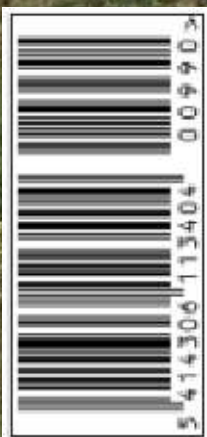


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 99 - OKTOBER 2010 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord ONVERGETELIJK!

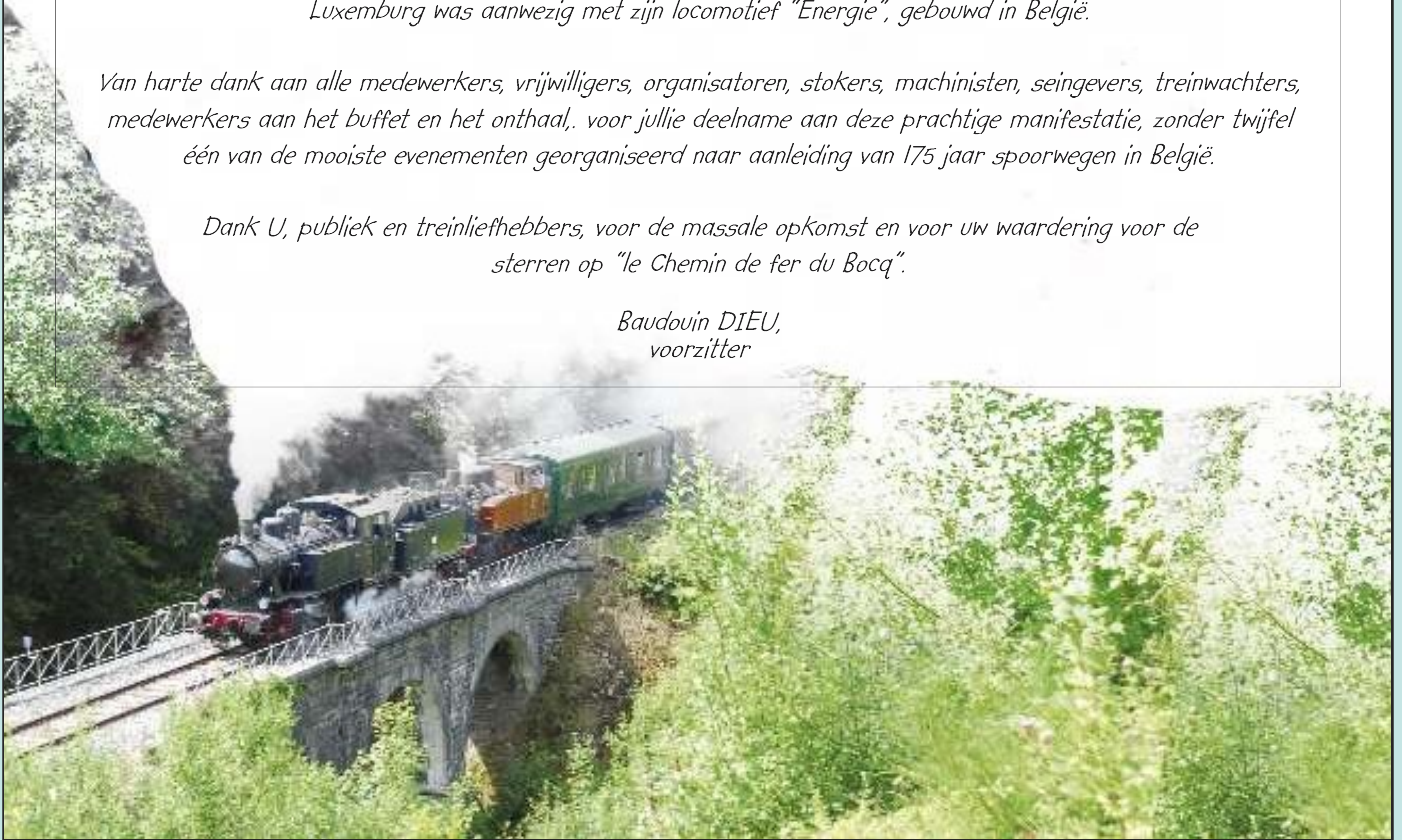
Dat mag men gerust zeggen van het tweedaagse stoomfestijn dat plaatsvond op "le Chemin de fer du Bocq" op 14 en 15 augustus. Vijf stoomlocomotieven op zaterdag en vier op zondag werden ingezet voor twee rijtuigstammen, elk bestaande uit vier rijtuigen en zorgden voor een onvergetelijk spektakel in een majestueuze omgeving.

Bijna alle toeristische spoorlijnen, samen met de NMBS-Holding, toonden hun locomotieven. Zelfs het Groothertogdom Luxemburg was aanwezig met zijn locomotief "Energie", gebouwd in België.

Van harte dank aan alle medewerkers, vrijwilligers, organisatoren, stokers, machinisten, seingever, treinwachters, medewerkers aan het buffet en het onthaal, voor jullie deelname aan deze prachtige manifestatie, zonder twijfel één van de mooiste evenementen georganiseerd naar aanleiding van 175 jaar spoorwegen in België.

Dank U, publiek en treinliefhebbers, voor de massale opkomst en voor uw waardering voor de sterren op "le Chemin de fer du Bocq".

*Baudouin DIEU,
voorzitter*



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. Ops-turen per post, fax of e-mail

TE KOOP: tijdschriften *Op de Rails* en andere spoorwegtijdschriften. 1980-2008. Ook losse nummers verkrijgbaar. Aan vriendenprijs. Cornelis VAN DER LOO, rue des Confédérés 59 - 1000 Bruxelles. (+32 (0)2 733 10 32)

VERLOREN: op 14 augustus op de CFB: fototoestel merk TRAVELLER in zwart etui, waarschijnlijk in de weide onder de E411, ofwel aan de kleine parking bij het brugje aan het station Dorinne of aan het station Purnode. Rik GORLEER. +32 (0)498 24 40 44.

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 3 oktober 2010 van 9 - 13 uur in de zaal St. Raphaël te Ay-waille de 59ste internationale ruilbeurs voor modeltreinen, oud speelgoed, **INFO:** ☎ en fax: +32 (0)4 367 55 55 ('s avonds).

TSP-agenda

- **octobre 2011:** g
- **octobre 2011:** g
- **octobre 2011:** g
- **oktober 2011:** grote TSP-reis naar Marokko

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 €2,50. Info: www.alaf.be ☎: +32 (0)479 32 41 72.

TSP wenst een DVD te realiseren over het groots stoomspektakel van 14 en 15 augustus op de CFB. Wie heeft er goede video-opnamen van hoge kwaliteit en wil deze ter beschikking stellen?

Contacteer dan Alain BREYSEM ☎: +32 (0)476 93 08 98 of TSP (zie p. 3)

Rechtzettingen

OP DE BAAN 98, p. 21: "Les Amis du Rail d'Halanzy" hebben ons laten weten dat de 4304, waarvan zij eigenaar waren, werd geruild tegen de 4510 die in perfecte staat is ondergebracht te Stockem. Deze zal uiteindelijk worden geplaatst als monument op een stuk spoor voor het station van Halanzy, wanneer de exacte plaats is bepaald. De 4510 reed de laatste reguliere dienst tussen Bastogne en Libramont (de voormalige lijn 163) in mei 1993.

OP DE BAAN 97, p. 59: onze abonnee Dieter Schopfer uit Bern (CH) bezorgde ons volgende specificaties bij de foto's 97-87 en 88. Deze foto's tonen de elektrische motorrijtuigen uit de reeks 1 - 15, gebouwd tussen 1917 en 1930 door diverse Spaanse constructeurs. Van deze reeks werd een deel van de motorrijtuigen gemoderniseerd en voorzien van een metaalen kast en een afgerond platform, een ander deel behield de oorspronkelijke houten kast. De foto's tonen deze laatste versie. De WUMAG-motorrijtuigen van de reeks 501 - 510 waren korter dan deze van de reeks 1 - 15, zij hadden geen centraal platform en hadden een lichtkap op het dak.

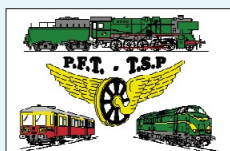
OP DE BAAN 98, p. 20: in de beurtrol van de M5-rijtuigen wordt de stam R28 ingezet voor de P7600 en P8602 naar en van **Luxembourg** en niet Jemelle.

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 DESCHAPPER, Bart DE WOLF, Nico VANDEBUERIE.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Patrice AIROLDI, ALSTOM, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Marco CACOZZA, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, COCKERILL, Joris DE MOL, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Roel DE SAEGER, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOBS, Gilbert LAURENT, Geert MAES, Christophe MAURICE, Dabiël MOENS, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Ludovic PIERARD, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, SIEMENS, Yves STEENEBRUGGEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Wim WINDEY, ZHUZHOU.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 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
ESPACE 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 99-01 TSP organiseerde een groots stoomfestival op "le Chemin de fer du Bocq" op 14 en 15 augustus. Aankomst te Dorinne-Durnal van een trein die werd gesleept door de "Tubize 2069" van SDP en de Tkh 5387 van SCM. Geert MAES.

OP DE BAAN 99 - OKTOBER 2010

inhoud



6

Groot Stoomspektakel



16

De reeks 57 in "le Nord"



26

Terug in België



28

De 5170 en 5185 in Italië



2 Voorwoord

4 News TSP

- 4 de 806 CFL bij TSP
- 6 Groot Stoomspektakel

12 Belgische actualiteit

- 12 statistieken
- 12 locomotieven
- 16 reeks 57 in "le Nord"
- 26 terug in België
- 28 de 5170 en 5185 te Paola
- 31 ??????????????????????
- 32 varia
- 36 schrappingen

38 Privémaatschappijen

- 38 Rurtalbahn
- 40 CAPTRAIN

42 Buitenlandse actualiteit

- 42 China
- 44 Polen
- 48 Italië
- 49 Duitsland - Nederland
- 50 telex
- 51 Zwitserland - telex

52 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

60 Gisteren - Vandaag

61 Dit is Belgisch

62 er was eens...

64 Portret - wagens

67 De mooiste plekjes

ACHTERPAGINA

FOTO 99-02

De 42846, een trein met monovinylchloride afkomstig uit Tessen-derlo, rijdt op 16 juli 2010 naar de aansluiting van de fabriek te Bully-Grenay. Een oud mechanisch sein beveeligt nog steeds de inrit van het station Bully-Grenay. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De 806 van de CFL bij TSP

Er is nog één locomotief van de reeks 800 in dienst bij de CFL: de 802. De 806 werd onlangs buiten dienst gesteld en ze werd te koop aangeboden. Enkele leden van TSP hebben daarop beslist om deze locomotief te redden.

De reeks 800 werd in 1954 in België gebouwd door Anglo-Franco-Belge in La Croyère. Er werden zes exemplaren gebouwd. Ze waren afgeleid van het type SW-900 van General Motors dat werd aangepast aan de Europese normen.

De 806 verliet de stelplaats Luxembourg op 10 augustus, gesleept door de 1816 van Fond-de-Gras, die aan ons stoomspektakel zou deelnemen, aan het konvooi toegevoegd. Vanaf Athus sleepte de 507 de 806 naar Stockem, vanwaar de 5183 van TSP beide loks naar Ciney bracht.

Binnenkort wordt de 806 naar "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain overgebracht.

FOTO 99-xx De 507 van Fond-de-Gras rijdt door het vroegere station van Autelbas op weg naar Stockem en Ciney, met de 806 als voertuig. De tender van de 507 kwam apart naar Stockem. TSP/Nicolas GOUSSET.

FOTO 99-xx

Verschillende liefhebbers zullen, tijdens hun bezoek aan het stoomfestival op de Bocqlijn op 14 en 15 augustus, de aanwezigheid van de 806 van de CFL in Ciney opgemerkt hebben. Het gaat om onze nieuwste aanwinst die op 11 augustus in Ciney aankwam, samen met de stoomlocomotief 507 van Fond-de-Gras. Hier zien we de 806 op 14 juni 2010 voor de ringloods in de stelplaats Luxembourg, in afwachting van haar overbrenging naar België.
TSP.

Identiteitskaart

Naam:	806
Geboortedatum:	07-1954
Geboorteplaats:	La Croyère
Ouders:	Anglo-Franco-Belge (n°119) GM-EMD
Verblijfplaats:	Luxembourg
Gepensioneerd in:	2010
Heropstanding:	juli 2010
Adoptiefouders:	TSP



FOTO 99-XX De 806 van de CFL bij haar aankomst in Athus, samen met de 507 van Fond-de-Gras. Nicolas GOUSSET.





FOTO 99-xx ← - FOTO 99-xx ↓
De 4403 van SCM was gedurende een maand niet beschikbaar omdat dit voertuig heeft deelgenomen aan de grote "RAILEXPO 2010" te St.-Ghislain op 26 en 27 juni II.
Daarom leende TSP haar 554.18 voor deze periode uit aan SCM.
Hiernaast: de 554.18 te Maldegem.
Onderaan: de 554.18 op de beroemde brug te Balgerhoeke.
Joris DE MOL.

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

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

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt is eenvoudig: er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 30 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde, vernieuwing van de dakbekleding van het hoofdgebouw en de dakbedding voven de sporen 1 en 2.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe ? Héél eenvoudig: het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 30 op jaarbasis overstijgt) stort op rekening 000-0000004-04 met de volgende mededeling: L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan TSP toegewezen. In het begin van het jaar erna wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook vanuit het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be. We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven..



HET GROTE STOOMFESTIVAL IN DE BOCQVALLEI



FOTO 99-xx TSP organiseerde een nog nooit gezien stoomfestival op "Le Chemin de fer du Bocq" tijdens het weekend van 14 en 15 augustus. In het station van Spontin rangeert de Tkh 5387 van SCM naast de 64.169 van TSP. TSP / Armand BEERLAND.

Een jaar vooraf plannen, zes maanden voorbereiding, vooral op administratief vlak, en nog eens tien dagen werk op het terrein om alles technisch in orde te krijgen. Dat is wat voorafgaat aan de organisatie van een dergelijk evenement.

Het doel was alle museumverenigingen te verzamelen die in België en Luxemburg actief zijn en stoomlocomotieven bewaren en inzetten te verzamelen tijdens een weekend op een museumlijn.

Het oorspronkelijke idee voorzag de inzet van de stoomlocomotieven die door Infrabel zijn gehomologeerd (64.169, 29013 en Energie-507) om twee treinen te slepen tijdens het weekend (met toegang tot het NMBS-station Ciney). De andere machines zouden pendelen tussen Dorinne-Durnal en

Purnode en eveneens dienst doen als opdruklocomotief op de zware hellingen (16‰) tot Braibant. De inzet voor elke machine was simpel en gecadanceerd. Pas later lanceerde een TSP-medewerker het gedurfde idee om met verschillende treinsamenstellingen te rijden. Dit zorgde wel voor vele kopzorgen vooral wat betreft de nodige rangeringen, het informeren van de vrijwilligers die belast zijn met de exploitatie en de machinisten. Een nieuwe beurtrol werd met veel geduld en gepijnigde hersens opgesteld in de daarop volgende weken.

Er moest met talrijke factoren worden rekening gehouden: er was de gecadanceerde dienstregeling waarbij een trein maximaal

90 minuten in een station mocht stilstaan; er moest rekening gehouden worden met de soms korte uitwijksporen; de nodige tijd voorzien voor de watename en bekoling en bovendien moest er te Spontin steeds een stoomlocomotief zichtbaar zijn voor het publiek.

Dit nieuwe programma stond garant voor een groots stoomspektakel waarbij veel werd gerangeerd in de stations van Spontin en Dorinne-Durnal in het bijzijn van het publiek en waar nieuwe treinsamenstellingen tot stand kwamen en dit zonder dat er stille momenten waren.

Talrijke contacten werden gelegd voor het zoeken van bijkomende animatie: een springkasteel, eetstandjes, modelspoorbaan op schaal HO, een treincircuit op een spoorbreedte van 7 1/4", de treinsimulator van TSP uit St.-Ghislain, fototentoonstelling over de CFB en de spoorwegen in het algemeen. Uiteraard was de TSP-boetiek aanwezig en was het buffet geopend. Een noodplan werd eveneens opgesteld in samenwerking met de regionale hulpdiensten van Ciney en Yvoir. Inderdaad, de activiteiten waren gespreid over een afstand van 14 km en talrijke plaatsen zijn moeilijk te bereiken in geval van nood (bermen, uitgravingen).

De sympathieke vrouwelijke ploeg van TSP werd gevormd door Lauranne (links) en Sylvie (rechts), die de onvergetelijke eer had de P8 te besturen op zaterdag, dit tot grote verbazing van de toeschouwers! TSP.



gen en tunnels).

Wat betreft de uitgenodigde locomotieven hebben alle aangeschreven verenigingen positief gereageerd: StoomCentrum Maldegem (SCM), de Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP), de NMBS-Holding en le Train 1900 uit het Groothertogdom Luxemburg. Enkel le Chemin de Fer à Vapeur des trois Vallées (CFV3V) hebben het voorstel afgewezen om aanwezig te zijn bij deze bijeenkomst, niettegenstaande zij over meerdere rijvaardige stoomlocomotieven beschikken.

De TKh van SCM kwam als eerste aan op de CFB te Spontin. Zij werd per vrachtwagen overgebracht vanuit Maldegem naar Spontin op 9 augustus. De volgende dag kon de CFB de 2069 van SDP verwelkomen, die eveneens per vrachtwagen werd aangevoerd. Ondertussen was de Energie 507 op eigen kracht de Belgisch-Luxemburgse grens overgestoken en bracht de nacht door te Stockem. Op woensdag 11 augustus reed de 5183 van TSP naar Stockem om de Energie 507 te helpen op de zware Ardense hellingen tot op de CFB. De 507 sleepte naast haar Pruisische tender, een platte dienstwagen en de diesellocomotief ex-CFL 806 die door TSP werd aangekocht.

Op donderdag 12 augustus werden alle locomotieven onder druk gezet en werden lijnstudieritten georganiseerd voor de machinisten, ook werden de eerste testritten uitgevoerd. Op vrijdag, om 11.00 uur, werd een persconferentie georganiseerd in aanwezigheid van de plaatselijke prominenten. Voor deze gelegenheid werd tussen Spontin en Purnode een trein ingelegd die bestond uit drie rijtuigen, ingesloten tussen de vier locomotieven. Hier werd een schijnvertrek op een helling georganiseerd... een grandioos spektakel!

... en dan, zaterdag 14 augustus!

Vanaf 07.00 uur werden de blokposten bemand die moesten instaan voor een vlot treinverkeer en kwamen opeenvolgend in dienst. Ondertussen vond te Spontin nog een laatste werkvergadering plaats voor 40 medewerkers. De eerste trein was reeds 15 minuten voor het voorziene vertrek volzet.

De speciale trein, ingelegd vanuit Brussel en gesleept door de 29.013 van B-Holding was volgeboekt en kwam op tijd aan te Ciney. Niet alle reizigers konden mee met de eerste trein, maar moesten het tweede vertrek afwachten. De ganse dag was de Bocqvallei ondergedompeld in een aparte sfeer: stoomwolken, fluitsignalen en cilinderslagen. Het relatief frisse weer tijdens het weekend zorgde voor mooie sfeerbeelden want de stoompluimen bleven lang zichtbaar. De toeschouwers waren massaal aanwezig en verdrongen zich op de perrons om de locomotiefwissels te bewonderen. De grote parking voor de toeschouwers was rond 13.00 uur reeds overvol waardoor een extra parking werd voorzien te Spontin-Sources en er werd een pendienst per bus



Onder de verschillende attracties te Spontin was de vereniging xxxxxxxx present met een spoorbaan op 7 1/4", iets wat vooral door de kinderen werd gewaardeerd. Nicolas GOUSSET.

voorzien.

's Avonds werd een extra trein naar Ciney ingelegd om alle reizigers, die niet meer met de laatste voorziene trein meekonden, terug te brengen. De perrons zagen zwart van het volk tot 20.00 uur, een uur na het officiële einde van de dienst. Zij wilden absoluut de laatste rangeringen bijwonen!

De zondag was echter een regendag, maar tot grote verbazing van allen was er een even grote volkstoeloop als op zaterdag. De stoom vermengde zich met de regen en mist, en zo werd een bijna surrealistische sfeer gecreëerd bij het vertrek van de treinen en de opdruklocomotieven.

Het hoogtepunt van dit weekend was het

vertrek van de laatste trein vanuit Ciney naar Spontin: een dubbeltractie zowel vooraan als achteraan. Een vertrek dat iedereen die het heeft meegemaakt nooit snel zal vergeten!

