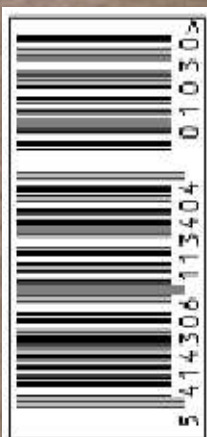


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 103 - JUNI 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

De treinliefhebbers waren massaal aanwezig op de speciale treinen die we hebben ingelegd op het Belgische net.

De door ons gevoerde politiek - rationele inzet van het materieel en interessante bestemmingen - werpt zijn vruchten af. Alle deelnemers waren tevreden. We mochten toeristen verwelkomen uit Groot-Brittannië, Duitsland, Frankrijk en zelfs uit Tsjechië...

Deze zomeractiviteiten vinden plaats naast onze andere inspanningen: "la ligne du Bocq" vraagt veel aandacht voor onderhoud en investeringen (het station Evrehailles komt in zicht...); het museum te Saint-Ghislain moet zich voorbereiden op de opening voor het publiek. Het materieel moet niet enkel gerestaureerd worden maar vraagt ook het nodige onderhoud. Vergeet zeker ook niet dat een hele ploeg zich inzet om 6 maal per jaar uw geliefde tijdschrift *Op de Baan/En Lignes* uit te geven samen met meerdere boeken. Daarbij komen nog, folders, technische fiches, uit te voeren contracten, veiligheidsinspectie, onderhoud, ... Wil u ons helpen en enkele uren van uw vrije tijd besteden aan een goed doel, contacteer de verantwoordelijken van onze diverse afdelingen. Hun gegevens staan vermeld op pagina 3.

Tot ziens en veel leesgenot!



NIEUW !

UN SIECLE DE VAPEUR 4 EEN EEUW STOOM 4

ZIE MIDDENPAGINA'S



Rechtzettingen

ODB 101 p. 20:

- de drie postmotorstellen werden overgebracht naar de werkplaats OMS (Officina Metalmeccanica Specializzata) te Porrena.
- de Ale 054 969 + Le 054 969 kwam in **maart 2011** in commerciële dienst, de Ale 054 961 + Le 054 961 werd in dienst genomen in **juni of juli**.
- het is nog niet beslist of de verbouwing van de 965 zal worden voltooid.

P.T.A. *Petit Train des Ardennes*, organiseert op 5 juni voor de 17de maal een grote internationale ruilbeus voor modeltreinen, auto's, ... in de zaal van l'Union Mosane, rue d'Esneux 19 te Poulseur, van 9.00 tot 13.00 uur.

Inlichtingen:

+32 (0)4/369 24 74;
+32 (0)472/34 77 72
of +32 (0)496/43 34 75.

Numérisation
Sonorisation
du matériel roulant
www.ferromodelisme.be

Centre Association et
Culturel de Geraucourt
Jambac Namur

VILLE DE
NAMUR

HENRI MAUS
INSTITUT TECHNIQUE
NAMUR

NAMUR

Dimanche 5 juin 2011

de 9h à 13h

8^{ème} Bourse ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

association sans but lucratif

à l'Institut Technique Henri Maus

en collaboration avec l'Association des Professeurs
Place de l'École des Cadets n°4

Renseignements :
secrtaire@club-rmm.be ou lin-rmm@club-rmm.be
<http://www.club-rmm.be>

TSP-agenda

- **Zaterdag 4 juni:** reis in de Luikse regio met blauwe 55'ers. Zie middenpagina's of www.pftsp.be
- **Zaterdag 25 en zondag 26 juni:** inhuizing van het vernieuwde station Charleroi-Sud. Talrijke activiteiten: rommelmarkt, stoomtrein en TSP-stand. Open van 10.00 tot 18.00 uur. Toegang gratis.
- **Zaterdag 2 juli:** uitstap naar BVS (Dendermonde - Puurs) met onze 64.169 (P8). Zie middenpagina's of www.pftsp.be.
- **Zaterdag, zon- en feestdagen in juli en augustus:** ritten met motorwagen of stoomtrein op "Le Chemin de fer du Bocq" tussen Ciney en Purnode. Diensregeling en info: zie middenpagina's en www.cfbcq.be
- **Donderdag 21 juli:** (her)ontdekking van "la ligne du Bocq". Stoomtrein vanuit Brussel. Zie middenpagina's of www.pftsp.be.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw
TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Johny BRAUNS, Beeldbank BRUGGE, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, Roger CRICKELAIRE, Freddy DELARBRE, Johan DE MAEYER, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Paul DEWIT, Philippe GOUSSET, Alan GREENHILL, John HAMMET, Michel HANSSENS, Christophe HOLLANGE, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOPS, JOCADIS, Garrit JOOS, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Guy LEFEVRE, Robert LUCAS, Fernand MAES, Bruno MALFAIT, Anne-Marie MASARD, Christophe MAURICE, G. MICHIELS, de NMBS, Kris NUTHALL, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, PESA, François POBEZ, Christian RUQUOY, SANDY, Maarten SCHOUBEN, Thierry SIMON, la SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, J. VANDERVEKEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Chris WESTERDUIN.

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.

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.
BIC-code: GEBABEBB.
Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.
Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.
- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden.

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain):
Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 103-01 Doorrit van een BENELUX-trein met bestemming Amsterdam te Brussel-Kapellekerk op 17 april 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 103 - JUNI 2011

inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

8 Belgische actualiteit

- 8 statistieken - locomotieven
- 15 rijkstijgen
- 16 motorstellen
- 18 varia
- 22 schrappingen
- 24 privéoperatoren

26 Buitenlandse actualiteit

- 26 Australië
- 33 Frankrijk
- 36 Duitsland
- 37 Nederland - Italië - Telex

38 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

54 Gisteren - Vandaag

64 Er was eens...

66 Dit is Belgisch

67 De mooiste plekjes



4

De Ty2-7173



26

Australië: de Bolle Neuzen



38

De bijwagens van de stellen 1935



54

Gisteren - Vandaag Brugge 't Zand



ACHTERPAGINA

FOTO 103-02 Op 6 april werd de 1860 overgebracht voor het testen van de TBL1+. De rit startte in Vorst en maakte een toer langs Braine-le-Comte, Manage, Charleroi, Namur, Liège, Leuven en terug naar Vorst. De 1860 sleepte drie rijkstijgen: het bar-discorijkstijg en twee l6-rijkstijgen. Doorrit te Hennuyères.
Christian VANHECK.

FOTO 103-03 Op 22 april waren 3 M6-rijkstijgen ingesloten tussen de 1803 en 1804 voor een testrit Namur - Bertrix, met stop in elk station op dit traject. Het was de eerste maal dat IC-rijkstijgen te zien waren op de "Athus-Meuse". Vertrek te Beau-raing. Philippe GOUSSET.

FOTO 103-04 Op 18 maart werden de 1825 en 1821, samen met twee rijkstijgen van het rem-labo overgebracht van Schaarbeek naar Châtelet om statische remproeven uit te voeren. Doorrit te Obaix-Buzet.
Christian AUQUIERE.



Materieel

Ty2-7173

Achtien jaar na de aankomst van onze Poolse stoomlocomotief Ty2-3554, de latere 26.101, is een tweede loc van hetzelfde type bij TSP aangekomen.

Overeenkomstig de akkoorden die werden gesloten met de vorige eigenaar van de vervangingsketel voor onze 26.101, zal het uiterlijk van deze tweede locomotief volledig herbouwd worden. De verkoop ervan als statisch monument zal TSP toelaten om de onkosten voor het terug in gebruik stellen van onze 26 gedeeltelijk te dekken.

De geschiedenis van deze Ty2-7173 gelijkt sterk op deze van onze Ty2-3554 (26.101). Zij werd gebouwd door de Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf bij Wenen (WLF nr. 16.626). Deze "Kriegslok" kreeg het nummer 52 7173 bij de DR en was bestemd voor de regionale directie van Dresden. Onmiddellijk na de oorlog werd zij, net zoals vele van haar zusters, door het Rode Leger als "Oorlogsbuit" opgeëist en gebruikt voor het vervoer van het Sovjetleger in Oost-Duitsland.

Eind 1948 werd de locomotief naar de USSR gestuurd, waar zij pas aankwam na een verblijf van verschillende maanden in Tsjechoslowakije voor meerdere herstellingen en aanpassingen o.a. een ombouw naar breedspoor. Nadat zij bij SZD het nummer TE-7173 had gekregen, was zij terug te vinden in verschillende Russische regio's tot in april 1963 (Zuid-West Rusland vanaf april 1950, Odessa in oktober 1957 en Wit-Rusland in april 1962).

Eind 1963 maakte zij deel uit van een partij van 20 ex-Duitse locomotieven van de reeks 52, die door het Russische Ministerie van Verkeer werden verkocht aan de industriële spoorwegen van Opper-Silezië in Polen. Al deze locomotieven kwamen uit Wit-Rusland, en onder hen bevond zich ook onze toekomstige 26.101, toen nog TE 3554 !

Zij werd ingelijfd bij het industrienet "Sandbahn", in de buurt van Katowice en behield er haar Duitse identificatienummer, aangevuld met de vermelding "Ty2" vanwege haar gebruik in Polen: (T= locomotief voor goederentreinen; y= locomotief met asindeling 1E; 2= Duitse locomotief van de reeks 52). Vanaf januari 1964 vangt haar nieuwe loopbaan aan, overwegend bestaande uit het slepen van de typische zware zandtreinen op deze industriële lijn. In de stelpplaats van Szczakowa-Jaworzno werkte zij dagelijks zij aan zij met onze Ty2-3554! Haar loopbaan zet zich verder in een an-



FOTO 103-05 Om het laden van de Ty2-7173 op een platte aanhangwagen toe te laten, moest de loc eerst gedraaid worden op de draaischijf van Wansford. 11 maart 2011. TSP / Thierry SIMON.



FOTO 103-06 Tijdens de laatste voorbereidingen, voorafgaand aan het vertrek uit Wansford, wordt het speciaal transport voorbijgereden door een typische rode dubbeldecksbus. 11 maart 2011. TSP / Pierre HERBIET.

FOTO 103-07 De Ty2-7173 op de autosnelweg. Het is de eerste keer in haar leven, dat deze loc zo snel rijdt, alhoewel zij toch zelf stilstaat ! 11 maart 2011. TSP / Thierry SIMON.



dere stelplaats van het Poolse net, Bytom. In april 1990 wordt de locomotief buiten dienst gesteld en aangekocht door een Engelse liefhebber die haar, na een bezoek aan de stelplaats Olesnica van de PKP (van 13 juli t/m 20 november 1990) voor een volledig nazicht, toevertrouwt aan het toeristische net van Nene Valley Railway (lijn Wansford – Peterborough).

De loc werd ontscheept in de haven van Felixstowe op 20 december 1990 en per vrachtwagen overgebracht naar haar nieuwe bestemming. Na een eerste stookbeurt en een voldoening gevende eerste rit in januari 1991, ging de "7173" een nieuw leven tegemoet vanaf april 1991.

Het zal dan ook niemand verrassen dat deze locomotief een enorm succes kende bij het Engelse publiek, voor wie zij regelmatig mocht optreden met haar toch typisch Pools "karakter".

Zij werd ook regelmatig gevraagd voor het draaien van TV-reeksen, films en documentaires voor de BBC !

Tengevolge van een vertraging bij de tienjaarlijkse, wettelijke keuring van de stoomketel, werd de loc buiten dienst gesteld in de loop van 2001. Rekening houdend met haar staat van dienst, werd zij uiteraard aan de ingang van de installaties van Nene Valley geplaatst, waar haar elegante verschijning gedurende vele jaren op de goedkeurende blikken van de bezoekers mocht rekenen.

De overbrenging van de loc naar haar nieuwe gastland had plaats op vrijdag 11 en zaterdag 12 maart II. Zeer minutieus voorbereid en dankzij de perfecte samenwerking met onze vrienden van de Nene Valley, verliep dit transport zonder de minste tegenslagen en binnen het vooropgestelde tijdsbestek.

Er deden zich nochtans genoeg ongewone situaties voor: wat dacht u van een omleiding over een smalle weg, waar we een ontmoeting hadden met een beroemde rode dubbeldeksbus, de afstand over de Britse autowegen en de ring rond Londen, of tenslotte de ontschepping in de haven van Zeebrugge om 4 uur 's morgens, waarbij deze locomotief van 75t niet onopgemerkt bleef !

De machine en zijn tender werden reeds grondig gereinigd. Voor de nabije toekomst is er gepland dat de buitenbeplating van de Ty2-7173 volledig hersteld wordt en van een nieuwe verflaag wordt voorzien, om daarna dienst te doen als statisch museumstuk bij zijn nieuwe eigenaar. Als kers op de taart worden het drijfwerk en de wielen voorzien van een mechanisme, dat naar believen van de toeschouwers kan worden geactiveerd samen met een rookontwikkelaar, hetgeen ongetwijfeld voor een bijkomende attractie zal zorgen.

Thierry SIMON.



FOTO 103-08 Lading van de machine via de kade van de Thames, op een schip naar Zeebrugge, 11 maart 2011. TSP / Thierry SIMON.



FOTO 103-09 Enkele minuten later volgt een tweede vrachtwagen, beladen met de tender, 11 maart 2011. TSP / Pierre HERBIET.

In de vroege ochtend, nadert de Ty2-7173 Schaarbeek, hier gezien op de A12 ter hoogte van de Madridlaan, 12 maart 2011. TSP / Thierry SIMON.





REIZEN

**Zaterdag 2 en 9 april :
Uitstap per motorwagen**

Onze motorwagen 4506 had dit jaar de eer het seizoen te openen. Gezien het grote aantal deelnemers werd de reis twee maal georganiseerd, telkens onder een stralende zon.

De start werd gegeven te Charleroi-Sud de rit ging naar Châtelet en Acoz, op lijn 138, nu beperkt tot Bouffioulx. Ondanks enkele onvoorziene obstakels zoals auto's op de rails of de afwezigheid van personeel heeft de motorwagen de fabriek Porta kunnen bereiken, de enige gebruiker van deze lijn. Daarna bezochten we de lijn 113 Piéton - Manage, die beperkt is tot Bascoup voor de bediening van de Centrale Werkplaats Infrastructuur die spoortoestellen maakt. De volgende bestemming was Walcourt, op de niet-geëlektrificeerde lijn 132. Enkele goed gekozen plaatsen maakten onze 4506 onsterfelijk in deze prachtige omgeving. Na Walcourt ging het terug naar Charleroi voor een bezoek aan de tractiewerkplaats. Een mooie tentoonstelling van krachtvoertuigen en motorrijtuigen.

De dag werd besloten met een uitstap op lijn 150 tot Aisemont, waar belangrijke werken bezig zijn ten gevolge van een contract voor het vervoer van kalk, en die binnen enkele jaren moeten klaar zijn.

MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

Er wordt hard gewerkt in de sites van Saint-Ghislain. Waarom "de sites"? Eenvoudig omdat sedert 1 april TSP nu ook gebruik maakt van de oude dieselwerkplaats, gebouwd in 1965. Het gebouw werd gebruikt voor het onderhoud en de restauratie van zware machines. Vooraleer het in gebruik kan worden genomen, moet het opgekuist worden om de 10 jaar van verwaarlozing en vandalisme te doen vergeten. De eerste werken bestaan uit het dichtmaken van de gaten in de muren om insijpeling van water te stoppen. Daarna wordt een alarmsysteem geïnstalleerd, waarna er kan gewerkt worden. Het gebouw zal dan gebruikt worden om materieel te stallen dat momenteel buiten staat of zomaar in het museum. Daarna kan begonnen worden met het onderhoud of restauratie van materieel.

Alleen gerestaureerde stukken zullen dan nog in het museum te zien zijn.

In het Musée du Rail hebben wij tot onze tevredenheid onze eerste eerste bezoldigde werknemer verwelkomt. In het kader van de



FOTO 103-12 De 4506 weerspiegelt zich in het water van l'Eau d'Heure te Jamioulx, tijdens onze eerste reis van het seizoen. TSP / Christian AUQUIERE, 9 april 2011.



De werken aan de binnenbekleding van de 551.26. TSP / Freddy DELAEBRE.

beroepsopleiding in de Waalse regio, zal hij belast worden met het onderhoud van de gebouwen en hun omgeving, schilderen, kuisen, ... aan werk zal het zeker niet ontbreken!

Wil u ook meedoen aan de activiteiten te Saint-Ghislain? Contacteer Baudouin Dieu op +32.(0)475/95.68.93.

Materieel

Nu het nieuwe seizoen begonnen is, zal de restauratie van ons rollend materieel enige vertraging oplopen, omdat we nu de voorkeur geven aan het materieel dat ingezet wordt op de baan.

Locomotieven

5927

De kast kreeg haar eerste laag groene verf op 23 april. Het monteren van de stuurpost vordert goed. De injectiepomp van de motor werden gereviseerd en worden nu afgesteld. Nadien moeten nog de draaistellen gereinigd en geschilderd worden. Daarna volgt dan de kers op de taart: het herstarten van de Cockerill-motor.

Motorwagens

551.26

De 551.26 die wordt gerestaureerd in de school te Overpelt heeft ondertussen nieuwe binnenbekleding gekregen.

De bekabeling voor de binnenverlichting werd aangebracht. Hierna wordt de bekleding van het plafond aangepakt en vervolgens de ramen.

553.29 (4906)

De dieselmotor werd heropgestart in de maand maart. Dank zij het vele werk aan het brandstofcircuit, startte hij alsof hij nooit stil gestaan heeft. Onvermoeibare mechaniek. Het karakteristieke gezoem brengt deze oldtimer opnieuw tot leven.

Helaas blijft er nog veel werk aan het remcircuit vooraleer hij weer op de baan zal verschijnen.

4605

De werken aan de carrosserie van de 4605 zijn goed opgeschoten. De kast is zo goed als klaar, zodat de ramen spoedig opnieuw kunnen geplaatst worden. Blijven nog de restauratie van het technische gedeelte en de revisie van de assen in een werkplaats van de NMBS om haar homologatie te bekomen.

Reizigersrijtuigen

Onze twee nieuwe K-rijtuigen zijn aangekomen op 24 april. Zij werden overgebracht van Roosendaal naar Schaarbeek door de DE 6307 van Crossrail. Het gaat om het eerste klasse rijtuig in internationale versie



FOTO 103-10 Aankomst te Roosendaal van de vier rijtuigen afkomstig van de SSN, gesleept door de historische locomotief 2225. TSP / Simon DE RIDDER.

FOTO 103-11 Van links naar rechts: A 21.019, D 17.815, BD 29.129 en de A 21.003. TSP / Simon DE RIDDER.



21.019, en het gemengde rijtuig 2de klasse met bagageafdeling 29.129, laatste exemplaar in België, dat we hebben overgenomen van de Nederlandse vereniging "Stoom Stichting Nederland" (SSN). Een derde rijtuig, de 21.003 ging naar de B-Holding. Het oude bagagerijtuig 17.815 dat zal worden afgebroken was in de trein toegevoegd.

De ploeg van Schaarbeek heeft zich met man en macht geworpen op de wederdienststelling van de twee rijtuigen. Het interieur is onberispelijk, maar de kast en het onderstel moeten afgeschuurd worden, gereinigd en herschilderd. De remmen moeten worden aangepast aan de

huidige eisen. Alle assen moeten worden gedemonteerd om te worden nagekeken in een gespecialiseerde werkplaats teneinde een gelijkvormigheidsattest te bekomen, waarna alles weer moet worden gemonteerd.

Het is onze bedoeling deze rijtuigen nog voor het einde van het toeristische seizoen in gebruik te nemen.

Alle vrijwilligers zijn welkom om onze ploegen te Schaarbeek en te Saint-Ghislain te komen versterken op zaterdagen en ook bij gelegenheid op een weekdag. Contacteer Geert PACKET op het nummer +32 (0)496 96 56 00.

