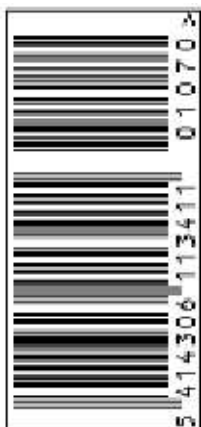


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 107 - FEBRUARI 2012 - € 9,00

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

U was wederom met velen om uw abonnement op ons tijdschrift "Op de baan" te vernieuwen. Hiervoor een welgemeend dankjewel vanwege de ganse ploeg. Ik heet bij deze ook alle nieuwe abonnees, die talrijk de rangen van onze lezers kwamen versterken, van harte welkom.

Ook dit jaar zullen we u niet teleurstellen: naast de zes nummers van dit tijdschrift wordt er hard gewerkt aan een groot aantal boeken, die in de loop van 2012 zullen verschijnen. U zal op het gepaste moment via ons tijdschrift de nodige informatie ontvangen.

We trachten ook zoveel mogelijk te voldoen aan de wensen van de liefhebbers bij de organisatie van onze reizen en manifestaties. Hierbij kunnen wij, in samenwerking met de drie maatschappijen van de NMBS-Groep en andere verenigingen, een rijkelijk gestoffeerd programma aanbieden.

De onderstaande agenda laat toe om de data die u interesseren reeds in uw agenda aan te duiden.

Dankzij u kunnen wij de doelstellingen van de vereniging, zijnde het verwerven, restaureren en behouden van Belgisch spoorwegmaterieel, de uitbouw van het "Musée du Rail" te Saint-Ghislain en de exploitatie van de "Chemin de fer du Bocq" (ex-lijn 128) verwezenlijken. En geloof me, werk is er meer dan voldoende. Mocht u interesse en wat tijd op overschot hebben, dan bent u steeds welkom bij een van onze ploegen.

De namen en contactgegevens van onze verantwoordelijken vindt u op pagina 3.

Veel leesgenot!

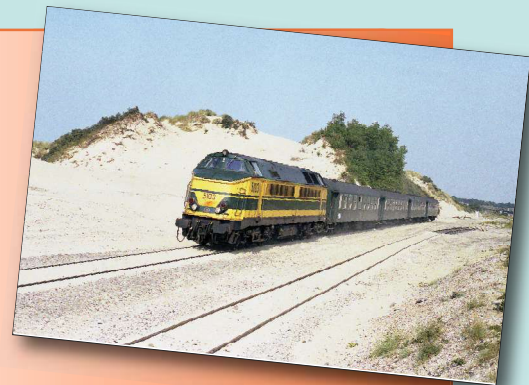
De voorzitter, Baudouin DIEU.



Dit nummer (107) is het laatste voor diegenen die hun abonnement nog niet vernieuwden. De nodige modaliteiten kan je vinden in het middenkatern van nummer 106 of op pagina 3.



NIEUW DE REEKS 51



ZIE MIDDENKATERN

Zoekertjes

Privéadvertenties:

abonnees gratis (maximum 10 lijnen zonder foto's of tekeningen). Voor niet-abonnees: € 3 voor 5 lijnen. Per bijkomende lijn wordt er € 1 aangerekend.

Foto's en tekeningen: € 15 per stuk.

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

GEZOCHT: TSP is op zoek naar mannequinpoppes (m/v) voor het tentoonstellen van haar collectie uniformen. Wie kan ons helpen? Contacteer TSP: pfttsp@gmail.com.

TE KOOP: twaalf mappen met meer dan 1000 foto's van België in de jaren 1990-2000. Contact: louis@bihin.be +32 (0)496 70 96 36.

Verduidelijking

Betreffende het artikel over de vernummering van de NMBS-stoomlocs vanaf 1 oktober 1931 (OP DE BAAN 106 pagina's 54 t/m 63).

Het totaal aantal diensten voor de locomotieven van de stelplaatsen Antwerpen-Zuid (Boom), Bertrix (Bastogne en Libramont), Hasselt (Maaseik), Saint-Ghislain (Blaton), Sint-Niklaas (Moerbeke) en Walcourt (Florennes en Mariembourg), omvat eveneens deze van de "schuilplaatsen" (tussen de haakjes vermeld). Dit verklaart het soms grote aantal diensten, zoals bijvoorbeeld 45 voor Walcourt.

Rechtzetting

OP DE BAAN 106 pagina 19: legende bij de foto onderaan de pagina: de 961 verliet de werkplaats in de nieuwe postlivrei in juni 2000 en niet op 3 september 1997.

TSP-agenda

- **Zaterdag 11 en zondag 12 februari 2012:** "Valentrein 2012". Programma: zie middenkatern en op www.valentrein.be
- **Zaterdag 24 maart:** TSP-reis - afscheid van de elektrische locomotieven reeks 26.
- **Zondag 22 april:** laatste opening van de museumbehuurplaats te Leuven - parade van stoomlocomotieven.
- **Zaterdag 28 april:** TSP-reis: afscheid van de elektrische locomotieven reeks 12.
- **Zaterdag 5 mei:** grote ruilbeurs in "le Musée du Rail" te Saint-Ghislain.
- **Zaterdag 5 en zondag 6 mei:** stoomdagen bij SCM te Maldegem. Speciale stoomtrein vanuit Brussel.
- **Zaterdag 17 en zondag 18 maart:** weekend "Wallonie Bienvenue". Opening van "le Musée du Rail" te St-Ghislain van 10 -16 u.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Armand BEERLAND, Martin BILS, Johny BRAUNS, Lucien CLAEYS, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Remy DEN HARTOG, Michel DE ESCH, Sandrine DOBBELSTEIN, Pierre-Alain DUCHARON, FUF, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, André KOREVAAR, Jean-Yves LAMBIET, Anne-Marie MASSARD, Edwin MOS, NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIERRART, Michal POHA, François POBEZ, J-R RENAUD, Werner RUDOLPH, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, Philippe TOUWAIDE, TU-BIZE, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

OP DE BAAN

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

Adres

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België

☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41

✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2012

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

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

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

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

Contacteer dan:

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

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

Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93

Le Chemin de fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 107-01 De 6042 van depot St.-Ghislain tijdens een sneeuwstorm te Lessines op 9 januari 1985. Zij sleept een L-trein naar Geraardsbergen en vervangt een motorwagen van de reeks 46.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 107 - FEBRUARI 2012

inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

8 Belgische actualiteit

8 statistieken - locomotieven

8 elektrische locomotieven

14 diesellocomotieven

17 motorstellen - HST

18 rijtuigenpark op 1-1-2012

38 varia

42 Privéoperatoren

42 Europorte - CAPTRAIN

43 Trainsport - Railtraxx

44 Rail Feeding

45 Buitenlandse actualiteit

45 Duitsland - telex

46 Frankrijk

48 Nederland

49 Tsjechië

50 Groot-Brittannië - Zwitserland

51 Luxemburg

52 Nederland

54 Het spoor in Macedonië

58 Dit is Belgisch

64 Gisteren - Vandaag

65 De mooiste plekjes

66 "De Rechter"-rijtuigen



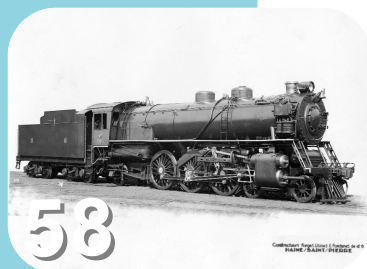
15

De 6325 opnieuw in dienst



18

Het rijtuigenpark van de NMBS



58

Dit is Belgisch



66

"De Rechter"-rijtuigen

ACHTERPAGINA

FOTO 107-02 HUSA sleept sinds 1 januari de kalktreinen tussen Hermalle-sous-Huy en Veendam (NL). Vermits HUSA nog geen licentie heeft voor België, worden deze treinen gesleept door RailTraxx. Momenteel wordt de Class 66 MRCE 653-05, die RailTraxx verhuurt aan HUSA, ingezet voor dit transport. Op 4 januari 2012 passeert de lege kalktrein 49667 (Veendam - Hermalle-sous-Huy) te Hermalle-sous-Argenteau. Laurent JOSEPH.

Nee, geen nieuwe livree voor de 62'ers van Infrabel! Hier wel de ex-6702 van ACTS, ex-6325 NMBS, aangekocht door LOCON (zie p. 48). Remy DEN HARTOG.



Le Musée du Rail Saint-Ghislain

2011 werd op 3 december afgesloten met de inmiddels traditionele ruilbeurs in het "Musée du Rail" te Saint-Ghislain. Er waren naast veel exposanten ook talrijke bezoekers. Het was tevens de ideale gelegenheid om de vier meerspannige locomotieven van de eerste generatie – 1504, 1608, 1805 en 2551 (alle uit de TSP-verzameling!) en de 64.169 tentoon te stellen.

Atelier de traction Saint-Ghislain

Er is op 25 november 2011 een belangrijke beslissing genomen: alle gebruikers van de tractiewerkplaats van Schaarbeek, zijnde Tuc-Rail, NMBS-holding en TSP moeten deze voor 30 juni 2012 verlaten hebben. Deze beslissing hing al langer in de lucht, maar kwam sneller dan verwacht. Er staat ons een zware taak te wachten: het overbrengen van alle activiteiten van Schaarbeek naar Saint-Ghislain. Deze taak is enorm: alvorens we er kunnen werken, moet het gebouw nog (her)ingericht worden: water, elektriciteit, lokalen, toiletten, materieel, beveiliging, enz...

Deze site is intussen beveiligd en de (her)inrichting werd aangevat. Deur- en raamopeningen werden vervangen door volle muren en alle poorten, uitgezonderd één enkele, werden geblokkeerd. De bouw van een aantal lokalen, zijnde refectorie, kleedkamers en toiletten, is gestart.

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

Reizen

zaterdag 29 oktober 2011
ontdekkingstocht door de regio's !

Er hadden zich ruim 200 deelnemers ingeschreven voor deze bijzondere reis, die hen toeliet om een aantal spoorlijnen in het noorden en het zuiden van het land te ontdekken. We konden hen een grote variëteit aan landschappen aanbieden, in een prachtig herfstdecor. Een gulle zon verleende eveneens haar medewerking. Er was geen enkele fotostop voorzien tijdens deze rondrit. Gewoon kilometers maken met de trein...

We vertrokken omstreeks 09.00 in Brussel en reden via Leuven, Ottignies, Fleurus, Auvélais, Namur en Dinant naar Bertix.

Na frontwisseling in Bertrix en Libramont reden we via Marloie, de Ourthe-lijn, Angleur, Visé en lijn 24 tot Tongeren. Hier kon de 5941 even bekomen. Daarna volgde de laatste etappe: via vertakking Noord-Hasselt en Aarschot naar Brussel.

Deze reis, die totaal verschillend was van onze andere activiteiten, bood aan de deelnemers de mogelijkheid om - gezeten in het buffetrijtuig - minder bekende spoorlijnen op een rustige manier, met een drankje in de hand, te verkennen.

MATERIEEL

De winterperiode laat onze vrijwilligers toe om zich meer met het materieel bezig te houden en grotere werken uit te voeren, die niet mogelijk zijn wanneer het in dienst is. Vooral het onderhoud van het koetswerk is belangrijk aangezien dit er niet jonger op wordt en het Belgische klimaat ook het nodige doet om het aan te tasten. Een ander

probleem, van administratieve aard, hangt als het zwaard van Damocles boven ons hoofd: het einde van ons contract voor het gebruik van de WDT Schaarbeek op 31 december 2011. Het lijkt er op dat B-Technics dit contract niet meer wil verlengen.

TSP gebruikt deze werkplaats sinds haar ontstaan, dus al bijna 25 jaar. Onder meer onze rijtuigen, de dienstvaardige stoomlocs (eerst de 26.101, nu de P8), het materieel in restauratie (zoals de 5927, de 082 en de 553.29) en het materieel dat van zijn draaistellen moest gelicht worden bevinden zich hier. Enkele jaren geleden hebben we zelfs onze eigen installatie voor het lichten van de kast gebouwd zodat onze werken grondig en professioneel uitgevoerd konden worden. Uiteindelijk huurden we vijf sporen in het deel van de werkplaats dat niet meer werd gebruikt. Het beëindigen van het contract betekent voor ons het vertrek uit Schaarbeek, een omvangrijke en dure verhuis van al ons materieel (gerestaureerd of in herstelling) en het einde van al onze activiteiten in Brussel.

Dit betekent een drastische vertraging voor de herstellingen en het onderhoud wegens het verlies van een groep vrijwilligers uit Vlaanderen en Brussel; het niet meer kunnen uitvoeren van grote revisies wegens het verlies van de installatie om materieel te lichten (met op termijn het risico van het vervallen van de homologatie en het verbod om op het net te rijden) maar ook de overbezetting van de werkplaats van Saint-Ghislain met eventueel de verplichting om ons van een deel van het materieel te ontdoen wegens plaatsgebrek. Ook de exploitatie wordt moeilijker aangezien onze reizen vanuit Brussel vertrekken, dikwijls in pool met rijtuigen van B-Holding die ook in Schaarbeek stonden.

Kortom: een echte catastrofe...

FOTO 107-03 Tijdens de ruilbeurs in het "Musée du Rail" op 3 december 2011 werden onze vier meerspannige locomotieven voor de eerste maal gezamenlijk aan het grote publiek voorgesteld. *Johny BRAUNS.*





FOTO 107-04 *Onze laatste grote reis van het jaar 2011 “op ontdekkingstocht door onze regio’s” liet ons toe om de mooiste lijnen in het zuiden van het land te berijden in een prachtig herfstdecor. Doorrit van de trein te Vonêche. Michel HANSSENS.*

We hebben van de plaatselijke verantwoordelijke een uitstel van zes maanden kunnen bekomen. Dit is niet echt lang maar het geeft ons wat ademruimte. De volgende deadline is dus 30 juni 2012.

Motorwagens

Met de start van het nieuwe schooljaar werden de werken aan de Brossel-motorwagens 551.26 in de technische school TIO te Overpelt hervat. De renovatie is op de goede weg, zoals de foto op de volgende bladzijde bewijst. De deuren werden herbouwd en de bekleding van het plafond is bijna afgewerkt. Het zijn nu vooral precisiewerken die de leerlingen te wachten staan, zoals het plaatsen van de ramen.

De restauratie van de 4605 in Saint-Ghislain gaat verder. De kast is sedert begin januari herschilderd in geel/rood. De vensters en koplampen worden in februari geplaatst. De opschriften moeten nog worden aangebracht. Er volgt nog een technische revisie van de assen vooraleer een homologatie voor 15 jaar kan worden aangevraagd.



↑ **FOTO 107-05** *Het was op 22 oktober 2011 dat TSP de 1608 ging ophalen in Oostende. De 1602, bewaard door B-Holding, werd eveneens opgenomen in het konvooi. De 5941 sleepte het geheel, terwijl de 202.020 en 6077 dienst deden als remgewicht. TSP.*

↓ **FOTO 107-06** *De zeven nog bestaande 16'en (de 1607 werd reeds verschroot) verzamelden voor een allerlaatste groepsfoto. TSP.*





FOTO 107-07 De volgende dag, op 23 oktober 2011, ging TSP de twee Mitropa-restauratierijtuigen ophalen. Deze behoorden ooit toe aan de Vennbahn. Het konvooi staat in het station van Raeren klaar voor vertrek. De 8051, is als pluklocomotief verkocht aan een Italiaans bedrijf en bevindt zich achter de 210.077. Zij vergezelde het konvooi tot Schaarbeek. TSP.

Het is nog steeds voorzien om de motorwagen in 2012 in te zetten.

Rijtuigen

De herziening van de K1-rijtuigen die van de SSN werden overgenomen duurde langer dan aanvankelijk werd gedacht. Hun toestand liet vermoeden dat ze snel in dienst zouden komen, maar dit was buiten enkele grote roestplekken en een dikke laag vuil op het chassis gerekend die onze vrijwilligers alle kleuren van de regenboog hebben laten zien. Het is een traag en vuil werk maar het resultaat mag gezien worden. Ze werden gereinigd, geschilderd, kregen nieuwe opschriften, ze werden technisch gekeurd en zowel de remmen als de assen werden door B-Technics gereviseerd. Er reste ons alleen nog de keuring door Belgorail om de voor ons belangrijke homologatie te verkrijgen. Wanneer u dit leest zou alles in orde moeten zijn. TSP zal dus over een schitterend stel van vier K1-rijtuigen uit 1935 beschikken, waarvan één met een prachtig houten interieur.

Het volgende rijtuig dat onze ploeg onder handen zal nemen is het M1-rijtuig tweede klasse. De voorbereidende werken aan de kast werden in Saint-Ghislain uitgevoerd, zodat nog slechts de afwerking en de schildering moeten gebeuren. Ook het interieur zal nog een opfrisbeurt krijgen. Daarentegen belooft de technische revisie ons nog heel wat werk. Het reinigen van het onderstel, de revisie van de draaistellen en van de remmen en vooral het archaische sluitingssysteem van de schuifdeuren beloven ons nog heel wat plezierige momenten...

Locomotieven

Onze P8 - 64.169 onderging verschillende kleine herstellingen. Personeel van de erkende firma uit Chatham (UK) begon met de noodzakelijke vervanging van de steunbouten van de ketel langs de

vroegere vuurmond van de oliebrander. Op verschillende plaatsen werd een ultrasoontest uitgevoerd om zeker te zijn dat het metaal van de ketelwand voldoende dik blijft op de plaatsen waar het risico op roest bestaat. De uitslag was meer dan bevredigend, wat wijst op de goede staat van de ketel. De luchtpomp, die ons op het einde van het seizoen enkele hoofdbrekers had bezorgd, werd eveneens hersteld: de hogedrukzuiger, die in drie stukken was gebroken, werd vervangen, samen met de automatische smeerinstallatie.

De 5927 moest volledig herschilderd worden aangezien de vorig jaar aangebrachte verf slecht reageerde op de vroeger aangebrachte grondverf. Er werd een tweede test uitgevoerd en op basis van de resultaten zal beslist worden of de machine snel herschilderd zal worden. Nadien volgt dan nog een technische revisie waarop we in een volgend artikel zullen ingaan.

De "Bolle Neus" 202.020 is nog steeds in herstelling, niet omdat het om een ernstig defect gaat maar wegens tijdsgebrek. Het gaat om een elektrisch probleem aan de

hoofdgenerator maar het vochtige weer aan het einde van 2011 was niet bevorderlijk voor het uitvoeren van werken aan een hoogspanningsinstallatie. We hopen in de lente hieraan te kunnen verder werken.

De 2551, die als onderdelendonor voor de reeks 23 werd gebruikt toen ze te Antwerpen-Noord stond afgesteld, werd hersteld. Het testen van de hoog- en laagspanning verliep goed en de locomotief werd gereinigd.

Er werden ook enkele herstellingen aan de kast uitgevoerd. Ze kwam rijvaardig aan in Saint-Ghislain. Wie haar heeft gezien tijdens de ruilbeurs op 3 december 2011 kon vaststellen dat ze zich in een zeer goede staat bevindt.

De 1608 kreeg nieuwe 72V-batterijen, waardoor de verlichting weer werkt en ze De testen van de laagspanningsinstallatie verliepen prima, maar hetzelfde kan jammer genoeg niet gezegd worden van de hoogspanningskast. Hier werd een defect geconstateerd waarvan de oorsprong ons nog onbekend is.

Hoewel het Ministerieel Besluit dat ons toelaat om op het net te rijden geen toelating geeft om elektrisch materieel in te zetten, geeft TSP er de voorkeur aan om deze machines in perfect technische staat en rijvaardig te houden voor een eventuele latere inzet. Het gaat ook om de trots van de vereniging om het materieel in perfecte toestand voor te stellen.

Indien u zin hebt om te helpen met zandstralen, schilderen, reinigen, herstellen of restaureren, aarzel dan geen seconde om contact op te nemen met onze ploegen in Schaarbeek (contacteer Geert Packet op +32 (0)496 95 56 00) of Saint-Ghislain (contacteer Baudouin Dieu op +32 (0)475 95 68 93). Deze ploegen komen elke zaterdag samen, en af en toe ook tijdens de week.

De restauratie van de Brossel-motorwagen 551.26 werd in september 2011, bij het begin van het nieuwe schooljaar, hervat. De afwerking van het interieur is bijna klaar. Deze foto werd op 15 november 2011 gemaakt. Freddy DELARBRE/TSP.





CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het seizoen 2011 werd officieel afgesloten op 11 december met de winterrondrit en de kerstmarkt te Spontin. De ritten met Sinterklaas werden zo'n overrompend succes, dat vele aanvragen voor reservaties niet meer konden aangenomen worden. Wij hadden nog bijkomende ritten kunnen organiseren, doch dit zou de kwaliteit sterk beïnvloed hebben, wat de vrijwilligers van het TSP niet konden toestaan.

We hebben het einde van het seizoen niet afgewacht om spoorherstellingen te beginnen. In oktober werd reeds een puntstuk en de houten dwarsliggers vervangen te Dorinne-Durnal en in november werden de dwarsliggers van een andere wissel vernieuwd. Tijdens diezelfde maand werd aan de ingang van de tunnel van Durnal een deel van het spoor, dat reeds gedeeltelijk vernieuwd was bij de indienstname in 2007, heraangelegd.

In december begon men met de voorbereidingen voor de grote winterwerken; de twee bochten tussen Spontin-Sources en Dorinne-Durnal zullen helemaal opnieuw worden aangelegd. Deze bochten zijn gelegen op het stuk spoor dat het meest wordt gebruikt (voor overbrenging van materieel tussen de twee stations). Sedert 2000 (het jaar van heropening van dit gedeelte) werden de nodige dwarsliggers vervangen om veilig over dit stuk te kunnen rijden. Maar de gebruikte materialen uit die tijd bieden onvoldoende zekerheid op lange termijn, zodat men besloot alle dwarsliggers te vervangen teneinde in de toekomst veelvuldige nazichten en onderhoud te vermijden.

Aarzel niet om uw hulp aan te bieden, van welke aard ook. Er wordt geen ervaring vereist. De werken worden in groep uitgevoerd en de instructies worden ter plaatse gegeven.

Contact: Alain Defechereux
+32 (0)477 98 91 23 of info@cfbocq.be

→ Bij de uitrit van het station Dorinne-Durnal, kant Purnode, werden de dwarsliggers van de wissel vervangen.
TSP, 15 november 2011.



Sinterklaas tijdens zijn bezoek aan "Le Chemin de fer du Bocq" op 26 november 2011, dit tot grote vreugde van jong en minder jong. TSP.



Locomotieven

reeks 12

● De inzet van de reeks 12 liep ten einde op 11 december 2011. De diensten werden herverdeeld tussen de reeksen 13 en 29 van de NMBS en de BB36000 van de SNCF. In de praktijk blijven de twaalf machines beschikbaar voor treindiensten, om ze in goede staat te bewaren, in afwachting van hun verkoop.

reeks 13

● Zoals voorzien werden de machines van de reeks 13 ondergebracht in de groep van NMBS Logistics, wegens de massale indienststelling van de reeks 18. De 13'en verschijnen nu in Noord-Frankrijk (nieuwe beurtrol F4) ter vervanging van de 12'en en ook in binnenlands verkeer (nieuwe beurtrol F5) ter vervanging van de 26'en en versterking van de diensten van de 20'en.

De Sibelit-omloop, gemeenschappelijk voor de 13'en en de CFL-reeks 3000 wordt verminderd van 31 tot 27 dagen.

