omdat ze zeker zondagavond moesten terug zijn.

Parallel aan de tentoonstelling van het rijdend materieel, was de afdeling "modelbouw" geopend voor het publiek en presenteerde de maquettes van het rollend materieel, geleend door de NMBS. De cafetaria, de eetgelegenheid de verschillende verenigingen en toeristische spoorwegverenigingen, die onze oproep beantwoord hadden, bevonden zich op het gelijkvloers, in de grote hal, voor de gelegenheid hiervoor vrijgemaakt.

Tijdens dit weekend kwamen alle spelers van het spoorweggebeuren van het land bij mekaar op één plaats voor een feest dat ongeveer 3000 bezoekers mocht verwelkomen.

**De 5183 voerde meerdere overbrengingsritten uit van materiaal tussen de mu-  
deumbewaarpplaats van Haine-Saint-Pierre  
en Saint-Ghislain. Hier het TEE-rijtuig, de  
101.012, twee K1-rijtuigen.  
Obourg, 24 juni. Corentin CAUWELIER.**





FOTO 98-XX ↑ - FOTO 98-XX ↓ - FOTO 98-XX ↓↓ - Drie overzichtsfoto's van de RAILEXPO 2010. Bovenaan de rangeerlocomotieven, midden de baanlocomotieven en onderaan de motorwagens. TSP.





## CHEMIN DE FER DU BOCQ

De werken bij de CFB blijven stelselmatig verdergaan. Eind mei werden de werken aan het 400 meter nieuw spoor dat in de winter geplaatst werd vanuit het actuele eindstation te Purnode afgerond. Er dient enkel nog ballast gestort en ondergestopt te worden. Het probleem is dat de steengroeve die ballast leverde voor onze lijn deze niet meer produceert. Het enige dat nog geleverd kan worden zijn grote blokken zandsteen bestemd voor de industrie en hardsteen wat geen ideale steen is voor het stabiliseren van een spoor. De ballast zal dus geleverd worden door een andere groeve, gesitueerd aan het einde van de lijn te Yvoir. Spijtig genoeg kunnen er op dat gedeelte van de lijn nog geen treinen rijden. Vrachtwagens zullen de ballast leveren aan ons laadperron ter hoogte van de vroegere groeve, waar deze dan geladen wordt in onze zelflossers. Deze operatie brengt een grote meerkost met zich mee in vergelijking met de vroegere oplossing!

Begin juni vonden de verstevigingswerken plaats in de tunnel van Spontin. Het was een gespecialiseerde firma die deze werken heeft uitgevoerd. Ze waren noodzakelijk om zo de plaatsen waar de bakstenen verdwenen waren door de vrieskou de afgelopen vier decennia te verstevigen met beton. Daardoor werd de lijn gedurende een week gesloten wat ons de kans gaf een paar onderhoudswerkzaamheden uit te voeren aan het spoor wat tijdens de afgelopen winter niet kon gebeuren en zo het seizoen goed voorbereid te starten.

De remise voor de motorwagens is uiteindelijk gebouwd op het doodlopend spoor te Spontin. Dit zorgt voor een enorme verbetering voor het stallen van het materieel en het onderhoud ervan. Hierdoor zullen de werkomstandigheden voor de vrijwilligers ook een beetje verbeteren.

De hoogtepunten van het seizoen zijn de weekends waarop onze P8 wordt ingezet. Tijdens het weekend van 14 en 15 augustus zullen er zelfs vijf stoomlocomotieven van meerdere Belgische en Luxemburgse toeristische verenigingen aanwezig zijn op de lijn 128. De stoomlocomotieven zullen onafgebroken ritten uitvoeren! Meer informatie is te vinden in het midden van dit nummer van ons tijdschrift.



↑ Deze 2 foto 's tonen de trein die instond voor de verstevigingswerken aan de tunnel van Spontin. Het was de 7305 die de werktrein sleepte. TSP.



↓ De bouw van de remise te Spontin, 18 juni 2010. TSP







## De mooiste plekjes van België

MIRWART

*De lijn naar Luxemburg doorkruist heel wat fraaie en woeste landschappen, vooral tussen Grupont en Libramont. Net voorbij de vroegere stopplaats van Mirwart bevindt zich een mooi punt ter hoogte van de scherpe bochten die de snelheid van de treinen beperken tot 90 km/h.*

**FOTO 98-xx** ↑ *Op 15 april 2007 werd de EC 97 "Iris" Brussel-Zuid - Zürich gesleept door de 2705. Michel HANSSENS.*

**FOTO 98-xx** ↓ *De ex-Sabena 596 reed op 19 april 2007 als L5765 Namur - Libramont Serge MARTIN.*



## Locomotieven

### reeks 11

● Sinds begin juni worden alle locomotieven van de reeks 11 geleidelijk uitgerust met een verbeterde versie van de Nederlandse veiligheidsinrichting ATB-VV (VV: Verbeterde Versie). De voorbereidende werkzaamheden gebeuren in de WET Schaarbeek, de uitrusting zelf wordt geplaatst in Nederland. Het einde van deze reeks op het NS-net is dus nog niet in zicht.

● De voorziene mutatie van de reeks 11 van Schaarbeek naar Merelbeke werd uitgesteld tot september. Hetzelfde geldt voor de 1301 t/m 1331 die moesten muteren naar Antwerpen-Noord.

### reeks 20

● De inzetreeks A0 20 voor de goedereendienst telt 13 diensten, hoofdzakelijk ritten tussen Antwerpen-Noord en Zeebrugge. Enkele interessante treinen:

**34400** Ⓞ: FEO 09.00 - LBR 10.20/12.00 - MKM 12.35

**34730** Ⓞ: MKM 07.50 - FCS 11.44/12.20 - LFLZ 12.30

**37911** ⓄⓄⓄ: LJ 09.00 - NK 10.49

**39711** ⓄⓄⓄ: NK 14.15 - LJ 15.55

**52400** Ⓞ: FNND 08.15 - NK 10.55

Afkortingen: FCS = Ecaussines-Carrières, FEO = Ronet, FNND = Antwerpen-Noord, LBR = Libramont, LFLZ = Felui-Zoning, LJ = Jemelle, MKM = Stockem, NK = Kinkempois

### reeks 52

● De laatste vijf 52'ers die nog vanuit Stockem werden ingezet, werden in de loop van de maand juli in park geplaatst (5201, 5205, 5212, 5215 en 5217 - zie *OP DE BAAN* 96 pagina 21).

In praktijk hebben zij geen diensten meer gereden sinds april 2009.



**FOTO 98-xx** Zoals we reeds vermeldden in ODB werd de reeks 16 geschraapt in het voorjaar. Sindsdien staan de zes locomotieven op één rij afgesteld in de werkplaats van Oostende. Jean-Yves LAMBIET.

### Het Europese Voertuignummer - EVN

In uitvoering van een beslissing 2006/920/CE van de Europese Commissie moet elk voertuig geïdentificeerd worden met een *Europees Voertuignummer* (EVN). Dit nummer bestaat uit 12 cijfers en moet op de zijwanden van alle voertuigen worden aangebracht, met uitzondering van de voertuigen waarvoor de *Technische Specificaties voor Interoperabiliteit* (TSI) niet van toepassing is, locomotieven met een historische waarde en voertuigen die normaal niet worden gebruikt of getransporteerd op de netten waar de TSI wel van toepassing is. Dit 12-cijferig nummer wordt nog vervolledigd met een alfabetische vermelding. Hier de structuur van het EVN in een notendop want meerdere nummers van ODB volstaan niet om alles weer te geven:

- de eerste twee cijfers duiden op het voertuigtype (00 t/m 89: wagens, 50 t/m 79: rijtuigen, 90 t/m 99: krachtvoertuigen: 90: diversen, 91: elektrische locomotieven, 92: diesellocomotieven, 93: elektrische hogesnelheidsstellen, 94: gewone elektrische motorstellen, 95: dieselmotorwagens, 96: speciale bijwagens, 97: elektrische rangeerlocomotief, 98: dieselmotorlocomotief, 99: onderhoudsvoertuig);
- 3de en 4de cijfer: land van inschrijving (88 = België);
- 5de, 6de, 7de en 8ste cijfer: technische karakteristieken (0000 t/m 9999);
- 9de, 10de en 11de cijfer: geven het reeksnummer aan (001 t/m 999) (voor gemotoriseerd materieel vormden de cijfers in de posities 5, 6, 7, 8, 9, 10 en 11 en uniek getal, begrepen tussen 0000001 en 8999999);
- 12de cijfer is een controlecijfer.

De alfabetische vermelding bestaat uit de afkorting van het land van inschrijving (1 tot 3 letters) en de afkorting van de gebruiker (2 tot 5 letters) met uitzondering voor België dat het B-monogram mag blijven gebruiken.

Het voorbeeld hieronder, het EVN van de 1820: het is een elektrische locomotief (91), ingeschreven in België (88) en draagt het reeksnummer 0180320.

SIEMENS 91 88 0180 320-9 E-00

### UIT REVISIE

338: 04-06-10 RI  
389: 17-06-10 RI  
390: 22-03-10 RI  
476: 11-03-10 RI  
483: 18-03-10 RI  
487: 07-05-10 RI  
564: 28-04-10 RI  
611: 12-05-10 RI2  
642: 19-05-10 RI2  
660: -06-10 RI2  
664: -06-10 RI2  
818: 28-05-10 GR  
969: 28-04-10 M CR  
1187: 25-01-10 GR  
2003: 07-04-10 GR  
2017: 29-01-10 GR  
2129: 04-05-10 GR  
2130: 23-02-10 RI

2629: 23-02-10 LC  
2702: 13-04-10 GR  
2712: 12-05-10 RI  
2721: 20-04-10 RI  
4116: 10-05-10 RI  
4119: 02-04-10 RI  
4153: 15-03-10 RI  
4156: 03-05-10 RI

### VERNUMMERING

675: → 969: 28-04-10

### AFKORTINGEN

GR: grote revisie  
LC: comfort revisie  
M CR: gemoderniseerd City Rail  
NK: Kinkempois  
RI: tussentijdse revisie  
RI2: 2de RI

### De reeks 18 eindelijk gehomologeerd !

Op 4 juni 2010 heeft het DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) de homologatie afgeleverd voor vier locomotieven van de reeks 18: 1809, 1810, 1818 en 1821.

De homologatie blijft echter slechts geldig tot 15 februari 2011.. Sindsdien werden talrijk test- en meetritten uitgevoerd. Vooraleer de definitieve homologatie wordt afgeleverd moet Siemens nog enkele technische problemen oplossen.

Al naar gelang de eerste vier 18'ers worden aangepast, worden de andere eveneens tijdelijk gehomologeerd. De NMBS kan dus eindelijk beginnen met de opleiding van de bestuurders. In praktijk zullen zij niet in commerciële dienst worden genomen voor februari 2011.



In "avant première" het ontwerp van de nieuwe livrei voor de Infrabel-locomotieven. Er is nog een tweede variante met een volledig blauw front en gele strepen in plaats van witte. De 6255 is reeds de CW Salzannes binnengereden en zal waarschijnlijk in oktober in de nieuwe livrei de werkplaats verlaten.

**FOTO 98-XX** Tussen 12 april en 12 juni 2010 voorzag de beurtrol AO van de reeks 20 op donderdag en zaterdag de inzet van een 20'er voor het slepen van de 39741, een trein met brammen tussen Gent-Zeehaven en Clabecq en de lege terugrit. Deze treinen zitten nu terug de beurtrol van de reeks 26. Doorrit van de 39741 te Cambron-Casteau richting Clabecq. Serge MARTIN.





**FOTO 98-XX** ↑ Op 18 mei heeft de 1809 een lange testrit afgelegd vanuit Vorst-Rijtuigen naar Arlon. Later op de dag reed dit treinstel een heen- en terugrit naar Bertrix, teneinde de overschakeling van 3 naar 25kV uit te testen. De trein was samengesteld uit vijf I11-rijtuigen en een M6-stuurrijtuig. Dit laatste rijtuig reed aan kop in de richting Brussel- Arlon en Bertrix-Librumont. Doorrit te Rossart tijdens een rit naar Bertrix. Om deze ritten mogelijk te maken, had het DVIS erin toegestemd om een voorlopige goedkeuring te verlenen voor de eerste vier 18'en (1809, 1810, 1818 en 1821). Christian AUCQUIERE.

**FOTO 98-17** ↓ Sindsdien worden bijna alle dagen testritten uitgevoerd. Op 26 juni reeds de 1810 een trein tussen Liège-Guillemins en Virton via Namur en terug. De trein bestond uit een trek/duwstel bestaande uit I11-rijtuigen en de 1343 als voertuig. Doorrit te Orgéo, richting Virton. Links drie ontsnapte Ardense trekpaarden! Serge MARTIN.





**FOTO 98-XX** ↑ Gedurende meerdere dagen werd de 1804 toegevoegd aan de IC-A Eupen - Oostende om de sleet aan de schijfremmen te meten. De IC A 541 met bestemming Oostende te Ruyff (omgeving Welkenraedt) op 15 mei 2010. Jean-Yves LAMBIET.

**FOTO 98-XX** ↓ De TRAXX'en van ECR (Euro Cargo Rail) verschijnen geregeld op het Belgische net. Zij rijden door Frankrijk tot aan de Spaanse grens in pool met TRAXX'en reeks 29 van de NMBS en vervangen de G2000 ECR en de reeks 57 van NMBS. Op 28 mei rijdt de 43105 Port Bou - Antwerpen-Angola door Beervelde (lijn 59 Gent - Antwerpen). Chistian AUCQUIERE.





**FOTO 98-XX** Op 23 april moest de 189 067 van DB Schenker de 2841 van NMBS-Logistics (ex- B-Cargo) ter hulp komen die in Roosendaal defect was geraakt met een trein voor Rotterdam aan de haak. Om een losse rit te vermijden werd zij voor de 7774 + 7773 geplaatst die voorzien waren voor de 44840 Kijfhoek - Antwerpen-Schijnpoort. Armand BEERLANDT.

↓ Tijdens het voorjaar reden meerdere militaire treinen naar of vanuit het militaire kamp van Marche-en-Famenne. Op 29 mei sleept de 2824 de 80503 - een trein met tanks - tussen Aachen West en Kinkempois naar Marche. Doorrit te Gemmenich. Jean-Yves LAMBIET.





**FOTO 98-XX** ↑ *Op dezelfde dag slepen de 7782 en 7780 een tweede trein met tanks naar Marche-en-Famenne. Omgeving Comblain-la-Tour. Christian AUCQUIERE.*

**FOTO 98-XX** ↓ *Op de aansluiting van het kamp te Marche worden de wagens op verschillende sporen geplaatst voor het lossen van de tanks. Christian AUCQUIERE.*





**FOTO 98-XX ↑**  
 Sedert 10 mei wordt de 8214 ingezet door OSR (Ousiteral, een filiaal van Inter Ferry Boats - zie ODB 96 pagina's 14-16) langs het kanaal te Clabecq. Zij rangeert de met ballast geladen wagens afkomstig van de steengroeve te Quenast. Op 10 juni rangeert zij een geladen trein naar de losinstallatie van waaruit het ballast wordt overgeladen op de binnenschepen met bestemming Nederland.  
 Pierre HERBIET.

**FOTO 98-XX ↑**  
**FOTO 98-XX →**  
 Er werden nog twee locomotieven van de reeks 80 verkocht aan Italië!  
 Op 8 april werden de 8037 en 8064, aangekocht door Gleisfrei, op een vrachtwagen geladen te Schaarbeek met bestemming Noord-Italië.  
 Boven: de 8037  
 Onder: de 8064.  
 Pierre HERBIET.







← **FOTO 98-XX**

Door een ontsporing te Deinze werden de goederentreinen omgeleid via lijn 89 Denderleeuw - Kortrijk. In normale omstandigheden is er geen goederenverkeer op deze verbinding.

Op 11 april rijdt de 43100 Antwerpen-Noord - Lille-Délivrance, gesleept door de 5705 door de stopplaats Welle.

Wim DE RIDDER.

**FOTO 98-XX** →

De 5701 sleepte op 28 mei een trein met coils tussen Gent-Zeehaven en Antwerpen-Noord.

Doorrit te Gentbrugge.

Tim VAN ROOY.

**FOTO 98-XX** ↓

Na tien maanden economische crisis heeft Arcelor Mital zijn hoogoven te Ougrée terug opgestart op 12 april 2010. Hierdoor werd het transport van vloeibaar staal hervat tussen Ougrée en Chertal.

Een trein met lege torpedo's, gesleept door de 7756, overschrijdt het kanaal dat de verbinding vormt tussen het Albertkanaal en de Maas.

Île de Monsin, 25 april 2010.

Maarten SCHOUBBEN.



# DE EERSTE DESIRO IS AANGEKOMEN



**POTO 98-Xx** ↑ - **DFOTO 98-Xx** ↓ *Het eerste Desiro ML-motorstel besteld door de NMBS is toegekomen te Schaarbeek op 2 juli, gesleept door de V 204 van de Rurtalbahn. Het betreft de tweespannige 3 + 25 kV. Tussen 10 en 13 juli werden de elektro-magnetische compatibiliteitstesten uitgevoerd op de bekende site Bois du Coucou te Silly. Boven: doortocht te Moresnet. Ch. AUCQUIERE. Onder: doortocht te Testelt. Simon DE RIDDER.*

→ *Op 17 mei een derde Desiro ML-motorstel van de NMBS aangekomen in het testcentrum te Wilden Omdat het motorstel niet geremd is, werden twee wagens type Fals (ex-NMBS) toegevoegd voor het remgewicht. Station Rheydt. Dr. Guenther BARTHS.*

De motorstellen werden ingedeeld in het type 08 met de nummers 08.001 t/m 210 voor de 3 kV en 08. 501 t/m 595 voor de 3 + 25 kV.



## Rijtuigen - Wagens

### M2-rijtuigen

De laatste 11 M2-rijtuigen die nog in de onderhoudsplaats van Mons stonden uitgeweken, zijn uiteindelijk verkocht aan de schroothandelaar Recylux te Aubange voor afbraak.

In totaal werden 620 rijtuigen van dit type gebouwd. De resterende rijtuigen bevinden zich bij meerdere verenigingen (B-Holding en TSP) of worden gebruikt als dienstlokaal. Eén rijtuig werd omgebouwd tot restaurant (Rebecq).

Tot slot wordt nog steeds één rijtuig ingezet tussen Mons en de CW Quesmes

voor het personeelsvervoer. Dit is het laatste M2-rijtuig dat nog opgenomen is in de inventaris.

We vermelden ook nog dat een M2-rijtuig bij Eurotunnel dienst doet in de hulptrein.

### I6-ligrijtuigen

Meer en meer P-treinen worden versterkt met één of zelfs twee I6-ligrijtuigen, dit wegens een gebrek aan M4-rijtuigen. Vanuit Vorst-Rijtuigen vertrekken vier treinen met M4-rijtuigen waaraan één of twee I6-rijtuigen worden toegevoegd. Het gaat om volgende treinen (opgelet, de aanwezigheid van I6-rijtuigen varieert van week tot week):

- **M17:** P7403 LY 05.43 - FBMZ 07.18  
P8403 FBMZ 16.39 - LY 18.13
- **M21:** P7968 FZT 07.38 - FBMZ 08.34  
P8066 FBMZ 17.18 - FGSP 18.40
- **M31:** P7307 FHS - 07.17 FBMZ 08.23  
P8306 FBMZ 17.06 - FHS 18.05
- **M34:** P7308 FTG 07.35 - FBMZ - 09.02 (1)  
P8308 FBMZ 18.05 - FTG 19.30 (1)

**Afkortingen:** FBMZ: Brussel-Zuid, FGSP: Gent-St.-Pieters, FHS: Hasselt, FTG: Tongeren, FZT: Zottegem, LY: Huy

(1): Twee I6-ligrijtuigen.



**FOTO 98-XX** Op 28 mei 2010 verliet de P7307 het station van Diest, op weg naar Brussel-Zuid Tim VAN ROOY.

**FOTO 98-XX** Op 4 juni 2010 passeerde de P7968 Zottegem - Brussel Zuid te Sint-Martens-Bodegem. In deze trein werd ter versterking een I6-ligrijtuig toegevoegd. Simon DERIDDER.



## M5-rijtuigen

De M5-rijtuigen zijn verdeeld over de stations Brussel-Zuid (Vorst-Rijtuigen) en Schaarbeek. Van de zes rijtuigstammen te Brussel-Zuid zijn er reeds vijf gerenoveerd. De rijtuigstammen van Schaarbeek zijn nog niet gemoderniseerd.

Nadat de laatste rijtuigen van Brussel-Zuid omgebouwd zullen zijn, volgen deze van Schaarbeek om in de CW Cuesmes gemoderniseerd te worden.

De M5-rijtuigen van Brussel-Zuid worden ingezet voor de volgende treinen:

- **R27:** P7405 LY - FBMZ  
P8405 FBMZ - LY
- **R28 :** P7600 LJ - FBMZ  
P8602 FBMZ - LJ
- **R29:** P7306 FTG - FBMZ  
P3417 FBMZ - FTG
- **R30:** IRn FBMZ ↔ FN 3306, 3327, 3309,  
3330, 3312, 3333, 3315,  
3336 en P8572 FBMZ -  
FGRA
- **R31:** IRn FBMZ ↔ FN 3326, 3307, 3328,  
3310, 3331, 3313, 3334,  
3316, 3337, 3318,  
3339, 3320, 3341,  
3327, 3343
- **R32:** P7574 FGRA - FBMZ, daarna IRn  
FBMZ ↔ FN 3308, 3329, 3317,  
3338, 3319, 3340, 3312, 3342 en  
3323



**FOTO 98-XX** De laatste stam niet-gemoderniseerde M5-rijtuigen van Brussel-Zuid wordt ingezet in een reeks van drie dagen op de IRn Brussel-Zuid ↔ Antwerpen-Centraal. De IRn 3332 te Sint-Katelijne-Waver richting Brussel op 2 januari 2010. Pierre HERBIET.

