

OP DE BAAN

100



speciale
editie



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 100 - DECEMBER 2010 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium



Voorwoord

100 nummers! U hebt het honderste nummer van het tijdschrift "Op De Baan" in handen, dat tegelijkertijd ook in het Frans als "En Lignes" verschijnt. Dit betekent een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van TSP. Wie had 22 jaar geleden durven denken dat TSP de grootste Belgische vereniging van spoorwegliefhebbers zou worden, de grootste privéverzameling rollend materieel zou beheren en zoveel boeken en tijdschriften zou uitgeven?

Dit alles werd uitsluitend door vrijwilligers bereikt die zich inzetten bij het organiseren van reizen, het deelnemen aan manifestaties,

het restaureren van het materieel, het spoorwegmuseum, de Bocq-spoorlijn of bij het realiseren van publicaties!

Alles wat de vereniging dankzij u als lezer kan bewaren wordt door TSP niet verstopt achter gesloten deuren maar voor iedereen toegankelijk gemaakt.

Alle foto's en documenten uit de verzameling van TSP en uit privéverzamelingen worden door ons gepubliceerd zodat u er optimaal van kan genieten

Dat het redactieteam zo gemotiveerd en innovatief blijft is vooral te danken aan de leiding van de hoofdredacteur Jean-Luc Vanderhaegen, een man van het eerste uur en de oprichter van dit tijdschrift dat door meer en meer lezers wordt gewaardeerd.

Het team zou bovendien weinig voorstellen zonder de vertaalploeg onder leiding van Walter Pinet.

Op de volgende bladzijden kan u ontdekken hoe dit tijdschrift tot stand komt. Vergeet niet dat dit hele scenario zich om de twee maanden herhaalt... Ik wens u een veel leesgenot en het allerbeste voor het jaar 2011!

Baudouin DIEU - voorzitter



Zoekertjes

GEZOCHT: plans en foto's van de stoomlocomotief Atlantic type 12. Roger DALLE, av. des Frênes, 17 - BE-1410 WATERLOO.

☎ : +32 (0)2 354 49 98 of +32 (0)477 75 69 21.
✉ : roger.dalle@skynet.be.

TE KOOP: "En lignes" vanaf nr. 36 (dec. 1998) t/m nr. 94 (dec. 2009); "Journal du Chemin de fer" vanaf nr 108 (jan. 1999) t/m nr. 172 (dec. 2009). Prijs overeen te komen. MAELSCHALCK, rue des Pêcheres, 74/1 - BE-1160 BRUXELLES. ☎ : +32 (0)2 272 83 82

TE KOOP: Tijdschrift "Nos Vicinaux": nummers 140 tot 245. Enkele nummers ontbreken. Verkoopprijs: € 50. Contacteer TSP per e-mail: pftsp@gmail.com of telefonisch op nummer +32 (0)475 95 68 93.

TSP-agenda

- **Zaterdag 27 en zondag 28 november:** Sinterklaastrein op L. 128. Motorwagen. Reservatie verplicht.

- **Zaterdag 4 december 2010:** ruilbeurs in "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain

- **Zaterdag 11 december 2010:** winterstoomtrein op "Le Chemin de fer du Bocq" voor de liefhebbers;

Zondag 12 december: Winterstoomtrein voor het grote publiek. Dienstregeling: zie www.cfbcq.be;

- **Oktober 2011:** TSP-reis naar Marokko.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 99:

- **pagina 8:** de tender van de stoomlocomotief "Energie" is niet van Pruisische afkomst maar komt uit Beieren waar hij dienst deed als sneeuwruimer. Hij werd gerestaureerd in Slovaakse.

- **pagina 13:** foto van de 1354: vervang T2 door: slaaprijtuig **WLAB33 type P Inox**.

- **pagina 63:** in de tekst betreffende de 5163: vervang het jaartal 1985 door 1980 en de tekst 25 jaar geleden door 30 jaar geleden.

NIEUW

L'Europe en Gros-Nez Door Europa met de Bolle-Neuzen

ZIE MIDDENPAGINA'S



OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Dominique ALLARD, Ansaldo Breda, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, Dis BREUGELMANS, Roger CRICKELAIRE, Freddy DELARBRE, Michel DE ESCH, Jacques DELFORGE, Johan DE MAEYER, Joris DE MOL, Alain DEPAUW, Simon DERIDDER, Roel DE SAEGER, Luk GIBENS, Torsten GIESEN, Philippe GOUSSET, Tim HAESEVOETS, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Hans JOOSEN, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Jan MAHIEU, Anne-Marie MASSARD, Christophe MAURICE, Daniel MOENS, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Hans PAULUS, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Bernard SCORIEL, SIEMENS, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Ralph VAN MEER, Jef VAN OLMEN, Tim VAN ROOY, Sylvie WUSTENBERG.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2011

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 37 (buitenland € 43) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO 2011". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Betalingsmodaliteiten

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

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

Schaarbeek: Geert Packet: ☎ +32 (0) 496 96 56 00

ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain):

Baudouin Dieu: ☎ +32 (0) 475 95 68 93

Le Chemin de fer du Bocq (L 128):

Xavier Vermeire: ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 100-01

Op 21 april 1992 reden de MS 100 en 502 een L-trein tussen Libramont en Arlon. Deze foto werd gemaakt te Verlainne, tussen Libramont en Neufchâteau.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 100 - DECEMBER 2010

inhoud

2 Voorwoord

4 OP DE BAAN 100

16 News TSP

18 Belgische actualiteit

18 statistieken - locomotieven

24 motorstellen

28 HST - Eurostar - ICE

30 schrappingen

32 rijklijnen

34 het GEN

36 varia

40 privémaatschappijen

43 Het treinaanbod

46 HSL

48 IC

51 IR

54 L - CR

56 P - ICT

58 INT

59 Goederen

65 Buitenlandse actualiteit

65 Italië - Oostenrijk

66 Groot-Brittannië - Luxembourg

67 Duitsland - Telex

68 Zwitserland

70 Frankrijk: de reeks BB 16500

74 Spanje - Frankrijk

76 Portret - Wagons

78 Gisteren - Vandaag

80 De mooiste plekjes

81 Dit is Belgisch

82 Er was eens...

OP DE BAAN

100

4

OP DE BAAN 100



25

De Desiro's in actie



43

Het treinaanbod



69

Furka - Oberalp



ACHTERPAGNA
De autotrein van EETC Saint-Raphaël - 's-Hertogenbosch te Marloie op 1 augustus 2010.
François POBEZ.

De Desiro-motorstellen 08001 en 08002 tijdens diverse proeven in het testcentrum Cerhenice-Velín in Tsjechië op 7 oktober 2010.
Torsten GIESEN.



OP DE BAAN

Voor u ligt het 100ste nummer van uw favoriete tijdschrift. Dit is een gelegenheid om terug te blikken op het ontstaan van EN LIGNES/OP DE BAAN en om u mee te nemen achter de schermen om u op een gedetailleerde manier uit te leggen hoe uw tijdschrift tot stand komt.

In mei 1988 organiseerde een groep treinfanaten, die een jaar later de vereniging PFT/TSP zouden oprichten, hun eerste reis: een afscheidsrit van de locomotieven type 204 en van de internationale rijtuigen type I1. Deze gedenkwaardige reis werd in dat jaar nog gevolgd door: het afscheid van de 6005 in augustus '88 en van de reeks 59 in oktober. Gezien de omvang en de diversiteit van de activiteiten van de vereniging was het onafwendbaar om een uitwisseling van informatie tussen de spoorwegliefhebber en de vereniging te creëren. Er werd besloten om EN LIGNES (OP DE BAAN in het Nederlands) te creëren, een driemaandelijkse infoblad dat de leden op de hoogte hield van de totaliteit van de activiteiten, maar ook van de Belgische en de buitenlandse spoorwegactiviteit en aangevuld met diverse rubrieken i.v.m. het door de vereniging aangekochte materieel. In februari 1990, m.a.w. anderhalf jaar na de officiële oprichting van PFT/TSP, verscheen het eerste nummer van EN LIGNES/OP DE BAAN. Op dat moment was het zeker nog geen tijdschrift die naam waardig maar eerder een nieuwsbrief om de leden op de hoogte te houden aangaande de werking van de vereniging. We konden toen niet vermoeden dat het blad door de jaren zo'n vlucht zou nemen, met als resultaat het tijdschrift dat u nu voor ogen hebt.

Reeds bij één van de eerste vergaderingen van de beheerraad van PFT/TSP was er vraag naar een middel op de spoorwegliefhebber op de hoogte te houden aangaande de activiteiten van de vereniging. Ik heb dan het idee geopperd om een soort van nieuwsbrief uit te geven. Al de toenmalige leden vonden dit een aantrekkelijk idee. Op dat moment zei onze voorzitter: "Prachtig, schitterend idee, hou jij je daar maar mee bezig!" Mijn eerste reactie was: ik ben weer te snel geweest, waar ben ik nu aan begonnen ... ? In de loop der jaren ben ik het stadium van nieuweling echter ontgroeid en ik voel mij op heden een echte Kenner van de spoorwegmaterieel.

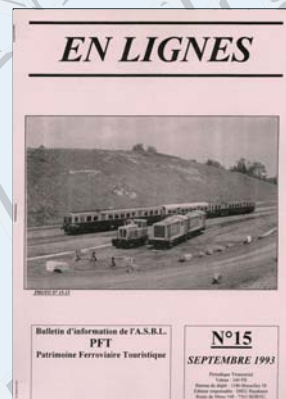
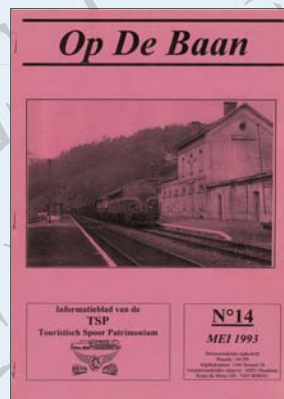
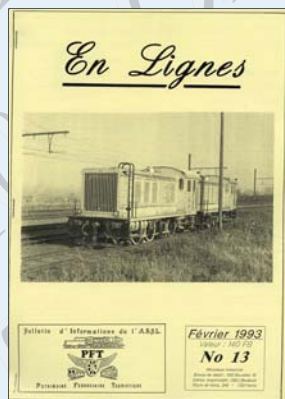
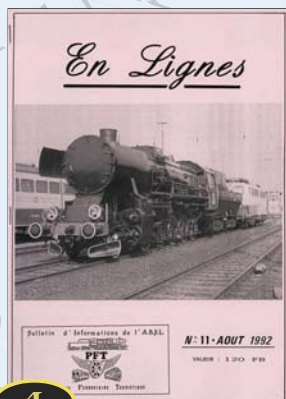
Ik heb belangrijke uitdagingen moeten aangaan, heb mij stilaan moeten aanpassen aan de technische evolutie: van de oude schrijfmachine naar de PC en de moderne informatica, inbegrepen de fotosetting en de bladschikking... Het ontwerpen van EN LIGNES/OP DE BAAN loopt op dit ogenblik op wieltjes.

Ik hou er dan ook aan om langs deze weg alle mensen te bedanken die op de één of andere manier aan dit gigantische werk deelnemen, niet in het minst omdat alles op vrijwillige basis gebeurt. Zeer in het bijzonder dank ik Walter PINET, echt mijn rechterhand, die verantwoordelijk is voor de Nederlandstalige versie OP DE BAAN.

Jean-Luc VANDERHAEGEN
hoofdredacteur
directeur van de PFT/TSP-uitgeverij



Als treinbestuurder bij de NMBS in de stelpplaats Schaarbeek sinds 1976, is Jean-Luc vooral gepassioneerd door de klassieke muziek, meer in het bijzonder door koorzang (requiem, kerkzang, oratoria), maar eveneens door de sterrenkunde en natuurwetenschappen in het algemeen. Hij houdt ook vooral van oud treinmaterieel, zij het elektrisch, diesel of stoom, maar zijn interesse voor treinen stopt daar waar het moderne materieel zoals HST, recente motorwagens of motorstellen begint.





Hoe het begon

De eerste stappen leken meer op kunst- en vliegwerk: de schrijvers typten hun tekst en stuurden deze naar de hoofdredacteur; deze verzorgde de blad- schikking in zijn keuken en kleefde de teksten op papier van A4-formaat. Hierbij mogen wij zeker het vervelende vertaalwerk van Frans naar Nederlands niet vergeten. Al deze bladen samen werden vervolgens verstuurd naar een fotokopieerbedrijf in Etterbeek. Na het fotokopiëren verzeeide het tijdschrift terug bij "de uitgeverij" (lees: bij Jean-Luc thuis) waar men zich een ganse dag bezig hield rond de tafel: één persoon legde de bladen op orde, de volgende niette de bundel samen en tenslotte werden de etiketten en de postzegels gekleefd. Deze samenkomsten eindigden vaak met een stevige maaltijd.

's Anderendaags vertrok alles naar de post. De traditie is echter langzaam verwaterd gezien de technische evolutie van het drukproces.

Het eerste jaar dat *OP DE BAAN* werd verspreid telde de oplage 450 exemplaren (de beide landstalen samen). Een eerste mijlpaal werd bereikt met nummer 7 (aug. 1991), toen de eerste gerasterde foto's verschenen die het contrast van de afdruk aanzienlijk verbeterden. Sindsdien steeg het aantal gepubliceerde foto's gestaag.

In 1992 zorgde de aanschaf van een krachtig kopieerapparaat niet alleen voor een betere afdrukkwaliteit, maar ook voor een aanzienlijke verlaging van de drukkosten. Voor de eerste keer verscheen er een foto op de voorpagina (nr. 10, mei 1992).

Met het verschijnen van nr. 14 (juni 1993), werd de presentatie en de blad- schikking grondig opgefrist door beroep te doen op de informatica. Geleidelijk aan kwam *OP DE BAAN* op kruissnelheid terwijl de redactie zich verder "inwerkte".

Naar de drukkerij

In dit stadium, dankzij de constante stij- ging van het lezersaantal, werd het finan- cieel mogelijk om de druk van het blad uit te besteden aan een professionele druk- kerij. Deze revolutie vond plaats vanaf het nummer 16 (dec. 1993). Op dat ogenblik verschenen eveneens de eerste kleurenpagina's. Het resultaat liet niet lang op zich wacht- en, het aantal abonnees verdubbelde op enkele maanden tijd. Tot hiertoe verliep

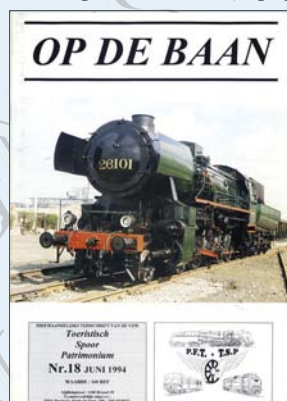
de opmaak van het tijdschrift nog steeds volgens het procedé van de bladen A4- papier, met daarop gekleefd de foto's en de teksten. Deze bladen werden dan door de drukker volgens een speciaal procedé gefotografeerd en afgedrukt.

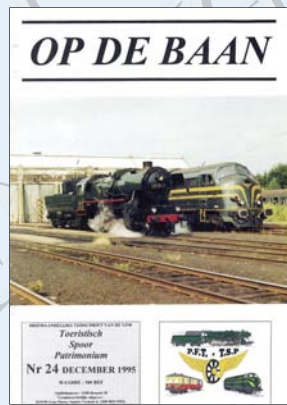
Vanaf het nr. 20 (dec. 1994), werd de in- houd verrijkt met twee bijkomende kleu- renpagina's. Het TSP-logo werd in kleur afgedrukt op de voorpagina vanaf nr. 22 (mei 1995).

Een nieuwe etappe werd gestart met het verschijnen van nr. 25 (maart 1996). Dit nummer werd voorzien van een moderne omslag, geplastificeerd en in kleur. De kleur werd elk jaar gewijzigd. Bovendien steeg het aantal kleurenpagina's naar zes.



Sinds drie jaar worden de tijdschriften door de drukkerij verpakt en niet meer op ambachtelijke wijze door de TSP-vrijwilligers. Hier worden de bijlagen bijgevoegd, het tijdschrift wordt verpakt, de adressen worden aangebracht en de omslagen worden gefrankeerd, gesorteerd en afgegeven op het plaatstelijke postkantoor.





Ter gelegenheid van de tiende verjaardag van TSP verscheen nr. 35 met 20 bladzijden extra, waarvan 16 in kleur.

Vanaf het nr. 36 (dec. 1998) werden 8 kleurenpagina's voorzien. Terloops moeten we toch even vermelden dat publicaties in kleur vrij duur waren. Tot het nr. 36 kostte elke kleurenfoto 6.000 BEF, (\pm € 150) dus ongeveer 4 BEF (\pm € 0,10) per foto per exemplaar.

Het nummer bevatte 15 kleurenfoto's en de drukkosten voor alleen deze foto's bedroegen ongeveer 65 BEF per exemplaar! Indien we ons toen een oplage van 10.000 exemplaren hadden kunnen permitteren, zou dit bedrag gezakt zijn naar 60 centiemen, dus slechts 9 BEF per exemplaar. Helaas was de omzet nog kleiner dan ons landje zelf hetgeen geen oplage van 10.000 exemplaren toeliet zoals dit o.m. het geval was in Duitsland of Frankrijk. Dit zou de kosten per nummer aardig gedrukt hebben.

Offset drukprocedé

Om de tiende verjaardag van het verschijnen van *OP DE BAAN* te vieren, en om op een waardige manier de kaap van het millennium 2000 te overschrijden, werd door TSP besloten om de volgende nummers volledig in kleur uit te geven en het drukken toe te vertrouwen aan een hoogwaardige offset-drukkerij, dit vanaf het nummer 41 (maart 2000). Nogmaals, deze extra kosten konden gemakkelijk terugverdiend worden, gezien het aantal abonnees op enkele maanden tijd verdubbelde.

Over de verschillende edities heen, bleef de kwaliteit van ons magazine steeds maar stijgen. Vanaf het nummer 46 (juni 2001) werd het aantal bladzijden van 60

Walter PINET coördineert het vertaalwerk voor *OP DE BAAN*. Als jonge Knaap werd hij voor een eerste maal door de treinmicrobe gestoken in het voorjaar 1965 te Antwerpen-Zuid waar elke morgen nog drie omnibustreinen, gesleept door P8'en toekwamen uit Dendermonde. De terugrit gebeurde in de late namiddag. Zes jaar later, in juni 1971, maakte hij in Duitsland, tijdens zijn militaire dienst te Westhoven, kennis met de Duitse stoomtractie: het grote goederenstation Gremberg en bijhorende depot (Bw), lagen op wandelafstand. In de bundels ran-geerde o.a. de BR 055, de BR 050 was nog heer en meester in het goederenverkeer. In de werkplaats waren nog 2 locs BR 003 en enkele BR 044 aanwezig. Een nieuwe "homo ferroviensis" was geboren. Hij maakte kennis met TSP tijdens de beroemde afscheidsrit van de Bolle Neuzen op 14 mei 1988 en werd onmiddellijk lid van de vereniging, leerde zo *OP DE BAAN* kennen en stapte in de vertaalploeg vanaf mei 1993 (nr. 14). De volledige verantwoordelijkheid voor ODB kwam in januari 2005 in zijn handen. Voor het vertaalwerk wordt hij bijgestaan door Ghislain SMOUT, Wim DE RIDDER, Bart DEWOLF, Hubert DESCHEPPER, Ivo VAN STEENWINKEL,



Hugo SPELMANS, William BOECKX, Nico VANDEBUE-RIE, Christophe MAURICE en Roel DESAEGER. De vertaalde teksten worden voor een eerste maal gecor-rigeerd door Ghislain en later, als het tijdschrift volledig klaar is, door de vertaalploeg bij Walter thuis. De na-leessessies beginnen rond 10.00 uur en eindigen meestal rond 20.00 uur. Een maaltijd en de nodige drank is dus noodzakelijk! Een woordje van dank hiervoor aan Anne-Marie voor haar morele steun en haar inbreng in de keuken. Tenslotte een dikke proficiat en dank aan alle medewerkers en vooral aan Ghislain: hij heeft elke ODB reeds driemaal gelezen voor deze van de persen rolt!

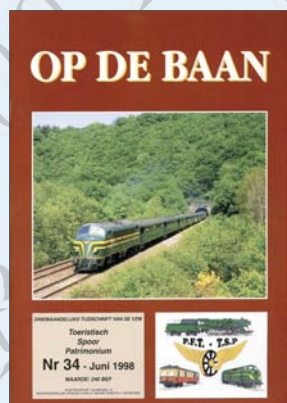
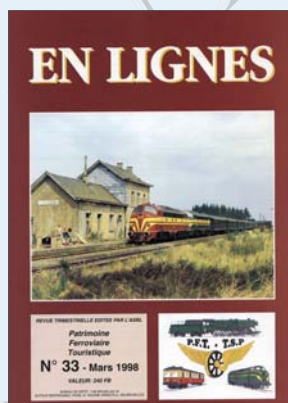
Walter PINET
verantwoordelijke *OP DE BAAN*

op 68 gebracht. Bij het nummer 50 (juni 2002) werd de omslag herbekeken, de omslagfoto beslaat sindsdien de volle-dige bladzijde en er werd op een discrete manier een streepjescode aangebracht ten behoeve van de losse verkoop in de boekhandel.

Vanaf januari 2003, bij het verschijnen van nr 53, werd een volgende belangrijke stap gezet, *OP DE BAAN* ging toen om de twee maanden verschijnen (drie-maandelijks voordien). Een grote opoffe-ring, want het werk steeg met 50%. Vanaf 2004 verschenen dan de eerste digitale

camera's in de TSP-ploeg. Dit had waar-lijk een revolutionaire invloed op de kwa-liteit en de behandeling van de gepubli-ceerde foto's.

Nog een nieuwigheid vanaf het nr. 70 (dec. 2005): de flyers, die voorheen los bij de tijdschriften zaten, werden vanaf nu als bijlage in het midden vastgeniet. In die periode kocht TSP een professionele scanner, sindsdien worden alle niet-digitale foto's door TSP zelf ingescand en niet meer door de drukker. Hierdoor ver-beterde niet alleen de afdrukkwaliteit, maar ook de drukkosten daalden.



OP DE BAAN



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Toeristisch
Spoor
Patrimoineum
Nr 26 - Juni 1996
WAARD: 220 BEP



EN LIGNES



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Patrimoine
Ferroviaire
Touristique
Nr 27 - septembre 1996
WAARD: 220 BEP



OP DE BAAN



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Toeristisch
Spoor
Patrimoineum
Nr 28 - december 1996
WAARD: 220 BEP



EN LIGNES



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Patrimoine
Ferroviaire
Touristique
Nr 29 - Mars 1997
WAARD: 220 BEP



OP DE BAAN



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Toeristisch
Spoor
Patrimoineum
Nr 30 - Juni 1997
WAARD: 220 BEP



Heden bezit TSP-publicaties vijf professionele scanners. Zij kunnen alle formaten van negatieven en dia's behandelen, glasplaten inbegrepen. Zij werken gelijklopend en scannen dagelijks tientallen documenten en negatieven. Deze documenten worden dan in een centrale databank geplaatst, gerangschikt naar land en types van voertuigen.

De laatste grote verandering bij *OP DE BAAN* was het verplaatsen van de bladzijden TSP-boetiek naar het midden van het tijdschrift, hetgeen weer twee bladzijden extra opleverde voor foto's en nieuwtjes.

Over 100 nummers, m.a.w. gedurende 20 jaar, heeft *ODB* vele gebeurtenissen meegemaakt, zoals het verdwijnen van de meeste diesellocomotieven, de indienstname van het hogesnelheidsnetwerk en leeft momenteel dagelijks mee met de aanleg van het GEN rond Brussel.

Het verschijnen van dit nummer weerspiegelt het verenigingsleven binnen TSP, zijn duizelingwekkende opmars, het beheren van een verzameling materieel die bij de belangrijkste van Europa gerekend wordt, het oprichten van "Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain en het uitbaten van "Le Chemin de fer du Bocq".

OP DE BAAN is een blad dat er altijd naar gestreefd heeft om eenvoudig en sober te zijn, zonder reclame of oogverblindende, maar wél op het scherp van de snede wat aktualiteit betreft.

Zijn redactie berust volledig op vrijwilligerswerk, mensen die een belangrijk deel van hun vrije tijd besteden aan het samenstellen (en vertalen!) van dit tijdschrift. *OP DE BAAN* wordt niet alleen in



De tijdschriften voor de buitenlandse abonnees worden nog steeds manueel door TSP-medewerkers onder omslag gestoken. Zij worden met een bestelwagen vervoerd naar Luxemburg waar zij worden toevertrouwd aan de Luxemburgse post. TSP.

België gelezen: 20% van de lezers zijn buitenlanders, verdeeld over vijf werelddelen. In Nederland, Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Zwitserland wordt het blad ook via de boekhandel verdeeld.

OP DE BAAN zal de ingeslagen weg verderzetten en de veelheid aan onderwerpen nog uitbreiden. De enige manier om hierin te slagen is uw getrouwheid aan het blad. Uw raad, wensen en voorstellen zijn steeds van harte welkom.

Meer en meer mogen wij ook artikelen van lezers ontvangen. Gezien het plaatsgebrek, moeten deze artikelen of deze die opgesteld werden door leden van TSP soms naar latere nummers verschoven worden. Sommigen wachten zo al 15 jaar! Dit was o.a. het geval voor de ge-

schiedenis van de trams van de NMVB die aan Spanje verkocht werden.

Het voltallige redactieteam houdt eraan om langs deze weg alle lezers en abonnees te danken. Zonder hen zou het nooit mogelijk geweest zijn om het resultaat te bereiken dat jullie nu in handen hebben, maar ook de trouwe en/of éénmalige medewerkers die ons zonder financieel belang of winst oogmerk hun foto's of teksten toestuurd. Wekelijks ontvangt TSP honderden foto's. Het is echter onmogelijk om deze allemaal te publiceren zodat wij vele auteurs moeten teleurstellen. Enkel de interessantste foto's van hoge kwaliteit worden weerhouden. De andere worden bewaard in onze fototheek en komen misschien in aanmerking voor gebruik in andere publicaties.

OP DE BAAN



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Toeristisch
Spoor
Patrimoineum
Nr 36 - December 1998
WAARD: 240 BEP



EN LIGNES



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Patrimoine
Ferroviaire
Touristique
Nr 37 - Mars 1999
WAARD: 240 BEP



OP DE BAAN



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Toeristisch
Spoor
Patrimoineum
Nr 38 - Juni 1999
WAARD: 240 BEP



EN LIGNES



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Patrimoine
Ferroviaire
Touristique
Nr 39 - Septembre 1999
WAARD: 240 BEP

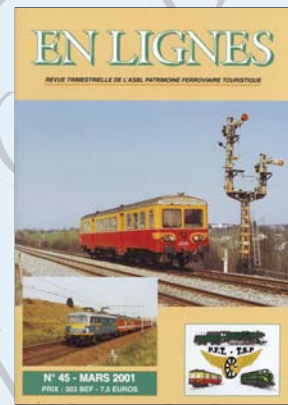
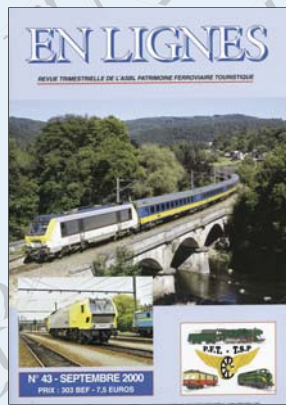
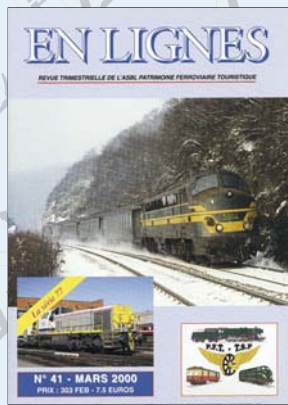


OP DE BAAN



PROGRAMMABELLE TUSSENBLAD VAN DE ODB
Toeristisch
Spoor
Patrimoineum
Nr 40 - December 1999
WAARD: 240 BEP





Achter de schermen van OP DE BAAN

Redactie en opmaak

Elke twee maanden krijgen jullie, beste lezers, een *OP DE BAAN* in handen. Maar hebben jullie er wel eens bij stil gestaan welk titanenwerk het vergt van bij de samenstelling tot aan de verzending per post of de verdeling naar de boekhandel?

Het belangrijkste werk is zonder enige twijfel de samenstelling. Elke twee maanden 68 bladzijden vullen vraagt een dagelijkse inzet; één weekje vakantie en het wordt een hel om de verloren tijd in te halen.