Hieronder de nieuwe beurtrol F4 voor binnenlands verkeer:

- 44801 ①-⑤ XFTGR 19.39 – LNC 23.00
- 44824 ①-⑤ LNC 15.41 – XTFGR 18.55
- 47802 ①-⑤ FNND 02.35 – XFVS 06.55
- 47802 ⑥ FNND 03.18 – XFVS 06.57
- 47807 ①-⑥ XFVS 09.14 – FNWHZ 12.27
- 47826 ①-⑤ LNC 03.42 – XFFAR 05.45
- 47849 ①-⑤ XFFAR 08.14 – GLI 10.34
- 48700 ④ FIZG 03.39 – XFTGR 06.52
- 48728 ③ FNND 23.55 – XFTGR 06.49
- 48732 ①④ FLS 20.12 – XFTGR 23.14
- 49803 ② XFTGR 00.18 – LNC 02.25/15.00 – FNND 17.57

- 49803 ④ XFTGR 07.34 – LNC 09.41/13.36 – FNND 16.06
- 49803 ⑥ XFTGR 07.30 – FNND 11.27
- 49821 ③ XFTGR 00.18 – LNC 02.25
- 49821 ⑥ XFTGR 08.30 – FLS 12.20
- 49824 ② FNND 19.32 – XFTGR 23.14
- 49824 ③ FNND 21.07 – XFTGR 00.42
- 49824 ⑥ LNC 04.46 – XFTGR 06.49
- 49826 ② FGZH 03.24 – XFTGR 06.52
- 49835 ③ XFTGR 07.34 – FGZH 17.36
- 49847 ⑤ XFTGR 07.30 – FNND 11.47
- 49849 ⑥ XFTGR 18.50 – FSR 22.53
- 59202 ③ FGZH 19.11 – FNND 20.27

Afkortingen: FGZH: Gent-Zeehaven, FIZG: Muizen-Goederen, FLS: Aalst, FNND: Antwerpen-Noord, FNWHZ: Antwerpen-Waasland-haven-Zuid, FSR: Schaarbeek-Vorming, GLI: La Louvière Gare Industrielle, LNC: Monceau, XFFAR: Fargnier (F), XFTGR: Tergnier (F), XFVS: Valenciennes (F)

①②③④⑤⑥⑦: maandag t/m zondag

Hieronder het nieuwe schema F5 voor binnenlands verkeer (uitsluitend dagtreinen):

van maandag t/m vrijdag:

- F501+02**
- 33740 FKGG 06.53 – FCLF 09.50
 - 37340 FCLF 10.52 – FKGG 13.40
 - 33741 ①③⑤ FKGG 14.09 – FCLF 17.11
 - 47864 ①③⑤ FKGG 14.09 – FCLF 17.11
 - 37341 ①②⑤ FCLF 18.33 – FKGG 21.40
 - 48785 ①③④ FCLF 18.33 – FKGG 21.40
- F503**
- 37945 GLI 08.14 – FGZH 10.20
 - 39741 ①③④⑤ FGZH 13.28 – FEQ 16.04
 - 39741 ③ FGZH 13.11 – FEQ 15.36
 - 37941 ①③④⑤ FEQ 17.40 – FGZH 19.09
 - 37941 ③ FEQ 16.22 – FGZH 18.30
- F504**
- 37944 GLI 05.10 – FGZH 07.29
 - 39746 FGZH 08.58 – GLI 11.31
 - 37946 GLI 13.30 – FGZH 15.50
 - 39748 FGZH 16.40 – GLI 19.29
 - 37948 GLI 20.19 – FGZH 22.49

- F505**
- 44864 ②-⑤ FNND 06.16 – LNC 08.57
 - 57200 LNC 09.59 – FNND 12.28
 - 52700 FNND 14.11 – FEQ 16.18
 - 57205 FEQ 18.41 – FNND 20.37

- F506**
- 57201 ②-⑤ LNC 07.59 – FNND 10.37
 - 52702 ②-⑤ FNND 12.26 – LNC 14.53
 - 57202 ②-⑤ LNC 16.03 – FNND 18.40
 - 44862 ②-⑤ FNND 19.41 – LNC 22.23

F507

- uitsluitend 's nachts

zaterdag

F501+02

- uitsluitend 's nachts

- F503**
- 37945 GLI 08.14 – FGZH 10.20
 - 39745 FGZH 12.39 – GLI 14.48

- F504**
- 37944 GLI 05.10 – FGZH 07.29
 - 39746 FGZH 08.58 – GLI 11.31

- F505**
- 52702 FNND 10.48 – LNC 13.42
 - 57200 LNC 14.52 – FNND 17.00

- F506**
- 57201 LNC 07.59 – FNND 10.25
 - 52704 FNND 11.50 – LNC 14.18

- F507**
- 33181 FKGG 14.55 – LZR 18.00
 - 31381 LZR 18.57 – FKGG 22.16

Zondag

- F501 + 502 + 507**
- Reserve FKGG
- F503 + 504 + 506**
- Reserve LNC
- F505**
- 44866 FNND 23.32 – LNC 01.50

Afkortingen:

FCLF: Châtelet-Formation, FEQ: Clabeq, FGZH: Gent-Zeehaven, FKGG: Genk-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, GLI: La Louvière Gare Industrielle, LNC: Monceau, LZR: Zeebrugge.

①②③④⑤⑥⑦: maandag t/m zondag.

IN DIENST	BUITEN DIENST		
1806 : 08-11-2011 NK	255 : 11-12-2011 NK	2606 : 11-12-2011 GCR	2633 : 11-12-2011 GCR
1813 : 10-11-2011 NK	2010 : 11-12-2011 FNND	2607 : 11-12-2011 GCR	2634 : 11-12-2011 GCR
1825 : 26-09-2011 NK	2303 : 11-12-2011 FNND	2608 : 11-12-2011 GCR	2635 : 11-12-2011 GCR
1827 : 26-09-2011 NK	2304 : 11-12-2011 FNND	2609 : 11-12-2011 GCR	
1828 : 11-10-2011 NK	2310 : 11-12-2011 FNND	2610 : 11-12-2011 GCR	
1830 : 11-10-2011 NK	2312 : 11-12-2011 FNND	2611 : 11-12-2011 GCR	
1831 : 11-10-2011 NK	2317 : 11-12-2011 FNND	2612 : 11-12-2011 GCR	
1832 : 11-10-2011 NK	2323 : 11-12-2011 FNND	2613 : 11-12-2011 GCR	
1833 : 11-10-2011 NK	2329 : 11-12-2011 FNND	2614 : 11-12-2011 GCR	
1834 : 11-10-2011 NK	2330 : 11-12-2011 FNND	2615 : 11-12-2011 GCR	
1835 : 08-11-2011 NK	2335 : 11-12-2011 FNND	2617 : 11-12-2011 GCR	
1836 : 10-11-2011 NK	2338 : 11-12-2011 FNND	2618 : 11-12-2011 GCR	
1839 : 10-11-2011 NK	2344 : 11-12-2011 FNND	2619 : 11-12-2011 GCR	
1843 : 26-09-2011 NK	2345 : 11-12-2011 FNND	2620 : 11-12-2011 GCR	
1844 : 08-11-2011 NK	2346 : 11-12-2011 FNND	2621 : 11-12-2011 GCR	
1845 : 08-11-2011 NK	2348 : 11-12-2011 FNND	2622 : 11-12-2011 GCR	
1846 : 08-11-2011 NK	2350 : 11-12-2011 FNND	2623 : 11-12-2011 GCR	
1847 : 08-11-2011 NK	2352 : 11-12-2011 FNND	2624 : 11-12-2011 GCR	
1848 : 08-11-2011 NK	2363 : 11-12-2011 FNND	2625 : 11-12-2011 GCR	
1849 : 08-11-2011 NK	2601 : 11-12-2011 GCR	2626 : 11-12-2011 GCR	
1850 : 10-11-2011 NK	2602 : 11-12-2011 GCR	2627 : 11-12-2011 GCR	
1851 : 10-11-2011 NK	2603 : 11-12-2011 GCR	2628 : 11-12-2011 GCR	
1853 : 10-11-2011 NK	2604 : 11-12-2011 GCR	2629 : 11-12-2011 GCR	
	2605 : 11-12-2011 GCR	2630 : 11-12-2011 GCR	
		2631 : 11-12-2011 GCR	

GESLOOPT

- 1501 : 11-11 Recylux, Aubange
- 5103 : 10-11 Recylux, Aubange
- 5125 : 11-11 Recylux, Aubange
- 5162 : 11-11 Recylux, Aubange
- 6298 : 11-11 Recylux, Aubange

AFKORTINGEN

- CR : CityRail
- FHS : Hasselt
- FKR : Merelbeke
- FNND : Antwerpen-Noord
- FSD : Oostende
- FSR : Schaarbeek
- GCR : Charleroi-Sud
- GR : grote revisie
- M CR : gemoderniseerd City Rail
- MKM : Stockem
- MOD : gemoderniseerd
- NK : Kinkempois
- RI : 1ste tussentijdse revisie
- RI2 : 2de tussentijdse revisie



Op 2 november 2011 vervangt de 1349 de twee locomotieven reeks 26 aan kop van coilstrein 37340 Châtelet - Genk-Goederen voor de opleiding van bestuurders uit Genk. Sandrine DOBBELSTEIN.

Een tweede leven voor de reeks 16?

Het Slovaakse LOCORAIL met thuisbasis Bratislava is zeer geïnteresseerd in de aankoop van de nog resterende locomotieven van de reeks 16 (1601, 1603, 1604, 1605 en 1606). Vermits zij reeds verkocht zijn aan een schroot-handelaar in de Gentse haven, is de toelating van de NMBS hiervoor vereist. LOCORAIL wil deze locomotieven inzetten bij het autotransport voor rekening van de groep PSA (Peugeot) tussen Hongarije en Slowakije.

reeks 18

● De indienststelling van de locomotieven reeks 18 gaat onverminderd door. In het nieuwe dienstschema zien we dat het beurtrol uit 31 dagen bestaat. Bij wat we in ODB 106 aankondigden moeten nog 10 dagen toegevoegd worden voor de IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal en de IC-N Charleroi-Sud - Essen.

- Gedurende de maanden november en

december werd een nieuwe aanvraag tot erkenning ingediend voor het nieuwe besturingsprogramma (versie E).

Testen werden uitgevoerd van 8 tot 10 november op de site Les Epioux (lijn 165), gevolgd door ritten tussen Bertrix en Virton van 16 tot 22 november, een bezoek aan de site van Coucou (lijn 94) van 28 november tot 1 december en tenslotte een test op het traject Tournai - Saint-Ghislain van 5 tot 9 december 2011.

FOTO 107-08 Met het oog op de homologatie van de nieuwe software (versie E), hebben de 1831, de 1840 en de 1841 de gebruikelijke testsites bezocht. Van 28 november tot 1 december 2011 werden metingen uitgevoerd onder 3 kV te Coucou.

Hieronder de 1841 en de 1840 (als gesleept voertuig) met een stam IC-O (samenstelling: I11B+I10B+I6A+I11A+I11B+I11 BDx) en de 1831 achteraan. Christian AUQUIERE.



Centrale Werkplaats van Salzinnes Onderhoudsschema voor 2012

- reeks 13: 18 RI
- reeks 21: 6 GR
- reeks 27: 13 RI (waarvan 8 met GF-koppelingen)

GR = Grote Revisie,
RI = Tussentijdige Revisie.

reeks 19

● Eind 2011 werden de eerste twee locomotieven van de reeks 19 aan meerdere proeven onderworpen in het testcentrum van Velim in Tsjechië. Zij legden een testparcours af, gekoppeld met hun GF-koppeling (zie foto in het midden). Samen met een stuurstandrijtuig type I11 BDx vormden zij een trek-duwstel.

Deze drie foto's werden genomen op 23 november 2011 langsheen het circuit van Velim. Michal POHA.





Elke week komen twee nieuwe locomotieven reeks 18 aan in België. Na een inrijperiode op enkele trajecten (een heen- en terugrit van Vorst-Rijtuigen naar Liège via de L2 en een rondrit vanuit Liège langs Rivage, Marloie, Jemelle, Arlon, Athus, Virton, Bertrix, Dinant, Namur en terug naar Liège) komen zij in dienst.



Deze vier foto's tonen het traject dat afgelegd werd door de 18'en tussen de fabriek van Siemens te München en het testcircuit van Siemens te Wildenrath.

Hierboven: de overbrenging van de 1850, de 1851, de 1836 en de 1839, gesleept door de diesellocomotief ER20-2007 van Siemens. Doorrit te Hörbach in de richting van Augsburg op 15 oktober 2011.

Op de foto's links en onder zien we dezelfde machine, vernummerd tot PCW-7 (ER20-2007) en getooid met een nieuwe livrei, terwijl zij de 1894, de 1889, de 1882, de 1877 en de 1842 sleept. Beide foto's zijn genomen op dezelfde plaats op 19 november 2011. Foto's Werner RUDOLPH.





Op 27 november 2011 rijdt de testtrein over de Hammerbrücke tussen Hergenrath en Herbesthal. De 2711 sleepte drie meetrijuigen van de DB AG Systemtechnik.
Jean-Yves LAMBIET.

Duitse testen met de 2711

Op 16 november 2011 werd de 2711 naar Siemens te München gezonden voor de montage van een experimentele Schunk-pantograaf, die erg gelijk op diegene die reeds op de 18'en in gebruik is. Eind november 2011, reed de 2711 bij wijze van proef, gedurende drie dagen, tussen Aachen Hbf en Welkenraedt om de bovenleiding tussen Aachen Hbf en de Belgische grens te testen. Hiervoor werd door de DBAG een Duitse pantograaf vereist.

We herinneren eraan dat de 2706 in november 2008 een gelijkaardige panto kreeg om identieke testen uit te voeren (zie ODB 89 blz. 14-15).

Het konvooi te Herbesthal, komende uit Aachen. Vooraan zien we lijn 49 naar Eupen.
Maarten SCHOUBBEN, 27 november 2011.



reeks 20

● De terugtrekking van de 26'en kwam niet ten gunste van de 20'en. Integendeel: deze laatste verliezen twee dagen in hun beurtrol (van 13 naar 11), ten voordele van de 13'en. NMBS-Logistics heeft trouwens de intentie zich ten laatste tegen 2015 te ontdoen van de 20'en. De eerste werd reeds geschrapt op 11 december. Het gaat om de 2010 die haar laatste trein sleepte op 1 december 2011 tussen Gent-Zeehaven en Antwerpen-Noord (trein 59201). Hieronder een lijst van de nieuwe treinen en de ritten waarvan de dienstregeling werd aangepast:

31282 ①-⑤ LZR 11.41 – FNND 13.48
31283 ①-⑤ LZR 16.26 – FNND 18.48
31290 ①③④ LZR 14.02 – FNND 16.17
31290 ②⑤ LZR 12.41 – FNND 14.48
32182 ②-⑤ FNND 08.05 – LZR 10.17
32182 ⑥ FNND 07.49 – LZR 09.58
32183 ①-⑤ FNND 12.48 – LZR 15.09
32184 ①-⑤ FNND 16.03 – LZR 18.35
33181 ③④⑤ FKGG 16.28 – LZR 19.57
40305 ① FIZG 12.41 – LZR 15.00
40330 ⑥ LZR 16.04 – FNND 18.10
43568 ②-⑤ FNND 17.04 – LZR 19.35
44820 ⑥ FNND 11.38 – FGZH 12.57
46443 ⑥ FGZH 10.44 – RHODE 12.15
49993 ② LZR 09.05 – FNND 11.06
51200 ②④⑤ LZR 12.48 – FNND 14.55
51200 ⑥ LZR 10.55 – FNND 13.08

52904 ① FNND 10.50 – FGZH 12.14

Afkorting:

FGZH: Gent-Zeehaven, FIZG: Muizen-Goederen, FKGG: Genk-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, LZR: Zeebrugge.
①②③④⑤⑥⑦: maandag t/m zondag.

reeks 21

● Sedert 11 december sleept een 21 een stam M4-rijtuigen heen en terug als IC-D Tournai - Herstal ter vervanging van motorstellen type 96. Hierdoor wil men het plaatsgebrek tijdens de ochtend- en avondspits tot een minimum herleiden:
906: Tournai 07.00 - Herstal 09.27
938: Herstal 15.28 - Tournai 18.00

reeks 23

● Reeks 23 krijgt uitstel van executie, alhoewel reeds 17 machines werden buiten dienst gesteld op 11 december 2011 (2303, 2304, 2310, 2312, 2317, 2323, 2329, 2330, 2335, 2338, 2344, 2345, 2346, 2348, 2350, 2352 en 2363), genietend van de afstelling van de 26'en. Op 11 december bleven er nog 26 machines over: 2314, 2316, 2320, 2321, 2325, 2328, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2349, 2351, 2355, 2357, 2360, 2362, 2364, 2365, 2367, 2368, 2370, 2371, 2372, 2374 en 2375.

reeks 26

● Totaal onverwacht werden alle 26'en officieel geschrapt op 11 december 2011. Desondanks werden nog treinen gesleept door 26'en op 12 en 13 december. De laatste locomotieven in dienst waren de 2604, de 2622, de 2623 en de 2627. Op 17 december sleepten de 2604 en 2623 trein 39710 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Châtelet (Aisemont). 's Anderendaags sleepten zij de 39610 (Gent-Noord - Jemelle) tussen Gent-Zeehaven en Kinkempois (14.26). De 2622 en de 2627 reden de 52400 Antwerpen-Noord - Kinkempois (15.36). Het is dus louter toeval dat de loopbaan van de laatste vier 26'en eindigde te Kinkempois met een tijdsverschil van amper 10 minuten. Na 47 jaar verdwijnt deze reeks van het spoorwegtoneel... We komen hierop uitgebreid terug in een volgend nummer.

FOTO 107-10 *Eén van de laatste diensten van de 26'en was trein 39710 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Châtelet - (Aisemont) gesleept door de 2604 en de 2623. Nadien werden nog enkele ritten met dit type locomotief uitgevoerd, onder andere trein 39610 (Gent-Noord) - Gent-Zeehaven - Kinkempois - (Jemelle). Familleureux, 12 december 2011. Philippe GOUSSET.*



FOTO 107-09 *De locomotieven van de reeks 26 in de werkplaats van Charleroi-Sud, de dag na hun officiële buitendienststelling. Pierre HERBIET, 13 december 2011.*

reeks 29

● Ondanks de overname van treinen die gesleept werden door locomotieven reeks 12, vermindert de inzet van de 29'en van 5 naar 3 dagen. Sedert 11 december 2011 rijden zij regelmatig naar Calais Frethun en naar het overslagstation Delta 3 te Dourges.

Hieronder de lijst van dagtreinen, gesleept door de reeks 29:

- 40431 ②④ XFCAF 07.50 – FIZG 11.35
- 40433 ① LKV 10.56 – FIZG 12.36
- 40433 ⑥ XFCAF 16.06 – LKV 17.41
- 40434 ②④ FIZG 19.00 – XFCAF 22.43

- 40436 ⑥ FIZG 10.54 – XFCAF 14.50
- 41811 ② XFDOU 08.51 – FNND 12.35
- 43112 ①③⑤ FNND 14.42 – LKV 17.03/18.04 – XFVON 22.47
- 43115 ②④ XFVON 00.53 – FNND 07.24
- 43194 ②④ FNND 14.42 – LKV 17.03/18.04 – XFVON 22.47
- 43197 ③⑤ XFVON 00.53 – FNND 07.24

Afkortingen:

FIZG: Muizen-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, LKV: Kortrijk, XFCAF: Calais-Frethun (F), XFDOU: Dourges Delta 3 (F), XFVON: Valenton (F).



reeks 55

● De 5538 heeft een gegadigde gevonden in Servië. Men zal zich herinneren dat deze machine aangekocht werd door *Rails et Traction* in december 2008 voor rekening van de maatschappij CFCO (Chemin de Fer Congo-Océan) te Pointe-Noire in Congo-Brazzaville. Zij werd verbouwd in de werkplaats van Kinkempois waar ze een automatische koppeling kreeg en een aangepaste blauwe schildering met drie fijne strepen in de kleuren groen, geel en rood van de nationale vlag (zie ODB 93 blz. 15). Van dit project werd afgezien wegens de financiële problemen van *Rails et Traction*, die uiteindelijk tot het faillissement leidden begin 2010. Een nieuwe maatschappij werd enkele maanden later opgericht onder de naam *Rails et Traction International*. Eind 2011 kwam een Servische koper opdagen voor de 5538. Nadat zij opnieuw werd voorzien van haar buffers en originele koppeling, verliet zij Kinkempois op 14 december voor *Rails et Traction International* te Raeren waar zij in orde wordt gebracht voor haar eventueel vertrek naar Servië. Er zijn echter nog problemen met de assen.

reeks 57 (G2000)

● Sedert 11 december behouden de 57'en nog slechts drie dagen in hun beurtrol, waarvan één als reserve. De machines zullen bij voorkeur worden toegewezen aan OSR France. Bovendien werd de 5704 vanaf 11 december verhuurd aan Europorte France maar het contract werd verbroken naar aanleiding van een defect, vastgesteld bij de overdracht aan Europorte. Hieronder de nieuwe beurtregeling van de 57'en (geen diensten op zondag).

Van maandag t/m vrijdag

GP01

- 48857 ①-⑤ LKV 03.30 - LTD 06.10
- 48846 ①-⑤ LTD 08.50 - XFBG 14.43
- 48857 ①-⑤ XFBG 18.57 - LKV 20.13
- 39289 ①-⑤ LKV 22.06 - FNND 00.19

GP02

- 32980 ②-⑤ FNND 02.25 - LKV 04.35
- 49804 ①-③⑤ FLS 11.03 - XFNES 15.26
- 49807 ①-③⑤ XFNES 19.43 - FLS 00.07

GP03: reserve LKV

Zaterdag

GP01

- 48857 LKV 03.30 - LTD 06.10
- 48846 LTD 08.00 - XFBG 14.43
- 48857 XFBG 18.47 - LKV 20.10

GP02

- 32980 FNND 02.25 - LKV 04.35
- 49804 FLS 12.57 - XFNES 17.13
- 49807 XFNES 19.43 - FLS 00.00

GP03: reserve LKV

Afkortingen:

FLS: Aalst, FNND: Antwerpen-Noord, LKV: Kortrijk, LTD: Tessenderlo, XFBG: Bully-Grenay (F), XFNES: Nesle (F).



↑ **FOTO 107-12** Het overbrengen van de 7404 en de 7410 van Antwerpen-Noord naar Salzinnes via Kinkempois. Doorrit te Marche-les-Dames op 28 november 2011. Philippe GOUSSET.

↓ **FOTO 107-13** Na de reeksen 91, 92, 80, 82, is het de beurt aan de 74'en om te rangers in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Op 6 december 2011 verplaatst de 7410 de 1345. Pierre HERBIET.



Een nieuwe motorwagen voor Infrabel

FOTO 107-11 Begin december 2012 heeft Infrabel een nieuwe meetmotorwagen (gebouwd door Geismar) in dienst genomen voor de controle van de lijnen waarop het ETCS-stelsel in gebruik is. Voor zijn indienstname moesten diverse testen voor de homologatie worden uitgevoerd. Op 12 januari werd een rit ingelegd tussen Braine-le-Comte en Ecaussinnes voor het uittesten van TBL1+. Hier het vertrek te Schaarbeek naar Braine-le-Comte. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

reeks 74

● De 7401, 7404, 7406 en 7410 hebben op 28 november de werkplaats van Antwerpen-Noord verlaten, met bestemming Kinkempois. De 7401 en 7406 bleven er voor het inbouwen van de GSM-R, terwijl de 7404 en de 7410 naar de C.W. Salzannes gingen om er de machines van de reeks 82 te vervangen. Op 29 december is de 7401 teruggekeerd naar Antwerpen-Schijnpoort waar ze de wagens rangeert naar de wielendraaibank. De 7406 ging naar Hasselt om er rangeringen te doen in de tractiewerkplaats.

→ *Vijf I5-lijgrijtuigen voor Recylux in Aubange werden op 26 oktober 2011 toegevoegd aan de trein 52400 Antwerpen-Noord - Kinkempois; hier bij zijn doorrit te Argenteau, op lijn 40 Visé - Liège. Deze rijtuigen werden verschroot in de loop van de maand december.*

Laurent JOSEPH.



■ Een derde leven voor de 6325

LOCON Benelux (zie blz 48 en OBD 106 blz 37) is op 15 oktober 2011 eigenaar geworden van vier locomotieven serie 6700 van HUSA Transportation (voormalig ACTS). De 6701 (ex-6321 NMBS), 6702 (ex-6325), 6703 (ex-6391) en 6705 (ex-6392) werden op 16 oktober overgebracht van Rotterdam naar Apeldoorn vooraleer eind oktober in Amersfoort aan te komen waar de werken begonnen om ze opnieuw in dienst te stellen.

Twee locomotieven moesten worden gereviseerd. De 6702, waarvan de kast in een lamentele toestand was, terwijl zij als laatste in dienst was bij HUSA, werd als eerste onder handen genomen. Vernummerd als 9802, kreeg zij de karakteristieke livrei van LOCON: oranje en wit (zie ook blz. 68).

Het kwam tot een akkoord met de eigenaars van de elektrische locomotieven reeks 1200 van ACTS, (ex-NS), die als tussenpersoon fungeerden bij de verkoop: daar LOCON niet over 6700'en kon beschikken, werd hen een locomotief geleend. Zodoende werd de koppeling van een 1200 met een 6700 een feit, zoals ze gezien werd bij ACTS van 1999 tot 2008.

De ex-6325 begon haar derde leven bij LOCON Benelux. Hieronder zien we haar met de nieuwe livrei op 29 november 2011 te Amersfoort. We bemerken de andere drie 63'en achteraan (6706, 6705 en de zwarte 6701). Edwin MOS.





↑ Ter gelegenheid van de voetbalwedstrijd van de Oostenrijkse club Sturm Graz tegen Anderlecht in het Constant Vanden Stockstation te Brussel op 3 november 2011 werd een supporterstrein ingelegd tussen Graz en Brussel-Zuid. Vanaf Aachen Hbf werd de trein gesleept door de 2838 en de 2836. De rijtuigstam bestond uit 12 Slovaakse ligrijtuigen (ex-DB) en 2 Oostenrijkse rijtuigen. Doorrit bij de stopplaats Fraipont. Laurent JOSEPH.

FOTO 107-14 ↑
FOTO 107-15 →

Wegens een defect aan het ETCS-systeem op L3 werd de ICE 11, gereden met stel 4602, omgeleid via lijn 37. Kort voor Welkenraedt viel het stel echter in nood en werd door de 6227 en de 6225 gerepareerd naar Duitsland. Te Aachen Hbf wordt het stel overgenomen door twee locomotieven BR 218 van de DB.

Hierboven een zicht op de doorrit te Herbesthal.

Hiernaast het konvoi te Eschweiler, met op kop de 218 833 en de 218 813. Michel HANSENS.





← FOTO 107-16

↓ FOTO 107-17

Op 18 oktober 2011 werd een rijtuig type M6 Bx overgebracht van Mons naar Schaarbeek door de 314 (ritdag 17909). Deze uitzonderlijke samenstelling was mogelijk door een GF-koppeling aan het rijtuig.