- **R33:** P7515 FMC - FLV  
P8514 FLV FMC

LJ: Jemelle, LY: Huy.

### Afkortingen:

FBMZ: Brussel-Zuid, FGRA: Geraardsbergen, FLV: Leuven; FMC: Moeskroen, FN: Antwerpen-Centraal, FTG: Tongeren,

De stammen M30, 31 en 32 rijden in een gemeenschappelijke reeks van drie dagen en worden ingezet op de IRn Brussel-Zuid ↔ Antwerpen-Centraal. Eén van deze

**FOTO 98-XX** Op 16 juni rijdt P 7515 Moeskroen - Leuven voorbij Marcq (L94). De trein bestaat uit stam R33 van Brussel-Zuid. P. HERBIET.





**FOTO 98-XX** ←

Om de ingewikkelde rangeringen met de M6-stuurrijtuigen en de 27'ers voorzien van een automatische GF-koppeling te vereenvoudigen, werd te Schaarbeek een platte wagen ex-type Ks uitgerust met een GF-noodkoppeling.  
Schaarbeek, 12 februari 2010.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ De 7727 rangeert op 26 mei in de afstelbundel van Schaarbeek - groep R.  
Simon DERIDDER.



**FOTO 98-XX** ← - **FOTO 98-XX** ↓

De 4304, twee bijwagens type 734 en een L-rijtuig die sedert 22 jaar staan weg te roتن op het terrein van de voormalige werkplaats Bertrix werden verkocht aan Recylux te Aubange om tot schroot te worden herleid. Gezien hun huidige toestand zullen zij ter plaatse worden afgebroken. De 4304 werd te Montzen op 9 mei 1988 uit dienst genomen en werd verkocht aan "les Amis du Rail d'Halenzy", die het op een stuk spoor wilden plaatsen te Halenzy waar het zou worden opgesteld als monument. Door talrijke moeilijkheden en de hoge transportkosten werd dit project opgegeven.

Bertrix, 14 juni 2010.  
Pierre HERBIET.



# DIABOLO : HET GAAT VOORUIT!



[FOTO 98-XX](#) ↑ - [FOTO 98-XX](#) →

**Boven: een trein met lange gelaste rails in de bocht tussen de vertakking met lijn 25 te Mechelen en de brug over de E19 (zichtbaar in de achtergrond).**

*Pierre HERBIET, 8 juni 2010.*

**Rechts: een ballasttrein op dezelfde plaats.**

*Pierre HERBIET, 9 juni 2010.*

Wie af en toe de E19 tussen Brussel en Mechelen gebruikt, kan er moeilijk naastkijken. Tussen het ondergronds complex in aanleg te Machelen en de brug over de E19 te Weerde zijn de bovenleidingspalen reeds geplaatst. Inderdaad: de bedding van Machelen tot de aansluiting op lijn 25 in Mechelen is afgewerkt en de uitrustingswerken zijn volop bezig. Zoals wel meer het geval is bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen werden eerst de bovenleidingspalen geplaatst. Op het moment van schrijven van dit artikel is men bezig met de spooraanleg vanuit Mechelen.

De bouwkundige werken ten zuiden van Machelen en richting luchthaven zullen volgend jaar beëindigd zijn, waarna ook daar de uitrustingswerken zullen starten.

*Geert PACKET*





← Nog een zicht richting Mechelen. Onderaan de foto zien we de ingang van de tunnel naar de luchthaven, die nog in aanbouw is. De afgewerkte bedding naar Mechelen is zichtbaar op de achtergrond. Links en rechts de bedding voor de sporen naar Schaarbeek en Mechelen. Machelen, 1 mei 2010.  
Geert PACKET.

→ Bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn wordt dikwijls ook de omgeving aangepakt. Te machelen werd bijvoorbeeld een brug over de sporen en de autosnelweg E19 aangelegd, speciaal voor fietsers en voetgangers. Het spoor naar de luchthaven loopt precies onder het midden van de brug door. Machelen, 1 mei 2010.  
Geert PACKET.



← De brug over de Woluwelaan te Machelen bestaat uit 2 niveaus. Op het bovenste niveau komen de sporen van de toekomstige lijn 25N Schaarbeek – Mechelen; op het onderste niveau komt het enkelspoor 36C/2 dat de luchthaven rechtstreeks met lijn 26 richting Halle zal verbinden. Zo zal een rechtstreekse verbinding met Brussel-Schuman en de Europese wijk mogelijk worden, dankzij de nieuwe tunnel Schuman – Josaphat.. Machelen, 1 mei 2010.  
Geert PACKET.

← Zicht richting Mechelen. De bedding is klaar, de materialen voor de spooraanleg wachten om geplaatst te worden. Peutie, 1 mei 2010.  
Geert PACKET.



### De volledige vernieuwing van Brussel-Noord is begonnen

Met dagelijks meer dan 40.000 opstapende reizigers, is het station Brussel-Noord het vierde grootste station van het land. De afgelopen jaren werden reeds verschillende werken uitgevoerd, zoals o.a. het oprispen van de buitengevels, vernieuwing van het metselwerk, de daken en de verlenging van de luifels op de perrons die deze laatste nu over een afstand van 400m overdekken.

Het is vooral de binneninrichting van dit station, dat samen met de Noord-Zuidverbinding gebouwd werd, dat een totale verjongingskuur zal ondergaan.

In het gedeelte aan de linkerzijde van de bestaande lokettenzaal (wanneer men in de richting van de sporen kijkt), wordt een «Reizigerscentrum» ingericht waar de reizigers inlichtingen en biljetten kunnen bekomen. Men zal er verder ook een bagagebewaarplaats en een nieuw sanitair blok vinden.

Met een roltrap zal men het perron 1 kunnen bereiken, dat tot hertoe enkel via een vaste trap toegankelijk was. Tenslotte zal er een inwendige verbinding gemaakt worden vanuit de zaal van de verloren voorwerpen naar de ondergrond kant Schaarbeek om te vermijden dat voetgangers zouden terugkeren via het CCN (Centre de Communications Nord). Nadien zullen ook dezelfde werken plaatsvinden in de ondergrond kant «Centrum».

Met de uitvoering van deze werken zal het gebouw toegankelijker en gebruiksvriendelijker worden, het aantal handelszaken zal eveneens toenemen.

### Postzegels en een muntstuk van 5 euro vieren 175 jaar Spoorwegen

Het Filatelistisch Centrum van B-Holding geeft een nieuwe spoorwegzegel uit met een waarde van €7,50. Het is een weergave van de gravure die de inhuldiging van de eerste Belgische spoorlijn op 5 mei 1835 afbeeldt.

Info: [filatelie.nmbs.be](mailto:filatelie.nmbs.be)  
☎ + 32 (0)2 525 22 54



De Koninklijke Munt van België heeft een nieuw stuk van 5 euro geslagen ter gelegenheid van 175 jaar Spoorwegen in België.

De keerzijde van de munt geeft het silhouet weer van twee treinen, met op de voorgrond de locomotief «Le Belge» en op de achtergrond een modern Thalys-stel. De volgende vermeldingen zijn terug te vinden:

«Chemins de fer belges», «Belgische Spoorwegen», «175 jaar/ans» en «1835-2010». De voorzijde van het stuk draagt het normale euro-logo



Ook *bpost* geeft een speciaal blad uit met vijf postzegels, elk met een waarde van € 1,18. De postzegel toont de eerste Belgische trein en een HST.



Naar aanleiding van de opening van het vernieuwd station Antwerpen-Centraal heeft het Filatelistisch Centrum van B-Holding een set van 4 zegels uitgegeven van € 1,50.



**De locomotief "Energie" die eigendom is van Jean-Marie Thiel en toegewezen is aan Fond-de-Gras (L), was te gast op het stoomfestival van SCM op 1 en 2 mei. Ze stond onder druk, werd door de 5404 overgebracht van Stockem naar Schaarbeek en reed op eigen kracht naar Maldegem. Tijdens WO II leverde Energie in opdracht van de Duitse bezetter 50 Ct-locomotieven van het type KDL7 ("Kriegsdampflokomotive"). Deze machine kreeg het fabrieksnummer Energie 481 en werd in 1952 aangekocht door de coesfabriek van Zeebrugge. Zij ging in 1970 buiten dienst en kwam terecht bij "Train 1900", te Fond-de-Gras (zie ook "Een Eeuw Stoom 3, p. 119). Ze kreeg een volledige revisie in 2009 in Tsjechië en werd gekoppeld aan een tweessige tender.**

**Foto links: voor de terugkeer naar Luxemburg op 4 mei werd ze gekeerd te Brussel-Noord. Simon DERIDDER.**

**Foto rechts: op 29 april, tijdens de rit naar Maldegem, rangeert ze te Dendermonde voor watername. Zij zal eveneens present zijn op het grote stoomspectakel op CFB, georganiseerd op 14 en 15 augustus aanstaande. Maarten SCHOUBBEN.**





## **Tubize - Hennuyères: 160 km/h**

Sedert 27 maart 2010, werd de snelheid op de sectie Tubize - Hennuyères (lijn Brussel - Mons) verhoogd tot 160 km/h. Enkel de secties Halle - Tubize en Soignies - Mons blijven beperkt tot 140 km/h.

**FOTO 98-XX** → *Op 20 mei reed een speciale trein met eindbestemming Lourdes. Tussen Maastricht en Jeumont werd deze gesleept door de 2339.*

*De foto toont de trein, nog op Nederlands grondgebied, kort voor de grens met België.*

*Simon DERIDDER.*



## **HSA viert 175 jaar spoorwegen in België**

HSA laat "175 jaar spoorwegen in België" niet onopgemerkt voorbijgaan.

De TRAXX E186 119 kreeg op de zijwanden de boodschap "NS Hispeed feliciteert NMBS met 175 jaar spoorwegen in België". De logo's van NS-Hispeed en dat van 175 jaar Spoorwegen in België zijn eveneens aangebracht.

Deze locomotief kon jammer genoeg niet getoond worden op de grootse RAIL-EXPO te Saint-Ghislain die door TSP werd georganiseerd op 26 en 27 juni (zie pagina's 6 en 7).

↓ *De E189 119 sleept de IC 9256 Amsterdam CS - Brussel-Zuid.*

*Dordrecht Zuid, 17 juni 2010.*

*Michel DE ESCH.*



### 2248

**Levering NMBS:** 03-09-1955  
**Nummering:** 122.038: 03-09-1955  
122.210: -05-1957  
2248: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Brussel-Zuid: 03-09-1955; Stockem: 12-06-1957; Brussel-Zuid: 22-09-1957; Merelbeke: 28-09-1981; Saint-Ghislain: 30-09-1991; Monceau / Charleroi-Sud: 31-10-1995; Kinkempois: 15-12-2002

**Uit exploitatie:** 27-03-2009

**FOTO 98-xx** *Schaarbeek 26 januari 1980.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2503

**Levering NMBS:** 1960  
**Nummering:** 125.003: -1960  
2503: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Brussel-Zuid: 1960; Oostende: 01-05-1967; Brussel-Zuid: 27-09-1970; Antwerpen-Dam: 22-01-1995.

**Uit exploitatie:** 27-03-2009

**FOTO 98-xx** *Schaarbeek, 18 november 1977.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2505

**Levering NMBS:** 1960  
**Nummering:** 125.005: -1960  
2505: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Brussel-Zuid: 1960; Oostende: 01-05-1967; Brussel-Zuid: 27-09-1970; Antwerpen-Dam: 22-01-1995.

**Uit exploitatie:** 27-03-2009

**FOTO 98-xx** *Roosendaal, 19 februari 1986.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2507

**Levering NMBS:** 1961  
**Nummering:** 125.007: -1961  
2507: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Brussel-Zuid: 1961; Oostende: 01-05-1967; Brussel-Zuid: 27-09-1970; Antwerpen-Dam: 22-01-1995.

**Uit exploitatie:** 27-03-2009

**FOTO 98-xx** *Holleken, 10 juni 1980.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7378

**Levering NMBS:** 04-02-1977

**Nummering:** 7378: 04-02-1977

**Stelplaatsen:** Monceau: 04-02-1977; Merelbeke 1979;  
Antwerpen-Dam: 01-06-1995; Charleroi-Sud: 14-12-2003.

**Uit exploitatie:** 15-09-2008

**FOTO 98-xx** *Merelbeke, 7 juni 1993.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7387

**Levering NMBS:** 05-04-1977

**Nummering:** 7387: 05-04-1977

**Stelplaatsen:** Monceau: 05-04-1977; Kinkempois: 28-04-1977; Hasselt: ?; Merelbeke 01-05-1994; Antwerpen-Dam: 01-09-1995; Schaarbeek: 03-07-2006.

**Uit exploitatie:** 15-09-2008 (verkocht aan RF in 09-2008)

**FOTO 98-xx** *As, 12 mei 1982.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7391

**Levering NMBS:** 03-05-1977

**Nummering:** 7387: 03-05-1977

**Stelplaatsen:** Monceau: 03-05-1977; Kinkempois: 22-06-1977; Merelbeke 01-05-1994; Antwerpen-Dam: 12-1999;  
Schaerbeek: 26-03-2006.

**Uit exploitatie:** 21-07-2008 (verkocht aan RF in 07-2008)

**FOTO 98-xx** *Muizen, 15 juni 2003.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7395

**Levering NMBS:** 08-06-1977

**Nummering:** 7387: 08-06-1977

**Stelplaatsen:** Monceau: 08-06-1977; Hasselt: 15-04-1979; Kinkempois: 22-06-1977; Merelbeke 01-05-1994; Antwerpen-Dam / Noord: 31-12-1999; Schaarbeek: 26-03-2006.

**Uit exploitatie:** 21-07-2008 (verkocht aan RF in 07-2008)

**FOTO 98-xx** *Waterschei, 17 maart 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





● Op 12 juni verliet de PB 03 de werkplaats van de HGK in Brühl-Vochem, na een revisie, in een nieuwe prachte rode livrei ontworpen door Crossrail. Normaal zouden alle andere locomotieven van Crossrail deze kleuren moeten krijgen. Evenwel geeft Ascendos Rail Leasing (ex-CBRail) geen toelating om hun locomotieven te herschilderen en zullen dus hun eigen groen/gele livrei behouden (PB 01 en PB 02).

● Crossrail zal weldra meerdere elektrische locomotieven huren en deze inzetten op het Belgische net. Zij zullen vooral worden ingezet tussen Zeebrugge en Aachen West en tussen Antwerpen en Venlo. Vermoedelijk zullen vierspannige TRAXX'en (E186) hiervoor worden gebruikt. Een TRAXX in de rode livrei van Crossrail zou het mooiste zijn!

● Daarentegen werd de DE 6305 op 13 december 2009 teruggegeven aan MRCE.

**De PB03, gereviseerd en in nieuwe livrei, sleept de 40184 Muizen - Brindisi. Zij kreeg de naam "Mireille". Hambos (lijn 53 Mechelen - Leuven), 4 juni 2010. Hans PAULUS.**



**FOTO 98-XX** De Maxima 40CC 264 013, die enige tijd door Crossrail werd gehuurd, rijdt nu voor e.g.o.o. We zien haar in Emden op 24 mei 2010. Philippe DE GIETER.

● De Maxima 40CC die sinds 13 december 2009 werd gehuurd door Crossrail werd teruggegeven aan Ox-Traction wegens de geringe betrouwbaarheid van de ABC-dieselmotor. Deze machine wordt nu sedert 19 maart gehuurd door de maatschappij e.g.o.o. (Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH) waar ze het nummer 264.013 kreeg.

● Momenteel huurt Crossrail 17 locomotieven (tussen haakjes de datum van de verhuring): PB02 (15-03-2010), PB03 (02-04-2002), PB13 (01-04-2010), PB14 (27-12-2002), PB15 (28-12-2005), PB18 (10-12-2003), PB19 (25-01-2010), PB20

(10-12-2003), DE6301 (04-02-2005), DE6302 (18-01-2005), DE6306 (09-10-2007), DE6307 (09-10-2007), DE6308 (16-10-2007), DE6309 (16-10-2007), DE6605 (08-03-2010), DE6606 (22-01-2010) en DE6607 (11-01-2010). De DE 6305 is sinds 13 december teruggekeerd naar MRCE. Alle locomotieven zijn grijs, behalve de PB02 die de groene Ascendos-livrei draagt en de rode PB03.

● Het Zwitserse HUPAC staat op het punt om 25% van de aandelen van Crossrail te verwerven. Momenteel bezit Jeroen Le Jeune alle aandelen van Crossrail.





← Na de PB02, kreeg eveneens de PB01 (92 80 1266 003-3 D-CBRL) en revisie en de kleuren van Ascendos Rail Leasing. Zij wordt sinds 19 april geleased door Trainsport. Zij verliet de werkplaats van Brühl op 15 april. De PB01 van Trainsport sleept op 9 juni 2010, de 47289 tussen de BASF-fabriek te Antwerpen en Aachen West. De foto toont deze trein op lijn 223 Noordland - Lillobrug - Antwerpen-Noord. Peter VAN GESTEL..

↓ FOTO 98-XX Algemeen zicht op de PB01. Antwerpen-Noorderdokken, 30 april 2010. Armand BEERLANDT.

## **RAILTRAX**

Een nieuwe Belgische operator, RAILTRAX, is actief sinds eind juni. Deze maatschappij werd opgericht door Ronny DILLEN (één van de oprichters van DLC). Voorlopig is er slechts een verbinding vanuit de nieuwe BASF-terminal Antwerpen-Combinant richting Basilea in Zwitserland en Navarra in Italië, in samenwerking met EWALS. In afwachting van eigen locomotieven, worden machines van Trainsport in-

### **FOTO 98-XX ↓**

De PB02, met trein 41531 (Sluiskil-Dow 09.00 - Aachen West 15.51 - Ludwigshafen 23.45) te Zichem op de lijn 35 Leuven - Hasselt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Op 30 april heeft CAPTRAIN Benelux de leasing van twee locomotieven G2000, de 1615 en 1616, stopgezet. Beide machines keerden terug naar Alpha Trains (ex-Angel Trains).

Captrain huurt twee bijkomende locomotieven Class 66:

- de 6607 (PB-16) vanaf 1 mei  
EVN: 92 80 1266 067-8 D-RTB;
- de 6608 (ex-6604 ERS - PB-10)  
EVN: 92 80 1266 014-0 D-DGMT vanaf 20 mei.

Het park bestaat momenteel uit zeven Class 66 (tussen haakjes de begindatum van het huurcontract): les 6601 (10-12-2008), 6602 (10-12-2008), 6603 (12.12.2008), 6605 (01-05-2010), 6606 (02-11-2009), 6607 01-05-2010) en 6608 (20-05-2010). Zij worden alle gehuurd bij Ascendos.

**FOTO 98-XX** ↗ **CAPTRAIN leaset de 6607** maar deze rijdt voorlopig nog in haar oude schildering.

*Antwerpen-Schijnpoort, 20 mei 2010.*  
Armand BEERLANDT.

**FOTO 98-XX** → **De 6608 kreeg reeds de CAPTRAIN-livrei.**

*Antwerpen-Schijnpoort, 20 mei 2010.*  
Armand BEERLANDT.

**FOTO 98-XX** ↓ **CAPTRAIN rijdt een nieuwe trein met coils met bestemming Zwitserland.** Op 17 juni rijdt deze trein, gesleept door de 6603 door Ertvelde richting Gent (lijn 55 Wondelgem - Zelzate). Pierre HERBIET.





Sinds 18 februari 2010 staat Veolia (dat ondertussen CAPTRAIN is geworden) in voor de tractie van de treinen met klinkers (een halffabricaat voor de productie van cement) tussen Lessines en Rouen Petit Couronne (zie *OP DE BAAN* 96 p. 38). Deze trein, gesleept door een G2000, is nagenoeg niet fotografeerbaar. De lege trein komt immers aan te Lessines om 6.30 uur en vertrekt er pas terug met lading om 2.00 uur de volgende ochtend.



↑ *Op de plaats van de voormalige aansluiting, die naar de groeve van l'Hermitage (later Gralex) leidde, vordert de bouw van de nieuwe laadinstallatie gestaag.*

**FOTO 98-XX** →

**FOTO 98-XX** ↓

*Op 29 mei reed de lege trein (48703) met 90 minuten vertraging. Hierdoor kon hij gefotografeerd worden bij aankomst te Lessines (foto rechts). Ook de doortocht te La Cavée (foto hieronder) werd vereeuwigd. Zonder deze vertraging komt de trein om 6u30 aan te Lessines, nog voor zonsopgang dus. De trein wordt gesleept door G2000 nr. 1756 van Veolia.*

*Wim DE RIDDER.*



### Proefritten met een ES64F4 van MRCE

De Japanse leasingmaatschappij MRCE-dispolok (*Mitsui Rail Capital Europe*) heeft de vierspannige EuroSprinter ES64F4 115 (E189 115, Siemens 21521/2009) naar België gestuurd om dit type voor het Belgische net te laten homologeren. Ze kwam op 9 juni aan in Antwerpen-Noord. Na een kort verblijf in Schaarbeek werd ze samen met acht rijtuigen (zes I6'en, een I6 Bc en een Dms) op 11 juni door de 2720 naar Ath overgebracht. Op 13 juni, de tweede dag van de testen in het Bois du Coucou, kreeg de locomotief af te rekenen met een zware averij waardoor de testritten gestaakt moesten worden. Hierdoor zijn de voorziene testritten op de lijnen St.-Ghislain - Tounai en Bertrix - Florenville naar een latere datum verschoven.

