

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 112 - DECEMBER 2012 - € 9,00

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

De tijd vliegt snel... het is reeds december!

2012 is goed verlopen met zes reizen, zowel voor liefhebbers als voor het grote publiek, een onvergetelijk stoomfestival op "le Chemin de fer du Bocq", talrijke ritten voor derden, vijf nieuwe boeken en onze LOCO-kalender 2013...

We mogen onze harde werkers zeker niet vergeten: de stoomlocomotief 64.169, de diesels 6077 en 5183, twee buffetrijtuigen, 4 K-rijtuigen en de motorwagens 4602, 4506 en 4333. Al dit materieel moet constant worden onderhouden zodat hun toelating om te rijden op het net niet vervalt.

Er zijn nog vele andere medewerkers die ik moet danken voor hun onvermoeibare inzet: de schatbewaarder, de secretaris, de raadsleden, de organisatoren van de reizen en activiteiten, de vertaalploeg en allen die ik hier nog vergeet... Uiteraard dank ik ook u, lezers en allen die vrijblijvend hun info en documentatie ter beschikking stellen voor publicatie.

Tenslotte: dankzij de steun van u, lezers, en de groep abonnees die steeds aangroeit, kunnen wij in 2013 verdergaan op de ingeslagen weg en trachten wij onze doelstellingen te realiseren. Daarom: ... vernieuw tijdig uw abonnement; meer info in het middenkatern.

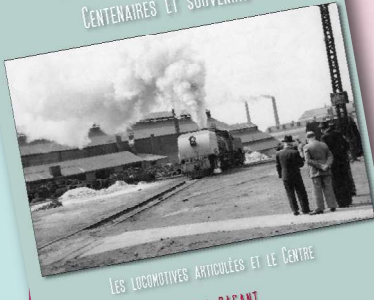
Veel leesgenot en prettige eindejaarsfeesten.

Baudouin-DIEU - voorzitter



De 6077 sleept een trein van Mercia Charters. Hombeek, 15 september 2012. Roel DESAEGER.

FORGES USINES FONDERIES
HAINE-SAINT-PIERRE
CENTENAIRES ET SOUVENIRS



LES LOCOMOTIVES ARTICULEES ET LE CENTRE

ANDRÉ DAGANT

Zoekertjes

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

GEZOCHT: documenten, foto's, alle mogelijke informatie over de steenkoolmijnen uit de bekkens van Charleroi, Liège, Centre en Borinage, hun spooransluitingen, exploitatie en hun rollend materieel.

Jean Pierre Teugels. ☎ +32(0) 3 480 72 07.
E-mail: jteugels6@gmail.com

TE KOOP: volledige verzameling *EN LIGNES*. Contacteer Robert BRIOT: robertbriot@hotmail.com.

NIEUW

Les Forges Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre

Een nieuw boek, geschreven door André DAGANT, over de geschiedenis van deze grote locomotievenfabriek

ZIE MIDDENKATERN

LA LIGNE 128
CINEY - SPONTIN - YVOIR
Le Chemin de fer du Bocq



UN SIECLE DE VAPPEUR



LOCO 2013	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Ok	Nov	Dec
10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
12	25	26	27	28	29	30	31					

Rechtzettingen

P DE BAAN 111

- p. 22: 2e kolom, 2e alinea: er staat: "de laatste was de 2625 die op 9-10-1980 de werkplaats verliet." Dit moet zijn: de **2627** op **28 mei** 1980."
- p. 28: in de tabel staat: 2627: 07-03-1995, dit moet zijn: **07-04-1999**, idem bij de foto 111-22 onderaan.
- p. 62: foto onderaan, legende vervolledigen: ... Brussel-Zuid verlaten, **waarna het lijn 50A oprijdt richting Brugge. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.**

TSP-agenda

- **zaterdag 1 december:** ruilbeurs in ons museum te Saint-Ghislain van 10.00 tot 16.00 uur. Toegang gratis.
- **zaterdag 1 en zondag 2 december:** sinterklaastrein op CFB. Info: www.cfbocq.be
- **zaterdag 9 december:** kerstmarkt te Spontin. Inzet van een motorwagen op "la Ligne du Bocq". Info: www.cfbocq.be

GRATIS: tijdschriften La Vie du Rail Magazine 3068 t/m 3175, La Vie du Rail International 1 t/m 5 en 22 t/m 29, Rail & Transport 297 t/m 369, Ville & Transport 370 t/m 406, Rail Magazine (NL) 258 t/m 292. Afhalen te Brussel of Louvain-la-Neuve. Contacteer: Brice Dejong.
☎ +32 (0)475 57 22 29.

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, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Roel DESAEGER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Gwenn CORBISIER, Roger CRİKELAIRE, Michel de ESCH, Harold de GROOT, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Jeroen de VRIES, Bart DE WOLF, Endy ENGELEN, Jean-Marc ETIENNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Dariusz HRYCAJ, Laurent JOSEPH, Jean-Yves LAMBIET, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Kzysztof MALIONOWSKI, Claude MASSAR, Anne-Marie MASSARD, de NMBS, Maciej OCHIMOWSKI, Serge PLETGEN, Jan POEPLU, Martin PURC, Marc RI-GUELLE, Christian RUQUOY, Maarten Christian SCHMIDT, SCHOUBBEN, Sebastian SCHRADER, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, Nico VAN DE BUERIE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Chris WESTERDUIN.

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 2013

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 OP DE BAAN 2013". 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 32 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

OP DE BAAN 112 - december 2012

inhoud

2 VOORWOORD

4 News TSP

6 twee nieuwe locomotieven

10 Belgische actualiteit

10 statistieken - locomotieven

14 motorstellen - motorwagens

18 schrappingen

20 varia

24 De Desiro-motorstellen

36 Toerisme

38 Privéoperatoren

42 Buitenlandse actualiteit

42 Polen

43 Nederland

44 Groot-Brittannië

45 Duitsland

48 Zwitserland

50 Indian Railways

55 De mooiste plekjes

56 Een tweede leven voor onze rijtuigen - 3

58 Motorwagen 650.01

63 Dit is Belgisch

64 Gisteren - Vandaag

66 Er was eens...



6

TSP: twee nieuwe locomotieven



24

de Desiro-motorstellen



58

Motorwagen 650.01



64

Dolhain-Gileppe gisteren - vandaag



ACHTERPAGINA

FOTO 112-01 Op 4 september reed een meetrein tussen Tilburg en Utrecht. Deze bestond uit de Eurailscoot-motorstellen BRT92 "Jules" en BRT08 "Jim" met daartussen het B-Telecom-rijtuig. Stopplaats Dordrecht-Zuid (zie ook p. 16). Ph. DE GIETER.

De 48640 Hermalle-sous-Huy - Veendam wordt gesleept door de G2000 van Railtraxx. Aigremont, 8 september (zie p. 41). Maarten SCHOUBBEN.

De 6601 van Captrain sleepte op 23 augustus de cokes-trein, afkomstig uit Tsjechië met bestemming de suikerfabriek van Statte. Doorrit te Visé. Laurent JOSEPH.



Reizen

zaterdag 23 juni: Afscheid van de locomotieven van de reeks 23

We lieten hen niet vertrekken zonder een afscheidsrit, georganiseerd door TSP: de 23'ers begonnen aan hun allerlaatste reis - op de 23ste...

De liefhebbers vertrokken vanuit Brussel, verdeeld over vijf rijtuigen. Ze reden om te beginnen via Braine-le-Comte naar Binche, waar de twee locomotieven naast elkaar werden opgesteld. Vervolgens ging het naar Ronet langs de Waalse as, waar enkele fotostops op de lijn werden georganiseerd. Na een frontwissel vertrok de trein, gesleept door de 2365 en de 2364 naar Erquelinnes, met het voormalige majestueuze grensstation... Na een nieuwe frontwissel ging het naar een ander prestigieus gewezen grensstation: Quévy, met haar gebouw in de stijl van de Nord-Belge en haar installaties die zorgden voor de spanningsomschakeling en die nog steeds niet zijn afgebroken...

De terugrit naar Brussel ging via de internationale lijn Paris - Brussel, waarvan alleen de naam nog internationaal is... Een mooie reis met mooi weer met gedisciplineerde deelnemers: een mooie cocktail voor een mooie dag.

zondag 1 juli: Met stoom naar Ciney

Het is praktisch een gewoonte: we profiteerden van het overbrengen van het materieel naar Ciney om de deelnemers te laten genieten van een rit op de oude lijn 128, nu "le Chemin de fer du Bocq".

140 reizigers schreven zich in op deze uitstap, die drie attracties combineerde: de stoomtrein - de 64.169 - en vier K-rijtuigen op lijn 128 tussen Ciney en Purnode, met een bezoek aan de "Brasserie du Bocq" of aan het dorpje Crupet.

In het kader van het dagjestoerisme was deze uitstap eerder geschikt voor families en liefhebbers van landschappen en plezierreizen, onder een stralend zonnetje dat voor een aangename temperatuur zorgde.

De deelnemers keerden huiswaarts met reguliere treinen vanuit Ciney, waar de aansluiting met de trein van le Chemin de fer du Bocq verzekerd was.

Voor wie het dit jaar niet kon meemaken: rendez-vous volgend jaar !

8 en 9 september: Het station van Ath: 120 jaar

Op 28 juni - naar aanleiding van "Journées du Patrimoine" - huldigde B-Holding, in aanwezigheid van de hoogwaardigheidsbekleders van de stad Ath, het gemoderniseerde station in (nieuw dak, gevelrenovatie, opgefriste perronoverkappingen). Het werd een grandioos

en onvergetelijk feest. B-Holding, TSP, le Petit train à vapeur de Forest (PTVF) en de stad Ath hadden de handen in elkaar geslagen om een feest op touw te zetten om de grootsheid van dit gebouw in de verf te zetten.

In één van de hallen van de vroegere remise had PTVF een prachtige tentoonstelling opgesteld met foto's, genomen te Ath in verschillende periodes en seizoenen. De modellen van rangeermachines van Jean-Marc Hotton waren de blikvangers.

In de wachtzaal organiseerde B-Holding een tentoonstelling over het station, over de huidige en de nog uit te voeren werken. We vonden er ook modellen van modern rollend materieel. Bovendien had B-Holding gezorgd voor een aandenken in de vorm van een herdenkingsplaatje, dat uitgedeeld werd aan 2 500 bezoekers. Op spoor 1 naast het gebouw konden een motorstel Desiro en een splinternieuwe locomotief van de reeks 18 bezocht worden. De stuurposten kenden een geweldige aantrekkingskracht! TSP toonde haar 5183, haar 202.020 en haar M1-rijtuig 43.045. Ook vertrok vanaf spoor 1 elk uur motorwagen 4506 naar Ghislenghien via de industriële lijn 287.

Tenslotte hebben de stoomtrein, samengesteld uit de 64.169, zes K-rijtuigen en de 6077 gedurende deze twee dagen een heen- en terugrit gemaakt naar Leuze, Lessines, Jurbise en Edingen.