Deze foto's werden genomen in het station van Tubize.

Serge MARTIN.

↓ ↘ Zoek de fout !

De beschermingskappen over de koppelingen van de HST-stellen krijgen het soms zwaar te verduren en moeten regelmatig vervangen worden. Bij gebrek aan onderdelen worden wisselstukken van andere reeksen gebruikt om defecte onderdelen te vervangen, zoals te zien is op deze twee foto's, genomen te Brussel-Zuid op 20 november 2011. We zien de TGV Réseau 4522 (links) en de 4540 (rechts).

Gwenäül PIERARD.



Desiro's spoedig in dienst

De Desiro motorstellen 3 KV (serie 08.0) hebben een voorlopige toelating gekregen van DVIS om tot 30 november 2012 te rijden. De eerste vijf stellingen, de 08.001 t/m 08.005, kwamen aan in het depot van Charleroi-Sud. Het inrijden begon op een traject vanuit Charleroi-Sud naar Luttre, Braine-le-Comte, Brussel-Zuid, Liège, Namur en Charleroi.

Op 25 november werd de pers uitgenodigd aan boord van de 08.003, voor een presentatierit tussen Brussel en Louvain-la-Neuve-Universiteit. Doorrit van het stel over de brug van Luttre, bij haar terugkeer naar de werkplaats van Charleroi-Sud.

Dominique. ALLARD.



Het rijtuigenpark van de NMBS op 1 januari 2012



FOTOTHEMA 107 Doortocht te Chapois op 4 januari 2010 van de IC-J 2135 Luxembourg - Brussel-Zuid. Deze trein bestaat uit vijf M6-rijtuigen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Na de levering van het laatste M6-dubbeldeksrijtuig op 14 april 2011, leek het ons interessant om de toestand van het rijtuigenpark op 1 januari 2012 uitgebreid te bespreken.

In tien jaar is het rijtuigenpark sterk geëvolueerd. Klassieke internationale treinen werden afgeschaft, het type M2 werd volledig buiten dienst gesteld, met uitzondering van de 00501 (zie verder), net zoals de slaap- en ligrijtuigen, met uitzondering van de I6 Bc. De M6-dubbeldeksrijtuigen deden hun intrede en de oudste nog actieve rijtuigen (M4 en M5) werden gemoderniseerd.

Het effectief van de M6-rijtuigen heeft ondertussen 492 eenheden bereikt, een getal dat in de buurt komt van het totale aantal M4-rijtuigen. Die zijn, met een effectief van 573 rijtuigen, het sterkst vertegenwoordigd op ons net. Op gebied van beschikbare plaatsen spannen de

FOTO 107-19 Sinds de afschaffing van zo goed als alle klassieke internationale treinen, worden de internationale rijtuigen van de types I6 en I10 vooral ingezet in het binnenlands verkeer. Ze zijn vaak te zien in P-treinen. Dit is het geval bij trein 8002 Schaarbeek – Oostende, die volledig uit I10-rijtuigen bestaat. Sint-Maria-Aalter, 30 april 2009. Serge MARTIN.

M6'en echter de kroon. De M4'en en M6'en vormen samen bijna 70 % van het totale aantal rijtuigen.

In totaal bestond het rijtuigenpark van de NMBS op 1 januari 2012 uit 1595 eenheden, een stijging met 142 ten opzichte van 1 januari 2009. Opmerkelijk is dat de NMBS één van de weinige maatschappij-

en is waar het aantal rijtuigen stijgt. Op alle aangrenzende netten is er sprake van een daling, door de toenemende inzet van motorstellen of HST's en afgeleiden die geleidelijk aan de plaats innemen van gesleepte rijtuigstammen.

De basisdienst wordt uitgevoerd met in totaal 1525 rijtuigen, opgedeeld in zes



verschillende reeksen die toegewezen zijn aan de stations van Brussel-Zuid (Vorst-Rijtuigen), Schaarbeek, Antwerpen-Schijnpoort, Kortrijk, Hasselt, Liers, Châtelet en Oostende:

- M4: 573
- M6: 492
- I11: 163
- M5: 130
- I10: 89
- I6: 78

Alle rijtuigen zijn getooid in de nieuwe grijze livrei, met uitzondering van enkele I6'en die nog steeds de grijze "Memling"-livrei dragen en de 15 I6Bc-ligrijtuigen.

De rest van het park bestaat uit speciale voertuigen (43), Dms-pakwagens (8), exporijtuigen (7), restauratierijtuigen (6) en barrijtuigen (2). Bovendien zijn er nog 17 historische exemplaren van de B-Holding (5 K-, 7 M2- en 5 L-rijtuigen).

Hieronder een overzicht van de situatie per reeks.

Gebruikte afkortingen:

- A: rijtuig eerste klasse
- AD: rijtuig eerste klasse met bagageafdeling
- ADx: stuurstandrijtuig, eerste klasse met bagageafdeling
- B: rijtuig tweede klasse
- Bc: ligrijtuig (tweede klasse)
- BD: rijtuig tweede klasse met bagageafdeling
- BDx: stuurstandrijtuig, tweede klasse met bagageafdeling
- Bx: stuurstandrijtuig, tweede klasse
- WR: restauratierijtuig

Type M4

- A**
 Aantal: 49
 Nr. NMBS: 51.001 t/m 51.049
- B**
 Aantal: 426
 Nr. NMBS: 52.001 t/m 52.038,
 52.040 t/m 52.128,
 52.130 t/m 52.150,
 52.152 t/m 52.374,
 52.376 t/m 52.430
- AD**
 Aantal: 33
 Nr. NMBS: 58.001 t/m 58.033
- ADx**
 Aantal: 30
 Nr. NMBS: 58.034 t/m 58.041,
 58.043 t/m 58.057,
 58.059 t/m 58.065
- BD**
 Aantal: 35
 Nr. NMBS: 59.901 t/m 59.935

TOTAAL: 573



FOTO 107-20 Met 573 eenheden zijn de M4-rijtuigen het best vertegenwoordigd in het NMBS-park. Hier zien we de 59.930 (50 88 87-78 030-4), één van de 35 BD-rijtuigen (2de klasse met bagageafdeling). Schaarbeek, 7 april 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

TYPE M4

In het huidige rijtuigenpark zijn enkel de I6'en (bouwjaar 1977-1978) ouder dan de M4'en, waarvan er 580 eenheden geleverd werden tussen 1979 en 1984. Tussen 1995 en 2008 werden alle M4'en gemoderniseerd.

Deze rijtuigen zijn niet bijzonder comfortabel, niet geklimatiseerd, lawaaierig en nog steeds voorzien van tegenover elkaar staande zitbanken met 2 + 3 plaatsen in de breedte (eigenlijk zou 1,5 + 2,5 plaatsen een juistere beschrijving zijn).

De M4'en rijden op bijna alle geëlektrificeerde lijnen van het net. Ze worden momenteel vooral gebruikt voor P-treinen, maar daarnaast ook op enkele IC- en IR-

verbindingen. Met name op de IC-H Schaarbeek – Moeskroon en IR-f Kortrijk – Leuven bestaan nagenoeg alle treinen uit dit materieel. Ook de meeste treinen op de verbindingen IC-C Kortrijk - Oostende en IC-F Liège - Brussel – Quévrain zijn samengesteld uit M4-rijtuigen. In mindere mate worden ze ook ingezet op de IR-j-verbinding Quévy – Brussel-Nationaal-Luchthaven en op de IC-M Brussel - Namur - Liers en een heen- en terugrit als IC-D Tournai - Herstal.

Sommige treinen met M4'en rijden in een trek-duwsamenstelling, hetgeen enkel mogelijk is met locomotieven van de reeks 21 (of 11). De andere locomotiefreeksen beschikken niet meer over klasieke trek-duwkabels, maar over een MUX-kabel (13, 18 en 27).



FOTO 107-21 Er zijn 30 stuurstandrijtuigen M4 ADx. Op de foto zien we de 58.036 in Saint-Ghislain, op 26 juni 2010. Yves STEENEBRUGGEN.



FOTOTHEMA 107 Ondanks de afwezigheid van airconditioning worden de M4'en nog steeds ingezet op enkele IC-verbindingen. Dit is onder andere het geval bij de IC-F 1733 Liège-Guillemins - Quiévrain. Hennuyères, 26 maart 2007. Serge MARTIN.

TYPE M5

Deze rijtuigen werden gebouwd in 1984 en 1985. Sinds 2008 worden ze geleidelijk aan volledig gemoderniseerd (de eerste elf kwamen in dienst op 8 mei 2009). Dit proces zal over enkele weken

voltooid zijn, wanneer de laatste gemoderniseerde rijtuigen de werkplaats zullen verlaten.

De rijtuigen zijn toegewezen aan de stations van Brussel-Zuid en Schaarbeek, van waaruit zij ingezet worden in P-treinen naar Huy, Jemelle, Tongeren, Hasselt, Geraardsbergen, Moeskroen en

Oudenaarde. Ook alle treinen op de IR-n Brussel-Zuid - Antwerpen-Centraal bestaan uit M5'en. Deze rijtuigen kunnen eveneens in trek-duwsamenstellingen gebruikt worden met behulp van de klasieke trek-duwkabels die enkel nog aanwezig zijn op de locomotieven van de reeksen 11 en 21.

Type M5

A (1)

Aantal : 4
 Nr. NMBS : 51.505
 51.508
 51.110
 51.115

AB

Aantal : 12
 Nr. NMBS : 53.501 t/m 53.504
 53.506 t/m 53.507
 53.509 t/m 53.514

B

Aantal : 96
 Nr. NMBS : 52.503 t/m 52.551
 52.553 t/m 52.581
 52.583 t/m 52.599

BDx

Aantal : 18
 Nr. NMBS : 59.951 à 59.968

TOTAAL: 130

(1) Alle A-rijtuigen werden verbouwd tot AB tijdens hun vernieuwing.



FOTO 107-23 Eén van de 18 M5 Bx-stuurstandrijtuigen, de 59.967 (50 88 86-38 017-1), gefotografeerd te Vorst-Rijtuigen op 23 juni 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 107-24 ↑
P-trein 8903 Schaarbeek – Oudenaarde is samengesteld uit M5-rijtuigen.
Op 1 september 2011 werd hij gefotografeerd tussen de stations van Welle en Haaltert, op lijn 89 Denderleeuw – Kortrijk.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 107-25 →
M5 nr. 52.516 (50 88 26-38 016-6) is één van de 98 B-rijtuigen.
Saint-Ghislain, 26 juni 2010.
Yves STEENEBRUGGEN

TYPE M6

De M6'en, in dienst vanaf 2002, brachten een revolutie teweeg in het reizigersverkeer, doordat hun komst het aantal beschikbare plaatsen gevoelig deed stijgen. Qua comfort worden ze over het algemeen goed onthaald door de reizigers. Ze worden niet alleen ingezet in P-treinen, maar ook op talrijke IC- en IR-verbindingen:

- IC-E Knokke / Blankenberge - Brussel - Tongeren,
- IC-F Liège - Brussel - Quiévrain,
- IC-H Schaarbeek - Moeskroen (1 heen- en terugrit),
- IC-I Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud (de meeste treinen),
- IC-J Brussel-Zuid - Luxemburg (3 heen- en terugritten),



- IC-K Gent - Genk (zo goed als alle treinen),
- IC-L Poperinge - Brussel - Sint-Niklaas (2 heen- en terugritten),
- IC-M Brussel-Zuid - Liers / Dinant (2 heen- en terugritten),
- IC-N Charleroi-Sud - Essen (de meeste treinen),
- IC-R Brussel-Zuid - Turnhout, IR-g Antwerpen-Centraal - Turnhout,
- IR-i De Panne - Brussel - Landen,
- IR-l Binche - Louvain-la-Neuve-Université,

- IR-s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen via L4 (alle treinen).

Om trek-duwstammen te kunnen vormen, behoren er ook 64 Bx-stuurstandrijtuigen tot het effectief. Die worden gebruikt in combinatie met een locomotief van de reeksen 13 (enkel op de IR-s), 18 of 27. Bovendien beschikken 41 Bx-rijtuigen over een automatische GF-koppeling, waardoor er gereden kan worden met twee aan elkaar gekoppelde trek-duw-stammen (IC-E en IC-M).

Type M6

A

Aantal: 76
Nr. NMBS: 61.001 t/m 61.076

B

Aantal: 276
Nr. NMBS: 62.001 t/m 62.276

Bx

Aantal: 64
Nr. NMBS: 65.001 t/m 65.037 (1)
65.038 t/m 65.060
65.061 t/m 65.064 (1)

BD

Aantal: 76
Nr. NMBS: 69.001 t/m 69.076

(1) met automatische GF-koppeling
vooraan

TOTAAL: 492

FOTO 107-27 → M6-rijtuig BD 69.019 (50 88 82-72 019-8). De 76 rijtuigen van dit type hebben op de benedenverdieping een multifunctionele ruimte waarin 43 opklapbare zitjes zijn voorzien. Daarnaast is er ook plaats voor fietsen, bagage en een afdeling voor de treinbegeleider. Schaarbeek, 1 april 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 107 ↓ Op 3 oktober 2011 bereikt de IR 3938 Louvain-la-Neuve-Universiteit - Brussel - Binche de vertakking Louvain-la-Neuve-Universiteit. De 2630 en 2614 omkaderen de M6-rijtuig-stam. Sinds 11 december 2011 worden de drie M6-treinen op deze verbinding gesleept door de nieuwe locomotieven van de reeks 18, want de reeks 26 werd intussen geschrapt. Serge MARTIN.



FOTO 107-26 ↑ De IC-E 1508 Knokke / Blankenberge - Tongeren wordt uitzonderlijk met slechts één M6-trek-duwstam gereden. Vooraan bevindt zich het stuurstandrijtuig Bx 69.002 (50 88 80-72 002-6), één van de 41 Bx-rijtuigen die met een automatische GF-koppeling is uitgerust. Zichem, 19 december 2007. Luc VANDERHAEGEN.



TYPES I6 EN I10

Door de afschaffing van klassieke internationale treinen worden de rijtuigen van de types I6 en I10 steeds meer verbannen naar de binnenlandse dienst. Daar worden zij hoofdzakelijk ingezet op P-treinen vanuit Brussel naar voornamelijk naar Oostende en Hasselt. Ook op de IR-m Liers - Gouvy - Luxembourg worden zij intensief ingezet. De I6/I10'en worden nog toegevoegd aan de INT 91/90 "Vauban" tussen Brussel-Zuid ↔ Basel (een I6A en een I6B), op enkele vooraf bepaalde dagen en in de INT 97/96 "Iris" tussen Brussel-Zuid ↔ Luxembourg (twee I10B).

Enkele I6 Bc-ligrijtuigen worden momenteel gebruikt in P-treinen, als rijtuig met zitplaatsen. De overige I6 Bc's staan aan de kant als reserve. Enkele P-treinen worden zelfs samengesteld uit een mengeling van de rijtuigtypes M4, I6 en I6 Bc!

De laatste jaren werd een aantal I10-rijtuigen aangepast voor een maximumsnelheid van 200 km/h. Zij zijn opgenomen in de rijtuigstammen die gebruikt worden op de IC-A-verbinding Oost-ende – Eupen en rijden aan 200 km/h op lijn 2.

Type I6

A

Aantal: 20
Nr. NMBS: 11.601 t/m 11.620

B

Aantal: 43
Nr. NMBS: 12.601,
12.603 t/m 12.605
12.607 t/m 12.611
12.613 t/m 12.622
12.625 t/m 12.627
12.629 t/m 12.631
12.634 t/m 12.636
12.638
12.640 t/m 12.643
12.645 t/m 12.646
12.648
12.650 t/m 12.654
12.658 t/m 12.659

Bc

Aantal: 15
Nr. NMBS: 14.601 t/m 14.615

TOTAAL: 78

Type I10

A

Aantal: 15
Nr. NMBS: 11.701 t/m 11.715

B

Aantal: 74
Nr. NMBS: 12.701 t/m 12.774 (1)

(1) de 12.746 t/m 12.774 zijn voorzien van klimaatregeling.

TOTAAL: 89



FOTO 107-29 ↑ Twee I6-rijtuigen eerste klasse, met op de voorgrond de 11.608 (61 88 19-70 608-5), te Vorst-Rijtuigen op 30 december 2008. Pierre HERBIET.



FOTO 107-30 ↑ Enkele I6-rijtuigen zijn nog getooid in de oude grijze "Memling"-livrei, zoals bijvoorbeeld rijtuig 12.656 (61 88 21-70 656-0). Vorst-Rijtuigen, 5 oktober 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 107-31 ↓ Het rijtuigenpark bevat nog steeds de 15 ligrijtuigen van het type I6 Bc. Sommige werden opgenomen in P-treinen om de samenstelling te versterken, de andere worden als reserve gehouden en worden soms gebruikt voor speciale treinen. Men ziet ze soms in bedevaartstreinen naar Lourdes of als remgewicht bij de overbrenging van nieuwe Desiro-motorstellen. I6 Bc 14.611 (61 88 50-70 611-9) bevindt zich te Vorst-Rijtuigen op 23 juni 2010. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 107-32 ↑ De I6-rijtuigen worden nog steeds ingezet op de IR-m-verbinding Liers - Liège - Gouvy - Luxembourg. Op 20 augustus 2007 passeert de IR-m 114 Luxembourg - Liers, die door de 3011 van de CFL wordt gesleept, langs Bellain. Michel HANSSSENS.



FOTO 107-33 ↑ Tot 10 december 2011 werd een gesleepte trein, samengesteld uit rijtuigen van verschillende types, ingelegd om een ritdag uit de beurtregeling van de motorstellen 96 uit te voeren op de verbinding Brussel-Zuid - Arlon. Op 27 september 2011 bestond deze trein uit twee I10'en, drie I6'en en 3 ligrijtuigen I6 Bc. We zien de P 8606 Brussel-Zuid - Arlon te Natoye. Serge MARTIN.

FOTOTHEMA 107 ↓ De P-trein 8067 Brussel-Zuid - Denderleeuw is samengesteld uit een mengeling van I10-rijtuigen (de eerste drie) en M4-rijtuigen. Sint-Martens-Bodegem, 1 juni 2011. Serge MARTIN.





FOTOTHEMA 107 ↑ Tot 10 december 2011 werden rijtuigen van de types I6, I6 Bc of I10 ingezet als versterking voor de INT "Iris" 96/97 tussen Zürich en Brussel-Zuid, alsook voor de "Vauban" 90/91 tussen Luxembourgen en Brussel-Zuid. Op 7 januari 2006 passeert de INT 97 "Iris" Brussel-Zuid – Zürich langs Bakenbos. De trein is aangevuld met een I6 Bc en een I6 B. Vanaf 11 december 2011 worden, op vooraf bepaalde dagen, twee I6'en toegevoegd aan de "Vauban" tussen Brussel en Basel en alle dagen twee I10'en aan de "Iris" tussen Brussel-Zuid en Luxembourgen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← Op 15 augustus 2011 werd een speciale trein naar Lourdes ingelegd, die samengesteld was uit I6 Bc-ligrijtuigen en een Dms-pakwagen. Doortocht te Floreff. L.JOSEPH.

↓ De ligrijtuigen worden vaak gebruikt als remgewicht bij uitzonderlijke transporten, zoals de overbrenging van Desiro-motoren. Hoeselt, 21 november 2011. Maarten SCHOUBBEN.



TYPE I11

De I11'en, die in de loop van 1995 en 1996 in gebruik werden genomen, worden uitsluitend gebruikt in de IC-A Oostende - Eupen, IC-O Brussel-Zuid - Visé en P-treinen tussen Schaarbeek en Oostende.

Type I11

A

Aantal: 36
Nr. NMBS: 11.801 t/m 11.836

B

Aantal: 106
Nr. NMBS: 12.801 t/m 12.906

BDx

Aantal: 21
Nr. NMBS: 19.801 t/m 19.821

TOTAAL: 163



FOTO 107-36 ↑ Alle IC's, gereden met I11-en zijn trek-duwstellen. Op 27 mei 1999 rijdt de IC-A 512 Oostende - Eupen door de tunnel van Trooz. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ Eén of twee I10'en vullen de I11-rijtuigstammen aan op de verbindingen IC-A Oostende - Eupen en IC-O Brussel-Zuid - Visé. Hier de IC-O 481 Maastricht - Brussel-Zuid, bij de doortocht te Oost-Maarland (Nederland) op 21 oktober 2011. Sinds 11 december 2011 rijden de treinen op deze verbinding niet meer naar Maastricht, maar slechts tot Visé. Michel DE ESCH.



FOTOTHEMA 107 ↓ De huidige standardsamenstelling van de IC-A: een 18 met een trek-duwstam bestaande uit I11-rijtuigen (sommige stammen bevatten een I10-rijtuig). Op 4 augustus passeert de IC-A 536 door Nossegem op weg naar Oostende. Christian VANHECK.



RESTO-rijtuigen

De vier RESTO-rijtuigen werden in dienst genomen in 2000-2001 en voornamelijk ingezet in de autotreinen. In feite gaat het hier om de omgebouwde I10-rijtuigen 12746 t/m 12749.

Deze rijtuigen werden al snel werkloos, want in september 2003 werden de laatste autotreinen afgeschaft...

Tegenwoordig worden deze rijtuigen vaak gebruikt in test- of meettreinen om de minimum last voor deze treinen te bereiken. In konvoien waarmee materieel wordt overgebracht, zoals bijvoorbeeld de Desiro-motorstellen, worden ze opgenomen om de geremde massa te verhogen. Dankzij deze achtergrondtaken behouden de rijtuigen een goede staat van rijvaardigheid, want hun werkelijke inzet als restauratierijtuig is zeer uitzonderlijk geworden.

Deze rijtuigen kunnen steeds worden gehuurd. De huurprijs varieert al naar gelang het wordt ingezet op het net of niet.

RESTO

WR (I10R)

Aantal: 4
Nr. NMBS: 16.005 t/m 16.008

TOTAAL: 4

FOTO 107-39 ↓ *Op 21 augustus 2011 keerden twee Desiro-motorstellen terug naar Duitsland. Twee RESTO-rijtuigen (vooraan in de trein), een Dms-pakwagen en een I6-rijtuig (achteraan de trein) werden toegevoegd voor het verhogen van de geremde massa. Een sombere achtergrondtaak voor deze rijtuigen, die in betere tijden regelmatig naar Frankrijk en Italië reden in autotreinen. Doortocht van het konvooi te Hasselt.* Tim VAN ROOY.



FOTO 107-38 ↑ *Restauratierijtuig 16.006 (61 88 88-90 006-4) in Mons op 14 maart 2001. Het werd nog niet voorzien van het "RESTO"-logo.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTOTHEMA 107 ↑ *Nu en dan worden de RESTO-rijtuigen gebruikt in speciale treinen. Dat was het geval op 29 augustus 2004, ter gelegenheid van de Grote Prijs Formule 1 van België. Een trein, die gecharterd werd door de organisatoren, werd ingelegd tussen Brussel en Verviers. Hij was samengesteld uit twee restauratierijtuigen en het bar-discorijtuig 17.903. De trein wacht te Verviers-Central op het vertrek voor de terugrit naar Brussel.* Michel HANSENS.



Dms-pakwagens

De Dms-pakwagens zijn de enige pakwagens die de NMBS nog bezit. In 1977 en 1978 werden er 36 eenheden van gebouwd (van de laatste twee werd enkel de kast geleverd, waarna ze omgevormd werden tot bar-discorijtuig en meetrijtuig). Vandaag blijven er nog slechts zeven over die daadwerkelijk als pakwagens worden gebruikt. Een aantal andere rijtuigen werd omgebouwd tot meetrijtuig, bar-discorijtuig, hersporingsrijtuig,...

Deze voertuigen worden niet meer in de regelmatige dienst ingezet. Meestal worden ze opgenomen in meettreinen, proeftreinen, treinen waarmee materieel wordt overgebracht of speciale bedevaartstreinen naar Lourdes.

De 17.424 en 17.431 zijn nog steeds getooid in de originele C1-livrei, de andere dragen de nieuwe grijze livrei.

Type Dms

Aantal:	8
Nr. NMBS:	17.406
	17.412
	17.414
	17.419
	17.424-17.425
	17.428
	17.431

FOTO 107-42 → *Regelmatig worden Dms-pakwagens opgenomen in meet- of proeftreinen, zoals hier op 31 maart 2006. De B-telecomtrein was samengesteld uit twee Dms-pakwagens, die rijtuig 00800 omkaderden. De meettrein reed van Schaarbeek naar Couvin en terug, gesleept door de 2369 en 2325. Tussen Monceau en Couvin werden de 7827 en 7830 aan het konvoi toegevoegd. Doortocht te Berzée in de richting van Couvin. Michel HANSSENS.*

FOTOTHEMA 107 ↓ *Een ander voorbeeld, met de proeftrein voor de elektromagnetische compatibiliteitstesten op de TRAXX 186 112. De trein werd op 9 december 2006 gefotografeerd ter hoogte van de site Coucou tussen Silly en Ath en bestaat uit 6 Dms-pakwagens. Yves STEENEBRUGGEN.*



FOTO 107-41 ↑ *Dms-pakwagen 17.407 (ondertussen geschrapt) te Oostende op 14 juni 1994, in de originele uitvoering. Dit exemplaar behoorde tot de laatste reeks rijtuigen die in Wallonië werden gebouwd. J-L VANDERHAEGEN.*



rrreur de traduct

BAR-DISCO-rijtuigen

Twee Bar-discorijtuigen maken nog deel uit van het NMBS-park. Zij dragen de nummers 17.902 en 17.903.

