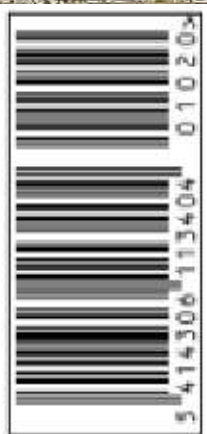


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 102 - APRIL 2011 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

De prille lente kondigt ons nieuw toeristisch seizoen aan...

Op algemene aanvraag stellen wij u dit jaar een waaier gevarieerde reizen voor, zowel voor de echte treinliefhebber als voor "het grote publiek". De eerste uitstap richt zich tot de liefhebbers, vervolgens brengen we jong en oud, groot en klein naar het stoomfestival te Maldegem. Voor deze rit wordt onze 64.169 ingezet en een stam L-rijtuigen!

In juni volgt weer een reis voor de treinliefhebbers die gevolgd zal worden door een groot feest te Charleroi naar aanleiding van de inhuldiging van het nieuwe station. In juli en augustus zijn er de traditionele ritten op

"le Chemin de fer du Bocq" met extra animatie tijdens het weekend van 15 augustus. Daarbij komt nog een ontdekkingstocht doorheen Wallonië, uiteraard per trein!

Ook de "toevoerbiljetten" worden weer te koop aangeboden. Hiermee kunt u voor een forfaitaire som van

II vanuit eender welk Belgisch station per trein naar het vertrekpunt van de TSP-manifestatie rijden en terug, zelfs al is dit een ander station dan het vertrekpunt. Geen zorgen meer om de voordeligste formule te zoeken om ons vertrekpunt te bereiken... Wij rekenen op een talrijke opkomst voor het komende seizoen.

Veel leesgenot.



NIEUW !

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

ZIE MIDDENPAGINA'S



Zoekertjes

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

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

TE KOOP: tijdschrift LOCO REVUE jaren 1981 tot 1999, in totaal 209 nummers. Te koop: per jaargang of de volledige collectie. Prijs: € 0,5 per nummer.
J. NICAISE ☎ +32 (0)2 731 63 06.

TE KOOP: spoorvaal schaal O en I, geïntegreerd 3-spoor. lengte: 16 m; breedte: 7,36 m; straal: 3,68 m. Prijs overeen te komen.
DALLE Roger. ☎ +32 (0)477 75 69 21.
e-mail: roger.dalle@skynet.be.

TE KOOP: tijdschrift Rail Passion nummers 2 t/m 126. Prijs: € 50. Contacteer TSP:
☎ +32 (0)475 95 68 93 of per e-mail pfttsp@gmail.com

TE KOOP: tijdschrift Tram 2000 nummers 54 t/m 200. Prijs: € 20. Contacteer TSP:
☎ +32 (0)475 95 68 93 of per e-mail. pfttsp@gmail.com

7 MEI 2011

Grote ruilbeurs in ons "musée du rail" te Saint-Ghislain

P.T.A. *Petit Train des Ardennes*, organiseert op 5 juni voor de 17de maal een grote internationale ruilbeurs voor modelbouwers, spoorwegen, auto's, ... in de zaal "l'Union Mosane", rue d'Esneux 19 te Poulseur, van 9h00 tot 13h00.

Inlichtingen:

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

TSP-agenda

- **Zaterdag 2 en 9 april:** TSP-reis "Per motorwagen langs de Samber". OPGELET: beide reizen zijn volzett!
- **Zaterdag 30 april en zondag 1 mei:** "speciale trein naar het stoomfestival te Maldegem". Info en inschrijvingsformulier in het middenkatern;
- **Zaterdag 7 mei:** ruilbeurs in ons spoorwegmuseum te St.-Ghislain. Zie middenpagina's.
- **Zaterdag 4 juni:** TSP-reis;
- **Zaterdag 25 en zondag 26 juni:** inhuldiging van het station Charleroi-Sud. Met medewerking van TSP.

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 8 mei van 9 tot 13 uur voor de 58ste maal een internationale ruilbeurs voor modeltreinen, auto's, ... in de zaal St. Raphaël te Aywaille. **INFO** ☎ en fax: +32 (0)4 367 55 55 ('s avonds).

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 DESCEPPER, Bart DE WOLF, Nico VANDEBUERIE, Roel DE SAEGER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, André DAGANT, Diego DE JONGE, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, EETC, Michel DE ESCH, M. FEDERMEYER, Philippe GOUSSET, Tim HAESSEVOETS, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Martin HORATH, Gilbert LAURENT, Anne-Marie MASSARD, Serge MATHEY, Christophe MAURICE, Julien Mulpas, de NMBS-Groep, Alain NOUAILLETAS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Ron SMITH, Yves STEENEBRUGGEN, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, TUC-RAIL, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Ralph VAN MEER, Jef VAN OLMEN, Tim VAN ROOY, Sylvie WUSTENBERGS.

OP DE BAAN

De artikelen worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikelen 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
✉: pftsp@gmail.com Internet: www.pftsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2011

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

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

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

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

Wil u zich actief inzetten bij het TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of St-Ghislain? Contacteer dan:
Schaarbeek: Geert Packet +32 (0)496 96 56 00
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain):
Baudouin Dieu: +32 (0)475 95 68 93
Le Chemin de fer du Boocq (L 128):
Alain Defecherux: +32 (0)477 98 31 23

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 102-01 Neen, dit is geen aprilgrap! Dit is wel degelijk de 6255 in de nieuwe livree van Infrabel. In de toekomst zullen alle 62'ers en 55'ers na een revisie de CW Salzannes in deze nieuwe kleurstelling verlaten. Salzannes, 8 februari 2011. Pierre HERBIET.

OP DE BAAN 102 - APRIL 2011

inhoud



10

De 6255 van Infrabel



18

De uitbreiding van station Mechelen



46

75 jaar elektrische tractie bij de NMBS



60

Gisteren - Vandaag Liège-Longdoz



2 Voorwoord

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

- 6 statistieken - locomotieven de 6255 van Infrabel
- 12 motorstellen
- 15 schrappingen
- 16 AGC bibi getest in België
- 18 uitbreiding station Mechelen
- 26 varia
- 28 de viaducten G en Iris
- 30 privéoperatoren

34 Buitenlandse actualiteit

- 34 Duitsland
- 35 Noorwegen - Zweden - Telex
- 36 Zwitserland
- 37 Zwitserland - Oostenrijk
- 38 Polen
- 40 Frankrijk - Telex
- 41 Nederland

42 De pakwagens Pwgs-41

46 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

58 Er was eens...

60 Gisteren - Vandaag

64 Het type 51 van de Belgische Staat

67 Dit is Belgisch

ACHTERPAGINA
FOTO 102-02 Op 16 februari 2011 sleepte de 1252 van EETC (zie p. 41) een stam van 10 NMBS-I6 ligrijtuigen tussen Roosendaal en Amsterdam, van waaruit zij werden ingezet voor speciale treinen naar de sneeuw. Doortocht te Zevenbergen.

FOTO 102-03 Vergelijking tussen een blauwe 55'er en de nieuwe blauwe livree van Infrabel. Salzannes, 8 februari 2011. Fotos Pierre HERBIET.



MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

De plannen voor het museum worden meer en meer concreet. Er werd een definitief plan opgesteld voor de indeling van de lokalen en een inventaris gemaakt van alle stukken, waaronder het rollend materieel, die zullen worden tentoongesteld.

De vrijwilligers, die binnenkort worden bijgestaan door één of twee part-time medewerkers die aangeworven kunnen worden dankzij het regionaal ontwikkelingsplan, zullen deze projecten realiseren. Een eerste etappe, namelijk het beveiligen van de site, werd al uitgevoerd en een volgende stap wordt het grondig reinigen van de gebouwen en de lokalen.

Op korte termijn zullen we groepen kunnen ontvangen en daarna kunnen we de shop regelmatig openen.

Wenst u mee te werken aan de activiteiten in Saint-Ghislain ? Contacteer dan Baudouin Dieu op +32 (0)475 95 68 93.

Materieel

Een overzicht van de werken die momenteel aan het rollend materieel worden uitgevoerd.

Motorwagens

551.26.

De 551.26 staat trots op de terreinen van de technische school TIO in Overpelt. De studenten en de leraars van de afdeling houtbewerking hebben het interieur (plafond, zijpanelen, elektrische kabels) volledig gedemonteerd. Daarna werden de buitenpanelen onder handen genomen en de steunen van het plafond hersteld. Vervolgens werden de eiken balken afgeschuurd, de zijpanelen gereviseerd en de binnenverlichting terug aangebracht, inclusief de elektrische bekabeling. Ook de batterijkast is gereed en deze wordt binnenkort teruggeplaatst. De werken gaan vorderen met een indrukwekkende snelheid.

553.29 (4906)

De werken aan de 553.29 zijn minder zichtbaar aangezien het hier om techni-

sche aanpassingen gaat. Ze gaan echter ook goed vooruit. De deuren werden weer geplaatst en hun bedieningsmechanisme is weer volledig. De batterijen werden weer ingebouwd en daardoor kon de dieselmotor weer worden gestart. De wijziging van de pneumatische installaties is het moeilijkst omdat er weinig werkruimte is onder de motorwaggen. Het is een echte uitdaging om alle apparatuur, nodig voor homologatie, onder te brengen in een zo beperkte ruimte.

4605

Bij de 4605 werden in Saint-Ghislain alle vensters gedemonteerd voor een groot onderhoud van de kast om roestvorming, vooral rond de voorruit en onder de kast, tegen te gaan. Grote

delen van de carrosserie werden vervangen door nieuwe staalplaten.

4602 - 4506

De 4602 en de 4506 werden na de strenge winter grondig gereinigd en weer in dienst genomen. Ze zullen worden ingezet op de Bocq-lijn tijdens het toeristisch seizoen en voor ritten op het Infrabelnet.

Rijtuigen

K-rijtuigen

De twee K-rijtuigen die van de Nederlandse vereniging "SSN" werden overgenomen, zullen weldra aankomen. Ze zullen onmiddellijk worden herschilderd en gehomologeerd voor het Belgische



Twee foto's van de renovatie van de 551.26 door de studenten van de technische school TIO in Overpelt. De zijwanden en het plafond werden opnieuw geïsoleerd. TSP / Freddy DELARBRE.





net. Alle helpende handen zijn welkom in de werkplaats van Schaarbeek om te helpen bij het reinigen, opschuren en schilderen van de zowat 450 m² (!) zijpanelen en daken van deze twee rijtuigen. Daarna volgt een lang proces om de noodzakelijke homologatie door Belgorail te krijgen om deze rijtuigen weer op het nationale net te mogen inzetten.

M1-rijtuigen

De herstellingswerken aan het tweede M1-rijtuig werden verder gezet in Saint-Ghislain. Momenteel worden enkele doorgeroeste stalen platen aan de buitenkant vervangen en in de grondverf gezet. Na het opschuren en een laatste controle zal het rijtuig deze zomer geschilderd worden in twee tinten groen.

Locomotieven

P8 - 64.169

Het onderhoud aan onze P8 tijdens de winter ging goed vooruit. De luchtpomp, de injectoren en de generator werden gereviseerd in een gespecialiseerde werkplaats te Krefeld en deze onderdelen zijn weer gemonteerd. De ketelkeuring door een erkend bedrijf leverde geen problemen op. Ze is bijna klaar voor een nieuw seizoen.

26.101

Twee ploegen nemen de 26.101 onderhanden in Saint-Ghislain waardoor het werk goed opschiet. Na zes werkdagen was de ketel volledig ontdaan van alle andere onderdelen, leidingen en verschillende zware stukken (zoals de schoorsteen, de oververhitter, de windleiplaten, de luchtpomp, de zandinstallatie enz...).

Het uitbouwen van de ketel zal daardoor een maand eerder kunnen gebeuren dan aanvankelijk werd voorzien. In afwachting van een latere beslissing zal de ketel voorlopig in Saint-Ghislain buiten blijven staan. Er zijn verschillende opties voor zijn toekomst: tentoonstellen in het museum (al dan niet gedeeltelijk opengesneden), verkoop, sloop,...

De vervangingsketel werd ondertussen onder handen genomen door een Britse firma in Chatham en deze werken zullen binnenkort beëindigd zijn. Onze technische ploeg stelt momenteel een dossier samen om deze ketel in België te laten keuren door een erkende organisatie.

De in Groot-Brittannië gekochte Ty2-7173 zal verkocht worden aan een Belgische liefhebber. De nieuwe eigenaar

heeft ons de uiterlijke restauratie van deze machine toevertrouwd. Ze zal per vrachtwagen naar Schaarbeek worden gebracht waar deze werken snel uitgevoerd kunnen worden. Indien alles goed gaat zal dit transport plaatsvinden terwijl dit nummer bij de drukker ligt.

Zoals u kan zien ontbreekt het ons niet aan werk en alle helpende handen zijn dan ook welkom. Onlangs zijn er enkele nieuwe vrijwilligers bijgekomen en we willen hen dan ook hartelijk danken. Aarzel niet om u bij ons aan te sluiten: de ploegen in Schaarbeek en Saint-Ghislain komen elke zaterdag samen, en soms zelfs tijdens de week. We kunnen altijd bijkomende vrijwilligers gebruiken om de enorme taken tot een goed einde te brengen.

Hebt u interesse? Contacteer Geert PACKET +32 (0)496 96 56 00.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Na het winteroffensief in december moest de lijn vrijgemaakt worden van bomen en takken die in het vrijruimteprofiel van de lijn waren gevallen. De insnijding van Sovet werd volledig ontdaan van struikgewas tussen de brug van de Route de Reuleau (aan het station van Sovet) en het einde van de insnijding kant Senenne.

Ondertussen gaan ook de gewone werken door, zoals het vervangen van het

puntstuk van de wissel 201 te Dorinne-Durnal en het vervangen van een dertigtal dwarsliggers in het spoor 2 van hetzelfde station.

Verderop werd de herstelling van het spoor richting Evrehailles-Bauche, na een onderbreking van enkele maanden, weer verder gezet. Er werd nieuw spoor op de "Pont du mort" (het kunstwerk kreeg deze bijnaam door een herdenkingskruis voor een overledene dat vlak naast de brug werd opgericht). Deze kleine voortgang van 30 m liet toe om terug verbinding te maken met het oude spoor waardoor materiaal voor de heraanleg gemakkelijker ter plaatse kan gebracht worden. Vervolgens kon het oude spoor over een lengte van 350 m opgebroken worden. Na herstellingen aan de bedding kan dan het nieuwe spoor worden gelegd. Hier zullen we rails van 50 kg/m (in plaats van de huidige 40 kg/m) op betonnen dwarsliggers gebruiken.

Door deze werken zal de lijn 128, samen met de in 2010 vernieuwde, maar nog niet geëxploiteerde sectie, één kilometer langer worden en over een afstand van 15 km berijdbaar zijn.

Aarzel niet om mee te werken om dit project nog sneller te realiseren. Stuur een mail naar info@cfbocq.be of telefoneer op +32 (0)477 98 91 23).



Na de aanleg van het spoor op de "Pont du mort" kon weer een verbinding met het oude spoor worden gemaakt. Hierdoor kan het materiaal afgeladen worden achter onze fotograaf Christian Auquière. TSP.

Locomotieven

reeks 11

● De locomotieven reeks 11 hebben eindelijk op 1 februari 2011 het atelier van Schaarbeek verlaten met bestemming Merelbeke. Hierdoor heeft de dieselwerkplaats van Schaarbeek slechts zes machines reeks 55 TVM in onderhoud, alsook van Infrabel zeven 62'ers, drie 73'ers en enkele 82'ers van OSR.

reeks 13

● Op 1 februari 2011 werden de locs reeks 13 herverdeeld tussen het reizigers- (25 eenheden) en het goederenvervoer (35 eenheden), met uitwisselingen tussen de werkplaatsen Antwerpen-Noord en Merelbeke (zie tabel).

reeks 20

● De reeks 20 heeft meerdere diensten overgenomen van de reeks 26 :

39710 ① FGZH 11.10 - FCL 13.50

47757 ② FLZ 12.47 - LNC 14.07

57220 ②-⑤ LNC 01.54 - FNND 04.12

52704 ②-⑤ FNND 05.56 - LNC 08.27

57200 ①-⑤ LNC 09.9 - FNND 12.30

52700 ①-⑤ FNND 13.40 - LNC 16.34

57223 ①-⑤ FEQ 18.41 - FNND 20.39

Afkortingen : FCL : Châtelet, FEQ : Clabecq, FGZH : Gent-Zeehaven, FNND : Antwerpen-Noord, LNC : Monceau

reeks 23

● De treinen P7305 Hasselt - Brussel-Zuid en P8307 Brussel-Zuid - Hasselt



FOTO 102-XX Op 4 februari heeft de 1203 uitzonderlijk trein 47757 gesleept tussen Feluy-Zoning en Monceau om een bestuurder op te leiden. We zien hier het vertrek van de trein. Christian AUQUIERE.

worden sedert 7 februari 2011 niet meer gesleept door twee 23'ers in reenschakeling.

reeks 26

● Sedert 13 december 2010 werd een derde stam M6-dubbeldeksrijtuigen ingezet op de relatie IR-I Binche - Louvain-la-Neuve, door de bijkomende terbeschikkingstelling van de 2627 en de 2629 voor deze opdracht, alsook van de 2608, 2611, 2614, 2615, 2626 en de 2634 die reeds vroeger werden toegewezen. Het is echter geen eigenaardigheid, andere 26'ers te zien met deze combinatie.

Eén van deze stammen wordt gereinigd

te Mons en rijdt leeg volgens deze dienstregeling :

RE3906 Mons 05.21 - Binche 06.10

ER3940 Binche 21.05 - Mons 21.49

reeks 29

● De TRAXX'en reeks 29 hebben de diensten van de reeks 12 naar Fargniers (F) overgenomen:

47826 ①-⑤ LNC 03.38 - XFFAR 05.42

47849 ①-⑤ XFFAR 08.14 - GLI 10.06

Afkortingen : GLI : La Louvière-Gare-Industrielle, LNC : Monceau, XFFAR : Fargniers. Het gebruik in samenwerking met ECR werd beperkt tot heen- en terugritten, één met vertrek uit Ronet en één uit Antwerpen; beiden naar Valenton.

RECHTZETTINGEN	UIT ONDERHOUD		GESLOOPT
De 2303 die moest geschrapt worden in december 2010 is in dienst gebleven. Door het ongeval van de 2319 werd deze geschrapt in haar plaats.	391 : 13-01-11 MOD	4110 : 12-08-10 RI	5106 : 01/02-2011 Recylux Aubange
De 2344 en de 2374 geschrapt op 12-12-2009 (zie ODB 96 blz. 9) bleven in dienst.	397 : 26-01-11 RI2	4112 : 06-07-10 RI	5108 : 01/02-2011 Recylux Aubange
Het motorstel 259 dat moest geschrapt worden (zie ODB 101 blz. 17), bleef eveneens in dienst en verving in de lijst van de ombouwingen de 254, die ernstig beschadigd werd.	417 : 30-11-10 RI2	4113 : 30-07-10 RI	5109 : 01/02-2011 Recylux Aubange
IN DIENST GENOMEN	647 : 22-12-10 RI2	4114 : 23-12-10 RI	5126 : 01/02-2011 Recylux Aubange
5706 : 12-2011 FNND	650 : 29-10-10 RI2	4122 : 19-02-10 RI	5118 : 12-2010 Recylux Aubange
5707 : 12-2011 FNND	826 : 21-01-11 GR	4126 : 03-09-10 RI	6252 : 12-2010 Recylux Aubange
SCHRAPPINGEN	1189 : 04-03-10 RI	4128 : 28-10-10 RI	6284 : 01/02-2011 Recylux Aubange
214 : 2010 FSD	1191 : 12-03-10 RI	4137 : 12-02-10 RI	7311 : 12-10 Keyser Courcelles
254 : 22-12-10 NK	1312 : 12-03-10 RI	4142 : 22-01-10 RI	7344 : 01/02-2011 Keyser Courcelles
454 : 2010 FSD	1313 : 14-07-10 RI	4146 : 12-04-10 RI	7345 : 01/02-2011 Keyser Courcelles
2319 : 22-12-10 FNND	1349 : 12-10-10 RI	4147 : 26-08-10 RI	7353 : 12-10 Keyser Courcelles
	1354 : 15-04-10 RI	4148 : 12-03-10 RI	AFKORTINGEN
	1355 : 04-06-10 RI	4149 : 07-12-10 RI	CR : CityRail
	1356 : 24-06-10 RI2	4150 : 01-10-10 RI	FHS : Hasselt
	1357 : 24-02-10 RI	4152 : 11-10-10 RI	FKR : Merelbeke
	2007 : xx-xx-10 GR	4155 : 10-11-10 RI	FNND : Antwerpen-Noord
	2022 : 07-07-10 GR	2154 : 10-11-10 GR	FSD : Oostende
	2136 : 06-01-10 GR	3019 CFL : 26-01-10 RI	FSR : Schaarbeek
	2137 : 15-03-10 GR	MUTATIES	GCR : Charleroi-Sud
	2140 : 16-06-10 GR	- 1181 - 1192 : FSR → FKR	GR : groot onderhoud
	2141 : 18-03-10 GR	- 1302, 1303, 1311, 1314, 1315,	M CR : modernisatie City Rail
	2143 : 09-08-10 GR	1317, 1323, 1325 : FNND → FKR	MKM : Stockem
	2144 : 13-09-10 GR	(voor reizigersdienst)	MOD : gemoderniseerd
	2145 : 28-10-10 GR	- 1332-1336, 1338-1340, 1342-	NK : Kinkempois
	2146 : 26-08-10 GR	1345 : FKR → FNND (voor goede-	RI : tussentijdig onderhoud
	2745 : 23-12-10 RI	rendiensten Sibelit)	RI2 : 2de tussent. onderhoud
	4108 : 15-01-10 RI		

FOTO 102-XX →

Gedurende twee dagen werd de 2903 ingezet in de beurtrol van de reeks 12. Zo heeft zij op 14 januari trein 44840 Antwerpen-Noord 13.06 - Le Bourget 19.29 gesleept en keerde zij 's anderendaags terug - zoals voorzien - met de 44823 Le Bourget 08.23 - Antwerpen-Noord 15.18. Ten gevolge van de beperking tot Valenton van de treinen naar Spanje en de inkrimping van het aantal treinen worden de 29'ers onderbezet en bijgevolg ingezet voor treinen die normaal door de reeks 12 worden gesleept.