Crossrail zorgde voor de overbrenging van de rijtuigen vanuit Roosendaal naar Schaarbeek. Nispen, 24 april 2011. Maarten SCHOUBBEN.



Locomotieven

reeks 20

● De reeks neemt steeds meer diensten over van de reeks 26. Op 4 april werden niet minder dan 10 treinen toegevoegd aan de beurtrol van de 20'ers (FEQ: Clabecq, FGZH: Gent-Zeehaven, FNND: Antwerpen-Noord, NK: Kinkempois, LNC: Monceau):

- 34911 ① NK 14.44 - FGZH 18.28
- 39741 ③ FGZH 13.29 – FEQ 16.04
- 37941 ③ FEQ 17.41 - FGZH 19.09
- 39741 ⑥ FGZH 09.58 – FEQ 11.18
- 37942 ⑥ FEQ 12.14 - FGZH 13.50
- 44865 ⑥ FNND 03.15 – LNC 05.40
- 48582 ② NK 12.03 – LNC 13.41
- 57201 ⑥ LNC 07.00 - FNND 09.20
- 52704 ⑥ FNND 10.43 – LNC 12.55
- 57200 ⑥ LNC 09.59 - FNND 12.30

reeks 23

● De P 7722-8723 (Châtelet ⇄ Schaarbeek) en P 7308-8308 (Tongeren ⇄ Brussel) worden sedert 4 april niet meer gesleept door de reeks 23. Hun inzetreeks verliest twee dagen ten voordele van de reeksen 21 en 26.

● Op 1 maart laatstleden ramde de P 7305 Hasselt - Brussel-Zuid een kraan die in moeilijkheden verkeerde nabij een overweg te Wilsele tussen Aarschot en Leuven. Door de klap is de stuurpost van de 2346 zwaar beschadigd. De treinbestuurder kwam er met de schrik vanaf wat vooral te danken was aan het feit dat de stuurtafel bij een 23 aan de rechterzijde staat. De locomotief werd onmiddellijk geschrapt.

reeks 26

● Sinds 4 april steeg de reizigersomloop (B6) van 6 dagen naar 7. De



FOTO 103-99 Op 1 maart werd de 2346 geraakt door de giek van een kraan die zich in moeilijkheden had gewerkt en zo het vrije ruimteprofiel belemmerde nabij een overweg te Wilsele. *Simon DE RIDDER.*

nieuwe treinen zijn de P 7722 en P 8723 Châtelet – Schaarbeek en terugrit die voordien gesleept werden door een locomotief van de reeks 23.

Hieronder de lijst van de treinen die gesleept worden door een 26'er: (FCL: Châtelet, FEO: Ronet, FIZ: Muzen, FKGG: Genk-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, GLI: La Louvière-Gare-Industrielle, LNC: Monceau, LZR: Zeebrugge, U: treinschakeling :

- 32731 U ⑥ FNND 03.00 – FEO 05.19
- 32990 ⑤ FIZ 21.21 – LZR 23.12
- 34740 U ① FKGG 07.52 – FCL 10.49
- 34741 U ①-⑤ FKGG 15.16 – FCL 18.06
- 34742 U ①-⑤ FKGG 23.47 – FCL 02.27
- 37440 U ① FCL 11.53 – FKGG 14.38
- 37441 U ①-⑤ FCL 19.36 – FKGG 22.42
- 37442 U ②-⑥ FCL 03.40 – FKGG 06.27
- 37910 ① FCL 14.39 – FGZH 17.38
- 37910 ③ FCL 17.54 – FGZH 20.50
- 37941 ①②④⑤ FEQ 17.41 – FGZH 19.09
- 37943 ①-⑤ GLI 07.57 – FGZH 10.30
- 37943 ⑥ GLI 07.55 – FGZH 10.05
- 37944 ①-⑤ GLI 15.16 – FGZH 18.02
- 37945 ①-⑤ GLI 22.51 – FGZH 00.48
- 37945 ⑦ GLI 21.20 – FGZH 23.18

- 37947 ②-⑥ GLI 01.42 – FGZH 03.38
- 37948 ⑥ GLI 17.10 – FGZH 19.07
- 37949 ①-⑤ GLI 10.53 – FGZH 12.50
- 37950 ⑥ GLI 10.53 – FGZH 13.01
- 39411 ④ FGZH 08.54 – NK 11.30
- 39710 ① FGZH 11.10 – FCL 13.50
- 39710 ③ FGZH 13.25 – FCL 16.56
- 39741 ①②④⑤ FGZH 13.29 – FEQ 16.04
- 39743 ①-⑥ FGZH 11.47 – GLI 14.02
- 39744 ①-⑤ FGZH 19.28 – GLI 22.02
- 39745 ①-⑤ FGZH 02.16 – GLI 04.26
- 39745 ⑥ FGZH 00.52 – GLI 02.57
- 39746 ①②③⑤ FGZH 14.29 – GLI 17.05
- 39747 ①-⑤ FGZH 21.55 – GLI 00.12
- 39748 ①-⑥ FGZH 07.27 – GLI 10.02
- 44865 U ②-⑥ FNND 03.15 – LNC 05.40
- 48582 ④ NK 15.07 – LNC 16.48
- 52701 U ①-⑤ FNND 19.13 – LNC 22.11
- 52702 U ①-⑤ FNND 10.55 – LNC 13.45
- 57201 U ①-⑤ LNC 06.57 – FNND 09.23
- 57202 U ①-⑤ LNC 14.45 – FNND 17.27
- 57222 U ①-⑤ LNC 23.00 – FNND 01.20
- 57282 U ① LNC 02.55 – FNND 04.59
- 57981 ④ FEO 00.09 – LZR 03.40

● Er is sprake om de vijf prototype-locomotieven 2601 t/m 2605 te schrappen in september.

<p>VERDUIDELIJKING Hieronder de exacte data "uit dienst" voor de volgende voertuigen:</p> <p>214 : 19-04-10 FSD 454 : 19-04-10 FSD 1601 : 26-03-10 FSD 1602 : 26-03-10 FSD 1604 : 26-03-10 FSD 1605 : 26-03-10 FSD 1606 : 23-06-09 FSD 1608 : 23-03-10 FSD 2551 : 05-06-09 FNND 2552 : 25-06-09 FNND 2555 : 27-03-09 FNND 2558 : 05-06-09 FNND</p> <p>SCHRAPPING 2346 : 03-11 FNND</p>	<p>UIT PARK 7403 : 01-02-11 7404 : 01-02-11 7406 : 01-02-11 7407 : 01-02-11</p> <p>UIT REVISIE 313 : -04-11 MOD 394 : 11-03-11 RI 403 : 17-02-11 RI 644 : 10-03-11 RI2 651 : -04-11 RI2 654 : 07-03-11 RI2 658 : 17-02-11 RI2 709 : 25-03-11 RI2 840 : 24-03-11 GR 6255 : 28-04-11 GR</p> <p>MUTATIES 7403 : FNND → FHS</p>	<p>7404 : FNND → FAZ 7406 : FNND → FHS 7407 : FNND → FAZ</p> <p>AFBRAAK 5106 : 03/04-11 Recylux, Aubange 5108 : 03/04-11 Recylux, Aubange 5109 : 03/04-11 Recylux, Aubange 5118 : 03/04-11 Recylux, Aubange 5126 : 03/04-11 Recylux, Aubange 6252 : 03/04-11 Recylux, Aubange 6284 : 03/04-11 Recylux, Aubange</p> <p>VERKOCHT 7392 : 04-11 port autonome de Mulhouse (F) 7408 : SCM</p>	<p>AFKORTINGEN CR : CityRail FAZ : C.W. Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grote revisie M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem MOD : gemoderniseerd NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RI2 : 2de tussentijdse revisie SCM : StoomCentrum Maldegem</p>
--	--	--	--

● reeks 55

De 5510 werd verworven door het Historisch Patrimonium van B-Holding. Zij vervangt de 6303 die waarschijnlijk zal verkocht worden aan Infrabel.

reeks 57

● De G2000'en van NMBS-Logistics rijden sinds eind maart de nieuwe verbinding Gent-Zeehaven (FGZH) - Troyes (XFTR) via Moeskroen en Tergnier (XFTRG). Hierdoor telt hun beurtrol nu vier dagen (hieronder de vierde dag):

43826 Ⓣ FGZH 03.08 – XFTR 14.00

43829 Ⓣ XFTR 16.00 – XFTGR 21.30

43829 Ⓣ XFTGR 05.00 – FGZH 09.31

De 7748 voerde de 2513 van Hasselt naar Antwerpen-Noord. Hier het vertrek vanuit Hasselt op 31 maart 2011. Johnny BRAUNS.



reeks 18: eindelijk in dienst!

Na ruim twee jaar worden de eerste 18'en een van de volgende dagen in commerciële dienst ingezet. Op 28 april heeft de DVIS de toelating afgeleverd om de 1801 t/m 1804 en 1807 t/m 1810 in dienst te nemen. In een eerste fase zullen zij worden ingezet voor de drie volgende diensten:

- loc 1 : P 7400 Welkenraedt - Brussel-Zuid en P 8400 Brussel-Zuid - Welkenraedt;

- loc 2 : IC-A 506 - 533 - 513 - 540 en 520 Oostende ↔ Eupen;

- loc 3 : IC-A 528 - 508 - 535 - 515 en 542 Oostende ↔ Eupen.

Zij zullen snel gevolgd worden door andere reeksgenoten op de IR-I Louvain-la-Neuve-Universiteit ↔ Binche, momenteel gesleept door de reeks 26.

De NMBS hoopt in december 50 locomotieven te kunnen inzetten terwijl er 20 klaar staan voor de opleiding van de bestuurders. De enorme vertraging in de aflevering van de reeks 18 wordt een kostelijke zaak voor Siemens. De firma zal het maximum van de in het contract voorziene schadevergoeding, zijnde € 21,12 miljoen, moeten ophoesten. Het contract voor de 120 machines is € 440 miljoen waard. De vertraging is vooral te wijten aan problemen bij de homologatie. De homologatie diende door de Duitse groep aangevraagd te worden bij de FOD Mobiliteit en Vervoer Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor. Daaruit bleek dat de voertuigen niet echt overeen kwamen met de specificaties die door de NMBS opgenomen waren in het lastenboek.

FOTO 103-13 ↓ Op 25 maart zou de 1860 een testrit uitvoeren van Schaarbeek naar Charleroi via La Louvière. De rit eindigde echter in La Louvière, waar de 1860 defect raakte. De trein werd afgevoerd door de 2339. Doorrit te Piéton. Christian AUQUIERE.



reeks 74

● De 7408 werd in maart 2010 verkocht aan het StoomCentrum Maldegem. De acht overige locomotieven die al meerdere maanden "in park" stonden te Antwerpen-Noord zullen hoogstwaarschijnlijk herbenut worden als groot werktuig voor het uitvoeren van rangeringen in verscheidene werkplaatsen waaronder deze van Salzinnes (7404 en 7407) en Hasselt (7403 en 7406).

reeks 77

● De reeks 77 vervangt sinds 4 april de reeks 26 op kop van een aantal treinen (FEO: Ronet, FLN: Lessines, LFLZ: Feluy-Zoning, LNC: Monceau):

46398 ④ FLN 12.20 – LNC 14.00

47757 U ①-④ LFLZ 12.47 - LNC 14.07

77701 ①-⑤ FEO 18.02 - LNC 18.59

Weldra Euro4000?

● NMBS-Logistic heeft de intentie om meerdere diesellocomotieven Euro4000 te leasen (zie ODB 93 p. 24), ter vervanging van de reeksen 77 die in dubbele- of triple-treinschakeling rijden en van de reeks 26 in goederendienst.

FOTO 103-15 ↓

Het grenspunt van Erquelinnes, gelegen op lijn 130A, is sinds 1 februari 2011 uitgerust met ETCS-bakens. Deze bakens laten de doorrit van de locs van de reeks 29 via dit grenspunt toe. De treinen, die gesleept werden door TRAXX'en, dienden voor deze datum verplicht via Mons en Quevy te rijden. Het grenspunt van Quevy was reeds uitgerust met dit type bakens. Trein 43194 Ronet – Port-Bou wacht op 1 maart in Erquelinnes op toelating om zijn reis naar Valenton verder te zetten. Infrabel voorziet in de toekomst het verwijderen van een aantal sporen. Het betreft het derde perronspoor en het merendeel van de sporenbundel, op de foto zichtbaar rechts naast de trein. Er zouden nog slechts twee perronsporen, twee geëlektrificeerde bundelsporen en drie sporen voor de dienst Baan overblijven. Nu liggen er 19 sporen... Christian AUQUIERE..



↑ FOTO 103-14 De 8065 ruilde België voor Italië. De loc werd verkocht aan het Italiaanse bedrijf Gleisfrei. Zij verliet op 24 februari 2011 Schaarbeek per vrachtwagen. Deze foto toont ons het laden in Schaarbeek. Pierre HERBIET.



↑ FOTO 103-15 De 29'ers worden vaak gebruikt voor andere diensten dan diegene waarvoor ze bestemd zijn. Zo sleepte de 2901 op 5 april een lege ballasttrein voor Infrabel van Gent-Zeehaven naar Lessines. Doorrit te Denderleeuw. Wim DE RIDDER.





FOTO 103-16 Er reed op 7 april voor het eerst een graantrein tussen Schaarbeek en Tergnier (F). Hij werd door een 77'er overgebracht van Schaarbeek naar Muizen. Daarna sleepte de 5701 de trein tot Monceau. Daar nam de 1210 het stokje over. De 5701 reed als voertuig mee tot Tergnier, waar ze ter beschikking stond van OSR voor de bediening van Ailly-sur-Noye (ten zuiden van Amiens). De trein verlaat de sleuf waar ooit de spoortunnel van Godarville lag (lijn 117 Braine-le-Comte – Luttre). Christian AUQUIERE.

FOTO 103-17 Enkele uren later: de 1210 verlaat de tunnel van Landelies en zal met de 5701 en zijn last tot Tergnier rijden. Deze trein (44824 R1 tot 5 Monceau 16.29 - Tergnier 20.23) laat, gereden door NMBS-Logistics in "Open Access", toe om de wagens tot Tergnier te voeren. Daarna worden de verschillende aansluitingen vanuit dit station door OSR bediend, met behulp van een 57'er. Christian AUQUIERE.





↑ De 2304 sleepte op 4 maart 2011 een FYRA-motorstel van Kinkempois naar Antwerpen. Hier de doorrit te Schulen. .
 Johnny BRAUNS.

FOTO 103-18 → - **FOTO 103-19** ↓

Iedere week vinden in er het land transfers van Desiro-motorstellen plaats. Deze transporten hebben soms een inzet van ongebruikelijk tractiematerieel tot gevolg. Dit was het geval op 9 maart laatstleden toen de 2904 de taak kreeg toegewezen om de 08503 vanuit de CW Charleroi, in het kader van een nachtelijke testrit op lijn 36N, naar Leuven te voeren. De 2905 bracht het motorstel op 11 maart terug naar Charleroi.

Hiernaast: de trein rijdt door het station van Fleurus. Hieronder: het konvooi rijdt langs de abdij van Villers-La-Ville.

Ch. AUQUIERE. - Ph. GOUSSET.





↑ → De 2830 voerde op 2 maart 2011 de 08503 van Aachen West naar Charleroi-Sud. Er werden zes rijtuigen, toebehorend aan Centralbahn AG, toegevoegd voor de remming van het konvooi. Het motorstel is immers ongeremd. Hierboven: de trein rijdt langsheen de Maas ter hoogte van de oude kalkovens van Beez. Hiernaast: doorrit te Moresnet-Chapelle gelegen tussen Gemmenich en Montzen.

François Pobez - Jean-Yves LAMBIET.

↓ FOTO 103-20 De homologatieritten van de nieuwe Desiro-motorstellen verlopen aan een gestaag tempo. Men wenst de Desiro's tegen het begin van de zomer in te zetten op de "Athus-Meuse". De 08503 voerde, in het kader van de goedkeuring van TBL1+, op 7 maart 2011 een heen- en terugrit uit tussen Charleroi en Brussel via Braine-le-Comte. Doorrit te Marche-lez-Ecaussinnes. Christian AUQUIERE.



→ Vier diesellocomotieven Class 66 van EWS (DB Schenker) met bestemming Polen, de 66180, 66163, 66248 en 66237, werden ingevoegd in de trein 40431 (Manchester Trafford Park - Duisburg-Rheinhausen), gesleept door de 1208. Doortocht te Dendermonde. Johan DE MAEYER.



→ **FOTO 103-21**

De meettrein van B-Telecom reed op 10 februari door het station van Habay-la-Neuve (tussen Arlon en Marbehan), bij zijn terugkeer naar Schaarbeek. De rijtuigen zijn ingesloten tussen de 1181 en de 1191. Wim DE RIDDER.



↓ **FOTO 103-22**

Op 28 april maakte de 6255 een proefrit om de TBL1+ te testen tussen Salzinnes en Luttre. Na de test werd zij afgeleverd aan Infrabel te Charleroi-Sud. Doorrit te Jemeppe-sur-Sambre. Pierre HERBIET.



Benelux : Oostenrijkse rijtuigen in dienst

Op 1 april werden Oostenrijkse rijtuigen voor het eerst ingezet in de IC-B Amsterdam CS - Brussel-Zuid. We herinneren eraan dat sedert 4 april HSA de FYRA-verbinding Amsterdam - Rotterdam tot Breda heeft uitgebreid. Hierdoor was een bijkomende stam nodig tussen Brussel en Amsterdam. De keuze van HSA viel op een stam met Eurofima-rijtuigen van de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB). In totaal werden zeven rijtuigen gehuurd: één type A en zes B. Officieel in dienst sedert 2 april, rijdt deze stam volgens onderstaande beurtrol (Amst = Amsterdam CS) :

9216 Amst. 06.54 - Brus.-Zuid 09.42

9221 Brus.-Zuid 11.18 - Amst. 14.06

9252 Amst. 15.54 - Brus.-Zuid 18.42

9257 Brus.-Zuid 20.18 - Amst. 23.06

Tijdens periodes van onderhoud, wordt zij slechts ingezet voor volgende treinen:

9228 Amst. 09:54 - Brus-Zuid 12.42

9233 Brus.-Zuid 14.18 - Amst. 17.06



↑ **Eerste vertrek vanuit Brussel-Zuid van de Oostenrijkse stam, gehuurd door HSA. Trein IC-B 9221 naar Amsterdam CS. Johnny BRAUNS.**

↓ **FOTO 103-23 Doortocht te Sint-Katelijne-Waver van de IC-B 9216 richting Brussel op 15 april. Pierre HERBIET.**



Bijwagen type 732

De oude bijwagen 732.11 voor motorwagens werd gesloopt in de loop van de maand maart in het depot van Kortrijk. Dit voertuig, geschrapt op 28 juli 1971, werd nog gebruikt in de hulp trein van Antwerpen-Dam. Sedert 1991 deed het dienst als personeelslokaal van de car-wash te Kortrijk. Vervolgens viel het gedurende 9 jaar ten prooi aan vandalen.

De 732.11 werd gesloopt tijdens de maand maart in het depot van Kortrijk. Hier een beeld kort voor zijn sloop, genomen op 28 januari 2011. Bruno MALFAIT.





↑ **FOTO 103-24**

Laden van het ABD-rijtuig van het motorstel 219. Eenmaal aangekomen te Brugelette op 9 januari, viel het motorstel onmiddellijk ten prooi aan vanden die heel wat ruiten aan diggelen sloegen... Brugelette, 5 april 2011.
Christian AUQUIERE.

→ **FOTO 103-29**

Een wagen van het type Hbis in afwachting van het afladen. Lens, 5 april 2011.
Pierre HERBIET.



← **FOTO 103-25**

Het tweede rijtuig van de 219, deel B, verlaat het station van Brugelette, wat heel wat kunde en geduld van de bestuurder vereiste. Christian AUQUIERE.



← **FOTO 103-27**

Aankomst op 5 april van rijtuig B van motorstel 165 in de "Ecole du Feu". We zien ook enkele auto's die gebruikt worden bij oefeningen in het bevrijden van geknelde slachtoffers.
Christian AUQUIERE.

