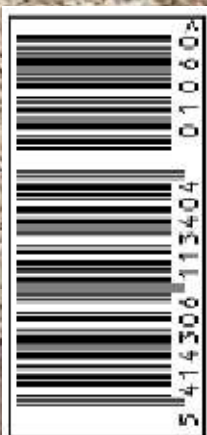


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 106 - DECEMBER 2011 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

Het einde van het jaar nadert gestaag. Ook dit nummer van Op De Baan, met de terugblik op tal van evenementen het afgelopen jaar, getuigt daarvan. We hebben het voorbije jaar heel wat georganiseerd: reizen, opendeurdagen in het 'Musée du rail', een heel mooi programma op onze Bocqlijn, de deelname aan verscheidene culturele en andere activiteiten, publicaties... Het TSP hoopt dat het daarmee de vele Railfans een plezier gedaan heeft, of het nu gaat om fervente liethebbers of gewone geïnteresseerden.

In 2012 pogen wij even actief te zijn op de verschillende domeinen. Grootse evenementen kondigen zich al aan... Wij zullen het zeker niet nalaten u hier tijdig over te informeren via dit tijdschrift of via ons "news" dat alle maanden aan onze internetabonnees wordt toegezonden.

In dit nummer vindt u ook een uitnodiging om uw abonnement te vernieuwen; aarzel niet om dit te doen, elk jaar dienen we zo'n 20% herinneringen te versturen in de loop van februari...

Het TSP-bestuur wenst u prettige eindejaarsfeesten en een uitstekend 2012!

Veel leesgenot!



NIEUW LOCO 2012 ZIE MIDDENKATERN



UW ABONNEMENT 2012 ZIE MIDDENKATERN

Zoekertjes

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

TE KOOP: een lot van een 60-tal spoorwegboeken. Lijst en info op aanvraag bij: jeanmarie.debois@jedi.be

Rechtzettingen

OP DE BAAN 104 pagina 51, eerste kolom: er staat: "men moest wachten op de indienststelling van de Noord-Zuidverbinding op 4 oktober 1953". Dit moet zijn: **4 oktober 1952**.

OP DE BAAN 105 pagina 27: in de fiche van de1608, de rubriek "uit exploitatie" staat: 23-06-2009, dit moet zijn: **26-03-2010**.

TSP-agenda

- **Zaterdag 3 december:** grote ruilbeurs in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain. Zie eveneens het middenkatern. Op vertoon van uw abonnementskaart 2011 krijgt u 10% korting op uw aankoop in onze TSP-boetiek.
- **Zaterdag 11 en zondag 12 februari 2012:** "Valentrein 2012". Programma: zie middenkatern.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain 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):

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Beeldbank Brugge, BOMBARDIER, Didier BOURASSEAU, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Lucien CLAEYS, Roger CRICKELAIRE, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Marc DE RIDDER, Michel DE ESCH, Stefan DENAYRE, Jeroen de VRIES, FEVE, GENENCOR, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, HITACHI, Franck HOEBANCKX, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Alain JANMART, Jean-Louis LAHAYE, Geert MAES, Anne-Marie MASSARD, NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Michele SACCO, Hagen SCHILDER, SIEMENS, Ron SMITH, Christian SCHMITZ, Maarten SCHOUBBEN, Guy SMETZ, Ron SMITH, Stadarchief BRUGGE, Michel THIRY, Christian VANHECKE, Jef VAN OLMEN, Tim VAN ROOY.

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 2012

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 38 (buitenland € 48) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO 2012". 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

In oktober 2011 werd de 1608 door TSP aangekocht.
Hier verlaat zij de tunnel van Goffontaine op 5 augustus 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 106 - DECEMBER 2011

inhoud



6

De 1608 van TSP



18

De 080 opnieuw in dienst



30

Crossrail



54

De nummering van 1 oktober 1931



2 Voorwoord

4 News TSP

6 de 1608 van TSP

10 Belgische actualiteit

- 10 statistieken - locomotieven
- 14 afscheid van de 1803 en 1806
- 16 de laatste reis van de 2632
- 18 de 080 opnieuw in dienst
- 21 schrappingen
- 22 varia
- 23 terugkeer van de AGC BiBi

28 privéoperatoren

- 28 varia
- 30 Crossrail

32 Toerisme

34 Buitenlandse actualiteit

- 34 Duitsland
- 35 Spanje
- 36 Groot-Brittannië
- 37 Nederland - Frankrijk
- 38 Tsjechië
- 39 Italië - telex
- 40 Tsjechië
- 41 Slovakije

42 Het spoor in Montenegro

46 Het gisttransport

53 Gisteren - vandaag

54 De nummering van 1 oktober 1931

64 Er was eens...

66 Dit is Belgisch

ACHTERPAGINA

De Crossrail-trein 41503 Antwerpen-Berendrecht - Regensburg Ost, wordt gesleept door de nieuwe DE6314 en DE6311.
Maarten SCHOUBBEN.

FOTO 106-01 Een mooie parallel te Gent-Zeehaven op 10 augustus.
Simon DE RIDDER.

FOTO 106-02 De Desiro-motorstellen 08501 + 08503 + 08502 + 08504 voerden trestritten uit tussen Tournai en St.-Ghislain.
Pommeroeul, 13 september 2011.
Christian AUQUIERE.



Reizen

**Vrijdag 9, zaterdag 10 en
zondag 11 september**

Het was een zwaar weekend, dat tweede weekend van september! Naast de open-deurdagen in het "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" voor "Les Journées du Patrimoine" en de zondagse ritten op de Boclijn werd TSP aangesproken door de gemeenten Ronse en Oudenaarde om op lijn 86 te pendelen naar aanleiding van het 150-jarig bestaan van de lijn.

De P8 heeft alle ritten gereden, behalve één rit op zaterdag waarbij de loc dienst weigerde wegens een slechte kwaliteit van de gebruikte steenkool.

De Jocardis Express

Eerder heeft onze stoomtrein, die van Schaarbeek naar Ronse overgebracht werd, om 13u56 in het Brusselse Zuidstation reizigers opgehaald voor een uitstapje naar Edingen. Hier opende *Jocardis*, heel goed gekend in de wereld van de miniatuurtreintjes, zijn nieuwe winkel die nu gevestigd is in het stationsgebouw zelf. Deze rit was een verdiende wederdienst, want *Jocardis* heeft nooit getwijfeld om TSP te promoten en te steunen... Voor de gelegenheid is de 202.020 het hele weekend in het station



23 september, de avond valt en een mooie dag is bijna voorbij. Een speciale rit voor onze P8 naar aanleiding van de 50ste verjaardag van onze ondervoorzitter: zij reed heen en terug vanuit Schaarbeek naar Mechelen. Doortocht te Weerde. Lucien CLAEYS.

van Edingen tentoongesteld; zij is op zondagavond terug opgepikt door de stoomtrein die terugkeerde uit Ronse

Vrijdag 23 september

Vrijdag 23 september was een hele mooie dag: het was al stoom dat de klok sloeg! 's Morgens begonnen we met een "Rondje Brussel" voor rekening van de onderneming *Valens* die belast is met de aanleg van de nieuwe lijn 25N en alle antennes. Het ging leeg van Halle naar Beersel op lijn 26, waar de genodigden aan boord kwamen. We hebben dan heel de lijn 26 afgereden, vervolgens ging het

door de vorming van Schaarbeek via Groep C, de westerring lijn 28, de Noord-Zuidverbinding waar de 6077 duwde en terug door de vorming van Schaarbeek, deze maal via Groep G, waarna we terug reden naar Beersel over lijn 26.

Aangezien de trein moest gedraaid worden, reden we naar Clabecq, waar de 64.169 aan de andere kant geplaatst werd om naar Quenast te rijden. In Tubize stapten 200 leerlingen van de Sint-Jozefschool in de trein voor een heen- en terugrit naar Quenast. Te Quenast konden ze de locomotief bezoeken, een waar défilé van kinderen bezichtigde de loc gedurende een half uur.



FOTO 106-03

Naar aanleiding van het 150 jarig bestaan van de verbinding Oudenaarde - Ronse, werden pendelritten georganiseerd op 10 en 11 september 2011. Per dag werden vier heenen terugritten ingelegd, die een groot succes kenden. Op 11 september verlaat onze P8 de tunnel van Louise-Marie en rijdt naar Ronse.

TSP / Nicolas GOUSSET

Nadat de kinderen de trein weer verlaten hadden te Tubize, reden we naar Schaarbeek waar de trein opnieuw werd bevoorrad. Om 19u45 werd de laatste rit van de dag gereden naar Muizen en Mechele... en de reden: onze ondervoorzitter vierde die dag zijn 50ste verjaardag en deze rit met stoom was een unieke gelegenheid om hem – en alle vrijwilligers – te bedanken voor al het werk dat zij voor TSP doen.

MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

Behalve het verven van enkele buitenmuren door onze halftijdse arbeider, is er slechts weinig gebeurd in ons museum. Het herstel van de werkplaats vraagt nu eenmaal veel tijd en vooral veel middelen. Alle deuren, vensters en gaten in de werkplaats zijn gedicht; nu moet het gebouw nog beveiligd worden voordat we de ruimte kunnen gebruiken.

Wenst u te helpen met de activiteiten in Saint-Ghislain? Aarzel niet en contacteer Baudouin Dieu op + 32 (0)475 95 68 93.

MATERIEEL

Overbrenging van materieel

Op het einde van het seizoen vonden verschillende overbrengingen van materieel plaats:



- op zaterdag 22 oktober de 5941, 6077 en 202.020 die dienst deden als remgewicht bij het transfer van de 1602 (bewaard door NMBS-Holding) en de 1608 van Oostende naar Schaarbeek. Hier worden zij overdekt bewaard en zijn zij beter beschermd tegen corrosie;

- op zondag 23 oktober werden twee Mitropa-rijtuigen en de 8049 opgehaald te Raeren en eveneens overgebracht naar Schaarbeek. De Mitropa-rijtuigen zijn bestemd voor "Le Chemin de fer du Bocq" waar ze worden ingericht voor de ontvangst van reizigers te Spontin. De 8049 verhuisd naar Italië.

↑ **FOTO 106-04** 24 en 25 september, opendeurdagen in de tractiewerkplaats Antwerpen-Noord. TSP was eveneens vertegenwoordigd met de 270.005 en de 5941, twee oudgedienden van deze werkplaats.
Hans JOOSEN.

↓ Een opname van het groot gala van stoom- en diesellocomotieven op "La Ligne du Bocq" te Spontin op 15 augustus 2011. Deze opname kwam tot stand door de inzet van een telegeleid vliegtuigje.
Jean-Louis LAHAYE.



De 1608 bij TSP



FOTOTHEMA 106 De 1608 komt met IC-trein 420 Köln-Oostende aan te Düren op 17 januari 2001. Haar blauw-gele livrei maakte enkele weken later plaats voor de speciale gouden versie. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Eens te meer heeft Sinterklaas ons verwend. Deze keer kwam er een geschenk van groot formaat uit zijn zak te voorschijn: de 1608, niet het schaalmodel maar de echte!

De locomotief werd in feite niet aangekocht door TSP zelf, maar door een bestuurslid van onze vereniging. TSP kreeg zijn toestemming om de locomotief te gebruiken.

Dankzij deze aanwinst heeft TSP een exemplaar van alle reeksen meerspanningslocomotieven van de eerste generatie uit de jaren '70 in haar verzameling: de 1504, 1608, 1805 en 2551.

De keuze viel op deze locomotief, hoewel aanvankelijk de 1605 werd uitverkoren. De reden hiervoor is de zeer goede staat van de locomotiefkast, terwijl alle andere locomotieven te kampen hadden met zware corrosieproblemen te wijten aan hun afstelling aan de kust.

De levensloop van onze nieuwe locomotief begon op 15 juli 1966, toen zij als 160.024 aan de NMBS geleverd werd in het depot Brussel-Zuid. Meteen werd zij ingezet voor internationale treinen tot Köln. Slechts enkele weken eerder, op 18 mei 1966, werd de elektrische dienst tussen Brussel en Köln officieel ingehuldigd. Bij de vernumming van het park op

1 januari 1971 kreeg zij het nummer 1608.

Op 27 december 1978 verliet de locomotief de CW Mechelen, als derde van haar reeks getooid in de nieuwe gele livrei RAL 1021. Voor deze kleurstelling was echter geen lang leven weggelegd, want reeds in september 1982 werd de nieuwe blauw-gele livrei aangebracht.

Op 27 mei 1990 verhuisde de 1608 van Brussel-Zuid naar de werkplaats van Oostende, samen met al haar zusjes.

In het kader van een liefdadigheidsactie ten voordele van de Wetenschappelijke Stichting van het kinderziekenhuis "Koningin Fabiola", "Belgian Kids Foundation" gedoopt, werd de 1608 door de NMBS en de firma Märklin uitgekozen



In juli 1969 komt de 160.024 aan te Welkenraedt, aan kop van de expresstrein 276 Oostende - Köln. Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.



FOTOTHEMA 106 Op 27 februari 1979 verplaatst de 1608 zich door het station van Brussel-Zuid. Sinds 27 december 1978 rijdt zij rond in haar nieuwe gele jasje. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

om als uithangbord te fungeren. Daarom werd zij op 28 april 2001 herschilderd in een gouden livrei, met een brede gele band onder de voorruit. Deze liep nog een klein beetje door tot op de flanken van de stuurcabines.

De actie ging pas 17 maanden later van start en op 24 september 2002 werd de locomotief uiteindelijk voorgesteld aan de pers in het station Brussel-Zuid. Een logo van de "Belgian Kids Foundation" was

aangebracht, evenals een tekening die gemaakt werd door een kind dat in het ziekenhuis verzorgd werd. Märklin, dat een miniatuurversie van de 1608 produceerde, stortte per verkocht model € 10 aan de "Belgian Kids Foundation". Met deze actie wilde men fondsen inzamelen om een kapitaal op te bouwen, dat toeliet om een aantal aanmoedigingspremies te voorzien voor jonge artsen, die werden uitgekozen in functie van de onderzoeksoperaties die ze voorstelden.

FOTOTHEMA 106 In mei 1979 komt TEE 20 "Saphir" uit Nürnberg aan te Brussel-Zuid. Julien CASIER, verzameling TSP.



IDENTITEITSKAART

Naam: 1608 (ex-160.024)
Geboorteplaats: Nivelles
Geboortedatum: 15-07-1966
Ouders: BN, ACEC
Woonplaatsen: 15-07-1966 Brus.-Zuid
 27-05-1990 Oostende
Livrei: blauw: 25-07-1966
 geel: 27-12-1978
 blauw-geel: 09-1982
Pensionering: goud (Märklin): 28-04-2001
 23-06-2009
Bewaard door: TSP, september 2011



Brussel-Zuid, 25 juli 2006.
Jean-Yves LAMBIET



Na de terugtrekking van de 16'ers uit de internationale dienst tussen Oostende en Köln op 14 december 2002, werd de 1608 aanvankelijk samen met de zes andere locomotieven van de reeks (de 1607 was wegens een ongeval reeds geschrapt op 1 maart 1994) aan de kant gezet. Ze werden echter al snel terug opgevoerd, want vanaf 24 februari 2003 werden hen twee P-treinparen vanuit Welkenraedt en Oostende naar Brussel toevertrouwd. Zij sleepten deze treinen volgens een beurtrol.

Van september tot december 2003 werd reeks 16 eveneens ingezet voor de EN 324/325 "Donauwalzer" Wien - Brussel, die zij sleepten tussen Brussel-Zuid en Aachen Hbf.

Van 30 maart 2004 t/m 12 december 2005 sleepten ze ook de EN 347/348/349 "Jan Kiepura" (Moskou - Brussel), heen en terug tussen Aachen Hbf en Brussel-Zuid.

Hun inzet voor P-treinen hield stand tot begin 2009. Sporadisch was een 16 te zien bij een speciale opdracht, zoals de meettrein "B-telecom", die zij sleepten op de lijnen die met 25 kV geëlektrificeerd zijn (lijn 42 tot Gouvy en de Athus-Meuse). Ook voor speciale treinen naar Aachen Hbf en Tourcoing

FOTOTHEMA 106 De 1608 nadert het station van Düren, aan kop van trein EC 34 "Memling" Dortmund – Oostende.
Michel HANSENS.



FOTOTHEMA 106 De 1608 op kop van de express 323 Oostende - Köln kort voor de aankomst te Brussel-Zuid. Anderlecht, 18 april 1984. Pierre HERBIET.

werden zij ingezet.

Toen de 1601, 1604 en 1606 op 15 april 2009 werden opzijgezet, bleven enkel de 1602 en 1608 nog over (de 1603 was ondertussen al geschrapt, op 22 maart 2005). Beide locomotieven hielden het nog uit tot 24 april 2009. Die dag sleepte de 1608 voor de laatste keer P-trein 8402 Brussel-Zuid – Welkenraedt en was zo de laatste 16 die haar pantograaf neerliet. Op 29 april werd zij als voertuig overgebracht van Welkenraedt naar de

werkplaats van Oostende, in afwachting van betere tijden die dus aanbraken in september laatsleden.

TSP nam de 1608 in ontvangst te Oostende op 22 oktober 2011. Gelijktijdig werd de 1602, die door de NMBS-Holding wordt bewaard, in het konvooi opgenomen en afgeleverd te Schaarbeek. De 1608 zal voor de eerste keer aan het publiek getoond worden bij de grote ruilbeurs in het "Musée du Rail" te Saint-Ghislain op 3 december 2011.





← **FOTOTHEMA 106**

Doorrit te Trooz op 21 april 1996,
aan kop van de EC 245 Oostende -
Köln Hbf.
Serge MARTIN.



FOTOTHEMA 106 → Op 20 oktober
2002 komt een IC-trein uit Oostende
aan te Köln Hbf.
Pierre HERBIET.



FOTOTHEMA 106 ↓
Een speciale opdracht voor de
1608 op 30 maart 2006, toen zij de
meettrein "B-telecom" mocht slepen
vanuit Schaarbeek naar Gouvy
via lijn 42. Doortocht te Sauheid
tussen Tilff en Angleur, langs de
Ourthe, bij haar terugkeer naar
Schaarbeek.
Michel HANSENS



Locomotieven

reeksen 12 en 13

● Op 12 december draagt NMBS-Logistics de reeks 12 over aan de NMBS. Hun diensten zullen worden overgenomen door de reeks 13. Bij het afsluiten van dit nummer is de nieuwe inzet van de reeks 12 ons nog niet bekend, maar het is mogelijk dat zij buiten dienst zouden gaan en te koop zouden worden aangeboden. Naar verluidt zou een Tsjechische maatschappij interesse vertonen.

● Vanaf 11 december worden de locomotieven van de reeks 26 die de treinen met coils en brammen slepen tussen Genk-Goederen en Châtelet vervangen door de reeks 13.

reeks 13

● De beurtrol voor reizigersdienst B3 (vroeger A8) van de reeks 13 daalt recht evenredig met de inzet van de nieuwe en sterkere reeks 18.

Op 12 december resten er nog slechts 10 dagen in plaats van 18:

FOTO 106-05 Op 10 oktober 2011 verscheen de reeks 18 op de IC F Quiévrain - Liège-Guillemins. Zij slepen de IC 1706 Quiévrain 06u04 - Liège 08u51, IC 1732 Liège 10u08 - Quiévrain 12u50, IC 1713 Quiévrain 13u03 - Liège 15u51 en IC 1738 Liège 16u08 - Quiévrain 18u50. Op 21 oktober komt de 1823 aan in het prachtig gerestaureerde station van Saint-Ghislain met de IC 1732 Liège-Guillemins - Quiévrain. Christian AUQUIERE.

maandag t/m vrijdag:

- B301 t/m 304: alle IC O FBMZ ↔ FVS en de verlenging naar en van FVY (IC 467 / 477) en de P7002 / 8008 FSD ↔ FSR
- B305: 2128 LUX - FBMZ
2116 FBMZ - LUX
- B306: 2127 LL - FBMZ, 2108 FBMZ - LUX
2135 LUX - FBMZ, 2117 FBMZ - LUX
- B307: 2129 LUX - FBMZ, 2115 FBMZ - LUX
- B308: alle IR s FN ↔ NDKMP
- B309: voorbehouden aan FNZG
- B310: voorbehouden aan FKR

zaterdag en zondag:

- B305 t/m 306: IC J 2110, 2118, 2120, 2121, 2129, 2137, 2139 en 2139
FBMZ ↔ LUX
- B308: alle IR s FN ↔ NDKMP

Afkortingen: FBMZ: Brussel-Zuid, FNZG: Antwerpen-Schijnpoort, FSD: Oostende, FSR: Schaarbeek, FVS: Visé, FVY: Gouvy, LL: Arlon, LUX: Luxemburg, NDKMP: Noorderkempen

reeks 18

● Elke week worden twee nieuwe 18'en in dienst genomen. Naar gelang de scholing van de bestuurders vordert, worden zij in gebruik genomen.

Na hun intrede op de IC A Oostende ↔ Eupen en de IR I Binche ↔ Louvain-la-

IN DIENST

- 1804: 30-09-11 NK
- 1811: 16-09-11 NK
- 1814: 09-09-11 NK
- 1815: 09-09-11 NK
- 1816: 16-09-11 NK
- 1817: 23-09-11 NK
- 1819: 23-09-11 NK
- 1820: 30-09-11 NK
- 1821: 30-09-11 NK
- 1823: 07-10-11 NK
- 1824: 07-10-11 NK

UIT REVISIE

- 311: 08-11 MOD
- 393: 08-10 RI
- 399: 08-10 RI
- 649: 09-11 RI
- 706: 08-11 RI
- 735: 08-11 RI
- 739: 10-10 RI
- 768: 09-11 RI

VERKOCHT

- 1602: B-Holding
- 1608: TSP

AFBRAAK

- 8444: 10-11 Angleur
- 8447: 10-11 Angleur
- 8448: 10-11 Angleur

AFKORTINGEN

- MOD: gemoderniseerd
- NK: Kinkempois
- RI: tussentijdse revisie





Sedert 12 september 2011 rijdt er een 18 op de relatie Gent-Sint-Pieters - Genk en sedert half september is er een tweede 18 toegevoegd. Op 30 september 2011 rijdt de 1814 met IC 2238 van Genk naar Gent-Sint-Pieters. Doortocht te Boxbergheide (nabij Genk). Jeroen de VRIES.

Neuve-Université (sinds 29 augustus), zijn zij nu ook actief op de IC K Gent-Sint-Pieters ↔ Genk (sinds 12 september), IC F Quiévrain ↔ Liège-Guillemins (sinds 10 oktober) en voor de P7400 / 8400 Welkenraedt ↔ Brussel-Zuid (10 oktober).

Bij het ter perse gaan van dit nummer vernemen wij dat de 18'en vanaf 14 november eveneens zullen worden ingezet op de IC I Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal en vanaf 21 november op de IC N Charleroi-Sud - Essen.

Op 7 oktober waren reeds 19 machines geleverd. Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 12 december 2011, zal de beurtrol B8 reeds 21 dagen tellen:

- B801: P7400 GWK - FBMZ, P8400 FBMZ - GWK
- B802: P7009 FSD - FSR, P8003 FSR - FSD
- B803 t/m B 809: alle IC A FSD ↔ REP
- B810 t/m 815: IR- I LBH - LLN 3905, 3906, 3907, 3913, 3914, 3916, IR-I LLN - LBH 3929, 3930, 3931, 3937, 3938, 3940
- B816 t/m B821: IC-K FGSP - FKG 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2211, 2212, 2213, 2214, 2216, 2217, 2218, 2220, IC K FKG - FGSP 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2241, 2242

Afkortingen: FBMZ: Brussel-Zuid, FGSP: Gent-St.-Pieters, FKG: Genk, FSD: Oostende, FSR: Schaarbeek, GWK: Welkenraedt, LBH: Binche, LLN: Louvain-la-Neuve-Université, REP: Eupe

● Bovendien werd de homologatie van de reeks 18 voor Frankrijk geweigerd. Zoals dit wel vaker gebeurt bij materieel dat alleen met schijfremmen is uitgerust, gaven de shunting-tests op UM71-spoorstromkringen in Bretagne een onvoldoende resultaat. Men zal dus op elk

wiel een bijkomende remlblok moeten voorzien, die enkel tot doel heeft om het loopvlak van het wiel te reinigen en zo een beter elektrisch contact te verwezenlijken. Doordat er reeds meer dan 80 locomotieven zijn gebouwd, verkiest Siemens om ook de resterende locomotieven de fabriek te laten verlaten zonder de vereiste aanpassingen. Deze zullen vervolgens in België uitgevoerd worden, waarschijnlijk in de werkplaats van Schaarbeek omdat er in Kinkempois niet genoeg ruimte is voor de uit te voeren werkzaamheden.

