



Voorwoord

De zomer staat voor de deur en het treinseizoen is in volle gang. Er werden reeds drie reizen georganiseerd en er zullen er nog volgen!

In september 1992 reed TSP met twee motorwagens op lijn 128 tussen Ciney en Spontin. Wegens het grote succes zette TSP alles in het werk om de lijn toeristisch uit te baten. We weten nu dat het gelukt is, want na 20 jaar is de uitbating ervan niet verminderd, dank zij een infrastructuur die steeds verbeterd wordt en de niet aflatende inzet van de vrijwilligers die ze in stand houden... We vieren dit jaar haar 20ste verjaardag!

Ga de Bocqlijn verkennen; een ommetje is beslist de moeite waard!

Veel leesgenot!



NIEUW EEN EEUW STOOM 5

ZIE MIDDENPAGINA'S

Zoekertjes

TE KOOP: revue "Rail Magazine" nummers 1 tot 110. Op te halen bij Jacques Lambert, Place de Howardries 26A, 7624 Howardries (nabij Tournai). Prijs overeen te komen.
☎: +32 (0)477 36 92 38.

TE KOOP: treinen, boeken en spoorwegtijdschriften. Lijst op aanvraag bij Winand Eli.
☎: +32(0)475 24 15 95

TSP wenst een boek uit te geven met als onderwerp de Belgische seinhuizen. Daarom zoeken wij alle mogelijke documenten om dit werk te illustreren: foto's van binnen- en buitenzijde, moderne en oude seinposten, Alle documenten zijn welkom. Contacteer Baudouin Dieu: pftsp@gmail.com of telefonisch +32 (0)475 95 68 93.

Rechtzetting

OP DE BAAN 106 blz. 28: de foto bovenaan toont de RF 1102 en niet de 1103

OP DE BAAN 107

- **blz 36, Exporijtuigen:** vervang in de tekst de datum van ombouw van de 6 rijtuigen in 1985 in plaats van 1995 (zoals correct aangegeven in de legendes bij de foto's).

- **blz 66, laatste regel derde kolom:** de drie rijtuigen De Rechter werden niet geklasseerd als T-rijtuigen, maar eenvoudigweg "De Rechter" genoemd in de lijsten.

OP DE BAAN 108

- **BLZ. 65:** Het Royal Palace Hotel werd een Duits depot tijdens de Tweede Wereldoorlog en werd verwoest in september 1944. Het Thermae Palace Hotel moest plaatsmaken voor twee appartementsblokken. De foto onderaan werd genomen ongeveer ter hoogte van de huidige ingang van de paardenrenbaan van Oostende.

TSP-agenda

- **Zaterdag 23 juni:** TSP-reis: Afscheid van de elektrische locomotieven van de reeks 23. Zie middenkatern en www.pftsp.be.

- **Zondag 1 juli:** speciale stoomtrein "Op ontdekkingsreis naar de Bocqlijn" met vertrek vanuit Brussel. Zie middenkatern en www.pftsp.be

- **Zaterdag 11 en zondag 12 augustus:** 20ste verjaardag van de Bocqlijn: speciale activiteiten en stoomtreinen. Zie ook: www.cfbcq.be

- **Woensdag 15 augustus:** 150ste verjaardag van lijn 154 Namur – Dinant. Twee stoomtreinen op de lijn.

Elk weekend en feestdagen van juli en augustus: Treinverkeer op de Bocqlijn: dienstregeling en tarieven op www.cfbcq.be.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

ACEC, Alessandro ALBE, ALSTOM, Roger BALCAEN, Armand BEERLANDT, Robert BODDEWIJN (†), Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Vincent CUNY, Bruno DEDONCKER (†), Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Jeroen de VRIES, Bart DE WOLF, Christian DOSOGNE (†), Andy ENGELLEN, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, David HAYDOCK, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Anne-Marie MASSARD, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Randy PIPJER, Christian RUQUOY, Viktor SCHIFFER, Maarten SCHOUBBEN, M. SQUIRE, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THYRI, Benoît VAN ASTEN, Christian VANHECK, Stefan VAN LOSSOW.

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 109-01 Sinds 16 april werd de inzet van de reeks 20 in het reizigersverkeer drastisch verminderd. Op 28 maart 2011 sleepte de 2007 de IC 2106 Brussel-Zuid - Luxembourg. Doortocht te Mellier.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 109 - JUNI 2012

inhoud



14

Reeks 26: het is afgelopen...



26

Zeven rijtuigen geschrapt



48

Ex-postrijtuigen in dienst in Italië



52

Een tweede leven voor NMBS-rijtuigen



2 Voorwoord

4 News TSP

6 *Chemin de fer du Bocq*

7 Belgische actualiteit

7 *Statistieken - Locomotieven*

10 *reeks 23: de laatste commerciële ritten*

12 *diesellocomotieven*

14 *reeks 26: het einde...*

24 *schrappingen*

26 *rijtuigen*

30 *Diabolo in dienst*

32 *varia*

35 De mooiste plekjes

36 Privéoperators

38 Buitenlandse actualiteit

38 *Duitsland*

39 *Telex*

41 *Nederland*

43 *Denemarken - Zweden*

44 Het spoor in Kosovo

48 Ex-poststellen in dienst

52 Een tweede leven voor ex-NMBS-rijtuigen

63 Gisteren - Vandaag

64 Dit is Belgisch

66 Er was eens...

ACHTERPAGINA

FOTO 109-02 Sinds februari wordt van maandag t/m vrijdag een stam bestaande uit een allegaartje van I6-, I10- en M6-rijtuigen ingezet op de IC J 2106, 2133, 2114 en 2141 Brussel ↔ Luxembourg. Hier de doortocht op 15 maart 2012 van de IC 2114 te Marloie. Ch. VANHECK.

FOTO 109-03 De ex-postmotorstellen 961 en 969 van de NMBS in dienst bij de TFT in Italië. (zie p. 48). Giovi, 15 maart 2012. Philippe DE GIETER.



Reizen

24 maart: afscheid van de reeks 26

Er was zeer veel volk op onze eerste en zonnige "afscheidsrit" van dit jaar. Ongeveer 280 deelnemers waren ingeschreven voor deze eerste reis van ons seizoen, waar de hoofdrollen gespeeld werden door twee van de drie nog rijvaardige 26'ers: 2627 en 2633. De derde, 2629 werd toegevoegd aan de verzameling van TSP.

Het eerste gedeelte van de dag speelde zich af in de Antwerpse haven. De eerste twee fotostops vonden plaats te Mechelen en Antwerpen-Oost. In de bundels Zandvliet en Rhodesië, vonden uitgebreide fotosessies plaats. Een volgende stop was een bezoek aan de tractiewerkplaats Antwerpen-Noord, waar alle reeksen, in- en buitendienst, aanwezig waren.

Rond 15 uur lieten we de haven achter ons en reden naar Lokeren en via lijn 57 met een fotostop te Zele. Vervolgens ging het verder naar Dendermonde, Schellebelle, Denderleeuw en terug naar Brussel via de lijnen 123 en 94.

FOTO 109-90 De 1206 was de grote vedette tijdens de afscheidsrit van de reeks 12 op 28 april. De trein bestond uit vier rijkstrijtuigen: drie I6 A en het restauratierijkstrijtuig 16.007, hier gefotografeerd bij de uitrit van de tunnel van Furfooz te Gendron. Foto TSP.



FOTO 109-04 Een zicht op de 2627 en 2633 die voor de gelegenheid voor een kolen-trein werden geplaatst in de bundel Antwerpen-Zandvliet. Foto TSP.

28 april: afscheid van de reeks 12

De indienststelling van de nieuwe locomotieven reeks 18 heeft zware gevolgen voor het elektrische tractiepark. Zelfs de reeks 12, amper 25 jaar oud, is veroordeeld tot verdwijnen.

Zij zijn overbodig geworden bij *B-Logistics* en werden overgedragen aan *B-Holding*, met het oog op verkoop.

Voor de reis van 28 april speelde de 1208 de hoofdrol: zij sleepte een speciale moderne trein, bestaande uit drie I6-rijtuigen en het restauratierijkstrijtuig 16.007.

Vanuit Brussel-Zuid ging het richting Braine-le Comte, Charleroi, Namur en via de Athus-Meuse tot Virton en Athus. De terugrit naar Brussel gebeurde langs de "Luxemburglijn", Ottignies en Leuven. Deze omweg was noodzakelijk wegens de werken voor het GEN rond Brussel.

Te Arlon werd onze trein vereeuwigd naast de "Vauban" die uitzonderlijk werd gesleept door een locomotief van de reeks 20.

160 deelnemers waren ingeschreven voor deze lange rit die werd opgesmukt met talrijke fotostops.





28 april: op lijn 204

Terwijl TSP de reeks 12 in de schijnwerpers plaatste, werd door TSP, op aanvraag van de vereniging "204 op de sporen", eveneens gereden op de industriële lijn 204 Gent-Dampoort - Gent-Noord. 340 deelnemers waren ingeschreven voor deze feestelijke dag: er werd tweemaal heen- en teruggereden.

De trein bestond uit vier M2-rijtuigen van de NMBS-Holding, ingesloten tussen de 5183 en 6077 van TSP.

Musée du Rail Saint-Ghislain

Het museum opende zijn deuren op 17 en 18 maart naar aanleiding van "Week-end Wallonie Bienvenue". We telden ongeveer zevenhonderd bezoekers, waarvan de meesten het museum nog niet kenden.

Voor de gelegenheid werd het gerestoreerde materieel tentoongesteld op de sporen 1 t/m 4. Via een bewegwijzerde rondgang konden de bezoekers kennis maken met al het materieel.

Na deze ontdekkingsstocht konden de bezoekers de afdeling modelbouw bewonderen, kennis maken met de treinsimulator en hun dorst lessen in ons buffet. Het bezoek eindigde in onze TSP-Boetiek.

Op een verhoog stond de autobus tentoongesteld in de kleuren van de Belgische spoorwegen. Normaal staat zij achteraan in de werkplaats. Zij werd opgeknapt en enkele verbodige elementen in het interieur werden verwijderd.

De ruimte in de tractiewerkplaats wordt nu ingenomen door overtuigend en nog te restaureren materieel. Hier kunnen de bezoekers de werkzaamheden beter volgen. Enkele muren van de werkplaats werden reeds herschilderd en versierd met talrijke voorwerpen zoals stationsnaamborden, bakens met kepers, signalisatiepanelen,... De schilderwerken langs spoor 1 vorderen, waardoor de tentoongestelde stukken nog beter tot hun recht komen.



De restauratie van de Brossel-motorwagen 551.26 gaat verder in de technische school TIO te Overpelt. De herstelling van het interieur is bijna voltooid. Voor de geïnteresseerden organiseert de school een opendeurdag op 3 juni van 10.00 tot 18.00 uur. Adres: TIO, Dorpsstraat 90, 3900 Overpelt. Freddy DELARBRE, 19 april 2012.

Tegen het einde van het jaar zal het mogelijk zijn, dank zij de Koning Boudewijnstichting, het dak boven de sporen 3 en 4 te vernieuwen.

Wenst u een financiële bijdrage te leveren aan de restauratie van ons museum? Aarzel dan niet en doe een storting op de rekening van de Koning Boudewijnstichting. Elke storting van €40 of meer is fiscaal aftrekbaar. Een attest wordt u automatisch toegestuurd. Zie hieronder voor meer info. Steekt u liever zelf de handen uit de mouwen? Contacteer dan Baudouin Dieu op

nummer +32 (0)475 95 68 93. Enige kennis is niet noodzakelijk, onze medewerkers helpen u graag op de goede weg...

MATERIEEL

Tijdens de eerste maanden van 2012 werd verder gewerkt aan verschillende restauratieprojecten. Onze aandacht gaat momenteel specifiek naar het M1-rijtuig 42.097, de 4605 en de 5149. Uiteraard is er nog het dagelijkse onderhoud aan onze locomotieven. Meer details in ons volgend nummer.

ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail en de Koning Boudewijnstichting

De Koning Boudewijnstichting steunt projecten met een humanitair of een cultureel karakter, en in dit kader diende het TSP een aanvraag in tot het creëren en het inrichten van een Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain.

De procedure die door de Koning Boudewijnstichting voorgesteld wordt is eenvoudig: er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan €40 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde. Het dak boven de sporen 1 en 2 werd intussen vernieuwd en de TSP-shop kreeg zijn definitieve plaats. Het volgend project is de vernieuwing van het dak boven de sporen 3 en 4. De kostprijs wordt geschat op € 110.000.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe? Héél eenvoudig: het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de €40 op jaarbasis overstijgt) stort op bankrekening IBAN BE10 0000 0000 0404 - BIC: BPOTBRB1, Brederodestraat 21, BE-1000 Brussel, met de volgende mededeling: L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar ema wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be. We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...



De bouw van Blok 3 te Spontin is bijna beëindigd. De binneninrichting wordt binnenkort aangebracht. Spontin, 23 april 2012. Foto's CFB / Benoît VAN ASTEN.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

De vernieuwingswerken aan de bochten van Livottes te Spontin-Sources werden tijdig afgerond om de eerste voorziene ritten op paasdag te kunnen uitvoeren.

De belangrijkste werf tijdens de maand april was de vernieuwing van de overweg (OW) 1bis te Spontin-Sources. Deze overweg werd in 1980 aangelegd tijdens de bouw van een ringweg rond Spontin voor het verkeer van de autosnelweg E411 naar Dinant en Yvoir. Wegens de tegenstand van een deel van de bevolking langs het traject, werd slechts een deel van het project gerealiseerd. Het eerste deel, dat effectief werd aangelegd, liet in ieder geval toe dat de vrachtwagens voor de mineraalwaterfabriek niet meer door het dorp moeten rijden.

Tot 2009 werd deze OW ingedeeld als een overweg van vierde categorie. De vrijwilligers van TSP hebben een automatisch waarschuwingssysteem geïnstalleerd om de veiligheid te verbeteren. Hierdoor is dit nu een OW van derde categorie. Het oorspronkelijke wegdek was sterk versleten en de sporen waren verroest doordat ze gedurende 30 jaar aan strooizout werden blootgesteld. Er werd dan ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om de sporen en de houten balken in het wegdek te vervangen, een werk dat door de vrijwilligers in twee dagen werd uitgevoerd. De gemeente Yvoir zag toe op de afwerking van de asfaltlaag, iets wat een bijzondere techniek vereist.

De bouw van een blokpost in Spontin is bijna voltooid. Er zal een Siemens-post geïnstalleerd worden voor de bediening van de seinen. Dit is een belangrijke stap in de realisatie van een functionerende mechanische seininrichting. De installatie van de bedieningshendels en het aanbrengen van de stalen trekdraden kunnen nu beginnen. De stedbouwkundige voorschriften legden ons een houten constructie op, wat er toe leidde dat we al snel beslisten om ons te

laten inspireren door de eerste kleine blokposten die overal op het net te zien waren. Deze posten werden weliswaar volgens dezelfde methodes gebouwd, maar ze hadden elk toch hun eigen karakter.

De plannen werden door een lid in 3D getekend om ons een idee van het gebouw te geven. Op die manier konden eventuele fouten in het ontwerp tijdig op-

gespoord en gecorrigeerd worden. De fundering werd aangelegd door de vrijwilligers van TSP maar de bouw en de plaatsing van de constructie werd uitgevoerd door de AID Tubize (Action Intégrées de Développement), een bedrijf dat gespecialiseerd is in houtbewerking en ecologisch bouwen. Aangezien er voor ons project speciale schrijnwerkerstechnieken toegepast moesten worden (om de oude bouwtechnieken te respecteren), was het een ideaal oefenproject voor een aantal leerlingen uit de afdeling houtbewerking. Het uiteindelijke resultaat is een mooi compromis tussen de financiële beperkingen en de strenge bouwnormen om toch een geloofwaardig spoorweggebouw te realiseren.

Aarzel niet om ons te komen helpen. Er is geen enkele kwalificatie vereist aangezien het werk steeds in groep gebeurt en de onderrichtingen ter plaatse worden gegeven. Het is ook mogelijk om op enkele wekdagen te werken. Naast het onderhoud van de sporen en het materieel, zijn er bijvoorbeeld ook schilderwerken uit te voeren aan perons, seinen,...

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



Twee foto's van de vernieuwingswerken aan de OW 1bis te Spontin-Sources. Bovenaan op 16 april; onderaan: de volgende dag na het einde van de werken. Foto's CFB / Christian AUQUIERE - Alain DEFECHEREUX.



Locomotieven

reeks 13

● NMBS-Logistics heeft geen interesse in de laatste 15 van deze reeks die nog worden gebruikt door NMBS-Mobility. Dit is het gevolg van de dalende goederentrafiek en een beter beheer van de beschikbare tractiemiddelen. De 1346 t/m 1360 worden in de reizigersdienst ingezet, ter vervanging van de 20'en, op de verbinding Brussel - Luxemburg. Dit in afwachting van de homologatie van de reeks 18 op het CFL-net. De draaistellen van locs 1324, 1327 en 1344 hebben de revisiedatum bereikt. Deze locs zullen in park worden geplaatst. De 1320, 1321, 1325, 1328, 1330 t/m 1332, 1334, 1337, 1339, 1341 en 1342 zouden ook afgesteld worden.

● De 1308 was op 20 april in Antwerpen-Noord betrokken bij een ongeval. Men zou haar willen schrappen.

● De beurtrol van de 13'en in Noord-

Frankrijk werd met een dag uitgebreid en er zijn enkele nieuwe treinen in binnenverkeer. Hieronder een overzicht:

44820 ①-⑥ **FGZH 14.10 - XFBGW 19.49**

47757 ③ **LFLZ 12.46 - LNC 14.08**

48704 ③ **FIZG 14.05 - FMS 15.47 - XFTGR 17.15**

49808 ①③④ **GLI 14.40 - LNC 15.13**

49828 ② **GLI 14.40 - LNC 15.13**

Afkortingen: **FGZH:** Gent-Zeehaven, **FIZG:** Muizen-Goederen, **FMS:** Mons, **LFZN:** Feluy-Zoning, **LNC:** Monceau, **XFBGW:** Le Bourget (F), **XFTGR:** Tergnier (F)

reeks 16

● Na de sloop van de 1603 en 1606 op 14 februari 2012 te Deerlijk, was de 1605 in maart aan de beurt. De laatste twee (1601 en 1604) zijn officieel verkocht aan een privéoperator te Bratislava (Slovakije). Het voorschot werd reeds betaald en er werd een aanvraag voor uitzonderlijk vervoer ingediend.

reeks 18

● Reeks 18 is nu alomtegenwoordig in het Belgische spoorweglandschap. Enkel in het

zuidelijk landsgedeelte hebben ze geen enkele reguliere dienst.

De werkplaats van Kinkempois droeg op 5 maart 2012 de 1848 t/m 1855 over aan deze van Oostende.

De omlopen B7 (Oostende) en B8 (Kinkempois) ondergingen op 16 april 2012 weinig veranderingen. Enkel de treinen van de IC O Brussel - Visé werden door Kinkempois overgedragen aan Oostende. Deze twee reeksen tellen momenteel gezamenlijk 42 dagen en omvatten voornamelijk alle IC- en IR-verbindingen die gereden worden met M6- en I11-rijtuigen.

Er zijn momenteel ook een groot aantal 18'en beschikbaar voor de diensten die voorheen exclusief waren toevertrouwd aan reeks 27'en met een automatische GF-koppeling. (IC M Brussel-Zuid - Liers/Dinant). De betrokken rijtuigstammen worden intussen stelselmatig voorzien van een stuurrijtuig.