Het was een groot succes en iedereen was tevreden: kinderen, ouders en grootouders. Niemand had een dergelijk spektakel verwacht. Er waren geen technische problemen en alles liep gesmeerd zoals een echt Zwitsers uurwerk.

Bravo en van harte dank aan alle medewerkers.

Alain DEFECHEREUX

14 juli 2010: stormwaarschuwing

Op woensdag 14 juli 2010, had een groep de motorwagen afgehuurd om in de namiddag een rit te maken op de CFB. Rond 17.00 uur was de motorwagen uitgeweken te Spontin en iedereen was in de wolken over het bezoek en de rit. Enkele minuten later stak er plots een storm op en in minder dan vijf minuten raasde een tornado door de Condroz en richtte heel wat schade aan te Ciney.

Talrijke hoogspanningsmasten braken als lucifers, uitstalramen van winkels vlogen aan diggelen, talrijke bomen knakten af of werden ontworteld. Meerdere daken van woningen werden afgerukt of de pannen weggeblazen. De torenspits van de collegiale kerk van Ciney - een gebouw van meerdere eeuwen oud - werd afgerukt.

De volgende dag ging een groep vrijwilligers de schade opmeten op onze lijn.

Een tiental bomen, met een diameter van 10 tot 90 cm, moesten uit veiligheidsredenen worden omgekapt en ook alle afgebroken takken moesten worden opgeruimd om het spoor vrij te maken tussen Purnode en Ciney.

Dank aan Bernard, Lucien en Pierre voor hun inzet zodat de CFB kon heropend worden voor het toeristische verkeer op zaterdag 17 juli.





De vier sterren van het spektakel

FOTO 99-XX "Le Chemin de Fer du Bocq" had vier gasten uitgenodigd. AMTF (Association des Musées et Tourismes Ferroviaires), uitbater van de toeristische lijn "Train 1900" (Pétange - Fond de Gras - Rodange), was vertegenwoordigd met haar Ct "Energie" nr. 507. Uit haar naam is af te leiden dat zij werd gebouwd door Energie te Marcinelle in 1952 (nr. 481). Het is één van de 50 locomotieven type KDL 7 (Kriegsdampflokomotive 7) die tijdens WO II in opdracht van de bezetter werden gebouwd. Tot in 1970 werd zij gebruikt door de cokesfabriek van Zeebrugge. In 2009 verliet zij de werkplaats na een volledige revisie en is gehomologeerd voor het CFL- en NMBS-net. Om haar autonomie te vergroten werd zij gekoppeld aan een 3-assige Pruisische tender. Hier rijdt zij in dubbeltractie met de TKh van SCM over de Bocq om dan te verdwijnen in de tunnel van Durnal. Wim DE RIDDER.

FOTO 99-XX Onnodig om de 29.013 van B-Holding voor te stellen want iedereen kent haar. Foto gemaakt op dezelfde plaats, maar zij rijdt naar Purnode. Achteraan de TKh van SCM en de "Energie". Wim DE RIDDER.





FOTO 99-XX De Poolse TKh 5387, een Ct van het StoomCentrum Maldegem, werd per vrachtwagen overgebracht naar Spontin. Deze machine maakte deel uit van een grote reeks die na WO II werd gebouwd door CHRZANOW (Fablok) tussen 1947 et 1960 voor de Poolse industriële spoorwegen. Zij kwam in 1959 in dienst. Elke trein die tijdens het weekend reed, werd door verschillende locomotiefkoppels gesleept. Hier de TKh in dubbeltractie met de 29.013 bij het verlaten van de tunnel van Purnode, richting Spontin en Ciney. Wim DE RIDDER.

FOTO 99-XX De Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) nam deel met haar Ct "Tubize 2069", die eveneens per vrachtwagen werd overgebracht naar Spontin. Zij werd gebouwd door Tubize (nr. 2069) en werd in 1927 in dienst genomen door "Métallurgie Hoboken-Overpelt SA", te Lommel onder het nummer 2. Algemeen zicht op het station Dorinne-Durnal, de "Tubize 2069" in dubbeltractie met de TKh 5687. De "Energie" is achteraan gekoppeld als opduwlocomotief. TSP/Yves STEENEBRUGGEN.



Locomotieven

reksen 11 en 13

● De mutatie van de reeks 11 van Schaarbeek naar Merelbeke is nog maar eens uitgesteld, ditmaal tot december. Hetzelfde geldt voor de 1301 t/m 1331 die van Merelbeke naar Antwerpen-Noord gaan.

reeks 13

● De reeks 13 sleept talrijke goederentreinen naar Bettembourg, Thionville, Creutzwald en de vorming van Woippy (Metz). Van daaruit slepen zij eveneens enkele nieuwe verbindingen naar Metz en Mulhouse-Nord. Hieronder de diensregeling:

40321 ⑦ XFUCK 05.51 - XFMUN 09.17
 40323 ②-④ XLBTG 07.30 - XFMUN 12.38
 40380 U ②-⑤ XFMUN 13.53 - FEO 21.22
 41545 ②④ XLBTG 07.15 - XFMUN 10.27
 41549 ⑥ XFTHI 06.10 - XFMUN 10.30
 42910 ① XFMUN 08.14 - XFTHL 12.37
 44501 ②-⑤ XFWPY 05.00 - XFMUN 08.55
 44554 ②-⑥ XFMUN 11.00 - XFWPY 15.27

Afkortingen: U: treinschakeling, FEO: Ronet, XFMUN: Mulhouse-Nord, XFTHI: Thionville, XFUCK: Uckange, XFWPY: Woippy, XLBTG: Bettembourg.

reeks 18

● Sedert begin juli 2010 is een groot aantal locomotieven reeks 18, die de NMBS niet wil aanvaarden, door Siemens gestockeerd in oude militaire installaties of in de olie-opslagplaats Krailling, in de buitenwijken ten zuidwesten van München. Dit is de enige plaats die door Siemens werd gevonden waar



Op 2 juli werden de 1809 en 1810 gekoppeld aan een I11-stuurrijtuig BDx voor een proefrit tussen Kinkempois - Jemelle - Kinkempois. Hierboven de aankomst van de trein te Jemelle. Let op de nieuwe isolatoren in de bovenleiding die reeds voorzien zijn voor de herelektrificatie met 25 kV van de lijn 162 Namur - Arlon. Deze isolatoren werden reeds aangebracht bij de moderniseringswerken van het station die gestart zijn begin 2009. Daniel MOENS.

voldoende afstelsporen beschikbaar zijn. Een groot gedeelte van de reeks 18 bevindt zich nog steeds in het testcentrum van Siemens te Wildenrath, maar wegens plaatsgebrek door de aankomst van de nieuwe Velaro D, reeks 407 (15 eenheden), moeten ook deze locomotieven daar weg.

reeks 22

● De vier overblijvende locomotieven zijn aangekomen bij de sloper Keyser te Courcelles. Het gaat over de 2226, 2229,

2248 en 2250 van Kinkempois die instonden voor het opduwen van treinen op de hellende vlakken van Liège. Na hun ontmanteling blijft er maar één enkele 22'er meer over: de 2201 in het bezit van het TSP.

reeks 26

● Omdat de indienstname van de reeks 18 maar niet wil lukken, voert de NMBS opnieuw tussentijdse revisies uit bij de reeks 26. Vooral de draaistellen zullen onder handen worden genomen.

RECCHTZETTINGEN	MUTATIES	UIT PARK	VERKOOP
OP DE BAAN 96 pagina 9: rubriek "VERKOOP": alle 82'ers schrappen en vervangen door:	7711: NK → FKR 05-07-10	7734: 05-07-10 MKM	7356: Courcelles 08-10
8204: OSR 05-07-10	7712: NK → FKR 05-07-10	7744: 05-07-10 MKM	7367: Courcelles 08-10
8209: OSR 31-12-09	7733: CGR → FN 05-07-10	7789: 05-07-10 MKM	7368: Courcelles 08-10
8210: OSR 31-12-09	7743 à 7748: CGR → FN 05-07-10	7804: 05-07-10 MKM	
8211: OSR 31-12-09	7749 à 7757: NK → FN 05-07-10	UIT PARK	
8214: OSR 31-12-09	7758: NK → GCR 05-07-10	7402: 05-07-10	
8217: OSR	7759: NK → GCR 05-07-10	7701: 01-06-10	
8235: OSR	7760 - 7764: NK → FKR 05-07-10	7710: 02-04-10	
8245: OSR 05-07-10 (in park)	7791 - 7803: FKR → FN 05-07-10	7718: 05-05-10	
8248: OSR	7806 - 7809: FKR → FN 05-07-10	7772: 18-03-10	
8263: OSR	7810 - 7812: FKR → NK 05-07-10	7815: 19-05-10	
8264: OSR	7813 - 7817: FN → GCR 05-07-10	7834: 15-06-10	
8270: OSR 05-07-10	7834: FN: NK 05-07-10	7855: 30-03-10	
	7836 - 7849: FN → NK 05-07-10	7865: 01-04-10	
	7850 - 7859: FN → FKR 05-07-10	VERNUMMERING	
	7861 - 7865: FN → FKR 05-07-10	682: 976: 24-02-10	
UIT REVISIE	IN PARK	AFBRAAK	
373: 29-07-10 RI	5201: 05-07-10 MKM	4304: Bertrix 08-10	
422: 28-07-10 RI	5205: 05-07-10 MKM	6003: Ronet 07-10	
569: 07-07-10 RI	5212: 05-07-10 MKM	7311: Courcelles 08-10	
662: 08-07-10 RI2	5215: 05-07-10 MKM	7353: Courcelles 08-10	
817: 24-06-10 GR	5217: 05-07-10 MKM		
976: 24-06-10 M CR			
			AFKORTINGEN
			ATC: Angel Trains Cargo
			CR: CityRail
			FHS: Hasselt
			FKR: Merelbeke
			FNND: Antwerpen-Dam
			FSR: Schaarbeek
			GCR: Charleroi-Sud
			GR: grote revisie
			IFB: Inter Ferry Boats
			M CR: gemoderniseerd City Rail
			MKM: Stockem
			MOD: gemoderniseerd
			NK: Kinkempois
			OSR; On Site Rail
			RI: tussentijdse revisie
			RI2: 2de tussentijdse revisie



FOTO 99-XX Op 3 juli voerde de 1810 een proefrit uit vanuit Liège naar Bertrix en terug met een trek/duwstel bestaande uit I11-rijtuigen. Om onvoorziene problemen op te vangen werd de 1346 toegevoegd achter de 1810. Doortocht te Marche-les-Dames richting Liège. Christian AUQUIERE.

FOTO 99-XX De 40380 Torino Orbassano - Ronet, gesleept door de 1325 en 1305 in treinschakeling, passeert op 8 juli Arzwiller (Fr - département de la Moselle) waar de spoorlijn Strasbourg - Reding naast het Marne-Rijnkanaal ligt. Christian VANHECK.



reeks 60

● Met veel pijn aan het hart was TSP genoodzaakt de 6003 te later verschromen te Ronet. Haar toestand was zo slecht dat restauratie niet meer mogelijk was, vooral wegens het gebrek aan wisselstukken en arbeidskrachten.

reeks 73

● In de loop van de maand juli werd de 7365 verkocht aan het Italiaanse Gleisfrei, een bedrijf dat spoorwerken uitvoert.

FOTO 99-01 ↗ *Gedurende drie dagen werd een locomotief van de reeks 23 ingezet voor het slepen van de IC 296/295 tussen Arlon en Brussel en terug, omdat talrijke machines van de reeks 20 te kampen hebben met problemen. Op 25 augustus sleept de 2362 IC 295 "Jean Monnet". Doorrit te Mont-St-Guibert. Pierre HERBIET.*

FOTO 99-xx → *Twee 55-TVM sleepten op 13 augustus uitzonderlijk een trein met coils tussen Gent-Zeehaven en Muizen. Aankomst te Muizen. Tim HAESEVOETS.*

FOTO 99-xx ↓ *Op 24 en 25 juli werden de 55 ton-kranen A310-7 en A310-8, samen met de poststellen 962, 970 en 972 overgebracht van Kinkempois naar het schrootbedrijf Keyser te Courcelles. Hiervoor werden twee ritten ingelegd. De herspringstrein van Kinkempois begeleidde de beide treinen. De tweede trein passeert hier Beez, aan de oever van de Maas, kort voor de aankomst te Namur en bestond uit de kraan A310-7 en de 972. Christian AUCQUIERE.*





FOTO 99-xx De vijf locomotieven van de reeks 29 zijn moeilijk terug te vinden op het net, van de fotografen wordt veel geduld geëist. Hier de 2902 met de 43197 Port Bou - Ronet aan de haak op lijn 124A bij het verlaten van Courcelles- Mottes. Christian AUCQUIERE.

De 1354 met een autoslaaptrein van Fréjus/Saint Raphaël - Den Bosch voor rekening van EETC. De trein bestond uit een bont allegaartje van slaaprijtuigen waaronder een T2 in de bordeauxrode livrei van EETC. Tilff, 1 augustus 2010. Peter VAN GESTEL.



reeks 41

● De reeks 41 wordt niet meer gereviseerd in de CW Mechelen. Dit werk werd overgenomen door de CW Salzannes.

De 4109, 4117 en 4131, die sedert maanden wachten op herstelling, werden overgebracht: de 4117 en 4131 naar Salzannes, de 4109 naar Charleroi-Sud.



On Site Rail

On Site Rail (OSR) is een nieuw filiaal van IFB (Inter Ferry Boats) dat op zijn beurt een filiaal is van de NMBS. OSR staat in voor het rangeerwerk bij de klanten zelf. Met OSR heeft NMBS-Logistics de mogelijkheid om actief op te treden op alle transportniveaus. OSR is o.a. reeds actief te Clabecq, Tertre en Genk.

OSR is ook aanwezig in Frankrijk onder de naam *On Site Rail France*. Deze onderneming heeft in juli haar licentie bekomen voor het Franse net. Vanaf augustus zijn de procedures opgestart voor het behalen van het veiligheidscertificaat. OSR hoopt dit rond te hebben tegen november om zo regionale goederentreinen te kunnen verzekeren tussen Le Havre, Paris en Strasbourg.



Op 28 mei reden de 4166 + 4124 een speciale trein voor SEA-RAIL tussen Antwerpen-Centraal en de containerterminal CHZ in de haven van Zeebrugge, met een kort bezoek aan de haveninstallaties op de linker Scheldeoever en werken aan de Liefkenshoektunnel. Doortocht van de stopplaats Zwankendamme tijdens de terugrit. Daniel MOENS.



↑ Een bijzondere parallel aan de inrit van de stopplaats Antwerpen-Luchtbal op 6 augustus: een gelijktijdige doortocht van drie treinen. Rechts op lijn 25 het PBA-stel 4533 met promotielivreei voor de "Ronde van Frankrijk" als Thalys 9318 met bestemming Paris Nord; in het midden op lijn 12 het motorstel 826 als L-trein naar Roosendaal en links op lijn 27A een goederentrein, gesleept door de 2633. Echt fotografengeluk! Paul JACOBS.

← FOTO 99-xx De Luxembourg-Blankenberge Express bij aankomst te Brussel-Zuid op 1 augustus 2010 tijdens de terugrit naar het Groot-hertogdom. De trein bestaat uit acht Corail-rijtuigen van de CFL en twee Duitse privérijtuigen. De 16 Luxemburgse Corail-rijtuigen staan te koop. Een Duits bedrijf zou geïnteresseerd zijn in de aankoop. Wim DE RIDDER



FOTO 99-xx Tijdens het weekend van 7 en 8 augustus was lijn 125A tussen Kinkempois en Flemalle- Haute gesloten voor het uitvoeren van werkzaamheden. Hierdoor werden de goederentreinen omgeleid via lijn 125 tussen Liège-Guillemins en Flémalle-Haute. De treinen werden tussen Liège-Guillemins en Kinkempois gesleept door de reeks 77 in treinschakeling om rangeerbewegingen in de stations te vermijden. Trein 48585 Les Petons - Dillingen, gesleept door de 7780 en 7771 te Tilleur op 7 augustus. Christian AUCQUIERE.

FOTO 99-xx Op dezelfde dag te Sclessin. Trein 48833 afkomstig uit Dunkerque wordt gesleept door de 36022, terwijl op het viaduct van Renory (lijn 36A) de 2010 de toelating afwacht om Kinkempois binnen te rijden met trein 52400 Antwerpen-Noord - Kinkempois. Christian AUCQUIERE.



REEKS 57 VALT HET NOORDEN VAN FRANKRIJK BINNEN



FOTOTHEMA 99 21 november 2009: trein 43100 met bestemming Dijon-Perrigny zal zo dadelijk het station van Antwerpen-Noorderdokken voorbijrijden. Tim VAN ROOY.

In de reguliere dienst werden de G2000'en van NMBS-reeks 57 sinds december 2009 nog enkel ingezet voor een trein met monovinylchloride tussen Tessenderlo en Bully-Grenay (F). Begin deze zomer werd hun takenpakket echter aanzienlijk uitgebreid met nieuwe trajecten naar het noorden van Frankrijk.

We herinneren ons dat de NMBS vijf Vossloh-locomotieven van het type G2000 heeft gehuurd bij Angel Trains Cargo (ondertussen omgedoopt tot Alpha Trains), om in samenwerking met Euro Cargo Rail (ECR, filiaal van DB Schenker) «open access»-goederentreinen te slepen naar Frankrijk. De eerste twee locomotieven (5701 en 5705), in blauwgrijze kleurstelling, kwamen in juni 2008 aan in de werkplaats van Antwerpen-Noord. Zij werden in augustus van hetzelfde jaar gevolgd door de 5702 t/m 5704, getooid in een groengrijze kleurstelling.

De eerste reguliere dienst van reeks 57 ging van start op 15 december 2008 en omvatte het slepen van een trein met monovinylchloride tussen de chemische fabrieken van Tessenderlo en Bully-Grenay, nabij Lens in Frankrijk. Voordien werd deze trein door Fret-SNCF gesleept.

Vanaf begin 2009 werden de 57'ers eveneens gebruikt om - in samenwerking met ECR - gecombineerde goederentreinen

te slepen tussen Antwerpen en Zuid-Frankrijk of Spanje. Port-Bou, Mâcon en Barcelona-Morrot waren de eindbestemmingen (zie ODB 89 pagina's 16-17).

Deze treinen werden gesleept door de vijf 57'ers, in pool met vijf G2000'en van ECR en de Class 66'en van ECR (die enkel in Frankrijk rijden). De 57'ers reden tot Dijon-Perrigny, Chalindrey (Lyon) en Saint-Pierre-des-Corps (Tours).

Vanaf december 2009 werden er op deze verbindingen geen diesellocomotieven meer ingezet, maar elektrische TRAXX-locomotieven van ECR of NMBS (reeks 29). Reeks 57 werd hierdoor zo goed als werkloos: enkel de treinen tussen Tessenderlo en Bully-Grenay (F) bleven over in hun beurtrol.

Zo werd het mogelijk om sporadisch een 57 te zien op kop van andere treinen in België.



FOTOTHEMA 99 Te Dijon wacht de 5702 op haar volgende dienst. P. HERBIET.



FOTOTHEMA 99 *Gedurende één jaar sleepten de 57'ers in samenwerking met ECR gecombineerde goederentreinen van Antwerpen en Ronet naar Frankrijk. Op 21 november 2009 heeft de 5703 zojuist de sectie Angola verlaten met trein 43100, die Dijon-Perrigny als eindbestemming heeft.* Michel HANSENS.

NMBS-Logistics is zeer druk in de weer om nieuwe klanten en trafieken binnen te halen. Zo werden de tarwetreinen van en naar het bedrijf SYRAL in Aalst begin juli overgenomen door B-Logistics.

Een andere nieuwe trafiek, tussen Antwerpen-Angola en Sucy-Bonneuil (ten zuidoosten van Paris), is goed voor vier riddagen per week. Al deze treinen werden opgenomen in de beurtrol van reeks 57.

Naast deze twee belangrijke nieuwe trafieken zijn er ook nog kleinere opdrachten, veelal op aanvraag, zoals de bediening van het bedrijf «Nexans» te Loison nabij Lens (F).

FOTOTHEMA 99 *De 5704 sleept de 43100 Antwerpen-Angola - Port-Bou tot Dijon-Perrigny. Deurne, 14 november 2009.* Tim VAN ROOY.



De trafiek naar Tessenderlo

Sinds een aantal jaren wordt er monovinylochloride vervoerd tussen de fabriek van Tessenderlo Chemie en Bully-Grenay, nabij Lens (F).