Voorlopig voorziet de NMBS echter geen diensten van de reeks 18 naar Frankrijk. Het lastenboek echter voorziet in een homologatie.

reeks 20

● De NMBS voorziet de schrapping van de reeks 20 rond 2015 in het goederenverkeer en ze progressief te vervangen door de reeks 13.

● De inzetreeks in reizigersdienst B0 van de reeks 20 wordt A0 vanaf 11 december 2011 en wordt teruggebracht van 5 naar 4 dagen door de opheffing van de INT 295/296 "Jean Monnet" Brussel-Zuid ↔ Basel.

Hier de nieuwe inzetreeks A0:

maandag t/m vrijdag:

- A001: 97 FBMZ - LUX (los naar LL)
- A002: RE7095 FSR 06.10 - FDR 06.58, 7095 FDR - FSR (los naar FFO), 97 FBMZ - LUX, 90 LUX - FBMZ
- A003: 7612 LUX - FBMZ, 8600 FBMZ - LUX, 96 LUX - FBMZ
- A004: 7600 LJ - FBMZ, 8602 FBMZ - LJ

zaterdag en zondag:

- A001: 96 FBMZ - LUX, 96 LUX - FBMZ
- A002: 97 FBMZ - LUX, 90 LUX - FBMZ
- A003: tijdens het toeristische seizoen: 2131 LUX - FBMZ, 2112 FBMZ - LUX, 2139 LUX - FBMZ, 2120 FBMZ - LUX
- A004: reserve

Afkortingen: FBMZ: Brussel-Zuid, FDR: Dendermonde, FSR: Schaarbeek, LJ: Jemelle, LL: Arlon, LUX: Luxembourg.



De 1875 werd overgebracht naar Frankrijk voor homologatie. Op 27 september werd zij als voertuig toegevoegd aan de 56815 Le Bourget - Rennes, gesleept door de 26082. De trein verlaat hier het vormingsstation Le Bourget te Bobigny en zal via het grote ringspoor ten zuiden van Paris verder rijden naar Rennes. Didier BOURASSEAU.

reeks 23

● Op 11 december 2011 werd de beurtrol voor reizigersdienst teruggebracht van 21 naar 9 dagen. De 11 verloren dagen worden overgenomen door de reeks 27, met uitzondering van de P7515 Moeskroen - Leuven en P8514 Leuven - Moeskroen die gesleept worden door de reeks 21. Bovendien kreeg de beurtrol ook een andere naam: A3 in plaats van B3. Hieronder de beurtrol A3 van maandag t/m vrijdag. Er zijn geen diensten op zaterdag en zondag:

- A301: 7996 FDK - FGSP
- A302: 7097 FDR - FLV
RE8386 FLV 15.21 - FM 15.49
8386 FM - FLV
8397 FLV - FDR
- A303: 7995 FDK - FGSP
7075 FGSP - FDD
RE8995 FDD 15.51 - FGSP 16.13
8995 FGSP - FDK
- A304: 7215 FRST - FCV
8281 LB - FRST
- A305: RE7021 FSR 14.46 - FBMZ 15.20
7021 FLS - FSR
8066 FBMZ - FGSP
8996 FGSP - FDK
- A306: 7300 FHS - FBMZ
8312 FBMZ - FHS
RE7215 FHS 18.32 - FRST 18.54
- A307: 7283 FRST - FCV
8215 FCV - FRST
- A308: 7282 FRST - LB
8282 LB - FRST
- A309: 7094 FDR - FBMZ
8092 FBMZ - FDR

Ten gevolge van werken op het Nederlandse net, werd de trein met dolomiet 48640 Hermalle-sous-Huy - Veendam omgeleid op 1 oktober 2011 via Visé - Tongeren - Antwerpen en Roosendaal. Tot Roosendaal werd hij gesleept door de 7774 + 7771, terwijl de twee DB Schenker-locomotieven 6515 + 6509 meereden als voertuig. Doorrit te Nerem, kort voor Tongeren.

De treinen 48640 / 49967 worden vanaf 11 december 2011 gesleept door locomotieven van HUSA ex-ACTS. Zie ook OP DE BAAN 102 pagina 41 en ODB 103 pagina 37. De reeksen 6400/6500 van DB Schenker slepen enkel 's nachts de trein tussen tussen Kinkempois en Sittard en terug. 's Zondags slepen zij enkel de treinen 48644 Kinkempois 09u53 - Sittard 10u56 en 49663 Sittard 12u32 - Kinkempois 13u31. Maarten SCHOUBBEN.



FOTO 106-06 De 6314 werd afgebroken bij Keyser te Courcelles. Franck HOEBANCKX, 22 augustus 2011.

Afkortingen: FBMZ: Brussel-Zuid, FCV: Berchem, FDK: Adinkerke, FDD: Denderleeuw, FDR: Dendermonde, FGSP: Gent-St.-Pieters, FHS: Hasselt, FLV: Leuven, FM: Mechelen, FRST: Aarschot, FSR: Schaarbeek, LB: Antwerpen-Luchtbal.

● De inzetreeks E3 voor de opdrukdiensten op het hellend vlak van Ans werd teruggebracht naar één dag in plaats van drie. De locomotief heeft enkel een plantondienst tussen 05u30 en 22u45.

reeks 26

● De reeks 26 is het grootste slachtoffer van de indienstname van de reeks 18. Zij verliezen op 11 december hun beurtrollen, zowel voor goederen- als reizigers-

verkeer. Vanaf deze datum worden de treinen met brammen en coils tussen Genk-Goederen en Châtelet opgenomen in de beurtrol van de reeks 13.

reeks 27

● Ook bij de reeks 27 zijn er wijzigingen in de dienstregeling door de instroom van de reeks 18. Zij worden progressief vervangen bij de M6-trek/duwstellen en zullen de P-treinen slepen i.p.v. de reeks 23.

reeks 84

● De 8444, 8447 en 8448 van Infrabel die sedert meerdere jaren waren uitgerangeerd te Angleur, werden ter plaatse gesloopt in oktober 2011.



FOTO 106-07 → Op zaterdag 1 en zondag 2 oktober 2011 heeft de CFL de volledige lijn 5 (Sterpenich Frontière - Luxembourg Ville) gesloten om een aantal grote infrastructuurwerken tegelijkertijd uit te voeren. Het ging onder andere om de vervanging van zo'n 700 meter spoor te Kleinbettingen, de afbraak van een oude brug over de RN5 te Bertrange-Strassen, het plaatsen van een nieuwe doorgang onder de sporen in datzelfde station, de inspectie van een viaduct over de autosnelweg E411 te Capellen en de vervanging van de perronboorden te Mamer-Lycée. Tijdens deze beide dagen werden alle IC-treinen van de NMBS alsook de stoptreinen van de CFL (RB) vervangen door bussen tussen Arlon en Luxembourg. Voor de internationale treinen, normaal gesleept door locs van de reeks 20, werden uitzonderlijk locs uit de reeksen 13 van de NMBS en 3000 van de CFL ingezet, zodat ze konden omgeleid worden via Athus, Rodange, Pétange, Dippach-Reckange en Luxembourg.

De EC 91 "Vauban" is op 2 oktober gefotografeerd op CFL-lijn 7 tussen Schouweiler en Dippach-Reckange in de richting van Luxembourg. Deze 18-kilometer lange lijn kent al twee jaar belangrijke infrastructuurwerken voor het op dubbelspoor brengen tussen Pétange en Luxembourg.

Alain DEFECHEREUX.

FOTO 106-08 → Op 26 oktober werd voor de opleiding van de bestuurders een trein met dolomiet gesleept door een locomotief van de reeks 13 tussen Kinkempois en Antwerpen-Noord en terug. Deze reeks zal worden ingezet op de verbinding Genk-Goederen - Châtelet voor het slepen van treinen met staalproducten.

Doorrit te Hasselt. Tim VAN ROOY.

FOTO 106-09 ↓ De lege glucosetrein 49804 Aalst - Nesle-Somme werd op 14 oktober 2011 gesleept door de 5706 en 5707. Hij passeert hier de grens tussen België en Frankrijk en zal over enkele ogenblikken aankomen te Feignies. Serge MARTIN.





↑ **FOTO 106-10** Na een verblijf van meer dan 6 jaar verlaten de 1803 en 1806 Raeren, op weg naar nieuwe Tsjechische avonturen. Christian AUQUIERE.

Vertrek van de 1803 en 1806 uit Raeren

Zoals reeds in ons vorig nummer vermeld, heeft *Rail & Traction International* in augustus 2011 de 1803 en 1806 via een Poolse firma aan een Tsjechische maatschappij verkocht. De twee locomotieven hebben, toegevoegd aan de trein Kinkempois – Aachen West, België verlaten op 8 oktober 2011. Ze werden op 7 oktober door de 7812 van Raeren naar Kinkempois overgebracht. Hun eerste bestemming in Tsjechië is het station van Cheb.



↑ **FOTO 106-11** In het station van Eupen wacht het konvooi op groen licht om de tocht naar Welkenraedt aan te vatten. Christian AUQUIERE.



We herinneren eraan dat de twee locomotieven in 2005 door *Rail & Traction* werden gekocht met als doel ze om te bouwen en in te zetten voor werktreinen in lange tunnels waar het gebruik van diesellocomotieven omwille van hun uitstoot een probleem vormt. Dit project werd begin 2006 stopgezet.

← Op 8 oktober rangeerde de 2823 de beide 18'en in Aachen West, waar zij verbleven tot 10 oktober. Jean-Yves LAMBIET.



↑ **FOTO 106-12** Tijdens de doorrit in het station van Welkenraedt maakten de twee eerbiedwaardige 18'en kennis met de nieuwe tweespanningen die hun 'naam' hebben geërfd. Christian AUQUIERE, 7 oktober 2011.

↓ De twee 18'en werden op 12 oktober toegevoegd aan de trein 51363 Gremberg – Nürnberg die gesleept werd door de 185 388 van DB Schenker. Doorrit in Erbach op de lijn Köln – Frankfurt tussen Rüdesheim en Wiesbaden. Hagen SCHILDER.





De laatste reis van de 2632

FOTO 106-13 ↑ De 2632 werd geschrapt op 27 maart 2009, ten gevolge van een aanrijding met een vrachtwagen in de regio Brugge in februari 2009. Op 21 september 2011 werd de kast van de locomotief per vrachtwagen overgebracht vanuit de werkplaats van Salzinnes naar de sloper Keyser te Courcelles via Floreffe, Temploux, Sombreffe, Frasnes lez Gosselies en Gosselies. We zien hier het konvoi op de overweg aan het station van Mazy (L. 144). Christian AUQUIERE.

FOTO 106-14 ↓ Bij haar aankomst bij de sloper viel zij onmiddellijk ten prooi aan drie hongerige kranen, die zich gretig te goed deden aan onze vriendin... Pierre HERBIET.





FOTO 106-15 Op 21 oktober 2011 vond de première plaats van de film "Kuifje en het Geheim van de Eenhoorn" in de UGC cinema De Brouckère te Brussel. Deze film werd gerealiseerd door Steven Spielberg. Op 22 oktober reed een speciale Thalys (PBKA 4343), met aan boord Steven Spielberg, Gad Elmaleh en andere acteurs, van Brussel naar Paris. Voor deze gelegenheid werd dit stel beplakt met fragmenten uit de film. Doorrit van de speciale "Kuifje"-Thalys te Marcq nabij Edingen. Wim DE RIDDER.

→ Op 2 oktober 2011 werd het Desiro-stel 08504 overgebracht van de werkplaats Charleroi-Sud naar Antwerpen om er testen te ondergaan op L4 (Antwerpen - Noorderkempen). Hier de doorrit te Lodelinsart. De Desiro's zullen niet in commerciële dienst komen voor de lente 2012. Dominique ALLARD.



← Tijdens de maanden september en oktober waren er opendeurdagen in alle werkplaatsen van de NMBS-Groep (Antwerpen-Noord, Bascoup, Charleroi-Sud, Hasselt, Kinkempois, Mechelen, Merelbeke, Salzinnes, Schaarbeek, Stockem). Het werd een groot succes met meer dan 35.000 bezoekers die deze onbekende wereld van de spoorwegen konden ontdekken. Op 1 en 2 oktober stonden de poorten van de CW Infrastructuur Bascoup open voor het publiek. Om ter plaatse te geraken voerde de 4105 pendelritten uit tussen Charleroi-Sud en Bascoup. Hier de aankomst te Bascoup. (Lijn 113 Piéton - Bascoup). Dominique ALLARD.



De 080 heeft zijn taak hernomen

Herinner u (zie *ODB 101* blz. 20-21) dat het eerste van drie ex-postmotorstellen, de 969, na verbouwwerken de OMS-fabriek (Officine Metalmeccanica Specializzata) te Porrena verlaten heeft in september 2010. Het is sinds maart 2011 in commerciële dienst bij TFT (Trasporto Ferroviario Toscana - ex-LFI) vernummerd als ALe 054.969 + Le 054.969.

Het tweede motorstel, de ALe 054.961 + Le 054.961 (ex-961, ex-080) heeft in augustus 2011 dezelfde fabriek verlaten. In tegenstelling tot de 969 heeft het geen kopdeuren meer aan de beide uiteinden en het verloor ook de 78-polige contactdoos zodat het onmogelijk wordt om nog in treinschakeling te rijden. Van de andere kant werd de schildering wel lichtelijk gewijzigd.

↑ *Ondanks zijn 66 jaren dienst en twee ingrijpende verbouwingen, is de ex-080 in augustus 2011 aan een derde loopbaan begonnen bij TFT. Het werd vernummerd als Ale 054.961 + Le 054.961. Wij zien het stel te Arezzo op 15 augustus 2011, kort na het verlaten van de fabriek. Michele SACCO.*

↗ *Het is nog niet zeker of de werken, nodig om het derde postmotorstel (ex-965, ex-117) terug rijvaardig te maken, zullen beëindigd worden. In afwachting staat het binnen de omheining van de OMS-werkplaatsen te Porrena. Michele SACCO, 15 augustus 2011.*

Hierbij zien we vijf foto's van de 080 tijdens zijn loopbaan in België:

→ *Op 14 oktober 1977 was de 080 nog voorzien van zijn oorspronkelijke, enkele witte koplampen, maar niet meer voor lang. Vertrek vanuit Mons. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



080 - 961

Bouw: La Brugeoise & Delcuve,
ACEC, SEM
In dienst: 13-10-1955
Nummering: 228.080: 14-10-1955
080: 01-01-1971
961: 06-06-1988

Stelplaatsen: Schaarbeek: 14-10-1955; Kinkempois: 11-01-1956; Oostende: 01-10-1956; Kinkempois: 01-11-1957; Oostende: 01-05-1958; Kinkempois: 01-06-1959; Schaarbeek: 26-09-1965; Kinkempois: 19-01-1976; Ronet: 10-01-1983; Kinkempois: 01-06-1986

Buiten dienst: 01-03-2004

Verkocht aan het Italiaanse Visali in 2004 en terug in dienst gesteld in 08-2011 bij TFT.



↑ *Het stel werd voorzien van dubbele koplampen bij zijn tweede volledige schouwing in de CW Mechelen van 18 januari tot 15 maart 1978.*

De foto werd gemaakt te Namen. Julien CASIER, verzameling TSP.

← **FOTO 106-16**

Op 18 juli 1983 reed de 080 een omnibustrein tussen Aalst en Brussel, hier gefotografeerd even na zijn vertrek te Denderleeuw. Op 30 april 1982 verliet de 080 de CW Mechelen waar het stel een tussentijdse schouwing onderging. Het werd toen eveneens voorzien van een gele "snor".

Julien CASIER, Verzameling TSP.

FOTO 106-17 →

De 080 reed de CW Mechelen binnen op 19 oktober 1987 om verbouwd te worden tot postmotorstel en verliet de werkplaats op 3 juni 1988, vernummerd als 961. Hier het stel bij doorrit te Schaarbeek op 1 september 1991, wanneer het gebruikt werd voor het vervoer van de fietsen ter gelegenheid van "De Gordel".

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

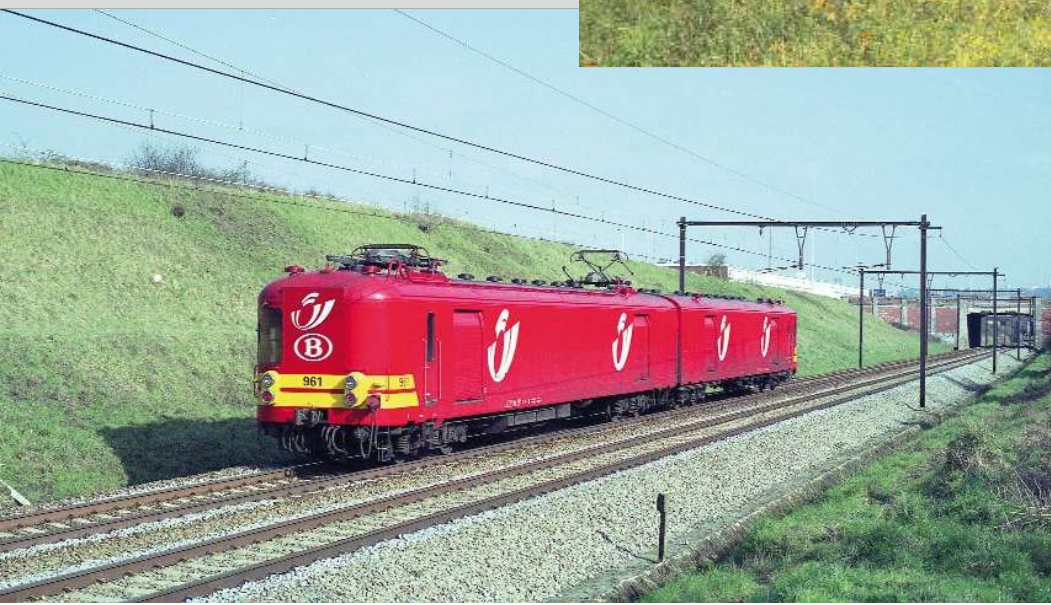


← **FOTO 106-18**

Tijdens een tussentijdse revisie, uitgevoerd in de CW Mechelen tussen 24 juni 1997 en 3 september 1997, verliet de 961 de werkplaats in de nieuwe post-livrei.

Doortocht te Anderlecht, richting Brussel-Zuid, 4 maart 2002.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



→ **FOTO 106-19**

De testritten en de overbrengingsritten met de motorstellen Desiro gaan verder. Op 6 oktober 2011 sleept de 2023 motorstel 08504 van Antwerpen-Schijnpoort naar Charleroi. Doorrit te Kontich. Tim VAN ROOY.

↓ **FOTO 106-20**

De 08503 en de 08504 worden op 19 september 2011 teruggestuurd naar Duitsland, gesleept door de 2829. Een Dms-pakwagen en drie restauratierijtuigen werden aan de trein toegevoegd voor het nodige remgewicht. Doorrit ter hoogte van de tractiewerkplaats te Hasselt. Tim VAN ROOY.



Rijtuigen

Benelux

Vanaf 12 december 2011 werden zeven bijkomende rijtuigen van ÖBB gehuurd door HSA. Tengevolge van werken op het Nederlandse net, wordt de rijtijd verlengd met enkele minuten op het parcours Brussel-Zuid - Amsterdam CS, waardoor de tijd om kop te maken te Watergraafmeer kleiner wordt. Hierdoor werd het gebruik van een extra stam noodzakelijk.

Type M6

De laatste dubbeldeksrijtuigen M6 werden aan de NMBS geleverd op 14 april 2011. Het aantal rijtuigen van dit type komt hierdoor op 492, waardoor dit de grootste reeks van het wagenpark is.



In tegenspraak met wat we vermelden in ODB 103 blz. 53, werd het meetrijtuig ES 601 niet gesloopt in 2004. Het staat nog steeds afgesteld in het centrale depot van Infrabel te Schaarbeek. We zien het hier in gezelschap van meetrijtuig 00602 (telecom).

Michel THIRY, 2 oktober 2011.

2306

Levering NMBS: -1956

Nummering: 123.006: -1956
2306 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 1956 ⇒ Stockem:
06-02-1956 ⇒ 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: 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 106-21 *Eppegem, 24 september 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2308

Levering NMBS: -1956

Nummering: 123.008: -1956
2308 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 1956 ⇒ Stockem:
06-02-1956 ⇒ 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: 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 106-22 *Ronet, 18 april 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2318

Levering NMBS: -1956

Nummering: 123.018: -1956
2318 01-01-1971

Stelplaatsen: Kinkempois: 1956 ⇒ Stockem:
01-10-1956 ⇒ Ronet: 29-06-1957 ⇒ Stockem: 09-11-1964
⇒ Ronet: 27-09-1970 ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983
⇒ Ronet: 03-06-1984 ⇒ Merelbeke: 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 106-23 *Ghlin, 22 april 1987.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2326

Levering NMBS: 04-04-1956

Nummering: 123.026: 04-04 -1956
2326 01-01-1971

Stelplaatsen: Kinkempois: 04-04-1956 ⇒ Stockem:
01-10-1956 ⇒ Ronet: 01-02-1958 ⇒ Stockem: 28-09-1958
⇒ Ronet: 27-09-1970 ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983
⇒ Ronet: 03-06-1984 ⇒ Merelbeke: 31-01-1994
⇒ Antwerpen-Dam/Noord: 22-01-1995

Uit exploitatie: 13-12-2010

FOTO 106-24 *Holleken, 6 september 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Een nieuw station voor Blankenberge

In 2012 begint men met de bouw van een nieuw station te Blankenberge. Het gaat hier om het op één na belangrijkste kuststation van België (na Oostende). Het huidige dateert van 1937 (zie ODB 89 blz. 62-63) en beantwoordt niet meer aan de hedendaagse behoeften. Het nieuwe station zal beschikken over een zeer grote multifunctionele ruimte, waarin vooral een hotel, handelszaken, appartementen en kantoorruimten zullen worden ondergebracht. Alle spoorwegfuncties zullen zich op straatniveau afspelen. Er wordt eveneens een parking voor 549 voertuigen voorzien.

Hergeboorte van lijn 163?

De beroemde Zwitserse onderzoeker Markus Rieder, gepassioneerd verdediger van het gemeenschappelijk vervoer en dan specifiek van het vervoer per spoor, ijvert nu voor de heropening van lijn 163 Gouvy - Bastogne - Libramont, waarvan de laatste sectie gesloten werd in 1993.

Volgens Markus Rieder zou een heropening er als volgt kunnen uitzien:

- Een nieuwe IR-verbinding tussen Liège - Gouvy - Bastogne - Libramont, één per uur met een ritduur van minder dan 2 uur.



De constructie van de ruwbouw van de nieuwe onderhouds- en herstellingspost te Ottignies schiet goed op. De 110 meter lange hall zal twee sporen krijgen (zie OP DE BAAN 103 bladzijde. 21) Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 september 2011.

- Deze IR moet te Bastogne aansluiting geven op de treinen van CFL Luxembourg - Kautenbach - Wiltz - Bastogne (de lijn 164 Bastogne - Benonchamps werd voor het reizigersverkeer gesloten op 8 oktober 1950 en het stuk tussen Benonchamps en Wiltz op 23 september 1967).
- Bovendien moet een lokale dienstverlening de tussenliggende punten elk uur bedienen, eventueel met halte op aanvraag voor weinig bezochte stop-

plaatsen.

- Busdiensten moeten de stations met de stopplaatsen verbinden.

Een speciaal verminderd tarief moet gelden op de hele lijn tot in Luxemburg. Beide lijnen (Gouvy - Libramont en Bastogne - Wiltz) moeten geëlektrificeerd worden onder 25 kV.