Zodra de teksten klaar zijn, moet men zich bezig houden met de bladvulling, een minutieus werk waarbij vele aanpassingen moeten gebeuren teneinde met welbepaalde foto's en teksten juist de oppervlakte van één bladzijde te vullen. Deze handeling gebeurt met een speciaal programma dat door alle drukkerijen wordt gebruikt. Alle foto's, negatieven, dia's en andere documenten moeten eerst worden ingescand voor zover dit nog niet gebeurd is. Vervolgens worden zij behandeld met een programma voor beeldcorrectie. Bovenop de verbetering van de kleuren, de beeldscherpte enz.... dient ook het kleurenprofiel aangepast. Het merendeel van de toegestuurde foto's staat in RGB-profiel, deze moeten aangepast worden naar CMGZ (cyaan, magenta, geel en zwart). De meeste offset drukpersen werken immers volgens het CMGZ principe. Deze profielaanpassingen bij de kleuren leiden soms tot verrassingen. Zo kunnen sommige kleurschakeringen ernstige verschillen vertonen, dit is vooral het geval bij sommige tinten groen. Hiervoor moet onmiddellijk een oplos-

sing gevonden worden. De laatste stap is de omvang van het document op een resolutie van 300 dpi te brengen. De behandeling van een foto kan duren van enkele seconden tot 60 minuten voor een beschadigd exemplaar.

Eenmaal deze behandeling voltooid is, kan men het document inpassen in het voorlopige model van het tijdschrift. Toch even erop wijzen dat men voor deze fotosetting gebruik moet maken van computerschermen van hoge kwaliteit die perfect gekalibreerd zijn voor wat betreft de kleuren; zoniet riskeert men een belangrijk verschil tussen de kleuren op het PC-scherm en het eindresultaat op papier.

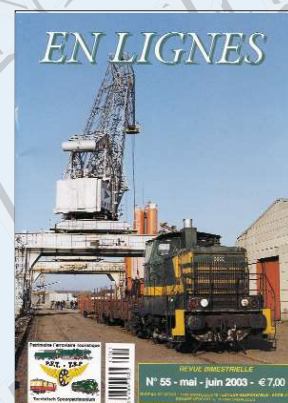
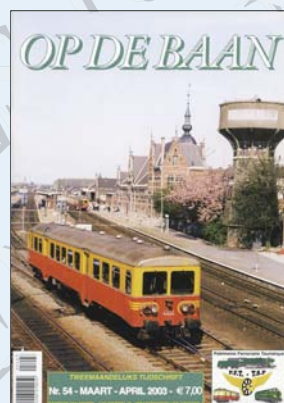
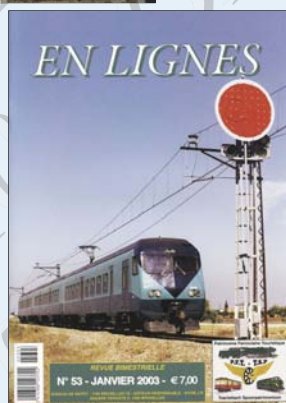
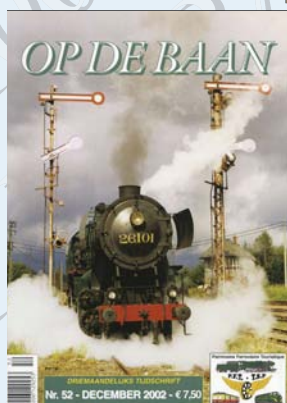
Wij willen hier ook nog een zeer belangrijk punt benadrukken. *EN LIGNES* en zijn Nederlandstalige versie *OP DE BAAN* verschillen slechts voor het gedeelte dat in zwart gedrukt wordt (uitgezonderd de van de omslag, blz. 1 en 68). In de drukkerij worden vier kleurplaten gebruikt: cyaan (fel blauw), magenta (paars-rood), geel en zwart. Omwille van

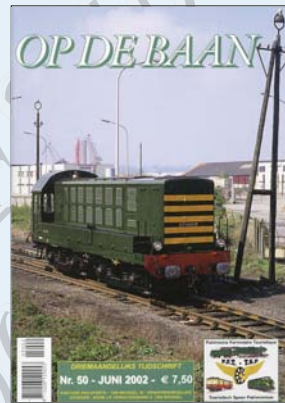
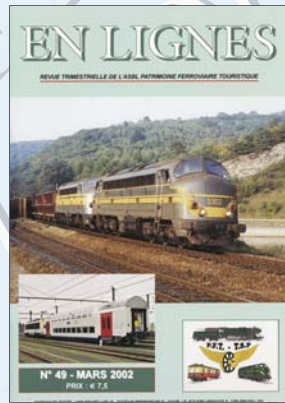
besparingen, worden de eerste drie kleurenplaten voor de beide versies gebruikt, enkel de zwarte drukplaat verschilt voor *EN LIGNES* en *OP DE BAAN*. Hierop komen wij later, bij de gedetailleerde uitleg over de drukkerij terug. Hierdoor is een strikte nauwkeurigheid nodig bij het opstellen van de bladzijden: het minste dat een foto beweegt, al is het maar een duizendste van een millimeter, zal dit bij afdruk een wazige en dus totaal onbruikbare foto opleveren. Om deze reden worden de meeste titels in het zwart afgedrukt, zodat er geen moeilijkheden ontstaan bij het vertalen. Een titel in een andere kleur zou anders in de Franse taal in *OP DE BAAN* kunnen terecht komen. Hieruit volgt dat alleen een titel die zowel in het Frans als het Nederlands hetzelfde luidt, in kleur kan afgedrukt worden, zoals bv. de vermelding "News" bovenaan enkele bladzijden.

Eenmaal samengesteld worden de beide versies (*EN LIGNES* en *OP DE BAAN*) nogmaals nagelezen en verbeterd, waarna zij naar de drukkerij vertrekken.



De drukkerij **GEERS OFFSET** te Oostakker is een dynamisch bedrijf met een grote ervaring en beschikt over de modernste machines. Uw tijdschrift en alle boeken die TSP uitgeeft, worden hier gedrukt.





De drukkerij

Prepress

De bestanden worden via internet verstuurd naar de server van de drukkerij. Voor grote bestanden kan dit tot 4 uur of langer duren.

Drukkerij **GEERS OFFSET** is gevestigd te Oostakker, nabij het Gentse havengebied. Zij drukt **OP DE BAAN** sedert maart 2000 (ODB 41).

De drukkerij werd opgericht in 1930 en verzorgt alle mogelijke drukwerken: tijdschriften, jaarrapporten, kunstboeken,... Zij biedt eveneens een waaier van diensten aan: vanaf de prepress naar het drukken zelf, op maat snijden van het papier en het inbinden - genaaid of geniet - van de boeken en tijdschriften met keuze uit zachte of harde, gekartonneerde kaften. Zij zorgen eveneens voor de verpakking en verzending onder folie en de adressen worden door middel van een inktjet-printer aangebracht.

De dienst *prepress* maakt de afgeleverde bestanden klaar voor de drukpersen en maakt een kleurendrukproef. De hoofdredacteur en zijn adjunct bekijken deze in de drukkerij, voeren de ultieme verbeteringen uit en brengen de laatste aanpassingen aan. In dit stadium is het nog steeds mogelijk om foto's te vervangen. Wij danken op deze dienst de heer **Geert STRUYVEN** voor zijn hulp en inzet. Wanneer de drukproef wordt goedgekeurd is zij klaar voor druk. Hier eindigt het werk van TSP.

Er wordt een nieuwe drukproef gemaakt voor interne controle en de bestanden worden omgezet en aangepast aan de



OP DE BAAN 99, Walter PINET, Jean-Luc VANDERHAEGEN en Ghislain SMOUT controleren de drukproef en voeren de laatste correcties uit. Hubert DESCHEPPER.

“katernen”. Een katern bestaat uit één blad A1-formaat (64 x 90 cm) waarop 16 pagina's kunnen worden gedrukt (8 op de voor- en 8 op de achterzijde). **OP DE BAAN** bestaat uit vier katernen. De vier pagina's van de omslag zijn hier niet inbegrepen, deze worden op een apart blad gedrukt. De pagina's in de katernen staan in een bepaalde volgorde en vormen later het definitieve tijdschrift.

De bestanden verhuizen nu naar de CtP-installaties voor het realiseren van de drukplaten.

De offset-platen

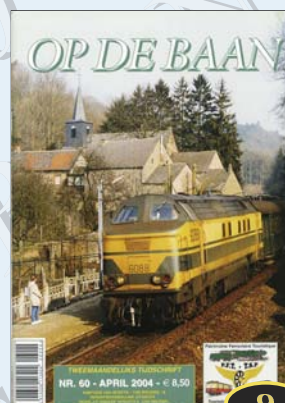
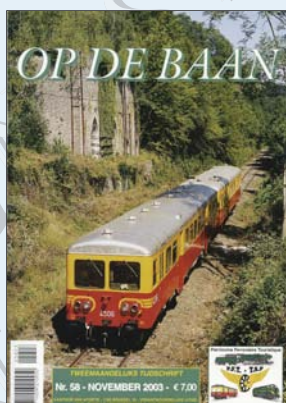
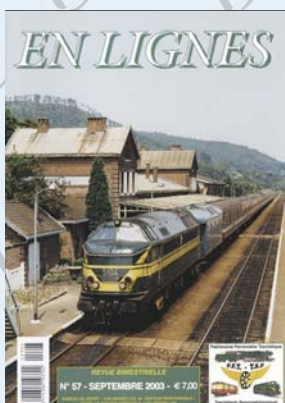
De offset-platen bestaan uit aluminium, een essentieel element bij het offset-procedé. Per katern worden vier platen gemaakt, één per kleur voor de toepassing

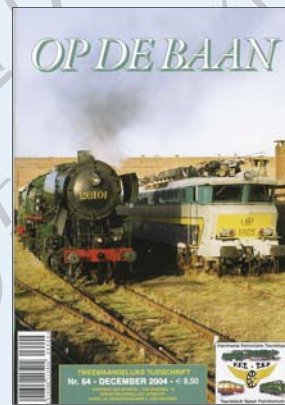
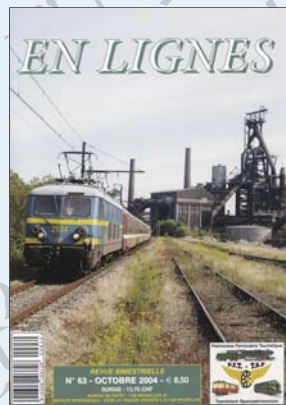
van het CMGZ-systeem: cyaan (fel blauw), magenta (paars-rood), geel en zwart.

Bij offset wordt gebruik gemaakt van twee materialen die elkaar afstoten: water en vet. Het beeld dat moet worden afgedrukt heeft een glad oppervlak, dat wat niet moet worden afgedrukt heeft een zeer fijn maar oneffen oppervlak (fijner dan het fijnste schuurpapier).

De platen worden gemaakt door twee Heidelberg Computer-to-Plate (CtP) installaties die elke dag op elkaar worden afgesteld om een optimale visuele kwaliteit te bereiken.

Dankzij de steun van CIP3 van prepress, zijn de kleuren op de persen voor 85% gewaarborgd. De drukker moet slechts de laatste aanpassingen uitvoeren.





Links: nadat de drukproeven zijn goedgekeurd door de hoofdredacteur worden de bestanden omgezet en door de "pre-press" doorgestuurd naar de CtP voor de aanmaak van de drukplaat. Op het computerscherm zien we twee pagina's uit een katern: de bladzijden 58 en 11 van OP DE BAAN 99.

Voor het drukken van EN LIGNES en OP DE BAAN zijn in totaal 24 drukplaten nodig: vier CMGZ-platen voor vier katernen (dus 16 platen), vervolgens vier platen voor de zwarte inkt voor ODB en nog eens vier CMGZ-platen voor het drukken van de omslag (p. 1, 2, 67 en 68) van EL en ODB. Deze worden samen gedrukt en vormen een apart katern. (Zie foto op p. 13).

De persen

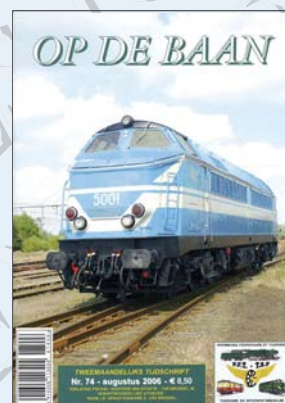
Nu de drukplaten klaar zijn kan OP DE BAAN gedrukt worden door de rotatiepersen.

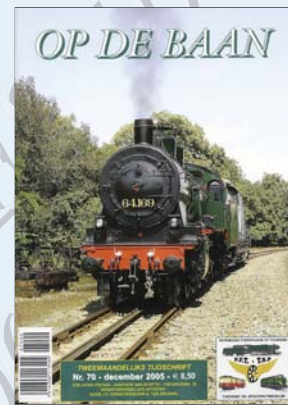
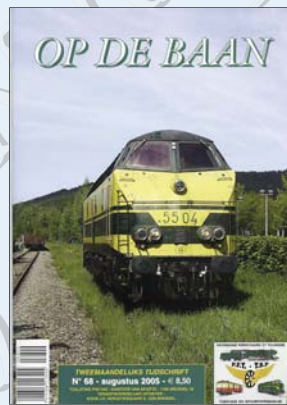
De drukkerij Geers beschikt over 58 drukgroepen gaande van een Heidelberg-tweekeurenpers tot een Heidelberg-tienkleurenpers. Deze drukt een volledig katern (recto-verso) in één beweging. Hiervoor moeten acht drukplaten worden geïnstalleerd: vier voor de pagina's op de voorzijde van het A1-blad en vier voor de keerzijde. Eens opgestart doorloopt het papier de pers tegen een snelheid van 15 m/s, of een equivalent van 80.000 bladen per uur!

Eerst wordt de drukplaat bevochtigd waarbij de gladde delen het water afstoten en de ruwere delen juist het water aantrekken. Daarna wordt de plaat ingeïnktd waarbij het water op de ruwere delen de vette inkt afstoot. Nadat de



De drukplaten worden gerealiseerd door twee Heidelberg Computer-to-Plate-installaties. Hier verlaat de cyaan-plaat (blauw) de machine.





eerste bladen uit de persen zijn gerold wordt de pers gestopt voor een controle met een laserstraal.

Tijdens het drukken voert het *Image Control*-systeem permanente controles uit, het verbetert automatisch de kleurafwijking en verzekert zo de kwaliteit tijdens het drukken.

Om praktische redenen wordt eerst *EN LIGNES* gedrukt omdat de oplage groter is dan deze van *OP DE BAAN*. Nadat een katern van EL werd gedrukt, wordt de pers gestopt om de twee zwarte platen (voor recto en verso) te verwisselen met de zwarte platen voor *ODB*. Zoals reeds vermeld mogen de kleuren van beide versies zelfs geen 1000ste van een millimeter verschillen. Dit geldt ook voor het zwart in de foto's, zoniet zijn deze onscherp. Dit is het ingewikkelste aspect bij het opstellen van uw tijdschrift.



Boven: de Heidelberg-pers waarop OP DE BAAN 97 wordt gedrukt. Deze drukeenheid bestaat uit acht achter elkaar geplaatste rotatiepersen. In elke pers wordt een drukplaat aangebracht. Rechts de lader met papier. Onder: De magenta-drukplaat draait in de rotatiepersen.



Plaatsing van een plaat in de pers.





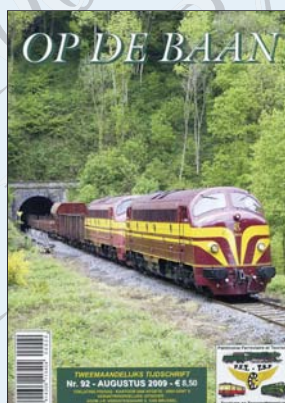
←Foto's links: tijdens het drukken worden constant kwaliteitscontroles uitgevoerd; boven: uitnemen van een blad, midden een optische controle en onder een digitale controle.



Elke rotatiepers wordt constant van verse inkt voorzien: voraan geel en achteraan magenta. De bladen passeren achtereenvolgens de CMGZ-kleuren, waardoor de vierkleurenafdruck wordt bekomen.



Een voor een komen de bedrukte bladen uit de machine. Een moderne rotatiepers drukt tot 80.000 bladen per uur! Deze bladen zijn iets groter dan het A1-formaat omdat er rekening moet gehouden worden met het versnijden van de bladen.





De eindafwerking

Eens gedrukt, volgt de definitieve samenstelling van uw tijdschrift. Enkel het katern met de kافت wordt versneden, de andere vier katernen en de bijlagen worden machinaal geplooid.

De grote A1-bladen met de pagina's 1, 2, 67 en 68, zowel voor ODB als voor EL, worden in een trilmachine geplaatst om een perfect papierblok te vormen. Hierdoor worden alle bladen op identiek dezelfde plaats gesneden. Fouten bij het snijden zijn dus uitgesloten.

Het eindresultaat zijn vier bladen formaat A3 die een kleine katern vormen dat dus slechts uit vier pagina's bestaat. (2 bladzijden recto en 2 verso). Tenslotte wordt elk katern in twee geplooid.



Enkel de A1-bladen die de kافت vormen, worden gesneden. Hier de kافت van het nr. 97.



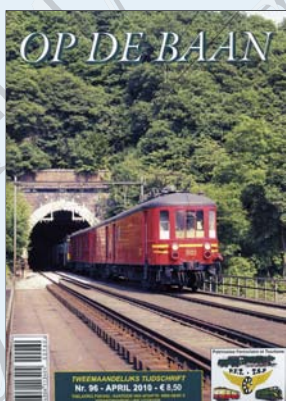
Na het drukken worden de katernen geplooid voor verdere afwerking.



Voor het versnijden gaan de bladen door een trilmachine waardoor zij een perfect blok vormen en alle bladen op dezelfde plaats worden doorgesneden.



De kافتen zijn klaar. Zij worden eveneens op bladen A1-papier gedrukt maar tellen slechts vier pagina's: de kافتen voor OP DE BAAN en voor EN LIGNES (recto) en de pagina's 2 en 67 (verso) die dubbel worden afgedrukt. Deze A1-bladen worden eerst vertikaal en daarna horizontaal gesneden, en vormen een katern van slechts vier pagina's. De pagina's 1 en 68 krijgen bovendien een extra vernislaag.



→ De machine voor de assemblage van uw tijdschrift. De volgorde van de katernen moet worden gerespecteerd: eerst de bijlage, dan het centrale katern (p. 27 t/m 42) om te eindigen met de kaft (p. 1, 2 en 67, 68). Hier de montage van OP DE BAAN 97.

Nu kan de definitieve samenstelling starten. Dit gebeurt automatisch. Enkel het vullen van de machines met de gedrukte katernen gebeurt manueel. De katernen vallen op een lopende band: eerst het katern met de bijlagen, in correcte volgorde van de vier katernen met foto's en tekst (dus het eigenlijke tijdschrift) en ten slotte het katern met de kaft.

Vervolgens wordt er voor gezorgd dat alle bladen op dezelfde hoogte liggen, zij worden geniet en tenslotte definitief op de correcte maat gesneden.

Tijdens het opstellen van de lay-out van het tijdschrift moeten wij steeds rekening houden met een marge van 3 mm voor de foto's die geplaatst worden op de rand van een blad. De foto moet trouwens eveneens 3 mm groter zijn dan de rand van het blad. Bij het snijden wordt rekening gehouden met een afwijking van 6 mm: 3 mm aan de binnenzijde en 3 mm aan de buitenzijde.

Het hele druk- en assemblageprocede wordt digitaal gecontroleerd omdat de katernen tijdens het drukken voorzien worden van een streepjescode. Deze code is uniek en bevat de nodige gegevens i.v.m. de opdracht, taal en katernnummer. Alle machines zijn voorzien van een barcodelezer waardoor het mogelijk is om foutief ingevoerde katernen uit te werpen of de machines stil te leggen indien er een katern ontbreekt. Door deze controle is het dus onmogelijk een tijdschrift te krijgen met twee dezelfde of een ontbrekend katern. Een mengeling van twee talen is eveneens onmogelijk.

De verzending

Wanneer de tijdschriften geniet en op maat gesneden zijn, moeten ze worden verpakt

De bijlagen die voorzien zijn voor OP DE BAAN 97.



Een voorraad katernen, hier de pagina's 3 t/m 10 en 59 t/m 66, in een van de laders van de assemblagemachine.

en verzonden.

De Belgische abonnees krijgen hun exemplaar thuis opgestuurd, verpakt in een krimpfolie. Sedert 2010 is deze gemaakt van zetmeel en voor 100 % biologisch afbreekbaar.

Na de verpakking worden de adressen van de bestemming automatisch op de folie gedrukt. Vervolgens worden de tijdschriften gesorteerd, verpakt per postcode en afgeleverd op het postkantoor.

Op de lopende band, hier reeds met vier katernen, wordt het voorlaatste katern (p. 3 t/m 10 en 59 t/m 66) toegevoegd. Het katern met de kaft wordt als laatste toegevoegd.



De tijdschriften voor het buitenland en voor de boekhandel worden verpakt in kartonnen dozen. De 6000 Belgische verkooppunten krijgen hun exemplaren via AMP.

Uw favoriete tijdschrift wordt eveneens gelezen buiten onze landsgrenzen en het is een toch eerder merkwaardige werkwijze die hiervoor elke twee maanden plaatsvindt.

Enkele dagen voor EL/ODB van de persen rolt, worden enkele honderden omslagen

voorzien van de verplichte coördinaten die voor de postdiensten vereist zijn.

De drukker levert op de maatschappelijke zetel van TSP enkele honderden tijdschriften af. Deze die voor abonnees in het buitenland bestemd zijn, worden in de voormelde omslagen gestoken en deze voor Zwitserland, worden van de nodige douanedocumenten voorzien. De NMBS-medewerkers die geabonneerd zijn, krijgen hun exemplaar via de interne verzendingsdienst. Een laatste deel gaat naar enkele handelaars uit de modelbouwsector of die niet bediend worden door AMP.

Al deze bewerkingen worden uitgevoerd door twee vrijwilligers van de vereniging, normaal steeds dezelfde, omdat zij met dit werk reeds jaren vertrouwd zijn.

In de mate dat hun normale beroepsbezigheden het toelaten, maar steeds binnen een vooraf bepaalde termijn, worden de tijdschriften in een bestelwagen geladen... De reis gaat richting Luxemburg (G.H.) waar men voor 9.00 uur bij de post in het station de onder omslag gestoken tijdschriften voor de buitenlandse abonnees afluad. Zij vinden vandaar verder hun weg in heel Europa, de Verenigde Staten, Afrika enz... Een klein gedeelte wordt achtergelaten bij Model Shop, een speciaalzaak voor modelbouw die zeer gekend is in het Groothertogdom Luxemburg.

Vanaf hier is de timing zeer strikt en krap bemeten, men moet immers voor 17.00 uur met de goederen aan de Zwitserse grens in Vallorbe zijn. Eerst komt men terecht bij de Franse douane in het kantoor te La Ferrière waar men de tijdschriften uitklaart uit de EU. Vandaar gaat het verder naar de Zwitserse douane, 10 meter verder voor de inkleding. Wanneer alles goed verloopt, kan men al deze verrichtingen rond krijgen in 30 minuten, maar de overdracht moet gebeurd zijn voor 17.30 uur, want dan gaat onvermijdelijk de slagboom toe en kan de reis pas 's anderendaags voortgezet worden. Wanneer men bovendien af te rekenen krijgt met slechte weersomstandigheden, en dit gebeurt gemiddeld tweemaal per jaar, wordt de reis in Pontarlier onderbroken en de douaneformaliteiten uitgesteld naar de vol-



↑ De Sitma 950-verpakkingsmachine steekt de tijdschriften onder folie tegen een ritme van 20.000 exemplaren per uur. Indien gewenst kunnen nog losse bladen worden toegevoegd.

gende morgen. De firma Gondrand, die de goederen aan de Zwitserse grens overneemt, moet dan op de hoogte gebracht worden van de vertraging zodat ook zij hun planning kunnen aanpassen.

Eénmaal Vallorbe voorbij, gaat het over Zwitserse wegen en snelwegen tot in de buitenwijken van Genève. Afhankelijk van het uur dat we in Vallorbe kunnen vertrekken, kan het verkeer hier zeer druk zijn en regelmatig moeten we gebruik maken van de secundaire wegen om het knooppunt van Lausanne te vermijden. Hier worden de tijdschriften gelost bij de firma Naville. Het is dan 18.00 uur en de EL bestemd voor Franstalig Zwitserland hebben hun doel bereikt. Morgenvroeg zullen zij in de boekhandel en in de stationskiosken liggen.

Voor de vrijwilligers komt het er nu op aan zonder dralen de grootstad Genève te verlaten, in het vooruitzicht van een welverdiende rust.

Dit artikel geeft u een idee van de realiteit van uw tijdschrift: vanaf de redactie tot de aflevering bij u thuis: een complex werk dat zeer nauwkeurig moet worden uitgevoerd.

Tenslotte willen wij de directie van de drukkerij GEERS danken voor de toelating tot fotograferen binnen het bedrijf evenals alle medewerkers voor hun deskundige uitleg aan de diverse machines.



↑ Na verpakking worden de adressen van de abonnees digitaal op de folie aangebracht. .

↙ ↘ De tijdschriften worden gesorteerd en samengebonden per postkantoor van de bestemming. Deze voor de boekhandels worden verpakt in kartonnen dozen.





Materieel

Het afgelopen seizoen was zeer druk voor onze technische ploeg: onderhoud, allerlei herstellingen voor de driemaandelijkse schouwingen, uitgevoerd door Infrabel, van het ingeschreven rollend materieel dat tijdens onze activiteiten wordt ingezet. Hierdoor rest niet veel tijd om ander materieel te restaureren en reviseren.

Motorwagens

4602 - 4506

Beide motorwagens hebben tijdens het afgelopen toeristisch seizoen dienst gedaan op lijn 128. Dit zonder enig technisch mankement. Ze legden samen 4680 km af. Dit zijn ongeveer 160 heen- en terugritten van de volledige lijn.

554.18

De 554.18 daarentegen heeft Schaarbeek nog steeds niet verlaten. De mogelijkheid om hem te zien rijden op de spooraansluiting van het Belgische leger te Kapellen bestaat nog steeds. De definitieve huurovereenkomst moet enkel nog afgerond worden.

Wordt zeker vervolgd...

551.26

Een technische school uit Limburg heeft contact met ons opgenomen. Ze wensen in het kader van een project onze oudste motorwagen, de in 1939 gebouwde Brosse 551.26, te laten herleven. Deze motorwagen werd in 1988 door drie leden aangekocht. Sinds 1990 staat hij in de werkplaats van Schaarbeek stof te verzamelen en zijn conditie is er sindsdien, vooral door gebrek aan mankracht, niet op verbeterd. Het project voorziet in de verwijdering (langs de binnenzijde) van de uitrusting, die werd toegevoegd tijdens de ombouw tot voertuig van de dienst bovenleiding voor het district zuidoost. Daarna zal men, gespreid over twee schooljaren, het plafond renoveren en het houtwerk van de zijwanden in hardhout reconstrueren. Vervolgens zal men beide stuurposten restaureren, de binnenverlichting herstellen en een aantal vierdelige klapdeuren, die door de tand des tijds zijn aangevreten, volledig vernieuwen. Het absolute sluitstuk is de plaatsing van een aantal verwijderbare houten zitbanken. Hierdoor kunnen we flexibel omspringen met het aantal zitplaatsen. De restauratie van de kast en het mechanische gedeelte blijft de verantwoordelijkheid van TSP. Dit zou geen



Ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in België voerde onze P8 in het weekend van 18-19 september een aantal pendelritten uit tussen Erquelinnes en Lobbes. Erquelinnes, 19 september 2010. TSP.

enkel probleem mogen geven, daar de motorwagen, technisch gezien, zich reeds in rijvaardige toestand bevindt. De Brosse wordt per vrachtwagen naar Limburg vervoerd en zal op de speelplaats op een kort stukje (ongeveer 10 meter) voorlopig spoor geplaatst worden. Dit zal zonder twijfel veel nieuwsgierigen aantrekken.

Diesel locomotieven

5927

De 5927 zal toch in dienst komen bij TSP. De werken werden in 1995 aangevat met het doel er een museumloc van te maken. Deze werf werd echter opgeschort omdat we op dat moment niet beschikten over draaistellen die technisch in orde waren. De komst van de 5941 in mei 2002, die zich in een technisch betere toestand bevond, was weer slecht nieuws voor de 5927. De werf bleef onaangeroerd. De kast moest enkel geschilderd worden. Beide stuurposten waren volledig ontmanteld maar proper. De machinezaal bevond zich in gerestaureerde toestand, maar er dienden nog onderdelen gemonteerd te worden.