De foto toont de 2903 bij haar doorrit te Moeskroen met trein 44823 met bestemming Antwerpen-Noord, op 15 januari. Christian AUQUIERE.



FOTO 102-XX →

In het kader van de opleiding van bestuurders te Monceau voor de bediening van de TRAXX'en van de reeks 28, werden gewone treinen gebruikt om scholingsritten uit te voeren. Als er geen 28 voorhanden was, werd een 29 gebruikt, aangezien de besturing identiek is. De 2905 heeft zo trein 47757 Feluy Zoning - Luxembourg Triage gesleept tussen Feluy en Monceau op 18 januari 2011.

Op de foto: de trein bij het verlaten van Feluy. Christian AUQUIERE.



FOTO 102-XX ↓

Sedert 12 december 2010, werd een nieuw transport van steenkool (treinen van 2800 ton) opgestart tussen Antwerpen-Zandvliet en Dillingen Ford-Werke, aan de Saar in Duitsland:

48583 ①-② Zandvliet 13.40 - Montzen 16.47 - Dillingen (Saar) Ford-Werke 02.05 (+1). Op 28 januari hebben de 2832 en 2808 deze trein aan de haak.

Foto te Alt-Hoeselt. Christian AUQUIERE.



Centrale Werkplaats van Salzinnes *Beurtrol revisies 2011*

- reeks 12 : 2 RI
- reeks 13 : 10 RI
- reeks 21 : 6 RG
- reeks 27 : 12 RI

RG = algemene revisie, RI = tussen-
tijdse revisie.

Daarbij komen nog andere werkzaam-
heden zoals de installatie van TBL1+
en de ETCS (reeks 13).



↑ **FOTO 102-XX**

*De 6042 van SALCEF, kreeg een volledige revisie te Fano. Zij zal spoedig opnieuw in gebruik worden genomen in de regio Roma.
Pierre HERBIET.*

← **FOTO 102-XX**

*Na de 5707 kreeg de 5706 een onderhoudsbeurt. Zij sleepte op 19 februari 2011 trein 49804 naar Nesle-Somme. Hier staat zij klaar voor vertrek bij Syral te Aalst (zie ODB 99 blz. 22-25).
Wim DE RIDDER.*

FOTO 102-XX ↓

*Twee dagen eerder sleepte zij trein 48846 uit Tessenderlo naar Bully-Grenay. Doortocht te Marke tussen Kortrijk en Moeskroen.
Christian AUQUIERE.*





← **FOTO 102-XX**

Nadat zij motorstel 219 naar Brugelette (zie blz. 12) had gebracht, keerde de 5540 terug naar Monceau om de 5131 op te halen en naar Kinkempois te brengen waar haar draaistellen omgeruild zullen worden met die van de 5542. Het konvooi in het station van Marche-les-Dames.
Christian AUQUIERE.

Diesellocomotieven serie 6500 van DB Schenker Nederland

Sedert 7 februari werd de inzetreeks van de 6500'en van DB Schenker in België verminderd van vier naar twee plandagen. Daar zij steeds in treinschakeling rijden blijft er in werkelijkheid slechts één dag over. Hun dienstregeling :

48640 Ⓞ NH 09.11 – XNSTD 11.26
 49667 Ⓞ XNSTD 12.34 – NH 15.30
 48640 Ⓞ NK 11.23 – XNSTD 12.26
 48644 Ⓞ NK 09.53 – XNSTD 10.56
 49663 Ⓞ Sittard 12.34 – NK 13.31

Afkortingen :

NH : Hermalle-sous-Huy,
 NK : Kinkempois,
 XNSTD : Sittard.



↑ **FOTO 102-XX**

Ten gevolge van een kabeldiefstal op het Franse net, tussen Tourcoing en Lille, werd het goederenverkeer op 31 januari omgeleid via Tournai (veranderen van rijrichting) en de grensovergang te Blandain. Dit was ook het geval voor de 48846 Tessenenderlo - Bully-Grenay, hier bij de doortocht te Blandain.
Christian AUQUIERE.



← **FOTO 102-XX**

Ook voor trein 49804 Aalst - Nesle-Somme - hier bij een halte te Froyennes in de richting van Tournai - moest de 5704 van front wisselen.
Christian AUQUIERE.

De 6255 is afgewerkt



FOTO 102-XX ↑ Op 8 februari 2011 was de 6255 voor het eerst te zien in haar nieuwe jasje. Wat een spectaculaire verandering! Bij het ter perse gaan van dit nummer, was voorzien dat de 6255 zou worden ingezet voor het slepen van de spoorvernieuwings trein P811. Pierre HERBIET.

Na een revisie, die 18 maanden heeft geduurd, is de 6255 staat klaar om buitengereken uit de Centrale Werkplaats van Salzannes. Zij is getooid in een volledig nieuwe donkerblauwe livrei.

Momenteel bestaat het tractiepark van Infrabel uit 63 locomotieven van de reeks 62/63 en daarnaast ook 11 rangeerlocomotieven van de reeksen 73 (8) en 82 (3). Aangezien een aantal 62'ers reeds meer dan 50 jaar oud zijn, zag Infrabel zich genoodzaakt om een keuze te maken:

nieuw materieel aanschaffen of het bestaande materieel reviseren en moderniseren, zodat de levensduur ervan met 10 tot 15 jaar zou worden verlengd. Uiteindelijk werd gekozen voor de laatste oplossing.

De eerste locomotief, de 6255, kwam aan in de CW Salzannes in oktober 2009. Behalve de nieuwe livrei en de revisie zelf, werden er nog diverse verbeteringen aangebracht. Zo kregen de stuurposten aircogroep en het veiligheidssysteem TBL1+.

Een elektrische groep Europower Generator type ETS33CDE werd geïnstalleerd in de machinekamer. Door de lengte van dit toestel werd ervoor gekozen om het rechtstaand tegen de wand van stuurcabine 2 aan te brengen op de plaats waar vroeger de stoomverwarmingsketel stond. Als gevolg hiervan is er aan de rechterkant geen deur meer aanwezig om zich naar de machinekamer te begeven. Er werd ook een groot ventilatierooster aangebracht in de zijwand van de locomotief (zie foto). De elektrische groep zal mee zorgen voor het voeden van de elektrische circuits wanneer de dieselmotor werd uitgeschakeld: op temperatuur houden van het koelwater, smeerolie, opladen van de batterijen...

De 6255 zal aanvankelijk een unieke verschijning blijven, want men voorziet pas ten vroegste in 2012 een modernisering van de andere locomotieven. Vanaf dan zullen er elk jaar vijf locomotieven onder handen genomen worden, en dit gedurende een periode van 4 of 5 jaar.

De locomotieven van reeks 55 kunnen eventueel een gelijkaardige revisie krijgen, maar dit is nog lang niet zeker. Als dit project ooit het levenslicht ziet, zal het ten vroegste over 5 jaar zijn.



Een ventilatierooster voor de elektrische groep werd aangebracht rechts van de deur van stuurcabine 2.



Op de rechterflanken van beide stuurcabines werden er twee kleine roostertjes aangebracht voor de aircogroep.



In de stuurcabines moest de manometer van de remcilinders naar het plafond verplaatst worden, om ruimte vrij te maken voor de installatie van de GSM-R. We bemerken ook het bedieningspaneel van de TBL1+, dat zich onder de voorruit bevindt aan de linkerkant van de schakelaarsdoos (in het midden aan de linkerkant van de foto).



De aircogroep werd aan de rechterwand van beide stuurcabines bevestigd. Dit ten koste van de begeleidersstoel.



De elektrische groep werd recht op geplaatst in de machinekamer. Door de lengte ervan, moest één van de deuren naar de stuurpost opgeofferd worden.

FOTO 102-XX ↓ De 6255 nabij de testbank van de Centrale Werkplaats Salzannes. Pierre HERBIET.





↑ FOTO 102-XX Aankomst van de 5540 in het station van Brugelette met de wagen Hbis, de 219, een kraan van 10t en de hersporingstrein van Kinkempois. P. HERBIET.

↓ FOTO 102-XX De 219 en de wagen Hbis gestationneerd te Brugelette in afwachting van de overbrenging per vrachtwagen naar "l'Ecole du Feu" te Lens. Christian AUQUIERE.



↓ Op 21 januari werd de 08501 onder extreme omstandigheden getest: in een korte bocht en op een steile helling aan de oude werkplaats van Haine-St.-Pierre. Dominique ALLARD.



Motorwagens

reeks 151-270

● Gouverneur Claude Durieux van de provincie Henegouwen heeft de hulp van Infrabel en van de NMBS gevraagd om gebruik te kunnen maken van specifiek gereedschap voor een oefening en de praktische vorming van de hulpdiensten van Henegouwen bij spoorwegongevallen. De NMBS en Infrabel zullen gratis materieel ter beschikking stellen om de provinciale brandweerschool toe te laten realistische situaties na te bootsen. Twee motorstellen de 219 en 165, een wagen, sporen en allerlei materiaal zullen opgesteld worden op de site van Hainaut-Sécurité te Lens, vóór het einde van het eerste trimester 2011. Motorstel 219 en een gesloten wagen type Hbis werden overgebracht van Monceau naar Brugelette op 9 januari 2011. Van daar zal het materieel per vrachtwagen overgebracht worden naar de school.

reeks 301-440 "Break"

De 373 werd ernstig beschadigd tijdens een aanrijding te Pépinster op 28 januari 2011 om 10h30. Dit ongeval was het gevolg van de ontsporing van een I10-rijtuig dat zich achteraan de IC-A 507 Oostende - Eupen bevond, die reed met een snelheid van 40 km/h. De 373, die stil stond op het nevenliggend spoor, werd aldus geraakt. Gedurende een week werden geen I10-rijtuigen in de stammen IC-A (Oostende - Eupen) en IC-O (Brussel - Maastricht) meer ingezet. Na het onderzoek bleek uiteindelijk een defecte wissel de oorzaak te zijn van het ongeval, met gelukkig slechts enkele lichtgewonden tot gevolg.



↑ **FOTO 102-XX** Van 1 tot 5 februari 2011 heeft het Desiro-motorstel 08501 testritten uitgevoerd tussen Gouvy en Trois-Ponts. Tijdens de week van 8 tot 11 februari werd de 08501 vergezeld van een tweede motorstel waarbij ze beide gekoppeld reden tussen Gouvy en Trois-Ponts. Doorrit van de 08501 te Grand-Halleux op 2 februari 2011. Marc RIGUELLE.

↓ **FOTO 102-XX** De 08002 werd op 18 februari 2011 overgebracht van de werkplaats te Charleroi-Sud naar Aachen West door de V203 van Rurtalbahn. Vier rijtuigen van de maatschappij Centralbahn AG vergezelden het konvooi voor het nodige remgewicht. Doorrit te Floreffe. Christian AUQUIERE.



→ FOTO 102-XX

Op 19 januari werd de Desiro 08503 overgebracht van de werkplaats te Charleroi-Sud naar Antwerpen-Schijnpoort, om 's nachts testen uit te voeren op de L4. Het was de 2905 die deze taak op zich nam. Doorrit ergens tussen Luttre en Obaix Buzet op lijn 124. Sylvie WUSTENBERGS.

↓ FOTO 102-XX

Een zicht op de overbrenging van het "prachtige" stel FYRA 4806 door de 1209 van Tournai naar Ronet.

Marche-lez-Ecaussinnes,

4 februari 2011.

Christian AUQUIERE.



Rijtuigen

Rijtuigen I6 & I10

Sedert 13 december worden één of twee rijtuigen type I6 en I10, geschikt voor 200 km/h, ingeschakeld in meerdere stammen van de IC-A Oostende - Eupen en de IC-O Brussel-Zuid - Maastricht.

I6 & I10 in de Benelux-treinen

Sedert 30 januari, werd in de twee rijtuigenstammen I6/I10 die worden ingezet op de IC-B Brussel-Zuid - Amsterdam CS (Benelux), één rijtuig uit circulatie genomen en vervangen door een blauw ICR-rijtuig. Dit rijtuigtype werd vroeger reeds gebruikt op de Benelux-verbindingen.

Vanaf april zal HSA de FYRA-treinen Amsterdam - Rotterdam (via HSL) laten rijden tot Breda. Daarvoor is een bijkomende stam nodig, die uit de normale Benelux-dienst wordt weggenomen. Om deze te vervangen zal HSA meerdere EUROFIMA-rijtuigen huren van de Oostenrijkse spoorwegen, die erg lijken op de I6 van de NMBS. Oorspronkelijk wou men overtollige ICR-rijtuigen van de NS gebruiken.

Sedert 30 januari, werden twee stammen met I6/I10-rijtuigen uit de Benelux-dienst genomen. De IC-B 9236 Amsterdam CS - Brussel-Zuid komt op 29 januari aan te Roosendaal.

Michel DE ESCH.

5508

Levering NMBS: 19-05-1961

Nummering: 205.008: 19-05-1961
5508: 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet: 19-05-1981
Latour : 28-12-1976
Kinkempois : 28-05-1990

Uit exploitatie: 02-11-2009
verkocht aan R&T voor Congo-Brazzaville

FOTO 102-xx *Michelau, 2 augustus 1988.*
Michel HANSENS



5537

Levering NMBS: 25-01-1962

Nummering: 205.037: 25-01-1962
5537: 01-01-1971

Stelplaatsen : Kinkempois: 25-01-1962
Gouvy : 09-10-1972
Kinkempois : 12-05-1992

Uit exploitatie: 02-11-2009

FOTO 102-xx *Esneux, 14 juli 1987.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5538

Levering NMBS: 31-01-1962

Nummering: 205.038: 31-01-1962
5538: 01-01-1971

Stelplaatsen : Kinkempois: 31-01-1962

Uit exploitatie: 02-11-2009
verkocht aan R&T voor Congo-Brazzaville

FOTO 102-xx *Aachen Hbf, 5 februari 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



162

Levering NMBS: 04-09-1962

Nummering: 228.162: 04-09-1962
162 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Schaarbeek 04-09-1962 ⇒ Oostende 29-09-1963 ⇒ Schaarbeek 01-06-1968 ⇒ Oostende 01-06-1974 ⇒ Kinkempois 17-03-1980 ⇒ Kortrijk 28-05-1990 ⇒ Ronet 02-06-1991 ⇒ Kinkempois 10-12-2006

Uit exploitatie: 13-12-2009

FOTO 102-xx *Goffontaine, 5 augustus 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Testritten met een AGC-motorstel van de SNCF

Motorstel B 82745/82746 van de SNCF was van 3 tot 23 februari 2011 in België om dit type te laten homologeren voor het Belgische net. Het gaat om een hybride AGC (Autorail Grande Capacité - zie ODB 63, pagina 26) van Bombardier.

Met zijn dieselmotoren kan het stel ook op niet-geëlektrificeerde lijnen rijden. Onder bovenleiding kan het gebruik maken van 1,5 kV gelijkspanning en 25 kV wisselspanning. Daarom kreeg deze reeks het voorzetsel "bi-bi", voor bimode - bicourant.



↑ FOTO 102-XX Het motorstel B 82745/82746 nabij Coucou tussen Ath en Silly tijdens de elektromagnetische compatibiliteitstesten op 15 februari 2011. Christian AUQUIERE.



↑ FOTO 102-XX - ↓ FOTO 102-XX Twee foto's van de aankomst in Tournai. De 1210 zal de BB 67430 vervangen om het motorstel naar de werkplaats van Schaarbeek te brengen. Philippe GOUSSET.



FOTO 102-XX →

Het stel werd op 3 februari 2011 overgebracht van Lille naar Tournai door de BB 67430 van de SNCF. Deze foto werd genomen in het station van Froyennes. De locomotief draagt de oude "multiservice"-livrei van de SNCF. Het motorstel werd vervolgens door de 1210 naar de werkplaats van Schaarbeek geslept. Hier werd het op lorries geplaatst van het stel geïnfund. Philippe GOUSSET.



← FOTO 102-XX

De AGC-stellen van de SNCF zullen de trek-duwtreinen, bestaande uit diesellocomotieven van de reeks 67400 met inox-rijtuigen, vervangen. Deze treinen rijden tijdens het spitsuur tussen Lille en Tournai. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de AGC's vanaf de nieuwe zomerdienst in te zetten maar wegens problemen die werden vastgesteld tijdens de electromagnetische compatibiliteitsproeven in Coucou zal dit worden uitgesteld. Op 3 februari 2011 rijdt een leeg stel door Froyennes om vervolgens als IC-D 19964 Tournai 15.37 - Lille Flandre 16.10 te rijden. Philippe GOUSSET.

↓ FOTO 102-XX

Het AGC-stel werd terug overgebracht van Ath naar Lille Saint-Sauveur door de 67590, nog steeds in oorspronkelijke livrei, op 23 februari 2011. Doorrit te Chappelle-à-Wattines. Philippe GOUSSET.



Uitbreiding van het NMBS station te Mechelen

Sinds eind 2010 vinden in en rond het station van Mechelen grondige moderniseringswerken plaats met als doel de capaciteit te verhogen en de toegankelijkheid te verbeteren. De werken zullen 8 jaar duren.

De snelheid waarmee een trein door het station van Mechelen mag rijden, is momenteel beperkt tot 100 km/h over de "snelle" sporen van lijn 25 Brussel - Antwerpen. In de overeenkomst tussen België en Nederland aangaande de hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen, is opgenomen dat ook de benodigde tijd voor het traject tussen Brussel en Antwerpen omlaag moet.

De verhoging van de doortochtsnelheid van Mechelen tot 160 km/h op de twee bijkomende sporen, past in deze afspraak. Anderzijds kampt Mechelen nu al met capaciteitsproblemen in de piekuren en moet er rekening mee gehouden worden dat er nog meer treinen zullen pas-

seren na afwerking van de Diabolo- en GEN-projecten, zodat de beide extra sporen geen overbodige luxe zijn.

De uitbreiding van het station was zeker nodig en de twee extra perronsporen bieden een oplossing voor zowel de huidige beperkte capaciteit als de te verhogen snelheid van de doorgaande treinen. De aanleg van de nieuwe sporen geeft de mogelijkheid om de luchthaven van Zaventem op comfortabele wijze te bereiken, vertrekkend vanuit Mechelen via de Diabolo die momenteel gebouwd wordt.

De plannen voor de aanleg van een nieuwe ringweg achter het Eurostation zijn geëvolueerd en uitgemond in een plan voor een volledige heraanleg van de stationsomgeving, waarin een nieuwe ringweg voor voertuigen aan de achterzijde van het Mechelse station is opgenomen. Dit globaal plan maakt een nauwe samenwerking tussen alle betrok-

ken partijen noodzakelijk: de Vlaamse Regio, NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, de stad Mechelen en Eurostation. Bovenop de bouw van de ringweg houdt deze overeenkomst ook in: een gedeeltelijke heraanleg van het station, de bouw van een nieuw busstation, de aanleg van een nieuwe ondergrondse parking, de bouw van twee nieuwe rontondes aan de beide ingangen van het station en de heraanleg van de publieke zone aan het kanaal.

Het project voor de bijkomende sporen zit niet vervat in het akkoord, maar wordt opgenomen in het project "Opwaardering van het station Mechelen".

De realisatie gebeurt in een globaal plan samen met de aanpassing van het wagenet. Er zijn omleidingen voorzien, zowel voor het spoor- als voor het wegverkeer. Alle studies worden uitgevoerd door de studiebureaus van TUC Rail en Eurostation, twee filialen van de NMBS-Groep.

Zicht op de maquette van het nieuwe station en de koepel over de sporen, gezien van de achterzijde van het huidige stationscomplex. Op de voorgrond zien we de Centrale Werkplaats van Mechelen, waarvan een deel zal verdwijnen om plaats te maken voor de nieuwe ringweg die naast de sporen zal lopen.

Links zien we de sporen naar Brussel en Dendermonde, rechts de sporen naar Antwerpen en Leuven. Copyright TUC RAIL.





De maquette gezien in de richting Brussel. In het rood zien we de twee nieuw aan te leggen snelle sporen die, kijkend richting Brussel, links van lijn 25 voorzien zijn. In het midden zien we de huidige Vierendeelbrug die lijn 25 over de lijnen 53 naar Leuven en 53A naar Muizen leidt. We zien hier ook de nieuwe ringlaan die parallel met de nieuwe sporen over de terreinen van de Centrale Werkplaats zal aangelegd worden. Copyright TUC RAIL.