Markus Rieder vindt dat het project moet opgenomen worden in het investeringsplan van Infrabel voor 2013-2025.

Ligne du Luxembourg: een studie voor een nieuwe lijn tussen Mirwart en Poix

Infrabel bestudeert de mogelijkheid om een nieuw traject van ongeveer 4,7 km te bouwen tussen Mirwart en Poix-Saint-Hubert. Deze sectie is de zwaarste van heel de lijn naar Luxemburg: er zijn niet alleen hellingen van 16 %, maar eveneens korte bochten waardoor de snelheid beperkt is tot 90 km/h. Het hoogteverschil bedraagt ongeveer 120 m.

De nieuwe lijnsectie die ter studie ligt, biedt de mogelijkheid om de snelheid te verhogen tot 140 km/h in plaats van 90 km/h nu en tot 100 km/h na het rechtekken van de bochten, waaraan begonnen wordt in de komende maanden.



→ De grondwerken voor de nieuwe aansluiting naar de industriezone van Mollinfaing bij Neufchâteau zijn begonnen in augustus. De lijn zal aansluiten op de sporen naar de stelplaats van het station van Neufchâteau (zie OP DE BAAN 102 blz. 26). Deze foto's van 29 september 2011 tonen de voortgang van de nivelleringswerken.

De foto onderaan toont de bocht naar de stelplaats van Neufchâteau.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Een trein-tramnet vanuit Lille naar België ...

De stad Lille heeft een studie opgestart over een trein-tramnet in Lille en omgeving met eventuele vertakkingen in België naar Tournai en Komen. Het project werd voorgesteld in september en zal gebruik maken van de bestaande spoorweginfrastructuur, zoals bijvoorbeeld de lijn Lille - Comines France, die kan worden omgevormd.

... en op lijn 86 ?

De NMBS bestudeert de mogelijkheid om de voormalige lijn 86 tussen Leuze en Ronse te exploiteren als Light Rail, door inzet van trein-trams. Een zeer realistisch project biedt de mogelijkheid tot een rendabele, snelle en comfortabele uitbating. Hopelijk wordt dit project gerealiseerd en kunnen andere, reeds gesloten lijnen, op deze wijze opnieuw worden geëxploiteerd.

De nieuwe sectie zou beginnen juist voor bocht 90 aan km 131 (halfweg het station Grupont en de oude stopplaats Mirwart), om in het station Poix-Saint-Hubert aan km 138, ter hoogte van de oude goederenkoer, terug aan te sluiten op de huidige lijn.

Op het nieuwe traject moeten drie tunnels worden gegraven. De eerste met een lengte van 766 m, de tweede is 676 m lang en de derde 1324 m.

De lengte van deze sectie zal ongeveer 2,3 km korter zijn dan de huidige reisweg. Hierdoor verhoogt het stijgingspercentage van 16 ‰ tot 24 ‰, wat echter geen probleem is voor het moderne tractiemateriaal.

Dit is enkel een project en niemand weet momenteel of het ooit zal worden gerealiseerd...





Nieuwe spoorwegzegels

B-Holding heeft in oktober een nieuwe serie zegels uitgegeven, met diesel-locomotieven als thema. Een vel bevat 4 spoorwegzegels met een waarde van € 1,5 en kost dus in totaal € 6 per vel. Inlichtingen: filatelistisch.centrum@bholding.be.



Op maandag 22 augustus 2011 reed een speciale trein, genaamd "Rail-Event" tussen Basel en Antwerpen-Centraal. Hij keerde terug op zondag 27 augustus. Doortocht te Remicourt, op weg naar Zwitserland. De trein bestond uit drie eersteklasserijtuigen van de SBB, een restauratierijtuig "Diamant Bar" en twee restauratierijtuigen "Salon Bleu". Maarten SCHOUBBEN.

De NMBS schrapt 193 reizigerstreinen

Onder de talrijke maatregelen om de NMBS financieel weer gezond te maken, worden o.a. 170 reizigerstreinen voor binnenlands verkeer geschrapt bij de invoering van de nieuwe dienstregeling op 11 december 2012. Het betreft de volgende treinen:

- ritten met zo weinig reizigers waardoor de kosten voor energie niet worden gecupeerd;
- treinen met minder dan 40 reizigers, het minimum waarvoor een bus en

zelfs privévervoer goedkoper en ecologischer meer verantwoord zijn dan het inleggen van een trein.

De lijst en meer info op: www.nmbs.be

Een verbinding Antwerpen - Breda

In de toekomst verdwijnt de klassieke "Benelux"-verbinding want de nieuwe FYRA-stellen zullen over de HSL Antwerpen-Rotterdam gaan rijden. Daarom wordt een nieuwe verbinding tussen Antwerpen en Breda gecreëerd, via de L4 en de HSL-Zuid.

De tweede fase van de vervanging van de brug over de Maas te Namur, begon tijdens het weekend van 1 oktober met het verwijderen van de drie oude brugdelen van spoor B op lijn 154 Dinant - Namur (zie ODB 104 blz. 26-27). De nieuwe delen werden geplaatst tijdens het weekend van 15 oktober. Tijdens beide weekends werd het verkeer gedeeltelijk onderbroken op lijn 154. Onze foto toont het lichten van het eerste brugdeel en haar plaatsing op een ponton, dat het naar het schrootbedrijf Comet Sambre te Châtelet bracht. Guy SMETZ.



Inhuldiging van de nieuwe terminal te Lanaken

De nieuwe terminal te Lanaken, de *Albertterminal "Railport"* werd op 30 september officieel in gebruik genomen. Deze terminal is gekoppeld aan de heropening van lijn 20 tussen Maastricht en Lanaken.

Bij deze gelegenheid werd een locomotievenparade georganiseerd: Captrain was aanwezig met een Class 66, DB-Schenker toonde de 6508 en B-logistics was aanwezig met de 7774 en 7771.



Foto boven:

Een zicht op de nieuwe terminal met een Class 66 voor een containertrein.

Foto links: FOTO 106-99

De 6508 van DB-Schenker op de vernieuwde sectie, ter hoogte van de Belgisch-Nederlandse grens en rijdt richting Lanaken met de 7774, 7771 en drie wagens beladen met hout aan de haak. De eindbestemming is de nieuwe terminal.

Michel HANSSENS.



BUSCHTUNNEL

Sinds 23 oktober 2011 is de oude Buschtunnel, gesitueerd te Aachen Süd terug in dienst. De sectie Hergenrath - Aachen Hbf wordt dus opnieuw dubbelsporig uitgebaut, er wordt links gereden. De oude Buschtunnel is nu enkelsporig en wordt gebruikt richting Aachen Hbf, de nieuwe tunnel leidt naar Hergenrath.

"Train of Ideas"

Verkozen als Europese groene hoofdstad van het jaar 2011, heeft de stad Hamburg een trein doorheen Europa laten rijden: de "Train of Ideas"; een interactieve tentoonstelling op rails, die de verschillende projecten van de Europese steden toont in verband met een blijvende ecologische toekomst. Het konvooi bestond uit acht wagens met zeven containers, die als tentoonstellingsruimte waren ingericht. Zij konden van 7 tot 13 september te Brussel bezocht worden en van 21 tot 25 september te Antwerpen-Centraal. Na Hamburg (waar de tentoonstelling van start ging op 15 april), verbond de "Train of Ideas" de steden Kobenhavn, Malmö, Göteborg, Oslo, Zürich, München, Warschau, Riga, Tallinn, Wien, Barcelona, Marseille, Nantes, Paris en Brussel waar de containers langs de Keizerinlaan werden geplaatst, terwijl een tent en een toren van een dertigtal meter hoog werden geplaatst op het plein voor de Sint-Michiel en Sint-Goedekathedraal. Antwerpen was de laatste halte van de trein, die daarna terugkeerde naar Hamburg waar de tentoonstelling nog tot 23 oktober kon bezocht worden.

Conversiefout.

FOTO 106-25 *Doorrit op 5 september te Neufvilles van de 1206 met de "Train of Ideas", komende van Bourget met bestemming Muizen waar de containers via de weg worden overgebracht naar het centrum van Brussel.* Christian AUQUIERE.

De terugkeer van de BiBi-motorwagen van de SNCF

De motorwagen Bombardier AGC (Auto-rail Grande Capacité) BiBi (Bi-mode électrique / diesel - bitension 25 kV - 1,5 kV) 82745/82746 van de SNCF die reeds in ons land verbleef van 3 tot 23 februari 2011 (zie ODB 102 blz.16-17) keerde terug op het Belgische net van 13 tot 15 september 2011 teneinde er de laatste homologatietesten af te werken om in België te mogen rijden. De verschillende ritten die werden uitgevoerd hadden tot doel de herhaling van de seinbeelden in de stuurpost na te kijken evenals het gedrag van de GSM-R-verbindingen bij het overschrijden van de grens en de goede werking van het TBL1+ systeem.

Op 13 september reed de motorwagen eerst een heen- en terugrit tussen Tourcoing en Moeskroen, daarna een rit van Tourcoing naar Braine-le-Comte via Moeskroen, Tournai en Mons. De dag werd afgesloten met zijn terugrit van Braine-le-Comte naar Saint-Ghislain.

Op 14 september werd de AGC naar Braine-le-Comte gestuurd, het vertrekstation van waaruit hij drie heen- en terug-



Aankomst van de AGC te Ecaussinnes, na één van zijn pendelritten vanuit Braine-le-Comte, op 14 september. Dominique ALLARD.

ritten naar Ecaussinnes reed. Hij besloot de dag in Schaarbeek.

Op 15 september werd de dag aangevat met een rit van Schaarbeek naar Charleroi-Sud, via de Noord-Zuidverbinding en Nivelles, met terugkeer te Brussel-Zuid.

De proeven eindigden met een laatste rit van Brussel-Zuid naar Tournai en verder leeg terug naar Lille.

Vanaf de nieuwe dienstregeling van 11 december 2011, zullen de AGC's de

FOTO 106-26 Vertrek van de motorwagen vanuit Brussel-Zuid op 15 september bij één van zijn proefritten naar Charleroi-Sud. Philippe GOUSSET.





← **FOTO 106-27**

Doorrit van de AGC-motorwagen te Cal-lenelle (lijn 78 Tournai - St.-Ghislain), bij zijn rit van Moeskroen naar Braine-le-Comte op 13 september 2011
Wim DE RIDDER.

↓ **FOTO 106-28**

Op 31 juli 2003, wacht de IC D 19916 Tournai - Lille Flandres op zijn vertrek-sein. Het trek-duwstel wordt geduwd door de 67414.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

laatste trek-duwstellen vervangen die nu nog gereden worden met diesellocomotieven reeks 67400 van de SNCF met vertrek vanuit Lille naar Tournai en Moeskroen. Er is eveneens vraag naar dat de AGC's enkele IC D treinen (Lille - Liège - Herstal) zouden vervangen tussen Lille en Tournai teneinde de regelmaat op deze verbinding te verbeteren door het wegvallen van het koppelen/ontkoppelen te Tournai.

↓ **FOTO 106-29**

Eén van de weinige reizigersdiensten die worden ingelegd door de SNCF tot in Moeskroen: IC C 19731 Lille Flandres 16u22 - Moeskroen 16u43. Deze stam rijdt in omgekeerde richting de IC C 19732 Moeskroen 16u55 - Lille Flandres 17u17, met aan kop de 67430. Deze samenstelling zal weldra vervangen worden door motorwagens AGC BiBi. Philippe GOUSSET.





Een derde locomotief van het type G2000 voor Antwerp Rail Feeding is aangekomen te Antwerpen. Volgend op de andere twee, kreeg zij het nummer 1103.

Op 25 augustus rijdt zij voorbij de bundel Berchem-Groenenhoek (L 27A) in de richting van Antwerpen-Noord, aan kop van een trein met ketelwagens.

Alain JANMART.



SHUNTER (SATI)

← Op 24 januari 2011 kwam een nieuwe locomotief aan bij SATI (overgenomen door Shunter - zie ODB 97 blz. 32). Het betreft een loco-tractor Orenstein & Koppel (26702/1971) van Shunter met EVN 98 84 8282815-2 NL-SHTR. Zij kwam in dienst op 10 februari bij FORD- Genk, werd verkocht in februari 2007 aan Railtec te Haltern (D) en in april 1971 aan Shunter te Rotterdam waar zij reed onder het nr. 308.

Hiernaast staat de machine voor de werkplaats van SATI op de Vrieskaai in de haven van Antwerpen op 5 februari 2011. Roger CRIKELAIRE.

Fret SNCF

↓ FOTO 106-30 Een graantrein uit de haven van Antwerpen, gesleept door twee diesellocomotieven van de reeks 67400 van Fret SNCF rijdt op 23 september 2011 uitzonderlijk voorbij het station van Schaarbeek.

Simon DE RIDDER.





↑ **FOTO 106-31** Rurtalbahn / Trainsport brengt van tijd tot tijd een trein met auto's van Dacia uit Roemenië naar de industriezone van Tongeren. Doorrit op 1 oktober 2011 van de trein te Gemmenich, gesleept door de V266. Michel DE ESCH



↓ **FOTO 106-32** Zoals vermeld in ODB 104, worden de treinen van Europorte af en toe gesleept door een Euro 4000 in de plaats van een G2000. Op korte termijn zullen deze verdwijnen bij de indienstname van de 18 EURO 4000'en die Europorte in de toekomst wil huren. Hier zien we de 4004 te Lessines op 4 oktober 2011 die klaar staat voor haar eerste rit met een ballasttrein. De heenrit vond plaats op 29 september. Jammer voor de fotografen, maar deze trein rijdt voornamelijk 's nachts. Zoals men ziet, bestaat het vervoer vanuit Lessines niet alleen uit kalkderivaten uit de regio Soignies, maar sinds kort ook uit porfier van allerlei kaliber die te Lessines gedolven wordt.

Europorte wil in de toekomst ook een gedeelte van het porfiertransport, dat voorzien is voor de uitvoer en afkomstig van CUP (Carrières unies de Porphyre) te Lessines, voor haar rekening nemen.
Nicolas GOUSSET.





De nieuwe wijziging in het locomotievenpark van Crossrail werd in de loop van augustus en september uitgevoerd. Vier nieuwe locomotieven werden geleased:

- **DE6310** "Griet": op 28-09-2011 (EMD 20078968-001); EVN: 92 80 1266 280-7 D-XRAIL
- **DE6311** "Hana": op 30-08-2011 (EMD 20078968-002); EVN: 92 80 1266 281-5 D-XRAIL
- **DE6312** "Alix": op 27-09-2011 (EMD 20078968-003); EVN: 92 80 1266 282-3 D-XRAIL;
- **DE6314** "Hanna": op 29-08-2011 (EMD 20078968-005); EVN: 92 80 1266 284-9 D-XRAIL

Deze vier locomotieven zijn eigenlijk nieuwe Class 77'en (een verbeterde versie van de Class 66 met een airco-installatie die zichtbaar is boven de stuurcabine). Alle dragen ze de nieuwe rode Crossrail livree. De aankomst van deze machines impliceerde het vertrek van de volgende drie locomotieven:

- 29001 (naar ITL) 29002 (naar EGP);
- PB 18 : op 01-07-2011 (naar ITL);
- PB19 : op 31-08-2011;
- PB20: op 29-07-2011 (opnieuw geleased door de Belgische firma Rail-Traxx - zie *ODB 101* pagina 29);
- DE6606: op 30-09-2011;
- DE6607: op 30-09-2011.

Het Belgische locomotievenpark van Crossrail bestaat momenteel uit de volgende 15 machines (tussen haakjes: hun schildering): de PB03 (rood), PB12 (rood), PB13 (rood), PB14 (groen), PB15 (groen), DE6301 (grijs), DE6302 (grijs), DE6306 (grijs), DE6307 (grijs), DE6308 (grijs), DE6309 (grijs), DE6310 (rood), DE6311 (rood), DE6312 (rood) en DE6314 (rood).

Eind dit jaar zal het park nog worden uitgebreid met verschillende elektrische locomotieven van het type TRAXX.

FOTO 106-35 →

De DE6312 "Alix" werd in dienst gesteld op 29 september. Op 17 oktober 2011 wacht ze te Hasselt op haar volgende dienst. Op de achtergrond zien we het nieuwe gerechtshof.

Tim VAN ROOY.



FOTO 106-33 ↑ *De DE6310 "Griet" trad in dienst bij Crossrail op 28 september 2011, hier te zien in Hasselt op 5 oktober 2011. Tim VAN ROOY.*



FOTO 106-34 ↑ *De DE6311 "Hana" gefotografeerd op 15 september 2011, eveneens in Hasselt, met rechts op de achtergrond de werkplaats. Deze Class 66 kwam op 30 augustus in dienst bij Crossrail. We bemerken op het dak, boven de stuurpost, de airco.*





↑ Hier de vierde machine, de DE6314 "Hanna", in dienst vanaf 29 augustus. Op 1 oktober sleepte ze de trein 41503 Antwerpen – Berendrecht – Regensburg Ost. De DE6311 wordt als voertuig gesleept. Doorrit te Hoeselt, tussen Hasselt en Bilzen. Michel DE ESCH.

→ De keteltrein van BP-Chemicals uit Geel met bestemming Ziltendorf in Polen is moeilijk te fotograferen. Hij rijdt noch met een vaste dienstregeling, noch volgens een vaste reisweg. Hij kan zowel bij nacht als overdag rijden en via Montzen of Roosendaal. Op 10 september reed hij overdag via de lijnen 15, 34 en 24 tot Aachen-West waarna hij de reis richting Polen verderzette. Doorrit in Kiewit op de lijn 15 tussen Mol en Hasselt. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Op 10 september, doorrit van de 41503 Antwerpen-Berendrecht – Regensburg Ost te Hoeselt. Op kop bevinden zich de PB15 en DE6314. Michel DE ESCH.



150 jaar Gent - Eeklo

Op 25 juni 2011 was het 150 jaar geleden dat de lijn Gent - Eeklo in dienst werd genomen. Bij deze gelegenheid organiseerden de NMBS en het SCM (Stoom Centrum Maldegem) een feestelijk weekend op 15 augustus. In het station van Eeklo werd een tentoonstelling gehouden met historisch en hedendaags materieel. We konden o.a. volgende machines bewonderen: de 6255, de PB13 van Crossrail, de 5166 en de 5404.

→ **FOTO 106-36** De PB13 van Crossrail heeft materieel overgebracht naar Eeklo. De trein bevatte de 5166, een M2-rijtuig, een L-rijtuig, de 5404 en twee K1-rijtuigen. Vertrek te Schaarbeek op 12 augustus 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ De Ct Haine-Saint-Pierre 1378 in dubbeltractie met de Tubize 2069, tijdens haar eerste commerciële rit tussen Baasrode-Noord en Sint-Amands. Geert MAES.

SDP: locomotief FUF 1378 volledig gerestaureerd

In 2007 begon de vzw. *Stoomtrein Dendermonde - Puurs (SDP)* met de restauratie van de Ct nr. 1378, gebouwd door Haine-Saint-Pierre in 1922. Zij deed 50 jaar dienst bij de firma van bouwmaterialen Scheeders - Van Kerckhove te Sint-Niklaas, om de wagens met cement te rangeren.

Ergens in het midden van de jaren '80 werd zij van de sloper gered door BVS. De loc werd volledig uit elkaar gehaald en alle onderdelen werden stuk voor stuk gerestaureerd. De ketel kreeg in Engeland een grondige opknapbeurt.

De loc werd voorgesteld op 3 en 4 juli 2010 tijdens "Scheldeland in Stoom". De machine reed toen pendelritten tussen Baasrode-Noord en Sint-Amands.

Nadien werd de loc nog verder afgewerkt en ook de ophanging werd aangepast.

Op zondag 31 juli 2011 reed de Haine-Saint-Pierre samen met de Tubize 2069 haar eerste commerciële rit van Baasrode-Noord naar Puurs.

Filmopname te Arlon

De 5166 en drie K-rijtuigen kwamen op 8 augustus 2011 naar Arlon, waar een opname gemaakt werd voor de film "Zigzagkind", die zich afspeelt in het zuiden van Frankrijk. Voor die gelegenheid werd het station die dag omgebouwd tot dat van Nice. Er werden zelfs palmbomen geplaatst op het perron. De opnames werden bemoeilijkt door het slechte weer. Om een realistisch beeld te krijgen, was het immers noodzakelijk dat het perron en de trein droog bleven, ondanks regen en wind. De zon liet zich pas zien na het einde van de filmopnamen.

FOTO 106-37 De 5166 in het station van "Nice". 8 augustus 2011. Wim DE RIDDER



Haven van Brussel

In het kader van een verbeterde integratie van de Brusselse haven in het stadsbeeld en ter gelegenheid van de 175ste verjaardag van de Belgische spoorwegen werd locomotief nr. 4 van de S.A. Cokeries te Willebroek (ASED), als monument geplaatst op de brug over het kanaal aan het Redersplein. Deze twee-assige locomotief (Bt) werd gebouwd door La Hestre in 1923 (constructienr. 39). Na haar buitendienststelling in 1970 werd zij aangekocht door de NMBS. Het zou nog duren tot 26 juni 1977, vooraleer zij verhuisde van Willebroek naar het museum te Leuven. Ze werd per vrachtwagen vervoerd van Leuven naar Schaarbeek op 26 juli 2010, waar ze een oppervlakkige restauratie onderging (zie ODB 99 blz. 34). Samen met haar werd een antieke ketelwagen gerestaureerd en boven het kanaal geplaatst. Dit project werd gerealiseerd op initiatief van Philippe MATHYS, directeur-generaal van de haven van Brussel. De brug verbond Thurn & Taxis met de rechteroever van het kanaal (zie de foto van de 7201 in ODB 105 blz. 66, waar de brug zichtbaar is achter de locomotor). De site bevindt zich op enkele passen van de Groendreef waar de eerste spoorlijn op het vasteland werd ingehuldigd in 1835. Het spoorwegmonument werd ingehuldigd op 18 maart 2011; een samenwerking van de haven van Brussel met de NMBS Holding.Brussel, 28 augustus 2011.

De 3608 van CFL

De heropstanding van de 3608 komt nabij. Begin september werd ze overgebracht naar de stelplaats te Pétange om haar definitieve livrei te krijgen. De 3608 is nu eigendom van de "Service des Sites et Monuments Nationaux" en de restauratie werd gerealiseerd door vrijwilligers van de vereniging "1604 Classics". Op de achtergrond zien we rotonde 1 van het depot te Luxembourg, waarvan de afbraak nadert. Luxembourg, 10 augustus 2011.
Christian SCHMITZ.



Duitsland

DB: de motorwagens BR 614 beëindigen hun loopbaan

De Deutsche Bahn (DB) heeft de inzet van de driedelige motorwagens van reeks 614 stopgezet. De 614'en, die bestonden uit twee aangedreven eenheden en een tussenrijtuig van de reeks 914, waren in feite een verbeterde versie van de VT624.

Na de bouw van twee prototype-stellen door MAN en Uerdingen in 1971, volgde de levering van 40 exemplaren tussen 1972 en 1975. Zij kregen de nummers 614 001 t/m 084, de tussenrijtuigen werden genummerd als 914 001 t/m 042.

FOTO 106-39 → Van december 2005 tot november 2006 waren de 614'en van Braunschweig te zien op de korte internationale verbinding tussen Leer en Nieuweschans, in Nederland. Op 17 juni 2006 steekt de 614 015, afkomstig uit Leer, de Westerwoldse Aa over, aan de inrit van het station Nieuweschans. De motorwagen is geschilderd in de laatste "Verkeersrot"-livrei van de DB. De 614 025 werd op 1 december 2009 geschrapt in het depot van Braunschweig.
Pierre HERBIET.

FOTO 106-40 ↓ Een trein, met motorwagen 614 024 in de oranje-witte "pop"-livrei op kop, berijdt een spectaculair gedeelte van de lijn Bayreuth – Nürnberg waar talrijke tunnels elkaar opvolgen. De trein is uitgebreid met een bijkomend tussenrijtuig. De foto werd genomen nabij Rupprechtstegen op 16 juni 1985.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO 106-38** Een motorwagen van de reeks 614, met de 614 056 op kop, München Hbf. Hij werd uit dienst genomen te Braunschweig op 11 augustus 2010. J. CASIER, verz. TSP.



