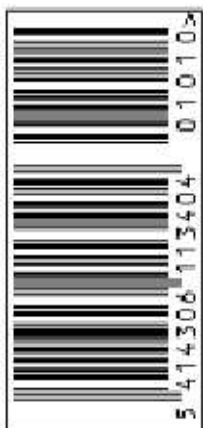


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 101 - FEBRUARI 2011 - € 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

Het honderdste nummer van ons tijdschrift was een enorm succes. We mochten veel positieve reacties en felicitaties ontvangen vanwege lezers, spoorwegliefhebbers en ... zelfs van de drukker!

We mogen ook opnieuw veel nieuwe lezers verwelkomen. We zijn zeer verheugd en wensen hen vele uren leesplezier. Het jaar 2011 ziet er beloftevol uit, ondanks het feit dat er geen enkel groot evenement is gepland. We blijven doorgaan met de verdere ontwikkeling van de site te Saint-Ghislain en "le Chemin de fer du Bocq". We nemen dit jaar ook onze eerste werknemer, wel parttime, in dienst.

Het doel is om nog meer aan uw wensen te voldoen, maar ook om onze activiteiten meer bekendheid te geven door middel van tentoonstellingen, beurzen en publiciteit.

Dit voorjaar rollen er nog twee nieuwe boeken van de drukpers, terwijl twee nieuwe werken in voorbereiding zijn. Er staat ons ook een nieuwe uitdaging te wachten: de reizen. De afgelopen jaren waren deze, ingevolge de mindere aantrekkingskracht van het Belgische spoorwegnet, minder succesvol. We hebben daarom gezocht naar andere invalshoeken inzake deze activiteiten, die ons toelaten u ten volle te laten meegenieten van onze inspanningen betreffende het rollend materieel.

Veel leesplezier.





Zoekertjes

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

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

TE KOOP: tijdschrift RAIL ET TRACTION van ARBAC jaargangen 1956 t/m 1971 (14 ontbrekende nummers). Prijs overeen te komen. Tijdschrift TTZ vanaf november/december 1985 t/m september/oktober 1999 (nrs. 18 t/m 92). Contacteer  : andre_biaumet@yahoo.fr of  : +32 (0)478 48 04 49 of +32 (0)65 58 25 17

TE KOOP: tijdschrift RAIL PASSION, nummers 2 t/m 126. Prijs : € 100. Contacteer TSP:  pfttsp@gmail.com of  : +32 (0) 475 95 68 .93. Afhalen te Saint-Ghislain.

TSP-agenda

- **Zaterdag 2 april 2011:**
TSP-reis: per motorwagen langs de oevers van de Samber. Info: zie middenkatern;
- **Zaterdag 30 april + zondag 1 mei 2011:**
Festival te Maldegem met deelname van TSP;
- **Zaterdag 4 juni 2011:**
TSP-reis;
- **Oktober 2011:**
de voorziene reis naar Marokko is afgelast.

NIEUW !

L'Europe des Gros Nez Door Europa met de Bolle Neuzen

ZIE MIDDENPAGINA'S



OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Alessandro ALBE, Hervé ALLARD, Christian AUQUIERE, Robin BEUZET, M. BUCH, J. CLAUD, Roger CRICHELAIRE, Albert DEBIEVRE, Michel DE ESCH, Freddy DELARBRE, Johan DE MAEYER, M. DE MARNEFFE, Simon DERIDDER, G. DESBARAX, Philippe DIEU, Yannick DREYER, Alain ELOOT, Michel DE ESCH, Sascha ENDRES, GORLITZ, Tim HAESVOETS, Michel HANSENS, Manfred HIRTZ, Philippe HOMBROECKX, Emil KONRAD, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Thierry LELEU, Anne-Marie MASSARD, Christophe MAURICE, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Christian RUQUOY, Michele SACCO, Maarten SCHOUBBEN, SCM, SIEMENS, Thierry SIMON, Yves STEENEBRUGGEN, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, Christian VANHECK, Ed VAN HENGEL, Tim VAN ROOY, Sergio VIGARO, Sylvie WUSTENBERGS.

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 2011

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 2011". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Betalingsmodaliteiten

- I Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening BE57 0011 2017 8935 van TSP te Brussel. BIC-code: GEBABEBB.
- I 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 101-01

De 806 CFL in een feestelijk decor op "le Chemin de fer du Bocq" tijdens het winteroffensief van december 2010. Kloof van Sovet, 7 december 2010.
Alain DEFECHEREUX / TSP.

OP DE BAAN 101 - FEBRUARI 2011

inhoud



8

Winterpret op de Bocqspoorlijn



20

De poststellen in Italië



38

CFL-reeks 800: het einde



60

De "Hecht"-rijtuigen

2 Voorwoord

4 News TSP

10 Belgische actualiteit

- 10 statistieken - locomotieven
- 14 de 7363 en 7374 naar Italië
- 16 de 7365 bij Borsari
- 17 motorstellen
- 18 Desiro's op de "Athus-Meuse"
- 20 poststellen in Italië
- 22 schrappingen
- 24 varia
- 27 "Jules" doorkruist België
- 28 privémaatschappijen
- 32 toeristische lijnen

34 Buitenlandse actualiteit

- 34 Kazachstan - Telex
- 35 Duitsland - Italië - Frankrijk
- 36 Zweden - Telex
- 37 Oostenrijk

38 De reeks 800 CFL

46 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

56 De mooiste plekjes

57 Dit is Belgisch

58 Er was eens ...

60 De "Hecht"-rijtuigen

67 Gisteren - Vandaag

ACHTERPAGINA

Zeer moeilijk te herkennen, maar dit is wel degelijk het oude poststel 969. Het werd verbouwd en doet nu dienst bij TFT in Italië. Rassina, 14 oktober 2010. Michele SACCO.

FOTO 101-02

De 1184 sleepte op 5 december een speciale trein van B-Holding naar de kerstmarkt te Spa. Door-tocht te Theux. Simon DERIDDER.



Materieel

De winter is een kalme periode voor onze toeristische activiteiten. Onze vrijwilligers, die zich ontfermen over het materieel, maken hier dankbaar gebruik van om noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Belangrijke ingrepen, waarvoor een gedeeltelijke demontage nodig is, kunnen immers niet uitgevoerd worden op materieel in exploitatie.

Motorwagens

551.29

De 551.29 verliet Schaarbeek over de weg op 8 december. Hij beklom op eigen kracht de oplegger van een uitzonderlijk transport, op de oude goederenkoer van Schaarbeek. Daarna volgde een rondrit door Brussel en een tocht door de provincies Vlaams-Brabant en Limburg. Uiteindelijk kwam hij in de vroege namiddag aan bij de technische school TIO te Overpelt.

In bar koude omstandigheden werd hij gelost op een tijdelijk spoor, aangelegd op de volledig beijzede speelplaats van de school. Momenteel bevindt hij zich naast de werkplaats voor houtbewerking (die over een indrukwekkende uitrusting beschikt), waar zijn binneninrichting volledig herbouwd zal worden.

De volgende dag demonteerden de scholieren reeds de restanten van het plafond om vrije ruimte te creëren voor de geplande werken.

553.26 (4906)

Gelijktijdig zullen ook de werkzaamheden hervat worden op de andere Brossel, de 553.26 (ex-4906) en grote broer van de 551.29 (8 cilinders en met draaistellen). Hier is het helemaal niet nodig om het interieur aan te pakken omdat dit nog in goede staat verkeert. Er moeten echter noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen geïnstalleerd worden, die noodzakelijk zijn om onze reizigers in alle veiligheid te vervoeren: bediening van de deuren, installatie van een snelheidsregistreertoestel, automatische waakinrichting en een detectiesysteem dat de uitputting van het remsysteem verklikt. De nodige aanpassingen situeren zich dus enkel op elektrisch en pneumatisch vlak.

FOTO 101-xx ↗

Tijdens zijn overbrenging ontmoette de 551.29 deze windmolen, in de omgeving van Aarschot. TSP / Sylvie WUSTENBERGS.

FOTO 101-xx →

Na zijn aankomst bij de technische school TIO in Overpelt, werd de motorwagen gestald naast de werkplaats houtbewerking. TSP / Freddy DELARBRE.



FOTO 101-xx *Op eigen kracht reed de 551.29 de oplegger van het wegtransport op, een bijzonder indrukwekkende prestatie TSP / Philippe HOMBROEKX.*





In de laatste fase van de renovatie zal de motorwagen tevens herschilderd worden.

554.18 (4618)

Er bestaat nog steeds een kans dat de 554.18 naar de aansluiting van het Belgisch leger te Kapellen wordt overgebracht. Volgens de krant "Gazet van Antwerpen" zouden de subsidies, om van de lijn een recreatief toeristisch centrum te maken, toegewezen zijn aan de vzw "Kempens Landschap". Men zou de lijn graag klaar hebben tegen 2014, in het kader van "100 jaar Grote Oorlog".

Deze lijn (6 km) werd door het Belgisch spoorwegbataljon aangelegd en kwam in maart 1927 in dienst als vervanging van een door de Duitsers tijdens WO I aangelegde verbinding naar het fort van Brasschaat. In haar huidige toestand is enkel de eerste sectie van de lijn (tot aan het militair depot) berijdbaar. De rest zal opnieuw aangelegd worden met een deel van de verkregen subsidies.

Rijtuigen

Het rijtuigenpark werd in het begin van het nieuwe jaar verrijkt met twee bijkomende K1-rijtuigen. TSP kocht ze over van de Nederlandse vereniging "Stoom Stichting Nederland" (SSN), te Rotterdam. Het betreft een rijtuig eerste klasse (A) in internationale versie en een gemengd rijtuig tweede klasse-pakwagen (BD) met houten inrichting.

Beide rijtuigen zijn uitstekend bewaard gebleven, maar zullen herschilderd moeten worden. Hun huidige groene kleur stemt immers totaal niet overeen met het NMBS-groen van hun tijdperk.

Het BD-rijtuig beschikt nog over een remuitrusting met triple-kleppen, die al sinds geruime tijd verboden is op het Belgisch spoorwegnet. Een nieuwe remverdeler zal dus geïnstalleerd moeten worden, maar dit is absoluut geen onoverkomelijke hindernis.

We hadden al twee K-rijtuigen in onze verzameling, maar deze waren van het binnenlandse type. Het nieuwe eerste klasserijtuig, in internationale uitvoering, is dus een waardevolle aanvulling.

De twee rijtuigen zullen spoedig ingeschreven worden in België om ons rijtuigenpark uit te breiden, waardoor onze "K-trein" uit vier rijtuigen zal kunnen bestaan.

Locomotieven

5927

De kast van de 5927 werd aan de buitenkant volledig afgeschuurd. De stuurposten worden momenteel opnieuw gemonteerd. De installatie van het koelcircuit is voltooid en we zullen het met water kunnen vullen wanneer de vorstperiode achter de rug is. Pas dan kunnen we een poging ondernemen om haar grote motor voor de eerste keer terug op te starten na een inactiviteit van meerdere jaren. Dat belooft een mooi klank- en rookspektakel...

6003

Er heeft zich een groep gepassioneerden verenigd, die het karkas van de 6003 willen redden. Dit had normaal gezien verschroot moeten worden te Ronet. Een voorstel tot overname ligt al op tafel. Het uiteindelijke doel is om de 6003 te restaureren en haar nadien als monument te plaatsen voor het voormalige station van Wilderen (nabij Sint-Truiden), dat zeer mooi gerenoveerd werd en momenteel ingericht is als Bed & Breakfast.

CCB 216 - WR360C14

De motorkappen en deuren van de ex-CCB-locotractor 216 zijn volledig gedemonteerd, gezandstraald en met roestwerend middel behandeld. De ploeg van Schaarbeek zal van de gelegenheid gebruik maken om een behoorlijke reiniging uit te voeren van het mechanisch gedeelte, van zodra de weersomstandigheden toelaten om met een hogedrukreiniger te werken in de dieselwerkplaats. Daar daalt de temperatuur 's winters immers vaak onder het vriespunt! Het einddoel is om de locomotief in NMBS-versie af te werken (type 230).

P8 - 64.169

Ook onze P8 heeft nood aan enkele kleine herstellingen. Hoewel zij zich onberispelijk heeft gedragen tijdens het zomerseizoen, zijn grote onderhoudswerken altijd nodig. In het bijzonder de waterpomp, de injectoren en het elektrische circuit mogen tijdens het seizoen zeker niet defect raken en worden dus met grote zorg nagekeken.

26.101

Op 24 november 2010 werd de vervangingsstoomketel, die we in mei 2009 aankochten in het Verenigd Koninkrijk (zie OP

DE BAAN 97 pagina 4), vanuit Wansford naar de werkplaats van Chatham overgebracht voor een volledige revisie. De ketel is afkomstig van de toeristische spoorlijn "Nene Valley Railway" (NVR) en zal na de revisie naar België verstuurd worden om er de originele stoomketel van de 26.101 te vervangen.

De Ty2-7173 werd gelijktijdig aangekocht en zal met een vrachtwagen naar België overgebracht moeten worden in de loop van de maand april. TSP zal deze locomotief te koop aanbieden. Zij is compleet, maar niet in rijvaardige toestand. In geval van een snelle verkoop kan de transportprijs in belangrijke mate gedrukt worden. Geïnteresseerde liefhebbers kunnen zich dus best snel aanmelden bij TSP.

Indien u wenst deel te nemen aan het schuren, reinigen, schilderen, restaureren en herstellen van het materieel, bent u steeds welkom bij de ploeg van Schaarbeek. Elke zaterdag, en soms ook tijdens de week, voeren zij werkzaamheden uit aan ons historisch materieel.

Op zaterdagen is het zelfs mogelijk om de werkzaamheden, die aan de gang zijn, te komen bekijken.

We kunnen ook altijd bijkomende vrijwilligers gebruiken, om onze taken tot een goed einde te brengen. Als u met ons wil meewerken aan de restauratie van authentiek en waardevol spoorwegmaterieel, aarzel dan niet om Geert PACKET te contacteren op +32 (0)496 96 56 00.



De Ty2-7173 te Wansford. We voorzien om deze locomotief in de loop van april 2011 over te brengen naar België. Vervolgens zal zij te koop worden aangeboden. Een tip voor de liefhebbers... Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1 oktober 2010.



Saint-Ghislain

Ditmaal kende de ruilbeurs van december niet het verhoopte succes en dit wegens de uitzonderlijke weersomstandigheden. Zelfs in de werkplaats voor het de stenen uit de grond! Afspraak op de volgende beurs op 7 mei.

Het goede nieuws: de oude WDT (werkplaats dieseltractie), gelegen op enkele honderden meter van "le Musée du Rail", wordt sedert januari 2011 door de NMBS verhuurd aan TSP. In afwachting van de definitieve ondertekening van het erfpachtcontract, werd tijdelijk een gewoon huurcontract afgesloten. Hierdoor kan de locatie, die sinds jaren ten prooi valt van vandalen, degelijk worden beveiligd en worden aangepast aan een nieuwe taak: restauratie en onderhoud van het TSP-materieel.

Dank zij deze bijkomende en grote ruimte, kunnen de museumactiviteiten in de oude wagenwerkplaats gescheiden worden van de restauratie- en onderhoudsactiviteiten die zullen plaatsvinden in deze oude WDT. Zo kan een "echt" museum worden voorgesteld aan het publiek.

Om ons te helpen bij deze taak, kregen we toelating van het Waalse Gewest om onze eerste werknemer in dienst te nemen. Deze zal in het begin slechts halftijds werken. Zo kunnen de vrijwilligers al hun tijd en energie steken in de restauratie van het materieel en het onderhoud van het gebouw.

Wenst u onze ploeg te vervoegen, aarzel niet en contacteer dan Baudouin Dieu op nummer +32 (0)475 95 68 93 of via e-mail: pftsp@gmail.com



↑ ↓ Vooraleer de ketel voor onze 26.101 (zie p. 5) op de vrachtwagen kon worden geladen, moest deze nog worden gekeerd. Dit gebeurde op de draaischijf van de werkplaats Wansford met behulp van een locotractor. Deze komt van British Steel Corporation, werd gebouwd door 'Yorkshire Engine Co.' te Meadowhall (nummer 2670) en werd op 30 september 1958 geleverd aan het staalbedrijf Stanton te Ilkeston. TSP / S. WUSTENBERGS, 24 november



Links: het konvooi vertrekt naar Wansford. Rechts: vijf uur later wordt de ketel gelost in de werkplaats van Chatham. TSP / Thierry SIMON.



← Sedert januari 2010 wordt de oude tractiewerkplaats van St.-Ghislain verhuurd aan TSP. De oude wagenwerkplaats die momenteel onderdak biedt aan "le Musée du Rail" barst uit haar voegen door de groeiende collectie museummaterieel van TSP. Een uitbreiding was dus noodzakelijk. De tractiewerkplaats zal worden gebruikt voor het onderhoud, restauratie van het materieel en het afstellen van de voertuigen. Baudouin DIEU.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het seizoen 2010 eindigde officieel op 12 december 2010 om 18.00 uur met een laatste winterse stoomrit.

In totaal kwamen 16.106 liefhebbers de charmante vallei met zijn indrukwekkende spoorlijn te (her)ontdekken. De kers op de taart was dit jaar zeker het onvergetelijke weekend van 14-15 augustus.

Dank zij de goede resultaten kunnen we verder werken aan de ontwikkeling van de lijn. Een belangrijk doel is de heraanleg van het spoor tussen Purnode en Evrehailles-Bauche. Verder is er de installatie van de mechanische seininrichting te Spontin, de verlenging van het afstelspoor te Dorinne-Durnal en de bouw van een nieuw kopspoor te Spontin. Daarbij komen nog de noodzakelijke onderhoudswerken aan de infrastructuur, snoeien van het struikgewas, ...

Jammer genoeg kan er slechts in de weekends worden gewerkt en varieert de ploeg vrijwilligers tussen de 2 en 5 man a n .

De huidige ploeg is echter nog steeds zeer gemotiveerd, maar bijkomende hulp is steeds welkom, want vele handen maken het werk licht.

Elk weekend, zowel op zaterdag als op zondag, wordt er gewerkt. Ieder doet waarin hij of zij goed is.

Wenst u meer te vernemen over het programma van de werkzaamheden, plaats en andere praktische afspraken, of wenst u zich op te geven als medewerker, contacteer "le Chemin de fer du Bocq" via e-mail: info@cfbocq.be of telefonisch op het nummer +32 (0)477 98 91 23 van Alain DEFECHEREUX.



FOTO 101-XX De 806 CFL, 4602 en de 64.169 tijdens de winterreis op "le Chemin de fer du Bocq" te Dorinne-Durnal. TSP.

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 storting die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 40 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde. Het dak boven de sporen 1 en 2 werd intussen vernieuwd en de TSP-shop kreeg zijn definitieve plaats.

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



WINTERPRET OP "LE CHEMIN DE FER DU BOCQ"

FOTO 101-xx ↑ Onze P8 verlaat de tunnel van Lèche.

FOTO 101-xx ↓ De 806 op 7 december tijdens een fotosessie op "le Chemin de fer du Bocq". Christian AUCQUIERE - Alain DEFECHEREUX.





FOTO 101-xx ↑ *Eveneens op 7 december, de 806 CFL op een brug over de Bocq, juist voor de tunnel van Durnal. Achteraan de 7305. Christian AUCQUIERE.*

FOTO 101-xx ↓ *Een goederentrein, gesleept door de 64.169, komt aan te Spontin. De noeste werkers van de CFB hebben ondertussen een mechanisch uitritsein geplaatst richting Purnode. Alain DEFECHEREUX.*



Locomotieven

reeks 13

● Reeds enkele malen uitgesteld, maar eindelijk zijn de 1301 t/m 1331 gemonteerd van Merelbeke naar Antwerpen-Noord. Normaal gezien zullen zij worden ingezet in de Sibelit-goederendienst. De reeks 11 daarentegen heeft bij het ter perse gaan van dit nummer Schaarbeek nog niet verlaten.

reeks 18

● De homologatieritten gaan verder! Het is echter nog steeds niet geweten wanneer zij in commerciële dienst zullen komen. Naar verluidt worden enkele 18'en ingereeden en zouden zij P-treinen slepen voor ze worden ingezet op de IC A Oostende ↔ Eupen.

reeks 25 en 25.5

● In december 2010 werden alle 25'ers en 25.5'ers te koop aangeboden voor afbraak.

reeks 57 (G2000)

● Zoals reeds vermeld in ons vorig nummer heeft de NMBS vier locomotieven type G2000 overgenomen van ECR (Euro Cargo Rail). Twee zijn te Antwerpen-Noord toegekomen eind december. (5706, ex-ECR 2006 en 5707, ex-ECR 2009) en twee in januari (5708 en 5709).