Het feest werd in gang gezet op zater-

FOTO 112-02 Afscheid van de reeks 23. Fotostop te Lobbes, dat gedomineerd wordt door de collegiale Sint-Ursmaruskerk. TSP.





De volgende gelegenheid om het museum te bezoeken is 1 december, met onze grote miniatuurruilbeurs.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het seizoen 2012 eindigde voor CFB met een positieve balans. Het bezoekersaantal lag hoger dan verwacht en dat in een periode van crisis. Dit is een grote steun voor alle medewerkers op de Bocqspoortlijn. Er was het uitstekende weekend van 11, 12 en 15 augustus met inzet van meerdere stoomlocomotieven waar een nooit gezien aantal liefhebbers en toeristen op afkwam.

Het einde van de ritten betekent dat er meer tijd en vrijwilligers vrij zijn voor onderhoudswerken. Komende winter wordt 150 meter spoor vernieuwd tussen Spontin-Sources en Dorinne-Durnal en te Spontin wordt een nieuw doodlopend spoor aangelegd, waarop de Mitroparrijtuigen zullen worden geplaatst. Tussen de tunnels van Lèche en Purnode wordt een 100-tal dwarliggers vervangen. Tenslotte zullen de werken aan het spoor richting Evrehailles-Bauche worden voortgezet wanneer het materiaal beschikbaar is.

Voor wie wil komen helpen: het schema van de werkzaamheden is verkrijgbaar op eenvoudige aanvraag op: info@cfbocq.be.



FOTO 112-03 ↑ *Het Ministerieel Besluit dat de inzet regelt van museummaterieel op het Infrabel-net (dus ook in het station Ciney) bepaalt dat er gebrevetteerd NMBS-personeel (bestuurder en treinbegeleider) aanwezig moet zijn. Het gebeurt echter geregeld dat dit personeel niet beschikbaar is voor onze ritten op zondag. Op die dagen is er een nauwe samenwerking met "le Chemin de Fer de Sprimont" (<http://www.cfs-sprimont.be>). Deze vereniging legt dan pendelbussen in met een historische NMVB-bus: een DAF van 1976. Zij rijden dan tussen Ciney en Braibant, waar wordt overgestapt op de trein. Philippe STERCK.*

dagmorgen met een ontbijt, aangeboden door de B-Holding aan alle medewerkers en bezoekers. De burgemeester kende aan M. James Pistral, spoorwegaarbeider en verdediger van het spoor, de titel "citoyen d'honneur de la Ville" toe.

Zondagnamiddag speelden 26 muzikanten van de Rail Ath Sound Band – waarvan een groot gedeelte spoorwegaarbeiders – hun repertorium gedurende twee uren voor een geamuseerd publiek.

Het werden twee mooie zonnige dagen, precies 20 jaar na de feesten voor het honderdjarig bestaan van het station. Dat was in 1992...

Hetzelfde weekend: les Journées du Patrimoine

Alhoewel TSP te Ath aanwezig was, konden we het museum te Saint-Ghislain niet sluiten...

We beslisten het museum te openen, maar met verminderde activiteiten. Slechts enkele locomotieven werden buiten getoond met telkens een uitgestippeld parcours voor de bezoekers. De "shop" en de afdeling "modelbouw" waren toegankelijk, maar er was deze keer geen snackbar. Toch kwamen er een 800-tal bezoekers opdagen. Niet slecht voor een manifestatie waar geen reclame voor werd gemaakt!

FOTO 112-04 *Onze verzameling elektrische locomotieven groeit. Tijdens de opendeurdagen van 8 en 9 september werden de 2201, 2629, 1504 en 1805 getoond aan het publiek. TSP / Serge MARTIN.*





TWEE NIEUWE LOCOMOTIEVEN BIJ TSP

Zoals vermeld in *ODB 110* blz.9, heeft TSP in juni twee nieuwe locomotieven verworven van de reeks 52: de 5215 en de 5217 en dit door financiële tussenkomst van één van haar leden. Van de eerste zal de dieselmotor en de hoofdgenerator overgeplaatst worden in de 1603 CFL. De tweede zal een museumlok worden, hoogst waarschijnlijk de enige lok van de serie 52 - 53 - 54 met vlottende cabine die bewaard wordt. Dus weer een uniek exemplaar in de collectie.

Deze twee locomotieven zijn in werkelijkheid de 5302 (ex-203.002) en 5318 (ex-203.018), vernummerd bij hun verbouwing met een vlottende cabine als gevolg van het toevoegen van een stoomketel voor de verwarming van reizigerstreinen. Men mag hen niet verwarren met de 5302 (ex-5203) en 5318 (ex-5208) vernummerd na de inbouw van de vlottende cabine en de uitbouw van hun stoomketel.

5215

De 203.002, gebouwd door Anglo-Franco-Belge (AFB nr. 121) te La Croyère, werd in gebruik genomen op 15 juli 1955 in de stelplaats Latour.



De 203.002 in originele versie rijdt hier op kop van een ertstrein. Foto NMBS-Groep.

Van 29 maart tot 18 juni 1964 verbleef zij in de CW Salzannes voor haar B-revisie, waar zij haar oorspronkelijke kleur ruilde tegen een groene vereenvoudigde schildering.

Bij de nieuwe nummering met 4 cijfers op 1 januari 1971 werd zij vernummerd naar 5302. Van 10 juni tot 12 september 1974 verbleef zij te Schaarbeek waar zij een revisie van de kast onderging en waar zij de groene livrei van 1970 kreeg.

Op 31 januari 1982 reed zij de CW binnen voor een grote revisie en haar verbouwing met de nieuwe vlottende cabine. Vernummerd naar 5215 muteerde zij

naar de stelplaats van Ronet op 3 juni 1983.

Op 27 mei 1990 keerde zij terug naar de stelplaats Latour, waar zij tot 1 juni 1992 verbleef, om dan overgeplaatst te worden naar de stelplaats Stockem.

Verdrongen door de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn en door de ingebruikname van de nieuwe diesellocomotieven van de reeks 77/78, eindigde ze haar loopbaan op de werven van TUC-Rail vanaf 15 december 2002 rond Brussel en voor de bouw van de HSL 3 en 4.

Op 5 juli 2010 werd zij uitgerangeerd en in juni 2012 door TSP aangekocht.

FOTO BD - 11201 *Biron, 9 juni 1966, een lege ertstrein op de lijn 43 Liège-Marloie, met bestemming de ertsbekkens van Lotharingen. Op kop de 203.002 die vanaf 19 juni 1964 een vereenvoudigde, groene schildering droeg.*

Foto Bruno DEDONCKER,verzameling TSP.





FOTO 112-05 ↑ 8 december 1980. De 5302 en 5307 trotseren de winter op kop van een ertstrein uit Lotharingen. De trein zal weldra in het station van Bertrix aankomen om vervolgens verder naar Ronet te rijden. Pierre HERBIET.



FOTO 112-07 ↑ De 5302 na haar gedaanteverandering op 3 juni 1983 voorzien van de nieuwe vlottende cabine en vernummert tot 5215. We zien haar bij een testrit op kop van de omnibustrein 6534 Namur-Givet. De 6033 vergezelt haar in tweede positie. Yvoir, 6 juni 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

IDENTITEITSKAART

Naam: 5215 (ex-5302, ex-203.002)
Geboortedatum: 15-07-1955
Geboorteplaats: La Croyère
Ouders: AFB, GM-EMD
Verblijfplaatsen: 15-07-1955 Latour
03-06-1983 Ronet
27-05-1990 Latour
10-09-1993 Stockem
05-07-2012
Gepensioneerd op:
Bewaarder: TSP, juni 2012



FOTO 112-06 Houyet, 17 juli 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 112-08 ↓ 27 april 1988. De IC-1964 Namur - Houyet ter hoogte van de voormalige koninklijke halte Château d'Ardenne. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO BD-11202 14 augustus 1957, doortocht te Gedinne van een ertstrein rijdend naar Namur. Op kop de 203.018 en daarachter de 203.019, allebei in originele schildering. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

5217

De 203.018 werd door Anglo-Franco-Belge (AFB nr. 138) gebouwd te La Croyère en kwam in dienst in de stelplaats Latour op 5 oktober 1955. Van 1 februari 1961 tot 29 maart 1961 onderging zij haar B-revisie in de CW Salzannes die zij met een vereenvoudigde groene livrei verliet.

Zij was tevens de eerste locomotief in deze nieuwe schildering.

Bij de nieuwe vernummering naar 4 cijfers, kreeg zij het nummer 5318. Op 10 januari 1984 werd zij opgenomen in de CW Salzannes voor een grote revisie en haar gedaanteverwisseling met een vlottere cabine. Zij verliet de werkplaats op 14 augustus 1984 met het nummer 5217.

Gedurende haar loopbaan werd zij maar éénmaal gemuteerd naar Stockem en dit op 1 juni 1992 door de sluiting van de werkplaats van Latour. Op het einde van haar loopbaan werd zij ingezet op de grote werven van TUC-Rail vanaf 15 december 2002. Op 5 juli 2010 werd zij uitgerangeerd en in juni 2012 door TSP aangekocht

FOTO BD-11203 Op 14 juni 1965 is de 203.018 aangekomen vanuit Virton in het Franse station Ecouvies en heeft zich aan kop van een ertstrein geplaatst. Zij draagt de vereenvoudigde groene livrei sinds 29 maart 1961. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





IDENTITEITSKAART

Naam: 5217 (ex-5318, ex-203.018)
Geboortedatum: 05-10-1955
Geboorteplaats: La Croyère
Ouders: AFB (nr. 138), GM-EMD
Verblijfplaatsen: 05-10-1955 Latour
 19-04-1994 Stockem
 05-07-2012
Op pensioen:
Bewaarder: TSP, juni 2012



FOTO 112-11 Virton, 12 maart 1985.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 112-09 ↑ De 5318, samen met de 5306, te Chaleux tussen Houyet en Anseremme op kop van een ertstrein. 29 september 1982.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 112-10 ↓
 De 5318 werd vernummerd naar 5217 tijdens haar verbouwing met een vlottende cabine op 14 augustus 1984. Op 26 mei 1986 sleept zij, samen met de 5309, een treinstel beladen met rollen staaldraad. Anseremme, bij het verlaten van het viaduct over de Maas richting Ronet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Locomotieven

reeks 11

● Opnieuw een reeks die in gevaar komt. Sedert 10 september is de beurtrol van locomotieven van de reeks 11 teruggebracht tot nog slechts 2 dagen:

- **B01 01**

P7909 Oudenaarde - Schaarbeek
P8902 Schaarbeek - Oudenaarde

- **B01 02**

Lege rit Gent - Aalst
P7022 Aalst - Schaarbeek
P8022 Schaarbeek - Gent-St-Pieters.

In de praktijk zal men ze nog kunnen ontmoeten als P-treinen en met speciale rit-ten.