De motorwagens kregen een hydraulische transmissie en MAN-dieselmotoren van het type D3650HM12U, die 370 kW leverden en een topsnelheid van 140 km/h mogelijk maakten. 26 exemplaren kregen later een nieuwe Cummins-motor van 448 kW.

Na een verblijf in het depot van Trier, aan het begin van hun loopbaan, werden de 614'en definitief toegewezen aan Braunschweig en Nürnberg. Van december 2005 tot november 2006 werden de motorwagens van Braunschweig gebruikt op de korte internationale verbinding tussen Leer en Nieuweschans, in Nederland. Hun actierrein werd ingekrompen doordat veel diensten in concessie werden gegeven van privé-operatoren, maar het definitieve einde werd ingeluid toen de nieuwe LINT-motorwagens van reeks 648.3 geleverd werden door Alstom. De laatste 614 werd eind 2010 stilgelegd te Nürnberg. De 614 005 / 914 003 / 614 006, geschrapt op 15 februari 2011, zal door het DB-museum te Nürnberg bewaard worden. Een aantal motorwagens werd verkocht aan Remar te Cluj Napoca, om van daaruit de dienst te hernemen voor rekening van Roemeense privé-operatoren.



↑ In mei 1979 voerde een 614 een speciale rit uit naar Brussel. Hij was samengesteld uit motorwagens 614 021 en 025 in de "pop"-livrei en er was geen tussenrijtuig aanwezig. Hier passeert de trein in Erps-Kwerps, bij de terugkeer naar Duitsland op 25 mei 1979. Stefan DENAYRE.

Spanje: de wederopstanding van een motorwagen type S ex-NMVB!

Tussen 1972 en 1990 heeft FEVE, de uitbater van de meterspoorlijnen in Spanje, gebruik gemaakt van motorwagens type S, die zij tweedehands had aangekocht bij de NMVB (zie ODB 97). Twintig jaar na hun buitendienststelling is één van deze motorwagens verzeen in de vorm van een prototype voor een tram die rijdt op waterstof.

Een van de motorwagens van de reeks 3400 werd inderdaad omgebouwd om te functioneren door middel van een brandstofbatterij. Hij zal getest worden tussen Ribadesella en Llovido, op de niet-geëlektrificeerde lijn tussen Santander en Oviedo. De brandstofbatterij levert de stroom aan de vier tractiemotoren van 25 kW die een snelheid van 25 km/h toelaten voor vijftien dagelijkse heen- en terugritten van 10 km.

Dit project wordt gezamenlijk gevoerd door de FEVE en de Cidaut (stichting voor onderzoek en ontwikkeling voor vervoer en energie, gevestigd aan de universiteit te Valladolid).

De motorwagen werd op 23 september 2011 aan de pers voorgesteld. Hij zal in 2012 in commerciële dienst komen.



↑ De motorwagen 3411 tijdens de voorstelling aan het publiek op 1 oktober 2011. FEVE.

→ De motorwagen 3411 na zijn transformatie. In tegenstelling tot wat wij schreven in ODB 97 p. 57 werd dit voertuig dus niet verschroot. FEVE.



Groot-Brittannië

Desiro City

Op 16 juni heeft het Britse Ministerie van Vervoer laten weten dat het aanbod van Siemens hun voorkeur genoot boven dat van Bombardier voor wat betreft het Thameslink-contract. Het gaat over een bestelling van 1200 rijksteden die kunnen rijden onder een bovenleiding van 25 kV of op lijnen die gevoed worden door middel van een derde rail op 750 V gelijkspanning. Het gaat om de verbinding die Bedford met Brighton verbindt en de Londense agglomeratie doorkruist via een noord-zuidas. De Class 319 die nu op deze verbinding rijden, zullen naar andere lijnen overgebracht worden. De door Siemens voorgestelde nieuwe motorstellen zijn een variant op het Desiro-gamma, Desiro City genaamd. Zij zullen worden gebouwd in het Duitse Krefeld en geleverd worden tussen 2015 en 2018.



Virtuele voorstelling van een Desiro City stel, voorgesteld door Siemens voor het Thameslink-contract. Siemens.

Een andere aanbesteding werd eveneens open verklaard voor de nieuwe Crossrail verbinding, die London zou doorkruisen via een oost-westas (van Shenfield en Abbey Wood naar Maidenhead en Heathrow). Vijf kandidaten zijn hier nog in de running voor deze bestelling van 60 motorstellen: Alstom, Bombardier, CAF, Hitachi en Siemens. De motorstellen van Crossrail moeten voldoen aan dezelfde technische bijzonderheden als deze van Thameslink, en de stijgende besparingen die het best gerealiseerd worden door identiek materieel te bestellen, spelen in het voordeel van de Desiro City.

TRAXX UK

Na jaren twijfelen hebben de Britse regering en Network Rail (de uitbater van de infrastructuur) een groots elektrificatieprogramma gestart, dat moet uitgevoerd worden binnen de komende zes jaar. Hieronder vallen de lijnen Manchester - Liverpool, London - Bristol - Cardiff, met daarbij enkele van hun zijlijnen en het centrum van Schotland.

Deze beslissing heeft natuurlijk de firma Bombardier op ideeën gebracht. Zij zien hierin een nieuw actieterrain voor hun topproduct: de TRAXX, en stellen de TRAXX P200 AC UK voor, aangepast aan het

vrije-ruimteprofiel van over het Kanaal. De versie P200 AC UK zou aan 200 km/h kunnen rijden en een vermogen ontwikkelen van 5600 kW. Een dieselmotor type "last-mile" zou ook inbegrepen zijn. Indien men hier officieel opteert voor de markt in het noordoosten van Engeland, om er de Class 90 en 91 te vervangen, spreekt de versie met de "last-mile"-dieselmotor eveneens de goederenoperatoren aan.

De potentiële markt voor een TRAXX, die kan rijden zowel op de Britse als op de Europese spoorwegnetten, evenals in de Kanaaltunnel is enorm!



Virtuele voorstelling van de TRAXX UK. Bombardier.

Agility Trains

Om de InterCity 125-treinsetten (twee Diesellocomotieven Class 43 die een aantal rijksteden type Mark3 insluiten en kunnen rijden aan 200 km/h) op de *East Coast Main Line* (London - York - Edinburgh) en op de *Great Western Main Line* (London - Bristol - Swansea) te vervangen, had de Britse regering in februari 2009 het aanbod van Agility Trains, namelijk de Hitachi Super Express, aangenomen. Het project werd vervolgens afgeblazen om reden van de onzekerheden betreffende het elektrificatieprogramma. Deze werden intussen gelicht en het project werd terug opgestart in maart 2011.

Een bestelling voor 533 rijksteden zal eind 2011 geplaatst worden en zal bestaan uit stammen van 5 of 8 rijksteden; ofwel hy-

bride (25 kV en diesel, 350 eenheden), ofwel zuiver elektrisch (25 kV, 183 eenheden). De stammen zullen gebouwd worden in een nieuwe fabriek te Newton Aycliffe, de levering is voorzien vanaf 2016. Agility Trains (een consortium dat bestaat uit Hitachi en John Laing Projects & Development Ltd) zal ook gedurende 30 jaar verantwoordelijk blijven voor het onderhoud van de treinstellen.



Virtuele voorstelling van een Hitachi-treinset dat de HST zal vervangen. Hitachi.

Scotrail gaat de stellen Class 334 vernieuwen

De maatschappij Scotrail, die de reizigersdienst in Schotland uitbaat, heeft beslist om zijn 40 driedelige motorstellen Class 334 te moderniseren. Deze stellen, die deel uitmaakten van de reeks "Juniper", werden gebouwd door Alstom in Birmingham tussen 1999 en 2002. Tengevolge van vele problemen, ving de commerciële dienst van deze motorstellen slechts aan vanaf 3 april 2001. Als tegemoetkoming voor deze vertraging heeft Alstom twee stellen extra geleverd, de oorspronkelijke bestelling betrof 38 eenheden.

Het vernieuwingscontract, waaraan een prijskaartje van 4 miljoen Britse pond hangt, werd aangegaan bij Railway Projects Ltd. te Derby. De binneninrichting zal volledig vernieuwd worden, met een totaal van 183 zitplaatsen. De stellen krijgen de donkerblauwe livree van "Scotrail".

Deze motorstellen rijden in de buitenwijken van Glasgow. Sinds 12 december 2010 rijden zij ook op de nieuwe verbinding Glasgow - Airdrie - Bathgate - Edinburgh.

Motorstel 334 035 in het station Largs, een badstad ten zuiden van Glasgow, op 16 augustus 2007. Ron SMITH.



Nederland

LOCON

De Nederlandse maatschappij *LOCON Benelux* werd opgericht op 21 februari 2011 en is een filiaal van het Duitse *LOCON Logistik & Consulting*. Zij startte haar activiteiten in Nederland op 1 juli en nam van *HUSA* de tractie van de afvaltreinen over. Deze rijden vanuit Apeldoorn, Haanrade, Maastricht, Noordwijkerhout en Hilversum, naar Acht, Bergen op Zoom, Tilburg, Vlissingen en Wijster.

Het tractiepark bestaat uit twee elektrische locomotieven die werden overgenomen van de NS op 23 juni 2011: de 1827 en 1834, vernummerd als 9901 en 9902 samen met vier diesellocomotieven (twee G1206 en twee ex-202 / 203 DB).



Een afvaltrein Maastricht - Wijster wordt gesleept door de 9901. De 9902 rijdt mee als voertuig. Best, 29 juli 2011. Johnny BRAUNS.

SNCF: Einde van de BB 16500

De laatste reguliere trein, gesleept door een BB16500 (zie ODB 100, blz 70-73) reed op 2 september (trein TER 841239 Lille - Valenciennes, gesleept door de 16651). Twee locomotieven zullen bewaard blijven: de BB16506 bij CMCF te Oignies en de BB16745 in de Cité du Train. Vier andere locomotieven werden verkocht aan Regiotrans in Roemenië (BB16546, 16612, 16620 en 16654).

FOTO 106-41 → *De BB16539 in oorspronkelijke livree te Lille op 24 augustus 1981. Zij kwam in dienst in de werkplaats van Strasbourg op 25 juli 1959 en werd uit dienst genomen te Lens op 15 december 2003. Julien CASIER, Verzameling TSP.*



FOTO 106-42 ↓ *De BB 16791 rangeert op 12 september 1991 in het station van Quévy, terwijl de 2003 aankomt met een autotrein van Renault Vilvoorde. De 5126 rijdt met een shuttletrein tussen Quévy en Aulnoye. De 16791 werd geschrapt uit de inventaris in het depot van Lens op 17 december 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Tsjechië

RegioJet in dienst

Sinds 26 september 2011 moeten de Tsjechische spoorwegen (CD) zich wapenen tegen de concurrentie in de Intercity reizigersdienst. Sindsdien kunnen reizigers tussen Praag en Havírov immers kiezen tussen diensten van de historische operator en deze van RegioJet.

RegioJet is een filiaal van reisagentschap Student Agency, dat samenwerkt met Keolis, een Franse maatschappij die hoofdzakelijk gesteund wordt door de SNCF...

In de beginperiode verzekerde RegioJet drie rotaties per dag, met stilstanden in negen stations, waaronder Ostrava, Olomouc en Pardubice. Vanaf december zal deze dienst verdrievoudigd worden en het eindpunt zal naar Zilina, in Slowakije verlegd worden. Een jaar later zouden de RegioJet-treinen tot in Kosice moeten rijden.

De treinen bestaan uit 5 rytuigen, die aangekocht werden bij de ÖBB (26 rytuigen in totaal), ingesloten door 2 elektrische locomotieven serie 162 gebouwd door Skoda, afkomstig van FNM te Milano in Italië (zie ODB 99, blz. 48). Een vijftigtal nieuwe rytuigen werden besteld bij Astra Vagoana Calatori in Roemenië en zouden in december in dienst moeten komen.

RegioJet heeft ook de uitbating verkregen van de relatie Bratislava - Komárno in Slowakije, vanaf maart 2012, met Talent-motorwagens van Bombardier.

De concurrentie laat van zich horen op de relatie Praag - Ostrava, want een derde operator, Leo Express, heeft zich aangemeld om de verbinding Praag - Ostrava vanaf mei 2012 te rijden met een Intercity-versie van het Flirt-motorstel van Stadler, besteld in vijf exemplaren.

Ten gevolge van de liberalisering van het spoorwegnet in Europa hebben verscheidene privéoperatoren zich toegelegd op de uitbating van spoorverkeer om de nationale operatoren te beconcurreren, maar in de meeste gevallen duurde dit verhaal niet al te lang. We herinneren ons de slechte ervaring van *Lovers Rail* in Nederland in de jaren '90, en het recente verdwijnen van de Britse *Wrexham & Shropshire*; van de Slovaakse *BRKS* en het Italiaanse *Arenaways* (zie blz. 39). *Grand Central* en *Hull Trains* in Groot-Brittannië en *Veolia* in Zweden schijnen meer succes te hebben. En binnenkort zal *NTV* de eerste concurrent zijn op het Italiaanse hoge-snelheidsnet, terwijl vanaf december 2011 de Deutsche Bahn geconfronteerd zal worden met *HKX (Hamburg - Köln-Express GmbH)* tussen Hamburg en Köln en de ÖBB met *WESTBahn* op de relatie Wien-Salzburg.



↑ Op de eerste dag van uitbating (26 september 2011) kwam de RegioJet uit Havírov aan te Praag Hl. n., gesleept door de 162 114 (EVN: 91 54 7 162 114-3 CZ - RJ). Drie verbindingen Praag - Havírov ontstonden, met vertrek te Praag om 07u27, 11u27 en 17u27, en met aankomst te Havírov om 11u28, 15u28 en 21u28. In de omgekeerde richting: vertrek te Havírov om 05u20, 12u27 en 16u27, met aankomst te Praag om 09u31, 16u31 en 20u31. Johnny BRAUNS.



↑ Een RegioJet verlaat Praag op 27 september 2011. De 162 112 heeft nog geen nieuwe livrei. RegioJet heeft negen locomotieven type 162 gekocht bij FNM. Johnny BRAUNS.

↓ Een RegioJet is op 20 september 2011 heen en terug gereden tussen Praag en Ostrava voor een persvoorstelling. Hieronder de 162 117 te Brandys. Michel HANSENS.



Italië

Oorlog bij Trenitalia

Het lijkt erop dat Trenitalia de oorlog heeft gewonnen tegen Arenaways, de eerste privéoperator die het aangedurfd heeft om hen te beconcurreren voor wat betreft de binnenlandse reizigersdienst (zie ODB 99 blz. 48).

Van een eerste verbinding tussen Torino en Milano, die werd uitgebaat sinds november 2010, werd afstand gedaan als zijnde niet winstgevend vanwege het verbod om de tussenliggende stations te bedienen en aldus de economische opmars van Trenitalia te verstoren. Deze beslissing van het Italiaanse regelingsbureau voor spoorwegzaken werd pas bekend gemaakt enkele uren voor het vertrek van de eerste trein. Een tweede poging, een zomertrein tussen Torino en Livorno langs de stranden van Cinqueterre had blijkbaar meer geluk en het succes bleef niet uit, ondanks de weinig hoopgevende voorwaarden opgedragen aan Arenaways (vertrek vanuit Torino op weekdays om 5u20 en om 6u30 in de weekends). Hoewel de FS opperden dat de trein van Arenaways de economische voorwaarden van het contract dat werd afgesloten met de Regio van Ligurië wijzigde, zag deze regio dit enkel als een bijkomende dienstverlening en verzette er zich niet tegen; dit tot groot ongenoegen van de FS die prompt beslisten om de voordelen die de Carta Treno aan de reizigers van deze



De Arenaways-trein van 18u05 naar Torino vertrekt te Milano Porta Garibaldi op 1 juli 2011. Alessandro ALBE.

regio bood, af te schaffen!

Dit was de druppel die de emmer deed overlopen en drie van de belangrijkste investeerders van Arenaways trokken zich terug, waardoor Giuseppe Arena begin augustus verplicht werd de boeken neer te leggen. Ondanks deze beslissing kreeg Arenaways de toelating om de sleping van de EETC-autoslaaptreinen en de DB-Autozug komende uit Nederland en Duitsland verder te zetten tot het einde van deze zomer.

De maatschappij NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), die 25 AGV-treinstellen besteld heeft bij Alstom om met hogesnelheidstreinen te rijden in Italië, klaagt eveneens over de herhaalde aanvallen van de spoorwegoverheid om hen te hinderen bij het uitvoeren van hun activiteiten (moeilijkheden bij het inleggen van proefritten, geen toegang tot de werkplaatsen, verplicht beschikken over eigen hulpmaterieel en reservestellen enz...). De eerste trein van NTV moest rijden in november 2011 tussen Milano en Napoli.

TELEX....

RUSLAND

● Begin augustus hebben de Russische spoorwegen een protocolakkoord ondertekend met Transmashholding voor de bouw van dubbeldekstreinen, een primeur op het Russische net. Deze stammen, die samengesteld zullen worden uit 6 of 12 rijtuigen, zullen worden ingesloten door twee locomotieven en mogen rijden aan 160 km/h. Zij zullen ingezet worden op de Interregioverbindingen met vertrek uit Moskou naar Tver, Yaroslavl, Vladimir, Ryazan, Tula, en Kaluga. De locomotieven zullen vanaf 2014 gebouwd worden door NEVZ te Novochoerkastk en de rijtuigen door TVZ te Tver, vanaf 2014.



Virtuele voorstelling van de dubbeldeks-treinen, besteld bij Transmashholding door de Russische spoorwegen .

OEKRAÏNE

● Anderzijds heeft Transmashholding ook een contract getekend met de

Oekraïense spoorwegen voor de levering van 292 dubbele elektrische locomotieven (Bo'Bo' + Bo'Bo') van het type 2EL4 tussen 2012 en 2016.

Zij worden gebouwd door de fabriek van Lugansk, die tot hiertoe enkel gespecialiseerd was in de bouw van diesellocomotieven. Zij zijn bestemd voor het goederenvervoer onder 3000 V gelijkspanning en zullen de VL8'en vervangen. Zij zullen een vermogen van 6000 kW ontwikkelen en een snelheid halen van 120 km/h. Er werden al drie prototypes van gebouwd in 2009.

LUXEMBURG - CFL

● De 1805 werd op 23 september geschrapt wegens schade aan de hoofdgenerator. Er blijven nog slechts vier 1800'en in dienst. De museumloc 1820 werd vervangen door de 1818.

● De motorstellen Z2 (reeks 2000 CFL) zullen een grote revisie ondergaan. Bij deze gelegenheid krijgen zij een totaal nieuwe schildering.

FRANKRIJK

● Op 8 september 2011 werd in het bijzijn van Nicolas Sarkozy het eerste deel van de LGV Rijn-Rhone, tussen Côte-d'Or en Belfort (140 km), ingehuldigd door de SNCF en de SBB.

● Het bekende smalspoor van de Blanc Argent van de SNCF, dat Salbris met Luçay-le-Mâle verbindt (67 km) zal worden vernieuwd. De staat van de lijn laat reeds enkele jaren te wensen over. Daar-om werd de snelheid er teruggebracht van 70 km/h naar 30 km/h met een vermindering van de frequentie tot gevolg. De werken zullen einde 2011 aanvangen.

Trenitalia - Eurotunnel

● Trenitalia en Eurotunnel hebben een samenwerkingsakkoord ondertekend. Een eerste verbinding werd opgestart in juli tussen Frankrijk en Italië. Het betreft een graantrein, komende uit de regio Bourgogne met als bestemming verscheidene Italiaanse steden, en dat vijf maal per week. De trein wordt tot Ambérieu gesleept door een locomotief van Europorte, filiaal van Eurotunnel, en verder naar Italië door een locomotief van Trenitalia. Andere projecten staan ter studie. Voor Trenitalia is het een eerste stap ter verovering van de Franse goederenmarkt. Reeds geruime tijd tracht Trenitalia haar activiteiten uit te breiden op de internationale markt met het terugkopen van Arriva Deutschland en van TXLogistik. Met dit akkoord laat Eurotunnel haar ambitie zien. Zo kocht zij in 2009 het Franse gedeelte van Veolia en daarna GB Railfreight, de derde Britse goederen-operator.

Tsjechië

Nieuwe livrei van de CD

De Tsjechische spoorwegen (CD) en haar goederenafdeling CD Cargo, passen sedert een tweetal jaren progressief een nieuwe livrei toe op zowel het tractiematerieel als op de rijkwielen, met de kleuren wit, licht- en donkerblauw, wat een mooi effect geeft. Zoals het dikwijls het geval is in Tsjechië en in Slovakije kan er wel wat variatie voorkomen, tot groot genoegen van de fotografen. Hierbij enkele foto's van treinen met de nieuwe livrei.

FOTO 106-43 ↗

Doorrit op 23 september 2011 te Zohor van een goederentrein, gesleept door de 240 107 (Skoda 1969 - 25 kV).
Marc RIGUELLE.

FOTO 106-44 →

De 132 002 (Skoda 1971 - 3 kV) in de standaardkleuren van CD Cargo met een contrainertrein aan de haak. Brandys, 18 september 2011.
Michel HANSENS.



← FOTO 106-45

Nog steeds te Brandys: doorrit op 18 september 2011 van een goederentrein, gesleept door de 363 047 (Skoda 1985 - tweespansig 3 + 25 kV). Op de voorzijde van de locomotief zien we het logo van CD Cargo. De eerste locomotief die de nieuwe livrei kreeg aangemeten, was de 372 010 in december 2007.
Michel HANSENS.

FOTO 106-46 →

Vertrek te Vranovice van een lokale trein gesleept door de 242 278 (Skoda 1979 - 25 kV) waarvan de witte kleur de boventoon voert, zoals bij alle krachtvoertuigen die in de reizigersdienst voorkomen. 21 september 2011.
Michel HANSENS.





← FOTO 106-47

De bejaarde 141 054 (Skoda 1960 - 3 kV) nog steeds in de oude livrei op kop van een lokale trein waarvan de eerste rijtuigen reeds getooid zijn met de nieuwe kleuren. Brandys, 18 september 2011. Michel HANSENS.

↓ FOTO 106-48

De 753 765 (CKD) sleepte op 19 september 2011 een lokale goederentrein door Hanusovice Holba. Marc RIGUELLE.



■ Slovaakse: Indienststelling van de nieuwe dubbeldeksmotorstellen

De Tsjechische firma Skoda Vagonka levert aan de Slovaakse spoorwegen (ZSSK) een serie van 10 driedelige motorstellen, ondergebracht in de serie 671. Ze zullen worden ingezet in het voorstedelijk vervoer rond Žilina en Košice en zijn een tweespannige versie (3 kV gelijkspanning en 25 kV 50 Hz) van het motorstel CityElefant van de Tsjechische spoorwegen (serie 471, waarvan 83 eenheden besteld werden). Zij kunnen 160 km/h halen en hebben 307 zitplaatsen. Het werd een bestelling van 96 miljoen euro.

FOTO 106-49: Een van de eerste commerciële ritten van de 471 001 met trein 7852 Liptovky - Mikulas - Žilina. Liptovska Tepla, 17 mei 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Montenegro



Ten gevolge de splitsing van de confederatie Servië en Montenegro in juni 2006, werd Montenegro een onafhankelijke Balkanrepubliek met een oppervlakte van 13.812 km² en met 661.000 inwoners. Het spoorweginet van 250 km heeft een geëlektrificeerde lijn tussen Bijelo Polje (aan de grens met Servië) en Bar (aan de Adriatische zee) en twee goederenlijnen. De elektrische lijn verbindt Podgorica met Nikšić; de andere, uitgerust met dieseltractie, verbindt Podgorica met Tuzi (aan de Albanese grens).

↑ De autoslaaptrein Brzi 437 Subotica - Bar rijdt op 22 juni 2011 voorbij het station van Virpazar. Hij wordt gesleept door de 461-013 van de Servische spoorwegen. De locomotieven van de reeks 461 worden in pool ingezet voor het slepen van expresstreinen tussen Servië en Montenegro. Zij werden tussen 1972 en 1984 gebouwd door Elektroputere Craiova en hebben een vermogen van 5100 kW. Jean-François HUART.