De geplande werken situeren zich volledig op het grondgebied van de stad Mechelen, tussen de Abeelstraat in het zuiden en het station Mechelen-Nekkerspoel in het noorden.

Het project is opgedeeld in drie zones:

- TUC RAIL staat in voor de studies en het uitvoeren van de werken in de zuidelijke en noordelijke zone;
- de studies en de uitvoering van de werken in de stationszone worden gerealiseerd door Eurostation.

Hier zien we de andere zijde van het station, in de richting van Antwerpen. Voor de nieuwe sporen is een vierde brug over het kanaal van Leuven nodig.

Copyright TUC RAIL.



De Mechelse stations

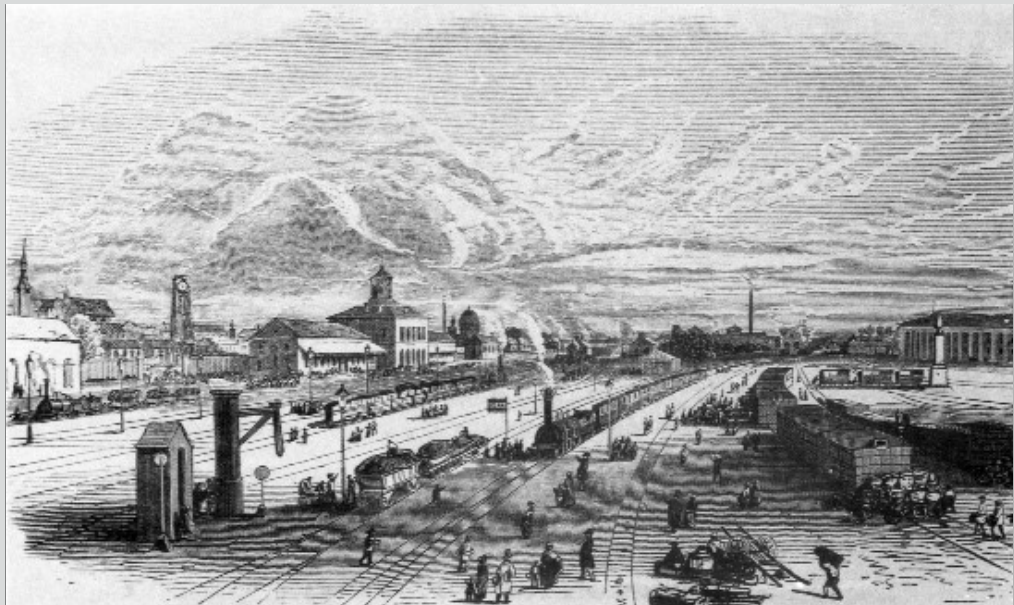
Met de grote renovatiewerken die dit jaar starten, krijgt Mechelen over enkele jaren een heel nieuw station. Dit station is het vierde sinds de komst van de spoorwegen in deze stad.

Met de wet van 1 mei 1834 wordt de stad Mechelen aangeduid als centraal punt van het uit te bouwen spoorwegennetwerk in ons land. Vanuit Mechelen zouden vier grote assen vertrekken: naar het noorden (Antwerpen), naar het zuiden (Brussel, Mons en de Franse grens), naar het oosten (Leuven, Liège, Verviers en de Duitse grens en naar het westen (Oostende via Dendermonde).

Eén jaar later, op 5 mei 1835, huldigt de Belgische Staat met veel allure de eerste spoorlijn tussen Brussel Groendreef en Mechelen in. Dit was niet alleen de eerste spoorlijn in België, maar ook de eerste op het Europese vasteland.

Midden 1836 is men begonnen met de bouw van een eerste station te Mechelen. Dit eerste station wordt in 1837 in gebruik genomen. Reeds in 1838 wordt duidelijk dat de aanleg van de lijnen naar Antwerpen, Dendermonde en Leuven een uitbreiding van de stationsinstallaties op korte termijn nodig maakt.

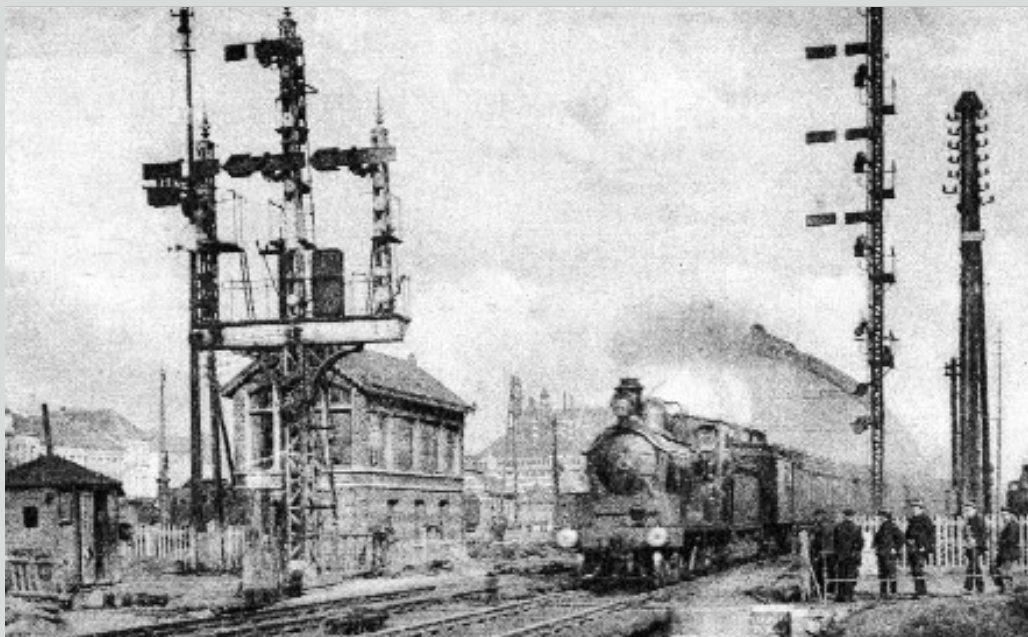
In de daaropvolgende jaren wordt het station stelselmatig uitgebreid om de groeiende trafiek aan te kunnen, onder andere met de indienstneming van de internationale lijn naar Terneuzen en het op dubbelspoor brengen van de lijn Brussel - Antwerpen.



Een ets uit 1840 van het eerste station te Mechelen. Het gebouw dat in 1836 en 1837 werd gebouwd, bestond uit een centraal deel met één verdieping met aan weerszijden twee vleugels. Op het centrale gedeelte stond een klokkentoren waarin zich een uurwerk bevond.



↑ *Kleurenpostkaart uit 1908 van het tweede Mechelse station, gebouwd in 1888. Het gebouw is monumentaal met prachtige metalen torentjes, een echte kathedraal; over de sporen stond een pracht van een koepel...
Verzameling TSP.*



← *Deze postkaart toont het vertrek te Mechelen van een reizigerstrein naar Brussel. Enkele ogenblikken later zal deze trein over de draaibrug over het kanaal van Leuven rijden. Het Saxby-seinhuys dat links zichtbaar is, stamt uit 1893 en zal in 1926 vervangen worden door een elektrisch seinhuys.*



↓ Dit document toont het station langs de Brusselse zijde. We zien een tenderlocomotief van het type 51 van de Belgische staat die een aantal wagens rangeert. We zien eveneens de mijlpaal die ons herinnert aan het nulpunt van het Belgische spoorwegnet. Dit is de derde inplanting van de mijlpaal. Op de ets van de vorige pagina zien we hem uiterst rechts op zijn originele plaats staan. (Wil je meer weten over de mijlpaal en zijn geschiedenis? Zie ODB 39 pagina's 49 en 50)
Document: H.G. HESSELINK, verzameling TSP.

↑ Hier nog een postkaart van de gevel van het tweede Mechelse station. De koetsen en postkoetsen hebben plaats gemaakt voor de eerste autobussen. Dit majestueuze station zal afgebroken worden in 1957 om plaats te maken voor een oerlelijk modern gebouw, zonder stijl, zonder ziel... Wij geven nog even mee dat het allereerste station net voor dit tweede gebouw stond.
Verzameling TSP.



↓ FOTO BD-102xx
Dit document, gemaakt op 29 april 1934, toont nog eens het station langs de zijde van Brussel. Links zien we een trein van de "Compagnie du Malines – Terneuzen" die op het vertrek wacht. Aan kop staat locomotief nr. 28 (Ragheno 27 / 1924).
Foto: H.G. HESSELINK, verzameling TSP.



In 1888 wordt het eerste station, dat veel te klein geworden was, vervangen door een monumentaal gebouw getooid met een enorme kap over de sporen. Dit station was ontworpen door de Brusselse architect Emile Janlet. Op de voorgevel stond een grote koepel, uit metaal en glas, omkaderd door twee prachtige metalen torentjes.

De spoorkap overdekte 5 sporen. Ze was 110 m lang, 42 m breed en 30 m hoog. De bouw van het tweede station, direct achter het eerste ingeplant, begon in oktober 1885 en het gebouw werd ingehuldigd op 15 mei 1888. Op datzelfde moment werd het eerste station verlaten en afgebroken. Hierdoor ontstond een groot stationsplein.

Dit tweede station loopt grote schade op tijdens de Tweede Wereldoorlog, voornamelijk tijdens het bombardement van 1 mei 1944. Niettegenstaande de schade blijft het in dienst tot 1957.

Begin 50'er jaren wordt wel al beslist om het volledige stationsterrein te herinrichten. Vanaf 1952 begint men zelfs met de afbraak van delen van het oude station, dat toch nog tot 1957 deels in dienst blijft.



FOTO BD-102xx We zijn hier onder de stationskap van het tweede Mechelse station in 1948. De kap overspande 5 sporen en was 110 m lang, 42 m breed en 30 m hoog. Een reizigerstrein wacht op het vertrek met aan kop een locomotief type 94 met asindeling 2'C2'. Het is de 94.006, ex-9486 NMBS, ex-386 Nord-Belge – Cockerill 2783/1911). Zij maakte deel uit van de reeks 381 tot 386 "Gros revolver". Sinds 1947 was deze loc, evenals twee van haar zusters, toegewezen aan de stelplaats van Muizen waar ze in 1951 geschrapt werden. Aan de uitgang van het station zien we de ophaalbrug over het kanaal van Leuven. Foto G. SAELENS, verzameling B. DEDONCKER / TSP.

Men kon de perrons bereiken via een loopbrug over de sporen. Op 23 mei 1951 verlaat de 64.066 het station in de richting van Antwerpen of Leuven. Auteur onbekend, verzameling TSP.





FOTO BD-102xx In het begin van de jaren '50 komt een trein aan uit Brussel, gesleept door de 64.107. In de koepel zijn haast alle ruiten gesneuveld, een duidelijk zichtbaar resultaat van de oorlog. De dagen van het station zijn geteld.
Foto J.R. RENAUD, verzameling TSP.

FOTO BD-102xx De grote werken voor de bouw van het derde station en de tegelijk uitgevoerde aanpassingen van de sporen, begonnen in 1952. In maart 1957 blijft er niets meer over van het oude station en zijn mooie kap. Heel de sporencomplex zal vernieuwd worden en alle sporen worden lichtjes verhoogd om makkelijk het kanaal van Leuven te overschrijden. Enkel de reeds verhoogde sporen van lijn 25, rechts op de foto, zullen op dezelfde plaats blijven liggen. Een elektrische trein uit Antwerpen rijdt over de Vierendeelbrug het station binnen. Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Al deze werken werden tegelijk uitgevoerd en met de verhoging van de sporen en de vervanging van de twee oude ophaalbruggen over het kanaal van Leuven door twee nieuwe Vierendeelbruggen kon ook de vernauwing in het kanaal weggewerkt worden. Alleen de reeds verhoogde geëlektrificeerde sporen van lijn 25 blijven liggen.

Het nieuwe in de lengte gebouwde stationsgebouw is 175 m lang en opgetrokken in een stijl die typisch de jaren '50 weergeeft... de geest van beton overheerst, maar verder heeft het gebouw noch ziel noch prestige. De gevel is gebaseerd op het Mechelse kantwerk dat de stad beroemd heeft gemaakt. De toegang tot de perrons gebeurt via een lange gang onder de sporen.

Dit nieuwe derde station werd in 1957 ingewijd door de minister van Verkeerswegen Seghers.

Mechelen zal voor het einde van dit decennium zijn vierde station krijgen en dat zal, in navolging van Liège, Brugge en Leuven, een "station deze eeuw waardig" zijn.

Graag melden we nog dat Mechelen het



FOTO 102-XX *Het stationsgebouw van Mechelen zoals wij het vandaag kennen. Het is niet echt een architecturaal hoogstandje...Links op de foto is de "Mijlpaal" zichtbaar. Pierre HERBIET, 4 maart 2011.*

zeste station van het land is, met dagelijks 21.000 reizigers.

De perrons worden volledig vernieuwd en zullen bereikbaar zijn via roltrappen (momenteel is dat enkel het geval voor de perrons van de lijn 25) en met liften. Ook zullen nieuwe handelszaken een plaatsje krijgen in de gang. Buiten het

station zal er een nieuw busstation gebouwd worden alsook een kiss & ride-zone, een taxizone, een fietsenstalling voor 5000 fietsen en een ondergrondse parking voor 2500 wagens. Verder zal ook het plein voor het station volledig heraangelegd worden, inclusief de lanen die naar het station leiden...

FOTO 102-XX *Op 31 maart 1990 heeft TSP één van de mooiste reizen uit zijn bestaan georganiseerd: de memorial elektrische tractie op de as Antwerpen - Brussel - Charleroi. Twee locomotieven (101.012 en 120.002) en het historische elektrische motorstel uit 1935 werden toen ingezet. Voor die gelegenheid hebben de beide locs hun livrei en uiterlijk van de jaren '50 teruggekregen. Hier zien we een fotostop in het station van Mechelen, gemaakt tijdens de terugrit naar Antwerpen. Op de foto zien we links het stationsgebouw, gezien langs de perronzijde. Wat een achteruitgang tegenover het monumentale station van 1888... TSP.*





Begin 1964... de 64.036 (Henschel 16215/1918) komt aan te Mechelen aan kop van een trein met 5 L-rijtuigen. Vergelijk deze foto met de foto bovenaan pagina 23. Daniel THIELEMANS.

↓ FOTO 102-XX Op 15 juni 1994 rijdt een P-trein naar Dendermonde het station Mechelen binnen. Links zien we een postmotorstel dat het station uitrijdt richting Antwerpen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De Ijzeren Rijn heeft lood in de vleugels

De Duitse regering heeft beslist om de heringebruikname van de Ijzeren Rijn - nochtans één van de 38 prioritaire spoorwegprojecten in Duitsland - met minstens twintig jaar uit te stellen. De bouw van een nieuw stuk spoorlijn, parallel met de autosnelweg A52 en iets noordelijker gelegen dan het historische traject, vormt het grootste struikelblok omdat deze dure werken een grote financiële inbreng zouden vereisen van Duitsland. Het bewuste traject werd gezien als een alternatief voor de kostelijke aanleg van een tunnel onder het beschermd "Meinweg"-gebied. De bewoners aan Nederlandse zijde zijn zeer verheugd over deze ontwikkelingen, maar in België geeft men de moed nog niet op.

Rampzalige stiptheidscijfers bij de NMBS.

Nog nooit was de stiptheid van de treinen bij de NMBS zo slecht. In 2010 kwam slechts 85,7 % van de treinen op tijd of met een vertraging van minder dan 6 minuten aan op zijn bestemming. Dit is een historisch dieptepunt en een verdere achteruitgang ten opzichte van de voorgaande jaren: 88,9% (2009), 90,2% (2008), 89,2% (2007), 90,6% (2006), 91,9% (2005), 93,2% (2004).

Ook het aantal afgeschafte treinen neemt sterk toe: 25.192 in 2010, tegenover 21.556 in 2009, 14.288 in 2008, 15.849 in 2007 en 8.801 in 2006. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de afgeschafte treinen en uitzonderlijke omstandigheden niet opgenomen worden in de vertragingstatistiek... Als men in deze statistiek enkel zou rekening houden met de P-treinen zou men niet ver verwijderd van de 0%...

De tram keert binnenkort terug in Quiévrain

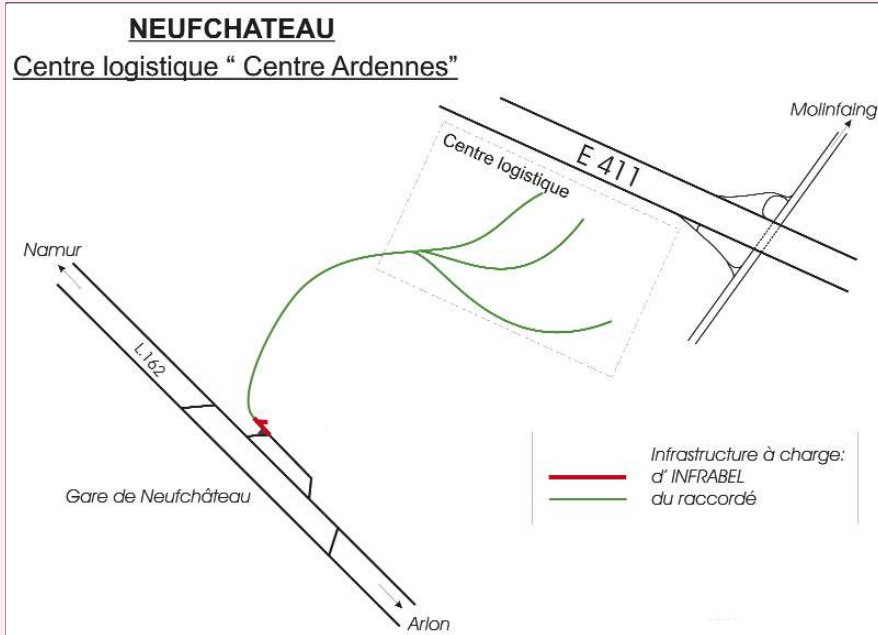
Momenteel wordt er een nieuwe tramlijn gebouwd tussen Valenciennes en Crespin. Waarschijnlijk zal men beslissen om deze lijn te verlengen tot aan het station van Quiévrain, dat slechts 1200 m verder ligt. Een gedeelte van het traject zou over de bedding lopen die Quiévrain vroeger met Valenciennes verbond. Infrabel heeft hier tegen geen bezwaar. Het station van Quiévrain, dat er tegenwoordig zo goed als verlaten bij ligt, zal volledig gerenoveerd moeten worden om als een volwaardig multimodaal platform te kunnen functioneren. Voor de auto's van de pendelaars zou in de onmiddellijke nabijheid een zeer grote parking worden aangelegd.



FOTO 102-XX Sinds begin dit jaar is er een stam van vijf M4-rijtuigen, gesleept door een locomotief van de reeks 21, opgenomen in de beurtrol van de IC-J Brussel-Zuid - Luxemburg. Dit is het gevolg van het grote aantal motorstellen van de reeks 501 t/m 524 (de enige die op het CFL-net mogen rijden) dat momenteel wegens zware defecten niet ingezet kan worden. De M4-stam wordt ingezet voor de volgende treinen op de IC-J 2106 (Brussel-Zuid - Arlon), IC-J 2134 (Arlon - Brussel-Zuid), P8606 (Brussel-Zuid - Arlon) en IC-J 2142 (Arlon - Brussel-Zuid). Doordat deze trein niet op het CFL-net mag rijden, wordt hij beperkt tot Arlon. Daar wordt er aansluiting verzekerd naar Luxemburg (en omgekeerd). Onze foto toont de IC-J 2106 te Marbehan op 22 februari 2011. In normale dienst rijden de M4-rijtuigen niet verder dan Jemelle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Industriezone "Centre Ardennes"

In de loop van de komende maanden zal de spooraansluiting naar de industriezone van Molinfaing bij Neufchâteau stilaan vorm krijgen. De werken zullen vermoedelijk in de lente beginnen. Eind 2010 werd het Gewestplan gewijzigd en de onteigening van de nodige gronden getekend. De bouwvergunning werd afgeleverd aan Idélux. Ondertussen verkeren de werkzaamheden voor de inrichting van de industriezone "Ardennes Logistics", die reeds in dienst is sedert 2005, in de eindfase. Het project wordt gefinancierd door de Waalse regering en door het Europese Ferder-fonds. Het plan om de industriezone te verbinden met het begin van de voormalige lijn 163 Li-bramont - Bastogne (zie OP DE BAAN 100 pagina 37) werd dus verworpen.



Herelektrificatie van lijn 162

Begin dit jaar zijn de werkzaamheden voor herelektrificatie van lijn 162 Namur - Arlon - Luxembourg begonnen op het lijnstuk Libramont - Hatrival. Om de werken sneller en makkelijker te laten verlopen, werd spoor B tussen Libramont en Hatrival buiten dienst gesteld. Op dit buiten dienst gesteld spoor zijn gelijktijdig meerdere werktreinen, gesleept door locomotieven van de reeks 77/78, actief. Men maakt tevens van de gelegenheid gebruik om ook het spoor en een aantal installaties te vernieuwen, met het oog op een volledige modernisering van de lijn naar Luxembourg. De snelheid zal hierdoor verhoogd kunnen worden van 130 naar 140 km/h. Onze foto, genomen op 28 januari, toont de inplanting van de nieuwe bovenleidingspalen. De isolatoren voor de toekomstige herelektrificatie op 25 kV zijn reeds duidelijk zichtbaar.