Een ploeg, bestaande uit twee vrijwilligers (Tim en Tommy), heeft afgelopen zomer de draad terug opgepakt. Men schilderde beide stuurposten en de accessoires en toegangsdeuren werden terug aangebracht. Nu moet men nog enkel de kast grondig reinigen. Deze verzamelde gedurende 15 jaar heel wat vet en stof. Daarna volgt een schuurbeurt en krijgt de loc een vereenvoudigde groene livree versie jaren '60 aangemeten. De machine is dan terug toonbaar, technisch volledig in orde, maar zal niet op het NMBS-net verschijnen.

WR360C14

We bezitten eveneens twee diesellocs

van het type WR360C14 (gebouwd in Duitsland tijdens WO II). Deze werden overgenomen van de steengroeve te Havinnes. Beide locs zijn niet meer rijvaardig. Een eventuele goedkeuring voor deze voertuigen bekomen zou vooral een zeer complexe en onbetaalbare zaak worden. TSP heeft daarom besloten om van beide voertuigen één goede te maken. Alle uitwendige onderdelen (bv. de motorkap, deuren,...) worden gedemonteerd en verzonden naar een werkplaats, waar ze gezandstraald worden. Het chassis en het mechanische gedeelte van de uitgekozen loc wordt behandeld in Schaarbeek en zal vervolledigd worden met onderdelen uit de andere. De zijwanden van de stuurpost worden vernieuwd. Het doel is dat dit voertuig door het leven zal gaan als de 231.001 van de NMBS. Deze loc deed van 1945 tot 1963 dienst in de werkplaats van Brussel-Zuid.

Daarna zal ze onze andere WR360C14 (die van het Belgische leger) gezelschap gaan houden in onze museumbewaarplaats te Saint-Ghislain.

TSP kan dan exclusief een parallel met diesel locomotieven aanbieden die gebouwd werden tijdens WO II.

6003

We zijn zeer gevoelig voor de commentaar die we naar aanleiding van de verschroting van de 6003 kregen van meerdere leden. Deze zaak werd vooraf binnen TSP uitvoerig besproken, maar deze beslissing werd met pijn aan het hart genomen. Deze beslissing wordt gemotiveerd door de erbarmelijke toestand (zie foto) van het voertuig, maar ook het feit dat het rijvaardig houden van ons rollend materieel steeds meer en meer tijd begint te vragen. Het benodigde aantal vrijwilligers volgt, spijtig genoeg, deze tendens niet. Er is nog een ander nadeel: de kosten voor het huren van de nodige



← **FOTO 100-02** De 806 CFL heeft dit najaar haar "eerste stapjes" op de Bocqlijn gezet. Ze was op 18 oktober 2010 actief, op kop van een werktrein, aan de inrit van het station van Ciney.
TSP / Alain DEFECHEREUX.



ruimte zijn ook niet gering. Dikwijls overstijgen deze kosten zelfs de oorspronkelijke aankoopprijs van het voertuig. Het is daarom niet onmogelijk dat we ons in de toekomst moeten ontdoen van andere stukken uit onze verzameling omdat het ondoenbaar is ze te restaureren: de tweede V36, de ES208, de 4001, ons M2-rijtuig, ... Indien u zich geroepen voelt om, samen met TSP, uniek historisch materieel dat representatief is voor de Belgische spoorweggeschiedenis te restaureren, voeg dan onze vrijwilligers in Schaarbeek en Saint-Ghislain. Uw hulp geeft deze getuigen uit het verleden een bijkomende kans tot overleven.

Rijtuigen

De assen van ons K1-rijtuig 21.122 naderen, net zoals die van het K1-rijtuig 21.127 vorig jaar, het einde van hun revisietermijn. Het rijtuig dient daarom in Schaarbeek gelicht te worden om de draaistellen

los te koppelen en de assen te demonteerden. Daarna worden ze ter controle verzonden naar de CW Mechelen. De NMBS beschikt hier over een afdeling die gespecialiseerd is in "wielen". De assen ondergaan hier een ultrasoon onderzoek waarbij men eventuele scheurtjes in de wielen, assen, kogellagers en aspotten kan opsporen. De aspotten worden volledig gedemonteerd, gereinigd en voorzien van een nieuwe vetsmering. Indien nodig ondergaan de wielen een herprofilering. Hiermee garandeert men de stabiliteit van het rijtuig op het spoor. De ploeg van Schaarbeek zal deze periode benutten om de onderkant van de kast te reinigen en om de draaistellen en het remhangwerk te reviseren. Eveneens dienen twee voettreden vervangen te worden, daar ze de vereiste stevigheid niet langer kunnen garanderen.

De restauratie van het tweede M1-rijtuig verloopt, door gebrek aan mankracht, zeer traag.

Hieronder ↓: De 6003 was een wrak. TSP heeft haar, met veel pijn aan het hart, van haar lijden verlost. Ronet, 15 juli 2010.

Hiernaast → : In Spontin werd op 13 oktober 2010 op kop van het perron, richting Yvoir, een bijkomend mechanisch sein geplaatst. TSP.



ERQUELINNES: "LE RAIL EN FÊTE"

Naar aanleiding van 175 jaar spoorwegen in België wilde het gemeentebestuur van Erquelinnes, samen met de toeristische dienst, dit feit herdenken.

Er werd aan TSP gevraagd om pendelritten met een stoomtrein in te leggen tussen Lobbes en Erquelinnes. De NMBS stelde modern materieel tentoon en Infra-bel was aanwezig met een machine voor spooraanleg en -onderhoud dat toegankelijk was voor het publiek.

In de oude goederenloods werd een grote overzichtstentoonstelling georganiseerd over de spoorwegen in het algemeen en te Erquelinnes in het bijzonder. Deze bestond uit stukken uit privéverzamelingen, van B-Holding en TSP.

Het was de eerste manifestatie die werd georganiseerd in dit oude grensstation.



Locomotieven

reeks 11

● Vanaf 12 december zal de omloop van de reeks 11 vermeerderden van 7 naar 8 dagen. Hieronder de nieuwe omloop (er zijn geen diensten tijdens het weekend):

- A901:** P7968 FZT - FBMZ
P8969 FBMZ - FZT
- A902:** P7013 FGSP - FSR
P8013 FSR - FGSP
- A903:** P7907 FDN - FSR
P8907 FSR - FZT
- A904:** P7909 LK - FSR
P8902 FSR - FDN
- A905:** P7904 FZT - FSR
P8903 FSR - FDN
- A906:** P7905 FDN - FSR
P8906 FSR - FDN
- A907:** P7903 FDN - FSR
P8904 FSR - FDN
- A908:** P7022 FGSP - FBLLX
P8012 FSR - FGSP

Afkortingen: FBLLX = Brussel-Luxemburg, FBMZ = Brussel-Zuid, FDN = Oudenaarde, FGSP: Gent-St.-Pieters, FSR = Schaarbeek, FZT = Zottegem, LK = Kortrijk

reeks 20

● Sinds 6 september wordt de P 7095 Dendermonde 07.46 – Brussel-Luxemburg 08.33 niet langer gesleept door een locomotief van de reeks 11 maar wel degelijk door een 20'er. De trein vertrekt 's morgens leeg vanuit Schaarbeek (Schaarbeek groep R 06.33 – Dendermonde 06.59). Na aankomst te Brussel – Luxemburg rijdt deze dan verder leeg naar Schaarbeek (Brussel – Luxemburg 08.36 – Schaarbeek groep R 09.15) waarna de locomotief los opgestuurd wordt naar Vorst-Rijtuigen (Schaarbeek groep R 09.27 – Vorst Rijtuigen 10.00)



FOTO 100-03 *Trein 49808 La Louvière-Gare-Industrielle 15.32 - Ronet 16.49/22.24 - Strasbourg 05.50 rijdt op maandag, woensdag en donderdag. Enkel op donderdag wordt deze gesleept door een locomotief van de reeks 20 tussen La Louvière-G.I. en Ronet. Doorrit te La Chaussée (lijn 124A tussen Luttre en Courcelles-Mottes) op 8 juli 2010 van de 49808 met de 2025 op kop. Christian AUQUIERE..*

om dan de INT 97 "Iris" te slepen.

reeks 22

● De 2201 die bewaard wordt door TSP is dus de laatste vertegenwoordigster van deze reeks. De laatste 22'ers werden verschroot op 23 november.

reeks 26

● Sinds de winterdienst (ingegaan op 6 september laatstleden) rijdt een derde stam M6-rijtuigen ingesloten tussen 2 locomotieven van de reeks 26 op de relatie IR I Binche – Louvain-la-Neuve-Université. Daardoor worden er nu 7 heen- en terugritten gereden met M6-rijtuigen. Hieronder een overzicht van omloop B6 van de reeks 26.

Deze treinen rijden van maandag tot vrijdag. De treinnummers die voorafgegaan worden door RE of ER zijn lege ritten voor onderhoud in de werkplaats van Châtelet.

B631 + B632

- 3906 Binche 06.20 - Louvain-la-N-U 08.18
- 3930 Louvain-a-N-U 08.41 - Binche 10.40
- 3911 Binche 11.20 - Louvain-la-N-U 13.18
- 3935 Louvain-la-N-U 13.41 - Binche 15.40
- 3916 Binche 16.20 - Louvain-la-N-U 18.18
- 3940 Louvain-la-N-U 18.41 - Binche 20.40

B633 + B634

- 3905 Binche 05.20 - Louvain-la-N-U 07.18
- 3929 Louvain-la-N-U 07.41 - Binche 09.40
- ER3929 Binche 09.51 - Châtelet 10.50
- RE3914 Châtelet 13.00 - Binche 14.00
- 3914 Binche 14.20 - Louvain-la-N-U 16.18
- 3938 Louvain-la-N-U 16.41 - Binche 18.40
- ER3938 Binche 19.00 - Châtelet 19.47

B635 + B636

- RE3907 Châtelet 06.09 - Binche 07.02
- 3907 Binche 07.20 - Louvain-la-N-U 09.19
- 3931 Louvain-la-N-U 09.41 - Binche 10.40
- 3913 Binche 13.20 - Louvain-la-N-U 15.18
- 3937 Louvain-la-N-U 15.41 - Binche 17.40

SCHRAPPINGEN

- 219: 10-12-2006 (2)
- 1601: 2009 FSD (1)
- 1602: 2009 FSD (1)
- 1604: 2009 FSD (1)
- 1605: 2009 FSD (1)
- 1608: 2009 FSD (1)
- 2551: 2009 FNND (1)
- 2553: 2009 FNND (1)
- 2558: 2009 FNND (1)

(1) De datum van schrapping werd nooit gepubliceerd, maar situeert zich tussen maart en december 2009.

(2) Dit motorstel werd verkocht

aan ICT (B-Holding, afdeling Information and Communication Technology) op 10 december 2006, en zal de 106 TBL2 vervangen. Sindsdien is dit stel niet meer verplaatst. Wij vermoeden dat het op deze datum werd geschrappt.

MUTATIES

- 641 t/m 644: FSR → FKR 06-09-10
- 661 t/m 664: FSR → NK 06-09-10
- 772 t/m 782: NK → FSR 06-09-10

AFBRAAK

2226, 2229, 2248 en 2250: oktober en november 2010 te Coucelles.

VERKOOP

- 7363 Gleisfrei (I) 10-10
- 7374: Gleisfrei (I) 10-10

VERNUMMERING

637 → 967 (28-10-10)

UIT REVISIE

- 366: 14-09-10 RI
- 378: 03-08-10 MOD
- 402: 08-09-10 RI
- 407: 14-09-10 RI
- 646: 21-10-10 RI2
- 653: 08-07-10 RI2
- 697: 05-08-10 RI2
- 810: 08-09-10 GR
- 831: 13-10-10 GR
- 967: 28-10-10 CR

AFKORTINGEN

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



FOTO 100-04 ↑ Op 9 september vertrok een trein met bedevaarders vanuit Libramont naar Lourdes en keerde terug op 16 september. De 2318 + 2337 brachten de lege trein over van Châtelet naar Libramont en ze sleepten de bedevaartstrein tussen Libramont en Jeumont. Er werden 14 SNCF-rijtuigen ingezet: 10 ligrijtuigen BC10, 1 B5D- en 1 D-rijtuig en twee rijtuigen voor ziekenvervoer AMB. Boven de lege rit naar Libramont, bij de doortocht van Assesse. Christian AUQUIERE.

reeksen 23 en 26

- Sedert 6 september heeft de reeks 23 zijn beurtrol B3 in de goederendienst verloren. Vanaf 5 december zullen sommige goederentreinen die door de reeks 26 worden gesleept, worden overgenomen door locomotieven van de reeks 77/78. De reden voor deze beslissing is heel eenvoudig: NMBS-Logistics (ex-B-Cargo) moet de reeksen 23 en 26 huren bij de NMBS terwijl de reeks 77/78 eigendom is van NMBS-Logistics. De reeksen 23 en 26 zullen nog enkel ingezet worden bij een tekort aan locomotieven.

reeks 23

- Sinds de nieuwe dienstregeling van 5 december telt de inzetreeks voor de 23'ers nog steeds 24 dagen in de reizigersdienst. De P 7724 / 8724 Châtelet - Schaarbeek en terug, gesleept door twee locomotieven in treinschakeling, behoort niet meer tot hun takenpakket. Deze treinen worden nu gereden met M5-dubbeldeksrijtuigen die gesleept worden door de reeks 21, die eveneens worden ingezet op de IR-verbinding Antwerpen - Brussel waarvan een trein 's avonds verder rijdt tot Châtelet en 's morgens dezelfde rit uitvoert in tegenovergestelde richting. Een andere aanpassing bij de P7514 Tournai - Schaarbeek: deze wordt niet meer gesleept door een 23'er. Voor de P7515 Moeskroen 07.14 - Leuven 09.19 wordt nog wel een 23'er ingezet.



Wegens een tekort aan beschikbare locomotieven, sleepte de 1190 uitzonderlijk een lege trein voor het vervoer van lange gelaste spoorstaven tussen Geraardsbergen en Schaarbeek-Vorming. Ninove, 20 juli 2010. Alain DEPAUW.

De meettrein van B-Telecom rijdt meerdere dagen per week op het net. Wegens het tekort aan locomotieven werden de 1182 en 1187 hiervoor ingezet. De meetrit startte te Schaarbeek richting Antwerpen-Noord, vervolgens naar Lier, Essen en terug. De trein bestond uit het B-Telecomrijtuig en twee rijtuigen I11, waarvan één met stuurstand. Deurne, 26 oktober 2010. Armand BEERLANDT.



Uitzonderlijk verkeer via de grenssectie Roosendaal - Essen

→ Ten gevolge van werken tussen Maastricht en Roermond werd op 15 augustus de autoslaaptrein van EETC (Euro Express TreinCharter) 1402 Avignon Fontcouverte naar 's-Hertogenbosch omgeleid via Roosendaal. Waarschijnlijk is het de eerste keer dat een locomotief van de reeks 13 tot Roosendaal rijdt. Doorrit te Nispen, even voorbij de Belgische grens.
Ralph VAN MEER.

→ Op 25 augustus wordt de 2368 overgebracht naar Roosendaal om de slijptrein RR24 MC-1 van Spenco International SA op te halen. De foto werd tijdens de terugrit genomen vlak voor het hoogspanningssas 1,5 / 3 kV.
Ralph VAN MEER.

↓ Ten gevolge van werken tussen Roermond en Sittard op zondag 10 oktober, werd de lege kalktrein 49663 (Beverwijk - Hermalle-sous-Huy) omgeleid via Roosendaal, waar hij werd overgenomen door de 2331 en de 2328. Doortocht te Nispen (Nederland), net voor de Belgische grens.
Michel DE ESCH.





Zoals reeds aangehaald werd in het vorig nummer, wordt een groot deel van de locomotieven van de reeks 18 die de NMBS niet wil aanvaarden tijdelijk gestationeerd op een oude militaire aansluiting waar ook zich ook een olieopslagplaats bevindt. Deze site is gesitueerd te Krailing, ten zuidoosten van München. Stefan VON LASSOW, 4 juli 2010.

Sinds begin oktober bevinden zich vier NMBS-voertuigen in het testcentrum te Cerhenice-Velim in Tsjechië: de 1803 en 1819 samen met de Desiro-motorstelen 08001 en 08002. Deze foto kwam tot stand op 7 oktober 2010. Torsten GIESEN.



reeks 57

● De NMBS zal mogelijk in december vier G2000'ers aankopen van ECR. Zij zouden genummerd worden van 5706 t/m 5709.

reeks 73

● Na de verkoop van de 7365 aan het Italiaanse Gleisfrei, werden aan dezelfde firma eveneens de 7363 en 7374 verkocht in september 2010. Zij verlieten België op 10 november.

reeks 77/78 ATB

● Sedert de nieuwe dienstregeling van 5 december verloor de reeks 77/78 ATB haar beurtrol GN. Deze dienst bestond nog slechts uit twee taken: het slepen van steenslagtreinen vanuit de steengroeve Les Pétons te Yves-Gomezée naar Millingen in Duitsland. Nu wordt een TRAXX van ECR ingezet tussen Monceau en Millingen. Zij rijden niet meer via Maastricht maar langs Montzen. (Zie foto pagina 61 bovenaan).



FOTO 100-05 ↑ De 7365 werd verkocht aan het Italiaanse Gleisfrei. Zij werd op 22 september te Monceau op een vrachtwagen geladen met bestemming Vilipenta in Italië. Sylvie WUSTENBERGS.

FOTO 100-06 ↓ Op 10 november verlieten de 7363 en 7374 België per vrachtwagen naar een bedrijf te Navora in Italië. Zij werden terug rijvaardig gemaakt en geschilderd in de kleuren van hun nieuwe eigenaar. Op 7 november wachtten zij te Monceau op hun vertrek. Sylvie WUSTENBERGS.





Onkruidverdelgingstrein te Jeumont

Op 12 september reed de onkruidverdelgingstrein vanaf de Belgische grens naar het station van Jeumont. De wagens waren ingesloten door de 6223 en de 6275. Vertrek te Jeumont naar Erquennes en Charleroi.
Jacques DELFORGE.

Kolenspoor: de 8213 in dienst.

FOTO 100-07 Men zal zich herinneren dat Kolenspoor, de uitbater van de toeristische lijn Waterschei - As - Eisden in december 2009 de 8213 (machine geschraapt op 3 juli 2006) aangekocht heeft. Aangekomen per vrachtwagen te As op 8 december 2009, legde zij haar eerste testrit af op de lijn op 2 januari 2010, en werd officieel in dienst genomen op 7 februari. Sedertdien rijdt zij regelmatig op deze lijn.
De 8213 te As op 3 oktober 2010.
Freddy LELARBRE.



Een blauwe 55 met torpedo's

FOTO 100-08 Op vraag van een Nederlandse spoorwegvereniging werd op 28 augustus een trein met torpedo's voor het vervoer van vloeibaar staal tussen Ougrée en Chertal uitzonderlijk gesleept door de 5515 van TUC-Rail. Doortocht te Monsin (industriële lijn 214 Chertal - Bressoux) van de lege trein in de richting van de hoogovens van Ougrée. Michel HANSSENS.



Motorstellen

reeksen 800 en 900

● De 843 en 917 zijn de CW Mechelen binnengereden resp. op 14 oktober en 7 september voor een volledige vernieuwing. De 843 zal pas klaar zijn in 2012, de 917 echter zal de CW reeds begin 2011 verlaten en zal getooid zijn met een nieuwe livree.

reeks 151-270

● Een Roemeense operator heeft interesse getoond om de motorstellen 162, 165, 249 en 262 aan te schaffen.

● Ter herinnering: de 219 werd verkocht aan ICT (B-Holding, departement *Information and Communication Technology*) op 10 december 2006. De 219 zou de 106 "TBL2" vervangen die beschadigd werd bij een ongeval. Uiteindelijk zal de 106 "TBL2" niet vervangen worden en de testen werden stopgezet. De 219 werd nu verkocht aan "l'Ecole du Feu de Lens" (een gemeente gelegen tussen Ath en Mons), voor de opleiding van hulpverleners.

reeks 301-440 "Break"

● Een derde Break, de 378, werd gerenoveerd en heeft op 3 augustus de CW Mechelen verlaten. Momenteel wordt aan zes andere gewerkt (in volgorde): de 391, 313, 383, 311, 429 en 315.

Een trein-tram in Waals Brabant?

Een provinciaal mobiliteitsplan is voorgesteld door de provincie Waals Brabant voor de driehoek Waterloo - Braine-l'Alleud - Ottignies met verlenging naar Tubize. In het voorstel wordt het gebruik aan van openbaar vervoer aangeraden om zo een haalbaar alternatief te bieden voor de auto.

Het project houdt ook rekening met meerdere bestemmingen zoals werk, sport en cultuur.

De belangrijkste centra zijn:

- Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve;
- Waterloo - Braine-l'Alleud,
- Tubize, Nivelles, La Hulpe en Rixensart.

Er zouden trein-tramlijnen gebouwd worden tussen deze steden, dit door gebruik te maken van de verdwenen lijnen (lijn 115 Braine l'Alleud - Tubize, lijn 141 Ottignies - Court-St.-Etienne - Baulers - Nivelles) en deze dan te ook laten aansluiten met het GEN. Het kostenplaatje is geraamd op zo'n € 250 miljoen.

Dit plan zou samen moeten uitgewerkt worden met een complete verandering van het wegverkeer in deze steden, om zo de automobilisten te sensibiliseren om de trein en tram te gebruiken.

Er zullen ook aanpassingen moeten gebeuren aan de wegen in deze steden om zo enkel nog het openbaar vervoer in het centrum toe te laten.



↑ **FOTO 100-09** De 378 is de derde Break die werd vernieuwd en hij heeft de CW Mechelen verlaten op 3 augustus. Op 16 september reed de 378 een IR-c Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins. Foto genomen nabij Testelt. Simon DERIDDER.



De 394 heeft zijn standard nummering verloren. Zij werd voorlopig opnieuw aangebracht in veel kleinere cijfers. Brugge-Sint-Pieters, 24 augustus 2010. Daniel MOENS..

FOTO 100-10.

De 4304 werd uiteindelijk verschroot in de voormalige werkplaats van Bertrix op 30 augustus door de schroothandelaar Recylux uit Aubange. Pierre HERBIET.





FOTO 100-11 De Desiro 08502 tijdens de homologatieproeven van de reeks. Van 13 tot 17 september werd zij getest onder 25 kV tussen Bertrix en Virton voor de controle van de stroomafname met een aangepaste pantograaf voor 25 kV. Van 23 tot 25 september onderging het stel de electromagnetische compatibiliteitstesten onder 3kV in Bois du Coucou tussen Silly en Ath. Bois du Coucou, 24 september 2010. Christian AUQUIERE.

De nieuwe Desiro-motorstellen in actie

De homologatieproeven van de Desiro motorstellen zijn uiteindelijk dan toch gestart tijdens de maand september met de 08502:

- 13 tot 17 september werden compatibiliteitsproeven onder 25 kV uitgevoerd tussen Bertrix en Virton;
- 23 tot 25 september: compatibiliteitsproeven onder 3 kV tussen Silly en Ath;
- 27 september tot 1 oktober: proefritten tussen Tournai en Saint-Ghislain;
- 4 tot 6 oktober: TBL1+ veiligheidsuitrusting werd beproefd tussen Charleroi-Sud en Luttre.

Vervolgens werd het motorstel opgestuurd naar het testcentrum van Velim in Tsjechië, terwijl de 08501 toekwam in België.

Dit motorstel reed volgende proefritten:

- tijdens de nachten tussen 12 en 15 oktober op de lijn 36 tussen Leuven en Zaventem;
- tijdens de nachten tussen 18 en 23 oktober tussen Tournai en Saint-Ghislain;
- tijdens de nachten tussen 25 en 30 oktober, werden pendelritten uitgevoerd tussen Namur en Dinant en tussen Pepinster en Spa tegen "overdrevens" snelheid.

Een derde Desiro (08503) werd tentoongesteld op Innotrans te Berlijn van 21 tot 24 september 2010.

De levering van de Desiro-stellen zou voorzien zijn vanaf februari 2011.

In oktober zijn niet minder dan vier stellen

in het proefcentrum Velim in Tsjechië: de 08001, 08002, 08003 en 08502

De nummering van de 3 kV stellen zal 08001 t/m 08210 zijn, de tweespannige stellen (3 kV + 25 kV) van 08501 t/m 08595. De eerste twee cijfers duiden het

jaar aan dat de stellen werden besteld, in dit geval 2008.

De andere stellen zouden in de toekomst eventueel ook twee supplementaire cijfers kunnen krijgen (het jaar van bestelling) voor hun huidig nummer.



Bijna elke week zijn er overbrengingsritten van Desiro's (08501 en 08502). De ritten naar en vanuit Duitsland worden uitgevoerd door Transport / Rurtalbahn.

De V 206 van Rurtalbahn bij aankomst te Bertrix met de 08502 op 6 september 2010.

Daniel MOENS.

De 08503 in Berlin

De 08503 werd van 21 tot 24 september 2010 tentoongesteld op de spoorwegvakbeurs Innotrans te Berlin. Ze stond er tussen de modernste Europese treinen.

Hiernaast → : de 08503 en links een motorstel 98 78 6112 001-0 bestemd voor de Kroatische spoorwegen.

Lionel GOTA, 23 september.

FOTO 100-12 ↓
William BOECKX,
26 september 2010.



FOTO 100-13 ↓
De 2631 bracht op 1 oktober 2010 het Desiro-motorstel 08502 over van Tournai naar Leuven. De trein wacht in het station van Tournai op het vertreksein.
Simon DERIDDER.





FOTO 100-14 ↑ De 08502 werd op 6 oktober 2010 tijdens de testritten vereeuwigd tussen Courcelles en Roux. Dominique ALLARD.

FOTO 100-15 ↓ De 2349 bracht de 08501 over van Leuven naar Tournai. Péruwelz (L 78), 15 oktober 2010. Christian AUCQUIERE.



Stellen voor HST

Twee homologatiedossiers, ingediend door DB en Siemens worden bestudeerd. Het eerste dossier werd geopend in april 2010 en betreft de homologatie van de ICE3-stellen van de DB voor een snelheid van 300 km/h op L2 (momenteel beperkt tot 250 km/h) en voor ritten in treinschakeling met twee stellen. De testen werden 's nachts uitgevoerd tussen 24 en 30 oktober op L2.

Het tweede dossier betreft de homologatie van de nieuwe stellen ET 407 "Velaro D", waarvan er 15 werden besteld door de DB in december 2008. De ET407 is vierspannig: 1,5 - 3 - 15 en 25 kV).



FOTO 100-16 Het FYRA-stel 4881 werd aan de gebruikelijke testen onderworpen tussen Ath en Sully. Bois du Coucou, 25 augustus 2010. De volgende testen gebeurden 's nachts op L2 tussen Leuven en Ans in de periode 4 tot 10 en 20 tot 22 oktober. Ch. AUCQUIERE.

Eurostar kiest voor Siemens

Siemens mag tien nieuwe hogesnelheidsstellen bouwen voor Eurostar, dat hiermee zijn vloot wil versterken. De bestelling is een zware tegenslag voor Alstom, dat zijn monopolie geschonden ziet. Bij de beslissing om voor Siemens te kiezen was niet alleen de lagere kostprijs doorslaggevend, maar ook het feit dat de Siemens-stellen makkelijker gehomologeerd zullen kunnen worden voor het Duitse net. Eurostar wil immers nieuwe verbindingen van London naar Amsterdam en Köln tot stand brengen. Dit om de concurrentie met de DB aan te gaan, die voorziet om vanaf 2013 tussen Frankfurt en London te gaan rijden met de ICE. Eurostar zal het dus moeilijk krijgen om haar positie in stand te houden; vooral de kwaliteit van de aangeboden diensten in eerste klasse, die er dit jaar zwaar op achteruitging, leidt tot bezorgdheid.

De tien treinen, met een waarde van € 1,6 miljard, zullen gebaseerd zijn op de nieuwe "Velaro"-stellen van Siemens. Ze zullen zo'n 400 m lang zijn, een maximumsnelheid halen van 320 km/h en ongeveer 900 reizigers kunnen vervoeren. Dat is 20 % meer dan de huidige Eurostar-stellen. Vanuit London zullen zij eveneens naar Paris en Brussel rijden.

Los van deze bestelling, zal Eurostar binnenkort ook beginnen met het vernieuwen van de huidige Eurostar-stellen.



In London presenteerde Eurostar een maquette die een koprijtuig van een toekomstig Velaro-hogesnelheidstreinstel voorstelt. Hier is de maquette op weg naar het Londense Hyde Park, met op de achtergrond het London Eye. Siemens.