↓ Trein Brzi 435 rijdt van Belgrado naar Bar en komt hier met ruim twee uur vertraging aan in het station van Virpazar. Hij wordt gesleept door de 461-039 van de Montenegrijnse spoorwegen (Željeznički prevoz Crne Gore - ZCG). 22 juni 2011. Jean-François HUART.





↑ *Het motorstel 412-051 wringt zich op 22 juni 2011 tussen het Skadar-meer en de naastliggende bergen en verlaat hier het station van Virpazar en gaat weldra over de dijk van Vranjina rijden. De lijn Belgrado-Bar werd ingehuldigd in 1976. De sectie Podgorica-Bar dateert echter uit 1959. Jean-François HUART.*

↓ *Getooid met een mooie livrei, plaatst de Co'Co' 461-036 van ZCG zich voor de expresstrein Brzi 430, met bestemming Podgorica (ex-Titograd), de hoofdstad van Montenegro waarna hij verder rijdt naar Belgrado, via een prachtige geëlektrificeerde lijn op 25 kV 50 Hz, ingehuldigd in 1976. Bar, 22 juni 2011. Jean-François HUART.*





↑ Alhoewel Montenegro een land is met veel bergen, vindt men in de streek rond Podgorica een uitgestrekte vlakte. De autoslaap-trein Brzi 1343 die Belgrado met Bar verbindt, werd op 23 juni 2011 gefotografeerd in de omgeving van de halte van Podgorica Aerodrom. Hij is samengesteld uit allerlei Servisch materieel, met op kop de Co'Co' 461-156 (met in het midden een rijtuig uit de trein van Tito). Jean-François HUART.

↓ Met uitzondering van een gesleepte trein tussen Bar en Bijelo Polje, wordt het omnibusverkeer gereden met vierledige motor-stellen van de serie 412, gebouwd in 1982 door RVR te Riga. Na gestopt te zijn in het station van Virpazar, vertrekt trein Pn 6153 uit Podgorica richting Bar. Op 22 juni 2011 wordt de trein gereden door de 412-051. Jean-François HUART.





↑ Elke trein van het ZCG-net moet gedurende lange tijd halt houden in één van de mooiste toeristische plaatsjes in Montenegro, en wel aan het Skadar-meer. Trein Brzi 430 Bar - Belgrado, gesleept door de 461-036 van de Montenegrijnse spoorwegen, samengesteld uit Servische rijtuigen, rijdt op 22 juni 2011 over de dijk van Vranjina, halverwege tussen Bar en Podgorica. Jean-François HUART.

↓ Trein Brzi 430 komt op 23 juni 2011 op volle snelheid voorbij de halteplaats van Podgorica Aerodrom, om enkele minuten later te stoppen in de hoofdstad. Alhoewel de trein dagelijks gesleept wordt door een locomotief van ZCG (hieronder, de 461-029), bestaat de samenstelling afwisselend uit rijtuigen van de Servische of van de Montenegrijnse spoorwegen (met op de foto: de internationale rijtuigen van de ZCG). Jean-François HUART.



Wagens voor het vervoer van gist

Gistvervoer voor de N.G. & S.F. uit Brugge door de NMBS

Korte geschiedenis van de transportmiddelen in Brugge

Brugge was voor zijn handel altijd afhankelijk van zijn waterwegen. Het "Venetië van het noorden", zoals de stad tijdens de middeleeuwen werd genoemd, werd door het Zwin verbonden met de Noordzee. Vandaag is dit een natuurreservaat aan de Nederlandse grens (tussen Knokke en Sluis) met een unieke flora en fauna.

Deze kreek werd voor het eerst vermeld in 1134 en ze eindigde op de plaats waar later Damme zou worden gesticht. Het Zwin werd voor het eerst aangeduid als overstromingsgebied in 1187. Deze inham was van essentieel belang voor Damme als zeehaven en voor Brugge, waarmee ze was verbonden door het kanaal van Damme.

Jammer genoeg begon de kreek vanaf 1170 te verzanden en samen met de inpoldering van dit gebied vanaf de 13de eeuw leidde dit er in de loop van de 15de eeuw toe dat enkel Sluis nog te bereiken was met zeeschepen. Brugge verloor dus haar statuut van zeehaven.

Om de toekomst van de handel veilig te stellen werd een kanaal gegraven naar Oostende en Gent, waarbij gebruik gemaakt werd van de bedding van het riviertje "Ieperlee". Deze waterloop doorkruiste de hele streek en eindigde enerzijds in het krekengebied van Oostende en anderzijds in de streek van het Zwin. De werken konden snel worden afgesloten waardoor Brugge een belangrijke binnenhaven bleef.

In 1665 werd de "Handelskom" gegraven. Toch moesten goederen met bestemming Gent worden overgeladen van niet al te grote schepen naar nog kleinere boten om het stadscentrum te kunnen passeren via de kanalen. Aan de oostkant van de stad werd alles dan nog eens overgeladen op grotere binnenschepen met bestemming Gent. Pas in 1751 liet keizerin Maria-Theresia van Oostenrijk de kanalen naar Oostende en Gent met elkaar verbinden.

De opening van de eerste spoorlijn naar Brugge (vanuit Gent) op 13 augustus 1838 was een nieuwe stimulans om handel en industrie in de stad uit te bouwen. Ondanks enkele kinderziekten bleek dit nieuwe transportmiddel veel sneller te zijn dan de scheepvaart. Brugge werd al snel een belangrijk spoorwegknooppunt. De lijn naar Oostende werd geopend op 28 augustus 1838, gevolgd door de lijn naar Torhout van de S.A. des Chemins de fer de la Flandre Occidentale op 28 februari 1847. De lijnen naar Eeklo (uitgebaat door de S.A. des



Reproductie uit de collectie van het Brugse archief van een oude kaart van het Zwin. De grootste stad op de kaart is Sluis. Rechts zien we Vlissingen en de monding van de Schelde. De verzanding was al begonnen. Verzameling archief Brugge.



Een postkaart van het kanaal "Brugge - Damme" uit 1896. Verzameling beeldbank Brugge.



Het "Handelsdok" in de 18de eeuw. Verzameling Genencor.

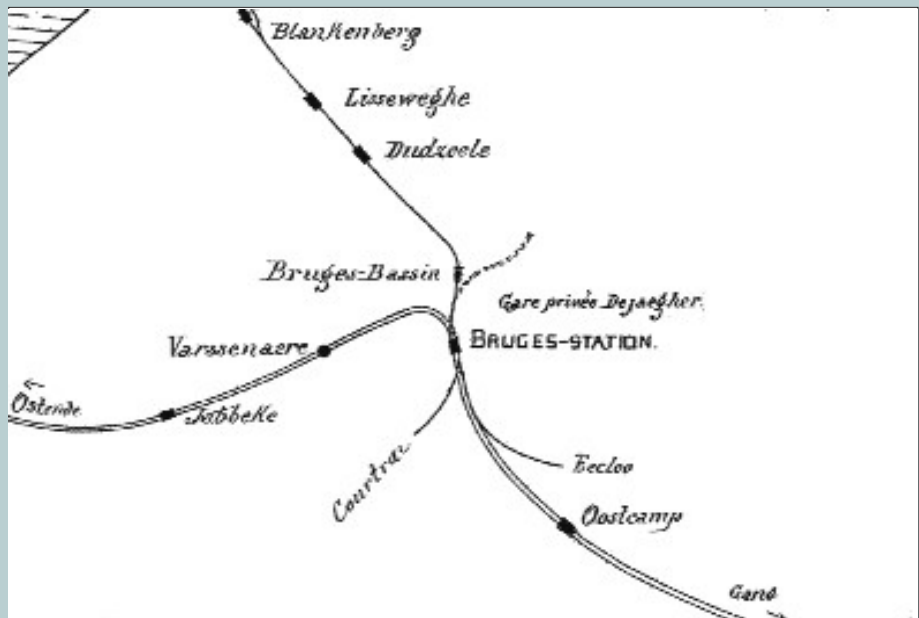
Chemins de fer d'Eecloo à Bruges) en Blankenberge (uitgebaat door de S.A. des chemins de fer de Bruges à Blankenberge), werden op respectievelijk 22 juni en 28 juli 1863 in gebruik genomen. Hiermee was de uitbouw vrijwel compleet (zie kaart op de volgende bladzijde). Reeds in 1865 stelde baron A. De Maere, schepen in de stad Gent, voor om een kanaal te graven tussen Heist en Terneuzen

via zijn stad. De Gentenaars waren hierin niet geïnteresseerd en pas tien jaar later zou hij meer succes hebben met de plannen voor een zeekanaal naar Brugge. Ondanks de zware politieke rivaliteit tussen de toenmalige katholieke en liberale partijen werd in 1875 een akkoord bereikt over een verbinding tussen Brugge en het nieuwe "Zee-Brugge". In 1892 schreef koning Leopold II een

wedstrijd uit waaraan een prijs van 25.000 goudfranken was verbonden. Op deze manier wou hij de haveninfrastructuur aan de Belgische kust verbeteren. Zijn persoonlijke voorkeur ging uit naar Oostende, net zoals die van de liberale regering. De prijs werd toegekend aan een ingenieur die ook voor Oostende koos. De Bruggelingen begrepen dan ook al snel dat het voor hun "Zee-Brugge" erop en eronder was en dat ze niet moesten rekenen op steun van de overheid of van andere steden.

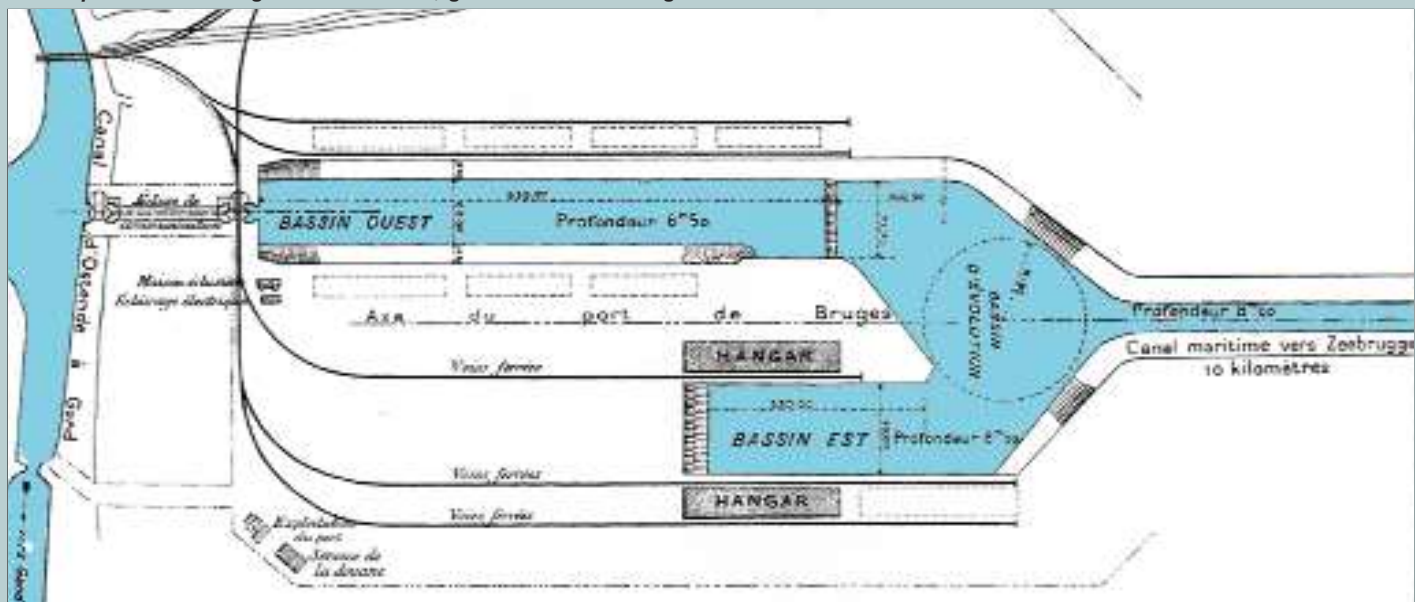
Brugge wou een nieuwe binnenhaven en een diepwaterhaven aan de kust. In 1892 accepteerde de stad een plan van de ingenieurs Louis Coiseau en Jean Cousin voor de bouw van een haven aan de kust met een kanaal naar Brugge. Dit project kreeg veel kritiek van personen wiens plannen niet waren aanvaard, zoals baron A. De Maere en de ingenieur De Mey. Op 23 augustus 1895 stemde het parlement uiteindelijk in met de bouw van "Zee-Brugge". Dit werd dagenlang gevierd in de stad, onder meer met een grote historische optocht waaraan alle Brugse verenigingen deelnamen.

Eind 1895 werd de "Compagnie des Installations Maritimes de Bruges" ("Maatschappij voor maritieme installaties van Brugge") opgericht. Ze kreeg een concessie van 75 jaar toegewezen die inging op de dag dat de haven was afgewerkt. De werken begonnen nog in hetzelfde jaar. De nieuwe strekdam die werd gebouwd had een lengte van 2,5 km. Daarachter begon het nieuwe, 10 km lange, kanaal naar Brugge dat eindigde aan de twee nieuwe dokken van de Brugse binnenhaven.



↑ Een zicht op het "Handelsdok" omstreeks 1935. De gebouwen dateren uit de 19de eeuw (zie ook de foto op de vorige bladzijde). Links zien we de fabriek van de N.G. & S.F. Verzameling Genencor.

↓ Een plan van de Brugse binnenhaven, getekend door de ingenieurs Coiseau en Cousin in 1894.



Als gevolg van deze werken fuseerde Brugge in 1899 met de gemeenten Dudzele, Lissewege, Sint-Andries, Koolkerke en Heist. De gemeente St.-Pieters-op-den-Dijk fuseerde met de stad na gedurende 101 jaar zelfstandig te zijn geweest. De oppervlakte van Brugge steeg hierdoor van 500 naar 3500 hectare. De werken zouden uiteindelijk negen jaar duren.

Op 29 mei 1905 werd de nieuwe haven plechtig geopend. De laatste werken aan de haven eindigden in 1907 en aan het kanaal in 1908. De officiële inhuldiging vond plaats op 23 juli 1907 in het bijzijn van koning Leopold II en prins Albert met zijn echtgenote Elisabeth. De feesten duurden enkele weken met ondermeer optochten die het glorierijke verleden van Brugge in de verf zetten. Een prestigieuze tentoonstelling over het oprichten van de orde van het Gulden Vlies in 1430 was een ander hoogtepunt, net zoals een optocht met als thema het huwelijk van Karel de Stoute dat in 1468 te Brugge werd voltrokken.

Na de feesten moest er gewerkt worden. Men dacht dat de rederijen zouden profiteren van deze nieuwe haven, maar naast enkele imposante stoom- en zeilschepen bleek het zeer moeilijk om nieuwe scheepvaartlijnen aan te trekken. De infrastructuur in de haven en de nieuwe spoorlijn naar Zeebrugge waren immers nog niet volledig operationeel. Bovendien bleek al snel dat de nieuwe verzanding achter de strekdam sneller evolueerde dan verwacht dat de baggeraars niet konden volgen. Er waren dus bijkomende investeringen nodig waardoor de rentabiliteit van de haven nog langer op zich liet wachten. Dit doel werd helaas nooit bereikt door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914.

De Duitse bezetter begreep al snel de grote strategische waarde van deze haven en er werden al snel belangrijke militaire installaties gebouwd, waaronder een duikbootbasis in Brugge. De hier gestationeerde onderzeeërs brachten meer dan 2500 geallieerde vrachtschepen tot zinken. De situatie werd zo ernstig dat de Britten een plan uitwerkten om drie oude marineschepen in de vaargeul van Zeebrugge tot zinken te brengen om de toegang te blokkeren. Deze operatie werd uitgevoerd op 23 april 1918 maar het succes was beperkt aangezien de eerste duikboten een korte tijd later weer konden uitvaren.

Na de oorlog bleken de haveninstallaties totaal vernield te zijn. Eerst en vooral moesten de ruïnes en de scheepswrakken opgeruimd worden. Pas in 1921 konden weer enkele vrachtschepen aanmeren maar de trafiek bedroeg slechts 200.000 ton. Tot 1940 verbeterde de toestand maar met mondjesmaat en in deze periode werd



Eén van de eerste schepen die gebruik maakten van het kanaal naar Brugge was de viermaster "Kaap Hoorn" in 1905. Verz. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichting.

nooit de kaap van 1 miljoen ton per jaar bereikt. Deze periode werd gekenmerkt door enorme technische en financiële problemen, waarbij de kosten voor het uitbaggeren van de haven op de eerste plaats kwamen. In 1923 schreef een Brugse krant zelfs over "het stervende Zeebrugge". De staat nam uiteindelijk in 1929 een deel van de schulden over en in ruil was de overheid nu alleen bevoegd voor het nemen van beslissingen. Ook de baggerwerken werden door de staat overgenomen. De haven was echter geen prioriteit en de investeringen vielen bijna volledig weg.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vielen alle commerciële activiteiten stil. Zeebrugge werd opnieuw een oorlogshaven en ze maakte deel uit van de "Atlantik-Wall", een keten van versterkingen die een inval moesten verhinderen. Bij de bevrijding op 3 november 1944 bleek de haven opnieuw helemaal vernield te zijn. Weer moest puin geruimd worden en ook de strekdam moest hersteld worden. De investeringen door de overheid waren echter minimaal. Het duurde twee jaar

vooraleer de eerste ferry weer kon aanleggen in Zeebrugge.

De tegenstanders van deze haven lieten niet na er op te wijzen dat de overslag in 1950 slechts 340.000 ton bedroeg tegen een eveneens magere 700.000 ton in 1939. In 1955 werd eindelijk een miljoen ton bereikt. De zegetocht van Zeebrugge begon pas na 1965 met de invoering van nieuwe technieken in de scheepvaart (de "tweede maritieme revolutie"): het "roll on/roll off"-verkeer en de invoering van containers. De uitbouw van de haven begon in 1972 en de nieuwe installaties werden door koning Boudewijn I ingehuldigd op 20 juli 1985.

Verschillende industrieën en maritieme lijnen, waaronder de *Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats* in 1924, hebben zich in de loop der tijden in de havens van Brugge en Zeebrugge gevestigd. De uitbouw trok ook grotere bedrijven aan, zoals een cokes- en een glasfabriek. In 1985 werd 14 miljoen ton bereikt en in het recordjaar 2000 werd maar liefst 35,5 miljoen ton goederen geladen of gelost.



De cokesfabriek van Zeebrugge. Verzameling Beeldbank Brugge.

De gistfabriek van N.G. & S.F. te Brugge

Deze firma begon kleinschalig. De Brugse archieven vermelden al in 1810 een kleine distilleerderij. Deze bevond zich in Assebroek en ze werd opgericht door de familie Verstraete, waarschijnlijk in een boerderij. De zoon, Alphonse Verstraete, verhuist het bedrijf later naar Sijsele, eveneens in de regio Brugge. De stad lag toen al aan een spoorlijn, wat het transport van alcohol naar andere steden vergemakkelijkte.

De winst werd geïnvesteerd in gronden, wat toen de zekerste vorm van beleggen was. Zo kocht Alphonse op 17 november 1860 vijf onbebouwde terreinen in de Wulpstraat te Brugge, waar een nieuwe fabriek werd gebouwd. In 1895 werden ook enkele aanpalende terreinen gekocht om het bedrijf uit te breiden.

Tot 1896 was het voor distilleerderijen bij wet verboden om gist te produceren. Bakkers gebruikten gist die uit brouwerijen afkomstig was. Deze gist liet het brood echter snel uitdrogen (vooral in de zomer) en het gaf het brood een zure smaak. Als gevolg hiervan kochten Belgische bakkers hun gist meer en meer in het buitenland (Frankrijk, Nederland, Duitsland, Verenigd Koninkrijk). Sinds 1870 produceerde vooral de N.G. & S.F. (Nederlandse Gist en Spiritus Fabriek) in Delft gist van hoge kwaliteit die ook in België zeer gevraagd was.

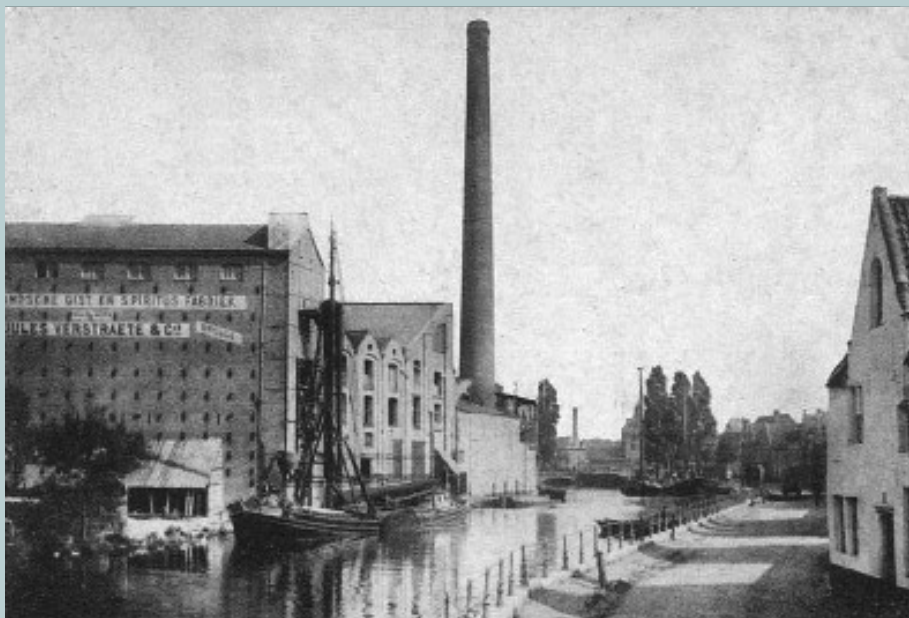
In 1896 kwam er een nieuwe wet die ook de Belgische distilleerders toeliet om gist te produceren. Deze nieuwe industrie werd bovendien gesteund door het opleggen van een aanzienlijke invoerheffing op buitenlandse gist.

Een aantal distilleerders besluit al snel om ook gist te gaan produceren. Zo ook Jules Verstraete, de zoon van Alphonse, die het bedrijf had overgenomen na het overlijden van zijn vader op 23 januari 1884. De gistproductie startte op 3 januari 1897.

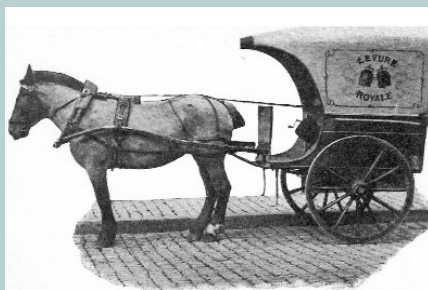
Jammer genoeg heeft Verstraete grote problemen met zijn gezondheid. Wanneer de "Nederlandsche Gist en Spiritus Fabriek" hem een aanbod doet twijfelt hij dan ook niet. Op 13 april wordt de distilleerderij Jules Verstraete verkocht aan het Nederlandse bedrijf en de fabriek verandert van naam.

Na de overname van andere distilleerderijen in 1905, 1908 en 1912 is het bedrijf de enige gistproducent in België. De meeste leveringen gebeuren per spoor. Op korte afstanden werd gebruik gemaakt van eigen vrachtwagens.

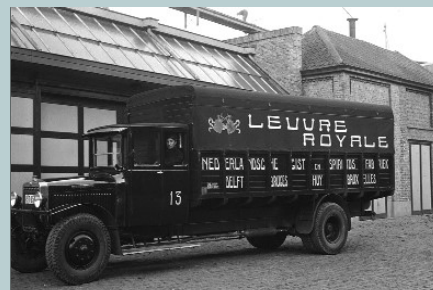
In 1910 verzocht de stad om een eigen spooraansluiting te bouwen. De wagens met draf stonden immers op de openbare weg nabij de fabriek alvorens ze naar het



↑ De fabriek van N.G. & S.F. in Brugge in 1897, nog met de naam van de vorige eigenaar Jules Verstraete. Verzameling Beeldbank Brugge.