IN DIENST	IN PARK	MUTATIES	
08501: 22-02-2012 GCR	2306 15-12-2011 FNND	1332: FKR → FNND 01-02-2011	751: -02-2012 RI
08502: 09-03-2012 GCR	2308: 15-12-2011 FNND	1333: FKR → FNND 01-02-2011	970: 10-02-2012 CR
08503: 23-04-2012 GCR	2314: 03-04-2012 FNND	1334: FKR → FNND 01-02-2011	VERNUMMERING
08504: 17-02-2012 GCR	2316: 14-03-2012 FNND	1335: FKR → FNND 01-02-2011	676 → 970: 10-02-2012
08505: 12-03-2012 GCR	2318: 15-12-2011 FNND	1336: FKR → FNND 01-02-2011	VERSCHROOT
08506: 23-04-2012 GCR	2320: 03-04-2012 FNND	1337: FKR → FNND 02-01-2011	962: 02-2012 Keyser, Courcelles
1805: 07-12-2011 NK	2321: 14-03-2012 FNND	1338: FKR → FNND 01-02-2011	972: 02-2012 Keyser, Courcelles
1812: 11-07-2011 NK	2325: 14-03-2012 FNND	1339: FKR → FNND 01-02-2011	1605: 03-2012 Deerlijk
1818: 15-12-2011 NK	2326: 15-12-2011 FNND	1340: FKR → FNND 01-02-2011	2313: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1822: 16-01-2012 NK	2328: 03-04-2012 FNND	1341: FKR → FNND 02-01-2011	2317: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1829: 16-01-2012 NK	2332: 15-12-2011 FNND	1342: FKR → FNND 01-02-2011	2319: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1837: 06-01-2012 NK	2339: 03-04-2012 FNND	1343: FKR → FNND 01-02-2011	2331: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1840: 06-04-2012 NK	2340: 03-04-2012 FNND	1344: FKR → FNND 01-02-2011	2333: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1841: 06-04-2012 NK	2341: 14-03-2012 FNND	1345: FKR → FNND 02-01-2011	2336: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1852: 21-11-2011 NK	2342: 26-03-2012 FNND	1848: NK → FSD 05-03-2012	2337: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1854: 21-11-2011 NK	2343: 03-04-2012 FNND	1849: NK → FSD 05-03-2012	2346: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1855: 07-12-2011 NK	2349: 03-04-2012 FNND	1850: NK → FSD 05-03-2012	2347: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1856: 07-12-2011 NK	2351: 03-04-2012 FNND	1851: NK → FSD 05-03-2012	2348: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1857: 16-01-2012 NK	2355: 14-03-2012 FNND	1852: NK → FSD 05-03-2012	2356: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1858: 15-12-2011 NK	2359: 15-12-2011 FNND	1853: NK → FSD 05-03-2012	2366: 04/05-2012 Keyser, Courcelles
1859: 15-12-2011 NK	2360: 15-03-2012 FNND	1854: NK → FSD 05-03-2012	6201: 11-2011 FKR
1860: 21-11-2011 NK	2362: 14-03-2012 FNND	1855: NK → FSD 05-03-2012	8035: 09-05-2012 FSR
1862: 19-01-2012 NK	2364: 03-04-2012 FNND	UIT REVISIE	8201: 09-05-2012 FSR
1863: 06-02-2012 NK	2367: 03-04-2012 FNND	309: -04-2012 MOD	8203: 09-05-2012 FSR
1864: 19-01-2012 NK	2368: 26-03-2012 FNND	316: 15-02-2012 MOD	8222: 09-05-2012 FSR
1866: 06-02-2012 NK	2369: 15-12-2011 FNND	317: 28-02-2012 MOD	8234: 09-05-2012 FSR
1867: 13-02-2012 NK	2370: 03-04-2012 FNND	411: -02-2012 RI	AFKORTINGEN
1868: 06-02-2012 NK	2371: 14-03-2012 FNND	420: -02-2012 RI	CR: CityRail
1869: 13-02-2012 NK	2373: 15-12-2011 FNND	448: -03-2012 RI	FHS: Hasselt
1870: 24-02-2012 NK	2374: 03-04-2012 FNND	450: -03-2012 RI	FKR: Merelbeke
1871: 24-02-2012 NK	2375: 07-12-2011 FNND	458: -02-2012 RI	FNND: Antwerpen-Noord
1872: 06-03-2012 NK	2377: 15-12-2011 FNND	460: -02-2012 RI	FSD: Oostende
1873: 06-03-2012 NK	SCHRAPPINGEN	462: -03-2012 RI	FSR: Schaarbeek
1874: 12-03-2012 NK	2322: 17-05-2010	503: -03-2012 RI	GCR: Charleroi-Sud
1876: 12-03-2012 NK	2354: 07-06-2010	504: -03-2012 RI	GR: grote revisie
1878: 20-03-2012 NK	2358: 15-04-2010	507: -03-2012 RI	M CR: modernisering CityRail
1879: 20-03-2012 NK	2377: 15-12-2011	733: -02-2012 RI	MKM: Stockem
1880: 29-03-2012 NK	2379: 15-04-2010	737: -03-2012 RI	MOD: gemoderniseerd
1881: 29-03-2012 NK	2380: 15-04-2010	742: -03-2012 RI	NK: Kinkempois
1882: 03-04-2012 NK	2383: 15-10-2010	744: -04-2012 RI	RI: tussentijdse revisie
1883: 03-04-2012 NK	5305: 02-11-2009		RI2: 2de tussentijdse revisie
5708: 01-04-2012 FNND			



FOTO 109-05 ↑ *Op 2 april 2012 werden opnieuw zes locomotieven van Charleroi-Sud naar de Centrale Werkplaats van Cuesmes overgebracht. Het was de 1825 die belast werd met de taak om de 2604, 2623, 2605, 2622, 2327 en 2631 van Charleroi-Sud naar Mons te brengen. Doortocht van de trein te Obourg.* Christian AUQUIERE.

reeks 19

- De eerste twee locomotieven van de reeks 19 zijn op 7 maart 2012 toegekomen te Kinkempois. Het betreft de 1903 en 1904, die in het gezelschap van de 1870 en 1871 arriveerden. De 24 krachtvoertuigen van reeks 19 zijn identiek aan reeks 18, maar beschikken aan een frontzijde over één automatische GF-koppeling. De twee machines moeten nu zeer geduldig op hun homologatie wachten.

reeks 20

- Deze reeks wordt het volgende slachtoffer van de modernisatie van het tractie-

park die momenteel aan de gang is bij de NMBS. De eerste 20'ers die in aanmerking komen, zijn de locs die ingezet worden in de reizigersdienst en stelselmatig vervangen worden door reeks 13. De omloop van de reeks 20 telt nog slechts twee dagen. Deze omvat tijdens de week volgende treinen:

- P7095 Dendermonde - Brussel - Luxembourg,
- 97 "Iris" Brussel-Zuid - Luxembourg - (Zürich)
- 96 "Iris" (Zürich) - Luxembourg - Brussel-Zuid.

Tijdens het weekend slepen ze treinen 91 "Vauban" Brussel-Zuid - Luxembourg -

(Chur) en 96 "Iris". De reeks 20 zal midden juni 2012 verdwijnen op de Luxemburg-lijn. Alle vrijgekomen machines (2001 t/m 2007) worden naar alle waarschijnlijkheid direct in park gezet.

Ook de hun inzet in de goederendienst is niet bepaald rooskleurig. Hun opruststelling is tegen het jaareinde voorzien...

reeks 23

- Op 4 april 2012 viel het doek definitief voor reeks 23. Dit slechts enkele weken na de buitendienststelling van reeks 26. Voor meer informatie over dit onderwerp, zie het artikel op de pagina 10.

- Een eerste partij van 12 machines, bestemd voor schroothandelaar Keyzer te Courcelles, werd op 22 maart 2012 van Antwerpen-Noord naar Monceau overgebracht. Het betreft de 2313, 2317, 2319, 2331, 2333, 2336, 2337, 2346, 2347, 2348, 2356 en 2366.

TSP zal op gepaste wijze een laatste groet brengen aan deze zeer opmerkelijke reeks. We organiseren hiervoor op 23 juni 2012 een afscheidsrit.

reeks 26

- De 33 overlevenden van deze reeks werden samengebracht in de Centrale

← *De reeks 18 sleept de treinen van IC O Brussel-Zuid ↔ Visé. Daarnaast staan ook treinen 477/467 Gouvy ↔ Brussel-Zuid op het programma. Trein 486 (IC O) rijdt naar Brussel.*

Argenteau, 22 februari 2012.
Michel DE ESCH.





FOTO 109-06 Op de IC J Brussel-Zuid – Luxembourg wordt sinds februari 2012, ingevolge een nijpend tekort aan motorstellen van het type 96, opnieuw een gesleepte trein ingezet. De stam is een bont allegaartje van diverse types rijtuigen (I6, I10 en M6) die beschikbaar zijn. Deze rijtuigenstam wordt van maandag t/m vrijdag ingezet op IC J Brussel-Zuid ↔ Luxembourg voor treinen 2106, 2133, 2114 en 2141. IC 2144 omvatte op 15 maart 2012 (in volgorde) twee M6'en, twee I6'en in Memling-livrei, één I10 en één I6. Doortocht te Grupont. Christian VANHECK.

Werkplaats van Cuesmes. De tien machines, die zich nog in Charleroi-Sud bevonden, werden op 2 april (2604, 2605, 2622, 2623 en 2631) en 12 april (2613, 2621, 2627, 2629 en 2633) overgebracht naar Cuesmes.

reeks 27

- De 27'en worden momenteel ingezet voor het slepen van P-treinen. Het komt wel eens voor dat ze moeten invallen voor een defecte 18. Bij zeer grote uitzondering mogen ze een goederentrein slepen.

reeks 28

- De 2833 wordt sinds 18 april 2012 niet meer gebruikt door NMBS-Logistics. De loc wordt nu ingezet door Railtraxx treinen tussen Genk-Goederen en Frankfurt am Main (D).

↗ *Trein 37341 (Châtelet - Genk-Goederen) is met met rollen staalplaat onderweg en wordt gesleept door de 1306 + 1320. Marche-les-Dames, 23 maart 2012. Guy SMETZ.*

FOTO 109-07 → De 1358 werd op 10 april laatstleden ver-eeuwigd te Leuze. De loc heeft Thalys-motorstel 4301 aan de haak, dat werd overgebracht van de SNCF-werkplaats van Hellemmes (nabij Lille) naar de HST-werkplaats van Vorst-Zuid na een brand in een van de motoren nabij Arras. Het was de eerste maal dat zulk een overbrenging werd uitgevoerd met een 13. Sinds een aantal jaren voeren de motorstellen deze transfers op eigen kracht uit via de HSL 1. Daarvoor gebeurde dit type van transport hoofdzakelijk met behulp van een BB 36000 van SNCF of een 12. Philippe GOUSSET.



De allerlaatste commerciële ritten van de reeks 23



FOTO 109-08 De allerlaatste goederentrein die door de reeks 23 werd gesleept, reed op 30 maart 2012 met de 2364 en 2372 in treinschakeling. Deze combinatie was al enkele dagen voor het definitieve einde onderweg, zoals op 20 maart met trein 37340 Châtelet-Formation - Genk-Goederen, hier gefotografeerd te Floreffe. Serge MARTIN.

De locomotieven van de reeks 23 overleefden hun jongere zusjes van de reeks 26 amper drie maanden. Deze laatste reeks werd op 13 december 2011 voor het laatst ingezet (met uitzondering van de 2627 en 2633 die rijvaardig gehouden werden voor de door TSP georganiseerde memorabele afscheidsrit van deze reeks op 24 maart 2012).

Op 1 maart heeft de directie Materieel beslist om de laatste 26 exemplaren van

de reeks 23 van Antwerpen-Noord niet meer in te zetten. Toch bleven enkele locomotieven rijden tot het verstrijken van hun revisietermijn. Zo bleven er op 15 maart nog een tiental machines actief: de 2314, 2320 (gebruikt in Hasselt voor het testen van de rijtuigverwarming), 2328, 2339, 2340, 2343, 2349, 2351, 2357, 2364, 2365, 2367, 2370 en 2372.

Deze laatste machines zouden eind maart geschrapt zijn.

De laatste ritten in het goederenvervoer werden uitgevoerd door de 2364 en 2372 in treinschakeling. We publiceren hier hun laatste diensten met de werkelijke uren:

Nacht van 29 op 30 maart:

- trein 22125 (2372 + 2364): Antwerpen-Noord 21.12 - Zeebrugge 00.17

- los (2364 + 2372) Zeebrugge-Pelikaan 01.18 - Antwerpen-Noord 03.50

FOTO 109-09 De 2365 reed de laatste dienst voor de reeks 23. Op 3 april sleepte ze trein P8282 Antwerpen-Noorderdokken - Aarschot. Tien dagen eerder, op 23 maart, stond deze locomotief samen met de 2370 voor trein 52700 Antwerpen-Noord - Clabecq, klaar voor het vertrek. Serge MARTIN.



Op 30 maart:

- trein 44864 (trein met bestemming Woippy) (2364 + 2372) Antwerpen-Noord 06.04 - Monceau 09.32
- trein 57200 (2372 + 2364): Monceau 10.12 - Antwerpen-Noord 13.06
- trein 52700 (2364 + 2372): Antwerpen-Noord 14.34 - Clabecq 14.34
- trein 57205 (2372 + 2364): Clabecq 18.39 - Antwerpen-Noord 20.28
- trein 52701 (2364 + 2372): Antwerpen-Noord 21.13 - Monceau 00.01

Op 31 maart:

- trein 57203 (2372 + 2364): Monceau 00.43 - Antwerpen-Noord 02.59)

De allerlaatste rit vond uiteindelijk plaats op 3 april, met een reizigerstrein. De eer viel te beurt aan de 2365. Ze sleepte die dag de trein P8282 Antwerpen-Noorderdokken 18.06 - Aarschot 19.05, bestaande uit vier M4-rijtuigen, als vervanging van een 27.

Zij bracht de lege rijtuigenstam 7282 terug tot Antwerpen-Schijnpoort en reed los naar de TW Antwerpen-Noord, waar zij werd afgesteld.

De 2329 bevindt zich te Antwerpen-Schijnpoort voor het testen van de rijtuigverwarming.

Vandaag zijn nog slechts de vier 23'en

Op 26 maart is het einde nabij. De 2343 en 2314 sleepten die dag de meetrein van B-Telecom van Antwerpen-Zandvliet naar Schaarbeek, hier gefotografeerd te Deurne. Op 28 maart kwamen ze nog een allerlaatste keer in actie met deze trein, waarna ze definitief aan de kant werden gezet. Maarten SCHOUBBEN.



FOTO 109-10 Op 16 maart, enkele dagen voor het einde van de reeks, slepen de 2364 en 2372 de trein 52100 Antwerpen-Noord - Gent-Zeehaven. Doorrit te Schoonaarde in de laatste zonnestrallen van de dag. Serge MARTIN.

van Kinkempois in dienst die gebruikt worden als opduwlocomotief op de hellende vlakken van Liège. Het gaat om de 2309, 2311, 2315 en 2334. Strikt genomen worden ze niet "commercieel" ingezet maar ze geven ons nog enige tijd de kans om deze reeks in actie te zien - zij het dan achteraan een trein in plaats van vooraan.

Hoelang deze inzet nog zal duren is niet te voorspellen...

De volgende treinen worden nog van maandag t/m vrijdag door een 23 opgeduwd (er zijn geen opduwdiensten voorzien op zaterdag en zondag):

Locomotief 1

P7400 Liège-Guillemins 06.23

Locomotief 2

IC-F 1728 Liège-Guillemins 06.08

IC-F 1729 Liège-Guillemins 07.05

IC-F 1735 Liège-Guillemins 13.08





FOTO 109-11 Op 25 april werd het Thalysstel PBKA 4301 overgebracht vanuit de HST-werkplaats te Vorst naar de CW Salzannes voor expertise. De herstelling kan er sneller gebeuren dan te Hellemmes. Op 5 maart 2012 brak brand uit in één van de motoreenheden. Dit gebeurde ten zuiden van Arras tijdens een rit naar Paris via de LGV Nord. Het stel werd overgebracht naar het Technicentre d'Hellemmes (F) en vandaar naar Vorst op 10 april. Doortocht te Aiseau van het konvooi, gesleept door de 5512 en 5501. Ch. AUQUIERE.

reeksen 55, 62/63, 77/78

- Er is momenteel een teveel aan locs van de reeks 77/78 (± 35 eenheden). Men begint zich af te vragen of het nog wel de moeite loont om locs van de reeksen 55 en 62/63, die ruim vijftig jaar oud zijn, te reviseren. Men kan dan beter de overtollige 77/78'ers benutten. De staat van de dieselmotoren van de reeks 62/63 is zeer goed, maar de meeste van de 55'ers vertonen sporen van een ver gevorderde slijtage. Daarnaast zijn er nog scheuren in hun onderstel. Zal de 6255 dan een uniek exemplaar blijven?

- De 7800, 7801 en 7802 zouden verkocht zijn aan een Duitse privéoperator. Meer hierover in ons volgend nummer.

↓ **FOTO 109-12** De 6212 reed op 13 maart 2012, met een ballasttrein aan de haak, over de industriële spoorlijn 216 Wondelgem - Evergem-Sluis. Simon DE RIDDER.



REEKS 57 NMBS-Logistics heeft sinds 9 april een achtste G2000. Deze draagt het nummer 5708 en werd gebouwd in 2007 door Vossloh (VSTF 5001670). De loc werd op 22 oktober 2008 geleverd aan Angel Trains Cargo (ATC) en daarna verhuurd aan Euro Cargo Rail onder het EVN-nummer 92 87 0 002010-2 F-ECR. Op 13 april sleepte de 5808, nog zonder NMBS-nummer, trein 49804 Aalst - Nesle Somme. Doortocht te Lauwe. Mattias CATRY.





Het Desiro-motorstel 08502 komt op 17 april 2012 aan te Houyet. Tijdens deze testrit werd het thermisch gedrag van de 25 kV-uitrusting gecontroleerd, specifiek de temperatuur van de transformator. Dominique ALLARD.

Desiro-motorstellen

● De ingebruikname van de Desiro's ondervindt, spijtig genoeg, de nodige problemen. Er werd een oververhitting van de remuitrusting vastgesteld. Hierdoor werden de overdrachten aan de NMBS opnieuw vertraagd.

Begin mei werden reeds 15 stellingen geleverd, waarvan er 12 worden ingezet in commerciële dienst.

Een eerste omloop van zeven dagen zag het daglicht voor de 3kV-motorstellen van Charleroi, met inbegrip van twee P-treinen en de CityRail-verbinding Braine-l'Alleud – Aalst. De enkele motorstellen die momenteel toegelaten zijn op het Belgische spoornet, worden naar alle waarschijnlijkheid ingezet voor volgende treinen:

MM01 + 02

2177 FLS 06.27 – FBD 07.46
2158 FBD 08.14 – FLS 09.33
2181 FLS 10.27 – FBD 11.46
2162 FBD 12.14 – FLS 13.33
2185 FLS 14.27 – FBD 15.46
2166 FBD 16.14 – FLS 17.33
2189 FLS 18.27 – FBD 19.46

MM03 + 04

7106 FBMZ 06.25 – FBD 06.46
2157 FBD 07.14 – FLS 08.33
2180 FLS 09.27 – FBD 10.46
2161 FBD 11.14 – FLS 12.33
2184 FLS 13.27 – FBD 14.46
2165 FBD 15.14 – FLS 16.33

FOTO 109-13 →

Op 8 maart rijdt de 08502 als CR Aalst - Braine-l'Alleud.
Het motorstel rijdt onder lijn 50A te Essene-Lombeek.
Wim DE RIDDER.

2188 FLS 17.27 – FBD 18.46
2169 FBD 19.14 – FLS 20.33

MM05 + 06

7072 FLS 05.42 – FBMZ 06.32
2178 FLS 07.27 – FBD 08.46
2159 FBD 09.14 – FLS 10.33
2182 FLS 11.27 – FBD 12.46
2163 FBD 13.14 – FLS 14.33
2186 FLS 15.27 – FBD 16.46
2157 FBD 17.14 – FLS 18.33

MM07

2179 FLS 08.27 – FBD 09.46
2160 FBD 10.14 – FLS 11.33
2183 FLS 12.27 – FBD 13.46
2164 FBD 14.14 – FLS 15.33
2187 FLS 16.27 – FBD 17.46
2168 FBD 18.14 – FLS 19.33

Afkortingen: FBD: Braine- l'Alleud, FBMZ: Brussel-Zuid, FLS: Aalst

De tweespannige Desiro's (25kV/3kV) hebben hun intrede op de Athus-Meuse gedaan. Ze vervangen de 41'en. Sinds 16 maart 2012 worden een of twee

motorstellen vanuit Bertrix ingezet voor de opleiding van bestuurders. Op donderdag en vrijdag rijdt een motorstel volgende L-treinen:

6054 Bertrix 05.56 – Libramont 06.05
6078 Libramont 06.50 – Dinant 08.06
6058 Dinant 08.51 – Libramont 10.08
6082 Libramont 10.55 – Dinant 12.09
6062 Dinant 12.51 – Bertrix 13.56

Een motorstel kan van maandag t/m vrijdag ingezet worden voor volgende P-treinen:

7680 Bertrix 05.31 – Dinant 06.35
7682 Dinant 07.33 – Namur 08.02
8682 Namur 16.51 – Bertrix.18.30

SNCF-motorwagens type BiBi

● DVIS heeft op 10 februari 2012 de definitieve goedkeuring verstrekt voor inzet op het Infrabel-net van de AGC-stellen type BiBi (zie ODB 106 pagina 26-27). De 30 betrokken stellingen zijn: 82623 / 82624 t/m 82669 / 82670, 82695 / 82696 t/m 82701 / 82702 en 82729 / 82730 t/m 82771 / 82772.