De Opel-fabriek te Antwerpen werd gesloten in december 2010. Dit betekent eveneens het einde van de Opel-treinen die reden tussen Bochum en Antwerpen. Normaal rijdt de 48550 (Bochum - Antwerpen) via Enschede - Arnhem en 's-Hertogenbosch, maar hij werd op 21 augustus omgeleid via Venlo en Tilburg wegens spoorwerken te Arnhem. Doorrit te Oosterwijk, gelegen tussen Eindhoven en Tilburg. Michel DE ESCH.

FOTO 101-XX

De laatste 22'er werd verschroot in oktober 2010 bij Keyser te Courcelles. Van heel deze reeks blijft slechts één exemplaar over: de 2201 van TSP. Pierre HERBIET, 21 oktober 2010.



SCHRAPPINGEN

2303 : 12-2010 FNND
2306 : 12-2010 FNND
2308 : 12-2010 FNND
2318 : 12-2010 FNND
2326 : 12-2010 FNND
2331 : 12-2010 FNND
2332 : 12-2010 FNND
2333 : 12-2010 FNND
2337 : 12-2010 FNND
2353 : 12-2010 FNND
2356 : 12-2010 FNND
2359 : 12-2010 FNND
2369 : 12-2010 FNND
2373 : 12-2010 FNND
2377 : 12-2010 FNND
2381 : 12-2010 FNND
2382 : 12-2010 FNND

UIT REVISIE

400 : 01-12-10 RI2
414 : 27-10-10 RI2
421 : 16-12-10 RI2
476 : 03-12-10 RI
614 : 16-12-10 RI2
652 : 10-11-10 RI2
661 : 08-12-10 RI2
819 : 24-11-10 GR
975 : 17-12-10 CR
980 : 13-12-10 CR

VERNUMMERING

681 → 975 (17-12-10)
710 → 980 (13-12-10)

AFBRAAK

962 : 12-10 Keyser te Courcelles
970 : 12-10 Keyser te Courcelles
972 : 12-10 Keyser te Courcelles

2226 : 12-10 Keyser te Courcelles
2229 : 12-10 Keyser te Courcelles
2248 : 12-10 Keyser te Courcelles
2250 : 12-10 Keyser te Courcelles
5118 : 12-10 Recylux, te Aubange
6252 : 12-10 Recylux, te Aubange
7357 : 12-10 Keyser te Courcelles
7370 : 12-10 Keyser te Courcelles
7371 : 12-10 Keyser te Courcelles
7375 : 12-10 Keyser te Courcelles
7379 : 12-10 Keyser te Courcelles

MUTATIES

240 : MKM → NK
241 : MKM → NK
1301 t/m 1331 :
FKR → FNND 13-12-10
2309 : FNND → NK 13-12-10
2311 : FNND → NK 13-12-10

2315 : FNND → NK 13-12-10
2334 : FNND → NK 13-12-10

AFKORTINGEN

ATC : Angel Trains Cargo
CR : CityRail
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSD : Oostende
FSR : Schaarbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : grote revisie
IFB : Inter Ferry Boats
M CR : gemoderniseerd City Rail
MKM : Stockem
MOD : gemoderniseerd
NK : Kinkempois
RI : tussentijdse revisie
RI2 : 2de tussentijdse revisie



FOTO 101-XX In december 2010 heeft de NMBS vier bijkomende G2000'en overgenomen van Euro Cargo Rail (ECR). Op 30 december 2010 was de ex-2009 van ECR reeds vernummerd naar 5707. Sylvie WUSTENBERGS, Antwerpen-Noord.

FOTO 101-XX Tussen 30 november en 3 december 2010 werden er testritten uitgevoerd tussen Bertrix en Virton met de 1811 en 1860, elk aan een uiteinde van een rijtuigenstam bestaande uit zes Dms-pakwagens en twee I6-rijtuigen. Florenville, rijrichting Virton, 30 november 2010. Christian AUQUIERE



De 6255 is in oktober de CW Salzannes binnengereden voor een revisie. Zij zal de werkplaats eind februari verlaten in de nieuwe kleurstelling van Infrabel (zie OP DE BAAN 98 pagina 11).

Op 9 december verliet ze de schilderwerkplaats in een donkerblauwe basiskleur. De livrei zal worden afgewerkt met zelfklevende folie. .

FOTO 101-XX ↓ - FOTO 101-XX ↘
Eind december 2010 werden de 5118 en 6252 verschroot bij Resylux te Aubange.

Pierre HERBIET, 30 december 2010.



↓ Wegens een tekort aan TRAXX'en - reeks 28 - werd op 19 november 2010 de kolentrein 48565 Antwerpen-Zandvliet - Mannheim Rheinau, uitzonderlijk gesleept door drie 77'ers (7776 + 7773 + 7779), hier gefotografeerd te Schulen op lijn 35 tussen Diest en Hasselt. Maarten SCHOUBBEN.



reeks 23 : grote afslanking

Niet minder dan 17 locomotieven van de reeks 23 werden in december 2010 uit exploitatie genomen: 2303, 2306, 2308, 2318, 2326, 2331, 2332, 2333, 2337, 2353, 2356, 2359, 2369, 2373, 2377, 2381 en 2382.

Het effectief krimpt dus tot 47 eenheden, waarvan vier te Kinkempois voor de lichterdiensten op de hellende vlakken te Liège (2309, 2311, 2315 en 2334).

De inzetreeks B3, de laatste voor deze reeks (met uitzondering van de vier van Kinkempois) telt sinds 13 december nog 26 inzetdagen in de reizigersdienst. In tegenstelling tot wat in ons vorig nummer werd vermeld, slepen de 23'ers nog steeds in treinschakeling de P7724 Châtelet 06.41 - Schaarbeek 08.22 en P8724 Brussel-Noord 17.36 - Châtelet 18.53.

Zij kunnen nog steeds uitzonderlijk worden ingezet in het goederenverkeer maar, omdat hun effectief zo sterk is verminderd, zal dit zelden gebeuren.

De toekomst van de reeks 23 is onafscheidelijk gekoppeld aan de indienstname van de reeks 18.



Een Belgische locomotief in Spanje. Op 17 oktober 2010 wacht de 2903 te Port Bou op haar volgende taak: de 43197 overbrengen naar Ronet. Thierry LELEU.

FOTO 101-XX ↓ Op 5 december 2010 legde de NMBS-Holding een speciale trein vanuit Brussel naar de kerstmarkt te Spa. De zeven historische M2-rijtuigen werden gesleept door de 201.010 (zie p. 26) met achteraan een blauwe 55'er voor de verwarming van de rijtuigen. Wegens een defect werd deze vervangen door de 1181.

De foto toont de trein na het veranderen van de rijrichting te Pépinster. De 1181 bleef op kop van de trein tot in Spa. Vertrek te Pépinster. Tim VAN ROOY.



De 7363 en 7374 zijn vertrokken naar Italië



De 7365 vertrok op 22 september 2010 naar Italië (zie 16). Op 10 november volgden de 7363 en 7374 haar voorbeeld.

De beide locomotieven werden in oktober 2010 eveneens aangekocht door het Italiaanse Gleisfrei, maar voor rekening van Logyca srl.

Voor hun vertrek werden zij terug rijvaardig gemaakt en kregen een gele livrei. Dit gebeurde door een privéonderneming te Monceau.



FOTO 101-XX ↑↑

FOTO 101-XX ↑

Twee opnames van de 7363 tijdens het laden van de vrachtwagen. Monceau, 10 november 2010..

← **FOTO 101-XX**

Voor het laden van de vrachtwagen waren twee kranen nodig. Hier wordt de 7374 geladen. Monceau, 10 november 2010.

Photos Sylvie WUSTENBERGSS



FOTO 101-XX ↑

*De gekozen reisweg naar Italië was zeker niet de kortste want de vrachtwagens vertrokken vanuit Monceau richting Duitsland via Charleroi, Eghezée, Gembloux, Tienen, Visé, Voeren en Eynatten. Hier het uitzonderlijke vervoer in de buurt van Visé.
Pierre HERBIET.*



FOTO 101-XX ←

*Voor het uitstippelen van de reisweg moest worden rekening gehouden met de hoogte van bruggen, de toegelaten asdruk op het wegdek en andere obstakels. Doortocht te Kelmis op 10 november 2010.
Pierre HERBIET.*

*→ Het konvooi was amper toegekomen in Duitsland op de parking van Lichtenbusch (gelegen op de grens) langs de E40, toen het werd gecontroleerd door de politie. Er werd vastgesteld dat de vrachtwagens niet geschikt waren voor hun lading en dat zij met 30 ton waren overladen. De vervoerder werd verplicht de locomotieven af te laden te Lichtenbusch!
De beide locomotieven verbleven daar tot 23 november wanneer zij konden worden overgeladen op andere, geschikte vrachtwagens. Het afladen en opnieuw opladen van de beide 73'ers is slecht uitgevoerd en de beide locomotieven werden beschadigd door het foutieve gebruik van de bevestigingspunten voor het aanbrengen van de stropen door niet gekwalificeerd personeel op de parking. Men ziet duidelijk dat de geel/zwart gestreepte platen volledig zijn verwrongen. Manfred HIRTZ.*



De 7365 in dienst in Italië

De 7365 werd in juli 2010 aangekocht door het Italiaanse bedrijf Gleisfrei. Op 23 september verliet zij België en werd per vrachtwagen overgebracht naar haar nieuwe eigenaar.

Zij begon haar tweede loopbaan begin oktober 2010 te Nonantola waar zij wordt ingezet door Borsari, een handelaar in graangewassen.



FOTO 101-XX ↑

FOTO 101-XX ←

De 7365 op de aansluiting van het bedrijf Borsari te Nonantola op 12 oktober 2010.

Pierre HERBIET.

FOTO 101-XX ↓

Op de aansluiting worden nog twee andere locomotieven ingezet: een locotractor afkomstig van de FS en een volledig gemoderniseerde "Köf" ex-DB.

Pierre HERBIET.



Motorstellen

reeks 151-270

● Tijdens de komende dagen zullen nog vijf bijkomende motorstellen uit de dienst verdwijnen.

Het betreft de 165 van Stockem en de 245, 251, 259 en 262 van Kinkempois.

De 165, 251 en 262 werden reeds geschrapt op 12 december 2009 maar bleven wel in dienst wegens gebrek aan voldoende materieel.

Als compensatie muteren de 240 en 241 van Stockem naar Kinkempois.



↑ FOTO 101-XX

Het postmotorstel 972 tijdens de afbraak bij Keyser te Courcelles op 5 november 2010. Pierre HERBIET.

← FOTO 101-XX

Op 24 en 26 november voerde het FYRA-stel 4881 testritten uit tussen Antwerpen-Schijnpoort - Gent - Leuven - Liège-Guillemins en terug, waarbij de GSM-R uitgebreid werd getest. We zien hier de 4881 te Liège-Guillemins, een bestemming die in de toekomst niet voorzien is voor deze stellen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ FOTO 101-XX

Sedert enkele maanden worden de Break's ingezet op lijn 44 Pépinster - Spa. Zij worden samen ingezet met de klassieke tweeledige motorstellen voor het rijden van L-treinen. Op 19 december 2010 komt de 377 aan te Spa als L5464 Géronstère - Welkenraedt.

Simon DERIDDER.





DE DESIRO'S OP DE "ATHUS-MEUSE"

De homologatieritten van de nieuwe "Desiro"-motorstellen van het type 08 begonnen begin september 2010 (zie *OP DE BAAN 100*, bladzijde 25). Sindsdien doet de NMBS er alles aan om deze stellen zo snel mogelijk te kunnen inzetten. De eerste stellen zullen op de "Athus-Meuse"-lijn worden ingezet waar ze de motorwagens van de reeks 41 zullen vervangen. Deze zullen dan naar Hasselt kunnen worden overgebracht waar er

een tekort aan motorwagens bestaat. We herinneren u er aan dat er zelfs een project bestond om deze motorwagens te verlengen met een middenrijtuig, maar dit project werd inmiddels verworpen.

De eerste motorstellen die in dienst zullen komen zijn dus de tweespannige exemplaren (3 + 25 kV) van de reeks 08501 t/m 08595.

De eind 2010 uitgevoerde testritten waren vooral ritten aan verhoogde snel-

heid om de stabiliteit te controleren. Er werden onder meer volgende ritten uitgevoerd:

- van 15 tot 19 november, van 22 tot 25 november en van 13 tot 16 december 2010 tussen Namur en Bertrix;
- de nachten van 21 tot 24 november 2010 ritten aan verhoogde snelheid tussen Pépinster en Spa;
- de nachten van 29 november tot 1 december 2010 ritten met de 08501 tus-



↑ *Op 8 november 2010 verlaat de 08501 de tunnel van Houyet tijdens een testrit naar Bertrix.*
Maarten SCHOUBBEN..

← **FOTO 101-XX**
Op 10 november 2010 rijdt hetzelfde motorstel door het station van Houyet richting Dinant. Dit beeld zou zeer snel de dagelijkse realiteit kunnen worden.
Christian AUQUIERE.



← **FOTO 101-XX**

Doorrit in het station van Gendron-Celles. Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 101-XX**

Op 4 december 2010 komt de 08503 aan in Aachen West, komende van het testcentrum in Wildenrath. De overbrenging gebeurt met een diesellocomotief type G800BB (92 80 1278 005-4 D-VL, Vossloh 1001320/2002) die eigendom is van het testcentrum. Simon DERIDDER.

↓↓ **FOTO 101-XX**

Op 13 september 2010 rijdt de 085xx door Orgéo tijdens een testrit van Bertrix naar Virton. Christian AUQUIERE.

- sen Tournai en Mons;
- de nachten van 6 tot 9 december 2010 ritten vanuit Leuven naar Brussel-Noord, Schaarbeek en Leuven - Leuven (via de lijnen 53, 27 en 36);
 - de nachten van 12 tot 16 en van 19 tot 22 december 2010 ritten aan verhoogde snelheid tussen Tournai en Mons;
 - de nachten van 14 tot 23 december 2010 ritten op L4 tussen Antwerpen-Luchtbal en Noorderkempen.
 - op 11 en 14 januari testen van de TBL1+ tussen Brussel-Zuid en Charleroi en tussen Charleroi en Luttre.

Hiervoor werden een groot aantal overbrengingsritten ingelegd, ook van en naar Duitsland.



De voormalige NMBS-poststellen in reizigersdienst in Italië

Het eerste drie voormalige NMBS-poststellen van TFT (*Tranporto Ferroviario Toscana*) (ex-LFI - *La Ferroviaria Italiana*) werd begin januari 2011 in dienst genomen.

Men zal zich herinneren dat de postmotorstellen 961 (ex-080), 965 (ex-117) en 969 (ex-091) aangeschaft werden door de Italiaanse maatschappij Visali in 2004 voor rekening van LFI en ATC.

Op dat ogenblik moest Visali drie bijkomende stellen aanschaffen: de 962, 970 en 972, met een optie op nog twee andere, maar dit project werd opgegeven.

In december 2004 en januari 2005 werden ze overgebracht naar de werkplaats RSI (Rail Services International) te Oostende (ex-atelier CIWLT), om er omgebouwd te worden voor de reizigersdienst. De werken begonnen in maart 2005 (zie

OP DE BAAN 68 blz.36-37).

In 2007 werd RSI (Rail Services International) failliet verklaard en konden de drie motorstellen niet geleverd worden. Visali nam contact op met verschillende werkplaatsen van de NMBS en ook privé-ateliers werden aangezocht om de werken af te ronden. In samenspraak met de curators werd beslist de drie stellen via de weg te vervoeren naar Italië. Dit transport had plaats in januari 2009 (zie *OP DE BAAN* 90 p. 23), naar de fabriek OMS (Officine Meccaniche Stangaà te Porrena (Padova), die het werk verder zou beëindigen.

De werken waren zeer belangrijk zoals de ontmanteling van de kasten, de heropbouw van de stuurposten en het plaatsen van de besturing van rechts naar links; het plaatsen van de ramen; de montage van het interieur met zetelopstelling 2 + 2 tegenover elkaar (240 zitplaatsen); het plaatsen van de airconditioning; het verwijderen (enkel op de 965) van de kopdeuren; de plaatsing van nieuwe deuren; de vervanging van de motorgeneratorgroep door een statische omvormer.

De verbouwing gebeurde naar het voorbeeld van de motorstellen van FER (Ferrovie Emilia Romagna - zie *OP DE BAAN* 68 blz. 68).

Het eerste omgebouwde stel werd de 969, hernummerd tot ALe 054 969 + Le 054 969 (ALe voor de wagen met de pantograaf). De proefrit vond door op 9 september 2010. Het werd in regelmatige dienst ingeschakeld vanaf januari 2011.

De twee andere motorstellen, de ALe 054 961 + Le 054 961 en de ALe 054 965 + Le 054 965 zullen respectievelijk de werkplaats verlaten in februari en juli 2011.

La Ferroviaria Italiana (LFI)

De LFI baat de lijnen Arezzo - Stia en Arezzo - Sinalunga uit (zie *OP DE BAAN* 40 blz 43-46). Op 1 januari 2005, werd de LFI gesplitst in 2 maatschappijen: de RFT (Rete Ferroviaria Toscana SpA) belast met de infrastructuur, en de TFT belast met de reizigersdienst en het goederenvervoer.



Zicht op de voorzijde van de ALe 054 969 in het depot van Arrezzo Pescaiola. Dit motorstel werd gedoopt "Leprina" (haas). Michele SACCO, 14 oktober 2010.



Twee foto's van de 965, de toekomstige ALe 054 965 + Le 054 965, in afwachting dat ze onder handen genomen worden in het atelier OMS te Porrena, op 8 augustus 2010. Dit stel moet klaar zijn in juli 2011. Deze oude motorstellen van de NMBS worden dit jaar 56 en 57 jaar oud. Door de vernieuwingswerken kunnen zij nog ettelijke jaren dienst doen! Michele SACCO.



Sedert haar eerste testritten op 9 september 2010 werd de livrei aangepast: de lichtgroene kleur beheerst het bovendee van de voorzijde, van net boven de koplampen tot aan het dak. Rechts van het treinstel zien we een oud motorstel BUDD (de LFI / TFT heeft 5 Budd's, de ex-137, 142, 143, 144 en 149). Michele SACCO, 14 oktober 2010.

7341

Levering NMBS :		03-09-1973
Nummering :	7341 :	03-09-1973
Stelplaatsen :	Monceau :	-1973
	Kinkempois :	30-08-1974
	Ronet :	01-06-1986
	Stockem :	01-06-1994
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx *Ronet, 18 december 1986.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7346

Levering NMBS :		05-10-1973
Nummering :	7346 :	05-10-1973
Stelplaatsen :	Kinkempois :	18-10-1973
	Monceau/Charleroi-Sud :	06-06-1994
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx *Monceau, 21 juli 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7349

Levering NMBS :		29-10-1973
Nummering :	7349 :	29-10-1973
Stelplaatsen :	Kinkempos :	14-11-1973
	Monceau :	21-02-1997
	Merelbeke :	06-04-2000
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx *Moeskroen, 26 mei 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7358

Levering NMBS :		11-01-1974
Nummering :	7358 :	11-01-1974
Stelplaatsen :	Merelbeke :	01-1974
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx *Gent-Zeehaven, 11 september 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7361

Levering NMBS :		08-02-1974
Nummering :	7361 :	08-02-1974
Stelplaatsen :	Merelbeke :	08-02-1974
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx

Merelbeke, 20 januari 1986.
Jean-Luc VANDERHAEGEN..