Op 12 december 2005 werd deze trafiek in «open access» overgenomen door Fret SNCF, dat pas in het bezit was van een licentie om het Belgische spoorwagennet te berijden. De tractie werd geleverd door twee diesellocomotieven van de SNCF-reeks 67400.

B-Cargo slaagde er echter in om deze verbinding te heroveren vanaf 15 december 2008. In eerste instantie werden de treinen tussen Tessenderlo en Kortrijk-Goederen gesleept door twee locomotieven van de reeks 77/78. Vanaf 2 februari 2009 sleepte reeks 57 de treinen op het volledige traject.

Monovinylochloride (MVC) wordt gebruikt om plastic-korrels (PVC) te vervaardigen in de fabriek «SAV» (Société Artésienne de Vinyle) te Bully-Grenay (F). MVC is een zeer gevaarlijk product (ontvlambaar en risico op hevige spontane reacties bij contact met de buitenlucht) dat vervoerd wordt als vloeibaar gemaakt gas. Een aantal bestuurders van de stelplaats Kortrijk, die ingezet worden voor het besturen



FOTO 99-xx Van 12 december 2005 tot 15 december 2008 werd het transport van monovinylochloride tussen Tessenderlo en Bully-Grenay uitgevoerd door Fret-SNCF. Op 30 januari 2006 is trein 49866 Tessenderlo - Bully-Grenay klaar voor vertrek te Tessenderlo. Aan kop bevinden zich de 467530 en 467595. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

van deze treinen, moeten jaarlijks een dag opleiding volgen in de fabriek van «SAV» te Bully-Grenay. Daar worden zij geïnformeerd over de gevaren van MVC en andere producten die aanwezig zijn in de fabriek, alsook over het alarmsysteem dat in werking treedt bij een gasontsnapping.

Na het vertrek in Tessenderlo rijdt de trein langs Aarschot, Mechelen, Gent Sint-Pieters, Kortrijk (waar hij twee uur

blijft staan), Lille Délivrance, La Bassée en Lens naar Bully-Grenay. Soms wordt er echter ook van Lille naar Lens gereden via Libercourt en Dourges.

Bij aankomst te Bully-Grenay wordt de locomotief afgekoppeld en los naar de fabriek verzonden over een aansluiting met een lengte van twee kilometer (voormalige lijn naar Violaines).

Daar aangekomen wordt de trein van de vorige werkdag, die ondertussen werd

Op 17 juni 2010 komt trein 42849 uit Bully-Grenay aan te Tessenderlo. Deze trein is enkel fotografeerbaar in de periode rond 21 juni, wanneer het zeer vroeg licht wordt. Peter VAN GESTEL.





FOTOTHEMA 99 ↑

Op 8 juli 2010 komt trein 42846 uit Tessenderlo aan te Bully-Grenay. Het station van Bully-Grenay bevindt zich tussen Lens en Béthune op de grote as Paris – Arras – Lens – Dunkerque.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

gelost, aangehaakt. Vaak zijn hiervoor rangeringen nodig op de sporen in en rond de losinstallatie van de fabriek. Volgens wordt de lege trein naar het station van Bully-Grenay gesleept, waar de 57 opnieuw aan de beladen trein gekoppeld wordt en deze naar de fabriek sleept. Na het beëindigen van de rangeringen keert de 57 los terug naar het station om er met de lege trein 42849 terug te keren naar Tessenderlo.

42846 ①-⑥

Tessenderlo: 08.15
 Kortrijk-Goederen: 11-09-13.09
 Moeskroen grens: 13.26P
 Bully-Grenay: 14.50 (⑥15.00)

42849 ①-⑤

Bully-Grenay: 18.16
 Kortrijk-Goederen: 20.12/03.32
 Tessenderlo: 06.10

↑ *Op 10 juli 2009 rijdt trein 42846 van Tessenderlo naar Diest via lijn 17. De foto werd genomen tussen Deurne en Schaffen.* Nico VANDEBUERIE.

FOTOTHEMA 99 → *Nadat zij trein 42846 naar de fabriek heeft overgebracht, keert de 5702 terug naar het station van Bully-Grenay om er aan kop geplaatst te worden van de lege trein 42849 naar Tessenderlo.* J.-L. VANDERHAEGEN.





FOTOTHEMA 99 Op 8 juli 2010 verlaat de 5702 het station van Bully-Grenay en rijdt met trein 42846 de aansluiting naar de fabriek op. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 99 Op 16 juli 2010 wordt de lege trein 42849 overgebracht van de fabriek naar het station van Bully-Grenay. Vroeger lag er op deze plaats een dicht spoornet voor de bediening van verschillende steenkoolmijnen. Serge MARTIN.





FOTOTHEMA 99 *Op 16 juli 2010 rangeert de 5701 in het station van Bully-Grenay Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTOTHEMA 99 *Op 8 juli 2010 wordt de lege trein 42849 overgebracht van de fabriek naar het station van Bully-Grenay. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



De 5704 aan kop van de glucosetrein 44808 (vandaag uitzonderlijk rijdend onder het nummer 49804) Aalst – Nesle-Somme op 20 juli 2010 tijdens de doortocht aan een mechanisch sein dat zich ten noorden van Busigny bevindt. Het lijngedeelte tussen Busigny en Cambrai is samengesteld uit twee secties die beveiligd worden met het klassieke blokstelsel per telefoon. Gilbert LAURENT.



De trafiek naar Aalst

Sinds begin juli heeft NMBS-Logistics ook de trafiek naar het bedrijf SYRAL te Aalst overgenomen van Fret-SNCF.

Deze trafiek bestaat uit twee afzonderlijke verbindingen, telkens een heen- en terugrit.

De eerste trein rijdt vanuit Saleux (station ten zuiden van Amiens) en vervoert tarwe.

48863 ②④

Aalst :	03.05
Kortrijk-Goederen :	05.23
Moeskroen :	05.35 P
Saleux (1) :	09.26

(1) of Poix de Picardie

48754 ②④

Saleux (1) :	19.39
Moeskroen :	22.04 P
Kortrijk-Goederen :	22.17/38
Aalst :	00.05

(1) of Poix de Picardie

FOTOTHEMA 99 Op 16 juli 2010 passeert trein 44808 Aalst – Nesle-Somme het station van Ham-Somme. Dit station bevindt zich halweg tussen Tergnier en Nesle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTOTHEMA 99

Op 16 juli 2010 zien we de 5704 aan de fabriekspoor- ten van het bedrijf «SYRAL» te Nesle.

J-L VANDERHAEGEN.

In Aalst wordt de tarwe verwerkt tot basisgrondstoffen voor de voedings- en papierindustrie, veevoeders en zelfs bio-ethanol.

Daarnaast wordt er ook glucose aange-

voerd uit de SYRAL-vestiging te Nesle-Somme (F) voor verdere verwerking. Het station van Nesle-Somme bevindt zich tussen Amiens en Tergnier.

De tarwetrein rijdt tweemaal per week, op

dinsdag en donderdag, en rijdt van Aalst langs Gent Sint-Pieters, Moeskroen, Lille, St. Quentin en Amiens naar Saleux.

Doordat deze treinen meestal zeer laat 's avonds en zeer vroeg in de ochtend rijden, is het voor de liefhebbers moeilijk om

Op 2 juli 2010 verlaat de glucosetrein 44849 Nesle-Somme – Aalst (die vandaag rijdt onder het nummer 49807) de lijn Amiens – Tergnier en rijdt een verbinding op naar de grote as Paris – Brussel. Deze vertakking bevindt zich ten noorden van het station Tergnier.

Gilbert LAURENT.





FOTOTHEMA 99 Op 16 juli 2010 komt de lege glucosetrein uit Aalst aan te Nesle-Somme. Na de ontkoppeling wordt de locomotief onmiddellijk aan een geladen trein gekoppeld. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

49804 ①③⑥

Aalst : 12.18 (ⓐ 12.34)
 Kortrijk-Goederen: 13.21/46
 (ⓐ 13.42/51)
 Moeskroen : 13.58 P (ⓐ 14.03 P)
 Lille-Délivrance : 14.30 P (ⓐ 14.36 P)
 Roubaix : 14.52 P
 Libercourt : 15.22 P
 Lourches : 15.53 P
 Ham-Somme : 17.14 P
 Nesle-Somme : 17.25 (ⓐ 16.43)

49804 ⑤

Aalst : 05.45
 Kortrijk-Goederen : 06.49 P
 Nesle-Somme : 11.00

49807 ①③⑥

Nesle-Somme : 18.28 (ⓐ 18.00)
 Kortrijk : 22.08 P
 Aalst : 23.13 (ⓐ 22.12)

49807 ⑤

Nesle-Somme : 12.00
 Kortrijk-goederen : 16.03
 Aalst : 17.15

De glucosetrein rijdt viermaal per week, namelijk op maandag, woensdag, vrijdag en zaterdag.

Na het vertrek uit Aalst rijdt deze trein langs Gent Sint-Pieters, Moeskroen, Lille, Busigny (op de as Brussel - Paris), Saint-Quentin en verder langs de as Brussel-Paris tot net voor Tergnier.

Daar rijdt hij vervolgens de lijn Tergnier – Amiens op.

De treinnummers die worden vermeld bij de foto's stemmen niet overeen met deze in de kaders omdat deze treinen

facultatief worden ingelegd waardoor de treinnummers kunnen wijzigen.

Tevens zijn op het SNCF-net verschillende reiswegen mogelijk.

Vanaf 12 september zullen zij regelmatig rijden en krijgen zij het definitieve treinnummer zoals vermeld in de kaders.

Eind juli 2010 werd aan reeks 57 een derde trafiek toevertrouwd. Het gaat om een containertrein die vanuit Antwerpen-Angola naar de terminal van IFB (Inter Ferry Boats) te Sucy-Bonneuil (station



Op 7 juli 2010 rijdt trein 44808 Aalst – Nesle-Somme door het station van Ham-Somme, op de lijn Tergnier – Amiens. Gilbert LAURENT.

ten zuid-oosten van Paris) rijdt. Op maandag en woensdag wordt er naar

In juli en augustus werden de 57'ers ook meerdere keren ingezet voor het slepen van een coils-trein naar de fabriek van Nexans in Loison, ten zuiden van Lens. Momenteel telt de beurtrol van reeks 57 drie riddagen:

- GP01: Tessenderlo - Bully-Grenay en terug;
- GP02: Aalst - Saleux of Nesle-Somme (afhankelijk van dag tot dag) en terug;
- GP03: Angola - Sucy-Bonneuil en terug.

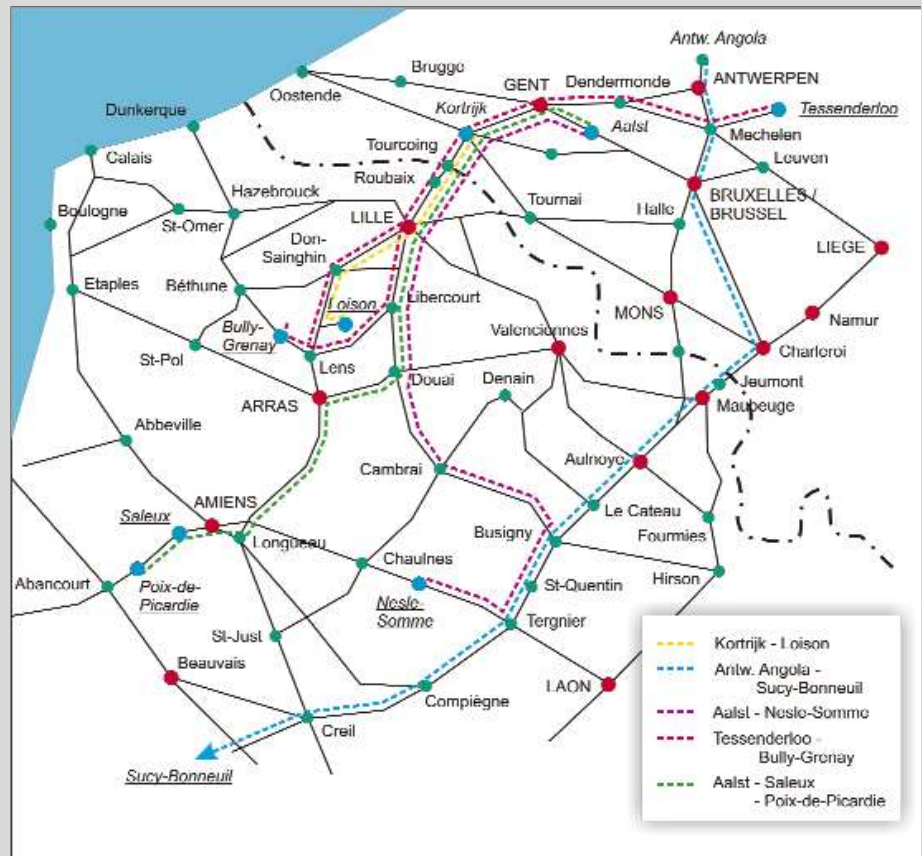
In principe loopt het huurcontract voor de 57'ers af in juni 2011. Tegen dan zal B-Logistics dus het contract moeten verlengen of een andere oplossing vinden om deze treinen te kunnen blijven slepen. Sucy-Bonneuil gereden, op dinsdag en donderdag naar Antwerpen-Angola.

44650 ①③

Antwerpen-Angola :	20.50
Sucy-Bonneuil. :	05.30

44651 ②④

Sucy-Bonneuil :	20.50
Antwerpen-Angola :	05.30



FOTOTHEMA 99 Op 16 juli 2010 keert de 5704 terug naar Aalst met de beladen trein en passeert hierbij het station van Ham-Somme. *Christian AUCQUIERE.*



TERUG IN BELGIË !



FOTO 99-xx ↑ *Op 23 juli wordt even gepauseerd te xxx voordat de reis wordt verdergezet. Pierre HERBIET.*

In juni 2004 kocht de Zwitserse maatschappij Swiss Rail France S.M.E. uit Epernay twee locotractoren (9118 en 9131), gevolgd door de 9130 en 9137 in november 2004. De 9118 en 9131 werden vooral gebruikt om rangeringen uit te voeren op de grote sloopwerf van Culoz, terwijl de twee andere exemplaren enkel dienst deden als pluklocomotieven. Maar doordat ze te vervuילend zouden zijn werden de vier locotractoren begin dit jaar vervangen door Jung-locomotieven die tweedehands gekocht werden in Zwitserland.

De vier locotractoren werden door IFB (Inter Ferry Boats) gekocht. Op 22 juli werden ze op vrachtwagens geladen om zo via de weg terug te keren naar de werkplaats van Charerloi-Sud.

Na hun oprissing zal er eentje gebruikt worden bij ALZ te Genk, een ander te Tertre. De twee resterende verhuizen naar Dufenco te Clabecq.



FOTO 99-xx ↗ *De 9130 en 9137, gefotografeerd op de sloopwerf Culoz, op 11 december 2009. Pierre HERBIET.*

FOTO 99-xx → *In de ochtend van 22 juli werden de vier locotractoren op de vrachtwagens geladen bij Swiss Rail France te Epernay. Pierre HERBIET.*





← **FOTO 99-xx**

De vier locottractoren zijn geladen. Een aantal minuten later zou het konvooi zijn reis aanvangen richting België.

Van voor naar achter: de 9118, 9130, 9131 en 9137.

Pierre HERBIET.

FOTO 99-xx →

Het is de eerste keer dat ex-NMBS-materieel dat verhuisd was naar het buitenland ook terugkeert naar België.

De 9310 passeert Les Hôpitaux (F), een gemeente in de buurt van xxxxx

Pierre HERBIET.



FOTO 99-xx ↓

Een ongewone foto: vier locottractoren van de reeks 91 herenigd en allemaal geladen op een vrachtwagen. Van links naar rechts: 9130, 9131, 9118 en 9137.

Chaumont, 22 juli 2010.
Pierre HERBIET.



De 5170 en 5185 zijn aangekomen te Paola



FOTO 99-xx ↑ - FOTO 99-xx ↓ Zoals reeds eerder vermeld zijn de 5170 en 5185 aangekocht door het Italiaanse Ventura, een Italiaans bedrijf voor spoorwerken. Zij verlieten de werkplaats Antwerpen-Noord op 18 maart (zie OP DE BAAN 97 pagina's 18-19). Na een tussenstop te Monceau bereikten zij op 1 maart Somain en op 25 maart het grensstation Modane. Noodgedwongen verbleven zij hier ongeveer een maand, want zolang duurde het om de Italiaanse invoerdocumenten in orde te krijgen. Op 20 april konden zij verder reizen en 's anderendaags bereikten zij dan Paola, hun nieuwe thuishaven. De beide foto's op deze pagina tonen de 5170 en 5185, gesleept door de E652-053 van FS, tijdens een stop te Corniglia op 20 april. Dit dorp is gelegen tussen Genova en La Spezia, aan de oevers van de Levant en maakt deel uit van de opmerkelijke site Cinque Terre aan de Ligurische kust. Pierre HERBIET.





Te Paola ontmoetten de beide locomotieven enkele oude bekenden:

FOTO 99-xx ↑ de 5127 en 6047

FOTO 99-xx ↓ de 5127 en de 6048, die een nieuwe livrei kreeg aangemeten.

Paola is het zenuwcentrum van de firma Francesco Ventura en een waar paradijs door de aanwezigheid van talrijke Belgische diesel-locomotieven, meestal Cockerill's. Niet minder dan 12 locomotieven zijn hier verzameld: 5127, 5133, 5170, 5185, 6016, 6047, 6048, 6067, 6070, 6074, 7502 en 7503). Pierre HERBIET.





FOTO 99-xx ↑ - Een alledaagse inzet van Belgische machines bij Ventura: de 5133 sleept een spoorvernieuwingstrein te Campara (ten zuiden van Paola) aan de Calabrische Riviera op 26 april 2010. Pierre HERBIET.

FOTO 99-xx ↓ Een weerzien van de 5170 en 5185 met de 5133 te Paola. Pierre HERBIET.





FOTO 99-XX ↑ Op 23 augustus werd een FYRA-stel door de 2333 overgebracht vanuit Roosendaal naar Ath om daar de testen uit te voeren op de site "Bois de Coucou". We zien hier de overbrenging bij de doortocht van Bierghes. Gezien de enorme vertragingen van de levering van de FYRA-stellen en hun indienststelling, overweegt HSA een schadeloosstelling te eisen aan Ansaldo-Breda. Dit kan een mogelijk bankroet betekenen voor de firma en dus nog meer vertragingen veroorzaken. We voegen er nog aan toe dat de NMBS nog een vierde FYRA-stel heeft besteld (zie eveneens p. 50 in de rubriek "Telex"). Wim DE RIDDER.

Desiro-motorstellen type 08

FOTO 99-XX → De eerste testen voor het Desiro-motorstel 08502 zijn onder een slecht gesternte gestart. De testen te "Bois de Coucou", voorzien tussen 10 en 13 juli, werden geannuleerd en het stel werd teruggestuurd naar Duitsland. Het keerde terug in augustus en werd overgebracht naar Bertrix om de compatibiliteitstesten onder 25kV te ondergaan tussen Bertrix en Florenville, maar ook deze proeven werden geschrapt. We zien hier de 08502 voor de werkplaats van Schaarbeek voor de lichtingsproeven met een 100 ton-kraan. Simon DE RIDDER.

FOTO 99-XX ↓ De 08502 keerde terug naar Duitsland, gesleept door de V203 van de Rurtal-bahn. Hasselt, 26 juli 2010. Tim VAN ROOY.



Rijtuigen - Wagens

Bijwagen 732.11

De tweeassige bijwagen 732.11, opgesteld als dienstlokaal voor de kuisploeg van Kortrijk en die geplaatst was nabij de carwash, werd verkocht voor afbraak.

I11-rijtuigen op de lijn naar Luxembour ?

Met het oog op de elektrificatie van de sectie Arlon - Luxembour met 25 kV, overweegt de NMBS om een groot aantal treinen op de IC J Brussel-Zuid - Luxembour te rijden met trek/duwstellen bestaande uit I11-rijtuigen en een locomotief van de reeks 18. De motorstellen type 96 (501 t/m 524 van Stockem) die momenteel worden ingezet, zijn enkel geschikt voor 3kV.

De I11-rijtuigen die nu op de IC A verbinding Eupen - Oostende worden ingezet, zouden worden vervangen door I6- en I10-rijtuigen die zullen worden aangepast voor snelheden tot 200 km/h.

Daarom werd in juni een I11-stuurrijtuig verkocht aan de CFL.



FOTO 99-XX De afbraak van de 55 t-kraan A310-8 bij Keyser te Courcelles. Pierre HERBIET, 3 augustus 2010.