Locomotieven 6500 van DBS

● Een treinschakeling van twee diesellocs van de reeks 6400/6500, onder de licentie van DB Schenker Nederland, rijdt sinds 16 april 2012 een heen- en terugrit tussen Kijfhoek en de fabriek van Dow Chemical te Sluiskil (Zeeuws-Vlaanderen). Hieronder de dienstregeling van deze ritten:

44601 ①-⑤ XNKFH 05.10 – FZZ 08.56
45602 ①-⑤ FZZ 09.01 – XNSLU 09.50
45603 ①-⑤ XNSLU 10.34 – FZZ 10.29
44602 ①-⑤ FZZ 10.34 – XNKFH 13.54

Afkortingen: FZZ: Zelzate, XNKFH: Kijfhoek (NL), XNSLU: Sluiskil Dow (NL).





FOTOTHEMA 109 Op 2 mei 2007 passeert de 2635 aan kop van de trein Gremberg - Wembley voor de imposante rotsformatie van Marches-les-Dames. Michel HANSSSENS.

De reeks 26: het is afgelopen...

Zoals aangekondigd in OP DE BAAN 106 zorgde de wijziging in de dienstregelingen van 11 december tot grootse veranderingen in het locomotievenpark door de introductie van de nieuwe locomotieven van de reeks 18. De eerste slachtoffers zijn de 26'en die allemaal op 11 december 2011 buitendienst werden gesteld. De tijd is dus gekomen de belangrijkste feiten uit de geschiedenis van deze reeks, die niet echt geapprecieerd werd door de treinbestuurders, aan te halen...

De voortgang van de elektrificatie van het net op het einde van de jaren '60 maakte de indienstname van nieuwe locomotieven noodzakelijk. Het ging om de lijnen Charleroi - Erquelinnes - Franse grens, Namur - Liège en Liège - Herbesthal - Duitse grens.

Tot dan bestond het locomotievenpark uit:

- 20 locomotieven van het type 101 daterend uit 1949 (latere reeks 29),
- 50 locomotieven van het type 122 daterend uit 1954,
- 83 locomotieven van het type 123 (reeks 23) daterend uit 1955,
- 24 locomotieven van het type 125 en 140 daterend uit 1960 (latere reeksen 25 en 25.5);
- 3 prototypes 120.001 t/m 003 daterende uit 1949 (latere 2001 t/m 2003, volgens 2801 t/m 2803)
- 3 prototypes 121.001 t/m 003 daterend uit 1949
- 5 meerspannige locomotieven van het type 150 (1962), de latere reeks 15.



FOTO 109-14 ZW Een zicht op de constructie van een prototype 126 in de fabriek van La Brugeoise et Nivelles in Nivelles op 11 april 1964. Achteraan zien we de bouw van een diesellocomotief van de reeks 1800 van CFL.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



De 126.002, later 2602 na zijn levering in het depot van Ronet in juni 1964. Foto ACEC, verzameling TSP.

De types 122, 123, 125 en 140 afkomstig van het prototype van het type 120 gaven na hun indienststelling alle voldoening.

De NMBS en hun gebruikelijke constructeur ACEC en *la Brugeoise* besloten om een nieuw prototype te ontwerpen. De elektische besturingsuitrusting d.m.v. een JH (Jeumont Heidmann) zou gelijkvormig zijn aan deze van de types 122, 123, 125 en 140, terwijl de kast gebaseerd zou zijn op deze van de meerspanningslocomotieven van het type 150.

De grote vernieuwing waren de tractiemotoren en hun draaistellen speciaal uitgevoerd voor het onderdrukken van wieldoorslip. Het vermogen werd daarentegen met 25% verhoogd om beter te voldoen aan de reizigersdiensten aan 140 km/h en het verhogen van de last van de gesleepte goederentreinen, terwijl de massa van de locomotief daalde.

Zo bekam men het type 126. Vijf prototypelocomotieven werden gebouwd en midden 1964 indienstgesteld, elk met een verschillend antidoorslipuitrusting.

Elk draaistel was voorzien van een dubbele tractiemotor (twee polenparen gemonteerd in hetzelfde lichaam, elk goed voor 1500 V en in serie geplaatst zodat ze onder 3000 V konden werken) met volledige ophanging in het draaistel bevestigd. Beide helften zijn door tandwielen met de wielen verbonden zodat ze zich als een enkele motor gedragen.

Verskillende antislipuitrustingen tegen

het doorslaan van de wielen, zowel mechanische als elektrische, werden in dit type krachtvoertuig geïntroduceerd.

Het is de eerste Belgische locomotief waarop men de lage tractie heeft toegepast die de tractie regelt en voorkomt dat de wielen doorslaan. Onder andere door het verminderen van de trekkracht op het voorste draaistel

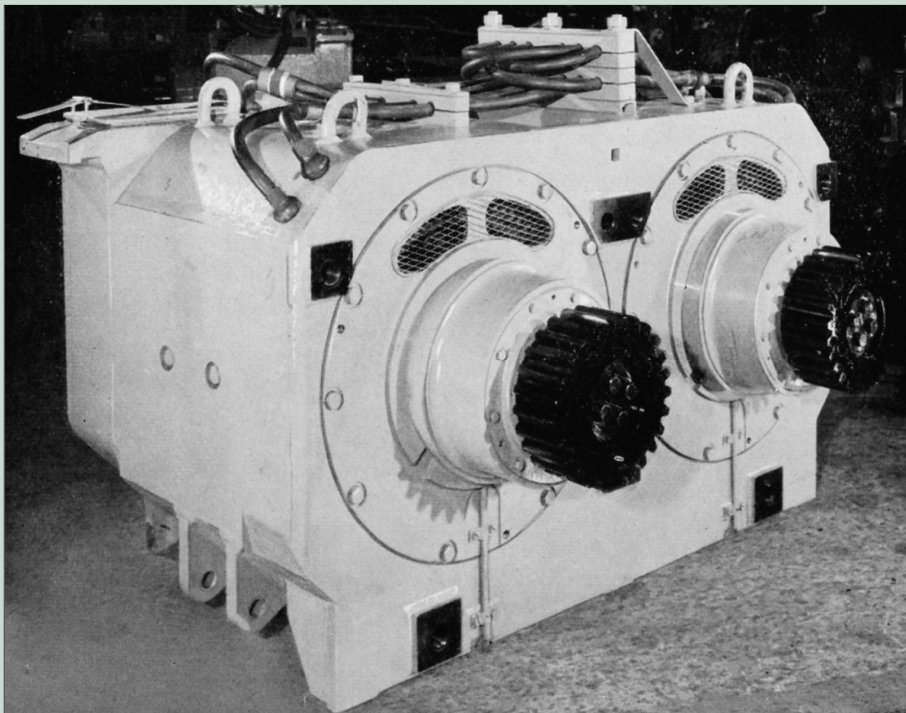
t.o.v. de achterste voorkomt men het stijgen van de kast. "Elk van hen met een verschillend anti-slipdispositief": het gaat om verschillende aanzetkoppels en aanzetweerstand om te bepalen welke de beste resultaten gaven.

Het is eveneens de eerste NMBS locomotief uitgerust met een elektronisch antislipsysteem.



De stuurposten van de types 122 t.e.m. 125 en 140 (latere reeksen 22, 23, 24, 25 en 25.5) waren redelijk klein en de apparaten zoals bv. de rechtstreekse remkraan, waren niet altijd even logisch opgesteld. De stuurposten van het type 126 vormden als het ware een echte revolutie. Ze waren ruim, helder verlicht, alle apparaten bevonden zich op hun ideale positie. Bovendien was hun verwarming zeer efficiënt. Zelfs bij extreme vrieskou kreeg men het behaaglijk warmgestookt, hetgeen bij de oudere types niet altijd het geval was. Deze foto toont de stuurtafel van een 126 prototype, te herkennen aan het tractiewiel identiek aan deze van de types 122 t/m 125 en 140.

Foto ACEC, verzameling TSP.



← Het type 126 was uitgerust met dubbele tractiemotoren. De 2 polenvelden waren in hetzelfde lichaam ingewerkt.

✓ Een beeld van de reductiecast van de transmissie. De beide rotorrondeels zijn in vaste verbinding met het centrale tandwiel met 64 tanden (1). Een tweede tandwiel met 49 tanden (2) solidair met het centrale tandwiel drijft de tussenliggende assen aan (3). Deze laatste drijven op hun beurt een tandwiel met 65 tanden (4) aan d.m.v. een cardan (5) die op de holle as (6) op de wielassen is gemonteerd. Het elastische centrale tandwiel (1) werd gewijzigd na verschillende breuken in de overbrenging.

Foto's ACEC (1 en 2) en Bruno DEDONCKER, verzameling TSP (3).

De draaistellen zijn gelast. De primaire ophanging bestaat uit acht spiraalveren. Twee dwarsgeplaatste veren, in combinatie met bladveren (welke later verwijderd werden) vormen de secundaire ophanging. Een mechanisch anti-stuiterdispositief voorkomt het stuiteren van de draaistellen tijdens de tractie.

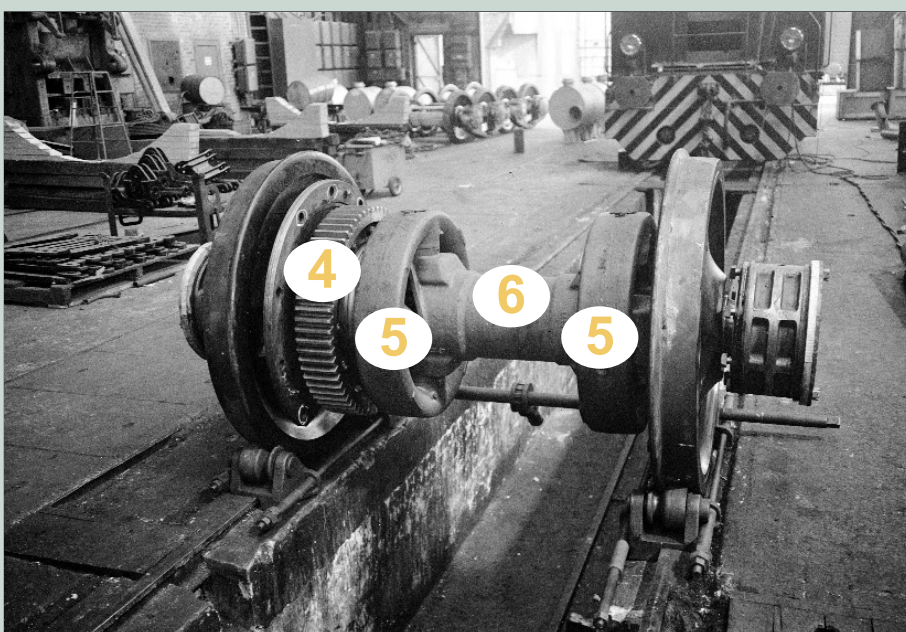
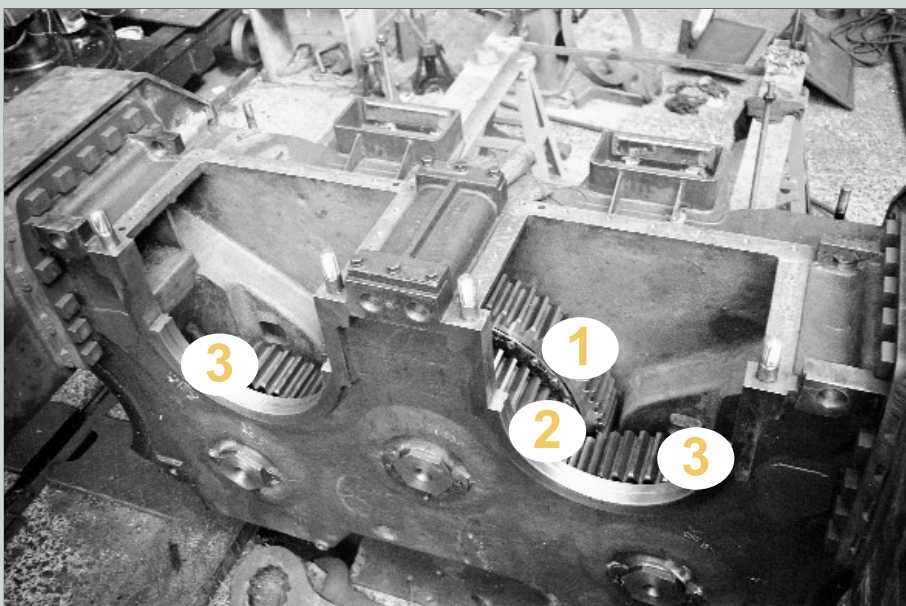
Het remhangwerk van de 5 prototypes was gelijk aan dat van de 22-23, met een remblokhouder langs beide kanten van het wiel. De 26'en van de reeks werden met 2 remblokhouders uitgerust: één aan elke kant van het wiel. Het vervangen van de remblokken was nagenoeg onmogelijk zonder de kast te lichten, waardoor de binnenste remeenheid kon behandeld worden en ze werkten met een maximale druk van 7 bar hetgeen een grote thermische belasting betekende voor de remblokken. Het bijwerken van de afstand tussen remblok en het wiel was verre van perfect.

De remuitrusting bestaat uit een automatische dienstrem met een Oerlikon FV4 remkraan, een directe rem FD1 die enkel de locomotief remt, een noodrem die inwerkt op de automatische rem. De perslucht wordt geleverd door twee Westinghouse compressoren die elk door een 3000 V motor worden aangedreven.

De tractie-uitrusting bestaat uit aanzetweerstand, een nokkenas bediend door een JH-servomotor. De tractiemotoren werden door twee ventilatoren, een per draaistel en elk aangedreven door een 3 kV motor, geventileerd. Het totale vermogen bedroeg 3200 pk (2353 kW) gedurende een uur en 3040 pk (2235 kW) continubedrijf.

Andere nieuwigheid was het aanzetten in de stand "parallel".

Het was oorspronkelijk voorzien om de



→ **Het draaistel van een type 126. De dubbele tractiemotor wordt gedragen door twee dwarsgeplaatste steunbalken (1). Bovenaan de dubbele motor bevinden zich de stroomkabels (2) en de balgen (3) voor de ventilatielucht. We zien ook de glijplaten voor het dragen van de kast (10).**

Foto ACEC.

26'en uit te rusten met recuperatieremming (er was plaats voor voorzien in de machinekamer). Dat is de reden waarom de manipulator een ongebruikte stand "R" heeft. De eenheid werd door gewichtsbalast vervangen.

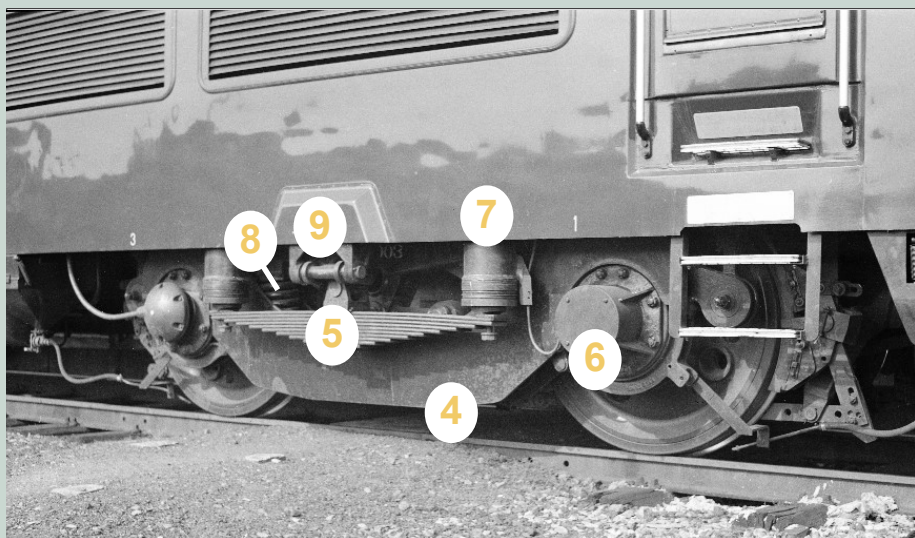
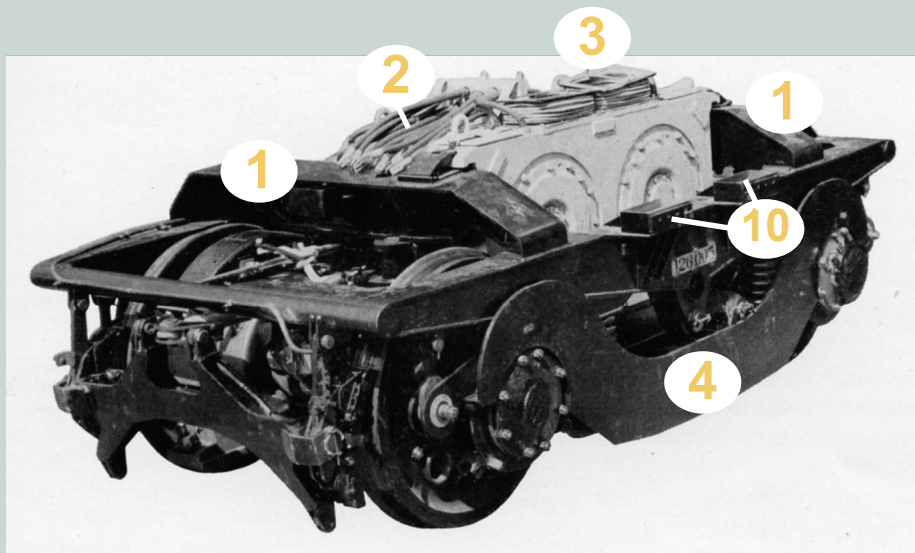
De beide stroomafnemers zijn van het Faiveley-type. Merk hierbij eveneens een evolutie op ten opzichte van de eerste reeksen.

De totale massa bedroeg 82,4 t (92 t voor een type 123). De maximale snelheid was beperkt tot 130 km/h.

→ **Het draaistel van de 126.002. We zien de langs balken (4), de bladveren van de secundaire ophanging (5), de asbussen (6), de schokdempers van de kast (7), de spiraalveren van de primaire ophanging (8) van het Pennsylvania type, de diagonale ophangingssteunen (9).**

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

↓ **De 126.001 en 126.004 op 11 september 1964 in Schaarbeek gefotografeerd. Daniel THIELEMANS.**



De prototypes werden aan de NMBS geleverd op onderstaande data:

- 126.001: 07-06-1964
- 126.002: 07-07-1964
- 126.003: 17-07-1964
- 126.004: 24-08-1964
- 126.005: 09-09-1964

Ze werden onmiddellijk aan een intensief testprogramma onderworpen. De metingen werden bij een snelheid van 10km/h uitgevoerd waarbij een individuele wrijvingscoëfficiënt (een doorslippend monomotor-draaistel van een type 126 vergeleken met een slippende wielas van een type 122) van 0,348; dus 20% beter dan een type 122 waar het coëfficiënt 0,285 bedroeg.

De totale adhesiecoëfficiënt bij het optreden van slipping van een as bij 10 km/h bedraagt 0,351 voor het type 126 tegen 0,258 voor het type 122, dus een winst van 36%.

Op basis van de verkregen resultaten bestelde de NMBS een eerste schijf van 15 machines, de 126.101 t/m 126.115 (latere 2606 t/m 2620), waarvan de uitrusting was gebaseerd op deze van de 126.003. Op deze laatste zetten de motoren door hun parallelschakeling aan met een unieke aanzetweerstand. De antistuiting gebeurt door het shunten van de polenparen van de motoren in het achterste draaistel.