Een nieuwe ICE-verbinding

Sinds 12 december is er een vierde ICE-verbinding tussen Frankfurt a/M en Brussel-Zuid (ICE 18/19), die in de plaats komt van een Thalys-verbinding (Thalys 9433/9428). In de onderstaande tabel vindt u de dienstregeling van alle verbindingen Brussel – Köln / Frankfurt:

ICE 10:	Frankfurt a/M. 18.29 - Köln 19.39/43 - Brussel-Zuid 21.35
ICE 14:	Frankfurt a/M. 14.29 - Köln 15.32/43 - Brussel-Zuid 17.35
ICE 16:	Frankfurt a/M. 10.29 - Köln 11.32/43 - Brussel-Zuid 13.35
ICE 18:	Frankfurt a/M. 06.29 - Köln 07.32/43 - Brussel-Zuid 09.35
ICE 11:	Brussel-Zuid 06.25 - Köln 08.15/28 - Frankfurt a/M. 09.30 (⌚ 09.41)
ICE 15:	Brussel-Zuid 10.25 - Köln 12.20/25 - Frankfurt a/M. 13.40
ICE 17:	Brussel-Zuid 14.25 - Köln 16.20/25 - Frankfurt a/M. 17.30
ICE 19:	Brussel-Zuid 18.25 - Köln 20.20/25 - Frankfurt a/M. 21.30

en de Thalys:

9406 (Ⓛ-Ⓜ):	Liège-Guill. 05.57 - Paris-N 08.35
9412:	Köln 06.44 - Brussel-Zuid 08.32/37 - Paris-N 09.59
9420:	Köln 08.44 - Brussel-Zuid 10.32/37 - Paris-N 11.59
9436:	Köln 12.44 - Brussel-Zuid 14.32/37 - Paris-N 15.59
9452:	Köln 16.44 - Brussel-Zuid 18.32/37 - Paris-N 19.59
9460:	Köln 18.44 - Brussel-Zuid 20.32/37 - Paris-N 21.59
9496:	Liège-Guill. 06.40 (Ⓛ-Ⓜ 06.47) - Paris-N 09.44
9405:	Paris-N 06.01 - Brussel-Zuid 07.23/28 - Köln 09.15
9413:	Paris-N 08.01 - Brussel-Zuid 09.23/28 - Köln 11.15
9429:	Paris-N 12.01 - Brussel-Zuid 13.23/28 - Köln 15.15
9445:	Paris-N 16.01 - Brussel-Zuid 17.23/28 - Köln 19.15
9453:	Paris-N 18.01 - Brussel-Zuid 19.23/28 - Köln 21.15
9457 (Ⓛ-Ⓜ):	Paris-N 19.01 - Brussel-Zuid 20.23/28 - Liège-Guill. 21.11
9499:	Paris-N 19.43 (Ⓛ-Ⓜ 20.16) - Liège-Guill. 22.45 (Ⓛ-Ⓜ 23.14)

Eurostar autonoom

Sinds 1 september 2010 heeft Eurostar een nieuw statuut, om beter het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentie en nieuwe markten in Europa te kunnen aanboren.

Voordien werd Eurostar door drie aandeelhouders beheerd: de Britse publieke maatschappij "London & Continental Railways", de SNCF en de NMBS. Eurostar werd herdoopt tot "Eurostar International Ltd"; de SNCF wordt met 55 % van het kapitaal de grootste aandeelhouder.

De ICE van de DB te London

Met het oog op de creatie van verbindingen tussen Duitsland en London vanaf 2013, hebben twee ICE's 4610 en 4685 voor het eerst een proefrit door de Kanaaltunnel gemaakt tijdens het weekend van 16 en 17 oktober. Voor de gelegenheid werd het stel 4685 op 19 oktober te London St. Pancras (het station waar de Eurostars naar Paris en Brussel vertrekken) voorgesteld.



FOTO 100-17 ↓ Arzwiller, 8 juli 2010, doortocht van de Thalys-stellen 4539 en 4533 als ledige rit 19030/1 Brussel-Zuid – Roissy CDG – Strasbourg op de beroemde plaats waar de spoorlijn Metz – Strasbourg langs het Marne – Rijnkanaal loopt. Christian VANHECK.



ⓑ schrappingen

1501

Levering NMBS: 23-10-1962

Nummering: 150.001: 23-10-1962
1501: 01-01-1971

Stelplaatsten: Brussel-Zuid: 23-10-1962
Oostende: 28-05-1990
Kinkempois: 01-06-1996

Uit exploitatie: 19-05-2009

FOTO 100-18 *La Préalle, 7 februari 2008.*
Michel HANSENS.



1503

Levering NMBS: 04-12-1962

Nummering: 150.003: 04-12-1962
1503: 01-01-1971

Stelplaatsten: Brussel-Zuid: 04-12-1962
Oostende: 28-05-1990
Kinkempois: 20-06-1996

Uit exploitatie: 19-05-2009, bewaard door B-Holding

FOTO 100-19 *Honvelez, 2 juni 2008.*
Philippe DE GIETER.



1504

Levering NMBS: 31-12-1962

Nummering: 150.004: 31-12-1962
150.011: -01-1963
1501: 01-01-1971

Stelplaatsten: Brussel-Zuid: 31-12-1962
Oostende: 28-05-1990
Kinkempois: 01-06-1996

Uit exploitatie: 19-05-2009, bewaard door TSP

FOTO 100-20 *Milmort, 19 juli 2006.*
Michel HANSENS.



7337

Levering NMBS: 08-08-1973

Nummering: 7337: 08-08-1973

Stelplaatsten: Monceau / Charleroi-Sud: 08-08-1973

Uit exploitatie: 02-11-2009. Wordt in Charerloi-Sud gebruikt als "groot werktuig".

FOTO 100-21 *Lessines, 23 maart 2005.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7353

Levering NMBS: 23-11-1973

Nummering: 7353: 23-11-1973

Stelplaatsten: Monceau: 23-11-1973
Kinkempois: 20-12-1973
Monceau: 23-06-1974
Kinkempois: 16-11-1976
Merelbeke: 01-09-1988

Uit exploitatie: 27-07-2009, gesloopt bij Keyser 2010

FOTO 100-22 *Gent-Noord, 18 oktober 1999.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7356

Levering NMBS: 19-12-1973

Nummering: 7353: 19-12-1973

Stelplaatsten: Monceau: 19-12-1973
Kinkempois: 14-03-1974
Monceau: 23-06-1974
Hasselt: 21-04-1985
Merelbeke: 1987 of 1988

Uit exploitatie: 27-07-2009, gesloopt bij Keyser 2010.

FOTO 100-23 *Bascoup, 20 maart 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7367

Levering NMBS: 15-03-1974

Nummering: 7367: 15-03-1974

Stelplaatsten: Monceau: 15-03-1974
Merelbeke: -1977
Monceau: 30-04-1994
Merelbeke: 01-09-1995

Uit exploitatie: 12-12-2004

FOTO 100-24 *Zeebrugge, 17 september 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7368

Levering NMBS: 09-04-1974

Nummering: 7368: 09-04-1974

Stelplaatsten: Monceau: 15-03-1974
Merelbeke: -1977
Monceau: 30-04-1994
Merelbeke: 01-09-1995

Uit exploitatie: 12-12-2004

FOTO 100-25 *Gent-Noord, 27 januari 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De VSOE in België

Door de stakingen op het Franse net, werd de VSOE (Venise-Simplon-Orient-Express) Venezia - Paris meermaals omgeleid naar Brussel en Brugge. Dit gebeurde tweemaal: op 28 september via Aachen en Brussel (gesleept door de 2730 en 2706) en op 28 oktober via Luxembourg, Namur en Brussel (gesleept door de 3014 en 3005 CFL).



↑ **FOTO 100-27** Doortocht te Schaarbeek op 28 september 2010. Tim HAESEVOETS.



↑ **FOTO 100-26** Dezelfde dag, de VSOA bij de inrit van Leuven. Simon DERIDDER.

↓ **FOTO 100-101** De VSOE op 28 oktober, gesleept tussen Luxembourg en Brugge door de 3014 en 3005 CFL te Chapois. Ch. AUQUIERE.



Rijtuigen

Verschroting te Bertrix...

← **FOTO 100-28**

Op 30 oktober werden de bijwagens 734.06 en 734.08 verschroot in de oude werkplaats Bertrix.

Pierre HERBIET.



...en te As...

→ ↓ **Begin augustus heeft Kolenspoor, die de lijn As - Eisden uitbaat, grote kuis gehouden: drie rijtuigen die onherstelbaar waren, werden afgebroken: L-rijtuig nr. 43315 (BD) en twee R-rijtuigen (de B 32.412 en de AD 68.004). Zij sneuvelden op 2 augustus. Voor zover wij weten bestaan er geen R-rijtuigen meer.**

As, 31 juli 2010.

Freddy DELARBRE..



...en te Aubange

↓ **FOTO 100-29**

De laatste elf M2-rijtuigen die stonden afgesteld te Mons werden overgebracht naar de schrootwerf Recylux te Aubange. Op 3 september werden zij overgebracht van Mons naar Ronet door de 2631. Zij vervolgden hun laatste reis op 13 oktober: van Ronet naar Athus, samen met de 6252, 6284, 6245, 5118, 5109, 5108, 5126 en 5106.

Doortocht te Coucelles, ter hoogte van de schrootwerf Keyser op 3 september.

Pierre HERBIET.



Het station Genval

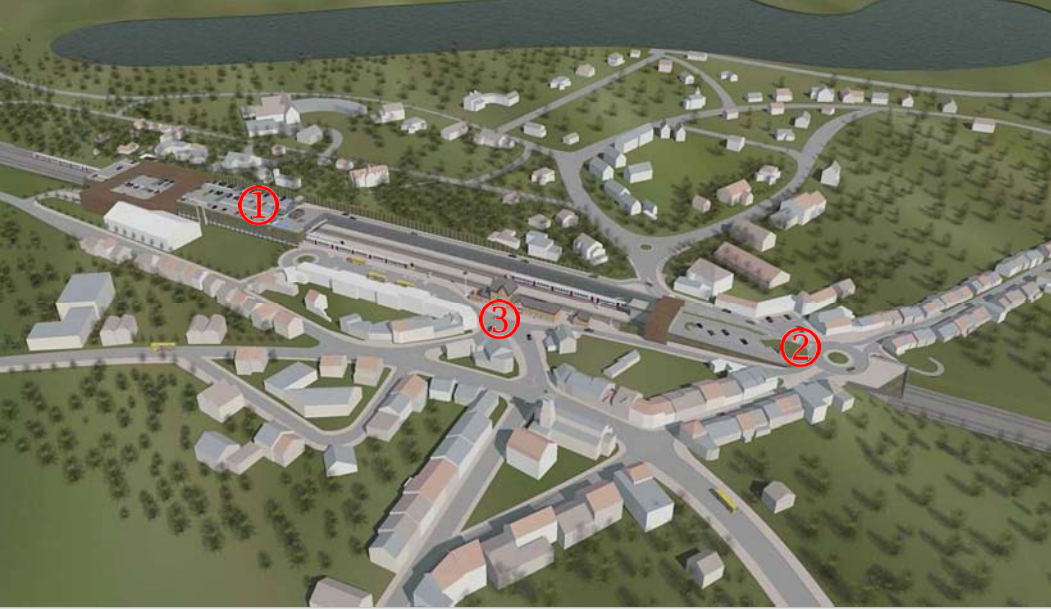
Enkele maanden geleden is Infrabel begonnen met de aanpassing van de bedding ten noorden en ten zuiden van het station Genval en met de uitbouw van de stationsomgeving. Een beetje ten noorden van het station komt er een grote parking boven de sporen. De brug van de Rue de Rosières, die net ten zuiden van het station de spoorlijn kruist, wordt uitgebreid en zal over een lengte van een 30-tal meter de sporen overspannen. De twee sporen richting Ottignies worden geflankeerd door een grote steunmuur waarboven een weg naar de parking komt. Het stationsgebouw zelf blijft overeind tussen al deze moderne betonnen structuren.

↗ *Virtueel zicht richting Ottignies op het station Genval na verbouwing.*
Document Euro Liège TGV.

→ *Een zicht richting Ottignies vanaf het verplaatste perron 1. Rechts de pijlers van de parking in aanbouw. Helemaal links is de steunmuur zichtbaar die van bovenaf in het talud wordt gebouwd. De steunmuur zal tot aan het station doorlopen. Genval, 17 augustus 2010.*

↓ *Vanaf de brug van de Rue de Rosières zien we een gedeelte van de in aanbouw zijnde nieuwe brug, die veel breder wordt dan de bestaande. Genval, 17 augustus 2010.*
Geert PACKET.





← Deze simulatie toont de nieuwe stationsomgeving van station Genval. Centraal het station, links de nieuwe parking over de sporen. Het stationsgebouw wordt duidelijk omringd door de nieuwe structuren. Links, richting Brussel, de nieuwe parking die over de sporen is gebouwd ①. Rechts, richting Namur, de nieuwe brug van de rue de Rosières met rotonde en parking boven de sporen ②. Het station ③ ligt ingesloten tussen nieuwe betonnen structuren.
Document Euro Liège TGV.

Bakenbos

Tussen de stopplaats Hoeilaart en de oude stopplaats Bakenbos, op de grens tussen het Vlaams en Waals gewest, wordt aan de westkant van de spoorlijn een overdekte sleuf gebouwd waar één van de sporen richting Brussel in aangelegd zal worden. Dit zal toelaten het terrein boven dit ene spoor terug te herstellen, om zo de impact op de omgeving te minimaliseren.

→ Op deze foto richting Brussel zien we de overdekte sleuf in aanbouw. Bakenbos, 17 augustus 2010.
Geert PACKET,



LIJN 25N - DIABOLO

FOTO 100-30 De sporen worden gelegd op de nieuwe lijn 25N. Op 24 september 2010 was een ballasttrein in actie te Houtem, tussen Mechelen en Vilvoorde. Hier ligt de lijn op de middenberm van de E19 Antwerpen - Brussel. De ballasttrein was ingesloten tussen de 5523 vooraan en twee blauwe 55'ers achteraan. Tommy MAEREMANS.



Worden de loketten gesloten?

Nadat sinds 23 augustus een toeslag van €7 wordt aangerekend wanneer een internationaal ticket aan een stationsloket wordt gekocht, opent de NMBS een aanval op de loketten van het binnenlands verkeer.

"Het distributienet moet aangepast worden aan de behoeften van de toekomst" is de titel van een document dat binnen de directie van de NMBS werd opgesteld. Dit document voorziet de plaatsing van 747 nieuwe ticketautomaten in 2012. Op dit moment zijn er 134 in bedrijf. Hierdoor zou het aantal verkooppunten kunnen dalen van 555 naar 210. De automaten zouden buiten worden opgesteld waardoor ze 24 uur per dag, 7 dagen op 7, voor de reizigers toegankelijk zouden zijn. De biljetten zouden ook per GSM of via internet verkrijgbaar zijn. Maar indien u na 2012 nog een biljet aan het loket zou willen kopen zou u een "lokettoeslag" moeten betalen... Het bedrag is nog niet bekend maar er wordt gesproken over € 3. De NMBS mikt hiermee op 14,5 miljoen euro bijkomende ontvangsten. Deze toeslag zal de gewoontes van vele reizigers veranderen. Terwijl B-Mobility enerzijds aangeeft dat de reiziger bijkomende verkoopskanalen wenst, kunnen we toch ook lezen dat *"de aanwezigheid van een loket is een belangrijke component van de kwaliteit van onze verkoopdiensten"* en dat *"ondanks de dalende omzet aan de loketten koopt 80 % van de reizigers hun biljetten nog steeds aan een loket"*. We kunnen ons dus afvragen of de directie haar wensen niet voor werkelijkheid neemt.

In het document staan in ieder geval een aantal tegenstrijdigheden. Men zegt zich te baseren op het feit dat *"De noden en verwachtingen van de reiziger evolueren. Een klant wil een vervoerbewijs op verschillende manieren kunnen kopen, zoals loketten, automaten, internet en SMS"*. Deze zin geeft de essentie van de studie weer: het is de reiziger die een nieuw verkoopsysteem wil en een modern bedrijf als de NMBS trekt daaruit de nodige conclusies...!

In België bedraagt de omzet van de verkoop via automaten op dit moment nog geen 5 % van het totaal. B-Mobility kwijlt wanneer duidelijk wordt dat dit percentage in Duitsland en Nederland respectievelijk 60 en 82 % bedraagt. De



Het filatelistisch centrum van NMBS-Holding geeft naar aanleiding van de inhuldiging van het geheel gerenoveerde station Brussel-Centraal een nieuwe reeks van 4 postzegels met een waarde van € 1,75 per eenheid uit.

NMBS gaat het gebruik van deze automaten dan ook sterk aanmoedigen.

Tegen 2015 zullen de loketten in 38 stations volledig verdwijnen (Angleur, Antoing, Auvelais, Blaton, Buggenhout, Couvin, Dilbeek, Ecaussines, Ede, Erembodegem, Galmaarden, Godinne, Haaltert, Herne, Herseaux, Herstal, Herzele, Ingelmunster, Kalmthout, Komen, Kortemark, Kortenberg, Lierde; Merchtem, Merelbeke, Mont-Saint-Guibert, Mortsels-Oude God, Moustier, Neufchâteau, Piéton, Quaregnon, Schaarbeek, Theux, Ukkel-Kalevoet, Viane-Moerbeke, Wevelgem, Zaventem, Zedelgem).

In 78 stations zullen de loketten nog enkel in de namiddag of in het weekend geopend zijn terwijl in 92 stations de dienstverlening zal worden verminderd.

Dit betekent het verlies van tientallen arbeidsplaatsen, wat uiteraard de bedoeling is van de NMBS.

Pittig detail: de jaarlijkse kostprijs van de automaten bedraagt € 6,3 miljoen, € 4,7 miljoen is voorzien voor de commissies en € 0,3 miljoen voor de technologie. Alles samen dus € 11,3 miljoen per jaar. Zullen - afgezien van de loket-toeslag die € 14,4 miljoen moet opbrengen - de verminderde personeelskosten € 5,9 miljoen) volstaan om deze meerkost te verantwoorden?

De NMBS denkt echter niet alleen aan het sluiten van loketten. Een ander plan bestaat uit het afschaffen van de verkoop in de treinen. Dit keer verwijst de maatschappij naar een wens die vanuit het personeel zou zijn geuit om de veiligheid te verhogen. Deze maatregel is dus een "tegemoetkoming" aan het personeel zoals het sluiten van loketten een "tegemoetkoming" aan de reiziger is. In het document kunnen we het volgende lezen:

"Hierdoor zijn er geen grijze zones meer en zal agressie tegenover treinbegeleiders verminderen. Het veiligheidsgevoel van de reizigers zal toenemen".

Ook dit is een vreemde redenering. *"Deze beslissing zal de agressie enkel maar doen toenemen"* zegt een spoor-

wegbediende die anoniem wenst te blijven. *"Wat moet de treinbegeleider doen wanneer u uw trein nog net op het laatste moment haalt? Een grote boete uitschrijven of u in het eerstvolgende station uit de trein zetten?"*

De treinbegeleiders verliezen bovendien hun verkooppremie, tussen 170 en € 200 per maand. Bovendien is het een aanleiding om hun aantal te verminderen. De verkoop van biljetten in de trein is altijd een belangrijk onderdeel van het werk geweest. Een bron binnen de vakbonden spreekt van honderden bedreigde jobs.

Dat de NMBS wil besparen is begrijpelijk. Vorig jaar heeft de NMBS-Groep (NMBS, Infrabel en de Holding) maar liefst € 69,4 miljoen betaald aan externe consultants, € 27 miljoen meer dan het jaar daarvoor. Maar besparen op de dienstverlening? We zijn benieuwd naar de reactie van de bevoegde minister Inge Vervotte. In augustus schreeuwde ze nog van alle daken dat een toeslag op biljetten voor het binnenlandse reizigersverkeer onaanvaardbaar was...

Positieve eerste semester

In de eerste semester van 2010 heeft de NMBS Groep goede resultaten behaald. B-Mobility (het binnenlandse reizigersverkeer), vervoerde 110,6 miljoen reizigers, een toename van 2,3%. De omzet steeg met 1,8% en bedraagt € 744,5 miljoen. Het aantal abonnementen steeg met 4%, schoolabonnementen met 6%, Campuskaarten met 15,1% en treinkaarten met 2,6%.

B-Europe (internationaal reizigersvervoer) realiseerde een omzet van € 120 miljoen, een toename van 13%. De problemen met het luchtverkeer in de maand april droegen bij aan deze stijging.

B-Logistics (goederenvervoer) noteerde een stijging van het getransporteerde volume van 15,6%, met in totaal 20,3 miljoen ton vervoerde goederen. De omzet steeg van € 111,1 tot 142,5 miljoen. Dit succes is vooral te danken aan de commerciële filialen.

Een nieuwe bestemming voor het Arsenaal te Luttre

Het Arsenaal van Luttre, dat gespecialiseerd was in het herstellen van wagens (oorspronkelijk stoomlocomotieven), wordt niet meer gebruikt sinds september 2000. Als getuige van het verleden blijft het echter een belangrijke plaats innemen in het lokale en regionale collectieve geheugen. De site van 19 hectare, waar de sporen en bepaalde bijgebouwen inmiddels al verdwenen zijn, vormt sinds 2005 het onderwerp van een nieuw project waarin huisvesting, handel en culturele activiteiten centraal staan. De grote oppervlakte van de site, haar centrale ligging in de buurt van het station en de aanwezigheid van gebouwen die door hun industriële architectuur zeer interessant zijn, vormen doorslaggevende argumenten voor een kwaliteitsvolle renovatie. Met dit ambitieuze project, dat momenteel wordt uitgewerkt, wil men tegemoet komen aan de demografische, sociale, economische, patrimoniale en culturele noden van de streek, zonder daarbij het milieu-aspect uit het oog te verliezen.



Het Arsenaal van Luttre vandaag. Sporen maakten plaats voor straten, gebouwen kregen een andere bestemming.
Baudouin DIEU.



Lijn 154: Dinant - Givet

Men organiseerde in september te Givet een rondetafelconferentie over de toekomst van de spoorlijn Dinant – Givet. De Zwitserse eregast Markus Rieder, transportspecialist en onderzoeker aan het befaamde "École polytechnique fédérale de Zurich", verklaarde dat de bestaande en vervangende busdienst onvoldoende is. De beste oplossing blijft volgens Rieder de trein, maar dan moet men de lijn elektrificeren, modern en performant materieel

Lijn 109 in ere hersteld!

ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) is de uitbater van "le Centre de découverte du Vicinal" dat gelegen is op de terreinen van het voormalige station Thuin-Ouest, het eerste station voorbij Lobbes richting Thuillies en Chimay (lijn 109). Sedert jaren werkt ASVi aan een project om trams te laten rijden op de oude bedding van lijn 109 in de richting Thuillies. Op 14 augustus werd voor het eerst gereden tussen het depot Thuin-Ouest en de oude stopplaats Biesme-sous-Thuin, een afstand van 3,2 km.

Deze nieuwe sectie werd aangelegd op enkelspoor met halfweg een uitwijkspoor ter hoogte van het gehucht Haut Marteau.

De spoorwerken werden samen uitgevoerd met de aanleg van een fiets- en wandelpad, parallel aan het tramspoor.

ASVi exploiteert momenteel een net van 8,5 km tussen Lobbes (Bonniers), langs de steenweg naar Anderlues en Biesme-sous-Thuin met, ter hoogte van het oude station Thuin-Ouest, een vertakking naar Thuin Ville Basse, terminus van de voormalige buurttramlijn 92, gelegen aan de boorden van de Samber.

Enkel de sectie Lobbes (Pont du Nord) – Thuin Ville Basse wordt met elektrische tractie uitgebaut.



AR 86 aan het wijkspoor te Biesme-sous-Thuin, de nieuwe terminus van de toeristische lijn die wordt uitgebaut door ASVi. Een omloopspoor werd aangelegd om rangeringen te kunnen uitvoeren. 14 augustus 2010, Bernard SCORIEL.

(bijvoorbeeld kantelbaktreinen) inzetten en minstens 18 verbindingen per dag voorzien. De investering in rollend materieel zou echter zeer beperkt blijven. Men kan de treindienst uitvoeren met slechts twee treinstellen. De eventuele heropening van de lijn laat ook de organisatie van een internationale treinverbinding tussen Namur, Givet, Charleville en Reims (een TGV-station) toe. Frankrijk wil voor de heropening van deze lijn de helft van de kosten betalen. Volgens Markus Rieder is het absoluut belangrijk dat de besluitvormers in België hun neuzen in dezelfde richting laten wijzen. Enkel de gemeente Hastière is gekant tegen een eventuele heropening van de lijn. In Zwitserland zijn soortgelijke projecten vrij succesvol.

Lijn 163: Libramont - Bastogne

De lijn 163 Libramont – Bastogne wacht, net zoals de lijn Dinant – Givet, op betere tijden. De vereniging "les Amis du Rail d'Halanzey" organiseerde in Bastogne op 18 september 2010 een rondetafelconferentie. Deze handelde over de eventuele heropening van de spoorlijn. Men verdedigde er de stelling om de industriezone van Molinfaing niet in Neufchâteau op lijn 162 aan te sluiten, maar wel op lijn 163. Het idee kon een aantal lokale politici bekoren. De Waalse minister van Mobiliteit Philippe Henry ondersteunt het project en belofde om de zaak grondig te laten onderzoeken.

Wordt zeker vervolgd...

Verhoging van de tarieven

Naar jaarlijkse gewoonte worden de nieuwe tarieven van kracht op 1 februari 2011. De prijs van de abonnementen zal met gemiddeld 1,03 % stijgen. Voor de andere producten bedraagt de gemiddelde prijsstijging 2,03 %. De seniorenbiljetten worden 5,8 % duurder, de Key Card gaat van € 17 naar € 20. De Campuskaart wordt, afhankelijk van het af te leggen traject, tot 18 % duurder. De prijzen van de Go Pass en Rail Pass worden niet verhoogd.

Uitbreiding van de Main Hub te Antwerpen

In 2014 is de opening van de Liefkenshoek-spoortunnel voorzien die de haveninstallaties, gelegen op de beide Scheldeoeveren, met elkaar zal verbinden. Om hierop voorbereid te zijn, zal ook de Main Hub te Antwerpen-Noord tegen 2013 uitgebreid worden. Een nieuwe installatie met zes sporen van 700 m zal naast de huidige installatie ingeplant worden. Er komt ook een herstellingswerkplaats voor containers en een wasstand voor ketelwagens. De capaciteit van de Main Hub zal zo verhoogd worden van 260.000 tot 400.000 containers per jaar.

Nieuwe trajecten voor IFB

Inter Ferry Boats (IFB), een commercieel filiaal van B-logistics, voorziet sinds afgelopen september een groot aantal nieuwe shuttles.

De eerste nieuwe trajectie betreft het vervoer van koffiebonen voor rekening van EFICO, één van de grootste koffieverhandelaars in Europa. De koffiebonen worden in Antwerpen gelost en per trein rechtstreeks naar het distributiecentrum in Zeebrugge gebracht. EFICO kiest voor spoorvervoer omdat het ecologisch en sneller is dan via de weg.

IFB verhoogde eveneens het aantal rechtstreekse treinen naar Italië. Er zal tweemaal per week een shuttle tussen Charleroi en Torino rijden. Het aantal shuttles Bierset-Milano stijgt wekelijks van 3 naar 4. Ze vertrekken op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag in Bierset en op dinsdag, woensdag, donderdag en zaterdag in Milano. Het aantal shuttles vanuit Zeebrugge naar Milano stijgt van 2 tot 3. De treinen vertrekken in beide steden op maandag, woensdag en vrijdag.

De verbinding Rotterdam – Antwerpen, met aansluitingen naar Oost- en Zuid-



In het station van Mol is de nieuwe laadbrug in dienst genomen. Hiermee worden containers met radioactief afval op speciale platte 8-assige wagens (4 draaistellen) geplaatst. Deze wagens, gebouwd in 2009 door Arbel Fauvet Rail te Douai, zijn ingeschreven bij de SNCF. Wij geven nog mee dat deze grootse fabriek die duizenden wagens heeft gebouwd (trouwens ook voor de NMBS) recentelijk failliet is verklaard. Roger CRIKELAIRE.

Europa, krijgt 3 in plaats van 2 shuttles per week. Met deze treinen krijgen de vele Nederlandse klanten van IFB toegang tot de treinen die vertrekken vanaf de MainHub in Antwerpen naar Barcelona, Tarragona, Paris, Wien, enz. De treinen van Rotterdam naar Antwerpen rijden op maandag, dinsdag en donderdag, in omgekeerde zin op maandag, woensdag en vrijdag.

Het aantal shuttles tussen Genk en Oradea (Roemenie), met tussenstop in Sopron (Hongarije) stijgt van 3 tot 4 per week. Dit op maandag, woensdag, vrijdag en zaterdag.

De tractiewerkplaats Charleroi-Sud vergroot

Drie werkplaatsen (Charleroi-Sud, Stockem en Merelbeke) zullen instaan voor het onderhoud van de 305 nieuwe Desiro-stellen. De levering start begin 2011. Daarom wordt te Charleroi-Sud een bijkomende hal (2 sporen van 104 m met schouwput) gebouwd die speciaal voor de Desiro's werd ontworpen.