7362

Levering NMBS :		06-02-1974
Nummering :	7362 :	06-02-1974
Stelplaatsen :	Merelbeke :	01-1974
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx

Clabecq, 21 september 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7363

Levering NMBS :		12-02-1974
Nummering :	7363 :	12-02-1974
Stelplaatsen :	Merelbeke :	02-1974
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx

Gent-Sifferdok, 23 februari xxx.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7364

Levering NMBS :		07-03-1974
Nummering :	7364 :	07-03-1974
Stelplaatsen :	Merelbeke :	03-1974
	Kinkempois :	01-01-1983
	Monceau/Charleroi-Sud :	01-06-1995
Uit exploitatie :		02-11-2009

FOTO 101-xx

Merelbeke, 21 mei 1996.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Chaos op het spoor

De uitzonderlijke weersomstandigheden die we eind 2010 kenden, zorgden voor chaos op het Belgische spoorwagennet. Een groot aantal treinen werd afgeschaft terwijl andere treinen enorme vertragingen opliepen. Dit was vooral het geval bij de hogesnelheidstreinen aangezien de snelheid in België beperkt werd tot 220 km/h (in Frankrijk was dit zelfs 170 km/h) om te vermijden dat er schade ontstond door blokken aangekoekte sneeuw die bij de kruising van twee treinen los konden komen. De oorzaak van de problemen lag niet alleen bij het materieel en de infrastructuur maar ook bij het treinpersoneel dat dikwijls te laat op het werk verscheen door problemen op de weg als gevolg van sneeuw en ijsel.

Tijdens de nacht van donderdag 23 op vrijdag 24 december deed zich tussen Jemelle en Marbehan zelfs een uitzonderlijk fenomeen voor. Aanvriezende mist hield de Ardennen in zijn greep waardoor de bovenleiding in een stevige ijslaag werd ingekapseld. Dit maakte de inzet van elektrisch materieel onmogelijk. Tussen 24 en 26 december werden enkele motorwagens van Bertrix opgevorderd om te pendelen tussen Jemelle en Arlon. Uit testen bleek dat het moderne mate-



Op 3 december 2010 omstreeks 07.30 uur, is de as van een motorstel, rijdend op de CityRail-verbinding tussen Braine-le-Comte en Leuven tegen lage snelheid ontspoord even voorbij Lembeek. De oorzaak dient gezocht in een grondverzakking, op haar beurt veroorzaakt door een breuk in de waterleiding. Tengevolge hiervan werd het treinverkeer stilgelegd op de beide sporen tussen Tubize en Halle, waardoor een onbeschrijfelijke chaos ontstond op het gehele net. (Er dient hier wél benadrukt dat andere voorvallen, die bijna op hetzelfde moment gebeurden, de situatie nog verergerd hebben, met name het in nood vallen van de IC-B 9209 Brussel-Zuid – Amsterdam ter hoogte van Brussel-Centraal waar hij het spoor 5 van de Noord-Zuidverbinding belemmerde gedurende 3 uur! Honderden reizigers zaten vast op de drie treinen die volgden, en dit ook gedurende drie uur! Er werd geen initiatief genomen om deze reizigers te ontzetten. Tientallen reizigers, die onderweg waren naar de luchthaven, misten op die manier hun vlucht. Arme reizigers, arme spoorwegen! De foto toont de terugrit naar Braine-le-Comte van een P-trein Quévy –Schaarbeek die vastzat in Tubize, gesleept door de 7792. Alain ELOOT.

FOTO 101-xx De P8600 Brussel-Zuid - Luxembourg, bestaat in normale omstandigheden uit een stam M6-rijtuig, gesleept door een locomotief van de reeks 13. Gedurende twee dagen werd deze trein gereden met twee klassieke motorstellen tussen Namur en Arlon. In Arlon was de verbinding naar Luxembourg verzekerd. De P8600 bij aankomst te Arlon op dinsdag 28 december 2010. De 240 en de 985 (ex-715). Alain DEFECHEREUX.



riël in deze omstandigheden niet kan functioneren omdat de beveiligingen in de tractiemotoren geen bruuske schommelings in de stroomtoevoer aankunnen. Met ingang van maandag 27 december werd de inzet van de motorstellen type AM96 en van de locomotieven reeks 13 verboden tussen Namur en Arlon. Oude klassieke motorstellen (vooral de AM62 (reeks 151 t/m 270) pendelden tussen Namur en Arlon als vervanging van de reeks 501 t/m 570. In deze stations moesten de reizigers dus overstappen. Enkel de IC-treinen met M6-dubbeldeksrijtuigen reden normaal maar ze werden gesleept door een locomotief reeks 20. Hierdoor konden we op L162 nog eens locomotieven van deze reeks zien die normaal in Antwerpen-Noord worden ingezet. Deze werden tijdelijk overgeplaatst. Het reinigen van de bovenleiding ging ondertussen verder waardoor de motorstellen type AM96 op dinsdag 28 december vanaf 20 uur weer mochten ingezet worden.

De spoorwegmensen, die op de L162 werken, beginnen zich nu wel af te vragen of het in de toekomst nog mogelijk zal zijn om in vergelijkbare omstandigheden de dienst te blijven verzekeren wanneer het oudere materieel niet meer ter beschikking zal zijn.

Zowel de directie van de NMBS als de politici beweren in de pers dat de vertragingen zullen verminderen wanneer het nieuwe rollend materieel in dienst zal komen.

Alle spoorwegmensen die op het terrein werken zullen u het tegenovergestelde vertellen...



FOTO 101-xx ↑ De treinen reden in uitzonderlijke weersomstandigheden, zoals deze twee foto's aantonen. Aankomst van de IC-H 1910 Moeskroen - Schaarbeek in Brussel-Zuid. De witte koplampen zijn niet meer zichtbaar.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 december 2010.

FOTO 101-xx ↓ De 2145 aan staart van de IC-H 1907 Moeskroen - Schaarbeek in Brussel-Zuid. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 december 2010.



FOTO 101-xx De IR-e 4435 Hasselt - Mol in Leopoldsburg. De perrons zijn vrijwel onzichtbaar. Tim VAN ROOY, 24 december 2010.





NMBS Logistics biedt sinds kort, via zijn dochterondernemingen Xpedys (firma gespecialiseerd in logistieke oplossingen voor het conventioneel vervoer) en OSR France (On Site Rail – spooroperator) een volledig spooraanbod in Noord-Frankrijk aan.

OSR France werd oorspronkelijk opgericht voor het uitvoeren van rangeringen op de terreinen van klanten en in terminals. Deze onderneming, gevestigd in Lille, is actief op een tiental plaatsen en stelt meer dan 80 mensen tewerk.

OSR France kreeg nieuwe productiemiddelen om haar dienstenaanbod tussen België en het noorden van Frankrijk uit te breiden. NMBS Logistics heeft zelfs een autonoom systeem voor het verspreid vervoer (geïsoleerde wagens) opgezet.

Het EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) reikte op 19 november 2010 een veiligheidscertificaat uit aan OSR France. Hierdoor kan het bedrijf als autonoom spooroperator gebruik maken van het Franse spoornet. Het beschikt over voldoende eigen middelen om de spoortransporten op een veilige en betrouwbare manier te ontwikkelen. OSR France heeft eigen locomotieven en lijnbestuurders, maar kan in geval van extra trafiek rekenen op ondersteuning van NMBS-Logistics.

OSR France verzorgt, als volwaardig spooroperator, voor dit nieuwe aanbod de volledige productie en organisatie van het transport van geïsoleerde wagens (verspreid vervoer) en volledige treinen in Noord- en Oost-Frankrijk. Daarnaast wordt er met volledige treinen gereden tussen Le Havre, Paris en Strasbourg (zie *OP DE BAAN* 99 pagina 14). Deze treinen worden eveneens opgehaald en geplaatst bij de klanten. NMBS Logistics beantwoordt met dit aanbod op de groeiende vraag van een aantal Franse en Belgische industriële klanten die geraakt werden door de complexiteit en de inkrimping van het verspreid vervoer in Frankrijk. In Frankrijk bevinden de belangrijkste hubs zich in Aulnoye en Tergnier. Monceau (Charleroi) wordt het vormingsstation voor het verspreid vervoer in Noord-Frankrijk.

Xpedys, een in logistieke oplossingen voor het conventioneel vervoer gespecialiseerde dochteronderneming van NMBS-Logistics, commercialiseert dit aanbod en beheert de contracten. Daarvoor werd het commercieel team versterkt. Er werden



Na een herstelling bij Bombardier te Kassel, keerde de TRAXX E186 112 van HSA terug naar Nederland voorzien van het nieuwe FYRA-logo. Rotterdam CS, 27 december 2010. Ed VAN HENGEL.

reeds enkele bestaande trafieken van andere spooroperatoren of andere transportmodi (scheepvaart, wegvervoer) overgenomen. Het betreft voornamelijk trafieken voor de chemische industrie, papiernijverheid en de metallurgie.

Deze spoortransporten gebeuren in nauwe samenwerking tussen NMBS-Logistics en OSR France, maar ook met andere spooroperatoren die reeds actief zijn in Frankrijk.

NMBS-logistics bevestigt hiermee haar ambities om haar internationale diensten verder te ontwikkelen en om end-to-end logistieke oplossingen te realiseren.

Benelux

Sinds 13 juni wordt een tweede rijtuigstam bestaande uit I10- en I6-rijtuigen van de NMBS ingezet op de IC-B Brussel-Zuid ↔ Amsterdam CS.

Deze beide stammen (VM51 en VM52) rijden de volgende treinen:

(FBMZ = Brussel-Zuid, FN = Antwerpen-Centraal, XNASD = Amsterdam CS):

van maandag t/m vrijdag:

VM51 : 9201 FBMZ 06.18 - XNASD 09.06
9232 XNASD 10.54 - FBMZ 13.42
9237 FBMZ 15.18 - XNASD 18.06
9264 XNASD 18.54 - FN 21.42

VM52 : P7211 FN 06.58 - FBMZ 07.45
9209 FBMZ 08.13 - XNASD 11.06
9240 XNASD 12.54 - FBMZ 15.42
9245 FBMZ 17.18 - XNASD 20.06
9272 XNASD 20.54 - FBMZ 23.42

Op zaterdag en zondag:

VM51 : 9205 FBMZ 07.18 - XNASD 10.06
9236 XNASD 11.54 - FBMZ 14.42
9241 FBMZ 16.18 - XNASD 19.06
9268 XNASD 19.54 - FBMZ 22.42

VM52 : 9209 FBMZ 08.18 - XNASD 11.06
9240 XNASD 12.54 - FBMZ 15.42
9245 FBMZ 17.18 - XNASD 20.06
9272 XNASD 20.54 - FBMZ 23.42

I10-rijtuigen

Sedert 3 december werden twee I10-rijtuigen, geschikt voor snelheden tot 200 km/h, toegevoegd aan de IC-O Brussel-Zuid - Maastricht (een rijtuig per rijtuigstam).

Lijn 20 Lanaken - Maastricht

Sinds eind oktober is de de spoorlijn tussen Lanaken en Maastricht terug in dienst. Met een lengte van 6,4 km, waarvan 4,2 op Nederlands en 2,2 op Belgisch grondgebied, eindigt deze lijn bij de papierfabriek SAPPI te Lanaken. Een spoor aansluiting bedient de nieuwe "Albertterminal" die beschikt over vier sporen en gelegen is aan de industriële zone Europark.

De spoorwerken aan Nederlandse zijde werden reeds voltooid in 2009. Het totale kostenplaatje voor dit project liep op tot € 26 miljoen, waarvan € 8,5 voor de Albertterminal.

Doorrit van "Jules" door België

Op 16 november 2010 heeft het meetmotorrijtuig "Jules" van Eurailscoot een deel van België doorkruist op weg naar Terneuzen in de Nederlandse enclave Zeeuws-Vlaanderen. Het ging hier om metingen i.v.m. de verschillende parameters met betrekking tot de veiligheidsuitrustingen in het spoor, zoals de ATB, de detectoren voor warme asbussen, Telerail enz...

"Jules" is het resultaat van de verbouwing van het oude Nederlandse postmotorrijtuig mP 3032, dat de centrale werkplaats van Haarlem verliet op 24 april 1992

↑ De overbrenging tot in Sas-van-Gent gebeurde door de 6512 van DB Schenker.
Op de foto: doorrit in Deurne.
Johan DE MAEYER.

FOTO 101-xx →
FOTO 101-xx ↓

Doorrit te Mechelen.

De 35 postmotorrijtuigen reeks mP van de NS (3001 t/m 3035) kwamen in dienst in 1965 en 1966. Zij werden bij de postdiensten afgeschaft in 1996. De meeste mP's (27 eenheden) werden verschroot. De overige zeven werden herbruikt: vier voor het vervoer van onderdelen tussen de Nederlandse werkplaatsen; twee door Railion en de 3032 werd omgebouwd tot meetvoertuig.

Een achtste motorrijtuig, de mP 3031, belandde rijvaardig in het museum te Utrecht.
Pierre HERBIET.





● Crossrail tooit stelselmatig een deel van zijn materieel in de nieuwe rode schildering. De machines geleased bij Ascendos Rail Leasing mogen echter niet herschilderd worden (zie *ODB 98* p. 28). Na de PB03 volgde de PB13 (30 december 2010), de TRAXX 185 595 en de Re 436.

● Het EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) verleende op 25 november 2010 het fel begeerde deel B van het veiligheidscertificaat aan Crossrail Benelux. Dit certificaat laat Crossrail Benelux toe om met goedertreinen te rijden op het Franse spoornet. Crossrail is actief in het noorden en oosten van Frankrijk.

● Crossrail huurt sinds november 2010 bij Ascendos Rail Leasing een loc van het type Class 66 met het nummer 29002. Dit krachtvoertuig werd in 2001 (GM nr. 20008254-4/2008) door HHPI (Heavy Haul Power International GmbH), gelijk-



De Re 436 111 (bouwjaar 1969, ex-Re 4/4 III 111 van RM – Regionalverkehr Mittelland, daarvoor ex-Re 4/4 III 111 van EBT – Emmental – Burgdorf - Thunbahn) werd op 1 januari 2006, na de fusie van RM met BLS, overgenomen door Crossrail. Crossrail bezit vijf machines van deze reeks : de Re 436 111 tot 115 ex-RM 111 tot 115, ex-EBT 111 tot 113, 141 VHB en 181 SMB). De Re 436 113 raakte op 28 januari 2010 ernstig beschadigd bij een ongeval te Brig. Sascha ENDRES.

tijdig met de 29001 en 29003, in dienst genomen. Ze onderging, voor haar overdracht aan Crossrail, een revisie in de HGK-werkplaats te Brühl. Ze werd hier eveneens getooid in de groene schildering van Ascendos.

Haar komst maakt een revisie van de PB12, PB13, PB14 en PB15 te Brühl (tussen november 2010 en januari 2011) mogelijk.

De 29002 mag enkel ingezet worden in Duitsland en België.

FOTO 101-xx De PB13 verliet op 30 december 2010 de werkplaats na een revisie in de nieuwe rode "Crossrail-livrei. Zij kreeg eveneens een andere naam: "Ilse". Montzen, 2 januari 2011. Michel HANSSSENS.



→ **FOTO 101-xx** De 185 595 (91 80 6185 595-6 D - XRAIL) rangeert te Aachen West op 3 november 2010. Bombardier nam haar in dienst op 25 augustus 2008 (Bombardier 34233/2008). Zij werd verkocht aan de Amerikaanse leasingmaatschappij BTMU Capital Corporation, te Boston en verhuurd aan Crossrail vanaf oktober 2008. Sinds 14 januari 2009 is de locomotief eigendom van de Britse leasingmaatschappij Beacon Rail Leasing Ltd te London. Simon DERIDDER.

↓ **FOTO 101-xx** Op 16 december 2010 wacht de 29002 op haar volgende dienst te Genk-Zuid, naast lijn 21C Genk-Goederen - Bilzen. Deze locomotief werd achtereenvolgens geleased door HHPI (28-03-2002 tot 29-03-2003), Shortlines (30-03-2003 tot 25-04-2003), HHPI (26-04-2003 tot 2005), HGK (vernummerd tot DE54) en uiteindelijk sinds oktober 2010 door Crossrail. Simon DERIDDER.



in 't kort...

- De MIVB heeft nog een bijkomende reeks van 65 trams type "Flexity Outlook" besteld bij Bombardier, waarvan 46 van het type 3000 (32 m lang) en 19 van het type 4000 (43 m lang). De levering is voorzien vanaf januari 2013. In totaal zal de MIVB dan over 220 trams van dit type beschikken.

- De nieuwe maatschappij RAIL-TRAXX (ODB 98 p. 29) kreeg het veiligheidscertificaat voor het Belgische net op 22 december en is de 10de privé-operator op het Belgische net.

↓ De PB02 en PB20 voerden op 27-11-2010 een MSC-container trein van de Antwerpse haven naar Aachen West. Hier de doortocht te Hoeselt (gelegen op lijn 34 tussen Bilzen en Tongeren). Maarten SCHOUBBEN.





Begin november 2010 nam CAPTRAIN de bediening van de mouterij Albert in Ruisbroek (nabij Boom) over van NMBS-Logistics. De mouterij ligt op L 270 die de fabriek van Prayon Rupel doorkruist. Er worden drie treinen per week ingelegd: op maandag, woensdag en vrijdag volgens onderstaande dienstregeling:

50245: (geladen trein) Antwerpen-Schijnpoort 05.55 - Boom 06.29/44 - Mouterij Albert 06.55.

50247: (lege trein) Mouterij Albert 17.30 - Boom 17.43/ 8.23 - Antwerpen-Schijnpoort 19.00.

L 270 bevindt zich op L 52, net voorbij de brug over het Zeekanaal. Een frontwisseling te Boom is noodzakelijk.



Deze drie foto's zijn genomen op 3 november 2010. De foto hieronder toont de 6607 van CAPTRAIN bij zijn aankomst te Boom. Daarna de rit op de lijn 270 (links) en de aankomst op de site van Prayon - Rupel te Ruisbroek (bovenaan). Wim WINDEY.



MRCE

De homologatieproeven van de Eurosprinter type ES64F4 van de Japanse leasing - maatschappij MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) gaan verder. Op 8 en 9 november 2010 werden met de 189 101 testritten uitgevoerd in het kader van TBL1+ en GSM-R.

De TBL1+ testritten vonden plaats tussen Brussel en Charleroi via Halle, Braine-le-Comte, Manage en Luttre, terwijl de testritten inzake GSM-R via de lijn 124 tussen Brussel en Charleroi werden uitgevoerd.

FOTO 101-xx Op 8 november passeert de locomotief te Godarville. Het stationsgebouw is omgevormd tot woning waarvan het nieuwe dak spijtig genoeg de nog steeds aanwezige naam van het station verbergt. Christian VANHECK.

ALZ-Genk

Er gebeuren meerdere transporten van inox-schrootafval tussen de schroothandelaar Cronimet te Zutendaal en de staalfabriek ALZ te Genk. De beide sites liggen niet verder dan een paar honderd meter uit elkaar en zijn met elkaar verbonden met de industriële lijn 230 (Genk-Zuid-Rechteroever – Zutendaal). De wagens worden gehuurd bij Locon en worden enkel ingezet voor deze treinen.

De pendeltreinen worden gesleept door een Henschel diesellocomotief uit 1962 met het originele bouwnummer: 30329/1962. Deze machine kwam in dienst op 10 mei 1962 bij *Burbach-Kaliwerke AG* te Nörten-Hardenberg, vanaf 1970 *Kali und Salz GmbH*. Vervolgens werd zij overgebacht naar de vestiging *Siegfried-Giesen* te Groß Giesen en sedert 1999 is zij actief bij *Bergmannsseggen-Hugo* te Lehrte. Op 3 oktober werd zij aangekocht door Unirail Recke die haar op haar beurt doorverkocht aan *Cronimet Belgium N.V.* op 11 december 2006.

Twee foto's van een trein met schrootafval tussen Zutendaal (Cronimet) en de ALZ fabriek te Genk. De foto hieronder is genomen langs lijn 230 tussen de beide vestigingen op 5 november 2010. Maarten SCHOUBBEN.



Op 5 november 2010 rangeert de 8267 van OSR (On Site Rail) een trein met coils afkomstig uit Châtelet. Deze heeft als eindbestemming de ALZ fabriek te Genk-Zuid-Rechteroever, gelegen op de industriële lijn 230 langsheen het Albertkanaal. Maarten SCHOUBBEN.



SCM : een "Liliput" gered

Het Stoomcentrum Maldegem (SCM) is sinds 9 november 2010 eigenaar van een smalspoorstoomloc van het type Pacific. Deze "Liliput" deed dienst tijdens de Wereldtentoonstellingen van Brussel (1935) en Liège (1939) en stond daarna jaren gestald in een loods. De loc zal een volledige restauratie ondergaan.

Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles bouwde in 1934 en 1935 zes "Liliputs". Deze stoommachines werden tijdens de Wereldtentoonstellingen van Brussel (1935) en Liège (1939) ingezet. Het betrof een schaalmodel van de Pacificstoomlocomotief type 1 van de NMBS. Dit type was toen de zwaarste en meest krachtige machine in Europa. Deze kleine, zware maar uiterst imposante machines, in schaal 1/3, geschikt voor de spoorbreedte van 60 cm, kregen al snel de bijnaam "Liliput".

Na de Wereldtentoonstelling van Liège (1939) liet de beheerder van het miniatuurnet (de firma Verhaeren) de locs, rijtuigen en misschien zelfs de rails, als aflossing van een schuld, verwijderen door de firma Frateur. Het materieel werd per trein afgevoerd naar Boom, maar het blijft onduidelijk dat alle zes locs op deze bestemming zijn geraakt.

De Liliput voor de loods van SCM te Maldegem op 9 november 2010. Tijdens WO II werd deze locomotief (vermoedelijk door de Duitsers), net als deze die zich in Polen bevindt, voorzien van een hoger machinistenhuis, waardoor het personeel kon rechtstaan. Bovendien zijn alle koperen ornamenten verdwenen. SCM.



Een van de zes Liliputs in actie tijdens de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1935.
Foto Albert DEBIEVRE, verzameling TSP.

In 1942/43 werd het materieel door de Duitse bezetter (ten voordele van de Duitse firma Zettelmayer) opgeëist. Het werd in opdracht van de "Organisation Todt" ingezet op werven tijdens de bouw van een aantal verdedigingswerken.

Na het einde van dit conflict stond er in Boom nog slechts één loc. Een andere bevond zich in het oosten van Duitsland. Ingevolge de nieuwe geografische situatie ging deze automatisch naar Polen en werd vernummerd als Tm135-013. Ze bevindt zich nu in het smalspoormuseum van Wenen. Van de andere locs is niets meer geweten, behalve dat er één zijn loopbaan in Frankrijk beëindigde.

De zes machines kregen allemaal een voornaam : Adolphe, Adrien, Charles, Edouard, Raymond en Joseph. Ze verlie-

ten de werkplaats van Tubize met de bouwnummers 2177 t/m 2183. Een aantal voornamen werden later gewijzigd. Hier wat cijferwerk van de prestaties geleverd tijdens de Wereldtentoonstelling van Brussel: tijdens 191 exploitatiedagen sleepten de zes "Liliputs" zes treinen die telkens uit twee gesloten en twee open rijtuigen bestonden. Er waren zes stations en een rit kostte 5 frank. Men vervoerde 1.836.096 reizigers. Dit bracht 8.481.468 frank op. Er werden 26.163 rondjes, zijnde 77.172 kilometers, op het expositie terrein gereden.

De bewaarde "Liliput" is de eerste van de reeks. Ze werd in 1934 gebouwd als Tubize 2177 en kreeg als eerbetoon aan de toenmalige Brusselse burgemeester Adolphe Max de voornaam "Adolphe". Na de expositie van Liège in 1939 kwam



ze terecht op de terreinen van de firma Frateur te Boom en verdween tot 2003 in de vergetelheid.

TSP werd in deze periode aangesproken om naast dit krachtvoertuig alle smalspoormaterieel (waaronder zes diesellocs, rijtuigen, wissels en andere benodigdheden) over te nemen. Het was echter niet de bedoeling van TSP om zich te storten op het smalspoor en het aanbod werd afgewezen. Er werden nog andere verenigingen gecontacteerd.

Het materieel werd op 29 september 2010, na het overlijden van de heer Frateur, op een veilingssite te koop aangeboden. De locomotief staat sinds 9 november, dankzij de samenwerking met de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, op de terreinen van VZW Stoomcentrum Maldegem.

Dit puur Belgische topstuk past perfect in de collectie smalspoormaterieel van het SCM. Deze vereniging baat naast een normaalspoorlijn tussen Eeklo en Maldegem, ook een lijn met een spoorbreedte



FOTO 101-XX Een Liliput staat opgesteld in het smalspoormuseum te Wenecja. Na WO II werd zij onbeheerd teruggevonden in Polen en kreeg daar het nummer Tm135-013. Philippe DE GIETER.

van 60 cm tussen Maldegem en Donk uit. We vermelden eveneens dat het oude stationsgebouw van Maldegem en de di-

recte omgeving volledig werden gerenoveerd en geschikt zijn gemaakt voor toeristische spoorwegexploitatie.



FOTO 101-xx
De NMBS-Holding legde een speciale trein in naar de kerstmarkt te Spa. De stam M2-rijtuigen werd gesleept door de 201.010. Voor de verwarming werd de 1181 ingezet. Spa, 19 december 2010. Lars LAENEN.

FOTO 101-xx Op 23 december 2010 werd een historisch L-rijtuig overgebracht naar de Centrale Werkplaats van Cuesmes voor een revisie. Op dezelfde dag verliet een ander gereviseerd L-rijtuig deze CW. De 6041 werd ingezet voor de overbrenging van Schaarbeek naar Cuesmes en terug. Onze foto toont het L-rijtuig dat naar Cuesmes wordt overgebracht voor revisie. Doorrit te Ghlin. Tim HAESEVOETS.



Kazachstan

PRIMA's voor de KTZ

De Kazachse spoorwegen KTZ (Kazakhstan Temir Zholy) tekenden op 27 oktober 2010 een contract ter waarde van € 1,3 miljard met Alstom en Transmashholding. Het contract omvat de levering van 295 elektrische locomotieven, waarvan 200 dubbele Bo'Bo'+ Bo'Bo's voor het goederenverkeer (8800 kW, 120 km/h) en 95 Bo'Bo's met een enkele kast die bestemd zijn voor reizigerstreinen (4800 kW, 200 km/h). Deze PRIMA-versie, geschikt voor een spanning van 25 kV 50 Hz, zou in staat moeten zijn om te functioneren bij temperaturen tot -50 °C! De indienstname van de KZ4A zal, dankzij haar maximumsnelheid van 200 km/h, toelaten om de reistijd tussen Almaty en Astana (de twee belangrijkste steden van het land) met 3 uur te verminderen. De



Virtuele voorstelling van de toekomstige PRIMA voor de KTZ.

afstand tussen deze twee steden bedraagt 1335 km. Bepaalde onderdelen zullen in Rusland gefabriceerd worden, maar de eerste locomotieven worden gebouwd te Belfort, in Frankrijk.

Een nieuwe, nog op te richten fabriek te Astana zal dan vervolgens instaan voor de constructie van de overige locomotieven. De eerste KZ8A zou klaar moeten zijn in 2012, de eerste KZ4A twee jaar later.

TELEX....

USA - AMTRAK

● Siemens heeft op 29 oktober 2010 bekend gemaakt dat het 70 locomotieven van het type ACS64 "Cities Sprinter" zal mogen bouwen voor Amtrak. Het contract heeft een waarde van € 338 miljoen. De bestelling kadert in de vernieuwing van het elektrisch tractiematerieel (AEM7 en HHP-8) dat wordt ingezet op de noord-oost-corridor, één van de zeldzame geëlektrificeerde hoofdlijnen in de USA. Het is de eerste keer dat Siemens een contract van dit type kan afsluiten aan de overkant van de Atlantische Oceaan. De locomotieven zullen 6400 kW kunnen ontwikkelen onder drie verschillende spanningen (25 kV 60 Hz, 12,5 kV 60 Hz en 11 kV 25 Hz) en treinen van 18 rijtuigen kunnen slepen aan een snelheid van 200 km/h. Ze worden uitgerust met een recuperatierem die toelaat om het globale energieverbruik te verminderen.

De locomotieven zullen gebouwd worden in Sacramento (Californië) en gebruikt worden op de verbinding Boston-Washington, alsook in Pennsylvania. De levering gaat van start in 2013.



Virtuele voorstelling van de toekomstige ACS64 "Cities Sprinter". Siemens.

LUXEMBURG

● In augustus 2010 begon de levering van tien bijkomende drieledige dubbeldeksmotorstellen van het type Z2200 (Z2213 t/m Z2222) aan de CFL. Ze zullen vooral ingezet worden op de lijnen Luxembourg - Esch - Rodange en Luxembourg - Pétange, om er de frequentie en capaciteit te kunnen verhogen.

ITALIË

● Sinds 15 november rijdt de privémaatschappij "Arenaways" (zie *OP DE BAAN* 99 pagina 48) vier heen- en terugritten tussen Milano en Torino. Hiermee treedt zij in concurrentie met de Italiaanse spoorwegen FS. De treinen worden gesleept door TRAXX E483-locomotieven, gehuurd bij Alpha Trains. Ze bestaan uit rijtuigen die gebouwd werden door "Astra" in Roemenië. In een eerste fase zullen er dagelijks twee heen- en terugritten uitgevoerd worden.

SIEMENS

● Siemens heeft een dieselverson van de Vectron (zie *OP DE BAAN* 99 pagina 49) ontwikkeld. Zij heeft een MTU-dieselmotor van het type 16V 4000 R84, die 2400 kW levert. De Vectron Diesel zal zowel goederentreinen als reizigerstreinen met een maximumsnelheid van 160 km/h kunnen slepen.

NEDERLAND

● HSL Logistik, een Duitse firma die goederen vervoert, kreeg op 9 september 2010 een veiligheidscertificaat van de Nederlandse autoriteiten. "HSL Logistik" zou al zeer binnenkort verbindingen naar Oost-Europa kunnen opstarten, zoals bijvoorbeeld van Rotterdam en Amsterdam naar Hamburg en Warschau.

FRANKRIJK

● Sinds 12 december 2010 rijden de TGV's op de verbinding Paris - Genève over de "Haut-Bugeylijn", een heropend stuk spoorlijn van 65 kilometer tussen de Oost-Franse steden Bourg-en-Bresse en Bellegarde. Daardoor kon de verbinding met 47 kilometer worden ingekort, wat een tijdswinst van 17 minuten oplevert. Een rit tussen Paris en Genève, die voordien 3 uur en 22 minuten in beslag nam, duurt nu nog 3 uur en 5 minuten.

De werken, die nodig waren om de TGV over de "Haut-Bugeylijn" te laten rijden, hebben € 310 miljoen gekost. Daarvan werd € 130 miljoen bekostigd door de Franse staat, € 110 miljoen door de Zwitserse confederatie en € 70 miljoen door de Franse spoorwegbeheerder "Réseau Ferré de France" (RFF). Daar bovenop kostte het nieuwe station van Bellegarde nog eens € 31 miljoen.

De nieuwe reisweg zorgt voor een ontlasting van de bestaande lijn die langs Ambérieux-en-Bugey (Ain) loopt en zeer belangrijk is voor het goederenverkeer.

DUITSLAND - LUXEMBURG

● De internationale lijn Luxembourg - Wasserbillig - Trier is op twee plaatsen enkelsporig: de brug over de Moezel tussen Igel en Konz, alsook het baanvak van 2,9 kilometer dat de grens (Wasserbillig) met het Duitse station Igel verbindt. Duitsland en Luxemburg hebben beslist om deze lijngedeelten dubbelsporig te maken.

De totale kost van € 19 miljoen wordt verdeeld onder de Duitse staat (€ 10 miljoen), de deelstaat Rheinland-Pfalz (€ 1 miljoen) en de Luxemburgse staat (€ 8 miljoen).

Duitsland

Eichholz EIVEL bankroet

Eichholz EIVEL GmbH (een filiaal van de Oostenrijkse groep STRABAG), heeft op 29 oktober 2010 haar activiteiten beëindigd. Eichholz EIVEL had tien bolle neuzen van de serie MY, afkomstig van DSB, die op het Duitse net reden met verschillende livreeën. Twee locomotieven (MY1127 en MY1143) stonden reeds meerdere jaren afgesteld in het depot van Eichholz EIVEL te Haldensleben, waar ze werden gebruikt als pluklocomotieven voor acht andere locs. STRABAG behoudt twee locomotieven, de MY 1147 (met blauwe GM-livree) en de MY 1155 (met bruine NSB-livree), maar de andere acht machines werden te koop gesteld. Zeven bolle neuzen vonden spoedig een nieuwe eigenaar:

- MY 1125 (met "Santa Fe"-livree): verkocht aan een Hongaars particulier;
- MY 1127 (met blauw/grijze NEG-livree): gekocht door een particulier. Zij zal opnieuw de bruine DSB-livree krijgen om Denemarken te vertegenwoordigen in het Bahnpark Augsburg;
- MY 1131 (met groene GM-livree): aangekocht door de *Erfurter Bahnservice*;
- MY 1138 (met bruine DSB-livree): ver-

kocht aan *Cargo Logistik Rail Service* te Barleben Magdeburg;

- MY 1142 (met wit/rode STRABAG-livree): verkocht aan een particulier te Braunschweig;
- MY1149 (met wit/rode STRABAG-livree) en MY 1151 (met geel/rode livree): aangekocht door *Altmark Rail te Oebis-*

felde, die ze zal verhuren.

De 1143 zal tijdelijk te Haldensleben blijven en zal voor reserveonderdelen gebruikt worden. Het leidt geen twijfel dat enkele locomotieven nooit geziene livreeën zullen krijgen!



De V170 1142 (ex-DSB MY 1142) met wit/rode STRABAG-livree, op kop van een speciale trein te Schenkenezell op 27 december 2009. Yannick DREYER.

Frankrijk

De tram-trein van Mulhouse ingehuldigd

De tram-trein van Mulhouse werd op 12 december 2010 in dienst genomen. Deze eerste lijn verbindt Mulhouse met Thann (22 km). Voor de exploitatie worden 12 Siemens-stellen type Avanto ingezet. Elk stel heeft een capaciteit van 231 plaatsen en rijdt maximaal 100 km/h.

Met deze lijn wil men het wegvervoer op de verzadigde wegen tussen Mulhouse en de Vogezes verminderen en eveneens de frequentie van de lijn verdubbelen tot 3000 reizigers voor 12 december 2011. De gebruikers van de lijn Thann - Saint-Amarin, gelegen diep in de vallei, zullen nog moeten overstappen te Thann, waar deze reizigers voorheen over een rechtstreekse TER-verbinding beschikten naar Mulhouse.

Om dit project te realiseren moesten meerdere juridische kapen worden overwonnen, waaronder het feit dat enkel de SNCF de lijnen mag berijden die beheerd worden door RFF. Om dit op te lossen werd Soléa opgericht dat instaat voor de exploitatie van deze tram-trein.

Het totale project kost 150 miljoen euro. De drie grootste geldschieters zijn de Elzas (47 %), de intercommunale ver-

voersmaatschappij (20,9 %) en de Franse staat (18,7 %).

Het spoorvervoer in de Elzas krijgt een voorkeursbehandeling. Het vereiste budget van € 150 miljoen werd vrijgemaakt door de regionale regering voor het functioneren van het TER (60.000 passagiers per dag) en 70 miljoen euro voor inves-

tingen.

Drie andere tram-treinlijnen zullen snel in dienst komen:

- in de Loire-streek tussen Nantes en Châteaubriant;
- het westen van de agglomeratie van Lyon;
- de as "Nord - Ile-de-France".

FRANKRIJK - RUSLAND

In ons vorig nummer (p. 67) vermeldden we de ingebruikname van de nieuwe verbinding Moskou - Nice op 23 september. Hier een foto van de trein Moskou - Nice, gefotografeerd te Chiaravalle, een voorstad van Milano, op 27 november 2010. Sergio VIGARO.



Zweden

De Dm3 van MTAB blijven in dienst

De MTAB (Malmtrafik i Kiruna AB) heeft aangekondigd dat ze een contract hebben afgesloten met EuroMaint Rail om hun locomotieven van de reeks Dm3 te onderhouden. Het contract zal over drie jaar lopen, met een optie op nog eens twee jaar.

De Dm3's, die hun hele loopbaan aan de stelplaats Kiruna waren toevertrouwd voor het rijden van zware ijzerertstreinen,

werden tussen 1953 en 1971 gebouwd door ASEA voor de Zweedse spoorwegen SJ (Statens Järnvägar). Oorspronkelijk waren het 39 dubbele locomotieven 1'D+D1' uit de reeks Dm, met overbrenging via drijfstangen. De Dm's mochten tot 3400 ton slepen, maar in de jaren '60 werd dat onvoldoende en besloot de SJ om 19 centrale motoreenheden te bestellen waarmee 19 drieledige locomotieven konden gevormd worden met asindeling 1'D+D+D1', goed voor 7200 kW en waarmee treinen van 5400 ton konden worden gesleept.

De ertsmaatschappij LKAB was ontevreden over de hoge tarieven die de Noorse Spoorwegen NSB hanteerden en profiteerde van de vrije spoormarkt om zelf het vervoer van haar erts te organiseren. Op

1 juli 1995 werden alle Dm3's en enkele Dm'en overgeheveld van de SJ naar de MTAB, een filiaal van LKAB dat opgericht werd om het ertstransport per spoor te verzorgen.

Momenteel zijn er nog 13 Dm3's in dienst, voornamelijk ingezet vanuit Malmberget naar de haven van Lulea, terwijl de IORE's gebruikt worden voor de diensten van Kiruna en Svappavaara naar de Noorse haven Narvik. Het onderhoud van de Dm3's zal voortaan plaats vinden in Lulea.

Niettegenstaande het in dienst brengen van de 13 dubbele locomotieven van het type IORE van Bombardier heeft de MTAB niet de intentie om de locomotieven van het type Dm3 uit dienst te halen, en dat natuurlijk tot groot plezier van de liefhebbers!

FOTO 101-XX Op 27 juli 2009 rijdt een ertstrein door Stenbacken, gesleept door de Dm3-1201-1231-1202. Philippe DE GIETER.



TELEX....

RUSLAND

● De drie komende jaren (2011-2013) zullen de Russische spoorwegen (RZD) 3 miljard euro investeren in 1250 nieuwe locomotieven, gebouwd door de lokale industrie in samenwerking met de Europese marktleaders (Siemens, Bombar-

dier en Alstom). Sinds 2003 moderniseerde de RZD 3700 locomotieven uit hun park en werden er 2000 nieuwe in dienst gesteld.

MAROKKO

● De Franse groep Alstom heeft in Tanger aangekondigd dat er een contract werd ondertekend ter waarde van 400 miljoen euro voor de levering van 14

TGV-stellen aan Marokko. Zij zullen in dienst komen op de as Tanger – Casablanca vanaf 2015.

NEDERLAND

● Op 1 januari 2010 werd de verzameling van het spoorwegmuseum te Utrecht verrijkt met het motorstel Plan V 876, de elektrische locomotief 1856 (Alstom 1983) en het Benelux-stuurrijtuig 50 84 28 70101-7.

Oostenrijk

Nieuwe start voor de Mariazellerbahn

De *Mariazellerbahn* is een smalspoorlijn met een spoorbreedte van 76 cm die St-Pölten met Mariazell verbindt. Sinds de nieuwe dienstregeling van 12 december 2010 wordt ze door de *Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH*. (NÖVOG) uitgebaat, die de lijn van de federale ÖBB heeft overgenomen.

De ÖBB wil al meer dan tien jaar deze lijn met haar verouderd materieel afstoten, dit tegen de zin van de deelstaat Niederösterreich die zich bewust is van de grote economische en toeristische waarde van deze verbinding en daarom al enige tijd subsidies verleent. De overname door de NÖVOG verzekert enerzijds het voortbestaan van de met 6500 V 25 Hz geëlektrificeerde hoofdlijn, maar het betekent ook de sluiting van de niet geëlektrificeerde zijlijn Obergrafendorf - Mank (19 km).

De NÖVOG bestelde ondertussen negen nieuwe drieledige motorstellen bij het Zwitserse Stadler. Ze zullen de door de elektrische locomotieven van de reeks 1099 ge-

sleepte treinen vervangen.

De 16 C'C'-locomotieven van deze reeks werden tussen 1911 en 1914 gebouwd en in de jaren '60 gemoderniseerd. Het zijn de oudste elektrische locomotieven ter wereld die nog in normale dienst worden ingezet. De toeristische "Ötscherbär", die in 2007 werd geïntroduceerd, blijft ook na de levering van de nieuwe motorstellen in 2013 gebruik maken van

de reeks 1099. In het verleden probeerde ÖBB al om de reeks 1099 te vervangen. In 1995 werden hiervoor twee motorstellen (reeks 4090, gebouwd door SGP) geleverd. Deze motorstellen waren echter nooit een groot succes en het bleef bij beide prototypes.