De eerste nieuwe brug over de Nete in Duffel is geplaatst

De nieuwe brug over de Nete (zie *OP DE BAAN* 94 pagina's 30-35), is geplaatst op 26 januari 2011. De brug, die in de onmiddellijke nabijheid werd gebouwd, werd zorgvuldig op haar steunen geschoven. Deze zeer delicate operatie heeft twee dagen geduurd, de brug bewoog zich met een gemiddelde snelheid van 8 m per uur. Voorafgaand aan de plaatsing moesten er in de Nete steunpijlers worden aangebracht. In de nabije toekomst zal lijn 25 tijdelijk over de nieuwe brug lopen, zodat de bestaande brug over de A. Stocletlaan gesloopt kan worden. Daarna is het wachten op de plaatsing van de tweede nieuwe brug, waarvan de montage al enkele weken aan de gang is. Lijn 25 zal dan op deze tweede nieuwe brug aangelegd worden, terwijl lijn 27 gebruik zal maken van de eerste. Na de werken zal de toegelaten maximumsnelheid op deze plaats opgetrokken kunnen worden van 120 km/h naar 160 km/h. Bovendien zullen er veel grotere schepen onder de bruggen kunnen doorvaren omdat de nieuwe bruggen 3,23 m hoger boven de Nete liggen dan hun voorgangers.

Op 25 januari 2011 is de verplaatsing van de brug reeds ver gevorderd. Zij zal ook toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers. Rechts kunnen we de oude brug zien. Armand BEERLAND.



DE VIADUCTEN G EN IRIS KRIJGEN VORM



Zicht op viaduct Iris, vanaf lijn 26, in de richting van Brussel. De 967 m lange brug wordt gedragen door 34 pijlers. Haren, 5 januari 2011.

De nieuwe lijn 25N, die gebouwd wordt tussen Schaarbeek en Mechelen en die zal aansluiten op het Diabolo-project, zal twee viaducten hoog boven de installaties van Schaarbeek: *viaduct G* en *viaduct Iris*.

Viaduct G

De eerste brug, genaamd *viaduct G*, loopt over groep G te Schaarbeek, waar de P-treinen gestald worden, in afwachting dat ze in actie komen. Ze wordt gedragen

↓ De vorm van de pijlers van het viaduct Iris zijn geïnspireerd op het symbool van de regio Brussel-Hoofdstad: de iris. Haren, 5 januari 2011. Zicht vanaf lijn 26 in de richting van de Diabolo.



door 4 pijlers en 2 landhoofden.
Per pijler moesten eerst 40 tot 45 gaten
geboord worden, gezien het drassige
karakter van de streek.

Viaduct Iris

De tweede brug, genaamd *viaduct Iris*,
bevindt zich 130 m verderop. Tussen
beide bruggen zal lijn 25N zich uitstrek-
ken op een talud. Met een lengte van 967
m zal zij over het *Productie Centrum In-
frastructuur (PCI)* van Schaarbeek lopen,
maar ook achtereenvolgens over lijnen

→ *Nogmaals viaduct Iris, gezien in de
richting van Brussel. Zij overspant hier
de CW Infrastructuur van Schaarbeek.*
Haren, 5 januari 2011.

↓ *Op deze plaats vinden we vier lijnen
op vier niveaus. Van beneden naar
boven: de lijnen 25, 27, 26 en 25N. Lijn
26 (niet zichtbaar op deze foto) bevindt
zich op de achtergrond. Het enkelvou-
dige spoor, aangeduid als CWI, is de
aansluiting met het PCI Schaarbeek.*
5 januari 2011.



26, 25 en 27.

Deze 4 lijnen zullen elkaar kruisen op 4
niveaus, wat uniek is op het Belgische
net: onderaan, op niveau 1 lijn 25, deze
wordt gekruist op niveau 2 door lijn 27 die
op haar beurt wordt overbrugd op niveau
3 door lijn 26. Boven dit alles vinden we
de nieuwe lijn 25N op niveau 4.

Dit uitzonderlijke bouwwerk wordt gedra-
gen door 34 pijlers, waarvan 2 landhoof-
den. Per pijler werden 25 tot 35 gaten
geboord.

Het ontwerp van de pijlers is ontsproten
aan de iris, het symbool van de Regio
Brussel-Hoofdstad. Via een helling leiden
deze 34 pijlers ons verder naar Vilvoorde.
In principe moet de site klaar zijn bij het
begin van de maand juli, voor plaatsing
van sporen en bovenleiding.

→ *Uiterst rechts op deze
foto bemerkt men lijn 26
richting Schaarbeek. Een
volledig nieuw tracé
wordt aangelegd naar
zowel groep C van
Schaarbeek-Vorming, als-
ook naar groep R en de
Werkplaats Elektrische
Tractie.* 5 januari 2011.



Doortocht van drie 363'ers van DB Schenker in België

DB Schenker bracht drie diesellocomotieven van de reeks 363 (ex-V60) over van Rotterdam naar Terneuzen. Om dit station in Zeeuws Vlaanderen te bereiken, moesten de machines door België passeren via Essen, Antwerpen, Mechelen, Gent-Dampoort en Zelzate. De eerste twee, de 363 712 (ex-365 712, ex-261 712, ex-V60 712- MaK 600 301 / 1960) en 363 833 (ex-365 833, ex-261 833, ex-V60 833 - Henschel 30122 /1960) werden op 17 januari 2011 overgebracht door de 6513. Op 14 februari 2011 volgde de 363 727 (ex-365 727, ex-261 727, ex-V60 727 - MaK 600 316 / 1960), dit keer gesleept door de 6520. Deze locomotieven zullen worden gebruikt voor het bedienen van de sporaansluitingen in Terneuzen en Sas van Gent.

FOTO 102-xx ↗

Op 17 januari 2011 rijdt de 6513 met de 363 712 en 363 833 door de stopplaats Kwatrecht naar Terneuzen.

Wim DE RIDDER.

FOTO 102-xx →

Doortocht van het konvooi te Dendermonde. Pierre HERBIET.

FOTO 102-xx ↓

In Wondelgem moest de trein enkele minuten wachten alvorens hij kon vertrekken naar lijn 55 Wondelgem - Zelzate - Sas van Gent. Pierre HERBIET.





Drie locomotieven van Crossrail kregen een nieuwe livrei tijdens hun revisie:

- op 30 december 2010 de PB 13 in rode Crossrail-livrei;
- op 14 februari 2011 kreeg de PB12 de rode Crossrail-schildering, waardoor nu drie machines Class 66 in deze kleuren rondrijden (PB03, PB12 en PB13);
- op 14 februari 2011 kreeg de PB14 de groene schildering van Ascendos Rail Leasing;
- in februari 2011 de PB 15 in de groene Ascendos Rail Leasing-livrei.

↖ **FOTO 102-xx**

Twee foto's van de PB14 in de livrei van Ascendos Rail Leasing. De foto bovenaan werd genomen in de Euro Terminal Genk (ETG) op 28 januari 2011. Simon DE RIDDER.

← **FOTO 102-xx**

De PB14 met trein 43669 Genk-Zuid-R.O.-Haven - Gallarate, gefotografeerd aan de inrit van Hasselt. Tim VAN ROOY.

FOTO 102-xx ↓ *Op 19 februari 2011 rijdt de PB13, in haar nieuwe rode livrei, door Boechout op de lijn 15 tussen Antwerpen en Lier. Ze sleept de containertrein 41503 Antwerpen-Berendrecht – Regensburg. Tim VAN ROOY.*





SNCF Fret bedient regelmatig de silo's van de firma Boortmalt op kaai 350 van het Churchilldok in de Antwerpse haven. Dagelijks worden er twee treinen uit Frankrijk gelost. Op 27 januari 2011 zien we er een trein, gesleept door de G2000 nr. 1756 van Europorte (ex-Veolia France). Ook BB 67400's van SNCF Fret komen hier regelmatig over de vloer. Maarten SCHOUBBEN.

Sedert enkele weken heeft Trainsport / RurtalBahn van DB Schenker Nederland het slepen van een trein met auto's van Ford-Genk naar Sloe in Nederland overgenomen. Trein 48681 Sloe - Ford-Genk, gesleept door de V204, dendert op 15 februari 2011 over het Albertkanaal en zal spoedig de installaties van de Fordfabriek te Genk bereiken. Peter VAN GESTEL.





De homologatieritten voor de Siemens-locomotieven type ES64F4, vertegenwoordigd door de 189 101 van MRCE, gaan verder. Op 18 januari reed ze heen en terug tussen Schaarbeek en Roosendaal, om haar gedrag bij de spanningswissel en bij de verandering van de seinrichting na te gaan. We zien haar hier bij het overschrijden van de grens en in het station van Essen. Tim VAN ROOY - Ralph VAN MEER.

→ De PB01 van Rurtalbahn kreeg een nieuwe zelfklever op haar flanken, samen met haar nieuw nummer V264. Zij verlaat op 2 februari 2011 met 9 uren vertraging het station van Tongeren aan kop van containertrein 43652 Novara - Antwerpen-Noord. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Het bedrijf ScandFibre Logistics AB heeft contracten afgesloten met Green Cargo, Hector Rail, CAPTRAIN en Transwaggon om een nieuw spoorlogistiekstelsel uit te baten: "Rail 11". Dit kwam in dienst op 12 december 2010 en rijden hoofdzakelijk volledige treinen tussen de papierfabriek en de Zweedse en Europese terminals voor afgewerkte producten. CAPTRAIN rijdt de treinen in de Benelux en Duitsland, voornamelijk de papiertrein 47729 Antwerpen - Dortmund. Bij zijn doortocht te Kijfhoek, worden wagens met papier, afkomstig uit Maarssen toegevoegd aan de trein. Doorrit op 8 februari 2011 te Veenendaal de Klomp van trein 47729, gesleept door de 6602 van CAPTRAIN. Michel DE ESCH.



Duitsland

Een voorspoedig 2011 voor Bombardier

2011 begon voorspoedig voor Bombardier. DB Fernverkehr plaatste in januari een order voor 135 dubbeldeksrijtuigen en 27 locomotieven van de reeks 146.2. Deze bestelling heeft een waarde van ongeveer 300 miljoen euro.

Met dit order kan men 27 trek-duwstammen, bestaande uit vijf rijtuigen (geschikt voor 160 km/h) vormen. Ze worden vanaf eind 2013 ingezet op IC-verbindingen. Een set rijtuigen biedt 469 zitplaatsen, waarvan 70 in eerste klasse.

Dit type materieel wordt sinds 1993 reeds vrij intensief ingezet door DB Regio op het Duitse spoorwegnet (ongeveer 2000 rijtuigen). Het is de eerste maal dat de



Virtuele voorstelling van de toekomstige dubbeldeksrijtuigen voor het Duitse IC-net. Bombardier.

DB dubbeldeksrijtuigen aankoopt voor IC-verbindingen.

De binneninrichting van de rijtuigen is wel aangepast aan het hoge comfortniveau van dit type diensten.

De locomotieven reeks 146.2 zijn van het type TRAXX P160AC. 39 locomotieven van dit type doen reeds dienst voor DB-Regio te Stuttgart, Freiburg en Nürnberg.



De 247 058, op kop van een sleep ketelwagens, rijdt naar Burghausen Wackerwerk. Tüßling, 25 januari 2011. Diego DE JONGE.



Daarenboven ontving Bombardier op 23 december 2010 vanwege de leasingmaatschappij Railpool een bestelling voor 36 TRAXX'en. Dit contract heeft een waarde van 120 miljoen euro. De locomotieven worden geleverd tussen juni 2011 en november 2011. Railpool zal dan beschikken over een tractiepark van 100 krachtvoertuigen (94 TRAXX'en en 6 Vectrons).

Met inbegrip van deze nieuwe orders werden intussen meer dan 1400 TRAXX'en verkocht. De TRAXX'en zijn inmiddels gehomologeerd in 18 Europese landen, waaronder België.

DB-Schenker zet Class 77 in

EuroCargoRail (ECR), het Franse filiaal van het Britse EWS, bestelde in 2006 bij GM-EMD 60 locs van het type Class 66. Door de vele verschillen met de andere machines van dit type (snelheid beperkt tot 100 km/h in plaats van 120 km/h, airconditioning, betere geluidsisolatie, verminderde emissie, verbeterd comfort in de stuurpost) werd besloten om deze locs in te delen als Class 77. ECR had de intentie om deze machines te gebruiken voor sleping van treinen vanuit Frankrijk naar België en Duitsland.

EWS en dochterbedrijf ECR werden in juni 2007 overgenomen door DB-Schenker. Het bedrijf erfde bijgevolg dan ook de 60 in aanbouw zijnde locs. De ingevolge de economische crisis gedaalde goederentrafiek en de mogelijkheid om treinen elektrisch van Frankrijk naar Duitsland (locomotieven reeksen 185 en 186) te laten rijden, maakte de aanwezigheid van een grote vloot diesellocs in Frankrijk overbodig. Bij DB-Schenker zocht men intussen ook al enige jaren naar een geschikte oplossing voor de vervanging van hun oudste lijndiesels. Daarom besloot men om een twintigtal Class 77'ers over te brengen naar Duitsland. Deze werden ondergebracht in de reeks 247 en toegevoegd aan de stelplaatsen van Mühlendorf (ter vervanging van reeks 217) en Oberhausen (ter vervanging van reeks 232). De 247'en zijn in actieve dienst sinds oktober 2010.

De 183 001 van Arriva werd voor de 175ste verjaardag van de Duitse spoorwegen, door Roco bekleeft met een motief dat verwijst naar de eerste Duitse stoomlocomotief, de "Adler" (wielen, houten romp, koperen onderdelen, ...). De 183 001 en vier andere locomotieven van het type Eurosprinter worden momenteel ingezet in het reizigersverkeer tussen München en Regensburg. München, 23 januari 2011.

Diego DE JONGE.

Noorwegen - Zweden

Einde van de Class 66

Het leasingcontract van de zes locomotieven GM Class 66, in gebruik sedert 2003 bij CargoNet, de goederenafdeling van de Noorse spoorwegen, nam een einde in 2010 en zal niet vernieuwd worden. De 66 401 t/m 406 werden in dienst genomen in 2003 en worden momenteel vervangen door zes Vossloh "Euro 4000" (312 001 t/m 006), geleverd in 2010. De "Euro 4000" is de derde poging van de Noorse spoorwegen om de "Bolle Neuzen" van de reeks Di3 te vervangen, na de Di6 van Siemens (zie *OP DE BAAN* 43 blz. 5 - 7), die geweigerd werden, en de Class 66 van General Motors.

Bij haar Zweedse burens had TGOJ twee machines van de Class 66 in gebruik sedert augustus 2000 om de Scandinavische versie te promoten. Ook zij wensden geen gebruik meer te maken van dit type. De T66 713 en 714 van TGOJ en de locomotieven van CargoNet werden afgesteld in het depot van Kristinehamn (Zweden), in afwachting van een nieuwe gebruiker.

FOTO 102-XX ↗ De 66 404 op kop van een containertrein te Snasa, op +/-200 km ten noorden van Trondheim. De CD 66'ers werden gebruikt op de grote ader Trondheim - Bodo. Michel HANSSSENS.

FOTO 102-XX → De T66 714 van TGOJ op 25 mei 2004. Julien Mulpas.



TELEX....

TSJECHIE

● De Tsjechische spoorwegen (CD) hebben de 16 laatste stellen "Railjets" (zie *OP DE BAAN* 86 blz 44) van de ÖBB (Oostenrijkse spoorwegen) overgenomen.

CHINA

● Een Chinees hogesnelheidsstel van het type CRH380A, bestaande uit 16 rijtuigen, heeft het wereldsnelheidsrecord gehaald voor niet-aangepaste gecommmercialiseerde stellen tijdens testritten op 3 december 2010, door een snelheid van 486,1 km/h te halen op de lijn Beijing - Shanghai. Het snelheidsrecord op rails werd gevestigd in 2007 in Frankrijk door de TGV 4402 van Alstom met een snelheid van 574,8 km/h. Deze snelheid werd gehaald door een TGV-POS die diepgaand aangepast werd (wielen met aangepaste diameter, wijzigingen in de

verhoudingen van de aandrijving, ingekort stel en aangedreven wagens, ...). De Chinese CRH380A werd gebouwd door CSR Qingdao Sifang. In commerciële dienst wordt de snelheid momenteel beperkt tot 355 km/h, maar het zal kunnen rijden aan 380 km/h op lijnen die op dit ogenblik aangelegd worden. Sedert hun indienststelling in september 2010, rijden de CRH380A op de lijnen Shanghai - Nanjing, Shanghai - Hangzhou en Wuhan - Guangzhou. Veertig stellen van 8 rijtuigen en 100 stellen van 16 rijtuigen worden geleverd.

Twee andere hogesnelheidstypes voor 380 km/h worden gebouwd: de CRH380B (140 stellen van 16 rijtuigen en 40 stellen van 8 rijtuigen, gebaseerd op het design van de Velaro van Siemens en geproduceerd door Tangshan en Changchun) en de CRH380C (de Zefiro van Bombardier, gemaakt door Sifang: 20 stellen van 8 rijtuigen en 60 stellen van 16 rijtuigen).

Het Chinese hogesnelheidsnet is het grootste ter wereld en zal zich in 2012 uitstrekken over 13.000 km en over 16.000 km in 2020.

DUITSLAND

● Railpool is in december 2010 de eerste klant geworden voor de Vectron van Siemens (zie *OP DE BAAN* 99, blz. 49). De Duitse leasingmaatschappij heeft zes locomotieven besteld voor zowel reizigers- als goederendiensten die een snelheid van 200 km/h halen en uitgerust zijn voor het gebruik in Duitsland en Oostenrijk. Ze zullen in 2012 geleverd worden.

EUROTUNNEL

● De groep Eurotunnel heeft in 2010 een zakencijfer genoteerd van €736,6 miljoen, hetzij 26% méér dan in 2009. In 2010 hebben 2.125.259 voertuigen aan boord van de Shuttle het kanaal overgestoken (11% méér dan in 2009), 1.089.051 vrachtwagens (+ 42%) en 56.507 autocars (+ 4%).

Zwitserland

RhB: De Allegra in de plaats van de ABe 4/4 II

Met de ingebruikname van de eerste acht motorstellen ABe 8/12 "Allegra" gebouwd bij Stadler (zie ODB 95 blz. 52) is de Rhätische Bahn (RhB) in staat om de motorwagens ABe 4/4 II die ingezet worden op de Bernina-lijn (Sankt Moritz - Tirano) te vervangen. De Bernina-lijn is, als enige bij de RhB, geëlektrificeerd met 1000 V gelijkstroom.

De ABe 4/4 II 41 t/m 49 werden geleverd in twee schijven, de eerste zes in 1964-65 en de laatste drie in 1972. Het mechanische gedeelte is van SWS Schlieren. De elektrische uitrusting is van SAAS en BBC. Met hun 680 kW halen ze een maximum snelheid van 65 km/h. Veelal werden ze per twee ingezet voor het slepen van reizigerstreinen. Ze hebben 12 zitplaatsen in eerste klas en 24 zitplaatsen in tweede klas.

De laatste ABe 4/4 II werden op 24 oktober 2010 buiten dienst gesteld. De drie meest recente motorwagens zullen omgebouwd worden naar dienstvoertuigen ter vervanging van de Xe 4/4 9922 t/m 9924 (deze ontstonden uit de ombouw van de drie ABe 4/4 I uit 1909). De voertuigen van de eerste schijf werden gesloopt in november en december 2010, met uitzondering van de 46.

FOTO 102-XX ↓ Een panoramatrein gesleept door ABe 4/4 41 en 42 net voor het station Ospizio-Bernina. 10 augustus 2009. Serge MATHEY.



FOTO 102-XX ↑ Op 22 oktober 2007 passeert een trein gesleept door de ABe 4/4 46 en de tweesysteemloc Gem 4/4 802 te Morteratsch. Michel HANSENS.

FOTO 102-XX ↓ Drukke in het station van Alp Grüm: Rechts de ABe 4/4 49. Alain NOUAILLETAS.



DFB: Restauratie van de Xrot d 12

Het kleine maar zeer energieke bestuur van de DFB (Dampfbahn Furka Bergstrecke) is begonnen met de restauratie van de roterende stoomsneeuwuimer Xrot d 12.

Deze sneeuwruimer werd gebouwd door SLM in 1913 voor de RhB en op 24 december 1913 in gebruik genomen. De totale lengte is 14 m, de wielen hebben een diameter van 0,740 m. Het totale leeggewicht is 44 t. Voor het sneeuwruimen verhoogt dit tot 57 t (2,5 ton kolen en 7,6 m³ water). De dienst snelheid is 12 km/h.

Na de buitendienststelling in 1970 werd hij bewaard door het museum van Blonay Chamby. In 1996 werd hij omgeruild met een andere sneeuwruimer: de voormalige Xrot d 9214 van de RhB die bewaard werd door DFB. De restauratie aan de Xrot d 12 begon in 2002 volgens beschikbaarheid van mensen en middelen. De ketel werd herzien en uitgerust met nieuwe vlampijpen in 2010. De sneeuwruimer moet opnieuw operationeel zijn in 2013.