Thuisbezorging van de gist door de groothandelaren, hier met paard en kar. Verzameling Charles OCSINBERG.



Vrachtwagen nr. 13 van de N.G. & S.F. fabriek. Verzameling Charles OCSINBERG.

station reden, wat nogal wat overlast veroorzaakte. Draf was een afvalproduct van het distilleren en werd gebruikt als basis voor veevoeder. Deze wagens waren niet waterdicht en de gelekte kleverige vloeistof vervuilde het wegdek.

Op het moment van de klachten waren de spoorwerken in de Brugse haven bijna voltooid. De oude bedding van de spoorlijn naar Blankenberge was opgebroken en het nieuwe vormingsstation Brugge-Zeehaven werd tussen 1907 en 1910 in verschillende stappen geopend. Hierdoor kon het tijdelijke vormingsstation dat in de nieuwe haven was aangelegd op een stuk van de lijn Brugge - Blankenberge weer gedemonteerd worden.

Het transport van gist naar de grote steden gebeurde met geïsoleerde goederwagens. Deze treinen reden naar het centrum van de grote steden. Zo werden gistwagens gelost in Antwerpen-Centraal, waarna de gist onmiddellijk naar de klanten werd overgebracht. Nadien werden de lege wagens overgebracht naar Antwerpen-Dam, waar ze in de bundel "Kempen" werden afgesteld. Van hieruit werden ze dan weer overgebracht naar het vormingsstation Brugge-Zeehaven.



Het laden van een stortwagen met draf in de dertiger jaren. Verzameling N.G. & S.F.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog zag de Duitse militaire overheid het belang van deze fabriek voor de voedselvoorziening in en ze kon dan ook ongehinderd verder blijven produceren. De thuisbezorging ondervond wel problemen aangezien de bezetter alle paarden en vrachtwagens had opgeëist. De Bruggelingen gebruikten dan maar koeien als trekkracht voor hun wagens.



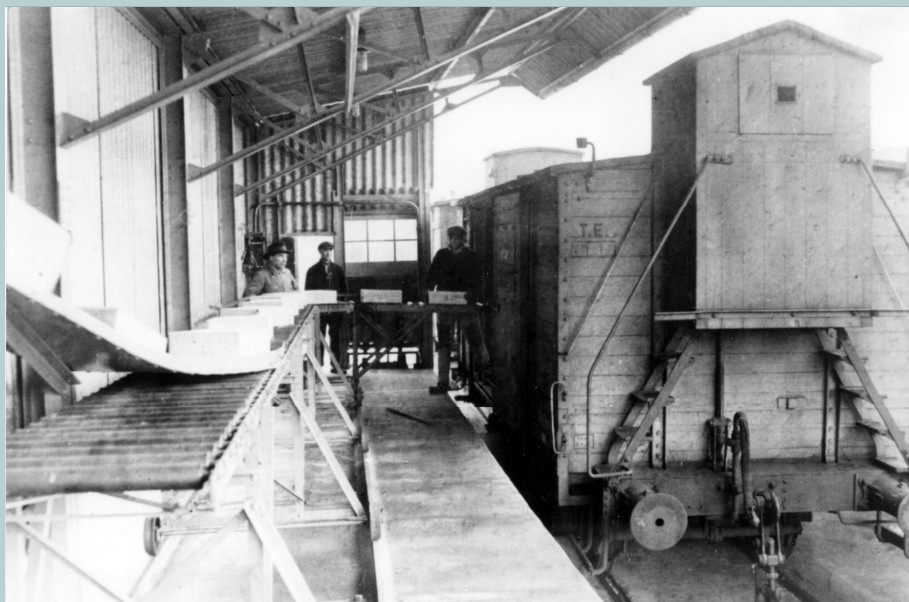
Tijdens de oorlog werden koeien ingezet voor de verdeling van de gist. Hier zien we een wagen voor de fabriek te Brugge. Verzameling Beeldbank Brugge.

Na de oorlog kon de fabriek nieuwe markten aanboren. De sociale problemen in heel Europa en de daaropvolgende crisis veroorzaakte bijna 1 miljoen werklozen in België. Daarna volgde een nieuwe wetgeving met o.a. de invoering 8-urige werkdag, het stemrecht en een pensioen van 700 frank.

In 1924 werd een nieuwe fabriek gebouwd, een project van ingenieur Viktor Jokin. De fabriek beheerste ook het sociale leven van haar bedienden en arbeiders. Ze bouwde in 1929 bovendien eigen woningen in verschillende delen van de stad.

De Tweede Wereldoorlog veroorzaakte nauwelijks schade in Brugge. Wel viel alle goederenvervoer in de haven weg. Ook nu werd de gistproductie als essentieel gezien. Terwijl de fabriek ongeschonden uit de oorlog kwam, kan dit niet gezegd worden van de Belgische Spoorwegen. Heel wat rollend materieel was vernield of verdwenen. Aanvankelijk kocht de NMBS oud materieel in Frankrijk en Groot-Brittannië. Ook de na de vijandelijkheden achtergebleven Duitse goederenwagens werden ingelijfd.

In 1947/1948 nam de NMBS 5500 gesloten wagens in dienst die bij de Belgische industrie waren besteld. Het ging om de types 2211a(1) nr. 455.000 t/m 459.999 en 2211b(1) nr. 460.000 t/m 464.999. Het type 2211a(1) werd voor normale transporten gebruikt terwijl het type 2211b(1) voor speciale transporten werd ingezet. In 1956 werden ze respectievelijk als 4.422.000 t/m 4.426.999 (type 2211A) en



↑ ↓ *Het laden van kisten met gist in geïsoleerde wagens in de dertiger jaren. Elke kist bevatte 20 pakken met 500 g gist. Verzameling N.G. & S.F, Beheer Stadsarchief Brugge.*



4.427.000 tot 4.427.499 (Type 2211B) vernummerd.

Het lijkt er echter op dat men teveel wagens voor speciale transporten had voorzien en deze reeks wordt teruggebracht tot 100 exemplaren (nr. 4.427.400 t/m 4.427.499). De andere wagens werden bij het type 2211A gevoegd, waardoor hun nummering 4.422.000 t/m 4.427.399 werd.

In 1964 werden de types 2211A en 2211B de types 2211A0 (nrs. 01 88 385 0 000 t/m 5 399, UIC-code Glms) en 2211A1 (nrs. 21 88 135 5 400 t/m 499, UIC-code Glms).

In 1981 werden ze nog maar eens vernummerd en werden ze respectievelijk de 21 88 138 5 000 tot 21 88 138 7 999 (UIC-code Glms, later Gkkllms, type 2211A0), en 21 88 138 9 000 tot 074

UIC-code Glms, later Gkkllms type 2211A1.

De wagens van het type 2211A0 zullen later verbouwd worden tot de types 2211A2 en 2211A3 (colis) en 2211A4 (vervoer van munitie). Ze kregen de nummers:

- type 2211A2 nr. 20 88 143 1 000 t/m 499;
- type 2211A3 nr. 20 88 143 2 500 t/m 999;
- type 2211A4 nr. 21 88 143 3 000 t/m 499.

Na het einde van het gistvervoer werden de hiervoor gebruikte wagens terug ingezet voor het normale transport zonder omgebouwd te worden, met behoud van hun eigen type en nummer en sommigen werden gebruikt als dienstvoertuig. De reeks werd op 16 november 1987 definitief geschrapt.

→ *Eén van de 33 wagens type 2211b(1), het latere type 2211A1, die aan de N.G. & S.F. werden verhuurd. Het gaat om nr. 460.495. Alle wagens droegen het opschrift "Levure Royale - Konings Gist" op de zijdeuren. Verzameling ARBAC.*

De N.G. & S.F. huurde 28 wagens van het type 2211b(1) voor het vervoer van gist en vijf bijkomende wagens als reserve.

Hun thuisstation was Brugge-Zeehaven en ze werden door personeel van de gistfabriek onderhouden. Deze transporten vereisten een ver doorgedreven hygiëne. Wanneer een wagen defect was of in onderhoud ging, werd een van de reservewagens ingezet. De reservepool werd dan onmiddellijk aangevuld met een andere wagen waardoor de nummerlijst na enkele jaren niet meer doorlopend was.

Bij de teruggave van de wagens in 1970 had de N.G. & S.F. de volgende wagens in dienst: 21 88 135 5 403, 414, 416 t/m 419, 421 t/m 423, 425 t/m 433, 435, 437 tot 440 en 442 t/m 446. De nummers van de reservewagens zijn niet meer bekend.

In 1950 veranderde de fabriek haar naam in "Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus Fabriek" (K.N.G. & S.F.), ter gelegenheid van de 80ste verjaardag van de fabriek in Delft.

In 1967 fuseerde ze met "Brocades", een farmaceutisch bedrijf. De naam werd gewijzigd in "Gist - Brocades" in 1985. De productie van gist werd echter al in 1969 beëindigd en de Brugse vestiging specialiseerde zich in het aanmaken van het enzym "Maxatase". De gist wordt dan uitsluitend geleverd door de fabriek in Delft.

Op 1 januari 1984 wordt de verdeling van bakkersgist toevertrouwd aan de firma Giverko. Dit bedrijf stond al sinds 1970 in voor de verdeling van de gist.

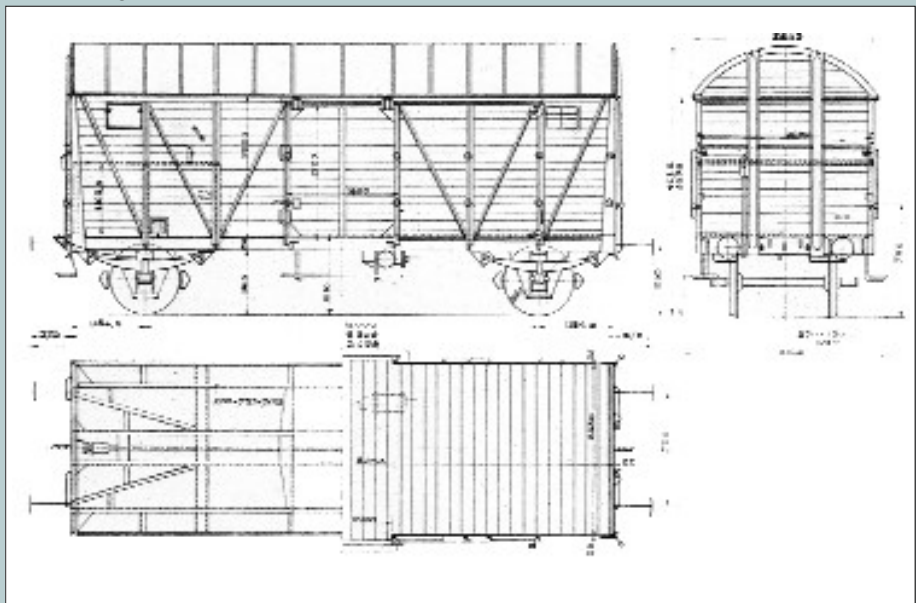
Op 24 juni 1987 verandert de fabriek alweer van naam. Het wordt nu "General Bio Synthetics", wat kort daarop weer wordt gewijzigd tot "International Bio Synthetics" (IBIS).

Sinds 2 juni 1995 is de "Koninklijke Gist-Brocades N.V." te Delft in handen van de Amerikaanse multinational "Genencor International". Onder deze naam is het bedrijf ook in 2011 nog actief.

→ *Plan van een wagen type 2211b(1) (nr. 460.000 t/m 499, later 4.427.000 t/m 499) waarvan 33 exemplaren aan de N.G. & S.F. werden verhuurd voor gistvervoer. Bemerkt de bak (getekend in stippellijn) boven de linker as voor het laden van het ijs en de hefboom voor het aflaten van het smeltwater. Deze inrichting werd echter nooit geplaatst.*



↑ *Wagen 4.427.429 (type 2211B), verhuurd aan de K.N.G. & S.F. De "K" van "Koninklijke" werd in 1950 toegevoegd. De foto werd na de vernummering van 1954 gemaakt. Verzameling Charles OCSINBERG.*



Wagen 21 88 135 5 436-7 te Vorst in 1966, na zijn modernisering (aanbrengen van multiplex-panelen). Hij draagt nog steeds het opschrift "Levures Royales - Konings Gist".

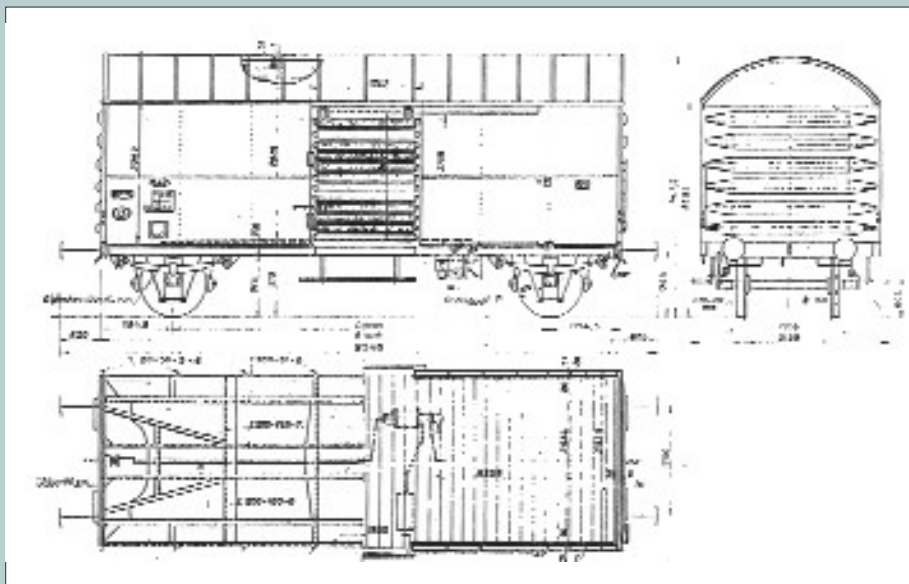
Foto G. NEVE, verzameling ARBAC.

De wagens type 2211A1 gingen tussen 25 mei 1970 en 15 juni 1970 buitendienst, maar toch was er gedurende enige tijd nog gisttransport met wagens van het type 2212A0, die echter geen speciale opschriften hadden. Ze waren te herkennen aan een papier dat op de zijwanden werd gekleefd. In Gent-Sint-Pieters werden zulke wagens gelost op spoor 1. In 1987 werden de laatste wagens van beide types definitief geschrapt.

Gist wordt nu nog enkel met vrachtwagens vervoerd.

Het vormingsstation Brugge-Zeehaven was via industrielijns 201 verbonden met de eigenlijke haven. Het station, met een bundel van 11 sporen, veranderde enkele malen van naam. Eerst werd het Brugge-Dokken, later Brugge-Dijk, genoemd naar de gemeente Sint-Pieters-op-den-Dijk die in 1899 met Brugge fuseerde. De sporen in de haven namen de naam Brugge-Zeehaven over. De lijn 201 werd in 2001 voor alle verkeer gesloten. Brugge-Dijk werd vervolgens nog enige tijd gebruikt voor het afstellen van goederenwagens en werkmaterieel. De bundel werd uitgebroken in 2006. Vandaag ligt er nog één enkel wijkspoor.

Charles OCSINBERG.



← Vlak voor het einde van het gistvervoer met een Gims van de NMBS werden de wagens type 2211A1 soms vervangen door een type 2212A0. Deze droegen geen opschriften en waren enkel te herkennen aan een papier dat op de zijwand was gekleefd.

Hierboven het plan van een wagen type 2211A0.

Links de 2211A0 UIC-nr. 21 88 135 5 768-1. Foto NMBS.

Gisteren



De stelplaats Aalst bevond zich tegenover het station, aan de andere kant van de perrons. Het was één van de laatste depots voor stoomtreinen. Het was trouwens de 29.013 van Aalst die officieel de laatste reizigerstrein met stoomtractie reed op 20 december 1966: de 8155 Ath - Denderleeuw. Na het verdwijnen van de stoomtractie werd het gebouw gesloopt, maar de sporen bleven dienst doen tot midden jaren '80 om diesellocomotieven (reeksen 62/63 en 80 - zie kleine foto van 8 mei 1980) te stationeren. Na het verdwijnen van de dieseltractie maakten de sporen plaats voor een grote parking. De foto hierboven werd gemaakt in 1951. Voor de stelplaats staan, van links naar rechts, de 64.077, de 29.160, de 29.211, de 29.207 en een type 96. Noteren we verder dat de achterste muur van het depot nog steeds bestaat (wit geverfd) en deel uitmaakt van een administratief gebouw.

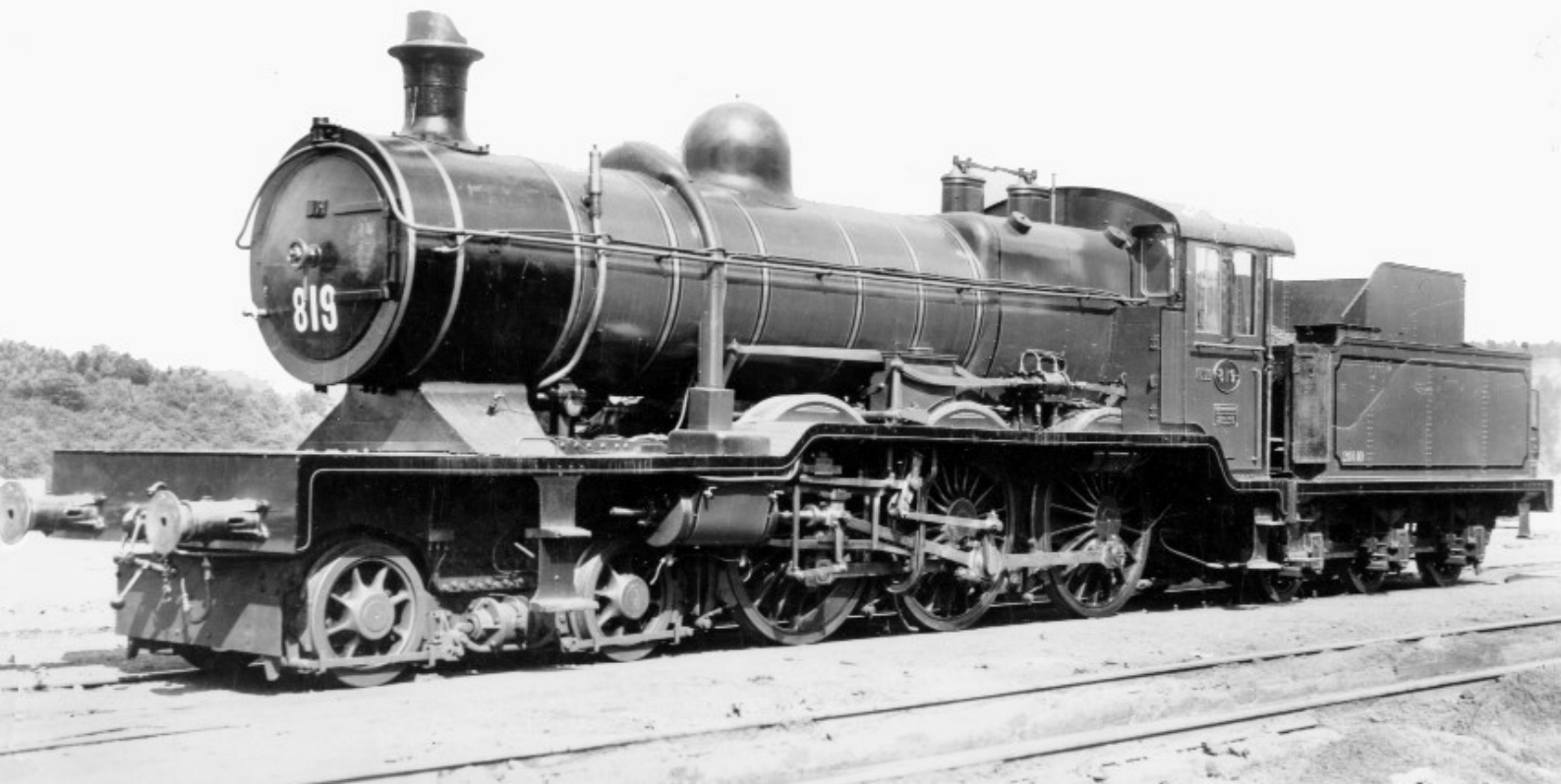
Foto's: Firmin DE RIDDER - Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Vandaag



80 jaar geleden: de NMBS start met de vernummering van de stoomlocomotieven



Hier een mooi beeld van een type 8, nr. 819 van het depot van Jemelle. Voor 1 oktober 1931 droeg ze het nummer 3348. Deze door Anglo-Franco-Belge (nr. 1507 / 1905) gebouwde locomotief werd op 24 oktober 1905 in dienst genomen. Ze zal op 1 januari 1946 voor een derde keer vernummerd worden (nr. 8.019) en ze werd in het depot van Stockem op 17 juli 1948 uit de inventaris geschrapt. Verzameling Michel HERBIET.

Een korte terugblik

Tot het begin van de 20ste eeuw werden de locomotieven genummerd in volgorde van hun levering, zonder type-aanduiding. Bovendien werd, na het buitendienststellen van een machine, het nummer opnieuw beschikbaar en met voorrang toegekend aan een locomotief die net de fabriek verlaten had. Zo bijvoorbeeld droegen de 7 locomotieven van het type 6 bis van de Belgische Staat

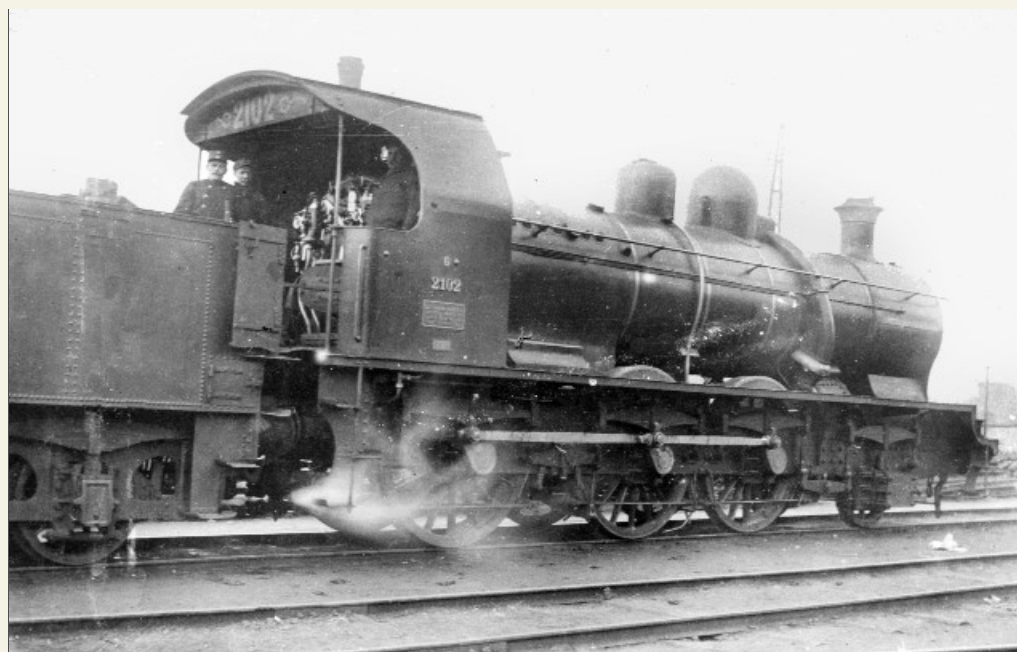
in volgorde de nummers: 39^o, 81^o, 105^o, 117^o, 224^o, 2102 en 2105. De nummers 39, 81, 105 en 117 werden reeds voor een derde keer hergebruikt, het nummer 224 een tweede keer. Van dit absoluut incoherent systeem werd in 1897 afgestapt voor de locomotieven met aparte tender en in 1908 voor de tenderlocomotieven. Vanaf dan volgden de nummers van een nieuw type elkaar op. Bijvoorbeeld: de Pacifics van het type 10 (gebouwd van 1910 t/m 1914) die

genummerd werden van 4501 t/m 4558. Na de Eerste Wereldoorlog kreeg België meer dan 2000 Duitse locomotieven (vooral Pruisische) als gevolg van de Wapenstilstand van 11 november 1918. In het begin behielden deze locomotieven hun oorspronkelijk nummer. Na 1 januari 1925 kregen deze machines een nummering overeenkomstig hun type.