FOTO 101-XX Op 9 mei 2005 rijdt de motorwagen 5090 014 in de buurt van Kilb, op de lijn Obergrafendorf - Mank, die op 12 december voor alle verkeer werd gesloten. Het baanvak Mank - Wieselburg werd al in 2001 gesloten. Het goederenverkeer werd in 2000 stopgezet. De burgemeesters van de langs deze lijn gelegen gemeenten willen deze overnemen om er een toeristische dienst in te richten. Hopelijk slagen ze in hun opzet. Pierre HERBIET.

ÖBB : talrijke sluitingen

De nieuwe dienstregeling van 12 december 2010 betekende ook de sluiting van een aantal lokale lijnen en het opheffen van talrijke spooransluitingen en goederenkoeren.

Onder de slachtoffers vinden we onder meer de lijnen:

- Scheibbs - Kienberg-Gaming (11 km), met als gevolg dat de smalsporige museumlijn Kienberg-Gaming - Lunz am See nu volledig geïsoleerd ligt na de sluiting van de smalspoorlijn naar Lunz (Ybbstalbahn) in 2009...;
- Schwarzenau - Zwettl - Martinsberg-Gutenbrunn (58 km). Zwettl verliest zijn reizigersdienst en het baanvak Waldhausen - Martinsberg (23 km) werd nu voor alle verkeer gesloten.
- Schwarzenau - Waidhofen an der Thaya (11 km) werd voor alle verkeer gesloten.



FOTO 101-XX Op 18 september 2007 rijdt de buurtgoederentrein van Kienberg-Gaming naar Scheibbs door de stopplaats Peutenburg, gesleept door de "Hercules" 2016 021. Wim DE RIDDER.



FOTO BD-10110 Op 30 september 1955 werden de 806 en de 802 getest op de "Athus-Meuse" tijdens het slepen van een ertstrein. Doorrit te Lacuisine in de richting van Bertrix met de 806 op kop en de 802 aan staart. Bruno DEDONCKER, verz. TSP. ©.

Het einde voor de CFL 800

In 2010 kochten enkele liefhebbers de 806 CFL en gaven haar in beheer aan TSP. Deze reeks telde zes eenheden en momenteel is nog enkel de 802 in commerciële dienst bij de CFL.

De zes zware diesel-elektrische rangierlocomotieven van het type Bo'Bo',

werden in 1954 door Anglo Franco Belge (AFB) onder GM-EMD licentie (constructie nummers 114 t/m 119) gebouwd. Voor GM-EMD was de 800 een variant op de "export G8" van de Amerikaanse locomotief type SW8 (374 eenheden geproduceerd van 1950 tot 1954

voor de USA en Canada).

De CFL was als enige - op de Amerikanen na - geïnteresseerd in deze machine, en heeft nooit spijt gehad van deze keuze. De 800'en waren robuust en bleven meer dan een halve eeuw in dienst!



De toegelaten snelheid van de 800 bedroeg 80 km/h bij een massa van 74 t. De GM-EMD 8-567-B motor leverde een vermogen van 800 pk (600 kW).

De reeks 800 werd geleverd tussen mei en juli 1954. De eerste testrit werd gereden met de 801 en 802 op 10 mei 1954.

Men vond de 800'en meestal terug in Bettembourg waar ze rangeringen uitvoerden, maar hun actieterrrein breidde zich ook uit tot het ijzerbekken in het zuidwesten van het land.

Een tweede foto van de testrit. We zien de 802 als opdrukloc achteraan de trein.

Lacuisine, 30 september 1955.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.



FOTO 101-xx De CFL800 zijn rechtstreeks afgeleid van het model SW8 van GM-EMD. Ziehier een SW8, de 2000 van de US Air Force, gefotografeerd op de Hill Air Force basis, Utah, USA op 19 februari 2010. De 2000 is een van de 41 locomotieven (2000 - 2040) geleverd door GM-EMD in 1951 aan het 724th Transportation Railway Operating Battalion voor de oorlog in Korea. Ze keerde na de wapenstilstand in 1953 terug uit Korea en werd samen met de 2007 en de 2021 t/m 2005 gebruikt door het 3rd Space Launch Squadron op de Titan-lanceerbasis van Cape Canaveral in Florida. De 2021 wordt momenteel bewaard in het US Air Force museum in Cape Canaveral. De 2000 en de 2007 werden overgebracht naar de Hill-basis in Utah. Philippe DE GIETER.

FOTO BD-10111 De 802 gefotografeerd in het depot van Luxemburg op 3 mei 1962. Men kan deze foto vergelijken met deze van de SW8. De 800'en werden aan de CFL geleverd van mei tot juli 1954. Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP ©.





↑ *Gedurende heel hun bestaan droegen de 800'en dezelfde livrei. Enkel de opschriften evolueerden. Hierboven de originele opschriften van de 806. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.*

FOTOTHEMA 101 ↗ *Op 19 juli 1984 rangeerde de 801 een stam Wegmann-rijtuigen in het station Luxembourg. Pierre HERBIET.*

FOTOTHEMA 101 → *Diezelfde dag wachtte de 805 op haar volgende opdracht voor de rotonde van Luxembourg-depot. P. HERBIET.*

FOTOTHEMA 101 ↓ *De 800'en voerden geregeld rangeringen uit met lege rijtuigen in het station Luxembourg. De 803 rangeerde op 28 december 1995 een stam Corail-rijtuigen van de SNCF. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Ze kwamen af en toe ook tussen voor het rangeren van reizigersstellen in het station van Luxembourg.

Hun inzet werd overgenomen door de bij Angel Trains Cargo (nu Alpha Trains) en MRCE-Dispolok geleasede locomotieven Vossloh G1000BB en G1206BB.

De 801 werd als slachtoffer van een aanrijding in Bettembourg op 30 maart 2004 geschrapt.

De 806, bewaard door TSP, werd geschrapt in november 2006.

Eind 2007 waren nog enkel de 802 en 804 in dienst.

Begin 2009 werd de 804 overgedragen aan "le Service des Sites et Monuments du Luxembourg".

Ondertussen werden de 801, 803 en 805 verschroot in de werkplaats van Pétange.



FOTOTHEMA 101 De 805 en 851 rangeren in de vorming van Bettembourg op 17 april 2004. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTOTHEMA 101 De 806 voert op 12 februari 1999 rangeringen uit achter de rotondes van het depot te Luxembourg. Alain DEFECHEREUX.



FOTOTHEMA 101 ↑ Tweemaal de 806. Op 26 september 1980 komt de 806 aan te Luxembourg aan kop van een trein met lege ketelwagens, afkomstig uit Bertrange. Zij werd uit de inventaris geschrapt op 5 november 2006. Links rangeert de "Deutz" 453. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 101 ↓ Op 15 maart rijdt zij met een lokale goederentrein door Dommeldange. Michel HANSENS.





Enkel de 802 wordt nog ingezet, hoofdzakelijk in de vorming van Bettembourg, maar voor hoelang nog? Eén ding is zeker: haar dagen zijn geteld.

Philippe DE GIETER

FOTOTHEMA 101 ↑

De laatste twee actieve locomotieven waren de 802 en 804.

Op dit ogenblik is nog enkel de 802 in dienst.

Op 20 juli 2010 rangeert zij in de vorming van Bettembourg, naast de 1101 (Vossloh type G1000BB).

Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 101 →

De 804 rangeert op 18 november 2004 een stam DOSTO-rijtuigen in de carwash van Luxemburg.

Deze locomotief werd begin 2009 overgedragen aan "le Service des Sites et Monuments du Luxembourg".

Pierre HERBIET.



FOTOTHEMA 101 ↓

De 802 in actie in de vorming van Bettembourg op 5 augustus 2010.

Pierre HERBIET.



FOTOTHEMA 101 De 800'en werden vaak ingezet bij speciale ritten voor liefhebbers. Op 23 juni 2002, naar aanleiding van de Nationale feestdag in Luxemburg, legde de GAR een trein in van Luxembourg naar Welkenraedt, gesleept door de 804. De reis verliep via de lijn 42 tot Liège en vervolgens via de lijn 37 tot Welkenraedt en bereed de lijn 44 Pépénster – Spa. De terugrit verliep via de lijn 39 Welkenraedt – Montzen, lijn 24 Montzen – Visé, lijn 40 Visé – Angleur en lijn 42. De trein bestond uit drie Wegmann-rijtuigen, waaronder het "Rendez-Vous"-rijtuig en de fourgon-vélo. Doorrit in het station van Pépénster. Pierre HERBIET.

FOTO-THEMA 101 Eén keer maakte TSP gebruik van de CFL800. Op 25 augustus 1990 bij de reis "Anglo-Franco-Belge" werden vier machines ingezet: de 5403 (voor de gelegenheid veranderd in 202.017), de CFL1602, de 804 en 806. Deze laatste twee sleepten de trein tussen Trois-Ponts en Gouvy. Fotostop in het station van Bovigny. Philippe DIEU.





FOTOTHEMA 101 In juli 2010 besloten enkele liefhebbers hun spaarcenten bij elkaar te leggen om de 806 CFL te kunnen bewaren voor het nageslacht en gaven haar in beheer aan TSP. Op 5 augustus 2010 wacht zij op het vertrek naar “le Chemin de fer du Bocq” voor de werkplaats van Pétange. De 804 is zichtbaar in de loods. Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 101 Sedert haar aankomst bij TSP wordt de 806 ingezet op “le Chemin de fer du Bocq”. Op 18 oktober rangeert zij in het station van Spontin. Alain DEFECHEREUX.





FOTO BD-10101 Juni 1953. Motorstel nr. 6 verlaat Brussel-Zuid en komt aan te Brussel-Kapellekerk. Opvallend is het enkele witte koplamp met een witte rand. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

75 jaar geleden: begin van de elektrificatie bij de NMBS

De laatste jaren van de stellen 1935

Na 20 jaar hadden de motorstellen 1935 niet minder dan 2.700.000 km afgelegd of anders gezegd, zij reden 68 maal rond de aarde!
Op 29 augustus 1958 besliste de directie

om ze stilaan uit dienst te nemen en te vervangen door de nieuwe motorstellen type 50, 53 (228.010 t/m 049), en 54, 55, 56 (228.050 t/m 150 en 501 t/m 539). De reden was heel eenvoudig: het slechte rijgedrag van de draaistellen, de stugge vering en de beschadiging aan het spoor. Met de nieuwe diensten van 18 oktober

vervolg van de nummers 98 en 99

1958 werden nog slechts de zes zesledige en de vier vierledige stellen ingezet. De twee andere vierledige stellen en de vier tussenrijtuigen bleven in reserve. Het was de bedoeling om vanaf 5 januari 1959 nog slechts vijf stellen in te zetten, waarvan drie als reserve!

Een eerste lot van vijf rijtuigen werd geschrapt met PV 372 van 11 september 1959:

- de motorrijtuigen 213.009 en 217.002;
- de tussenrijtuigen 213.213, 213.215 en 215.204.

De Noord-Zuidverbinding werd op 4 oktober 1952 ingehuldigd. Enkele dagen later komt de directe trein 1252 Antwerpen-Centraal – Brussel-Zuid, gereden door stel nr 4 in Brussel-Centraal aan. Men moest wachten tot het voltooiën van de werken aan de koker 3 (sporen 5 en 6) voordat de relatie tussen Antwerpen en Charleroi een feit was. In tussentijd moesten de reizigers die hun reis wilden verderzetten overstappen in Brussel-Zuid.

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP ©..



Een maand later stelde het PV 437 van 22 oktober 1959 een einde aan niet minder dan 39 voertuigen:

- de ACEC-motorwagens 213.001, 002, 003, 004, 008 en 010;
- de SEM-motorwagens 217.001, 003, 004, 006, 009 en 010;
- de tussenrijtuigen 212.203, 204, 205, 206, 207, 209 en 212;
- de tussenrijtuigen 213.201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 214 en 216;
- de tussenrijtuigen 215.202, 203, 206, 207, 209 en 212.

De 20 resterende voertuigen vormden vijf stellen (10 motorrijtuigen en 10 tussenrijtuigen) en bleven in dienst tot 20 augustus 1962, maar reden nog slechts sporadisch. Hun onderhoud werd beperkt tot het strikt noodzakelijke. De resterende stellen waren:

A5 :

213.005 + 212.210 + 215.211 + 217.005

A7 :

213.006 + 212.202 + 215.210 + 217.007

A8 :

213.011 + 212.208 + 215.201 + 217.008

A11 :

213.007 + 212.201 + 215.208 + 217.011

A12 :

213.012 + 212.211 + 215.205 + 217.012

Stel nr. 8 rijdt een semi-directe trein naar Charleroi-Sud. Het werd in april 1950 gefotografeerd tussen Holleken en Sint-Genesius-Rode.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-10102 In 1950 waren de werkzaamheden voor de bouw van de Noord-Zuid-verbinding reeds ver gevorderd. Er zijn reeds drie verhoogde sporen in dienst (de huidige sporen 10, 11 en 12) voor het verwerken van de elektrische treinen tussen Antwerpen en Brussel. De bovenleiding van het "lage" station is reeds verdwenen. Links het wisselcomplex dat toegang verleent tot het oude station en een elektrisch sein "De Rechter". Rechts rijdt een zesledig stel 1935 het station binnen. Het is nog steeds getooid met de oorspronkelijke livrei. Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP ©.





FOTO BD-10103 Stel A3 verlaat op 12 november 1955 Marchienne-au-Pont en rijdt over lijn 124 naar Brussel en verder naar Antwerpen. De koplamp is versierd met gele snorren om de zichtbaarheid te verbeteren. In november 1953 werd de nummering van de stellen gewijzigd van 1 t/m 12 naar A1 t/m A12. In het midden de twee sporen van lijn 124A, parallel aan lijn 124 en uiterst rechts de lijn 112 naar Piéton en La Louvière-Sud.. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-10104 Het station Charleroi-Sud op 15 februari 1955. Rechts stappen reizigers in een semi-direct naar Brussel en Antwerpen, gereden met het stel A2. Links staat een elektrische locomotief type 101 met een stam M1-rijtuigen. De trein wordt met stoom voorverwarmd, afkomstig van een vaste installatie. Te Charleroi-Sud zijn enkel de drie kopsporen geëlektrificeerd. Onder-tussen zijn deze sporen verdwenen.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





FOTO BD-10105 Een niet-geïdentificeerd stel, afkomstig uit Antwerpen, rijdt onder lijn 26 te Haren richting Brussel op 21 april 1956. De afdelingen werden geherklasseerd naar eerste en tweede klasse. Een gele band werd aangebracht boven de ramen van de eerste klasse. Deze plaats ondergaat momenteel een ware metamorfose door de aanleg van de nieuwe lijn 25 en de Diabolo naar Zaventem en Mechelen. Op deze plaats wordt momenteel gewerkt aan een enorm viaduct.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

In november 1953 werd de letter A toegevoegd voor het nummer van het stel: 1 t/m 12 werd dan A1 t/m A12. Het nummer 1 t/m 12 komt overeen met de nummers van SEM-motorrijtuigen type 217. Zo werd het stel met motorrijtuig SEM 217.007 vernummerd als A7.

Op dezelfde datum werden de tweeledige motorstellen type 1939 (13 t/m 30) vernummerd naar 1 t/m 8.

Nog een ander feit: op 3 juni 1956 verdween bij al het reizigersmaterieel de eerste klasse. Op dat ogenblik werd de derde klasse (C) geherklasseerd naar tweede klasse (B) en de tweede klasse werd geherklasseerd als eerste klasse (A). Het is slechts vanaf 1957 dat een gele band werd aangebracht boven de ramen van de eerste klasse afdelingen, waardoor deze beter herkenbaar werden vanop de perrons.

Op 15 mei 1952 komt het stel nr. 8, afkomstig uit Antwerpen, aan te Schaarbeek. Het is ondertussen herschilderd in de twee tinten groen en de koplamp is wit omrand.

Bruno DEDONCKER, verz. TSP ©.





← Een niet-identificeerbaar zesledig stel vertrekt vanuit Brussel-Zuid naar Antwerpen. Datum onbekend, vermoedelijk tussen 1953 en 1956.
Foto NMBS-Groep.

↓ Een niet identificeerbaar motorstel op de Vierendeelbrug over de lijn 53 naar Muzen en Leuven bij de inrit van Mechelen. Dit stel heeft Brussel als bestemming. Datum onbekend, vermoedelijk tussen 1953 en 1956.
Foto NMBS-Groep.

De hoge perrons

De heer Michel Pâques kent de reden die bij de NMBS geleid heeft tot het verhogen van de perrons op de lijnen 25 en 124. De oorzaak lag bij de enorm grote tractie-motoren van de eerste motorstellen (AM 1935, 001 t/m 049 en 501), waarvan de isolatie veel plaats innam. Hierdoor waren de draaistellen breder dan het vrije ruimteprofiel waardoor zij problemen veroorzaakten met de opstaptreden aan de lage perrons.



← De motorrijtuigen 217.001 en 213.008, maakten deel uit van het stel A1, afgesteld voor de WET te Schaarbeek op 21 maart 1959. Dit materieel werd volledig in donkergroen herschilderd en werd voorzien van twee witte koplampen. Zeven maanden later werden deze voertuigen geschrapt met PV 437 van 22 oktober 1959.
Foto NMBS-Groep.

Op 20 augustus 1962 werden twee AM 1935 voor een laatste keer ingezet:

- het stel A11 stond reserve te Brussel-Zuid, maar werd niet meer ingezet;
- het stel A12 reed de treinen 223 en 2934, gekoppeld aan de 228.050.

De laatste 20 voertuigen werden geschrapt met PV 67 van 3 maart 1964.

Heel hun loopbaan werden de stellen 1935 ingezet op de as Antwerpen - Brussel - Charleroi. Om hen op andere lijnen in te zetten die na 1950 werden geëlektrificeerd, moesten ook daar de perrons worden verhoogd, maar deze kosten wogen niet op tegen de baten.

Enkel de belangrijkste stations werden aangepast.



↑↓ Tweemaal de twee motorrijtuigen uit het stel A5: de 217.005 en 213.005, afgesteld naast de WDT te Schaarbeek in 1965. Beide voertuigen werden verbouwd tot poststel 221.802 (toekomstige 802, later 852 en tenslotte 002), door de CW Mechelen. Dit stel verliet de CW op 1 februari 1968 en wordt bewaard in de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre in afwachting van een spoorwegmuseum van de NMBS-Groep. Daniel THIELEMANS.



↓ Na hun terugtrekking uit de actieve dienst, werden de stellen uitgeweken in Schaarbeek. Hier staan ze, niet ver van de werkplaats elektrische tractie, wachtend op betere (?) tijden... Daniel THIELEMANS, 1965.