Merk op dat de locomotieven van de NMBS-reeks 18 direct werden afgeleid van de ES64F4. Het grootste verschil is de kast die werd aangepast aan de strengere Europese veiligheidsnormen.



**FOTO 98-XX ↑** Tijdens het weekend van 12 en 13 juni onderging de vierspannige EuroSprinter ES 64 F4-115 (E 189-115) van de Japanse leasingmaatschappij MRCE-dispolok electromagnetische testen ter hoogte van het Bois du Coucou tussen Ath en Silly. Op de foto zien we de locomotief tijdens haar kort verblijf in de werkplaats van Schaarbeek, net voor haar overbrenging naar Ath op 11 juni 2010. Pierre HERBIET.

**FOTO 98-XX ↓** De testtrein bestond uit zes voertuigen: acht rijtuigen type I6, een ligrijtuig type I6 Bc en een pakwagen type Dms. De 2720 bevond zich achteraan de trein. Bois du Coucou, 12 juni 2010. Christian AUCQUIERE.





## Een locomotief als monument in Yvoir

De gemeente Yvoir heeft een kleine locomotief als monument opgesteld langs de weg Namur - Dinant. Ze herinnert aan de talrijke steengroeven van deze regio. Het gaat om een locotractor die bij Moës werd gebouwd en die vreemd genoeg op een stoomlocomotief lijkt.



↑ FOTO 98-XX - ← FOTO 98-XX

*De Moës-locomotief die als monument werd opgesteld in Yvoir. Het stuk spoor werd overigens door TSP ter beschikking gesteld.  
Jo ROESEN.*

*FOTO 98-XX ↓ RF (Rail Feeding) zet sinds enige tijd in Oss twee ex-NMBS 73'en in voor het rangeren met graanwagens. Het bedrijf Cehave ontvangt in principe op dinsdag en donderdag een complete trein uit Oost-Europa. Vanuit het station van Oss (aan de lijn 's Hertogenbosh - Nijmegen) worden de wagens via een 4 km lange industriële lijn overgebracht naar het bedrijf. Deze lijn takt ongeveer 400 m ten noorden van het station van Oss af van de hoofdlijn. De RF108 (ex-7380) en RF104 (ex-7395) rangeren op 13 juni 2010 voor de silo's van het bedrijf Cehave.  
Pierre HERBIET.*



# Nederlands reizigersverkeer in volle transformatie



**FOTO 98-XX** Plan T-motorstel 507 werd op 12 april 2008 als stoptrein ingezet op de verbinding Leiden – Utrecht. Hier berijdt het de lijn tussen Hilversum en Utrecht. Het motorstel werd in januari 2010 definitief geschrapt. Philippe DE GIETER.

**Het reizigersvervoer in Nederland, dat maar blijft groeien, ondergaat momenteel een diepgaande gedaanteverwisseling. De modernisering of vervanging van bestaand rollend materieel, de introductie van FYRA (spoorverbinding tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda via de hogesnelheidslijn) door NS-Hispeed, het in concessie geven van een aantal regionale spoorlijnen aan door de provinciale overheid geselecteerde privéoperatoren, de omvorming van een aantal spoorlijnen tot metro- of tramlijn en een drastische verhoging van het aantal treinen, zijn de belangrijkste redenen voor deze metamorfose.**

De motorstellen van het type Plan T en Plan V (het zogenaamde Mat 64), het meest karakteristieke reizigersmaterieel van NS-Reizigers (NSR) dat op het merendeel der geëlektrificeerde lijn wordt ingezet, zijn de eerste slachtoffers van deze transformatie. De vierledige motorstellen type Plan T (501 – 531) en de tweedelige versie type Plan V (401 - 438, 441 – 483 en 408 – 965) geleverd tussen

1961 en 1976 door Werkspoor, Talbot en Düwag, worden momenteel afgevoerd. De volledige schijf 401 – 438, het merendeel van de Plan T's en de schijf 801 t/m 870 werden reeds geschrapt. De meest radicale stap was wellicht het terzijde stellen van alle 150 ICK-rijtuigen (ex-DB-rijtuigen van het type Bm235 die in 2000 tweedehands waren overgenomen). Deze werden voornamelijk ingezet op de

Intercity-verbindingen Den Haag-Venlo/Heerlen en Haarlem-Maastricht. De afvoer van deze rijtuigen had een belangrijke vermindering van het aantal gesleepte treinen tot gevolg. Hierdoor moest men in juni 2009 twaalf elektrische machines van de reeks 1800 stilleggen. Er blijven nog slechts 20 locs in dienst. Deze relatief jonge krachtvoertuigen werden tussen 1981 en 1983 geleverd door Alstom en MTE.



Ander rollend materieel onderging dan weer een zeer grondige renovatie: de drieledige motorstellen van het type SGM (Stadsgewestelijk Materieel – 2836 tot 2895) werd tussen 2003 en 2006 onder handen genomen in de Bombardier-fabriek in het Deense Randers. Het interieur werd volledig vernieuwd en gebruiksvriendelijk gemaakt door de

**FOTO 98-XX** Het Plan V-motorstel 848, geleased door Veolia, deed op 29 juni 2008 dienst als stoptrein tussen Kerkrade en Maastricht. Het werd vereeuwigd in Klimmen-Ransdaal. Veolia zet tegenwoordig op deze verbinding bij Stadler gebouwde GTW-motorstellen in. Philippe DE GIETER.



**FOTO 98-XX** Alle ICK-rijtuigen, destijds tweedehands overgenomen van DB, werden in 2009 geschrapt. De 1826 op kop van een intercitytrein Venlo - Den Haag, die bestond uit een sleep ICK-rijtuigen. Gilze-Rijen, 11 maart 2007. Yves STEENEBRUGGEN.

plaatsing van glazen scheidingswanden. Het middelste rijtuig kreeg voor een betere reizigersdoorstroming extra buitendeuren. De tractie-installatie werd eveneens aangepast, waardoor de treinen nu sneller kunnen optrekken. De verbouwde treinstellen werden vernummerd als 2936 t/m 2995. Het was tevens het eerste materieel dat getooid werd in de nieuwe Sprinter-livrei. "Sprinter" is de nieuwe benaming voor stoptrein (Sprinter klinkt immers veel dynamischer dan het daarvoor gebruikte stoptrein). Dit succesverhaal overtuigde NS-Reizigers om de gelede SGM's (2001 t/m 2015 en 2021 t/m 2035) te moderniseren. Ze werden behandeld tussen 2007 en 2009. Bij deze gelegenheid werd de reeks uniform gemaakt: ieder motorstel kreeg doorloopmogelijkheid tussen de rijtuigen (afwezig bij 2001 t/m 2015) en werd voorzien van een afdeling eerste klasse.



**FOTO 98-XX** ↗ Een trein met het motorrijtuig 390 7745 op kop, tijdens een stop te Voorhout, gelegen tussen Haarlem en Leiden, op 10 oktober 2009. Philippe DE GIETER.

**FOTO 98-XX** → De 2139 (ex-2029) bij aankomst te Boskoop als Sprinter 9539 Alphen aan de Rijn - Gouda. Over enkele jaren zal deze lijn worden uitgebaat met sneltrams. De lijn verbindt Gouda met Katwijk en Noordwijk via het stadscentrum van Leiden. Philippe DE GIETER.





**FOTO 98-XX** De 4042 werd gemoderniseerd en verliet de werkplaats op 30 oktober 2008. Hier zien we dit stel als IC 2480 Amersfoort - Rotterdam. Nieuwerkerk, 5 juni 2010. Philippe DE GIETER..

Het Intercitymaterieel Plan Z of "Koploper" (drieledig – reeks 4000 en vierledig – reeks 4200) wordt sinds 2006 in de werkplaats van Nedtrain in Haarlem gereviseerd. Ze krijgen, naast een vernieuwd interieur (met 13% meer zitplaatsen), airconditioning en een sta-

tische omvormer ingebouwd. Aan de buitenkant is de verwijdering van de deuren van de doorloopkoppen (het typische kenmerk van dit materieel) de belangrijkste nieuwigheid. De eerste zeven motorstellen (4001 t/m 4007 – ICM 0) werden vanwege de hoge onderhouds-

kosten en de vele verschillen met de rest van de reeks reeds in 2003 afgevoerd.

De laatste reeks die wordt aangepakt is het dubbeldeksmaterieel type DD-AR (DubbelDeks AggloRegiomaterieel). Het betreft 50 motorrijtuigen (asindeling Bo'Bo'Bo' met bovenaan een reizigerscompartiment 1ste/2de klasse) en 258 rijtuigen, die tussen 1991 en 1996 gebouwd werden door Talbot. Ze worden voor stop- en intercitydiensten gebruikt. De eerste rijtuigenstam reed in 2008 de werkplaats binnen voor revisie. De volledige reeks moet in 2013 verbouwd zijn. Het park zal vanaf dan 25 vierledige en 25 zesledige treinstellen omvatten.

Ter vervanging van al het geschrapte materieel werden nieuwe motorstellen besteld. Het betreft 51 VIRM-dubbeldeksmotorstellen (9547 t/m 9597) die bestemd zijn voor Intercitydiensten. Ze brengen het reeds bestaande VIRM-park (59 vierledige en 93 zesledige eenheden) op 998 kasten.

Deze nieuwe motorstellen, geleverd door Bombardier (het vroegere Talbot) onderscheiden zich van de oudere VIRM's door de afwezigheid van liftjes voor de karretjes van de minibar. De aanwezigheid van deze liften maakte de trappen, die toegang gaven naar de reizigerscompartimenten, smal. Sinds het

**FOTO 98-XX** De vierledige VIRM's 9586 (in dienst genomen in april 2009) en 9481 rijden op 29 mei 2009 langsheen de Steektermolen in Zwammerdam. Ze rijden een Intercitytrein tussen Utrecht en Leiden. Philippe DE GIETER.



afschaffen van de traincatering op de VIRM's in 2003 werden deze liftjes niet meer gebruikt.

Het afgevoerde Mat'64 wordt op zijn beurt vervangen door SLT-motorstellen (Sprinter Lighttrain), die in 2005 besteld werden bij Bombardier en Siemens. Dit order omvatte 50 vierledige en 49 zesledige eenheden. De SLT's worden sinds februari 2009 ingezet in commerciële dienst. Tijdens de testperiode kwamen talrijke problemen boven water. NSR besliste dan ook in mei 2009 de testen stop te zetten. Men loste alle problemen op en de motorstellen worden sinds februari 2010 aan snel tempo (drie tot vier stellen per week) terug geleverd. De SLT's worden vanaf december 2009 ingezet op de verbindingen Utrecht – Den Haag en Gouda – Rotterdam en sinds mei 2010 tussen Rotterdam en Hoek van Holland. De leveringen moeten dit jaar afgerond zijn.

Terwijl NS-Reizigers verantwoordelijk is voor de dienstverlening op het klassieke spoornet, baat NS-Hispeed, onder de commerciële naam Fyra, een nieuwe verbinding via de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam uit (deze wordt later verlengd tot Breda en Brussel). Men bestelde voor deze verbinding bij Ansaldo-Breda een partij nieuwe motorstellen die geschikt is voor 250 km/h. Maar deze treinen worden noodgedwongen tijdelijk gereden met van NS afkomstige ICm-rijtuigen (voordien ingezet voor de treinen Amsterdam-Brussel), gesleept door locomotieven van de NS-Hispeed reeks 186 (TRAXX type F140MS geleased bij Alpha Trains).

Een andere operatie die NS-Reizigers toeliet zijn ouder materieel (een deel van de Plan V's en de motorwagens type DH1 en DH2) af te voeren, was de overdracht van een aantal secundaire lijnen aan de Provinciale overheden. Deze droegen de exploitatie van deze lijnen op hun beurt over aan privéoperatoren, met de verplichting binnen een bepaalde periode modern rijdend materieel in te zetten. Er zijn vier maatschappijen actief in dit domein:

- Arriva (alle secundaire lijnen in Friesland en Groningen en Dordrecht – Geldermaalsen),
- Syntus (Arnhem – Winterwijk, Winterwijk – Zutphen, Arnhem – Tiel, Zutphen – Oldenzaal en Almelo – Marienberg)

**FOTO 98-XX De FYRA 1013 Rotterdam - Amsterdam wordt gesleept door de 186 121 en nadert Schiphol via de hoge snelheidslijn. Nieuw-Vennep, 5 juni 2010.**  
Philippe DE GIETER.



**FOTO 98-XX** De zesledige uitvoering van de SLT biedt 610 plaatsen (waarvan 322 zitplaatsen) en is 100 m lang. De 2604, geleverd op 9 maart 2009, vertrekt op 3 juni 2010 als Sprinter 9851 vanuit Den Haag CS naar Utrecht. Philippe DE GIETER.

- Connexxion (Ede-Wageningen – Amersfoort)
- Veolia (Nijmegen – Roermond en Kerkrade – Maastricht Randwyck).

De volgende lijnen die door NS-Reizigers worden afgestoten zijn Apeldoorn - Zutphen (diesel) en Zwolle – Emmen. Hier zet men sinds 2005 de motorstellen type Plan V 936 t/m 965 die de nodige aanpassingen ondergingen om sneller te kunnen optrekken. Ze vervingen hier de SM90's (2101 t/m 2109), die na slechts

13 jaar dienst werden afgevoerd en gesloopt. Een nieuwe operator zal vanaf december 2012 op deze lijn actief zijn.

Er verdwenen in juni 2006 zelfs twee lijnen van het Nederlandse spoornet: de Hofpleinlijn (Rotterdam – Den Haag, de eerste in Nederland elektrificeerde spoorlijn) en de Zoetermeerlijn (Den Haag – Zoetermeer). Beide lijnen hebben tussen Den Haag en Leidschenveen een gemeenschappelijk traject. Ze liggen daarnaast in zeer dichtbevolkte gebieden.



Om het openbaar vervoer in dit gebied verder te ontwikkelen werd het project RandstadRail op poten gezet. Men maakte de Hofpleinlijn geschikt voor het verkeer van de metrostellen van de Rotterdamse vervoersmaatschappij RET. Deze rijden intussen door tot Den Haag CS. Men vormde de Zoetermeerlijn om tot sneltramlijn in eigen bedding. Deze werd aangesloten op het klassieke tramnet van de stad Den Haag. De HTM is verantwoordelijk voor de uitbating. Door allerlei tegenslagen duurden de aanpassingen langer dan voorzien. De lijnen van RandstadRail werden pas in november 2007 (na 17 maanden in plaats van de voorziene drie maanden van aanpassingswerken) geopend. Intussen kwam er een nieuwe aftakking van 3,5 km, die een verbinding geeft naar de nieuwbouwwijk Oosterheem. De aangeboden dienst is zeker een valabel alternatief voor de auto. Tijdens het spitsuur rijdt er tussen Zoetermeer en Den Haag iedere twee minuten een sneltram. Deze doet twintig minuten over een traject van vijftien kilometer.

De RET zette bij de start van RandstadRail speciaal voor deze dienst aangepaste metrostellen van het type T (5261 t/m 5271) in tussen Rotterdam en Den Haag. De dienst wordt nu gereden met fonkelnieuwe metrostellen van het type RSG3 (5501 t/m 5522), tussen 2008 en 2009 gebouwd door Bombardier. Alstom leverde voor de dienst op de Zoetermeerlijn tussen maart 2006 en april 2007 aan

#### FOTO 98-XX ↗

*Daar waar de andere operatoren eerder kozen voor beproefd materieel (de GTW van Stadler en de LINT41 van LHB), bestelde Connexxion bij Fahrzeugtechnik Dessau, voor inzet op "de Valleilijn", vijf Protos-motorstellen (5031 t/m 5035). Deze werden geleverd in 2007. De fabrikant ging intussen wel failliet. De 5034 reed op 5 mei 2010 als trein 31337 van Amersfoort naar Ede-Wageningen. Hier de doorrit te Barneveld.*

*Philippe DE GIETER.*

#### FOTO 98-XX →

*De NS nam op 25 mei 2006 op gepaste wijze afscheid van de Hofpleinlijn. Tijdens deze dag werden diverse historische spoorvoertuigen ingezet, zoals het motorstel type Mat'54 (bijgenaamd Hondekop) 766 van de Stichting Mat'54 Hondekop-vier. Deze stopte voor de laatste maal in Voorburg tijdens een rit Rotterdam Hofplein – Den Haag CS.*

*Philippe DE GIETER.*



**FOTO 98-XX** *Almelo – Marienberg werd in 1998, als eerste regionale lijn, vergund aan Oostnet. Oostnet nam de laatste DE-II-motorwagens over van NS voor inzet op deze lijn. Oostnet werd op zijn beurt in 1999 overgenomen door Connexxion. Op 29 mei 2007 ging een nieuwe concessie in voor deze lijn. Deze werd opnieuw vergund aan Connexxion, maar Syntus verzorgt de treindienst. Hiervoor zet het twee motorwagens van het type LINT 41 in. Motorwagens 44 en 45 werden hiervoor speciaal in een overwegend rode livrei getooid. De 44 verlaat op 12 april 2008 Westerhoeve en rijdt naar Almelo. Philippe DE GIETER.*



**FOTO 98-XX**

*In het kader van RandstadRail werden de sporen 11 en 12 van Den Haag CS het eindpunt van de Rotterdamse metrolijn E. Op 5 juni 2010 vertrekt het RET-stel 5522 vanuit Den Haag naar Rotterdam Hofplein.*

*Philippe DE GIETER.*

de HTM 54 RegioCitadis-trams. In 2010 moet men nog één bouwwerf opleveren voor de afronding van het project: de tunnel tussen het station Rotterdam CS en de Melachthonweg. Hierdoor kunnen de uit Den Haag komende stellen van RandstadRail het Rotterdamse metronet oprijden en zich richting stadscentrum begeven. Het huidige eindpunt van de lijn, het oude NS-station Rotterdam Hofplein, wordt dan gesloopt.

Andere lijnen, momenteel nog uitgebaat door NS, worden de komende jaren omgevormd. Zo wordt de lijn Rotterdam – Hoek van Holland vanaf 2012 een deel van de Rotterdamse metro. De lijn Zwolle – Kampen zal, na de ingebruikname van de spoorlijn Lelystad – Zwolle (de “Hanzelijn”) in december 2012, omgebouwd worden tot tramlijn. Ook de spoorlijn Gouda – Alphen aan de Rijn, wordt in het kader van het project RijnGouwelijn, dubbelsporig en geschikt gemaakt voor sneltramverkeer. Gouda wordt tegen 2015, in het kader van dit project, verbonden met de kuststeden Katwijk en Noordwijk. Een deel van het traject zal dan door het stadscentrum van Leiden lopen. Tussen Alphen aan den Rijn en Gouda voorziet men de inzet van sneltrams, terwijl men op de sectie Alphen aan de Rijn – Leiden een wisselwerking bekomt met de treinen van NS-Reizigers van de verbinding Leiden – Utrecht. Voor het traject Leiden-centrum – Katwijk – Noordwijk voorziet men een nieuwe sneltramlijn.

**FOTO 98-XX ↗**

*De NS zette vanaf de opening van de Zoetermeerlijn (29 september 1979) tot aan de laatste exploitatiedag (3 juni 2006) enkel gelede motorstellen in van het type SGM. De 2032 verlaat op 7 mei 2006 de halte van Zoetermeer Dorp en begint aan een cirkelvormig parcours, waarbij alle wijken van deze relatief nieuwe stad worden aangedaan. Daarna keert de trein terug naar het vertrekstation Den Haag CS. De 2032 verliet op 11 november 2008 de Bombardier-fabriek van Randers en werd vernummerd als 2142.*

*Philippe DE GIETER.*

**FOTO 98-XX →** 5 mei 2010, dezelfde plaats. Het RegioCitadis-stel 4036 rijdt rond Zoetermeer alvorens terug te rijden naar Loosduinen via Den Haag CS. De doortocht van het centrum van Den Haag gebeurt via het klassieke tramnet.

*Philippe DE GIETER.*



De NS-verbinding Gouda – Alphen aan de Rijn werd vanaf 2002, als proef, uitgebaat met lightrailmaterieel van het type Flexity Swift A32 van Bombardier (6101-6106). Dit proefbedrijf werd in december 2009 opgeheven. Het liet NS-Reizigers toe om “Sprinters” in te zetten en zo meer doorgaande treinen op de verbinding Gouda – Leiden Centraal te laten rijden.

Het verhogen van het comfort op de treinen is niet het enige breekpunt. NS gaat de frequentie op de meeste verbindingen gevoelig opdrijven (zes sneltreinen en zes sprinters per uur), zodat het raadplegen van de dienstregelingen niet meer nodig is. Een proef, gedurende een week uitgevoerd tijdens september 2009 tussen Amsterdam en Eindhoven, heeft uitgewezen dat dit concept een haalbare kaart is.