Speciale loopbruggen zijn eveneens voorzien voor werkzaamheden op het dak van de stellen: meerdere onderdelen zijn immers op het dak geïnstalleerd. Dit verklaart meteen de hoogte van het gebouw: 11 meter.

De werken zijn gestart op 11 mei 2010 en moeten voltooid zijn tegen februari 2011 om de eerste stellen te kunnen herbergen. Verder wordt een nieuwe bundel van 5 sporen afgewerkt voor afstelling en voor de reiniging van het materieel.

Het stationsgebouw van Trooz

Het mooie stationsgebouw van Trooz, reeds lang door de NMBS verlaten, is gered. De gemeente kocht het in 2008 aan voor € 100.000. Na 2 jaar van plannen zal het gebouw de bibliotheek, het radiomuseum, het postkantoor en een aantal handelszaken gaan herbergen. De werken aan de buitenkant beginnen in 2011. De gemeente zal voor de inrichting € 450.000 miljoen investeren. Er komt een lift. Als de werken volgens planning verlopen, moet het "nieuwe" stationsgebouw in 2012 operationeel zijn.



Virtueel zicht op de nieuwe onderhoudshal voor Desiro-stellen bij de werkplaats Charleroi-Sud. NMBS.

Terugkeer van de koninklijke rijtuigen uit Utrecht

De twee koninklijke rijtuigen die tot 5 september deelnamen aan een grote tentoonstelling in het spoorwegmuseum van Utrecht, keerden terug naar België. Het salonrijtuig nr. 1 uit 1939 werd door de 6605 van CAPTRAIN van Utrecht naar Schaarbeek gebracht terwijl het salonrijtuig B1 uit 1912 (trein van Albert I) per vrachtwagen terugkeerde.



↑ **Terugkeer van het salonrijtuig nr. 1 uit 1939. De 6605 van CAPTRAIN stond in voor de overbrenging van Utrecht naar Schaarbeek. Ekeren, 17 september 2010. Luk GIBENS.**

FOTO 100-31 → **Het salonrijtuig uit 1912 keerde per vrachtwagen terug naar Schaarbeek. Het werd in de Voorhaven gelost en door de 6041 naar de werkplaats gesleept. Tim HAESENVOETS.**



← **Op vrijdag 17 september werd de 29.013 ingezet tussen Tubize en Quenast (lijn 115) voor het draaien van een publiciteitsfilm voor B-Holding die de inzet van speciale treinen - en vooral stoomtreinen - moet promoten. De 5166 begeleidde het konvooi. We zien haar in het station van Quenast voor een ballast-trein.**

Johan DE MAEYER.

Renovatie van de kast van de 201.010

De kast van de 201.010 heeft een volledige revisie gekregen in de werkplaats van Schaarbeek. Deze werken hebben 6 maand geduurd en zijn uitgevoerd door vrijwilligers van B-Holding. De koplampen zijn eindelijk in de juiste positie geplaatst! De locomotief is op eigen kracht op 16 september 2010 teruggekeerd naar Antwerpen-Noord, vergezeld door de 6041. Doortocht te Antwerpen-Berchem op 16 september 2010.

Maarten SCHOUBBEN.



Marktaandeel van de operatoren

Momenteel zijn er 14 operatoren in het bezit van een veiligheidscertificaat, nodig om het Belgische spoorwegnet te berijden. Daarvan zijn er negen die ook echt actief zijn (tussen haakjes de datum van de eerste trein op het net): NMBS (09-1926), SNCF Fret (12-12-2005), DB Schenker Rail Nederland (17-04-2010), Veolia Cargo Nederland (03-05-2006), Trainsport (30-04-2007), CAPTRAIN (06-01-2010), Crossrail Benelux (02-04-2002), Eurostar Limited (01-09-2010), ERS (09-02-2008), Euro Cargo Rail (-), RAILTRAX (-), Rail Feeding (-), ACTS (-) en CFL-Cargo (-).

Vijf andere operatoren hebben een aanvraag ingediend: TX Logistik, Strukton Railinfra, Transdev (een maatschappij die geïnteresseerd is in reizigersvervoer), Veolia Transport en Europorte 2.

Hieronder het marktaandeel van alle vrachtoperatoren in België. De linker tabel geeft het totale goederenverkeer weer, de rechter het verspreid verkeer, alles op basis van de trein/kilometers (tr/km), totaal 12.909.183 tr/km in 2009 en 14.088.417 tr/km in 2010). De cijfers van 2010 zijn een extrapolatie, gebaseerd op de eerste 8 maanden van het jaar:



De 70007 van Freightliner werd tentoongesteld op de spoorwegvakbeurs Innotrans te Berlin. De foto toont de terugkeer naar Groot-Brittannië en zij was opgenomen in de 44580 Gremberg - Wembly, met bestemming Leeds. In 2008 bestelde Freightliner 30 locomotieven Class 70 bij General Electric. De eerste exemplaren werden in Groot-Brittannië geleverd eind 2009. Dit nieuwe locomotieftype, dat vooral zal worden ingezet voor het goederenverkeer, springt in het oog door een lager verbruik (-9%) en de lage uitstoot van verontreinigende uitlaatgassen. Ze wegen 129 ton en zijn uitgerust met een dieselmotor van 2720 kW met 16 cilindfers in V en zes asynchrone tractiemotoren die individueel worden gestuurd. Mechelen, 7 september 2010. Hans PAULUS.

	2007	2009	2010
SNCB Logistics:	95,31%	90,89%	88,36%
Crossrail (ex. DLC):	3,09%	4,67%	6,10%
Fret SNCF:	1,12%	3,53%	4,18%
Veolia Cargo Nederland:	0,21%	0,40%	0,34%
ERS:	0,01%	0	0
Trainsport:	0,27%	0,50%	1,02%
DB Schenker:	-	-	0,0041%
CFL:	0	0	0
CAPTRAIN:	0	0,0014%	0

	2008	2009	2010
SNCB Logistics:	92,01%	87,33%	84,66%
Crossrail (ex. DLC):	4,45%	6,88%	8,52%
Fret SNCF:	2,37%	4,51%	5,01%
Veolia Cargo Nederland:	0,34%	0,58%	0,44%
ERS:	0,01%	0	0
Trainsport:	0,82%	0,70%	1,35%
DB Schenker:	-	-	0,01%
CFL:	-	-	0
CAPTRAIN:	-	0	0



Het nieuwe Crossrail-logo op de Class 66 nr. EU11 (ex-DE6309) voor een lege autotrein te Zeebrugge Ramskappelle, 27 september 2010; Daniel MOENS.



CAPTRAIN sleept om de 10 dagen een trein met porseleinaarde (kleiachtig rotsgesteente voor de fabricage van hard porselein) vanaf de bundel Amerika-Zuid van de maatschappij Imerys naar een fabriek in Gratwein in Oostenrijk. Naargelang de beschikbaarheid van het personeel rijdt deze trein ofwel via Montzen en Aachen West, ofwel via Rosendaal en Venlo. Eerder was het Veolia (ex-R4C) die de tractie uitvoerde (maatschappij overgenomen door Fret SNCF). Op 8 september sleepte de 6601 de trein tot Aachen West. Foto genomen tijdens de doorrit in Bilzen. Peter VAN GESTEL.



Na de PB01, PB02 en PB03, heeft een vierde Class 66 een revisie ondergaan en verliet in september de werkplaats van HGK (Hafen und Güterbahn Köln) te Brühl-Vochem. Zij is eigendom van Ascendos Rail Leasing (ex-CBRail) en wordt nu verhuurd aan Rurtalbahnhof onder het nummer V255. Dit is de ex-29.001 (GM-EMD 20008254-3 gebouwd in juli 2001) van Heavy Haul Power International (HHPI). Zij sleept hier een lege autotrein naar Aachen West. Nerem (lijn 34), 1 oktober. Maarten SCHOUBEN.



FOTO 100-32 →

Op 27 augustus rangeert een G2000 van CAPTRAIN (ex-Veolia) graanwagens van de firma Boortmalt aan kaai 350 in de Antwerpse haven nabij de bundel Angola. Nadat alle wagens zijn geladen wordt de trein samengesteld.

De volgende dag vertrekt deze trein (48712) naar Vitry-le-François en rijdt elke zaterdag met vertrek vanuit Antwerpen-Angola om 12.20 uur.

Tim VAN ROOY.



FOTO 100-33 ↓ In de loop van de maand juni 2010 werden homologatieritten met de ES64F4 – 115 (E189 115) uitgevoerd op het Belgische net voor rekening van de leasingmaatschappij MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) van de Siemens locomotieven type ES64F4. Deze testritten werden op 13 juni onderbroken als gevolg van een belangrijk defect aan de machine (zie ODB 98 p. 32).

De ES64F4 – 101 (E189 101) is in Schaarbeek toegekomen op 9 oktober 2010. Na lichtingsproeven uitgevoerd door de werkplaats dieseltractie werd de machine overgebracht naar Tournai. Van 14 tot 22 oktober werden er testritten uitgevoerd richting St.-Ghislain. Op 21 oktober zien we haar in de buurt van Péruwelz voor dynamische testen tussen St.-Ghislain en Tournai. De trein bestond uit 7 Dms-pakwagens, 1 I6 Bc-rijtuig en de 2132 aan de kant St.-Ghislain. Christian AUCQUIRE.



HET TREINAANBOD

In dit honderdste nummer van uw favoriete tijdschrift willen we u een overzicht geven van het huidige treinaanbod in België.

De NMBS heeft nog steeds een monopolie in het reizigersverkeer, maar in het goederenvervoer wordt de maatschappij geconfronteerd met de concurrentie van privéoperators. Momenteel is hun marktaandeel nog relatief klein, maar het neemt elk jaar toe.

De binnenlandse reizigersdienst kent drie soorten verbindingen:

- de intercitytreinen (IC) die de voornaamste steden van het land met elkaar verbinden. Op dit moment zijn er 18 verbindingen, (11 tijdens het weekend) waarvan de meeste via Brussel rijden;
- de interregiotreinen (IR) verschillen niet veel van de IC-treinen, maar ze bedienen een groter aantal stations. Op werkdagen zijn er 18 IR-verbindingen waarvan er 7 via Brussel rijden, (tijdens het weekend slechts 13);
- de lokale treinen (L) en de CityRail's (CR) die overal stoppen. De CR's zijn een voorbode van het toekomstige GEN rond Brussel.

Dit aanbod wordt aangevuld met piek-
uurtreinen (P) en toeristische treinen (ICT). De P-treinen rijden tijdens het spitsuur 's morgens en in de late namiddag.

Een aantal treinen rijdt ook op woensdagmiddag voor de scholieren. De meeste treinen rijden 's ochtends naar Brussel en vertrekken er weer in de namiddag. De ICT-treinen rijden in het toeristisch seizoen en ze rijden bijna allemaal naar de kust.

Merk op dat er een groot verschil bestaat tussen de treindienst op werkdagen en de dienst op zon- en feestdagen. In dit artikel behandelen we uitsluitend de diensten op werkdagen van maandag tot en met vrijdag.

Aangezien dit artikel vlak voor de wijzigingen in de dienstregeling van 12 december verschijnt, kunnen enkele eventuele late aanpassingen in de omloop van het materieel niet meer vermeld worden. Indien nodig volgt een aanvulling in het volgende nummer.

Terwijl een verbinding vroeger meestal de hele dag door met hetzelfde materieel werd gereden, bestaat er sinds enkele jaren een trend om dit enkele keren per dag te wijzigen. Op enkele verbindingen kunnen we nu dagelijks vijf verschillende reeksen materieel aantreffen. Zo worden op enkele relaties M6-rijtuigen gebruikt tijdens het spitsuur.

Met uitzondering van de drie treinen naar Zwitserland, bestaan alle internationale

treinen uit HST's: TGV, Thalys, Eurostar en ICE.

De Thalys wordt ingezet op drie verbindingen:

- Paris - Brussel, zowat om de 30 min;
- Paris - Brussel - Köln;
- Paris - Brussel - Amsterdam.

Deze laatste twee verbindingen rijden meestal gekoppeld tussen Paris en Brussel. Het eerste stel rijdt dan verder naar Amsterdam en het tweede naar Köln. Er wordt meestal om de twee uur gereden.

De TGV's rijden vanuit Brussel naar verschillende bestemmingen in het zuiden en zuidwesten van Frankrijk.

De Eurostar verbindt Brussel met London.

De ICE van de DB tenslotte rijdt vier keer per dag tussen Brussel-Zuid en Frankfurt.

Gebruikte afkortingen:

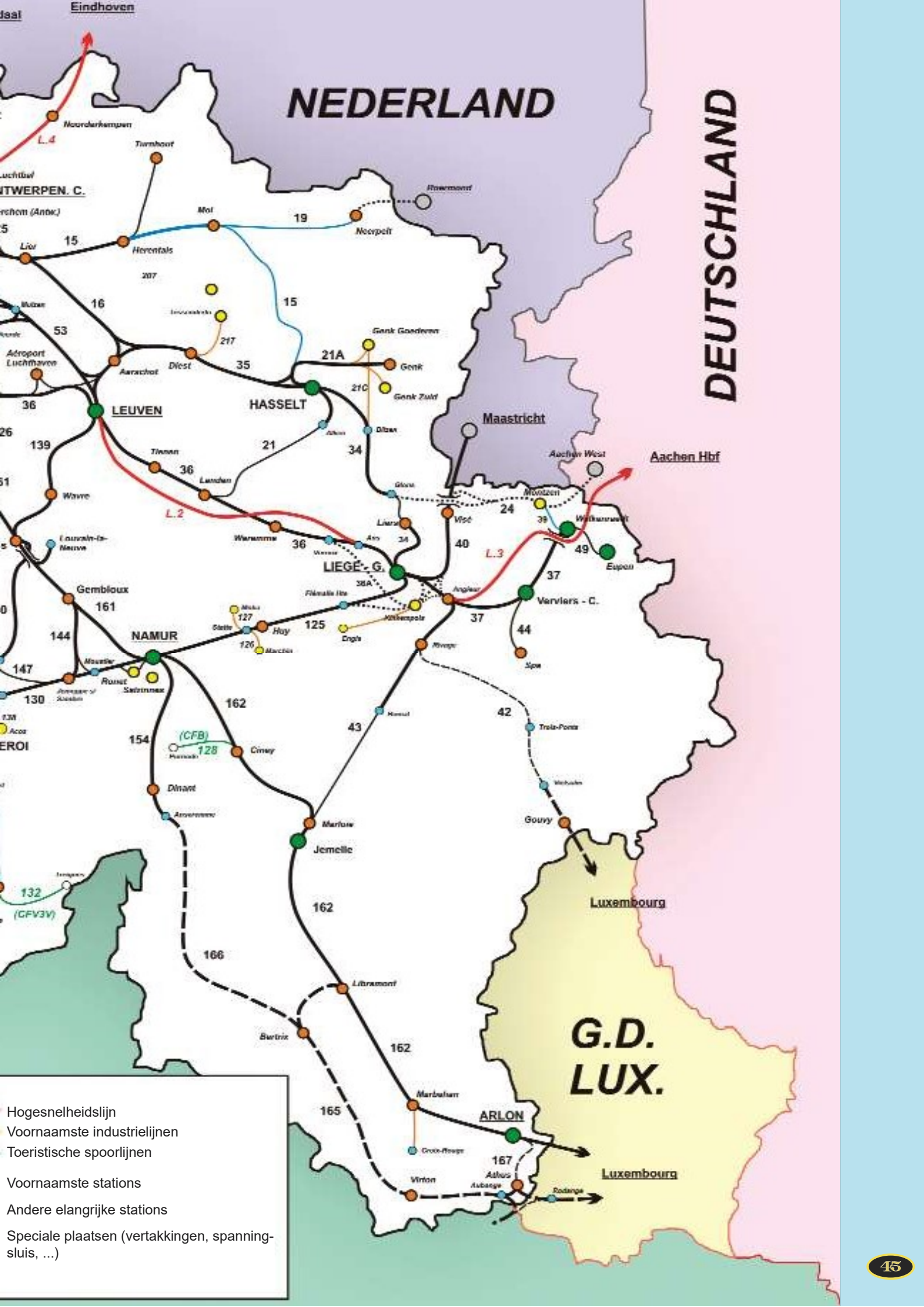
MS = motorstel, Antw = Antwerpen, Bru = Brussel, Liège-Guil = Liège-Guillemins, HSA = Hight Speed Alliance, HV = rijkuit, TD = trek-duwstel.

Serge MARTIN
Christian AUQUIERE
Jean-Luc VANDERHAEGEN

FOTO 100-34 De rijtuigen van het type M6 worden steeds meer gebruikt in IC, IR, P en ICT-treinen. Op 11 juni 2010 passeert de IC-N 4537 Essen - Charleroi-Sud in La Chaussée. Serge MARTIN.







NEDERLAND

DEUTSCHLAND

G.D. LUX.

- Hogesnelheidslijn
- Voornaamste industrielijnen
- Toeristische spoorlijnen
- Voornaamste stations
- Andere belangrijke stations
- Speciale plaatsen (vertakkingen, spanningssluis, ...)

LGV-HSL

Het Infrabelnet omvat momenteel vier hogesnelheidslijnen die in dienst zijn:

Lijn 1 (Brussel - Paris / London)

Dit is de verlenging van lijn 96N Brussel - Halle die bij Esplechin de Franse grens bereikt. Naast het drukke verkeer naar Paris gebruiken ook de HST's naar London en het zuiden van Frankrijk deze lijn. Er rijden Thalysen, Eurostars en TGV's.

Lijnen 2 en 3 (Brussel - Liège - Köln)

De lijn 2 verbindt Leuven met Ans en lijn 3 Chenée met Hergenrath. Er rijden twee HST-verbindingen: de Thalys Paris - Köln en de ICE Brussel - Frankfurt. Bovendien maken twee IC's gebruik van lijn 2: de IC-A Eupen - Oostende en de IC-O Maastricht - Brussel. Deze trek-duwtreinen zijn samengesteld uit een locomotief reeks 13 en I11-rijtuigen. Op deze lijn rijden ze 200 km/h.

Lijn 4 (Antwerpen - Amsterdam)

Deze lijn maakt deel uit van de verbinding Paris - Amsterdam. Ze begint in Antwerpen-Luchtbal en bereikt bij Meer de Nederlandse grens. Op dit moment maakt enkel de Thalys Paris - Amsterdam gebruik van de volledige lijn.

Tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen rijdt bovendien nog een IR, bestaande uit een "dromedaris"-stel: vier M6-rijtuigen met aan elke kant een stuurrijtuig en een locomotief reeks 13 in het midden van de trein. Eén stel rijdt alle diensten van de dag.



FOTO 100-35 Een Thalys Paris-Nord - Brussel-Zuid rijdt nabij Saintes over L1. Hij bestaat uit twee PBA-stellen met de 4535 op kop. Yves STEENEBRUGGEN, 1 mei 2005.



FOTO 100-36 Zes locomotieven van de reeks 55 werden omgebouwd voor het slepen van werktreinen op L1. Voor L2 werden 4 locomotieven van de reeks 62/63 aangepast. De meetmotorwagen EM130 wordt nabij Berloz (L2) ingesloten door de 6227 en de 6225. Michel HANSSENS.

FOTO 100-37 Op 5 februari 2006 is Eurostarstel 3007 nabij Marcq op weg naar London. Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 100-38 Op 11 oktober 2008 rijdt een PBKA-stel van Paris naar Köln over de L3 nabij Astenet. Michel HANSSENS



FOTO 100-39 Het ICE-stel 4603 verlaat lijn 37 (Liège - Aachen) en rijdt L3 op. Michel HANSSENS.



FOTO 100-40X TGV-stel 4516 met trein 9832 Brussel-Zuid - Perpignan nabij Marcq (L1) op 10 mei 2009. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 100-41 Naast de Thalys en de ICE maken ook de IC-A en IC-O gebruik van L2. In de toekomst zullen deze IC's niet meer door de reeks 13 maar door de nieuwe reeks 18 worden gesleept. Op 10 juli 2010 rijdt de 1810 met een testtrein nabij Hoegaarden richting Leuven. Tim VAN ROOY.



IC-A Eupen - Brussel - Oostende

Eupen, Welkenraedt, Verviers-Central, Liège-Guil., Leuven, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-St.-Pieters, Brugge, Oostende

Alle treinen rijden als TD-stel met rijtuigen type I11, gesleept door locomotieven reeks 13 met uitzondering van de IC 522 en 527 die met een MS 96 (reeks 441-490 en 501-570) worden gereden.

IC-B Brussel-Zuid - Amsterdam CS

Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Mechelen, Antwerpen-Centraal, Roosendaal, Dordrecht, Den Haag, Schiphol, Amsterdam CS

Twee reeksen HV worden in deze internationale "Benelux"-verbinding ingezet: ICR-rijtuigen van HSA en rijtuigen type I6/I10 van de NMBS. Deze treinen worden gesleept door TRAXX'en (NMBS reeks 28 en reeks E186 van HSA).

IC-C Antwerpen / Oostende - Lille

Antw.-Centraal, Antw.-Berchem, Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Waregem, Kortrijk / Oostende, Brugge, Torhout, Roeselare, Izegem, Kortrijk / Moeskroen, Tourcoing, Roubaix, Croix l'Allumette, Croix Wasquehal, Lille Flandres.

Deze dienst bestaat uit twee delen: Antwerpen - Lille met tweespannige MS 96 (441 - 490) en Kortrijk - Oostende met TD-stellen bestaande uit M4-rijtuigen en locomotieven reeks 21 (een verlenging van de IR-f Leuven - Kortrijk). Vier treinen rijden echter van Oostende naar Lille: deze bestaan ook uit MS 96.

IC-D Herstal - Lille

Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guil., Huy, Namur, Taminés, Charleroi-Sud, La Louvière-Sud, Mons, Tournai, Froyennes, Lille Flandres



FOTO 100-42 Voor de IC-D Herstal - Lille worden uitsluitend tweespannige MS 96 ingezet. De IC-D 937 naar Lille rijdt tussen de rotsen van Marches-les-Dames en de Maas. Michel HANSENS.

Deze treinen rijden over de Waalse As (Liège, Namur, Charleroi, Mons, Tournai). Alle treinen bestaan uit tweespannige MS 96 (441-490).

IC-E Tongeren - Knokke/Blankenberge

Tongeren, Bilzen, Diepenbeek, Hasselt, Diest, Aarschot, Leuven, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-St.-Pieters, Brugge / Heist, Duinbergen, Knokke / Blankenberge

Deze treinen worden gesplitst in Brugge. Het eerste deel rijdt naar Knokke en het tweede deel naar Blankenberge. Er worden twee reeksen materieel ingezet: de MS 96 en TD-stellen samengesteld uit twee locomotieven reeks 27 met GF-koppeling (2742 t/m 2760) en M6-rijtuigen, waaronder twee stuurrijtuigen.

IC-F Liège - Brussel - Quiévrain

Liège-Guil., Ans, Wareme, Landen, Tienen, Leuven, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Braine-le-Comte, Soignies, Mons, Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain, Boussu, Hainin, Thulin, Quiévrain

Op deze verbinding worden verschillende reeksen ingezet: rijtuigen type M4 als TD-stel met een reeks 21, klassieke MS (drie treinparen), Breaks (één treinpaar), MS 96 (één treinpaar) en een TD-stel met M6-rijtuigen en een reeks 27 (twee treinparen).

IC-G Oostende - Antwerpen

Oostende, Brugge, Aalter, Gent-St.-Pieters, Gent-Dampoort, Lokeren, Sint-Niklaas, Beveren, Antw.-Zuid, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal.

Alle treinen worden met MS 96 gereden.

FOTO 100-43 Op 3 april 2009 rijdt de IC-H 1937 Schaarbeek - Moeskroen door Bierghes, tussen Halle en Edingen. J-L VANDERHAEGEN.





FOTO 100-44 Op 22 april 2009 heeft de IC-A 541 zonet Welkenraedt verlaten richting Oostende. Serge MARTIN.

IC-H Schaarbeek - Moeskroen

Schaarbeek, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Edingen, Ath, Leuze, Tournai, Herseaux, Moeskroen

De IC-H worden gereden door TD-stellen bestaande uit M4-rijtuigen en een reeks 21. Eén treinpaar bestaat echter uit M6-rijtuigen met een reeks 27 en een tweede treinpaar wordt met een MS 96 gereden.

IC-I Charleroi - Brussel - Antwerpen

Charleroi-Sud, Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, Bru.-Zuid, Bru.-Centraal, Bru.-Noord, Mechelen, Antw.-Berchem, Antw.-Centraal

De meeste treinen bestaan uit TD-stellen met M6-rijtuigen en een reeks 27. Voor de eerste en laatste treinen van de dag worden ook MS 96 en de reeks 800 ingezet.

IC-J Brussel - Luxemburg

Bru.-Zuid, Bru.-Centraal, Bru.-Noord, Bru.-Shuman, Bru.-Luxemburg, Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon, Luxemburg

Er worden drie reeksen materieel ingezet: MS 96 (501-524), M6-rijtuigen gesleept door een 13 of een 20 (drie treinparen) en internationale rijtuigen aangezien de EC 90 Brussel - Chur en de INT 296 Basel - Brussel als IC-J rijden.



FOTO 100-45 ↗ In de zomer wordt de IC-J 2112 Brussel - Luxemburg door een 20 gesleept, hier gefotografeerd in Hatrival. Serge MARTIN.

FOTO 100-46 → De IC-B Brussel - Amsterdam wordt door TRAXX'en gesleept. Op 3 juli 2009 rijdt de IC-A 9248 door Schaarbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 100-47 De IC-E 1511 Knokke / Blankenberge - Tongeren, bestaande uit TD-stellen met M6-rijtuigen. Zichem, 2 maart 2010. S. MARTIN.

IC-K Gent - Brussel - Genk

Gent-Sint-Pieters, Wetteren, Lede, Aalst, Denderleeuw, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Leuven, Tienen, Landen, Sint-Truiden, Alken, Hasselt, Kiewit, Bokrijk, Genk,

TD-stellen met M6-rijtuigen en een reeks 27 rijden de meeste diensten. Eén treinpaar wordt met MS 96 gereden en twee andere met Breaks.

IC-L Poperinge - Brussel - St-Niklaas

Poperinge, Ieper, Komen, Wervik, Menen, Wevelgem, Bissegem, Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem, Denderleeuw, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Dendermonde, Zele, Lokeren, Sinaai, Belsele, Sint-Niklaas

Hier worden vooral Breaks ingezet. Twee treinparen worden met TD-stellen met M6-rijtuigen gereden en een ander treinpaar met klassieke motorstellen.

IC-M Brussel - Namur - Liers / Dinant

Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Shuman, Brussel-Luxemburg, Ottignies, Gembloux, Namur / Andenne, Statte, Huy, Flémalle-Haute, Liège-Guil., Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Herstal, Milmort, Liers / Jambes, Lustin, Godine, Yvoir, Dinant

Deze treinen worden gesplitst in Namur, het eerste deel rijdt naar Liège en Liers en het tweede deel naar Dinant. De meeste treinen worden met Breaks gereden. In het spitsuur rijden twee treinen met M6-rijtuigen en een 27 met GF-koppeling als TD-stel. Eén treinpaar Brussel - Liers bestaat uit een gesleept stel M4-rijtuigen met een reeks 27. In Namur bestaat er dan aansluiting van en naar Dinant.

IC-N Charleroi - Brussel - Essen

Charleroi-Sud, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Mechelen, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Ekeren, Kapellen, Heide, Kalmthout, Essen

De meeste treinen bestaan uit TD-stellen met M6-rijtuigen en een reeks 27. Enkele treinen worden met MS 96, de reeks 800 of met klassieke motorstellen gereden.

IC-O Brussel - Liège - Maastricht

Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Liège-Guilemins, Bressoux, Visé, Maastricht

Deze treinen rijden via L2 en bestaan uit een reeks 13 met I11-rijtuigen als TD-stel. Eén treinpaar komt 's morgens uit Gouvy en keert 's avonds terug.

IC-P Antwerpen - Gent

Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Beveren, Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters

Er worden enkel MS 96 ingezet.

IC-Q Antwerpen - Leuven

Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Mechelen-Nekkerspoel, Haacht, Leuven

Alle treinen worden door Breaks gereden.

IC-R Brussel - Lier - Turnhout

Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Vilvoorde, Mechelen, Lier, Herentals, Tienen, Turnhout

Er worden vooral Breaks ingezet. Twee treinparen bestaan uit TD-stellen met M6-rijtuigen en een reeks 27.

FOTO 100-48 De IC-M 2415 Brussel-Zuid - Dinant rijdt over de Maas in Anhéé. Yves STEENEBRUGGEN, 14 augustus 2009.