In december worden de 1181, 1182, 1185, 1186, 1188 en 1190 geschrapt. De andere zes locomotieven zullen in december 2013 worden geschrapt.

reeks 13

● De 1308 en 1326 werden op 22 oktober van Antwerpen-Noord naar Salzinnes overgebracht voor herstelling. Zij werden zwaar beschadigd bij twee incidenten: de 1308 tijdens een aanrijding te Antwerpen-Noord in april en de 1326 tijdens een brand te Les Epioux in juni. De 1326 wordt hersteld met onderdelen van de te Godinne verongelukte 1318.

reeks 18

● In oktober begon de terugzending van de machines van de reeks 18 naar Duitsland om verschillende aanpassingen te



FOTO 112-12 Op 25 september bracht de 1183 de 2605 + 2623 + 2604 + 2631 + 2327 + 2622 over van Mons naar Gent-Zeehaven. Deze zes locomotieven, opgekocht door een Roemeense firma, werden overgebracht naar sloopbedrijf Vanheyghen Recycling in de haven van Gent. Serge MARTIN.

laten doen.

Een honderdtal wijzigingen zullen uitgevoerd worden door Siemens, waaronder de installatie van een remblok op elk wiel om het loopoppervlak met de rails te reinigen om zo een beter elektrisch contact te krijgen met de rails. Op die manier kan de homologatieprocedure voor het Franse net heropgestart worden (zie ODB 106 blz. 11). Deze aanpassingen zullen voor elke machine zes weken duren.

● De 1821 t/m 1829, de 1840 en de 1841 muteerden op 23 september van Kinkempois naar Oostende. Het effectief

verhoogde dus naar 40 machines (1821 t/m 1860).

reeks 19

● Hier volgen de constructienummers van de machines reeks 19: 1901 t/m 1924: Siemens 21737 t/m 21760.

reeks 20

● In september werden de 2006, 2009 en 2014 hersteld met onderdelen van machines, die in park stonden. De machines werden in park gezet na de ontdekking in juni van microscheurtjes in de assen en in de holle assen van de overbrenging.

RECHTZETTINGEN

In ODB 109 blz. 7 stonden de 2359, 2369, 2373 "in park" sedert 15-12-2011. Het betreft hier echter de datum van hun schrapping.

In ODB 110 p. 14 in rubriek "afbraak": schrappen:7315 en 7322

SCHRAPPINGEN

162: 30-08-2012 NK
171: 12-09-2012 MKM
190: 27-07-2012 FSD
205: 19-09-2012 FSD
208: 30-08-2012 FSD
218: 30-08-2012 FSD
239: 04-09-2012 FSD
255: 11-12-2011 NK
641: 23-09-2012 FKR
(ongeval te Buizingen)
2309: 10-09-2012 NK
2311: 10-09-2012 NK
2315: 10-09-2012 NK
2334: 10-09-2012 NK

UIT REVISIE

08029: 09-08-2012 GCR
08030: 14-09-2012 GCR
08031: 14-09-2012 GCR

08032: 14-09-2012 GCR
08033: 14-09-2012 GCR
08523: 22-08-2012 MKM
08524: 22-08-2012 MKM
08525: 22-08-2012 MKM
08526: 14-09-2012 MKM
08527: 14-09-2012 MKM
1911: 14-08-2012 NK
1912: 14-08-2012 NK
1913: 08-08-2012 NK
1914: 08-08-2012 NK
1915: 07-08-2012 NK
1916: 07-08-2012 NK
1917: 08-08-2012 NK
1918: 09-08-2012 NK
1919: 08-08-2012 NK
1920: 09-08-2012 NK
1921: 09-08-2012 NK
1922: 09-08-2012 NK
1923: 18-09-2012 NK
1924: 18-09-2012 NK
5508: 09-2012 TUC-Rail
5537: 09-2012 TUC-Rail

MUTATIES

645: FSR → FKR 23-09-2012
646: FSR → FKR 23-09-2012
647: FSR → FKR 23-09-2012

648: FSR → FKR 23-09-2012
649: FSR → FKR 23-09-2012
650: FSR → FKR 23-09-2012
651: FSR → FKR 23-09-2012
765: GCR → FSR 23-09-2012
766: GCR → FSR 23-09-2012
767: GCR → FSR 23-09-2012
768: GCR → FSR 23-09-2012
769: GCR → FSR 23-09-2012
770: GCR → FSR 23-09-2012
771: GCR → FSR 23-09-2012
1821 t/m 1829: NK → FSD 10-09-2012
1840: NK → FSD 10-09-2012
1841: NK → FSD 10-09-2012
2131 t/m 2160: FSD → FKR: 23-09-2012
4129: MKM → FKR 29-05-2012
4134: MKM → FKR 02-08-2012
4139: MKM → FHS 11-09-2012
4167: MKM → FKR 11-09-2012
4169: FKR → MKM 02-08-2012
4179: FKR → MKM 14-06-2012
4186: FKR → MKM 29-05-2012
4195: MKM → FKR 28-06-2012

IN PARK

2006: 28-08-2012 FNND
2009: 03-09-2012 FNND
2014: 10-09-2012 FNND

UIT REVISIE

327: 09-12 MOD
328: 07-12 MOD
448: 07-12 GR
460: 07-12 GR
462: 09-12 GR
734: 07-12 RI
748: 09-12 RI
750: 09-12 RI
752: 09-12 RI
757: 07-12 RI
765: 07-12 RI
917: 12-09-12 MOD

AFBRAAK

245, 254, 5102, 5136, 5152, 5164, 5168, 5177, 6221, 6277, 6281:
Recylux Aubange 7-9/2012

AFKORTINGEN

FKR: Merelbeke
FNND: Antwerpen-Noord
FSD: Oostende
GCR: Charleroi-Sud
GR: grote revisie
MKM: Stockem
MOD: gemoderniseerd
NK: Kinkempois
RI: tussentijdse revisie
RI2: 2e tussentijdse revisie



← **FOTO 112-13** De PCW 8 van Siemens wacht op 28 september op haar vertrek te Aachen West om de 1860 en de 1885 naar de fabriek van Siemens te München te slepen en er een aantal aanpassingen te laten uitvoeren. De PCW 8 is het EuroSprinter-prototype van Siemens (ES 64P 001), dat voorheen gebruikt werd door de DB met het nummer 127 001. Simon DE RIDDER.

↓ De 1601 en de 1604, verkocht aan een Slovaakse operator te Bratislava, werden overgebracht van een sloopbedrijf te Deerlijk naar Gent-Zeehaven. Vervolgens zullen zij naar Tsjechië worden overgebracht. Bij het afsluiten van dit nummer stonden ze nog steeds te Gent-Zeehaven. Gent-Zeehaven, 6 september 2012. Jean-Yves LAMBIET.

Het bijkomende aantal machines was nodig omdat B-Technics over extra reservelocomotieven voor het reizigersvervoer naar Luxemburg wil beschikken.

Een eerste lot van 10 machines moet voor eind 2012 geschrapt worden. De andere worden uit dienst genomen in december 2013.

reeks 21

● Ten gevolge van de aankomst van locomotieven van de reeks 18 te Oostende, muteerden de 2131 t/m 2160 op 23 september naar de werkplaats van Merelbeke.

↓ *De machines van de reeks 12 blijven in dienst, zowel voor het slepen van binnen- en buitenlandse goederentreinen als voor speciale reizigerstreinen naar Frankrijk. Op 15 augustus sleept de 1202 een bedevaarderstrein naar Lourdes. Doorrit aan de vertakking "la Sambre" te Marchienne.* Dominique ALLARD.



De laatste vier 23'en stopgezet

De laatste vier in dienst zijnde locs van de reeks 23 werden geschrapt op 10 september 2012. De 2309, 2311, 2315 en 2334, die gebruikt werden voor de opdrukdiensten in het station Liège-Guillemins, zijn vervangen door 27'ers. We vermelden eveneens dat deze diensten vanaf 10 september, gedurende enkele dagen, verzorgd werden door 77'ers.

reeks 28

● Ingevolge de ingebruikname van de FYRA-hogesnelheidstreinen (voorzien voor 9 december) tussen Brussel-Zuid en Amsterdam, worden de voor de IC B "Benelux" ingezette 28'en werkloos. Er bestaat een project om de drie 28'en te herbenutten voor de sleping van de treinen van de IR q tussen Liège-Guillemins en Aachen Hbf. Het lijkt er effectief op dat de tweeledige motorstellen, die nu ingezet worden naar Aachen Hbf, hun homologatie verliezen. De NMBS voorziet de eventuele inzet van rijtuigen die ingesloten worden door twee 28'en. Zie eveneens pagina 14.