De 17.902 ontstond uit de ombouw van Dms-pakwagen 17.435, terwijl de 17.903 het voormalig I10-rijtuig 12.779 is.

Beide rijtuigen worden bijna nooit gebruikt.

Type BAR-DISCO

Aantal: 2
Nr. NMBS: 17.902-17.903

TOTAAL: 2



FOTO 107-44 ↗

Bar-discorijtuig 17.903 (61 88 89 90 003-0, voormalig I10-rijtuig 12.779) kwam in dienst op 21 december 2001.

Schaarbeek op 6 februari 2004.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 107-45 →

Het Bar-discorijtuig 17.902 (60 88 89-70 002-6) ontstond uit de ombouw van Dms-pakwagen 17.435. In werkelijkheid heeft het rijtuig nooit dienst gedaan als Dms-pakwagen. Reeds na de bouw van de rijtuigkast werd van start gegaan met de herinrichting als Bar-discorijtuig.

Vorst-Rijtuigen, 6 juni 2002.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 107-46 ↓ *Deze foto toont de bar-disco- en restauratierijtuigen tijdens hun – helaas – meest gebruikelijke taak op dit moment: meerijden in proeftreinen. Op 6 april 2011 voert de 1860 een testrit uit vanuit Vorst-Zuid naar Braine-le-Comte, Manage, Charleroi, Namur, Liège, Leuven en terug naar Vorst-Zuid. In de trein bevinden zich bar-discorijtuig 17.902, een I6, drie RESTO-rijtuigen en een tweede I6. Doortocht te Veltem. Christian VANHECK.*



SPECIALE RIJTUIGEN

De rest van het park bestaat uit 43 speciale rijtuigen. Het gaat om meetrijtuigen (4), her-sporingsrijtuigen (7), rijtuigen voor overnachtingstreinen (24), expo-rijtuigen (7) en één rijtuig voor het vervoer van personeel naar de Centrale Werkplaats van Cuesmes (00501). Al deze rijtuigen ontstonden uit de ombouw van oude rijtuigen of Dms-pakwagens.

Meetrijtuigen

De NMBS beschikt over 4 meetrijtuigen:

- 00013: ex-Dms-pakwagen 17.436, werd omgebouwd in 1981 en wordt gebruikt door de dienst Materieel (in gebruik genomen op 5 oktober 1981).
- 00014: ex-restauratierijtuig 16.001 (ex-Grill-Express van de SNCF), de ombouw werd voltooid op 20 december 2004 en het rijtuig werd in 2007 vernummerd. Het wordt gebruikt door de dienst Rem.
- 00015: ex-Dms-pakwagen 17.401, de ombouw werd voltooid op 22 augustus 2005 en het rijtuig werd in 2007 vernummerd. Het wordt nu gebruikt door de Directie B-Technics (dienst Rem) sinds maart 2004.
- 00800: ex-prototyperijtuig van Bombardier voor I11 en MS96. Het werd aangekocht door de NMBS, omgebouwd en verliet de werkplaats van Brugge op 7 september 2000. Het wordt gebruikt door B-Telecom voor de controle van het telecommunicatienetwerk (GSM-R).

Meetrijtuigen

Aantal:	4
Nr. NMBS:	00013 t/m 00015 00800

De vier meetrijtuigen, van boven naar onder:

Meetrijtuig 00013 (60 88 99-70 0132), gebruikt door de dienst Materieel, te Antwerpen-Oost op 7 juni 1997. Het werd gebouwd met de kast van de Dms-pakwagen die het nummer 17.436 had moeten krijgen.

R. CRIKELAIRE.

FOTO 107-47 Meetrijtuig 00014 (60 88 99-70 014-0), dat ontstond uit de ombouw van restauratierijtuig 16.001, ex-Grill-Express van de SNCF. Schaarbeek, 16 november 2009.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 107-48 Meetrijtuig 00015 (60 88 99-70 015-7) ontstond uit de ombouw van de Dms 17.401. Deze pakwagen werd gebruikt door Railtour in de treinen "Freccia Del Sol" en "Camino Azul". Van bij het begin was er een lokaal voor het personeel. Bij deze aanpassing werd een origineel raam vervangen door een groter exemplaar. (Op de foto het tweede raam van rechts.)

Schaarbeek, 21 november 2009.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 107-49 Meetrijtuig 00800 (60 88 99 99800-9) is het omgebouwde I11-prototype 00801. Schaarbeek, 29 maart 2011.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTOTHEMA 107 Meetrijtuig 00800 berijdt elk jaar meermaals alle lijnen van het net. Op 22 maart 2011 werd het omkaderd door de 5540 en 5515, om op de niet geëlektrificeerde lijn 17 Diest – Tessenderlo te kunnen rijden. De trein bevatte ook twee 16-rijtuigen, waarvan één nog steeds de "Memling"-livrei droeg. Doortocht te Zichem. Simon DE RIDDER.

Hersporingsrijtuigen

De 7 hersporingsrijtuigen zijn opgenomen in verschillende hersporingstreinen:

- 00051: ex-I1 12.004, omgebouwd in 1980, toegewezen aan Antwerpen-Noord;
- 00052: ex-I1 12.005, omgebouwd in 1979, toegewezen aan Schaarbeek;
- 00053: ex-I1 12.008, omgebouwd in 1979, toegewezen aan Charleroi-Sud;
- 00054: ex-I1 12.009, omgebouwd in 1979, toegewezen aan Kinkempois;
- 00055: ex-I1 12.013, omgebouwd in 1980, toegewezen aan Merelbeke;
- 00056: ex-Dms 17.415, omgebouwd in 1998, toegewezen aan Stockem;
- 00057: ex-Dms 17.416, omgebouwd in 1999, toegewezen aan Hasselt.



Hulprijtuigen

Aantal: 7
Nr. NMBS: 00051 t/m 00057

FOTO 107-51 ↗ *K-rijtuig 00052 uit de hersporingstrein van Schaarbeek. In de toekomst zullen deze oude rijtuigen vervangen worden door nieuwe exemplaren. Daarvoor zullen Dms-pakwagens omgebouwd worden, zoals in het geval van de 00056 en 00057. Schaarbeek, 25 september 2011*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 107-52 → *Hersporingsrijtuig 00051 van Antwerpen-Noord (60 88 99-69 051-3), dat sinds 2007 in het rood geschilderd is. Dit rijtuig en de 00052, 00053, 00054 en 00055 zullen worden vervangen door twee Dms-rijtuigen die nu in ombouw zijn.*
Tommy MAEREMANS, 30 november 2007.





FOTO 107-53 ↑ *Hersporingsrijtuig 00057 (60 88 99-29 057-4) van Hasselt ontstond uit de ombouw van Dms-pakwagen 17.416 (afgewerkt te Oostende op 5 juli 1999). Doortocht te Schaffen (L 17 Tessen-derlo - Diest), gesleept door de 7852 op 20 januari 2006. Peter VAN GESTEL..*



← **FOTO 107-54**
Hersporingsrijtuig 00056 (60 88 99-29 056-3) ontstond uit de ombouw van Dms-pakwagen 17.415 in 1997-1998 (afgewerkt te Salzannes op 11 mei 1998). Oostende, 23 april 1998. Chr. VANHECK.

↓ *De vier rijtuigen van de schooltrein ES staan afgesteld te Ronet - op een spoor dat niet meer is verbonden met het net - naast het LCI (Logistiek Centrum Infrastructuur), aan de voormalige tractiewerkplaats. Van links naar rechts: 00063, 00062, 00065 en 00064. Ronet, 8 december 2011. Michel THIRY.*

Rijtuigen van de schooltrein ES

De dienst Seinrichting van Infrabel beschikt over een schooltrein, bestaande uit vier internationale I1-rijtuigen, verbouwd tussen 1981 en 1985 en vernummerd 00062 t/m 00065 (ex-rijtuigen 12.050, 12.058, 12.078 en 12.079). Deze trein wordt nog steeds gebruikt en staat uitgeweken te Ronet.

De twee oudste rijtuigen van het park zijn de 00064 en 00065. Zij waren oorspronkelijk de I1-rijtuigen 13.003 en 13.004 (later 12.078 en 12.079). Zij kwamen in dienst in 1931-1932 (exacte datum is niet gekend) en zijn 80 jaar oud!.

Rijtuigen schooltrein ES

Aantal: 4
Nr. NMBS: 00062 t/m 00065



Verblijfsrijtuigen

Twintig rijtuigen worden gebruikt in de overnachtingstreinen van Infrabel, die het mogelijk maken om het aanwezige personeel ter plaatse te laten overnachten in geval van grootschalige spoorvernieuwingswerken. Ze zijn ingericht als slaap-, badkamer, keuken-eetplaats, werkplaats, magazijn en opslagplaats voor gereedschap:

- 00201: ex-I1 12.014, ingericht als werkplaats en magazijn;
- 00202: ex-I1 12.025, ingericht met keuken, eetzaal, badkamer en WC;
- 00203: ex-I1 12.026, ingericht als slaaprijtuig;
- 00204: ex-I1 12.057, ingericht als slaaprijtuig;
- 00205: ex-I1 12.070, ingericht als slaaprijtuig (trein P811S);
- 00206: ex-tussenrijtuig MS 1935 ingericht met badkamer, magazijn en werkplaats (zie ODB 103 p.38) (trein P93);
- 00207: ex-tussenrijtuig MS 1935 ingericht met keuken en eetplaats (zie ODB 103 p. 38) (trein P93);
- 00208: ex-tussenrijtuig MS 1935 ingericht als slaaprijtuig (zie ODB 103 p. 38) (trein P93);
- 00209: ex-tussenrijtuig MS 1935 ingericht als slaaprijtuig (zie ODB 103 p. 38) (trein P93);
- 00210: ex-I1 12.002, ingericht als slaaprijtuig;



FOTO 107-55 ↑ De rijtuigen 00206 t/m 00209 (van links naar rechts op deze foto) tijdens de overbrenging naar een andere werf. Al deze rijtuigen (omgebouwd in 1970) zijn ex-tussenrijtuigen van MS1935. Zij worden momenteel ingezet in de vernieuwings-trein P93. Nijlen, 15 maart 2011. Tim VAN ROOY.

- 00211: ex-I1 12.015, ingericht als slaaprijtuig, afgesteld te Aalst, wordt niet gebruikt;
- 00212: ex-I1 12.003, ingericht met keuken, eetplaats, badkamer en toilet;
- 00213: ex-I1 12.062, ingericht als werkplaats en magazijn;
- 00214: ex-I1 12.016, ingericht als slaaprijtuig (trein P811S);
- 00215: ex-I1 12.019, ingericht als slaaprijtuig (trein P811S);
- 00216: ex-I1 12.018, ingericht met keuken en eetplaats (trein P811S);
- 00217: ex-I1 12.033, ingericht als slaaprijtuig (trein P811S);
- 00218: ex-I1 12.017, ingericht als werkplaats (trein P811S);
- 00224: ex-I3 14.012, ingericht als slaaprijtuig (trein P811S);
- 00226: ex-tussenrijtuig MS 1935 ingericht met slaapkamers, keuken en eetplaats (zie ODB 103 p. 38).

Verblijfsrijtuigen

Aantal: 20
 Nr. NMBS: 00201 t/m 218
 00224
 00226



↑ De rijtuigen 00201 t/m 00205 van de vernieuwingstrein P811S zijn omgebouwde internationale I1-rijtuigen. Deze vier foto's tonen, in volgorde, de 00202 t/m 00204, bij hun aankomst te Mol op 17 maart 2010. Johnny BRAUNS.





FOTO 107-56 ↑ Rijtuigen 00201 t/m 00205 (in volgorde, op de foto van links naar rechts), tijdens hun overbrenging naar een andere werf. Dit zijn voormalige internationale rijtuigen die tussen 1981 en 1983 werden omgebouwd. Hennuyères, 1 februari 1996. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO 107-57** Rijtuig 00211 (60 88 99-29 211-4) ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig 12.002 (voltooid op 1 januari 1979). Het werd eveneens opgenomen in ziftrein nr. 1 en bevindt zich momenteel ongebruikt te Aalst. J-L VANDERHAEGEN, 25 augustus 2011.



↑ Rijtuig 00214 (60 88 99-29 214-8) ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig 12.016 in 1979 (voltooid op 1 januari 1980). Het is ingericht als slaaprijtuig. Mol, 17 maart 2010. Johny BRAUNS.



↑ Rijtuig 00215 (60 88 99-29 215-5) ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig nr. 12.019 in 1979 (voltooid op 1 januari 1980). Het wordt gebruikt als slaaprijtuig. Vilvoorde, 25 juli 2010. Lucien CLAEYS.



↑ Rijtuig 00216 (60 88 99-29 216-3) ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig nr. 12.018 in 1979 (voltooid op 1 januari 1980). Het dient als keuken en eetplaats. Mol, 17 maart 2010. Johny BRAUNS.



↑ **Rijtuig 00217 (60 88 99-29 217-1)** ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig nr. 12.033 in 1979. Sinds de ingebruikname op 1 januari 1980 doet het dienst als slaaprijtuig. *Vilvoorde, 25 juli 2010. Lucien CLAEYS.*



↑ **Rijtuig 00218 (60 88 99-29 218-1)** ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig nr. 12.017 in 1979. Sinds de ingebruikname op 21 januari 1980 doet het dienst als werkplaats. Opmerkelijk is het feit dat deze voertuigen geen rijtuignummer hebben gekregen maar wel een wagennummer. Sinds begin 1990 worden zij niet meer beschouwd als "rijtuig". *Mol, 17 maart 2010. Johnny BRAUNS.*

→ **Rijtuig 00224 (60 88 99-29 224-1)** ontstond uit de ombouw van I3-ligrijtuig nr. 14.012 in 1990-1991 (voltooid op 28 februari 1991). Dit is het allerlaatste ligrijtuig van het type I3 dat nog in België aanwezig is. Het wordt gebruikt als slaaprijtuig. *Vilvoorde, 25 juli 2010. Lucien CLAEYS.*



Rijtuig 00501

Om de personeelsleden van de Centrale Werkplaats te Cuesmes te vervoeren van en naar het station Mons, wordt 's morgens en op het einde van de namiddag een pendeldienst ingelegd. Deze ritten worden uitgevoerd met rijtuig 00501 en een locomotief van de reeks 77/78. Rijtuig 00501 is het voormalige M2-rijtuig 42.329, dat op 1 augustus 2008 werd vernummerd.

Het werd niet omgebouwd en is geklasseerd als WMS (Wagon Maintenance Service).

Rijtuig WMS

Aantal: 1
Nr. NMBS: 00501



↑ **FOTO 107-58** Het rijtuig 00501 (60 88 99-38 501-7) dat dienst doet voor de overbrenging van personeel van de CW Cuesmes in het station van Mons op 23 december 2011. Het oude nummer 42.329 is nog steeds zichtbaar op de kopwanden. *Serge MARTIN.*

EXPO-rijtuigen

In het rijtuigenpark van de NMBS zijn er nog zeven EXPO-rijtuigen aanwezig. Ze worden nog slechts zelden gebruikt.

- 17.805: ex-I1-rijtuig nr. 13.021 ombouw voltooid op 20-02-1995;
- 17.806: ex-I1-rijtuig nr. 13.017 ombouw voltooid op 28-02-1995;
- 17.807: ex-I1-rijtuig nr. 13.016 ombouw voltooid op 29-03-1995;
- 17.808: ex-I1-rijtuig nr. 13.020 ombouw voltooid op 12-03-1995;
- 17.809: ex-I1-rijtuig nr. 13.024 ombouw voltooid op 05-04-1995;
- 17.810: ex-I1-rijtuig nr. 13.012 ombouw voltooid op 15-04-1995;
- 17.817: ex-Dms-pakwagen 17.430 omgebouwd in 1993, dient als generatorpakwagen 220 V voor de voeding van toestellen in de treinen of stations.



EXPO-rijtuigen

Aantal: 7

Nr. NMBS: 17.805 t/m t/m 17.810
17.817

FOTO 107-59 ↑ *EXPO-rijtuig 17.806 (60 88 99-40 026-1), ex-I1-rijtuig nr. 13.017, waarvan de ombouw voltooid werd op 28 februari 1985. Schaarbeek, 5 juni 1996. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 107-60 ↗ *EXPO-rijtuig 17.809 (60 88 99-40 029-5), ex-I1-rijtuig nr. 13.024, waarvan de ombouw voltooid werd op 5 april 1985. Op deze foto, die genomen werd te Schaarbeek op 18 oktober 1991, is het rijtuig getooid in de livrei van de "Techno-rame"-tentoonstelling. Die bereed het Waalse en Brusselse net in 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 107-61 → *EXPO-rijtuig 17.810 (60 88 99-40 030-3) draagt nog de bordeauxrode livrei. Het ontstond uit de ombouw van I1-rijtuig 13.012, die voltooid werd op 15 april 1985. Schaarbeek, 18 oktober 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 107-62 → *Dms-pakwagen 17.430 verliet de werkplaats op 1 april 1993, omgebouwd tot generatorpakwagen en vernummerd tot 17.817 (60 88 99-70 037-1). Hij wordt gebruikt om toestellen te voorzien van 220 V, hetgeen soms nodig is bij tentoonstellingstreinen die bij speciale gelegenheden in stations worden opgesteld. Aanvankelijk droeg het de bordeauxrode livrei, maar die maakte in april 2005 plaats voor een nieuw grijs jasje. Hier zien we dit rijtuig te Schaarbeek, op 25 april 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Historische rytuigen

B-Holding bezit 17 rytuigen:

- vijf K1-rytuigen (vijf A);
- zeven M2-rytuigen (vier B, een A, een AB en een BD (oorspronkelijk een BDR waarvan de snackbar werd verwijderd. Het doet nu dienst als begeleidings-rytuig voor het personeel van de 29.013);
- vijf L-rytuigen (een A, drie B en een BD. Dit laatste dient eveneens als begeleidingsrytuig voor de 29.013).



Historische rytuigen - TOTAAL: 17

K	Aantal: 5 (A) Nr. NMBS: 21.008, 21.015, 21.017, 21.026, 21.030
M2	Aantal: 7 Nr. NMBS: 41.022 (A), 42.306 (B), 42.367 (B), 42.503 (B), 52.506 (B), 43.269 (AB), 49.911 (BD)
L	Aantal: 5 Nr. NMBS: 31.105 (A), 32.011 (B), 32.037 (B), 32.143 (B), 39.025 (BD)

↑ **FOTO 107-63** Een historische trein, bestaande uit drie L- en drie K-rytuigen van B-Holding pendelde op 14 augustus 2011 tussen Gent en Eeklo en is net vertrokken richting Gent. Tim VAN ROOY.

↓ **FOTO 107-64** Op 17 november 2010 komt een speciale trein, samengesteld uit vier K1-rytuigen en gesleept door de 204.004, aan te Hasselt. Johny BRAUNS.

↓↓ **FOTO 107-65** Op 5 december 2010 legde B-Holding een speciale trein in naar de Kerstmarkt te Spa. De trein bestond uit de 7 M2-rytuigen en werd door de 201.010 van Brussel naar Pépinster gesleept. Hier verlaat de trein de tunnel van Pépinster. Simon DE RIDDER.



Light rail bij de NMBS?

Sedert enkele jaren onderzoekt de NMBS de exploitatie van sommige lijnen met "Light rail"-treinen (lichte treinen). Deze treinen zijn niet te vergelijken met de Tram-trein die zowel op spoor- als tramlijnen kan rijden. De Light rail zal slechts uit één of twee voertuigen bestaan, enkel door een bestuurder worden bediend, met het doel de exploitatiekosten te drukken. Dit is nuttig wan-

neer de afstand niet meer dan 40 km bedraagt. De studie, uitgevoerd door de NMBS, heeft vijf lijnen weerhouden waar het gebruik zou kunnen worden toegepast: Liège - Flemalle, Nivelles - Basse-Wavre, Hasselt - Weert, Zelzate - Maldegem en rondom Antwerpen. Dit alles vereist de heraanleg van verschillende reeds lang ontmantelde lijnen.

De lijn 260 buiten dienst

Samen met de sluiting van de cokesfabriek van Marchienne, het doven van de hoogoven Carsid in Marcinelle en de walsenrij van Thy-Marcinelle is de indus-

trielijn 260, die Monceau met Charleroi-Ouest verbond via de bundel Blanchisserie, buiten dienst gesteld.

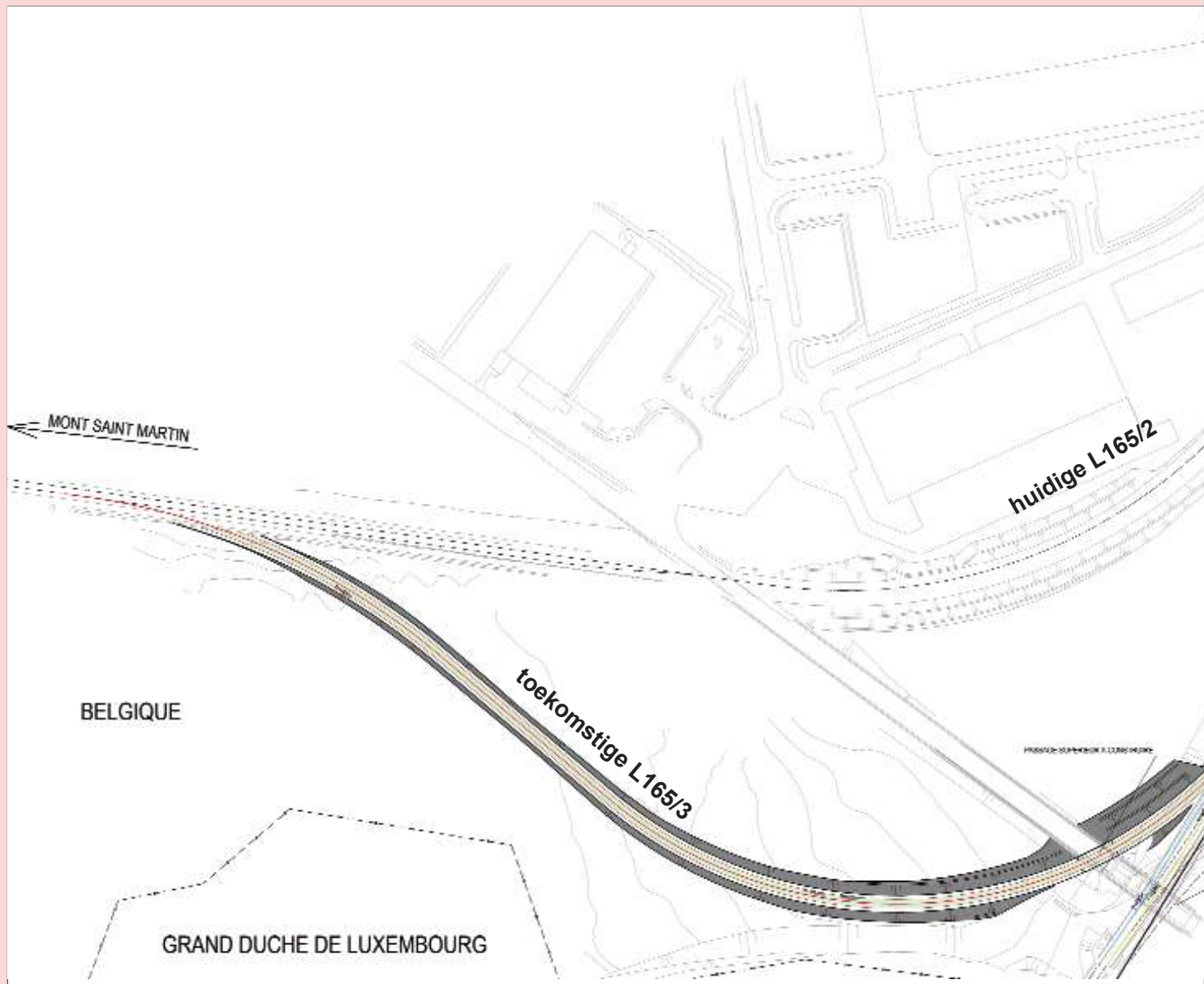
Hamont per trein bediend in 2013

Hamont bevindt zich op de lijn 19 tussen Neerpelt en Weert in Nederland. Sedert 4 oktober 1953 is de reizigersdienst er opgeheven. In 2013 zal Hamont opnieuw per trein bediend worden dankzij het verlengen van de IR-e Antwerpen - Neerpelt (De NMBS onderzoekt nog welke treinen verder zullen rijden dan Neerpelt, misschien allemaal?). Einde

Een heropwaardering van de lijn Athus - Mont-Saint-Martin?

Vroeger hadden vier lijnen hun einde in het station van Athus: de lijn 165 vanuit Virton en Bertrix ("Athus-Meuse"), de lijn 167 vanuit Arlon, de lijn 167 vanuit Mont-Saint-Martin en Longwy (F) en de lijn 171 uit Rodange en Petange (L). Deze laatste zijtak werd als lijn 167 vernummerd in november 2002.