Ron SMITH

Een nieuwe tunnel te Rosshäusern

De BLS heeft plannen om een nieuwe tunnel te bouwen op de lijn Rosshäusern Bern - Neuchâtel. Deze komt er in plaats van de bestaande 108 jaar oude enkelsporige tunnel, die moet gesaneerd worden. Tussen Rosshäusern en Mauss komt de nieuwe tunnel van 4,1 km met dubbelspoor.

De totale kosten bedragen 180 miljoen Zwitserse frank (117 miljoen euro). Honderd miljoen zal worden gefinancierd door het Europese hogesnelheidsspoornet (HST-verbindingen), terwijl de kantons (Bern, Neuchâtel en Fribourg) het



Een zicht op de vordering van de restauratiewerken aan de Xrot d 12 in de herfst van 2010. Martin HORATH.

openstaande bedrag voor zich nemen. De ingebruikname van de nieuwe infrastructuur is gepland voor 2015.

De tunnel zal gebruikt worden door de TGV tussen Paris en Bern, maar ook het lange afstand verkeer tussen Bern en Neuchâtel en de S-Bahn van Bern. Het is het grootste alleenstaand project in Zwitserland voor het aansluiten van het Zwitserse spoorwegnet op de hogesnelheidslijnen.

Nieuwe Stadler rijkstammen voor de RhB

Op 20 december 2010 hebben de Rhätische Bahn (RhB) en Stadler (Bussnang

fabriek) te Samedan (kanton Graubünden) een contract getekend voor de levering van zeven rijkstammen bestaande uit zes rijkstammen voor de Albulalijn. De totale kostprijs is 110 miljoen CHF (69,3 miljoen euro). Het zijn rijkstammen met lage vloer waardoor ze toegankelijk zijn voor andersvaliden. Ze worden uitgerust met toiletten voor andersvalide personen, airconditioning en een kinderruimte. De leveringen beginnen in 2013. RhB-voorzitter Erwin Rutishauser plaatste zijn handtekening onder deze bestelling tijdens een afscheidsrit waarop een nieuw snelheidsrecord op meterspoor in Zwitserland werd gehaald. In de zuidsectie van de Vereinatunnel haalde een Allegra een snelheid van 145 km/h.

Oostenrijk

Eerste schrappingen voor de 5047 van de ÖBB

Op 1 januari 2011 heeft de ÖBB de motorwagens 5047.044, 5047.062 en 5047.068 geschrapt. Deze motorwagens waren nog niet oud. Ze waren respectievelijk op 11-12-1990, 19-12-1991 en 30-04-1992 in dienst genomen. Het zijn de eerste drie van deze reeks die worden geschrapt. Dit is het gevolg van de sluiting van verscheidene lokale lijnen en de indienststelling van nieuwe Desiro-motorwagens van de reeks 5022. Deze drie motorwagens zijn te koop.

Van de reeks 5047 werden er 100 exemplaren gebouwd tussen 1987 en 1995 door Jenbach. Ze zijn uitgerust met een Daimler-Benz dieselmotor van 419 kW en een Voith hydraulische transmissie.



Foto van de 5047.062 op 07 juli 1995 in het station Eferding met een trein van Aschach naar Wels. Deze lijn is intussen gesloten voor personenvervoer. De bovenleiding die u ziet op de foto is deze van de lijn Linz - Neumarkt-Kalhamm, nog steeds in dienst en uitgbaat door de privémaatschappij Linzer Lokalbahn (LILÖ). Wim DE RIDDER.

Polen

Sluiting van de lijn Smigiel – Stare Bojanowo

Op 30 december 2010 liet de SKPL aan de burgemeester van Smigiel weten dat de maatschappij de exploitatie van de 5 km lange smalspoorlijn (750 mm) tussen het PKP-station van Stare Bojanowo en Smigiel niet meer kon verder zetten. De maatschappij gaf aan dat van de 100.000 zlotys (25.000 euro) subsidie die door de provincie Wielkopolskie was toegezegd voor 2010, er slechts 48.000 bij de SKPL terecht zijn gekomen. De rest werd door de stad Smigiel ingehouden voor het organiseren van een feest n.a.v. het 110 jarig bestaan van de lijn in september 2010 (20.000 zloty) en als lokale belasting (32.000 zloty)... De uitbating werd op 1 januari 2011 stopgezet, waarmee een einde kwam aan één van de laatste reguliere reizigersdiensten op smalspoor in Polen. Naast enkele toeristische lijnen blijft enkel de lijn van Pleszew (4 km, spoorbreedte 750 mm) in normale dienst.

Het eerste baanvak van de toen nog metersporige Schmiegeler Kreisbahn (de streek lag toen nog in Pruisen) werd in 1900 geopend tussen Stare Bojanowo (aan de normaalspoorlijn Poznan - Leszno) en Krzywín, 18 km naar het oosten. Een jaar later volgde een lijn in westelijke richting tot Ujazd, via Smigiel en Wielichowo. De dienst naar Ujazd werd al in 1905 opgeheven en Rakoniewice (aan de lijn Wolsztyn - Poznan), werd als nieuw eindstation gekozen. Deze plaats



FOTO 102-XX Op 12 april 1996 stopt de MBxd2-226 in Bielawy Wask, een stopplaats midden in de velden. Philippe DE GIETER.

werd in 1910 bereikt.

Door het Verdrag van Versailles, ondertekend op 28 juni 1919, kwam de regio Smigiel bij Polen en de lijn werd in 1949 genationaliseerd en nadien uitgebaut door de PKP. Tussen 1952 en 1956 werd de lijn omgebouwd naar de spoorbreedte van 750 mm, dit als gevolg van een gebrek aan meterspoormaterieel. Het baanvak Rakoniewice - Wielichowo werd in juni 1973 opgeheven, in juli 1979 gevolgd door de laatste sectie van de lijn naar het oosten. Hierdoor bleef enkel het gedeelte Zgliniec - Stare Bojanowo – Wielichowo bestaan maar hierop werd de dienst sterk uitgebreid. Er reden nu elf treinenparen tussen Stare Bojanowo en Smigiel, waarvan er zeven doorreden tot Wielichowo. In

1990 werd de lijn Stare Bojanowo - Zgliniec gesloten en de dienst werd ingekrompen. In 1993 verdween tenslotte de reizigersdienst tussen Sniaty en Wielichowo. In deze situatie konden de deelnemers aan onze reizen naar Polen in april 1993 en in 1996 de lijn bezoeken.

Tot 1973 werden stoomlocomotieven ingezet (D's van de reeks Px48). De eerste motorwagens van het type MBxd1 verschenen in 1971, in 1972 gevolgd door diesellocomotieven van de types Lyd1 en Lxd2. Vanaf 1986 beschikte men in Smigiel over de in Roemenië gebouwde motorwagens van het type MBxd2. Vanaf 1 april 2001 begonnen de PKP een herstructurering van de smalspoor-



FOTO 102-XX

Tijdens het tweede bezoek van TSP aan de lijn (in 1996) was er nog een goederendienst op de lijn. Op 11 april 1996 rijdt de Lxd2-318 door Sniaty. Ze sleept twee normaalspoorwagens op rolwagens.

De Lxd2 zijn locomotieven met een hydraulische transmissie. Ze werden gebouwd door Faur in Roemenië tussen 1967 en 1985. Er werden 165 eenheden geleverd. Hun motor ontwikkelt 330 kW en zij rijden aan maximaal 40 km/h.

Yves STEENEBRUGEN.



FOTO 102-XX

Op 11 april 1996 staat de motorwagen MBxd2-226 voor de loods in Smigiel te wachten op zijn volgende inzet. Sinds 1 januari 2011 beweegt hier niets meer...

Faur (Roemenië) bouwde 32 exemplaren van deze reeks MBxd2 tussen 1984 en 1986. Zij kregen de nummers MBxd2-210 t/m 229 voor de motorwagens op 750 mm-spoor en Mxd2-301 t/m 312 voor de motorwagens op meterspoor. Zij hebben 39 zitplaatsen en rijden maximaal 60 km/h.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

lijnen, wat een verbod van hun sluiting was. In Smigiel werd de dienst beperkt tot twee ritten naar Stare Bojanowo en één naar Sniaty. Deze laatste dienst verdween op 11 juni 2001 en alle verkeer werd gestaakt op 23 juni 2001. De goederendienst tot Wielichowo bleef behouden tot de herfst van datzelfde jaar.

De lokale overheden wilden de lijn toen nog behouden door ze aan te kopen. De reizigersdienst tot Sniaty keerde terug in februari 2002 en werd in december 2002 zelfs uitgebreid tot Wielichowo. De exploitatie werd uitbesteed aan de SKPL (Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych) - de maatschappij voor de

uitbating van lokale lijnen die ook de goederendienst (vooral steenkool) weer activeerde.

De geschiedenis herhaalde zich echter: sluiting van Sniaty - Wielichowo in december 2007, van Smigiel - Sniaty in maart 2008 en volledige opheffing met ingang van 1 januari 2011...

FOTO 102-XX Op 12 april 1996 staat motorwagen MBxd2-226 als trein van Wielichowo naar Stare Bojanowo Wask voor het opmerkelijke stationsgebouw van Smigiel. Deze lijn werd door TSP bezocht tijdens onze reis naar Polen in april 1996.

Alain DEFECHEREUX.



Frankrijk

Reeks 80000 op pensioen

De SNCF voerde op 1 juni 2010 de laatste elektrische rangeerloco van reeks BB 80000 af. Deze kleine reeks van 12 machines (asindeling Bo'Bo' – 1500 V gelijkspanning) is in feite een aangepaste BB 8100 (zie ODB 62 pagina 29). Ze werden tussen 1995 en 1997 omgebouwd in de werkplaats van Béziers. Bij deze gelegenheid werden ze uitgerust met de veiligheidsuitrusting KVB en geschikt gemaakt voor de rangeerdienst. Daarna werden ze toegewezen aan de stelplaatsen van Villeneuve Saint-Georges en Paris Sud-Ouest, vanwaar ze lege rijkstammen moesten aan- en afvoeren naar het station Paris Austerlitz. De productielijn werd na 12 omgebouwde locomotieven voortdijg stopgezet. De SNCF verkoos om BB 8500'en om te vormen tot rangeerloos



FOTO 102-XX De BB 80004 wacht op 15 januari 1998 in Paris Lyon het vertreksein af. Ze heeft een nachttrein aan de haak. Het betreft de ex-BB 8247. Deze loc werd op 18 januari 1954 in Montrouge in dienst genomen, in december 1995 omgevormd voor de rangeerdienst en toegewezen aan Paris-Sud-Ouest. De BB 80004 werd in december 2008 afgevoerd. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

van de reeks BB 88500 (31 krachtvoertuigen omgebouwd in 1997, waarvan 14 nog in dienst).

De laatste BB 8100'en werden in 2003 geschrapt, maar de divisie Infra van

SNCF telt nog steeds drie locs in zijn park: de BB 8120, 8216 en 8229. Deze machines zijn toegewezen aan Avignon en zijn voorzien van een speciale stroomafnemer voor het ontijzelen van de rijkdraad.



FOTO 102-XX De eerste twee Euro 4000'en, in leasing genomen door Europorte, staan op 30 december 2010 uitgeweken in de stelplaats van Thionville. Ze dragen, naast de Europorte-nummers 4001 en 4002, hun bouwnummers 2505 en 2506. Pierre HERBIET.

Twee Euro 4000 voor Europorte

De leasingmaatschappij Alpha trains plaatste oorspronkelijk bij Vossloh een order voor 12 locs van het type Euro 4000 (normaalspoorversie, geschikt voor Frankrijk, België en Duitsland). Dit order werd daarna gereduceerd tot 6 machines en later zelfs volledig geannuleerd. Alpha Trains zal de Euro 4000 enkel aanbieden in de breedspoorversie (dus enkel voor Spanje en Portugal). Voor normaalspoor biedt het de G1206 en G2000 aan.

De eerste twee machines, oorspronkelijk gebouwd voor Alpha Trains, werden overgenomen door de leasingmaatschappij Beacon Rail, die ze op haar beurt verhuurt aan Europorte. Deze in goederenvervoer gespecialiseerde privéoperator (en tevens filiaal van de Groep Eurotunnel) leaset in totaal 4 krachtvoertuigen bij Beacon Rail.

De 4001, in de livree van Alpha Trains, werd in augustus en september 2009 ingezet voor de nodige homologatieritten op het Belgische spoornet (zie OBD 93 pagina 24 en ODB 94 pagina 41).

TELEX....

FRANKRIJK - ITALIË

● In de nabije toekomst wordt de concurrentie op de hogesnelheidslijnen nog opgevoerd. Veolia Transport en Trenitalia zullen onder een nog niet gekende naam

de verbinding tussen Frankrijk en Italië uitbaten. De eerste treinen zullen rijden vanaf de komende herfst op de klassieke nachtverbindingen Paris - Firenze - Roma en Paris - Milano - Venezia. Vanaf 2012 worden drie verbindingen voorzien tussen Lyon en Torino. De nieuwe maatschappij wil eveneens de concurrentie aangaan op

de hogesnelheidslijnen, met als eerste doel de verbindingen Paris - Brussel en Paris - Milano.

Vanaf 2014 worden de 50 nieuwe hogesnelheidstreinen "Zefiro" bij Trenitalia geleverd die werden besteld in 2010 bij Bombardier. Zij zullen heel Europa doorkruisen aan maximaal 360 km/h.

NEDERLAND: ACTS ondergebracht in de groep HUSA

Eind 2010, werd Husa Railway Services de nieuwe eigenaar van ACTS Nederland BV. De verschillende spoorwegmaatschappijen van Husa Railway Services in Nederland en Duitsland werden samengebracht onder de naam Husa Transportation - Railway Services. HUSA is een onderneming die volledige intermodale logistieke diensten verzorgt. HUSA ontwierp een nieuwe livrei waar de 1609 als eerste mee getooid werd, gevolgd door de 1606 en 1619 (alle ex-DB Schenker Nederland, ex-NS) en de 1506, een diesellocomotief type G1206. Enkel de 1621 blijft voorlopig geel met HUSA-logo.

Op 8 februari 2011 sleept de 1609 de trein 50063 Leeuwarden - Maasvlakte, hier te Portengen, tussen Breukelen en Woerden. Volgens onze bronnen zou de trein dit jaar afgeschaft worden, omdat de containers via binnenvaart zouden vervoerd worden.
Michel DE ESCH.



NEDERLAND: de 1254 van EETC is gereviseerd!

Op 19 februari 2011 hebben Euro-Express-Treincharter (EETC) en de Nederlandse vereniging Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) de 1254 voorgesteld in het station van Amersfoort. Deze locomotief werd volledig gereviseerd en herschilderd in de huiskleuren van EETC. De livrei werd afgewerkt met het e-mailadres van NVBS en met een omslag van hun tijdschrift "Op de Rails". De EETC zet sedert 1 juli 2010 de vier locomotieven ex-reeks 1250 in die werden overgenomen van ACTS. Deze locomotieven worden gebruikt voor het overbrengen van de lege internationale rijkstammens tussen Amsterdam CS en Watergraafsmeer (zie ODB 99 p. 49). Uitzonderlijk slepen zij ook speciale treinen (zie foto op p. 68). Foto EETC / NVBS.



De tweeassige pakwagens ex-DR type Pwgs-38 en Pwgs-41 bij de NMBS en de CFL

Tijdens WO II liet de Deutsche Reichsbahn nieuwe tweeassige pakwagens bouwen voor de inzet in goederentreinen. Ze waren gebaseerd op de pakwagens van het type Pwgs-38 die vanaf 1939 werden geleverd.

Vanaf 1941 leverden de firma's Westwaggon en Simmering 668 exemplaren van dit type. Ze reden in alle regio's van de DR, ook in het toen geannexeerde Oostenrijk. Ze werden ingedeeld in het type Pwgs-41, waarbinnen twee onderseries bestonden:

- Pwgs-41 Fwgä 8.01, zonder uitkijkpost en genummerd in de series 124.233 t/m 407, 124.524 t/m 707 en 124.798 t/m 907;
- Pwgs-41 Fwgä 8.01.201, met uitkijkpost (die in de loop der jaren wel verdween) en genummerd 124.134 t/m 232, 124.508 t/m 523 en 124.708 t/m 797.

Een 100-tal eenheden werd niet geleverd door de oorlogsomstandigheden.

Deze pakwagens boden het personeel geen enkel comfort: er was geen verwarming en elektrische verlichting. Sommige hadden echter wel een doorgaande stoomleiding voor eventuele inzet in reizigerstreinen en kregen eveneens intercirculatiedeuren (type Pwghs-41).

Deze pakwagens waren zeer hoekig, net zoals hun deuren en hun vensters. In 1952 moderniseerde de DB 15 voertuigen tot "stuurstandrijtuig" (type Pwif-41/52). Ze kregen vensters in één uiteinde en eveneens een intercirculatiedeur aan de andere zijde en toegangsdeuren tot de bagageafdeling. De wagens kregen nog een UIC-nummer en bij enkele werden nieuwe vensters geplaatst met rubberen dichting. De eerste verdwenen in 1964 uit commerciële dienst, de laatste in 1995.

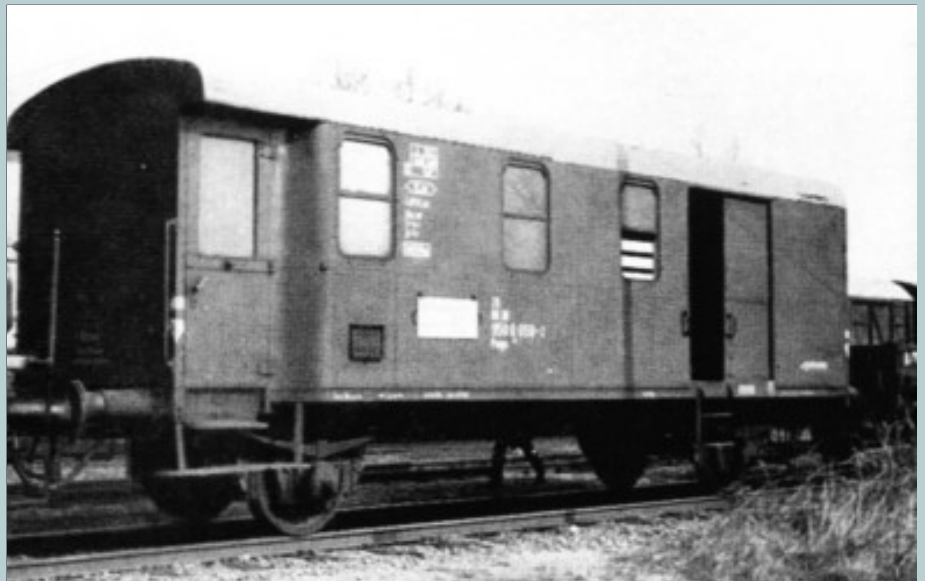
Na de oorlog werden deze pakwagens in bijna alle Europese landen teruggevonden. Tijdens de Duitse aftocht in 1944 bleven zes van deze voertuigen achter op het Belgische net.

De pakwagens type Pwgs-38 bij de NMBS

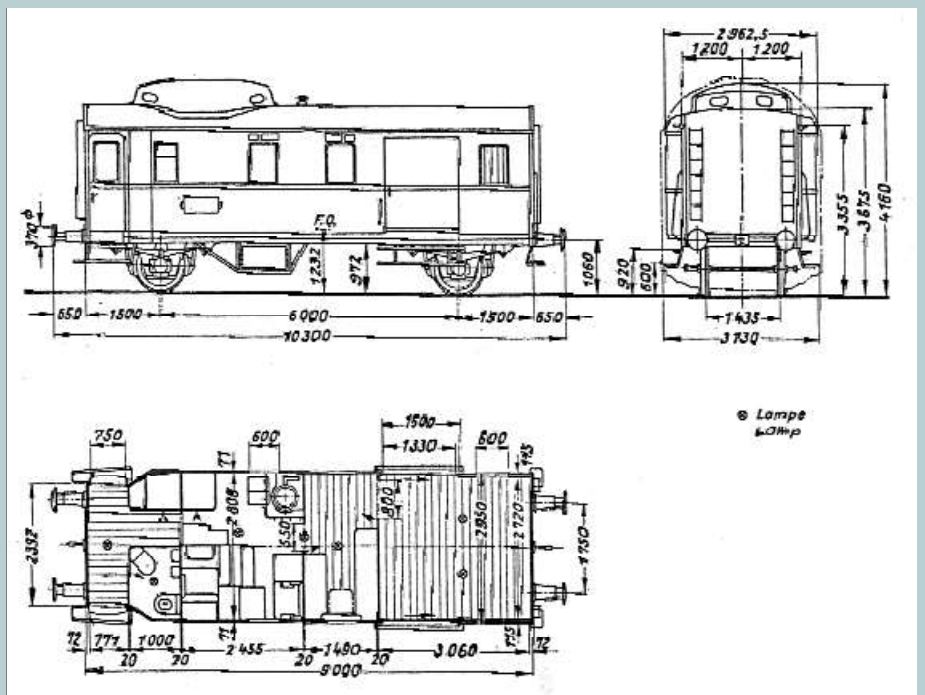
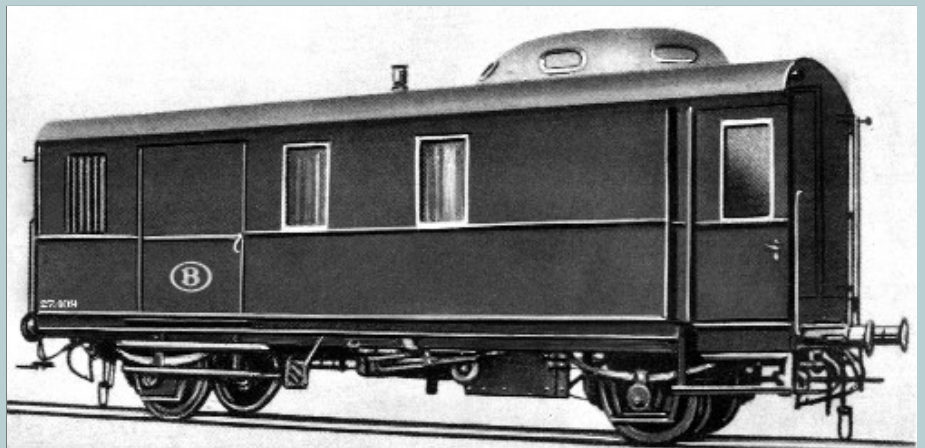
Een pakwagen van het type Pwgs-38 Fwgä 7.01, nummer 124.089, werd overgenomen door de CIRI (zie ODB 89, blz. 65) waar hij het nummer 267 kreeg. Dit voertuig had een aerodynamische uitkijkpost. Deze pakwagen werd op 29 maart 1946 door de NMBS overgenomen met het nummer 27.409. De pakwagen bleef niet lang in dienst want in mei 1950 werd hij teruggegeven aan de DB.