Afbraak van de 55 ton-kranen

De twee 55 ton-kranen, gebouwd door ABR in 1971 (de A310-7 en A310-8), werden geschrapt in 2007 en in de loop van de maand augustus verschroot bij Keyser te Courcelles. De beide kranen kwamen in dienst in 1971, de eerste te Schaarbeek, de tweede te Antwerpen-Dam. Na de aankoop van twee nieuwe Gottwald-kranen van 100 t in 1980, muteerde de A310-7 naar Merelbeke (ter vervanging van de stoomkraan uit 1905), vervolgens naar Kinkempois (ter vervanging van de stoomkraan 310-4 van 1912), terwijl de A310-8 werd overgebracht naar Kinkempois waar zij nooit werd ingezet.

Momenteel zijn er nog slechts twee hersporingskranen: de Gottwald's van 100 ton, één te Schaarbeek en één te Charleroi-Sud.

Benelux-treinen zonder stuurrijtuig

De laatste drie stuurrijtuigen (ICR Bs) voor de Benelux-treinen werden op 30 juni uitgerangeerd te Amsterdam-Watergraafsmeer. Hierdoor werd de samenstelling van een Benelux-trein beperkt tot zes rijtuigen. TALBOT bouwde in 1986 en 1987 in totaal 11 stuurrijtuigen voor de NS. Zij waren uitgerust met dezelfde stuurtafel als de locomotieven van de reeks 11 (de reeksen 21 en 27 konden ook worden gekoppeld aan deze rijtuigen). Met het oog op de komst en de indienstname van de FYRA-stellen werden de stuurrijtuigen sinds enkele jaren niet meer gereviseerd. Zij werden ook niet gemoderniseerd zoals de andere Benelux-rijtuigen. Bij het bereiken van hun kilometerlimiet werden zij één voor één uit dienst genomen. Deze rijtuigen zijn niet compatibel met het andere NS- en HSA-materieel en daarom kreeg de NMBS een voorstel tot overname van deze rijtuigen om deze, samen met M4-rijtuigen, in te zetten als trek/duwstel. Wegens niet-conform met de NMBS-rijtuigen en problemen met de dure wisselstukken werd op dit aanbod niet ingegaan.



FOTO 99-XX Doortocht te Sint-Katelijne-Waver van IC-B 9225 Brussel-Zuid - Amsterdam CS op 1 januari 2009. Pierre HERBIET.



←↓ Op 3 augustus heeft de 6606 van CAP-TRAIN het Koninklijk salonrijtuig nr. 1 overgebracht van Schaarbeek naar Utrecht. Om over voldoende remvermogen te beschikken, was het rijtuig ingesloten tussen vier wagens. Hier zien we de doortocht te Eppegem. Ivo Van Steenwinkel.

Koninklijke treinen te Utrecht

In het spoorwegmuseum van Utrecht loopt nog tot 5 september de tentoonstelling 'Royal Class'. Hier worden Koninklijke rijtuigen uit heel Europa tentoongesteld. Ter herinnering: het rijtuig B1 uit de trein van Albert I was al overgebracht per dieplader op 18 maart (zie ODB 97).

Op de tentoonstelling kunnen we de volgende rijtuigen en treinen zien:

- Nederland: salonrijtuigen Sr8 van koningin Juliana, Sr9 van prins Bernhard, Sr10 van koningin Beatrix en een prachtige replica van Sr1 van koningin Anna Palowna;



- Portugal: de volledige trein van koningin Maria Pia uit 1858;
- Groot-Brittannië: de rijtuigen van koningin Adelaide (1842) en van koning Edward VII (1902);
- Denemarken: een rijtuig van koning Christiaan IX uit 1871;
- Oostenrijk-Hongarije: het rijtuig van aartshertog Franz Ferdinand uit 1910;
- Zweden: het rijtuig van Koning Carl Gustav uit 1930;
- Bulgarije: het rijtuig van koning Boris uit 1938;
- België: de salonrijtuigen B1 van Albert I (1912) en nr.1 van Leopold III (1939).

Verder waren er nog heel wat voorwerpen en meubels uit Koninklijke treinen te bezichtigen.

↑ Een algemeen zicht op de tentoonstelling. Het salonrijtuig B1 van koning Albert I in bruine livrei staat achteraan in het midden. Vooraan het Ierse rijtuig 351 van koning Edward VII (1903). Links de 1'B nr. 89 "Nestor" van de HSM (Hollandse Ijzeren Spoorweg-Maatschappij), gebouwd door Borsig te Berlin-Tegel in 1880. Maarten SCHOUBBEN.

→ Een algemeen zicht op het salonrijtuig nr 1 (1939) dat op 3 augustus aankwam te Utrecht. Rechts het Nederlandse salonrijtuig Sr10. Maarten SCHOUBBEN.



HUPAC opende een nieuwe terminal te Antwerpen.

Op het einde van de maand januari heeft HUPAC (Zwitserse maatschappij gevestigd te Chiasso en gespecialiseerd in het intermodaal transport) een nieuwe terminal in gebruik genomen voor de overslag van containers en opleggers in de zuidwestelijke sector van de haven van Antwerpen. Deze derde installatie van HUPAC beantwoordt aan de wensen van de Zwitserse transportconfederatie om de containers die aankomen in een Europese haven en bestemd zijn voor het Zwitserse clientele of die de Alpen moeten passeren, onmiddellijk over te laden op treinen.

Hij beschikt over vijf overslagsporen van 620 m lang, wat toelaat twaalf paar treinen per dag te laden. Bij de indienststelling werden drie treinen voorzien: één met bestemming Bustio Arizio (I) en twee voor Basel (CH), waarvan een deel verder gaat naar Aarau, het station waar ze overgeladen worden op vrachtwagens of van waar ze verder worden verzonden met plaatselijke Zwitserse treinen.

Alle spoorondernemingen kunnen terecht op de terminal. HUPAC draagt op die manier bij tot het aanzwengelen van het spoorvervoer.

Dit project, dat 22 miljoen euro kost, werd aangemoedigd door de Zwitserse Confederatie met een gedeeltelijke financiering ten gevolge van een richtlijn in verband met de promotie van vervoer van goederen via het spoor en in het bijzonder van deze die van de weg op het spoor worden over-

geladen om over de Alpen te worden vervoerd. Zo worden voertuigen en installaties verworven in het buitenland, omdat een groot deel van het transport gaat over de Zwitserse Alpen.

Twee belangrijke Zwitserse projecten zullen het daglicht zien in de komende jaren: het eerste in de regio Basel, zal bestaan uit een installatie om volledige treinen komende uit het noorden en het noordoosten van Europa te herschikken, met het oog op hun verdere reis door de Alpen naar Italië; het tweede in het Limmental,

omvat een rangeerstation waar complete treinen voor regionale terminals zullen worden gevormd of waar de wagens zullen worden opgenomen in treinen van het gespreid verkeer. Het zal dus ook mogelijk zijn gecombineerd transport aan te bieden aan alle bedrijven met een spoor-aansluiting.

Na Antwerpen komt de uitbreiding van de terminal van Duisburg (D) aan de beurt, een belangrijk platform voor de overslag tussen de weg, het water en het spoor richting Zwitserland en verder.

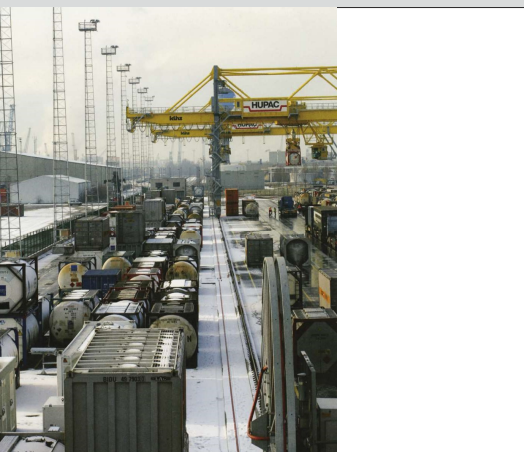


Weldra een Bt als monument

FOTO 99-XX ↑ - FOTO 99-XX ↓ Op 26 juli werd de stoomlocomotief nr 4, afkomstig van de cokesfabriek van Willebroek, per vrachtwagen overgebracht van de museumbewaarpplaats van Leuven naar de werkplaats van Schaarbeek. Zij is van het type Bt, werd gebouwd in 1923 door La Hestre en kreeg het fabrieksnummer 39. 's Anderendaags werd eveneens een oude tankwagen overgebracht van Leuven naar Schaarbeek. Na een summier restauratie zullen beide voertuigen als monument worden opgesteld op de oude spoorwegbrug over het kanaal nabij de voormalige installaties van Brussel-TT.

Boven: op 26 juli rangeert de 5166 met de Bt.

Onder: de vrachtwagen wordt gelost te Schaarbeek. Tim HAESEVOETS - S. DE RIDDER.



De nieuwe HUPAC-terminal in Antwerpen, 53.000 m² groot, met 5 sporen van 620 m, twee banen voor zware vrachtwagens en zes rijen om containers te plaatsen.

HUPAC.

Een toeslag van €7 op internationale biljetten!

Sedert 23 augustus rekent de NMBS een toeslag aan van €7 op internationale biljetten die aan het loket worden aangekocht. Reizigers die reserveren via internet of via een reisagentschap hoeven deze toeslag niet te betalen.

De NMBS beweert hiermee dezelfde regels toe te passen als in de luchtvaart waar toeslagen schering en inslag zijn. Er wordt eveneens een folder verspreid die een klachtenformulier bevat dat kan worden opgestuurd naar de NMBS indien

men niet akkoord gaat met deze nieuwe maatregel.

Steeds meer vertraging

Gedurende het tweede trimester van dit jaar (april tot juni) ging de stiptheid van de reizigerstreinen naar omlaag met 2,4% ten opzichte van 2009, dus nog 82,5% reed op tijd.

Tijdens de ochtendspits rijdt 88% op tijd (of met een vertraging van maximum 6 minuten). 80,9% gedurende het spitsuur 's avonds. Gedurende dat trimester werden 4930 treinen afgelast (± 55 per dag!) om diverse redenen (defecten van

het materieel, problemen met het net van Infrabel, enz..).

CW Etterbeek

De CW Etterbeek (Dienst ES - Elektriciteit en Seinrichting) wordt stilaan afgebouwd en de activiteiten worden overgebracht naar de CW Infrastructuur te Schaarbeek.

De afbraak van de gebouwen en installaties zal deze zomer beëindigd zijn.

Uitstap van motorrijtuig D 321 van de RELSE

Het motorrijtuig type D maakte deel uit van een reeks van 21 rijtuigen genummerd 301 t/m 321. Zij werden aan de RELSE geleverd in 1933. Het motorrijtuig heeft twee draaistellen en is 15,20 m lang.

Deze rijtuigen werden voornamelijk ingezet op de lijn Liège - Seraing die door de RELSE "Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions S.A." werd uitgebaat. De concessie werd in 1881 afgeleverd en eindigde op 21 juni 1960. Vervolgens werd de exploitatie van de lijnen overgenomen door de STIL.

Dit motorrijtuig werd uit dienst genomen op het moment dat de laatste ex-RELSE-lijnen werden opgeheven op 27 maart 1967. De laatste lijn was Liège-Théâtre/Seraing.

Tot op het einde van de uitbating behielden de motorrijtuigen hun groene RELSE-livrei (weliswaar met enkele varianten). Enkel de 313 werd, bij wijze van proef, herschilderd in de kleuren van de STIL (grijsgroen en lichtgroen).

De 321 werd gerestaureerd in de werkplaatsen van de MIVB begin jaren 1990, reed geregeld voor het MSVB (Museum Stedelijk Vervoer Brussel) en keerde terug naar het museum Natalis te Liège. Dit prachtige motorrijtuig keerde op 22 juni 2010 terug naar Woluwe, werd gereviseerd en opnieuw rijvaardig gemaakt voor een rit op 19 september naar aanleiding van het 125 jarig bestaan van het UITP. Dit viel samen met een autoloze zondag te Brussel en het MSVB exploiteerde lijn 44 met oude tramrijtuigen, zowel van het Brusselse net als van andere.



Het Luikse tramrijtuig werd gefotografeerd onder de brug van de Tervurenlaan voor het trammuseum op 7 augustus 2010, tijdens de eerste proefrit op lijn 44 Montgomery - Tervuren. Ludovic PIERARD.

2510

Levering NMBS:	-12-1960	
Nummering:	125.010:	-12-1960
	2510:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	-12-1960
	Oostende:	01-05-1967
	Brussel-Zuid:	27-09-1970
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995
Uit exploitatie:	27-03-2009	

FOTO 99-xx

Schaarbeek, 18 november 1977.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2514

Levering NMBS:	05-02-1961	
Nummering:	125.014:	05-02-1961
	2514:	01-01-1971
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	05-02-1961
	Oostende:	01-05-1967
	Brussel-Zuid:	01-07-1967
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995
Uit exploitatie:	27-03-2009	

FOTO 99-xx

Dilbeek, 31 maart 2009.
Yves STEENEBRUGGEN.



2553

Levering NMBS:	21-02-1961	
Nummering:	140.001:	21-02-1961
	125.101	-1967
	2517:	01-01-1971
	2553:	07-01-1974
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	21-02-1961
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995.
Uit exploitatie:	27-03-2009	

FOTO 99-00

Kinkempois, 2 september 2005.
Michel HANSSENS.



2555

Levering NMBS:	06-03-1961	
Nummering:	140.003:	06-03-1961
	125.103	-1968
	2519:	01-01-1971
	2555:	17-05-1974
Stelplaatsen:	Brussel-Zuid:	06-03-1961
	Antwerpen-Dam/Noord:	22-01-1995
Uit exploitatie:	27-03-2009	

FOTO 99-00

Brussel-Zuid, 30 december 2007.
Philippe DE GIETER.



2556

Levering NMBS: 14-03-1961

Nummering: 140.004: 14-03-1961
125.104 -1967
2520: 01-01-1971
2556: 08-02-1974

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 14-03-1961
Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995

Uit exploitatie: 27-03-2009

FOTO 99-00 *Dordrecht Zuid, 8 juni 2006.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2557²

Levering NMBS: 22-03-1961

Nummering: 125.004: 22-03-1961
2504: 01-01-1971
2557²: 26-11-1979

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 22-03-1961
Oostende: 01-05-1967
Brussel-Zuid: 27-09-1970
Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995.

Uit exploitatie: 27-03-2009

FOTO 99-00 *Maastricht, 21 juli 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2632

Levering NMBS: 06-09-1971

Nummering: 2632: 07-09-1971

Stelplaatsen: Ronet: 07-09-1971
Stockem: 01-06-1984
Monceau/Charleroi-Sud: 27-09-1993

Uit exploitatie: 27-03-2009

FOTO 99-00 *Schaarbeek, 30 augustus 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7390

Levering NMBS: 26-04-1977

Nummering: 7390: 26-04-1977

Stelplaatsen: Monceau: 26-04-1977;
Kinkempois: 20-05-1977;
Antwerpen-Dam/Noord: 01-06-1995;
Schaarbeek: 26-03-2006,
Charleroi-Sud: 07-09-2008

Uit exploitatie: 01-06-2009
(verkocht aan RF (RF 107) in 07-2008)

FOTO 99-00 *Schaarbeek, 13 maart 2007.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





De maatschappij Rurtalbahn/Trainsport is meer en meer actief op het Belgische net.

Sinds eind juni 2010 staat Trainsport in voor het slepen van ketelwagens tussen Polen en het bedrijf Vopak in Hemiksem, aan de lijn 52 Antwerpen - Puurs. Deze treinen rijden enkele keren per week waarbij de bediening van Hemiksem omstreeks 10 uur plaatsvindt. Om de aansluiting te kunnen bedienen moeten de treinen eerst tot Boom rijden waar de locomotief wordt rondgezet. Indien de trein te lang is wordt hij in Antwerpen-Kiel gesplitst en wordt het tweede deel de volgende dag bij Vopak geplaatst. Tussen de bundel en de fabriek worden de wagens door de locotractor van Vopak gesleept.

Een ander nieuw vervoer dat sporadisch door Trainsport wordt verzorgd is het



Op 24 juni rangeert de V204 met ketelwagens op de aansluiting van de firma Vopak in Hemiksem. Wim WINDEY.

transport van auto's van het merk Dacia vanuit de Roemeense fabriek in Ciumesti naar de sporaansluiting van Hessenatie in Tongeren.

Deze aansluiting was reeds enige jaren buiten dienst maar ze werd in december

2009 heropend.

Er zouden drie treinen per week met nieuwe Dacia's moeten gaan rijden. Vanuit Tongeren verdeelt Hessenatie de auto's per vrachtwagen in het hele land.

Op 22 juli 2010 komt de V204 aan op de sporaansluiting van Hessenatie op het industrieterrein van Tongeren. Ze sleept een trein met nieuwe auto's van het Roemeense merk Dacia. Maarten SCHOUBBEN.





Op 16 juni sleepte de V206 een speciale trein met ketelwagens vanuit de BASF-fabriek in Antwerpen naar Aachen West. De foto werd genomen in Alt-Hoeselt, tussen Bilzen en Tongeren, op de lijn 34. Maarten SCHOUBBEN.

FOTO 99-XX Zoals we reeds in de vorige OP DE BAAN op pagina 29 schreven, is er sinds eind juni een nieuwe Belgische maatschappij met de naam RAILTRAX actief. In afwachting van haar eigen locomotieven wordt Trainsport ingeschakeld voor het slepen van de treinen. Op 2 juli 2010 passeert de 653-05 in Testelt met een trein van RAILTRAX naar Antwerpen-Combinant (BASF). Er worden opleggers en containers van EWALS vanuit Novarra (Italië) en Basilea (Zwitserland) vervoerd. Geert PACKET.





De 6603 van CAPTRAIN sleepte op 16 juni een extra trein met lege wagons voor coils afkomstig uit Zwitserland tussen Aachen West en Terneuzen. Hier in de buurt van Testelt in de Demervallei (lijn 35 Hasselt - Aarschot, tussen Diest en Aarschot). Peter VAN GESTEL.



De 6601 van CAPTRAIN sleepte op 12 juni de containertrein 50244 tussen Antwerpen-Combinant en Antwerpen-Noord. De 50244 heeft Bettembourg als eindbestemming. De trein verlaat hier de Noordlandbrug nabij Antwerpen-Zandvliet. Peter VAN GESTEL.





Sedert 6 augustus rijdt de kolentrein 48647 Enerco (nabij Born NL) - St. Julien Montricher opnieuw 's vrijdags (Born 14.30 - Visé/grens 16.38 - Ronet 18.23) en wordt tot Ronet geleept door CAPTRAIN. Doortocht Cheratte (lijn 40) tussen Visé en Bressoux van de 48647, gesleept door de 6602 op 6 augustus 2010. Het traject Ronet - Thionville is voor rekening van Sibelit en gaat via de Athus-Meuse. Michel DE ESCH.

FOTO 99-XX ↓ Op 19 juni was er een groot deel van de dag geen treinverkeer mogelijk op lijn 130A wegens de zoveelste koperdiefstal. Hierdoor werd trein 48768 Marloie – Aulnoye omgeleid via Luttre, Soignies en Quévy. We zien hier de doortocht in de oude stopplaats Blaregnies op lijn 96 tussen Mons en Quévy. Christian AUCQUIRE.



China

De nieuwe Chinese monsters

Om de economische groei te handhaven (9% in 2009 terwijl zij in de rest van de wereld 0 % bedraagt of zelfs negatief is), investeert China enorm in zijn transportinfrastructuur, hoofdzakelijk in het spoor (88 miljard euro in 2009). De lengte van het net moest groeien van 86000 km in 2009 tot 110000 km in 2012, waarvan 13000 km nieuwe hogesnelheidslijnen. Deze uitbreiding, de elektrificatie van vele lijnen, alsook de noodzaak om het oude elektrische materieel te vervangen hebben China ertoe aangezet meerdere reeksen moderne elektrische locomotieven te bestellen.

De leidende constucteurs in Europa (Alstom, Bombardier en Siemens) en Toshiba deelden deze enorme markt, in samenwerking met de lokale industrie. Zeven types worden geleverd:

- 180 HXD1, een dubbele locomotief (Bo'Bo' + Bo'Bo') van 9600 kW, ontworpen door Siemens en geproduceerd door Zhuzhou sedert 2006. Ze kunnen rijden aan 120 km/h en treinen slepen tot 6000 t.
- 500 HXD1B, eveneens het resultaat

van een samenwerking tussen Siemens en Zhuzhou, gebaseerd op het concept van de Europrinter, met een vermogen van 9600 kW, maar met slechts één kast en zes aangedreven assen (Co'Co'). Dit zijn de krachtigste locomotieven ter wereld met één kast (de BR 103 van de DB kon gedurende 10 minuten een top vermogen ontwikkelen dat nog groter was: 10295 kW).