Philippe DE GIETER



**FOTO 98-XX** ↗ *NSR testte gedurende zeven jaar het tramtrein-concept tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. Het proefproject werd in december 2009 stopgezet en de zes Swift A32-stellen werden verkocht aan het net van Stockholm. De 6103 en 6102 verlaten op 15 juni 2006 Alphen aan de Rijn en rijden naar Gouda. Philippe DE GIETER.*

**FOTO 98-XX** → *De NS exploiteert nog slechts drie diesellijnen: Apeldoorn – Zutphen, Zwolle – Almelo en Zwolle – Kampen. Ingevolge stadsuitbreidingen van Zwolle en Kampen wordt de lijn geëlektrificeerd en zal deze als tramlijn worden uitgebaut door Connexxion vanaf december 2012. De 3403 en een andere DM90 rijden van Zwolle naar Kampen. 's-Heerenbroek, 5 mei 2010. Philippe DE GIETER.*



## TELEX....

### FRANKRIJK: “le Mastrou” gered

● Het bestuur van de Regio Rhône-Alpes heeft op 6 maart een subsidie van € 1,5 miljoen gegeven aan “Le Mastrou” voor de heraanleg van haar spoorlijn. Deze toeristische spooroperator, beter bekend als “Chemin de fer du Vivarais” beheert een 33 km lange meterspoorlijn tussen Tournon en Lamastre (Rhône). Deze moest zijn werking in 2009 stop-

zetten.

De Regiovoorzitter beschouwde de heropening van deze spoorlijn als een prioriteit. Deze subsidie zal bijdragen tot de heraanloop en het onderhoud van de sporen en de kunstwerken. Men hoopt de exploitatie in 2011 te hervatten.

### TSJECHIE - Stadler

● De Tsjechische spoorwegmaatschappij CD heeft bij Stadler 33 motorwagens van het type “Regioshuttle” gekocht. Dit order heeft een waarde van

€ 71 miljoen. Ze worden gebouwd in de Stadler-fabriek van Berlin-Pankow en worden vanaf eind 2011 geleverd. Dit materieel zal ingezet worden vanuit Liberec en Vysocina.

### VSA

● Caterpillar heeft op 1 juni, via zijn filiaal Progress Rail Services, een definitief akkoord betreffende de overname van EMD (Electro-Motive Diesel) getekend. Deze overname zal echter niet uitgevoerd worden voor het einde van 2010.





*Bij NSR rijden de treinstellen Plan T dit jaar hun laatste kilometers. Motorstel 520 werd dit voorjaar in het kader van het project "Stilstaan bij Vrijheid" omgetoverd tot Vrijheidstrein met een expositieruimte. Naast extra ritten werd ook gereden in de reguliere reizigersdienst.*

← *De 520 bij aankomst als stoptrein te Dordrecht-Zuid op 23 maart 2010. Armand BEERLANDT.*

↓ *Op 15 maart was de 520 gekoppeld aan de 924 en 920 en reden zij als trein 13645 Utrecht Centraal - Breda. Omgeving Helvoirt (gelegen tussen Den Bosch en Tilburg). Michel DE ESCH.*



## ZWITSERLAND

● De SBB plaatste op 14 mei 2010 bij Bombardier een order voor 59 dubbeldeksmotorstellen die bestemd zijn voor het langeafstandsverkeer. Het contract voorziet eveneens een optie voor 100 bijkomende treinen. Vijftig motorstellen zullen bestaan uit acht rijtuigen, terwijl de resterende negen er slechts vier hebben (in totaal 436 kasten). Het contract, heeft een waarde van 1,9 miljard Zwitserse frank. Het materieel wordt gebouwd in twee

productie-eenheden van Bombardier: het Zwitserse Villeneuve en het Duitse Görlitz. Men zal het vanaf 2013 stapsgewijs inzetten in het intercityverkeer op de assen St. Gallen – Zürich – Bern – Genève en Romanshorn – Zürich – Bern – Brig en in de interregiodienst tussen Zürich en Luzern. In een tweede fase gaat men dit materieel inzetten op andere lijnen doorheen gans Zwitserland. Een aantal motorstellen zal eveneens gehomologeerd worden voor Oostenrijk en Duitsland.



*Virtuele voorstelling van de toekomstige Bombardier-motorstellen voor de SBB.*

## Luxemburg



### Weldra het einde voor de 1800

Momenteel gebruikt CFL-Cargo nog zes locomotieven van de reeks 1800 (de 1805, 1806, 1815, 1816, 1817 en 1818). Hun buitendienststelling is echter nakend. Zij zullen vervangen worden door MAK-locomotieven van het type G1206. De andere locomotieven van de reeks zijn al buiten gebruik; ze zijn samengebracht in de stelplaats van Luxembourg en in de werkplaats van Belval Usine. Het is de bedoeling ze te verkopen aan een overnemer of schroothandelaar.

### Nog slechts één 800 actief

De enige overlevende van de reeks 800 in commerciële dienst is de 802. Momenteel voert zij nog rangeringen uit in de trierbundel van Bettembourg. De 804 en 806 staan uitgeweken in de stelplaats van Luxembourg. De 804 zal als historisch materieel bewaard worden door de « Service des Sites et Monuments ». De restauratie van deze locomotief zal worden uitgevoerd door de « association 1604 Classics ».

De zes locomotieven van de reeks wer-



Na haar restauratie zullen de De Dietrich-motorwagen Z105 en zijn bijwagen RZ 1011 vanaf de herfst opnieuw op het CFL-net mogen rijden. De foto werd gemaakt in de werkplaats van Pétange op 22 mei 2010 tijdens de tractieproeven. Christian SCHMIDT.

### Restauratie van de 3608

Momenteel bevindt de 3608 zich in de werkplaatsen van Luxembourg, waar zij een algemene revisie moet ondergaan die haar een tweede jeugd moet geven als historische locomotief. De werkzaamheden, die onder andere het aanbrengen van de originele livrei met twee tinten blauw omvatten, zullen in het begin van volgend jaar voltooid zijn.

## TELEX....

### DUITSLAND

● De DB zal de Britse maatschappij voor openbaar vervoer «Arriva» overnemen voor een bedrag van om en bij de twee miljard euro. Op die manier wordt het voornemen om te groeien op de Europese markt onderstrept. Daar is de DB immers in een groeiende rivaliteit verwickeld met de SNCF. De DB benadrukt het belang van deze overname – de grootste in haar geschiedenis – die haar in staat zal stellen om de uitbreidingsplannen in het buitenland concreet te maken. Vooral in Europa wekt het openstellen voor concurrentie de interesse van publieke en private operatoren. Het groen licht van de Europese instanties in Brussel zal wellicht geen probleem vormen, daar de DB er reeds mee ingestemd heeft om de activiteiten van Arriva in Duitsland uit handen te geven. De overname werd bekrachtigd door de aandeelhouders van Arriva op een algemene vergadering in juni. De hele operatie zou afgerond moeten worden in augustus.

De DB bezit in Groot-Brittannië reeds de regionale spoorwegoperator «Chiltern Railways».

Arriva is één van de belangrijkste operatoren van treinen en bussen in het Verenigd Koninkrijk en opereert in elf andere Europese landen (maar niet in Frankrijk).

### ESTLAND

● De Estse spoorwegmaatschappij Elektriraudtee heeft bij Stadler Bussnang AG (Stadler Rail) een reeks van 18 elektrische motorstellen en 14 motorwagens besteld voor een bedrag van ongeveer 80 miljoen euro. Daarvan wordt 85 % gefinancierd door het Europees cohesiefonds en de rest door Estland zelf. De eerste motorstellen zouden geleverd moeten worden in 2013, de motorwagens vanaf 2014.

### POLEN

● Het Poolse ZNLE Gliwice en EC Engineering hebben de eerste 3kV-locomotief type E6ACT afgeleverd en zij luistert naar de naam "Dragon". Deze Co'Co' ontwikkelt een vermogen van 4980 kW, weegt 110 t en rijdt 120 km/h. Deze reeks zal hoofdzakelijk worden ingezet in de goederendienst.



"Dragon", de eerste E6ACT. Foto ZNLE.

### OOSTENRIJK

● Op 24 april heeft de ÖBB bij Siemens een contract getekend voor vijf jaar voor een eventuele bestelling van maximaal 200 drieledige motorstellen van het type Desiro ML besteld, gelijkaardig aan de GEN-motorstellen van de NMBS. Ze zullen ingezet worden op regionale verbindingen en op de S-Bahn van Wien. Ze zullen 217 reizigers kunnen vervoeren in tweede klasse en een maximumsnelheid behalen van 160 km/h. De omvang van de bestelling is afhankelijk van de verworven van eventuele concessies voor het reizigersverkeer in Duitsland.



Virtuele voorstelling van de toekomstige Desiro ML voor de ÖBB. Siemens.

### GROOT-BRITANNIË - EUROTUNNEL

● Op 1 juni 2010 heeft Eurotunnel (Europorte) de GBF (Great Britain Rail Freight) overgenomen. Dit is de op twee na grootste goederenoperator in Groot-Brittannië. Eurotunnel vergroot haar potentieel op deze manier aanzienlijk.



## Groot-Brittannië

### Het einde van de "Slam Doors"

Op 22 mei 2010 is het doek gevallen voor de laatste twee overgebleven motorstellen met «slam doors» (klapdeuren – zie ODB75 p. 20) die nog in het Verenigd Koninkrijk actief waren. Deze driedelige motorstellen van de reeks 421/7 (nr. 1497 en 1948) reden nog slechts op het korte traject Brockenhurst – Lymington Pier, geëlektrificeerd dmv een derde rail, dat uitgebaat wordt door South West Trains. Aan de terminus kunnen de reizigers inschepen op ferry's naar het eiland van Wight.

**FOTO 98-XX «Slam doors»-motorstel nr. 1497 (421 497) gefotografeerd te Eastleigh op 25 mei 2009. Ph. DE GIETER.**

- Livorno (via Venlo). Van 2 juli t/m 20 augustus vertrek elke vrijdag om 14:13 uit Den Bosch, volgende zondag om 13:55 terug in Den Bosch.

## CHINA - WIT-RUSLAND

● Op 27 april heeft «Datong Electric Locomotive» een contract getekend voor de levering van 12 tweeledige elektrische 25 kV-locomotieven aan de Witrusische spoorwegen. Ze zijn van het type BCG-1 en afgeleid van de nieuwe Chinese HXD2-locomotieven, die op hun beurt gebaseerd zijn op de PRIMA van Alstom. Met een vermogen van 9600 kW en een maximumsnelheid van 120 km/h zullen zij goederentreinen kunnen slepen van 5500 tot 7500 ton.

## ZWITSERLAND

● Zoals aangegeven in ons vorig nummer heeft BLS op 30 maart 2010 een reeks van 28 vierledige dubbeldeksmotorstellen besteld bij Stadler. Het gaat om de grootste bestelling die BLS ooit plaatste. Het materieel zal ingezet worden op het GEN-net van Bern. Elk stel zal 336 zit- en 110 staanplaatsen hebben. De motorstellen worden 102,34 m lang, zullen 216 t wegen en een vermogen van 4000 kW hebben. Hun levering zal beginnen vanaf 2012.



*Virtuele voorstelling van de dubbeldeksstellen van FLIRT voor de BLS. Stadler.*

## ZUID-AFRIKA

● In de marge van de wereldbeker voetbal hebben de Zuidafrikaanse spoorwegen op 8 juni 2010 de Gautrein in dienst genomen. Het betreft een regionale expresstrein met een topsnelheid van 160 km/h. Voorlopig verbindt de Gautrein enkel de internationale luchthaven «Tambo» van Johannesburg met de zakelijke wijk van Sandton, een commerciële stad die zich meer naar het noorden bevindt. Het traject van 15 km wordt in 12 minuten afgelegd. In 2011 zal de Gautrein op een tweede nieuwe lijn worden ingezet die Park Station (het centraal station van Johannesburg) met Hartfield verbindt via Pretoria (63 km). De twee lijnen zijn bijzonder omdat ze werden aangelegd met een spoorbreedte van 1435 mm, terwijl de meeste andere lijnen in Zuid-Afrika een spoorbreedte van 1067 mm hebben. Het net heeft de vorm van een Y, bevindt zich voor een totale afstand van 15 km in tunnels en loopt 10,5 km over diverse viaducten. Het rollend materieel bestaat uit vierledige motorstellen die door Bombardier gebouwd werden te Derby, in het Verenigd Koninkrijk. Ze zijn afgeleid van de «Electrostar»-motorstellen van Bombardier, die in Groot-Brittannië worden ingezet. Elk rijtuig heeft een capaciteit van 80 zit- en 20 staanplaatsen.



*Een Electrostar gebouwd door Bombardier voor de Gautrain. Foto Gautrain.*

## VOSSLOH

● Vossloh heeft de productie opgestart van een nieuwe vierassige Bo'Bo'-diesel-locomotief met gemiddeld vermogen, gebaseerd op de Euro 4000. Met een vermogen van 2800 kW en een maximale aslast van 20 t zal zij voor trek/duw-reizigerstreinen ingezet kunnen worden.



*Virtuele voorstelling van de nieuwe diesel locomotief van Vossloh. Vossloh.*

## NEDERLAND

● Nog deze zomer zal de maatschappij EETC (Euro-Express-TreinCharter) auto-slaaptreinen inleggen vanuit 's Hertogenbosch:

- Avignon (via Maastricht). Van 4 juni t/m 3 september vertrek elke vrijdag om 18:13 uit Den Bosch, volgende zondag om 8:31 terug in Den Bosch. Bovendien van 11 juli t/m 15 augustus vertrek elke zondag om 18:13 uit Den Bosch volgende dinsdag om 8:31 terug in Den Bosch.

- Fréjus/St. Raphaël (via Maastricht). Van 9 juli t/m 13 augustus vertrek elke vrijdag om 19:11 uit Den Bosch, volgende zondag om 12:40 terug in Den Bosch.

- Alessandria (via Venlo). Van 4 juni t/m 3 september vertrek elke vrijdag om 16:13 uit Den Bosch, volgende zondag om 9:49 terug in Den Bosch.

# 75 jaar geleden: begin van de elektrificatie bij de NMBS



**FOTO BD-9801** Het motorstel nr 10 uit Antwerpen Centraal passeert de laadinstallatie voor stoomlocomotieven ter hoogte van de stelplaats Schaarbeek. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

**Terwijl dit jaar onze spoorwegen hun 175e verjaardag vieren, blijft een andere mijlpaal onopgemerkt. 2010 valt samen met de 75e verjaardag van de introductie van de elektrische tractie bij de NMBS.**

## Waarom elektrificeren?

Vandaag kunnen we ons geen nieuwe spoorlijnen zonder bovenleiding meer voorstellen. Echter, een lijn voor elektrische tractie uitrusten, vereist een aanzienlijke investering; gaande van het eenvoudigweg voorzien van de bovenleidingsmasten en de rijdraad, gaat het om een hele infrastructuur die moet voorzien worden: feeders, onderstations, hoogspanningsvoedingslijnen, sectioneringsposten, controleorganismen. Vaak gaat de elektrificatie van een lijn gepaard met een complete modernisatie. In totaal dus een belangrijke investering die moet gerechtvaardigd zijn.

Wat maakte het echter interessant dat er toen spoorlijnen geëlektrificeerd zouden worden?

Van zodra de techniek voldoende was geëvolueerd, werd elektrificatie snel interessant voor het aanleggen van tramlijnen en metronetwerken: geringe beperkingen aan boord van de voertuigen, elektrische voeding die makkelijk via de luchtdraad of per derde rail kon worden geleverd, gebruiksgemak, geen

verbranding, dus ook geen vervuiling. De eerste netten werden eind 19e eeuw uitgerust en bereikten hun glorie-dagen gedurende de jaren 30. Ze werden later vaak en zonder weerga, onder het mom van modernisme, vervangen door goedkopere busdiensten.

Voor de grotere netten gaat dit natuurlijk niet op en daar gelden andere criteria: algemene energiekosten en exploitatieproblemen.

De uitgaven voor de verbruikte energie zorgden stevast voor een belangrijke kostprijs uit het totaalbudget, hetgeen de maatschappijen noopte deze tot een minimum te beperken.

Zolang steenkool de enig leverbare brandstof was, moest men dus zoeken naar minder dure oplossingen (dit gaf aanleiding tot het bouwen van vlakke vuurhaarden wat toeliet te stoken met kleinere kolen die toen aan spotprijzen werden verkocht). Steenkool was immers goedkoop op de plaats waar hij gewonnen werd, maar werd duurder naar mate de transportafstand verhoogde.

Alles veranderde toen elektriciteit leverbaar werd voor spoorwegtoepassingen.

De investering omvat vooral de bouw van de infrastructuur, nodig voor de productie van de elektriciteit en het transport, maar is volkomen gerechtvaardigd in vergelijking met de vervoerskosten van steenkool over honderden kilometers. Typisch voorbeeld hiervan was Zweden met haar uitgestrekte gebieden.

Landen zonder steenkoolmijnen maar met eigen hydro-elektrische bronnen (Zwitserland, Oostenrijk, ...) elektrificeerden hun net natuurlijk snel. De verhouding massa/vermogen en het onderhoud zijn in het voordeel van de elektrische tractie, omdat het energietoever goedkoop kan geschieden vanuit een elektriciteitscentrale in de buurt van de grondstofwinning, door middel van een goed uitgebouwd hoogspanningsnet.

Een natuurlijke evolutie volgt in functie van het stijgend rendement en een verhoging van de steenkoolprijs. In het begin van de eeuw blijft de elektriciteitsprijs duur maar toch worden lijnen met gering verkeer geëlektrificeerd. Hier speelt immers een tweede criterium, namelijk een aantal praktische problemen eigen aan de stoomtractie:

- het vermijden van de rook in overdekte stations en in tunnels;
- belangrijke toename van de toegelaten gesleepte last en de commerciële snelheden op lijnen met zwaar profiel zoals deze in de Pyreneeën. Het vermogen is continue leverbaar in tegenstelling bij de stoomlocomotieven waarbij de stoomproductie beperkt is.
- De klaarmakingstijden van een elektrische locomotief zijn aanzienlijk korter, waarbij het materieel snel kan worden ingeschakeld en langer in dienst kan blijven, hetgeen resulteert in een veel grotere flexibiliteit en minder locomotieven die nodig zijn voor het uitvoeren van de diensten.
- Eenvoudige bediening, gering onderhoud en vlotte indienststelling verlagen de kosten.

Na de tweede wereldoorlog zal door de hogere lonen de elektrische tractie alleen maar goedkoper worden.

Alle voordelen ten spijt stonden de militaire autoriteiten en de ingenieurs om strategische redenen echter huiverachtig om naar de nieuwe technologie over te stappen. Vooral het onbekende op vlak van de snelheden was een probleem en dat terwijl de stoomtoepassingen hun uitersten nog niet hadden

getoond zoals A. Chapelon zou bewijzen.

Een ander gebied waar de elektrische tractie zou zorgen voor een grondige hervorming van de diensverlening was het stadsverkeer, met name in de dichtbevolkte gebieden, met dichtbij elkaar gelegen stations, waar frequent treinaanbod met snelle treinen het doel was. Dit zou tot de conclusie kunnen leiden dat de elektrische tractie haast voor alles een wondermiddel was. Vergeven we echter niet de naoorlogse ontwikkeling van de dieseltractie die geen grote investeringen qua infrastructuur vereiste en die pas zou verminderen als gevolg van de oliecrisis in de jaren '70.

## Het begin van de elektrificatie in België

Het verhaal van de elektrificatie bij ons begon in de late negentiende eeuw.

Talrijke lokaal gerichte projecten werden ingediend, maar weinige waren haalbaar. Uitzonderingen waren de steenkoolmijnen van *Hensies Pommeroeul* (die zijn installaties in 1927 voor-

zag van elektrische tractie onder 550V (6km) met drie BB-locomotieven van 30t) en de *Brussel - Tervuren* die vanaf december 1931 haar lijn exploiteerde met vier motorstellen en een BB-locomotief. Bijna alle vooroorlogse studies draaiden rond drie hoofdthema's:

- Brussel – Antwerpen;
- de lijnen die de voornaamste industriële gebieden verbonden;
- de lijnen aan hoge snelheid bereden, die verbonden waren met de te bouwen Noord-Zuidverbinding.

De bouw van de Noord-Zuidverbinding, door het parlement rond 1900 beslist, kende veel moeilijkheden. De eerste werken begonnen in 1911, maar werden in 1914 onderbroken. In 1935 werden ze hernomen volgens de nieuwe verwachtingen van het hernieuwde project in het kader van de "Métropolitain de Belgique" ter studie op dat moment. Het geheel werd voorzien op 6 sporen, een beslissing om te voorkomen dat de verbinding in de toekomst snel zou verzadigd zijn. De elektrische voeding voorzien via een derde rail werd vervangen door een algemeen elektrificatieprogramma met bovenleiding.

Uiteindelijk bestond dit "Métropolitain de Belgique" uit de elektrificatie van de grote lijnen die hun origine kenden in Brussel, een soort GEN avant la lettre.

**FOTO BD-9802** Met uitzondering van de tramnetten en geïsoleerde realisaties, werden slechts twee interessante elektrificaties uitgevoerd bij de spoorwegen voor het ontstaan van de NMBS. In 1927 elektrificeerde de kolenmijn van Hensies-Pommeroeul haar installaties onder 550V=. Het park bestond uit 3 BB locomotieven met centrale stuurcabine. Zie hier een van de machines bij het slepen van een mijnwerkerstrein. Foto Energie, verzameling TSP ©.