De lijnsectie Athus - Mont-Saint-Martin werd op 26 september 1993 buiten dienst gesteld en ontmanteld ondanks haar elektrificatie onder 25 kV in 1988. Haar opheffing liet het aanleggen van de verbinding tussen de lijn 165 en Rodange toe, zonder via Athus te moeten rijden. Deze lijnsectie werd op 26 september 1994 in dienst gesteld als L165/1.



2012 of begin 2013 start Infrabel de aanleg van een tweede spoor in Hamont hetgeen de doorrit van een andere trein toelaat wanneer een reizigerstrein Hamont bedient (de lijn 19 is enkelsporig).

Een supplement van € 7,5 voor reizigers zonder biljet

De NMBS heeft beslist een supplement op te leggen van € 7,5 aan reizigers zonder biljet, zelfs als het opstappen gebeurt in stations waar de loketten gesloten zijn.

Vooraleer op te stappen moeten zij in het bezit zijn van een geldig biljet dat ze kon-

den aanschaffen aan het loket van een station, via het internet of de automatische verdelers die tegen eind 2012 in alle stations en stopplaatsen zullen geplaatst worden.

De NMBS wil zo een halt toeroepen aan alle discussies, die soms met geweld gepaard gaan, tussen reizigers en personeel. De treinbegeleider hoeft dan niet meer te oordelen of hij al dan niet een supplement van € 7,5 dient toe te passen.

De NMBS volgt dan de regeling van andere Belgische en Europese transportmaatschappijen, waar een ter plaatse

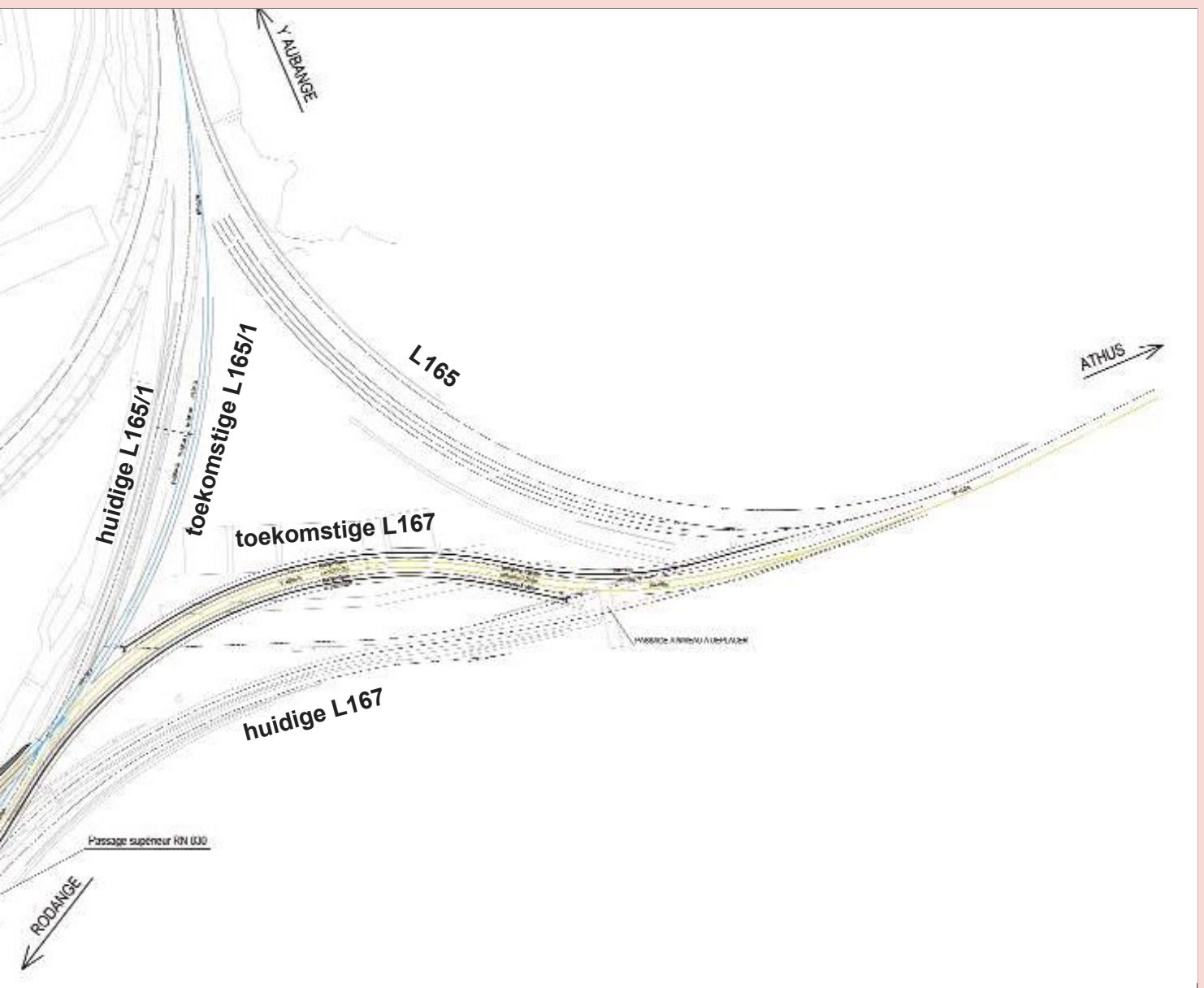
gekocht biljet steeds meer kost dan een op voorhand aangeschaft.

Het begeleidende personeel kan zich op deze manier meer concentreren op dienstverlening en controle. Zij hoeven zich dan minder bezig te houden met de verkoop van biljetten.

Ecolo en Groen! hebben hevig gereageerd tegen dit project: "Hoe kan men een supplement aanrekenen aan reizigers zonder biljet, terwijl men loketten sluit in gans het land?"

Op 8 december 2004 werd een nieuwe verbindingsbocht naar Frankrijk via Mont-Saint-Martin en Longwy ingehuldigd, zonder via Rodange en Luxembourg te moeten passeren. Deze verbinding draagt het nummer L165/2.

Infrabel heeft plannen om de lijn tussen het station van Athus en Mont-Saint-Martin te herstellen en de L165/1 en L165/2 te verleggen. Zo zal de L165/1 (in het blauw op het plan) een grotere boogstraal krijgen wat toelaat de snelheid van 40 km/h naar 60 km/h te verhogen. De L165/2 zal volledig heraangelegd worden met dubbelspoor (in het geel op het plan). Het tweede spoor zal de verbinding maken met de nieuwe L165/3 (in het rood op het plan) naar Mont-Saint-Martin (met de mogelijkheid te vertakken naar Rodange).



De nieuwe dienstregeling van 11 december 2011

- De treinen INT 90 "Vauban" Zürich HB - Brussel-Zuid, 91 "Vauban" Brussel-Zuid - Chur, 96 "Iris" Chur - Brussel-Zuid en 97 "Iris" Brussel-Zuid - Zürich HB rijden tussen Saverne en Saint Louis Haut Rhin (en omgekeerd) aan 200 km/h. Ze zijn geïntegreerd in het schema van de TER200 Alsace-treinen en winnen zo tussen Metz en Basel en omgekeerd een tiental minuten. Daarom bestaan ze enkel uit SBB-rijtuigen geschikt om te rijden aan 200 km/h.

Daarnaast heeft de 96 zijn oorsprong in Chur in plaats van Zürich HB met tussenstops in Landquart, Bad Ragaz, Sargans, Ziegelbrücke, Pfäffikon SZ, Wädenswil en Thalwil en rijdt zonder tussenstop tussen Zürich HB en Basel SBB via Lenzburg, Aarau, Däniken, Dulliken en de Hauensteinlijn in plaats van de Bözberglijn. Er wordt dus niet meer gestopt in Baden, Brugg, Frick, Stein Säckingen en Rheinfelden. Dit alles laat een tijdswinst van een tiental minuten toe alsmede de mogelijkheid om later in Zürich HB te vertrekken.

De 97 rijdt zonder tussenstops tussen Basel SBB en Zürich HB via de Hauensteinlijn, Dulliken, Däniken, Aarau en Lenzburg in de plaats van de Bözberglijn en stopt dus niet meer in Rheinfelden, Stein Säckingen, Frick, Brugg en Baden, wat een tijdswinst van een tiental minuten oplevert en de mogelijkheid biedt om onmiddellijk aansluiting te geven in Zürich HB met de trein 1791 naar Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Ziegelbrücke, Sargans, Bad Ragaz, Landquart en Chur.

- Zoals voorzien heeft de IC-O zijn ori-

gine of eindbestemming in Visé in plaats van Maastricht. De IC 458, 462, 481, 485 en 489 rijden niet meer.

- De IC-D Liers - Tournai wordt nog enkel met MS96 gereden. De IC 906 Tournai - Liers en 938 Liers - Tournai bestaan vanaf 12 december echter uit zes M4-rijtuigen, gesleept door een locomotief van de reeks 21.

- De dienstregeling van de treinen op de lijn 37 Liège - Welkenraedt werd licht aangepast door het einde van de werken die dienst op enkelspoor vereisten.



Sinds eind 2011 worden aan de loketten nieuwe printers gebruikt voor het afdrukken van de biljetten. Hier het nieuwe uitzicht.

Modernisering van het station van Oostende

Binnenkort ondergaan het station van Oostende en zijn omgeving een diepgaande vernieuwing. Het belangrijkste is de constructie van een imposante overkapping over de treinsporen en het tram- en busstation onder de vorm van een overdekte straat. De autoparking en fietsenstalling die momenteel de treinsporen en het tram- en busstation van elkaar scheiden, zal verdwijnen. Een ondergrondse parking met 680 plaatsen zal onder deze overdekte straat worden gebouwd. Alle perrons zullen worden vernieuwd en gemoderniseerd.

Achteraan het station, waar momenteel de ferryterminal is, komt een maritieme hall met imposante glazen wanden waardoor men een spectaculair zicht krijgt op de haven. Hier zal ook een deel van het historisch materieel van B-Holding een plaatsje krijgen. De totale kosten van het project zijn geraamd op 150 miljoen euro. Midden dit jaar zal de stationshall heringericht worden en krijgt de voorgevel een facelift. In 2013 zullen de ondergrondse parking, de maritieme hall en de overkapping in dienst zijn. Het einde van de werken is gepland voor 2017 met de vernieuwing van de perrons.





Twee zichten op de bouw van de nieuwe aansluiting naar het industrieterrein van Courtil. Op de foto onderaan zien we helemaal rechts de bovenleiding van de lijn 42. Laurent JOSEPH, 25 september 2011.



De nieuwe aansluiting 'Courtill' in Gouvy

Het Waalse Gewest, de intercommunale Idélux en de gemeente Gouvy voorzien in de exploitatie van een nieuwe zone voor economische activiteiten, vooral voor de bosbouw en houtnijverheid te Courtil nabij Gouvy. Ze zal met het Infrabelnet verbonden worden door een industriële lijn die sedert 2010 wordt gebouwd. Vanuit Gouvy heeft deze aansluiting een totale lengte van 2 kilometer waarvan bijna 1 kilometer ligt op de bedding van de oude lijn 163 die Gouvy met Sankt-Vith verbond.

De zagerij Barthels Pauls moet zijn vestiging in Büllingen verhuizen naar de site van Courtil. We herinneren er aan dat dit bedrijf het laatste was dat in Büllingen, via de Vennbahn, meerdere keren per week houttreinen ontving. Dit treinverkeer werd gedwongen stilgelegd aangezien Infrabel besloot de volledige Vennbahn te sluiten op 31 december 2004.

Twee miljard voor het Waalse spoor

De Waalse minister van Mobiliteit Philippe Henri (Ecolo) lanceerde een ambitieus plan voor een uitgebreide ontwikkeling van de treindienst in Wallonië. Een totaal van 34 prioritaire projecten werd bestudeerd, ten bedrage van circa € 2,15 miljard. Deze projecten maken deel uit van het investeringsplan 2013-2025. De belangrijkste projecten zijn:

- Verhoging van de snelheid op de lijn Moeskroen - Tournai - Halle - Brussel van 140 naar 160 km/h;
- Gedeeltelijk gebruik van de L1 door de IC Moeskroen - Tournai - Brussel;
- Modernisering van de lijn 96 Brussel - Mons en verhoging van de capaciteit;
- Op vier sporen brengen van de sectie Ottignies - Gembloux (L161);
- Verhoging van de capaciteit op de as Fleurus - Auvélais - Namur;
- Aanpassingswerken op de Luxemburglijn voor kantelbaktreinen en de bestelling van kantelbaktreinen;
- Optimalisatie van de as Athus - Meuse;
- Bouw van de bediening van de luchthaven van Gosselies;
- Modernisering van de lijn 139 Leuven - Ottignies;
- Bouw van een GEN rond Liège;
- Verhoging van de capaciteit van de lijn 43 Liège - Marloie - (Jemelle);
- Heropenen van de lijn 45 tussen Trois-Ponts en Malmédy;
- Heropenen van de lijnen 48-49 tussen Eupen en de Duitse grens;
- Heropenen van de lijn 86 tussen Blaton, Leuze en Ronse;
- Heropenen van de lijn 115 Braine-l'Alleud - Tubize;
- Heropenen van de lijn 123 Braine-le-Comte - Enghien;
- Heropenen van de lijn 141 tussen (Nivelles) - Baulers en Court-Saint-Etienne ;
- Bouw van een GEN eindpunt in Nivelles-Sud (op de oude lijn 141 Baulers - Manage);
- Heropenen van de lijn 141 Baulers - Manage ;
- Heropenen van de lijn 154 tussen Dinant en Givet ;
- Heropenen van de lijn 163 tussen Libramont en Bastogne ;
- Heropenen van de lijn 164 tussen Bastogne en de Luxemburgse grens (Benonchamp).

De duurste van al deze projecten zijn de bouw van de lijn naar de luchthaven in Gosselies (€ 600 miljoen), het op drie sporen brengen van de lijn 130 tussen Auvélais en Ronet (€ 179 miljoen), de aankoop van kantelbaktreinen voor de Luxemburglijn (€ 145 miljoen), de modernisering en verhoging van de capaciteit van de lijn 96 Brussel - Mons (€150 miljoen), optimalisering van de Athus-Meuse as (€ 114 miljoen) en het Luikse GEN (€ 100 miljoen).

NEWS

privéoperatoren

FOTO 107-66 → De 4004 van Europorte sleept trein 49710 Lessines – Thourotte (gelegen tussen Noyon en Compiègne). Houraing, 26 oktober 2011. Nicolas GOUSSET.

↓ CAPTRAIN reed op 31 oktober 2011 voor de eerste maal met een cokestrein tussen Seraing (cokesfabriek Arcelor Mittal) en Bottrop (D). TWE nam in Bottrop de trein over en voerde hem naar eindbestemming Bremerhafen. Deze proefritten, die slechts enkele maanden zullen duren, hebben een frequentie van drie treinen per week. De foto toont ons de doorrit van trein 26410 Bottrop – Seraing (lege wagens) te Warsage op lijn 24 tussen Montzen en Visé. André KOREVAAR.



↓ Sedert enkele weken huurt Trainsport / RurtalBahn bij MRCE de 513-10 (EVN 92 80 1266 037-1-D-DISPO). Dit is de ex-6303 van Crossrail. We zien haar hier op 22 oktober 2011 te Bassenge met een lege trein voor suikertransport Antwerpen - Aachen West. Maarten SCHOUBBEN.





Rurtal**bahn**

↑ De V261 (EVN 92 90 1266 115-D-DISPO) van Trainsport/Rurtalbahn kreeg een revisie. De loc werd getooid in het zwarte livrei van MRCE (Mitsui Rail Capital Europ). Zij reed op 19 november 2011 met een autotrein, tussen Glons en Aachen West. Dit kiekje werd gemaakt nabij de vertakking Glons (lijn 34 tussen Tongeren en Glons). François POBEZ.

→ Twee dagen later zagen we haar terug, nu met zinkertrein 48511 Antwerpen-DS-Groenland (11.15) – Montzen (14.38/47) – Stolberg (17.23) aan de haak. Deze trein rijdt op maandag, woensdag en vrijdag. Martin BILS, 21 november 2011.

↓ De PB20, geleased bij Ascendos Rail, wordt sinds oktober 2011 ingezet voor het slepen van de treinen van de nieuwe operator Railtraxx. De enige rit bij daglicht is containertrein 47511: Bierset (14.00) – Montzen (15.53/16.38 – tankbeurt) – Aachen West (17.02) en verder naar Segrate (It). Deze rijdt iedere zaterdag. De trein werd op 26 november 2011 vereeuwigd op het viaduct van Renory (lijn 36A Voroux – Kinkempois). Maarten SCHOUBBEN.





↑ Rail Feeding (RF) heeft steeds meer werk in België. Een van de treinen is een uit Hongarije afkomstige graantrein, die Sas-van-Gent als eindbestemming heeft. Een G2000 van RF rijdt met deze trein van Aachen West naar Sas-van-Gent.

De 1101 en 1102 van RF brachten op 1 december 2011 een sleep ketelwagens van Gent-Rodenhuizen naar Montzen over, in onderaanneming voor Crossrail. Hier de doorrit te 's Herenelderen (lijn 34 tussen Bilzen en Tongeren). Maarten SCHOUBBEN

← Een meettrein, bestaande uit "Jules" (ex-postmotorstel mP 3032) en de 1102 van RF, reed op 29 november 2011 volgend traject: Maastricht – Visé – Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Sittard – Weert – Budel – Weert. Deze foto werd gemaakt te Budel. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Een graantrein, gesleept door de RF 1101 en een containertrein van Crossrail staan naast elkaar. Hasselt, 21 november 2011. Tim VAN ROOY.





FOTO 107-67 De 440 van NWB staat klaar voor vertrek naar Twistingen in het station Bassum op de regio-S-Bahn. Philippe DE GIETER.

Duitsland

Privéoperator NWB baat S-Bahn Bremen uit

Nord West Bahn (NWB, filiaal van Veolia), is een privéoperator van een S-Bahn (spoorlijn van het type GEN) in Duitsland geworden. De motorstellen van de reeks 440 van NWB vervangen sinds december 2010 de door E-locomotieven van de reeks 110 gesleepte rijtuigen van DBAG op het 270 km lange S-Bahnnet van Bremen (lijnen Bremen - Nordenham, Bremerhafen - Lehe - Twistingen en Bremen - Oldenburg - Bad Zwischenahn). De nieuwe dienst kreeg de naam Regio-S-Bahn. Hiermee tracht men een conflict met DBAG, betreffende het gebruik van de benaming S-bahn te vermijden.

De motorstellen reeks 440 zijn van het type Coradia Continental van Alstom. Ze halen een snelheid van 160 km/h en zijn in maart 2009 verschenen op het Duitse spoorlijnnet. Ze zijn beschikbaar in meerdere versies: drie-, vier- of vijfde. Drie maatschappijen bezitten intussen eenheden van dit type: DB Regio (76 stuks, inzet rond Augsburg, Würzburg en Passau), Agilis (26, Regensburg) en de NWB (35, Regio-S-Bahn Bremen). Hun gebrek aan comfort wordt zeer bekritiseerd door de reizigers. Vooral de kleine ramen zijn een bron van grote ergernis.



↑ De 218 392-9, aangekocht door DB Netz AG, (Duitse tegenhanger van Infrabel) kwam uit revisie in juli 2011 met een nieuwe, overwegend gele, livree. Het toegepaste kleurenschema is identiek aan het verkeersrode van de 218 van de DBAG (rood en wit vervangen door geel en grijs) en herinnert eraan dat DB Netz een filiaal is van DBAG. De 218 392-9 werd in dienst gesteld op 29 juni 1975 (MaK 2000114), afgesteld op 13 september 2010 en geschrapt door DB-Regio op 17 maart 2010. We zien haar hier te Eschweiler-Nothbergen op kop van een meettrein in de richting van Aachen op 2 november 2011. François POBEZ.

TELEX....

DUITSLAND

- Een nieuw seinhuis werd in dienst genomen te Gremberg tussen 15 en 21 november 2011. Het vormingsstation, dat goed bekend is bij treinliefhebbers en dat regelmatig bezocht wordt van de reeks 28 van de NMBS, verliest hierdoor zijn mechanische seinen. De nieuwe post vervangt de twee voormalige seinhuizen Gnf en Bn uit 1927 en 1941.

SPOORVERKEER WERELDWIJD

- In 2010 steeg de goederentrafiek op wereldniveau tot 3,4% voor wat betreft de vervoerde tonkilometer. In Rusland alleen al betrof deze trafiek een kwart van het goederenverkeer wereldwijd. Het verkeer in de USA en Canada samen steeg met 4%, en was eveneens verantwoordelijk voor 25% van de wereldtrafiek. In Azië stond China in voor 70% van het verkeer, terwijl de trafiek in Indië steeg met 9%. In Europa steeg de trafiek met 7% en in Afrika met 1,5%.

Het reizigersverkeer kende ook een algemene stijging met 3,5% per reizigerkilometer. In Azië werd 50% gerealiseerd door Indië met een stijging van 8%. In Rusland daarentegen daalde het reizigersverkeer met 9%.

FRANKRIJK - MAROKKO

- De SNCF gaat via de dochteronderneming Akiem een twintigtal elektrische locomotieven van de reeks 36000 t/m 36030 verhuren aan "l'Office Chérifien des Phosphates" in Marokko, om het hoofd te bieden aan de enorme stijging van hun verkeer. Door dit feit blijven er slechts een klein tiental over van deze 36000'en die gebruikt kunnen worden voor het verkeer tussen Noord-Frankrijk en België. Drie andere zijn verhuurd aan Thello.

OOSTENRIJK

- In april 2010 heeft Rail Cargo Austria, de goederenafdeling van de Oostenrijkse spoorwegen, een nieuwe intermodale dienst opgericht en haar de naam NINA (National Intermodal Network Austria) gegeven. De dienst omvat de bediening van de terminals Wien Nordwest, Wels, Salz-

burg, Villach, St. Michael, Graz, Hall, Wolfurt, Bludenz, Linz en Krems; telkens met Wels als vertrekhub. De treinen rijden 's nachts met een hoge stiptheidsgraad en een bezetting die de 80% benadert.

- Het smalspoornetwerk dat het medisch instituut van Lainsz bediende (zie ODB 91 blz. 49-50) werd definitief gesloten op 1 januari 2012. Het werd bijna niet meer gebruikt sinds november 2011, maar er konden nog ritten ingelegd worden in geval van problemen.

VERENIGD KONINKRIJK

- Abellio, een filiaal van NS (Nederlandse Spoorwegen), werd uitgekozen door het Britse departement voor transport om National Express te gaan vervangen voor de uitbating van het East Anglia-net vanaf 5 februari 2012. De uitbating omvat de verbindingen van London Liverpool Street naar Stansted Airport, Cambridge, King's Lynn, Colchester, Ipswich en Norwich.

Frankrijk

SNCF baat spoornet op Corsica niet langer uit!

De SNCF staat sinds november 2011 niet meer in voor de exploitatie van de CFC (Chemins de Fer de la Corse). Een SEM (société d'économie mixte = publiek-private onderneming) zal de komende tien jaar deze taak op zich nemen. De CTC (Collectivité territoriale de Corse = het eilandbestuur, sinds 2002 eigenaar van het Corsicaanse spoornet), hield onlangs een openbare aanbesteding. De SNCF diende als enige een offerte in. Het definitieve bod van SNCF, zijnde € 52,5 miljoen (het dubbele van de huidige overeenkomst) werd echter door de raadsleden als onaanvaardbaar bevonden. De CTC levert 55 % van het kapitaal van de SEM. Andere aandeelhouders zijn: de departementsbesturen van Haute-Corse en Corse-du-Sud, de kamers van koophandel van beide departementen en de agglomeratieraden van Bastia en Ajaccio. De SNCF, in de hoedanigheid van privépartner, bezit een aandeel van 15 %. De CFC stelt 250 personen te werk en baat twee spoorlijnen uit (232 km in to-



De 507321 (gebouwd door Alstom en MTE, in dienst sinds 13 maart 1981) werd in mei 2009 aangepast voor trek-duwmodus. Sindsdien rijdt deze machine rond in de schildering van TER Bourgogne (grijs met een stuurpost in het rood en de andere in het geel). Alle motorstellen en motorwagens van de regio Bourgogne dragen deze livrei, maar de 507321 is de enige locomotief. De invoering van een nieuwe grijs/karmijnrode livrei voor alle krachtvoertuigen van SNCF zal deze bijzonderheid weldra doen verdwijnen. De loc deed op 31 augustus 2011 dienst als krachtvoertuig voor een trein richting Paris - Lyon. Hier de doortocht te Villeneuve-Saint-George. Armand BEERLANT.

taal). De CTC staat voor grote uitdagingen, zoals een betere dienstverlening. Dit wordt echter moeilijk omdat 12

nieuwe motorwagens van het type AMG800 tijdelijk niet beschikbaar zijn wegens ernstige technische defecten.

Trein 17 Moskou – Nice, gesleept door de 22340, rijdt op 27 augustus 2011 langsheen de kust te Villefranche-sur-Mer. De trein zal binnen enkele minuten zijn eindbestemming bereiken. Gwenaël PIÉRART.



Thello

Op 30 september 2011 hebben Veolia Transdev en Trenitalia te Paris de geboorte aangekondigd van Thello, de eerste privéoperator voor reizigersverkeer in Frankrijk.