Zij kwamen in dienst tussen juli 1969 en februari 1970:



FOTO BD-10902 De 126.002 aan kop van een testtrein in het station van Jemelle op 27 mei 1964. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

- 126.101: 11-07-1969
- 126.102: 16-07-1969
- 126.103: 13-08-1969
- 126.104: 29-08-1969
- 126.105: 16-09-1969
- 126.106: 01-10-1969
- 126.107: 17-10-1969
- 126.108: 30-10-1969
- 126.109: 12-11-1969
- 126.110: 21-11-1969
- 126.111: 08-12-1969
- 126.112: 23-12-1969
- 126.113: 07-01-1970
- 126.114: 11-02-1970
- 126.115: 23-02-1970

Al snel werden 15 andere locomotieven bijbesteld in 1969: de 126.116 t/m 126.130. Ze werden geleverd tussen februari 1971 en februari 1972 en droegen onmiddellijk de viercijferige nummers die vanaf 1 januari 1971 werden gebruikt: 2621 t/m 2635.

Ziehier hun datum van indienststelling:

- 2621: 05-02-1970
- 2622: 12-02-1971
- 2623: 25-02-1971
- 2624: 10-03-1971
- 2625: 23-03-1971
- 2626: 05-04-1971

FOTO BD-10901 De 126.001 en 126.002 aan kop van een goederentrein naar Arlon ter hoogte van Mirwart. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



2627:	16-04-1971
2628:	30-04-1971
2629:	09-07-1971
2630:	23-08-1971
2631:	26-08-1971
2632:	07-09-1971
2633:	15-12-1971
2634:	04-01-1972
2635:	09-02-1972

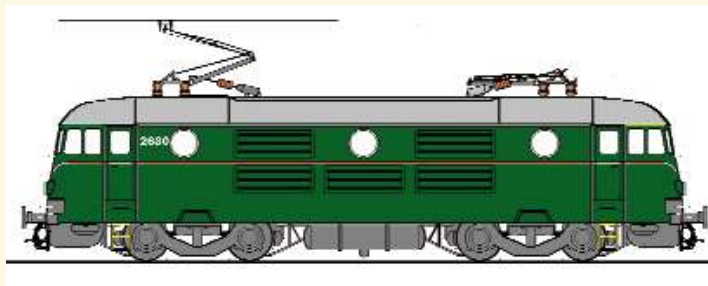
Ondertussen werden op 1 januari 1971 de 126'ers van de eerste en de tweede schijf hernoemd tot de reeks 26:

- 126.001 t/m 126.005 vernoemd als 2601 t/m 2605;
- 126.101 t/m 126.115 vernoemd als 2606 t/m 2620.



Een beeld van de opbouw van het type 126 van de tweede schijf (126.101 t/m 126.115) Robert BODDEWIJN.

2601-2635



Algemeenheden

Effectief:	35
Type:	B'B'
Originele nummering:	
126.001 t/m 126.005	
126.101 t/m 126.115	
2621 t/m 2635	
Nieuwe nummers:	2601 t/m 2605
2606 t/m 2635	
Totale massa:	82,4 t
Uur vermogen:	2590 kW
Continu vermogen:	2470 kW
Aslast:	20,6 t
Aanzetkoppel:	235 kN
Wieldiameter:	1,150 m
Totale lengte:	17,250 m
Wielafstand:	2,550 m
Hoogte van het dak:	3,850 m
Totale hoogte:	4,379 m
Minimum boogstraal:	125 m
Maximale snelheid:	130 km/h

Mechanisch gedeelte

Constructeur: S.A. La Brugeoise et Nivelles, in Nivelles

Bouwjaar:
126.001 t/m 005: 1964
126.101 t/m 126.115: 1969-1970
2621 t/m 2635: 1971-1972

Rem: automatische dienstrem en directe rem. Noodrem ingrijpend op de automatische rem. De automatische rem bevat het regime "reizigers", het regime "goederen" en het regime "hoge druk" (enkel van toepassing bij een noodremming).

De machinistenremkraan is van het type Oerlikon FV4. De rechtstreekse remkraan is van het type FD1.

De locomotief bevat een antisliprem.

Twee compressoren van het type Westinghouse voeden automatisch 2 luchtservoirs met een capaciteit van 1000 l. Elke stuurpost is voorzien van een handrem die ingrijpt op een draaistel.

Draaistel: De locomotief is uitgerust met draaistellen van het monomotor type SFAC

Verwarming: De verwarming van de stuurposten gebeurt door radiatoren en gepulseerde lucht.

Elektrisch gedeelte

Tractie-uitrusting

Bouwer: ACEC, Charleroi

Sturing: Nokkenascontactoren bediend door een elektrische laagspannings servo-motor van het type JH

Tractiemotoren: Volledige ophanging met geforceerde koeling

Aantal: twee dubbel rotormotoren

Vermogen één uur / continu:
1287 / 1176 kW (voor de 126.001 t/m 126.005: 1176 / 1118 kW)

Lagers: rollagers

Transmissie: door 2 niveau's tandwielen en elastische koppeling op holle as

Tandwielverhouding: 3,4

hulpuitrustingen

Twee **compressoren** Westinghouse type 242VBZ tweetraps en 4 cilinders in V, aangedreven door een 3000 V motor van 12 kW.

Twee **ventilatoren** met twee helicoïdale ventilatiewielen voor de koeling van de tractiemotoren van het type "Rateau" aangedreven door een 3000 V motor van 27 kW. Debiet 125 m³ minimum per as.

Een **alternator** voor de batterijlading ACEC type H5019 eenfasig + regelaar 85 V - 35 A. Op de 126.001 t/m 126.005: een **laaddynamo** voor de batterij ACEC type CV266 shunt, spanning: 72 V, stroom: 48 A.

Batterijen bestaande uit 54 elementen van 80 Ah.



FOTOTHEMA 109 De 2603 in het station van Namur. We merken op dat de bladveren van de secundaire ophanging reeds verwijderd zijn. Ze is nog niet uitgerust met kabels voor het rijden in treinschakeling. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTOTHEMA 109 Zomer 1969; enkele dagen na de indienstname verlaat de 126.102 (later 2607) Welkenraedt aan kop van een internationale trein welke ze in Aachen Hbf overnam. Het eerste rijtuig is een I4, gemengd 1e en 2e klas. Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.



Ten opzichte van de prototypes hadden de 126.1 enkele verschillen waarvan de belangrijkste zijn:

- andere plaatsing van de lamellen voor de luchtaanzuiging met de opheffing van twee ronde raampjes per flank;
- kopbalk uitgerust voor het plaatsen van een automatische koppeling;
- oplaadbare batterijen gevoed door een alternator in plaats van een dynamo;
- nieuwe manipulator voor de bestuurder, meer soepeler te bedienen (op de 126 prototypes moest men hiervoor regelmatig de beide handen gebruiken).



FOTO 109-91 ZW ↑

De 126.101, latere 2606, eerste machine van de tweede schijf, gefotografeerd na haar levering aan het depot van Ronet in mei 1969.

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

← Het draaistel van een 126 tweede schijf. We merken het verwijderen van de veren van de secundaire ophanging (zie verwijzing 5 bij de middelste foto op p. 17). Deze veren werden op alle 126 prototypes verwijderd.

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

↓ Op 9 mei 1970 verlaat de 126.102 (latere 2607) het station van Liège-Guillemins aan kop van de exprestrein Paris-Nord - Hannover.

Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.



- Doordat de ophanging te soepel was, wou men de baanligging verbeteren door de secundaire ophanging weg te nemen en koppelde men de kast van de draaistellen los. De kast had in het begin de neiging om te "dansen", vooral in de wisselzones. Het is zelfs gebeurd dat een 126 de perronboorden raakte omdat ze teveel van links naar rechts slingerde...

- Het geluid van de ventilatormotoren van de tractiemotoren was een weinig verschillend. Een kenner kon van ver het verschil maken tussen een 126 prototype en een andere.

Wordt vervolgd...

FOTO 109-14 ↗

De nagelnieuwe 2632 in Brussel-Zuid in 1971.

Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTO 109-15 →

De 2608 in het station van Liège-Guillemins. Ze werd op 13 augustus 1969 in dienst gesteld en droeg het nummer 126.103.

Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTO 109-16 ↓

De 2619 (ex-26.114) op een wachtspoor in het station Aachen Hbf in het gezelschap van een 22.

Foto Julien CASIER, verzameling TSP.





FOTOTHEMA 109 In 1972 rijdt de 2633 de werkplaats van Ronet binnen. Ze overschrijdt de overweg juist voor de wissel aan de ingang van de werkplaats. De locomotief bevindt zich nog steeds in zijn originele staat.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTOTHEMA 109 De 2617 passeert Marchienne-Est aan kop van een ertstrein richting Charleroi-Sud. De enige wijziging aangebracht sedert de indienstname is de vernumming van 126.112 naar 2617.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



454

Levering NMBS: 04-04-1997

Nummering: 454: 04-04-1997

Stelplaatsen: Oostende: 04-04-1997

Uit exploitatie: 19-04-2010, ten gevolge van ongeval te Mons op 19 november 2009 (zie ODB 95 blz.34).

FOTO 109-17 *De IC-D 911 Lille Flandre - Liers bij doorit te Jemeppe-sur-Sambre, 25 oktober 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



2313

Levering NMBS: 27-01-1956

Nummering: 123.013: 27-01-1956
2313 27-01-1956

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 27-01-1956
⇒ Kinkempois: 01-02-1956 ⇒ Ronet: 10-09-1956
⇒ Stockem: 01-10-1956 ⇒ Ronet: 29-06-1957
⇒ Stockem: 01-07-1967 ⇒ Ronet: 27-09-1970
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983 ⇒ Ronet: 03-06-1984
⇒ Merelbeke: 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord: 22-01-1995

Uit exploitatie: 2010

FOTO 109-18 *2313 + 2909, Monceau, 23 augustus 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2319

Levering NMBS: 29-02-1956

Nummering: 123.019: 29-02-1956
2319 29-02-1956

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 29-02-1956
⇒ Kinkempois: 06-03-1956 ⇒ Ronet: 10-09-1956
⇒ Stockem: 30-09-1956 ⇒ Ronet: 29-06-1957
⇒ Stockem: 09-11-1964 ⇒ Ronet: 27-09-1970
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983 ⇒ Ronet: 01-06-1984
⇒ Merelbeke: 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 22-12-2010

FOTO 109-19 *Schaarbeek groep C, 27 december 1980.*
Serge MARTIN.



2359

Levering NMBS: 29-09-1956

Nummering: 123.059: 29-09-1956
2359 29-09-1956

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 29-09-1956 ⇒ Ronet: 16-02-1957 ⇒ Stockem: 25-04-1957 ⇒ Brussel-Zuid: 12-06-1957 ⇒ Ronet: 01-01-1974 ⇒ Stockem: 01-10-1981 ⇒ Ronet: 01-06-1984 ⇒ Oostende: 31-01-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 31-12-2010

FOTO 109-20 *Duffel, 6 augustus 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2369

Levering NMBS: 12-12-1956

Nummering: 123.069: 12-12-1956
2369 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 12-12-1956 ⇨ Ronet:
03-03-1957 ⇨ Stockem: 25-04-1957 ⇨ Brussel-Zuid:
02-06-1957 ⇨ Stockem: 17-01-1958 ⇨ Brussel-Zuid:
28-09-1958 ⇨ Kinkempois: 03-06-1984 ⇨ Ronet:
25-05-1990 ⇨ Oostende: 31-01-1994 ⇨ Antwerpen-
Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 31-12-2010

FOTO 109-21 *Libramont, 8 juli 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2373

Levering NMBS: 25-01-1957

Nummering: 123.073: 25-01-1957
2373 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 25-01-1957 ⇨ Stockem:
17-01-1958 ⇨ Brussel-Zuid: 09-02-1959 ⇨ Kinkempois:
03-06-1984 ⇨ Ronet: 28-05-1990 ⇨ Oostende 31-01-1994
⇨ Antwerpen-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 31-12-2010

FOTO 109-22 *Ronet, 12 oktober 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2381

Levering NMBS: 15-05-1957

Nummering: 123.081: 15-05-1957
2381 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 15-05-1957 ⇨
Stockem: 17-01-1958 ⇨ Brussel-Zuid: 16-12-1958 ⇨
Oostende: 27-12-1968 ⇨ Brussel-Zuid: 01-08-1969
⇨ Kinkempois: 03-06-1984 ⇨ Ronet: 25-05-1990
⇨ Oostende: 31-01-1994 ⇨ Antw.-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 31-12-2010

FOTO 109-23 *Anderlecht, 17 augustus 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2382

Levering NMBS: 19-07-1957

Nummering: 123.082: 19-07-1957
2382 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 19-07-1957 ⇨
Stockem: 17-01-1958 ⇨ Brussel-Zuid: 16-12-1958 ⇨
Oostende: 27-12-1968 ⇨ Brussel-Zuid: 01-08-1969
⇨ Kinkempois: 03-06-1984 ⇨ Ronet: 25-05-1990
⇨ Oostende: 31-01-1994 ⇨ Antw.-Dam/Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 31-12-2010

FOTO 109-24 *Linkebeek, 10 april 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Rijtuigen

RESTO-rijtuigen I10

Sinds 24 april wordt in principe een RESTO I10-rijtuig (nrs. 16.005 t/m 16.008) toegevoegd aan de P7305 Hasselt 06.18 - Brussel-Zuid 07.21, en terug in de P8307 Brussel-Zuid 17.17 - Hasselt 18.20 om het aantal zitplaatsen te verhogen! De deuren zijn echter langs buiten afgesloten.

Rijtuig SR 17.902 geschrapt

Het bar-dancingrijtuig 17.902 werd met het PV nr. 01-12 van 10 februari 2012 afgekeurd, met als motief: niet meer gebruikt. Dit rijtuig werd in 1978 gebouwd met de kast van het 35e Dms-bagagerijtuig dat oorspronkelijk het nr. 17.435 zou krijgen.



↑ FOTO 109-25

Het bar-discorijtuig 17.902 te Vorst-rijtuigen, 7 augustus 2007.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Expo-rijtuigen buiten dienst

De zes Expo-rijtuigen 17.805 t/m 17.810 werden buiten dienst gesteld door PV 02/12 van 9 februari 2012. Het zijn de oude internationale I1-rijtuigen die in 1985 werden verbouwd. (Meer info: ODB 107 p. 36).

Door de schrapping van deze zeven rijtuigen blijven er op het NMBS-net nog 1592 eenheden over.

← FOTO 109-26

Het rijtuig 17.806 (60 88 99 40 026-1), (ex-I1 nr. 13.017, ex-10.075, constructeur: La Brugeoise te Brugge 1939) staat uitgerangeerd te Schaarbeek op 4 april 2012.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← FOTO 109-27

Het rijtuig 17.806 (60 88 99 40 026-1), (ex-I1 nr. 13.017, ex-10.071, constructeur: La Brugeoise te Brugge 1939), gefotografeerd te Ottignies op 26 oktober 1988, is geïntegreerd in de tentoonstellingstrein "Le Train des Jeux". Deze trein doorkruiste België met een overzichtstentoonstelling van de Olympische Spelen naar aanleiding van de Spelen te Seoel. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.





← FOTO 109-28

Rijtuig 17.807 (60 88 99 40 027-9), (ex-I1 nr. 13.016, ex-10.069, constructeur: La Brugeoise te Brugge 1939), in een expotrein "Le Train Côte d'Or du Siècle des Enfants". Schaarbeek, 25 mei 1999. Roger CRIKELAIRE.

FOTO 109-29 →

Rijtuig 17.808 (60 88 99 40 028-7), ex-I1 nr. 13.020, ex-10.074, constructeur: La Brugeoise te Brugge 1939). Deze zes voertuigen werden omgebouwd in 1985 om een expotrein te vormen ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in België. Schaarbeek, 4 april 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← FOTO 109-30

Rijtuig 17.809 (60 88 99 40 029-5), ex-I1 nr. 13.024, ex-10.079, constructeur: La Brugeoise te Brugge 1939). De zes rijtuigen eindigden hun loopbaan met de grijze livrei. Schaarbeek, 25 mei 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 109-31 →

Rijtuig 17810 (60 88 99 40 030-3), ex-I1 nr. 13.012, ex-10.048, constructeur: La Brugeoise te Brugge 1933). Schaarbeek, 4 april 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Verkoop van de laatste AB30

De laatste vijf inox-ligrijtuigen van het type AB30 van de NMBS (gewezen ligrijtuigen type P van de CIWLT) werden verkocht aan het Nederlandse EETC (*Euro Express Trein Charter*). Het zijn de 04530, 04531, 04532, 04543 en 04554 die op 28 april 2009 opzij werden gezet. Meer over deze rijtuigen in *OP DE BAAN* 93 blz. 26-29.

Laatste K4 verschroot

Het laatste K4-rijtuig (ex-USI van de SNCF) werd in februari 2012 verschroot door de firma Keyser te Courcelles. Het was het rijtuig 22.516 (50 88 20 38 416-4, ex-SNCF 50 87 20 37 401-8). Wegens ongevalschade werd dit rijtuig, dat uitgeweken was te Schaarbeek, uitzonderlijk per vrachtwagen naar de sloper gebracht. De laatste K4'en werden op 10 december 2004 buiten dienst gesteld (zie ook *OP DE BAAN* 68).

Afbraak bagagerijtuig 17.815

De generatorpakwagen 17.815 (60 88 99 40 035) werd eveneens bij Keyser te Courcelles afgebroken. Deze werd in 2011 samen met de K1-rijtuigen nrs. 24.019 en 29.129 door TSP verworven. Dit in slechte staat verkerend rijtuig maakte deel uit van een lot K1-rijtuigen die door TSP aangekocht werden (zie *OP DE BAAN* 103 blz.7).

Dit rijtuig werd gebouwd door de firma Germain en in 1934 in dienst genomen als RIC bagagerijtuig met nr. 14.007. In 1956 kreeg het nr. 17.006. In 1976 werd het door de CW-Mechelen omgebouwd tot laagspannings-generatorwagen voor de expotreinen en het verliet de werkplaats op 16 augustus, nog steeds met het nr. 17.006. Het werd later nog tweemaal vernummerd: 17.805 in 1979 en 17.815 op 17 juni 1984.

Het was uitgerust met een 220 V generatorgroep voor het voeden van de toestellen in de expotreinen of in het station tijdens evenementen. Er waren ook haspels met verlengkabels voor het voeden van wat verder geplaatste toestellen.

FOTO 109-34 → *Bagagerijtuig 17.815 wordt op 23 januari 2012 te Schaarbeek op een vrachtwagen geladen.*
Pierre HERBIET.



FOTO 109-32 De laatste vijf AB30 van de NMBS werden verkocht aan de EETC. Het rijtuig 4554 (61 88 70 70011-8) uitgeweken te Vorst-rijtuigen, 5 augustus 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 109-33 Het laatste K4-rijtuig, de 22.516, werd in februari gesloopt. Een laatste foto nabij de werkplaats van Schaarbeek, 3 augustus 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Een HSA-trein met reclame voor de Olympische Spelen



Ter gelegenheid van de Olympische Spelen te London, heeft HSA een volledige stam, bestaande uit zeven ICR Benelux-rijtuigen in een nieuw kleedje gestoken. Deze trein reed de IC Benelux 9213 - 9244 - 9221 - 9252. Doortocht van de IC 9244 Amsterdam CS - Brussel-Zuid te Zevenbergen op 28 maart 2012. Michel DE ESCH.



FOTO 109-35 ↑ Het tweedeklasserijtuig 50 88 82 70 437-8 werd bekleefd met "Brussel". - **FOTO 109-36** ↑ Het eersteklasserijtuig 50 84 10-70 368-2 met de skyline van "London". - **FOTO 109-37** ↓ De trein met achteraan het eersteklasserijtuig 50 84 10-70 364-1.. Dordrecht Zuid, 17 maart 2012. Foto's Armand BEERLANDT.



De Diabolo in dienst

De diabolo zal op 10 juni 2012 in dienst gesteld worden. Hij bestaat uit drie nieuwe lijnsecties, waarvan lijn 25N tussen Schaarbeek en Mechelen de belangrijkste is. Dit is de nieuwe omschrijving van de lijnen (Y = vertakking):

- L25N: Y Alberbrug - Y Abeelstraat (17,6 km);
- L36C: Brussel-Nationale-Luchthaven - Y Machelen-Noord;
- L36C/2: Y Machelen-Zuid - Y Brucargo.