Het elektrificatieprogramma ontwikkeld in het midden van de jaren dertig omvatte twee fasen:

- elektrificatie van de verbindingen van de grote stations in een straal van 30 km rond de hoofdstad en uitgebreid tot Charleroi via de lijn 124, hetzij 175 km dubbelspoor in stervorm (fameuze kleine ster). De exploitatie was voorzien met motorstellen die een gecadenseerde dienstregeling reden, naar buitenlands model;
- verlenging van de elektrificatie van de lijnen van de kleine ster tot 60km van Brussel (Namur, Mons, Gent en Tienen) om te komen tot de grote ster met onmiddellijke uitbreiding naar Liège als onderdeel van een ouder elektrificatieproject voor de hoofdlijnen.

Alle lijnen van de "Métropolitain de Belgique" hadden hetzelfde kenmerk. Enkel de reizigerstreinen waren betrokken partij. De goederentreinen werden verder gesleept door stoomlocomotieven.

In tegenstelling tot een andere studie, begonnen in 1919, leidde Ir. Richard in het midden van de jaren dertig het *L.O.B.A.-project* (**L** voor de Luxemburglijn Brussel – Arlon en Arlon – Athus – Virton – Marbehan; **O** voor de Ourthelijn Liège – Rivage; **B** en **A** van Brussel – Antwerpen). Waar de elektrificatie van Brussel – Antwerpen enkel een verhoging van het treinaanbod tot doel had, voorzag het



**FOTO BD-9803** De grootste realisatie omvatte de elektrificatie in december 1931 van de lijn Brussel Leopoldswijk – Tervuren, geëxploiteerd door de "société du chemin de fer électrique Bruxelles – Tervuren". Naast 4 motorstellen bestond het park ook uit een BB van Xxt waarvan hier een foto bij het verlaten na haar bouw te Nivelles. Foto ANM, verzameling TSP ©.

naar Zwitsers model ontwikkelde *Loba-project* belangrijke energiebesparingen op heuvelachtige lijnen met zwaar profiel bereden door zware treinen.

De lijnen Brussel – Arlon, Brussel – Antwerpen, Liège – Jemelle (de BA was een uitbreiding van het oorspronkelijke project die uiteindelijk prioriteit zal krijgen) maakten deel uit van deze studie.

De totaal te elektrificeren lengte (wijk- en bundelsporen inbegrepen) bedroeg 205 km voor de Luxemburglijn, 65 km voor Liège – Marloie, 64 km voor Arlon – Athus – Virton en 123 km voor Brussel – Antwerpen. Dit omvatte in totaal 457 km dubbelspoorlijnen die 9,8% van het net vertegenwoordigden. De spanning van 3000 V werd in het begin door een hydro-elektrische centrale opgewekt en talrijke bedrijven presenteerden projecten voor de bouw van locomotieven speciaal ontworpen voor de Luxemburglijn (BB, CC en 1D1 locomotieven).

Richard voorzag drie types locomotieven voor de reizigerstreinen: een van 110t voor zware treinen op de Luxemburglijn, een van 80 t voor lichte treinen op de Luxemburglijn en de lijn Brussel – Antwerpen en een machine van 60 t voor de Ourthelijn. In totaal moesten 59 machines (9 van 110 t, 39 van 80 t en 7 van 60 t) 89 stoomlocomotieven vervangen. Voor de goederentreinen moesten 171 machines van 80 t 351 stoomlocomotieven vervangen.

De haalbaarheidstudies gingen heel ver, maar het dossier raakte nooit verder dan het discussiestadium.

Helaas raakten deze mooie projecten in de vergetelheid bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.



**FOTO BD-XXXX** Een van de vier motorstellen van de "Chemin de Fer Electrique Bruxelles – Tervuren". Oudergem, 23 december 1958. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.

## Spanningskeuze

Het begin van de 20e eeuw werd gekenmerkt door de opkomst van 3000 V driefase in Italië, 15 kV in Zwitserland, Duitsland, Oostenrijk en Scandinavië, 12kV 16Hz 2/3 in Zuid Frankrijk en de elektrificatie onder 1500V van de netten van de PO-Midi en NS.

Op het moment dat de NMBS een keuze moest maken (veel te laat) werd ze reeds met een grote waaier aan mogelijkheden geconfronteerd. Waarom heeft ze dan gekozen voor standaard van 3 kV= in plaats van een gelijkaardig systeem van een van onze buurlanden?

Het is te makkelijk om deze keuze uit het verleden zomaar te bekritisieren. We mogen niet te snel vergeten dat in Frankrijk 1500 V door de staat in 1920 werd opgelegd om economische (protectionisme), technische (het liet makkelijk regelbare seriemotoren toe voor spoorvervoer) en strategische redenen (geen gemeenschappelijke punten met de naburige netten hetgeen de indringer niet tegenhield om met zijn stoomlocomotieven te komen).

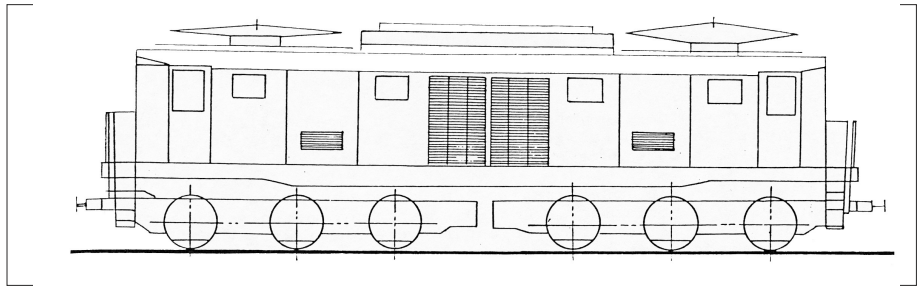
De keuze voor 3kV wordt verklaard door drie verschillende factoren (de kosten van het rollend materieel hebben vrijwel geen weerslag op de keuze van het een of het andere systeem):

- Deze netspanning bestond reeds in Italië en werd genormaliseerd op UIC-niveau;
- De infrastructuur bestaande uit de bovenleiding en de voedingsstations is minder zwaar dan onder 1500V;
- De komst van kwikdampgelijkrichters liet toe het rendement van de onderstations, wat tot nog toe vrij laag was, te verhogen (25 kV zou pas later opkomen).

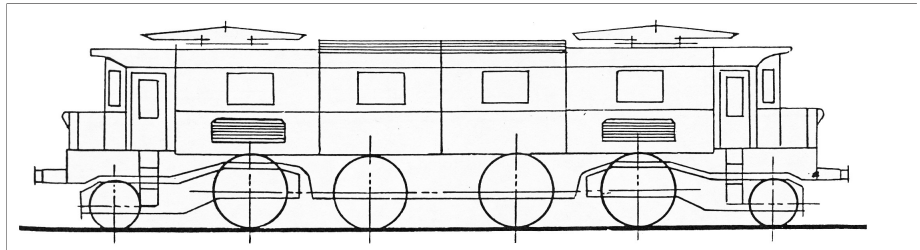
Volledigheidshalve moeten we vermelden dat de plaatselijke industrie de kar trok, met het oog op een mogelijke export. Het is niet zeker dat dit de enige argumenten waren!

In een gezamenlijke studie van de NMBS en de NS werd echter voorgesteld het baanvak Roosendaal – Antwerpen uit te rusten onder 1500V en werd de vraag gesteld om Brussel – Antwerpen hieraan aan te passen!

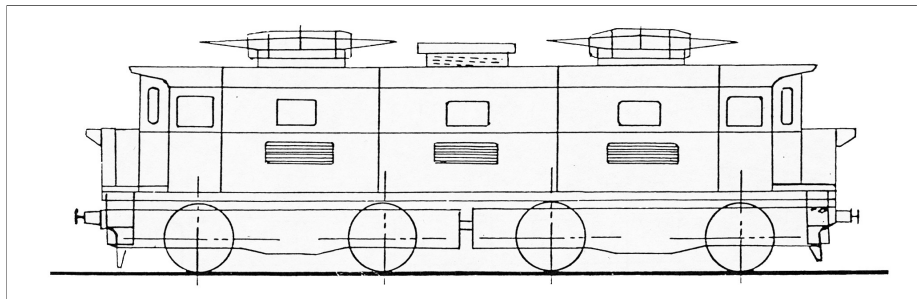
Andere vraag: is het interessant om eigen NMBS-centrales te bouwen of gebruik te maken van de elektriciteitscentrales van de industrie? De landen die hierin investeerden, konden gebruik maken van eigen hydro-elektrische elektriciteitscentrales. Dit was niet zo voor België. De subcommissie van de



Project uit 1933 van een CC locomotief voor het goederenvervoer op de Luxemburglijjn. Vermogen: 1975kW – massa 123t.



Project uit 1933 van een 1ABA1 (1D1) voorzien voor sneltreinen op de Luxemburglijjn. Vermogen: 2065kW – massa 106t.



Project uit 1933 van een kleine BB voorzien voor het slepen van reizigerstreinen en normale goederentreinen. Vermogen: 1385kW – massa 86t.

nationale commissie voor de elektrificatie van de Belgische spoorwegen concludeerde in 1947 na haar onderzoek dat gebruik maken van centrales uit de industrie geschikter en veiliger was.

## Brussel - Antwerpen

Door de dichtheid van zowel het vracht- als het reizigersverkeer wekte deze lijn altijd de belangstelling en enkel de toepassing van elektrische tractie kon een verhoging van het aanbod teweeg brengen, maar dit werd bemoeilijkt door de aanwezigheid van twee kopstations. De eerste projecten voor elektrische tractie uit 1892 en ook latere, aangepast aan de technische evolutie, hadden het over een monorail, het volledig ondergronds gaan, tangentiële tractie, enz. Men heeft alles voorgesteld!

Enkele principes bleven bewaard waaronder de totale scheiding van het vracht- en reizigersvervoer (hetgeen zou leiden tot een verdubbeling van de sporen, voorgesteld in 1904 en voltooid in 1927) en een dienstverlening door

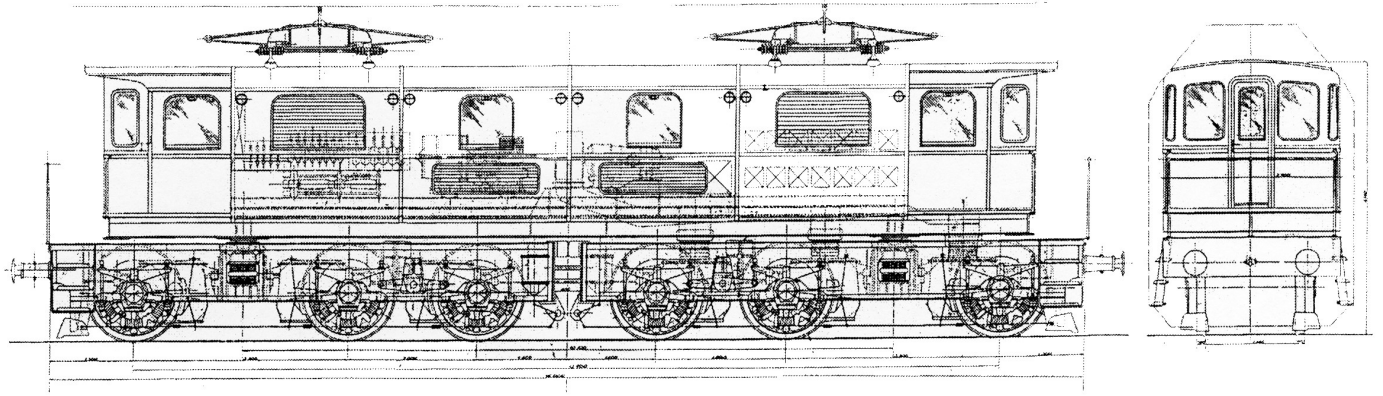
motorstellen die voor een verhoogde flexibiliteit zorgde.

In Mei 1931 werd een nieuwe studie voor de elektrificatie van Brussel – Antwerpen door Richard uitgevoerd. Op de snellijn (L25) moesten de directe treinen met drie- of vierledige motorstellen en de internationale treinen, gesleept door elektrische locomotieven, rijden.

De motorstellen moesten in staat zijn om als directe trein Brussel – Antwerpen (44 km) in 32 minuten af te leggen, met stilstand de Mechelen en in 38 minuten met stilstanden te Schaarbeek, Vilvoorde, Mechelen, Kontich en Oude-God.

De internationale treinen zouden gesleept worden door een reeks bestaande uit 7 locomotieven 1BB1 van 1600 kW bij een massa van 100 t aan een snelheid van 90km/h.

Voor de omnibustreinen was een serie van 9 locomotieven van het type BB van 1000 kW bij een snelheid van 60 km/h voorzien.



**Project FUF van 15 maart 1934 van een CC van 111t, een vermogen van 3400kW en elektrische ACEC uitrusting. Uiterlijk, met platformen langs beide kanten is ze gelijkvormig aan de locomotief L1 van de Brussel - Tervuren**

Voor de goederentreinen waren uiteindelijk 27 locomotieven van het type BB van 1200 kW, bij een massa van 80 t en een snelheid van 45 km/h voorzien.

De studie vergeleek de kosten van de elektrificatie onder 1500 V en 3000 V. 3000 V bleek duurder voor de aankoop van het rollend materieel, maar goedkoper voor de bouw van de vaste installaties. 1500 V bleek uiteindelijk iets minder duur te zijn. Daarentegen bleek elektrifi-

catie onder 3000 V op de Luxemburglijn financieel voordeliger.

Gedurende 30 jaar heeft de overheid haar beslissing steeds uitgesteld door andere studies te vragen, te aarzelen, enz

Op het einde van 1932, na het bestuderen van het aanbod van de constructeurs, werd besloten om het laatste elektrificatieproject, uitgevoerd door Richard te beperken tot de snellijn (L25).

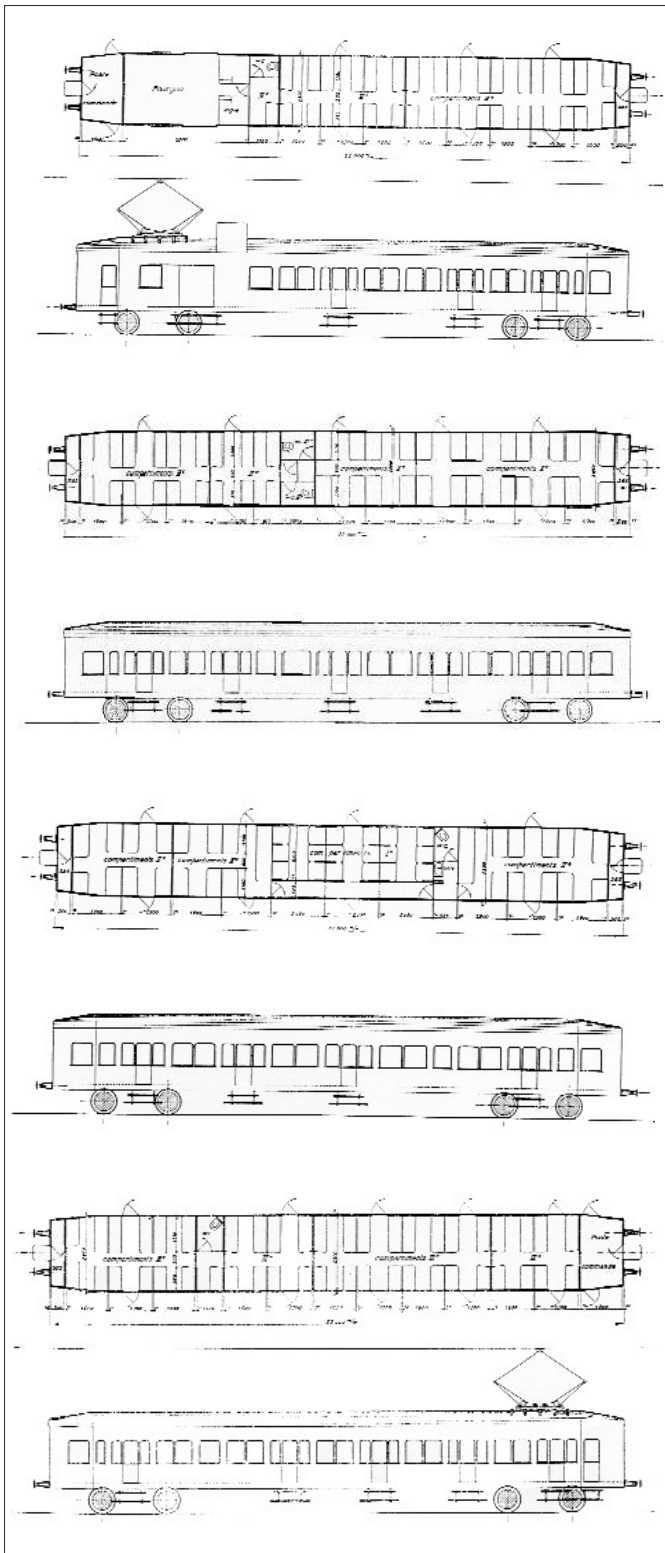
Dus enkel de inzet van motorstellen was interessant. De diensten zouden uitgevoerd worden door 12 vierledige motorstellen, goed voor 350 zitplaatsen. Ze moesten in staat zijn Brussel in 30 minuten met Antwerpen te verbinden (33 minuten met een tussenstop, 36 minuten met twee tussenstops).

ACEC en SEM stelden motorstellen met een automatische koppeling voor, elk element met een vermogen van 400-500 pk,



**Ziehier een project van Baume & Marpent dat erg lijkt op het definitieve project van de motorstellen uit 1935, maar uitgevoerd met 6 rijtuigen. We merken op dat de rijtuigen 2 en 5 motorbogies dragen en voorzien zijn van een stroomafnemer. Collectie TSP.**





**Project van de vierledige motorstellen van 1935. Van boven naar onder: motorrijtuig CD, tussenrijtuig BC, tussenrijtuig AB en motorrijtuig C. Volgens deze studie waren de rijtuigen voorzien van 4 of 5 toegangsdeuren.**

een toegelaten snelheid van 105 km/h en een versnelling van 0,60 m/s<sup>2</sup> (in plaats van 90 km/h en 0,30 m/s<sup>2</sup>, zoals voorgesteld door Richard). Dit vermogen was voldoende voor het slepen van een bijkomend tussenrijtuig.

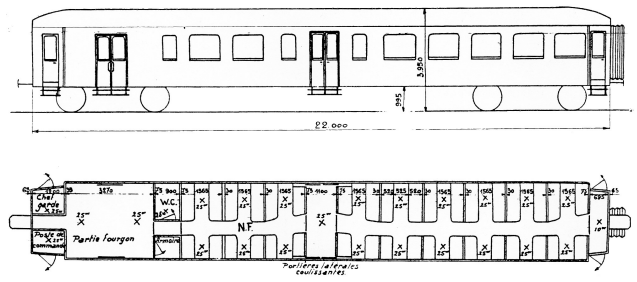
De totale massa van een vierledig stel bedroeg 209 t voor een 1500 V versie (62 t per motorrijtuig en 42,5 t voor een tussenrijtuig) en 217 t voor een 3000 V

versie (66 t motorrijtuig). De prijs per stel varieerde naargelang de versie: 996.000 frank voor 1500 V en 1.101.000 frank voor 3000 V.

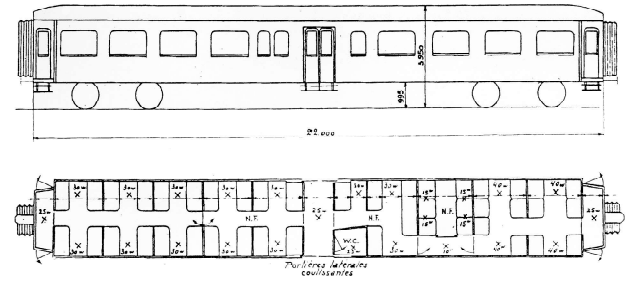
Bij 1500 V waren voor de vaste installaties drie onderstations nodig, tegenover twee bij 3000 V. De bovenleiding was ook dunner onder 3000 V.

De totale investeringen bedroegen

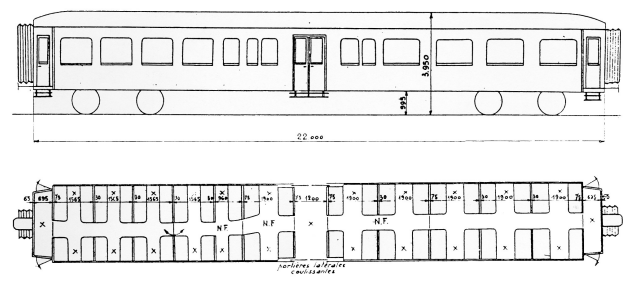
**Matrice de 3<sup>e</sup> classe avec compartiment fourgon**



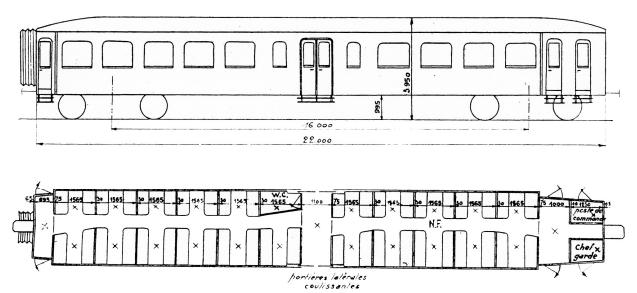
**Voiture de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup>me classe**



**Voiture de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe.**



**Matrice de 3<sup>e</sup> classe.**



**Een ander project waarbij het aantal toegangsdeuren was verminderd tot 3 per rijtuig zoals bij het uiteindelijke model. De uiterste rijtuigen waren voorzien van intercirculatie hetgeen de oppervlakte van de stuurcabine erg verminderde.**

40.893.000 frank (vaste installaties) en 48.601.000 frank (rollend materieel) bij 1500V tegenover 31.947.000 frank en 52.291.000 frank voor 3000 V.