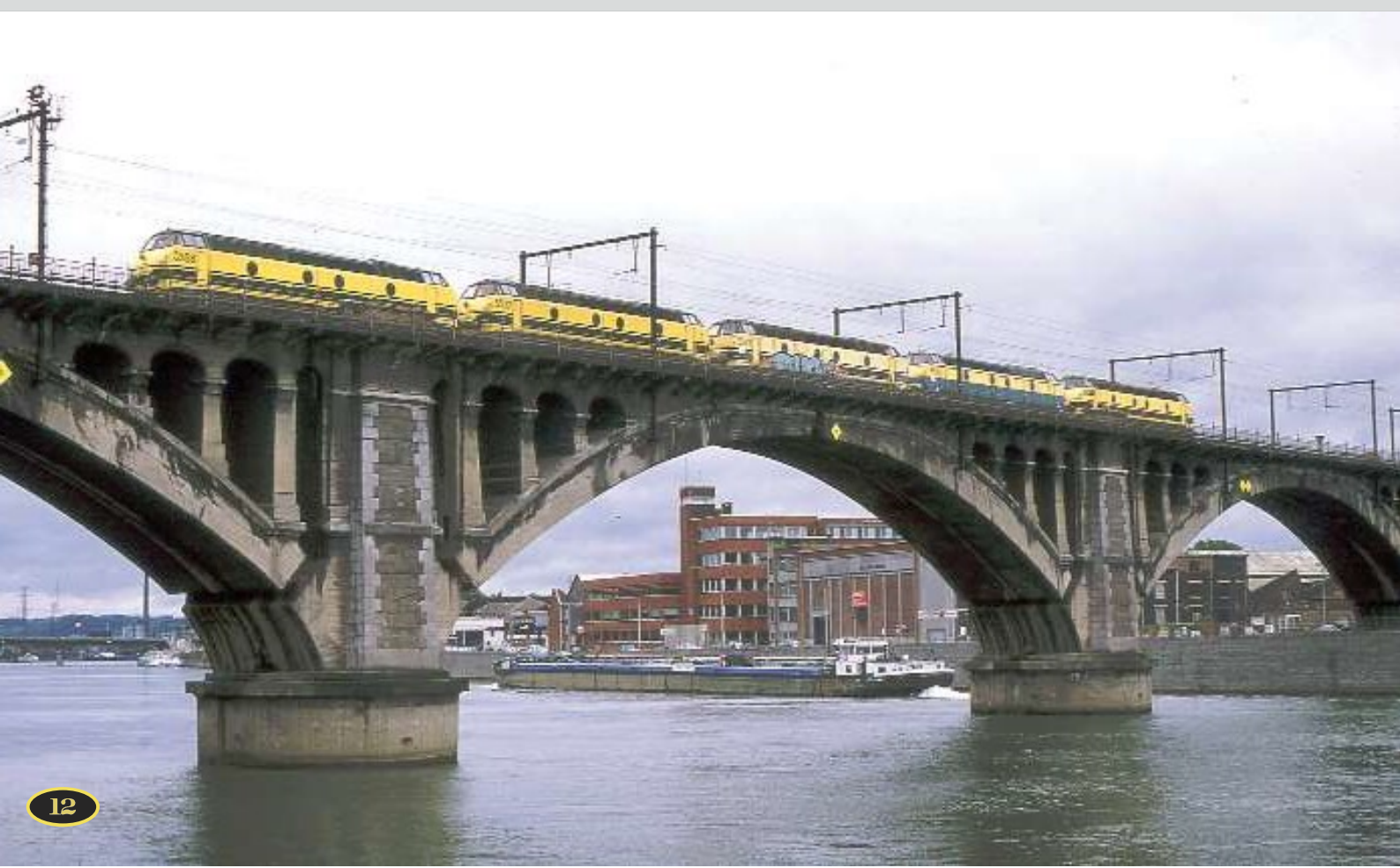
reeks 29

● Volgens de geruchtenmolen zou de leasing van de drie van de vijf machines reeks 29 door NMBS-Logistics in december worden stopgezet.



Er werden in totaal 26 krachtvoertuigen van de reeks 23 afgesteld in de bundel Kongo gelegen in de haven van Antwerpen. De voorste rij omvat (in volgorde) de 2338 + 2312 + 2345 + 2379 + 2322 + 2258 + 2318 + 2353 + 2359 + 2326 + 2308 + 2350 en 2360. In de twee rij staan de 2363 + 2362 + 2325 + 2316 + 2303 + 2355 + 2340 + 2343 + 2314 + 2335 + 2330 + 2375 en 2301. Armand BEERLANT, 17 juli 2012.

U herinnert zich nog wel dat de 5508, 5537 en 5538, geschrapt op 2 februari 2009, verkocht werden aan operator Congo-Océan uit Congo Brazzaville. De 5538 was reeds getooid in een blauw livrei en voorbereid voor de plaatsing van een automatische centrale koppeling (zie OBD 93 pagina 15 en ODB 97 pagina 16). Deze transactie werd geannuleerd omdat Rails et Traction ondertussen in falings is gegaan. De 5508 en 5537 werden aangekocht door TUC-Rail en worden terug rijvaardig gemaakt te Kinkempois. Zij reden op 25 september 2012 - in het gezelschap van de 5507, 5519 en 5528 - een heen- en terugrit tussen de werkplaatsen van Kinkempois en Schaarbeek. De 5508 kreeg enkel het klassiek geel kleedje aangemeten. Op dit moment verblijft de 5538 nog steeds te Raeren in afwachting van betere dagen... Het konvooi overschrijdt het viaduct van Renory (lijn 36A Kinkempois - Voroux) tijdens de tocht naar Schaarbeek. Georgy LEJEUNE.



reeks 55

● De 5508 en 5537, die aangekocht werden door spooroperator Congo-Océan uit Congo Brazzaville, zijn aangekocht door TUC-Rail (meer over dit onderwerp, zie onderaan vorige pagina).

reeks 57

● Het mogelijk stopzetten van het huurcontract van de locs reeks 57 wordt in vraag gesteld. Het verkeer van chemische producten vanuit Tessenderlo naar Bully-Grenay werd daarentegen opnieuw overgenomen door Fret-SNCF met behulp van de BB 67400. Wordt vervolgd...

Meerdere stakingsacties verstoorden het treinverkeer tijdens de zomerperiode.

→ Door een stakingsactie in een aantal stelplaatsen voor goederenvervoer op 30 augustus (vooral te Antwerpen-Noord) diende trein 48555 les Petons – Millingen (D), tussen Monceau en Aachen West omgeleid te worden via Braine-le-Comte, Schaarbeek, Aarschot en Hasselt. Hier zien we de doorrit van deze trein, gesleept door de 2842 en 2822, te Familleureux (lijn 117). We melden eveneens dat door deze stakingsactie de 2833 van Railtraxx, in opdracht van IFB, ingezet werd voor de sleping van een containertrein via de "Athus-Meuse"! Christian AUQUIERE.

↓ Trein 41563 Charleroi-Dry Port – Dresden werd op 31 augustus, ingevolge een vakbondsactie te Ronet, omgeleid via lijnen 144, 161, 139, 35, 34 en 24. Doorrit van de trein, gesleept door de 2823 te 2805, te Blanmont (gelegen tussen Gembloux en Ottignies). Laurent JOSEPH.

reeks 77/78

● B-Technics nam 25 machines van de reeks 77/78 over van B-Logistics. Deze krachtvoertuigen worden door de goederenoperator als overbodig beschouwd. De 7709, 7710, 7728 t/m 7731 en 7784 t/m 7802, betrokken in deze verkoop, staan sinds geruime tijd in park. Deze transactie is verrassend, maar men kan toch vragen beginnen stellen over de financiële toestand van B-Logistics. Deze locs waren tot januari 2011 nog eigendom van de NMBS. Dit is de reden waarom de 132 eenheden van de reeks 77/78 intussen hun B-logo hebben verloren. Ze zijn sinds februari 2011 bezit van B-Lo-

gistics. Nu moet de NMBS hen terug kopen aan een hoge kostprijs! Het totaal van de factuur bedraagt € 20 miljoen, ruim € 800.000 per machine.

De NMBS nam op hetzelfde moment ook de aandelen van B-Logistics in de containerterminals van Athus en Liège en de Main Hub van Antwerpen-Noord over. Deze acties hebben als doel om het in financiële moeilijkheden verkerende B-Logistics enige ademruimte te geven.



Motorstellen

reeks 151-270

● De enorme instroom van de nieuwe Desiro's, waarvan op 14 september reeds 60 stuks geleverd waren, heeft een geweldige versnelling van de schrapping van de oudere motorstellen tot gevolg: types 62, 63 en 65 (reeks 151 t/m 270) en 70 (reeks 595 t/m 600 ex-SABENA). De 162, 171, 190, 205, 208, 218 en 239 werden tussen juli en september 2012 (zie tabel pagina 10) afgevoerd. In december zouden 20 bijkomende motorstellen definitief worden stilgezet. De schrapping van de laatste 78 eenheden is voorzien voor december 2013.

● De motorstellen type 66 (reeks 601 t/m 640) en de locomotieven reeks 27 zijn momenteel uitgerust met TBL1+. Zonder de toelating van EBA (Eisenbahn-Bundesamt) is de inzet van beide



Sinds 3 september wordt drie maal per week een Desiro op de IR s Antwerpen-Centraal – Noorderkempen ingezet. De 08519 reed op 28 september 2012 als IR s 631 Noorderkempen – Antwerpen-Centraal door Brecht. Eddy VERVOORT.

reeksen tot Aachen Hbf verboden. Dit dwingt de NMBS tot het behoud van de motorstellen type 62-63-65 en 70 tenzij deze echter sneller zouden worden geschrapt.

In afwachting van de toelating van EBA overweegt de NMBS de inzet van een stam rijiugen, ingesloten tussen twee lo-

comotieven reeks 28 op de IR q. Wat dit onderwerp betreft, zie ook de rubriek "reeks 28" op pagina 12.

reeks 301-440 "Break"

● De 425 raakte op 14 september 2012 ernstig beschadigd bij een aanrijding met een vrachtwagen op een overweg nabij het station van Anzegem (lijn 89).

EM202 blikvanger op Innotrans 2012 te Berlin

De nieuwe ETCS-meetmotorwagen EM 202 van Infrabel (zie ODB 107 pagina 14) was een van de blikvangers van de grote spoorwegbeurs Innotrans, gehouden te Berlin in september 2012.

FOTO 112-14 → *De EM202 verliet België op 12 september met Berlin als bestemming. Hier de motorwagen achteraan een goederentrein tijdens het vertrek in Aachen West. Simon DE RIDDER.*

FOTO 112-15 ↓ *De motorwagen tijdens de spoorwegbeurs Innotrans 2012. Berlin, 23 september 2012. William BOECKX.*





Inzet Desiro's op lijn 4

← **FOTO 112-16**

De 08515 wacht het vertreksein af in Noorderkempen.

Hij zal zo dadelijk als IR s 633 naar Antwerpen-Centraal rijden.

Johny BRAUNS.

reeks 900

● De 917 heeft op 12 september 2012, na een grondige facelift, de CW Mechelen verlaten. De 916 wordt sinds 13 september 2012 onder handen genomen.

TRAXX'en van HSA rijden terug tot Brussel

→ Zoals reeds vermeld in ons vorig nummer worden de rode TRAXX'en van HSA soms opgenomen in de beurtrol van de IC B "Benelux" tussen Amsterdam CS en Brussel-Zuid.

Dit was op 6 augustus 2012 het geval met de E186 111. Zij staat hier in Brussel-Zuid op kop van IC B 9237.

Dominique ALLARD.



V250'en weldra in commerciële dienst

← De FYRA's type V250 kunnen eindelijk in commerciële dienst verwacht worden vanaf 9 december 2012. De reistijd tussen Amsterdam en Brussel zal dan dalen van 2u54' tot 1u50' en er zijn slechts vier tussenstops (Schiphol, Rotterdam CS, Antwerpen-Centraal en Brussel-Centraal). Tijdens de afgelopen zomer werden praktisch alle dagen meerdere scholingsritten gereden tussen Rotterdam, Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid. Dit document toont ons een V250 die via lijn 4 van Rotterdam naar Antwerpen-Centraal rijdt. Brecht, 29 september 2012. Eddy VERVOORT.

Zon-Thalys

→ De uit Amsterdam (via Brussel-Zuid) afkomstige "Zon-Thalys" 9928/9929, bestaande uit twee Thalys-motorstellen, rijdt op 4 augustus 2012 het station van Marseille Saint Charles binnen.

Endy ENGELEN.



Het meetrijtuig ES800 in Nederland

Het B-Telecomrijtuig ES800 werd tijdens de afgelopen zomer door Eurailscout ingezet om metingen uit te voeren voor het GSM-R-netwerk op het Nederlandse spoornet. De toestellen, geplaatst in het oude postmotorstel mP 3032 zijn niet meer gecomologeerd.

Op 4 september vond de meetrit 52226 plaats tussen Tilburg en Utrecht. De trein bestond uit de elektrische Eurailscout-motorwagens BRT92 "Jules" (ex-mP 3032 NS) en BRT08 "Jim" (ex-mP 3024 NS) met daartussen de ES800. Doorrit te Rotterdam Alexander. Michel DE ESCH.