Vanaf 10 juni zullen twee treinverbindingen van de Diabolo gebruik maken:

van maandag t/m vrijdag:

- de IC Q Antwerpen-Centraal - Landen (vroeger Antwerpen-Centraal - Leuven via de lijn 53), met haltes in Antwerpen-Berchem, Mechelen, Brussel-Nationale-Luchthaven, Leuven, Verrijck, Tienen, Ezemaal en Neerwinden;
- de IR i De Panne - Mechelen (vroeger De Panne - Landen), met haltes in Koksijde, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-Sint-Pieters, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord en



FOTO 109-38 Op 26 april reed een goederentrein over de Diabolo voor het uitvoeren van enkele veiligheidstesten. De foto werd op lijn 25N nabij Elewijt genomen. Wim DE RIDDER.

Brussel-Nationale-Luchthaven.

Brussel-Nationale-Luchthaven;

Op zaterdag, zon- en feestdagen:

- de IR o Brussel-Zuid - Mechelen (vroeger Brussel-Zuid - Brussel-Nationale-Luchthaven), met haltes in Brussel-Centraal, Brussel-Noord en

- de L-treinen Antwerpen-Centraal - Brussel-Nationale-Luchthaven (reeks 3250 - vroeger Antwerpen-Centraal - Mechelen), met haltes in alle stations van deze lijn.

FOTO 109-39 Op 28 maart reed het Desiro-motorstel 08003 naar Mechelen. Het werd gefotografeerd op het viaduct over de bundel G van Schaarbeek Armand BEERLANDT.



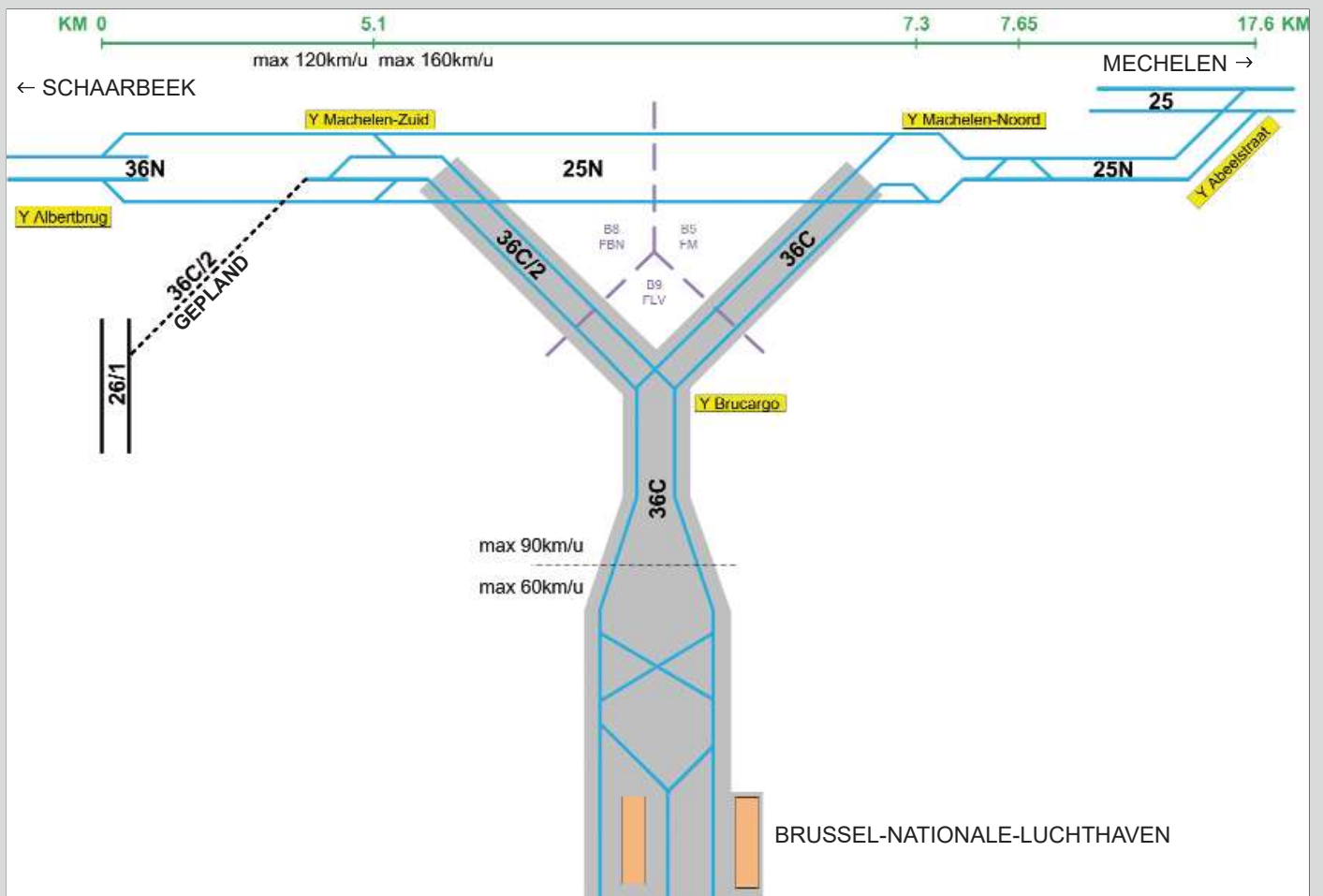
FOTO 109-40 →

Op diezelfde 28 maart reed de 08003 naar Mechelen over de bundel A van het vormingsstation van Schaarbeek. Het motorstel veroorzaakt een stofwolk omdat de nieuwe ballast vanwege het aanhoudende droge weer nog niet gereinigd werd door neerslag.
Armand BEERLANDT.



← FOTO 109-41

De meettrein van B-Telecom op het viaduct over de bundel G van Schaarbeek. De 1341 duwt de trein naar Mechelen. Achter de locomotief zien we de hefbrug van Haren over het kanaal.
Armand BEERLANDT,
14 maart 2012.



De werken te Mons

De werkzaamheden te Mons verlopen volgens de vooropgestelde planning.

Op 11 december kwam de nieuwe bundel "Aviation" in dienst die nu zes sporen telt, waarvan er vier zijn geëlektrificeerd. De bundel wordt bediend door de PLP post van blok 27 en de toegang tot de 15 toegangssporen wordt beveiligd door een systeem met zes sloten.

Op 9 januari werd gestart met de verwijdering van de elektrificatie van de sporen 14 t/m 20 van de goederenbundel. Een nieuwe toegang tot het Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) werd gecreëerd.

Op de terreinen die zo vrijkwamen, komen nieuwe gebouwen (onder andere een hotel en een congrescentrum) en een parking. De gronden moeten nog worden gesaneerd.

Het voorlopige station dat zal bestaan uit 108 containers, afkomstig van het voorlopige station van Liège-Guillemins, moet einde van dit jaar operationeel zijn.

De binneninrichting is beëindigd, enkel de toegangen moeten nog worden aangelegd. De bouw van een tijdelijke voetgangersbrug over de sporen zal starten in de loop van de maand juni samen met de inrichting van een voorlopige parking voor het personeel en een busstation.

De indienstname van dit station is voorzien bij de verandering van de dienstregeling van december 2012. Vervolgens wordt het huidige station buitendienst gesteld, met uitzondering van B27, die in dienst blijft tot de activering van de nieuwe B27. De afbraak van de oude blokpost is voorzien voor het eerste trimester van 2013.

Ondertussen worden de sporen, paar per paar, vernieuwd. Dit betekent dat constant twee reizigerssporen buitendienst zijn, waardoor er slechts vijf in plaats van zeven beschikbaar zijn.

Moelijkheden bij de exploitatie zijn te verwachten, ook al wordt alles gedaan om deze zo veel mogelijk te beperken.

De vernieuwing van het station heeft een onverwacht gevolg: sedert 2 mei werden de pendelritten voor het personeel (HLD 77 + M2) tussen Mons en de CW Cuesmes, vervangen door een bus. Hierdoor verdwijnt de laatste diensttrein van het net.

Spooraansluiting naar Brasschaat buitendienst

Infrabel verwijderde op 21 november 2011 in het station van Kapellen de wissel die toegang gaf tot de militaire spoorlijn naar Brasschaat. Daarentegen plaatste Infrabel nog geen jaar geleden een TBL1+-baken voor de bescherming van deze spooraansluiting...

Nieuwe spoorwegzegel NMBS

Bij het verschijnen van het stripverhaal "De Schoonheid" van François Schuiten, heeft de NMBS-Holding een zegel uitgegeven met de afbeelding van de Atlantic 12.004.

De zegel werd in voorverkoop aangeboden op 21 april in de museumbewaarplaats te Leuven aan 8 euro. François Schuiten was er aanwezig om de zegels van de liefhebbers te tekenen. De zegel kan ook bekomen worden in het Philatelistisch Centrum van de NMBS, Frankrijkstraat 85 te 1060 Brussel (+32 (0)2 525 22 54). Info: <http://www.filatelistisch.centrum@b-holding.be>



De toekomst van de NZV

Infrabel broedt op een aantal oplossingen om de actuele verzadiging van de Noord-Zuidverbinding (NZV) te bestrijden.

- Het eerste project voorziet in de bouw van een nieuwe tunnel (6 sporen) tussen Vorst-Zuid en Schaarbeek en een bijkomende tunnel naar Schuman. We hebben dit project reeds besproken in ODB 105 pagina 32. De kostprijs van dit kunstwerk, ongeveer 5 miljard euro, is echter buitensporig...
- De tweede studie voorziet in de uitbreiding van het station Brussel-Centraal (10 sporen in plaats van de huidige 6). De kostprijs hiervan is ongeveer 3,6 miljard euro.
- De derde optie is de vervanging van de huidige NZV door twee tunnels. De eerste tunnel (6 sporen) verbindt Brussel-Noord met Brussel-Zuid, de tweede (2 sporen) Brussel-Zuid met Schuman. Dit zou 3,6 miljard euro kosten.

De minister van Overheidsbedrijven Paul Magnette zal zich over dit dossier ontfemen. Als alles meezit, dan wordt dit project opgenomen in het investeringsplan voor de periode 2013-2025. Voor deze periode werd een investeringsenveloppe van 21 miljard euro voor de NMBS-groep voorzien. Maar wat geniet de voorkeur?

Neerpelt: beide seinhuizen worden bewaard

De twee seinhuizen van Neerpelt doen momenteel nog dienst. Beide seinhuizen, gebouwd in 1920, beschikken nog steeds over een Saxby-uitrusting. Infrabel neemt in 2014 een nieuwe seininrichting in dienst. Vanaf dan worden de wissels en seinen van Neerpelt bediend door het EBP-seinhuis van Mol. De twee seinhuizen van Neerpelt werden gelukkig in 1997 geklasseerd en mogen daardoor niet afgebroken worden.



De 4132, rijdt als IR 3232 Neerpelt – Antwerpen-Centraal op 28 november 2010 langs blok 4 van Neerpelt. Het tweede seinhuis, S II, is rechts achter de motorwagen zichtbaar. Andy ENGELEN.

Een GEN voor Liège?

De Waalse regio wenst een GEN op te starten in Liège, ter aanvulling van het tramnet. Men zal dit project voorleggen aan de NMBS die hun investeringsplan voor de periode 2013-2025 moet bekenndmaken.

Het project is in twee verdeeld in functie van de beschikbare fondsen: een "light" versie en een "maximum" versie.

In de "light" versie gaat het slechts om één lijn tussen Flémalle-Haute en Liers die de stations of nieuwe stopplaatsen van Val-Saint-Lambert, Seraing-Molinay, Ougrée-Bas, Kinkempois, Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Coronmeuse, Herstal, La Préalles en Milmort zou aandoen.

In de "maximum" versie zijn daarenboven een verbinding Ans - Liers (via de oude lijn 31) inbegrepen en een verbinding Coronmeuse - Cheratte die Bressoux en Wandre zou bedienen.

Hopelijk zal het gezond verstand voor een aanvaardbare oplossing zorgen in deze periode van strenge budgettaire maatregelen.

Gebruikerstevredenheid nog in dalende lijn

De algemene tevredenheid van de pendelaars voor wat betreft de NMBS is andermaal gedaald in 2011 tegenover in 2010. De algemene cijfers komen niet boven de 4,76 op 10 tegen 4,88 in 2010. Het is nog steeds de stiptheid van de treinen die voor problemen zorgt, met een notering van 2,9 op 10. De aansluitingen krijgen slechts een score van 3,37 op 10. Andere zwakke punten zijn de tarieven evenals de mededelingen in de treinen en in de stations. De pendelaars zijn wel positief over het trein- en stationspersoneel. Deze barometer werd opgesteld door de site *Pendelaars.be* en is verre van officieel.



Ontmanteling van lijn 86

↑ **FOTO 109-42** - ↓ **FOTO 109-43** Infrabel is sinds begin dit jaar bezig met de uitbraak van de sectie Frasnes-lez-Anvaing – Leuze van lijn 86. Deze twee foto's, gemaakt op 13 februari 2012, tonen ons het "ontspoorde" station van Frasnes-lez-Anvaing. Het gebouw herbergt tegenwoordig het "Maison du Sucre". De ontmanteling van de volledige sectie werd midden maart afgerond. Pierre HERBIET.



Het leggen van de sporen voor de nieuwe spoor aansluiting naar de industriezone van Courtil (Gouvy) (zie ODB 107 pagina 41) werd aangevat. De linker foto toont ons de uitrit te Gouvy. Het station is op de achtergrond waarneembaar. Voor dit gedeelte van de spoor aansluiting maakt men gebruik van de bedding van de oude spoorlijn 163 Gouvy – Sankt-Vith. Andy ENGELEN.

ETCS op lijnen 36 en 36N

Lijnen 36 en 36N tussen Schaarbeek en Leuven zijn sinds 2 maart 2012 uitgerust met ECTS. Het betreft de eerste lijnsecties die voorzien zijn van deze veiligheidsuitrusting. Het rollend materieel, nog niet uitgerust met ECTS, kan echter zonder beperkingen over beide lijnen rijden. De maximale snelheid van lijn 36N bedraagt 200 km/h, maar dit is enkel van toepassing voor hogesnelheidstreinen.

De seinen die toegang geven tot de betrokken lijnsecties dragen een geel bord met de vermelding ECTS 1 (zie foto links onderaan, Haren – richting Leuven), terwijl de uitritseinen een wit bord met de doorstreepte melding ECTS dragen (zie foto rechts onderaan, inrit Schaarbeek, richting Brussel-Noord).



Publiciteit voor de "Tour de France 2012" op een Thalys-stel

Thalys-motorstel PBKA 4343 kreeg een publiciteitslivrei aangemeten. De aanleiding hiervoor is de start van de "Tour de France 2012" in Liège. Thalys 9309 Paris-Nord - Amsterdam CS werd op 23 maart 2012 tussen Duffel en Kontich vereeuwigd.

Johny BRAUNS.

Zeer goede cijfers voor Thalys

Thalys heeft nooit zoveel reizigers vervoerd dan in 2011, namelijk 6.650.000 of een toename van 3,1 %. Het totale zakencijfer belooft 470 miljoen euro, of +8,4 %. De klanttevredenheid toont een gemiddelde van 85 %, of vier punten beter dan in 2010. De stiptheid bereikt een peil van 90 %, of een gemiddelde

van 87,45 % met een piek in december van 89,3 %.

De vernieuwingen die vorig jaar werden ingevoerd, zoals "Mobile Ticket" zijn een regelrecht succes. Vandaag rijdt 26 % van de Thalysreizigers zonder papieren biljet waarvan 31 % met Mobile Ticket. De grootste aangroei werd genoteerd op de verbinding Paris - Amsterdam, met een toename van 20,1 % in één jaar.

Het ICE-3M-motorstel 4610 van NS Hispeed voerde op 2 april 2012 een testrit uit op de grenssectie tussen Roosendaal en Essen. Doorrit van de trein te Nispen in de richting van Essen. Michel DE ESCH.





De mooiste streken van België

VOEREN - FOURONS

24

De sectie Visé-Haut - Montzen van lijn 24 (Glons - Aachen West) bevat twee tunnels en drie viaducten. Het viaduct van Sint-Martens-Voeren is 251 meter lang. Het overspant Voeren. Op deze sectie rijden enkel goederentreinen van en naar Duitsland. De lijn wordt zeer intens gebruikt en we zien er praktisch alle operatoren die actief zijn in België: NMBS Logistics, Crossrail, Rail Feeding, CAPTRAIN, Transport/Ruhrthalbahn en Railtraxx. De locomotieven van de reeks 28 en de Class 66 hebben praktisch het monopolie op de lijn.

↑ Op 7 februari 2012 overschrijdt motorstel 434 het viaduct in de richting van Montzen. Het betrof een speciale rit voor de lijnstudie van bestuurders. Laurent JOSEPH.

↓ FOTO 109-44 Op 21 november 2011 sleept de G2000 nr. 1101 van Rail Feeding de graantrein 47511 Sas-van-Gent - Aachen West. Deze dienst werd enige weken geleden overgenomen door Crossrail. Michel HANSSSENS.



Carrières de Wallers

Twee diesellocomotieven Brisso-neaux & Lotz van Colas Rail slepen op 3 maart 2012 een ballasttrein tussen de Carrières de Wallers en het station van Anor, via de nieuwe industriële lijn (zie OP DE BAAN 105 blz. 28-29). Omdat deze lijn een grote hellingsgraad heeft, worden de stammen in twee verdeeld.

Peter VAN GESTEL



Certificaat voor Europorte

Europorte, een filiaal voor goederenvervoer van de groep Eurotunnel heeft haar veiligheidscertificaat bekomen om zonder beperking op alle lijnen van Infrabel te mogen rijden. Sedert 13 juli 2011 had Europorte een beperkt certificaat (zie ODB 105 blz. 37).

Met dit nieuwe certificaat kan Europorte verder uitbreiden in België.

FOTO 109-45 →

Doorrit te Rebaix op 8 februari 2012 van een ballasttrein uit Lessines, geslept door de Euro4000 nr. 4006 van Europorte. Philippe GOUSSET.



FOTO 109-46 ↓ *Tijdens de maanden maart en april vertrokken de treinen regelmatig bij daglicht vanuit de aansluiting van Holcim te Obourg. Op 21 maart duwt de G2000 1756 van Europorte (92 87 0002 015-1 E EPF/Vossloh 5001756) haar stam naar de geëlektrificeerde lijnen om via Mons (waar een frontwissel gebeurt), Ath en Tournai naar Frankrijk te rijden. Op dit ogenblik rijden, wegens beperkingen, de Euro4000 via Lessines, terwijl de andere transporten worden toevertrouwd aan de G2000. Christian AUQUIERE.*





● Op 24 februari hebben de Oostenrijkse transportvereniging LKW WALTER uit Wien en de Italiaanse operator G.T.S. (General Transport Service) uit Bari respectievelijk 25% en 10% aandelen in het kapitaal van Crossrail AG, Muttenz bekommen. De operator Hupac heeft haar aandeel vermindert van 25 tot 20 %, terwijl de overige 45% in handen blijven van Jeroen Le Jeune.

● De DE6301, die op 26 maart 2012 de werkplaats binnenreed, verliet haar weer op 13 april, getooid met de rood-witte livrei van Crossrail.

➤ *Sedert enkele weken wordt het graantransport tussen Sas van Gent en Aachen West van Rail Feeding gesleept door Crossrail. Doorrit van trein 41983 Sas van Gent - Aachen West te Rooi nabij Bilzen op 27 februari. Dit convoi rijdt op aanvraag, zonder vaste dienstregeling.*

Maarten SCHOUBBEN.

→ *De DE6301 met de nieuwe livrei van Crossrail.*

Langdorp, 20 april 2012.

Simon DE RIDDER.