Het is interessant de jaarlijkse kosten van de stoomtractie te vergelijken met deze van de elektrische tractie: 8.977.706 frank (stoom) tegenover 16.507.000 frank (1500 kV) en 15.878.000 frank (3000V).

Maar als de stoomtractie dezelfde diensten als deze voorzien voor de elektrische tractie moest uitvoeren, dus 74 rotaties in plaats van 49, verhoogden de kosten tot 19.284.157 frank.

Ook de kosten van de exploitatie met motorwagens (diesel) werd onderzocht waaruit bleek dat deze duurder was dan de stoomtractie, maar goedkoper dan de elektrische tractie. Gelet op de vereiste prestaties werd dieselltractie echter afge-  
wezen.

Uiteindelijk keurde de Raad van Bestuur van de NMBS met 12 stemmen voor en 9 stemmen tegen, de elektrificatie van de snelle lijn naar Antwerpen bij wijze van proef goed. Er werd gekozen voor 3000 V dat overal in opmars was.

De elektrische tractie moest operationeel zijn voor de wereldtentoonstelling in Brussel op 1 mei 1935. De tijd was dus kort: twee jaar voor de elektrificatie van de lijn en de bouw van het materieel. De werken liepen samen met de modernisering van de lijn, het afschaffen van 21 bestaande overwegen, het ophogen van een gedeelte van het station van Mechelen, het vervangen van de draaibrug over het kanaal door een grote Vierendeelbrug en het plaatsen van nieuwe lichtseinen.

Twee onderstations moesten gebouwd worden in Haren en Mortsel. Gedurende de werken moest het merendeel van de treinen die op de snellijn reden, omgeleid worden via het traagspoor.

De bovenleidingspalen waren uit gelast of geklonken staal gemaakt. 111 palen waren, bij wijze van proef, uit beton.

De eerste testritten konden reeds op het einde van 1934 uitgevoerd worden, door een reeds geleverd half motorstel.

De lijn Brussel Noord – Antwerpen Centraal was reeds in de maand april onder spanning, maar de officiële inhuldiging van de elektrische tractie gebeurde op 5 mei 1935

## De motorstellen van 1935

De 12 motorstellen waren elk samengesteld uit vier vast aan elkaar gekoppelde metalen rijtuigen van 22 m lengte en voorzien van een automatische Henricotkoppeling. Twee motorrijtuigen omsloten twee gewone rijtuigen langs beide kanten. Hun samenstelling was de volgende: mC + B + BC + mCD (m= motorrijtuig, C = 3de klasse, B = 2de klasse, D = pakwagen).

Hun maximale snelheid bedroeg 120 km/h ipv 105 km/h.

De bouw werd deels uitgevoerd door de



**Assemblage van de rijtuigkasten van de motorstellen type 1935 in de Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Vooraan zien we het geraamte en de afgeronde dakrand van het motorstel. Foto AMN Nivelles, verzameling TSP ©.**

“Ateliers Métallurgiques de Nivelles” uit Nivellesl, met elektrische ACEC-uitrusting (rijtuigen mC en B) en door de “Ateliers de la Dyle” uit Leuven met elektrische SEM-uitrusting (rijtuigen mCD en BC).

### Mechanisch gedeelte

Het motorstel werd volledig uit geklonken metaal gebouwd met een robuust chassis, met een frame bestaande uit profielen en geklonken plaatwerk. De

motordraaistellen bestonden volledig uit gegoten staal met een door twee groepen van bladveren afgeveerde dwarsbalk. De asbussen waren voorzien van rollagers. De totale massa van de draaistellen bedroeg niet minder dan 15,5 t!

De draaistellen van de tussenliggende rijtuigen waren van het klassieke Pennsylvania type. Elk rijtuig was voorzien van drie voldoende brede toegangsplatformen, een in het midden en een aan elk uiteinde. De deuren waren elektro-pneumatisch bevolen voor het openen



**Duidelijk zicht op een motordraaistel. Merk ook de plooideur en het kleine toegangsplatform op. Foto B. DEDONCKER, verzameling TSP ©.**



*De plaatsing van de langswanden van een motorstel op het chassis.*

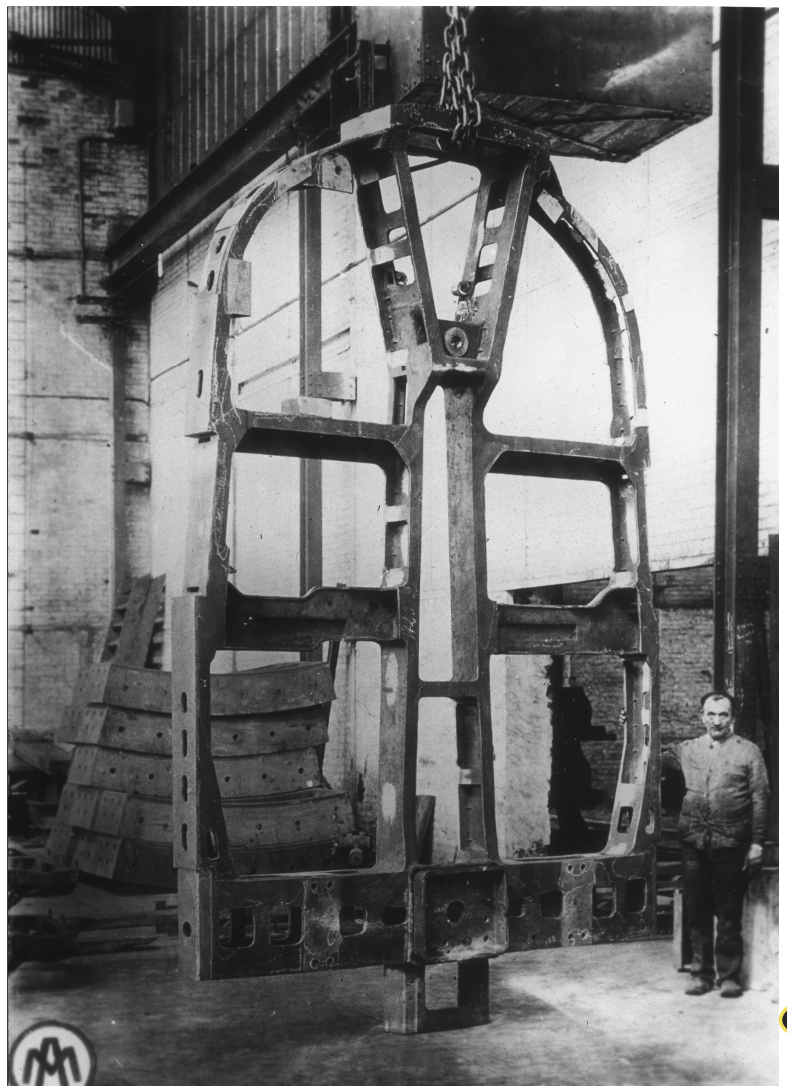
en het sluiten en het waren ofwel plooideuren (op het uiteinde van het rijtuig) of schuifdeuren (in het midden van het rijtuig).

De opstap van de rijtuigen was zeer hoog om het in- en uitstappen van de reizigers te vergemakkelijken en beter te beveiligen. Hierdoor moest men de stations op de lijn 25 uitrusten met hoge perrons, te beginnen met de stations van Brussel Noord, Mechelen en Antwerpen Centraal. De toegang tot de motorstellen was dus niet mogelijk in de stations niet uitgerust met verhoogde perrons.

1e klasse bestond niet en het interieur in 2e klasse bestond uit zachte zitbanken met armleuningen geplaatst in een 2 + 2 opstelling met middengang. In 3e klasse waren er houten banken in een 2 + 3 opstelling.

*De voorzijde van het onderstel van de motorrijtuigen bestond uit gietstaal. De automatische koppeling zal worden aangebracht tussen de V-vormige balken.*

*Foto AMN Nivelles, verzameling TSP ©.*





*Het interieur van de 2de klasse bestond uit comfortabele zitbanken voor zien van arMLEUNINGEN. Ze hadden een 2 + 2 opstelling met middengang.*

*Foto NMBS.*



*De 3de klasse was ingericht met houten banken in stukhout met uitzondering van de rugleuning in een 2 + 3 opstelling met een middengang.*

*Foto NMBS.*

Het aantal aangeboden zitplaatsen bedroeg 353 per motorstel, waarvan 116 in 2de klasse en 237 (+6 klapstoelen) in 3de klasse.

De totale massa van het stel was uitzonderlijk hoog. De motorrijtuigen wogen niet minder dan 73 t leeg en 81 t beladen of het gewicht van een locomotief!

De tussenrijtuigen wogen leeg 56 t en beladen 68 t. In totaal bedroeg de massa van het motorstel leeg 242 t en beladen 274 t.

Het motorstel was uitgerust met een automatische rem type Westinghouse en alle motorstellen waren met een automatische Henricot-koppeling uitgerust, hetgeen toeliet snel meerdere stellen te koppelen.

### **Elektrische uitrusting**

Elk motorrijtuig was uitgerust met vier tractiemotoren, twee per draaistel. Ze

werden door ACEC en SEM gebouwd. Het waren seriemotoren, autogeventileerd en vast per twee in serie geschakeld. Ze ontwikkelden 205 pk bij continu bedrijf en 265 pk als uurvermogen, dus respectievelijk 1640 en 2120 pk per motorstel.

De voorziene transmissie was van het type Sécheron. De motor dreef via een tandwieloverbrenging en een holle as de wielen aan.

De holle as was verder door 6 spiraalveren afgeveerd. Deze veren verdeelden het ontwikkelde motorkoppeln en voorkwamen langsslingeringen van het wiel.

De tractiesturing is verschillend bij de beide constructeurs en bevatte 13 tractiestanden waarvan 1 met shunting.

De ACEC-uitrusting bestond uit elektro-pneumatische contactoren en een pneumatische servomotor met een trommel terwijl de SEM-uitrusting uit nokkenassen, aangedreven door een pneumatische servomotor, bestond.

Ondanks de verschillen, werkten beide systemen perfect in harmonie.

Het hoogspanningsgedeelte bestaat uit een hoofdschakelaar, aanzetweerstand, keerinrichting, tractiemotoren, inductieve shunten en verwarmingsweerstand. De apparaten waren grotendeels verborgen onder het chassis aangebracht (aanzetweerstand, keerinrichting, shunten, elektro-pneumatische contactoren voor de tractie).

Elk rijtuig was voorzien van verwarming met gepulseerde gefilterde lucht aangedreven door een ventilator die zich samen met de verwarmingsweerstand in een verwarmingskoffer bevond. Elk rijtuig had haar eigen uitrusting.

Vermelden we nog dat elk motorstel was uitgerust met twee stroomafnemers, een compressor aangedreven door een 3kV motor en een laagspanningsgenerator (36V) vast verbonden door een tandwieloverbrenging op een van de gemotoriseerde assen.

## Nummering en livrei

In het begin droegen de rijkstelleten volgende nummers:

- motorrijtuigen ACEC : 7301 tot 7312;
- motorrijtuigen SEM : 7713 tot 7724;
- tussenrijtuigen AMN : 8201 tot 8212;
- tussenrijtuigen la Dyle : 8513 tot 8524.

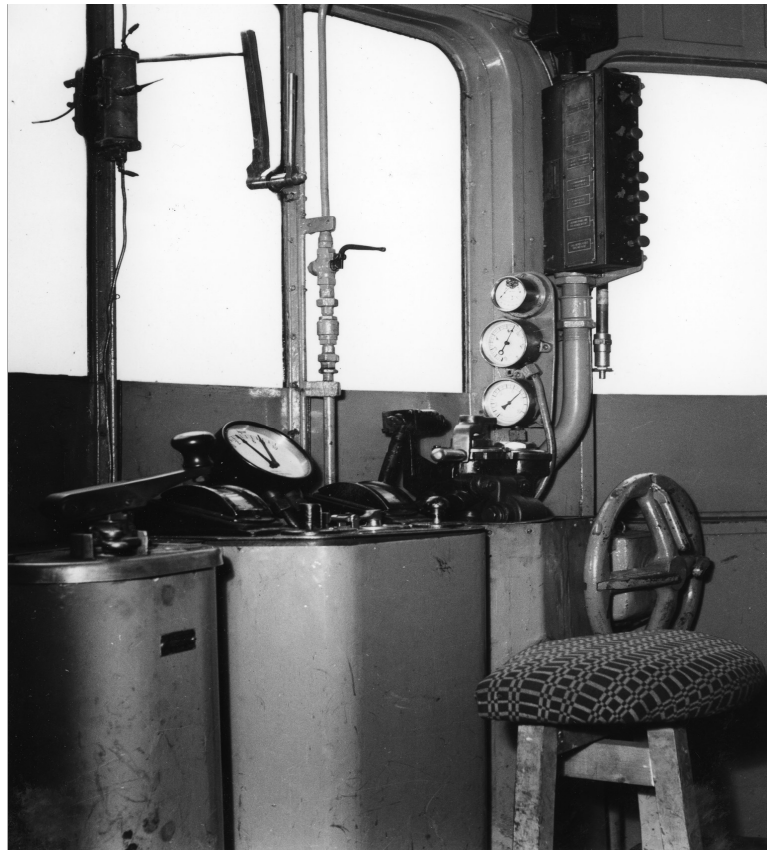
Elk motorstel bestond uit een motorrijtuig AMN / ACEC, een tussenrijtuig AMN, een tussenrijtuig la Dyle en een motorrijtuig la Dyle / SEM.

De motorstellen werden genummerd van 1 tot 12 en bestonden uit de volgende rijkstelleten:

- stel 1 : 7301 + 8201 + 7713 + 8513
- stel 2 : 7302 + 8202 + 7714 + 8514
- stel 3 : 7303 + 8203 + 7715 + 8515
- stel 4 : 7304 + 8204 + 7716 + 8516
- stel 5 : 7305 + 8205 + 7717 + 8517
- stel 6 : 7306 + 8206 + 7718 + 8518
- stel 7 : 7307 + 8207 + 7719 + 8519
- stel 8 : 7308 + 8208 + 7720 + 8520
- stel 9 : 7309 + 8209 + 7722 + 8521
- stel 10 : 7310 + 8210 + 7722 + 8522
- stel 11 : 7311 + 8211 + 7723 + 8523
- stel 12 : 7312 + 8212 + 7724 + 8524

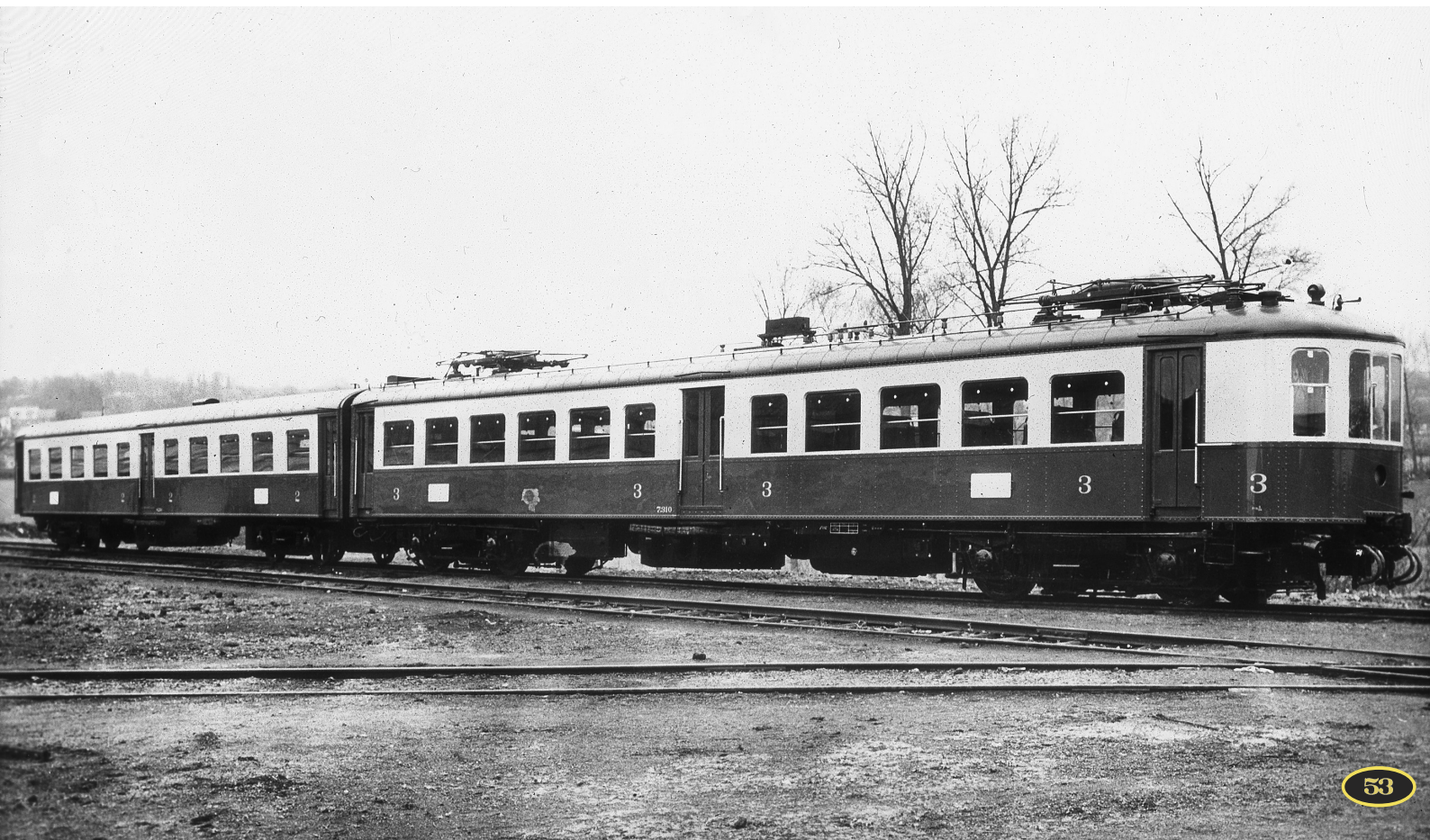
In het begin droegen de motorstellen uit 1935 een knappe livrei: voor de helft wit (bovenkant kast) en de andere helft blauw (onderkant kast). De deuren waren volledig in het blauw. Het dak was donkergrijs en het chassis en de draaistellen zwart. Deze livrei werd vroeger al uitgevoerd op verschillende reeksen motorwagens.

*De foto toont het halve stel 10 (motorrijtuig 7310 + tussenrijtuig 8210) bij het verlaten van de werkplaats te Nivelles. Foto AMN, collectie TSP ©.*



*Zicht op de stuurcabine. Om te zitten beschikte de bestuurder enkel over een houten krukje. De tractie-manipulator is links zichtbaar. In het midden zien we de stuurtafel uitgerust met een hoogspanningsvoltmeter, een tractie-ampèremeter, een knop voor de zanding, de bediening van de ruitenwisser, een meldlamp voor de sluiting van de deuren, twee drukknoppen voor het ontgrendelen van de deuren aan de linker- en rechterkant, een duplexmanometer voor de rem, de waakzaamheidsknop. Rechts de remkraan en de schroefrem alsook de manometers. De schakelaarsdoos bevindt zich in de rechter bovenhoek en heeft 8 schakelaars: stroomafnemers, compressor, hulpcompressor, verwarming, controle, herbewapenen, shunting, verlichting. Op de grond bevindt zich de pedaal van de waakinrichting (niet zichtbaar).*

*Foto NMBS.*

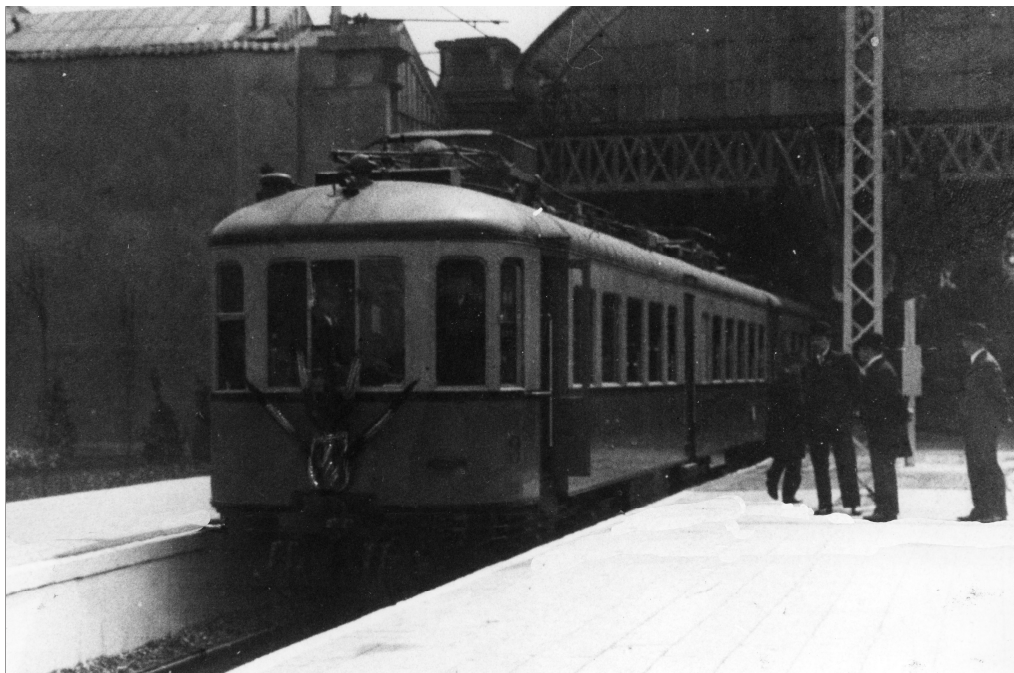


## Indienststelling

De bouw van de motorstellen, de elektrificatiewerken en de modernisering van de lijn 25 moesten gebeuren in een recordtempo van iets meer dan twee jaar, zonder dat de NMBS en haar personeel enige ervaring hadden met de elektrische tractie. Had dit vandaag het geval geweest, dan moest men bijna 10 jaar rekenen!