Thello voerde haar eerste ritten uit op 11 december 2011 op de nachtelijke verbinding tussen Paris, Milano en Venezia. Voor € 35 kan je al een kaartje aanschaffen.

Reservaties kunnen via www.thello.com of telefonisch op +33 (0)1 83 82 00 00, tussen 8 en 21 uur, 7 dagen op 7 en wel tot op het ogenblik van vertrek. Met enkele klikken kunnen reizigers hun bestemming tussen Paris, Milano en Venezia aanduiden of, indien zij verder willen reizen, kunnen zij kiezen voor Trenitalia naar eender welke bestemming in Italië, zoals Firenze, Bologna of Roma. Vervolgens kunnen zij de gewenste comfortklasse aanduiden. Met de mogelijkheid "ticketless" is het niet meer nodig een ticket af te drukken of te halen in het station. Het volstaat het reservatienummer mee te delen aan het boordpersoneel. Men moet echter minstens 30 minuten voor het vertrek aanwezig zijn. De treinen bedienen in beide richtingen de stations van Paris, Dijon, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova en Venezia dienstregeling: zie schema.

Men kan kiezen uit 3 comfortniveau's:

- Economie: een compartiment met zes ligplaatsen,
- In een compartiment met vier ligplaatsen,
- Een cabine met bedden voor een tot drie reizigers en een wasbekken.

In de toekomst zal een vierde niveau beschikbaar zijn met bedden, toilet en douche voor een tot drie reizigers.

Voor klanten die alleen reizen zijn com-



Thello huurt bij Akiem drie locomotieven van de reeks 36000. Hierboven de 36015 met haar nieuwe livrei. Paris R.O. 9 december 2011. Pierre-Alain DUCHIRON.

partimenten met 1 bed voorzien. Uitgebreid tafelen met menu's van grote nationale en internationale koks kan in het restauratierijtuig.

Een barrijtuig, waar u alle dranken ter plaatse kan gebruiken of kan meenemen, is geopend gedurende de ganse reis. In de ligrijtuigen worden ter plaatse sandwiches, dranken enz. aangeboden voor het middagmaal, alsook voor het ontbijt. Het ontbijt aan tafel is inbegrepen voor de reizigers in de slaaprijtuigen en kan mits bijbetaling bekomen worden voor de reizigers in de ligrijtuigen.

Terwijl de rijtuigen gehuurd worden bij Trenitalia, zijn het de BB 36000 van de SNCF (gehuurd via haar filiaal Akiem) die worden gebruikt om de treinen te slepen.

Oorspronkelijk ontworpen om zowel goederen- als reizigerstreinen te slepen, en toegewezen aan Fret SNCF, worden zij voor het eerst gebruikt om nachtelijke slaaptreinen te slepen. De gebruikte locomotieven worden ingedeeld in de serie 36001 tot 36030, momenteel gebruikt in verbindingen naar België.

In 2012 kan mogelijk een verbinding met Roma tot stand komen.

Paris Lyon:	↓ 20:43 - ↑ 08:14
Dijon:	↓ 23:18 - ↑ 05:41
Milano Centrale:	↓ 05:38 - ↑ 23:35
Brescia:	↓ 06:43 - ↑ 22:06
Verona:	↓ 07:25 - ↑ 21:24
Vicenza:	↓ 08:13 - ↑ 20:52
Padova:	↓ 08:51 - ↑ 20:32
Mestre Venezia Mestre:	↓ 09:21 - ↑ 20:09
Venezia Santa Lucia:	↓ 09:34 - ↑ 19:57

Italië

Spoorse eigenaardigheid

Ten gevolge van een brand in de Simplontunnel op 9 juni 2011, werden twee locs type 185 van Railpool (de 185 704 en de 185 705), overgebracht naar Domodossola. Zij moeten zorgen voor de compensatie van het reactief vermogen. De brand heeft toen een stroomkabel beschadigd die gevoed werd met een spanning van 132 kV.

De twee machines worden gebruikt als vast onderstation en worden via hun stroomafnemers verbonden met een soort hoogspanningskabel.

Alessandro ALBE.



Nederland

LOCON neemt de ex-63'en over van ACTS

LOCON Benelux (zie *OP DE BAAN 106* pagina 37) heeft op 15 oktober 2011 de vier machines van de reeks 6700 overgenomen van HUSA Transportation (het vroegere ACTS): de 6701 (ex-6231), 6702 (ex-6325), 6703 (ex-6391), en 6705 (ex-6392) werden op 16 oktober 2011 van Rotterdam naar Apeldoorn overgebracht, en eind oktober naar Amersfoort. Men maakt ze hier technisch gereed voor hun hernieuwde inzet.

Spoorwegoperator LOCON Logistiek & Consulting AG, met zetel in het Duitse Seehausen (Noord-Berlin), werd in 2002 opgericht. LOCON was in het begin voornamelijk actief op verschillende spoorwerven. Daarna ging het zich diversifiëren en werd het actief in het goederenvervoer per spoor.

LOCON rijdt sinds 3 januari 2009, onder de licentie van ACTS, op het Nederlandse spoor. Sindsdien worden per week twee treinen met papierpulp ingelegd tussen Sloe en Amstetten (Oostenrijk). LOCON Benelux BV, een samenwerkingsverband tussen LOCON en Heatbering BV werd op 1 juli 2011 opgericht en vestigde zijn zetel in Zwolle. LOCON nam intussen ook het merendeel van het afvaltransport via het spoor over van HUSA Transportation (het vroegere ACTS). Dit contract heeft een looptijd van vijf jaar en voorziet in een aantal dagelijkse treinen. Het afval wordt vanuit Maastricht Beatrixhaven, Tilburg, Apeldoorn en Noordwijkerhout naar afvalverwerkende bedrijven in Moerdijk en Wijster vervoerd. LOCON gebruikte tot dan geleasede elektrische locs van de reeksen 186 en 189 op het



LOCON Benelux nam een groot gedeelte van het afvalvervoer over van HUSA (ex-ACTS). Men zet voor het verkeer van/naar Haanrade en Maastricht Beatrixhaven een ex-202/203 van de NBE (Nordbayerische Eisenbahn) in. De 203 163 komt op 16 juli 2011 aan te Haanrade. Michel DE ESCH.

Nederlandse spoorwet. Maar deze nieuwe trafiek maakte uitbreiding van het tractiepark noodzakelijk.

Het tractiepark van LOCON Benelux omvatte eind 2011 volgend materieel:

- twee van de Deutsche Reichsbahn afkomstige diesellocomotieven van het type V100: de 220 (ex-201 615 DB) eigendom van LOCON en de bij NBE (Nord Bayerische Eisenbahn GmbH) gehuurde 203 163 (ex-202 613 DB);
- twee diesellocomotieven type G1206 (Vossloh) van MCRE (5001511 en 5001572), oorspronkelijk ingezet bij ACTS als 7107 en 7110;
- een diesellocomotief type V60D (LEW 18001/1982) toebehorend aan EETC (ex-716 511 van Heizwerk Varnsdorf – Tsjechië), naar Nederland gehaald in 2002 door ACTS onder het nummer 6005;
- vier elektrische locs reeks 1800 NS: 1827, 1834 (beide aangekocht op 23

juni 2011), 1831 en 1836 (beide aangekocht op 2 november 2011). Ze dragen de nummers 9901 t/m 9904;

- drie Europrinters (Siemens) type ES64F4 geleased bij MRCE (189 102, 206 en 984).

Hier moeten de vier 62'en ex-NMBS aan toegevoegd worden.

Het Duitse moederbedrijf LOCON Logistiek & Consulting AG bezit een tractiepark van een dertigtal diesellocs. Hierin vinden we 4 Oost-Duitse V60D's, 12 V100'en ex-DR (reeksen 201/202), 6 V100'en ex-DB (reeks 212), de 301 (ex-228 656 DB), de Maxima 40CC 401 (Voith L06-40005, in leasing) en enkele locotactoren.

Siemens leverde in 2011 twee fonkelnieuwe elektrische locomotieven van het type Europrinter (501 en 502). Daarbij worden eveneens diverse in leasing genomen E-locs (TRAXX en Europrinter) ingezet.

SBB Cargo legt, in samenwerking met ERS, een nieuwe contrainertrein in tussen de Rotterdamse haven en Zwitserland. Doortocht te Oisterwijk op 19 oktober 2011 van de 186 181-4 van SBB Cargo de met de 42674 Frenkendorf (CH) - Maasvlakte. Michel DE ESCH.



De FStM is bankroet

De Stichting Stoomtrein Fryslân (zie *OP DE BAAN* 94 pagina 52) wenste vanaf 2010 op regelmatige basis een aantal treinen, gesleept door een stoomloc, tussen Sneek en Stavoren, te laten rijden. Dit ter aanvulling van de diensten gereden door de GTW-motorwagens van Arriva.

De exploitatie van deze stoomtreinverbinding heeft de laatste jaren, tot grote ergernis van de vrijwilligers van FStM, meermaals uitstel opgelopen. Het ongeval te Barendrecht ligt aan de basis van dit veelvuldige uitstel. De provincie Friesland was genoodzaakt om extra veiligheidsmaatregelen op te leggen voor deze stoomtreinverbinding. Dit leidde tot extra investeringen en de exploitatie werd opgeschort tot 2011. Maar problemen met de stoomloc en de homologatie van het gesleepte materieel hadden een hernieuwd uitstel tot 2012 tot gevolg.

De vele investeringen in veiligheid konden door het veelvuldige uitstel echter niet terugverdiend worden. De FStM was daarom genoodzaakt om op 2 november 2011 de boeken neer te leggen. De vele vrijwilligers zien hiermee letterlijk hun droom en het vele werk in rook opgaan.

↓ *De drie diesellocomotieven van de reeks 363 van DB Schenker (zie OP DE BAAN 102 pagina 30) hebben Terneuzen verlaten in oktober 2011. Deze drie machines kwamen in januari en februari 2011 aan, maar werden praktisch nooit ingezet in Zeeuws-Vlaanderen. DB Schenker gebruikt slechts twee locomotieven van de reeks 6400/6500 in deze Nederlandse enclave. De 6513 sleepte op 23 september 2011 steenkooltrein 48577 Terneuzen – Garching (D). Hier de doorrit te Sluiskil. De trein omvat 52 open stortwagens van het type Fcs. Michel DE ESCH.*

Tsjechië

De pauselijke motorwagen op bezoek in Tsjechië

Tussen 2005 en 2008 werden negen motorwagens type 14WE gebouwd door Newag te Nowy Sacz in Polen na een diepgaande aanpassing van de motorwagens reeks EN57 van de PKP. Zij zijn samengesteld uit drie rijtuigen, waarvan slechts één aangedreven (2'2' + Bo'Bo' + 2'2') en bestemd voor het lokaal verkeer in de buitenwijken van de Poolse hoofdstad. Acht ervan werden in dienst gesteld door SKM ("Szybka Kolej Miejska") vanaf 2005

op de S1 Warszawa Zachodnia - Warszawa-Falenica (werd in 2006 de S2 na uitbreiding met het traject Pruszków - Sulejówek), het negende door PKP. De 14WE bieden 192 zitplaatsen en 255 staanplaatsen, ze halen een snelheid van 110 km/h.

De motorwagen van PKP, met het nummer EN61-01, draagt een goudkleurige livrei en wordt gebruikt tussen Krakow en Wadowice, de geboortestad van paus Johannes-Paulus II, onder het label "pociąg Papiieski" (trein van de paus).



↑ **FOTO 107-68** De pauselijke motorwagen "pociąg Papiieski" in het station van Praag, op 27 september 2011. Johnny BRAUNS.



Verenigd Koninkrijk

De Desiro Class 380 van First ScotRail in dienst

Met enkele maanden vertraging, ten gevolge van problemen met de software, heeft First ScotRail in december 2010 haar eerste Desiro-stellen Class 380 in dienst genomen. 38 motorstellen, (22 drie- en 16 vierledige stellingen) werden besteld in juli 2008 bij Siemens te Krefeld (Duitsland) met het oog op een spoorverbinding tussen Glasgow en haar luchthaven. Het specifieke uitzicht van de stuurpost komt voort uit de wens van First ScotRail om enerzijds over een doorgang te beschikken bij gekoppelde stellingen en anderzijds de aanwezigheid van een verstevigingsbalk ter beveiliging van de bestuurder bij een eventuele frontale aanrijding.

Aangezien het project voor een nieuwe lijn ondertussen werd opgegeven, werd de Class 380 toegewezen aan het depot van Glasgow Shields Road en rijden ze op de lijnen van Ayrshire, Inverclyde en North Berwick (25 kV 50 Hz). Ze kunnen



FOTO 107-69 Op 1 augustus 2011 komt Desiro motorstel 380.105 van First ScotRail aan te Lochwinnoch. Philippe DE GIETER.

rijden aan 160 km/h.

De motorstellen Desiro UK worden eveneens uitgebaat door London Midland (67 Class 350), National Express East Anglia (21 Class 360/1), Heathrow Connect (5

Class 360/2) en South West Trains (45 Class 444 en 127 Class 450). First Trans-Pennine is de enige maatschappij die de dieselvesie (51 motorwagens Class 185) gebruikt.

Zwitserland: nieuwe livrei voor de Goldenpass

FOTO 107-70 Goldenpass" (ex-MOB) heeft een nieuw jasje toegepast op enkele rijtuigen en op locomotief GDe 4/4 6005. De nieuwe kleuren zijn goud, oker en wit. Doorrit op 18 november 2011 te Gruben van een "Goldenpass", waarbij de GDe 4/4 6005 en het laatste rijtuig getooid zijn met de nieuwe kleuren. Michel HANSSSENS.



Luxemburg

■ kortweg...

● De afbraak van één van de twee rotondes van het depot Luxemburg startte op 3 november 2011. De tweede rotonde, die nog gedeeltelijk gebruikt wordt, zal nog enkele maanden blijven staan.

● De twee laatste locomotieven van de reeks 3600 van de CFL, die niet bewaard worden, de 3609 en de 3612, werden gesloopt in november 2011. Er blijven nu alleen nog de 3608 over, die eigendom is van de Service des Sites et Monuments (zie ODB 106 blz. 33) en de 3602 die zich bevindt in het Bahnpark Augsburg. De 3001 werd eveneens verschroot. Ter herinnering: deze locomotief werd het slachtoffer van een brand op 19 januari 2000 in het station Kautenbach en werd nooit meer hersteld.

● 16 Corail-rijtuigen van de CFL werden verkocht aan Marokko. Veertien rijtuigen werden op 22 oktober naar de haven van Antwerpen gebracht, gesleept door de 1329 en de 1318. Ze werden afgesteld in de bundels Rhodesië en IJsland, in afwachting van hun verschepping.



De afbraak van de eerste rotonde van het depot Luxemburg op 27 november 2011. Philippe TOUWAIDE.



↓ De Corail-rijtuigen, afgesteld in de haven van Antwerpen. Hierboven de rijtuigen 61 82 30-71 521-0 en 522-8 te Antwerpen-IJsland. Deze rijtuigen werden in augustus 2011 gebruikt voor filmopnamen in het station Binche. Hieronder de 14 overige rijtuigen in de bundel Antwerpen-Rhodesië. Lucien CLAEYS.



↓ Een beeld van de afbraak van de 3001, 3609 en 3612 te Luxemburg op 27 november 2011. De resten van de 3609 zijn zichtbaar rechts van de 3612. De 3001 was het Philippe TOUWAIDE.



Nederland

NS-reeks 1200 blaast zestig kaarsjes uit

De NVBS (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen) organiseerde, ter gelegenheid van de zestigste verjaardag van de ingebruikname van de reeks 1200, een ontmoeting van de acht nog bestaande locomotieven. Dit gebeurde op 12 november 2011 in het station van Amersfoort. Alle machines droegen, met uitzondering van de 1255 (nog steeds getooid in de blauwgele ACTS-schildering), een tijdens hun loopbaan toegepaste livrei. Drie krachtvoertuigen (1201, 1218 en 1251) stelden bij deze gelegenheid hun nieuwe kleedje aan het grote publiek voor.

De reeks 1200, waarvan 25 exemplaren werden gebouwd, deed dienst bij NS tussen 1952 en 1998. Vijf overlevende exemplaren werden van 1999 tot 2009 ingezet door privéoperator ACTS. Drie eenheden doen momenteel dienst bij EETC (zie *OP DE BAAN* 99, pagina 49). Deze machines, naar een Amerikaans ontwerp van Baldwin en Westinghouse,

FOTO 107-73 ↓

De reeks 1200 droeg bij NS vier verschillende livreien. Deze zijn hier verzameld (van links naar rechts): 1201 in de originele turkooizen schildering (originele tooi bij 1201 t/m 1214), 1218, 1202 in de blauwe livrei (toegepast tijdens de jaren '60 en '70) en 1211 in het finale gele kleedje (met nieuwe koplampen).

Maarten SCHOUBBEN



FOTO 107-71 ↑ *De 1201 in de originele turkooizen schildering. Philippe DE GIETER.*

FOTO 107-72 ↓ *De 1218 in het bruine kleedje dat oorspronkelijk werd toegepast bij de 1215 t/m 1225. Philippe DE GIETER.*



Erreur de traducti



↑ **FOTO 107-74** De 1202 in "Berlijns" blauw.
Tim VAN ROOY.

→ **FOTO 107-75** De 1201 in de het gele NS-livrei. Deze machine verliet intussen Nederland en wordt nu tentoongesteld in het museum "Bahnpark Augsburg". Tim VAN ROOY.

werden gebouwd door Werkspoor te Utrecht.

De volgende krachtvoertuigen waren present:

- 1201 van de vereniging "Stichting Klassieke Locomotieven" getooid in de turkooizen livrei (toegepast bij 1201 t/m 1214 bij hun levering);
- 1202 van het Nederlands Spoorwegmuseum, geschilderd in "Berlijns" blauw;
- 1211, eveneens toebehorend aan het Nederlands Spoorwegmuseum, in grijsgeel kleedje. Voor deze loc was het de laatste publieke verschijning in Nederland. Zij verhuisde naar het museum "Bahnpark Augsburg", waar zij Nederland vertegenwoordigt;
- 1218 (ex-1253 ACTS) van "Stichting Klassieke Locomotieven" getooid in de bruine livrei (toegepast bij 1215 t/m 1225 bij hun levering);
- 1251 ex-ACTS (ex-1215 NS), getooid in het roodgele kleedje van maatschappij EETC, waarbij zij nog dagelijks dienst doet;
- 1252 ex-ACTS (ex-1225 NS) van EETC, nog steeds getooid in de paarsblauwe en gele livrei van ACTS;
- 1254 ex-ACTS (ex-1214 NS), getooid in het EETC-roodgeel met NVBS-logo's;
- 1255 ex-ACTS (ex-1221 NS), toebehorend aan "Stichting Klassieke Locomotieven", getooid in de blauw-gele livrei van ACTS.



↑ **FOTO 107-76**
De 1251 werd onlangs getooid in het nieuwe kleedje van EETC.
Philippe DE GIETER.

← **FOTO 107-77**
De 1211 draagt nog steeds de schildering van ACTS.
Philippe DE GIETER.



Macedonië



Macedonië (de vroegere Joegoslavische Republiek Macedonië), ontstaan uit de splitsing van Joegoslavië in 1991, is een Balkanland van 25.713 km² met 2,077 miljoen inwoners. Het spoorweginet van 925 km rond de hoofdstad Skopje is aangesloten op een geëlektrificeerde lijn die de Servische met de Griekse grens verbindt, op een internationale diesellijn naar Kosovo en drie diesellijnen naar Kicevo (naar het westen), Bitola (in het zuidwesten) en naar Kocani (in het oosten).

Liefhebbers van GM-diesellocomotieven moeten beslist eens gaan kijken naar de mooiste lijn van Macedonië, die Skopje met Bitola verbindt. De 661.146 sleept trein IR 4903 in de richting van Prilep en Bitola even buiten Veles. 16 juni 2011. Jean-François HUART.

Veles (op 50 km ten zuidoosten van Skopje) is het vertrekstation van de lijn naar Bitola in het zuidwesten en naar Kocani in het oosten. De interregionale trein 1903 van Skopje naar Gevgelija rijdt het station binnen. Hij wordt gesleept door de 441.754 van de Macedonische spoorwegen. 18 juni 2011. Jean-François HUART.





Op de lijn naar Kicevo, in de omgeving van Rudnik Radusa, wordt trein IR 6903 met bestemming Skopje, gesleept door de diesellocomotief 642.403, in haar nieuwe livrei. Zij is één van de vier locomotieven serie 642, gemoderniseerd in de werkplaatsen van Maribor van de Sloveense spoorwegen. 17 juni 2011. Jean-François HUART.

De tractie van interregionale treinen (onze vroegere omnibus) wordt verzorgd door zowel gesleepte rijtuigen als door motorwagens. Op de geëlektrificeerde lijn van het land, rijdt trein IR 3904 tussen Gevgelija en Skopje naar het station van Krivolak (halverwege tussen beide plaatsen), waar kruising met andere treinen mogelijk is. Hieronder zien we het motorstel 412.055 met blauwe livrei op 18 juni 2011. Jean-François HUART.





Op de lijn die Kicevo met Skopje verbindt, rijdt motorwagen 712.108/712.107 (Duro Dankovic, onder licentie van Macosa, 1981) van de Macedonische spoorwegen (MZ) als trein IR 6901 naar Skopje en nadert hier, onder de eerste zonnestralen, het station van Dolno Svilare. 17 juni 2011. Jean-François HUART.

Na een snelle achtervolging over de autosnelweg konden we een tweede foto nemen van de interregiotrein 1903 Skopje-Gevgelija, gesleept door de 441.754 van MZ, midden tussen de wijngaarden van het dorpje Krivolak op 18 juni 2011. Macedonië produceert enkele ongekende excellente wijnen. Jean-François HUART.





De lijn van Tabanovici (aan de Servische grens) naar Gevgelija (aan de Griekse grens) werd geëlektrificeerd onder 25 kV 50 Hz. Alhoewel er momenteel geen reizigerstreinen meer rijden tussen Skopje en Thessaloniki, is het nog steeds mogelijk vanuit de Macedonische hoofdstad naar Belgrado te reizen met de trein Ex 336, gesleept door de 462.001 (een ex-461 vernieuwd in 2009 door Koncar) en samengesteld uit een Servisch en een Macedonisch rijtuig, met de nodige tags. 17 juni 2011 Jean-François HUART.

Door het woeste en (semi-)bergachtig karakter van Bitola, is het niet gemakkelijk treinen te fotograferen. Te Gorno Orizari was een kleine "ontbossing" nodig om de 661.238 van MZ op kop van de trein IR 4903 (Skopje-Bitola) te kunnen spotten. 17 juni 2011. Jean-François HUART.



Dit is Belgisch

China:

De Belgische 1E1 en 2C1 voor de spoorweg van LUNG-TSING-U-HAI

Geschiedenis

De Belgisch-Franse maatschappij "Compagnie générale de Chemins de fer et Tramways en Chine" (afgekort "Compagnie Générale") werd opgericht in Brussel op 26 maart 1900. In het 29ste regeringsjaar van Keizer Kouang su, hetgeen overeenstemt met het jaar 1903 van onze westerse kalender, sloot deze maatschappij op 12 november een overeenkomst met de Chinese regering aangaande een lening die moest dienen voor de aanleg van een spoorweg van Kaifong-fou naar Honan-fou in de provincie Honan. Deze werken werden uitgevoerd tussen 1904 en 1910. Artikel 23 van het contract voorzorg een verlenging van deze spoorweg naar het westen tot Sian-fu. De "Compagnie générale" ondernam meerdere pogingen om met de Chinese regering tot een definitieve overeenkomst te komen in verband met deze verlenging.

In 1912 stelden de Chinezen aan de "Société Belge de chemins de fer en Chine" voor om een spoorweg aan te leggen van 1800 km tussen de Chinese Zee en Kanshu via Sian-fu, waarvan het centrale gedeelte zou samenvallen met de reeds aangelegde sectie tussen Kaifong-fou en Honan-fou. De "Société Générale" zou ten allen tijde haar rechten en inspraak behouden op deze centrale sectie. Artikel 23 van het contract d.d. 12 november 1903 bepaalde inderdaad dat, ingeval de Chinese regering zou besluiten tot een verlenging van de spoorlijn tussen Honan-Fou en Sian-fu, de Directeur-Generaal van de "Compagnie Impériale des chemins de fer chinois" al het mogelijke zou doen om zich bij voorkeur te verstaan met en deze werken zou uitbesteden aan de "Société Générale" voor zolang de aanleg van deze spoorweg tussen Kaifong-fou en Honan-fou in beslag zou nemen met strikte inachtneming van de bepalingen van het contract, hetgeen ook gebeurd is.