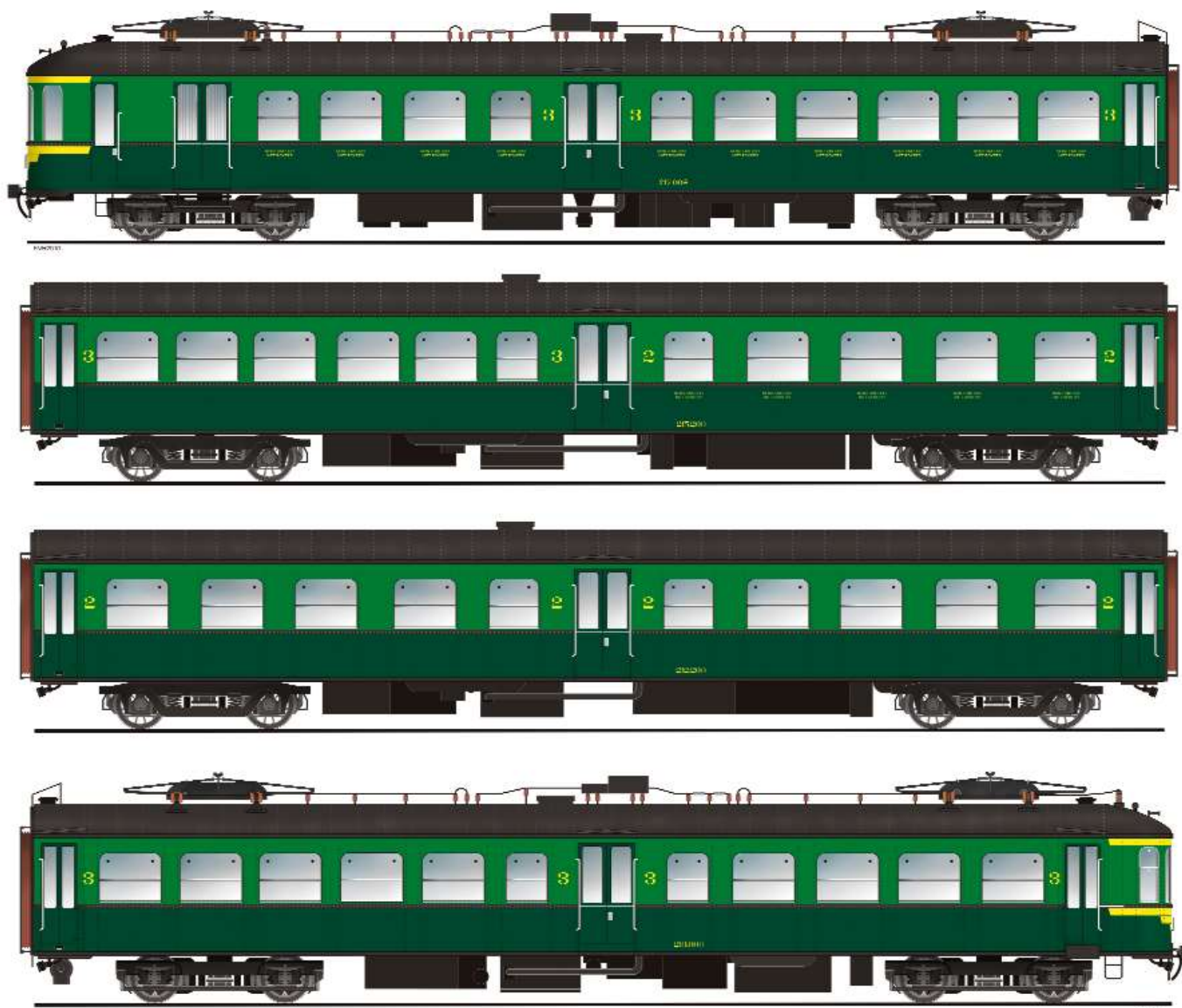
Schilderingen

De NMBS besliste in november 1947 om alle motorstellen te herschilderen in twee tinten groen: donkergroen voor het onderste gedeelte van de kast (onder de ramen), lichtgroen voor het bovenste gedeelte en zwart voor het dak. De deuren daarentegen waren volledig in het donkergroen geschilderd. Een zwarte band verdeelde de twee tinten groen (ter hoogte van de klinknagels op de kast).

De klinknagelrij helemaal onderaan de kast was helemaal zwart geschilderd. De originele blauwe-crèmekleurige livrei werd uiteindelijk te makkelijk vuil en was blootgesteld aan vervuiling komende van de stroomafnemers, vooral tijdens regenweer.



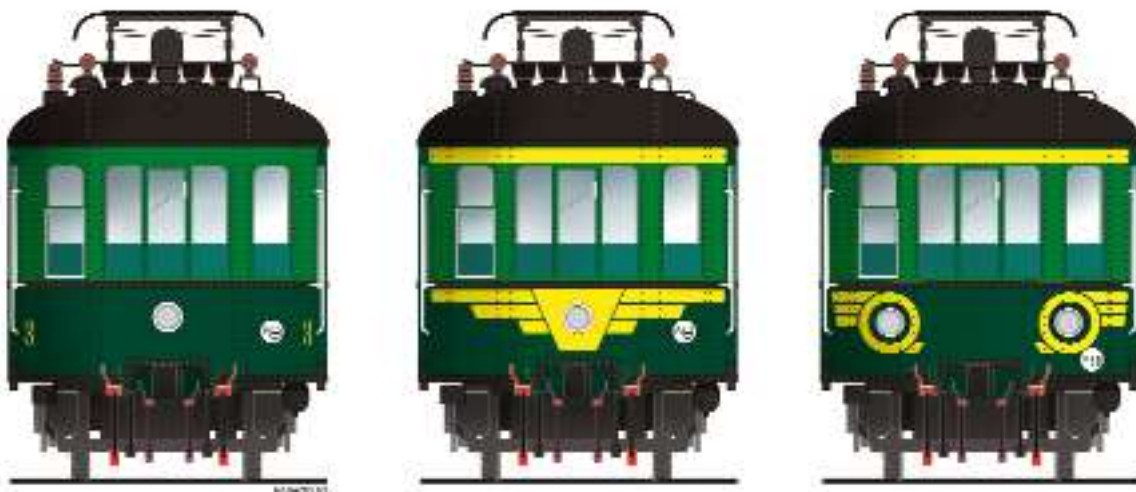
Duidelijk zicht op het stel nr. 11 met op kop het motorrijtuig 213.007 in twee tinten groen, reeds uitgerust met twee koplampen. De datum van deze foto genomen te Brussel Zuid is niet gekend, maar valt te situeren na 1956, aangezien de gele band (1ste klasse) is aangebracht op het tweede rijtuig. Volgens de logica moet het stel het nummer A7 gehad hebben. NMBS-Groep.



↑ *Het stel A5 gefotografeerd in de bundel "Kongo" te Antwerpen-Centraal in 1964. Het stel draagt de twee tinten groen met een enkel koplamp en gele snor. Een gele band is aangebracht boven de stuurcabine. Het dak is in het zwart geschilderd. Het motorrijtuig op kop draagt het nummer 217.005 welke later een van de twee rijtuigen van het postmotorstel 228.802 zal vormen. NMBS Groep.*

← *Links: zijzicht van het mototstel 1935 in twee tinten groen, enkele koplamp en gele snorren.*

↓ *Onder: de drie kleurstellingen van de voorzijde van de stellen 1935: v.l.n.r.: twee tinten groen met enkele koplamp, twee tinten groen met enkele koplamp en gele snorren en twee tinten groen met dubbele koplampen en gele snorren. Tekening Eric VAN HOECK.*



Om de zichtbaarheid van de motorrijtuigen te verbeteren, vooral voor de veiligheid van het personeel, werd vanaf 1953 de voorzijde van de stellen voorzien van een gele snor rond de enkele koplamp en een gele band boven de stuurpost.

In 1954 veralgemeende men de uitbouw van de twee koplampen op alle motoreenheden.

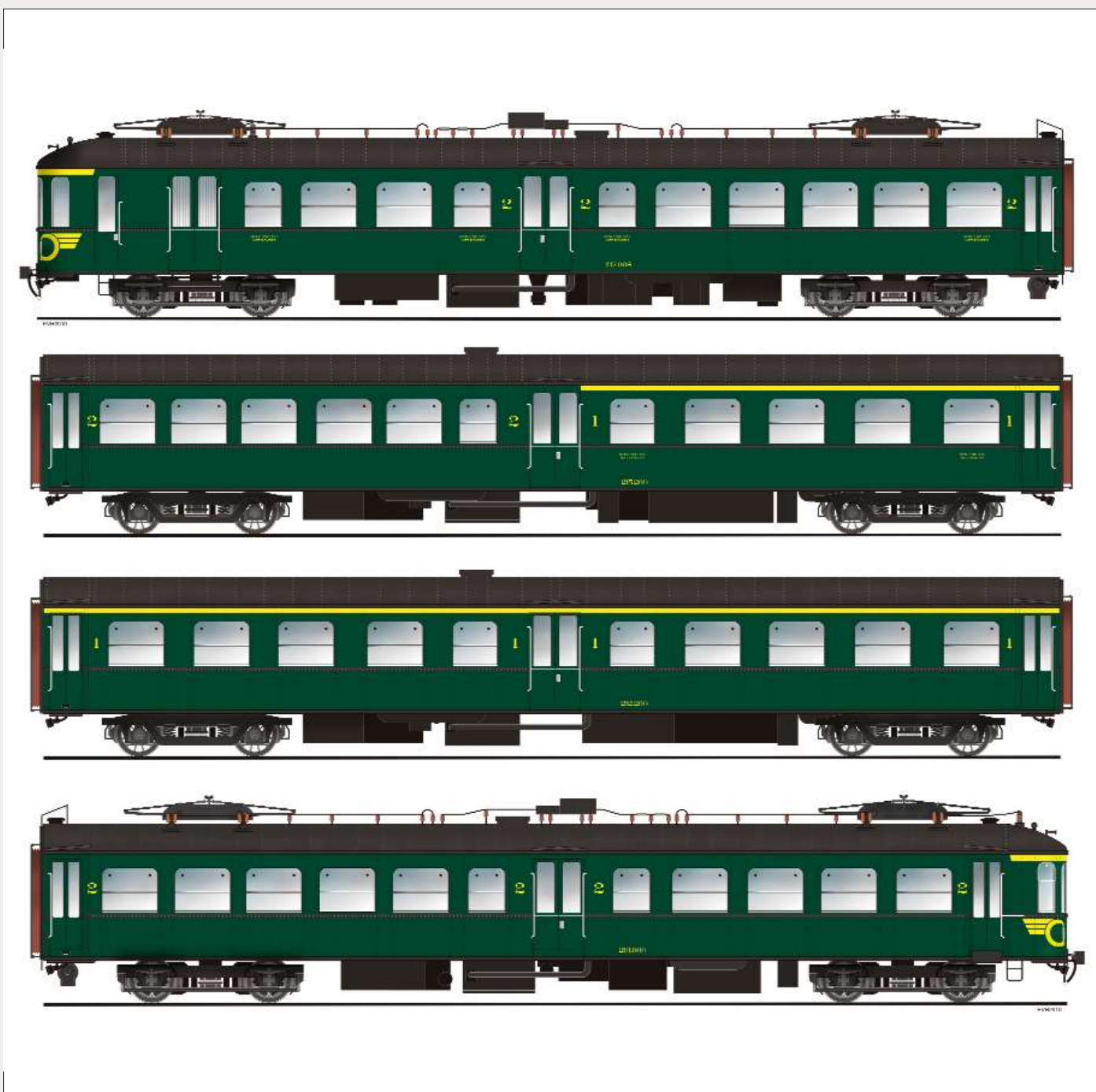
Op 30 juni 1955 werd uiteindelijk

beslist om, bij wijze van vereenvoudiging, de kasten progressief te herschilderen in het donkergroen. Aangezien de donkergroene livrei reeds van toepassing was bij de rijtuigen, was dit een middel om te besparen op verf en werkuren.

In deze livrei beëindigden trouwens de stellen 1935 hun loopbaan in reizigersdienst.

Wordt vervolgd...

Onder: zijzicht op de laatste schildering (donkergroen) met dubbele koplampen en gele snorren, toegepast na 30 juni 1955. Tekeningen Eric VAN HOECK.





↑ **FOTO BD-10107** Op 7 juni 1959 vertrekt een motorstel 1935 vanuit Brussel-Zuid naar Antwerpen. Het stel is gekoppeld aan twee dubbele motorstellen 1939. Het stel 1935 draagt zijn laatste ééntonig donkergroene livrei met twee witte koplampen.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

↓ **FOTO BD-10108** Een zijdelings zicht op het tussenrijtuig 212.210 (ex-8210) na een revisie, gefotografeerd in de WET Schaarbeek op 19 juli 1958. Dit rijtuig is getooid met de laatste donkergroene livrei en werd in 1956 geherklasseerd naar 1ste klasse (ex-tweede klasse). Dit rijtuig werd geschrapt met PV 64 van 3 maart 1964 en zal vanaf 15 maart 1976 hergebruikt worden als magazijn in de CW Mechelen. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





De mooiste plekjes in België

Flohimont

Op twee kilometer voorbij Libramont, richting Arlon, ligt Flohimont. Hier biedt een grote open ruimte langs beide zijden van het spoor tal van mogelijkheden voor de fotograaf.

FOTO 101-xx ↑ Een trein met een lege stam SBB-rijtuigen rijdt terug naar Zwitserland op 21 april 1992.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 101-xx ↓ Dezelfde plaats, maar aan de andere zijde van de spoorlijn. De motorstellen type 96 overheersen de lijn naar Luxemburg waarop zij worden ingezet als IC-J Brussel-Zuid - Luxemburg. Michel HANSSENS, 15 oktober 2006.



Dit is Belgisch



Iran : Generatorpakwagens

Het Amerikaanse bedrijf GREGG, dat ooit een vestiging had te Lot, was gespecialiseerd in de bouw van wagens en rijtuigen die bestemd waren voor uitvoer. De fabrieken situeerden zich ter hoogte van het huidige viaduct van lijn 96N en de site wordt nu gebruikt door Collishop van Colruyt. GREGG bouwde in 1972 een reeks van tien generatorpakwagens die voorzien waren van een stoomketel voor de Iraanse spoorwegen.

Meerdere generatorpakwagens staan in het depot van Teheran in oktober 2008. Vooraan staat de DL-14 en rechts één van de honderd PRIMA-diesel locomotieven die in 1999 gebouwd werden door Alstom. Inzet: de constructeursplaat van pakwagen DL-15.
Alessandro ALBE.

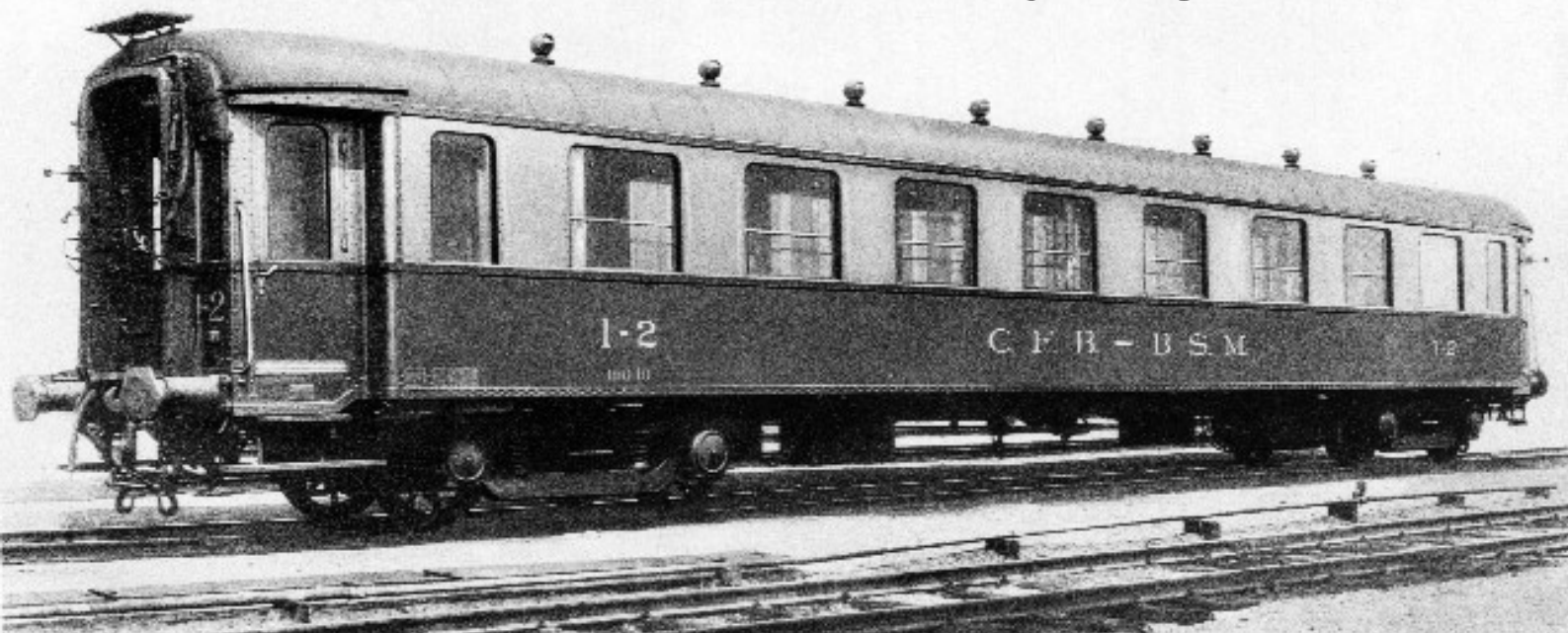
Frankrijk : 1'Ct nr 6 van de suikerraffinaderij van Mitry-Mory

De suikerraffinaderij van Mitry-Mory, gelegen in het Franse departement Seine-et-Marne, was te vinden in de omgeving van de huidige luchthaven Charles de Gaulle. Het bedrijf baatte een smalspoornet (spoorbreedte 600 mm) uit, waarlangs men de bieten van het land naar de fabriek voerde. De suikerraffinaderij bezat een tenderloc van het type 1'Ct. Deze was in 1925 gebouwd door "La Meuse" (constructienummer 3228). De spoorwegactiviteiten werden in 1945 stopgezet en het bedrijf sloot in 1964.



*Locomotief nr. 6 gefotografeerd in de suikerraffinaderij van Mitry-Mory op 29 december 1956.
Foto A.E. Dusty Durrant, verzameling Hervé ALLARD.*

80 jaar geleden...



De eerste voertuigen, volledig in metaal om de veiligheid van de reizigers te verbeteren, verschenen op het net in 1931. Het waren internationale rijtuigen type I1. In totaal werden 240 rijtuigen gebouwd vanaf 1931 tot 1934 en in 1939, waarvan 120 rijtuigen A2B6 genummerd 10.101 t/m 10.105 (10.001 t/m 10.005 in 1932), 10.001 t/m 10.005 (daarna 10.006 tot 10.010 in 1932), 10.011 tot 10.120, en 120 rijtuigen C11 genummerd 12.901 t/m 12.905 (daarna 13.001 t/m 13.005 in 1932), 12.401 t/m 12.405 (daarna 13.006 t/m 13.010 in 1932), 13.011 t/m 13.120. Zes constructeurs deelden de bouw: Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles (10.101 t/m 10.105), La Brugeoise (10.001 t/m 10.005 en 10.011 t/m 10.120), Baume & Merpent (12.901 t/m 12.905), Germain (12.401 t/m 12.405), Ragheno (13.011 t/m 13.060), en Familleureux (13.061 t/m 13.120).

De foto toont de 10.040, gebouwd door La Brugeoise en in dienst genomen op 11 juli 1933. NMBS-groep.

FOTO 100-xx 50 jaar geleden werden aan de NMBS zes elektrische locomotieven geleverd type 140. Ze volgden op 16 locomotieven type 125, waarvan ze technisch alleen verschilden door hun maximale snelheid van 140 km/h, om ingezet te worden op de as Liège - Brussel - Oostende (de maximaal toegelaten snelheid op de lijn Liège - Brussel werd opgevoerd van 120 tot 140 km/h op 5 mei 1959). Type 140 kon herkend worden door het driehoekje boven de snor op de voorzijde van de locomotief. In de jaren 1967 - 1968, werden de 140.001 t/m 140.006 aangepast tot type 125. Ze kregen bij deze gelegenheid de nummers 125.101 t/m 125.106. Bij de nieuwe nummering met vier cijfers in 1971 kregen zij de nummers 2517 t/m 2522. In 1974 werden zij omgebouwd tot type 25.5 en kregen de nummers 2553 t/m 2558. De foto toont de 140.005, gestationeerd te Brussel-Zuid op 9 april 1961. Geleverd op 28 februari 1961, werd zij opeenvolgend de 125.105, 2521, 2557 en tenslotte 2504. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.

50 jaar geleden...



30 jaar geleden...



FOTOTHEMA 101 Op 12 november 1977 werden de laatste vijf motorstellen type 1939, de 001, 002, 004, 005 en 006 op rust gesteld. Op 20 januari 1981, werden de 001, 004 en 006 overgebracht van de CW Mechelen naar Halle om ze te laten verschromen bij Berger te Lot. Diezelfde dag werd de 004 als eerste overgebracht naar de slachtbank, van Halle naar Lot. De afbraak gebeurde eind januari. De 001 kwam te Lot aan op 11 februari 1981 en werd er dezelfde maand gesloopt. Tenslotte reed de 006 zijn laatste rondjes op 19 maart 1981, en werd nog diezelfde maand gesloopt. Onze foto toont de laatste momenten van de 004, op 21 januari 1981. J-L VANDERHAEGEN.

FOTO 100-xx Einde jaren 70 begon men grote rangeerlocomotieven van de serie 72 te schrappen. Er was vraag naar opdrukmachines voor het triëren van wagens te Antwerpen-Noord. De NMBS besliste de drie locomotieven met hydraulische transmissie van de serie 66 (ex-type 222), daterend uit 1962-1963, om te bouwen. Ze kregen een nieuwe ABC-dieselmotor, en werden hernoemd 7101 t/m 7103. De eerste omgebouwde machine, de 7103 (ex-6603, ex-222.003), werd getest op 16 december 1980 aan kop van een goederentrein Ronet - Givet. Op de foto: doorrit te Waulsort langs de boorden van de Maas. Pierre HERBIET.