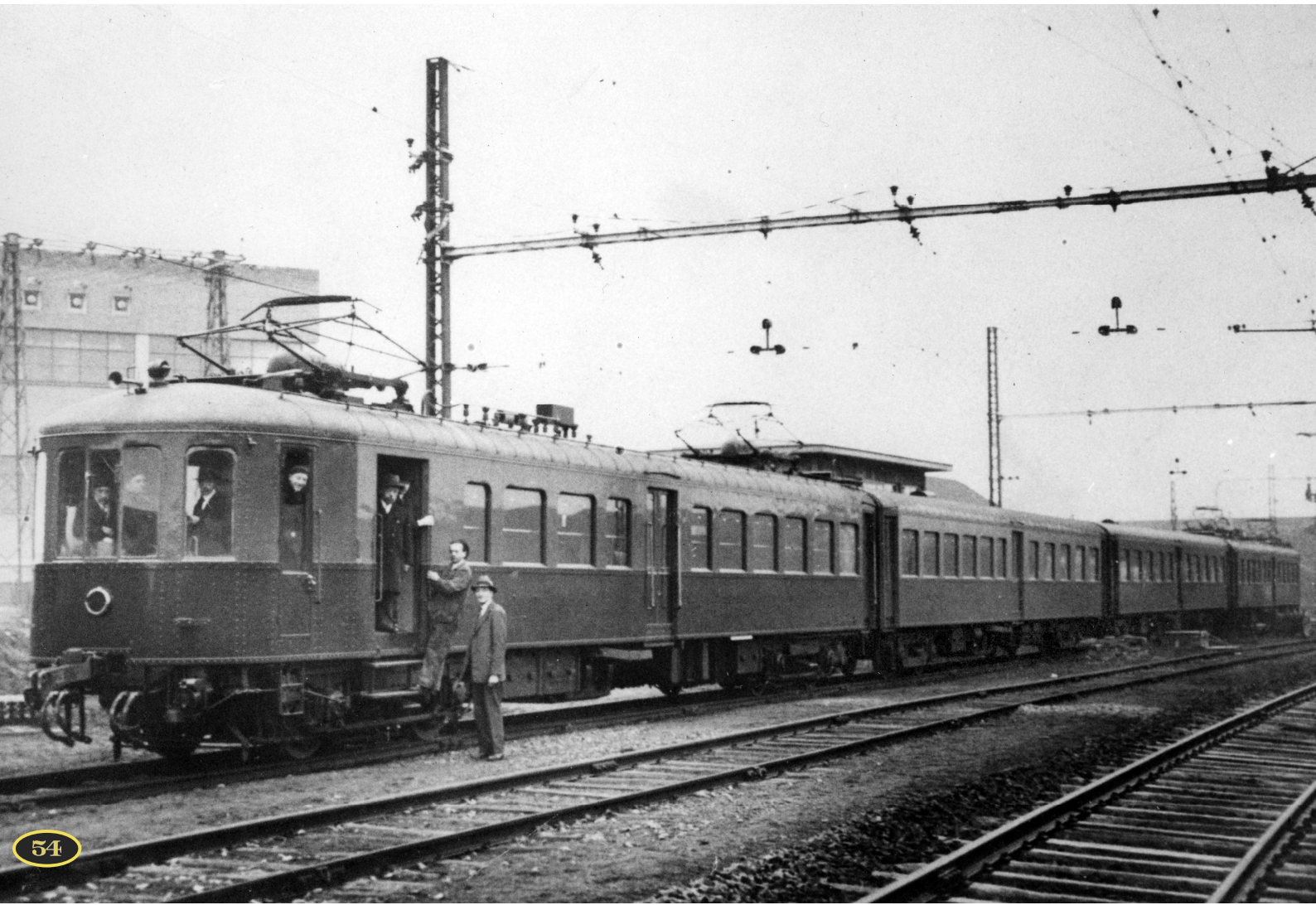
Een half motorstel kon reeds in december 1934 geleverd worden. Tegelijkertijd kon het onderstation van Haren in dienst gesteld worden, hetgeen toeliet meteen testritten tussen Schaarbeek en Mechelen uit te voeren. Het eerste volledige stel kon getest worden op 5 januari 1935. De testritten volgden elkaar op om de snelheid van 120 km/h te bereiken op 23 januari 1935.

Twee dagen later begeleidde de minister van transport een van de ritten tot Mechelen. Op 8 februari 1935 was het de beurt aan de bestuurraad van de NMBS om plaats te nemen op het motorstel. We kunnen tot slot nog opmerken dat de motorstellen uit 1935 op dat ogenblik de snelste ter wereld waren.



*De officiële indienstname van de elektrische tractie was op 5 mei 1935, dag op dag exact 100 jaar na deze van de eerste spoorlijn in België tussen Brussel-Groendreef en Mechelen. Het motorstel, getooid met de Belgische vlaggen, wacht op het vertrek in Brussel-Noord. Onder de genodigden bevinden zich koning Leopold III en koningin Astrid aan boord. Foto NMBS.*

*Op 5 januari 1935, minder dan twee jaar na de beslissing tot elektrificatie, maakt een volledig stel, maar zonder opschriften, zich klaar voor het uitvoeren van een testrit naar Mechelen. Op de Henricotkoppeling is een noodkoppeling geplaatst. De foto werd genomen aan de uitrit van Schaarbeek ter hoogte van het onderstation van Haren, dat links op de foto zichtbaar is. Vooraan, beneden rechts, zien we spoor A naar Antwerpen van de lijn 25 en helemaal achteraan vinden we de berm van de lijn 26 terug. Foto NMBS.*





**Het stel nr 2 bestaande uit de rijtuigen 8514 + 7714 + 8202 + 7302, gefotografeerd voor de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek. Foto NMBS.**

Gedurende de maand maart werden de gedeelten Brussel-Noord – Schaarbeek, Mechelen – Kontich en Kontich – Antwerpen-Centraal onder spanning gebracht.

In Schaarbeek moest de rijtuigenwerkplaats worden aangepast om de nieuwe

motorstellen te kunnen ontvangen. Deze werkplaats wordt vandaag nog gebruikt voor het onderhoud van motorstellen.

De commerciële exploitatie startte op dinsdag 23 april 1935 en voorzag 57 heen- en terugritten tussen Brussel en Antwerpen, waarvan 29 met stilstanden

te Mechelen, en dit tussen 6 uur 's morgens en 1 uur 's nachts. De basisfrequentie zorgde voor een trein elke 20 minuten. Het complete traject werd in 30 minuten afgelegd (33 minuten met stilstand in Mechelen). Vandaag verbinden de IC treinen de twee steden in 39 minuten en de Thalys in 33 minuten....



**1935, aankomst van het stel nr 9 (7309 + 8209 + 7721 + 8521) in Antwerpen Centraal. De perrons zijn verhoogd tot het instapniveau. Verzameling TSP.**



**Aankomst van een motorstel in het oude station van Brussel-Noord. We merken de totaal nieuwe lichtseinen op die gelijktijdig met de elektrische tractie in dienst werden gesteld op de lijn 25. Foto NMBS.**

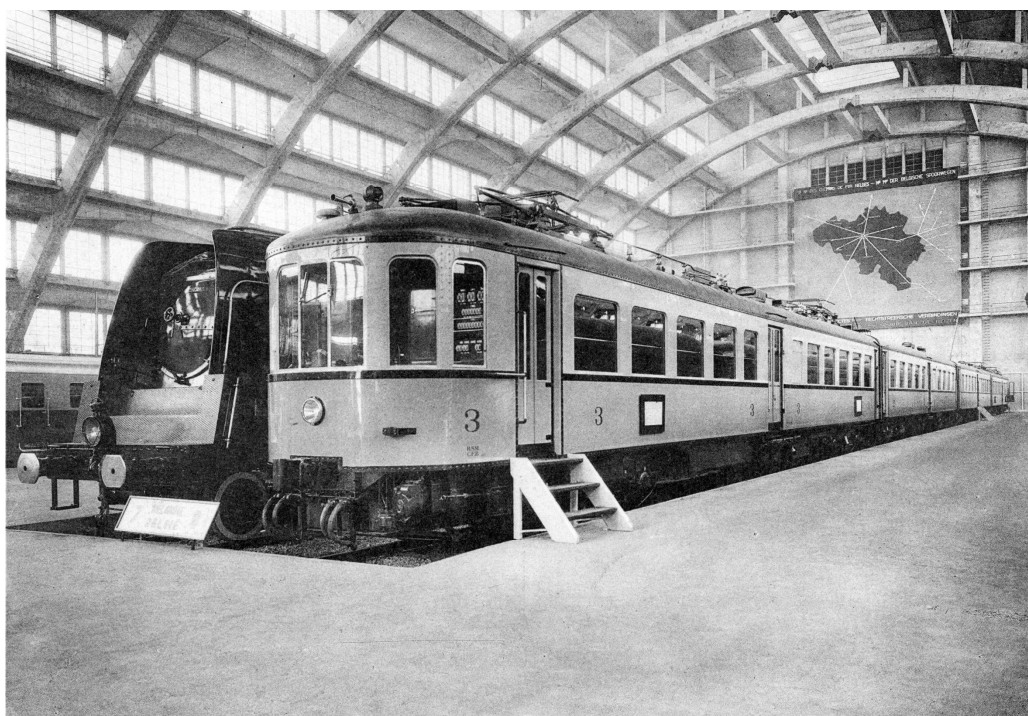
De officiële inhuldiging van de elektrische tractie gebeurde op 5 mei, in aanwezigheid van koning Leopold III en koningin Astrid, ministers en diplomaten, de pers, leden van de directie en ingenieurs van de constructeurs. Deze datum kwam dag op dag exact overeen

met de 100ste verjaardag van de inhuldiging van de eerste Belgische (en continentale) spoorlijn tussen Brussel Groendreef en Mechelen.

Het succes was overweldigend en de toename van het verkeer was zo om-

vangrijk dat in 1939 nieuwe stellen moesten besteld worden zoals we in ons volgend nummer zullen lezen.

Tussen 1936 en 1938 werden enkele extra ritten gedurende de piekuren ingelegd. Vanaf 1939 werd besloten alle treinen in Mechelen te laten stoppen.



Wordt vervolgd  
Eric VANHOECK  
Jean-Luc VANDERHAEGEN

**Een motorstel moest present zijn op de wereldtentoonstelling van Brussel die op 27 april 1935 werd geopend. Het was het stel nr 10 dat de eer had. Op kop ACEC-rijtuig 7310, links de volledig nieuwe Pacific 103 van de NMBS. Verzameling TSP.**





# 8062

## Gisteren...



De 8062, sinds januari 2003 eigendom van de MKO (Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V.), werd terug in dienst gesteld op 16 mei 2010. Ter gelegenheid van een speciale rit tussen Norden en Dornum op de lijn die wordt uitgebaat door de MKO, werd zij «Dornum» gedoopt door de lokale burgemeester. De lijn Norden-Dornum is één van de overblijvende secties van de Ostfriesische Küstenbahn, die Emden verbindt met Wilhelmshaven, in het noordwesten van Duitsland. De sectie Norden-Dornum-Esens werd voor het reizigersverkeer gesloten op 28 mei 1983 en voor het goederenverkeer in 1989. De MKO werd opgericht op 25 februari 1987 en de eerste ritten vonden plaats in juni 1987.

**FOTO 98-XX** De 8062 te Brussel-Zuid op 26 december 1977. Zij was op dat ogenblik voorzien van steunpunten waarop later gecombineerde rood-witte koplampen zouden worden aangebracht. Zover is het echter niet gekomen, de rode lampen werden nooit geplaatst. J-L VDH.

**FOTO 98-XX** De 8062 volledig in de livrei van de DB en hernummerd als V60 062. Dornum, 23 mei 2010. Philippe DE GIETER.

## Vandaag



## Gisteren...



De 8062 werd volledig aangepast aan de Duitse normen en ze kreeg de rode livrei die de reeks V60 van de DB aanvankelijk droeg (de huidige reeksen 360 t/m 365). Ze werd hernummerd als V60 062. Na haar inhuldigingsrit werd de V60 062 een eerste keer ingezet aan kop van een toeristische trein op zondag 23 mei 2010. De treinen van de MKO rijden alle zondagen tot 17 oktober. Ter herinnering, de 8062 werd gebouwd door La Brugeoise et Nivelles te Nivelles en geleverd op 7 oktober 1963. Zij droeg toen het nummer 260.062. Deze machine bleef gans haar loopbaan afhankelijk van de stelplaats Schaarbeek waar zij geschrapt werd op 1 maart 2003. Datzelfde jaar nog werd zij verkocht aan de MKO en verliet ze België op 14 januari 2004.

**FOTO 98-XX** Op 27 mei 1985 voert de 8062 rangers uit met een TEE-stel in Brussel-Zuid. De 8062 had op 18 februari 1979 de CW van Salzinnes verlaten na een algemene revisie, getooid in haar nieuwe groene schildering met gele Z. J-L VANDERHAEGEN.

**FOTO 98-XX** De ex-8062 gefotografeerd naar aanleiding van haar eerste toeristische rit aan kop van een MKO-trein. Het nummer V60 062 werd echter nooit gebruikt bij de DB. Dornum, 23 mei 2010. Philippe DE GIETER.

## Vandaag



## 70 jaar geleden ...



In juni 1940 had de Wehrmacht (het Duitse leger) een voorlopige brug geslagen over een niet nader genoemde rivier in de regio Tournai. Twee locomotieven van het type 14, de 1427 en de 1428 voerden de belastingsproef van de brug uit. Verzameling TSP ©.

FOTO BD-9801 Tot in de jaren '70 waren er regelmatig rijtuigen van de Joegoslavische spoorwegen (JZ) te zien op het Belgische spoorwegnet. Op 13 augustus 1960 wacht het rijtuig Ba 34.404 op zijn volgende vertrek in de wijkbundel van Oostende. Het maakte deel uit van de internationale trein 53/54 «Tauern Express» Beograd-Oostende en terug. Deze trein verliet Oostende om 21.55 uur, en bereikte twee dagen later om 06.39 uur 's morgens Beograd. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

## 50 jaar geleden ...



## 80 jaar geleden...



**FOTO 98-xx** In 1930 leverden «La Brugeoise» en «Nicaise & Delcuve» uit La Louvière, een nieuwe reeks tremelwagens geschikt voor het vervoer van ertsen aan de firma «S.A. d'Ougrée Marihay» te Ougrée. Deze wagens, die leeg ± 20 t wogen, en een laadcapaciteit van 34 m<sup>3</sup> hadden (met een maximumlading van 58 t), waren ingeschreven bij «La Compagnie du Nord-Belge», in de reeks OM501.001. Verzameling TSP ©.

**FOTO 98-xx** Op 25 juli 1980 deed zich te Marche-lez-Ecaussines een frontale botsing voor waarbij het motorstel 533 en een rangeerlocomotief van de reeks 73 betrokken waren. Tengevolge van dit ongeval werd de 533 uit de inventaris verwijderd op 1 juni 1982. Het stel zou pas gesloopt worden in 1996 te Baroncourt. De 533 was aldus het tweede motorstel van de reeks 500 dat geschrapt werd, nadat de 228.526 op 16 december 1957 zwaar beschadigd werd te Brussel-Klein-Eiland. Op 28 juli 1980 staat de 533 uitgeweken te Braine-le-Comte, in afwachting van zijn overbrenging naar de CW Mechelen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 30 jaar geleden...



# Dit is Belgisch

## Griekenland:

**Kg nrs. 861 t/m 880**

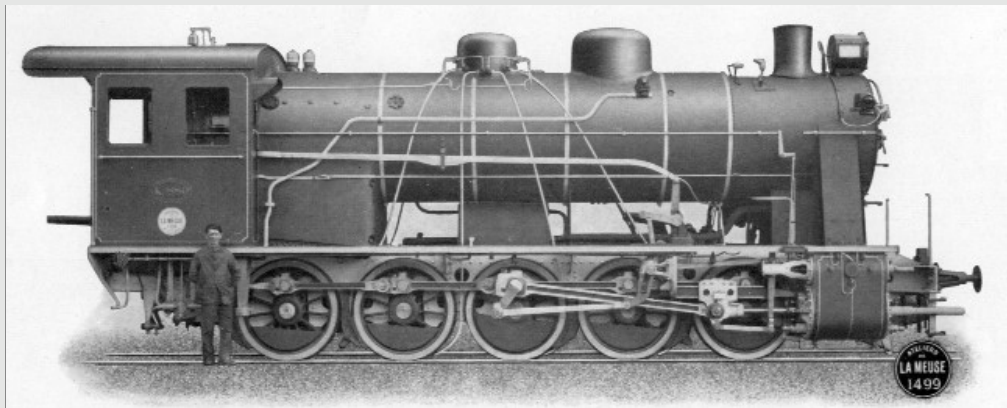
In 1927 bestelde de Griekse overheid bij de Belgische industrie een reeks van 20 zware E-locomotieven (Ten Coupler) die gebaseerd waren op de Pruisische G10. Zij werden ingedeeld in de reeks Kg (kappa gamma) van de Griekse spoorwegen en kregen de nummers 861 t/m 880.

Vier bedrijven werden ingeschakeld voor de bouw:

- Kg 861 t/m 867: Tubize, fabrieksnummers 2053 t/m 2059 van 1929;
- Kg 868 t/m 874: FOUF te Haine-Saint-Pierre, fabrieksnummers 1564 t/m 1570 van 1929;
- Kg 875 en 876: Saint-Léonard: fabrieksnummers 2083 en 2084 van 1929;
- Kg 877 t/m 880 La Meuse, fabrieksnummers 3550 t/m 3553 van 1929.

De locomotieven hadden twee cilinders en waren voorzien van een oververhitter. Zij wogen rijvaardig (zonder tender) 70 ton.

Deze bestelling gebeurde door bemiddeling van een Belgische bank zonder de gebruikelijke bankwaarborgen of voorschotten, waardoor de firma



De Kg 880 zoals afgebeeld in een catalogus van La Meuse de 1934. Verzameling TSP.

Saint-Léonard in een moeilijke financiële situatie terecht kwam.

De "oosterse" procedures bij de aflevering zorgden voor enorme vertragingen bij de "betaling bij levering". Dit werd een financiële ramp voor Saint-Léonard en leidde tot een faling, met als voorname oorzaken:

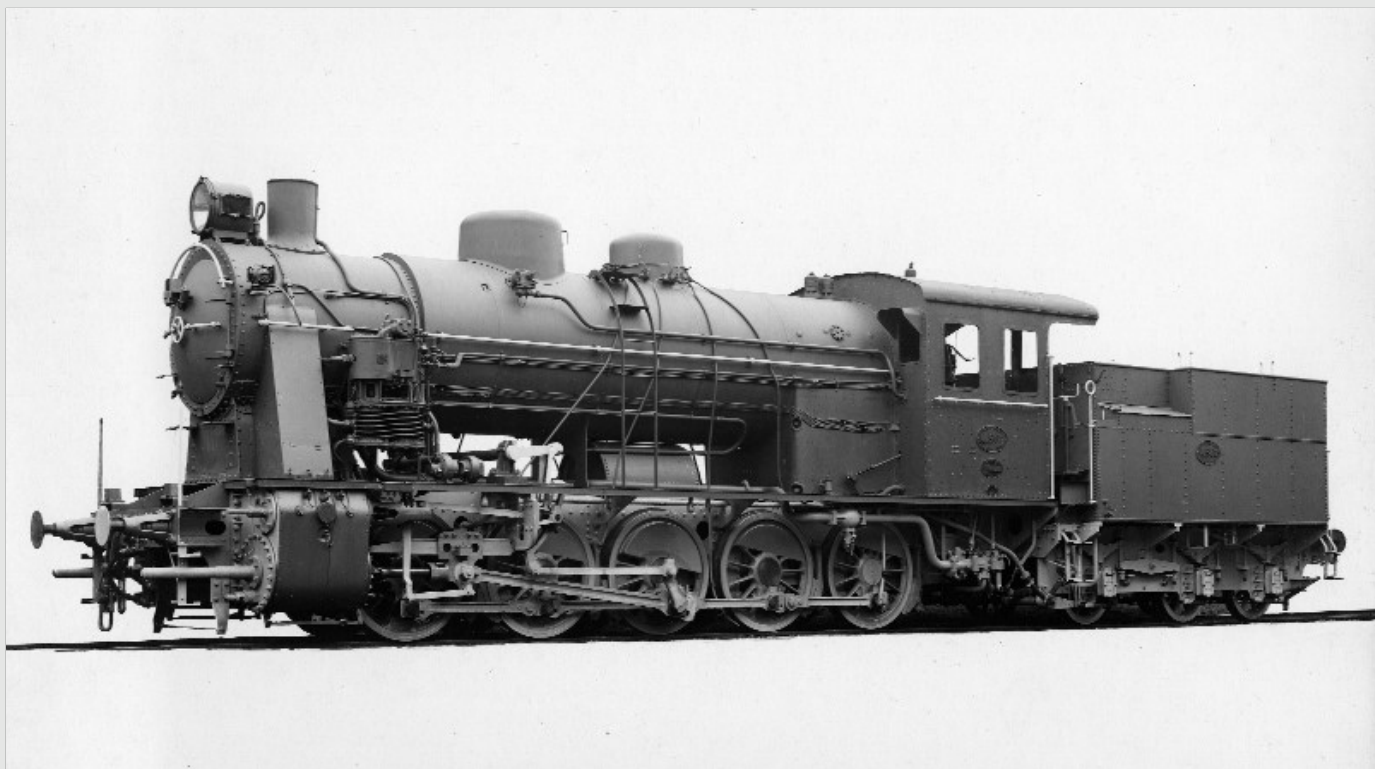
- de constante stijging van de prijzen van de grondstoffen en loonkosten,
- de hoge rentevoeten voor kredieten,
- de onstabiele wisselkoersen
- het ontbreken van een contractuele overeenkomst om de prijsstijgingen door te rekenen aan de klant.