Zo ook de P8'en die werden vernummerd als type 64 en de nummers 6400 t/m

Voor 1 oktober 1931, was het niet mogelijk om op basis van het nummer van een locomotief het type te bepalen. Deze foto toont de machine 2102 (Belgische Staat) gefotografeerd op 6 november 1910 te Brussel-Noord, het eigenaarsdepot. Het gaat om een type 6 gebouwd door Anglo-Franco-Belge in 1892 (nr. 862) en verbouwd naar een type 6 bis in 1906. Ze werd vernietigd tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het nummer werd in bronzen cijfers van 102mm grootte aangebracht. Deze afzonderlijk aangebrachte cijfers werden vanaf 1927 door een ovale plaat vervangen. Merk op dat het nummer ook is aangebracht onder het dak, op de achterkant van het machinistenhuis. Het gaat hier om een fantasie van het depot Brussel-Noord.

Verzameling Michel HERBIET.





Een type 7, nr. 762 aan kop van een internationale trein Calais - Brussel, gefotografeerd in Steene in Frankrijk. Deze machine droeg voor 1 oktober 1931 het nummer 4662. Gebouwd door Gilain (nr. 84), werd ze ingeschreven op 5 oktober 1923. Ze kreeg het nummer 7.062 op 1 januari 1946 en werd geschrapt op 18 december 1955 in de standplaats Berchem. Het nummer werd op de rookkastdeur geschilderd en op een ovale plaat aangebracht op de zijwanden van het machinistenhuis. Het lettertype van de cijfers verschilde vaak van standplaats tot standplaats. Foto: J. R. RENAUD, verzameling TSP.

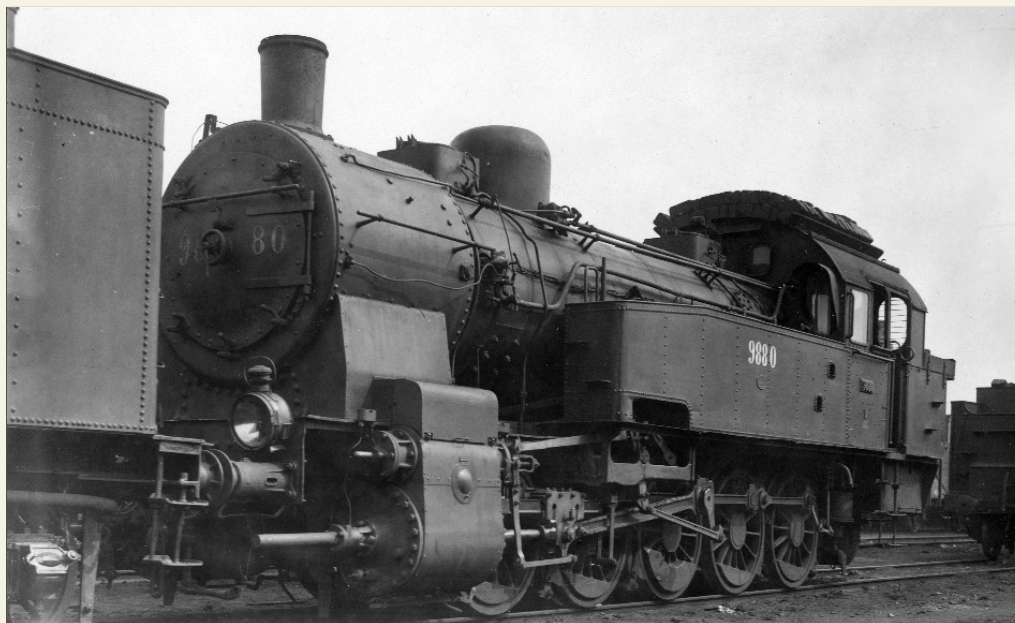
6567 ontvingen. Waar mogelijk stemden de twee laatste cijfers overeen met de Duitse nummers. Bijvoorbeeld ontving de Münster 2454 het nummer 6454.

Voor de types met meer dan 100 eenheden, moest men de honderdtallen passeren. De types 81 kregen aldus de nummers 8100 t/m 8675, hetgeen inhield dat de types 82, 83, 84, 85 en 86 niet genummerd konden worden. De 8222 was dus geen type 82 maar de 123ste machine van het type 81.

De Belgische Staat profiteerde daarom van de gelegenheid om sommige types te herklasseren: de types 15 werden types 14, 15 en 16, de types 18 werden types 18, 19 en 20, het type 8bis werd het type 7 en het type 32S werd het type 31.

De vernummering van 1931

De NMBS gebruikte vanaf 1 oktober 1931 een volledig nieuw classificatie- en nummeringssysteem voor haar volledig park van stoomlocomotieven waarbij het principe ingevoerd werd om de locomotieven te nummeren volgens typenummer zoals de Wapenstilstandslocomotieven in 1925.



Sinds 1 januari 1925 verloren de Duitse Wapenstilstandslocomotieven hun originele nummer en ontvingen ze een nummer van de Staatsspoorwegen overeenkomstig hun type. Zo ook de 9880 gefotografeerd in het depot Liège die deel uitmaakte van het type 98. Het gaat om een Pruisische T16' die het immatriculatienummer "Essen 8180" (Schwartzkopf 6200 / 1917) kreeg. We merken op dat in dit geval de Staatsspoorwegen de twee laatste cijfers (80) uit het originele Pruisische nummer behielden. Het nummer is in het geel op de rookkastdeur en op de wanden van de watertanks geschilderd. De nummering werd eveneens aangebracht in afzonderlijke messing cijfers binnen een rechthoekig vlak op de wanden van het machinistenhuis. Ze behield haar nummer na de vernummering op 1 oktober 1931. Terug overgebracht naar Duitsland gedurende de Tweede Wereldoorlog, keerde ze nooit meer terug naar België. Terwijl ze in de DDR verbleef en ondergebracht werd bij de DR droeg ze het nummer 94 1809. Na haar buitendienststelling in 1958 werd ze als industri locomotief verkocht en bleef ze in dienst tot 1971. Foto J. LAWSON KERR, verzameling TSP.

De Pruisische S10² "Dantzig 1205" werd in 1925 door de Staatsspoorwegen ingedeeld als type 62 met het nummer 6206. Deze machine behield de twee laatste cijfers van zijn Pruisische nummer niet omdat een tweede S10² hetzelfde nummer kreeg op een verschillende manier: de "Elberfeld 1205 die de 6205 van de Staatsspoorwegen werd. Zoals het merendeel van de vroegere Duitse locomotieven behield ze haar nummer na 1 oktober 1931. Bemerkt de mooi uitgewerkte cijfers van de nummering, in het geel met rode schaduw geschilderd, die als test werden aangebracht door de depots Brussel-Noord en Liège op het einde van de twintiger jaren. Deze locomotief, gebouwd in 1916 door Vulcan (nr. 3005) en vernummerd als 62.006 in 1946 werd in de standplaats Brussel-Zuid uit de inventaris geschrapt op 29 april 1959. Verzameling Bruno DEDONCKER / TSP.



De indeling bevatte 7 categorieën van locomotieven:

- types 1 t/m 20: locomotieven voor reizigerstreinen;
- types 25 t/m 44: locomotieven voor goederen- en reizigerstreinen;
- types 50 t/m 58: rangeerlocomotieven;
- types 60 t/m 69: locomotieven voor reizigerstreinen;
- types 71 t/m 75: locomotieven voor lichtere goederentreinen;
- types 79 t/m 92: locomotieven voor gemiddelde en zware goederentreinen;
- types 93 t/m 99: tenderlocomotieven voor goederen- of reizigerstreinen en rangeringen.

De types 60 t/m 99 werden toegewezen aan Duitse locomotieven die na de Wapenstilstand werden afgestaan. Ze behielden hun nummering van 1925.

Zoals reeds vermeld voor de vernummering in 1925 van de Duitse locomotieven, zorgde het systeem voor problemen indien een bepaald type uit meer dan honderd locomotieven bestond.

Het probleem stelde zich bij 12 types:

- type 25: 2500 t/m 2635;
- type 31: 3100 t/m 3299;
- type 38: 3800 t/m 3949;
- type 41: 4100 t/m 4320;
- type 44: 4400 t/m 4726;
- type 51: 5100 t/m 5297;
- type 53: 5300 t/m 5675;
- type 64: 6400 t/m 6567;
- type 71: 7000 t/m 7199 (in dit geval was het nodig om een honderdtal eenheden lager te beginnen, omdat er reeds een type 72 bestond);
- type 72: 7201 t/m 7342;
- type 74: 7400 t/m 7504;
- type 81: 8100 t/m 8675.

De types 26, 32, 39, 42, 43, 45, 46, 47, 52, 54, 55, 56, 65, 70, 73, 75, 82, 83, 84, 85 en 86 bestonden dus niet.



De nummering uit 1925, van toepassing op de Duitse locomotieven, gaf een probleem als het aantal locomotieven per type de honderd overtrof. De nummering telde gewoon door. Het is het geval voor deze P8, genummerd 6505, gefotografeerd in het station van Mons op 30 mei 1939. Het gaat hier niet om een type 65, maar om de 106de locomotief van het type 64. Dit probleem zou zich opnieuw stellen bij de nieuwe vernummering van 1 oktober 1931. Op de zijwanden van het machinistenhuis draagt ze een zwarte ovale plaat (model 1934), met cijfers in het Amerikaanse lettertype Santa Fe. Het depot is als telegrafische afkorting (hier FMS) aangebracht op een plaatje onder de ovale nummerplaat. Deze P8, gebouwd door Henschel (nr. 16461 in 1918), ontving de Pruisische immatriculatie "Hanover 2505". Vernummerd als 64.105 in 1946, werd ze op 5 augustus 1963 in Brugge buiten dienst gesteld. Verzameling Bruno DEDONCKER / TSP.

Voor 1 oktober 1931 droeg de 1001 het nummer 4501. Hoewel het de eerste type 10 was, ontving ze het tweede volgnummer van het type. Immers ontving de eerste locomotief van een type altijd het nr. 00. Het nummer 1000 werd toegewezen aan de laatste machine, ex-4550. De afkorting van de standplaats (hier FL voor Liège) is links van de ovale plaat aangebracht. We bemerken de voortreffelijke staat van de machine die vermoedelijk net een revisie onderging. Foto H. G. HESSELINK, verzameling TSP.



Deze nieuwe indeling per categorie locomotieven vereiste het vernummeren van verschillende types zoals b.v. het type 23 dat het type 53 werd.

Het betrof 6 types:

- type 22: werd type 57;
- type 23: werd type 53;
- type 31: werd type 41 (ex-type 32S);
- type 32: werd type 44;
- type 37: werd type 31;
- type 52: werd type 58.

Vanaf oktober 1931 werden op de zijkan- ten van de cabines de telegrafische af- kortingen vermeld van de standplaatsen van de locomotieven. In totaal telde men vroeger 61 stelplaatsen.

(Opmerking: in dit artikel gebruiken wij de originele schrijfwijze en telegrafische afkortingen van toen):

ANS	Ans
ATH	Ath
FBC	Braine-le-Comte
FBM	Brussel (Zuid)
FBN	Brussel (Noord)
FC	Kortrijk
FCO	Eecloo
FCR	Charleroi
FCV	Berchem (Antwerpen)
FDD	Denderleeuw
FDK	Adinkerke
FDN	Audenaerde
FEO	Ronet
FGH	Saint-Ghislain
FGNF	Gent (nieuw dok-rangeerdienst)
FHR	Herbesthal
FHS	Hasselt
FKR	Merelbeke
FL	Liège
FLD	Landen
FLS	Aalst (Noord)
FLU	Luttre
FLV	Leuven
FMN	Manage
FMS	Mons
FMY	Montignies
FNDM	Antwerpen-Dam
FNO	Trois-Ponts
FNSD	Antwerpen (Zuid)
FPS	Pépinster
FR	Brugge
FRST	Aerschot
FSD	Oostende
FSN	S. Nicolaas-Waas
FSR	Schaerbeek
FSU	Baulers
FT	Dendermonde
FTK	Cortemarck
FTL	Thienen

→ *Het type 25 nr 2571, ex-2261 (Carels 330 / 1887), gefotografeerd in Ans, in haar eigenaarsdepot, op 29 mei 1939. De ma- chine heeft haar ovale plaat verloren. Het nummer werd in gmskleur geschilderd op een zwarte ovale achtergrond. Ook de plaat met de afkorting van de standplaats is vervangen door een geschilderd op- schrift. Er is geen nummer op de rook- kastdeur. Dit type 25 werd geschrapt in augustus 1941.*

Foto: H. G. HESSELINK, verzameling TSP.



Met de nieuwe indeling per type locomotief, van toepassing op 1 oktober 1931, werden zes types vernummerd (b.v. het type 23 dat het type 53 werd). Hier de 5330 (ex-4830, Gilain 64 / 1914) van het depot Schaarbeek waar het nummer conform werd aangebracht: geschilderd op de rookkastdeur en in een ovaal op de wanden van het machinistenhuis. We bemerken de kleine maar vreemde lantaarn geplaatst op de rookkastdeur. De machine kwam in dienst op 6 mei 1914, buiten dienst in Berchem op 25 april 1960. Foto NMBS groep.



Het type 11 nr. 470 werd op 1 oktober 1931 tot 1131 vernummerd. Het machinistenhuis draagt een ovale plaat model 1929 en de kleinste plaat draagt de telegrafische afkorting van de standplaats, hier FTK: Cortemarck. De constructieplaat (Hanrez 42 / 1893) is nog steeds aanwezig. De machine werd geschrapt uit de inventaris in mei 1934.

Foto: H. G. HESSELINK, verzameling TSP.



RETRO

FTM	Tamines
FTY	Tournai
FVS	Visé (Bas)
FVY	Gouvy
FY	Yper
FYM	Muysen
GHA	Hamont
GMN	Montzen
GT	Haine-Saint-Pierre
LC	Ciney
LDS	Lodelinsart
LHY	Statte
LJ	Jemelle
LML	Moll
LNC	Monceau
LT	Ottignies
LWC	Walcourt
MBX	Bertrix
MKM	Stockem
MUT	Latour
NK	Renory (werd RY vanaf 8 juli 44)
RVS	Saint-Vith

Op 4 oktober 1931 bestond het park van stoomlocomotieven in totaal uit 3996 machines. Hiervan werden 3981 stuks ter beschikking gesteld van de 7 groepen die over het net verdeeld waren:

Groepen	(1)	(2)	(3)
Antwerpen	943	457	9
Charleroi	515	242	8
Gent	636	335	17
Hasselt	103	60	3
Liège	566	294	12
Mons	602	326	8
Namur	616	277	7
TOTAAL	3981	1991	61

(1): aantal locomotieven;
 (2): aantal uitgevoerde diensten;
 (3): aantal depots per groep

→ *Het type 8 bis werd in januari 1925 tot type 7 geherklasseerd. Zie hier de 712 in Oostende, wachtend op het vertrek. Tot 1 januari 1931 droeg ze het nummer 4612. Haar ovale plaat is een model uit 1929 met rode, later zwarte, achtergrond. Eronder werd de constructieplaat (Cockerill 2974 / 1922) aangebracht. Een klein plaatje met daarop de eigenaarswerkplaats (hier FSD voor Oostende) zien we rechts van de ovale plaat. Indienststelling op 31 oktober 1922, buiten dienst op 24 maart 1961 in Berchem.*

Foto H. G. HESSELINK, verzameling TSP

→ *De ovale plaat van het type 44 (nr 4442) is een model uit 1934, met cijfers van het Amerikaanse lettertype "Santa Fe". Deze 474 x 304 mm platen waren uit messing gemaakt. Tijdens de WO II werden ze haast allemaal door de bezetter verwijderd. De nummers werden vervolgens in gemsleur al dan niet op een ovale achtergrond geschilderd. Daaronder vinden we de constructieplaat (AFB 1395 / 1902) en het plaatje van de werkplaats FDD: Denderleeuw waarvan het model dateert uit 1934. Deze foto werd tijdens de oorlog genomen. De bezetter bracht op de onderkant van het machinistenhuis "BW Merelbeke" ("Bahnbetriebswerk" of standplaats Merelbeke) aan. Vernummerd tot 44.042 in 1946 werd ze geschrapt op 20 juli 1948 in Trois-Ponts. Auteur onbekend, verzameling TSP.*



Het type 40 nr. 4031 (ex-4931, ex-ROD 825 - Baldwin 47679 / 1917) in het station van Namur. Ze draagt een ovale plaat, model 1929 van 474 x 304 mm met rode achtergrond. Eronder bevindt zich de eigenaarsplaat: FSU (Baulers). De tenders hadden eveneens ovale platen met daarop hun nummer. Vanaf september 1931 werden deze platen verwijderd en vervangen door een nieuw nummer bestaande uit 4 of 5 cijfers van 100mm hoogte, geschilderd op de zijwanden, 40 mm van de onderste hoeken. De eerste twee cijfers geven de watercapaciteit van de tender weer. In dit geval heeft de tender 21.031 een capaciteit van 21 m³. Deze machine werd in december 1964 in Kortrijk geschrapt.

Foto H. G. HESSELINK, verzameling TSP.



De 15 overige locomotieven werden ter beschikking gesteld van de volgende centrale werkplaatsen:

Types	Aantal
50	5
51	3
57	2
"werkplaatsmachines"	5

Er waren eveneens "schuilplaatsen" voor locomotieven. De ploegen verbleven ter plaatse maar reden enkel met de machines die waren toegewezen aan hun eigenaarsdepots, waarvan deze schuilplaats afhankelijk was. Op 4 oktober 1931 waren er "schuilplaatsen" Bastogne, Blaton, Boom, Florennes, Libramont, Mariembourg, Moerbeke en Maeseyck.

We publiceren hierna de tabellen voor de zeven groepen: de verschillende diensten uitgevoerd per type locomotieven en per standplaats, van toepassing vanaf 4 oktober 1931. De kolom (1) geeft het aantal diensten uitgevoerd per depot weer.

Michel HERBIET - J-L VANDERHAEGEN

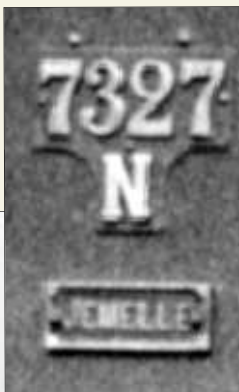


Het type 10 nr 4502 (Saint-Léonard 1629 / 1910) werd op 3 januari 1912 in Brussel-Noord in dienst gesteld. Ze ontving het nummer 1002 op 1 oktober 1931. Deze foto toont haar voor het depot van Brussel-Noord in 1933. Het nummer is in het geel aangebracht op de rookkastdeur zoals gebruikelijk in deze stelplaats. Zij werd bedankt voor bewezen diensten op 29 september 1956 in Jemelle.

Foto: J. R. RENAUD, verzameling TSP.

Groep Antwerpen

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotief type
Aerschot	FRST	17	41 (15) - 51 (1) - 93 (1)
Antwerpen-Dam	FNDM	93	29 (1) - 51 (8) - 53 (26) - 57 (3) - 58 (13) - 71/72 (14) - 79 (6) - 90 (20) - 98 (2)
Antwerpen (Zuid)	FNSD	39	8 (3) - 16 (3) - 51 (5) - 53 (6) - 58 (6) - 66 (2) - 71/72 (5) - 81 (6) - 97 (3)
Berchem (Antw.)	FCV	38	6 (6) - 9 (13) - 11 (3) - 40 (8) - 66 (8)
Brussel (Noord)	FBN	79	7 (7) - 9 (7) - 10 (9) - 33 (3) - 38 (9) - 53 (2) - 57 (8) - 58 (8) - 60 (11) - 61 (1) - 66 (6) - 69 (8)
Leuven	FLV	59	7 (8) - 31 (20) - 38 (12) - 41 (7) - 53 (8) - 57 (1) - 93 (3)
Muysen	FYM	37	25 (4) - 51 (9) - 53 (4) - 64 (4) - 71/72 (7) - 81 (9)
Schaerbeek	FSR	65	25 (2) - 31 (9) - 36 (4) - 41 (16) - 53 (18) - 81 (12) - 93 (3) - 98 (1)
Thienen	FTL	30	44 (14) - 53 (1) - 64 (5) - 81 (6) - 93 (4)



De G7² "Hannover 4727" van de Pruisische spoorwegen werd door Henschel (nr 16464) geleverd in 1911. Toegewezen aan de Staatsspoorwegen werd ze vernummerd tot 7327 in 1925, het nummer dat ze zou behouden tot 1 oktober 1931. De foto werd gemaakt in het depot Liège, maar haar eigenaarsdepot was Jemelle. We bemerken de speciale stijl van de plaat die niet ovaal is, maar die het nummer geheel omkadert (foto hiernaast). De identificatieplaat bevatte ook een hoofdletter, hier de letter N, die het vermogen van de machine weergaf. Tot 1934 bestonden er tabellen per lijnsectie die de maximaal toegelaten last per categorie locomotieven (aangeduid door de hoofdletter - hier N, onder 7327), weergaf. Deze G7² werd buiten dienst gesteld in juni 1935. Auteur onbekend, verzameling TSP.



Groep Charleroi

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotieftype
Baulers	FSU	19	16 (4) - 25 (1) - 40 (13) - 51 (1)
Charleroi	FCR	26	17 (3) - 40 (6) - 51 (3) - 53 (2) - 64 (9) - 99 (3)
Lodelinsart	LDS	11	71/72 (10) - 99 (1)
Luttre	FLU	32	16 (6) - 51 (2) - 53 (2) - 71/72 (3) - 80 (9) - 81 (10)
Monceau	LNC	43	25 (1) - 51 (6) - 53 (7) - 71/72 (12) - 80 (17)
Montignies	FMY	34	53 (6) - 71/72 (6) - 81 (22)
Tamines	FTM	32	14/15 (5) - 18 (10) - 57 (2) - 71/72 (1) - 81 (14)
Walcourt	LWC	45	11 (8) - 14/15 (7) - 53 (6) - 57 (2) - 81 (22)

Groep Gent

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotieftype
Adinkerke	FDK	6	44 (5) - 51 (1)
Aalst (Noord)	FLS	33	4 (7) - 38 (5) - 44 (9) - 51 (2) - 64 (10)
Brugge	FR	25	16 (7) - 25 (9) - 51 (2) - 53 (1) - 64 (6)
Cortemarck	FTK	4	11 (1) - 25 (1) - 51 (1) - 74 (1)
Kortrijk	FC	57	4 (4) - 8 (4) - 14 (1) - 29 (1) - 38 (6) - 40 (9) - 44 (20) - 51 (2) - 53 (7) - 93 (3)
Denderleeuw	FDD	9	44 (6) - 53 (1) - 93 (2)
Eecloo	FCO	6	44 (6)
Gent (nieuw dok)	FGNF	24	29 (1) - 51 (6) - 53 (8) - 71/72 (9)
Merelbeke	FKR	74	7 (5) - 18 (6) - 19 (1) - 25 (1) - 44 (12) - 51 (2) - 53 (6) - 64 (8) - 66 (7) - 71/72 (6) - 81 (15) - 93 (5)
Oostende	FSD	26	7 (4) - 10 (3) - 18 (4) - 44 (6) - 51 (9)
Audenaerde	FDN	10	14 (1) - 30 (3) - 44 (6)
S. Nicolaas-Waas	FSN	16	11 (2) - 44 (14)
Dendermonde	FT	29	18 (8) - 38 (12) - 44 (6) - 51 (3)
Yper	FY	16	2 (3) - 11 (2) - 29 (1) - 44 (9) - 53 (1)

Op 4 oktober 1931 waren er nog slechts 3 types 19 (ex-type 18S). Enkel het depot Merelbeke voerde nog diensten met dit type locomotieven uit. Ze overleefden tot na de Tweede Wereldoorlog in de stelplaats van Sint-Niklaas waar de laatste geschrapt werd op 9 mei 1949. Deze foto toont de 1900, vroeger type 18S nr. 3288 en later in 1946 als 19.003, gefotografeerd voor de Centrale Werkplaats van Salzannes in het bijzijn van twee machines van het type 31. Ze is gekoppeld met de tender nr 20.210. Gebouwd door Carels (nr. 434/1905) werd ze op 2 augustus 1905 in dienst gesteld en geschrapt uit de inventaris op 27 mei 1948. Foto: J. R. RENAUD, verzameling TSP.