Twee I6-rijtuigen in Polen

← Twee NMBS-rijtuigen type I6 (A) versterkten de stam van de Rheingold Comfort Express tijdens een treincruise Köln – Gdansk en terug. Deze trein werd ingelegd door het Duitse agentschap Bahn-Erlebnis van 21 tot 29 juli 2012. Hij werd tijdens de terugrit op 29 juli vereeuwigd tussen Kotmierz en Maksymilianowo, gelegen op de lijn Gdansk – Poznan. PKP-loc EU07-187 sleepte het geheel.

Maciej OCHIMOWSKI

↓ In Rzepin werd de trein toevertrouwd aan de goede zorgen van dieselloc SU45-164 van PKP-PR, die hen tot de Duitse grensstad Frankfurt/Oder voerde. De SU45-164 werd in 1974 afgeleverd als SP45-164. Ze maakte deel uit van een reeks van 265 locomotieven (asindeling Co'Co') die tussen 1970 en 1976 gebouwd werden door de firma Cegielski in Poznan. Haar stoomketel werd in 1991 vervangen door een generator. Hierbij werd ze ondergebracht in de reeks SU45. Dariusz HRYCAJ.





Frans meertreinen aan onze grens

Op 12 oktober bereed de meettrein voor telecommunicatie de grensbaanvakken, waarbij tweemaal de grens werd overgestoken: te Erquelinnes en te Quévy. Het meertreintuig "Véronique (60 87 99-90 185-5) was ingesloten tussen twee SNCF-diesellocomotieven die zijn toegewezen aan "infrastructure": de 66442 en 66455 van de werkplaats Longeau. Het was lang geleden dat deze reeks nog actief was op het Belgische net.

FOTO 112-17 ↑ De meettrein te Erquelinnes met de 66455 op kop. Zij kwam in dienst op 28 oktober 1969 te Nantes.
Simon DE RIDDER.

FOTO 112-18 → De trein verlaat Quévy en nadert de grens. De 66442 kwam in dienst op 14 juni 1969 te Nantes.
Simon DE RIDDER.

↓ **FOTO 112-19** Aankomst van de meettrein te Erquelinnes.
Tommy MAEREMANS.



255

Levering NMBS: 02-08-1965

Nummering: 228.255: 02-08-1965
255: 01-01-1971

Stelplaatsen: Ronet: 17-08-1965,
⇒ Oostende: 26-05-1968, ⇒ Stockem: 27-09-1970,
⇒ Kinkempois 17-03-1980, ⇒ Kortrijk: 01-06-1986,
⇒ Saint-Ghislain : 28-08-1995, ⇒ Kinkempois : 21-12-1998
⇒ Saint-Ghislain : 30-05-1999 ⇒ Charleroi-Sud : 28-05-2000,
⇒ Kinkempois: 10-12-2006

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 112-20 *Sint-Martens-Bodegem, september 2008*
Yves STEENEBRUGGEN.



2010

Levering NMBS: 03-02-1976

Nummering: 2010: 03-02-1976

Stelplaatsen: Ronet: 03-02-1976
Stockem: 27-09-1993
Antwerpen-Noord: 13-12-2009

Uit exploitatie: 12-03-2012

FOTO 112-21 *Zoniënwoud, 25 april 1988.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2303

Levering NMBS: 03-12-1955

Nummering: 123.003: 03-12-1955
2303 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 03.12-1955,
⇒ Kinkempois: 06-02-1956, ⇒ Stockem: 28-04-1957,
⇒ Ronet: 29-06-1957, ⇒ Brussel-Zuid: 05-02-1958,
⇒ Ronet: 29-09-1958, ⇒ Stockem: 01-03-1969,
⇒ Ronet: 27-09-1970, ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antw. Dam/Noord: 25-01-1995

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 112-22 *Itterbeek, 7 april 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2304

Levering NMBS: 09-12-1955

Nummering: 123.004: 09-12-1955
2304 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 09.12-1955,
⇒ Kinkempois: 06-02-1956, ⇒ Stockem: 28-04-1957,
⇒ Ronet: 29-06-1957, ⇒ Brussel-Zuid: 05-02-1958,
⇒ Ronet: 29-09-1958, ⇒ Stockem: 01-03-1969,
⇒ Ronet: 27-09-1970, ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983,
⇒ Ronet: 01-06-1984, ⇒ Merelbeke: 01-02-1994,
⇒ Antw. Dam/Noord: 25-01-1995

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 112-23 *Itterbeek, 22 april 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2310

Levering NMBS: 14-01-1956
Nummering: 123.010: 14-01-1956
2310 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 14-01-1956,
⇒ Kinkempois: 05-02-1956, ⇒ Ronet: 10-09-1956,
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ Ronet: 29-06-1957
⇒ Brussel-Zuid: 05-02-1958, ⇒ Ronet: 28-09-1958,
⇒ Stockem: 01-03-1969, ⇒ Ronet: 27-09-1970,
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983, ⇒ Ronet: 01-06-1984,
⇒ Merelbeke: 01-02-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord: 25-01-1995

Uit exploitatie: 15-12-2011

FOTO 112-24 *Holleken, 27 maart 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2312

Levering NMBS: 24-01-1956
Nummering: 123.012: 24-01-1956
2312 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 24-01-1956,
⇒ Kinkempois: 01-02-1956, Ronet: 12-09-1956
⇒ Stockem: 30-09-1956, ⇒ Ronet: 29-06-1957,
⇒ Stockem: 01-07-1967, ⇒ Ronet: 27-09-1970,
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983, ⇒ Ronet: 01-06-1984,
⇒ Merelbeke: 01-02-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord: 25-01-1995

Uit exploitatie: 15-12-2011

FOTO 112-25 *Holleken, 14 september 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2317

Levering NMBS: 15-02-1956
Nummering: 123.017: 15-02-1956
2317 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 15-02-1956,
⇒ Kinkempois: 21-02-1956, ⇒ Ronet: 12-09-1956,
⇒ Stockem: 17-10-1956, ⇒ Ronet: 29-06-1957,
⇒ Stockem: 09-11-1964, ⇒ Ronet: 27-09-1970,
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983, ⇒ Ronet: 01-06-1984 ,
⇒ Merelbeke: 01-02-1994, ⇒ Antw. Dam/Noord: 25-01-1995

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 112-26 *Sint-Genesius-Rode, 13 januari 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5318

Levering NMBS: 18-05-1955 (AFB 145)
Nummering: 202.008: 18-05-1955
5208: 01-01-1971
5318²: 01-02-1989

Stelplaatsen: Latour: 18-05-1955,
⇒ Ronet: 15-07-1955, ⇒ Schaarbeek: 11-09-1961,
⇒ Stockem: 12-09-1962, ⇒ Ronet: 21-12-1966,
⇒ Latour: 29-05-1990, ⇒ Stockem: 12-08-1992

Uit exploitatie: 11-12-2011

FOTO 112-27 *Ronse, februari 2009.*
Serge MARTIN.



Lijn 15 →

Het plaatsen van de bovenleidingspalen gaat nu in versneld tempo door op het baanvak Herentals - Mol van lijn 15, zoals te zien op deze foto, genomen in de omgeving van Geel op 3 september 2012.

Freddy DELARBRE.



← Lijn 15

Binnenkort een nieuwe halte te Beringen

De (her)aanleg van een nieuwe stopplaats te Beringen begon op 20 augustus 2012. De investering bedraagt € 643.000.

De nieuwe stopplaats in dienst worden gesteld met de nieuwe dienstregeling van 9 december. Ze ligt precies op dezelfde plaats als de voormalige halte die gesloten werd op 2 juni 1984 bij het in werking stellen van het IC/IR-plan. Onze foto toont de voortgang van de werken op 10 september.

In de toekomst moet deze halte één van de vier aansluitingspunten met een busdienst worden (met Hasselt, Neerpelt en Tongeren) in het kader van het Spartacus-project.

Doorrit op 28 september van de 4162 als IR e 4410 (Antwerpen-Centraal) - Mol - Hasselt.

Johny BRAUNS.



Een zicht op de oude halte te Beringen, die gesloten werd op 2 juni 1984. Op 13 november 1983 verlaat een omnibus met een trek/duwstel, samengesteld uit rijtuigen type M1 en een locomotief van de reeks 62 de stopplaats, met bestemming Hasselt.

Oorspronkelijk waren er drie stations te Beringen. In volgorde van Mol naar Hasselt: Beverlo, Beringen-Mijnen en Beringen. Ze waren allemaal toegankelijk voor reizigers en Beringen-Mijnen diende ook voor het goederenverkeer.

Beringen werd gesloten op 2 juni 1984. Beverlo (halte geopend op 12 juni 2011 - zie ODB 105 blz. 32) en Beringen-Mijnen op 31 mei 1986 voor reizigers en in 1992 voor goederen. Johny BRAUNS.



GEN-werken

Vertakking te Linkebeek

Sedert enige maanden zijn grote werken voor het GEN bezig aan de vertakking te Linkebeek. Deze verbindt lijn 124 (Brussel-Zuid - Charleroi) met lijn 26 (Halle - Vilvoorde). Het op vier sporen brengen van het baanvak Ukkel-Kalevoet - Nivelles bracht een aanpassing mee van de twee sporen (L26/5) die de twee lijnen verbinden.

Tijdens de maanden juli en augustus werden deze verbindingssporen die de sporen B van deze lijnen (richting Charleroi - Brussel) verbinden, buiten dienst gesteld om een nieuwe brug te plaatsen die de twee bijkomende sporen van lijn 124 zal overspannen. Bij die gelegenheid werden de sporen en de bovenleiding vernieuwd, wat leidde tot de tijdelijke opheffing van de CityRail Aalst - Braine-l'Alleud (via lijn 26) tussen Brussel-Luxemburg en Braine-l'Alleud.



↑ **FOTO 112-28** Op de zogenaamde Moensberg loopt lijn 124 over lijn 26 in een rechte hoek. Een nieuwe brug wordt gelegd om de twee nieuwe sporen over lijn 26 te laten lopen. Het oude, buiten dienst gestelde seinhuis (B5) van Linkebeek bevindt zich in het midden van de te leggen sporen en zal dus moeten verdwijnen. Een voorlopige brug werd gelegd over lijn 26 om de toegang tot de werken mogelijk te maken. Een nieuwe stopplaats zal worden gebouwd om aan te sluiten op de huidige halte Moensberg op lijn 26 (halte gelegen op een honderdtal meter van de kruising van deze twee lijnen, rechts van deze foto). Doorrit op 5 september van de IR b 2834 Antwerpen-Centraal - Nivelles.