De levering van de cilinders zorgde voor enorme problemen. Men testte cilinders van Saint-Léonard, van twee andere

Luikse fabrikanten en van het Duitse Krupp. Zij werden alle geweigerd, enkel deze van Haine-Saint-Pierre werden aanvaard. Saint-Léonard kon zijn order niet afwerken: de laatste vier locomotieven werden afgewerkt door "les Ateliers de la Meuse".

Na WO II, tussen 1945 en 1948, werden meerdere locomotieven opgenomen in het park van de Joegoslavische spoorwegen (JDZ): de Kg 861, 863, 868, 869, 873, 876 en 880, vernummerd als 144-012 t/m 018. Ze keerden alle terug naar Griekenland.

Eén exemplaar is behouden: de Kg 877 (La Meuse 3550/1929) die wordt tentoongesteld in werkplaats te Drama.



De Kg 867 werd geleverd door Tubize (2059/1927). Foto Tubize, verzameling TSP ©.



*De Kg 868 (FUF 1564/1927) verlaat de fabriek Forges et Usines d'Haine-Saint-Pierre. Foto FUF, verzameling TSP ©.*



**FOTO 98-XX** *De Kg 877 (La Meuse 3550/1929) tentoongesteld in de werkplaats te Drama. Philippe DE GIETER, 25 december 2001.*

# De kleuren en de nummering van de goederenwagens na de Tweede Wereldoorlog.

## 3. De opeenvolgende nummerreeksen van de wagens

De nummers van de goederenwagens, rijtuigen en pakwagens liepen t/m 1855 door elkaar. Als gevolg van het groeiend aantal voertuigen moesten deze nummers meer gestructureerd worden, te beginnen met de nieuwe wagens. Hierdoor was deze operatie pas in 1871 voltooid.

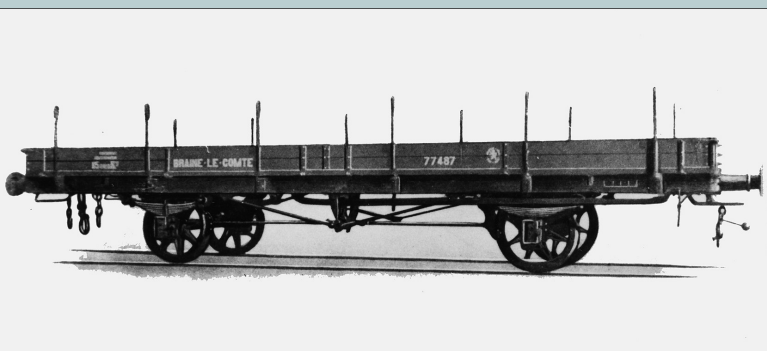
Over de in deze periode gebruikte kleuren is zeer weinig bekend.

Tijdens de volgende periode, vanaf 1870, werden de verschillende series rijtuigen en goederenwagens beter gedefinieerd. Groen wordt nu ook officieel de standaardlivrei hoewel er uitzonderingen blijven bestaan: bruin voor speciale wagens, lichtgrijs voor en koel- en geïsoleerde wagens (tegen warmte of koude) en zwart voor platte wagens zonder zijwanden. Deze kleurstelling was niet verplicht bij de dienstwagens.

De nummering van de rijtuigen en de pakwagens, ook die voor de goederendienst, begint bij 1 en eindigt bij 10.000.

Voor de goederenwagens begint de nummering bij 11.000 en eindigt boven het nummer 100.000. Er worden verschillende reeksen ingevoerd:

- 11.000 t/m 57.000 voor de stortwagens;
- 57.001 t/m 73.000 voor de gesloten wagens;
- 73.001 t/m 84.000 voor de platte wagens;
- 84.001 t/m 89.000 voor de speciale wagens met inbegrip van de wagens die werden omgebouwd voor bijzondere transporten;
- 89.601 t/m 90.000, 91.401 t/m 91.700 en 91.751 t/m 94.000 voor dienstvoertuigen (na WO II werd de reeks vervolledigd van 88.601 t/m 94.000);
- 100.001 t/m 109.700 voor de private wagens..



↑ Vanaf 1870 werd de nummering meer doordacht. In dezelfde periode werd groen de standaardkleur voor de wagens van de Belgische Staat, zij het met enkele uitzonderingen (zie hierboven in de tekst). De platte wagens kregen een nummer uit de reeks 73.001 tot 84.000. Deze wagen van 15 ton draagt het nummer 77.487. Hij maakte deel uit van een serie van 3472 wagens die van 1893 tot 1919 werden gebouwd. De 77.487 behoorde tot een reeks van 144 wagens die in 1906 werden geleverd (nummers 77.477 tot 77.620). Verzameling TSP.



**FOTO BD-9801** De dienstwagens kregen ook een nummer uit de reeks 84.001 tot 94.000. Hier zien we stortwagen 92.008 die werd ingezet voor het vervoer van afval. Het gaat om een 'wapenstilstandswagen' die later tot het type 1211A(3) zou gaan behoren. Liège-Guillemins, 2 juli 1962.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



De private wagens werden ondergebracht in de reeks 100.001 tot 109.700, zoals deze wagen met nummer 100.535 voor het vervoer van glas. Verzameling Charles OCSINBERG.

Vanaf 1907 komen er bijkomende nummerreeksen, in principe in dezelfde volgorde als de voorgaande: stortwagens, gesloten wagens, platte wagens, speciale wagens en dienstvoertuigen. Voor de private wagens komen er pas na de Eerste Wereldoorlog bijkomende nummerreeksen. Dit wordt dan de reeks 500.000 t/m 599.999. Dit zal pas veranderen bij de invoering van de UIC-nummers in 1964. De afdekzeilen kregen de nummers 600.000 t/m 699.999. De nummers 700.000 t/m 799.999 werden nooit toegekend.

← De platte wagen op draaistellen 83.929 van 20 t. Deze maakte deel uit van de reeks van 50 wagens die werden gebouwd in 1884 (nrs. 83.917 t/m 83.966). Later werden nog 80 gelijkaardige wagens besteld tussen 1893 en 1895. De 83.929 werd gebouwd door "les Ateliers de Monceau-sur-Sambre". Verzameling TSP.



Hieronder staat de lijst met de reeksnummers die in 1907 werden ingevoerd. Aangezien de nummers elkaar niet altijd opvolgden is de samenhang met de vorige reeksen niet altijd duidelijk. De oude reeksen bleven bestaan tot de schrapping van de betrokken wagens:

- 94.001 t/m 95.000: platte wagens;
- 95.001 t/m 100.000: stortwagens;
- 100.001 t/m 109.100: private wagens;
- 109.101 t/m 109.700: gesloten wagens SBA (Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats);
- 109.701 t/m 110.000: stortwagens (SBA);
- 110.001 t/m 127.600: stortwagens ;
- 127.601 t/m 129.000: gesloten wagens ex-W.D. (War Department);
- 129.001 t/m 135.500: stortwagens ex-W.D.;
- 135.001 t/m 135.999: stortwagens met grote capaciteit ex-W.D.;
- 135.601 t/m 150.000: stortwagens van Duitse afkomst (de nummers 136.000 t/m 138.000 zouden na de Tweede Wereldoorlog gebruikt worden voor in Engeland gekochte stortwagens – zie ODB 96);
- 150.001 t/m 160.000: gesloten wagens met twee deuren;
- 160.001 t/m 165.000: gesloten wagens met 4 deuren;
- 165.001 t/m 185.000: stortwagens;
- 185.001 t/m 186.500: platte wagens;
- 186.501 t/m 186.600: platte wagens (SBA)
- 188.601 t/m 191.750 en 192.351 t/m 194.000: dienstvoertuigen (tussen beide oorlogen volgen de nummers elkaar niet op. Na WO II verdwenen deze oude series en ontstond een volledige reeks 186.601 t/m 194.000);

Dit was de tweede vernummering van deze wagens. Hun eerste nummer is onbekend.

- 250.191 t/m 250.200: wagens voor visvervoer van Duitse afkomst. Voor deze wagens geldt dezelfde opmerking als voor de vorige reeks;
- 250.201 t/m 251.121: gesloten wagens van Duitse afkomst. Ook voor deze reeks geldt dezelfde opmerking;
- 257.001 t/m 278.534 (?): gesloten wagens van Duitse afkomst. Het is momenteel niet duidelijk wat het hoogste toegekende nummer was en welk nummer de eerste ex-DR wagen droeg;
- 278.535 (?) t/m 279.999: gesloten wagens (ex-DR);
- 280.000 t/m 280.499: gesloten wagens (ex-DR);
- 280.500 t/m 283.499: gesloten wagens (ex-DR). De nummers 280.000 t/m 280.520 hergebruikt voor de twee eerste nieuwe reeksen stortwagens van het type 1215A(1) die vanaf 1956 met de nummers 2.280.000 t/m 2.280.520 werden geleverd;
- 283.500 t/m 284.019: stortwagens ;
- 284.020 t/m 289.999: niet gebruikt ;
- 280.001 t/m 290.595: gesloten wagens van Duitse afkomst. Het gaat om wagens die na de Eerste Wereldoorlog werden verkregen en die hernummerd werden;
- 290.596 t/m 290.999: gesloten wagens van Duitse afkomst. Het betreft een tweede vernummering die waarschijnlijk nooit werd doorgevoerd;
- 291.000 t/m 295.800: versterkte gesloten wagens van Duitse afkomst met verhoogde capaciteit;
- 295.801 t/m 297.999: gesloten wagens van Duitse afkomst in de "Europ"-pool;
- 298.000 t/m 300.000: niet gebruikt ;
- 300.001 t/m 339.900: stortwagens van Duitse afkomst;
- 339.901 t/m 340.000: kalkwagens van Duitse afkomst;
- 340.001 t/m 355.999: stortwagens van Duitse afkomst met verhoogde capaciteit;
- 356.000 t/m 359.999: niet gebruikt
- 360.000 t/m 367.000: platte wagens met twee assen van Duitse afkomst;
- 367.001 t/m 368.574: platte wagens van Duitse afkomst die ontstonden door de ombouw van andere wagens;
- 368.575 t/m 369.499 (?): platte wagens met twee assen van Duitse afkomst die ontstonden uit de ombouw van gesloten Duitse wagens;
- 369.500 t/m 369.599 (?): platte wagens met twee assen van Duitse afkomst ontstaan uit de ombouw van gesloten wagens (slechts één wagen bekend);
- 369.600 t/m 370.000: platte wagens met twee assen;
- 370.001 t/m 377.500: platte wagens op draaistellen van Duitse afkomst;
- 377.501 t/m 377.599: niet gebruikt ;
- 377.600 t/m 377.699: speciale platte wagens van Duitse afkomst;
- 377.700 t/m 378.500: niet gebruikt;
- 378.508 t/m 378.513: platte wagens van 40 t op draaistellen;
- 378.514 t/m 379.999: niet gebruikt ;
- 380.000 t/m 380.999: platte wagens van 20 t op 2 assen die ontstonden uit de ombouw van gesloten wagens;



**FOTO BD-9802** Door het toenemend aantal voertuigen moesten er in 1907 bijkomende nummerreeksen worden ingevoerd. De dienstwagens kregen de nummers 186.601 tot 194.000. Wagon 190.131, gefotografeerd in Bomal op 15 februari 1959, maakte oorspronkelijk deel uit van een serie van 100 gesloten wagens van 5 ton (nummers 57.001 tot 57.050 en 58.001 tot 58.050) die in 1898 werden gebouwd.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Bijkomende nummerreeksen van voor de Eerste Wereldoorlog die t/m 1931 bleven bestaan:

- 200.001 t/m 201.200: stortwagens;
- 201.201 t/m 208.000: gesloten wagens (ex-W.D.);
- 208.001 t/m 210.000: gesloten wagens (ex-W.D., later SBA);
- 210.001 t/m 250.000: niet gebruikt;
- 250.001 t/m 250.190: geïsoleerde wagens van Duitse afkomst.

# PORTRET



← **FOTO BD-9803** Een derde nummerreeks ontstond vlak voor de Eerste Wereldoorlog, beginnend met nummer 200.000. De reeks 340.001 tot 355.999 werd toegekend aan stortwagens met een hoge capaciteit van Duitse afkomst. De 352.143 werd op 21 februari 1956 in Mons gefotografeerd. Het gaat om een 'wapenstilstandwagen' van 20 ton met houten kast. In 1956 werd hij ingedeeld in het type 1221A in de reeks 1.135.000 t/m 1.141.699 (zonder handrem) en 2.235.000 tot 2.242.699 (met handrem). Deze serie kreeg later een stalen kast waarna ze het type 1222A2 en A5 werden

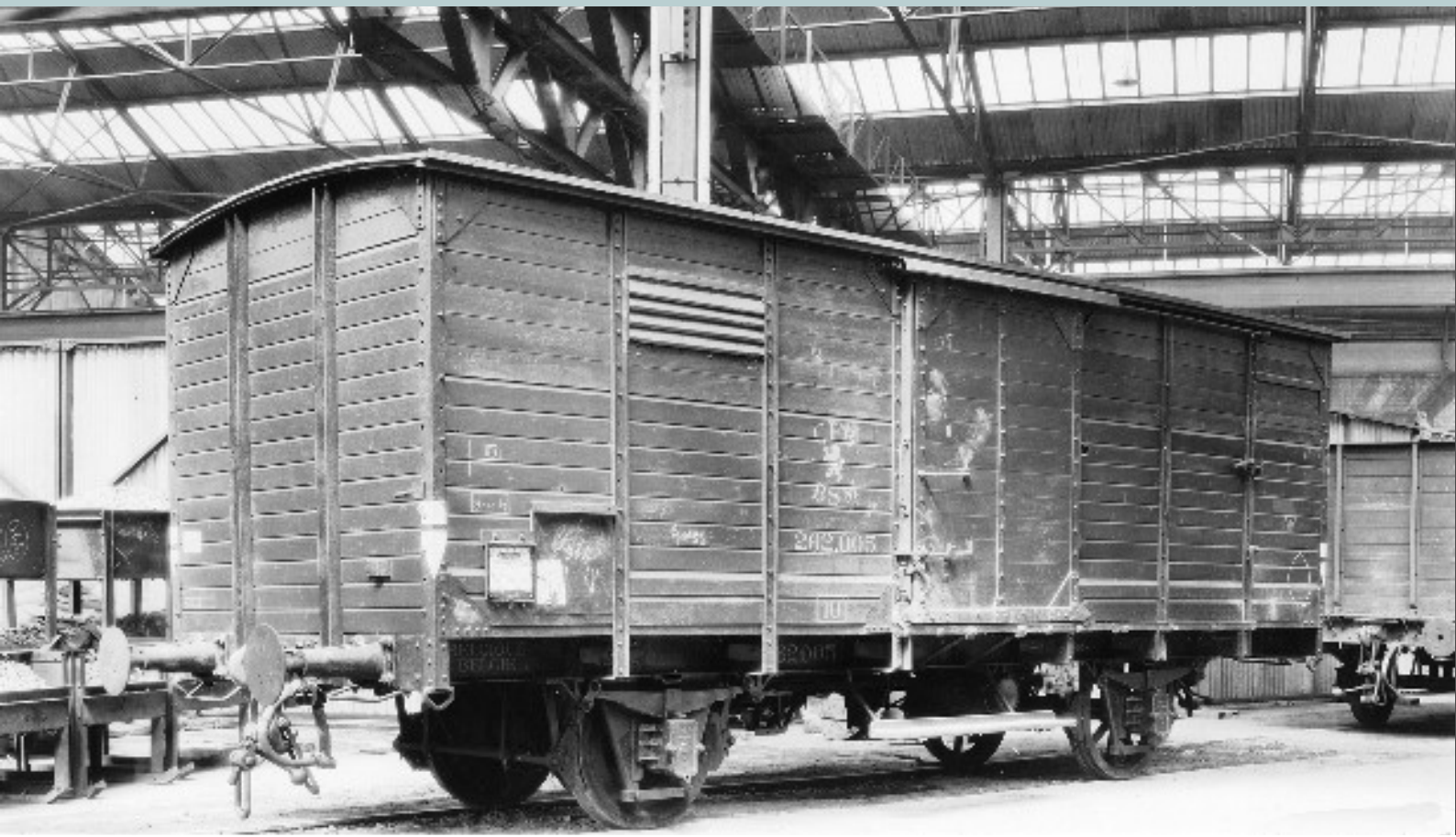
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

**FOTO BD-9804** →

De reeks 300.001 tot 339.900 was voorbehouden voor stortwagens van Duitse afkomst. We zien hier de 324.111 in Luttre op 15 maart 1956. Deze wagen was een Duitse "O" "Halle". De NMBS klasseerde ze als type 1521A, later als 1520A.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

↓ De reeks reeks 257.001 t/m 278.534 (?) was voorbehouden voor gesloten ex-Duitse wagens. Momenteel is men nog niet zeker van het laatste toegekende nummer van deze wagens en het eerste nummer toegekend aan een ex-DR-wagen. Hier de 262.005 van 15 ton. Verzameling TSP.



Bijkomende reeksen die na de Tweede Wereldoorlog werden gecreëerd:

- 400.000 t/m 409.999: verschillende types stortwagens (ex DR);
- 410.000 t/m 413.999: stortwagens van Canadese afkomst;
- 414.000 t/m 419.999 (?): niet gebruikt;
- 420.000 t/m 423.499: stortwagens;
- 450.000 t/m 451.799: gesloten wagens van Canadese afkomst;
- 451.800 t/m 454.999: niet gebruikt ;
- 455.000 t/m 460.499: gesloten wagens van Canadese afkomst;
- 460.500 t/m 461.499: gesloten wagens van Canadese afkomst;
- 461.500 t/m 479.999: niet gebruikt ;
- 480.000 t/m 480.899: platte wagens van Canadese afkomst;
- 480.900 t/m 480.999: platte wagens van Canadese afkomst;
- 481.000 t/m 489.999: niet gebruikt ;
- 500.000 t/m 599.999: private wagens;
- 800.000 t/m 899.999: wagens die verkregen werden als oorlogsbuit (inclusief reeks 810.000);
- 900.000 t/m 999.999: niet gebruikt. Het nummer 999.999 werd toegekend aan het prototype van de reeks 2.280.000 t/m 2.280.040 (type 1215a) zodat de wagen gebruikt kon worden

in een expotrein die door heel Europa reed. Deze wagens werden geleverd vanaf 1956, samen met de invoering van de nieuwe nummering met zeven cijfers. Meer info hierover in ons volgend nummer.

Alle wagens met een nummer bestaande uit 6 cijfers waren in principe groen geschilderd, met uitzondering van de SBA-wagens (lichtgrijs), de geïsoleerde- en koelwagens (wit) en de platte wagens zonder zijboorden (zwart).

De wagens die net voor de hernummering van 17 februari 1956 waren besteld en die daarna werden geleverd werden rood-bruin geschilderd. Het gaat om de stortwagens van het type 1215a (het latere type 1215A0) waarvan de twee eerste series voor 1956 werden besteld met de nummers 280.000 t/m 280.040 en 280.041 t/m 280.520 (hergebruikte nummers van een vroegere reeks); Ze werden geleverd met de nummers 2.280.000 t/m 2.280.040 en 2.280.041 t/m 2.280.520. Er werden in totaal 7 series geleverd met als hoogste nummer 2.288.499. Niet alle nummers waren echter in gebruik.

Wordt vervolgd...

Charles OCSINBERG



← Een vierde en laatste nummerreeks werd na de Tweede Wereldoorlog gecreëerd, beginnend met nummer 400.000 en gaande tot 999.999. De reeks 900.000 tot 999.999 werd echter niet gebruikt. Toch werd het nummer 999.999 toegekend aan het prototype van een reeks stortwagens die later het type 1215a zouden vormen (reeks 2.280.000 tot 2.280.040) waardoor deze wagen deel kon uitmaken van een expotrein die door Europa reed. We zien hem hier op het Zwitserse net. Dit prototype verschilde enigzins van de latere seriewagens. Verzameling Charles OCSINBERG.

↓ **FOTO BD-9804**

De private wagens kregen nummers uit de reeks 500.000 tot 599.999. Hier zien we een houten gesloten wagen met nummer 504.679 die eigendom was van de brouwerij Caulier. Hij werd gefotografeerd in Oostende op 10 april 1958. Zijn thuisstation was Brussel-Groendreef.

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.