IR-a Leuven - Mechelen - Sint-Niklaas

Leuven, Wijgmaal, Wespelaar-Tildonk, Haacht, Boortmeerbeek, Mechelen, Willebroek, Puurs, Bornem, Temse, Sint-Niklaas

Er worden Breaks en motorstellen reeks 900 ingezet.

IR-b Nivelles - Brussel - Antwerpen

Stopt overal behalve in Brussel-Kapellekerk, Brussel-Congres en Schaarbeek

Hoewel het een IR-dienst wordt genoemd gaat het duidelijk om een lokale trein. Er worden hoofdzakelijk motorstellen van de reeks 800 ingezet.

IR-c Liège - Hasselt - Antwerpen

Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Herstal, Milmort, Liers, Glons, Tongeren, Bilzen, Diepenbeek, Hasselt, Diest, Aarschot, Heist-op-den-Berg, Lier, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal

Er worden hoofdzakelijk Breaks ingezet. Eén treinpaar wordt met klassieke motorstellen gereden.

IR-d Antw. - Kortrijk / Geraardsbergen

Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Mortsel-Oude-God, Mechelen-Nekkerspoel, Mechelen, Vilvoorde, Brussel-Noord, Brussel-Congres, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Halle, Edingen, Silly, Ath / Leuze, Tournai, Froyennes, Herseaux, Mouscron, Kortrijk / Rebaix, Papignies, Houraing, Lessines, Acren, Geraardsbergen

Deze treinen worden gesplitst in Ath.

Het eerste deel rijdt naar Tournai en Kortrijk, het tweede deel naar Lessines en Geraardsbergen. Er worden Breaks ingezet. Tussen Ath en Geraardsbergen wordt 's avonds ook de reeks 900 gebruikt.

IR-e Antwerpen - Neerpelt / Hasselt

Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Lier,



FOTO 100-49 De 2722 met een IR-g Turnhout - Antwerpen-Centraal. Tielens, 21 december 2008. Pierre HERBIET.

Herentals, Olen, Geel, Mol / Lommel, Overpelt, Neerpelt / Balen, Leopoldsburg, Beringen, Heusden, Zolder, Hasselt

Er worden enkel dieselmotorwagens van de reeks 41 ingezet.

De treinen worden in Mol gesplitst: de ene naar Neerpelt, de andere naar Hasselt.

IR-f Kortrijk - Gent - Leuven

Kortrijk, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gent-St-Pieters, Wetteren, Dendermonde, Mechelen, Muizen, Hever, Boortmeerbeek, Haacht, Wespelaar-Tildonk, Hambos, Wijgmaal, Leuven

Met uitzondering van een treinpaar dat met klassieke motorstellen wordt gereden bestaan alle treinen uit TD-stellen

met M4-rijtuigen en een reeks 21.

IR-g Antwerpen - Turnhout

Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Lier, Herentals, Tielens, Turnhout

Er worden zowel Breaks als TD-stellen met M6-rijtuigen en een locomotief van de reeks 27 ingezet.

IR-h Gent-Sint-Pieters - Brussel-Nationale Luchthaven

Deze IR stopt overal tussen Gent en Denderleeuw, Liedekerke, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Zaventem en Brussel-Nationale Luchthaven.

Er worden Breaks en MS 96 ingezet. Een treinpaar bestaat uit klassieke motorstellen.

FOTO 100-50 Op 6 januari 2010 rijdt de IR-m 119 Liers - Luxembourg door Bovigny. Christian AUQUIERE.





↑ **FOTO 100-51** Drie stellen met M6-rijtuigen, ingesloten tussen twee 26'en, worden ingezet voor de IR-I Binche - Louvain-la-Neuve-Université. Op 13 april 2010 is het lege stel voor IR-I 3916 nabij Goutroux (L112 Marchienne - La Louvière) onderweg van Châtelet naar Binche.
Serge MARTIN.

← **FOTO 100-52** Op 29 april 2007 passeert de IR-c 2908 Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins in Villers-St-Siméon.
Michel HANSSENS.

IR-i De Panne - Brussel - Landen

De Panne, Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-St-Pieters, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Nationale Luchthaven, Leuven, Vertrijk, Tienen, Ezemaal, Neerwinden, Landen

Er worden drie reeksen materieel ingezet: vooral MS 96 en Breaks, in het spitsuur aangevuld met twee TD-stellen met M6-rijtuigen en een reeks 27.

IR-j Quévy - Brussel-Nationale Luchthaven

Quévy, Genly, Frameries, Mons, Jurbise, Soignies, Braine-le-Comte, Halle, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Congres, Brussel-Noord, Brussel-Nationale Luchthaven

De helft van de treinen wordt met MS 96 gereden, de andere helft met TD-stellen bestaande uit M6-rijtuigen met een reeks 27.

← **FOTO 100-53** Op 27 mei 2009 wacht de IR-e 3233 naar Antwerpen-Centraal op het vertrek in Neerpelt.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 100-54

De IR-i 3616 De Panne - Landen, gefotografeerd te Oostkerke op 18 augustus 2007.
Pierre HERBIET.

IR-k Jambes - Namur - Mons - Tournai

Jambes, Namur, Ronet, Flawinne, Floreffe, Franière, Moustier, Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais, Tamines, Châtelet, Charleroi-Sud, Marchiennes-au-Pont, La Louvière-Sud, Mons, Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, Antoing, Tournai

Er worden motorstellen reeks 800 ingezet, soms versterkt met klassieke motorstellen.

IR-l Binche - Louvain-la-N.U.

Binche, Leval, La Louvière-Sud, Ecaussines, Braine-le-Comte, Tubize, Halle, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg, Etterbeek, Boitsfort, Groenendaal, La Hulpe, Genval, Rixensart, Ottignies, Louvain-la-Neuve-Université

Op deze verbinding rijden drie stellen met M6-rijtuigen die worden ingesloten door twee locomotieven reeks 26 in treinschakeling (zie pagina 18). Ze rijden in totaal zeven treinparen. De andere diensten worden met klassieke motorstellen en de reeks 800 gereden.

IR-m Liers - Liège - Luxembourg

Liers, Milmort, Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guillemins, Angleur, Poulseur, Rivage, Aywaille, Coo, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Troisvierges, Clervaux, Drauffelt, Wilwerwiltz, Kautenbach, Mersch, Luxembourg

Dit is een van de twee IR-verbindingen die slechts om de twee uur rijden. Ze bestaan uit internationale rijtuigen (I6 en I10), ge-



sleept door een 3000 van de CFL. Tijdens de spits rijden er drie bijkomende IR's van Liers naar Gouvy en twee in de andere richting. Hiervoor worden MS 96'en of een gesleept stel met een 3000 van de CFL ingezet

IR-n Brussel-Zuid - Antwerpen-C.

Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Vilvoorde, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Mortsel-Oude God, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal

De meeste treinen bestaan uit TD-stellen met M5-rijtuigen en een reeks 21. Drie treinparen worden echter met klassieke motorstellen gereden.

IR-o Brussel-Zuid - Leuven

Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Nationale-Luchthaven, Leuven

Er worden uitsluitend klassieke motorstellen ingezet.

IR-p Antwerpen-Centraal - Tournai

Werd opgeslorpt door de IR-d.

IR-q Liège - Aachen Hbf.

Liège-Guillemins, Angleur, Pépinster, Verviers-Central, Welkenraedt, Hergenrath, Aachen Hbf

Deze dienst rijdt om de twee uur en er worden klassieke motorstellen ingezet.

IR-r Charleroi-Sud - Couvin

Charleroi-Sud, Berzée, Walcourt, Philippeville, Mariembourg, Couvin

Deze verbinding is de enige die niet klokvast rijdt. Er worden uitsluitend motorwagens reeks 41 ingezet.

IR-s Antwerpen - Noorderkempen

Antwerpen-Centraal, Antw. Luchtbal, Noorderkempen
Deze treinen rijden over de hogesnelheidslijn 4. Er wordt een "dromedaris"-stel ingezet, bestaande uit M6-rijtuigen. De locomotief reeks 13 bevindt zich in het midden van de trein.

FOTO 100-55 Charleroi - Couvin is de laatste niet-geëlektrificeerde lijn met reizigersverkeer in Wallonië. Op 14 november 2007 rijden de 4104 en 4103 met de IR-r 4834 Couvin - Charleroi-Sud door Ham-sur-Heure. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Op bijna alle lijnen van het net worden de IC- en IR-diensten aangevuld met lokale treinen (L) die doorgaans om het uur rijden en in elk station stoppen. De CityRail (CR) is ook een lokale treindienst vanuit Brussel, als voorloper van het toekomstige GEN.

Vandaag worden een aantal afgelegen lijnen niet meer door L-treinen bediend maar rijden de IR's en IC's er als stoptrein.

Op de geëlektrificeerde lijnen zijn de stop-treindiensten hét domein van de verschillende reeksen motorstellen terwijl de motorwagens van de reeks 41 alle diensten op de diesellijnen verzorgen. Op enkele lijnen kunnen we echter ook een 21 met enkele M4-rijtuigen in deze diensten zien.

Een bijzonderheid is de inzet van de diesel-motorwagens reeks 41 op de geëlektrificeerde Athus-Meuse (Dinant - Bertrix - Virton - Rodange - Athus - Arlon en Libramont - Bertrix).

↗ **FOTO 100-56** Op 10 januari 2009 vertrekt de L6383 Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid uit Sint-Katelijne-Waver. P. HERBIET.

→ **FOTO 100-57** De L2664 Antwerpen-Centraal - Gent-St-Pieters in Beveren op 30 oktober 2009. Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 100-58** De L4564 Ottignies - Charleroi-Sud passeert Villers-la-Ville op 16 april 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **FOTO 100-59**

Op 11 maart 2009 komt de L4765 Charleroi-Sud - Erquelinnes aan in zijn eindstation. Enkele treinen van deze verbinding rijden verder naar het Franse Jeumont. Pierre HERBIET.

→ **FOTO 100-60**

Motorstel 972 passeert op 8 september 2008 Couillet met de L4562 Ottignies - Tamines. Serge MARTIN.

↓ **FOTO 100-61**

Op 7 mei 2008 rijden de motorwagens 4195 en 4169 door Etikhove, aan de lijn 86 tussen Oudenaarde en Ronse, met de L1966 Gent-St.-Pieters - Ronse. Serge MARTIN.



P - ICT

Naast de IC-, IR- en L-treinen, bestaat de reizigersdienst uit aanvullende piekuurtreinen (P) die enkel op werkdagen rijden en uit toeristische treinen (ICT) die tijdens de zomer worden ingelegd.

Het overgrote deel van de P-treinen rijdt van en naar Brussel. Ze rijden over vrijwel alle lijnen van het net. Ze bestaan meestal uit gesleepte rijtuigen van alle bestaande types (M4, M5, M6, I6, I10, I11 en zelfs enkele ligrijtuigen als versterking) worden ingezet.

Vrijwel alle nog bestaande locomotiefreeksen worden ingezet: reeksen 11, 13, 20, 21, 23, 27 en zelfs 28 (voor de P7211 Antwerpen - Brussel, in feite een Beneluxtrein die vanuit Brussel-Zuid weer naar Amsterdam vertrekt). Ook alle reeksen motorstellen en de motorwagens reeks 41 worden ingezet als P-trein.

De ICT-treinen bestaan over het algemeen uit materieel van P-treinen dat na de spits wordt hergebruikt of het gaat om IC- en IR-diensten die tijdens de zomer tot de kust worden verlengd.

↗ **FOTO 100-62** De P8006 Schaarbeek - Oostende is samengesteld uit I10-rijtuigen. Op 20 mei 2010 verlaat hij Hansbeke. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 100-63** Op 12 oktober 2010 sleept de 1187 de P8902 Schaarbeek - Oudenaarde, hier gefotografeerd in Welle op de lijn 89 tussen Denderleeuw en Burst. S. MARTIN.



↑ **FOTO 100-64** Blankenberge is de belangrijkste bestemming voor de ICT-treinen. Op 28 augustus 2005 wachten twee ICT's op het vertrek. J-L VANDERHAEGEN.





↑ **FOTO 100-65**

Vanuit Luxemburg en Rodange rijden verschillende P-treinen van en naar Virton. Hiervoor wordt ook CFL-materieel ingezet (trek-duwstellen met een locomotief reeks 4000, motorstellen reeksen 2000 en 2200). Op 27 juli 2007 komt de P8669 uit Rodange aan in Virton. Serge MARTIN.

→ Op 30 juli 2010 komt de P8600 Brussel-Zuid - Luxemburg aan in Marloie. De trein bestaat uit gemoderniseerde M5-rijtuigen. De 2010 sleept hier uitzonderlijk de trein. Normaal wordt een 20 die uitgerust is met het Luxemburgse veiligheidssysteem Memor2+ ingezet (2001 t/m 2007). Daniel MOENS.

↓ **FOTO 100-66**

De locomotieven van de reeks 23 slepen nog ongeveer 25 P-treinen. Op 29 april 2010 passeert de P8066 Brussel-Zuid - Gent-St-Pieters bij Dilbeek een kwekerij voor struisvogels. Serge MARTIN.



De klassieke internationale treinen zijn vrijwel uit het Belgische spoorweglandschap verdwenen. Ze werden vervangen door HST's of zonder meer geschrapt om budgettaire redenen.

Er blijven nog slechts drie verbindingen met Zwitserland over:

- INT 90/91 "Vauban" Chur ↔ Brussel-Zuid, bestaande uit rijkuiten van de SBB aangevuld met enkele I6- en I10-rijtuigen van de NMBS tot Luxembourg of Basel;
- INT 96/97 "Iris" Zürich ↔ Brussel-Zuid, bestaande uit SBB-rijtuigen, aangevuld met een I6-rijtuig van de NMBS tussen Brussel en Basel;
- INT 295/296 "Jean Monnet" Basel ↔ Brussel-Zuid, bestaande uit TER 200 "Alsaces"-rijtuigen van de SNCF.

Tussen Brussel-Zuid en Luxembourg worden deze treinen gesleept door de 2001 tot 2007 die met het Luxemburgse Memor2+ zijn uitgerust.

↗ **FOTO 100-67** Op 8 juni 2008 passeert de INT 90 "Vauban" Zürich - Brussel het station van Braibant. Hij bestaat uit SBB-rijtuigen, aangevuld met een I6-rijtuig aan staart van de trein. Op de voorgrond zien we de Bocqspoorlijn. Yves STEENEBRUGGEN.

→ **FOTO 100-68** Op 19 april 2006 rijdt de INT 97 "Iris" Brussel - Zürich door de bochten van Mirwart, tussen Jemelle en Libramont. De trein bestaat uit Zwitserse rijtuigen. Michel HANSSENS.

↓ **FOTO 100-69** De INT 296 "Jean Monnet" Basel - Brussel op 31 januari 2010 nabij de stopplaats Chapois. Tussen Luxembourg en Brussel rijdt deze trein volgens de dienstregeling van de IC-J 2133. Serge MARTIN.



MARCHANDISES - GOEDEREN

Binnenlands verkeer

Het binnenlands verkeer is georganiseerd volgens vier Cargo-zones, met Antwerpen-Noord als voornaamste vormingsstation. Daarnaast zijn nog drie andere vormingsstations in dienst: Kinkempois (Liège), Monceau (Charleroi) en Gent-Zeehaven.

Dagelijks zijn er vaste ritten tussen deze stations voor het uitwisselen van wagens van het gespreid verkeer.

Ook gesloten treinen verbinden de zones met elkaar, zoals bijvoorbeeld de vaste containertreinen tussen Antwerpen en Zeebrugge of de staaltreinen die dagelijks vanuit Gent brammen uit Rusland vervoeren naar de sites van Duferco in La Louvière en Clabecq. Ook de kalkgroeven van Jemelle en Aisemont zorgen bijna dagelijks voor treinen naar Sidmar in Gent.

Antwerpen

De zich steeds verder uitbreidende haven met zijn groot aantal spooransluitingen zorgt uiteraard voor het meeste goederenverkeer in deze zone. Andere zwaartepunten zijn de Voorhaven van Schaarbeek, de bediening van Boom en Ruisbroek, Muizen, Leuven en Genk-Goederen met onder meer het metaalbedrijf ALZ en autoconstructeur Ford.

Liège

Met zijn twee hoogovens, de cokesfabriek en de verschillende walsenrijen is de zone Liège het voornaamste steunpunt voor het vervoer van staal. Daarnaast zijn er in de Maasvallei verschillende kalkgroeven (Namèche, Hermalle, Marche-les-Dames en Moha) die hun product per trein naar verschillende bestemmingen in het binnen- en buitenland vervoeren. Deze zone omvat ook het zuiden van het land met de steengroeven van Jemelle en Rivage, de containerterminal van Athus, Burgo Ardennes in Virton, Luxfer in Aubange en het brandstofdepot van Marbehan.

Charleroi

Ook deze zone heeft veel staalvervoer vanuit de sites van La Louvière, Clabecq, Châtelet en Marcinelle. Verder vinden we ook hier verschillende groeven, zoals de kalkgroeven van Aisemont en Yves-Gomezée en de steengroeven van Lessines en Quenast. Tot deze zone horen ook de chemische installaties van Feluy en Tertre. Vanuit St.-Ghislain en Ronet worden verder afgelegde spooransluitingen bediend die nog tot deze zone behoren.

→ **FOTO 100-71** Op de "Athus-Meuse"-lijn worden alle treinen door de reeks 13 gesleept. Op 22 mei 2010 werd trein 48782 Ronet - Thionville nabij Lacuisine (tussen Bertrix en Florenville) gefotografeerd. Serge MARTIN.



↑ **FOTO 100-70** De TRAXX'en zijn alomtegenwoordig op de as Antwerpen - Aachen. Op 9 januari 2009 rijdt de 2815 over het viaduct van St.-Martens-Voeren. M. HANSSENS.





↑ **FOTO 100-72** Op 30 oktober 2009 rijdt een lege kalktrein door Hamoir, op de lijn 43 Angleur - Marloie. Deze trein komt van de Sidmar-fabriek in Gent en is onderweg naar Jemelle.
Michel HANSENS.

← **FOTO 100-73** De 1206 met trein 44800 Rotterdam Kijfhoek - Somain te Beveren Leie (lijn 75 Gent - Kortrijk) op 10 januari 2009.
Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 100-74** Op 28 augustus 2010 rangeert de 7847 de trein met coils 34446 langs de Maas in de haven van Renory. Deze trein komt van de walsen in Chertal.
Serge MARTIN.



Gent

In deze zone liggen twee belangrijke havens: die van Gent en Zeebrugge. Deze laatste verwerkt vooral containers en auto's terwijl de haven van Gent meer gediversifieerd is. Naast de staalfabriek van Sidmar vinden we er onder meer een steenkoolterminal, chemische industrie en autoconstructeur Volvo. Via Gent wordt ook de Nederlandse enclave Zeeuws-Vlaanderen bediend. Hierdoor is er een aanzienlijk verkeer over de spoorlijn 55 naar Zelzate en Terneuzen. Aalst, Kortrijk en Oostende hangen ook af van deze zone.

↗ **FOTO 100-75** Sedert enkele maanden rijden de TRAXX'en van EuroCargo in pool met de TRAXX'en reeks 29 van de NMBS. De steenslagtrein 48585 Yves-Gomezée - Millingen werd op 7 oktober bij wijze van proef en voor de opleiding van de bestuurders, vanuit Monceau gesleept door de E186 172 van ECR, in gezelschap van de 7869 en 7783. Doortocht te Aiseau. Pierre HERBIET.

→ **FOTO 100-76** De vijf diesellocomotieven van de reeks 57 (G2000) rijden in het noorden van Frankrijk. Wegens een staking in Frankrijk reed de trein 41852 Antwerpen-Noord - Sucy Bonneuil op 22 oktober 2010 uitzonderlijk overdag. De foto werd nabij Ecaussinnes op de lijn 117 gemaakt.

Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 100-77** De 2008 t/m 2025 pendelen vooral tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Op 25 mei 2010 sleept de 2013 trein 48312 Zeebrugge - Antwerpen-BASF, hier gefotografeerd te Dudzele, net na zijn vertrek uit Zeebrugge. Serge MARTIN.



Internationaal vervoer

Het internationale goederenverkeer is geconcentreerd op drie hoofdassen vanuit Antwerpen:

- Antwerpen - Aachen West/Gremberg;
- Antwerpen - Thionville - Lyon/Basel;
- Rotterdam - Antwerpen - Moeskroen.

Ook via de grenspunten van Froyennes, Quévy, Erquelinnes, Hamont en Visé bestaat er goederenverkeer, maar de trafik is hier relatief klein.

Antwerpen - Aachen West / Gremberg

Dit is de drukste goederenas van het land. De meeste treinen uit Antwerpen maar ook heel wat treinen uit andere regio's rijden via deze verbinding naar Duitsland, Oost Europa of Italië.

Sinds de elektrificatie van het baanvak Montzen - Gemmenich zet NMBS-Logistics hier vrijwel uitsluitend de TRAXX'en van de reeks 28 in, dit in samenwerking met DB Schenker in het kader van "Cobra" (*Corridor Operations Belgium Rail*). Af en toe zijn er ook 77/78'en ATB te zien als vervanging van een TRAXX. De privéoperatoren Crossrail, Trainsport en CAPTRAIN zijn op deze lijn actief met de types Class 66 en G2000.



FOTO-THEMA 98 Hoewel er nog niet veel privémaatschappijen actief zijn in België, winnen ze wel elk jaar aan marktaandeel ten nadele van de NMBS. De belangrijkste operator in België is Crossrail (het vroegere DLC). Op 4 juni sleept de pas herschilderde PB03 de trein 40180 tussen Aachen West en Muizen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Antwerpen - Thionville - Lyon / Basel

Dit is de kortste verbinding richting Zwitserland en Italië. Deze as werd de laatste jaren gemoderniseerd met onder meer de elektrificatie van de Athus-Meuselij en de aanleg van de lijn Aubange - Mont-St-Martin waardoor een omweg via Luxemburg vermeden wordt.

De locomotieven van de reeksen 13 en 3000 CFL zijn alomtegenwoordig op deze as, vooral ten zuiden van Namur waar de lijn vanaf Anseremme met 25 kV werd geëlektrificeerd. Deze treinen rijden onder het samenwerkingsverband Sibelit (*Société pour l'itinéraire Belgique, Lorraine-Luxembourg, Italie*). Op deze as is geen enkele privéoperator actief.

FOTO 100-78 De kalktreinen uit de aansluiting Les Petons met bestemming Millingen (Duitsland) zijn de enige goederentreinen op de niet-geëlektrificeerde lijn 132 Charleroi - Mariembourg. Op 25 juni 2009 rijdt trein 48555 door Berzée, geslept door de 7778 en 7779. Christian AUQUIERE.



Rotterdam - Antwerpen - Moeskroen

Deze laatste as is zeker niet de minste. Ze zorgt voor de verbinding met Frankrijk en Spanje. Op deze as is de grootste variatie aan trafieken en rollend materieel te zien. Zo zijn er bijvoorbeeld G2000'en en Class 66 van CAPTRAIN, de reeksen 36000 en 67400 van Fret SNCF en de reeksen 12, 29 (in pool met de TRAXX'en van ECR) en 57 (G2000) van NMBS-Logistics te zien.





↑ **FOTO 100-72** Op 30 oktober 2009 rijdt een lege kalktrein door Hamoir, op de lijn 43 Angleur - Marloie. Deze trein komt van de Sidmar-fabriek in Gent en is onderweg naar Jemelle.
Michel HANSENS.

← **FOTO 100-73** De 1206 met trein 44800 Rotterdam Kijfhoek - Somain te Beveren Leie (lijn 75 Gent - Kortrijk) op 10 januari 2009.
Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 100-74** Op 28 augustus 2010 rangeert de 7847 de trein met coils 34446 langs de Maas in de haven van Renory. Deze trein komt van de walsen in Chertal.
Serge MARTIN.



Gent

In deze zone liggen twee belangrijke havens: die van Gent en Zeebrugge. Deze laatste verwerkt vooral containers en auto's terwijl de haven van Gent meer gediversifieerd is. Naast de staalfabriek van Sidmar vinden we er onder meer een steenkoolterminal, chemische industrie en autoconstructeur Volvo. Via Gent wordt ook de Nederlandse enclave Zeeuws-Vlaanderen bediend. Hierdoor is er een aanzienlijk verkeer over de spoorlijn 55 naar Zelzate en Terneuzen. Aalst, Kortrijk en Oostende hangen ook af van deze zone.

↗ **FOTO 100-75** Sedert enkele maanden rijden de TRAXX'en van EuroCargo in pool met de TRAXX'en reeks 29 van de NMBS. De steenslagtrein 48585 Yves-Gomezée - Millingen werd op 7 oktober bij wijze van proef en voor de opleiding van de bestuurders, vanuit Monceau gesleept door de E186 172 van ECR, in gezelschap van de 7869 en 7783. Doortocht te Aiseau. Pierre HERBIET.

→ **FOTO 100-76** De vijf diesellocomotieven van de reeks 57 (G2000) rijden in het noorden van Frankrijk. Wegens een staking in Frankrijk reed de trein 41852 Antwerpen-Noord - Sucy Bonneuil op 22 oktober 2010 uitzonderlijk overdag. De foto werd nabij Ecaussinnes op de lijn 117 gemaakt.

Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 100-77** De 2008 t/m 2025 pendelen vooral tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Op 25 mei 2010 sleept de 2013 trein 48312 Zeebrugge - Antwerpen-BASF, hier gefotografeerd te Dudzele, net na zijn vertrek uit Zeebrugge. Serge MARTIN.



Internationaal vervoer

Het internationale goederenverkeer is geconcentreerd op drie hoofdassen vanuit Antwerpen:

- Antwerpen - Aachen West/Gremberg;
- Antwerpen - Thionville - Lyon/Basel;
- Rotterdam - Antwerpen - Moeskroen.

Ook via de grenspunten van Froyennes, Quévy, Erquelinnes, Hamont en Visé bestaat er goederenverkeer, maar de trafik is hier relatief klein.

Antwerpen - Aachen West / Gremberg

Dit is de drukste goederenas van het land. De meeste treinen uit Antwerpen maar ook heel wat treinen uit andere regio's rijden via deze verbinding naar Duitsland, Oost Europa of Italië.

Sinds de elektrificatie van het baanvak Montzen - Gemmenich zet NMBS-Logistics hier vrijwel uitsluitend de TRAXX'en van de reeks 28 in, dit in samenwerking met DB Schenker in het kader van "Cobra" (*Corridor Operations Belgium Rail*). Af en toe zijn er ook 77/78'en ATB te zien als vervanging van een TRAXX. De privéoperatoren Crossrail, Trainsport en CAPTRAIN zijn op deze lijn actief met de types Class 66 en G2000.



FOTO-THEMA 98 Hoewel er nog niet veel privémaatschappijen actief zijn in België, winnen ze wel elk jaar aan marktaandeel ten nadele van de NMBS. De belangrijkste operator in België is Crossrail (het vroegere DLC). Op 4 juni sleept de pas herschilderde PB03 de trein 40180 tussen Aachen West en Muizen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Antwerpen - Thionville - Lyon / Basel

Dit is de kortste verbinding richting Zwitserland en Italië. Deze as werd de laatste jaren gemoderniseerd met onder meer de elektrificatie van de Athus-Meuselij en de aanleg van de lijn Aubange - Mont-St-Martin waardoor een omweg via Luxemburg vermeden wordt.

De locomotieven van de reeksen 13 en 3000 CFL zijn alomtegenwoordig op deze as, vooral ten zuiden van Namur waar de lijn vanaf Anseremme met 25 kV werd geëlektrificeerd. Deze treinen rijden onder het samenwerkingsverband Sibelit (*Société pour l'itinéraire Belgique, Lorraine-Luxembourg, Italie*). Op deze as is geen enkele privéoperator actief.

FOTO 100-78 De kalktreinen uit de aansluiting Les Petons met bestemming Millingen (Duitsland) zijn de enige goederentreinen op de niet-geëlektrificeerde lijn 132 Charleroi - Mariembourg. Op 25 juni 2009 rijdt trein 48555 door Berzée, geslept door de 7778 en 7779. Christian AUQUIERE.



Rotterdam - Antwerpen - Moeskroen

Deze laatste as is zeker niet de minste. Ze zorgt voor de verbinding met Frankrijk en Spanje. Op deze as is de grootste variatie aan trafieken en rollend materieel te zien. Zo zijn er bijvoorbeeld G2000'en en Class 66 van CAPTRAIN, de reeksen 36000 en 67400 van Fret SNCF en de reeksen 12, 29 (in pool met de TRAXX'en van ECR) en 57 (G2000) van NMBS-Logistics te zien.



→ FOTO 100-79

Fret SNCF wordt meer en meer actief in België. Op 14 september 2006 verlaten de 67598 en 67535 Quenast met een ballasttrein naar Aulnoye. Pierre HERBIET.