→ **FOTO 103-31**

Rijtuig ABD van het motorstel 219, het laatste van vier rijtuigen, komt aan op de site.
Pierre HERBIET.



← **FOTO 103-28**

Voertuig ABD van de 219 op het terrein van de brandweerschool in gezelschap van twee brandweerwagens die eveneens gebruikt worden tijdens de cursussen.

Christian AUQUIERE.



← **FOTO 103-30**

De twee rijtuigen van de 165 worden afgeladen en op tijdelijke rails geplaatst. In de toekomst wordt een korte stukje spoor aangelegd met een overweg en een wissel.

Christian AUQUIERE.



Lijn 25N

De aanleg van het zuidelijke gedeelte van de toekomstige lijn 25N is nu aangevat vanuit het station van Schaarbeek. Lijn 25N zal zich afsplitsen van lijn 36N even voorbij het station van Schaarbeek, en loopt verder via viaducten G en Iris (zie *OP DE BAAN 102* blz. 28-29). Ter hoogte van de WDT Schaarbeek, zal de lijn naar Mechelen zich afsplitsen van lijn 36N, terwijl het spoor komende van Mechelen onder lijn 36N zal doorgaan, vooraleer op deze lijn aan te sluiten.

De twee wissels die de verbinding maken tussen lijnen 25N en 36N werden in de loop van de maand februari geplaatst.

De bedding van lijn 25N is nu klaar om de sporen er op aan te leggen.

De bovenleidingspalen werden reeds geplaatst tot aan viaduct G.

We herinneren eraan dat lijn 25N, die zowel Mechelen als Brussel-Nationale-Luchthaven met het Diabolo-project verbindt, in dienst zal worden genomen in 2012.



Een foto van de bedding van de toekomstige lijn 25N, genomen van het talud van lijn 36N ter hoogte van de werkplaats dieseltractie te Schaarbeek (de hoek waaronder de foto werd genomen werd aangegeven op het plan hieronder). Op deze plaats buigen beide sporen naar links om daarna één voor één samen te komen met lijn 36N. Achteraan in het beeld bereikt de lijn viaduct G. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 7 april 2011.



← Lijn 25N splitst zich af van lijn 36N bij het verlaten van Schaarbeek. Links op de foto de wissel van het spoor naar Mechelen. Rechts: de wissel van het spoor dat onder lijn 36N door loopt, komende van Mechelen. Schaarbeek, 23 april 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Een nieuwe brug te Brugge

Van 7 tot 20 februari heeft Infrabel de metalen brugdelen voor de nieuwe brug aan het Waggelwater geplaatst. Eind 2012 zal dit nieuwe kunstwerk de historische brug uit 1906 vervangen. Deze ligt enkele honderden meter voor het station Brugge-Sint-Pieters op lijn 51 Brugge - Blankenberge.

De sterk door corrosie aangetaste brug dient dringend te worden vervangen. Oorspronkelijk was dit een draaibrug om grote boten te laten doorvaren, doch dit was sinds vele jaren niet meer mogelijk. Het is een zeer aantrekkelijke brug: een combinatie van gemetselde bogen en pijlers in natuursteen, aan de uiteinden versierd met torentjes.

Het nieuwe kunstwerk wordt naast de historische brug gebouwd. Er dient een nieuwe spoorwegbedding voor de toegang aangelegd te worden.

Het zijn eigenlijk twee enkelsporige bruggen. Elk exemplaar bestaat uit drie elementen in staal van 30 m lengte voor de twee buitenste overspanningen en 60 m voor het middendeel.

Met het oog op de bouw van een derde spoor op lijn 51 tussen Brugge en Zeebrugge zijn de landhoofden en funderingen van de pijlers voor een derde brug reeds klaar. De ingebruikname van de nieuwe brug is gepland voor eind 2012. Het zal ook de doorvaart van grotere schepen op het kanaal mogelijk maken.



De brugdekelementen voor de nieuwe brug aan het Waggelwater werden geplaatst tussen 7 en 20 februari 2011. Brugge-Sint-Pieters, 6 april 2011. Hubert DESCHEPPER.



➤ *De oude brug aan het Waggelwater was bijzonder aantrekkelijk. Het middelste deel was draaibaar om de doorvaart van grote schepen mogelijk te maken. Ze werd gebouwd in 1906 voor de nieuwe lijn tussen Brugge en Blankenberge (Zie de lichtblauwe route op de kaart pagina 54). Op 12 december 1994 rijdt een IC uit Blankenberge over de brug.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Lijn 50A *De werken om de lijn 50A tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem op vier sporen te brengen gaan goed vooruit. Aan de voormalige halte Halewijn werd de weg die parallel met de sporen loopt verlegd en werd tevens een nieuwe brug gebouwd. Links doortocht van de IC A 534 Eupen - Oostende. Rechts de B-Telecom meettein gesleept door de 1181 op weg naar Gent.*
Simon DE RIDDER, 16 februari 2011.



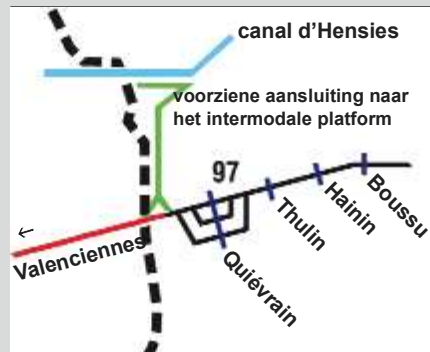
Heropening van de lijn Quiévrain – Valenciennes ?

In februari 2011 ondertekenden de vier politieke partijen van Wallonië een voorstel om het grensbaanvak tussen Quiévrain en Valenciennes te heropenen. Het voorstel kadert in het project Mons 2015, daar deze regio zo'n 2 miljoen inwoners telt. De mensen die over de grens werken alsook de lokale reizigers zijn vooral aangewezen op de auto. Te Valenciennes is er een groot aanbod aan treinen naar Parijs en naar de rest van Frankrijk. De inwoners van Valenciennes zouden kunnen genieten van een rechtstreekse verbinding naar de luchthaven van Brussel en op termijn naar deze van Gosselies. De bedrijven rondom Valenciennes zou-

den ook kunnen gebruik maken van de heropening (ondermeer de fabrieken van Toyota), omdat er een rechtstreekse verbinding tot stand zou kunnen komen met de havens van Antwerpen en Duitsland.

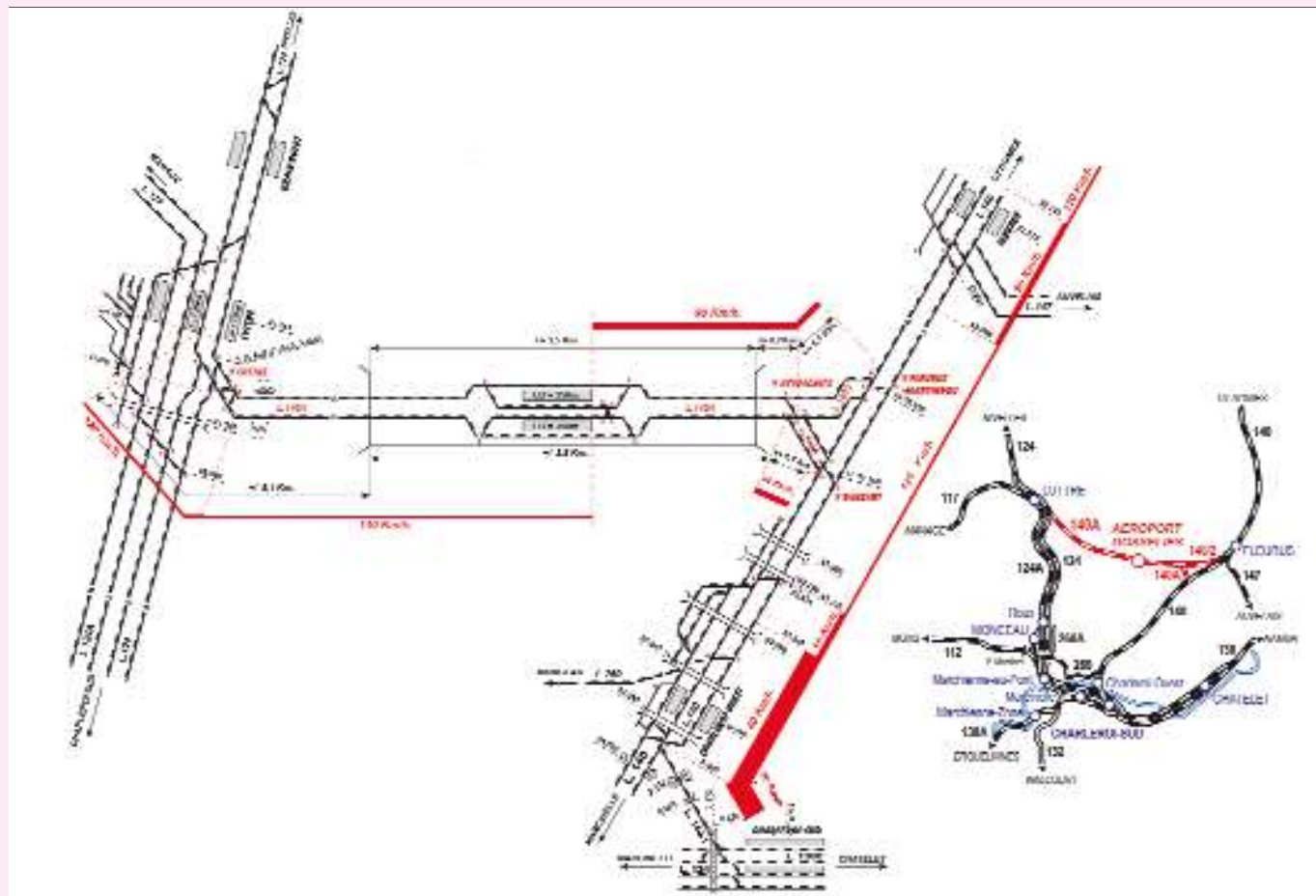
Een ander project omvat het oprichten van een intermodaal platform langsheen het kanaal van Hensies (blauwe lijn op het plan) dat op termijn verbonden zal worden met het kanaal Seine Nord (Paris – Dunkerque). Er zou ook een spoortoe-gang aangelegd worden met Quiévrain (groene lijn op het plan). De aansluiting zou een lengte hebben van 5,5 km en zou zo'n 6 miljoen euro kosten (zonder meerkosten en eventuele bijkomende knelpunten). De aanleg van de lijn Quiévrain - Valenciennes is geschat op zo'n 3 miljoen euro omdat er enkel 1800 meter ontbrekend spoor zou moeten aangelegd worden tussen Quiévrain en Blanc Misseron.

Dit project zal gelijklopen met het verlengen van de tramlijn Valenciennes – Crespin tot Quiévrain, voorzien in 2013 (zie ODB 102 p 26). De tramlijn zal op zo'n tiental meter van het tweede spoor van de lijn Valenciennes – Quiévrain aangelegd worden en zal dus geen enkele belemmering vormen voor de heropening van de spoorlijn.



De toekomstige spooraansluiting naar de luchthaven van Gosselies

Op 1 april 2010 besloot de Waalse regering een ondergronds station aan te leggen bij de luchthaven van Gosselies (beter bekend als Brussels South Charleroi Airport). Het station zelf zal bestaan uit 4 sporen met perrons. De nieuwe lijn (140A) zal een lengte hebben van zo'n 11 kilometer en zowel aansluiten op de lijn 124 Brussel – Charleroi (ter hoogte van de uitrit van het station Luttre richting Charleroi), maar tevens met de lijn 140 Ottignies – Charleroi (ten zuiden van het station Fleurus). Een dubbele vertakking zal het mogelijk maken om zowel richting Fleurus/Ottignies als naar Charleroi te kunnen rijden. De refertesnelheid zal 140 km/h bedragen. Er zal van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om de verbinding 140/1 (Charleroi-Ouest – Charleroi Sud) op 2 sporen te brengen daar dit het enige enkelspoorgedeelte is op de lijn Ottignies – Charleroi Sud. Begin 2019 zou de nieuwe lijn in dienst genomen moeten worden. Het project zal zo'n 500 miljoen euro kosten en wordt door de Waalse regering en Infrabel bekostigd. Het is de bedoeling dat dit project zal bijdragen tot de uitbreiding van de luchthaven van Gosselies, al is deze luchthaven reeds de tweede grootste (na Brussel) met 4 miljoen reizigers per jaar.



Twee nieuwe stopplaatsen in Limburg

Vanaf december 2012 zullen er twee nieuwe stopplaatsen in gebruik genomen worden op de lijn 15 tussen Hasselt en Mol. Het gaat om Beringen en Zonhoven. De reeds bestaande stopplaats van Beringen zal omgedoopt worden tot Beverlo.

Nieuwe werkplaatsen te Ottignies...

In het begin van het jaar besliste NMBS Technics om een nieuwe onderhoudspost te bouwen, speciaal voor het onderhoud en reinigen van de Desiro-motorstellen die ingezet zullen worden voor het GEN rond Brussel.

De onderhoudspost van Ottignies zal een lengte hebben van 110 meter met twee sporen (met schouwput en bovenleiding) alsook platforms aangepast om herstellingen op dakhoogte uit te voeren, daar meerdere onderdelen zich op het dak bevinden. Er zal ook een carwash en een gebouw met burelen voorzien worden. In april 2012 zouden deze installaties in dienst genomen moeten worden. In 2018 zou er dan nog een bundel met 8 sporen bijkomen.

... en te Arlon

De NMBS gaat een nieuwe onderhoudswerkplaats bouwen te Arlon, ter vervanging van de huidige werkplaats te Stockem. Deze zal vooral gericht zijn op het onderhoud van de verwachte Desiro-stellen. Het nieuwe gebouw zal gesitueerd zijn links bij het verlaten van Arlon richting Luxembourg. Het zal in de buurt liggen van de oude stelplaats van Arlon, waarvan het gebouw nog steeds bestaat maar ondertussen in handen is van een privémaatschappij. De totale lengte zal 300 tot 400 meter zijn met een breedte van 50 meter. Er zullen 4 sporen ondergebracht worden.

Het nieuwe spoorwegmuseum is op komst

Al vele jaren wachten de spoorwegliefhebbers en het grote publiek op de komst van een spoorwegmuseum. Dit project begint meer en meer vorm te krijgen.

Zoals reeds geweten was, zal het toekomstig museum ondergebracht worden in het station van Schaarbeek en de omliggende terreinen. In totaal zal er zo'n 8000 m² benut worden voor de spoorwegen en hun rijke geschiedenis. Het station zal aanpassingen ondergaan en er zal zeker een hal voorzien worden voor het rollend materieel.

De nodige onderzoeken zijn gestart sinds 14 februari 2011 en de NMBS-Holding hoopt om tegen de herfst alle vergunningen in orde te hebben. Zo zou het museum eind 2013 de deuren kunnen openen, al lijkt 2014 meer realistisch.



De funderingswerken voor de nieuwe onderhoudspost voor de Desiro-stellen te Ottignies. Deze werkplaats is gelegen aan de inrit van Ottignies, kant Brussel, tussen de lijnen 161 naar Brussel en 139 naar Wavre.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 4 april 2011.

De grote hal zal rechts van het huidige station gebouwd worden en de gevel zal volledig uit glas bestaan. De structuur zal in stalen profielen opgetrokken worden om zo een industrieel uitzicht te bekomen. Er zal een groen dak en een muur van ongeveer 100 m met de nodige begroeiing voorzien worden om het zicht voor de buurtbewoners te verbeteren.

Het is de tekenaar-architect (uit Schaarbeek zelf) François Schuiten die instaat voor het interieur. Er zullen vier grote expositieruimtes voorzien worden, omgeven door kleinere zaaltjes. Een mezzanine langsheen de gevel (binnenzijde van het gebouw) zal de bezoekers een geweldige aanblik bezorgen op de ten-

toongestelde treinen.

Zo zal ondermeer de oudste nog bestaande locomotief van de Belgische spoorwegen (nu nog ondergebracht in het museum te Brussel-Noord) te bezichtigen zijn, evenals de Koninklijke trein. Deze staat momenteel in de nabijgelegen werkplaats. De bezoekers zullen via het huidige station het museum binnen kunnen gaan. In het station zal er ook een bibliotheek, cafetaria en een expositiehal ondergebracht worden. Het museum zal de ganse geschiedenis van de Belgische spoorwegen herbergen, maar er zal tevens aandacht besteed worden aan de treinen van de toekomst!

↓ **FOTO 101-32** Men zou kunnen veronderstellen dat deze foto in Luxemburg genomen werd, maar op deze opname ziet men de uitrit van Arlon na de herelektrificatie van de sectie Arlon - Luxemburgse grens. Vertrek vanuit Arlon (08.38) van L 5911 naar Luxembourg (09.04) op 23 maart 2011. Wim DE RIDDER.



7365

Levering NMBS: 28-02-1974
Nummering: 7365: 28-02-1974
Stelplaatsen: Merelbeke: 28-02-1974
 Hasselt: 07-11-1985
 Kinkempois: 12-12-2004
 Charleroi-Sud: 03-07-2009
Uit exploitatie: 02-11-2009
 verkocht aan Gleisfrei (Italië)

FOTO 103-33 *Châtelet, 21 september 2007.*
 Serge MARTIN



7366

Levering NMBS: 05-03-1974
Nummering: 7366: 05-03-1974
Stelplaatsen: Merelbeke: 05-03-1974
 Hasselt: 21-04-1984
 Charleroi-Sud: 12-12-2004
Uit exploitatie: 02-11-2009

FOTO 103-34 *Tessenderlo, 13 februari 2003.*
 Michel HANSENS



7374

Levering NMBS: 01-07-1974
Nummering: 7374: 01-07-1974
Stelplaatsen: Monceau: 01-07-1974
 Hasselt: 25-10-1985
 Charleroi-Sud: 12-12-2004
Uit exploitatie: 02-11-2009
 verkocht aan Gleisfrei (Italië)

FOTO 103-35 *Châtelet, 19 juli 2007.*
 Serge MARTIN



219

Levering NMBS: 30-07-1963
Nummering: 228.219: 30-07-1963
 219: 01-01-1971
Stelplaatsen: Schaarbeek 30-07-1963 ⇒ Oostende 25-05-1968 ⇒ Schaarbeek 01-01-1972 ⇒ Oostende 01-06-1973 ⇒ Stockem 19-01-1976 ⇒ Ronet 28-09-1981 ⇒ Kinkempois 10-01-1983 ⇒ Hasselt 13-06-1988 ⇒ Kortrijk 31-01-1994 ⇒ Merelbeke 01-06-1996 ⇒ Schaarbeek 28-02-2001 ⇒ Merelbeke 15-12-2002 ⇒ Charleroi-Sud 15-06-2003 ⇒ Oostende 03-07-2006
Uit exploitatie: 10-12-2006
 afgestaan "Ecole du Feu" te Lens (zie p. 16-17)

FOTO 103-36 *Itterbeek, 7 juni 2006.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



249

Levering NMBS: 03-09-1963

Nummering: 228.249: 03-09-1963
249: 01-01-1971

Stelplaatsen: Schaarbeek: 03-09-1963 ⇨ Ronet: 01-01-1968 ⇨ Oostende: 18-06-1968 ⇨ Stockem: 31-12-1971 ⇨ Kinkempois: 03-06-1984 ⇨ Kortrijk: 01-06-1986 ⇨ Saint-Ghislain: 27-05-1995 ⇨ Schaarbeek: 28-05-2000 ⇨ Charleroi-Sud: 08-01-2000 ⇨ Kinkempois: 10-12-2006

Uit exploitatie: 13-12-2009

FOTO 103-37 *Rhisnes, 23 oktober 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



262

Levering NMBS: 14-09-1965

Nummering: 228.262 : 14-09-1965
262 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet : 14-09-1965 ⇨ Oostende : 03-06-1969 ⇨ Stockem : 27-09-1970 ⇨ Kinkempois : 17-03-1980 ⇨ Kortrijk : 01-06-1986 ⇨ Saint-Ghislain : 01-06-1995 ⇨ Kinkempois : 02-06-2006 ⇨ Saint-Ghislain : 24-05-1998 ⇨ Charleroi-Sud : 28-05-2000 ⇨ Kinkempois 10-12-2006

Uit exploitatie: 13-12-2009

FOTO 103-38 *Cambron-Casteau, 22 april 2010.*
Serge MARTIN.