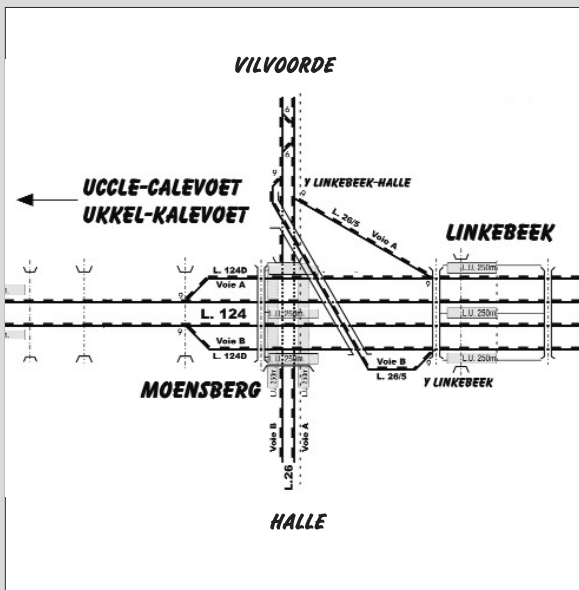


FOTO 112-29 ↗

Rechts zien we de verbindinglijn 26/5 die over de twee sporen van lijn 124 loopt. Deze verbinding loopt achtereenvolgens over lijn 124 en lijn 26, vooraleer erop aan te sluiten. Links zien we de nieuwe brug die de twee nieuwe sporen overspant.

FOTO 112-30 →

Deze foto werd genomen vanaf de brug aan het station van Linkebeek. Links in beeld zien we verbindinglijn 26/5. In het midden de twee sporen van lijn 124. De twee bijkomende sporen zullen links aangelegd worden. De muren ter ondersteuning van het talud worden nu gebouwd. Een betonnen tegel zal een deel van de site bedekken. In het midden van de foto zien we de wissels van het tweede verbindingsspoor dat van spoor A van lijn 26 komt.

J-L VANDERHAEGEN, 5 september 2012.



Ongeval op overweg

Gelukkig was dit fictie: op 12 mei 2012 werd de spoorwegsite in "l'Ecole du Feu - Hainaut Sécurité" te Lens geopend in aanwezigheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

De motorstellen 165 en 219 werden, samen met enkele goederenwagens, afgestaan aan "l'Ecole du Feu" in 2011 (zie ODB 103, p. 16-17).

*Het eerste klasse-compartment werd aangepast en er werden metalen banken geplaatst. Een ervan biedt de mogelijkheid het begin van een brand te ensceneren.
Gwenn CORBISIER.*



Wordt het station van Ottignies geloopt ?

Het stationsgebouw van Ottignies, dat in 1999 werd ingehuldigd, zou binnenkort gesloopt worden. Volgens de woordvoerder van de NMBS voldoet het gebouw niet meer aan de criteria voor een moderne uitbating! Het werd ontworpen in een periode waarin men onmogelijk de enorme groei van het aantal reizigers gedurende de laatste 10 jaar kon voorspellen, net zomin als de sterke bevolkingsaan-groei in Waals-Brabant. Ottignies is het station met het grootste aantal reizigers van Wallonië geworden. Er werd nog geen datum bepaald, maar er wordt wel naar gestreefd om de opening van het nieuwe station te laten samenvallen met de inhuldiging van het GEN. In het nieuwe gebouw zal veel aandacht besteed worden aan de toegang naar de parkings. Er zal ook een klein commercieel centrum komen en de stationsomgeving wordt totaal vernieuwd. De tunnel naar de sporen verdwijnt en zal vervangen worden door twee voetgangersbruggen. De eerste komt op de plaats van de huidige tunnel en zal uitgerust worden met roltrappen, liften en trappen. De tweede zal de huidige voorlopige brug vervangen en enkel vaste trappen krijgen. De perrons zullen verplaatst, vernieuwd en verhoogd worden. Deze vernieuwingswerken zullen in 2016 beginnen.

FOTO 112-99

Het nieuwe station van Ottignies werd ingehuldigd in 1999 en wordt weldra afgebroken want het voldoet niet meer aan de eisen van de moderne exploitatie...

*Jean-Luc VANDERHAEGEN,
18 oktober 2012.*

Spoorse eigenaardigheid

← Een groentetuin tussen de sporen

In de stations van Brussel-Zuid en Ottignies kunnen de reizigers tussen de sporen tomatenplantjes opmerken waaraan reeds enkele vruchten hangen. Het is verwonderlijk dat in een dergelijke vijandige omgeving toch nog zulke vegetatie kan gedijen!

De grote foto en inzet links tonen de tomatenplant tussen de sporen 10 en 11 te Brussel-Zuid.

Op de kleine foto rechts zien we de tomatenplant te Ottignies.



Lijn 162 →

In mei is Infrabel begonnen met de her-elektrificatie en modernisering van het baanvak Naninne - Namur van lijn 162 (in deze richting). Deze werken liepen parallel met het vervangen van de brugdelen over de Maas. Tot 28 augustus was slechts verkeer over één spoor mogelijk. Op de foto, genomen op 28 augustus te Jambes - Etat, zien we de nieuwe palen voor de 25 kV-bovenleiding, ingeplant naast het spoor naar Namur. Het spoor Namur - Naninne komt aan de beurt als de nieuwe brugdelen over de Maas worden geplaatst.

Yves STEENEBRUGGEN.



Het afschaffen van de L-treinen naar Jeumont

Sinds 10 september rijden de L-treinen Charleroi-Sud - Jeumont nog slechts tot Erquelines. Er zijn dus geen reizigerstreinen meer die hier de grens passeren. Men kan zich afvragen of het afschaffen van dit 2 km "lange" traject een grote besparing voor de NMBS betekent aangezien de treinen nu gewoon langer stilstaan in Erquelines alvorens terug te keren naar Charleroi... In het station van Jeumont hebben de sporen die zowel onder 25 KV als 3 kV bereiden kunnen worden geen enkel nut meer en ze zullen waarschijnlijk snel worden omgebouwd.

Op 7 september 2012 zal L-trein 4781 Jeumont - Charleroi-Sud weldra de grens oversteken. Dominique ALLARD.





Op 18 augustus 2012 rijdt de 08515 over de Maas te Anseremme. Guy SMETZ.

DE DESIRO-MOTORSTELLEN

Op 11 april 2008 heeft de NMBS een reeks van 305 driedelige motorstellen bij Siemens Transportation Systems besteld. De totale waarde van het contract, getekend op 15 mei 2008, bedraagt € 1,291 miljard (€ 1,425 miljard op het einde van de levering). Het gaat om de grootste investering van de NMBS sinds haar ontstaan.

Het motorstel is van het type Desiro ML (ML voor MainLine), een aangepaste versie voor het uitvoeren van diensten op alle categorieën van lijnen.

De keuze van dit materieel is gebaseerd op verschillende criteria zoals de tractie- en remcapaciteit, het comfort, het respecteren van het vrije ruimteprofiel van de Brusselse tunnels, de hoeveelheid en de grootte van de deuren teneinde snel te kunnen in- en uitstappen alsook de toegang voor mindervaliden.

De bestelling omvat twee onderreeksen:
 - 210 3kV motorstellen, genummerd van 08001 t/m 08210, waarvan 95 voorzien zijn voor het Brusselse GEN;
 - 95 tweespannige motorstellen (3 kV / 25 kV), genummerd van 08501 t/m 08595, die vooral voorzien zijn voor de "Athus-Meuse" lijn.

De NMBS neemt een optie op de bestelling van 100 vierledige motorstellen, alsook op de bestelling van 305 tussenrijtuigen om de eerste reeks motorstellen vierledig te maken.
 Op 18 november 2008 heeft Siemens

een overeenkomst gesloten met Bombardier in Brugge voor de bouw van 125 motorstellen (+85 in optie) in onderaanneming. De waarde van het contract bedraagt €168 miljoen.
 Bombardier voorziet in de volledige

constructie, de schildering en de proeven op lijn.

Siemens begon de levering in 2011. Ze duurt tot 2016 aan een ritme van 5 tot 8 stellingen per maand.

7 september 2012: doorrit te Visé van de 2829 met de 08524 op sleep komende uit het testcentrum van Siemens in Wegberg-Wildenrath. Vier Dms pakwagens zijn als remgewicht toegevoegd. Maarten SCHOUBBEN.



TECHNISCHE KENMERKEN

1. Algemeenheden

Het motorstel bestaat uit drie rijtuigen, waarvan de beide uitersten zijn uitgerust met een stuurcabine en worden gedragen door motordraaistellen. Het tussenrijtuig heeft enkel loopdraaistellen.

De asindeling van het hele motorstel is: Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo'.

Het motorstel is aan beide uiteinden uitgerust met een automatische GF-koppeling die zowel de mechanische, pneumatische als de elektrische verbinding verwezenlijkt.

Onderling zijn de rijtuigen met een kortkoppeling verbonden.

Elk rijtuig draagt zijn eigen nummer; zo bijvoorbeeld bestaat het motorstel 08001 uit de rijtuigen 08001-1 (ABx), 08001-2 (B) en 08001-3 (ABDx). Het voorvoegsel 08 verwijst naar het jaar van bestelling: 2008.

Een gekoppelde treinsamenstelling is mogelijk met een maximum van vier motorstellen.

2. Binneninrichting

De binneninrichting van de rijtuigen is als volgt (zie schema hieronder):

Rijtuig 1 (ABx):

- stuurcabine;
- 1e klasse afdeling ;
- toegangsplatform ;
- 2e klasse afdeling (groot gedeelte) ;
- tweede toegangsplatform ;
- 2e klasse afdeling.

In totaal biedt het rijtuig 92 zitplaatsen, waarvan 16 in 1e klasse en 76 in 2e klasse.

Rijtuig 2 (B): Het rijtuig bestaat uit drie 2e klasse afdelingen, van elkaar gescheiden door twee toegangsplatformen.

Het rijtuig biedt 104 zitplaatsen.