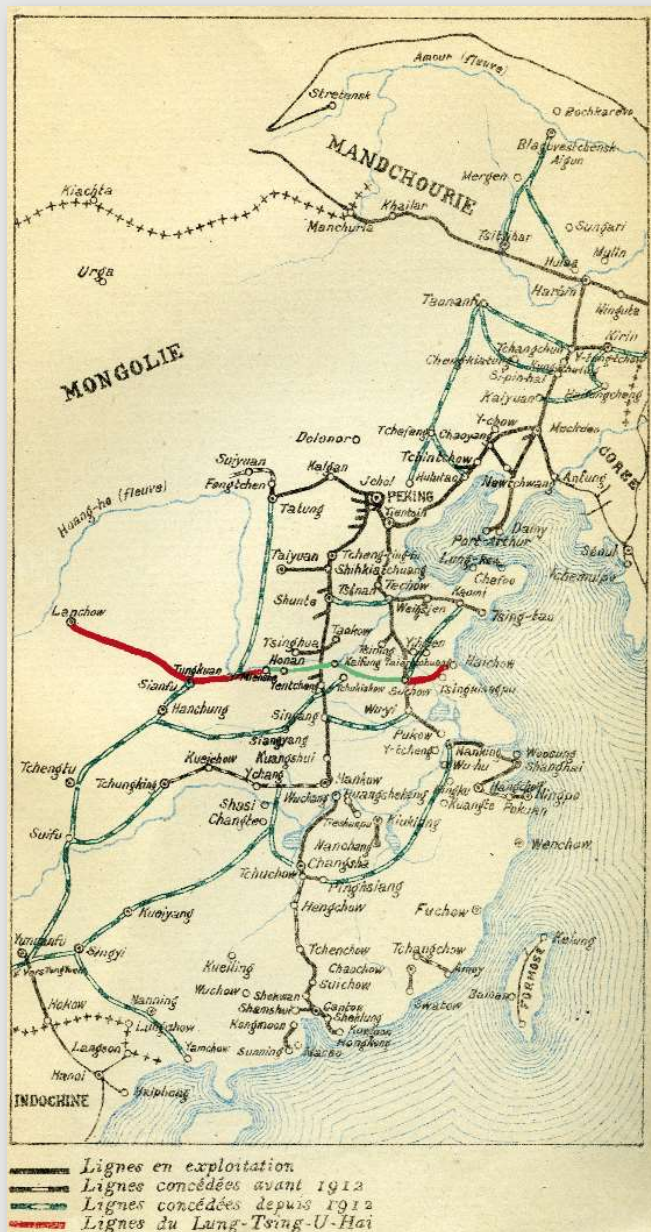
Zodoende verwierf de "Société Générale", vertegenwoordigd door de heer Robert de Vos op 24 september 1912 (jaar 1 van de Chinese Republiek) de vergunning voor het verlengen van deze lijn vanuit Lanchow-fu (nu Lanzhou, hoofdstad van Kansuh), bij de Chinese Zee en via Sian-fu (hoofdstad van Shensi, nu Xian of Xi'an), Tung-Kwan, Honan-fou (nu Luoyang), Kaifong-fou (hoofdstad van Honan), Kweite-fou en Suchow-fou (nu Zuzhou). De spoorweg werd de Lung-Tsing-U-Hai-lijn genoemd. Deze naam werd meestal afgekort tot Lung-Hai of Long-Hai.

Naar het oosten toe bereikte de lijn Zuzhou in 1916, Haizhou in 1925 en Lianyungang aan de Chinese Zee in 1934. In westelijke richting bereikte men Lingbao in 1927, Xian in 1935 en tenslotte Baoji in 1936 waarmee een einde kwam aan de werken van de "Société Générale" (in totaal 1256 km).

Tegenwoordig is de Long-Hai volledig afgewerkt, men bereikte Lanzhou in augustus 1954, een afstand van 1759 km. Zij vormt de hoofdader van oost naar west in China. Sinds 24 december 1994 wordt zij volledig uitgebaat op dubbelspoor. Tussen 1980 en 1986 werd de lijn geëlektrificeerd onder 25 kV van Zhuzhou tot Lanzhou (1536 km). Een hogesnelheidslijn is in volle aanleg parallel aan de Long Hai. Het gedeelte Zhengzhou - Xian (458 km) werd geopend in februari 2010.

De "Société Générale" was belast met de bevoorrading van alles wat noodzakelijk was bij de aanleg en de uitrusting van de lijn evenals voor de behoeften van de uitbating.

Meerdere types van stoomlocomotieven werden gebruikt bij de uitbating van de lijn, waarvan 54 gebouwd werden door de Bel-



Spoorwegkaart van China in 1912. In het groen, de lijn Kaifong-fou - Honan-fou, toegewezen aan de "Société Générale" in 1903; in het rood, de verlengingen voor de Long Hai. De Long Hai is 1759 km lang. Zij strekt zich uit van de Chinese Zee, met vertrek vanuit Lianyungang (Haichow op de kaart) tot Lanzhou (Lanshow op de kaart) via Sochow (nu Zuzhou), Kaifung (nu Kaifeng), Honan (nu Luoyang), Sianfu (nu Xian). Sindsdien is het Chinese spoorwegnet aanzienlijk uitgebreid. Eén centimeter op de kaart komt overeen met +/- 360 km. Verzameling TSP.

gische nijverheid. In 1937 bestond het park uit de types 1C, 1C1t (waarvan 11 geleverd door Tubize in 1914), 2C (waarvan 2 Tubize geleverd in 1920), 2C1 (12 machines geleverd door: Cocke-rill (4), Haine-Saint-Pierre (4) en Tubize (4) van 1935 tot 1937), 1D (waarvan 20 Tubize, geleverd in 1920 en 1924, en 2 Haine-Saint-Pierre, geleverd in 1930), 1D1, E en 1E1 (7 locomotieven geleverd door Tubize in 1937), aangevuld met kleine Ct en Dt.



FOTO 107-78 Deze foto werd genomen op 21 april 2006 langs de Long Hai-lijn, te Weinan ter hoogte van km 1027, niet ver van Xian. Aan kop van de trein: de SS1-0730. De SS1'en waren de eerste elektrische locomotieven die in China gebouwd werden, in totaal 826 eenheden van 1957 tot 1988 door de fabriek van Zhuzhou. Met een massa van 138 ton en een vermogen tussen 3900 en 4200 kW, haalden zij een snelheid van 90 km/h. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De Pacific's

De Belgische nijverheid leverde van 1935 tot 1937 in totaal 12 locomotieven van het type *Pacific* (2C1) voor de Long Hai-lijn, met de nummers 501 t/m 512. Drie locomotiefbouwers werkten mee aan deze bestelling naar rato van vier exemplaren elk: Cockerill, Tubize en Haine-Saint-Pierre (FUF):

- 501 Cockerill 3270 / 1937
- 502 Cockerill 3271 / 1937
- 503 Cockerill 3272 / 1937
- 504 Cockerill 3273 / 1937
- 505 FUF 1739 / 1935
- 506 FUF 1740 / 1935
- 507 FUF 1741 / 1935
- 508 FUF 1742 / 1935
- 509 Tubize 2193 / 1935

- 510 Tubize 2194 / 1935
- 511 Tubize 2195 / 1935
- 512 Tubize 2196 / 1935

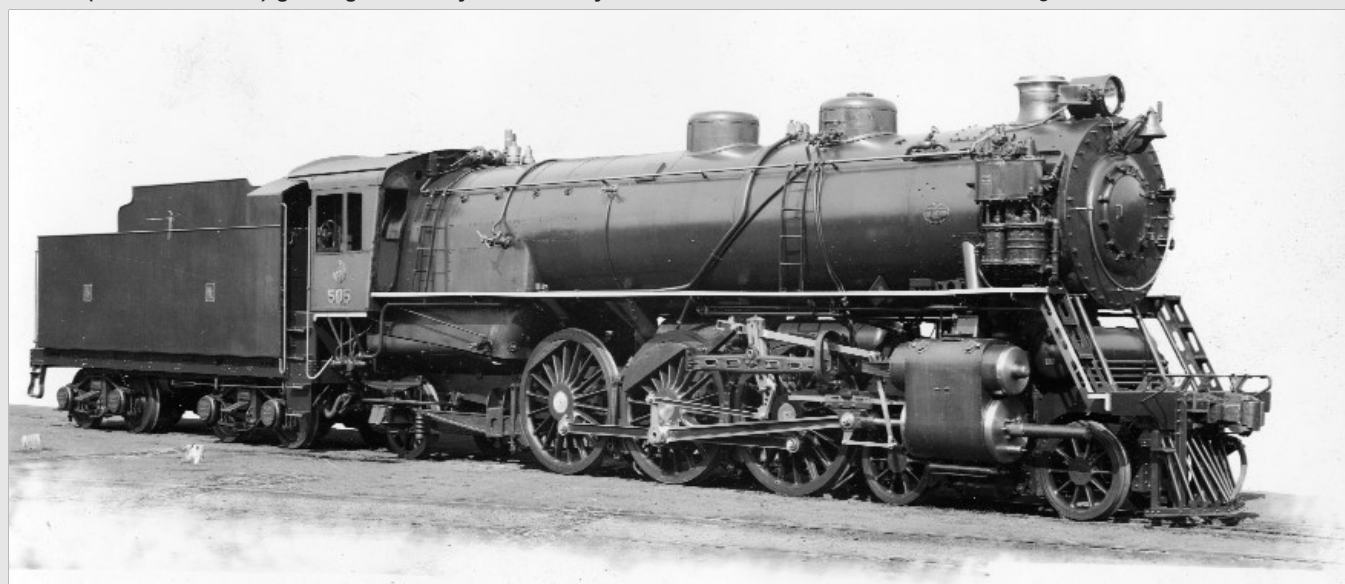
Cockerill leverde bovendien nog een extra vervangingsketel (bouwnummer 3274 / 1937).

Deze locomotieven met enkelvoudige uitzetting haalden een snelheid van 110 km/h. Zij wogen (zonder tender) leeg 76,50 t en beladen 85,40 t. Hun adhesiegewicht bedroeg 54 t.

De cilinders hadden een doorsnede van 500 mm en een slaglengte van 710 mm. De stoomketel met een werkdruk van 15,40 kg/cm² had een verwarmingsoppervlakte van 191,10 m² en een oververhitter van 53 m². Het roosteroppervlak was 4,60 m² en de doorsnede van de aangedreven wielen 1,750 m.

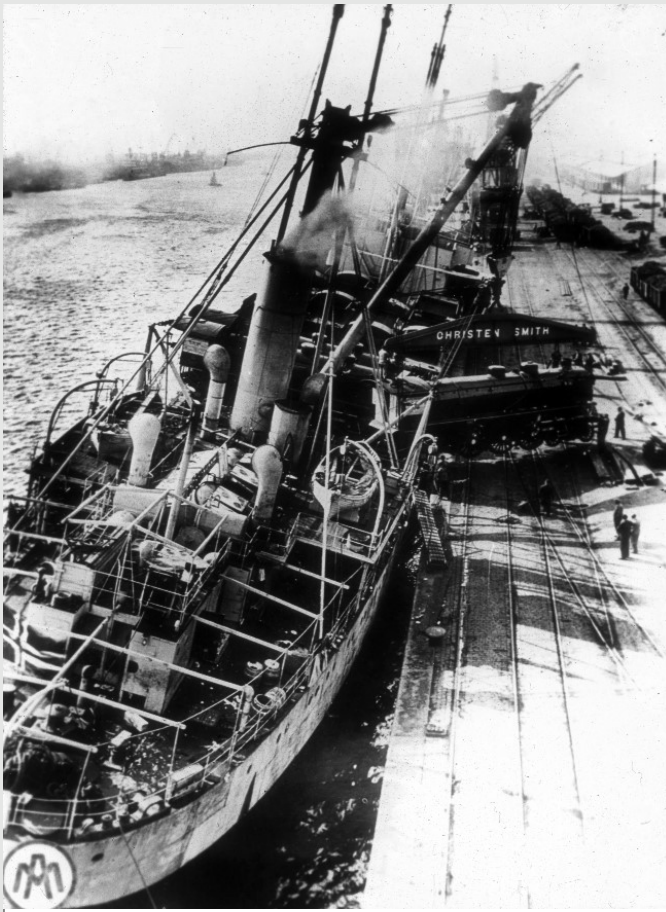
Na het nationaliseren van de Chinese spoorwegen, werden zij ingedeeld in de reeks SL13, maar de datum van buitendienststelling is ons onbekend.

De 505 (FUF 1739 / 1935) gefotografeerd bij het buitenrijden van de fabriek. Foto FUF, verzameling TSP.





De 509, geleverd door Tubize met het bouwnummer 2193 van 1935. Foto Tubize, verzameling TSP.



De SANTA FE's

Nagenoeg gelijklopend met de bestelling van de Pacific's, plaatste de "Compagnie générale" bij Tubize nog een order voor een reeks van 7 enorme "Santa Fe" (1E1), met daarbij een vervangingsketel die het bouwnummer 2206 van 1936 droeg:

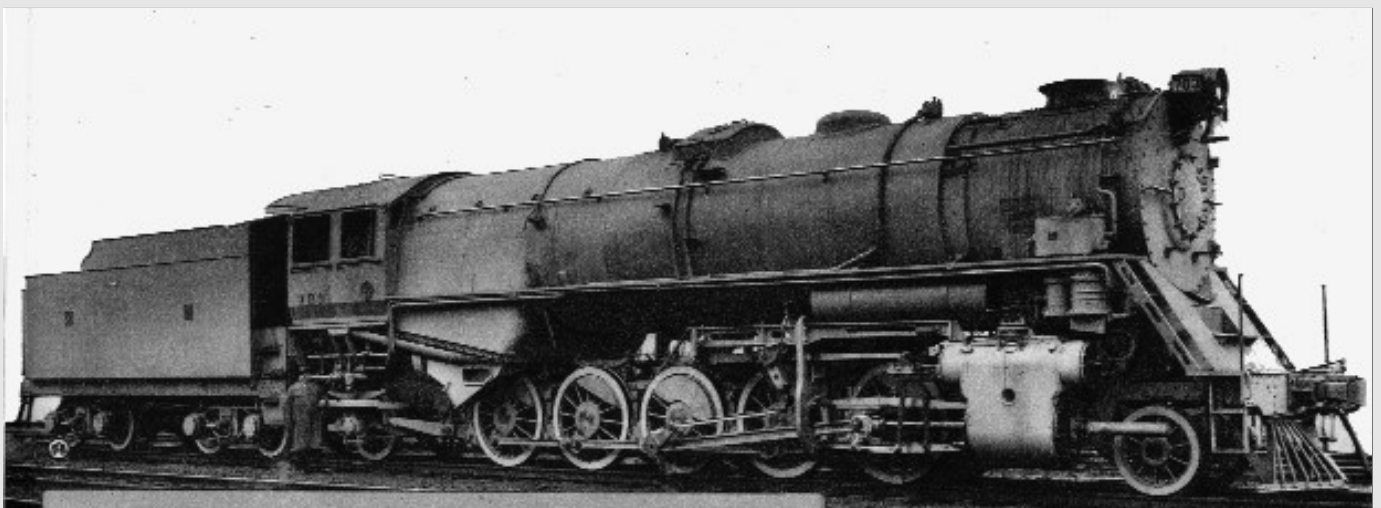
- 701 Tubize 2199 / 1936
- 702 Tubize 2200 / 1936
- 703 Tubize 2201 / 1936
- 704 Tubize 2202 / 1936
- 705 Tubize 2203 / 1936
- 706 Tubize 2204 / 1936
- 707 Tubize 2205 / 1936

Deze mastodonten waren de grootste locomotieven, met uitzondering van de gelede machines, gebouwd door Tubize. Hun gewicht klonk (zonder tender) naar 118,42 t leeg en 134,87 t beladen, met een adhesiegewicht van 100,62 t.

De stoomketel had een werkdruk van 14 kg/cm², het totale verwarmingsoppervlak was 324,80 m² met een oververhitter van 114 m². De oppervlakte van het rooster was 8,50 m².

← *Inscheping van de vier Pacific's, gebouwd door Tubize, in de haven van Antwerpen. Het vrachtschip Belray maakt zwaar slagzij onder het gewicht van één van de locomotieven, die aan zijn hijskranen hangt. Foto Tubize, verzameling TSP.*

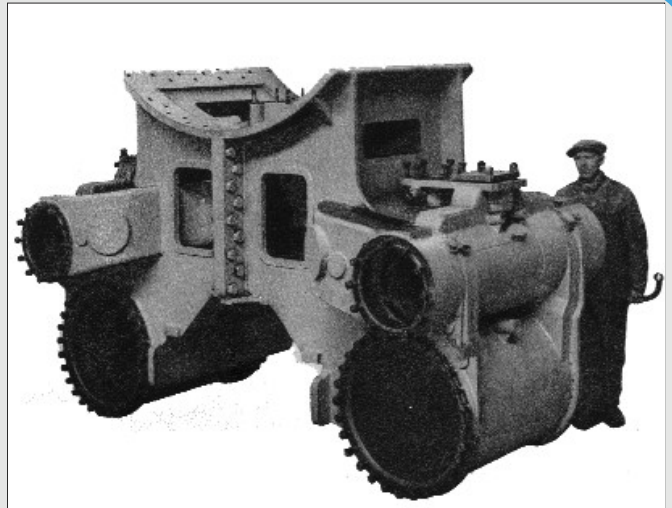
↓ *De 703 bij het verlaten van de werkplaatsen te Tubize. Deze mastodonten waren de zwaarste niet gelede locomotieven die gebouwd werden door Tubize. De machine was nog niet voorzien van haar definitieve schildering. Foto Tubize, verz. TSP.*



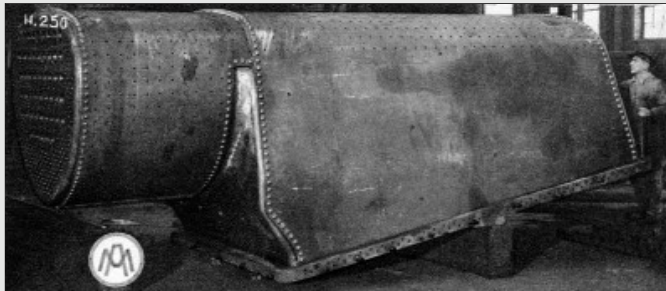
Zij waren de enige in België gebouwde locomotieven die voorzien waren van een mechanische stookinrichting. Zij hadden een enkelvoudige uitzetting, cilinders met een doorsnede van 645 mm en een slaglengte van 711 mm. De aangedreven wielen hadden een diameter van 1,400 m.

Wij weten niet in welke reeks zij vernummerd werden na de nationalisatie van de Chinese Spoorwegen, noch de datum van buitendienststelling.

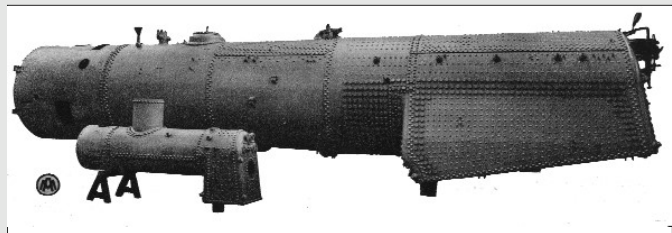
Jean-Luc VANDERHAEGEN



↑ Het enorme cilinderblok bestond uit twee helften die werden samengehouden door bouten. Foto Tubize, verzameling TSP

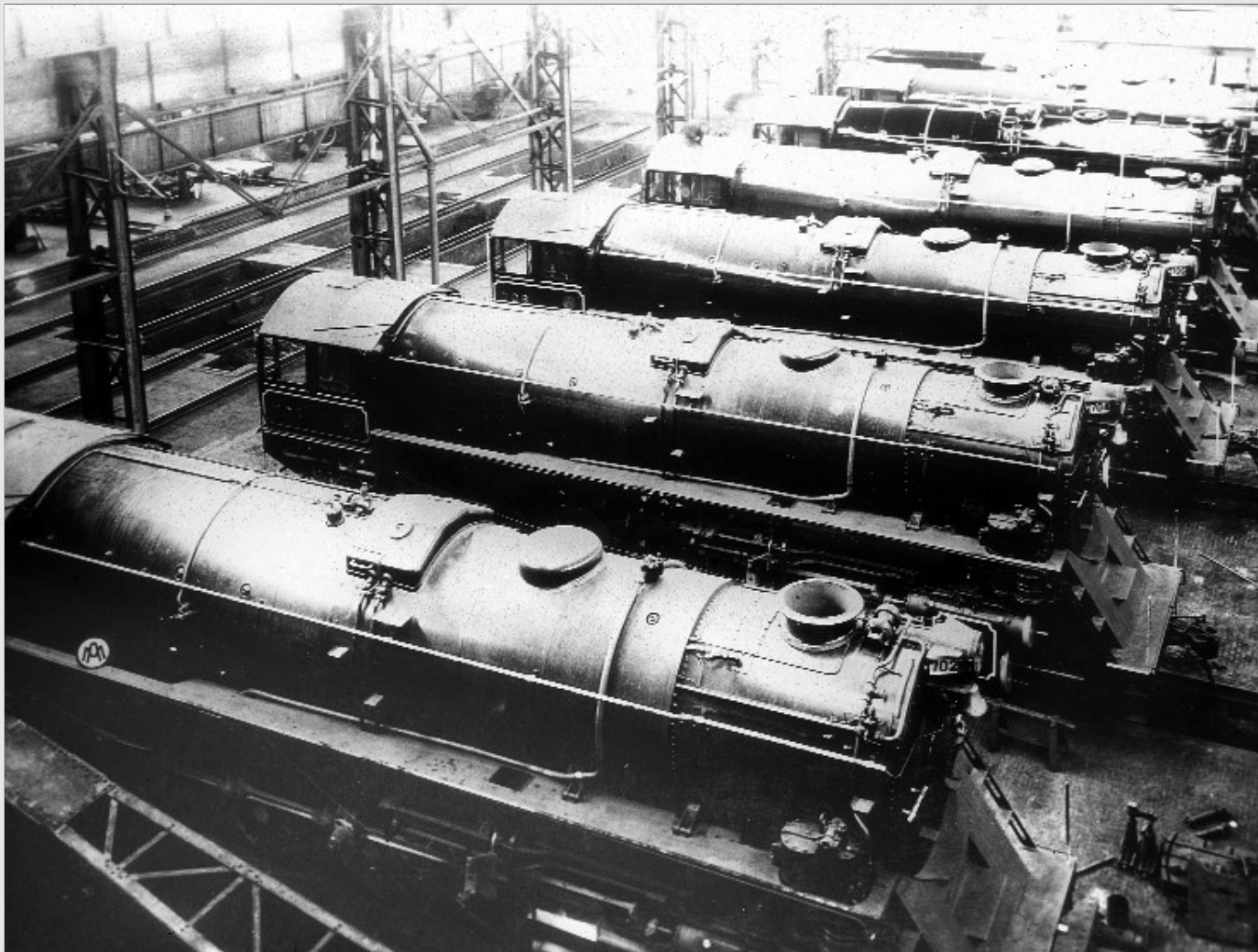


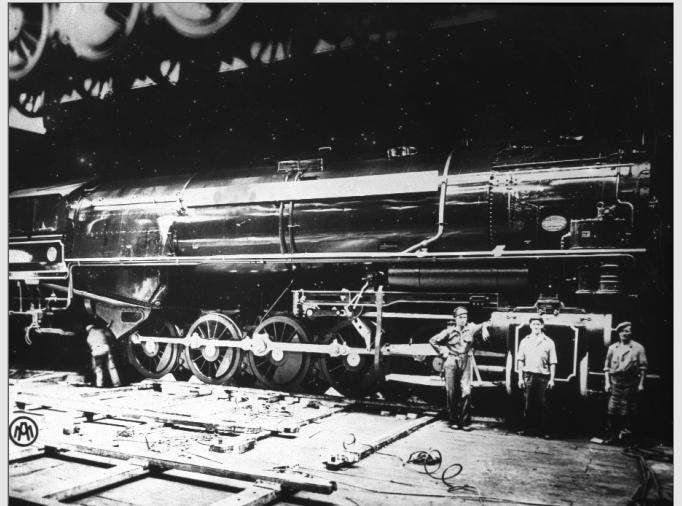
↑ Algemeen zicht op de vuurkist. De vuurhaard moet nog geplaatst worden. In het bovengedeelte zijn de gaten voor de bevestigingsbalken reeds geboord. Foto Tubize, verzameling TSP.



↑ Deze foto laat toe om een duidelijke vergelijking te maken tussen de enorme stoomketel van de Santa Fe en deze van een rangeerloc. Foto Tubize, verzameling TSP.

↓ Een zicht op de montageketting waar 6 van de 7 locomotieven zichtbaar zijn met vooraan de 702, vervolgens de 704, 706 en 703. Foto Tubize, verzameling TSP.