2301

Levering NMBS: 21-11-1955

Nummering: 123.001: 21-11-1955
2301: 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 21-11-1955 ⇨ Kinkempois: 06-02-1956 ⇨ Stockem: 25-04-1957 ⇨ Ronet: 29-06-1957 ⇨ Brussel-Zuid 17-01-1958 ⇨ Ronet 28-09-1958 ⇨ Stockem: 01-03-1969 ⇨ Ronet: 27-09-1970 ⇨ Brussel-Zuid: 10-01-1983 ⇨ Ronet: 03-06-1984 ⇨ Merelbeke: 31-01-1992 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995 ⇨ in park 13-10-2009

Uit exploitatie: 13-12-2009

FOTO 103-39 *Mortsel, 8 maart 2007.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2324

Levering NMBS: -03-1956

Nummering: 123.024: -03-1956
2324: 01-01-1971

Stelplaatsen: Kinkempois: 03-1956 ⇨ Stockem: 29-06-1957 ⇨ Stockem: 29-09-1957 ⇨ Ronet: 17-01-1958 ⇨ Stockem 28-09-1958 ⇨ Ronet: 27-09-1970 ⇨ Brussel-Zuid: 10-01-1983 ⇨ Ronet: 03-06-1984 ⇨ Merelbeke: 31-01-1994 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord: 28-01-2001 ⇨ in park 13-10-2009

Uit exploitatie: 13-12-2009

FOTO 103-40 *Goffontaine, 5 augustus 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Rur**tal**bahn

Tien motorwagens van het type DH2 (ex-NS) werden verkocht aan Argentinië. Ze werden in twee konvooien overgebracht naar de haven van Antwerpen. De eerste trein reed op 2 maart vanuit Roosendaal, gesleept door de V206 van RurtalBahn. Ze sleepte de DH2 3211, 3213, 3221, 3201 en 3203. Deze foto toont de trein bij aankomst in Antwerpen-IJsland, waar de motorwagens verscheept zullen worden. Peter VAN GESTEL.



Rail Feeding kreeg op 20 maart 2009 zijn Belgische licentie (ODB 92 p. 40), en start weldra zijn activiteiten in de Antwerpse haven. Dit zal gebeuren onder de naam ARF (Antwerp Rail Feeding). Daarom wordt bij Alpha Trains de G2000 Vossloh 5001604 / 2005 geleased sedert 14 april. Zij kreeg het nummer RF 1001. In het verleden werd zij reeds verhuurd aan Rail4Chem (nr. 2005). ARF is belast met het rangeren van de aangekomen treinen en de verdeling ervan naar de verschillende terminals en dokken. Zij is op 3 mei aangekomen te Antwerpen-Noord.

De 1001 RF te Rotterdam, op 22 april.
Chris WESTERDUIN.



CAPTRAIN sleepte af en toe papiertreinen vanuit Terneuzen naar het Franse Docelles. Op 30 maart 2011 reed deze trein waarschijnlijk voor het laatst, aangezien het contract werd beëindigd en het transport nu per vrachtwagen wordt uitgevoerd...

Op 22 februari 2011 werd de trein door de 6609 gesleept tussen Terneuzen en Gent-Zeehaven, waar hij werd overgenomen door Fret SNCF. We zien de trein aan de grenspaal tussen Sas van Gent en Zelzate. Michel DE ESCH.

CAP**TRAIN**



NS HISPEED - 186 240

De TRAXX 186 240, eigendom van Ascendos, wordt sinds begin dit jaar gehuurd door NS Hispeed. Zij heeft twee losse testritten uitgevoerd vanuit Antwerpen-Noord: op 13 april naar Rotterdam en op 14 april naar Aachen West. Dit gebeurde om de nieuwe softwareversie van het ETCS te testen. Deze locomotief werd gebouwd in 2009 en in 2010 al getest in Slovenië, Kroatië en Servië.

Op haar zijflanken staat een afbeelding van 6 TRAXX'en, in alle bestaande versies (AC, DC, MS en DE).



↑ **Hierboven: de locomotief voor de werkplaats Antwerpen-Noord op 12 april.** Paul JACOBS.

← **Hiernaast: doorrit in Hoeselt op 14 april tijdens haar terugrit uit Aachen West.** Maarten SCHOUBBEN.



In het kort...

- sinds 17 januari wordt er wekelijks een derde trein ingelegd tussen Bierset en Piacenza in Italië, voor rekening van de firma TTS;
- het aantal wekelijkse treinen tussen Rotterdam en Mortara voor Shuttlewise steeg van 4 naar 5 met ingang van 1 februari 2011;
- een nieuwe trein tussen Köln Niehl en Domodossola (I) reed voor het eerst op 8 februari. Er zullen vijf treinen per week rijden voor de firma Nordossola;
- de maatschappij Cemat legde alle verkeer stil op 28 februari tussen Segrate (I) en Zeebrugge. Crossrail rijdt nog steeds vier treinen per week tussen Novara (I) en Gennevilliers (F) voor rekening van Cemat;
- op 14 maart startte een nieuwe dienst voor rekening van GTS tussen Rotterdam en Piacenza (I). Deze trein zal drie keer per week rijden;
- wegens het toegenomen vervoer voor LKW Walter, werd met ingang van 14 maart een zevende wekelijkse trein ingelegd tussen Genk en Novara (I);
- bovenop de bestaande ritten van Antwerpen naar Neuss, Germersheim, Frankfurt en Regensburg voor MSC, werd op 28 februari een nieuwe dienst opgestart tussen Antwerpen-Berendrecht en Mannheim. Een tweede trein tussen Antwerpen - Berendrecht (NL) en Weil (D), met een tussenstop in Mannheim, rijdt sinds 21 maart. Bovendien bestaat er sinds 18 maart een zesde verbinding naar Neuss (D).



Op 28 maart sleepte de DE 6306 van Crossrail een trein met polyethyleentereftalaat (PET) tussen Montzen en Herentals (voor BP Geel), hier gefotografeerd in het station van Mol. Johnny BRAUNS.

De bolle neuzen in AUSTRALIË



In 1988 kreeg de A66 van de V/Line een speciale livrei naar aanleiding van het 200-jarig bestaan van Australië. Op 17 april 1988 nadert zij Bacchus Marsh, tijdens de inhuldigingsrit. Chris NUTHALL.

1ste deel – Vanaf het begin tot aan de privatisering

We kennen Australië als een eilandcontinent aan de andere kant van de wereld. Op een ontzettend grote oppervlakte van 7,7 miljoen vierkante kilometer wonen er slechts 22 miljoen mensen. Het land is onderverdeeld in zes deelstaten: Western Australia, Tasmania, South Australia, Queensland, New South Wales en Victoria. Elke deelstaat was verantwoordelijk voor de uitbouw van het eigen spoorwegnet, met als gevolg dat Australië momenteel bijna 40.000 km spoorlijn telt (waarvan 2.540 km geëlektrificeerd) met drie verschillende spoorbreedtes: 17.678 km normaalspoor (1435 mm), 15.160 km smalspoor (1067 mm) en 4.017 km breedspoor (1600 mm).

Door de enorme afstanden kon elektrificatie niet als een realistisch alternatief beschouwd worden voor de stoomtractie. Begin de jaren 1950 deden de diesellocomotieven hun intrede, precies in het tijdperk waarin GM-EMD met succes haar diesellocomotieven van het type F7 produceerde. Naar analogie met AFB (NMBS-reeksen 52-53-54 en CFL-reeks 1600) en NOHAB (Deense MX en MY, Noorse Di3 en Hongaarse M61) bouwde de Australische industrie onder licentie van GM-EMD een eigen versie van de

F7, aangepast aan de lokale bijzonderheden. Op die manier ontstonden er negen reeksen bolle neuzen, die allemaal gebouwd werden door Clyde Engineering. Twee staten (New South Wales en Victoria) en de Commonwealth Railways schaften zich dergelijke locomotieven aan.

Tot in 1990 waren de deelstaten volledig verantwoordelijk voor de uitbating van hun spoornet, maar sinds de liberalisering in de loop van de jaren '90 kwam het grootste deel van de goederentrafiek in handen van privéoperatoren. Het rollend materieel, dat tot dan toe eigendom was van de overheidsbedrijven in elke deelstaat, werd eveneens verkocht aan privémaatschappijen. Daardoor kwamen de locomotieven tot ver buiten de grenzen van hun oorspronkelijke deelstaat in actie.

Commonwealth Railways en Australian National

De *Commonwealth Railways (CR)*, gesticht in 1912 met de hoop om een transcontinentale oost-west-as tot stand te kunnen brengen, was de enige nationale spoorwegmaatschappij in Australië. Drie

types bolle neuzen werden aan de CR geleverd; het waren allemaal normaalspoorlocomotieven die slechts aan één uiteinde een stuurcabine hadden: de GM1 t/m GM11, met een EMD 16-567B-motor van 1120 kW en slechts 4 tractiemotoren (A1A-A1A), de GM12 t/m GM47, gelijkaardig maar met zes aangedreven assen (Co'Co') en een EMD 16-567C-motor van 1340 kW, en 17 Co'Co'-locomotieven "Class CL" met een EMD 16-645E3C-motor van 2460 kW. De GM-locomotieven werden in dienst genomen tussen 1951 en 1967, de "Class CL" volgde in 1970.

In 1975 fuseerden de CR, de *South Australian Railways (SAR)*, spoorwegmaatschappij van South Australia) en de *Tasmanian Governmental Railway (TGR)*, spoorwegmaatschappij van Tasmania). Zo werd de *Australian National (AN)* gevormd, een maatschappij die beheerd werd door de federale overheid en die een zeer belangrijk aandeel had in het goederenvervoer in het zuiden en het centrum van Australië. Pas in 1991, bij de oprichting van *National Rail* (een andere maatschappij die door de overheid werd opgericht om het spoorvervoer tussen verschillende staten uit te baten), kreeg



de AN wat concurrentie.

De GM's waren de eerste locomotieven die door Clyde Engineering werden gebouwd en de GM1 was de allereerste in Australië gebouwde lijndiesellocomotief. Zij kwam op 20 september 1951 in dienst. De 11 eerste GM's vervingen met succes de stoomlocomotieven op de lijn tussen Adelaide en Perth. De tweede bouwschijf werd besteld naar aanleiding van het toenemende steenkoolvervoer vanuit Leigh Creek, toen de Maree-lijn op normale spoorbreedte werd gebracht. Door hun hoge leeftijd zijn talrijke locomotieven al geschrapt, maar een twintigtal is nog in dienst bij privémaatschappijen. Vier locomotieven zijn bewaard: de GM1 werd in november 2010 verkocht aan de groep "Rail Heritage WA" te Bassendean in Western Australia.

De GM2 bevindt zich in het Nationaal spoorwegmuseum van Port-Adelaide, de GM28 is opgesteld als monument aan het station van Port Pirie en de GM36 is eigendom van het "Seymour Railway Heritage Centre", die haar verhuurt aan diverse private operatoren.

De CL's werden besteld bij de constructie van de normaalspoorlijn tussen Broken Hill en Port Pirie; hun levering vond plaats in 1970. Hoewel hun stuurcabines

nog steeds hun karakteristieke vorm hadden (die overal elders ter wereld had moeten plaatsmaken voor een ander design), zag de kast er een stuk moderner uit dan bij de GM's.

Zij werden ingezet voor het ertsvervoer vanuit Broken Hill, het steenkoolvervoer vanuit Leigh Creek en daarnaast ook voor reizigerstreinen over lange afstanden.



FOTO 103-41 De GM36 werd in mei 1966 in dienst genomen en werd geschrapt in februari 1994. Zij wordt nu bewaard door het Seymour Railway Heritage Centre. Ze kreeg haar oorspronkelijke schildering van de Commonwealth Railways en wordt nog geregeld ingezet voor reguliere goederentreinen en zij wordt gehuurd door kleine privéoperatoren. Op 16 december 2002 wacht zij op haar volgende opdracht nabij de draaischijf van de werkplaats van South Dynon te Melbourne. Philippe DE GIETER.

In 1993 werden de CL's, die toen eigendom waren van de *Australian National*, gemoderniseerd en onderverdeeld in twee subreeksen: de CLF's voor goederentreinen (7 locomotieven met maximumsnelheid van 130 km/h) en de CLP's voor reizigerstreinen (10 locomotieven met maximumsnelheid van 140 km/h). De CLF's behielden de diensten die zij als CL verzekerden, terwijl de CLP's aanvankelijk de "Indian Pacific"-, "Ghan"- en "Overland"-reizigerstreinen mochten slepen. Van zodra hiervoor echter moderner materieel beschikbaar was (de NR's), keerden ze terug naar het goederentransport. Daar werden ze terug samen ingezet met de CLF's. Met uitzondering van de CLP 15 (ex-CL1), die als gevolg van een ongeval te Mount-Christie op 22 januari 1997 werd gesloopt, zijn alle locomotieven nog steeds in dienst.

De locomotieven werden aan *Commonwealth Railways* geleverd in een kastanjebruine livrei met een zilverkleurige band. *Australian National* gaf hen een heldere groen-grijze livrei met een brede gele band, die later vervangen werd door een eenvoudigere livrei, gedomineerd door lichtgroen.

New South Wales

New South Wales, met hoofdstad Sidney, heeft van alle Australische deelstaten de meeste inwoners. Deze deelstaat bevindt zich in het zuid-oosten van het continent en omcirkelt het Australisch Hoofdstedelijk Territorium, waarin de Australische hoofdstad Canberra is gelegen.

De overheidsspoorwegen van New South Wales (*New South Wales Governmental Railways*, of *NSWGR*) bezaten twee normaalspoorreeksen van het type Co'Co' met een GM 16-567C-motor: zes Class 42'en (4201-4206), die een maximumsnelheid van 143 km/h haalden en gebouwd werden in 1955 en 1956. Slechts aan één uiteinde hadden zij een stuurcabine, het andere uiteinde was net zoals bij de GM's van de *Commonwealth Railways* gewoon plat en niet voorzien van een stuurpost. Daarnaast had NSWGR ook 10 Class 421'en (42101-42110), die in 1965 geleverd werden en voorzien waren van een stuurpost in de platte achterkant, hetgeen de reeks uniek maakte.

De 42'en werden in het begin alleen gebruikt in de reizigersdienst. Later werden zij voornamelijk ingezet op de lijn naar Albury, in het zuiden van de staat, waar ze ook goederentreinen gingen slepen.

FOTO 103-43 → Twee GM's van "Australian National" in vereenvoudigde groene livrei voor een reizigerstrein in de buurt van Alice Springs in maart 1983.

Paul DEWIT.



De CLP15 kreeg als eerste de nieuwe livrei van de Australian National en wordt op 22 september 1996 gekeerd op de draaischijf van de werkplaats South Dynon nadat zij de 'Overland' Adelaide-Melbourne had gesleept. Zij werd geleverd als CL1 op 1 februari 1970 en verliet de werkplaats na een verbouwing in december 1993 met het nummer CLP15. Bij een ongeval in februari 1997 werd zij totaal vernield. Chris NUTHALL.



↑ De 4201 (in dienst 18 november 1955) en de 4490 (een DL500B van Goodwin-Alco geleverd in juli 1967), worden bewaard in het museum van Thirlmere. Op 31 oktober 2005 rijden zij door Sunshine, in de agglomeratie van Melbourne, en slepen de 'RTM Melbourne Cup Southern Aurora'. Deze speciale trein wordt jaarlijks ingelegd tussen Sydney en Melbourne naar aanleiding van de paardenkoersen voor de Melbourne Cup. Chris NUTHALL.





↑ De 42102 in "Candy"-livrei en de 42104 in oorspronkelijke versie te Picton op 13 januari 1985 voor een gemengde goederentrein. Chris NUTHALL.

Alle locomotieven zijn geschrapt, maar vier ervan werden bewaard. De 4201 bevindt zich in het museum van Thirlmere, de 4203 staat opgesteld als monument te Cowra, de 4204 is eigendom van de "Lachlan Valley Railway" en de 4206 van de "Dorrigo Steam Railway".

De tien 421'en waren een evolutie van de reeks 42, met als grootste verschil de aanwezigheid van een tweede stuurpost. Ze werden voor gelijkaardige diensten ingezet als de 42'en. Twee locomotieven worden bewaard: de 42101 te Goulburn en de 42102 door de "Dorrigo Steam Railway", terwijl er vijf exemplaren behoren tot het effectief van QR-National.

De locomotieven werden geleverd in de "Indian Red"-livrei: bruin met gele snorren. Tijdens de jaren 1980 kreeg een deel van hen de "Candy"-livrei, die zo werd genoemd omwille van de gebruikte kleurencombinatie. De mengeling van wit, bruin, oranje en rood deed inderdaad denken aan een lolly. De 4201 kreeg in 1980 een groen-gele livrei voor de viering van 125 jaar spoorwegen in New South Wales.

↗ De 4205 in oorspronkelijke uitvoering van NSWGR voor een goederentrein. Deze locomotief kwam in mei 1956 in dienst maar is reeds geschrapt. John HAMMET.

→ De reeks 42100 van NSWGR onderscheidt zich van de reeks 4200 door de aanwezigheid van een stuurpost aan de beide fronten maar zonder aanpassing van de kast. Dit tot grote ontgoocheling van de fotografen die een "verkeerd georiënteerde" locomotief tegenkomen. De 42106 werd geleverd op 14 april 1966. John HAMMET.



Victoria

De deelstaat Victoria situeert zich in de zuid-oostelijke hoek van Australië en is de kleinste staat op het Australische vasteland, maar ook de dichtst bevolkte en meest bebouwde. Meer dan 70% van de inwoners resideert in de hoofdstad Melbourne, die tot op vandaag ook voor liefhebbers van bolle neuzen de aantrekkelijkste plaats van de deelstaat is. De locomotieven komen er nog dagelijks in actie voor het slepen van enkele treinen met pendelaars.

Normaalspoor en breedspoor komen in de deelstaat Victoria allebei voor; de locomotieven van *Victorian Railways* (VR) kunnen volgens de noden van het moment aangepast worden aan de andere spoorbreedte door het verwisselen van de draaistellen.

De VR bestelden twee reeksen Co'Co'-locomotieven: 26 exemplaren van de Class B, met twee stuurcabines (B60-B85), geleverd tussen 1952 en 1954 met een 16-567BC-motor en bestemd voor het vervangen van de stoomlocomotieven en het moderniseren van de treindienst. Daarnaast was er ook de Class S, identiek aan de 42'en van de NSWGR. Daarvan werden er 18 exemplaren geleverd (S300-S317) tussen 1957 en 1961, ter versterking van het bestaande locomotievenpark en met het



FOTO 103-44 De B-82 in de oranje livrei van Vicrail en de B-75 nog in oorspronkelijke versie voor een reizigerstrein te Melbourne. Verzameling Paul DEWIT.

oog op de normaalspoorlijn tussen Melbourne en Alburey in 1962.

In 1974 werd *Victorian Railways* herdoopt tot *VicRail*, maar de karakteristieke blauw-gouden livrei van de VR bleef aanwezig tot in 1981. Toen deed een nieuwe kleurstelling, waarin oranje overheerste, haar intrede. In 1983 volgde een nieuwe naamsverandering tot *V/Line* en terzelfdertijd werd de livrei nogmaals aangepast tot een mengeling van grijs en oranje. In 1988 kreeg de A66 een speciale, groen-gouden herdenkingslivrei om het tweehonderdjarig bestaan van Australië te vieren (zie p. 26).