→ We hebben geen foto van dit type pakwagen bij de NMBS gevonden. We helpen ons dan maar met een "aangepaste" foto van een Pwgs-38 uit een catalogus van de constructeur. Rechts een plan van de 27.409 van de NMBS.

Verzameling Charles OCSINBERG.



De DB-pakwagen 20 88 950 6 659-2 na zijn modernisering met in rubber geplaatste vensters. Dit voertuig werd gesloopt. Foto H.W. Westrhenderfeh, verz.Charles OCSINBERG.



De pakwagens type Pwgs-41, zonder uitkijkpost, bij de NMBS

Pakwagen 27.402

De DR-pakwagen 127.707 Stettin, CIRI nummer 198, werd op 19 september 1945 bij de NMBS in dienst gesteld met het nummer 27.402. We weten niet wanneer dit voertuig werd geschrapt.

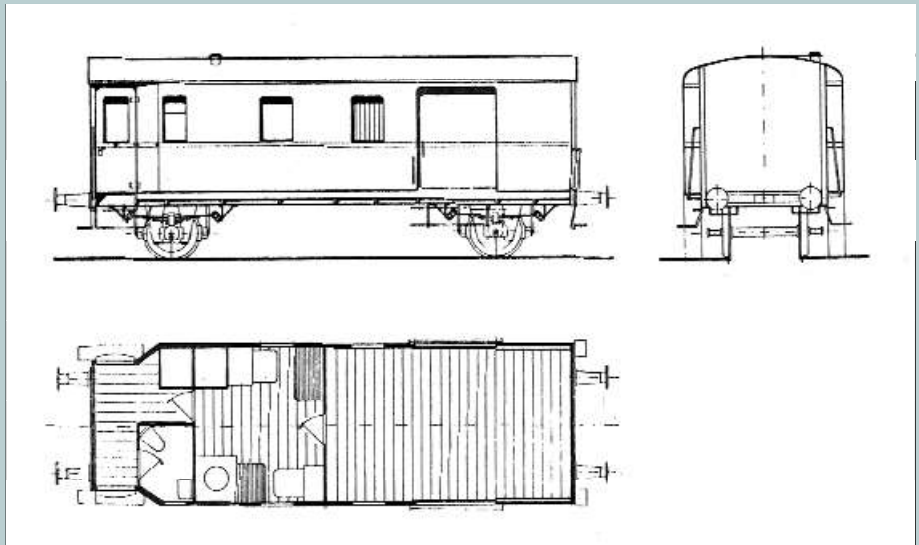
Pakwagen 19.943

De DR-pakwagen 124.865 Hannover werd blijkaar niet door de CIRI gebruikt. Bij de NMBS werd hij vanaf 27 november 1945 gebruikt als pakwagen in de goederdienst met het nummer 19.943 (reeks 19.901 t/m 19.968).

We herinneren er aan dat deze serie blijkaar werd vernummerd als serie 810.000 tot 810.999, waarin al het voormalige DR-materieel was ondergebracht. De datum waarop deze wagen werd geschrapt is onbekend. Het is niet onmogelijk dat een aantal voertuigen werd teruggeven aan de DB na de levering van de nieuwe metalen pakwagens aan de NMBS in 1948 en 1949 (type 4012b (1) 16.000 t/m 16.499, het latere type 4012B1).

Pakwagen 124.542 van de DR

Dit voertuig kreeg het nummer 141 bij de



Plan van de pakwagen 27.402, ex DR 124.707, type Pwgs-41 zonder uitkijkpost.

CIRI. Het werd nadien onmiddellijk ingezet als dienstvoertuig. Een nota van 31 maart 1946 meldt dat hij nog niet in dienst was en nog geen nummer had gekregen

De pakwagens type Pwgs-41, met uitkijkpost, bij de NMBS

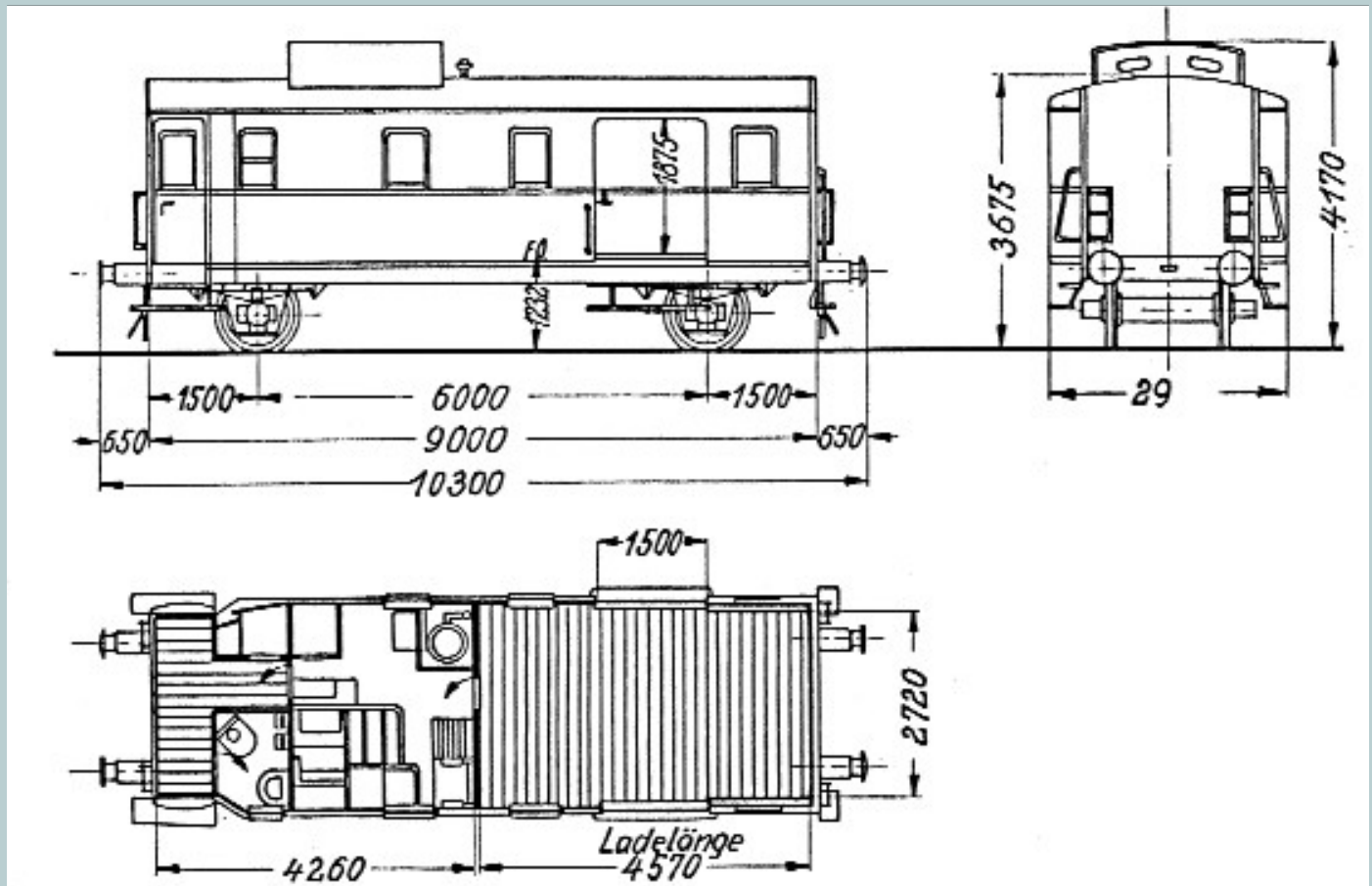
We vinden twee pakwagens van het type Pwgs-41 Fwgä 8.01.201, uitgerust met een uitkijkpost en met een bijkomend venster in de zijwanden.

Pakwagen 27.405

De DR-pakwagen 124.731 Frankfurt, nummer 265 bij de CIRI, werd op 31 december 1945 door de NMBS overgenomen met het nummer 27.405. Hij werd in mei 1950 gerepatrieerd.

Pakwagen 18.030

De tweede, DR-nummer 124.784, kwam niet bij de CIRI. Hij werd op 6 oktober 1945 bij de NMBS in dienst gesteld als dienstwagen 18.030, in de serie 18.001 t/m 18.031.



Plan van de NMBS-pakwagen 27.405 (ex DR 124.731), type Pwgs-41 met uitkijkpost.

De Pwgs-41 van de CFL

Twee pakwagens werden teruggevonden op het Luxemburgse net.

De eerste, DR-nummer 127.794, werd gebouwd door Simmering en nadien ingezet in het geannexeerde Oostenrijk. Zijn uitkijkpost werd omstreeks 1950 gedemonteerd.

De tweede, DR-nummer 124.819, werd eveneens bij Simmering gebouwd maar deze had geen uitkijkpost.

Beide pakwagens werden overgenomen door de CFL waar ze de nummers Dm 7061 en Dm 7062 kregen. Later werd dit D2m 7061 en D2m 7062. Ze werden in de goederendienst gebruikt.

Tussen 1950 en 1955 hadden ze de nummers G825 en G826 moeten krijgen, maar dit project werd nooit uitgevoerd.

In 1966 kregen ze de UIC-nummers 31 82 955 5 001-2 en 002-1 (lettercode Us) voor een inzet in TEEM-treinen. In 1974 werd de tweede pakwagen, die geen rollagers had, nog hernummerd tot 20 82 955 5 002-3.

Beide voertuigen werden op 24 juli 1978 buiten dienst gesteld. Ze beëindigden hun carrière als opslagplaats bij de sloperij Luxfer in Aubange. Uiteindelijk werden ze midden jaren '80 gesloopt.



Pakwagen D2m 7062 van de CFL. Het gaat om de vroegere 124.819 van de DR die oorspronkelijk in Oostenrijk werd ingezet. De foto werd gemaakt in Luxemburg in 1962.
Foto J.ZEUG, Verzameling Jean-Pierre STEFFEN.



↑ Pakwagen D2m 7061, de vroegere 124.794 van de DR. De foto dateert uit 1964.

Foto: C.L. MEYER,
Verzameling Jean-Pierre STEFFEN.



← CFL-pakwagen D2m 7061 in een internationale trein, hoewel hij eigenlijk voor de goederdienst voorzien was. De foto werd in 1964 genomen.

Foto J. ZEUG,
Verzameling Jean-Pierre STEFFEN.



← De CFL-pakwagen 30 82 955 5 002-1 (ex-CFL D2m 7062 en ex-DR 124.819), gefotografeerd in 1971. Dit voertuig was uitgerust met glijlagers. In 1974 werd het nog vernummerd tot 20 82 955 5 002-3, waarbij de lettercode Us behouden bleef. Vanaf 1966 werden beide pakwagens ingezet in TEEM-treinen (Trans Europ Express Marchandises). Hun thuisstation was Luxemburg.

Jean-Pierre STEFFEN.

→ Na hun buitendienststelling in 1978 stonden ze nog enige tijd afgesteld in Luxembourg-Hollerich. De foto werd genomen in 1983, kort voor hun overbrenging naar het schrootbedrijf Luxfer te Aubange. Foto FEDERMEYER, Verzameling Jean-Pierre STEFFEN.



↓ De gerestaureerde pakwagen 124.647 van het "Eisenbahnmuseum Dieringhausen". De foto werd genomen in Bad Nauheim Nord op 20 juli 2005. Foto Eisenbahnmuseum Dieringhausen.



De Pwgs-38 en 41 vandaag

In Duitsland bleven 15 pakwagens van deze reeksen behouden bij verenigingen of privépersonen. Hierbij is ook een voertuig waarvan het DR-nummer onbekend is en dat nu dienst doet als restaurant / frituur / take away in Berlin-Spandau. Drie voertuigen zijn bewaard in Oostenrijk, twee in Nederland, waarvan een bij een schroothandelaar en een laatste bevindt zich waarschijnlijk nog in Polen. Een aantal wagens wacht nog op restauratie.

De pakwagens die bij een sloper in Nederland staat zal waarschijnlijk niet meer gered kunnen worden.

Charles OCSINBERG



FOTOTHEMA 102 Op 10 maart 1987 verlaten de 005 + 002 het station van Brussel-Zuid met bestemming Gent-St.-Pieters en Kortrijk. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

75 jaar geleden: begin van de elektrificatie bij de NMBS

vervolg van de nummers 98, 99 en 101

Een tweede leven voor de motorstellen van 1935

Het merendeel van de rijtuigen van de motorstellen van 1935 ontsnapte na hun schrapping aan de snijbrand.

Aan het einde van de jaren 50 uitte de directie van de Regie der Posterijen de wens om over postmotorstellen te beschikken voor het uitvoeren van een postsneldienst. Een eerste contact met de NMBS vond plaats op 20 november 1959.

Aanvankelijk overwoog De Post de aankoop van nieuw materieel. Deze optie bleek echter veel te duur tegenover de beschikbare budgetten, waardoor de NMBS voorstelde om de motorstellen van 1935 om te bouwen. Zodoende vroeg De Post op 15 maart 1960 af te zien van de beslissing om het materieel uit 1935 en de rijtuigen uit 1939 te verschroten.

Omdat enkel de motorrijtuigen nodig waren voor de ombouw tot postmotorstellen, stuurde de directie Materieel een nota naar de diensten E (exploitatie), ES (elektriciteit en seininrichting), M (mate-

riël) en V (sporen) waarin ze stelde dat de tussenrijtuigen als dienstrijuigen ter beschikking werden gesteld.

In 1962 werden de plannen voor de om-

bouw van de motorstellen uit 1935 naar postmotorstellen voltooid.

Er werd besloten om de draaistellen te ruilen met deze die werden gerecupeerd van de motorstellen 1953 (228.035



In mei 1968 werd de ombouw van de 221.805 afgerond. Het motorstel onderging de laatste afregelingen in de Centrale Werkplaats van Mechelen. Daniel THIELEMANS.

t/m 228.044) welke nieuwe Schlieren-draaistellen kregen.

Ondertussen verminderde de Post het aantal bestelde motorstellen tot 8 in plaats van de oorspronkelijke 12.

Hierdoor besliste de directie het stel A 12, bestaande uit de volgende rijtuigen: 213.012 + 212.217 + 215.205 + 217.002, te bewaren voor het toekomstige museum.

De ombouw begon in de CW Mechelen in 1965. De werkplaats elektrische tractie en de wagenwerkplaats van Schaarbeek waren eveneens met bepaalde werken, zoals de inrichting van de rijtuigen, belast. Er was voorzien dat het eerste omgebouwde motorstel in juni 1966 de werkplaats zou verlaten. De vertraging stapelde zich echter op als gevolg van diverse redenen waardoor het eerste stel pas op 1 december 1967 de werkplaats verliet.

De ACEC-besturingsuitrusting (waarmee de stellen 213.002 t/m 012 uitgerust waren) werd behouden. De SEM-sturing (op de stellen 217.001 t/m 012) werd afgezonderd.



FOTO BD-xxxxx Het eerste postmotorstel verlaat de Centrale Werkplaats van Mechelen op 1 december 1967. Deze foto toont de aankomst van het tweede stel (221.802) in de werkplaats elektrische tractie van Schaarbeek op 3 maart 1968.

Foto's Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Vier beelden van de ombouwwerken aan de postmotorstellen.

Linksboven: de stockageruimte voor de postzakken. Rechtsboven: het toegangsplatform met vier dubbele schuifdeuren.

Onderaan: de tafels en sorteervakken. Foto's Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Eén stroomafnemer werd op het dak van het ACEC-rijtuig geplaatst..

Zo goed als alle ruiten werden verwijderd (zie schema).

Daarentegen werden de toegangsdeuren behouden en werd een bijkomende toegang voorzien, uitgevoerd met schuifdeuren die uit de tussenrijtuigen van 1935 werden gerecupereerd.

De binneninrichting werd ontworpen om post te sorteren. De mogelijk bestond dat het personeel van De Post aanwezig kon zijn in het stel voordat de bestuurder toekwam. Dankzij een speciale schakelaar kon men de stroomafnemer lichten waarna de compressor, de alternator en de verwarming automatisch in dienst werden gesteld.



FOTO 102-xx ↗

Op 26 juni 1982 wordt de 951 gelost en geladen in Verviers. Nadien zal het zich naar Brussel-Zuid begeven waar zich toen het grote sorteercentrum van De Post bevond. Pierre HERBIET.

FOTO 102-xx →

Eenmaal de lijn 75 Gent-St.-Pieters - Kortrijk was geëlektrificeerd, op 1 juni 1980, bedienden de postmotorstellen ook het station van Kortrijk. Op 6 juli 1981 bevindt de 952 zich in Kortrijk. Pierre HERBIET.

FOTO BD-102xx ↓

Op 6 augustus 1982 rijdt de 956 een posttrein tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid en zal dadelijk de Netebrug in Duffel overschrijden. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Het openen en sluiten van de deuren werd bevolen door het personeel van De Post.

De acht postmotorstellen werden genummers van 221.801 t/m 808.

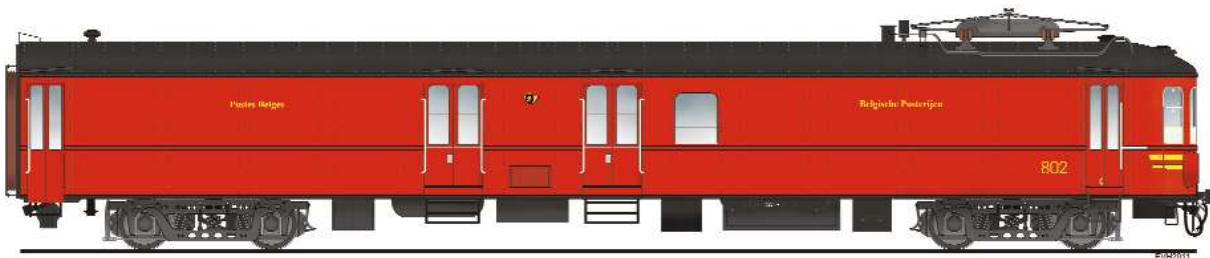
Het eerste motorstel, de 221.801 werd aan het personeel van De Post voorgesteld op 1 en 2 februari 1968 in het station van Brussel-Zuid.

De presentatie aan de pers vond een maand later plaats op 5 maart 1968, gevolgd door een demonstratierit tussen Brussel-Zuid en Luxemburg.

Op 23 april 1968 begonnen de reguliere ritten van de postmotorstellen, exact 33 jaar na de start van de elektrische tractie tussen Brussel en Antwerpen. Het betrof een heen- en terugrit tussen Luxemburg – Namur en Brussel.



FOTO 102-xx Op 16 december 1983 rijdt de 951 tussen Brussel-Zuid en Verviers nadat recent haar ombouw werd voltooid. Bewijs hiervan is haar nieuwe schildering. Ze passeert het station van Leuven. Pierre HERBIET.



De dienstregeling van 24 juni 1968 voorzagen voor de vier beschikbare motorstellen de volgende diensten:

- 221.801 + 221.802: Luxembourg – Brussel-Zuid en terug;
- 221.804: Brussel-Zuid – Jemelle;
- 221.803: reserve.

Met het vrijkomen van de 221.805 en 806 werden vanaf 2 september 1968 twee nieuwe diensten voorzien:

- 221.804: Brussel-Zuid – Gent-St.-Pieters en terug;
- 221.806: Brussel-Zuid – Oostende en terug.

De reservedienst werd toegewezen aan de 221.805 terwijl de 221.803 de dienst naar Antwerpen-Centraal uitvoerde in plaats van de 221.804.

↗ *Ter gelegenheid van de indienstname van de nieuwe posttreinen bracht de Regie der Posterijen op 14 april 1969 een zegel van 3 frank uit.*

FOTO 102xx →

Op 1 juli 1981 verlaat de 956 Brussel-Zuid met bestemming Antwerpen-Centraal. Pierre HERBIET.

FOTO BD-102xx ↓

Op 26 juni 1982 rijdt de 951 voorbij het station van Trooz richting Verviers. Pierre HERBIET.