Groep Hasselt

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotieftype
Hamont	GHA	6	44 (6)
Hasselt	FHS	47	2 (10) - 15 (1) - 29 (2) - 31 (9) - 40 (4) - 41 (8) - 51 (1) - 53 (5) - 80 (7)
Moll	LML	7	2 (3) - 44 (4)

Groep Liège

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotieftype
Ans	ANS	28	11 (1) - 25 (2) - 53 (9) - 81 (16)
Gouvy	FVY	9	44 (2) - 53 (1) - 81 (6)
Herbesthal	FHR	35	7 (9) - 53 (3) - 81 (8) - 93 (6) - 97 (9)
Landen	FLD	32	31 (6) - 44 (13) - 51 (2) - 64 (8) - 93 (3)
Liège	FL	58	7 (7) - 9 (8) - 10 (6) - 11 (1) - 51 (3) - 53 (1) - 57 (3) - 64 (12) - 97 (4) - 98 (13)
Montzen	GMN	12	53 (4) - 81 (7) - 98 (1)
Pepinster	FPS	21	41 (7) - 53 (1) - 57 (1) - 93 (1) - 96 (4) - 97 (7)
Renory	NK	50	31 (10) - 51 (2) - 53 (11) - 81 (21) - 98 (6)
Saint-Vith	RSV	17	53 (1) - 81 (8) - 96 (3) - 97 (5)
Statte	LHY	7	15 (1) - 25 (6)
Trois-Ponts	FNO	11	44 (5) - 53 (1) - 81 (3) - 96 (2)
Visé (Bas)	FVS	14	44 (7) - 53 (3) - 81 (4)

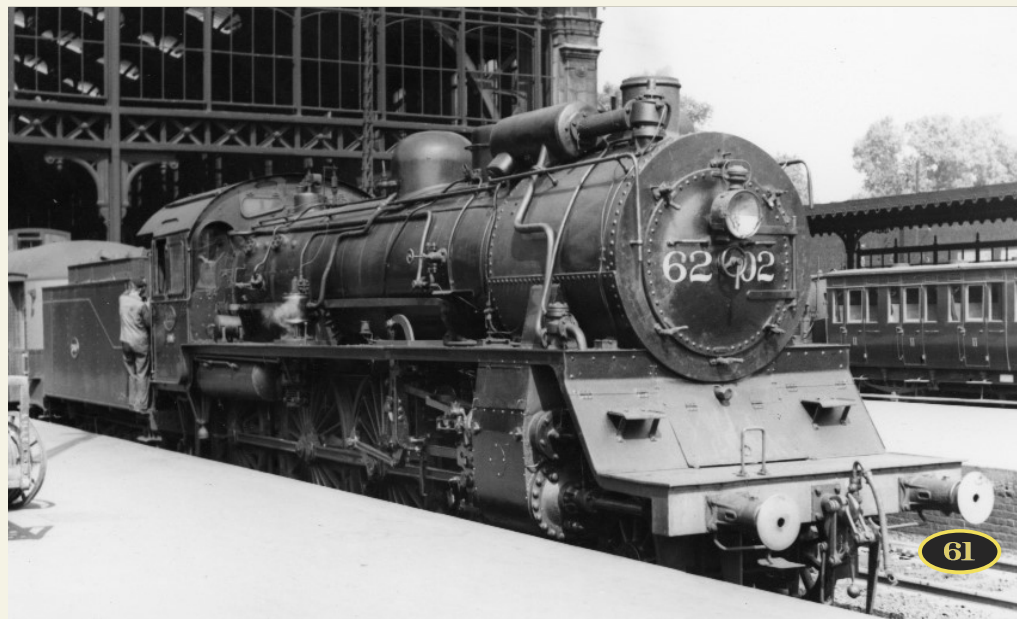
Groep Mons

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotieftype
Ath	ATH	27	14/15 (5) - 44 (15) - 51 (2) - 93 (5)
Braine-le-Comte	FBC	27	41 (13) - 53 (3) - 71/72 (9) - 93 (2)
Brussel (Zuid)	FBMZ	56	29 (3) - 41 (10) - 51 (8) - 53 (4) - 62 (6) - 64 (16) - 97 (9)
Haine-Saint-Pierre	GT	67	16 (11) - 38 (10) - 41 (22) - 51 (1) - 53 (8) - 71/72 (1) - 79 (5) - 81 (9)
Manage	FMN	14	41 (13) - 93 (1)
Mons	FMS	43	11 (2) - 17 (1) - 20 (5) - 25 (2) - 44 (9) - 51 (1) - 53 (5) - 64 (10) - 79 (8)
Saint-Ghislain	FGH	56	14/15 (7) - 25 (13) - 29 (1) - 44 (10) - 53 (12) - 79 (5) - 81 (8)
Tournai	FTY	36	8 (10) - 14/15 (5) - 25 (5) - 29 (1) - 44 (9) - 51 (2) - 53 (4)

Groep Namur

depot	afkorting	(1)	aantal diensten per locomotieftype
Bertrix	MBX	42	2 (3) - 11 (1) - 53 (1) - 72 (1) - 81 (31) - 96 (5)
Ciney	LC	12	15 (3) - 25 (5) - 44 (3) - 93 (1)
Jemelle	LJ	46	5 (3) - 8 (4) - 10 (5) - 36 (5) - 38 (4) - 72 (3) - 81 (19) - 93 (3)
Latour	MUT	47	15 (2) - 35 (3) - 36 (9) - 81 (30) - 98 (3)
Ottignies	LT	43	38 (17) - 41 (4) - 64 (8) - 81 (11) - 93 (3)
Ronet	FEO	46	2 (1) - 8 (6) - 25 (5) - 36 (5) - 38 (6) - 53 (7) - 81 (15) - 93 (1)
Stockem	MKM	41	10 (4) - 15 (5) - 31 (5) - 36 (6) - 38 (3) - 53 (7) - 81 (10) - 98 (1)

Een direct naar Brussel bereidt in augustus 1935 in het station van Lille het vertrek voor. Aan kop de 6202, een voormalige Pruisische S10², gebouwd door HANOMAG in 1915 (nr 7443) met immatriculatie "Cöln 1202". Overgebracht naar Duitsland gedurende de Tweede Wereldoorlog, bleef ze in de DDR en keerde nooit meer naar België terug. Het nummer is geschilderd in het lettertype "Santa Fe" met een hoogte van 225 mm. Bij het toepassen van de nieuwe nummering met 4 of 5 cijfers op 1 januari 1946, verminderde de hoogte tot 175 mm. Auteur onbekend, verzameling B. DEDONCKER / TSP.



AANTAL DIENSTEN VOOR ELK TYPE EN PER DEPOT - 4 OKTOBER 1931

type	(1)	(2)	aantal diensten per werkplaats
2	31	20	Bertrix (3) - Hasselt (10) - Moll (3) - Ronet (1) - Yper (3)
4	19	11	Aalst (Noord) (7) - Kortrijk (4)
5	4	3	Jemelle (3)
6	9	6	Berchem (Antwerpen) (6)
7	75	40	Brussel (Zuid) (7) - Herbesthal (9) - Leuven (8) - Liège (7) - Merelbeke(5) - Oostende (4)
8	43	27	Antwerpen (Zuid) (3) - Jemelle (4) - Kortrijk (4) - Ronet (6) - Tournai (10)
9	43	28	Berchem (Antwerpen) (13) - Brussel (Noord) (7) - Liège (8)
10	49	27	Brussel (Noord) (9) - Jemelle (5) - Liège (6) - Oostende (3) - Stockem (4)
11	47	21	Ans (1) - Berchem (Antw.); (3) - Bertrix (1) - Cortemarck (1) - Liège (1) - Mons (2) - S-Nicolaas-Waas (2) - Walcourt (8) - Yper (2)
14/15	33/48	43	Ath (5) - Audenaerde (1) - Ciney (3) - Hasselt (1) - Kortrijk (1) - Latour (2) - Saint-Ghislain (7) - Statte (1) - Stockem (5) - Tamines (5) - Tournai (5) - Walcourt (7)
16	62	31	Antwerpen (Zuid) (3) - Baulers (4) - Brugge (7) - Haine-Saint-Pierre (11) - Luttre (6)
17	9	4	Charleroi (3) - Mons (1)
18	79	28	Merelbeke (6) - Oostende (4) - Tamines (10) - Dendermonde (8)
19	3	1	Merelbeke (1)
20	11	5	Mons (5)
25	129	57	Ans (2), Baulers (1) - Brugge (9) - Ciney (5) - Cortemarck (1) - Merelbeke (1) - Monceau (1) - Mons (2) - Muysen (4) - Ronet (5) - Saint-Ghislain (13) - Schaerbeek (2) - Statte (6) - Tournai (5)
29	38	11	Antwerpen-Dam (1) - Brussel (Zuid) (3) - Gent (nieuw dok) (1) - Hasselt (2) - Yper (1) - Kortrijk (1) - Saint-Ghislain (1) - Tournai (1)
30	7	3	Audenaerde (3)
31	200	59	Hasselt (9) - Landen (6) - Leuven (20) - Renory (10) - Schaerbeek (9) - Stockem (5)
33	8	3	Brussel (Noord) (3)
35	4	3	Latour (3)
36	93	29	Jemelle (5) - Latour (9) - Ronet (5) - Schaerbeek (4) - Stockem (6)
38	150	84	Aalst (Noord) (5) - Brussel (Noord) (9) - Kortrijk (6) - Haine-Saint-Pierre (10) - Jemelle (4) - Leuven (12) - Ottignies (17) - Ronet (6) - Stockem (3) - Dendermonde (12)
40	70	40	Baulers (13) - Berchem (Antwerpen) (8) - Charleroi (6) - Kortrijk (9) - Hasselt (4)
41	221	115	Aerschot (15) - Braine-le-Comte (13) - Brussel (Zuid) (10) - Haine-Saint-Pierre (22) - Hasselt (8) - Leuven (7) - Manage (13) - Ottignies (4) - Pepinster (7) - Schaerbeek (16)
44	327	196	Aalst (Noord) (9) - Adinkerke (5) - Ath (15) - Audenaerde (6) - Ciney (3) - Kortrijk (20) - Denderleeuw (6) - Eecloo (6) - Gouvy (2) - Hamont (6) - Landen (13) - Merelbeke (12) - Moll (4) - Mons (9) - Oostende (6) - S-Ghislain (10) - S. Nicolaas-Waas (14) - Dendermonde (6) - Thienen (14) - Tournai (9) - Trois-Ponts (5) - Visé (7) - Yper (9)
51	195	88	Aalst (Noord) (2) - Aerschot (1) - Adinkerke (1) - Antwerpen-Dam (8) - Antwerpen (Zuid) (5) - Ath (2) - Baulers (1) - Braine-le-Comte (3) - Brugge (2) - Brussel (Zuid) (8) - Charleroi (3) - Cortemarck (1) - Kortrijk (2) - Gent (nieuw dok) (6) - Haine-Saint-Pierre (1) - Hasselt (1) - Landen (2) - Liège (3) - Luttre (2) - Merelbeke (2) - Monceau (6) - Mons (1) - Muysen (9) - Oostende (9) - Renory (2) - Dendermonde (3) - Tournai (2)
53	375	200	Ans (9) - Antwerpen-Dam (26) - Antwerpen (Zuid) (6) - Bertrix (1) - Brugge (1) - Brussel (Noord) (2) - Brussel (Zuid) (4) - Charleroi (2) - Kortrijk (7) - Denderleeuw (1) - Gent (nieuw dok) (8) - Gouvy (1) - Haine-Saint-Pierre (8) - Hasselt (5) - Herbesthal (3) - Leuven (8) - Liège (1) - Luttre (2) - Merelbeke (6) - Monceau (7) - Mons (5) - Montignies (6) - Montzen (4) - Muysen (4) - Pepinster (1) - Renory (11) - Ronet (7) - Saint-Ghislain (12) - Saint-Vith (1) - Schaerbeek (18) - Stockem (7) - Thienen (1) - Tournai (4) - Trois-Ponts (1) - Visé (3) - Walcourt (6) - Yper (1)
57	61	20	Antwerpen-Dam (3) - Brussel (Noord) (8) - Leuven (1) - Liège (3) - Pepinster (1) - Tamines (2) - Walcourt (2)
58	38	27	Antwerpen-Dam (13) - Antwerpen (Zuid) (6) - Brussel (Noord) (8)
60	16	11	Brussel (Noord) (11)
61	3	1	Brussel (Noord) (1)
62	15	6	Brussel (Zuid) (6)
64	168	96	Aalst (Noord) (10) - Brugge (6) - Brussel (Zuid) (16) - Charleroi (9) - Landen (8) - Liège (12) - Merelbeke (8) - Mons (10) - Muysen (4) - Ottignies (8) - Thienen (5)
66	42	23	Antwerpen (Zuid) (2) - Berchem (Antwerpen) (8) - Brussel (Noord) (6) - Merelbeke (7)
69	13	8	Brussel (Noord) (8)
71/72	142/138	87	Antwerpen-Dam (14) - Antwerpen (Zuid) (5) - Bertrix (1) - Braine-le-Comte (9) - Gent (nieuw dok) (9) - Haine-Saint-Pierre (1) - Jemelle (3) - Lodelinsart (10) - Luttre (3) - Merelbeke (6) - Monceau (12) - Montignies (6) - Muysen (7) - Tamines (1)
74	3	1	Cortemarck (1)
79	57	24	Antwerpen-Dam (6) - Haine-Saint-Pierre (5) - Mons (8) - Saint-Ghislain (5)
80	71	33	Hasselt (7) - Luttre (9) - Monceau (17)
81	576	322	Antwerpen (Zuid) (6) - Ans (16) - Bertrix (31) - Gouvy (6) - Haine-Saint-Pierre (9) - Herbesthal (8) - Jemelle (19) - Latour (30) - Luttre (10) - Merelbeke (15) - Montignies (22) - Montzen (7) - Muysen (9) - Ottignies (11) - Renory (21) - Ronet (15) - Saint-Ghislain (8) - Saint-Vith (8) - Schaerbeek (12) - Stockem (10) - Tamines (14) - Thienen (6) - Trois-Ponts (3) - Visé (4) - Walcourt (22)
90	32	20	Antwerpen-Dam (20)
93	81	47	Aerschot (1) - Ath (5) - Braine-le-Comte (2) - Ciney (1) - Kortrijk (3) - Denderleeuw (2) - Herbesthal (6) - Jemelle (3) - Landen (3) - Leuven (3) - Manage (1) - Merelbeke (5) - Ottignies (3) - Pepinster (1) - Ronet (1) - Schaerbeek (3) - Thienen (4)
96	27	14	Bertrix (5) - Pepinster (4) - Saint-Vith (3) - Trois-Ponts (2)
97	56	37	Antwerpen (Zuid) (3) - Brussel (Zuid) (9) - Herbesthal (9) - Liège (4) - Pepinster (7) - Saint-Vith (5)
98	48	27	Antwerpen-Dam (2) - Latour (3) - Liège (13) - Montzen (1) - Renory (6) - Schaerbeek (1) - Stockem (1)
99	9	4	Charleroi (3) - Lodelinsart (1)

(1): aantal locomotieven - (2) totaal aantal diensten



Een type 31 nr. 3225 aan kop van een lange trein van 12 GCI-rijtuigen in het station van Schaarbeek in de jaren '30. Gebouwd door Armstrong (nr. 215) werd ze ingeschreven in Leuven op 10 december 1921. Ze werd heringedeeld in het type 37 met het nummer 5025. Het type 37 werd op 1 oktober 1931 het type 31. Deze machine ontving op dat ogenblik het nummer 3225. Ze werd een derde keer vernummerd in 1946 en werd de 31.125. Ze beëindigde haar carrière in Merelbeke op 3 juli 1957. Foto J. R. RENAUD, verzameling TSP.

Het type 6 nr. 3306 gebouwd door Cockerill (nr. 2624) kwam in dienst op 3 juli 1907. Ze werd vernummerd als 601 op 1 oktober 1931. Ze kreeg nooit een nummer bestaande uit 4 cijfers aangezien ze buiten dienst werd gesteld op 7 november 1939. Het nummer in Amerikaans lettertype werd op de rookkastdeur aangebracht. Op de zijwand van het machinistenhuis kunnen we de ovale plaat en het eigenaarsplaatje terugvinden: FCV (Berchem). Foto NMBS groep.



50 jaar geleden...



Daar de eerste fase van de verdieseling van het net (begonnen in 1955) een succes bleek te zijn, besloot de NMBS in 1961 deze tractivorm verder in te voeren met diesel-elektrische locomotieven met asindeling Co'Co', types 200 en 205 (latere reeksen 51 en 55). 93 Locomotieven type 200 werden gebouwd door Cockerill-Ougrée tot in 1963. De allereerste, de 200.001, later de 5001 en 5101, werd in dienst genomen op 30 november 1961 door de stelplaats van Schaarbeek. Deze foto werd genomen bij haar aankomst te Ronet, kort na het verlaten van de fabriek. Foto NMBS-Groep.

FOTO 106-50 Een speciale Duitse trein, samengesteld uit historische rijtuigen van de DB en onderweg naar de kerstmarkt te Monchau, wordt gesleept door de diesellocomotief 221 135 van Barbara Pirch op 30 november 1996. Hier de doorrit te Sourbrodt waar de winter reeds haar intrede gedaan heeft. Deze machine werd verkocht aan de Bocholter Eisenbahn Gesellschaft (BEG) in 2007 (zie ODB 86 blz. 40). Michel HANSSENS.

15 jaar geleden...





25 jaar geleden...

FOTO 106-51 ↑ - FOTO 106-52 ↓ In het kader van een studie met betrekking tot een nieuwe livrei voor de toekomstige motorstellen van het type 86 (901 t/m 935), kregen drie geschrapte 59'ers elk een nieuwe livrei aangemeten. Het ging om de 5906, de 5911 en de 5943. Slechts één stuurcabine werd gespoten, met uitzondering van de 5943 waarvan beide cabines werden behandeld. Op alle machines werd een witte achtergrond aangebracht, waarover een brede verticale band van 60 cm in het midden van het front liep. Op de 5906 was deze boord in drie gelijke delen van 20 cm verdeeld, met de kleuren bordeaux-oranje-bordeaux, terwijl deze strook op de 5911 éénkleurig oranje was. Tenslotte kreeg één cabine van de 5943 een tricolore band in bordeaux-geel-bordeaux, terwijl de andere kant een éénkleurige oranje band meekreeg. Deze laatste livrei leek sterk op die van de voertuigen van de Rijkswacht. Het blauwe zwaailicht ontbrak echter! Op iedere versie verscheen het monogram "B" in het geel op witte achtergrond in het midden van de neus, in de gekleurde strook. De presentatie had plaats in het station van Ronet van 15 tot 19 december 1986, waar elke locomotief op zijn beurt voor de jury werd geduwd door locotractor 9154. Te noteren valt dat het wit geen grondverf was, maar een echte witte verf, die de evaluatie van de andere kleuren van op afstand moest mogelijk maken. De grondverf was het bordeaux of het oranje. Tenslotte kregen de 900'ers een bordeaux livrei met gele zichtbaarheidsstrepen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 18 december 1986.



Dit is Belgisch

Iran:

Ct van Tubize voor de Chemins de Fer et Tramways en Perse (CFTP)

Eerst een beetje geschiedenis:

Rond 1865 probeerden verschillende bedrijven uit Groot - Brittannië, Rusland, België en Oostenrijk om concessies voor het aanleggen van spoorlijnen in het toenmalige Perzië te bekomen. Geen van hen had echter succes. In 1873 verleende de Perzische overheid wel een concessie aan de Britse baron Reuter voor de aanleg van een lijn tussen de haven van Enzeli (aan de Kaspische Zee) en Teheran. Hoewel de werken in juli 1873 begonnen, werd de concessie een jaar later geannuleerd wegens de grote binnenlandse tegenstand tegen het project. In 1874 werden nog twee andere projecten afgewezen. Het eerste, van de Russische baron Falkenhayn, voor een lijn van Djolfa naar Tabriz en het tweede, van een Franse ingenieur, voor een lijn van Rasht naar Teheran.

Het is uiteindelijk een Belgisch project, ontworpen door Fibus Boatal, dat wordt goedgekeurd door de toenmalige Perzische heerser Nasseredin Chah Quajar. Dit project voorzag de aanleg van een meterspoorlijn met een lengte van 8,8 km tussen Teheran en de heilige stad Chah Abdul Azim el Rey. Deze vroegere hoofdstad werd druk bezocht door gelovigen die elke vrijdag op bedevaart gingen naar de graftombe van Hussein, de zoon van de achtste imam Ali Reza en de imposante tombe van koning Reza Shah.

Al het materieel moest op de rug van muilezels en paarden vervoerd worden tussen de Kaspische Zee en Teheran. De lijn werd op 18 mei 1888 feestelijk geopend. Ze werd door een Belgische maatschappij uitgebaat: de *Chemins de Fer et Tramways en Perse (CFTP)*. De bijnaam van de trein luidde al snel "Mashin Doodi" ("de rokende machine").

Tubize leverde in 1887 een reeks van vier kleine Ct's met de constructienummers 662, 663, 664 en 665. Bij de CFTP kregen ze de nummers 1 tot 4. In 1904 volgde een vijfde locomotief (nr. 1436 / 1904), welke bij de CFTP nummer 5 werd. De kleine twee-assige rijtuigen leken op die van de Belgische buurtspoorwegen. Er waren drie types rijtuigen: open, gesloten en met compartimenten. Ze hadden open platformen aan de uiteinden. De gesloten rijtuigen hadden een houten kast en ze hadden een groen/zwart/gouden livrei. De trein was zeer populair, vooral op vrijdag, bij de pelgrims die eerst gingen bidden bij het heiligdom van Chah Abdul Azim el Rey en daarna gingen picknicken in de omliggende tuinen. Ook vrouwen en kinderen gebruikten de trein, beladen met een samovar om thee te zetten, een tapijt om op te zitten, een brood, koud schapenvlees en verschillende kruiden. De reis duurde ongeveer 30 minuten. De kinderen amuseerden zich met het rennen door de trein.

De lijn bleef meer dan 70 jaar in dienst met het oorspronkelijk materieel. Door de toenemende concurrentie van het wegverkeer verdween ze in 1961 (volgens een Iraanse bron in 1963). De vijf stoomlocomotieven bestaan nog steeds. Ze staan op verschillende plaatsen opgesteld als monument, zoals locomotief 3 die in het Mellat-park in Teheran staat. Een andere machine, waarvan het nummer onbekend is, staat in de wagenfabriek PARS in Arak, 290 km ten zuidoosten van Teheran.



De "Mashin Doodi", gesleept door locomotief 3 (Tubize 664 / 1887). Let op de drie verschillende rijtuigtypes en hun gelijkenis met het buurtspoorwegmaterieel.



← *Eén van de vijf machines wordt bewaard in de wagenfabriek PARS in Arak. 30 oktober 2009. Foto Majid SaleHYAR, verzameling Alessandro ALBE.*



↑ *Locomotief 3 staat in het Mellat-park in het noorden van Teheran, samen met het onderstel van een open rijtuig, gefotografeerd in juli 2005. Links haar constructeursplaat: Tubize 664 / 1887. Foto Arsam BEHKISH, verzameling Alessandro ALBE.*



↑ *Locomotief 1 (Tubize 662/1887) wordt samen met een rijtuig bewaard op een onbekende plaats.*

↓ *Een tweede locomotief wordt tentoongesteld in het Mellat-park, ten noorden van Teheran, samen met het onderstel van een open rijtuig. Juli 2005. Foto Arsam BEHKISH, verzameling Alessandro ALBE.*