→ FOTO 100-80

Het Duitse RurtalBahn verhoogt in samenwerking met haar Belgische filiaal Trainsport langzaam maar zeker haar marktaandeel in België. We zien hier de Class 66 nr. 653-05 met een Ewals-containertrein Novara - Antwerpen-Combinant. Warsage, 2 juli 2010. Michel HANSSENS.

↓ FOTO 100-81

Een trein met Russische brammen wordt door de 2601 van Gent-Zeehaven naar Duferco in La Louvière gebracht. De foto werd op 19 april 2010 gemaakt nabij Acren (lijn 90 tussen Geraardsbergen en Ath). Serge MARTIN.





↑ **FOTO 100-82** Fret SNCF zet in België dikwijls de reeks 36000 in. Op 13 oktober 2006 sleepte de 36014 een cokestrein van Kinkempois naar Dunckerque, Hier langs de Maas in Beez. Michel HANSSENS.

← De enige trein die door de reeks 6500 van DB Schenker (ex-NS) naar België wordt gebracht is de kalktrein Hermalle-sous-Huy - Beverwijk, die tussen Hermalle-sous-Huy en Sittard door deze reeks wordt gesleept. Op 5 september 2010 rijdt trein 49663 door Argenteau, ge-sleept door de 6508 en 6516. In de trein zien we ook wagens met coils. Michel DE ESCH.

↓ **FOTO 100-83** Op 20 augustus 2010 rijdt steenkooltrein 48647 langs de Maas in Sclaigneaux, gesleept door de 6605 van CAPTRAIN. Deze trein komt uit het Nederlandse Born en rijdt naar St. Julien Montricher in Frankrijk. In Ronet zullen twee 13'en van Sibelit de trein overnemen en naar Thionville brengen. Christian AUQUIERE.



Italië**Nieuwe hogesnelheids-
treinen voor Trenitalia**

Op 2 augustus 2010 heeft Bombardier bekend gemaakt dat het een contract met Trenitalia heeft afgesloten voor de levering van 50 kantelbaktreinstellen, bedoeld voor ritten aan zeer hoge snelheid. Dit materieel, van het type V300 Zefiro, zal de reeks ETR 1000 vormen. De V300 Zefiro is in samenwerking met Ansaldo-Breda ontwikkeld. Ze zullen bestaan uit

acht rijtuigen en ongeveer 600 reizigers kunnen vervoeren. In commerciële dienst worden er maximumsnelheden vooropgesteld van 360 km/h onder 25 kV en 300 km/h onder 3 kV. De totale waarde van dit contract bedraagt € 1,54 miljard.

In de toekomst zullen Ansaldo-Breda en Bombardier stellen van dit type kunnen leveren die gehomologeerd zijn voor Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Spanje, Duitsland, België en Nederland. De Zefiro wordt reeds gebruikt in China (160 stellen, besteld in oktober 2007).



Virtuele voorstelling van de V300 Zefiro.
Bombardier / Ansaldo-Breda.

Oostenrijk: het einde van de "Transalpin"

Gedurende tientallen jaren was de EC 162/163 "Transalpin" hét symbool van de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB). Deze trein verbond Wien met het Zwitserse Zürich en doorkruiste de Alpen. Aanvankelijk werden motorstellen van de reeksen 4130 en 4010 van de ÖBB ingezet, maar deze werden een aantal jaren geleden vervangen door gesleepte treinen. Ondanks deze wijzigingen bleef er een constant gegeven: enkel het modernste en beste materieel werd voor deze trein gebruikt. De trein was samengesteld uit rijtuigen met midden- of zijgang, een restauratierijtuig, een (soms twee) panoramische rijtuigen en zelfs een rijtuig met een kleine bioscoop voor de kinderen ("Kinderkino"). Er werden ook steeds de modernste locomotieven ingezet. De Taurussen van de reeks 1116 vervingen dan ook snel de reeks 1044.

Jammer genoeg betekende de introductie van een nieuwe generatie rollend materieel – de befaamde Railjets - het einde van deze trein. Sinds 14 juni 2010 vervangt de RJ (Railjet) 162/163 de bijna legendarische EC 162/163. Voor de reizigers betekent dit ongetwijfeld een verbetering maar voor de liefhebbers is deze trein veel minder interessant. Tijdens de laatste dagen was het aantal fotografen langs de lijn duidelijk toegenomen om deze beroemde trein nog te kunnen vereeuwigen.

FOTO 100-84 Op 21 mei 2010 passeert de Transalpin Wien - Basel in Braz, in Vorarlberg. Michel HANSSENS.



Groot-Brittannië

Een spoorse bijzonderheid

Op het eiland Wight, in het zuiden van Engeland, verbindt een 14 km lange lijn de aanlegsteiger van Ryde (waar de ferries uit Portsmouth aanleggen) met Shanklin. Deze lijn is geëlektrificeerd met een derde rail en 630 V gelijkspanning. De uitbater van deze verbinding, *South West Trains*, zet vijf tweeledige motorstellen van de reeks 483 in. Deze motorstellen zijn iets speciaals vanwege hun leeftijd - meer dan 70 jaar ! - maar ook vanwege hun afkomst.

Toen de directie South-East van British Rail in 1987 moest kiezen tussen de sluiting van de spoorlijn op Wight en het vervangen van de toen ingezette motorstellen reeks 485 uit 1923, werd beslist om acht tweeledige motorstellen over te nemen van de Londense metro. Ze werden gebouwd bij Metro-Cammel in Birmingham in 1938. In 1989 en 1990 werden 16 rijkstrijtuigen gemoderniseerd in de werkplaats van Eastleigh waarna ze naar het eiland werden overgebracht. In 1992 volgde nog een negende stel. De

FOTO 100-85 De 483 004 tijdens een stop te Sandown op de verbinding Ryde Pier - Shanklin op 21 mei 2009. Philippe DE GIETER.

LUXEMBOURG: Stadler-motorstellen voor de CFL

De Luxemburgse spoorwegen hebben op 12 oktober bij Stadler een serie van acht drieledige dubbeldeksmotorstellen (15 + 25 kV) besteld voor diensten in het Groothertogdom en naar Duitsland. Het is een bestelling van 60 miljoen euro. Er werd eveneens een optie genomen op 31 bijkomende stellen. Deze stellen met een lengte van 80 m zullen over 300 zitplaatsen beschikken en een snelheid kunnen halen van 160 km/h. Gelijkwaardige stellen zullen geleverd worden aan SBB en BLS. De Luxemburgse stellen zullen in dienst komen in 2014.



Een virtuele voorstelling van de toekomstige Stadler-motorstellen voor CFL.

eerste 483 werd op 5 juli 1989 geleverd en ze werden in oktober van hetzelfde jaar in dienst gesteld. Het kleine profiel van een tunnel in Ryde verhindert de inzet van het normale materieel van British Rail.

Naar aanleiding van de privatisering van de Britse spoorwegen kreeg de groep Stagecoach in 1996 de concessie voor de 'Island Line' (de commerciële naam voor de lijn Ryde-Shanklin) toegewezen. Om de leasingkosten te verminderen - de 483'en waren verkocht aan HSBC - verminderde de nieuwe uitbater het park tot zes motorstellen. De kleuren van Network South East, een onderdeel van Bri-

tish Rail, werden vervangen door een nieuwe blauw-gele livree die werd aangevuld met tekeningen van dinosaurussen. Dit was reclame voor het attractiepark 'Dinosaur Isle', een belangrijke toeristische trekpleister op het eiland. In 2007 werd South West Trains de nieuwe uitbater van de lijn nadat de concessie opnieuw was uitbesteed. De 'Island Line' maakt nu deel uit van een groter net dat het hele zuidwesten van Engeland omvat. De nieuwe uitbater kon de zes nog bestaande motorstellen voor een symbolisch bedrag overnemen. Ze zullen gemoderniseerd worden waarna ze weer hun klassieke rode schildering zullen krijgen.



Duitsland

Terugkeer van enkele "migranten"

Tussen 1964 en 1966 leverde Henschel vijf metersporige diesel-hydraulische locomotieven aan de industriële spoorlijn van de Sierra Menera in Spanje (dit net werd in 1972 door de FEVE overgenomen). Het was een kleinere versie van de V160 (reeks 216) van de DB, met een maximumsnelheid van 60km/h. Oorspronkelijk hadden ze een motor van Mercedes Benz (een MB820 van 1100 kW) maar deze werd later vervangen door een SACM-motor van 900 kW.

De vijf locomotieven werden door de FEVE verkocht: de 1404 ging in 1992 naar de Chemins de Fer de Provence (CP) waar ze wordt ingezet voor werktreinen op de lijn Nice - Digne; de 1401 t/m 1403 werden in 2007 aan Argentinië verkocht waar ze reizigerstreinen slepen bij de LBS (Linea Belgrano Sur) in de buurt van Buenos Aires; de 1405 (Henschel 31004/1966) ten slotte keerde terug naar haar geboorteland. Ze werd in 1998 verkocht aan de BSEG (Brohltal Schmalspur Eisenbahnbetriebs GmbH) waar ze na 10 jaar eindelijk weer in dienst werd gesteld. Ze sleept treinen met fonoliet (een vulkanisch gesteente dat in de glasindustrie wordt gebruikt) tussen Brenk en Brohl (een station op de linkeroever van de Rijn tussen Bonn en Koblenz). Ze wordt ook gebruikt voor de toeristische treinen van de 'Vulkan Express' die tussen Brohl en Engeln rijdt.

Een wat het vermogen betreft iets grotere klasse is de 221 147 van de DB (Krauss-Maffei 19267/1965) die door de Bentheimer Eisenbahn (BE) terug in gebruik werd genomen. Deze diesel-hydraulische locomotief van het type V200.1 (reeks 221 van de DB) maakte deel uit van een lot van van 20 locomotieven die in 1989 aan de Griekse spoorwegen (OSE) werden verkocht. In Griekenland kregen ze de nummers A411 tot A430. Ze bleven er maar 10 jaar in dienst waarna ze in Athene in de open lucht werden afgesteld. In mei 2002 kocht de Duitse privémaatschappij PEG (Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft - nu een deel



FOTO 100-86 De D5 (ex-1405 FEVE) wacht voor de loods van de Brohltal Schmalspur-Eisenbahn Betriebs-GmbH op haar volgende dienst. Philippe DE GIETER, 4 april 2010.

van de Arriva-groep), de 20 machines en liet ze naar Duitsland brengen. Sindsdien werden negen locomotieven door de Arriva-werkplaats van Neustrelitz gerenoveerd en verkocht aan verschillende Duitse privémaatschappijen. De 221 147 (ex-A416 van de OSE) van de BE, nu met nummer D20, krijgt binnenkort een ATB-installatie om haar in Nederland te

kunnen inzetten. Ze zal dan worden gebruikt voor het slepen van containertreinen tussen Coevorden en de haven van Rotterdam. De Bentheimer Eisenbahn rijdt deze treinen sinds 27 mei 2010. In afwachting van de ombouw van de D20 worden deze treinen voorlopig gesleept door twee locomotieven type V100 (ex-DR) van Rail Feeding.



FOTO 100-87 De livrei van de D20 van de Bentheimer Eisenbahn (ex-221 147 DB) is op een originele wijze voorzien van geel en wit om te mogen rijden op het NS-net. Bad Bentheim Nord, 24 mei 2010. Philippe DE GIETER..

TELEX....

RUSLAND - FRANKRIJK

● Eind september werd een nieuwe verbinding Moskou – Nice ingehuldigd. De eerste trein verliet Moskou op donderdag 23 september en kwam aan te Nice op zaterdag 25 september na een tocht van 3300 km en ongeveer 52 uur door zeven landen (Rusland, Wit-Rusland,

Polen, Tsjechië, Oostenrijk, Italië en Frankrijk) met haltes te Minsk, Wien, Milano, Genève en Menton.

Deze trein vertrekt voortaan elke donderdag (station Belarus) om 16.17 uur en komt aan te Nice op zaterdagavond om 19.12 uur. In omgekeerde richting vertrekt hij op zondag om 19.22 uur om op dinsdag om 23.17 uur aan te komen te Moskou. De trein bestaat uit 10 ligrijtuigen, van recente Russische makelij, met gescheiden bedden, douche en aparte toi-

letten en twee restauratierijtuigen, met bediening door 258 medewerkers van de Russische spoorwegen, die u in het Frans kunnen te woord staan.

De prijs varieert tussen € 306 (tweede klas) en € 1.200 (1ste klas met luxecabine).

De Russische high-society zal hiervan kunnen gebruik maken om naar de Côte d'Azur af te reizen. Maar ook liefhebbers van nostalgische reizen zullen van deze verbinding kunnen genieten.

Zwitserland

SBB-Cargo bestelt hybride locomotieven

Op 8 juli 2010 heeft de SBB bij Stadler te Winterthur een reeks van 30 hybride rangeerlocomotieven besteld en zij zullen de rangeerlocomotieven van SBB-Cargo Bm 4/4 vervangen. De nieuwe twe-assige machines beschikken zowel over een diesel- als over een elektrische motor. De nieuwe locomotieven gelijken sterk op de elektrische reeks Ee 922 (zie ODB 93 pagina 51) en zullen door het leven gaan als de reeks Eem 923. Zij zullen worden ingezet op geëlektrificeerde lijnen (15 + 25 kV) en op niet-



Virtuele voorstelling van de toekomstige Eem 923 van SBB. Stadler.

geëlektrificeerde secties. Hun vermogen is 1500 kW bij elektrische tractie, de dieselmotor ontwikkelt een vermogen van 360 kW met een beschikbaar vermogen van 290 kW. Zij bereiken een maximale snelheid van 100 km/h, hun totaal gewicht ligt tussen de 42 en 45 ton. De levering is voorzien voor 2012-2013.

Nieuwe motorstellen voor RBS

Het *Regionalverkehr Bern-Solothurn* heeft zes nieuwe tweeledige motorstellen voor meterspoor in dienst genomen. Zij zijn van het type NExT (Niederflur Express Triebzug) en werden gebouwd door Stadler. Zij rijden maximaal 120 km/h en zijn genummerd als RABe 4/12 21 t/m 26.



Op 30 augustus verlaten twee RABe 4/12, met de 25 op kop, het station Solothurn in de richting Bern. Hans JOOSEN.

De Gravita komt er aan

In september 2008 werd op Innotrans in Berlijn voor het eerst de diesel-hydraulische locomotief van het type Gravita 10BB van Voith voorgesteld. De eerste serie locomotieven wordt geleverd. Deze Bo'Bo's ontwikkelen een vermogen van 1000 kW en worden aangedreven door een 8 cilinder MTU-motor (type 4000 R43) en rijden aan 100 km/h.

Net zoals bij de zware locomotieven type Maxima koos Voith voor een minder conventioneel design. Hierdoor zijn hun producten gemakkelijk te herkennen.

De eerste locomotieven gingen naar Zwitserland: twee machines voor Stahl Gerlafingen en drie exemplaren voor Panlog. De Gravita 10BB wordt ingedeeld in de reeks 847. In Duitsland ging de eerste Gravita op 6 juni naar Northrail, een leasingmaatschappij. Ook DB-Schenker (dat in september 2008 maar liefst 130 locomotieven bestelde) ontving haar eerste machines. Hier worden zij ingedeeld in de reeksen 260 en 261, afhankelijk van de aanwezigheid van een roetfilter.



FOTO 100-88 De Gravita 92 80 1261 301-6 D-VTLT van de leasingmaatschappij Northrail te Eystrup op 7 augustus 2010. Philippe DE GIETER.

Toeristische dienst op de sectie Gletsch - Realp van de Furka - Oberalp

In juni 1982 werd door de maatschappij Furka-Oberalp (FO) de Furka-basistunnel ingehuldigd die was gegraven tussen Realp en Oberwald. Met deze tunnel van 15,35 km kon men de jaarlijkse sluiting van de lijn gedurende 7 maanden (!) vermijden. Dit gebeurde om veiligheidsredenen vanwege de hevige sneeuwval en lawinegevaar, de reden dat deze mooie lijn tussen Realp-Gletsch en Oberwald (18 km) buitendienst is sedert oktober 1981 en de bovenleiding werd verwijderd. Deze sectie, die spectaculaire vergezichten opleverde, vooral dan op de Rhône-gletsjer ter hoogte van Gletsch, werd aangelegd op meterspoor met tandrad (type Abt) en door Furka-Oberalp geopend in 1925. Zij verbindt Brig met Andermatt, het hoogste punt ligt op 2.160 m en de sterkste helling bedraagt 118 ‰. De lijn werd al in 1942 geëlektrificeerd en vier stoomlocomotieven HG 3/4 nrs. 1, 2, 8 en 9 werden in 1947 verkocht aan Indochina (nu Vietnam) voor de lijn Thàp-Chàm – Dà-Lat.

De DFB AG (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) heeft er sinds 1983 voor geijverd dat de toeristen terug van dit mooie landschap konden genieten. DFB kocht de stoomlocomotieven terug aan in 1990 samen met twee HG 4/4 (Dt) en bezit nu vier rijvaardige stoomlocomotieven waarvan drie originele HG 3/4 (1Ct) nrs. 1 ("Furkahorn"), 4 en 9 ("Gletscherhorn"), gebouwd door SLM in 1913 en 1914 en de HG 2/3 (B1t) nr. 6 "Weisshorn".

In 1992, bij de eerste ritten na de heropening was alleen het baanvak Realp-Tiefenbach berijdbaar. Deze zomer echter, wanneer ook het baanvak Gletsch-Oberwald terug in dienst werd genomen, werd een droom werkelijkheid: sinds het weekend van 15 augustus II. rijden de treinen terug over de ganse lijn van de Furka.

De treinen rijden van juni tot september, en het succes is zodanig dat het nodig is om meerdere weken op voorhand te reserveren!

FOTO 100-89 *Loc 1 "Furkahorn" werd in 1947 verkocht aan de Franse spoorwegen in Indochina en werd er gebruikt tot bij de sluiting van de lijn Thàp-Chàm – Dà-Lat in 1975. In 1990 keerde zij terug en werd in 1993 gerestaureerd te Meiningen in Duitsland. Op 24 augustus 2008 zien we haar op de "Furkareuss", waar zij begonnen is aan de beklimming van de Furkapas vanuit Realp. Philippe DE GIETER.*



Frankrijk

BB 16500: het einde van een tijdperk

In de jaren '50 was dit de universele locomotief. Het was een echt meesterwerk op elektrisch gebied door het samenbinden van de toen gekende technieken. De in het oog springende vernieuwing was het gebruik van éénmotorige draaistellen (1) met een dubbele overbrengingsverhouding (PV-GV, of 90-150 km/h en later 100-140 km/h). De asdruk was beperkt tot 18,5 ton, een verbeterde adhesie (de assen werden gelijktijdig met één tandwiel aangedreven), een tot dan toe ongekenne techniek. De nieuwe eenbenige lichtgewicht stroomafnemer en vooral de mogelijkheid om in treinschakeling en met trekduwtreinen te rijden was een grote sprong voorwaarts. De kostprijs van een BB 16500 was zeer aantrekkelijk. Door de toepassing van de modernste technieken met een vermogen van 2580 kW en de mogelijkheid om bij treinschakeling een vermogen van meer dan 5 MW ter beschikking te hebben, waren ze in staat om de meest diverse opdrachten voor hun rekening te nemen. Dit was de realisatie van een reeds lang gekoesterde droom.

Het was van in het begin een succesverhaal, mede doordat in dat tijdperk in het noorden en oosten van Frankrijk (2) de elektrificatie met 25 kV volop werd doorgevoerd. Hiervoor werden meerdere locomotieven ontwikkeld waaronder de beroemde BB 16000 (ODB 96), gevolgd door de BB 16500 waarvan 294 eenheden werden gebouwd tussen 1958 en 1964. Er kwamen twee vervolgreksen met de sterkere BB 17000, een reeks voor 1,5 kV, de BB 8500, een tweespannige BB 25500, en een twee-frequentie-



De laatste dagen voor de 16739: drie maanden voor haar schrapping sleepte deze machine van het depot Lens de RRR Picardie 849620 St. Quentin – Compiègne op 3 maart 2010. Gilbert LAURENT.

loc voor Zwitserland en Duitsland: de BB 20200. Er werden tussen 1958 en 1975 in totaal 752 locomotieven gebouwd.

In de begintijd was hun inzet beperkt tot reizigerstreinen op de lijn Paris - Creil, ten noorden van Paris. Deze treinen waren samengesteld uit inox-voorstadsrijtuigen. Korte tijd later werden de BB 16500 al ingezet in de Elzas en Lotharingen, om uiteindelijk de gehele noordoostregio te veroveren, waar ze gekoppeld werden met de beroemde Bruhat. De oude rijtuigen moesten plaats ruimen voor nieuwe inox-rijtuigen (RIB, RIO en RRR). Deze typische treinstellen met de BB 16500 werden snel de standaard voor de lokale treinen in deze regio. Deze rijtuigen kregen al snel een dubbeldeksversie en zo ontstonden de trein-stellen 16500-VB2N/VO2N/VR2N die al snel rond Paris en Lille ingezet werden (3).

Naast de inzet in het regionale personenvervoer kon de BB 16500 ook zijn capaciteiten bewijzen op de grote lijnen.

Hier gingen ze de concurrentie aan met de BB 15000 en BB 16000, twee grote rivalen.

Ze hebben hun capaciteiten eveneens kunnen waar maken ver van hun gebruikelijke omgeving, meer bepaald in het Juragebergte op het netwerk zuidoost. Van 1963 tot 1968, in afwachting van de levering van de tweespanningsmachines BB 25500, beleefden zij hun hoogdagen in de ondersteuning van internationale treinen Frankrijk - Italië tussen Dole (toen schakelstation 1,5 kV-25 kV) en Vallorbe op Zwitsers grondgebied (4). Een ervaring waarbij ze getest werden in het harde klimaat en op stijgingen van 20 ‰ tussen Mouchard en Boujailles. Er was een grote variatie aan treinen met twee locomotieven in treinschakeling met lasten tot 800 ton (de GV-limiet voor een treinschakeling).

Gans anders bij het netwerk noordoost: de 16500 werd daar nooit toegelaten. Er waren slechts enkele proefritten voor onderaannemers in een straal van 150 km rond Paris (naar en van Châlons-en-Champagne, Saint Quentin, Reims, Amiens, ...) of voor de inzet op grote



FOTO 100-90 Tot het einde van de jaren '90 reed de reeks BB 16500 tot in het Frans-Belgisch grensstation Quévy. Op 23 augustus 1986 neemt de 16519 de tractie over van een duiventrein, afkomstig uit Vorst-Zuid. Deze locomotief kwam op 2 maart 1959 in dienst in de werkplaats Paris La-Chapelle en werd op 26 december 2002 geschrapt te Lens. De reeks BB 16500 reed eveneens tot Moeskroen en Athus.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Een klassieker op het netwerk oost: de 16649 nadert Épernay met een trein verlofgangers met bestemming Paris-Est. Deze trein is samengesteld uit UIC-, USI- en Corail-rijtuigen. Oiry, 11 mei 1994. Gilbert LAURENT.

regionale verbindingen (tussen Metz en Basel, Nancy en Longwy, Arras en Dunkerque...). Een andere nevenactiviteit die toch bleef bestaan tot aan het eind van de jaren '90 waren de aanvullende diensten.

De BB 16500 sleepten ook de 1040 Mulhouse - Paris tot Belfort, nachttreinen tussen de Middellandse Zee en Lotharingen vanuit Nancy naar Metz of Luxembourg, de 253 Paris – Saarbrücken van

Metz tot Forbach.

Ze sleepten ook een aantal prestigieuze treinen, samengesteld uit inox TEE-materieel (35, 36, 38), maar alleen op de korte sectie Lille - Tourcoing. Er waren ook langere ritten, zoals deze voor reisagentschappen tussen Paris en Jeumont en de vermaarde VSOE.

De BB 16500 werd veel ingezet voor het verplaatsen van lege reizigerstreinen tussen Metz en Noisy (Paris-Est) alsook

tussen Calais, Lille, Amiens en La Chapelle (Paris-Nord), of voor de autotreinen (tussen Strasbourg en Metz).

Ze werden ook ingezet voor de vakantie-treinen. Zij behielden een ondersteunende taak tot het midden van de jaren '90: - op vrijdag tussen Châlons - Paris, Reims - Paris en Forbach - Paris; - op zondag tussen Paris - Thionville, Paris - Strasbourg, Lille - Tergnier en Lille - Strasbourg.

FOTO 100-91 Een regionale trein, gesleept door de 16520 (in dienst 8 maart 1959 te La Chapelle en geschrapt op 26 december 2002 te Lens) naast de 5122 met de IC-M 783 met bestemming Schaarbeek. Lille, 23 mei 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Een klassiek beeld van een TER in Picardië dat tot het verleden behoort sinds 5 juli 2010. De 849618 rijdt op 5 mei 2010 richting Compiègne. Nu rijden hier tweespannige B 82500'en. Gilbert LAURENT.

Gelijktijdig met de inzet in het reizigersvervoer kende de BB 16500 een snelle expansie van zijn activiteiten bij de goederentreinen en het express goederenvervoer (ex-RA = Régime accéléré). Hiervoor werd de US-formule aangepast zonder de goederentreinen uit te sluiten (ex-RO = Régime ordinaire), waarvoor het gebruik van treinschakeling dikwijls noodzakelijk is. De keuze van de methode was sterk afhankelijk van effectieve lokale noden.

Op de noordoost-as zijn de hellingen beperkt (5 ‰) wat niet het geval is in het oosten. Deze grenswaarde werd overschreden te Ernecourt Loxéville (helling tot 8 ‰) tussen Paris en Lotharingen, waar de toegestane belasting voor een BB 16500 in PV-regime beperkt was tot 1.500 ton en tot 1.350 ton op de verbinding Epernay - Reims (9 ‰).

Identieke problemen in Normandië: bij

het PV-regime tot 1.600 ton vanaf Le Havre naar Rouen en Paris door een helling van 8 ‰ te Breute-Beuzeville. Op al deze lijnen was een treinschakeling vaak de regel.

Begin de jaren '80 groeide hun inzet nog toen de CC 14000 en CC 14100 alias "de strijkijzers" (Franse versie van "de krokodil") verdwenen. Hierdoor kreeg de BB 16500 een uitbreiding van de inzet op de noordoost-as die gekenmerkt was door een opvolging van hellingen aan 11 ‰. Om die reden werden de BB 26000 Sybic ingezet die treinen tot 1800 ton konden slepen. Een BB 16500 is beperkt tot 1.300 ton. Hierdoor vermindert het aantal treinschakelingen sterk, met uitzondering van een aantal lege treinstellen. De BB 16500 namen het zwaar verkeer tussen Dunkerque en het Lotharingse bekken voor hun rekening en sleepten tot 15 treinen van 2400 ton per dag. De loopbaan van deze eerder

zwakke locomotieven eindigde abrupt in december 2003 toen BB 27000 Prima de fakkel overnam. Dat keerpunt markeert het einde van een episch verstandshuwelijk tussen de BB 16500 en zware treinen. Een avontuur dat begon in 1966 met de treinschakeling voor een steenkooltrein van 3600 ton tussen de Saar en de elektriciteitscentrale van Vaires (ten oosten van Paris): een opdrukloc werd bijgevoegd op de helling van Ernecourt-Loxéville.

Andere hoogtepunten waren een trein met coils van 3.600 ton tussen Dunkerque en Creil en een ertstrein van 3.600 t van Dunkerque naar Lotharingen, in dit geval met drie locomotieven, twee in treinschakeling en een op afstand bestuurde opdrukloc (zie ODB 89).

Meer algemeen gesproken bereed de BB 16500 het hele 25 kV net met alle soorten goederentreinen van Le Havre naar Strasbourg en naar Belfort via Calais en Chalindrey. Ze sleepten ook enkele ME100 tussen Thionville en St.-Louis (Basel) voor Intercontainer, alsook enkele ME120 voor rekening van Novatrans tussen Noisy en Calais en tussen Noisy en Le Havre. Het transport van auto's was een van de belangrijkste vrachten, met name tussen de regio Ile-de-France, Le Havre, Douai en Aulnoye. Grotendeels ingezet voor bloktreinen (treinen gespecialiseerd in zwaar verkeer), reden ze tot 600 km ver, zoals Mulhouse - Vaires en Mulhouse - Dunkerque. Het is echter in het gespreid verkeer dat ze hun mooiste inzet kenden van januari tot september 1995. Ze sleepten de 456190/1 in treinschakeling op het traject Sotteville - Mulhouse via Valenciennes en Strasbourg, dat is niet minder dan 820 km.

Begin deze eeuw waren nog slechts 120 eenheden actief in het goederenvervoer,



Een TER-dienst met een afwijkende machine: de 16786 die, samen met de 16785, is uitgerust met multiplexing voor het opdrukken van treinen van 3600 ton, gesleept door twee locomotieven in treinschakeling, op de Noordoost-as. Gilbert LAURENT.