- een versie van de HXD1B met "slechts" 7200 kW, aangeduid als HXD1C. Hier van werden 590 eenheden bijbesteld, te leveren binnen de twaalf maanden. Dit brengt hun aantal op 990 locomotie-



Met zijn 9600 kW is de HXD1B de krachtigste ter wereld met enkelvoudige kast. Van de HXD1B werden 500 eenheden besteld. ZHUZHOU.

ven. De montageketting heeft een capaciteit van 800 locomotieven per jaar, een record!

- 180 HXD2, met dezelfde karakteristieken als de HXD1 maar gebaseerd op de Prima van Alstom en gebouwd door Datong.



De 500 HXD2B ontwikkelt eveneens 9600 kW. Zij kunnen treinen van 8000 t slepen.. ALSTOM.

- 500 HXD2B, zoals voor de HXD1B, een versie Co'Co' van de HXD2.
- 1040 HXD3, een Co'Co' van 7200 kW bouwd door het Japanse Toshiba en de Chinese maatschappijen Dalian, Datong en "7 februari" te Beijing, waarvan de levering begon in 2006.
- 500 HXD3B, een andere Co'Co', gebaseerd op de IORE-locomotieven van Bombardier, in dienst bij LKAB in Zweden, die zullen worden geleverd door Dalian tussen 2009 en 2011 (foto hieronder).



FOTO 99-XX Op 22 april 2010 komt een trein met steenkool aan te Datong, gesleept door de HXD1-0028. Deze locomotieven met asindeling Bo'Bo' + Bo'Bo' en een vermogen van 9600 kW, werden ontworpen door Siemens. Er werden 180 eenheden besteld, die sedert 2006 gebouwd worden door Zhuzhou. In onze OP DE BAAN 74 pagina 13, hebben wij reeds een foto gepubliceerd, die genomen was op dezelfde plek. Toen werd deze lijn, die Datong met Fengzhen verbindt, nog uitgebaat met dieseltractie. Philippe DE GIETER.





FOTO 99-XX

Niet minder dan 1040 locomotieven van het type HXD3 worden momenteel gebouwd bij Toshiba (Japan) en bij Dalian. Hier de passage van de HXD3-0623 te Shi Ma Ba, op 17 april 2010. Men merkt de nieuwe livree van het moderne materieel: een mengeling van donkerblauw en grijsstinten.

Yves STEENEBRUGGEN.

Ondanks het feit dat zij ook voorkomen op andere lijnen, werden de HXD1 en HXD2 ontworpen om de hoeveelheid vervoerde goederen aanzienlijk te doen stijgen op de lijn «Da-Quin», terwijl de impact op de omgeving verkleinde. Deze lijn, met een lengte van 653 km en aangelegd in 1988, verbindt de industriestad Datong met de haven van Qinhuangdao. Zij wordt uitsluitend gebruikt voor het vervoer van steenkool. In 2008

werd 340 miljoen ton steenkool vervoerd, wat van de lijn de meest gebruikte ter wereld maakt. De lijn werd echter ontworpen voor het vervoer van 'slechts' 100 miljoen ton per jaar, maar dank zij de nieuwe locomotieven kon de capaciteit opgevoerd worden van 6000 ton tot 20000 ton per trein! De steenkooltreinen zijn normaal samengesteld uit 2 stellen van 102 wagens elk, met een dubbele locomotief op kop en een

andere in het midden. Elke trein is 2700 meter lang. Nieuwe wagens werden eveneens in gebruik genomen, met een toegelaten lading van 25 ton per as in plaats van 15 ton voorheen. Om een dergelijk verkeer mogelijk te maken, werd de elektrische uitrusting en de signalisatie vernieuwd en werd een nieuw type rail gelegd (75 kg/m.)

Philippe DE GIETER.

FOTO 99-XX *Een steenkooltrein, gesleept door de HXD2-0156, rijdt op 23 april 2010 voorbij Shayingcun. Deze trein van ongeveer 20.000 ton, is samengesteld uit 204 wagens. Een tweede loc is opgesteld in het midden van de trein. De lijn verbindt Datong met de haven van Qinhuangdao en is de meest belaste lijn ter wereld, met een jaarlijks verkeer van 340 miljoen ton, uitsluitend steenkool. De treinen volgen elkaar op met een gemiddeld interval van 10 minuten.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



POLEN

De ET40 en ET42: slachtoffers van de crisis



FOTO 99-XX Op 6 mei 2008 zien we een lege kolentrein te Karczemka, op de hoofdas Gdansk – Bydgoszcz, voorbij rijden in de richting van Katowice en gesleept door de schitterende ET40-57. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De dubbele elektrische locomotieven van PKP Cargo hebben een flinke slag moeten incasseren naar aanleiding van de recente economische crisis. PKP Cargo bezat drie reeksen gelede locomotieven (allen Bo'Bo' + Bo'Bo'): de ET40'en van Skoda, de ET41'en van Cegielski en de ET42'en van Novotcherask. Alleen de ET41'en hebben het overleefd.

Op het einde van de jaren '60 en in het begin van de jaren '70 was het goederenverkeer in Polen, vooral tussen Silezië (omgeving van Katowice) en de havens van Gdansk en Gdynia, fors gestegen. Om hieraan het hoofd te bieden, werd een geëlektrificeerde spoorlijn aangelegd tussen de beide gewesten die een belangrijke schakel werd voor de uitvoer van de in Silezië gedolven steenkool.

Voor de uitbating hiervan bestelde PKP bij Skoda 60 locomotieven van 4680 kW, de latere reeks ET40. Skoda leverde ze tussen 1975 en 1978 aan de standplaats Bydgoszcz. Met hun totaal gewicht van 164 ton konden zij lasten slepen van 4000 t aan een snelheid van

100 km/h. Eind 2000 verhuisden enkele exemplaren naar Wrocław om er de ET41'en te vervangen op de bergachtige lijn naar Jelenia Góra. De ET40'en werden nog sporadisch gebruikt in 2009 voor vertrekken vanuit Tarnowski Góry, voor zij werden uitgeweken in december.

Aangezien zij afgeleid waren van de Russische VL10'en, werden in Rusland 50 exemplaren van de ET42 gebouwd tussen 1978 en 1982 om de ET40'en bij te staan in hun taak. De aanpassingen die nodig waren aan het concept van de VL10'en om hen geschikt te maken voor

normaalspoor (1.435 mm) bleken uiteindelijk veel ingrijpender dan verwacht, zodat deze machines pas drie jaar na de eerste ET40'en konden worden geleverd.

De ET42'en beschikten over 4840 kW en hadden als opdracht het slepen van zware goederentreinen. Hun totale massa bedroeg 164 t en hun snelheid was vastgesteld op 100 km/h. Deze locs waren de krachtigste van de PKP en zij waren ondergebracht in Karsznice. Zij werden aan de kant gezet in 2009. De onderhoudskosten voor deze kleine reeks van machines liepen te hoog op.

FOTO 99-XX De ET40'en waren eigenlijk dubbele EU05'en. Doorrit te Karczemka van de ET40-158, vergezeld van de ET22-975 op 6 mei 2008. Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 99-XX De ET40-55 aan kop van een gemengde trein in de richting van Gdansk. Het uiterlijk van de ET40'en kon hun Tsjechische oorsprong niet verbergen. Zlotniki Kujawskie, 5 mei 2008. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 99-XX De ET42-13, van Russische makelij (Nowoczerkask), aan kop van een lege kolentrein op weg naar het mijnbekken van Silezië. Jezewo, 8 mei 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 99-XX Nog steeds op de hoofdas Gdansk - Katowice, zien we de ET42-012 in doorrit te Terespol Pomorski op 8 mei 2008. JL-VDH

FOTO 99-XX De laatste tweeledige PKP-locomotieven zijn dus de ET41'en. Cegielski te Poznan heeft 200 locomotieven van dit type (eveneens Bo'Bo' + Bo'Bo') geleverd tussen 1977 en 1983. Zij zijn bijna verdwenen van de noordzuidas, maar enkele vonden werk op de lijnen met zwaar profiel in het zuiden van het land. Op 20 juli 2006 rijdt de ET41-128 van de standplaats Nowy Sacz voorbij Andrzejowka. Yves STEENEBRUGGEN.



Polen

Alle NS-motorwagens DH1 en DH2 zijn verkocht aan de Poolse firma Sigma te Poznan. Sinds begin juni rijden de enkelvoudige motorwagen DH1 3102 en het tweeledig diesielstel DH2 3206, vernummerd naar SN82-001 en SN83-001 rond. Ze werden gereviseerd door ZNTK Poznan en in gebruik genomen door PKP PR, het onderdeel van de Poolse spoorwegen (PKP) dat instaat voor de regionale treinen, ingelegd vanuit de stelplaats Chojnice naar Tczew, Piła Główna, Szczecinek en Kościerzyna.

Buiten de DH-stellen rijden er nog verschillende andere tweedehandsstellen rond in Polen: drie 627.0, vier 627.1 en acht 628.0 van de DB voor Koleje Mazowieckie (KM) rondom Warszawa, acht Deense motorwagens bij Arriva-PCC ten zuiden van Gdansk (acht MR ex-DSB en de Lynette YM5, ex-GDS-HFHJ) en zes ex-DB motorwagens BR 624 bij PKP PR.

Ter vervanging van de zes BR-624 die in 2004 aangeschaft werden (reeks SA110 te Polen, geleverd tussen 1964 en 1968 door MAN en Uerdingen aan de DB), heeft de regio van Zachodniopomorskie (Noordoostelijke regio van Polen) samen met de PKP-PR in 2009 een reeks van tien drieledige dieselmotorwagens besteld, ondergebracht onder de reeks SA136. De laatste jaren hebben meerdere kleinere reeksen van dieselmotorwagens, ondermeer gebouwd door PESA te Bydgoszcz en ZNTK te Poznan de gesleepte treinen vervangen op de regionale lijnen. De drieledige motorwagen SA136 is de laatste realisatie van PESA. Hij heeft een vermogen van 764 kW, een hydraulische transmissie en een maximum snelheid van 120 km/h. De eerste twee stellen werden geleverd op 27 juni 2010 en onmiddellijk ingezet samen met de SA110 van Szczecin naar Szczecinek en Zgorzelec. De volledige reeks zal nog dit jaar volledig operationeel zijn wat voor de BR 624 ex-DB een definitief einde betekent van hun loopbaan.

FOTO 99-XX ↓ De DH1 en DH2 (ex-NS) werden gereviseerd te Poznan. Sindsdien rijden zij lokale treinen voor PKP- Przewozach Regionalnych. Chojnice, 11 juli 2010. Philippe DE GIETER.



FOTO 99-XX ↑ Twee weken na zijn indienstname rijdt de SA 136-002 de regionale trein 89422 Szczecin-Szczecinek. Pilowa, 12 juli 2010. Philippe DE GIETER.



FOTO 99-XX ↑ De SA110-11 (ex-624 636-7 DB) verlaat op 12 juli 2010 het station Gryfice als trein 88729 Kolobrzeg - Szczecin. Philippe DE GIETER.



Italië

Arenaways

Sinds 3 april rijdt het Italiaanse Arenaways de autoslaaptreinen uit 's-Hertogenbosch en Hamburg tussen Domodossola en Alessandria en tussen Chiasso en Livorno. Arenaways beschikt hiervoor over drie TRAXX'en (483 018 t/m en met 020).

Vanaf september zal Arenaways ook reizigersdiensten tussen Torino en Milano inleggen, zowel via Alessandria als via Novara en Vercelli.

Dit is directe concurrentie voor Trenitalia (voormalig FS).

De E630'en van FNM keren terug naar Tsjechië

In mei 2010 heeft FNM zijn negen locs reeks E630 verkocht aan RegioJet, een nieuwe railoperator in Tsjechië.

De negen E630'en maakten deel uit van een serie van 60 Bo'Bo'-locs reeks 163 die door Skoda in 1991 en 1992 gebouwd werden (model 71E) voor de met 3000V geëlektrificeerde lijnen van de Tsjechoslovaakse spoorwegen (ČSD).

Wegens financiële problemen heeft de



De E630-05 van FNM wacht op 4 oktober 2001 te Milano Nord Cadorna op het vertrek voor een trein bestaande uit M3-rijtuigen ex-NMBS. Thierry COCHIN.

ČSD deze locs nooit afgenomen en in september 1995 heeft Skoda de laatste negen aan de FNM verkocht:

- 40 zijn er uiteindelijk aangekocht door de Tsjechische spoorwegen (ČD)
- 11 door de Slowaakse spoorwegen (ZSR).

De FNM gebruikte ze voornamelijk in de goederendienst, maar de locs kwamen ook in de reizigersdienst tot inzet op kop van M2- en M3-rijtuigen die in

dezelfde periode van de Belgische spoorwegen werden overgenomen.

RegioJet heeft sinds oktober 2009 zijn licentie en wil zowel lange afstands- als regionale treinen gaan rijden. In 2011 zal bij wijze van proef gereden worden op de as Ostrava – Opava – Kmov – Olomouc, vervolgens ook op Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb en Praha – Ústí nad Labem – Decín. RegioJet treedt hiermee in concurrentie met Arriva, Veolia en Viamont.

Op 5 juni 2010 rijdt de E483.020 van Arenaways de autoslaaptrein Alessandria – 's-Hertogenbosch, hier gefotografeerd in de buurt van Novara. Marco CACCOZZA.



Duitsland

Siemens stelt voor: de Vectron

Op 29 juni 2010 heeft Siemens het ontwerp voor een nieuwe elektrische locomotief voorgesteld, die afgeleid is van de Europrinter, maar met nog meer mogelijkheden. De Vectron werd ontworpen om een maximum aantal behoeften te dekken, zowel voor binnenlands als voor internationaal verkeer en evengoed voor reizigers- als goederentreinen. Net zoals de TRAXX'en van Bombardier en de Europrinters van Siemens, kan de Vectron gebruikt worden onder de verschillende spanningen die toegepast worden in Europa. Zij kunnen ook uitgerust worden met de verschillende veiligheidssystemen die nodig zijn om te kunnen rijden in de meeste Europese landen. Het uitzicht van de kast en meer bepaald van de stuurposten, beantwoordt aan de laatste Europese eisen voor wat betreft de veiligheid in geval van aanrijding. De meest



De nieuwe Vectron van Siemens, de vierspannige 193 901, bij zijn voorstelling op het testcircuit van Wildenrath. Siemens.

krachtige versie ontwikkelt een vermogen van 6400 kW, goed voor een snelheid van 200 km/h (een versie van 160 km/h is eveneens voorzien). Er werden twee prototypes voorgesteld

op het testcircuit van Wegberg-Wildenrath: de meerspannige 193 901 en de 193 921, alleen voor wisselspanning. Twee andere prototypes, met nog andere eigenschappen, zullen volgen.

NEDERLAND: de terugkeer van de 1250 !

Sinds 1 juli staat EETC (Euro-Express Treincharter BV), dat in juni II. zijn licentie bekomen heeft als spoorwegoperator op het Nederlandse net, in voor de overbrenging van de lege nachttreinen tussen de stelplaats van Watergraafsmeer en het station van Amsterdam CS (Vertrek te Amsterdam om 09.22 en 10.52 uur en terug om 18.44 en 20.18 uur). Twee locomotieven van de reeks 1200, de 1251 en de 1252, die tot vorig jaar voor ACTS reden, worden nu voor deze taak gebruikt en zijn zodoende aan een derde loopbaan toe (zie ODB 96 blz. 42 t/m 45). Deze locomotieven zullen weldra herschilderd worden in de bordeauxrode livrei van de EETC. De diesellocomotief 661 (ex-NS), die toebehoort aan VSM en de 2205 als reserve (ex-7618 NMBS, ex-2205 NS), eigendom van "De Stichting historische Dieseltreinen" worden door EETC gebruikt voor de rangeringen in Watergraafsmeer.

FOTO 99-XX Amsterdam CS, 7 juli 2010. De 1251 heeft zojuist het treinstel voor de CNL 419 Amsterdam - München aangevoerd. De locomotief draagt nog steeds de kleuren van ACTS, maar zonder de logo's. Zij zal weldra de rode EETC-livrei krijgen. Ph. DE GIETER.



FOTO 99-XX

Sedert einde 2009 verkoopt DB Schenker stelselmatig zijn locomotieven van de reeks 182 aan DB Regio.

Op haar beurt verhuurt zij, sedert de wijziging van de dienstregeling in juni 2010, een deel van de 182'ers aan DB Fernverkehr. Op 20 juli sleept de 182 007-5 de IC 2023 Hamburg Altona - Frankfurt am Main Hbf.

Doortocht langs de Rijn te Oberwesel. Christian VAN HECK.



TELEX..

NEDERLAND

● Door de indienststelling van de elektrische tractie in de haven van Rotterdam, terwijl een deel van de markt overgenomen werd door andere maatschappijen en ook vanwege de economische crisis, beschikt DB Schenker Rail Nederland over te veel diesellocomotieven. Op een totaal van 120 locomotieven van de reeks 6400/ 6500 geleverd door MaK tussen 1988 en 1995, werden er twee gesloopt ten gevolge van een ongeval (6415 en 6514). Twee moesten verkocht worden aan Eurotunnel (6456 en 6457) en 54 locomotieven zijn in onderhoud. Dus blijven er nog 62 in dienst.

● Het derde FYRA-stel (4801) is op 29 januari aangekomen te Amsterdam. Het is het eerste dat met een interieur werd uitgerust. Een vierde werd geleverd op 19 juni. Een bijkomend stel werd besteld door NMBS (in totaal 20 eenheden) om de verbinding Den Haag - Brussel via Breda te verzorgen. De indienststelling van de Benelux-stellen op de nieuwe lijn wordt voorzien voor december 2011.

● Arriva is als winnaar uit de bus gekomen bij de harde strijd voor de toewijzing van nieuwe uitbatingen in het oosten van Nederland. In december 2012 zal NS-Reizigers vervangen worden door Arriva op de geëlektrificeerde verbinding Zwolle - Emmen en op de niet-geëlektrificeerde lijn Zutphen - Apeldoorn. Arriva zal bovendien Syntus vervangen op de lijnen Arnhem - Tiel, Arnhem - Winterswijk en Zutphen - Winterswijk. Vanaf december 2013 zal Arriva ook de diensten van Connexion overnemen voor de uitbating van de lijn Almelo - Marienberg. Arriva beschikt reeds over het materieel type GTW ontworpen door Stadler voor de verbinding Dordrecht - Geldermalsen en de bediening van niet-geëlektrifi-

ceerde lijnen rond Leeuwarden en Groningen. Voor deze nieuwe diensten, momenteel gereden met motorstellen Plan V van de NS, motorwagens van de serie 3400 en LINT-motorwagens van Syntus, gaat Arriva zijn park van GTW uitbreiden en heeft zij bij Stadler 38 bijkomende eenheden besteld (14 motorstellen en 24 motorwagens). In totaal zal Arriva beschikken over 99 stellen (21 motorstellen en 78 motorwagens), een order van in totaal 140 miljoen euro. Zij zullen geleverd worden vanaf 2012. Dit zal het aantal door Stadler verkochte GTW-stellen op 539 brengen.

RUSLAND

● Alstom en het Russische Transmashholding hebben op 29 juni een akkoord getekend voor een bedrag van een miljard euro voor de ontwikkeling van een nieuwe locomotief voor de Russische markt, de EP20. Dit akkoord kwam voort uit een bestelling van 200 locomotieven voor het reizigersvervoer door Transmashholding op 3 juni. De EP20 zal gebouwd worden te Novotcherkassk, met de nieuwste technologieën van Alstom. De EP20 wordt een tweespannige Bo'Bo'Bo', geschikt voor 3 + 25 kV. Met een vermogen van 7200 kW halen zij 200 km/h. Zij zullen moeten rijden bij buitentemperaturen van -50°C. Zij worden geleverd tussen 2012 en 2020 en zullen worden gebruikt om treinen te slepen tussen Moskou en Sochi tijdens de Olympische Winterspelen van 2014.

Anderzijds heeft RZD in mei 2010 bij Ural Locomotives, een joint-venture tussen Sinara en Siemens, een serie van 221 dubbele elektrische locomotieven (3 kV) type 2ES10 besteld. Zij zullen gebouwd worden nabij Ekaterineburg. Een prototype zal moeten klaar zijn in december 2010 voor de definitieve serieproductie tussen 2011 en 2016.

Een andere overeenkomst werd getekend op 27 mei door RZD, Siemens en Aeroex-

press (een filiaal van RZD, belast met de spoorverbindingen tussen Moskou en haar luchthavens) voor de productie van de Desiro RUS. Deze laatste zou moeten starten in 2014, met de mogelijkheid om 200 motorstellen te bouwen per jaar. De Desiro RUS zal gebaseerd zijn op de stellen die gebouwd worden voor de Olympische Spelen in 2014 te Sochi (38 stellen Desiro ML besteld bij Siemens in 2009, gelijkend op de GEN-stellen van de NMBS).