De Class B, de eerste diesellocomotievenreeks in Victoria, was in heel de deelstaat te zien op kop van alle types treinen op breedspoor. Alleen op lijnen die slechts een lagere asdruk toelieten mochten ze niet rijden. Ze werden maximaal ingezet en haalden zo een wekelijkse kilometergemiddelde van meer dan 4000 km. Tot op het einde van de jaren 1970 sleepten zij alle reizigerstreinen van Melbourne naar Bendigo, alsook goederentreinen naar Adelaide. Regelmatig waren zij ook te zien aan kop van de lange-afstandsreizigerstrein "Overland" (Melbourne-Adelaide).

FOTO 103-45 De B74 en de S303 rangeren op 26 april 2009 op de terreinen van het Seymour Railway Heritage Centre, waar zij worden bewaard en werden gerestaureerd in de oorspronkelijke kleurstelling van Victorian Railways. De B74 werd geleverd op 15 juni 1953 en geschraapt in mei 1988. Philippe DE GIETER.





FOTO 103-46 ↑ De S313 wordt bewaard door Steamrail en wordt geregeld ingezet voor excursies rond Melbourne. Op 7 december 2002 komt zij aan in het station van Melbourne Spencer Street, samen met de T356 (Clyde Engineering, december 1959). Philippe DE GIETER.

Vanaf 1984 werd de Class B gemoderniseerd door Clyde Engineering. Ze kregen een nieuwe motor 12-645E3B en werden geherklasseerd als Class A. De verbouwing was zeer kostelijk en het moderniseringsprogramma werd afgebroken in 1985, ten voordele van de aankoop van nieuw materieel na de afwerking van 11 locomotieven (A60, 62, 66, 70, 71, 73, 77, 78, 79, 81 en 85).

Alle locomotieven van de Class A en zes van de Class B zijn nu in dienst bij nieuwe operatoren. De B63 en B72 worden bewaard door Steamrail, de B74 rijdt voor Seymour Railway Heritage Centre en de B83 bevindt zich in het museum van North-Williamstown.

↗ De A66 in de klassieke oranje-grijze schildering van V/Line. Zij werd in dienst genomen op 8 december 1952 als B66 en werd verbouwd in 1985. Foto: SANDY.

FOTO 103-48 → De S303 werd in dienst genomen op 30 september 1957 en beëindigde haar loopbaan op 28 juni 1988. Zij werd gerestaureerd door Seymour Railway Heritage Centre en kreeg de blauwe livrei van VR. Seymour, 6 april 2009. Philippe DE GIETER.



De Class S werd voor alle diensten gebruikt, ook voor de "Overland"-reizigers-treinen Melbourne-Adelaide en "Southern Aurora" Melbourne-Sydney. Na deze glorie-tijden kregen ze minder belangrijke taken toebedeeld in de goederendienst. Met slechts één stuurpost die in volle baan gebruikt kon worden, waren ze minder praktisch dan de Class B. Op de breedspoorlijnen werden ze "rug aan rug" in treinschakeling gebruikt. Op normaalspoor hadden ze het monopolie op de lijn Melbourne-Albury, tot de komst van de Class X in 1966.

Een aantal locomotieven werd voortijdig aan de kant gezet door problemen met scheurjes in het chassis. De S314 en S316 werden onherstelbaar beschadigd bij een ongeval te Violet Town in 1969. Acht locomotieven zijn vandaag echter nog in dienst bij privéoperatoren. De S303 (SRHC) en S313 (Steamrail) worden ingezet voor het slepen van historische treinen en de S308 bevindt zich in het museum van North-Williamstown.

De VR heeft ook een elektrische variant van de bolle neus in dienst gehad. Deze 25 locomotieven, ingedeeld in Class L (L1150 t/m L1174), werden in 1953 en 1954 gebouwd door English Electric in Groot-Brittannië. Het waren Co'Co'-locomotieven die een vermogen ontwikkelden van 1790 kW en 120 km/h konden rijden. Ze werden aangeschaft om de toename van het kolentransport op te vangen en in de veronderstelling dat de lijn Melbourne-Geelong geëlektrificeerd zou worden. Die plannen werden echter nooit gerealiseerd. De Class L was het efficiëntst in de reizigersdienst; hun te lage gewicht leidde immers tot adhesieproblemen bij het slepen van zware treinen. De laatste eenheden van deze reeks werden geschrapt in juni 1987. Vier locomotieven zijn bewaard gebleven: de L1150 in het museum van North Williamstown, de L1160, L1162 en L1169 bij Steamrail.

Wordt vervolgd...

Philippe DE GIETER



FOTO 103-49 ↑ De S313 van Steamrail kreeg een nieuwe kleurstelling naar aanleiding van haar optreden in een film in april 2008. Zij kwam in dienst op 24 februari 1961 en werd geschrapt op 14 december 1994. Newport, 7 april 2009. Philippe DE GIETER.



↑ De L1168 en een niet-geïdentificeerde L in oorspronkelijke livrei rijden door het station Dandenong met een brikettentrein. De L1168 (English Electric 1920) was actief van 18 februari 1954 tot 2 november 1986. Alan GREENHILL.



FOTO 103-51 ↑ De loopbaan van de reeks L eindigde in 1987 en een aantal werd herschilderd in het oranje/grijs van V/Line, zoals de L1162 (English Electric 1896, in dienst op 4 oktober 1953 en geschrapt op 15 juni 1987). De L1162 wacht op restauratie in de werkplaats van Newport waar Steamrail het historisch materieel bewaart. Philippe DE GIETER, 7 december 2002.



FOTO 103-52 ↑ De L 1150 heeft net de werkplaats verlaten in de nieuwe livrei van VicRail. Melbourne, 1983. Verzameling Paul DEWIT.

Frankrijk

Reeks BB 9200 op pensioen

De laatste BB 9200'en van de SNCF werden in december 2010, na een loopbaan van ruim een halve eeuw, afgevoerd. Zeven locs hebben de kaap van 10 miljoen gereden kilometers overschreden.

De bedrijven CEM, Creusot-Loire en Jeumont-Schneider leverden tussen mei 1957 en juni 1964 92 eenheden (Bo'Bo', 3850 kW) aan de SNCF. Deze machines, bestemd voor de sneltreindienst, werden ondergebracht in de reeks BB 9200. Het ontwerp was gebaseerd op de resultaten behaald met de prototypes BB 9001 tot 9004. Het was feitelijk de versie, geschikt voor 1500 V, van de "Jacquemin-familie" (reeks BB 16000 was geschikt voor 25 kV 50 Hz, reeks BB 25100 voor beide spanningen).

De BB 9200'en begonnen hun loopbaan op kop van sneltreinen, die vanuit Paris-Austerlitz naar Toulouse en Bordeaux reden. Ze werden vanaf 1967 ingezet voor het slepen van "Le Capitole". Deze verbond Paris met Toulouse en was de eerste commerciële trein die aan 200 km/h reed. De BB 9291 en BB 9292 werden technisch zodanig aangepast dat ze aan 250 km/h konden rijden (de gewone BB 9200 was beperkt tot 160 km/h). Daarbij kregen beide locs nog een mooie rode livrei aangemeten. Vier andere machines (9278, 9281, 9282 en 9288) werden ook geschikt gemaakt voor 200 km/h en mochten "Le Capitole" slepen.

Later werden ze eveneens vanuit Paris-Gare de Lyon ingezet. Hierdoor bereiden ze het merendeel van de belangrijkste onder 1500 V geëlektrificeerde Franse spoorassen. In het begin van de jaren zeventig werden ze op de meest prestigieuze verbindingen vervangen door de krachtigere reeks CC 6500. Het was echter de ingebruikname van de "TGV Atlantique" in 1989, die de machines verwees naar de TER- en goederendienst. Fret SNCF stopte in 2004 met de inzet van de BB 9200'en. De overlevenden moesten zich tevreden stellen met TER-diensten in de regio's Bourgogne en Centre. Eind 2009 waren er nog 15 locs in dienst. Deze werden gehergroepeerd in de stelplaats van Tours-St-Pierre, van waaruit ze de tractie van treinen vanuit Paris naar Tours, Orléans en Le Mans leverden.

Er worden twee locomotieven bewaard: de BB 9269 te Ambérieu en de BB 9291 (getooid in de rode Capitole-livrei) in het "Cité du Train" te Mulhouse.



FOTO 103-53 De BB 9245, op kop van een gemengde goederentrein, rijdt richting Toulouse. De machine is getooid in haar originele schildering. De loc werd op 1 augustus 1959 in de stelplaats van Portes in dienst genomen en geschrapt in januari 2010 te Tours-Saint-Pierre. Uzerche, 4 oktober 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 103-54 ↑ De BB 9241, op kop van een goederentrein, werd op 5 oktober 1983 vereeuwigd te Cahors. Deze loc begon haar loopbaan op 2 mei 1959 in de stelplaats van Portes. Ze werd in december 2003 geschrapt te Bordeaux. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 103-55 ↓ Hier zien we de BB 9282 op kop van een regionale trein. Ze werd op 29 juli 1962 geleverd aan de stelplaats van Paris-Sud-Ouest en geschrapt op 8 juli 2010 te Tours-St-Pierre. Thierry COCHIN.



Frankrijk

Alle AGC's geleverd...

Ruim zeven jaar na de verschijning van het eerste stel op het Franse spoornet, wordt de levering van de AGC's (Autorail Grande Capacité) afgerond. Deze familie telt intussen 701 leden, hetgeen cumuleert tot 2456 kasten. Even een kleine opfrissing: deze stellen voor de regionale treindienst (zie ODB 92) zijn drie- of vierledig, hebben twee motoreenheden en worden geleverd in vier varianten:

- XGC voor de dieselvesie (X 76500);
- ZGC voor de elektrische versie (Z 27500);
- BGC voor de hybride versie, met inbegrip van de B 81500 (enkelspannig 1,5 kV) en de B 82500 (tweespannig - 1,5 + 25 kV).

21 Franse regio's (uitgezonderd Corsica) hebben AGC's aangekocht, maar de ene regio was veel enthousiaster dan de andere. Een aantal onder hen beperkte zich tot een tiental treinstellen. Twaalf regio's bestelden elk een dertigtal eenheden, maar anderen gingen hierin veel verder: Picardie (40), Lorraine (41), Champagne-Ardenne (44), Nord-Pas-de-Calais (45), Languedoc-Roussillon (46) en Bourgogne (48). Tenslotte, de absolute topper is de regio Rhône-Alpes. Deze kocht niet minder dan 83 exemplaren aan.



Trein 849932 Laon – Paris, gereden door twee XGC (vooraan de X 76553/554), verlaat op 12 augustus 2009 de tunnel van Vierzy. Deze tunnel markeert de waterscheidingslijn tussen de stroomgebieden van de rivieren Aisne en Marne. Gilbert LAURENT.

Een aantal regio's streefden naar een homogene vloot en beperkten hun aankopen tot een enkele versie van de AGC. Dit was het geval bij de regio's Auvergne (X 76500), Centre (Z 27500), Aquitaine (B 81500) en Île-de-France (B 82500). Anderzijds zijn er de regio's Alsace, Champagne-Ardenne en Rhône-Alpes. Deze kozen voor diversiteit en kochten maar liefst drie van de vier varianten aan.

Dit alles toont aan dat het oorspronkelijke opzet van Bombardier, de klant een veelheid aan varianten en opties aanbieden, meer dan geslaagd is.

Al deze tendensen vertalen zich op het

gebied van de netwerken naar een opmerkelijk evenwichtige verdeling: 225 eenheden voor het netwerk "Atlantique" (ex-CF d'Etat + PO-Midi) tegenover 247 exemplaren voor het netwerk "Sud-Est" (ex-CF PLM). Maar er zijn ook belangrijke verschillen: "Atlantique" is het belangrijkste bolwerk van de motorstellen (45% van de Z 27500), terwijl "Sud-Est" scoort in de categorie hybride materieel (62% van de B 81500). Daarentegen is het netwerk "Nord-Est" (ex-CF du Nord en CF de l'Est) de absolute kampioen: het zet meer dan de helft van de X 76500'en en B 82500'en (respectievelijk 57% en 60%) in.

De ultieme treinsamenstelling: drie vierledige AGC's van de regio Île-de-France, in treinschakeling, overschrijden op 23 april 2009 het viaduct van Longueville (lijn Paris – Mulhouse). Gilbert LAURENT.





De BGC in volle glorie: deze trein, gevormd door drie B 81500'en die getooid zijn in de kleuren van de regio Bourgogne, rijdt van Paris-Gare de Lyon naar Auxerre. Deze foto werd in mei 2009 gemaakt op de viersporige sectie Montereau – St-Florentin van de spoorlijn Paris – Dijon. Gilbert LAURENT.

Dit materieel, dat in vele opzichten vooruitstrevend is, wordt alomtorens geprezen voor zijn intrinsieke kwaliteiten (comfort, prestaties, betrouwbaarheid,...). Het is ook alomtegenwoordig op het Franse spoorwegnet en de belangrijkste actor in het regionaal vervoer. Maar het zal de geschiedenis ingaan als de grote doorbraak van de hybride trein... of hoe een technische innovatie en een commerciële gok succesvol kunnen zijn: bijna een op de twee AGC's (327 stuks of 47% van het totaal) zijn van het hybride

type. Het geeft grote voldoening als vier regio's (Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes en Île-de-France) besluiten om de kaart van de hybride trein te trekken.

Het minste dat we kunnen zeggen is dat deze AGC-vloedgolf beslissend was voor de vernieuwing van het regionale materieel. Ondanks verdienstelijke pogingen van andere reeksen (X 72500, X 73500, Z 26400, enz...) heeft "de lieveling" van de Franse regio's grotendeels bijgedragen tot het verdwijnen van 300 EAD's

(gelede motorwagens reeksen X 4300, 4500 en 4630), 300 RIO's (drie- en vierledige rijtuigstammen in inox) en 400 rijtuigen van het type USI, UIC en Corail. En deze slachtpartij zal nog een poosje blijven duren: Regiolis, (de vroegere "Porteur polyvalent" – zie ODB 95 pagina 48) een verdere uitwerking van het hybride treinconcept, neemt vanaf 2013 de fakkel over en zal zo de resterende RIO's, RRR's en EAD's verdrijven.

Gilbert LAURENT

De 44 AGC's van de regio Champagne-Ardenne onderscheiden zich door hun zeer fleurige livrei. Twee uit Reims afkomstige X 76500'en reden in april 2010, via de oude spoorlijn Luxembourg – Paris, naar het westen. Gilbert LAURENT.



Duitsland

Arriva

De maatschappij Arriva baat verschillende lijnen vanuit München uit, waarvoor momenteel niet genoeg diesellocomotieven van de reeks 223 (type ER20) beschikbaar zijn. Daarom wordt de sleping van de directe rijkstrijtuigen München - Oberstdorf tussen Immenstadt (waar ze losgekoppeld worden van de trein München - Lindau) en Oberstdorf uitbesteed aan de SVG (Stauden Verkehrs Gesellschaft). Deze gebruikt hiervoor één van haar drie locomotieven reeks 2143 die van de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) werden overgenomen (2143 006, 018 en 021). Het zijn Bo'Bo's met hydraulische overbrenging waarvan SGP 77 exemplaren bouwde tussen 1964 en 1977. Ze ontwikkelen een vermogen van 1115 kW en hun maximumsnelheid bedraagt 100 km/h.

Arriva werd trouwens onlangs overgenomen door de DBAG. De Duitse activiteiten moesten echter verkocht worden omdat de DBAG te dominant zou worden. Arriva-Duitsland werd uiteindelijk gekocht door het Italiaanse Trenitalia, samen met het Luxemburgse Cube-fonds. Arriva-Duitsland wordt binnenkort herdoopt tot Netinera.

FOTO 103-58 De V300 002 (ex-232 405 DB, Lugansk 640/1976) rijdt met een zandtrein voorbij het oude station van Hartha op 9 maart 2011. Philippe DE GIETER.



FOTO 103-57 De 2143.18 van SVG met drie doorgaande rijkstrijtuigen op de ALEX-verbinding München - Oberstdorf. Fischen im Allgäu, 21 maart 2011. Philippe DE GIETER.

Een interessant net: Wismut

Op enkele kilometers ten oosten van Gera, dolf de mijnbouwmaatschappij Wismut tussen 1947 en 1990 maar liefst 230.400 ton uranium voor rekening van de USSR. Na de Duitse eenmaking werden de activiteiten gestopt en de maatschappij werd omgevormd tot Wismut GmbH. Haar taak bestond uit het saneren van de vroegere mijnterreinen uit de DDR-periode.

Wismut profiteerde van het bestaande spoorwegnet voor de mijnbouw en vervoert nu het nodige zand vanuit de zandgroeve van Kayna naar Seelingstädt, waar zich de laatste te saneren terreinen bevinden. Deze werken zullen in 2022 beëindigd zijn. Het mijnbouwbedrijf beschikte over 15 lo-

comotieven van het DR-type V200 (de Taigatrommels type M62 van Russische makelij, gebouwd in Lugansk) en deze werden door Wismut GmbH gebruikt, tot ze tussen 1998 en 2001 werden vervangen door vijf locomotieven reeks 232 die van de DBAG werden overgenomen. Bij Wismut werden ze de reeks V300 001 t/m 005 (ex-232 404, 405, 684, 429 en 155 van de DBAG).

Hun oorspronkelijke Kolomna-motor werd vervangen door een motor van Caterpillar met een vermogen van 1975 kW. Ze werden herschilderd in een opvallende groene livree.

Dit industriële net is een bezoek meer dan waard: de locomotieven zijn opmerkelijk goed onderhouden, de 25 km lange lijn biedt heel wat fotoplaatsen en het verkeer is vrij druk.





NEDERLAND

↑ Alle locomotieven van ACTS krijgen de kleuren van de nieuwe eigenaar: Husa Transportation Railway Services (zie OP DE BAAN 102 bladzijde 41). Op 21 februari 2011 sleept de 1798 trein 50146 Mortara - Waalhaven Zuid, hier nabij Oisterwijk. Michel de ESCH.

ITALIË

→ Sinds december 2010 rijdt Arenaways tussen Milano Porta Garibaldi en Torino Lingotto. De treinen bestaan uit drie rytuigen, ingesloten tussen twee locomotieven type TRAXX die in treinschakeling rijden. De aanwezigheid van twee machines en twee bestuurders wordt opgelegd door Trenitalia, dat weigert om rangeringen toe te staan in de eindstations. Tot nu toe is het geen succes, wat te wijten is aan de lage frequentie (drie treinenparen per dag) en het feit dat de biljetten niet combineerbaar zijn met die van Trenitalia. Onze foto toont de aankomst in Milano van de trein 24227, ingesloten tussen de 483 018 en de 483 020.

Alessandro ALBE, 28 januari 2011.



TELEX....

DUITSLAND

● Veolia Verkehr Regio GmbH bestelde bij Stadler een reeks van 35 Flirt-motorstellen. Ze zullen worden ingezet vanuit Rosenheim. De bestelling heeft een waarde van €200 miljoen en bestaat uit zeven drieledige en 28 zevenledige stellen. Ze zullen vanaf december 2013 naar Salzburg, Kufstein en München rijden. Dit brengt het aantal door Stadler verkochte Flirt-stellen op 656.



Impressie van een Flirt voor Veolia Verkehr Regio. Stadler.

TSJECHIË

● Ook in de Tsjechische Republiek zullen Flirt-stellen rijden. De maatschappij RapidExpress wil ze inzetten op de verbinding Praha - Ostrava, in concurrentie met de staatsspoorwegen. Ze moeten in december 2012 gaan rijden onder de naam Leo Express.



Impressie van een Flirt voor RapidExpress die zal rijden tussen Praha en Ostrava. Stadler.

RUSLAND-LETLAND

● De bouw van een hogesnelheidslijn tussen Moskou en Riga wordt bestudeerd. De lijn zou 900 km lang worden en de kostprijs bedraagt €6 miljard.