Nr	ORIGINEEL NR.	INDIENSTNAME
221.801	213.007 + 217.007	01-12-1967
221.802	212.005 + 217.005	01-02-1968
221.803	213.009 + 217.009	04-03-1968
221.804	213.001 + 217.001	16-04-1968
221.805	213.008 + 217.008	30-05-1968
221.806	213.011 + 217.011	08-07-1968
221.807	213.004 + 217.004	09-09-1968
221.808	213.006 + 217.006	25-10-1968





FOTOTHEMA 102 *Meerdere verbindingen werden samengevoegd op een traject. Zo reden de posttreinen richting Kortrijk en Oostende gekoppeld tussen Brussel-Zuid en Gent-St.-Pieters en omgekeerd. Op 26 april 1988 zien we de doorrit van de motorstellen 001 + 006 in Itterbeek met komende van Oostende (006) en Kortrijk (001). In Brussel-Zuid reden ze verder tot Leuven waar ze werden ontkoppeld om hun rit verder te zetten richting Liège (001) en Hasselt (006).*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 102 *Op 10 augustus 1988 werd dezelfde dienst uitgevoerd door de 001 + 006 met passage in Anderlecht. Op 16 augustus 1986 werden de 951 t/m 958 hernummerd als 001 t/m 008 om de nummers vrij te houden voor de nieuwe motorstellen type 86 (901 t/m 952).* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Door de hernummering van het voertuigenpark van 1 januari 1971 kregen de postmotorstellen de nummers 801 t/m 808.

Vervolgens, doordat de NMBS nieuwe vierledige motorstellen bestelde die de nummers 801 t/m 844 kregen, droegen de poststellen vanaf 1 maart 1974 de nummers 951 t/m 958.

Omwille van dezelfde reden, deze keer door de bestelling van de dubbele motorstellen van de reeks 900, kregen ze op 16 augustus 1986 de nummers 001 t/m 008.

Met de uitbreiding van de elektrificatie openden nieuwe lijnen zich voor de postmotorstellen: Gent-Sint-Pieters – Antwerpen op 3 juni 1973 en Gent-Sint-Pieters – Kortrijk op 1 juni 1980. Later reden ze ook naar Hasselt via de lijnen 16 en 35 Leuven – Aarschot – Hasselt, geëlektrificeerd op 27 september 1981.

FOTOTHEMA 102 ↗ *Op 5 mei 1983 verlaat de 957 het station van Antwerpen-Centraal met bestemming Brussel-Zuid. Na een revisie ondergaan in XXXX ontving de 957 grotere nummers op de voorkant. Ze behield deze bijzonderheid zelfs na haar vernummering naar 007. Pierre HERBIET.*

FOTOTHEMA 102 → *De 956 in Gent-Sint-Pieters op 19 maart 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTOTHEMA 102 ↓ *In april 1981 verlaat een postrein naar Oostende en Kortrijk het station van Brussel-Zuid. De twee motorstellen zullen in Gent-Sint-Pieters ontkoppeld worden. Pierre HERBIET.*



Ziehier de omloop van 27 september 1981 die 5 dagen betrof, van maandag tot en met vrijdag:

dienst 1 :

- LJ - FNR - FBMZ
- FBMZ - FNR - LJ

dienst 2 :

- LUX - LL - LJ - FNR - FBMZ
- FBMZ - FNR - LJ - LL - LUX

dienst 3 :

- FSD - FGSP - FBMZ
- FBMZ - FGSP - FSD

dienst 4 :

- FGSP - FN
- FN - FGSP - LK
- LK - FGSP - FBMZ
- FBMZ - FGSP

dienst 5 :

- FBMZ - FLV - FL - GV
- GV - FL - FLV - FBMZ
- FBMZ - FN
- FN - FBMZ

We hebben alle tussenliggende stilstanden voor laden en lossen weergegeven. Te noteren valt dat sommige ritten uitgevoerd werden zonder postpersoneel. De relaties FBMZ – LJ en FBMZ – LUX en omgekeerd werden steeds door gekoppelde stellen gereden tussen FBMZ en LJ. Hetzelfde voor de relaties FSD – FBMZ en LK – FBMZ die gekoppeld reden tussen FGSP en FBMZ

Afkortingen: FBMZ = Brussel-Zuid, FGSP = Gent-St.-Pieters, FLV = Leuven, FN = Antwerpen-Centraal, FNR = Namur, FSD = Oostende, GV = Verviers, LJ = Jemelle, LK = Kortrijk, LL = Arlon, LUX = Luxembourg.

FOTOTHEMA 102 ↓ Op 24 april 1986 ran-geert de 952 in het station van Hasselt. Pierre HERBIET.



FOTOTHEMA 102 ↑ Op 16 juni 1988 worden in het station van Liège-Guillemins de postzakken in het stel 008 geladen. Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 102 ↓ Op 20 april 1984, doorrit in Erps-Kwerps van de 956 die rijdt in de richting van Verviers. Pierre HERBIET.





↑ **FOTOTHEMA 102** Kleine parallelstelling van twee 'elektro-dinosauriërs' in Brussel-Zuid op 3 september 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTOTHEMA 102** Vanaf midden 1980 werden de poststellen 'ondersteund' door andere motorstellen, meestal deze van 051 t/m 058. Op 7 augustus 1986 passeert de posttrein Oostende / Kortrijk – Brussel-Zuid, gereden door de 054 en 006, voorbij Itterbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De omloop van 30 september 1984 bevatte 6 diensten, alle van maandag tot en met vrijdag, maar geen gedurende de weekends:

dienst 1 :

- FSD - FGSP - FBMZ - FLV - FL
- FL - FLV - FBMZ - FGSP - FSD
- FSD - FGSP - FBMZ - FLV - FL - GV - GWK
- leeg GWK - FL

dienst 2 :

- LK - FGSP - FBMZ - FLV - FHS
- FHS - FLV - FBMZ - FGSP - LK
- LK - FGSP - FBMZ - FLV - FHS

dienst 3 :

- FL - FLV - FBMZ - FGSP - FSD
- FSD - FGSP - FBMZ - FLV - FL
- leeg FL - GV

- GV - FL - FLV - FBMZ - FGSP - FSD

dienst 4 :

- FHS - FLV - FBMZ - FGSP - LK
- LK - FGSP - FBMZ - FLV - FHS
- FHS - FLV - FBMZ - FGSP - LK

dienst 5 :

- FGSP - FN
- FN - FGSP
- FGSP - FN
- FN - FGSP

dienst 6 :

- LUX - LL - FNR - FBMZ
- FBMZ - FNR - LL - LUX

We hebben alle tussenliggende stilstanden voor laden en lossen weergegeven. De relaties FSD – FBMZ – FL of GWK en LK – FBMZ – FHS werden steeds gekoppeld uitgevoerd tussen Gent-St-Pieters en Leuven en omgekeerd.

Afkortingen: FBMZ = Brussel-Zuid, FGSP = Gent-St-Pieters, FHS = Hasselt, FLV = Leuven, FN = Antwerpen-Centraal, FNR = Namur, FSD = Oostende, GV = Verviers, GWK = Welkenraedt, LK = Kortrijk, LL = Arlon, LUX = Luxembourg.

Omstreeks deze periode kwamen de groene motorstellen, meestal de 051 t/m 058, maar ook de Sabenastellen, stilaan tussen in de postdiensten.

Met de tijd vertoonden de postmotorstellen de eerste tekenen van slijtage. Bovendien waren ze niet aangepast voor het vervoer van post in de nieuwe containers op wielen. Hierdoor werd besloten, in een gezamenlijk akkoord tussen De Post en de NMBS, de stellen te vervangen.

FOTO 102-xx → Het einde van de eerste motorstellen is nakend. Op 3 mei 1989 wordt de trein Oostende / Kortrijk – Brussel-Zuid gereden door de 975 en de 005. Enkele dagen later op 28 mei zijn de 001 t/m 008 verdwenen....
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De keuze was opnieuw om bestaande motorstellen om te bouwen. Aangezien het aantal geëlektrificeerde lijnen gestaag was toegenomen voorzag De Post ook de creatie van nieuwe verbindingen. Om deze reden opteerde ze voor 15 motorstellen. Deze werden uit de reeks 051 t/m 128 gehaald, vernummerd van 961 t/m 975 en tussen maart en december 1988 in dienst genomen.

De 001 t/m 008 werden uiteindelijk op 28 mei 1989 definitief buiten dienst gesteld. Ter gelegenheid hiervan organiseerde TSP een memorabele afscheidsrit op 17 juni 1989. De 8 motorstellen verzamelden voor de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek om te poseren voor een herdenkingsfoto. Daarop volgde een speciale rit naar Gembloux – Charleroi – Erquelinnes en terug naar Brussel.

Wordt vervolgd....



↑ **FOTOTHEMA 102** Op 7 mei 1987 zien we de 004 en 006 aan de dieselwerkplaats van Schaarbeek naast het historisch motorstel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTOTHEMA 102** - ↓↓ **FOTOTHEMA 102**
Op 17 juni 1989 organiseerde TSP een memorabele afscheidsrit van de postmotorstellen. Een parallelopstelling van alle motorstellen met inbegrip van het historische stel werd gerealiseerd voor de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek. Van links naar rechts: het historische stel en vervolgens de 001 t/m 008. TSP.





FOTO 102xx Vier foto's genomen tijdens de door TSP georganiseerde afscheidsrit op 17 juni 1989. Hierboven een fotostop boven de Samber aan de sluis nr. 4 te Lobbes. TSP.

FOTO 102xx Een fotostop ter hoogte van de steenkoolmijn Roton te Tergnée, de laatste die nog in exploitatie was in Wallonië. TSP.





FOTOTHEMA 102 Voor het vertrek uit Brussel-Noord namen de deelnemers plaats aan boord van de drie postmotorstellen: de 007 + 003 + 002. De oncomfortabele rit (rechtstaand) tot de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek duurde gelukkig niet lang. Na de historische parallelstelling reed de afscheidstrein, deze keer bestaande uit de motorstellen 003 + 130 (Budd) + 002, naar Gembloux, Jemeppe-sur-Sambre via de lijn 144, Charleroi, Erquelinnes en terug naar Brussel via de lijn 124. Hierboven de rit tussen Brussel-Noord en Schaarbeek met de drie postmotorstellen. TSP.

FOTOTHEMA 102 Fotostop in het station van Gembloux alvorens de lijn 144 op te rijden richting Jemeppe-sur-Sambre. TSP.



75 jaar geleden...



Naar het voorbeeld van Duitsland, waar men een expressdienst onderhield met grote en comfortabele motorwagens, nam de NMBS in 1936 acht elegante en drieledige dieselmotorstellen in dienst waarvan de drie kasten gedragen werden door vier draaistellen; de 653.01 t/m 03, 654.01 t/m 03, 655.01 en 656.01. Elke reeks onderscheidde zich door zijn motortype: Maybach voor de 653, Carels voor de 654, Mercedes-Benz voor de 655 en Frichs voor de 656. De foto toont een 653 te Vorst-Rijtuigen. Het stel draagt nog geen nummer. Verzameling TSP.

Op het einde van de jaren '50 bestelde de NMBS niet minder dan 136 diesellocomotieven van het type 212, later de reeks 62. Zes locomotieven werden als prototype geleverd in 1961: de 212.001 t/m 212.003 (later 6391 t/m 6393), en 212.101 t/m 103 (later 6201 t/m 6203). Zij onderscheidden zich van de machines reeks 212.104 t/m 212.233 (later 6204 t/m 6333) door hun enkele witte koplampen en voor de 212.001 t/m 003, door hun Flexicoil-draaistellen. De allereerste, de 212.001, kwam toe in Schaarbeek op 14 maart 1961. Wij zien haar hier kort na haar levering. Foto NMBS-Groep.

50 jaar geleden...



25 jaar geleden...



FOTO 102-xx Midden jaren '80 werden meerdere goederentreinen tussen Valenciennes en de vorming van Saint-Ghislain gesleept door de BB63000 van de SNCF. Op 30 april 1986, rijdt trein 49341, op weg naar Saint-Ghislain, het waarschuwingssein van Quiévrain voorbij. Aan kop de BB 63960 (in dienst op 21 november 1966 in de stelplaats La Plaine, en vandaag nog steeds actief).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 102-xx In juni 1990 werd TSP eigenaar van de Ty2-3554, de latere 26.101. In maart 1991 keerde een ploeg van TSP terug naar Polen, niet alleen om er testritten uit te voeren met de machine, maar ook om er een complete scholing te volgen aangaande de besturing en het onderhoud in de werkplaats van Szczakowa, gelegen in de industriezone van Katowice. Op 15 maart 1991 rangeert de TSP-ploeg bij het laden van een zandtrein onder een reusachtige graafmachine. Eenmaal geladen, zal deze 2000 ton zware trein overgebracht worden naar een steenkoolmijn, waar het zand gebruikt zal worden voor het opvullen van uitgeputte mijngangen. Het was een onvergetelijke ervaring voor deze afvaardiging van TSP. Jean-Luc VANDERGHAELEN.

20 jaar geleden...



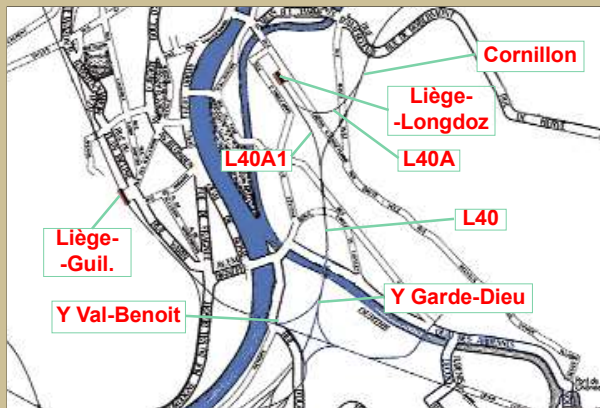


Gisteren...

In 1850 en 1851 nam de "Compagnie du Chemin de Fer de Namur à Liège" (later de Nord Belge) de lijn Namur - Liège in dienst. Aan het begin van de lijn werd een kopstation opgericht te Liège-Longdoz, op de rechteroever van de Maas. Het gedeelte tussen de vertakking van Val Benoît en Liège-Longdoz, werd geopend op 28 augustus 1851. Op 24 november 1861 werd een nieuwe lijn in dienst gesteld vanuit Liège-Longdoz naar Cornillon, Visé en Maastricht, uitgebaat door de "Compagnie du chemin de fer de Liège à Maastricht" met verschillende uitbreidingen. Op dat moment was het nog niet mogelijk om, komende vanuit Maastricht, ergens anders aan te komen dan in Liège-Longdoz; men zou nog tot 1917 moeten wachten voordat de Duitsers een rechtstreekse verbinding aanlegden tussen Cornillon en Vennes. De sectie Liège-Longdoz - Cornillon werd later de lijn 40A/1, terwijl de lijnsectie Liège-Longdoz - Vennes het nummer 40A kreeg. Aanvankelijk deed een simpele houten barak dienst als station, het werd vervangen door een duurzaam gebouw in 1857. Omdat dit eerste gebouw al snel te klein bleek, werd een groot stationsgebouw opgericht en in dienst gesteld in 1877, nog steeds uitgebaat door de Nord Belge. De foto hierboven toont het monumentale station uit 1877 aan de rue Grétry. Vandaag neemt een winkelcentrum, "Médiacité" genaamd, een flink stuk van deze plaats in... Verzameling TSP.

Vandaag

Gisteren...



De ganse wijk van Longdoz werd gestimuleerd door de komst van de spoorweg en kende een enorme uitbreiding. Nieuwe straten en meerdere tramlijnen werden aangelegd richting station en vele handelszaken kwamen er zich vestigen. Het gebouw werd opgetrokken in de stijl van de Nord Belge. Na de afschaffing van het reizigersverkeer in oktober 1960 raakte het station in verval en werd het afgebroken in 1975 om plaats te maken voor een groot winkelcomplex.

Boven een foto van dit station, genomen rond 1903 en onderaan de huidige situatie.

Verzameling TSP.

Vandaag

Gisteren...



Het station van Liège-Longdoz beschikte over twee perrons, die toegang gaven tot drie sporen. Meerdere afstelsporen, een overdekte goederenloods, een goederenkoer, meerdere aansluitingen en een werkplaats voor rijtuigen maakten deze site compleet. Aan het uiteinde van de drie sporen die over een perron beschikten, bevond zich een draaischijf. Hierbij de foto van een trein die vertrekkenklaar staat en zal gesleept worden door de 96.021. Vandaag is deze plek ingenomen door het winkelcentrum Médiacité. De gebouwen, zichtbaar achter het station, bestaan nog steeds, zoals men kan zien door de glazen wanden.

J.H. RENAUD, verzameling TSP.

Vandaag

Gisteren...

De reizigersdienst naar Liège-Longdoz werd spijtig genoeg afgeschaft op 2 oktober 1960. Hij zou eigenlijk perfect gepast hebben in een groot RER-netwerk rondom Liège. Wat een verspilling... Zelfs de trams zijn er verdwenen, in het voordeel van de bussen... De lijn 40A bleef nog in dienst voor het goederenverkeer en voor de bediening van de aansluiting van de fabriek "Espérance-Londo". Tenslotte bleef deze aansluiting als enige over (aansluiting Cockerill nr. 7). De lijn werd definitief buiten dienst gesteld in 1988 en opgebroken in 1990. De foto werd genomen op 29 december 1956 vanop de overweg aan de rue Natalis, waar een trein, gesleept door de 40.062, rangeringen uitvoerde voor zijn vertrek. Vandaag is deze site totaal onherkenbaar. Het enige aanknopingspunt tussen de beide foto's is het vierkante gebouw rechts.(zie pijlen). Bazin, verzameling DIEU.

Vandaag

Het type 51 van de Belgische Staat

De heer Claude Destrebecq heeft onderzoek gedaan naar oude documenten van van de Belgische Staat (B.S.) en kreeg daarbij onderstaande foto in handen. Ze werd gemaakt te Antwerpen in de jaren 1914-1915 en teruggevonden in Duitsland. Op 30 augustus 1915 werd de foto gebruikt als verjaardagskaart te Altona (Hamburg).

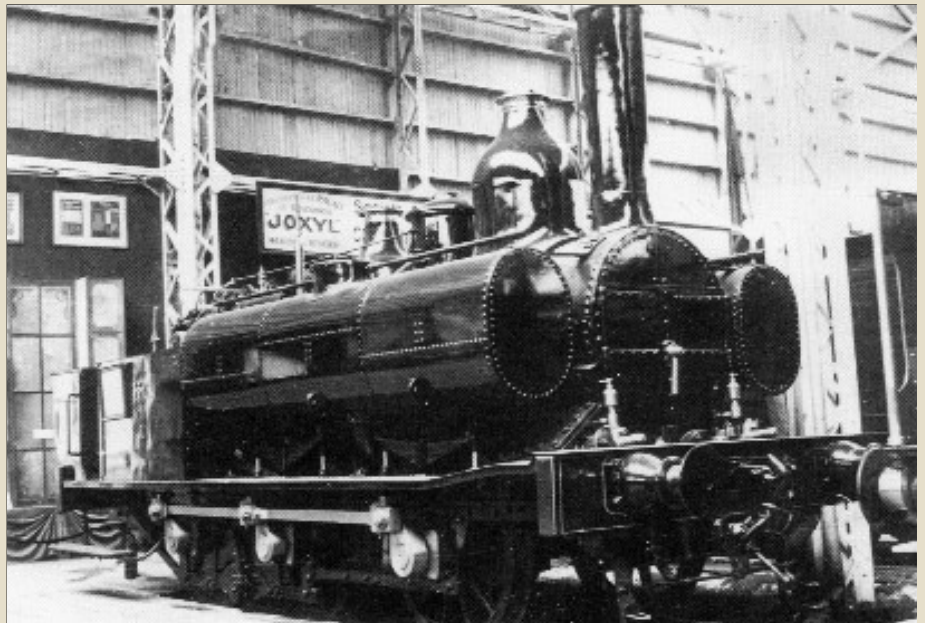
Een grondig onderzoek van de foto leverde volgende merkwaardige resultaten: de machine kreeg van de "MGDB" (Militär General Direktion der Eisenbahnen Brüssel) het nummer 07093, wat overeenstemt met de Duitse inventaris uit 1916. "MA" is de afkorting van Maschinen-Amt (regionale directie Materieel).

De opdrachtgever voor het maken van deze postkaart is ongetwijfeld een van de drie spoormannen op de locomotief, herkenbaar aan hun identificatieplaatje dat ze om de hals dragen.

Voor de machine staat nog een schildwacht, vermoedelijk van de "Landsturm". Vooraan links draagt de machine een vlag (gedeeltelijk zichtbaar achter de stoomdom) en een bos bloemen.