DUITSLAND

● De uitbreiding van reizigersdiensten rond Aachen gaat steeds verder. In 2012 moeten er opnieuw reizigerstreinen rijden op de lijn Lindern - Heinsberg. De laatste reizigerstreinen bereden deze 12 km lange lijn op 26 september 1980. De onderhoudswerken en de elektrificatie zullen nog dit jaar een aanvang nemen.

● In de loop van oktober zal de DB voor het eerst een testrit met een ICE3 uitvoeren in de tunnel onder het Kanaal.

FRANKRIJK - USA

● Een wetsvoorstel van een Californisch congreslid zou alle kansen kunnen teniet doen van de SNCF om de markt voor de uitbating van hogesnelheidstreinen in Californië binnen te halen. Dit wetsontwerp, dat op het punt staat om gestemd te worden, houdt in dat kandidaat-maatschappijen die vervoer verzorgden naar werk- of uitroeiingskampen gedurende de WO II, worden uitgesloten.

De ondernemingen moeten documenten voorleggen die hun rol tijdens deze periode moet bewijzen. Alle middelen zijn dus goed om concurrenten uit te schakelen. Hiervan profiteert een consortium van General Electric met de Chinezen. Deze laatsten hebben beloofd dat 80% van de onderdelen voor deze lijn zullen worden gefabriceerd in de USA, wat 3500 banen zal opleveren.

Zwitserland

De SBB schrapt de Ee 16431 - 16440

De laatste drie elektrische locomotieven van de serie Ee3/3 16431 t/m 16440 van de SBB werden uit dienst genomen op 22 februari te Zürich. De serie werd het slachtoffer van de vermindering van de rangeringen in stations en van de indienststelling van de nieuwe Ee 922. Tien eenheden werden gebouwd in 1961 en 1962. Zij hadden een vermogen van 500 kW en bereikten een topsnelheid van 45 km/h. Zij wogen 45 t.

Nog meer bestellingen voor Stadler

Het orderboekje van Stadler wordt steeds dikker. De afdeling Cargo van de SBB heeft 30 hybride locomotieven type Eem 923 besteld voor rangeringen en lichte diensten, voor een totaal van 88 miljoen Zwitserse frank. Ze zullen gebaseerd zijn op het ontwerp van de Ee 922 van de SBB. Ze zullen uitgerust zijn met twee elektrische motoren en met een dieselmotor voor de bediening van niet-geëlektrificeerde lijnen. De Eem 923 zal kunnen rijden aan 100 km/h. Zij zullen geleverd worden in 2012 – 2013.

Een nieuwe tunnel voor de Zentralbahn

De lijn Luzern – Stans – Engelberg, voorheen uitgebaat door LSE en overgenomen door Zentralbahn, heeft in het laatste stuk, bij het naderen van Engel-



Op 11 december 2005 rangeert de Ee3/3 16431 te Zürich Hbf. Deze machine werd geschrapt in 2006. Patrice AIROLDI

berg, een steile en onstabiele sectie die steeds een bron van zorgen is geweest. Een nieuwe tunnel met een lengte van 4060 m met een helling van 10,5% werd uitgegraven om deze sectie te vermijden. Ze zal officieel geopend worden op 11 december eerstkomend, om effectief in dienst te worden genomen op 12 december, de dag van de jaarlijkse dienstwijzigingen. De reistijd van Luzern naar Engelberg zal teruggebracht worden tot 48 minuten, wat een vermindering is van 20%. Twee stellen, in plaats van de huidige drie stellen, zullen volstaan om de

dienst uit te maken tussen de twee eindstations en de capaciteit zal opgetrokken worden van 400 tot 1000 reizigers per uur. De toegang van de tunnel bevindt zich onderaan op 600 m, terwijl de uitgang zich op 991 m bevindt. Het project werd aangevat in 2006 en heeft 100 miljoen Zwitserse frank gekost (ongeveer 65 miljoen Euro). We noteren nog dat de lijn naar Engelberg mogelijk het oudste stationsgebouw bevat, vermits het station Grafenort werd gebouwd in 1690 ! Het was vroeger een Benediktijnerklooster.. (www.grafenort.ch)

TELEX..

Een omstreden trein: de "DB-ÖBB EuroCity" »

● De laatste tijd botert het niet meer zo goed tussen de DB en ÖBB enerzijds en FS Trenitalia anderzijds. Twistpunt is de stiptheid en het (gebrek aan) comfort van het door FS Trenitalia ter beschikking gestelde rollend materieel voor de EuroCity-verbindingen op de as München – Wörgl - Innsbruck - Brenner – Verona/Bologna/Milano. Aangezien er niet tot een overeenkomst werd gekomen besloten de DB en de ÖBB om vanaf december 2009 zelf die treinen in te leggen, onder de naam «EC DB-ÖBB». Uiterst opmerkelijk hierbij is dat op het Italiaanse traject niet langer wordt samengewerkt met FS Trenitalia, maar met de private maatschappij LeNORD.

Volgens sommigen is FS Trenitalia daardoor zodanig in zijn wiek geschoten dat ze de treinen zoveel mogelijk probeert te saboteren. Onder andere het feit dat de EC 88/89 naar Milano geen toegang krijgt tot Milano Centrale (officieel wegens een gebrek aan vrije rijpaden) zou daar een bewijs van zijn. Als gevolg daarvan zijn de DB en de ÖBB immers genooddaakt om het minder performante station Milano Porta Garibaldi aan te doen. Dergelijke wantoestanden zouden echter door een strikte scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de operator onmogelijk moeten zijn, zodat hier voldoende ruimte voor discussie is. Als rollend materieel wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van rijkuitgen van de DB en de ÖBB en van locomotieven van de reeks ES 64 F4 (reeks 189) die bij Nordcargo worden gehuurd (Nordcargo en LeNORD behoren beiden tot de FNM-Group). Stelselmatig komen ook de loco-

motieven van de reeks 1216 voor de trein te staan. Op termijn plant men de inzet van comfortabele Railjet-stellen. De vraag is of de reiziger daar nu uiteindelijk beter van wordt. Zo lang alles goed gaat misschien wel: modern rollend materieel en een ongetwijfeld vlekkeloze service die aan de Duitse en Oostenrijkse normen voldoet. Maar als het mis gaat, zijn de reizigers plots weer op FS Trenitalia aangewezen. Die laatste aanvaardt de door de DB en ÖBB uitgegeven tickets uiteraard niet. Meer nog, er circuleren verhalen in de lokale vakpers dat de reizigers die na het uitvallen van een DB-ÖBB EuroCity zonder meer op een trein van FS Trenitalia waren gestapt, naast een nieuw ticket ook nog eens een fikse boete moesten betalen. Het wordt er voor de reiziger dus allemaal niet eenvoudiger op!

Wordt ongetwijfeld nog vervolgd!

75 jaar geleden: begin van de elektrificatie bij de NMBS

vervolg van het vorige nummer

Bijkomende rijkougen

De NMBS en haar personeel hadden geen enkele ervaring met de elektrische tractie terwijl de uitvoering van de werken en de bouw van het materieel zeer snel moesten gebeuren. Toch verliep de indienststelling vlot, tot grote tevredenheid van de reizigers. Enkel de reizigers uit Mechelen waren minder tevreden met het geringe aantal treinen dat er stopte. Ook het te geringe aantal zitplaatsen in derde klasse werd al snel een probleem. In afwachting van een meer structurele oplossing werd beslist om met ingang van 8 juli 1935 's morgens drie sneltreinen van Antwerpen naar Brussel in Mechelen te laten stoppen. Richtig Antwerpen kreeg één sneltrein in de avondspits een bijkomende stop.

Gezien het grote succes van de nieuwe dienst en het stijgend aantal reizigers was de NMBS verplicht om de acht motorstellen te verlengen met twee bijkomende rijkougen. Bij Ragheno in Mechelen werden 16 rijkougen besteld in 1938.

Deze nieuwe rijkougen hadden een capaciteit van 102 zitplaatsen in de derde klasse op houten banken. Ze beschikten slechts over twee toegangsplatformen die elk 25 staanplaatsen boden.

Ze hadden een Henricot-koppeling en doorgaande stroomkabels waardoor de goede werking van de elektrische circuits in het hele stel gewaarborgd bleef. De verwarming werd elektrisch geregeld.

De totale massa van de motorstellen werd door de twee bijkomende rijkougen verhoogd tot 332 t (leeg) of 388 t (beladen). Er konden nu in totaal 557 zitplaatsen aangeboden worden (116 B en 441 C).

Deze nieuwe rijkougen kregen de nummers 8325 t/m 8340.

Ze werden beschouwd als versterkingsrijtoug die enkel tijdens de spitsuren werden ingezet. Tussen ± 10.00 en 16.00 uur werden ze meestal uitgeweken in de bundel "Congo" nabij het station Antwerpen-Centraal. Door de werken aan de Noord-Zuidverbinding konden ze niet in het station Brussel-Noord uitgeweken worden.

25		Anvers - Malines - Bruxelles										25	
A. TRAINS ELECTRIQUES													
		E128 2-3	E2 2-3	E4 2-3	E6 2-3	E8 2-3	E10 2-3	E12 2-3	E14 2-3	E16 2-3	E18 2-3		
Anvers (C.)	⌘.....D	1. 0	6. 0	6.15	6.30	6.45	7. 0	7.10	7.30	7.40	7.50		
Malines	⌘.....A		6.16	6.31	6.46	7. 1	7.16	7.26		7.56			
Bruxelles (Nord)	⌘.....D		6.17	6.32	6.47	7. 2	7.17	7.27		7.57			
	⌘.....A	1.30	6.33	6.48	7. 3	7.18	7.33	7.43	8. 0	8.13	8.20		
		E20 2-3	E22 2-3	E24 2-3	E26 2-3	E28 2-3	E30 2-3	E32 2-3	E34 2-3	E36 2-3	E38 2-3		
Anvers (C.)	⌘.....D	8. 0	8.10	8.20	8.40	9. 0	9.20	9.40	10. 0	10.20	10.40		
Malines	⌘.....A	8.16	8.26	8.36		9.16			10.16				
Bruxelles (Nord)	⌘.....D	8.17	8.27	8.37		9.17			10.17				
	⌘.....A	8.33	8.43	8.53	9.10	9.33	9.50	10.10	10.33	10.50	11.10		
		E40 2-3	E42 2-3	E44 2-3	E46 2-3	E48 2-3	E50 2-3	E52 2-3	E54 2-3	E56 2-3	E58 2-3		
Anvers (C.)	⌘.....D	11. 0	11.20	11.40	12. 0	12.20	12.30	12.40	13. 0	13.20	13.20		
Malines	⌘.....A	11.16			12.16	12.36			13.16	13.36			
Bruxelles (Nord)	⌘.....D	11.17			12.17	12.37			13.17	13.37			
	⌘.....A	11.33	11.50	12.10	12.33	12.53	13. 0	13.10	13.33	13.53	13.50		
		E58 2-3	E60 2-3	E62 2-3	E64 2-3	E66 2-3	E68 2-3	E70 2-3	E72 2-3	E74 2-3	E76 2-3		
Anvers (C.)	⌘.....D	13.40	14. 0	14.20	14.40	15. 0	15.20	15.30	15.40	16. 0	16.20		
Malines	⌘.....A		14.16			15.16				16.16			
Bruxelles (Nord)	⌘.....D		14.17			15.17				16.17			
	⌘.....A	14.10	14.33	14.50	15.10	15.33	15.50	16. 0	16.10	16.33	16.50		
		E78 2-3	E80 2-3	E82 2-3	E84 2-3	E86 2-3	E88 2-3	E90 2-3	E92 2-3	E94 2-3	E96 2-3		
Anvers (C.)	⌘.....D	16.40	16.50	17. 0	17.10	17.20	17.20	17.40	18. 0	18. 0	18.10		
Malines	⌘.....A		17.16			17.36		17.56	18.16				
Bruxelles (Nord)	⌘.....D		17.17			17.37		17.57	18.17				
	⌘.....A	17.10	17.20	17.33	17.40	17.53	17.50	18.13	18.33	18.30	18.40		
		E94 2-3	E96 2-3	E98 2-3	E100 2-3	E102 2-3	E104 2-3	E106 2-3	E108 2-3	E110 2-3	E112 2-3		
Anvers (C.)	⌘.....D	18.20	18.30	18.40	18.45	19. 0	19.20	19.40	20. 0	20.30	21. 0		
Malines	⌘.....A	18.36				19.16			20.16		21.16		
Bruxelles (Nord)	⌘.....D	18.37				19.17			20.17		21.17		
	⌘.....A	18.53	19. 0	19.10	19.15	19.33	19.50	20.10	20.33	21. 0	21.33		
		E114 2-3	E116 2-3	E118 2-3	E120 2-3	E122 2-3	E124 2-3	E126 2-3	E130 2-3				
Anvers (C.)	⌘.....D	21.30	22. 0	22.30	22.45	23. 0	23.30	0. 0	0.30				
Malines	⌘.....A		22.16			23.16	23.46	0.16	0.46				
Bruxelles (Nord)	⌘.....D		22.17			23.17	23.47	0.17	0.47				
	⌘.....A	22. 0	22.33	23. 0	23.15	23.33	0. 3	0.33	1. 3				

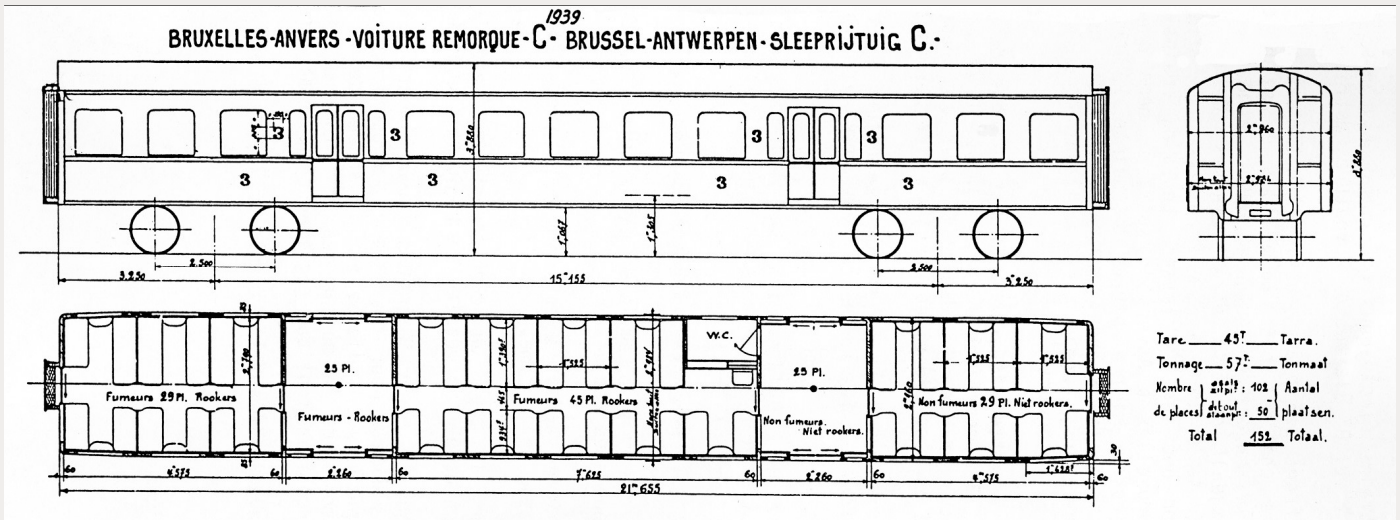
● Nuit du dimanche au lundi.

DEMANDEZ LES « CHOCOLATS MEYERS »
ILS SONT EXQUIS !

Dienstregeling van de op 5 mei 1935 ingehuldigde elektrische dienst, hier voor de richting Antwerpen - Brussel. Het eerste vertrek was om 06.00 uur en de laatste trein vertrok om 01.00 uur 's nachts. Vanuit Brussel verliet de eerste trein om 06.00 uur de hoofdstad en vertrok de laatste trein om 02.00 uur 's nachts.

Belangrijkste kenmerken van de rijkstrijtuigen uit 1939

Type:	C	Diameter van de wielen:	1,010 m
Nummers van de rijkstrijtuigen:	8325 t/m 8340	Type draaistellen:	Pennsylvania
Nummering vanaf april 1948:	213.201 t/m 216	Gewicht van de draaistellen:	15,5 t
Bouwer:	Ragheno te Mechelen	Gewicht leeg:	45,0 t
Lengte van de kast:	21,655 m	Gewicht beladen:	57,0 t
Breedte van de kast:	2,960 m	Aantal zitplaatsen:	102
Hoogte van het dak:	3,880 m	Aantal staanplaatsen:	50
Asafstand van de draaistellen:	2,550 m		



Het stel 8 met twee bijkomende rijkstrijtuigen. Dit motorstel verloor de fraaie blauw-beige livree en kreeg een schildering in twee tinten groen. Deze beslissing werd genomen in november 1947. Foto: NMBS-Groep.





FOTO BD-9901 Het rijtuig 213.213, ex-8337, in de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek op 28 januari 1959. In 1956 werd het geherklasseerd als rijtuig tweede klasse. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-9902 In maart 1952 verlaat het stel 1 de werkplaats van Schaarbeek. Het is versterkt met twee bijkomende rijtuigen. Op de voorgrond zien we het motorrijtuig 213.001, ex-7301 (ACEC - AMN), met een rode schijf over de koplamp. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



De nieuwe tweeledige motorstellen type 1939

Een jaar na de invoering van de elektrische tractie bleek dat de vierledige motorstellen eigenlijk te groot waren voor de daluren. Het was niet mogelijk ze te splitsen in kleinere eenheden met twee rijtuigen. Er werd een studie uitgevoerd voor de bouw van twee tweeledige motorstellen die als prototype zouden dienen voor het toekomstige materieel. Hoewel verschillende projecten het daglicht zagen kwam het in eerste instantie toch niet tot een bestelling.

Sinds de elektrificatie van de lijn 25 reden alle stoptreinen via de lijn 27 waarbij zowel stoomlocomotieven als dieselmotorwagens werden ingezet. In

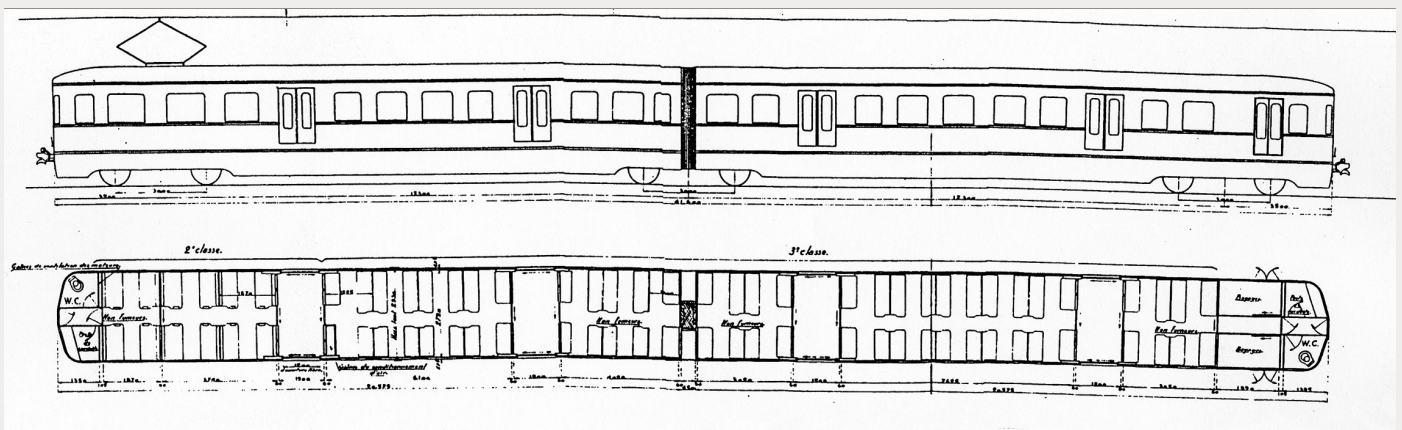
1938 besliste de NMBS om de reizigersdienst tussen Brussel en Antwerpen volledig met elektrische tractie uit te baten. Dit had tot gevolg dat alle stations langs de lijn 25 hoge perrons moesten krijgen.