TSJECHIË

● In maart 2011 bestelden de Tsjechische spoorwegen (Ceske Drahy - CD) bij de Poolse constructeur PESA een reeks van 31 tweeledige motorwagens die vanaf september 2012 geleverd zullen worden. De bestelling heeft een waarde van €82 miljoen.



Een tekening van de nieuwe PESA-motorwagens die door de CD besteld werden. PESA / CD.

ITALIË

● Trenitalia begeeft zich op de Duitse markt nadat ze in maart 2011 de maatschappij TX Logistik volledig heeft overgenomen.

75 jaar later: begin van de elektrische tractie bij de NMBS

vervolg van de nummers 98, 99, 101 en 102

Een tweede leven voor de tussenrijtuigen

In 1958 en 1959 schraptte de NMBS de diensten van 7 vierledige stellen en alle bijkomende tussenrijtuigen van 1939. Hierdoor kwamen 14 tussenrijtuigen uit 1935 en 16 tussenrijtuigen uit 1939 vrij en was het mogelijk om 44 draaistellen, voorzien van SKF-rollagers te recupereren en ze te plaatsen onder 22 K1-rijtuigen die nog steeds voorzien waren van draaistellen met glijlagers. Voordat de omwisseling werd uitgevoerd, viel de beslissing van de Post op 15 maart 1960 met de vraag om het verschroten van de motorstellen van 1935 alsook hun tussenrijtuigen uit 1939 te annuleren, waardoor deze omwisseling nooit werd uitgevoerd.

Na verschillende projecten opteerde de Post voor de ombouw van de motorstellen van 1935. Omdat het enkel de motor-

rijtuigen betrof, stuurde de directie Materieel een nota aan de diensten E (exploitatie), ES (elektriciteit en seinrichting), M (materieel) en V (baan) waar-in stond dat de tussenrijtuigen beschikbaar waren als dienstrijuigen.

In 1959 reeds vroeg de directie Materieel om drie tussenrijtuigen ter beschikking te stellen om ze om te bouwen tot scholingsrijtuigen voor de dieseltractie. Drie tussenrijtuigen van 1939 (nrs. 213.207, 209 en 213) waren op dat ogenblik beschikbaar in de Centrale Werkplaats van Mechelen. Dit project werd echter niet uitgevoerd.

Tussenrijtuig 212.205

Een jaar later vroeg de directie van het materieel een vierde rijtuig met de bedoeling het om te bouwen als meetrijtuig. Het was het tussenrijtuig nr. 212.205 uit 1935 dat hiervoor werd aangeduid. Het was het eerste van alle tussenrijtuigen dat werd omgebouwd en verliet de werkplaats op 18 augustus

1960. Het was uitgerust met nieuwe Schlieren-draaistellen die snelheden tot 160 km/h toelieten. De massa bedroeg 53 t. Het interieur bestond uit een grote ruimte gevuld met meetapparaten, een werkplaats, een toilet, een bureau en een afdeling met daarin een stroomgroep. Een kleine uitkijkpost werd in het dak ingebouwd. In het begin was het rijtuig voorzien van 2 stroomafnemers die echter in 1975 samen met de centrale deuren werden verwijderd.

Het rijtuig kreeg het NMBS-nummer 11 en het UIC-nummer 51 88 99 80 001-6 (enkel op papier toegekend) en later in 1979 het nr. 60 88 99 70 011-6. Het bleef in dienst als meetrijtuig voor het rem-labo tot 1999 en werd vervangen door het meetrijtuig nr. 13 (als resultaat van de ombouw van de Dms pakwagens (NMBS nr. 17436) dat echter geen deel uitmaakte van het rem-labo. Begin 2005 nam het rem-labo het meetrijtuig nr. 14 in gebruik na de ombouw van het restorijtuig nr. 16.001.

FOTO BD-10301 Het rijtuig 212.205 was het eerste rijtuig dat hergebruikt werd en omgebouwd als meetrijtuig voor de directie van het materieel. Het kreeg het nummer 11. Op 3 september 1964 was het ingesloten in een trein om deel te nemen aan testen van prototypelocomotief 126.002 (toekomstige 2602) hier in het station van Jemelle. Het was toen uitgerust met twee stroomafnemers die het later verloor. Ook de centrale toegangsdeur zal verwijderd worden. Foto Bruno DEDONCKER, verzamelig TSP ©.





FOTO 103-59 ↑ *Het meetrijtuig nr. 11 in het station van Namur op 17 april 1981. De centrale ingangsdeur en stroomafnemers werden gedemonteerd in 1975. Dit rijtuig had de bijzonderheid, in Frankrijk gebruikt te zijn geweest voor de testritten van de elektrische locomotieven voor Zuid-Korea (BBB gebouwd door Alstom, MTE, ACEC en BN Nivelles). Pierre HERBIET.*



← **FOTO 103-60** *Het meetrijtuig nr. 11, uitgeweken in de rijtuigwerkplaats van Schaarbeek op 24 april 1993. Na de schrapping werd het rijtuig in 2004 gesloopt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

↓ *Het tussenrijtuig 215.211 werd aan de dienst ES toegewezen voor de scholingstrein. Nooit omgebouwd, werd ze uiteindelijk in 1969 naar Mons overgebracht om als werkplaats voor de dienst ES te fungeren. Vanaf 1979 wordt het gebruikt tot 1991 als groot werktuig met nr. 947/743. Roger CRIKELAIRE.*

Tussenrijtuig 215.211

In 1961 werd het rijtuig 215.211 aan de dienst M toegewezen voor de scholingstrein van de remming en de seininrichting. In de lente van 1963 werd het voor ombouw vanuit de werkplaats van Schaarbeek naar de CW Mechelen overgebracht. Niet gewijzigd werd het uiteindelijk in 1979 naar Mons overgebracht waar het als lokaal dienst deed voor de dienst ES. Het werd geïnventariseerd als dienstrijtuig van het type 9730A1 en kreeg het UIC-nr. 30 88 973 0 098-1. Later werd dit rijtuig 'lokaal gebruik' en ontving het 'groot werktuig' nummer 947/743.





FOTO 103-61 ↑ *Het meetrijtuig ES 601 na revisie, gesleept door de ES-motorwagen 212 in Brussel-Noord op 18 februari 1982. Pierre HERBIET.*

Tussenrijtuig 212.204

In 1963 werd het rijtuig 212.204 aan de dienst ES toegewezen om omgebouwd te worden tot meetrijtuig van de bovenleiding. Door de omvangrijke ombouwwerken van de poststellen zou het rijtuig de Centrale Werkplaats van Mechelen

slechts in mei 1968 verlaten.

Onder de vele technische uitrustingen die ze ontving, noemen we de montage van een stroomafnemer en een verhoogde uitkijkpost op het dak. Het ontwerp ook twee nieuwe Schlieren

draaistellen wat een snelheid toeliet van 140 km/h. De massa bedroeg 47 t.

Het kreeg het nummer ES 601 en vanaf 1979 het UIC-nr. 60 88 99 40 001-4 en later 60 88 99 80 001-5. Het bleef in dienst tot de motorwagen EM130 het in 1999 overnam.

FOTO 103-62 ↓ *Op 22 februari 1999 wordt het meetrijtuig ES 601 gesleept door de motorwagen ES 401 in het station van Schaarbeek. We zien het in zijn nieuwe bordeaux-livrei die het droeg tussen 1994 en 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Ondertussen kwamen door de schraping van de laatste 10 vierledige motorstellen, 10 bijkomende tussenrijtuigen vrij. Twee hiervan werden echter bewaard voor het historische motorstel zoals we later zullen zien.

Tussenrijtuigen 213.201, 202, 204, 205, 206, 208 en 215.201

Van 1966 tem. 1969 werden 7 rijtuigen tot hulprijtuigen omgebouwd. Ze werden voorzien van een verblijfsruimte met keuken en een magazijn voor materiaal en hulpstukken. Ze werden ingeschreven als dienstrijuigen als NMBS type 9740A2, later 9840A1 en maakten deel uit van de volgende hulp-treinen :

- **213.201** : Monceau in 1969 (UIC 30 88 9740 117-7 later 80 88 9840 000-3);
- **213.202** : Kinkempois in 1966 (UIC 30 88 9740 100-3, later 80 88 984 0 002-9);
- **213.204** : Schaarbeek in 1967 (UIC 30 88 9740 101-1, later 80 88 984 0 001-1);
- **213.205** : Ronet in 1968 (UIC 30 88 974 0 105-2);
- **213.206** : Antwerpen-Dam in 1967 (UIC 30 88 9740 102-9);
- **213.208** : Merelbeke in 1968 (UIC 30 88 9740 104-5);
- **215.201** : Saint-Ghislain in 1968 (UIC 30 88 9482 265-6, vervolgens TGV-basis van St-Druon en later TGV-basis van Voroux.

Na de ombouw van vijf I1-rijtuigen als hulprijtuigen, werden volgende mutaties uitgevoerd :

- ex-213.202 van Kinkempois naar Hasselt;
- ex-213.204 van Schaarbeek naar Stockem;
- ex-213.205 van Ronet naar Saint-Ghislain waar het werd gebruikt als lokaal voor de onderhoudspost van de rijtuigen. In 1984, werd het overgebracht naar Tournai waar het nog steeds als lokaal zou dienst doen;
- ex-213.208 van Merelbeke naar Antwerpen-Dam.

→ **Omdat de werkplaats van Schaarbeek een nieuw rijtuig voor haar hulprijtuig ontving uit de ombouw van I1-rijtuigen maakte ex-tussenrijtuig 213.204 deel uit van de hersporingstrein van Stockem waar het zijn loopbaan beëindigde. Het werd verschroot in 2009. Stockem, 2 oktober 1988. Garrit JOOS.**



FOTO 103-63 ↑ *Het tussenrijtuig 213.205 werd in 1968 omgebouwd tot hulprijtuig voor de hersporingstrein van Ronet. Hier gefotografeerd na aankomst te Ronet in 1969. Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.*



↑ *Het tussenrijtuig 213.204 werd toegevoegd aan de hulprijtuig van Schaarbeek in 1967. We zien het in Brussel-TT in 1981. Roger CRIKELAIRE.*





← **FOTO 103-64**

Het tussenrijtuig, omgebouwd tot her-sporingsrijtuig werd eerst toegevoegd aan de hulptrein van Kinkempois en later, na 1979, aan die van Hasselt. Werkplaats van Hasselt, 23 juli 1997. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO 103-65**

Het tussenrijtuig 213.201 werd in 1969 aan de hulptrein van Monceau toegevoegd. Monceau, 2 oktober 1988. Garrit JOOS.



← *Het tot hulprijtuig omgebouwde tussenrijtuig 215.201 begon zijn nieuwe carrière in 1968 in Saint-Ghislain. Het is het enige hulprijtuig dat voorkomt uit de ombouw van een tussenrijtuig uit 1935. Alle andere tussenrijtuigen stammen uit 1939.*

Saint-Ghislain, 8 juni 1981. Foto JOCADIS.



← *In 1968 werd het tussenrijtuig 213.208 toegevoegd aan de hulptrein van Merelbeke. Later werd het naar Antwerpen-Dam overgebracht.*

Antwerpen-Dam, januari 1986 Garrit JOOS.

FOTO 103-66 →

*Het hulprijtuig van Saint-Ghislain zal vervolgens worden ingezet op de TGV-basis van Saint-Druon, nog steeds als hulprijtuig. Nadien op de TGV-basis van Voroux waar het zijn carrière beëindigde. Het wordt momenteel door TSP als magazijn gebruikt voor het Musée du Rail van Saint-Ghislain.
TGV-basis van Voroux,
5 december 2000.
Christophe HOLLANGE.*



FOTO 103-67 →

*In 1967 wordt de bijwagen 213.206 verbouwd tot hulprijtuig voor de werkplaats Antwerpen-Dam. In 1980 krijgt Antwerpen-Dam de hulprijtuigen van Merelbeke (ex-213.208). De oude 213.206 wordt dan naar de werkplaats Kortrijk gestuurd. Op 30 mei 1984 wordt het gedeklasseerd tot groot werktuig nr. 948/153 en wordt het in Oudenaarde gebruikt als lokaal voor de bestuurders dieseltractie. Tussen 1989 en 1991 werd het ingezet als lokaal voor de carwash van Kortrijk. Het werd daarna verschroot en vervangen door de bijwagens 732.11 (zie p. 15).
Kortrijk, 10 maart 1991.
Garrit JOOS.*



Tussenrijtuigen 215.203, 204, 209 en 212

De Directie V ontving in 1968 en 1969 vier tussenrijtuigen uit 1935 om ze om te vormen tot slaaprijtuigen voor het personeel van de spoorvernieuwings-trein nr. 3 (later P811, nadien P93). Het gaat om volgende rijtuigen :

- **215.203** met wasruimte, onderdelenmagazijn en werkplaats (UIC 30 88 972 0 103-1, NMBS type 9720A2, vervolgens type 9820A1 UIC 80 88 982 0 007-2, nadien in 1995: UIC 60 88 99-29 206-4, NMBS nr. 00206);
- **215.204** : uitgerust met keuken en eetzaal (UIC 30 88 972 0 104-9, NMBS type 9720A2, vervolgens type 9820A1 UIC 80 88 982 0 008-0, nadien in 1995 : UIC 60 88 99-29 207-2, NMBS nr. 00207);

- **215.209** : gebruikt als slaaprijtuig (UIC 30 88 972 0 105-6, NMBS type 9720A2, vervolgens type 9820A1 UIC 80 88 982 0 009-8, nadien in 1995 : UIC 60 88 99-29 208-0, NMBS nr. 00208);
- **215.212** : (UIC 30 88 972 0 106-4, NMBS type 9720A2, vervolgens type 9820A1 UIC 80 88 982 0 010-6, nadien in 1995 : UIC 60 88 99-29 209-8, NMBS nr. 00209).

Voor deze vier rijtuigen werd het eerste UIC-nummer toegewezen op 2 februari 1971; het kwam overeen met de 'waggenummering'. Het derde UIC-nummer werd toegekend doordat de rijtuigen een rijtuignummering ipv. een waggenummering kregen op 28 februari 1989. In het derde UIC-nummer vinden

we het NMBS-nummer terug (206 t/m 209).

In 1996 ondergingen deze vier rijtuigen een revisie en werden ze bordeaux geschilderd.

Noteren we dat deze vier rijtuigen onderling gekoppeld waren door een centrale automatische Henricotkoppeling, met uitzondering van beide uitersten (rijtuigen 00206 en 00209), die een klassieke koppeling hadden met standaardbuffers.

Ze zijn nog steeds in dienst in de spoorvernieuwings-trein P93 en zijn de laatste vier tussenrijtuigen uit 1935 in gebruik.

Ze hebben dus de leeftijd van 76 jaar !



FOTO 103-68 ↑

De slaaprijtuigen van de spoorvernieuwingstrein P93. Het eerste rijtuig is het ex-tussenrijtuig 213.209 omgebouwd tot slaaprijtuig en hernummerd tot NMBS 00209. De drie volgende zijn in volgorde de 00208, 00207 en 00206. Het gaat om de laatste vier tussenrijtuigen van de motorstellen van 1935 die nog steeds in dienst zijn.

*Antwerpen-Schijnpoort, 22 april 1990.
Garrit JOOS.*

FOTO 103-69 → *Het rijtuig 00206 (ex-tussenrijtuig 215.203) is voorzien van een wasruimte, werkplaats en magazijn. Het uiteinde van dit rijtuig is uitgerust met een trekhaak en twee buffers.*

*Schaarbeek, 17 januari 1996.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



FOTO 103-70 → *Het rijtuig 00207 is voorzien van een keuken en refter.*

*Schaarbeek 17 januari 1996.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



FOTO 103-71 →

FOTO 103-72 ↘

De rijtuigen 00208 en 00209 zijn voorzien van verblijfskamers. Schaarbeek, 17 januari 1996. Jean-Luc VANDERHAEGEN..



Tussenrijtuigen 215.208 en 215.210.

De Directie V ontving in 1968 en 1969 twee andere tussenrijtuigen van 1935 om aan de spoorvernieuwingstrein nr. 3 te worden toegevoegd. Het gaat om volgende rijtuigen :

- **215.208** : verblijfsrijtuig (UIC 30 88 972 0 651-9, NMBS type 9720L2, nadien 80 88 982 0 031-2). Nadat het eerst was toegewezen aan de spoorvernieuwingstrein nr. 3 maakte het later deel uit van de zifftrein nr. 1. In 1989 werd het speciaal rijtuig 226 (UIC-nummer 60 88 999 29 226-2, NMBS type 9820A1). De bijwagen 215.208 wordt geschrapt op het moment dat het speciale INFRA-rijtuig 224, ex-I3-Bc 14.012 in gebruik wordt genomen.

- **215.210** : verblijfsrijtuig in de spoorvernieuwingstrein, later de werktrein voor langgelaste rails (UIC 30 88 972 0 650-1, NMBS type 9720L2, nadien 80 88 982 0 030-4, NMBS type 9820A1). Het tussenrijtuig 215.210 behoorde tot de spoorvernieuwingstrein nr. 3. Vanaf juni 1989 vervoegt het de voertuigen (ex-213.213 en 215.202, zie verder) van de 'Röbeltrein' (trein van de langgelaste rails) in Halle. Het zal vervolgens gedeklasseerd worden als 'groot werktuig' met het nummer 943/515.

Met het statuut 'groot werktuig' vinden we het achtereenvolgens te Leuven en te Ottignies.



↗ *De twee tussenrijtuigen 215.208 en 215.210 maken deel uit van de werktrein nr. 3. Op dat ogenblik waren ze nog steeds onderling gekoppeld door hun automatische Henricotkoppeling. Aan het uiteinde waren ze met uitgerust van een trekhaak met twee buffers. Roger CRİKELAIRE.*



← *Het tussenrijtuig 215.208, hergebruikt als verblijfsrijtuig in de zift-trein nr. 1, kreeg het NMBS-nummer 00226. Het wordt niet meer gebruikt sedert 1999, geschrapt op 21 december 2001 en verschroot in de CW Mechelen. We zien het hier te Welkenraedt. Garrit JOOS.*



← *Op 4 september 1993 bevond het rijtuig 00226 zich in Ciney. Vandaag staat het uitgeweken te Aalst. Roger CRIKELAIRE.*



← *Het vroegere tussenrijtuig 215.210 in het station van Ottignies in april 2006. We zien dat het zijn Henricotkoppeling verloren heeft en dat het ondertussen voorzien is van een traditionele schroefkoppeling en twee buffers. Roger CRIKELAIRE.*



← **FOTO 103-73**
Goed zicht op het ex-tussenrijtuig 215.208 (nadien 00226), buiten dienst sedert 1999. Het werd geschrapt op 21 december 2001 en verschroot in de CW Mechelen. Bertrix 8 oktober 1998. Garrit JOOS.

Tussenrijtuig 212.212

In 1970 werd het tussenrijtuig 212.212 omgebouwd tot dienstrijtuig voor de nieuwe onkruidverdelgingstrein.

Het werd voorzien van een keuken, een wasruimte, compartimenten en sproeimachines. Het droeg het UIC-nummer 30 88 943 2 381-2 en werd geklasseerd als dienstrijtuig van het type 9432E1. Het bleef tot 1986 in dienst.



↑ ↓ *Het ex-tussenrijtuig 212.212, omgebouwd in 1970 voor de onkruidverdelgingstrein. Eerst was het groen geschilderd alvorens het zijn grijze kleur kreeg. Het bleef tot 1986 in dienst. Turnhout, juli 1984. Fernand MAES.*



↑ *Het buitendienst gestelde rijtuig van de onkruidverdelgingstrein, uitgeweken in Leuven op 19 september 1988. Garrit JOOS.*

FOTO 103-74 ↓ *De onkruidverdelgingstrein in actie ter hoogte van de stopplaats van Dergneau van de opgeheven sectie Ronse – Leuze van de lijn 86. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Tussenrijtuigen 212.206 en 208

In 1972 werden de 212.206 en 212.208 omgebouwd tot rijtuigen voor de medische dienst. De 212.206 werd uitgerust met een secretariaat, wachtzaal, verblijfskamer, WC, douche, bergruimte en een stroomgroep van 150 kVA. De totale massa bedroeg 49 ton.