30 jaar geleden...

De "Hecht"-rijtuigen bij de NMBS en de CFL

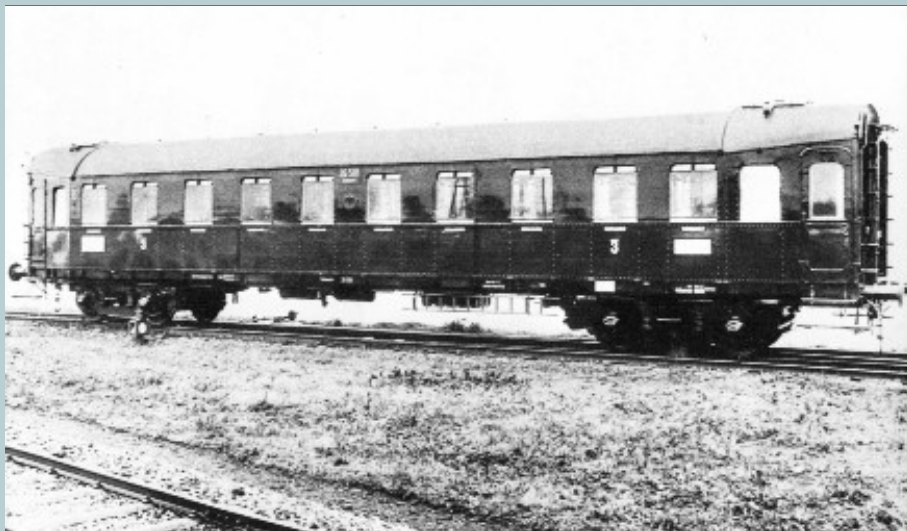
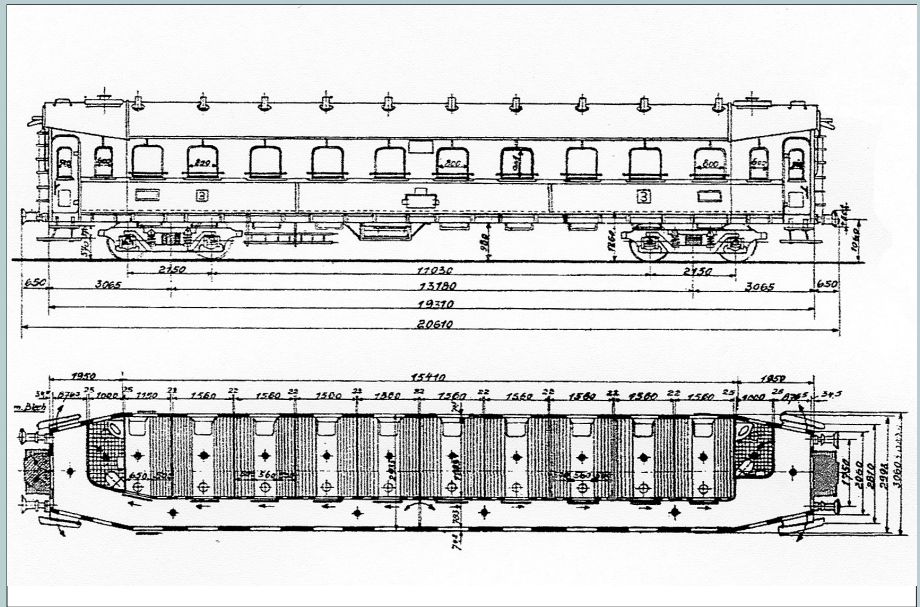
De "Hecht"-rijtuigen van de DRG

Tussen 1922 en 1925 bestelde de DRG (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft) 251 rijtuigen van het type "Hecht" (snoek) van de eerste generatie.

Hun dakrand was hoger ter hoogte van de deuren, waardoor ze afweken van de latere series. Ze waren 20,610 m lang. Ze werden later vervangen door Poolse "Hecht"-rijtuigen die na de oorlog op het Duitse net waren teruggevonden.

↓ → *Plan en foto van een "Hecht"-rijtuig van de eerste generatie (type C4ü-23), in 1923 en 1924 door verschillende constructeurs aan de DRG geleverd. Ze droegen de nummers 16079 t/m 16091. In 1938 kregen vijf rijtuigen een keuken (16083 en 16085 t/m 16088).*

Fuchs, verzameling Deppmeyer.



De "Snoeken"

Deze rijtuigen kregen hun bijnaam vanwege hun smallere kast aan de uiteinden, ter hoogte van de deuren. Vanuit een bepaalde invalshoek leken ze op deze roofvissen.

Van 1926 tot 1928 ontving de DRG 150 rijtuigen van de tweede generatie, gebouwd door verschillende constructeurs. Deze voertuigen hadden nu een horizontale dakrand en ze waren met een totale lengte van 21,720 m ongeveer 1,10 m langer dan de exemplaren van de eerste generatie.

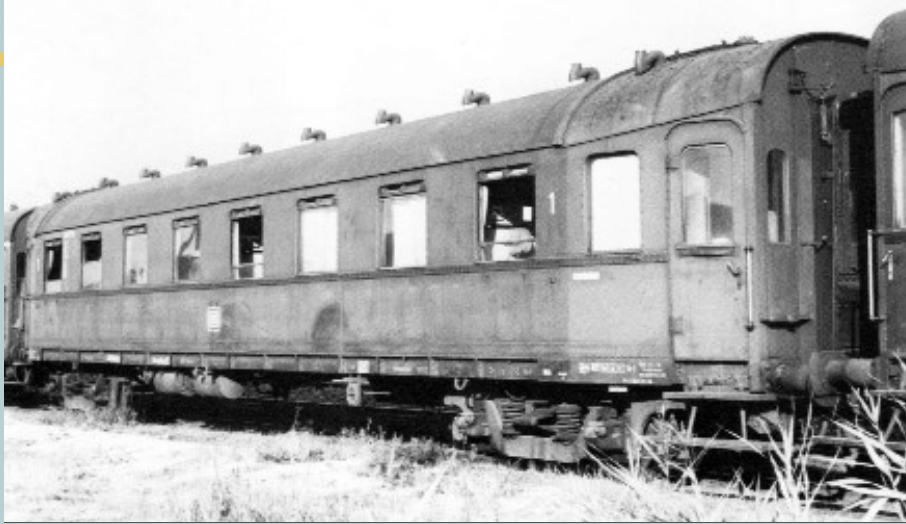
Zoals zoveel reeksen spoorwagematerieel waren ook deze rijtuigen na de oorlog over een groot deel van Europa verspreid. De in Duitsland gebleven rijtuigen werden in 1949 respectievelijk bij de DR of de DB ingeschreven.

Bij de DB werden ze langzaam maar zeker vervangen door modernere Poolse "Hecht"-rijtuigen.

← *Een "Hecht"-rijtuig van de eerste generatie type A4ü-23, waarvan zes eenheden werden gebouwd voor de DRG in 1925. Zij kregen de nummers 11001 t/m 11006 en waren van het bouwtype "Hapag Lloyd". Let op de stijgende dakrand ter hoogte van de deuren. Dit typeert de "Hecht"-rijtuigen van de eerste generatie.*

Görlitz, verzameling Deppmeyer.





Een "Hecht" van de eerste generatie, type B4ü "Hapag Lloyd", genummerd 15001 t/m 15015. Deze reeks werd in 1923 en 1924 aan de DRG geleverd door Van der Zijpen. Dit exemplaar werd gefotografeerd toen het bij de DB in dienst was. Alle rijtuigen van dit type werden later door Poolse moderne rijtuigen vervangen.

J. CLAUS,
verzameling Charles OCSINBERG.



Nog een "Hecht" van de eerste generatie, deze keer als slaaprijtuig.

In 1923 en 1924 leverde Görlitz tien exemplaren van dit type. Ze waren van het type WL4ü-23 en ze kregen bij de DRG de nummers 0332 t/m 0341. Deze rijtuigen werden later aan MITROPA verhuurd.

Görlitz, verzameling DEPPMEYER.

Plan van een "Hecht" van de tweede generatie. Het gaat om een rijtuig eerste klasse van het type A4ü-26, genummerd 11007 t/m 11026 en vanaf 1925 aan de DRG geleverd. Verz. Charles Ocsinberg.

Verklaring bij de type-aanduiding van de DRG:

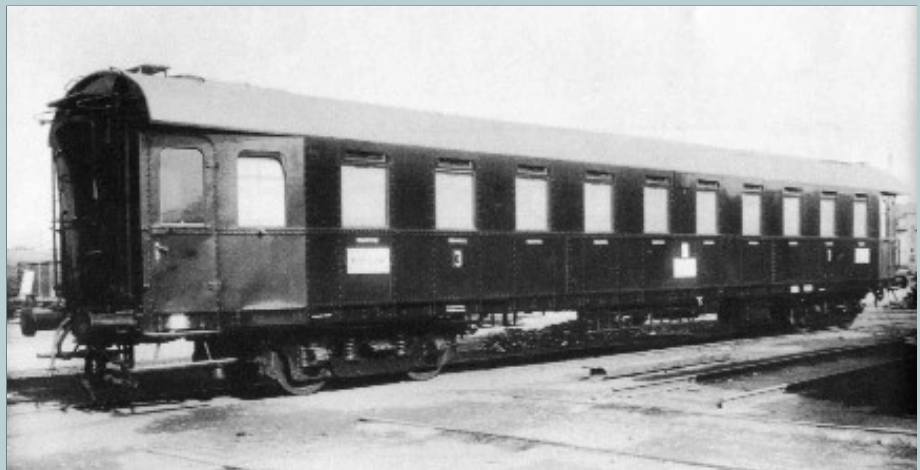
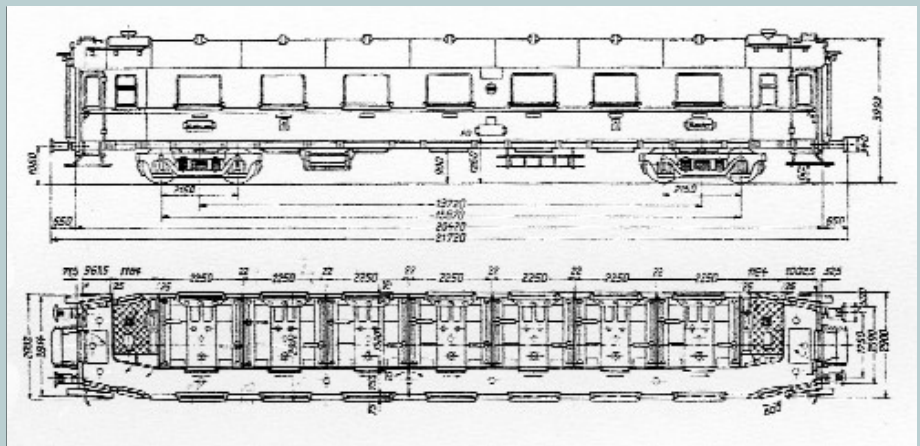
- de eerste letter verwijst naar de klasse (A = 1ste, B = 2de, C = 3de, D = pakwagen, WL = ligrijtuig);
- het eerste cijfer verwijst naar het aantal assen;
- de letter "ü" verwijst naar een rijtuig met intercirculatie;
- de laatste twee cijfers verwijzen naar het ontwerpjaar van het type.

Een A4ü-26 is dus een rijtuig 1ste klasse met vier assen en intercirculatie, ontworpen in 1926.

Als er twee jaartallen vermeld zijn (A4ü-26/52) betekent dit dat het rijtuig werd gemoderniseerd volgens de plannen van 1952.

Een "Hecht" van de tweede generatie. Het gaat om een rijtuig derde klasse, type C4ü-26. Ze droegen de nummers 16092 t/m 16126, 16135 t/m 16191 en 16127 t/m 16134 (type C4ü-26). Ze werden van 1928 tot 1930 door verschillende constructeurs geleverd. Let op de horizontale dakrand, één van de meest opvallende verschillen met de rijtuigen van de eerste generatie.

Busch, verzameling DEPPMEYER.



De Poolse "Hecht"-rijtuigen.

Vanaf 1928 lieten de Poolse spoorwegen (PKP) 924 stalen rijtuigen bouwen die bijna exacte kopiën van de "Hecht"-rijtuigen van de tweede generatie waren. Bovendien waren er nog 129 speciale rijtuigen, zoals salonrijtuigen, restauratie-rijtuigen enz...

Hun lengte varieerde van 22,020 m tot 22,140 m (22,200 m tot 22,450 m voor de speciale rijtuigen).

Minstens 167 exemplaren van deze in totaal 1053 rijtuigen gebouwd tot in 1943, werden ingelijfd door de DRB (Deutsche Reichsbahn, opgericht in 1937 en ex-DRG). Het exacte aantal is niet bekend aangezien meerdere inventarissen tijdens de oorlog verloren zijn gegaan. De andere rijtuigen behielden hun Poolse nummer maar ze werden eveneens veelvuldig ingezet voor Duitse transporten en in enkele gevallen toch nog bij de DRB ingeschreven. Na de oorlog waren ze over heel Europa verspreid.

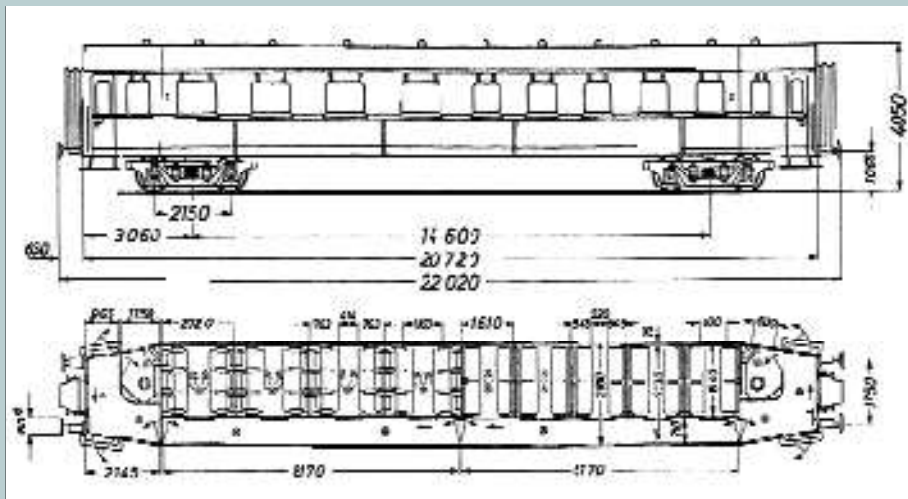
De Hongaarse "Hecht"-rijtuigen.

De Hongaarse spoorwegen waren een van de eerste die stalen rijtuigen bestelden.

Vanaf 1926 leverden verschillende Hongaarse constructeurs in totaal 102 "Hecht"-rijtuigen aan de DSA en de MAV (twee van de drie grote spoorwegmaatschappijen in Hongarije). Deze rijtuigen maakten het mogelijk om rijtuigen met een houten kast te vervangen. Ze hadden een horizontaal dakrand en de lengte varieerde van 19,188 tot 20,400 m. Er werden bovendien zes pakwagens met een lengte van 20,333 m geleverd.

Na de oorlog werden twee Hongaarse "Hecht"-rijtuigen in België teruggevonden: één van de MAV (ex-DSA), één van de DRB en nog twee andere in Luxemburg.

"Hecht"-rijtuig derde klasse, type Ca 5705, van de MAV. Het werd gebouwd door MWG (Magyar Waggon - és Gepgyar) in Győr in 1927. Er werden 55 voertuigen van dit type geleverd. Ze kregen de nummers Ca 5700 t/m 5754. Call, verz. Charles OCSINBERG.



Plan van een Pools "Hecht"-AB-rijtuig, bij de DRG geklasseerd als type AB4 üe-30/52a (AB üe 324. 0), met UIC-nummer 50 80 27 11 005 t/m 022. Na de Tweede Wereldoorlog keerden talrijke Poolse rijtuigen niet terug naar hun thuisland en werden in 1951 na de oprichting van de DB, opgenomen in het DB-rijtuigenpark. In 1977 was er geen enkel "Hecht"-rijtuig ex-PKP nog in dienst bij de DB.



FOTO 101-XX ↑ Een "Hecht"-rijtuig tweede klasse van de DB met UIC-nummer 50 80 20 11 134-2 te Soest op 1 mei 1978. In oktober 1978 werd het uitgerangeerd. Oorspronkelijk was dit het Poolse rijtuig 15861 dat in 1937 werd gebouwd door Lilpop. Bij de DRB werd het ingeschreven onder het nummer 250.595. Omdat dit voertuig niet voorkwam op de lijst van terug te geven materieel, werd het in 1951 ingeschreven bij de DB. Het maakte deel uit van een reeks van 41 rijtuigen type Büe 371.0 met UIC-nummers UIC 50 80 20 11 120 t/m 170. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← Historisch "Hecht"-rijtuig Ca u 14821 van de DSA (ex- MAV Ca 5422) tijdens de expo naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in Oostenrijk in Wien Nord van 2 tot 11 oktober 1987.

Het voertuig draagt ook het UIC-nummer 30 55 117 9 002-7 om ingezet te kunnen worden in toeristische treinen. E. MEMSCHIG, verzameling Roger CRIKELAIRE.

↓ Het Hongaarse "Hecht"-rijtuig (ex- MAV Ca 5425) dat na de oorlog bij de NMBS bleef met nummer 47.318.

Schaarbeek, augustus 1950.

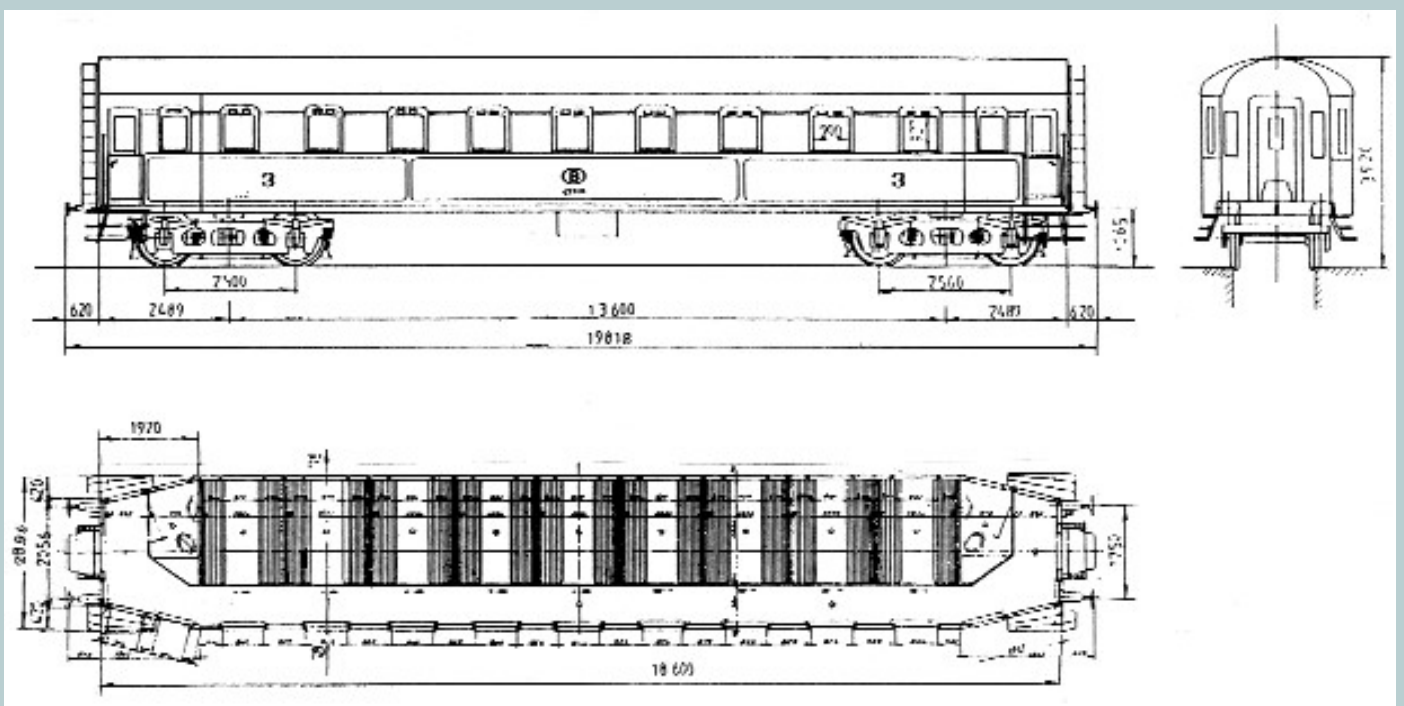
Foto G. DESBARAX, verzameling TSP.