Om de dienst te kunnen verzekeren moest er bijkomend materieel besteld worden. Oorspronkelijk wou men 16 nieuwe motoreenheden en 16 rijtuigen bestellen. Uiteindelijk ging de Beheerraad van de NMBS op 11 maart 1938 akkoord met de bestelling van 8 tweeledige motorstellen die tussen begin september en eind oktober 1939 geleverd moesten worden.

Dit materieel moest aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moesten ze zoveel mogelijk compatibel zijn met de motorstellen uit 1935. Ze moesten on-

derling koppelbaar zijn en ze moesten een groter acceleratievermogen hebben om de sneltreinen niet op te houden. Het interieur moest een snelle doorstroming van de reizigers mogelijk maken. Dit nieuwe materieel werd bovendien beschouwd als het prototype voor de toekomstige stellingen waarmee de "Kleine ster" rond Brussel zou worden uitgebaut.

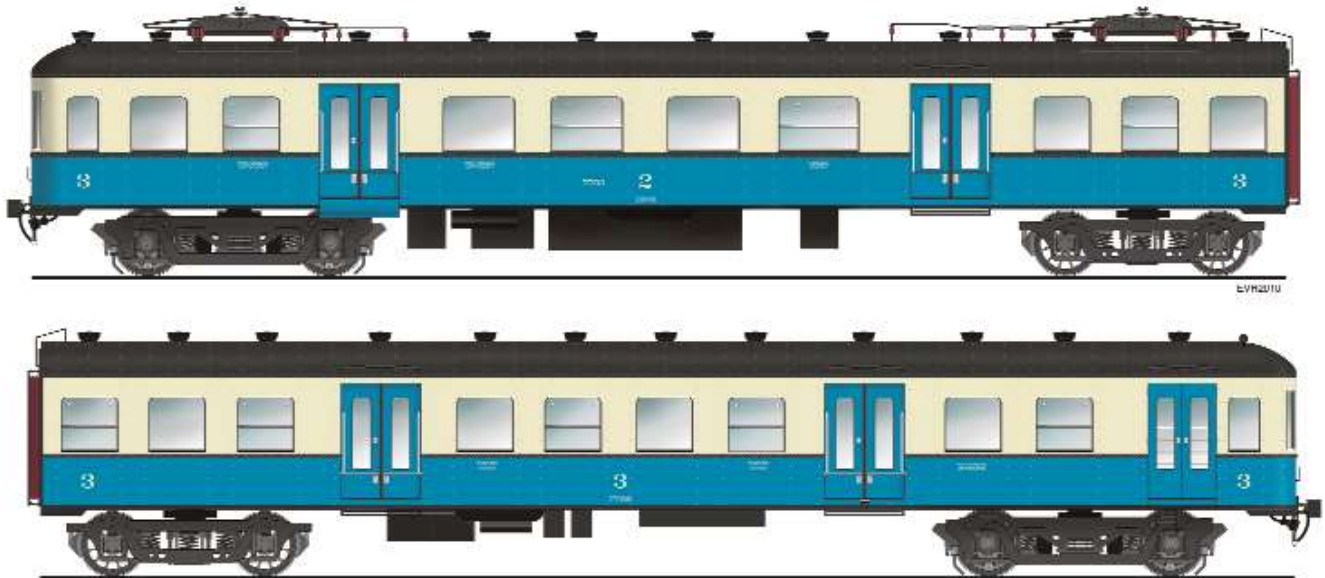
De stellingen werden gebouwd bij de Ateliers Métallurgiques de Nivelles en bij de Ateliers de la Dyle in Leuven voor wat betreft het mechanische gedeelte. Het elektrische gedeelte werd door ACEC en SEM geleverd. Deze apparatuur was identiek aan deze in de motorstellen uit 1935, met afzonderlijke elektropneumatische contacten die toelieten dat beide types met elkaar gekoppeld konden worden.



Een van de projecten voor een nieuw tweeledig motorstel. Deze studie voorzag twee gelede rijtuigen met in totaal drie draaistellen. Een aantal kenmerken (stuurposten, compartimenten, deuren) werden in het definitieve ontwerp behouden.

Het eerste motorstel uit 1939, gefotografeerd in de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek. Het kreeg het stelnummer 13 met de rijtuigen 7733 (mCD) en 7525 (mBC). Foto NMBS-Groep.





Voornaamste kenmerken van de motorstellen uit 1939

Rijtuigen:	mCD	mBC
Asindeling:	Bo' 2'	2' Bo''
Nummers van de rijtuigen:	7733 t/m 7740	7525 t/m 7532
Nummers in april 1948:	228.001 t/m 008	
Constructeurs:	ACEC/SEM/AMN/La Dyle	
Lengte van de kast:	21,230 m	21,230 m
Breedte van de kast:	2,955 m	2,955 m
Hoogte van het dak:	3,930 m	3,930 m
Asafstand van de motordraaistellen:	3,100 m	
Asafstand van de andere draaistellen:	2,500 m	
Diameter van de wielen:	1,118 m	
Aantal tractiemotoren:	2 SEM	2 SEM
Vermogen:	390 kW	390 kW
Type draaistellen:	AMN	Pennsylvania
Gewicht leeg:	50,50 t	50,50 t
Gewicht beladen:	63,40 t	63,6 t
Maximumsnelheid:	100 km/h (later 120 km/h)	
Aantal zitplaatsen:	30 B + 37 C	76 C

FOTO BD-9903 ↓

Het stel 14 in de werkplaats van Schaarbeek in maart 1952. Het kreeg op 15 maart 1948 het nummer 228.002 (vroegere rijtuigen 7732 + 7526). Het stel kreeg een schildering met twee tinten groen en een zwarte band.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.





FOTO BD-9904 Het stel 16/228.004 in het station van Brussel-Noord. Het is geschilderd in twee tinten groen met een zwarte band. Let op het enorme draaistel met dubbel chassis. Fotograaf onbekend, verzameling TSP ©.

De tractiemotoren werden door SEM geleverd. Ze leverden een constant vermogen van 150 kW met een piek van 195 kW.

De overbrenging gebeurde door middel van tandwielen, nokkenassen en Sécheron-veren.

Het was oorspronkelijk voorzien om vier motorstellen uit te rusten met opgehangen tractiemotoren maar deze techniek stond nog niet op punt en het zou de levering van de stellingen vertraagd hebben.

Een elektrische motor van 3000 V dreef op dezelfde as de compressor en een generator voor het opladen van de batterijen aan.

Elk rijtuig had een aangedreven en een gewoon draaistel (Bo' 2' + 2' Bo'). Om de stroeve ophanging van de motorstellen uit 1935 te vermijden, bouwden de Ateliers Métallurgiques de Nivelles een draaistel met dubbel chassis. Het binnenste gedeelte droeg de tractiemotoren terwijl het buitenste gedeelte de kast droeg. Deze draaistellen waren beter van kwaliteit maar ze hadden het

nadeel dat ze nog zwaarder waren dan die onder de stellingen uit 1935. De niet aangedreven draaistellen waren van het type Pennsylvania.

De remming gebeurde met een remkraan van Westinghouse.

In de derde klasse waren de zitbanken volledig uit hout. Dit was een gevolg van het toenemend vandalisme (toen al...) dat werd vastgesteld in de stellingen uit 1935. Het aantal zitplaatsen bedroeg 30 in tweede klasse en 113 in derde klasse. Er waren 100 staanplaatsen, enkel in de derde klasse. In de pakwagenafdeling kon een lading van 2,5 t vervoerd worden.

Voor de verwarming werd gebruik gemaakt van elektrische radiatoren.

De schuifdeuren werden pneumatisch bediend. Tijdens het sluiten van de deuren ontstond er een zeer luidruchtige luchtontsnapping.

De motorstellen uit 1939 kregen de stelnummers 13 t/m 20. De rijtuigen droegen de nummers 7733 t/m 7740 en 7525 t/m 7532.

Net zoals de motorstellen uit 1935 kregen ze een mooie blauw-crème livree met een zwarte band.

De nieuwe dienst van 8 oktober 1939

De stoptreinen op lijn 25 werden met ingang van de winterdienst op 8 oktober 1939 gereden door elektrische motorstellen. Bovendien stopten alle sneltreinen tussen Brussel en Antwerpen nu ook in Mechelen.

De eerste trein vertrok om 04.30 uur in Brussel-Noord en de laatste om 02.00 uur. Enkel tussen 02.00 en 04.30 uur was er dus een korte pauze.

In principe reden er nu per uur minstens twee sneltreinen en twee stoptreinen tussen Brussel en Antwerpen.

Gezien het succes van de elektrificatie van de lijn Brussel - Antwerpen kwam de NMBS in 1939 tot het besluit dat de elektrische tractie uitgebreid moest worden tot de "Kleine Ster" rond Brussel. Het zou dan gaan om de verbindingen naar Charleroi, Leuven, Aalst, Ottignies en Braine-le-Comte.

op lijn 124:

- Ze mochten geen stoptreinen rijden;
- Indien ze met vier rijtuigen reden mochten ze tussen Brussel-Zuid en Braine-l'Alleud niet stoppen;
- Indien ze met zes rijtuigen reden moesten de stopplaatsen op beide lijnen minstens 8 km uit elkaar liggen.

Nummering van de stellen uit 1935 en 1939

Nummering van de rijtuigen met 4 cijfers

Zoals we reeds in het vorige nummer zagen had elk rijtuig oorspronkelijk een eigen nummer.

Voor de stellen uit 1935:

- 7301 t/m 7312 voor de ACEC-stellen;
- 7713 t/m 7724 voor de SEM-stellen;
- 8201 t/m 8212 voor de AMN-rijtuigen;
- 8513 t/m 8514 voor de La Dyle-rijtuigen.

Voor de rijtuigen uit 1939:

- 8325 t/m 8340.

Voor de stellen uit 1939:

- 7525 t/m 7532 voor de mBC-eenheden;
- 7733 t/m 7740 voor de mCD-eenheden.

Het eerste cijfer gaf het type rijtuig aan

(7 = motorrijtuig, 8 = volrijtuig), het tweede cijfer gaf de indeling weer (2 = 2de klasse, 3 = 3de klasse, 5 = 2de + 3de klasse, 7 = 3de klasse + pakwagenafdeling) en de laatste twee cijfers vormden het volgnummer van het voertuig.

Nummering van de stellen

Om een motorstel gemakkelijker te kunnen herkennen - vooral in de omloopgrafieken - kreeg elk stel een eigen volgnummer:

- 1 t/m 12 voor de stellen uit 1935 (zie het vorige nummer - bladzijde 53 - voor meer details);
- 13 t/m 20 voor de stellen uit 1939.

Dit nummer stond op een kleine ronde schijf met een diameter van 15 cm die op beide kopwanden werd aangebracht. Het bestond uit een zwart cijfer op een witte achtergrond.

Met ingang van 1 januari 1954 werd de letter "A" voor het nummer geplaatst: A1 t/m A20. Ook 26 andere motorstellen die na de oorlog gebouwd werden kregen nog de nummers 21 t/m 46 (de 228.009 uit 1946 en de 228.010 t/m 035 uit 1950).

In november 1954 eindigde het gebruik van deze stelnummers.

Nieuwe nummering met 6 cijfers

Vanaf 15 april 1948 werd een nieuwe nummering met 6 cijfers ingevoerd:

Voor de stellen uit 1935:

- 212.201 t/m 212 voor de motorrijtuigen B 8201 t/m 8212;
- 213.001 t/m 012 voor de rijtuigen mC 7301 t/m 7312;
- 215.201 t/m 212 voor de rijtuigen BC 8513 t/m 8524;
- 217.001 t/m 012 voor de motorrijtuigen mCD 7713 t/m 7723.

Voor de rijtuigen uit 1939:

- 213.201 t/m 216 (ex-8325 t/m 8340)
- Deze nummers werden echter pas vanaf 1950 aangebracht.

Voor de stellen uit 1939:

- 228.001 t/m 008.

Het eerste cijfer (hier de 2) geeft aan dat het gaat om een deel van een elektrisch motorstel. Het tweede cijfer geeft aan of het gaat om een enkel rijtuig (1) of om een volledig motorstel (2). Het derde cijfer geeft de indeling van het interieur weer: 2 = 2de klasse, 3 = 3de klasse, 5 = 2de + 3de klasse, 7 = 3de klasse met pakwagenafdeling. De drie laatste cijfers waren het volgnummer van het voertuig.

Wordt vervolgd...

FOTO BD-9905 In juni 1949 zat Bruno DEDONCKER in een stuurpost en fotografeerde een motorstel uit 1935 aan de uitrit van Vilvoorde. Let op de nieuwe mast rechts. Het gaat om een nieuwer type dat werd geplaatst om de masten die tijdens de oorlog werden vernield te vervangen. Rechts de nog niet geëlektrificeerde lijn 27. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Gisteren

De lijn 62 Oostende (stad) – Torhout met een lengte van 24 km werd in dienst genomen op 1 april 1868. Zij werd op dubbel spoor gebracht tussen 1896 en 1898 en terug gereduceerd tot enkelspoor in 1940. De reizigersdienst werd vervangen door een busdienst op 26 mei 1963, terwijl de goederendienst werd behouden tot 1967. De lijn werd uit de inventaris geschrapt op 5 mei 1984 en opgebroken in 1984 en 1985. Het station Ichteghem (later Ichtegem) werd gelijktijdig met het openen van de lijn in dienst gesteld. Het gebouw bevond zich op ± 17 km van Oostende en 7 km. van Torhout. Vandaag bestaat nog alleen het oude bareelwachters-huis, terwijl de oude bedding werd omgevormd tot wandel- en fietspad, genoemd "De Groene 62".

De foto hieronder werd genomen in juni 2010. De foto kon niet meer uit dezelfde hoek worden genomen.

Vandaag

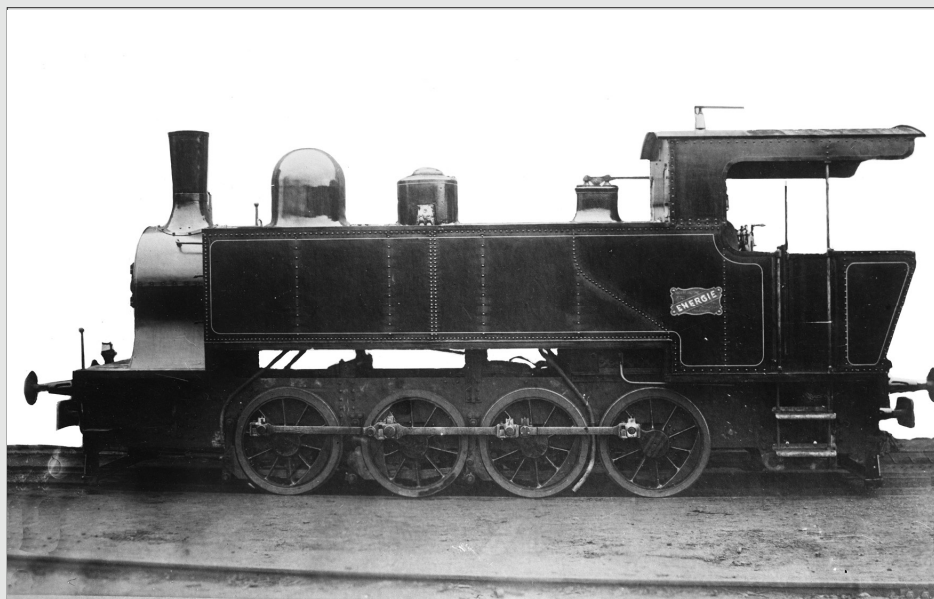
Dit is Belgisch

Frankrijk:

CGB 040T nrs 51-53

Energie, gevestigd te Marcinelle, leverde in 1912 drie vierassige tenderlocomotieven met binnenvallende cilinders aan de maatschappij "le Chemin de fer de la Grande Banlieue, Seine et Oise" (SGB). Zij kregen de fabrieknummers Energie 301, 302 en 303. Bij de SGB werden zij genummerd als 51, 52 en 53.

Op de foto is duidelijk te zien dat deze locomotieven waren uitgerust zowel met buffers voor normaalspoor als met een centrale buffer, vermoedelijk voor het rangeren van smalspoorwagens op gemeenschappelijke sporen met drie rails. Wij weten zeer weinig over de inzet van deze machines. Heeft iemand hierover meer informatie?



Een afbeelding van de locomotief 53 (Energie nr. 303).
Foto Energie, verzameling TSP ©.



Boven: de locotractor bij het verlaten van de fabriek.

Rechts: de machine werd stevig verankerd op een dieplader voor het transport naar de Antwerpse haven. Hier werd hij in het ruim van een vrachtschip geladen met bestemming Azië.

Foto's: Cockerill.



Taiwan: Cockerill- locotractor

De Cockerill-vestiging van Seraing leverde in 1977 een groot aantal drieassige locotractoren van 45,8 ton aan een cementfabriek te Taipei: *Taiwan Cement Corporation*.

Wij kennen niet alle Cockerill-fabrieksnummers. De afgebeelde locotractor had vermoedelijk een van de volgende fabrieksnummers: 4277, 4278, 4279, 4280 of 4300.

50 jaar geleden..



Op 26 september 1960 ontving de NMBS de eerste diesellocomotief van het type 260, de latere reeks 80. Gebouwd door La Brugeoise et Nivelles, werd de 260.001 (8001) geleverd aan het depot van Kinkempois op 26 september 1960. In totaal werden 69 machines gebouwd, op basis van de V60 van de DB, door La Brugeoise et Nivelles tussen 1960 en 1963 (260.001 t/m 021 en 043 t/m 069) en door ABR (260.022 t/m 042). Onze foto toont de 260.001 aan het werk bij het rangeren te Kinkempois in 1968. De 8001 werd op 1 maart 2002 geschrapt in het depot van Schaarbeek waar zij werd verschroot in juni 2004. Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP ©.

FOTO 99-xx Op 16 september 1985 nam de 29.013 deel aan het draaien van de film "Le rire de Caïn" te Poelkapelle, op lijn 63 Torhout – Lichtervelde – Westrozebeke – Ieper. De gevoelige scène speelt zich af tijdens de Tweede Wereldoorlog en toont een trein van weggevoerden, die getroffen werd door een luchtaanval; de 29.013 was hier niet echt op haar plaats Pierre HERBIET.

30 jaar geleden..



25 jaar geleden.



FOTO 99-xx Op 28 september 1985 reed de laatste trein op de grenssectie Ecouvies - Lamorteau - Virton (lijn 155): de trein 47986 Vangeville - Antwerpen, geladen met soda. Deze werd geslept door de 5315 en passeert Lamorteau. Vroeger was op deze lijn een intens goederenverkeer, dat echter afnam met de jaren. Momenteel is lijn 155 teruggebracht naar één spoor en gedegradeerd tot een eenvoudige aansluiting van de papierfabriek te Harnoncourt die bediend wordt vanuit Virton. Serge MARTIN.

FOTO 99-xx Met het oog op de bestelling van dubbeldekkers, testte de NMBS vanaf 20 september tot 4 oktober 1985 een stel VB 2N (voiture banlieu à deux niveaux) van de SNCF. Het werd ingezet voor de semi-directe treinen tussen Schaarbeek en Tournai, of Lessines. De acht rijtuigen waren vergezeld van een generatorwagen. Aankomst te Brussel-Zuid op 30 september 1985 van de semi-direct Schaarbeek – Lessines. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden..



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

4. De vernummering en de invoering van de roodbruine livrei in 1956

Het bericht 8M van 17 februari 1956 gaat over het vernummen en het roodbruin schilderen van het goederenmaterieel. Deze herschildering begon reeds begin november 1955. Men ging er van uit dat de vernummering minstens zes jaar zou duren aangezien deze pas werd uitgevoerd wanneer de wagens naar de werkplaats gingen voor een tussentijdse revisie. De vernummering was eind 1963 voltooid maar ook dan konden we nog groene wagens met een nummer bestaande uit 7 cijfers zien. Deze wagens waren echter afgesteld, wat door een kruis werd aangegeven. Het was de bedoeling om ze als dienstwagens te gaan gebruiken. Deze wagens kregen dan ook onmiddellijk een UIC-nummer.

Om de vernummerde wagens te herkennen moest men een nummer bestaande uit 7 cijfers gebruiken.

Het is hier dat de meeste fabrikanten van modeltreinen zich vergissen wanneer ze modellen uit de periode na de Tweede Wereldoorlog uitbrengen. Er zijn zeer weinig modellen van oude goederenwagens. Meestal gaat het om Duitse modellen die een Belgisch tintje krijgen. Dikwijls krijgt de Duitse wagen een groen jasje en een nummer met 7 cijfers. Zoals

we in *Op De Baan 97* zagen, bleven slechts enkele kleine pakwagens van het type 4012a (het latere type 4012B1) na hun vernummering nog een tijdje in het groen rondrijden. Pas na de demontage van hun uitkijkpost kregen ze de roodbruine livrei.