Het tussenrijtuig 212.208 werd voorzien van een consultatieruimte, een vestiaire, een radiografieruimte en een laboratorium. Ze woog 44 t.

Ze verlieten de Centrale Werkplaats van Mechelen op 18 juli 1973 en droegen respectievelijk de NMBS-nummers 31 en 32 en de UIC-nummers 50 88 80 69 001-3 en 001-2 en later in 1979 60 88 80 69 031-8 en 032-6. Ze waren voorzien van de nieuwe Schlieren-draaistellen en konden rijden aan 140 km/h.

Niet meer gebruikt sedert juli 1999, werden deze rijtuigen uiteindelijk in de Centrale Werkplaats van Mechelen gesloopt in 2007.

FOTO 103-75 ↗

De twee rijtuigen van de medische dienst 00031 en 00032 in Namur op 9 maart 1982. Het gaat om de twee tussenrijtuigen (ex-212.206 en 212.208) die de grootste transformatie ondergingen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 103-76 → De twee buitendienst-gestelde rijtuigen in de Centrale Werkplaats van Mechelen, wachtend op hun sloop.

14 juli 2007, Pierre HERBIET



Tussenrijtuigen 213.203, 209, 211, 214 en 216

In 1973 werden zes rijtuigen naar Oostende overgebracht. De 213.203 en 209 werden gebruikt als vestiaire en wasruimte door het onderhoudspersoneel van de internationale rijtuigen. Ze kregen de UIC-nummers 30 88 974 0 574-9 en 573-1, werden geïnventariseerd als dienstrijtuigen van het type 9740L1 en buiten dienst gesteld in 1983.

De 213.211, 212, 214 en 216 werden gebruikt als lokalen voor de onderhoudspost van Zandvoorde (Oostende). Ze werden geklasseerd als dienstrijtuigen van het type 9740L1 en kregen volgende functies en UIC-nummer:

- 213.211: kleedkamer (UIC 30 88 974 0 575-6);
- 213.212: refter (UIC 30 88 974 0 576-4);
- 213.214: planning en werkplaats (UIC 30 88 974 0 578-0);
- 213.216: planning en magazijn (UIC 30 88 974 0 577-2).

De vier rijtuigen gingen buiten dienst in 1984.



De twee tussenrijtuigen 213.213 en 213.209 hergebruikt als lokalen voor het onderhoudspersoneel van de internationale rijtuigen in Oostende.

Foto J. CASIER, verzameling Charles OCSINBERG.

Tussenrijtuigen 213.213 en 215.202

In december 1973 werden de tussenrijtuigen 213.213 uit 1939 en 215.202 uit 1935 ter beschikking gesteld van de dienst Baan om als lokalen gebruikt te worden voor de lastrein voor de langgelaste rails. Ze werden als dienstrijtuigen geïnventariseerd met respectievelijk de UIC-nummers

- 213.213: UIC 30 88 972 0107-2 (NMBS type 9720A2) later 30 88 972 0564-4 (NMBS type 9720L1) vervolgens 80 88 982 0011-4;
- 215.202: 30 88 972 0108-0 (NMBS type 9720A2) later 30 88 972 0563-6 (NMBS type 9720L1) vervolgens 80 88 982 0011-2.

Vanaf juni 1989 werden de rijtuigen vast uitgeweken in Halle en maakten ze deel uit van de Röbeltrein. Ze ontvingen aldus de nummers 'groot werktuig' 943/513 en 943/514. Met het statuut van 'groot werktuig' bevonden ze zich achtereenvolgens in Leuven en Ottignies.

↗ *Ex-tussenrijtuig 213.213 gebruikt in de lastrein, hier uitgeweken in Ottignies in april 2006. De andere rijtuigen zijn in volgorde de 215.202 en 215.210.*
Roger CRIKELAIRE.

→ *Tussenrijtuig 213.213 uitgeweken in Lot op 2 mei 1987. Zoals we reeds opmerkten, waren alle tussenrijtuigen die door de dienst Baan als hulprijtuigen werden gebruikt, aanvankelijk groen geschilderd met een witte band.*
J. VANDERVEKEN.



→ *Nog eens het tussenrijtuig 213.213.*
Plaats en datum onbekend.
Roger CRIKELAIRE.

Tussenrijtuig 213.207

In 1975 werd het tussenrijtuig 213.207 aangeduid om omgebouwd te worden tot bioscooprijtuig. In 1976 werd het aan de expotrein toegevoegd ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de NMBS. Het verliet de CW Mechelen op 31 juli 1975 met het NMBS nummer 41 en het UIC-nummer 50 88 99 10 001-2 en in 1979, 60 88 99 1 041-6.

Behalve een bioscoopzaal met 48 zitplaatsen, bevatte het ook een ontmoetingsruimte met 10 plaatsen. Het kon rijden aan 140 km/h en woog 44 ton.



↑ FOTO 103-77 Het tussenrijtuig 213.207 werd als laatste omgebouwd. Het verliet de Centrale Werkplaats van Mechelen in 1975, ingericht als bioscooprijtuig met het nummer 00041. Hier staat het tijdens de opendeurdagen van CW Mechelen op 5 mei 1985 ter gelegenheid van de festiviteiten rond de 150ste verjaardag van de eerste trein in België.
Garrit JOOS.

← Vanaf november 1988 deed een expotrein verschillende Waalse stations aan. In deze (Technorama genoemd), werden nieuwe technologieën, waarin Wallonië investeerde, voorgesteld. Het bioscooprijtuig werd voor deze gelegenheid herschilderd in een speciale livrei en in de trein opgenomen. Op 28 januari 1989 was de Technoramatrein voor de bezoekers toegankelijk in het station van Ath.
J. VANDERVEKEN.



← Na de Technoramatrein kreeg het bioscooprijtuig een nieuwe donkerblauwe kleurstelling die het tot zijn schrapping behield. Deze foto werd genomen te Muizen op 1 november 1989, kort nadat het zijn nieuwe donkerblauwe livrei kreeg.
Charles Ocsinberg.

→ Op 16 oktober 1993 nam het deel aan een materielexpositie in Welkenraedt als gevolg van de 150ste verjaardag van het spoor.

Roger CRİKELAIRE.





FOTO 103-78 ↑ Na zijn schrapping in 1998 werd het aangekocht door het StoomCentrum Maldegem en overgebracht naar Maldegem op 9 oktober 2004, gerestaureerd en herschilderd in een groene livrei die het voordien nooit droeg. Het nam deel aan de grote bijeenkomst van materieel 'Railexpo' georganiseerd door TSP op 26 en 27 juni 2010 in Saint-Ghislain. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Tussenrijtuigen 212.201 en 212.210

De tussenrijtuigen 212.201 en 212.210, nog steeds zonder nieuwe bestemming, werden vanaf 15 maart 1976 als hulpstukkenmagazijn gebruikt in de Centrale Werkplaats van Mechelen. Ze werden ingeschreven als UIC 30 88 974 0 579-8 en 580-6 en geïnventariseerd als dienstrijtuig van het type 9740L1. Ze kregen later de nummers 'groot werktuig' 948/162 en 948/163.

→ ↘ **Het ex-tussenrijtuig 212.210, vanaf 1976 hergebruikt als onderdelenmagazijn in de Centrale Werkplaats van Mechelen op 20 september 1980.**

Fernand MAES Foto JOCADIS

↓ **Ziehier het tweede tussenrijtuig 212.201. We bemerken dat alle deuren van de twee rijtuigen verwijderd zijn, behalve de intercirculatie deuren.**

Foto JOCADIS, 9 juni 1981.





FOTO 103-79 ↑ - **FOTO 103-80** ↗ De twee tussenrijtuigen 212.201 (links) en 212.210 (rechts), uitgeweken en wachtend op de sloop in de werkplaats van Mechelen; Links en rechts zien we delen van verschillende motorwagens van de reeks 40. Garrit JOOS.

Tussenrijtuigen 212.211 en 215.205

Deze twee rijtuigen maken deel uit van het historische motorstel dat door B-Holding wordt bewaard (zie volgend nummer).

De acht resterende tussenrijtuigen vonden geen nieuwe bestemming en werden uiteindelijk gesloopt. Het ging om de 212.202 (++ juni 1981), 212.203 (++ 1971), 212.207 (++ 1971), 212.209 (++ 1977), 213.210 (++ 1977), 213.215 (++ 1977), 215.206 (++ 1971) en de 215.207 (++ 1977).

We noteren dat bij de ombouw van alle tussenrijtuigen de centrale automatische koppeling vervangen werd door een klassieke koppeling met vouwbalgen (op enkele uitzonderingen na: de vier rijtuigen 00206 t/m 209 van de spoorvernieuwingstrein P93 met uitzondering van de uiteinden van het stel). Ze ontvingen meestal ook andere draaistellen (meetrijtuig nr.11, ES 601, de twee rijtuigen van de medische dienst uitgerust met Schlieren-draaistellen).

Momenteel bestaan er nog negen tussenrijtuigen, waarvan er vier nog steeds deel uitmaken van de spoorvernieuwingstrein P93 (ex-215.203, 215.204, 215.209 en 215.212 genummerd van 00206 t/m. 00209), twee in het historisch stel (212.211 en 215.205), één bewaard door het StoomCentrum Maldegem (bioscooprijtuig nr.41, ex-213.207), één bij TSP (ex-215.201) en de 00226 (ex-215.208) afgesteld in Aalst.

Met dank aan Michel THIRY en Guy LEFEVRE voor de aanvullingen.

→ Het tussenrijtuig 212.202 maakte deel uit van de 8 nooit herbruikte rijtuigen. Het bevindt zich in de Centrale Werkplaats van Mechelen op 9 juni 1981, wachtend op de sloop.
André WITMEUR / JOCADIS.



↑ De laatste vier tussenrijtuigen zonder nieuwe bestemming, de 212.209, 213.210, 213.215 en 215.207 werden in 1979 gesloopt. Hier staan ze uitgeweken in Schaarbeek naast de dieselwerkplaats op 27 september 1976. Aan kop bevindt zich de 213.210. Deze foto laat duidelijk de automatische Henricotkoppeling en de vouwbalgen voor de intercirculatie zien, eigen aan de motorstellen van 1935. J-L VANDERHAEGEN.



oude nummering	schrappping	herbruik	herindienstname	buiten dienst	situatie 2011
212.201 (8201)	1964	magazijn in de CW Mechelen	03-03-1976	1991	++
212.202 (8202)	1964		-	1964	++ 06-1981
212.203 (8203)	1959	meetrijtuig ES 601	-	1959	++ 1971
212.204 (8204)	1959	meetrijtuig nr.11	05-1968	1998	++ 2004
212.205 (8205)	1959	medisch rijtuig nr.31	18-08-1960	1999	++ 2004
212.206 (8206)	1959		18-07-1973	2001	++ 2007
212.207 (8207)	1959		-	1959	++ 1971
212.208 (8208)	1964	medisch rijtuig nr. 32	18-07-1973	2001	++ 2007
212.209 (8209)	1959		-	1959	++ 1979
212.210 (8210)	1964	magazijn in de CW Mechelen	03-03-1976	1991	++
212.211 (8211)	1964	historisch tussenrijtuig	-	bewaard	bewaard door B-holding
212.212 (8212)	1959	onkruidverdelingstrein	06-01-1971	1987	++
213.201 (8325)	1959	hulptrain van Monceau	04-12-1969	1997	++
213.202 (8326)	1959	hulptrain van Kinkempois later Hasselt	06-12-1966	1999	++
213.203 (8327)	1959	lokaal OP internationale rijtuigen in Oostende	09-02-1973	1983	++
213.204 (8328)	1959	hulptrain van Schaarbeek, daarna Stockem	06-06-1967	1997	++
213.205 (8329)	1959	hulptrain van Ronet, (1)	03-04-1968	1990	++
213.206 (8330)	1959	hulptrain van Antwerpen-Dam (3)	03-10-1967	1991	++
213.207 (8331)	1959	bioscooprijtuig nr.41	31-07-1975	1998	bewaard door SCM
213.208 (8332)	1959	hulptrain van Merelbeke, later Antwerpen-Dam	04-01-1968	1988	++
213.209 (8333)	1959	lokaal OP internationale rijtuigen in Oostende	09-02-1973	1983	++
213.210 (8334)	1959		-	1959	++ 1979
213.211 (8335)	1959	lokaal voor OP van Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
213.212 (8336)	1959	lokaal voor OP van Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
213.213 (8337)	1959	laastrein van het spoor van Schaarbeek	01-1974	?	++
213.214 (8338)	1959	lokaal voor OP van Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
213.215 (8339)	1959		-	1959	++ 1979
213.216 (8340)	1959	lokaal voor OP van Zandvoorde (Oostende)	09-02-1973	1984	++
215.201 (8513)	1964	hulptrain van Saint-Ghislain, (2)	19-11-1968	?	bewaard door TSP
215.202 (8514)	1959	laastrein van het spoor van Schaarbeek	01-1974	?	++
215.203 (8515)	1959	slaaprijtuig van P93 (nr. 206)	02-02-1971	in dienst	in dienst
215.204 (8516)	1959	slaaprijtuig van P93 (nr. 207)	02-02-1971	in dienst	in dienst
215.205 (8517)	1964	historisch tussenrijtuig	-	bewaard	bewaard door B-Holding
215.206 (8518)	1959		-	1959	++ 1971
215.207 (8519)	1959		-	1959	++ 1979
215.208 (8520)	1964	slaaprijtuig van P811 (nr.226)	1969	afgesteld te Aalst	in afwachting van afbraak
215.209 (8521)	1959	slaaprijtuig van P93 (nr.208)	02-02-1971	in dienst	in dienst
215.210 (8522)	1964	slaaprijtuig van P811 (4)	02-07-1968	?	++
215.211 (8523)	1964	lokaal ES in Mons	03-10-1972	1991	++
215.212 (8524)	1959	slaaprijtuig van P93 (nr. 209)	02-02-1971	in dienst	in dienst

(1) vervolgens lokaal OP St-Ghislain, nadien lokaal OP Tournai

(2) vervolgens hulprijtuig TGV basis St-Druon, nadien TGV basis Voroux

(3) vervolgens lokaal te Kortrijk, Oudenaarde (bestuurdersdepot) en car-wash Kortrijk

(4) vervolgens voor trein met lange gelaste rails

CW = Centrale Werkplaats, OP = onderhoudspost, SCM = Stoom Centrum Maldegem, ++ = verschromt



Deze keer hebben we in onze rubriek "Gisteren - Vandaag" een speciale bijdrage over de eerste twee Brugse stations. Wij spreiden dit over meerdere pagina's om aan de hand van foto's een beeld te geven van het heden en het verleden.

Brugge is een belangrijk spoorwegknooppunt. Reeds op 13 augustus 1838 werd de lijn vanuit Gent geopend. Een paar dagen later, op 28 augustus 1838, werd de lijn tussen Brugge en Oostende in gebruik genomen.

Op 28 februari 1847 nam de "S.A. des Chemins de la Flandres Occidentale" de lijn Brugge - Torhout in gebruik (deze werd door de Belgische Staat overgenomen op 1 juni 1906).

Het spoorwegknooppunt te Brugge werd nog aangevuld met de ingebruikname van de lijn Brugge - Maldegem op 22 juni 1863 (uitgebaat door de "S.A. des Chemins de fer d'Eecklo à Bruges" - overgenomen door de Belgische Staat op 28 mei 1904) en de lijn Brugge - Blankenberge op 26 juli 1863.

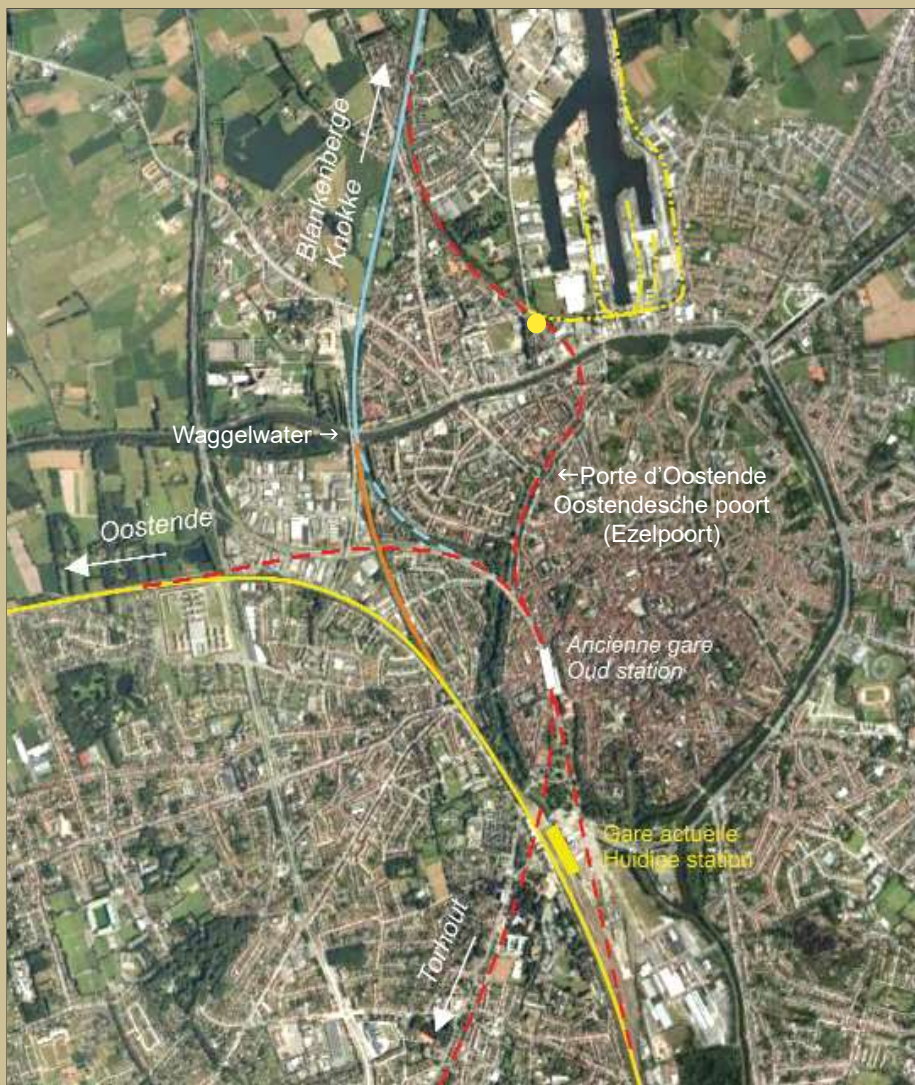
Het oorspronkelijke station was nabij het historische centrum van Brugge in de wijk genaamd "'t Zand" gelegen, zoals weergegeven op het plan hiernaast. Omdat het station te klein werd, bouwde men een nieuw station buiten de stad, op de huidige locatie.

Het Brugse spoorwegknooppunt

- originele lijnen
- haven van Brugge
- nieuw tracé van 1906
- nieuwe bocht van 1939
- nieuw tracé van 1939

Hier een prachtig overzicht van eind 1937 op het tweede station van Brugge. Op de stationsklok is het 14.10 uur de omnibus 3021, gesleept door een type 16, verlaat het station met bestemming Oostende. Helemaal links ziet men het gebouw van de Post en Telegraaf, dat gebouwd was in dezelfde stijl als het eerste station.

Verzameling Stadsarchief Brugge, collectie G. Michiels.



Gisteren...