De twee "Hecht"-rijtuigen van de NMBS

Bij het einde van WO II bleven twee "Hecht"-rijtuigen achter in België. Zij werden geïntegreerd in het Belgische wagenpark.

Het Hongaarse rijtuig

Het eerste werd gevonden na de aftocht van de Duitse troepen in 1944. Het was het Hongaarse rijtuig Ca 5425 en werd aanvankelijk beschouwd als een Duits voertuig. Dit kwam omdat de status van een aantal landen die door het Reich waren geannexeerd niet volledig duidelijk was.



Het leek bovendien op de Duitse "Hecht"-rijtuigen van de DRB (ex-DRG) van de tweede generatie. Nadat het als een Hongaars rijtuig was geïdentificeerd kreeg het het nummer CIRI 339 (zie *Op De Baan* 89, bladzijde 65). Het rijtuig kwam in een reservebestand van de geallieerden terecht om eventueel in transporten naar het front te worden gebruikt. Hierdoor kon het niet, zoals gepland, in 1950 gerepatriëerd worden.

De NMBS nam dit rijtuig op 11 april 1945 op in haar bestand en het kwam in 1946 in dienst als rijtuig derde klasse met nummer 47.318. Op 5 augustus 1954 werd het hernummerd tot 88.305. Het rijtuig had een zijgang en het was 19,818 m lang. Het had 9 compartimenten met elk 8 zitplaatsen, dus in totaal 72. Aan elk uiteinde bevond zich een toilet.

Het rijtuig had een Westinghouserem en een vacuumrem. De verlichting gebeurde met behulp van een dynamo en batterijen. De verwarming gebeurde met stoom (systeem Friedmann).

Pas na de hernummering van 1954 vroeg de MAV om de teruggave van het rijtuig. Dit gebeurde op 3 augustus 1955. Het rijtuig kwam op 12 augustus aan in Hongarije waar het al snel weer in dienst kwam met het vroegere nummer Ca 5425. Het was één van de laatste 30 rijtuigen die na de oorlog naar Hongarije terugkeerden.

Van dit type werden maar liefst 17 exemplaren vernield tijdens de oorlog.

De MAV bezat 125 rijtuigen van dit type, waarvan 108 ABa, ABCa, Ba, Ca en Da, gebouwd van 1926 t/m 1931, en 17 rijtuigen van hetzelfde type die voor de DSA waren gebouwd maar na de overname van deze maatschappij in 1932 naar de MAV kwamen.

De MAV-rijtuigen hadden volgende nummers: ABa 2300 t/m 2316, Ba 3300 t/m 3301, ABc 4000 t/m 4012, Ca 5500 t/m 5514, Ca 5700 t/m 5754 en Da 6031 t/m 6036.

Bij de DSA kregen ze de nummers ABCa ü 11910 t/m 11912 (gebouwd bij Ganz in 1926), BCa ü 13.809 t/m 13.811 (Schlick-Nicholson, 1926) en Ca ü 14.820 tot 14.830 (Magyar Waggon es Gepgryar, 1926 t/m 1931). Na de overname door de MAV kregen ze de nummers ABCa 4421 tot 4423, BCa 3521 t/m 3523 en Ca 5421 t/m 5431.

De Ca 5425 die bij de NMBS bleef be-



Een andere foto, genomen in Mechelen, van NMBS-rijtuig 47.318. De tekst "Faites baisser les prix" ("Laat de prijzen zakken") op de tender laat toe om de foto te dateren tussen midden 1946 en midden 1948. Het rijtuig kreeg op 3 augustus 1954 het nummer 88.305. G. SAELENS, verzameling G. BRICMAN.

Direction M. et A. Bruxelles, le 18 juillet 1955.
 Bureau 15-32
 Section 11
 TP. 3825
 n° 6.15.8
 JDL/VJ.

~~M.A. 23-22~~
 cc M.A. 23-12
 et P.V. Montzen.

Voiture hongroise n° 47138/5425.

Cette voiture circulant actuellement sous le n° 88305 (rame W 501 FL) nous est réclamée par les MAV sur la base de recensement CIRI.

Etant donné que nous ne pouvons contester leur demande, nous vous saurions gré de la libérer aussitôt qu'il vous sera possible et de la faire diriger sur le Poste de visite de Montzen.

Veuillez nous aviser du suivi.

NOTE pour le P.V. Montzen. (1)² L' Ingénieur,

Voiture à rapatrier en Hongrie sous couvert d'un bulletin d'accompagnement modèle C, via HEGYESHALOM après apposition d'étiquettes modèles B et K du RIV.

Copie van een document van 18 juli 1955 waarin gevraagd wordt het rijtuig 88.305 terug te sturen naar Hongarije. In de titel "Voiture hongroise n° 47.138 / 5425", werd een fout gemaakt: het moest rijtuig 47.318 zijn! Verzameling Charles OCSINBERG.

hoorde dus tot de serie Ca 5421 t/m 5431. In Hongarije werd het later (de datum is niet bekend) hernummerd tot het rijtuig tweede klasse Ba 5832, later Ba 5748. Op 30 september 1968 werd het ingeschreven als dienstvoertuig 30 55 117 6 731-4. Het rijtuig werd op 8 maart 1976 buiten dienst gesteld.

In het museum van Budapest staat het rijtuig Ca 5422. Dit rijtuig werd in 1956, samen met de ABCa 4423, Ca 5421 en Ca 5423, overgenomen door de GySEV (Györ - Sopron - Ebenfurti Vasut), ze kregen de nummers BCa 221 (ex-ABCa 4423) en Ca 250 t/m 252 (ex-Ca 5421

t/m 5423) en werden later geherklasseerd als ABa 221 en Ba 250 t/m 252. Zij kregen resp. de UIC-nummers 50 4337 28 221-4 en 50 5329 28 250 t/m 252. Zij bleven in dienst tot in 1978.

Na hun schrapping werd de ex-Ca 5422 aangekocht door MAFILM (een Hongaarse filmmaatschappij) en kreeg daar het nummer 011.

Het werd in 1987 door de MAV gerestaureerd naar aanleiding van de festiviteiten rond 150 jaar spoorwegen in Oostenrijk (de lijn Floridsdorf - Deutsch Wagram werd ingehuldigd op 19 november 1837). Het nam deel aan de

expo in Wien Nord van 2 t/m 11 oktober 1987. Het kreeg weer het vroegere DSA-nummer Ca ü 14.821 en het UIC-nummer 30 56 117 9 002-7.

Uiterlijk is het rijtuig identiek aan de Ca 5425 dat van 1946 tot 1955 door de NMBS werd gebruikt.

Het Duitse rijtuig

Het tweede "Hecht"-rijtuig dat achter

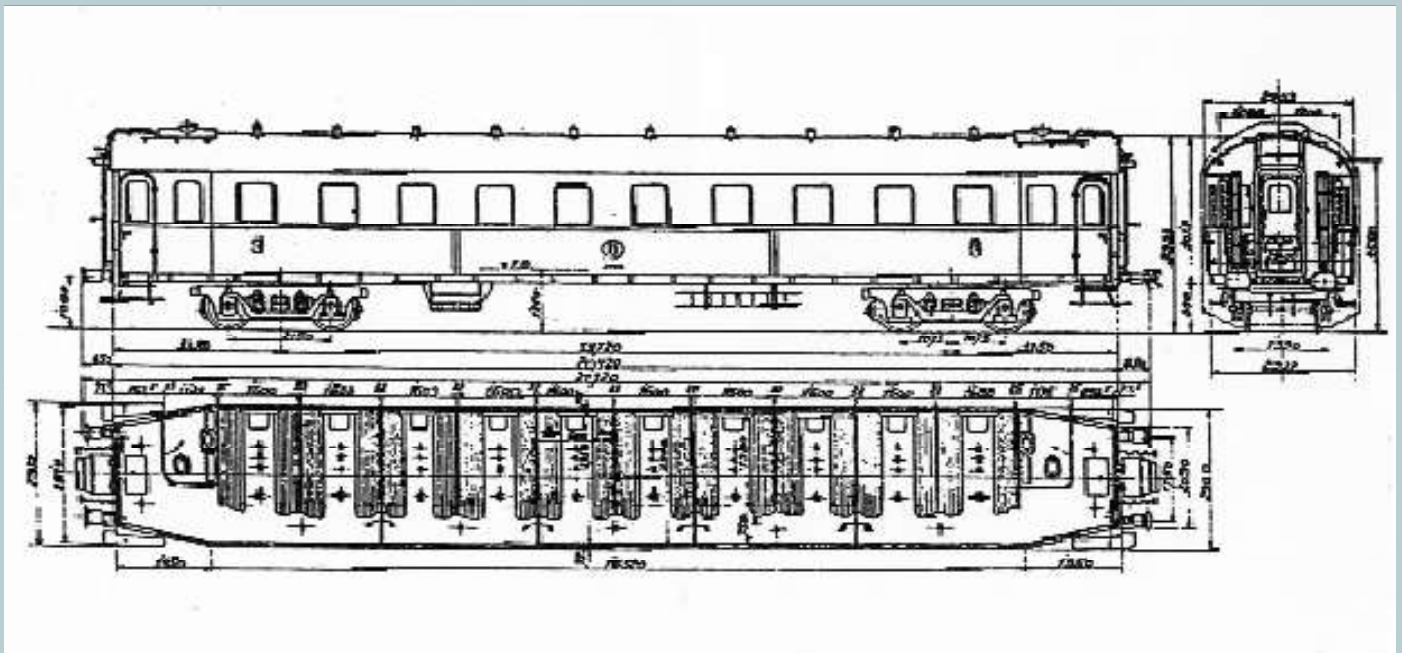
bleef in België was afkomstig van de DRB. Het was een "Hecht" van de tweede generatie van het type C4ü-26, met nummer 16180, gebouwd in 1928, en toegewezen aan Hamburg.

Het werd in park geplaatst om beschikbaar te zijn voor militaire treinen, iets wat naar verluidt snel gebeurde.

Op papier kreeg dit rijtuig het NMBS-nummer 47.313, maar niet het CIRI-nummer.

Na het vertrek met een militaire trein naar Duitsland keerde dit rijtuig niet meer terug. Het is dus mogelijk dat het nummer 47.313 nooit op de kast werd aangebracht.

Voor zover wij weten bestaan er geen foto's van dit voertuig.



Plan van het "Hecht"-rijtuig 47.313 bij de NMBS, ex-DRB C4ü-26 nr.16180. Het NMBS-nummer werd enkel op papier toegekend. Verzameling Charles OCSINBERG.

De "Hecht"-rijtuigen van de CFL

Na de brutale Duitse inval in Polen werd een groot aantal Poolse rijtuigen opgenomen in het bestand van de DRB. Bijna alle rijtuigen kregen een nummer in de reeks 250.001 t/m 254.999, die speciaal met dit doel werd gecreëerd. In het niet geannexeerde Generalgouvernement behielden ze echter hun Poolse nummer. De "Hecht"-pakwagens kregen de DRB-nummering 255.001 t/m 255.031 en 255.101.

Deze rijtuigen werden vooral ingezet voor verlogangerstreinen in alle bezette gebieden.

Na de oorlog bleven twee Poolse rijtuigen van dit type achter in Luxemburg.

Het eerste, een gemengd AB-rijtuig, had het DRB-nummer AB 8085 (het oorspronkelijke PKP-nummer). Het werd in 1930 gebouwd, waarschijnlijk door Lilpop.

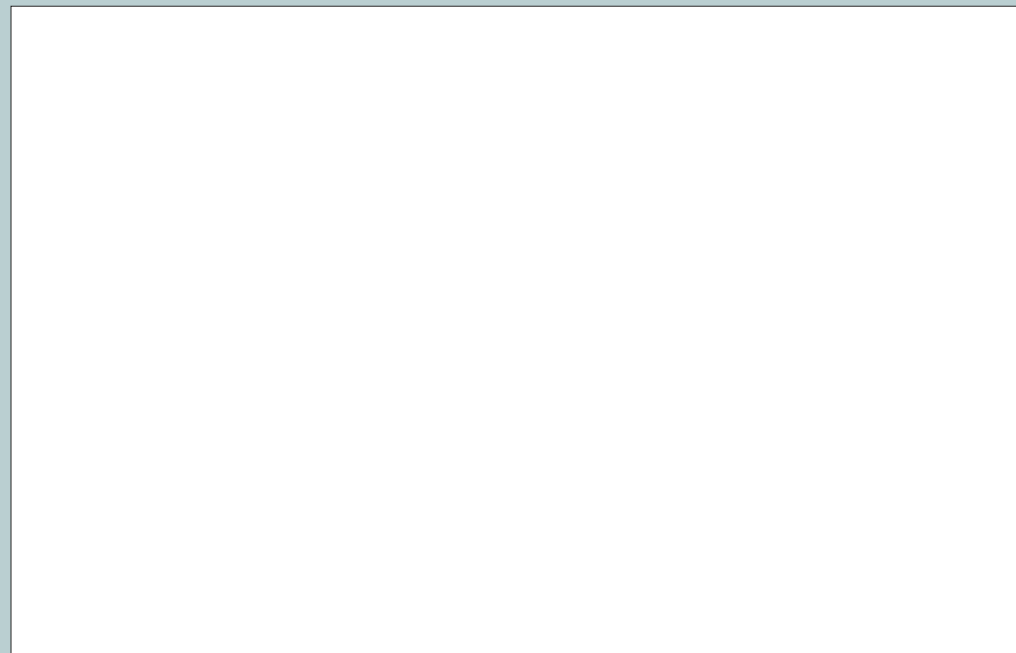


FOTO BD-101xx Het "Hecht"-rijtuig AB4Pü 1201 van de CFL in Luxemburg op 13 mei 1962. Dit Poolse rijtuig bevond zich in 1945 in Luxemburg. Bij de DRB reed het als AB 8085, in feite het oorspronkelijke PKP-nummer. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.

PORTRET

Het bood 24 plaatsen eerste klasse en 28 plaatsen tweede klasse. Het rijtuig was 22,080 m lang. Het werd vanaf 1945 ingezet met het nummer CFL A2 B4 myfi 1201. Hoewel de CFL pas in 1946 officieel werd opgericht, kreeg het materieel al in 1945 dit opschrift. In 1956 werd dit nummer AB4ü 1201. Het rijtuig werd in 1969 buiten dienst gesteld en verschroot.

Het tweede rijtuig, een derde klasse met DRB-nummer 250.670, was eveneens van Poolse afkomst. Het werd gebouwd door Lilpop in 1939 en het bood 80 zitplaatsen. Het kreeg het CFL-nummer C10 myfi 3010. In 1956 werd dit B4 ü 2010 als rijtuig tweede klasse. Het werd eveneens geschrapt in 1969 en verkocht aan ARBED, waar het werd omgebouwd tot exporijtuig. Het kreeg een klimaatregeling en er konden films vertoond worden. In 1990 werd het overgenomen door de "Service des Sites et Monuments Nationaux" en afgesteld in Luxemburg in afwachting van een restauratie.

Charles OCSINBERG

FOTO BD-101xx →

Nogmaals het rijtuig B4ü 2010, nu te Luxemburg op 11 april 1958.

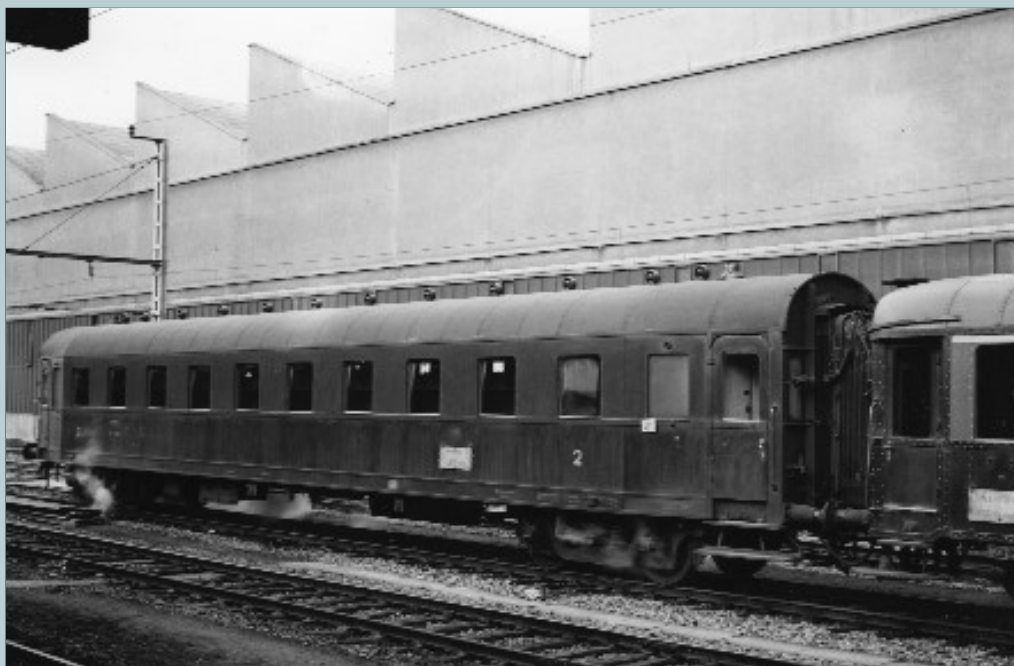
De twee "Hecht"-rijtuigen van de CFL werden geregeld ingezet op de internationale verbinding Luxemburg - Liège - Maastricht. Rechts een internationaal I1-rijtuig van de NMBS. De beide rijtuigen dragen de bestemmingsborden Luxemburg - Liège-Guillemins.

Bruno DEDONCKER, verz. TSP ©.



↑ *Het rijtuig derde klasse B4ü 2010 van de CFL in Maastricht in 1958. Bij de CFL kreeg het oorspronkelijk het nummer C10 myfi 3010. Dit Poolse rijtuig reed bij de DRB met nummer 250.670. Het werd gebouwd bij Lilpop in 1939. Het was 22,050 m lang. Na de afschaffing van de derde klasse in 1956, werd het hernummerd als rijtuig tweede klasse B4ü 2010. Het werd geschrapt in 1969 en vervolgens verkocht aan het staalbedrijf ARBED.*

Emil Konrad, verzameling Jean-Pierre STEFFEN.



Na de schrapping in 1969 werd het CFL-rijtuig 2010 verkocht aan ARBED en het werd verbouwd tot een auditorium-rijtuig. Het werd gebruikt als bioscoopzaal tijdens meerdere tentoonstellingen. In 1990 werd het terug aangekocht door het Groothertogdom: le Service des Sites et Monuments. Het staat nu uitgeweken en wacht op restauratie.

Foto links ↙ : Pétange 1992. Foto Jean-Pierre STEFFEN. Foto rechts ↘ : op 4 september 1993 staat het rijtuig uitgeweken te Luxemburg Hollerich. Het opschrift ARBED is verdwenen, maar het kreeg opnieuw het CFL-nummer B4u 2010. Roger CRİKELAIRE.



Bru.-av. Fonsny / Fonsnylaan

Gisteren...



In het midden van de 19de eeuw bevond zich een locomotiefdepot aan de Fonsnylaan. In dit tijdperk bevonden de sporen en het stationsgebouw van Brussel-Zuid zich op straatniveau. Bij ons weten bestaat er geen enkele foto van deze stelplaats. Deze werd vervangen door twee nieuwe werkplaatsen, gebouwd aan de uitrit van Brussel-Zuid en te Vorst-Zuid. Dit document, daterend van rond 1900, toont ons het type 2a, ex-type 28, nr. 674 (Couillet nr. 274/1873) op de draaischijf van Brussel-Fonsnylaan. Deze loc, later omgevormd tot een type 29, verdween tijdens de Eerste Wereldoorlog. De foto hieronder toont ons dezelfde site vandaag. De huizenrij in de achtergrond is goed herkenbaar. Achter de rug van de fotograaf bevindt zich de uitgang van de zuidelijke onderdoorgang van het station Brussel-Zuid. *DE MARNEFFE, verzameling TSP.*



Vandaag