FOTO 100-92

Enkele BB 16500 kregen de "Fret"-livrei zoals de 16648. Zij kwam in dienst op 29 december 1961 te Strasbourg en werd in augustus 2008 geschrapt te Epernay. Quesnoy, 7 juli 2004. Yves STEENEBRUGGEN.

40% op de noorderlijn (Lens), 30% in de Elzas (Strasbourg), 22% in Lotharingen (Thionville), de rest in Paris (Achères). Maar de neerwaartse spiraal was reeds in volle gang en de vrachtactiviteiten van BB 16500 liepen uiteindelijk af in december 2005 nadat ze hun laatste inzetgebied tussen Uckange en Esch-sur-Alzette verlieten. Sindsdien worden ze ingezet in het regionale reizigersverkeer.

Maar nieuw rollend materieel zoals AGC (ODB 92) komt steeds meer in hun plaats. In de zomer van 2009 eindigde de inzet in de Elzas. De RRR van de as Saverne - Strasbourg - Mulhouse en deze in Lotharingen o.a. rond Nancy met RIO en RRR werden vervangen. In december 2009 volgde de Champagne-streek met Epernay - Reims - Charleville - Sedan met het verdwijnen van de RIO. Dit had rampzalige gevolgen: 267 schrappingen tussen 2002 en 2009 of 91% van het oorspronkelijke aantal, die werd verdergezet in het begin van 2010. De BB 16500 zijn dus verdwenen met een tempo van 33 eenheden per jaar, dit gedurende acht jaar. Een record.

In de vroege zomer van 2010 zijn de eenheden van Picardië verbannen door de komst van de B 82500 (AGC hybride) die vijf dagen op Creil - Amiens en Creil - St. Quentin worden ingezet. Deze van Nord-Pas-de-Calais, die zes dagen ingezet werden op de as Lille - Lens en Lille - Bethune verdwenen rond dezelfde tijd. Resultaat: in de zomer van 2010 zal geen enkele BB 16500 meer rijden. En slechts één enkele (de



laatste dus) is nog in staat om dienst hervatten vanaf het najaar rond Lille...

In het licht van zijn 50-jarig bestaan heeft de BB 16500 enkele aanpassingen ondergaan. In de beginjaren werden de hoekvensters verwijderd en werd de aluminium bekabeling vervangen door koper. De vacuüm gelijkrichters werden vervangen door silicium gelijkrichters en er werden extra ventilatieuiliken op de zijwanden aangebracht. Er was ook nog de niet goed gedimensioneerde ophanging wat het comfort voor de bestuurders niet ten goede kwam en waardoor hun snelheid beperkt werd tot 120 km/h bij het opdrukken (140 km/h bij het slepen van de trein). Een "achilleshiel" die er voor zorgde dat veel corrigerende maatregelen nodig waren zoals dwarse schokdempers en een secundaire ophanging. Een aantal eenheden vond een tweede leven in Roemenië, tot algemene tevredenheid...

Het verdwijnen van de BB 16500 laat nog steeds sporen na.

Van hun kant is de BB 17000 nog steeds actief rond Paris naar Meaux en Cou-

lommiers in het oosten, tot Beauvais in het noorden, naar Mantes en Serquigny Skates in het westen. Anderzijds nemen de BB 25500 de taken van de BB 16500 rond Strasbourg, Nancy en rond Lille over, terwijl zij hun carrière voortzetten rond Rennes, Dijon, Châlon en Belfort, tussen Avignon en Marseille en te Nice, voor een totaal van 55 inzetdagen. De BB 8500 zijn te zien op de lijn Paris - Chartres, de omgeving van Dijon en Toulouse en op de lijn van de Causses, voor een totaal van 21 inzetdagen. Maar in de jaren 2012-2013 zullen de BB 17000 verdwijnen. De schrapping van de BB 8500 en BB 25500 is voorzien voor de jaren 2015-2016.

Gilbert LAURENT

1 - De korte wielbasis (1,60 m) was de oorzaak van het onstabiele rijgedrag, wat hen de bijnaam opleverde van "dansers".

2 - Van 1955 tot 1970 werden bijna 4.000 km lijnen geëlektrificeerd met deze spanning, dus een gemiddeld ritme van 250 km per jaar gedurende 16 jaar.

3 - In deze regio (Nord-Pas-de-Calais) hadden de 16500 tot 59 inzetdagen enkel in het regionale personenvervoer (record in 1995).

4 - Inclusief de beroemde Simplon Express, Lombardije Express, Direct-Orient.

FOTO 100-93

De 16660 en 16747 (in treinschakeling) verlaten op 26 oktober 2004 Aulnoye met een gemengde goederentrein met bestemming Dijon-Perrigny. Achter de twee locomotieven de 5182 en 5175 die onderweg zijn naar Italië. P. HERBIET.



Spanje

De reeks 250 afgesteld

De 250 007-2, de laatste overlevende van een serie van 40 elektrische Co'Co' locomotieven van de RENFE, werd in mei 2010 afgesteld in de stelplaats van Valencia. De reeks 250 werd gebouwd door MTM, CAF, BBC en Krauss-Maffei tussen 1982 en 1987. Ze wogen 124 t, ontwikkelden een vermogen van 4600 kW en ze hadden een maximumsnelheid van 160 km/h. Vijf machines met elektronische hakkers werden ingedeeld in de serie 250.6. Aanvankelijk sleepten ze zowel reizigers- als goederentreinen maar later werden ze toegewezen aan de goederenafdeling van de RENFE. Ze werden dan ingezet vanuit Valencia en hun snelheid werd beperkt tot 100km/h. De levering van 100 nieuwe TRAXX'en door Bombardier (reeks 253 van de RENFE) leidde tot de buitendienststelling van deze nog relatief jonge locomotieven.



Een container trein rijdt door El Prado, geslept door de 250-003 die toen nog haar oorspronkelijke livrei droeg. Felipe ARANDA, mei 1997.

FRANKRIJK: de reeks Z 50000 in dienst

Sinds december 2009 wordt de reeks Z 50000 alias "Francilien" progressief in dienst genomen op het net van Paris-Nord. Dit nieuwe materieel bestaat uit een geleded stel gelijkvormig aan een TGV met een toegelaten snelheid van 140 km/h. De asynchrone motoren zijn verdeeld over vijf draaistellen, zij ontwikkelen een vermogen van 3000 kW en hebben een optrekvermogen van 1 m/s². Als alle opties worden gelicht komen er totaal 172 stellingen in dienst: 117 achtledige en 55 zevenledige eenheden. Zij komen in dienst in de Parijse regio tot in 2015: 82 stellingen voor Paris-Nord, 20 voor Paris-Est en 55 voor Paris-St.Lazare. Dit betekent meteen het einde van de inox-motorstellen uit de jaren '60: Z 5300 (1,5 kV) en Z 6100 (25 kV).

Op 20 juli voert een Z 50000 getooid in de nieuwe livrei "Île-de-France" validatieritten uit tussen Valenciennes en Compiègne op 20 juli 2010. Gilbert LAURENT.





FOTO 100-94 ↑ - FOTO 100-95 ↓ De aanleg van de eerste fase (140 km) van de oostelijke tak van de LGV Rhin-Rhône die op termijn Dijon met Mulhouse moet verbinden (190 km) nadert zijn voltooiing. De lijn moet op 11 december 2011 in dienst komen. De werftreinen vertrekken vanuit de enige basis die werd aangelegd te Villersexel. Deze tijdelijke spoorverbinding tussen de HSL-werf en de basis is 4 km lang en zal na het beëindigen van de werken worden uitgebrouwen. De vrijgekomen ruimte zal dan worden gebruikt voor de aanleg van een ringweg rond Villersexel. Twee ondernemingen voeren het grootste gedeelte van de werken uit: ETF en TSO. Zij zetten elk 12 locomotieven Class 58 in, die gebouwd werden door Brel tussen 1983 en 1987 voor British Rail. De beide foto's, gemaakt in de buurt van Rougemont, tonen twee ballasttreinen die gesleept worden door vier Class 58 van ETF (twee vooraan en twee achteraan). Pierre HERBIET.



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

5. De UIC-nummering van 1964

De twaalfcijferige UIC-nummering uit 1964 is nog steeds de meest uitgebreide. Alle belangrijke technische karakteristieken zijn in de nummering opgenomen, maar een lijst om ze te herkennen is onmisbaar.

De wagens zijn steeds voorzien van een nummer die van het type wagen is afgeleid en van een code die de belangrijkste kenmerken vermeldt. Deze code is makkelijk ontcijferbaar. Om de technische kenmerken in het nummer terug te vinden, moet men de totale wagenlijst kennen. Bij elke wijziging, zelfs de kleinste, wordt het type aangepast.

We nemen als voorbeeld de stortwagens van het type 1212G1. Deze wagens werden gebouwd tussen 1953 en 1958 op het gerecupereerde chassis van de gesloten wagens van het type 2511. Ze ontvingen de nummers van het type 1212g en werden genummerd van 103.000 t/m 106.999 en van 107.000 t/m 109.999. Deze nummers waren oorspronkelijk aan de "privé"-wagens en SBA-wagens toegerekend (Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats) die reeds gedurende lange tijd verdwenen zijn. Het verschil tussen de twee schijven van deze reeks is hun massa; 22 t (later verminderd tot 21 ton) voor de eerste schijf en 21 ton voor de tweede schijf die met een verschillende ophanging waren uitgerust.

De wagens hebben voortaan ook een lettercode die de belangrijkste technische karakteristieken vermelden, identiek aan de vier nummers van het serienummer. Deze lettercode is makkelijk te ontcijfe-

ren. Om de technische karakteristieken in het serienummer te herkennen, moet men de volledige lijst van wagens kennen. Bij elke wijziging, hoe klein ook, werd het type wagen gewijzigd.

Voorbeeld: de stortwagen van het type 1212G2, UIC-nr. 21 88 533 4 009-7, lettercode: ●Elmo.

- **1ste en 2de cijfer:** 21 = uitwisselregime
- **3de en 4de cijfer:** 88 = eigenaarsnet of immatriculeerder (88 = NMBS)
- **5de t/m 11de cijfer:** wagennummer; de eerste 4 zijn gecodeerde exploitatiekenmerken, de laatste 3 duiden de nummer van de wagen in de reeks.
- **12e cijfer:** 7 = controlecijfer

De technische karakteristieken aangeduid door het 5de, 6de, 7de en 8ste cijfer zijn hernomen in de lettercode. In principe verwijst elk cijfer, volgens hun plaats in de reeksnummer, naar een of meerdere goed gedefinieerde karakteristieken; zo is bvb het cijfer 5 steeds een stortwagen.

De lettercode ●Elmo heeft volgende betekenis (het detail van de code is gegeven in *ODB 18 p. 45-47*):

- : punt geeft weer dat de lettercode die volgt de UIC-code is (na +/- 1984 zal dit punt niet meer gebruikt worden);
- E stortwagen;
- l: een laterale kiepbak;
- m: tweeassige wagen met een lengte van minstens 7,70 m;
- o: geen klapuiteinde.

De wagens uitgerust met een handrem zijn nog steeds niet herkenbaar. Om deze te kennen, moet men de typelijst van de wagens raadplegen.

De schilderingen na 1964

In 1964 waren er geen wagens meer in het groen geschilderd, tenzij nog enkele uitzonderingen. Ze zijn allen rood-bruin geschilderd, bruin voor de TAC autotransportwagens en wit voor de ketelwagens. Soms dragen de wagens een andere kleur zoals deze van het type 1000H0 in oranje die direct verhuurd werden aan de maatschappij Sitrans. Doordat ze in deze kleur snel vuil zagen werden ze in het rood-bruin herschilderd, later in het grijs omdat het privéwagens werden bij CAIB.

In 1980 werd een deel van het wagenpark hernummerd met de nieuwe UIC-nummers. In 1984 en 1994 waren er nog gedeeltelijke vernummeringen.

De laatste wijziging van het UIC-nummer dateert van 2005. De voertuigen behoren voortaan niet meer toe aan een bepaald net, maar aan een eigenaar die ze laat immatriculeren bij een net dat lid is van de UIC. Voortaan is de UIC-nummer uitgebreid met twee reeksen letters. De eerste is onderlijnd en duidt het land aan waar de wagen is geïmmatriculeerd, de tweede de eigenaar. Zie voor dit onderwerp *OP DE BAAN 69 p. 37*.

Zo bvb de privé zelflosser van het type 6621B0 (ex-NMBS 1000F3) nr UIC 33 88 6653 010-2 B – IFB. Deze wagen is ingeschreven in België (B) en behoort toe aan Inter Ferry Boats (IFB).

De betekenis van de UIC-nummer is relatief dezelfde gebleven.

Vanaf 1998 werden de wagens die in commerciële dienst reden herschilderd in 'appel'groen tint Pantone 328C (zie nota bij de NMBS kleuren) dat door het



Twee wagens type 1212G2. Links de 21 88 502 9 2189-9; rechts de 21 88 502 9 205-8 die is uitgerust met een nokstang en die zal omgevormd worden als 1212G3 of 1202A1. Deze twee voertuigen staan uitgeweken in Haine-Saint-Pierre om eventueel tentoongesteld te worden in het toekomstig spoorwegmuseum. Charles OCSINBERG.

Nota over de kleurenkaarten van de NMBS

De eerste 'kleurenkaart' van de NMBS dateert van februari 1940. Hiervoor nummerde de "Belgische Staat" de te gebruiken tinten met een nummer van de fabrikant: bvb "nr 33 van de Colorinkkaart", volgens de technische specificatie 0-2-33 voor de metaalkleur van het nieuwe materieel. Men gaf ook de samenstelling van de verf, bvb geel voor de opschriften, die moest gemaakt worden uit een mengeling van chroomgeel en zinkwit en egaal geel nr. 56 van de "Colorin"-kaart om de exacte tint te bekomen !

Ondanks het bestaan van het Duitse "RAL" (*Reichsanschuss für Lieferbedingungen*) sinds 1927, begon de NMBS pas met het noemen van de RAL-tinten op de kleurenkaart uit 1973.

De NMBS gebruikte ook de Amerikaanse kleurenkaart "Munsell". Deze maatschappij die later de naam "Pantone" zou dragen, werd als drukkerij gesticht in de jaren '50. In het begin hield ze zich bezig met de productie van kleurstalen voor de cosmetische industrie. Een werknemer, de heer Herbert Lawrence, gebruikte zijn kennis uit de chemie om de hoeveelheid pigmenten en inktkleuren voor de drukkerij te vereenvoudigen en volgens een bepaald systeem onder te brengen. In 1962 leidde hij de drukkerij en productie van inkten. Hij wijzigde tot slot de naam van de maatschappij tot "Pantone".

Het eerste produkt van het bedrijf betrof de "Pantone-gidsen" welke kleurenkaarten waren van 15 x 5 cm waarop aangrenzende kleuren werden gedrukt. De huidige kleurstalen bevatten 1114 kleuren.

Het systeem wordt vandaag gebruikt door heel veel grafici, verschillende drukkerijen en verffabrikanten; dit is het geval voor *OP DE BAAN* en ook de firma Dotée uit Namur die een groot deel van de verven voor het NMBS-materieel levert.

De wagens van het type 3614H2, reeks 31 88 467 1 600-a t/m 799-a gehuurd door de Duitse firma VTGD. Hier de 31 88 467 1 629-4 in de haven van Antwerpen.
N.H.J. Nahon, verz. Charles OCSINBERG.



FOTO 100-96 Fals type 6621B0, nr UIC 33 88 665 3 010-2 B – IFB. Clabecq 11 augustus 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

publiek 'B-Cargo-groen' werd genoemd. De eerste die deze livrei droegen, waren de wagens van het type 1415G5 (ex-type 1415A2 gewijzigd vanaf 1998). Ze werden gevolgd door de zelflossers, vervolgens een voor een door de platte wagens.

De privéwagens werden herschilderd in verschillende tinten volgens de keuze

van hun eigenaar. De wagens gehuurd door de NMBS of door de private maatschappijen dragen meestal hun originele kleuren.

De bouwers van miniatuurmodellen respecteren voldoende de verschillende tinten en kleuren uit dezelfde periode.

Charles OCSINBERG

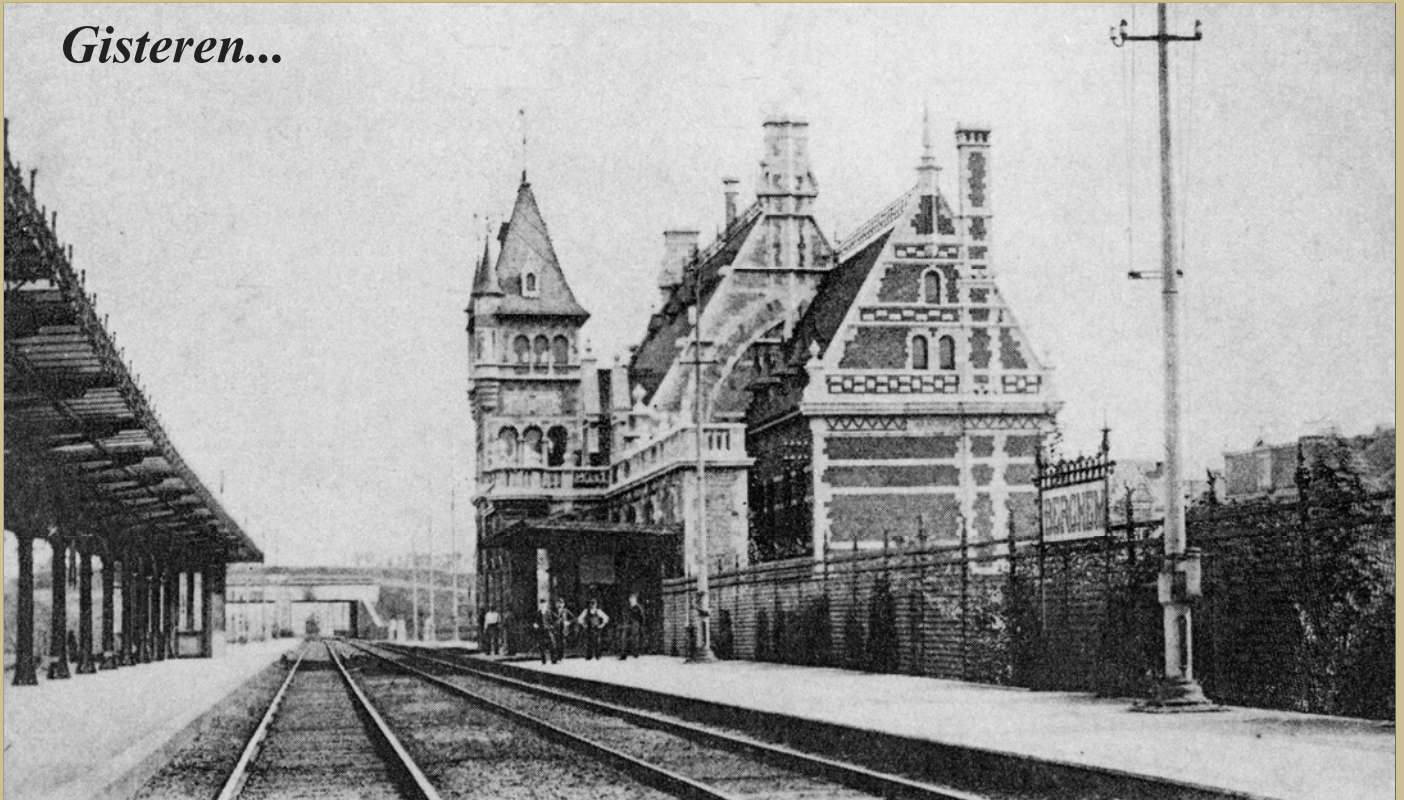


De Fas-wagens van het type 1415G5 waren de eerste die werden herschilderd in 'appel'groen of 'B-Cargogroen' als gevolg van hun verbouwing in 1998. Hier een wagon na zijn transformatie, daartegenover de wagens van het type 1415A2 die wachten op hun ombouw naar 1415G5 (voor het transport van schroot).
CW Gentbrugge. Foto GOOSSENAERTS, verzameling Charles OCSINBERG.



ANTWERPEN-BERCHEM

Gisteren...



De spoorlijn Mechelen - Antwerpen werd geopend op 3 mei 1836. Het eerste station van Berchem bevond zich in de huidige driehoek waar later het locomotievendepot zou worden gebouwd. Dit eerste station verdween in 1890 met de ophoging van de sporen tussen Berchem en Antwerpen en de aanleg van het oosterringspoor. Het station (foto boven, jaren '20) werd voltooid in 1898 en telde slechts vier sporen: twee richting Brussel en twee richting Kempen. Op de achtergrond de "Spoorwegpoort", een doorgang door de wallen van de Brialmont-fortengordel rond Antwerpen. Het verkeer op de lijn 25 naar Brussel groeide snel en in 1907-1908 werd gestart met de verdubbeling van de lijn. De sectie Kontich - Antwerpen kwam als laatste in dienst in 1934 en het station werd uitgebreid van vier naar zes sporen (lijn 27 en 27A), waarbij de omwalling werd afgegraven en de "Spoorwegpoort" verdween. Opmerkelijk is dat spoor 6 geen perron had. De sporen 5 en 6 werden voornamelijk gebruikt voor het goederen- en internationaal doorgaand verkeer. Internationale treinen stopten te Berchem van 16 juni 1923 tot 14 mei 1930 en vanaf 1 juni 1975 tot 26 maart 2007. Lijn 25 werd geëlektrificeerd in 1935, L 27/27A in 1950.

Samen met de bouw van de Kennedytunnel en aanleg van de ring, werd het "Vestingspoor" aangelegd, waardoor een rechte verbinding met Boom (L 52) en Gent (L 59) naar Antwerpen-Centraal mogelijk werd. De eerste elektrische trein reed op 27 september 1970 door de Kennedytunnel van St.-Niklaas naar Antwerpen. Dezelfde dag werd met dieseltractie voor een eerste maal gereden tussen Antwerpen en Boom. Het station telt nu 10 sporen. Verzameling en foto Walter PINET.

Vandaag



Gisteren...



Het tweede station van Berchem in neo-renaïssancestijl, met links de dienstwoning en rechts het stationsgebouw, gezien langs de straatzijde. Het was gelegen op de hoek van de Stanleystraat en de Uibreidingstraat, werd ontworpen door Ir. Van Bogaert en voltooid in 1898. De brug van de Uitbreidingstraat (r) bestond uit twee niveaus: links een laag gedeelte dat enkel geschikt was voor personenwagens, fietsers en voetgangers, rechts een dieper gedeelte (plaatselijk bekend als “de put”), geschikt voor vrachtwagens en tevens het eindpunt van tramlijn 9 “Van Schoonbekeplein - Berchem Station” (opgeheven op 18 oktober 1953). De foto dateert van medio de jaren ‘60. In de jaren 1966-1969 werd de ring aangelegd samen met de Kennedytunnel en ingehuldigd in 1969. Dit betekende eveneens het einde van twee kopstations: Antwerpen-L.O. (L. 59), Antwerpen-Zuid (L. 52). Het stationsgebouw van Berchem werd afgebroken in 1970 en vervangen door een moderne nieuwbouw, ontworpen door architect Constant Trouvé; het kwam in 1970 in dienst. Het nieuwe stationsgebouw is gelegen aan de andere zijde van de sporen, ongeveer honderd meter meer naar het zuiden en werd in 1975 omgedoopt tot Antwerpen-Berchem. Onderaan de huidige situatie: de brug werd vernieuwd en “de put” is gebleven, werd verbreed maar is enkel toegankelijk voor de bussen van het openbaar vervoer en fungeert eveneens als uitrit van de ondergrondse parking. Verzameling en foto Walter PINET.

Vandaag





De mooiste plekjes van België

Welkenraedt

Na de uitrit van het station Welkenraedt maakt de lijn 37, in de richting van Liège een grote S-bocht ter hoogte van het gehucht "Hetten". Heel de dag kan vanop deze plaats gefotografeerd worden.

FOTO 100-97 ↑ De 6313 en 6227 slepen op 5 september 2010 het Thalysstel 4321 naar de HST-werkplaats te Brussel-Zuid voor herstelling. Michel HANSSENS.

FOTO 100-98 ↓ De IC-B 515 Oostende - Welkenraedt zal over enkele ogenblikken het station van Welkenraedt binnenrijden. 20 jaar later is deze plaats bijna niets veranderd. Hetten, 5 augustus 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Dit is Belgisch



Polen: 1D type Tr21



Na de Eerste Wereldoorlog deed Polen een beroep op de buitenlandse industrie om snel een groot aantal locomotieven voor de pas opgerichte Poolse spoorwegen (PKP) te leveren. In België werd onder meer een serie van 40 consolidations (1D) besteld die bij de PKP het type Tr21 zou worden. De bestelling werd verdeeld tussen Tubize (Tr21-55 t/m 74 - constructienummers 1939 t/m 1958, geleverd in 1922) en Haine-Saint-Pierre (Tr21-75 t/m 94 - constructienummers 1385 t/m 1404, geleverd in 1923). Deze serie zou uiteindelijk uit 148 machines bestaan. Ze waren voorzien voor het slepen van lokale goederentreinen. De laatste exemplaren werden in 1974 geschraapt. Drie locomotieven werden bewaard, waaronder de Tr21-53 die door Haine-Saint-Pierre werd gebouwd (FUF 1394/1923). Ze bevindt zich in het museum van Karsznice. Ze droeg eerste het nummer Tr21-84. Tijdens de Duitse bezetting werd ze de 56 4025 van de DR. Na 1945 werd ze uiteindelijk de Tr21-53.

FOTO 100-99 De Tr21-53 (FUF 1394/1924) in het museum van Karsznice dat is gesloten en totaal vervallen. Philippe DE GIETER, 17 juli 2010.



Congo: locotactoren van CMI

In 1986 en 1987 leverde Cockerill Mechanical Industrie aan het Office National des Transports Congolais (ONATRA) een reeks van 14 twee-assige locotactoren van 525 pk. De ONATRA exploiteert de lijn op kaapsspoor (1.067 mm) Kinshasa – Matadi (366km)
L261 (CMI 4362) + T281 (CMI 4366)
L262 (CMI 4363) + T282 (CMI 4367)
L263 (CMI 4364) + T283 (CMI 4368)
L264 (CMI 4365) + T284 (CMI 4376)

De andere nummers waren:

- 265 (CMI 4370)
- 266 (CMI 4371)
- 267 (CMI 4372)
- 268 (CMI 4373)
- 269 (CMI 4374)
- 270 (CMI 4375)

Ze waren uitgerust met een hydraulische transmissie met een valse as en koppelstangen. Hun massa bedroeg 36t.



Drie locotactoren in de fabriek van CMI te Seraing. Vooraan zien we de 266 en de 268. Foto CMI, verzameling Kristof AVONDS.



75 jaar geleden...

FOTO BD-10001 ↑ - **FOTO BD-10002** ↓ 1935 werd een mijlpaal voor de Belgische spoorwegen met o.a. de ingebruikname van de eerste geëlektrificeerde lijn (Brussel - Antwerpen), de 100ste verjaardag van de Belgische spoorwegen, het in dienst nemen van de Pacifics type 1, en de Wereldtentoonstelling te Brussel. Hier kon men het modernste rollend materieel uit die periode bewonderen uit Frankrijk, Italië, Zweden en natuurlijk ook uit België. We zien de locomotief 151 A 1 van de PLM (Compagnie du Paris - Lyon - Méditerranée). Deze enorme machine maakte deel uit van een reeks van tien machines met vier cilinders die treinen konden slepen van 2600 t op een helling van 5‰ aan 53 km/h. De twee lagedrukcilinders waren verbonden met de eerste twee assen, terwijl de hoge-drukcilinders de 3de, 4de en 5de as aandreven. De Italiaanse spoorwegen toonden vier motorwagens. Hierboven de ALb 80, gebouwd door FIAT, uitgerust met twee FIAT-motoren van 120 pk. Foto's Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



50 jaar geleden...



FOTO BD-10003 La Brugeoise et Nivelles te Brugge bouwde 40 slaapwagens type I3, die geleverd werden tussen juni en december 1960. Tegelijkertijd werden op een andere montagelijnd de eerste 39 PCC-motorwagens (2000 t/m 2038) voor het Antwerpse stadsnet gebouwd. Deze foto van oktober 1960 toont de slaapwagen 14.032 in de eindfase, geleverd aan de NMBS op 8 december 1960 en tevens een motorwagen PCC. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO 100-100 25 jaar geleden werd de eerste revisie uitgevoerd van een motorstel, dat meteen herschilderd werd in de bordeauxkleur, wat in die tijd een ware revolutie betekende. Het was de 674, die de CW Mechelen verliet op 8 november 1985, speedig gevolgd door de 671 op 24 december. Hieronder een foto van de 674, bij de werkplaats voor elektrische tractie te Schaarbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden...