Het eerste station in Brugge werd op 1 mei 1844 in gebruik genomen ter vervanging van een voormalig gebouw van de "Corps de Garde" (politie) dat tot dan gebruikt werd als wachtzaal. Het werd ontworpen door Augustus Payen, architect van de Belgische Staat. Met de ingebruikname van de lijnen naar Eeklo en Blankenberge in 1863, werd het al snel te klein. 35 jaar later werd het vervangen door een nieuw gebouw. Het oorspronkelijke gebouw werd niet gesloopt, maar steen voor steen afgebroken en herbouwd te Ronse rond 1880 (geopend 9 oktober 1886). Het werd echter 180 graden gedraaid. (De kant langs de straat in Brugge bevindt zich in Ronse aan de kant van de sporen - zie foto rechts op 6 juli 1981). Hieronder dezelfde locatie te Brugge. Hubert DESCHEPPER, 6 april 2011.



Vandaag



Gisteren...



Op 24 juni 1876 liet minister A. Beernaert aan het college van de stad Brugge weten dat een nieuw stationsgebouw zou gebouwd worden op de plaats van het eerste station. Het zal worden opgetrokken als een weerspiegeling van de typische Brugse bouwstijl. Na een wedstrijd werd het neogotische project van architect Jozef Schadde uit Antwerpen weerhouden. Het nieuwe station, een echt imposante en prestigieuze spoorwegkathedraal, werd in gebruik genomen in de jaren 1879 en 1880. Hierboven het station rond 1912. Vandaag is het een grote open ruimte. Hubert DESCHEPPER, 20 maart 2011.

Vandaag



Gisteren...

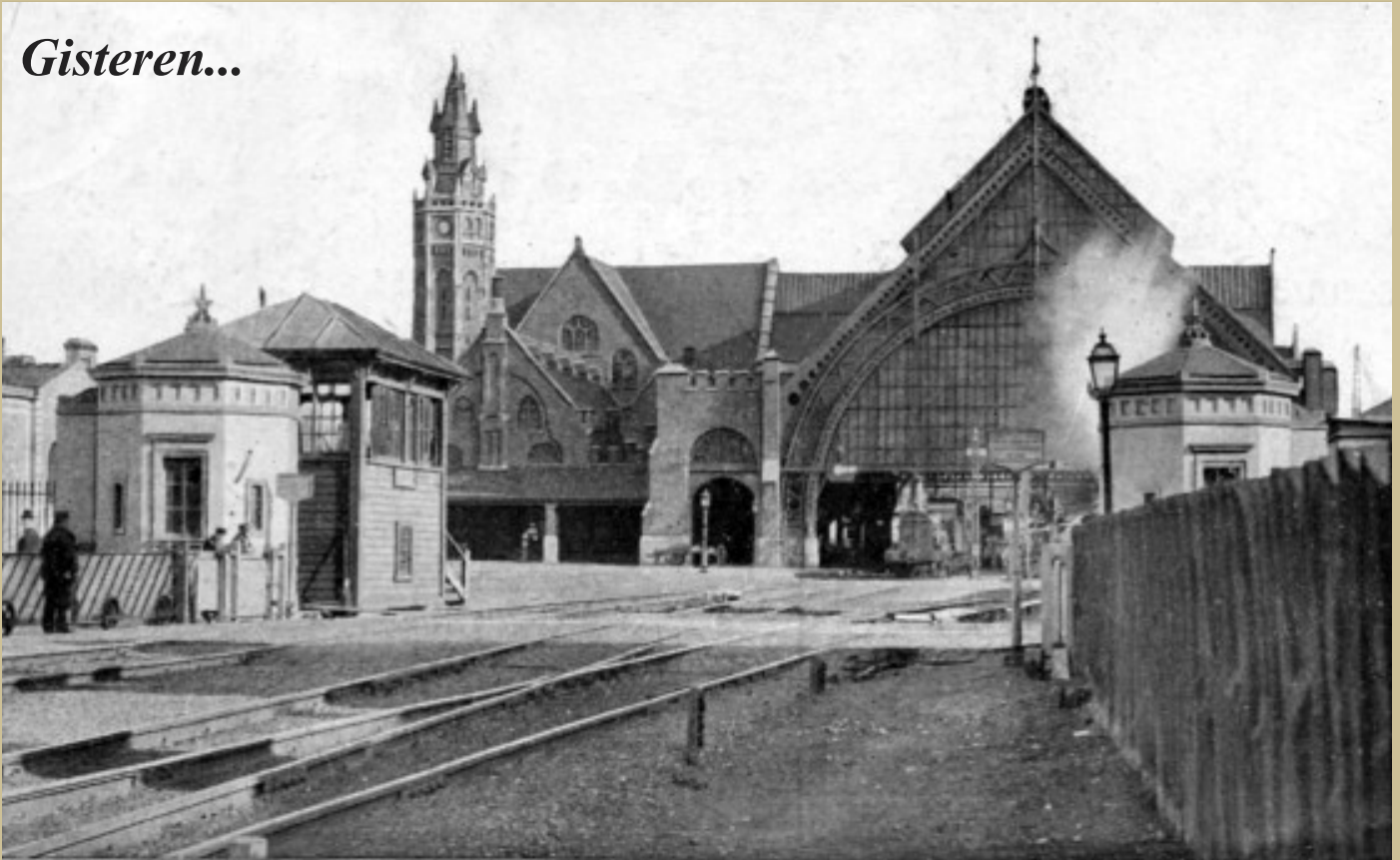


Het station had een enorme overkapping in metaal en glas die alle sporen overdekte. Ze was 131,70 meter lang en 33,165 m breed. Reeds voor de bouw hadden velen kritiek geuit tegen de verkeerdelijke inplanting van het nieuwe station in de stad en het gebrek aan ruimte voor de installaties. Ondanks alle tegenkating werd het toch gebouwd. De monumentale stationshal was 18,7 m hoog, waarvoor een enorme verlichtingsinstallatie nodig was. De geluidswerkaatsingen bemoeilijkten de gesprekken aan de loketten. Omstreeks 1910 werd er een voetgangersbrug gebouwd rechts van het station. Het is nu moeilijk om zich in te beelden dat op deze plaats ooit een station stond... ↓ Hubert DESCHEPPER, 6 april 2011.

Vandaag



Gisteren...



Een blik op het station in het begin van de 20ste eeuw genomen aan de overweg van de Smedenstraat kant Oostende. De overweg wordt gesloten met rolhekken. Er waren veel problemen op deze overweg: hij was dikwijls gedurende lange tijd gesloten en sneed de stad letterlijk in twee zodat het zuidelijke stadsdeel geïsoleerd was. Een 1B-locomotief type 7 van de Belgische Staat is net vertrokken. De voetgangersbrug was nog niet gebouwd. Met de komst van het station verschenen er veel hotels en herbergen. Vandaag moeten de toeristen een lange wandeling maken van het huidige station naar deze plaats. Rechts ziet u het Concertgebouw.

↓ Hubert DESCHEPPER, 20 maart 2011.

Vandaag



Gisteren...

De sporen naar Blankenberge en Zeebrugge lagen voor de "Porte d'Ostende" (Ezelpoort). Een spooraansluiting liep door de poort. Vandaag ligt op de plaats van het spoor een brede laan: de Gulden Vlieslaan. Deze oorspronkelijke route werd op 14 oktober 1910 vervangen door een nieuw traject, in het blauw weergegeven op de kaart (zie op het plan pagina 54) via de nieuwe brug aan het Waggelwater (zie pagina 19). Enkel het deel aan de noordzijde bleef tot in 2006 in dienst voor de bediening van de haven van Brugge, vernummerd tot industriële lijn 201. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 december 2010.

Vandaag



Gisteren...

Het stationsplein met zijn hotels en eetgelegenheden gezien in 1920. Brugge telde vijf tramlijnen. Iets meer dan 10 jaar na de ingebruikname van het nieuwe station stelde men vast dat er een groot plaatstekort was. Dit was reeds door veel mensen voorspeld nog voor de bouw ervan. Het had slechts vier doorlopende sporen aangevuld met twee kopsoren voor de treinen naar Kortrijk en Eeklo. Bovendien was de breedte van de perrons onvoldoende. Reeds rond 1895 werd al nagedacht over de bouw van een nieuw station buiten de stad. Op 31 mei 1899 werd een akkoord in die zin ondertekend. Een overeenkomst, ondertekend op 5 oktober 1899, bepaalde dat na de verplaatsing van het station en de sporen het ganze terrein door de Belgische overheid overgedragen werd aan de stad Brugge. Deze gronden mochten slechts worden gebruikt om nieuwe wegen aan te leggen. Plannen voor het nieuwe station werden reeds in 1906 gepubliceerd, maar het zou nog 30 jaar duren voordat het derde station gerealiseerd werd! Verzameling: Stadsarchief Brugge - Hubert DESCHEPPER, 20 maart 2011.



Vandaag

Gisteren...



Op dit beeld een weergave van het station genomen vanaf de trappen van de voetgangersbrug, in de richting van de overweg aan de Smedenstraat kant Oostende. Zoals voorzien werd op de vrijgekomen ruimte een nieuwe laan aangelegd: de Hoefijzerlaan kant Oostende en Koning Albert I-laan kant Brussel.

Foto hierboven: Dienst Monumentenzorg Stad Brugge - foto hieronder: Hubert DESCHEPPER, 20 maart 2011.

Vandaag



Gisteren...



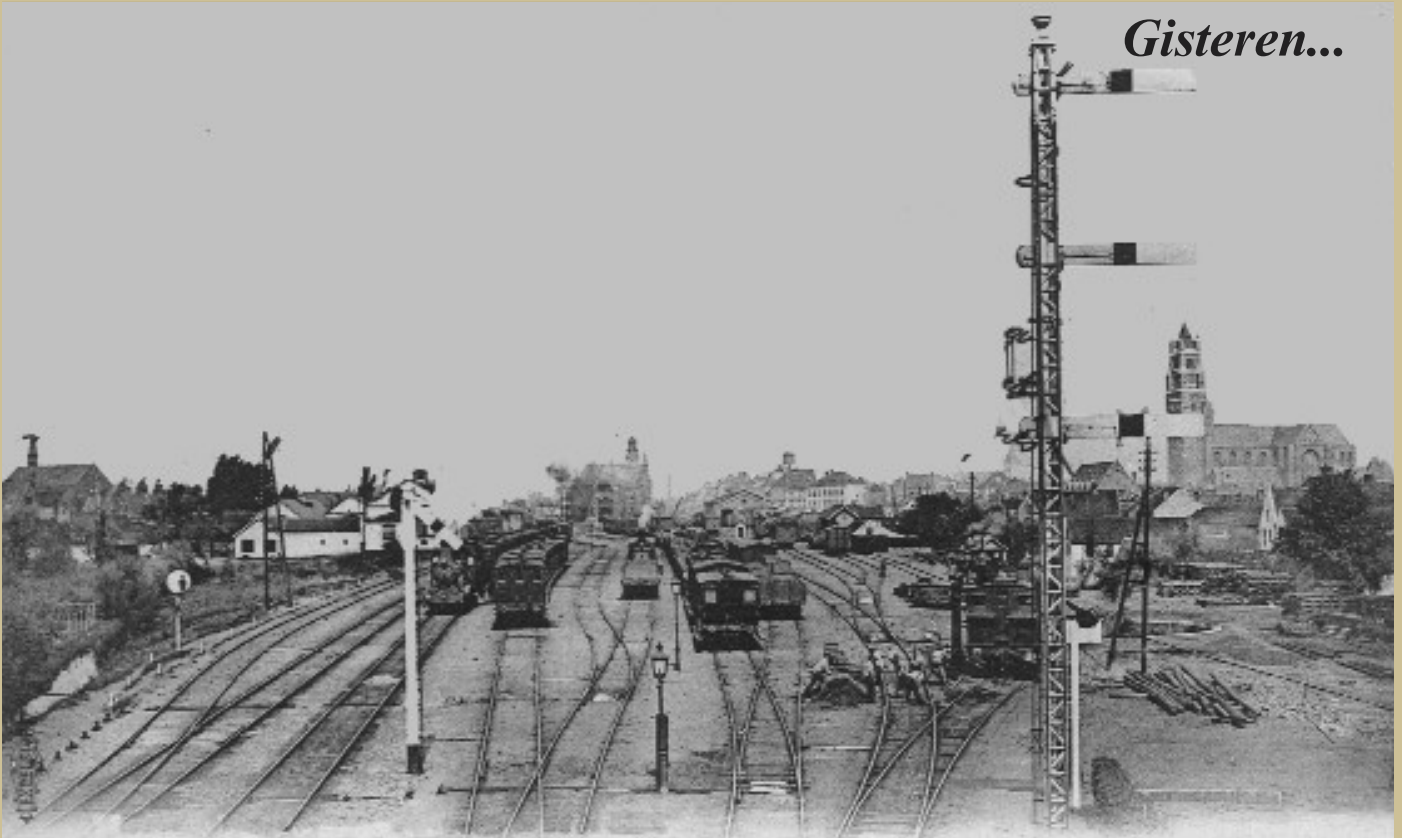
Tot slot twee pagina's met foto's van het station kant Brussel. Let op de smalle perrons die overigens in een bocht lagen. Links zien we een locomotief van het type 12 van de Belgische staat op weg naar Oostende. Vandaag staat hier het Concertgebouw, waarvan de architectuur minder aantrekkelijk is dan het voormalig station...

↓ Hubert DESCHEPPER, 20 maart 2011.



Vandaag

Gisteren...



De opstelsporen bevonden zich kant Brussel. Vandaag vindt men op de site het Koning Albertpark en de Koning Albertlaan. We vermelden nog dat met de bouw van het huidige Brugse station begonnen werd in 1937. Dit nieuwe station werd op 5 augustus 1939 officieel geopend. Het oude station werd op 31 maart 1939 buiten gebruik gesteld en met de afbraak werd onmiddellijk begonnen. De afbraak was op 23 oktober 1948 voltooid. Reeds in 1904 werden plannen opgesteld om de lijn tussen Gent en Oostende te verleggen. Hiervoor werd vanaf Oostkamp tot Sint Andries het spoor opgehoogd. Zodoende konden 18 overwegen afgeschaff worden. De lijn naar Kortrijk werd vanaf Loppem ook verplaatst, hier konden 15 overwegen verdwijnen. In 1910 werd met de graafwerken begonnen, doch ze werden onderbroken door de Eerste Wereldoorlog en pas in 1935 hervat.

Vanaf 1936 reden de directe, blok-, en internationale treinen reeds over het nieuwe traject en hielden halt in een tijdelijk station te Sint Andries. De nieuwe lijn naar Kortrijk werd in 1938 in gebruik genomen. Op het oude tracé werd in 1939 de huidige Koning Albert I-laan aangelegd. In de nacht van 31 maart op 1 april 1939 werden de oude sporen definitief buiten dienst gesteld.

↓ Hubert DESCHEPPER, 10 april 2011.

Vandaag



40 jaar geleden...



FOTO BD-10302 Op 23 mei 1971 werd lijn 44 tussen Pepinster en Géronstère onder stroom gezet. De 538 is net uit Spa aangekomen te Géronstère op 23 september 1971. Deze stopplaats bestaat uit één spoor met perron en is nu aangelegd als kopspoor. Foto Bruno DEDONCKER, Verzameling TSP

FOTO 103-81 30 jaar geleden, op 29 mei 1981, zijn de laatste rijtuigen van het type L uit de dagelijkse dienst gebannen. Er waren toen nog vijf volledige stellingen aanwezig op het net: twee te Gent, twee te Haine-Saint-Pierre en één te Bertrix. Daarenboven waren nog enkele rijtuigen ter versterking opgenomen in andere stellingen. Van de L-rijtuigen zijn er 312 gebouwd tussen 1932 en 1935. Op 15 mei 1980 sleept de 6202 van Merelbeke een omnibus tussen Gent-Sint-Pieters en Mechelen, hier te zien aan de vertakking Heike. Rechts zien we lijn 54 naar Sint-Niklaas. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

30 jaar geleden...



30 jaar geleden...



FOTO 103-82 De nieuwe dienstregeling van 1 juni 1981 bracht heel wat wijzigingen met zich mee: elektrificatie van lijn 15 tussen Lier en Herentals, elektrificatie van de laatste sectie van lijn 35 tussen Aarschot en Hasselt, elektrificatie van lijnen 60 (Jette - Dendermonde) en 57 (Dendermonde - Lokeren), elektrificatie van lijn 75 tussen Kortrijk en Moeskroen, sluiting van de oude lijn 112 tussen Marchienne-au-Pont en Fontaine-l'Évêque.

Op de laatste exploitatiedag van lijn 112 tussen Piéton en Marchienne-au-Pont, 29 mei 1981, komt de 4614 aan te Fontaine-l'Évêque als omnibus 7349 Haine-Saint-Pierre - Charleroi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 103-83 De levering van 12 tweespannige locomotieven reeks 12 begon op 6 juni 1986 met de 1201. Hier zien we de loc, gesleept door de Jung-locomotor van La Brugeoise et Nivelles, tijdens de overdracht aan de NMBS te Nivelles-Nord langs de oude lijn 141 Nivelles - Manage. Eric VAN HOECK.

25 jaar geleden...



Dit is Belgisch



Luxemburg:

Bt 25-26 van ARBED

In 1929 leverde *La Meuse* twee tweeassige tenderlocomotieven (Bt) voor meterspoor aan de *Société Métallurgique des Terres Rouges* in Esch-sur-Alzette. Ze droegen de constructienummers 3362 en 3363. Later kregen ze bij ARBED (Aciéries Réunies Burbach-Eich-Dudelange S.A.) te Esch Belval de nummers 25 en 26. Ze werden in 1967 buiten dienst gesteld.

Vandaag staat de nr. 25 als monument in het vroegere station van Niederpallen (zie hieronder) Vreemd genoeg draagt ze niet haar originele constructeursplaat maar die van de *La Meuse* nr. 3443. Dit was een normaalsporige Ct die in 1937 werd gebouwd voor de steenkoolmijn van Helchteren-Zolder.

FOTO 103-85 De Bt nr. 25 van ARBED in Niederpallen op 27 februari 2011. Wim DE RIDDER.

Het museumstation Niederpallen

Vroeger bestonden er in Luxemburg verschillende smalspoorlijnen met een spoorbreedte van één meter. Ze verdwenen tussen 1948 en 1956. Eén van deze lijnen verbond Noerdange met Martelange (30 km). Ze werd in 1890 geopend en begin 1953 voor alle verkeer gesloten. In 1995 begon een groep liefhebbers met de restauratie van het vroegere stationsgebouw. Bovendien werden enkele tientallen meter spoor gelegd waarop een vroeger rijtuig en een gesloten goederenwagen werden geplaatst. Later volgde de *La Meuse* 3362 van ARBED (nr. 25), hoewel deze machine nooit op deze lijn heeft gereden.



FOTO 103-86 Het vroegere station van Niederpallen, 27 februari 2011. Wim DE RIDDER.



De mooiste plekjes van België

Schulen

Lijn 35 is tussen Aarschot en Hasselt het “el dorado” voor de liefhebbers van het goederenverkeer. Deze sectie maakt deel uit van de belangrijke goederenas naar en van Duitsland en verwerkt alle goederentrafiek naar en van de havens van Antwerpen en Zeebrugge. De reeks 28 is heer en meester op deze lijn, maar ook privéoperatoren komen hier voorbij: Crossrail, Trainsport en soms ook CAPTRAIN. De lijn verwerkt eveneens reizigersverkeer: de IC-E Knokke / Blankenberge- Tongeren (motorstellen type 96 en trek/duwstellen: dubbeldeks M6-rijtuigen met een locomotief reeks 27 GF), de IR-c Liège-Guillemins - Antwerpen-Centraal (motorstellen reeks 300) en de L-treinen Leuven - Hasselt (klassieke motorstellen en type 96). Het geheel wordt afgerond met talrijke P-treinen. Op deze lijn zijn talrijke mooie fotopunten zoals hier te Schulen, te voet bereikbaar vanuit het station.

↑ **FOTO 103-84** De PB03 van Crossrail sleept een trein naar Aachen West op 8 maart 2011. Wim DE RIDDER.

↓ Een petroleumtrein rijdt op 5 januari 2011 richting Antwerpen. Achteraan in beeld het station Schulen. Johnny BRAUNS.