Rijtuig 3 (ABDx):

- stuurcabine ;
- 1e klasse afdeling ;
- toegangsplatform ;
- 2e klasse afdeling ;
- multifunctioneel platform, bestaande uit een wc met gesloten circuit, met een brede draaideur, gemakkelijk toegankelijk voor personen met een rolstoel; twee plaatsen voor rolstoelen; 18 klapstoelen in langsrichting geplaatst en een plaats voor fietsen ;
- 2e toegangsplatform uitgerust met een opklapbaar platform voor de toegang van rolstoelgebruikers. Dit opklapbaar platform bevindt zich in een kast op het

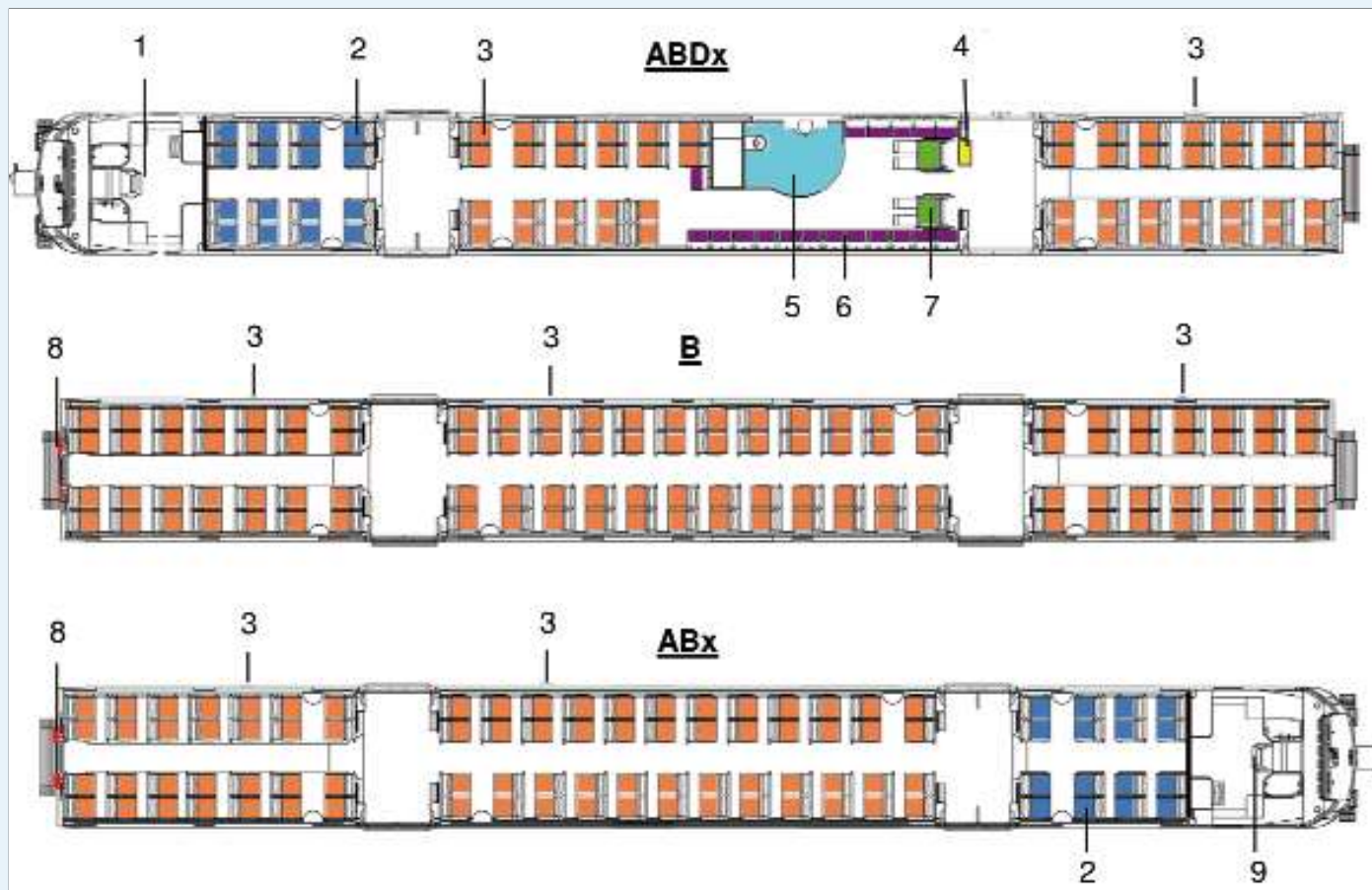
toegangsplatform. Het kan tot 300 kg dragen en heeft een lengte van ongeveer 850 mm. Het kan gebruikt worden bij perrons met een hoogte van 550 mm t/m 750 mm ;

- 2e klasse afdeling.

In totaal heeft het rijtuig 84 zitplaatsen, waarvan 16 in 1e klas en 68 in 2e klas waarvan 18 klapstoelen.



Het opklapbaar platform voor het in- en uitstappen van rolstoelgebruikers.



1. Stuurcabine 2
2. 1e klas afdeling
3. 2e klas afdeling

4. Plaats van het mobiele laadplatform voor personen met beperkte mobiliteit.

5. Toilet
6. Polyvalent platform
7. Zone voorzien voor personen met beperkte mobiliteit
8. Branddeur (tussendeur)
9. Stuurcabine 1

Binnenin de drie rijtuigen werd de vloer van de grote afdeling en de twee platformen verlaagd tot 895 mm.

De zetels zijn in rijen tegenover elkaar opgesteld. Er is geen deur tussen de verschillende afdelingen. De rijtuigen zijn met elkaar verbonden door een volledig gesloten intercircuitatie.

De afdelingen zijn onderling verdeeld door glazen scheidingswanden. Binnenin is de glazen scheidingswand op een sokkel bevestigd. Ze scheidt de toegangzone van de zitplaatsen en beschermt ze tegen de wind.

De bagagerekken zijn in de langsrichting opgesteld en boven de ramen aan de wand vastgehecht. De bagagerekken zijn uitgerust met 230 V stopcontacten. Deze staan ter beschikking van de reizigers en het onderhoudspersoneel. Elk rijtuig is voorzien van 8 stopcontacten.

Verlichting

De verlichting van de reizigersafdelingen bestaat uit twee lichtstroken die zijn ingewerkt in het plafond.

Intercircuitatie

Ter hoogte van elke rijtuigovergang bevindt er zich een brandvrije deur die, in normale omstandigheden, steeds open is. Ze worden enkel gesloten bij het platzetten van het motorrijtuig door de bestuurder of bij brandalarm.

Toegangsdeuren

Het motorstel is uitgerust met 12 toegangsdeuren, 6 langs elke kant. Het zijn elektrisch aangedreven buitenzwenschuifdeuren met een doorgangsbreedte van 1300 mm. De deurvleugels zijn in licht metalen structuurbouw uitgevoerd. Elke deurvleugel is voorzien van een glazen raam.

Alle toegangsdeuren, uitgezonderd deze die toegang geven tot de polyvalente ruimte (deuren 9 en 10) zijn met elektrisch bediende klaptreden uitgerust. De klaptrede wordt uitgeklaapt wanneer de deuren ontgrendeld zijn en de deuropeningsknop werd ingedrukt. De tijd nodig voor het in- of uitklappen van de trede bedraagt ongeveer 2,5 sec.

De toegangsdeuren die toegang bieden tot de polyvalente ruimte (deuren 9 en 10) zijn met een elektrisch aangedreven schuiftrede uitgerust. In normale omstandigheden is de trede bij open deur ongeveer 20 cm uitgeschoven. Deze trede kan indien nodig volledig ingeschoven blijven of volledig uitschuiven tot ongeveer 40 cm. De bediening gebeurt door een instabiele schakelaar die zich bovenaan het bedieningspaneel van de betref-



De 1e klasse afdeling bevindt zich vlak achter de stuurcabine (rijtuigen ABx en ABDx). Met uitzondering van de armsteunen zijn de zetels identiek aan deze van de 2e klasse. Lionel GOTA.



Binnenzicht vanuit het B-rijtuig. We bemerken de afwezigheid van intercircuitatiedeuren wat een totaalbeeld van het hele motorstel levert. Lionel GOTA.

fende deur bevindt.

SIV

Het SIV (Reizigersinformatiesysteem) laat toe de nodige reisinformatie te communiceren. Het systeem wordt geconfigureerd voor een specifiek traject wanneer de treinbestuurder het trajectnummer in-



De uitschuifbare trede (deuren 9 en 10) die toegang geeft tot de polyvalente zone.

voert op de SIV-terminal en de bestemming kiest. Het systeem wordt door de boordchef opgestart vanop een SIV console. Eenmaal actief, werkt het systeem autonoom. Gedurende de rit voorziet het systeem de reizigers van informatie door middel van aanduiding (front-, binnen- en buitenaanduiders) of door gesproken boodschappen via de luidsprekers. Deze automatische informatie werkt met behulp van GPS-coördinaten, het bereiden traject, de tijdsduur en de deurvrijgavesignalen.

Sonorisatie - interfonie

Elk rijtuig is uitgerust met een sonorisatieconsole die toelaat om te communiceren naar de reizigers toe, contact op te nemen met een collega, de treinbestuurder of de lijnregelaar.



De informatieschermen. Hierboven de schermen die in de afdelingen de volgende haltes aangeven, het treinnummer, de datum, het uur en de bestemming. Hieronder de schermen die boven de centrale gang zijn geplaatst en in volgorde alle haltes van de trein aangeven.



Verwarming en klimaatregeling

Elk rijtuig is met een klimaatregelingssysteem uitgerust dat instaat voor de ventilatie, de verwarming en de koeling van de reizigersafdelingen en de stuurcabine. Een filteringssysteem laat het afvoeren van de lucht toe uit de reizigersafdelingen. De voorgeprogrammeerde temperatuur bedraagt 22°C.

Stuurcabine

De stuurtafel bestaat uit een onderbouw en een stuurtafel. De onderbouw van de stuurtafel bestaat uit een kaderconstructie. Links en rechts naast de nis voor de benen is inbouwruimte voorzien voor diverse componenten van het remsysteem, de ruitenwisser met sproeiinstallatie en de elektrische uitrusting.

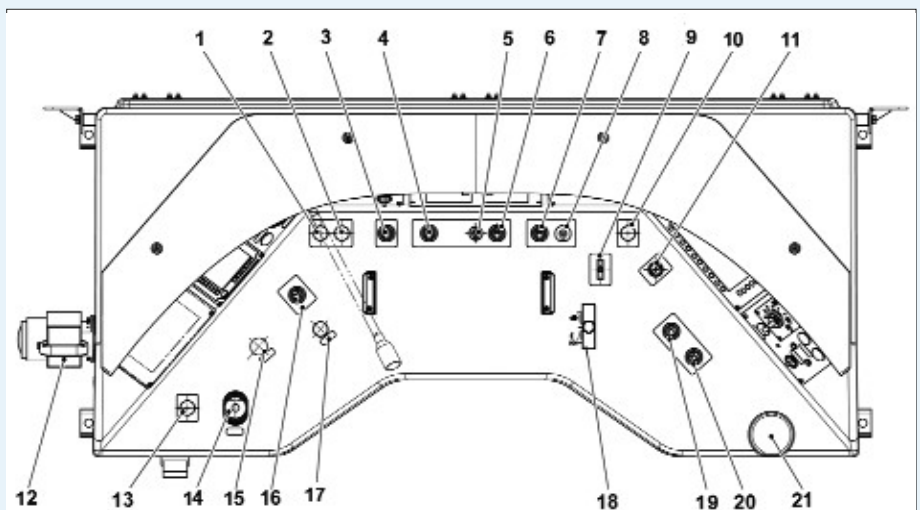
Op het bedieningsvlak van de stuurtafel



De stuurcabine is uitgerust met twee tractie/rem manipulatoren die tijdens de rangeerbewegingen kunnen gebruikt worden. Ze zijn in de buurt van de ramen tegen de langswanden opgesteld.