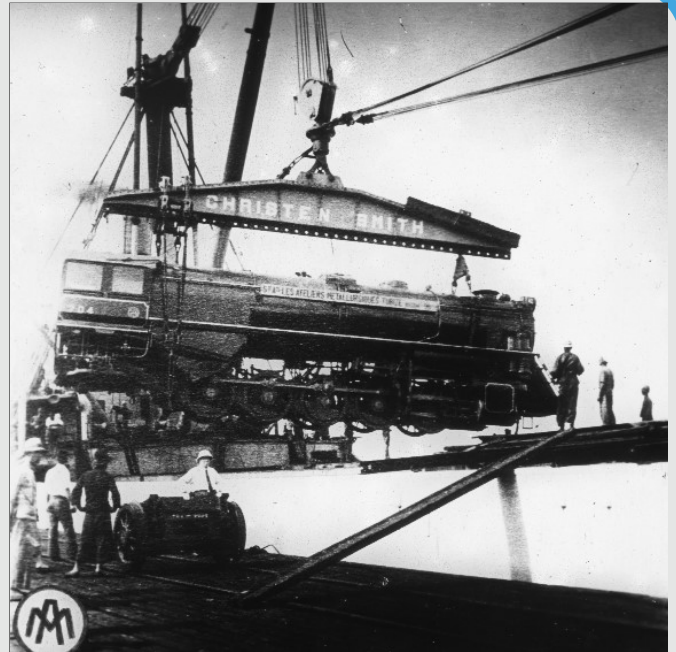
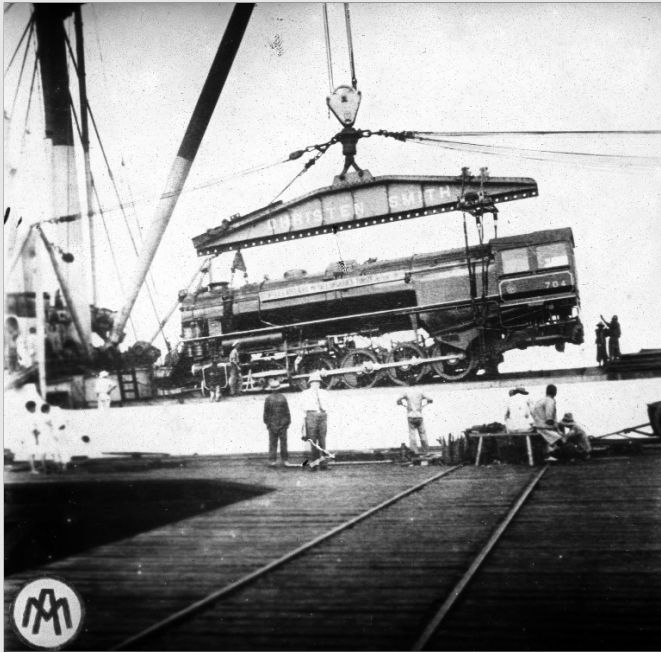


↑ Verankering van een locomotief in het ruim van een vrachtschip. Bovenaan de foto ziet men nog een tweede machine af dalen in het ruim. Het vrachtschip, de "Belray", was eigendom van de Noorse rederij Christen Smith die in 1918 de maatschappij Belships ASA oprichtte. De "Belray" en het zusterschip "Belnor" waren speciaal gebouwd voor het transport van zware stukken, vooral locomotieven. De "Belray" werd gebouwd door Armstrong Whitworth & Co. Ltd. te Newcastle upon Tyne. Het werd te water gelaten op 15 februari 1926 en in mei 1926 te Oslo afgeleverd. Het schip werd aangedreven door een Sulzer DM (Armstrong Whitworth) dieselmotor van 1350 pk. De grootste hijsmast had een hefvermogen van 120 t. Foto Tubize, verz. TSP.

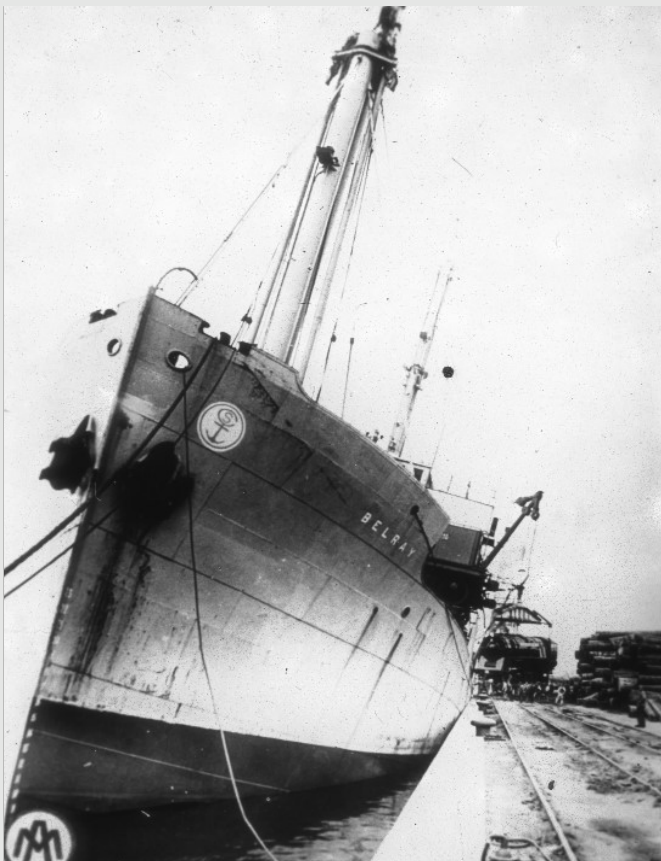
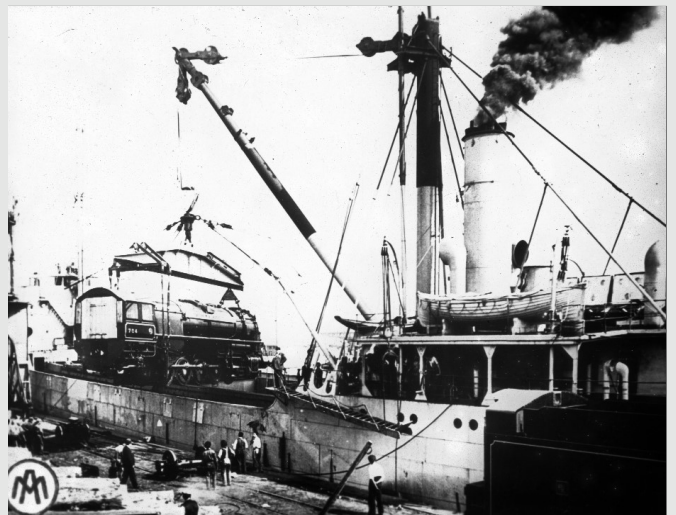
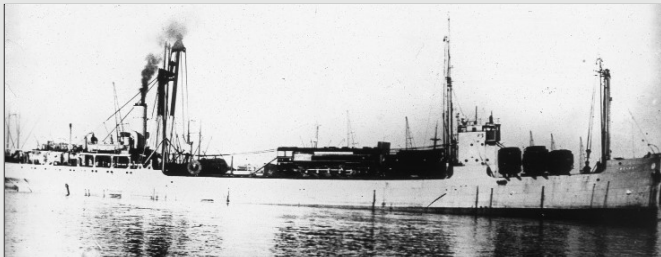
← Vooraanzicht van de 703. Foto Tubize, verzameling TSP.

↓ Op één van de kaaien in de Antwerpse haven wachten de locomotieven op hun inscheeping. Vooraan de 702. Foto Tubize, verzameling TSP.

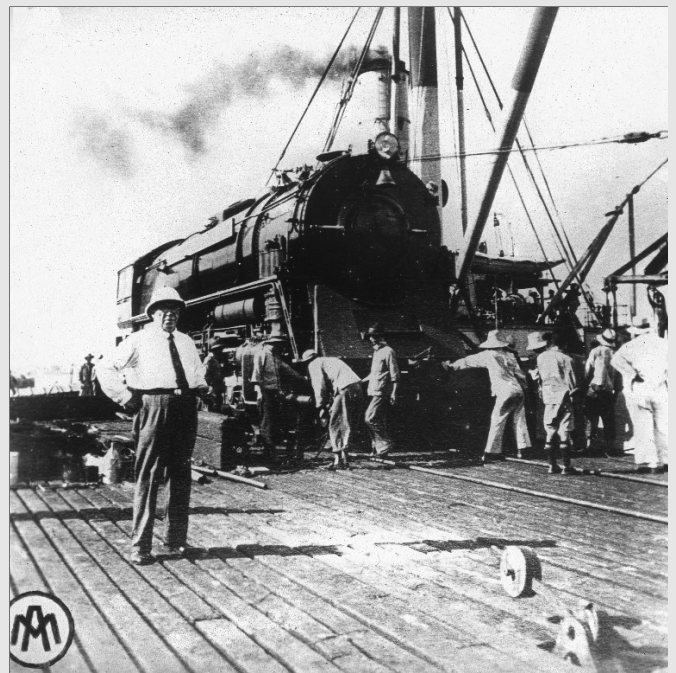




↑ ↗ → ↓ *Het laden van de Santa Fe's aan boord van het vrachtschip Belray in de antwerpse haven. Foto's Tubize, verz. TSP.*



↑ *De Belray helt zwaar over onder het gewicht van de Santa Fe's. Foto Tubize, verzameling TSP.*



↑ *De ontscheping van een 700 in China. Foto Tubize, verzameling TSP.*

FOREST-MIDI - VORST-ZUID

Gisteren



Ziehier een foto, gemaakt aan de inrit van het station Vorst-Zuid op 9 juli 1955. Men ziet de 38.013 van stelplaats Monceau die de goederentrein 71303 Monceau – Vorst-Zuid sleept. De trein rijdt op de lijn 96 en gaat dadelijk de Zenne oversteken waarvan we de brugdekken zien. Achter de trein bemerken we het station van Ruisbroek. Rechts op de foto ziet men de lijn 96E (het derde spoor tussen Brussel-Zuid en Halle), evenals de aansluitingen van verschillende fabrieken. Deze locomotief, gebouwd door ALCO in de USA, werd door de Belgische Staat in de inventaris opgenomen op 30 juli 1920. Zij droeg toen het nummer 5213. Zij werd tot tweemaal toe vernummerd: 3813 op 1 oktober 1931, en 38.013 op 1 januari 1946. Zij werd geschrapt enkele maanden na deze foto, op 2 februari 1956, nog steeds in de stelplaats van Monceau. Vandaag is de brug over de Zenne niet meer zichtbaar. Links bevinden zich de bundelsporen van de Audi-fabriek (ex-VW) van Vorst. De lijn 96 werd op vier sporen gebracht (L96 en L96N) en alle aansluitingen zijn verdwenen. Foto: J.R. RENAUD, verz. TSP. 7 december 2010. Eurostar 9139 met eindbestemming London, gefotografeerd op dezelfde plaats. Van de Zennebrug is rechts enkel de nieuwe betonnen borstwering nog zichtbaar. TSP.

Vandaag





De mooiste streken van België

HAVERSIN

162

Drie kilometer van het station van Haversin, in de richting van Arlon, loopt lijn 162 door een uitgraving waar de rotsmassa erg onstabiel was. Om elk ongeval uit te sluiten, is Infrabel in 2010 begonnen met het afgraven van de taluds. Hierdoor werd elke begroeiing verwijderd, tot groot genoegen van de spoorwegfotografen.

↑ **FOTO 107-79** Doorrit op 16 september 2011 van trein 48771 Laroche Migennes (F) - Marloie met boomstronken, gesleept door de 67553 en de 67559. De 67553 is de laatste met de blauwe livrei van de reeks die is toegelaten op het Belgische net ten gevolge van de overbrenging naar het depot van Bordeaux van de 67629. Alle andere 67400'en die in België rijden, dragen de groene livrei van "Fret SNCF". Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 107-80** Doorrit van de IC-J 2140 Luxembourg - Brussel-Zuid in tegenovergestelde richting. Serge MARTIN.

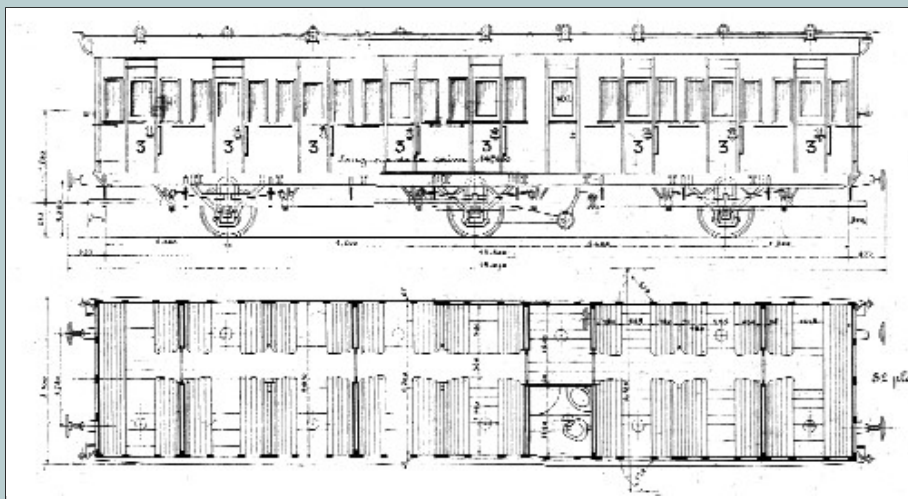


De "De Rechter"- rijtuigen van de BS / NMBS

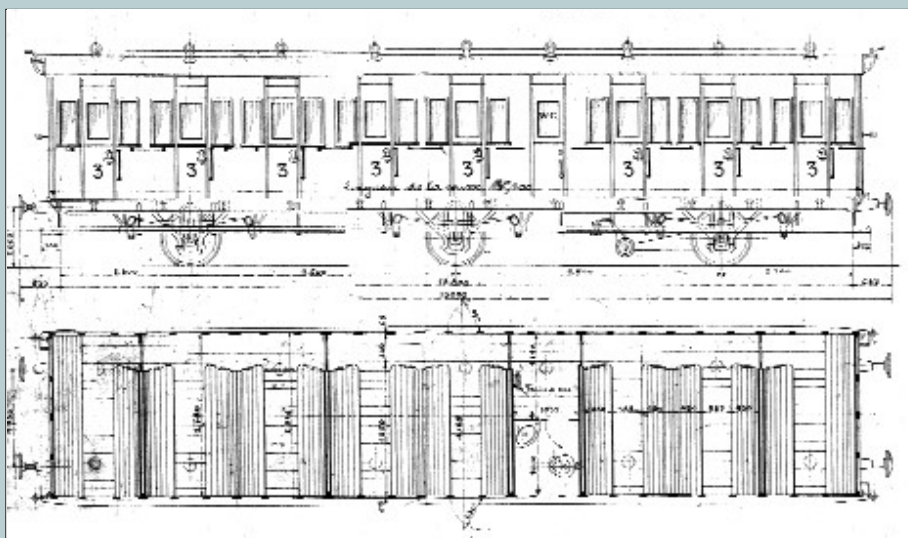
Aan het begin van de jaren '20 liet de Belgische Staat vier prototypertijtuigen volgens het systeem "De Rechter" bouwen. Hun naam is afkomstig van de gebruikte bissels type "De Rechter", een systeem van draai-bare assen dat voertuigen toeliet om gemakkelijker door bochten te rijden. Het werd uitgewerkt door François De Rechter, een ingenieur van de Belgische Staat. Op 5 januari 1892 werd door hem hiervoor een patent aangevraagd. Het systeem werd niet alleen toegepast bij de Belgische spoorwegen, maar ook en vooral bij een groot aantal smalspoornetten, waaronder de NMVB, Chemins de fer des Côtes du Nord, Tramways de l'Ardèche en nog vele andere.

Naast de hier besproken rijtuigen paste de Belgische Staat dit systeem ook toe op de rijtuigen type GC en GCI. De GC's werden al vanaf 1889 uitgerust met bissels type "De Rechter" en ze dienden als proefkonijn om het systeem te verbeteren. Vier series GCI-rijtuigen werden eveneens uitgerust met deze bissels. Twee van deze voertuigen bestaan nog steeds: één wordt bewaard door het Historisch Patrimonium van B-Holding en het andere bevindt zich in Duitsland (dit rijtuig was er oorspronkelijk niet mee uitgerust maar het kreeg later een nieuw chassis).

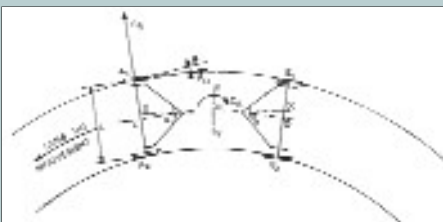
In 1920 nam de Belgische Staat twee nieuwe rijtuigen in dienst: de 4801 (3de klasse) en de 6201 (1ste/2de klasse). Het rijtuig 6202, eveneens 1ste/2de klasse maar met een andere opstelling van de zitbanken, volgde in 1922. Tot slot werd in 1923 een



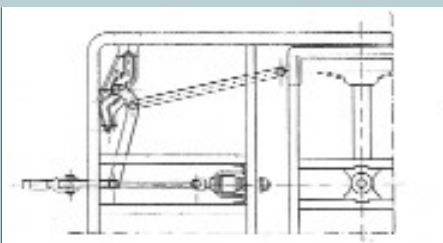
Plan van het 3de klasse "De Rechter"-rijtuig 4801, toekomstige 89.002.



Plan van het 3de klasse "De Rechter"-rijtuig met zijgang, de toekomstige 89.003.

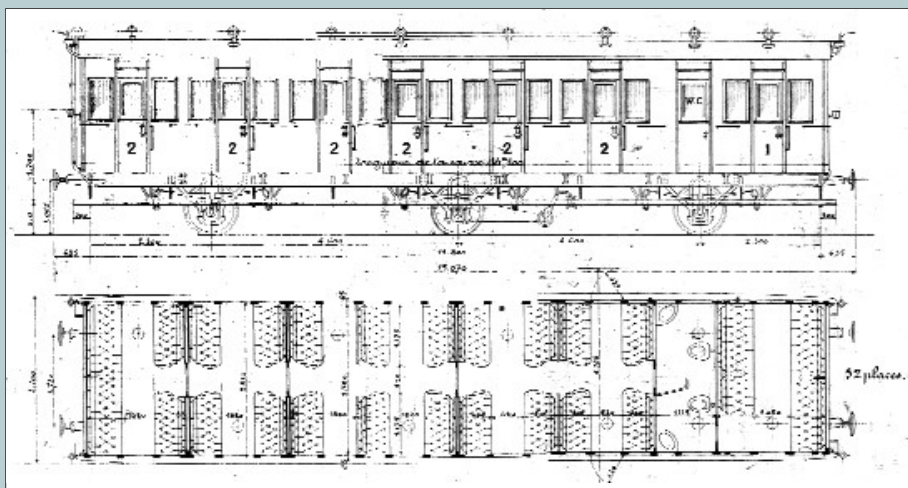


Door het "De Rechter"-bisseldraaistel konden de assen gemakkelijker meedraaien in korte bochten. Hieronder het scharnierend systeem: een schuivende stang die het draaistel verbindt met een winkelhaak.



vierde rijtuig met nummer 4802 in dienst gesteld, namelijk een rijtuig 3de klasse maar deze keer met een zijgang. Deze vier rijtuigen werden gebouwd in de Centrale Werkplaats van Mechelen.

Hun kast was met metalen platen bedekt wat hun een moderner uiterlijk gaf dan de houten GCI's. Door het ontbreken van intercircuitie was hun ontwerp echter al verouderd bij hun levering. Ze konden dan ook



Plan van het "De Rechter"-rijtuig 6201 AB, toekomstige 89.001.

niet samen met de GCI-rijtuigen worden ingezet.

In 1936 werden de vier rijtuigen afgesteld en drie van hen, de 4801, 4802 en 6201, werden omgebouwd tot een lichte pendeltrein. Ze kregen de nummers 89.002, 89.003 en 89.001.

Het vierde rijtuig, de 6202, bleef afgesteld

en het werd vernield tijdens een bombardement van het station van Muizen op 19 april 1944. Het werd op 23 september 1945 met PV nr. 231 geschrapt als oorlogsverlies.

De drie omgebouwde rijtuigen vormden een vaste eenheid die, als stel, in de reeks "T" (voor "Trotinettes" met nummers



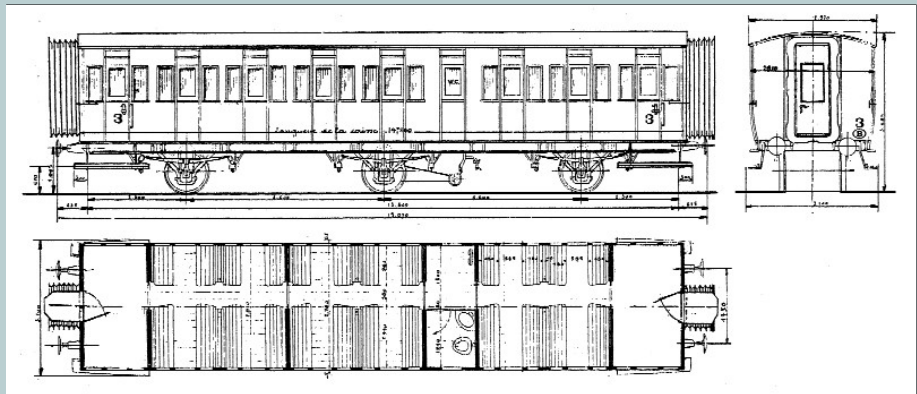
De rijtuigstam "T" bestaande uit de rijtuigen 89.001 + 89.002 + 89.003 (ex-6201 + 4801 + 4802). Enkel de toegangsdeuren aan de uiteinden van de rijtuigen zijn niet verwijderd. Schaarbeek, augustus 1951. Foto DESBARAX.

83.301 t/m 83.699) werden ingeschreven (Op De Baan 87, blz. 56).

In de drie rijtuigen verdwenen de zitbanken aan beide uiteinden zodat een platform ter hoogte van de deuren ontstond. Alle andere deuren werden onbruikbaar gemaakt. Door middel van vouwbalgen kon van het ene naar het andere rijtuig gegaan worden. De lange treeplanken werden overbodig en ze werden vervangen door korte exemplaren ter hoogte van de deuren. In de rijtuigen 3de klasse verminderde het aantal zitplaatsen van 82 naar 52, plus een klapstoel. In 1947 werd het aantal zitplaatsen op 60 gebracht.

Het rijtuig 89.001 (ex-AB 6201) kreeg 36 zitplaatsen 2de klasse in plaats van 45 in 2de klasse + 7 in 1ste klasse voorheen. De 1ste klasse-afdeling werd omgevormd tot een pakwagenafdeling met een compartiment voor de treinbegeleider. Om door de trein te kunnen gaan moest de treinbegeleider door het toilet passeren. Voor de ombouw was dit enkel toegankelijk voor de reizigers in de 1ste klasse. Deze doorgang was zeer smal. In 1947 werd deze verbreed en verminderde het aantal zitplaatsen tot 34 terwijl het aantal staanplaatsen verhoogde tot 82.

Zoals alle T-stellen werd dit stel ingezet op deficitaire lijnen die vanaf het midden van de jaren '50 werden gesloten. De rijtuigenstam kreeg een andere klasse-indeling op 3 juni 1956 bij de verandering van het klassensysteem (de 1ste klasse werd afgeschaft, de 2de klasse werd 1ste en de 3de klasse werd 2de). Het bleef zichtbaar tot 1958 in dienst. De codes die betrekking hebben op het onderhoud van de rijtuigen zijn niet teruggevonden maar het is wel zeker dat het onderhoud, uitgevoerd na 1956, betrekking had op het loopwerk. Het is mogelijk dat de stam betrokken is geweest bij een ongeval, mogelijk een ontsporing. Hierdoor kregen



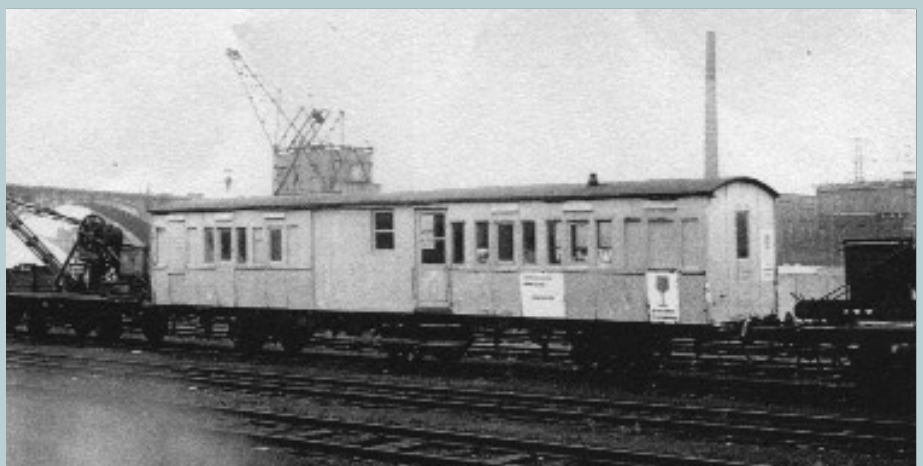
Plan van het rijtuig 89.002, ex-4801. De zitbanken aan de uiteinden zijn verwijderd om intercircuitatie tussen de rijtuigen mogelijk te maken.

de rijtuigen een identiek onderhoud en werden ze nog gereviserd in 1959. Daarna werden zij zichtbaar uitgeweken, klaar voor een volgende inzet. Eén rijtuig kreeg nog een onderhoud aan de oliesmearpot, zodat het stel steeds klaar stond om ingezet te worden. De drie voertuigen werden op 30 november 1960 met PV nr. 312 buiten dienst gesteld en te

koop aangeboden nadat de nog bruikbare wisselstukken waren verwijderd.

Er bestaat echter een foto van de dienstwagen met UIC-nummer 30 88 943 2 531-2 (Type 9432L1) die in feite het vroegere 2de klasse "De Rechter"-rijtuig 89.002 of 89.003 is.

Charles OCSINBERG.



Het dienstrijtuig type 9432L1, UIC 30 88 943 2 531-2, is het voormalige rijtuig 89.002 of 89.003. Deze foto werd gemaakt te Renory in 1977. Roger CRİKELAIRE.