↓ *Sedert 31 oktober 2012 sleept CAPTRAIN op maandag, woensdag en vrijdag een cokestransport tussen Seraing (cokerie Arcelor Mittal) en Bottrop. De lege trein 47502 Bottrop - Seraing (Bottrop 12.10 - Aachen West 14.33/48 - Seraing 16.06) verlaat op 20 februari Aachen West en zal dadelijk de tunnel van Gemmenich bereiken. Deze trein rijdt volgens volgende dienstregeling: 47501 Seraing 05.43 - Aachen West 07.15/29 - Bottrop 09.59. De maatschappij TWE (Teutoburger Wald-Eisenbahn) is een Duits filiaal van CAPTRAIN, staat in voor de tractie tussen Aachen West en Bottrop. Michel DE ESCH.*



Duitsland

Einde van de rit voor de BR 217 van de DB

In 1963 bestelde de DB bij Krupp AG een variant op de V160 (als vervolg op de reeks 216), uitgerust met een generator voor de elektrische voeding van de reizigerstreinen i.p.v. de stoomketel die zich in de reeks 216 bevond. Drie prototypes (V162 001 t/m 003) werden gebouwd en geleverd tussen september 1965 en november 1966. Na bevredigende testen in de stelplaatsen van Hamm en Mühlendorf, werd een kleine reeks van 12 locomotieven besteld in 1967. Door de in 1968 gewijzigde manier van nummeren bij de DB, net in het jaar van hun levering, zagen zij het levenslicht met de nummers 217 011 t/m 022.

De 217'en waren B'B' locomotieven met een hydraulische overbrenging. Zij beschikten over een MTU-dieselmotor 16V652TB10 met 16 cilinders die 1427 kW voortbracht en een aparte MAN-dieselmotor D3650 HM3U met 12 cilinders die 386 kW leverde voor de elektrische verwarming van de treinen. Wanneer de locomotief goederentreinen sleepte, werd het extra vermogen, geleverd door de hulpgenerator, eveneens naar de tractiemotoren geleid. Hun maximum-



FOTO 109-47 Op 12 juni 1985 draagt de 217 019 (Krupp 4954/1968, in dienst 6 november 1968 te Regensburg) nog steeds haar originele schildering. We zien haar hier aan kop van een lokale trein op de lijn Weiden - Neukirchen b. Sulzbach-Rosenberg. J-L VANDERHAEGEN.

snelheid, vastgesteld op 120 km/h, kon later verhoogd worden naar 140 km/h, nadat schijfremmen werden geplaatst. De locomotieven van deze reeks werden toevertrouwd aan de stelplaatsen van Regensburg en Hagen-Eckesey. In 1972 werden de vijftien 217'en terug verzameld te Regensburg en hoofdzakelijk ingezet op de lijnen Regensburg - Hof en Nürnberg - Schwandorf - Furth im Wald. In april 1989 werden de eerste twee prototypes, die sinds 1974 bestemd waren

voor het slepen van meettreinen, vernummerd in de reeks 753. Aangezien zij reeds lang vervangen werden aan kop van reizigerstreinen door de reeks 218, de volgende variant van de V160, waarvan de veel krachtigere motor het gebruik van een hulpgenerator overbodig maakte, werden de 217'en toegekend aan DB-Cargo bij de opdeling van de activiteiten van de DB in 1998. Twee jaar later verhuisden zij naar de stelplaats van Mühlendorf, waar ze hun loopbaan beëin-

FOTO 109-48 Op 13 juni 1985 rijdt een zware cokestrein, gesleept door twee 217'en in de buurt van Neukirchen b. Sulzbach-Rosenberg op de lijn Nürnberg - Schwandorf. Op kop rijdt de 217 014 (Krupp 4949/1968). Zij kwam in dienst op 12 september 1968 te Hagen-Eckesey en werd geschrapt in de stelplaats van Mühlendorf op 26 november 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



digden aan kop van talloze goederentreinen die ingelegd werden voor een belangrijk chemisch bedrijf te Burghausen. De aankomst te Mühldorf van een aantal Class 77 van EuroCargoRail (zie ODB102, blz. 34) stelde DB-Schenker in staat om een einde te maken aan de inzet van de laatste vier locomotieven van deze reeks in december 2011. Twee locomotieven zullen bewaard worden: het prototype 217 001 door SVG in het nieuwe museum "Eisenbahn-Erlebniswelt" te Horb, en de 217 014-0 door het DB-Museum in Koblenz-Lützel.

Nieuwe bestellingen bij de DB

Op 3 april 2012 heeft de DB twee bestellingen geplaatst voor motorstellen die bestemd zijn voor het regionale verkeer in de zone Rhein-Ruhr. Deze bestellingen zijn de eersten van een kaderovereenkomst die vorig jaar ondertekend werd door de firma's Stadler, Alstom en CAF voor mogelijk 400 motorstellen. Voor € 140 miljoen heeft Alstom de levering ten laste genomen van 28 drieledige stellingen van het type Coradia Continental voor de lijnen S5 (Dortmund - Hagen) en S8 (Hagen - Düsseldorf - Mönchenglad-



Virtueel beeld van een toekomstig drieledig motorstel Coradia Continental. Alstom.



FOTO 109-49 De 217 015 in de "Verkehrsrot" livree, aan kop van een trein met afval te Tussling op de lijn Mühldorf - Salsburg. Philippe DE GIETER, 28 maart 2007.

bach) van de S-Bahn Rhein-Ruhr. Geschikt voor 160 km/h, bieden zij 343 plaatsen, waarvan 170 zitplaatsen. Zij worden gebouwd in de fabriek van Salzgitter. De tweede bestelling, met een waarde van € 75 miljoen, werd toevertrouwd aan Stadler. Het gaat hier om 14 Flirt-motorstellen voor de verbinding RB42 Münster - Essen - Mönchengladbach.



Virtueel beeld van een toekomstig Flirt-motorstel. Stadler.

Deze bestellingen volgen zeer kort op de aankondiging op 30 maart van een contract van €160 miljoen aangaande de levering door Bombardier van 16 vierledige dubbeldek motorstellen "Twindex" bestemd voor de verbindingen van Hamburg naar Kiel en Flensburg. Al deze nieuwe treinen moeten in dienst komen in 2014.



Bombardier zal de vierledige dubbeldeksstellen leveren van het type "Twindex".

TELEX....

GROOT-BRITANNIË

● De Britse regering heeft groen licht gegeven voor de bouw van een hogesnelheidslijn tussen London en Birmingham. Zij krijgt de naam High Speed 2, is 225 km lang en zal indienst komen in 2026. Rond 2033 kan zijn verlengd worden naar Manchester en Leeds.

NEDERLAND

● In december 2011 heeft de Bentheimer Eisenbahn de 1835 van DB Schenker Nederland (ex-NS) gekocht om containertreinen te slepen tussen Coevorden en Kijfhoek.

● Tientallen oude motorwagens van de NS vonden een nieuwe eigenaar:

- de DH 3202, 3208, 3210, 3214, 3216, 3218, 3220, 3223, 3224, 3227, 3228, 3229 en 3230 werden verkocht aan de maatschappij Transferoviar in Roemenië

en werden verscheept in Rotterdam op 30 december 2011;

- de DH1 3101, 3103, 3104, 3106, 3107, 3108, 3109, 3111, 3112, 3113, 3114, 3116, 3117, 3118 en 3119 werden verkocht aan de Argentijnse maatschappij TBA;

- de DE3 113, 116, 117, 191 en 195 en de DH1 3115 en DH2 3215 werden verkocht aan de Roemeense maatschappij Ferrotrans, maar werden nog niet verzonden.

FRANKRIJK

● Het Ministerie van Transport heeft het traject goedgekeurd van de HSL Sud-Europe Atlantique, die Toulouse met Bordeaux en de Spaanse grens zal verbinden over een afstand van 417 km. Zij moet in dienst zijn tegen 2020.

LETLAND

● Pasažieru Vilciens, het reizigersfiliaal van de Letse Spoorwegen LDZ, heeft op 5 april bij de Spaanse firma CAF 34 motor-

stellen en 7 motorwagens besteld van het type Civity. De waarde van het contract belooft 400 miljoen euro.

Gelijkaardige stellingen werden besteld door de regio Friuli Venezia Giulia in Italië (Trieste) en de Spoorwegen te Montenegro. De 41 stellingen zullen geleverd worden tussen midden 2014 en einde 2015: de eerste 6 zullen gebouwd worden in Spanje, de volgende 8 deels in Spanje en deels in de RVR-fabriek te Riga, de rest volledig te Riga. RVR (Rīgas Vagonbūves Rūpnīca) werd opgericht in 1895 en was de grootste leverancier van motorwagens en motorstellen in de Sovjetunie.



Virtueel beeld van een toekomstig Civity-motorstel voor de Letse Spoorwegen.

NEDERLAND

Nieuwe livreien voor de 1600

Gedurende bijna 30 jaar hebben de locomotieven van de reeks 1600 (en 1700-1800) hun originele gele livrei gedragen; enkele uitzonderingen daargelaten. Nadat recent enkele diesellocomotieven van de reeks 6400/6500 werden herschilderd, (zie *ODB 108* blz. 44), heeft DB Schenker zijn "Verkehrsrot" livrei toegepast op de 1612, die de werkplaats verliet op 20 februari 2012. Men kan dus nu de ex-1600'en zien rijden in vier verschillende livreien: met het originele gele kleedje, met de HUSA-livrei (zie *ODB 102* blz. 41), de LOCON-livrei (zie *ODB 106* blz. 37) en voortaan ook in de rode DB Schenker-livrei.

DB Schenker heeft de 1600'en terug verworven bij de fusie van NS Cargo en DB Cargo in 2000. Zeven locomotieven zijn nog actief: de 1602 en de 1611 t/m 1616. Tenminste vijf machines krijgen binnenkort de nieuwe schildering.

↗ *Trein 61080 Kijfhoek - Sittard wordt gesleept door de 1615. Dordrecht Zuid, 6 april 2012. Jeroen DE VRIES.*

→ *Op 28 februari 2012 rijdt de 1612 voorbij Dordrecht met dezelfde trein 61080 (Kijfhoek - Sittard). Jeroen DE VRIES.*

↓ *Locon kocht vier locomotieven van de reeks 1800 van NS-Reizigers. De 9905 (ex-1836 NS) kreeg de nieuwe oranje Locon-livrei en sleept de container trein 50581 (Almelo - Maasvlakte). Moordrecht, 22 maart 2012. Michel DE ESCH.*





Om te besparen op de stookolie, wordt de kalktrein 49667 (Veendam - Hermalle-sous-Huy) gesleept door een 1600 van HUSA tussen Onnen en Sittard. De Class 66 blijft voor de trein. Doorrit te Heeze op 23 maart 2012 met de 1621 HUSA vooraan en de 653.05 van de RuhrtalBahn. Michel DE ESCH.

NS: einde van de motorstellen '64

Waarschijnlijk worden nog dit jaar de laatste motorstellen type '64 van de NS uit dienst genomen. Ze rijden nu nog tussen Zwolle en Emmen, maar ze vertrekken ook nog uit Eindhoven en Maastricht.

Eén van hen, de 919, kreeg een nieuwe toekomst. Dit stel werd begin dit jaar overgenomen door Connexxion van NS en wordt samen met de "Protos"-motorstellen van Connexxion, ingezet op de "Valleilijn" tussen Amersfoort - Barneveld - Ede-Wageningen. De 919 vervangt de 867 ex-NS die moet worden gereviseerd.

De zijwanden van de 919 kregen het Connexxion-blauwe livrei. Het blijft in dienst tot de levering van het eerste Flirt-motorstel van Stadler begin 2013.

↓ *Op 6 februari rijdt de 919 trein 31439 Amersfoort - Barneveld Centrum. Hier zien we het stel bij de stopplaats Barneveld Noord. Michel DE ESCH.*



↑ *Terwijl een groot aantal motorstellen van het type '64 reeds geschrapt werden, werd de bejaarde 471 ondanks alles hersteld en weer in dienst genomen. De ijzige winter heeft een chaos doen ontstaan op het net en erg veel rollend materieel bleef met defecten aan de kant staan. De 471 heeft niet geleden van de kou. Ze rijdt op 4 februari trein 5235 Tilburg Universiteit - Weert. Doorrit te Boxtel. Michel DE ESCH.*





↑ SBB Cargo is actief in Nederland en gebruikt daarvoor TRAXX'en van Railpool. Op 24 maart slepen de 186 108 en 186 103 de SBB Cargo 40200 (Busto Arsizio - Waalhaven Zuid) over de Betuwelijn, hier in de buurt van Haften. Michel DE ESCH.

↓ Het Oostenrijkse RTS (Rail Transport Service) is ook actief in Nederland voor het transport van infrastructuurmaterieel. Op 16 april sleept de G2000 nr. 1458 van RTS een trein met zware machines voor spoorwerken door Ede, tussen Emmerich en Maarn Goederen. M. DE ESCH.



↓ LOCON Benelux (zie ODB 106 p.37) bezit twee locomotieven ex-202/203 van de DB (ex-V100 DR). Op 24 maart 2012 komt de 220 in LOCON-livrei aan te Moerdijk met een afvaltrein afkomstig uit het Zeeuwse Sloehaven. Michel DE ESCH.





FRANKRIJK: een Flirt van de SBB in volle proefperiode

Sinds begin 2012 voert een "Flirt"-stel van Stadler, (type RABe 522 van de SBB), een testprogramma uit op de lijn Paris - Strasbourg met de bedoeling om deze reeks in te zetten voor de grensoverschrijdende diensten in de Elzas tussen Basel en Mulhouse. Op de foto de testrit van het stel als trein 805853 Meaux - Epernay op 22 februari 2012. Gil LAURENT.

Denemarken

CFL Cargo Denmark CFL Cargo Sverige

Sinds maart 2011 heeft CFL Cargo Denmark de Class 66 T66K 714 (bouwnummer 20008212-2 van juli 2000) in leasing genomen. Deze werd voorheen gebruikt door de TGOJ in Zweden (zie ODB 102 blz. 35). De locomotief behoort toe aan Beacon Rail Leasing Limited en is uitgerust om te rijden op de Deense en Zweedse netten.

CFL Cargo Denmark gebruikt reeds een andere Class 66 sinds 2010: de RL001 (20038545-3, toebehorend aan Ascendos en gebruikt door Railion Nederland met inschrijvingnr. 266 453-0 van 2004 t/m 2009, het Belgische net inbegrepen), maar aangezien deze locomotief niet voorzien is van de Deense veiligheidsuitrusting, mag zij slechts gebruikt worden als versterkingselement in tweede positie achter één van de bolle neuzen ex-DSB van CFL-Cargo Denmark (MX1006, 1023, 1029 en MY1146). Anders dan de T66K 714, die de bordeaux CFL-livree draagt, rijdt de RL001 rond in de groene Ascendos-livree.

FOTO 109-50

De T66K 714 van CFL Cargo wacht op haar volgende inzet in de werkplaats Parborg van CFL Cargo op 5 april 2012. Philippe DE GIETER.

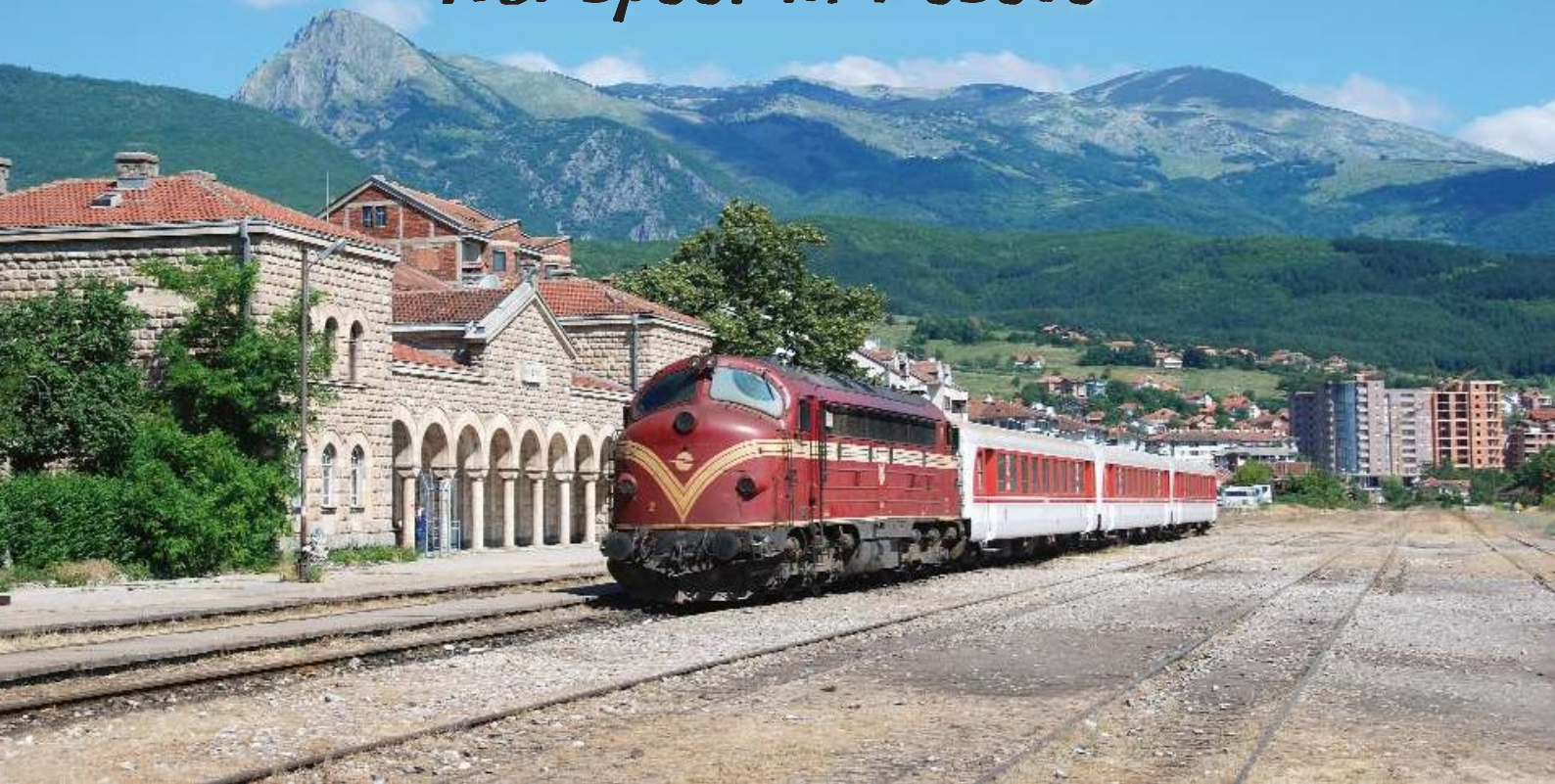
Anderzijds zetten de Luxemburgse Spoorwegen hun uitbreiding in Scandinavië verder: CFL Cargo SA en Svensk Tågkraft AB hebben zich samengevoegd om het spoorwegvervoer tussen Scandinavië en de rest van Europa te ontwikkelen, via aandelen in de Zweedse onderneming voor goederenvervoer MidCargo AB.

CFL cargo beschikt zo over 51 % van het kapitaal van MidCargo AB. De hoofdzetel bevindt zich in Nässjö en heet voortaan CFL Cargo Sverige AB. Deze vennootschap rekent er vooral op om zich eigen te maken aan het regionale verkeer van CFL Cargo Sverige AB in het internationale netwerk van CFL Cargo en hun geografische actieradius te verbreden. CFL Cargo is voortaan in staat om grensoverschrijdend vervoer aan te bieden van Zweden naar Denemarken en vice-versa.

Eén van de hoofdtaken van CFL Cargo Sverige is het slepen van containertreinen op de verbindingen Göteborg - Karlstad, Boxholm - Oskarshamn, Åhus - Göteborg Hamn en Vaggeryd - Göteborg. Het tractiepark van CFL Cargo Sverige bestaat uit elektrische locs (Ma 825 ex-SJ van 1953, en de Rc) en negen bolle neuzen ex-DSB (de MY1111 met een nieuwe Cumminsmotor en de MX 1004, 1009, 1012, 1031, 1033, 1038, 1041 en 1042). De MX1009, 1038 en 1041 zijn door Svensk Tågkraft verworven in januari 2012. Voordien behoorden zij tot de Deense maatschappij Contec. Met deze overdracht van drie Deense locs naar Zweden, zijn er voortaan meer bolle neuzen ex-DSB in Zweden (29) dan in Denemarken (27, waarvan er 7 bewaard worden als historisch patrimonium)...