De lantaarns zijn van het oude model. De locomotief draagt talrijke opschriften. Zij geven ons de volgende inlichtingen:

- nummer 345 bij de Belgische Staat, later de 5177 bij de NMBS (oktober 1931) en 51.077 (januari 1946);
- de locomotief werd niet gebouwd door Carels maar draagt de fabrieksplaat 89 van Energie uit 1903;
- het plaatje "Anvers-Sud" (haar depot)



De 332 van de B.S. in originele uitvoering (ovale watertanks, geen machinistenhuis, spoorrem) werd gebouwd door Couillet in 1866. Zij wordt hier getoond op de wereldtentoonstelling te Gent in 1913. Bij de NMBS wordt dit het type 51. Foto PITTOORS, verz. A.D. DE PATER.

werd overschilderd en daarbij werd de vermelding "Bw Antwerpen Süd" in witte verf aangebracht;

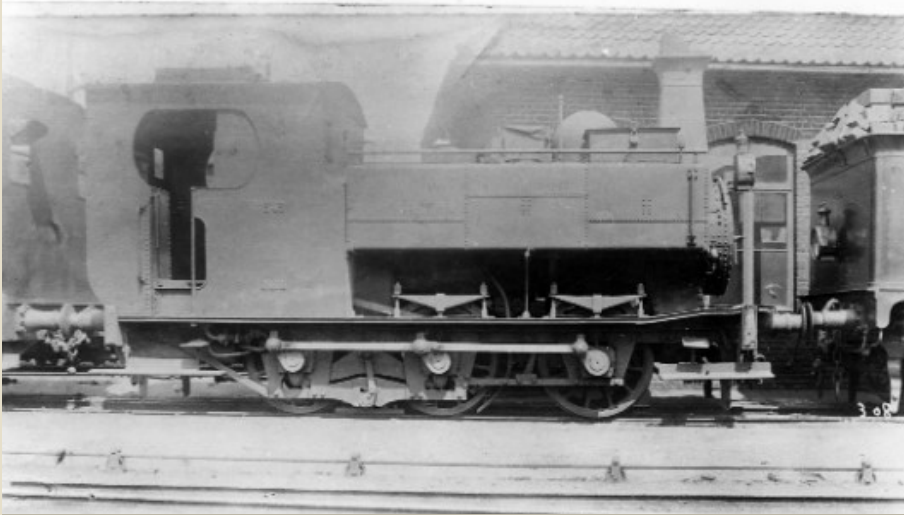
- op de watertank staat de vermelding T04. Dit betekent dat zij werd ingedeeld bij de tenderlocomotieven met laag vermogen (nrs. van 07001 - 08000);
- onderaan het machinistenhuis staat de vermelding "Linien Kommandantur-Lüttich";
- de inhoud van de watertanks (4 m³) en die van de kolenvoorraad (1,5 t), is aangebracht op de watertank.
- de koperen armaturen waren in 1914-1915 nog niet verwijderd;

- opvallend is eveneens het feit dat de buffers werden omgewisseld.

De achterzijde van het machinistenhuis is zwaar beschadigd. Vergelijk dit met locomotief 17 van de Belgische Staat op pagina 76 in het boek "NMBS Type 51" geschreven door Hugo De Bot en uitgegeven in 1993. Hierop staat de locomotief in haar oorspronkelijke versie.

De achterzijde van de 07093 heeft nog slechts één raampje, het andere is afgedekt met een zeil. Er is namelijk een groot gat geslagen tot tegen de dakrand. Deze foto is gemaakt te Antwerpen, door





De 343 van de B.S. in 1907. Foto PITTOORS, verz. A.D. DE PATER.

de fotostudio Bleys, Kapelstraat 86 te Hoboken. Afgezien van de kwaliteit van deze opname heeft zij een grote historische waarde en geeft zij een antwoord op de vragen die gesteld worden over de levensduur van de locomotieven die werden gebouwd door Carels met constructie nummers 1 t/m 11 die deel uitmaakten van de eerste reeks, de zogenaamde "primitieve" locomotieven type 51.

Drie van deze machines zorgden voor verwarring bij Hugo De Bot tijdens zijn onderzoek. Hij stootte tijdens zijn opzoekingswerk op tegenstrijdigheden, schrijffouten en een gebrek aan betrouwbaarheid van de zeldzame, bestaande lijsten en archieven.

Het betreft hier de locomotieven 342, 343 en 345 van de Belgische Staat waarvan beweerd wordt dat zij respectievelijk 72, 91 en 83 jaar oud werden!

De relatieve wanorde en de vele fouten in de bestanden van het materieel bij de Belgische Staat verminderen de successen van onderzoekers en historici uit alle tijden. Die wanorde is te wijten aan een slordig bijhouden van de bestanden of van verkeerde interpretaties.

Zo is er het onderscheid tussen locomotieven van het zelfde type volgens hun inzet: deze die enkel in de werkplaatsen werden gebruikt of deze die werden ingezet voor het slepen van treinen. Voeg hierbij de praktijk bij de B.S. in de periode 1835 tot 1907 om de nummers van de uit de inventaris geschrapte machines te hergebruiken. Inderdaad, in de beginperiode nummerde de Belgische Staat haar locomotieven in volgorde van levering. Als een machine werd geschrapt, kwam dit nummer vrij en werd hergebruikt bij de levering van een nieuwe machine. Bepaalde nummers werden tot vier maal toe gebruikt voor vier verschillende machines!

Verwijzend naar een synthese van de aantekeningen van Hugo De Bot (p. 21 van zijn boek), i.v.m. deze drie locomotieven, hebben wij, dankzij deze foto, de volgende situatie kunnen reconstrueren:

- **342:** Carels nr. 3/1867, Energie nr. 98, MGDB nr. 07181, is conform de lijst Schmeiser. De gegevens van Jacquet zijn foutief.

- **343:** Carels nr. 10/1867; vervolgens NMBS 5176 (oktober 1931) en 51.076 (januari 1946); Foto Pittoors 1907, 2de toestand (zie boven).

De conclusie is duidelijk. Enkel op deze foto is de originele fabrieksplaat zichtbaar. De locomotief bestaat uit onderdelen uit verschillende perioden.

Onderstel met spoorrem, stoomketel uit de tussenperiode met vierkante schoorsteen, geïmproviseerd machinistenhuis en vooraan een buitenliggende smeerinrichting. De eerste toestand is echter goed gekend.

Foto Harder 1942, 3de toestand. (zie volgende pagina).

De machine werd ondertussen vernummerd naar 5176. De fabrieksplaat "Carels 10" is het enige houvast. Er is geen enkele overeenkomst met deze 5176 en de oorspronkelijke 343! Het oude onderstel is verdwenen, er is een andere schouw aangebracht en de spoorrem werd vervangen door een Westinghouse-luchtdrukrem. Als de ketel afkomstig zou zijn van de machine op de foto uit 1907, komt dat zeker niet overeen met het model van 1867. Enkel de fabrieksplaat van Carels is nog origineel, maar het nr. 343 B.S. is verdwenen. Er is dus geen enkel verband met de 5176! Als de 5176 authentiek is, is dit zeker niet de Carels 10. Het kan enkel één van de verdwenen exemplaren zijn. Met andere woorden: we hebben hier een "geheel" dat uit verschillende elementen werd samengesteld: een recente locomotief, voorzien van een stoomketel anno 1889, met de fabrieksplaat Carels 10 die helemaal niets met de locomotief te maken heeft.

Zoals Hugo De Bot terecht opmerkt zijn sommige locomotieven samengesteld uit elementen van verdwenen machines, zonder enig onderling verband (p. 61).

- **345:** Carels nr. 5/1867, vervolgens NMBS 5177 (oktober 1931) later 51.077 (januari 1946), Energie nr. 89/1903. De

identiteit van de constructeur ontbrak. De foto van de heer Destrebecq zorgde echter voor de oplossing: dit is geen legendarische Carels! Dit is onbetwistbaar de Energie 89 en identiek aan haar tweelingszus 90 (zie de foto van locomotief 514 op p. 89). De machine is een schoolvoorbeeld van de stijl van de laatste toestand.

Dit alles bevestigt volledig de identiteit van de 342 van de Belgische Staat waarbij alle twijfels werden weggenomen. Het biedt ons ook de mogelijkheid om de legende van bijna 100 jarige Carels-locomotieven te weerleggen. De locomotieven werden ingezet tussen 1867 en uiterlijk 1903.

Hierna volgt een nieuwe (!) aangepaste lijst van het "primitieve" type 51 die de historische realiteit benadert. (zie tabel p. 66).

De Carels nr. 10 werd later afgeleverd, vermoedelijk door een incident bij de beproeving of door de schuld van een onderaannemer. De B.S. 343 volgde echter wel de nummering van Carels (nr. 10). Andere locomotieven van de B.S. kwamen in de plaats (344, 345, ...) terwijl de 343 als laatste werd geleverd. Carels bracht de genummerde fabrieksplaten aan in chronologische volgorde van levering: 342 (Carels nr. 3), gevolgd door de 344 (Carels nr. 4) en zo verder.

Dit artikel is verschenen in het tijdschrift "Train Miniature du Hainaut Occidental" nr. 38 van juli-augustus 2010.

Bijlage bij dit artikel

Als aanvulling op dit artikel volgt hier een poging tot historische reconstructie van de drie types 51 die werden gebouwd door Carels, met een bijkomend woordje uitleg over de wijzigingen die werden aangebracht in de loop der jaren.

Lok 342 van de Belgische Staat

- a) werd vervangen door de Energie nr. 98 (1903), maar dit werd niet vermeld door de B.S.;
- b) de oorzaak van deze fout is de verkeerde interpretatie door Jacquet (Energie nr. 98 voor de 345);
- c) MGDB nr. 07181 in 1916: de fabrieksplaat ontbreekt: het koper is reeds verwijderd.

Lok 345 van de Belgische Staat

- a) een slordigheid bij de B.S.: aldus werd de Energie 89/1903 niet ingeschreven;
- b) een verkeerde interpretatie van Jacquet door de foute toewijzing van de Energie 98;
- c) locomotief wordt gerangschikt onder "werkplaats" van 1907 tot 1921! Onmogelijk, want dit is een "primitief" type;
- d) de foto van 1915 toont de Energie 89, zij is identiek aan haar tweelingszuster Energie 90 (B.S. 514); MGDB vermeldt eveneens deze machine vernummerd naar 07093 in 1916, als zijnde een Energie.

Lok 343 van de Belgische Staat

a) De oorspronkelijke toestand is voldoende bekend (ovale watertanks, geen machinistenhuis, spoorrem).

b) De foto van Pittoors van 1907 brengt aan het licht dat de eerste tussentijdse wijzigingen werden uitgevoerd. Jacquet bezorgde ons nog andere interessante informatie: deze locomotief kreeg een andere ketel (model 1889). We weten dat de 343 een nieuwe ketel moest krijgen en dat de indienststelling werd uitgesteld (problemen met de testen?).

In deze periode werd de nummering van de ketels nog niet ernstig genomen; mogelijk werd eenvoudig het nummer 343 toegekend van de machine waarvoor de ketel bestemd was. Het geïmproviseerde machinistenhuis werd geplaatst tussen 1889 en 1907, samen met de ketel model 1889 met vierkante schoorsteen, een spoorrem op het waarschijnlijk nog originele onderstel dat al 40 jaar oud was. Dit kan een verklaring zijn voor de verplaatsing van de fabrieksplaat Carels nr. 10:

- de locomotief bestaat uit de echte originele machine met de plaat;
- een stoomketel uit 1889 met vierkante schouw, die de levensduur van het geheel zal bepalen;

- een oorspronkelijk geïmproviseerd machinistenhuis hetgeen bevestigt dat het om een "primitief" type gaat, dat oorspronkelijk geen machinistenhuis bezat. Van 1907 tot 1921 bleef dit een "werkplaats"-locomotief zoals de "primitieve" typen van Carels. Eveneens fout. Het geïmproviseerd machinistenhuis verdween ondertussen en de vierkante schouw werd vervangen door een rechte (minder belangrijke aanpassingen). De fabrieksplaat Carels nr. 10 hoort bij de ketel van 1889, met vermelding "343" (?). Mogelijk is er geen andere nummering bekend. Er blijft dus niets over van de echte 343...

De meest waarschijnlijke hypothese is dat op een bepaald ogenblik, bijvoorbeeld in de periode 1919-1922, men volop bezig was met het opnieuw samen stellen van locomotieven met verschillende onderdelen: een ketel van 1889, vermoedelijk gemerkt "343" met de fabrieksplaat Carels nr. 10 - die afkomstig was van de eerste locomotief met nummer 343 - nog een bedrijfsklare ketel op een ander onderstel.

Nog een mogelijke combinatie:

- een recentere locomotief uit de laatste reeks, waarvan de koperen fabrieksplaten werden verwijderd en gesmolten tijdens de oorlog en waarvan de ketel afwezig is, om welke reden dan ook;
- de vervangketel van 1889.

De overheid dacht goed te doen door de ketel van 1889, (gemerkt 343) te combineren met de beschikbare plaat Carels nr. 10 (zelfs indien dit duidelijk niet correct was)!

c) De foto van Harder uit 1942 onthult het volgende:



Opnieuw "343", maar als NMBS 5176 te Brugge in 1942. Foto: K.J. HARDER.

- een recentere, niet geïdentificeerde locomotief;
- de ketel van 1889;
- de plaat Carels nr.10 behoort blijkbaar nog altijd toe aan ketel 343 vernummerd naar 5176 in 1931 en in 51.076 in 1946. Die ketel is het oudste gedeelte van het geheel!

Vermoedelijke levensduur:

- Carels nr. 3: 36 jaar;
- Carels nr. 5: 36 jaar;
- Carels nr. 10: 40 + ongeveer 13 jaar, maar met twee ketels en twee onderstellen.

André DAGANT, 2010

"Primitief" type 51 uit 1866 (met ovale watertanks)

Nr.° B.S.	Constructeurs nr. - datum	geschrapt	vervangen door
125	Couillet 173 1866	oorlog	
128	Couillet 174	1897	Zimmermann-Hanrez 57 (Type 11)
330	Couillet 184	1900	Saint-Léonard 1237
331	Couillet 185	1903	Energie 97 (5172 - 51.072)
332	Couillet 186		expo te Gent, geschrapt tussen 1921-1926 ?
333	Couillet 187	↑ 1897	Zimmermann-Hanrez 63 (Type 11 nr. 1116)
334	Couillet 188	1903	Saint-Léonard 1345
335	Couillet 189	1897	Zimmermann-Hanrez 60 (Type 11 nr. 1117)
336	Couillet 190	1902	Boussu 122 (5173 - 51.073)
337	Couillet 191		geschrapt tussen 1901-1907 ?
338	Couillet 192	1900	Saint-Léonard 1238
339	Couillet 193	1896-7	Tubize 1039
340	Carels 1	1885	Tubize 609 "Le Cinquantenaire"
341	Carels 2	1889	La Meuse 1144 (5174 - 51.074)
342	Carels 3	1903	Energie 98 (5175 - zie verklaring)
343	Carels 10	?	? (5176 - 51.076 - zie verklaring)
344	Carels 4	1902	Boussu 123
345	Carels 5	1903	Energie 89 (5177 - 51.077 - zie verklaring)
346	Carels 6	1900	Saint-Léonard 1239
347	Carels 7	1903	Energie 99 (5178 - 51.078)
348	Carels 8	1901	Saint-Léonard 1248
349	Carels 9	1888	Couillet 924 (Type 11)
388	Carels 11 1867	1900	Exposition de Paris
394	Couillet 203 1868	1889	Haine-St-Pierre 388 ?
395	Couillet 204 1868	oorlog	
396	Couillet 205 1868	1903	Saint-Léonard 1346
397	Couillet 206 1868	1904	Biesme 10 (5183 - 51.083)

De nummering van Carels werd afgeleid uit de positie van Carels nr. 10. Couillet leverde eveneens vier eenheden aan "les Charbonnages de l'Ouest" te Mons (nr. 267/1872, 268/1872, 433/1880 (volgens de plaat 1879) en 529/1881).

nr. B.S.	lok "werkplaats"	nr. MGDB	nr. NMBS	identiteit
342	-	07181	5175	Energie 98
343	ja	-	5176 / 51.076	?
345	ja	07093	5177 / 51.077	Energie 89

Dit is Belgisch

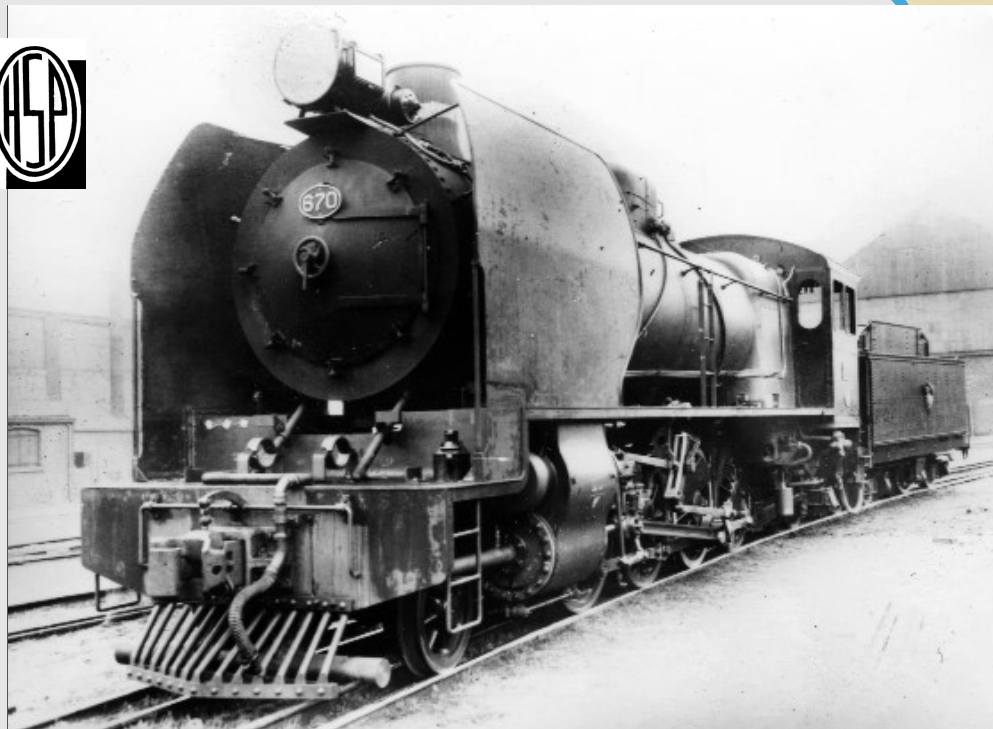
Brazilië:

1'D1' nr. 670-679

Het bedrijf "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre" (FUF) leverde in 1950 een reeks van tien Mikado's (asindeling 1'D1'), geschikt voor meterspoor, aan de Braziliaanse spoorwegmaatschappij "Forcenida dal Ferrocarril de Parana-Santa Catarina Railway". De locs verlieten FUF met de constructie nummers 2041 t/m 2050. In Brazilië kregen ze de nummers 670 t/m 679 toegewezen.

Deze machines wogen leeg (zonder tender) 57,5 t en rijvaardig 63,5 t. Ze haalden een snelheid van 70 km/h.

De spoorwegmaatschappij "Rede de Viação Paraná-Santa Catarina" (RVPSC), was slechts in een deel van Brazilië actief en bezat in het zuiden van het land meerdere lijnen, vooral in de provincies Paraná en Santa Catarina. Ze baatte eveneens enkele lijnen uit in de regio's van São Paulo en Rio Grande do Sul. De RVPSC nam in 1944 de *Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná* over, die vooral actief was in het noorden van het land. In 1957 werd de RVPSC opgeslorpt door de *Rede Ferroviaria Federal, Sociedade Anonima* (RFFSA). Na de privatisering in 1997 fuseerde de RFFSA met de *Ferrea Viação do Rio Grande do Sul*, en vormden samen de *Ferrovias Sul Atlântica*. In 1999 volgde nog een fusie van meerdere Argentijnse maatschappijen die nu de *ALL - América Latina Logística* vormen.



De eerste Mikado werd in 1950 op de testsporen van FUF vereeuwigd.
Foto FUF, verzameling TSP.

de *Anonima* (RFFSA). Na de privatisering in 1997 fuseerde de RFFSA met de *Ferrea Viação do Rio Grande do Sul*, en vormden samen de *Ferrovias Sul Atlântica*. In 1999 volgde nog een fusie van meerdere Argentijnse maatschappijen die nu de *ALL - América Latina Logística* vormen.

de *Anonima* (RFFSA). Na de privatisering in 1997 fuseerde de RFFSA met de *Ferrea Viação do Rio Grande do Sul*, en vormden samen de *Ferrovias Sul Atlântica*. In 1999 volgde nog een fusie van meerdere Argentijnse maatschappijen die nu de *ALL - América Latina Logística* vormen.



De 020.0234, ex-MZA 604 (Couillet 789/1884) in november 1962. Plaats onbekend.
J.R. RENAUD, verzameling TSP.

Spanje:

Bt 601-610 van MZA

Couillet leverde in 1884 aan de spoorwegmaatschappij MZA (*Madrid Zaragoza Alicante*) een reeks van tien kleine tenderlocomotieven (Bt) voor breedspoor (1.674 mm). Bij MZA kregen zij de nummers 601 t/m 610. Hun fabrieksnummers bij Couillet waren: 786 t/m 795. Nadat RENFE de MZA had overgenomen, werden zij vernummerd naar 020.0231 t/m 0240. Zij werden vooral ingezet voor rangeringen in de stel- en werkplaatsen. De 020.236 werd verkocht aan het staalbedrijf Duro-Felguera waar zij het nr. 607 kreeg toebedeeld. Niet minder dan zeven locomotieven werden bewaard:

- 020-0231 door museo de ferrocarriles de Madrid;
- 020-0232 rijvaardig hersteld in 2009 door ARMF te Lleida;
- 020-0235 te Las Palmas;
- 020-0236 te Vilanova I La Geltru;
- 020-0237 te Langro;
- 020-0239 te Tarassa;
- 020-0240 te Alcazar de San Juan.