Een andere fout is het gebruik van een verkeerd of niet bestaand nummer. Een mooi model in schaal N van een "Oppeln" (ex-DR) heeft het nummer van een niet geremde wagen dat begint met de cijfers 3.3, terwijl het om een geremde wagen gaat en het nummer dus met 4.4 had moeten beginnen. Bovendien hoort het volledige nummer bij een wagen van het type 2211 dat in 1947 en 1948 door de Canadese industrie werd geleverd. Al deze wagens waren geremd. Wanneer we de 3.3 vervangen door 4.4 krijgen we het nummer van een van deze nieuwe wagens. Jammer, want dit model verdiende beter.

Een wagen van het type "Bremen" (ex-DR, zie *Op De Baan 91*) wordt door een andere fabrikant in schaal HO aangeboden. Het model is in het groen en heeft een nummer met 6 cijfers. Toch zijn de lijsten voor het type 2021 onvolledig en we kunnen dan ook de vraag stellen of het nummer op het model wel echt heeft bestaan. We moeten wel vermelden dat de vernummerslijst uit 1956 van de werkplaats Gentbrugge evenmin volledig is. Deze lijst bevat slechts 7 van deze wagens met een oud Belgisch nummer en

33 wagens die van de SNCF werden gekocht. Van deze serie werden 12 exemplaren afgestaan aan de CFL, waarbij ze nog altijd de kleuren van de DR droegen. De versterkingen aan de uiteinden van de kast werden door de CFL aangebracht. Deze wagens waren op het moment van hun overdracht aan de CFL nog steeds eigendom van de Belgische Staat. Foto's van dit materieel met een nummer bestaande uit 6 cijfers zijn niet bekend. Enkel een foto zou kunnen aantonen hoe de vork aan de steel zat.

De vernummering van 1956

Het nummer bestaat uit 7 cijfers met de volgende betekenis:

Eerste cijfer: Dit cijfer liet toe om het wagentype te herkennen (het cijfer 5 werd niet gebruikt):

- 1 = speciale wagen
- 1 of 2 = stortwagens
- 3 of 4 = gesloten wagens
- 6 of 7 = platte wagens met 2 assen
- 8 of 9 = platte wagens met 4 assen

Tweede cijfer: dit duidt de remming aan (het cijfer 5 werd niet gebruikt):

- 1 = niet geremde stortwagen
- 2 = geremde stortwagen
- 3 = niet geremde gesloten wagen
- 4 = geremde gesloten wagen
- 6 = niet geremde platte wagen met 2 assen



FOTO 99-XX NB Gesloten wagen 4.421.085 in Oostende op 10 april 1958. De eerste drie cijfers geven aan dat het gaat om een gesloten wagen (4) die geremd is (4) van 20 tot minder dan 25 ton (2). Deze wagen van 21 ton, waarvan de kast werd herbouwd, is afkomstig van het "War Departement" (WD). Hij werd ingedeeld bij het type 2000d, later 2000E1. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

- 7 = geremde platte wagen, 2 assen
- 8 = niet geremde platte wagen, 4 assen
- 9 = geremde platte wagen, 4 assen

Derde cijfer ; Dit gaf per type wagen de lengte of het draagvermogen aan:

Stortwagen

- 0 = minder dan 20 t
- 1 = minder dan 20 t
- 2 = van 20 tot minder dan 25 t
- 3 = van 20 tot minder dan 25 t
- 4 = van 20 tot minder dan 25 t
- 5 = 25 t en meer
- 6 = 25 t en meer
- 7 = 25 t en meer
- 8 = 25 t en meer
- 9 = 25 t en meer

Gesloten wagens

- 0 = minder dan 20 t
- 1 = minder dan 20 t
- 2 = van 20 tot minder dan 25 t
- 3 = van 20 tot minder dan 25 t
- 4 = van 20 tot minder dan 25 t

Platte wagens met twee assen

- 0 = van 10 m tot minder dan 11 m
- 1 = van 11 m tot minder dan 12 m
- 2 = van 12 m tot minder dan 13 m
- 3 = van 13 m tot minder dan 14 m
- 4 = -
- 5 = -
- 6 = van 6 m tot minder dan 7 m
- 7 = van 7 m tot minder dan 8 m
- 8 = van 8 m tot minder dan 9 m
- 9 = van 9 m tot minder dan 10 m

Platte wagens met vier assen

- 0 = van 10 m tot minder dan 11 m
- 1 = van 11 m tot minder dan 12 m
- 2 = van 12 m tot minder dan 13 m



FOTO 99-XX NB Gesloten wagen 3.315.411 in Bastogne op 12 maart 1956. Het nummer geeft aan dat het gaat om een gesloten wagen (3), niet geremd (3), van minder dan 20 t (1). Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

- 3 = van 13 m tot minder dan 14 m
- 4 = van 14 m tot minder dan 15 m
- 5 = van 15 m tot minder dan 16 m
- 6 = van 16 m tot minder dan 17 m
- 7 = van 17 m tot minder dan 18 m
- 8 = 18 m en meer
- 9 = 18 m en meer
- 4 = van 20 t tot minder dan 25 t
- 5 = 25 t en meer
- 6 = 25 t en meer
- 7 = 25 t en meer
- 8 = 25 t en meer
- 9 = 25 t en meer

Vierde cijfer: Dit was enkel van belang voor de platte wagens waarvoor het cijfer het laadvermogen aangaf:

Platte wagens met twee assen

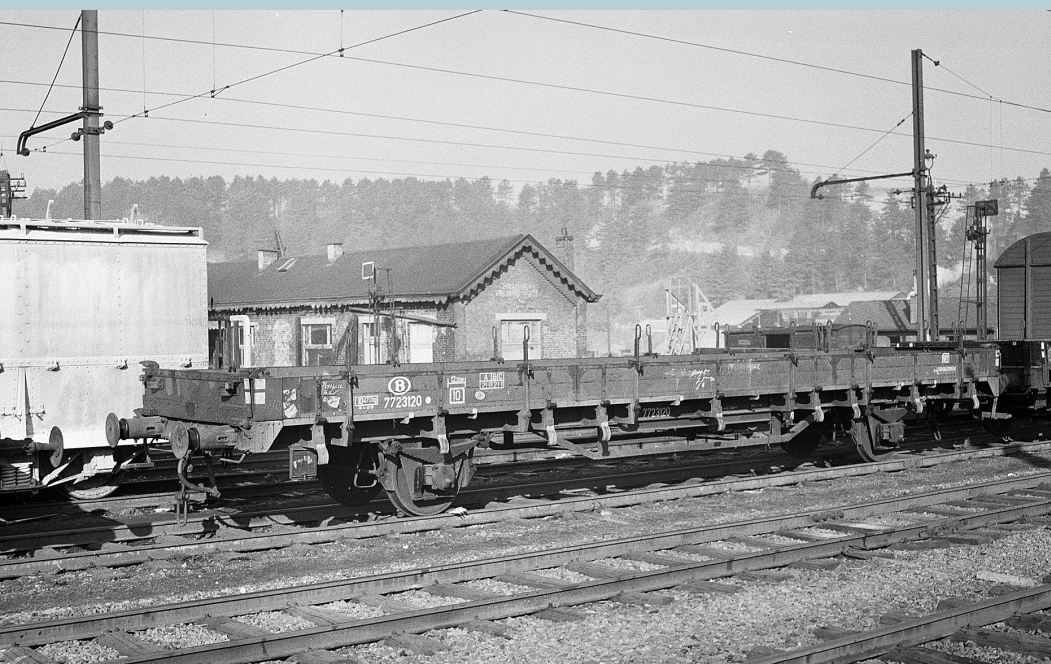
- 0 = minder dan 20 t
- 1 = minder dan 20 t
- 2 = van 20 t tot minder dan 25 t
- 3 = van 20 t tot minder dan 25 t

Platte wagens met vier assen

- 1 = van 10 t tot minder dan 20 t
- 2 = van 20 t tot minder dan 30 t
- 3 = van 30 t tot minder dan 40 t
- 4 = van 40 t tot minder dan 50 t
- 5 = 50 t en meer

De drie laatste cijfers

vormden het volg-nummer van de wagen.



Wagen 7.723.120 in Jemelle, 19 februari 1959. Het nummer geeft aan dat het om een platte wagen met twee assen gaat (7), geremd (7), tussen 12 en 13 m lang (2), met een laadvermogen van 20 t tot minder dan 25 t. Tussen 1952 en 1963 werden duizenden wagens van dit type gebouwd. Later werden ze het type 3202A1, lettercode K.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

PORTRET

FOTO 99-XX NB → De gesloten veerbootwagen 1.052.759 (type 5030) bij het verlaten van de fabriek in 1962. Het gaat om een speciale wagen uit de reeks 1.050.000 tot 1.059.999. Van dit type werden 100 exemplaren gebouwd in 1961 en 1962. Later werden ze het type 5030A1 met lettercode Hbfkks. Verzameling TSP.

Het lijkt er op dat er plannen bestonden om het eerste cijfer weer weg te nemen maar dit ging niet door omdat het nummer van de speciale wagens dan nog maar uit 5 cijfers zou hebben bestaan. Ze werden immers als volgt hernoemd:

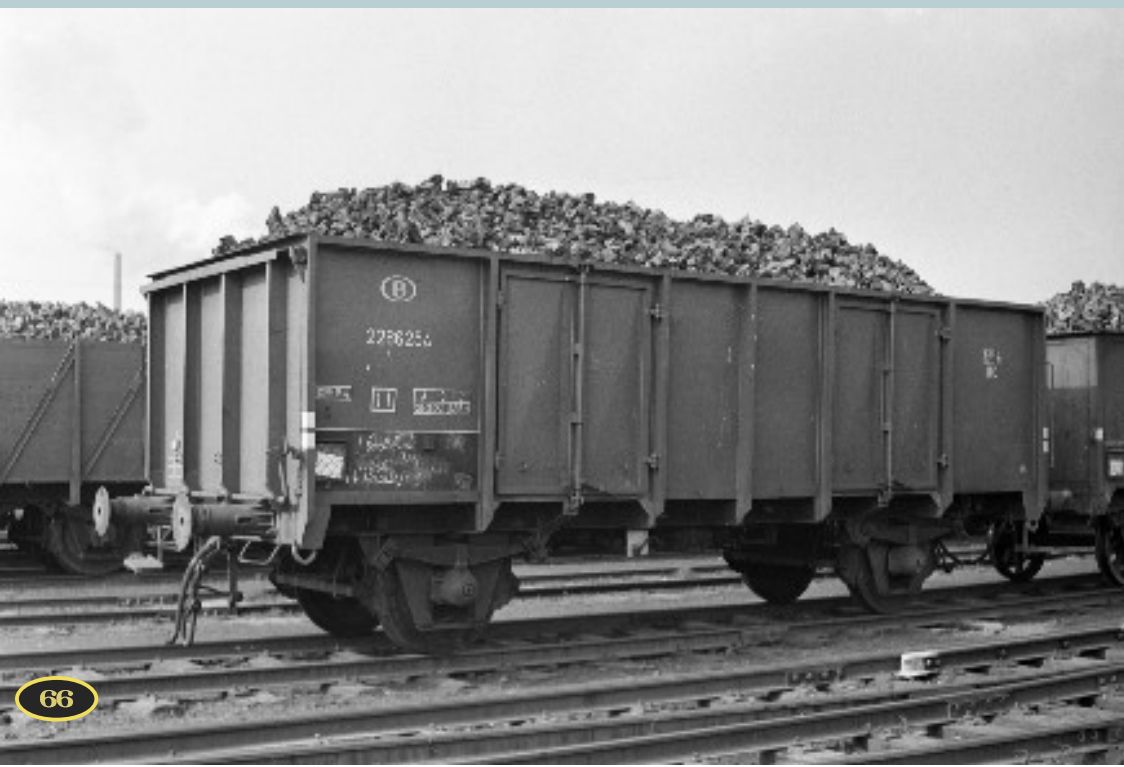
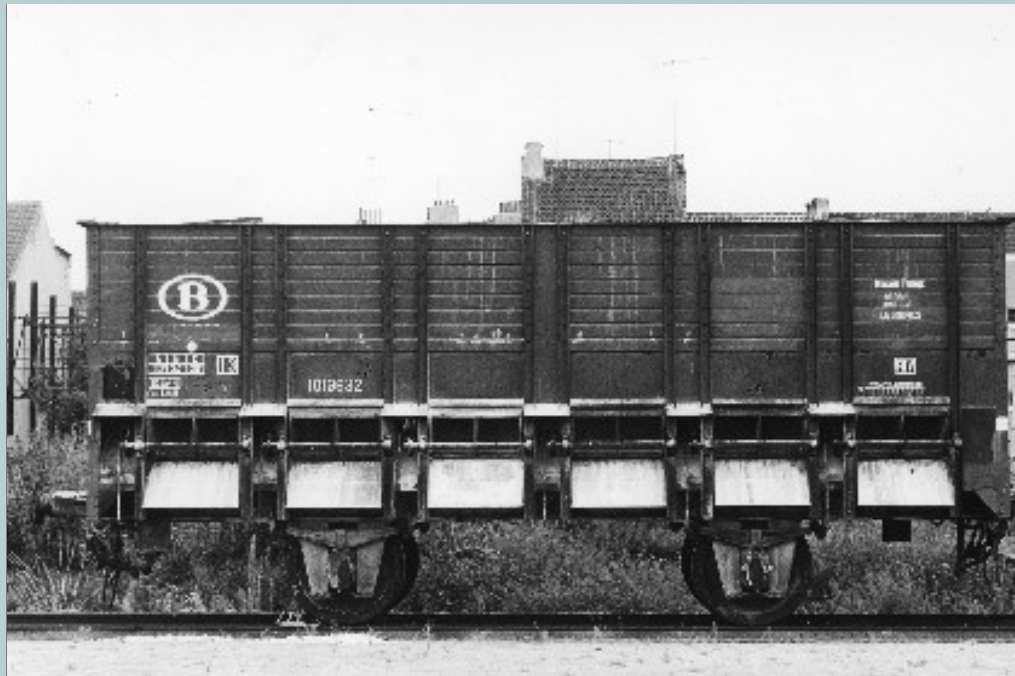
- 1.010.000 t/m 1.029.000: stortwagens
- 1.030.000 t/m 1.049.999: gesloten wagens
- 1.050.000 t/m 1.059.999: veerbootwagens
- 1.060.000 t/m 1.079.999: platte wagens met 2 assen
- 1.080.000 t/m 1.099.999: platte wagens met 4 of meer assen.

De vernumming van 1956 maakte het voor de spoorwegbedienden eenvoudiger om wagens te identificeren. Wie het systeem kende wist onmiddellijk met welk soort wagen hij te maken had.

De Belgische wagens droegen ook een typenummer. Dit nummer van 4 cijfers liet echter niet toe om wagens met een handrem te identificeren.

Wordt vervolgd.

Charles OCSINBERG



↑ **FOTO 99-XX NB**
Zelfflosser 1000B1 met nummer 1.019.632. Hij draagt een nummer uit de reeks 1.010.000 tot 1.029.000 die werd toegewezen aan de speciale stortwagens. Dit type wagen, waarvan 200 stuks werden gebouwd, werd beschreven in ODB 66, blz. 14. Verzameling TSP.

← **FOTO 99-XX NB** Stortwagen 2.286.254, beladen met cokes, in Haren op 21 maart 1959. Het nummer wijst op een stortwagen (2), geremd (2), met een laadvermogen van 25 t of meer. Verzameling TSP.



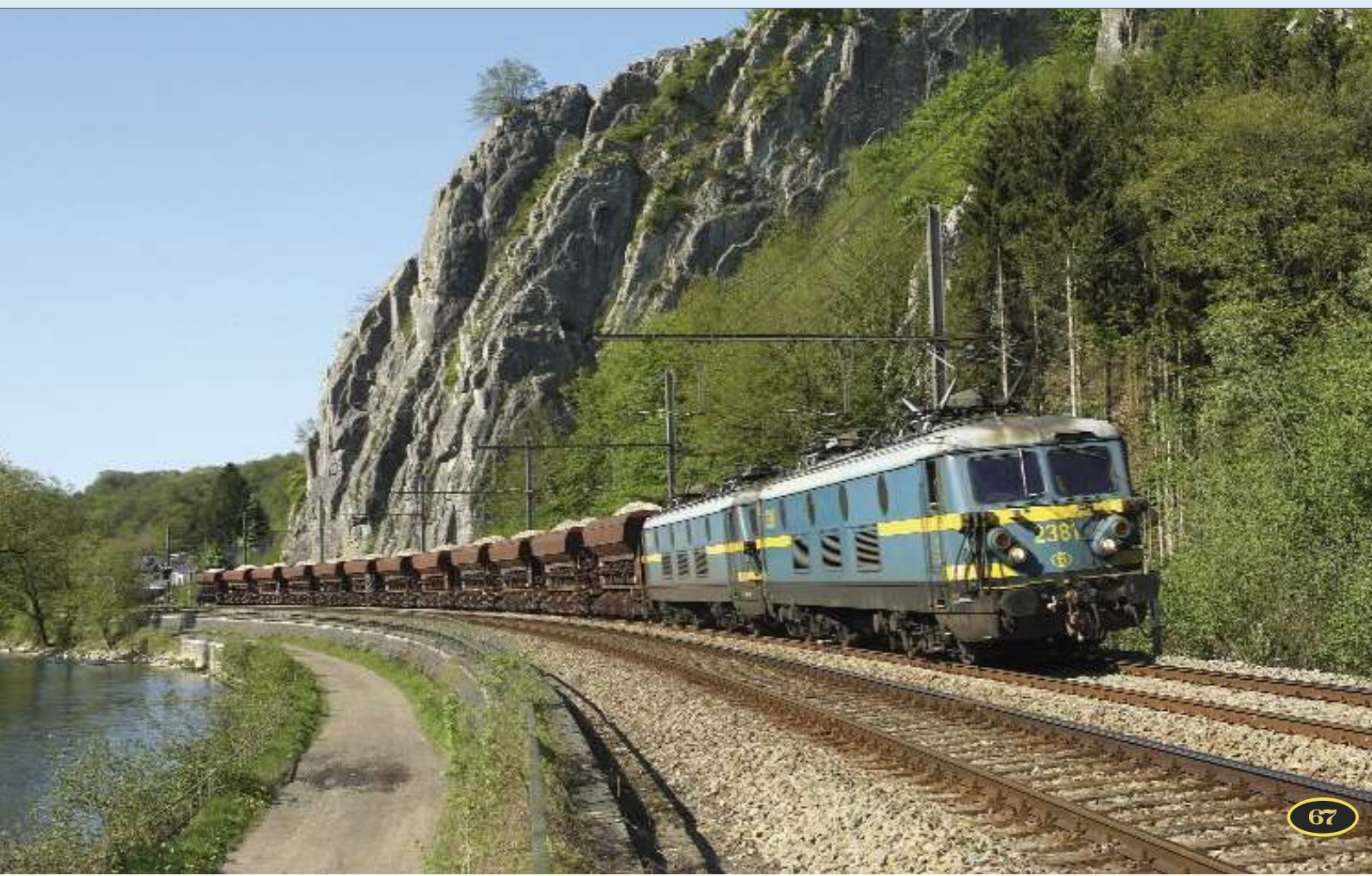
De mooiste plekjes van België

COMBLAIN-LA-TOUR

Eén van de meest opvallende plaatsen op de lijn 43 Rivage - Marloie, is de beroemde "Roche de la Vierge" te Comblain-la-Tour. Op deze plaats ligt de lijn geklemd tussen de loodrechte rotsen en de Ourthe. Ondanks de elektrificatie - gelukkig werden de palen slechts aan een zijde van het spoor geplaatst - is deze site in de loop der jaren bijna niet veranderd. Jammer dat op deze lijn enkel motorstellen rijden als L-trein. Het goederenverkeer is beperkt tot één of twee treinen per dag. Tijdens de zomer rijden over deze lijn 's vrijdags nog de autoslaaptreinen van EETC richting zuiden en 's zondags de terugritten naar Nederland (zie ODB 98 p. 43).

FOTO BD-99xx ↑ Deze beide foto's (Gisteren - Vandaag), gemaakt op dezelfde plaats, tonen duidelijk dat deze site bijna niet is veranderd. Op 15 februari 1959 sleepte de 64.084 een omnibus Liège - Jemelle. J. RENAUD, verzameling TSP ©.

FOTO 99-xx ↓ Op 5 mei 2008, sleepten twee 23'ers in treinschakeling een ballasttrein richting Marloie. Michel HANSSSENS.





G 2000BB



vossloh
Innovation

5701

r.20