Het spoor in Kosovo



De Balkanrepubliek Kosovo heeft een oppervlakte van 10887 km² en telt ongeveer 2 miljoen inwoners. Het is een oude Servische provincie. Het gebied werd zo mee gesleurd in de Balkanoorlog, die voor Kosovo in 1999 een triest hoogtepunt bereikte. Het land is sinds 17 februari 2008 onafhankelijk. Het spoornet wordt beheerd door de Kosvaarse staatsoperator Hekurdhat e Kosovës (HeK) of Kosovske Železnice (KŽ). Het net telt twee hoofdlijnen: Fushë Kosovë (nabij de hoofdstad Prishtinë) - Hani-i-Elezit (aan de grens met Macedonië) en Fushë Kosovë – Pejë (in het oosten). De lijn tussen Fushë Kosovë en de Servische grens wordt momenteel maar deels uitgebaat. Het betreft het traject tussen Zvecan (nabij Mitrovicë) en de Servische grens dat wordt beheerd door de Servische spoormaatschappij ŽS.

Nohab 007 (ex-NSB Di3.641) staat op 26 juni 2011 klaar in Pejë met trein TL4200, richting hoofdstad Prishtinë aan de haak. Het is een van de 4 locs die door de Noorse overheid in februari 2001 werd overgedragen aan UNMIK (United Nations Interim Administration Mission in Kosovo). Jean-François HUART.

Iedere dag rijden er een aantal treinen, beladen met nikkelerts, tussen de mijn van Magure en de verwerkingsfabriek in Drenas (ongeveer een twintigtal kilometers). Op 15 juni 2011 was het "Kennedy 003" (ex-JZ 661.228) die trein 57863 mocht slepen. Dit plaatje werd tussen Dritan en Drenas gemaakt. Jean-François HUART.





Nohab 005 (ex-NSB Di3.619) sleept een aantal oude Schlieren-rijtuigen, afkomstig van de ÖBB, doorheen een prachtig heuvellandschap. Ze heeft IC-trein 761 Prishtinë – Pejë aan de haak. De trein komt op 15 juni 2011 aan in Dritan. De eindbestemming Pejë ligt op ongeveer 90 kilometer ten oosten van de Kosovaarse hoofdstad. Jean-François HUART.

Kennedy 002 (ex-JZ 661.132) mocht, ingevolge een defect aan een “Bolle Neus” van de HeK, op 26 juni 2011 heel uitzonderlijk trein TL 4103 slepen. Deze trein verbindt Fushë Kosovë (gelegen op enkele kilometers van de hoofdstad Prishtinë), het feitelijke zenuwcentrum van het spoornet, met het grensstation van Hani i Elezit. De twee rijtuigen, die getooid zijn in een mooie roodwitte schildering, zijn van Zweedse afkomst (ex-SJ). Jean-François HUART.





Er rijdt iedere dag een trein heen en weer tussen de hoofdstad Pristinë en zijn Macedonische evenknie Skopje. De uit Skopje afkomstige IC-trein 892 komt op 25 juni 2011 aan in het grensstation van Hani-i-Elezit. Loc 661.408 van de Macedonische staatspoorwegen (Makedonski Železniči – MŽ) sleept een ex-SJ rijtuig. Na het vervullen van de nodige douaneformaliteiten, moeten de reizigers het rijtuig verlaten en overstappen in een Kosovaarse trein, die klaar staat op hetzelfde perron. Jean-François HUART.

De Kosovaarse spoorwegmaatschappij nam in 2010 locomotief 010 in dienst. Deze machine werd door de Kroatische firma Gredelj, op basis van het chassis en de draaistellen van de 661.203 gebouwd. De loc kreeg een nieuwe dieselmotor en twee stuurposten. Ze draagt nu een nieuwe rode livrei. De 010 voert op 14 juni 2011 trein 55983 van het vormingsstation van Miradi (nabij Fushë Kosovë) naar Skopje (met tractiewissel te Hani-i-Elezit). Jean-François HUART.





Drie van de vier ex-Noorse Nohab's doen nog dienst in Kosovo. Nohab 008 (ex-NSB Di3.643), op kop van IC-trein 761 Prishtinë - Pejë, nadert op 24 juni 2011 het station van Dritan. Deze plaats is zeer populair bij spoorwegfotografen. Op de top van de rechte rotspartij kan je de vlaggen van Kosovo en Albanië waarnemen. Jean-François HUART, 20 juni 2011.

Motorwagen 04 reed op 24 juni 2011 als trein TLL 4105 (Fushë Kosovë – Hani-i-Elezit). Hij werd gekiekt tijdens de stop te Bablak. Hij maakte ooit deel uit van de reeks Y1(ex-Y1-1313) van het Zweedse SJ, maar werd in 2007 tweedehands aangekocht. Er zijn nog uit Italië afkomstige eenheden van het type Aln 668 aanwezig, maar deze staan momenteel terzijde in de werkplaats Fushë Kosovë. J-F HUART.



De ex-NMBS 961 en 969 in dienst bij TFT in Italië



FOTO 109-51 De 969 en 961 verlaten Bibbiena als trein 1180 Arezzo - Stia. Philippe DE GIETER.

Op 26 november 2011 heeft de TFT (Transporto Ferroviario Toscano) in het bijzijn van Roberto Vasai, president van de provincie Toscane, een trein ingewijd die gevormd werd met de voormalige NMBS-postmotorstellen 961 en 969 (respectievelijk ex-080 en ex-091). Hun ingebruikname zorgt ervoor dat de voormalige NMBS Budd-motorstellen voortaan minder in actie komen op dit net.

Opmerkelijk is dat de 961 een éénrichtingsmotorstel werd om de kosten te drukken. Een moderne stuurcabine strekt zich uit over de hele breedte van de kast aan het uiteinde van het AB-rijtuig, terwijl het BD-rijtuig haar stuurpost verloor en op het uiteinde de vensters en koplichten werden afgedekt. Er werd echter wel een nieuwe intercirculatie-doorgang gecreëerd (die was dichtgemaakt bij de ombouw tot postmotorstel bij de NMBS).

De 969 behield wel haar beide kleine stuurcabines (weliswaar verplaatst naar de linkerzijde om te voldoen aan de Italiaanse normen) en de twee intercirculatie-deuren. Enkel het AB-rijtuig kreeg een rubberen afdichting rondom de intercirculatie-deur, waardoor het aan de blinde zijde van de 961 gekoppeld kan worden. De 969 zou dus alleen kunnen rijden, maar in de praktijk vormen de twee ex-

postmotorstellen een permanente samenstelling van vier rijtuigen.

De twee nieuwe motorstellen rijden in de omloop van de Ale 056, dat zijn de vijf voormalige NMBS Budd-motorstellen (137, 142, 143, 144 en 149). Zij rijden op de TFT (het voormalige LFI, La Ferroviaria Italiana) sinds september 1999 (zie ODB 40, p. 43-45). Hoewel de TFT het materieel met grote zorg lijkt te behandelen en er nieuwe livreeën op aanbrengt, zien de Budd-motorstellen er momenteel afschuwelijk uit. Hun groen-witte livree, die aangebracht werd toen men ze geschikt maakte voor de inzet op het Italiaanse net, gaat ondertussen schuil onder een dikke laag graffiti.

De TFT nam in december 2011 de motorstellen van het type '54 (058, 061 en 083) over van de GTT (01, 02 en 07, ex-SATTI). Dit laat vermoeden dat de Budd-motorstellen op tamelijk korte termijn uit de actieve dienst teruggetrokken kunnen worden. In maart 2012 bevonden de 01 en 02 zich aan de stelplaats van Arezzo-Pesciola. De 07 lijkt dienst te doen als onderdeelbank. Het AB-rijtuig ervan is al ontdaan van een aantal onderdelen en staat aan de kant dichtbij het station Bibbiena. De 138, overgenomen door de LFI/TFT in 1998 maar nooit in dienst genomen, bevindt zich te San Giuliano.

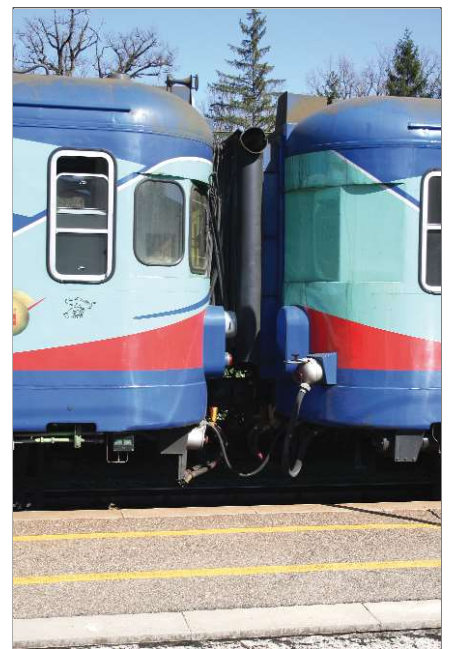


FOTO 109-52 De ex-961 (rechts op de foto) werd een éénrichtingsmotorstel doordat één van de stuurcabines werd dichtgemaakt. Links zien we de 969, waarop beide intercirculatie-deuren werden behouden. Slechts aan de zijde van het AB-rijtuig kreeg de deur een rubberen afdichting. Door deze beperkingen rijden de motorstellen steeds samen. Porrena, 16 maart 2012. Philippe DE GIETER.



FOTO 109-53 De 961 en 969 bij aankomst te Porrena als trein 1173 Stia - Arezzo. Aan deze zijde heeft de 961 een stuurpost over heel de breedte van de kast. Philippe DE GIETER.

FOTO 109-54 Baciano, een stopplaats op aanvraag, bedient een gehucht dat bestaat uit een tiental huizen. Op 16 maart 2012 rijden de 961 en 969 als trein 167 Stia - Auzzo voorbij Baciano. Philippe DE GIETER.





← **FOTO 109-55**

Ondanks hun betreuenswaardige toestand, zijn de twee Budd-motorstellen nog steeds nodig om alle diensten te kunnen rijden.

Op 16 maart 2012 verlaten de 149 en 144 Bibbiena als trein 1180 Arezzo - Stia.

Philippe DE GIETER.



← **FOTO 109-56**

Drie motorstellen van GTT uit Torino werden overgenomen door TFT in december 2011. Het BD-rijtuig van stel 07 (ex-083 NMBS) staat op een zijspoor zonder pantoograaf en het mist eveneens enkele vensters. Bibbiena, 15 maart 2012.

Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 109-57**

Er blijft weinig over van het mooie groen-witte livrei van de Budd's die in 1999 in dienst waren bij LFI.

Op 16 maart 2012 komen de 144 en 149 aan te Giorgi als trein 175 Stia - Arezzo.

Philippe DE GIETER.





FOTO 109-58 TFT lijkt wel een levend museum: trein 26 Sinalunga - Arezzo bestaat uit de gemotoriseerde pakwagens van de elektrische motor-stellen EDz17 en EDz18, meer dan 80 jaar oud! Zij omsluiten een stam Corbellini-rijtuigen ex-FS. Viciomaggio, 17 maart 2012. Philippe DE GIETER.

De Belgische motorstellen worden slechts ingezet op de lijn Arezzo - Stia, waar zij acht heen- en terugritten per dag uitvoeren (vertrek uit Arezzo om 6.10, 9.06, 12.12, 13.10, 15.37, 16.25, 18.25 en 19.15 uur; vanuit Stia om 6.23, 7.33, 11.00, 13.30, 14.21, 16.48, 17.40 en 19.39 uur).

Beide ex-postmotorstellen en een trein bestaande uit twee aan elkaar gekoppelde Budd-motorstellen volstaan om al deze diensten te kunnen rijden. Voor de meeste andere treinen worden de vier Elfo-motorstellen (Alstom, 2005) van de TFT ingezet. Zij zijn sterk verwant met de ALn 501 "Minueto" van de FS. Deze driedelige stellen bieden 122 zitplaatsen

(waarvan 24 in eerste klasse) en kunnen aan 160 km/h rijden.

In de spitsuren zet de TFT nog twee verouderde samenstellingen in. Op de lijn naar Stia worden treinen 1157 (Stia 6.37) en 6176 (Arezzo 13.43) gereden met motorstellen E624.009 en E624.012, die drie bijwagens van het type eBz om-sluiten. De E624'en werden voor de FS gebouwd door Breda, CGE en OMN tussen 1932 en 1935. Naar het zuiden wordt een rijtuigenstel gebruikt dat bestaat uit vier Corbellini-rijtuigen die eveneens afkomstig zijn van de FS, omsloten door gemotoriseerde pakwagens EDz17 en EDz18. Deze samenstelling wordt ingezet voor ritten 6008 (Sinalunga 6.58), 6023

(Arezzo 13.43), 26 (Sinalunga 14.41) en 27 (Arezzo 15.40). De gemotoriseerde pakwagens werden door Fervet en TIBB gebouwd in 1979 en 1980, op het onderstel van de Edz1 en Edz2 die in 1930 geleverd werden door SACFEM.

Bovenop het materieel dat in de normale reizigersdienst wordt gebruikt, bezit de TFT nog een grote hoeveelheid materieel dat in de goederendienst wordt ingezet of als historisch materieel wordt bewaard. Zo zijn er de stoomlocomotieven 640 091, 640 095, 740 329 en 740 462, elektrische locomotieven E626 006, 223 en 311 alsook de diesellocomotieven D341 1041 en 1063.

Philippe DE GIETER

FOTO 109-59

Op de lijn naar Stia worden de motorstellen E624 009 en E624 012 ingezet. Zij zijn in de jaren '30 gebouwd voor de FS. De bijwagens type eVz zijn klein.

De E624 009, als trein 6176 Arezzo - Stia, te Bibbiena op 16 maart 2012.

Philippe DE GIETER.



EEN TWEEDE LOOPBAAN VAN EEN AANTAL EX-NMBS-RIJTUIGEN



FOTO 109-60 De Duitse Pacific 01 1075 (BMAG 11331/1940) van de Stoom Stichting Nederland sleept een speciale trein tussen Gouda en Rotterdam. De trein bestaat uit vijf ex-NMBS rijtuigen van het type K. Moordrecht, 11 oktober 2008. Philippe DE GIETER.

Na hun afdanking bij de NMBS vonden een groot aantal rijtuigen opnieuw werk in binnen- en buitenland. Op de volgende pagina's tonen wij u een overzicht:

- **Frankrijk:** M2-rijtuig 42.387 bij Euro-tunnel (zie ODB 89 pagina 23). De toeristische operator "Train à Vapeur du Trieux" (Paimpol – Pontrieux) heeft 2 M2's (Zie ODB 44 pagina 358) en meerdere types K, L, M2 en I5-rijtuigen doen dienst bij restaurantketen Crocodile;
- **Italië:** M2 en M3-rijtuigen bij FNM (Ferrovie Nord Milano)(zie ODB 94 p. 19);
- **Bulgarije:** MU-slaaprijtuigen (zie ODB 96 pagina 28);
- **Verenigd Koninkrijk:** Rijtuigen types K en M1 op de toeristische lijn van Nene Valley Railway (zie ODB 93 pagina's 30-31);
- **Nederland:** rijtuigen types L, K, GCI en RIC-bagagerijtuig op meerdere toeristische lijnen en AB 30-rijtuigen bij EETC;
- **Luxemburg:** L en I2 AR-rijtuigen verkocht aan de "Compagnie Internationale des Evénements sur Rail" (CIER) en GCI's aan Fond-de-Gras;
- **Marokko:** K1, K2, M1 en I3-rijtuigen;
- **Servië:** I4-rijtuigen (zie ODB 47 p. 36);
- **Cuba:** TEE-rijtuigen (zie ODB 73 pagina 20);
- **Mauritanië:** I3-ligrijtuigen (zie ODB 44 pagina 26);
- **Iran:** twee I5-ligrijtuigen.

We hebben een reeks foto's gekozen van rijtuigen die dienst doen bij een nieuwe eigenaar, maar nog niet besproken werden in *OP DE BAAN*. Van een aantal rijtuigen bezitten wij geen foto's. Mocht u er echter over beschikken, dan mag u ons deze altijd bezorgen.



België

Kortrijk

De restaurantketen "Colmar" (België) en "Crocodile" (Frankrijk) heeft de laatste jaren een groot aantal K-rijtuigen en zelfs een I5, een M2 en een L overgenomen van de NMBS. Deze rijtuigen werden gerestaureerd en nadien nabij de restaurants in België en Frankrijk geplaatst. Ze zijn toegankelijk voor de klanten. Het Colmar-restaurant aan de Doorniksesteenweg te Kortrijk beschikt over K1-rijtuig 21.009 (A). Zij werd ter plaatse gebracht per vrachtwagen op 21 september 1992.

Roger Crikelaire, 21 augustus 2008.



België

Gosselies

Op de terreinen van taverne-restaurant "The World" staan twee K-rijtuigen (ARD 28.906 en 28.907) zodanig opgesteld dat ze een enorme wereldbol lijken binnen te rijden.

*Gosselies, 19 augustus 2008.
Roger CRİKELAIRE.*



België

Drogenbos

Het K1-rijtuig 28.112 (AD) kan je sinds oktober 1997 vinden naast het Colmar-restaurant te Drogenbos. Het draagt sinds 2008 een oranje en donkerblauw kleedje.

*Drogenbos, september 2008.
Roger Crikelaire.*



België

Gilly

Een niet geïdentificeerd L-rijtuig werd te Gilly verbouwd tot ijssalon. Je kan het vinden in de rue Devillez (nabij de N 90) in gezelschap van een van de eerste Airbussen. Zie *OP DE BAAN 61*, pagina 31.
Gilly, 28 juni 2011. Maarten SCHOUBBEN.



België

Oostmalle

Kemba, een bedrijf gevestigd te Oostmalle, plaatste het M2-rijtuig 42.458 als monument langs de weg. Het krijgt dit jaar gezelschap van de Ty2-7173. Deze loc werd door TSP samen met de nieuwe vuurkist voor de 26.101 in het Verenigd Koninkrijk aangeschaft.

Deze M2 werd in juni 2000 aan de "Pier van Blankenberge" geplaatst. Dit rijtuig deed dienst als expositieruimte. Het herbergde de tentoonstelling "City Train". De bezoekers konden hier alle informatie over de bouwwerken aan het complex "De Pier" vinden (zie ODB 43 pagina 43).

*Oostmalle, 19 juli 2011.
Pierre HERBIET.*



België

Ronquières

De Scouts uit Ronquières kochten het M1-rijtuig 42.130 aan om het te gebruiken als lokaal. Het rijtuig werd op 14 april 1988 van Ecaussines-Carrières via lijn 106, toen reeds buiten dienst, tot Ronquières opgeduwd en in de nabijheid van het stationsgebouw afgesteld. Dit rijtuig is sinds een aantal jaren niet meer in gebruik.

FOTO 109-61
Ronquières, 17 juli 2011.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



België

Steenhuffel

Sedert mei 1996 werd het K1-rijtuig 28.118 (AD) op een stukje spoor in de nabijheid van het oude stationsgebouw van Steenhuffel geplaatst (lijnvak Londerzeel - Opwijk van de opgebroken lijn 61). Het rijtuig is eigendom van de VZW "Leireken" en kan gehuurd worden als locatie voor diverse manifestaties (feesten, vergaderingen, enz...). Het beschikt over 45 zitplaatsen, een kleine keuken, airco en over de nodige audioapparatuur.



FOTO 109-62 ↑
FOTO 109-63 →
Steenhuffel (Leireken),
2 juli 2011.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





België

Sivry-Rance

Het oude stationsgebouw van Sivry-Rance (gelegen aan de voormalige lijn 109 Lobbes-Chimay) herbergt het "Centre de Dépaysement et de Plein Air" (of het "Centre d'Etude de la Nature"). Hier krijgen schoolkinderen les over astronomie, klimatologie en andere onderwerpen. Er staan hier sinds 1981 vier L-rijtuigen (32.094, 32.046, 32.061 en 32.080), die dienst doen als leslokaal en laboratorium voor meteorologie. De rijtuigen staan afgesteld op een kort stukje spoor en werden vanuit Charleroi via de weg aangevoerd.

Sivry-Rance, 8 september 2008.
Roger **CRIKELAIRE**.

België

Rebecq

Het M2-rijtuig 41.009 werd in 2010 aangekocht door de VZW "les Vedettes". Het werd ingericht als restaurant en aan het oude stationsgebouw van Rebecq geplaatst.

FOTO 109-64
Rebecq, 28 april 2010.
Jean-Luc **VANDERHAEGEZN**.



België

Emblem

De oude basis van het Britse legerkamp A in Emblem (deelgemeente van Ranst, nabij Lier) huisvest tegenwoordig het PIBA-brandweeroefencentrum (Provinciaal Instituut voor Brandweer en Ambulanciersopleiding). Op de sporen van de oude laadkaai bevinden zich twee M2-rijtuigen die gebruikt worden bij de diverse opleidingen..

FOTO 109-92
Emblem, 20 juni 2009.
Wim De **Ridder**.



Luxemburg

CIER

De “Compagnie Internationale des Evénements sur Rail” (Cier) uit Luxembourg, dat zijn activiteiten in 2012 begon, bezit ex-NMBS rijtuigen 11.902 (I2AR9 en 28.110 (K1AD). Daarnaast bezit CIER diverse oude CIWL-rijtuigen en Wegmann 489 (ex-CFL). Beide rijtuigen ondergingen in Tsjechië, respectievelijk bij Krnov en Ceske Velenice, een revisie. CIER nam van de Nederlandse vereniging Stichting Stadskanaal Rail (STAR) de L-rijtuigen AB141 (ex-NMBS 33.018) en B142 (ex-NMBS 32.164) over. Deze werden op 14 juli 2011 per vrachtwagen naar Esch-sur-Alzette gevoerd. STAR baat de toeristische spoorlijn Veendam – Musselkanaal (nabij Groningen) uit. Het beschikt nog over de L-rijtuigen B143 (ex-NMBS 32.070) en BD144 (ex-NMBS 39.013).



Het buffetrijtuig 11.902 was eerst eigendom van de Duitse vereniging “Intrasuff – Speisewagen betriebsgesellschaft GmbH”.

Luxemburg

Fond-de-Gras

“TRAIN 1900” uit Fond-de-Gras bezit drie GCI-rijtuigen: 91.900 (A), 94.539 (B), 94.544 (B) en vier L-rijtuigen: 31.110, 32.074, 32.127 en 39.026. Ze doen dienst op de lijn Rodange - Fond-de-Gras - Pétange.

Een door de Bt nr. 8 gesleepte trein, verlaat op 1 mei 1995 Fond-de-Gras. De rijtuigenstam bestaat uit (in volgorde) de GCI's 91.100 + 96.544 + 94.539. Tenderlocomotief nr. 8 werd gebouwd door HANO-MAG (2609/1900). De loc werd door ARBED ingezet in de hoogovens van Differdange. Charles OCSINBERG.

Polen: K1- et I1-rijtuigen

Meerdere I1-, K1- en M1-rijtuigen werden in Polen teruggevonden na WO II. Wij publiceerden reeds foto's in ODB 19 p. 50 en ODB 71 p. 24. Hier twee andere rijtuigen die zich in lamentabele toe-stand bevinden te Krakow-Paszow.



Boven: Een oud K1-rijtuig, type C11.

Links: Een oud internationaal rijtuig I1, waarvan het type echter niet meer te achterhalen is.

Frankrijk Vincennes

De restaurantketen "Crocodile", gelegen aan de "Pont de Bezons" (avenue Aubert) te Vincennes (nabij Paris) bezit twee K1-rijtuigen. Het eerste rijtuig is ARD 28.911, het tweede is een voor ons onbekende AD. **Vincennes, 2000.** Vincent CUNY.



Frankrijk

Metz-Augny

In totaal beschikt de keten Crocodile (Colmar in België) over 23 rijtuigen in Frankrijk, voornamelijk van het type K1, maar ook van het type I5, L en M2. Twee K1-rijtuigen zijn te zien bij het restaurant "Crocodile" te Metz-Augny.

Metz-Augny, 8 mai 2009.
Randy PIJPER.



Frankrijk

Noyelles-Godault

De Colmar-groep opende in 1995 zijn eerste Franse vestiging te Noyelles-Godault (nabij Lille). Er werden twee K1-rijtuigen geplaatst. Deze maken deel uit van het restaurant. **Noyelles-Godault, 3 maart 2010.** David HAYDOCK.



Frankrijk

La Vapeur du Trieux

De 141TD740 (ex-SNCF) deed in 2011 dienst als trekkraft van de door Veolia uitgebate toeristische trein "La vapeur du Trieux". Deze reed van mei tot september over de Bretoense CFTA-lijn Paimpol – Pontrieux. De 141 TD 740, geklasseerd als historisch monument, werd in 1932 in het noorden gebouwd door de "Société Française de Construction Mécanique de Denain". De loc begon haar loopbaan met de sleping van RER-treinen in de wijde omgeving van Paris, een taak die ze uitoefende tot aan het einde van de stoomtractie in 1967. De loc werd in 1982 overgenomen door de CFTLP (*Chemin de Fer Touristique Limousin – Périgord*). De stam van de toeristische trein omvat vier 2-assige rijtuigen van het type B7t (donderbussen) van Duitse origine. Deze kwamen na de Tweede Wereldoorlog in Frankrijk terecht als herstelbetaling. Daarbij moeten we nog twee M2-rijtuigen tellen. Die werden in 1996 door NMBS verkocht aan het Nederlandse Lovers Rail (toen een onderdeel van de Connex-groep, tegenwoordig Veolia).

FOTO 109-65 De 141 TD 740 sleept een trein Paimpol – Pontrieux langs de oever van de Trieux. Ph. DE GIETER. Lancerf, 8 juni 2011.



Italië

Castiglione

De "Ferrovie della Valmorea", de spoorlijn gelegen tussen Mendriso (CH) en Castelanza (nabij Milano), werd in 1977 door Ferrovie Nord Milano (FNM) voor alle verkeer gesloten. In 1990 begon men met de heraanleg van de lijn met als doel de uitbating van een internationale toeristische spoorlijn tussen Mendriso (CH) en Malnate (I) door de vereniging *Amici della Ferrovia Valmorea*. Men hoopt op termijn Castiglione Olona te bereiken. Met dit doel in het achterhoofd plaatste men twee M2-rijtuigen op een stukje spoor



op het stationsterrein van Castiglione. Deze doen dienst als lokaal voor de vereniging "Amici della Ferrovia Valmorea". Men tracht van hieruit de lokale bevolking warm te krijgen voor dit project. Het betreft FNM-rijtuigen EB900-36 (ex-NMBS M2-B 42.442 UIC 50 88 20-48 742-1) en EB900-38 (ex-NMBS 2-B 42.350 UIC 50 88 20-48 650-6). De FNM kocht alle M3-rijtuigen 2de klas (19 stuks) van de NMBS, in 1997 gevolgd door een partij M2-rijtuigen (24 eenheden) (zie ODB 32 pagina 9-11 en ODB 41 pagina 21).

Rijtuigen EB900-36 en EB900-38 te Castiglione Olona op 14 augustus 2011.
Alessandro ALBE.

Nederland

MBS

De *Museum Buurt Spoorweg* (MBS) baat de spoorlijn Haaksbergen – Boekelo (7 km) uit. Deze vereniging bezit vier GCI's (waarvan een pakwagen) en een rijtuig van het type K (AD). Alle rijtuigen dragen een variant van het CIWLT-kleedje. Bovendien bezit de MBS een wagen afkomstig van de voormalige maatschappij Mechelen - Terneuzen.

→ **FOTO 109-70**

Deze twee GCI-rijtuigen dragen de MBS-nummers C48 en C46. Haaksbergen, 24 mei 2010.

Philippe DE GIETER.



→ **FOTO 109-71**

De GCI-rijtuigen C48 en C46 bevinden zich middenin deze toeristische trein. De kleine Ct, die het konvooi sleept, draagt het NS-nummer 7853, maar heeft nooit dienst gedaan bij NS. Het betreft een in Zwitserland aangekochte tenderlocomotief. De 7853 (SLM 2079/1910) werd in 1911 geleverd aan Alusuisse te Chippis waar ze dienst deed tot in 1982.

De gelijkaardige locomotieven 7851 en 7852 waren in dienst bij de NS na WO II voor rangeerdiensten te Feyenoord en Rotterdam. Philippe DE GIETER.



→ **FOTO 109-72**

Het K1-rijtuig AD 29 (ex-44.239 NMBS) in zijn CIWLT-kleedje. Haaksbergen, 24 mei 2010.

Philippe DE GIETER.



Nederland

ZLSM

De Zuid-Limburgse Stoom Maatschappij (ZLSM) baat twee spoorlijnen uit: Schin op Geul – Sempelveld – Kerkrade Centrum (23 km, Miljoenenlijn) en Sempelveld – Vetschau (D) (6 km). In het rijtuigenpark bevinden zich 13 van de NMBS afkomstige rijtuigen:

- 7 K1-A (21.010*, 21.016*, 21.020, 21.028, 21.031*, 21.035* en 21.040*);
- 1 K1-AD (28.106);
- 1 K1-BD (29.127*);
- 3 K3-B (22.418, 22.438 en 22.476);
- 1 pakwagen (77.015).

*Deze rijtuigen hebben een rood en beige livrei.

↖ FOTO 109-66

Een speciale trein, gesleept door de 6508 van Railion Nederland (nu DB Schenker Nederland) verlaat op 25 september 2005 Sempelveld.

Philippe DE GIETER.

← FOTO 109-67

De in Zweden aangekochte 1D nr. E2 1040 (Nohab 939/1910) trok op 12 juni 2011 een trein van zeven rijtuigen, waarvan vijf ex-NMBS.

Armand BEERLANDT.

↓ De E 1090 (Nohab 966/1911), een andere Zweedse inwijkeling, rijdt op kop van 3 K-rijtuigen. De rijtuigen hebben een rood en beige tooi.

Schin op Geul, 29 april 1995.
Roger CRIKELAIRE.



Nederland

SSN

De *Stoom Stichting Nederland* (SSN) bezat ooit zes K-rijtuigen en het RIC-bagagerijtuig 17.815. TSP nam in 2011 de K1's 21.019, 29.126, het RIC-bagagerijtuig 17.815 (in januari 2012 verschroot, zie pagina 28) en de NMBS-Holding K1 21.003 over. Bij SSN zijn nog de 21.025, 21.027 en 21.036 in dienst.

FOTO 109-68 Een speciale trein van SSN werd op 11 oktober 2008 vereeuwigd tijdens de doorrit te Moordrecht (Lijn Gouda – Rotterdam). Stoomloc 65 018 (ex-DB, Krauss-Maffei 17897/1956) heeft vijf K-rijtuigen aan de haak. Deze locomotief zal aanwezig zijn op het grote historische gala op de CFB op 11 en 12 augustus. Niet te missen...! Philippe DE GIETER.



Verenigd Koninkrijk

Nene Valley Railway

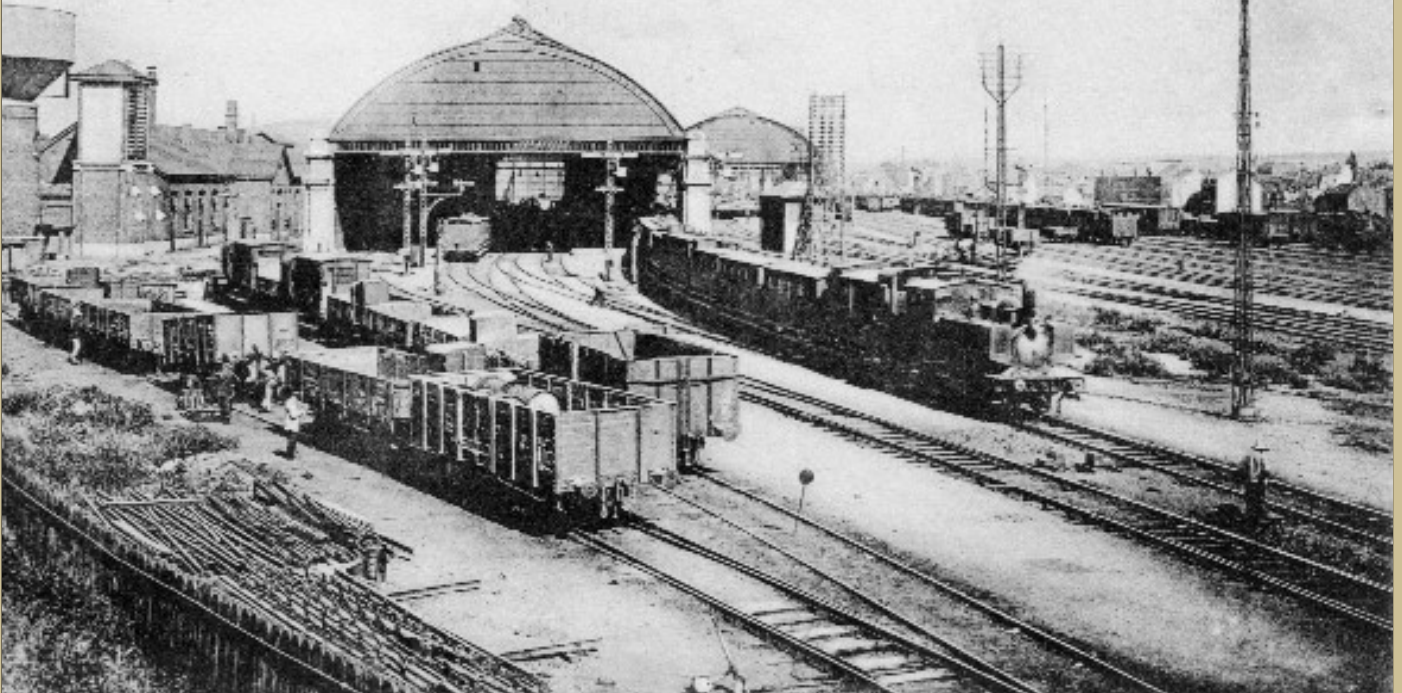
De Britse toeristische spooroperator *Nene Valley Railway* is eigenaar van 4 ex-NMBS rijtuigen, zijnde K1's 21.013 (A), 21.033 (A), 23.009 (AB) en M1 (B10) 42.170 (zie ODB 93 p. 30-31). Alle rijtuigen zijn getooid in de CIWLT-kleuren.

FOTO 109-69 Rijtuigen 42.170 (M1), 21.033 en 21.013 (beide K) wachten op het vertreksein. Wansford, 27 juni 2009. Pierre HERBIET.



CHARLEROI-SUD

Gisteren



Het lijkt moeilijk te geloven dat deze foto's dezelfde plaats tonen. Nochtans gaat het om twee opnames van het station Charleroi-Sud, zij het dan dat er 100 jaar tussen beide foto's ligt. De eerste spoorlijn bereikte Charleroi in 1843, met de opening van het baanvak Luttre - Namur. In 1848 werd Charleroi verbonden met Walcourt, in 1849 met Mons en in 1855 met Leuven. De bouw van het station Charleroi-Sud werd voltooid in 1874, waarschijnlijk naar aanleiding van de inhuldiging van de lijn 124 Brussel - Luttre - (Charleroi). De grote centrale overkapping werd aan het einde van de 19e eeuw voltooid. Ze overspande de sporen 1 t/m 4 (de sporen 5 t/m 7 en volgende bestonden toen nog niet) en de ernaast in het laterale station gelegen doodsporen. Deze overkapping werd afgebroken in 1958 nadat een studie uitgewezen had dat ze zich in een te slechte toestand bevond. De afbraak begon in februari 1958 en ze was in juli voltooid. In totaal gingen 400 t staal, 22 t zink, 1400 m² glas en 140 m³ houten balken tegen de vlakte. De foto bovenaan dateert uit het begin van de twintigste eeuw. We zien een locomotief type 51 van de Belgische Staat rangeren met een trein. Vandaag ziet het hier heel anders uit. Het laterale station is verdwenen en de ring van Charleroi overspant het station.

Vandaag



Dit is Belgisch

PORTUGAL: Bt nrs. 003 en 004 van CP

Op het einde van de 19de eeuw leverde *Cockerill* aan de *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugeses* (Koninklijke Portugese Spoorwegen) twee kleine tenderlocomotieven met twee assen, voor breedspoor 1.676 mm. Zij kregen de nummers 003 en 004 en droegen de constructienummers 1601 en 1602 in 1890.

Twee andere identieke locomotieven werden geleverd door Hartmann in 1881 (001 en 002). De twee Belgische machines bleven zeker in dienst tot in 1972.

De 003 en 004 worden bewaard in het nationaal spoorwegmuseum van Lisboa Entrocamento.

Conversiefout.

Conversiefout.

De locomotief 003 (Cockerill 1601/1890) in het museum van Entrocamento in 2011.

Viktor SCHIFFER, verzameling Roger CRIKELAIRE.

↓ *De 003 in actie in de werkplaats Contumil in oktober 1969. M. SQUIRE, verzameling RATRUST.*





Een tweede locomotief gebouwd door Cockerill: de 004 (nr. 1602 / 1890), in de werkplaats Contumil in oktober 1969.
M. SQUIRE, verzameling RATRUST.

BRAZILIË

Godarville-rijtuig

“Les ateliers de Godarville” bouwde meerdere rijtuigen voor meterspoor in opdracht van de Braziliaanse maatschappij EFNB (*Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*).

Eén rijtuig is nog steeds in dienst op de toeristische lijn VFCJ (*Viaçaco Férrea Campinas - Jaguariuna*) die Anhumas met Jaguariuna (24 km) verbindt in de deelstaat Sao Paulo. Deze oude lijn van de FEPASA (*Ferrovias Paulistas S.A.*) wordt uitgebaat door een vzw: ABPF (*Associação Brasileira de Preservação Ferroviária*).

Het rijtuig kreeg het nummer 30 toegewezen.

Het prachtige Godarville-rijtuig in het station Anhumas nabij Campinas op 28 januari 2007.

René BALCAEN.



50 jaar geleden ...



FOTO BD-10904 Lijn 164 Bastogne - Benonchamps - Wiltz werd in drie etappes in dienst gesteld: Bastogne - Benonchamps op 18 juli 1887 door de Belgische Staat; Benonchamps - Luxemburgse grens op 22 september 1887 eveneens door de Belgische staat; en Luxemburgse grens - Wiltz op 1 juli 1888 door de "Chemins de fer PRINCE HENRI". De NMBS schafte het reizigersverkeer af op 8 oktober 1951 tussen Bastogne en Benonchamps. De CFL zette de exploitatie van de reizigersdienst voort tot Benonchamps tot 24 september 1967. 50 jaar geleden, op 19 juni 1962 wachtte de motorwagen Z151 (nu bewaard te Fond-de-Gras) van de CFL op haar vertrek te Benonchamps. Deze motorwagen, in 1951 gebouwd door Uerdingen, werd geschrapt op 17 juli 1970. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO BD-10905 Het trammuseum te Schepdaal werd ingehuldigd op 26 mei 1962. Speciale trams, fanfares, personaliteiten, toespraken, vlaggen, Belgische bieren en een stortregen waren van de partij om dit evenement luister bij te zetten. Het museum was eigendom van de NMVB en werd beheerd door AMUTRA. Na de ontbinding van de NMVB werd het museum tijdelijk verlaten en het materieel verspreid, meestal in Vlaanderen, een ware chaos... Dit document toont het eerste stel dat ingehuldigd werd en samengesteld was uit motorwagen 9515, rijtuig A.11751 (Familleureux 1919) en aanhangwagen nr. 33. De motorwagen 9515 maakt deel uit van de serie 9511 t/m 9522, gebouwd door de "Ateliers du Roelux" in 1918 en werd ingezet op de lijnen van Henegouwen, Antwerpen, Brussel, Leuven en aan de Belgische kust. Hij bevond zich, gerestaureerd in de gemoderniseerde staat van voor de Tweede Wereldoorlog, in de groep van Leuven. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

50 jaar geleden ...



25 jaar geleden...

Conversiefout.

FOTO 109-73 Op 25 mei 1987 sleept de 6010 een elektrificatietrein op de verdwenen sectie Enghien - Braine-le-Comte van lijn 123. De 6010 was op dat ogenblik reeds een jaar eerder geschrappt (buiten dienst gesteld op 1 augustus 1986), maar werd voor enkele maanden overgenomen door de dienst ES van Mons. Het stel was samengesteld uit oude wagens type F en een wagen met een kraan. Doorrit te Rognon. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

FOTO 109-74 De motorwagen 4906 werd in 1986 gered door drie personen (Olivier GEERINCK, Francis DANDOIS en Pierre HERBIET). Deze machine werd volledig gerestaureerd in de versie 1950 in de werkplaats van Haine-Saint-Pierre. Op 22 mei 1987 verlaat hij de werkplaats om naar Mariembourg te rijden, waar hij enkele jaren rondreed. Op dit parcours reed hij vanaf Berzée via Thy-le-Château, op lijn 111 (Thuillies - Berzée - Thy-le-Château - Lanefte). Vandaag maakt hij deel uit van de verzameling van TSP. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

25 jaar geleden...