Stuurtafel van de 08503. Lionel GOTA.



- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. SIV (Reizigersinformatiesysteem) | 12. Noodlantaarn |
| 2. SIV, microfoon | 13. Noodremoverbrugging |
| 3. Verlichting stuurcabine | 14. Noodstopdrukknop |
| 4. Verstraler / dimlicht | 15. Knipperlichtschakelaar |
| 5. Keuzeschakelaar signaallicht | 16. Hoorn |
| 6. Uitschakelen bovenste seinlicht | 17. Bevestigingsknop ETCS / TBL1+ |
| 7. Dienstfichelamp | 18. Tractie / remkruk |
| 8. Stuurcabine bezet | 19. Stroomafnemer |
| 9. Keerkrak | 20. Hoofdschakelaar aan / uit |
| 10. Oontkoppelschakelaar | 21. Drankhouder |
| 11. Spanningskeuzeschakelaar (op de tweespanningsdesiro) | |

zijn de controle- en weergave-elementen terug te vinden. De stuurtafel is vervaardigd uit met glasvezel versterkte kunststof. Plaatselijke versterkingen en ingegoten staalplaten geven bijkomende stabiliteit aan de stuurtafel en worden gebruikt voor de bevestiging van de componenten en de installatiematerialen.

De volgens ergonomische uitgangspunten aangebrachte bedienings- en weergave-elementen voor de besturing van de trein, zijn in vier vlakken met een verschillende helling ondergebracht.

Een koelkast voor het bewaren van eten

en drank staat ter beschikking van de bestuurder.

Door het ontbreken van een dienstruimte voor het begeleidingspersoneel, dienen zij gebruik te maken van de niet bezette stuurcabine.

Voorruit

De voorruit in de stuurcabine bestaat uit veiligheidsglas in een heldere uitvoering met kunststof tussenlagen. De in het laagde veiligheidsglas ingeboden kunststoflagen bieden bescherming tegen inslaande voorwerpen in overeenstemming met de vereiste penetratiebestendigheid.

3. Draaistellen

De draaistellen, zowel de motor- als loopdraaistellen zijn van het type SF6500 gebaseerd op een weinig verschillend gemeenschappelijk platform. Motordraaistellen 1 en 6 hebben bijvoorbeeld een steenweerder en een antenne voor het MEMOR-systeem. Ze zijn geschikt voor een maximale snelheid van 160 km/h. De asafstand bedraagt 2,300 m en de wieldiameter gaat van 0,850 m (nieuw) tot 0,780 m (versleten). Hun totale massa bedraagt 9,2 t voor de draaistellen 1 en 6 (uiterste motordraaistellen), 9 t voor de draaistellen 2 en 5 (motordraaistellen) en 7,1 t voor de draaistellen 3 en 4 (loopdraaistellen, tussenrijtuig). De draaistellen hebben een maximale aslast van 18 t.

Het draaistelframe bestaat uit twee gelaste langsbalken, met elkaar verbonden door middel van een centrale dwarsbalk waarop de rijtuigkast rust door de secundaire ophanging bestaande uit twee luchtveren. Twee buizen ondersteunen de uiteinden van het draaistel.

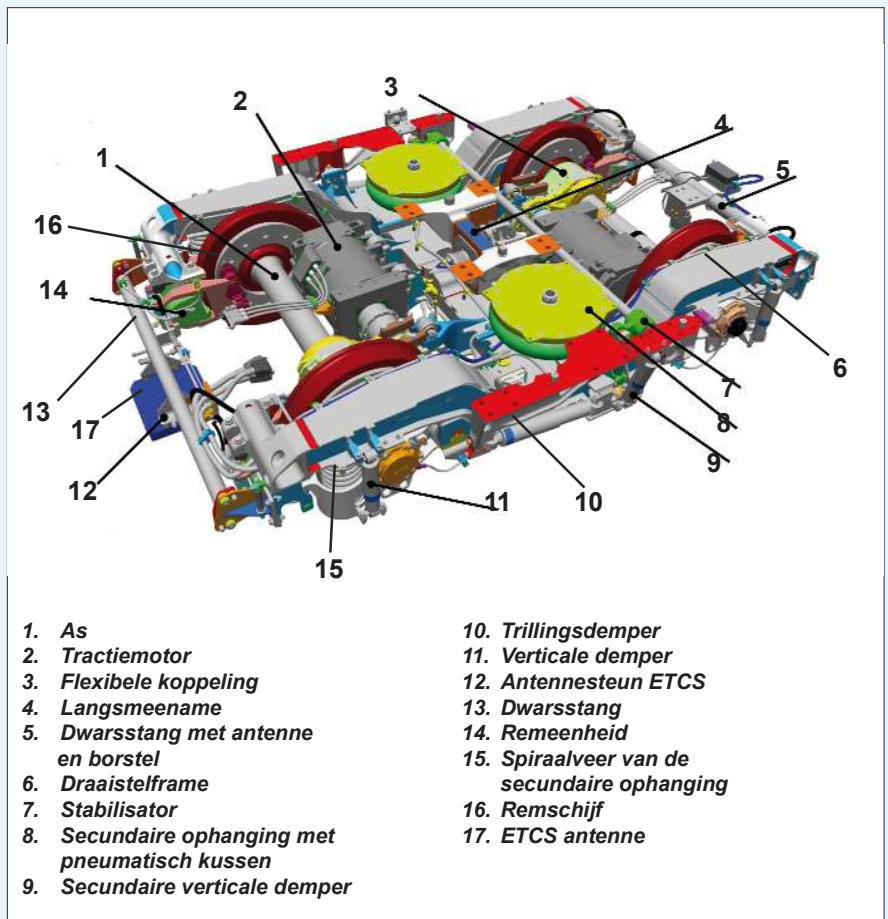
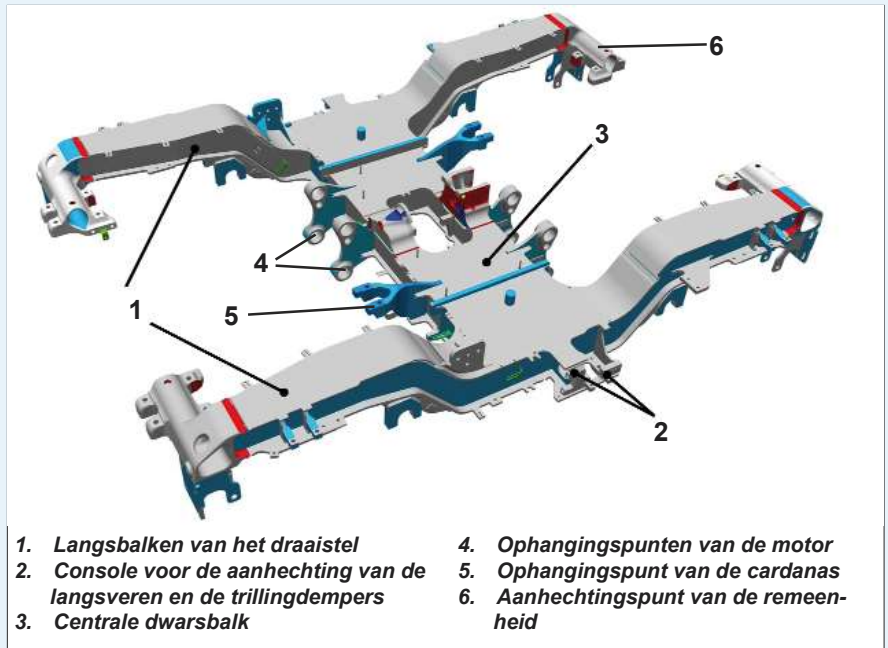
De tractiemotoren rusten op twee hechtspunten op de centrale dwarsbalk. De overbrenging verbindt de centrale motoras en de wielas met elkaar.

Elk draaistel is uitgerust met 4 remeenheden per wielstel. De loopdraaistellen 3 en 4 (tussenrijtuig) zijn elk uitgerust met twee elektromagnetische remmen die tussenkomen ingeval van noodremming. Het stel is uitgerust met zes parkeerremmen, één per remeenheid van de draaistellen 1 en 6 en twee op de draaistellen 2 en 5.

Het draaistelframe wordt via de primaire ophanging door de wielen gedragen. Deze ophanging bestaat uit 2 x 4 stalen spiraalveren (twee veren met verschillende diameter die in elkaar gedraaid zijn), 4 kunststof-metalen bladveren en 4 kunststof-metalen stuitkussens. Vier veren verbinden elk asuiteinde met het draaistelframe.

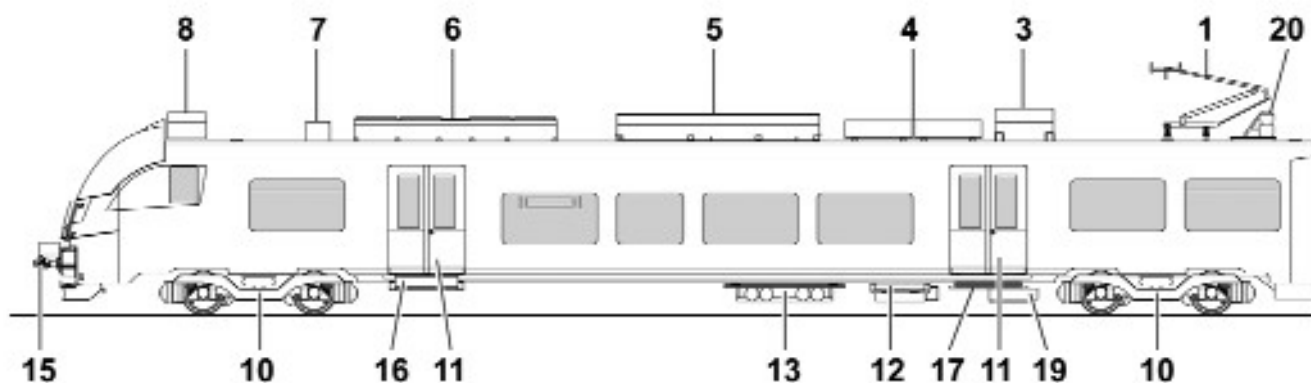
De rijtuigkast rust via de secundaire ophanging op de centrale dwarsbalk van het draaistel. Deze pneumatische ophanging bestaat uit twee verticale veren (verbinding tussen de rijtuigkast en het draaistel), een horizontale veer (in het midden van het draaistel), twee anti-slingerveren (verbinding van de zijkant van het draaistel met de rijtuigkast) en door twee met elkaar verbonden luchtveren.

Door de luchtveerventielen, die de relatieve beweging tussen de rijtuigkast en het draaistel regelen, wordt de rijtuigkast steeds op dezelfde hoogte gehouden, ongeacht de bezetting van het rijtuig. Een antiwagelinrichting compenseert ladingsverschillen door de asymmetrische toestand van het rijtuigkastzwaartepunt en dynamische waggelbewegingen van de rijtuigkast.

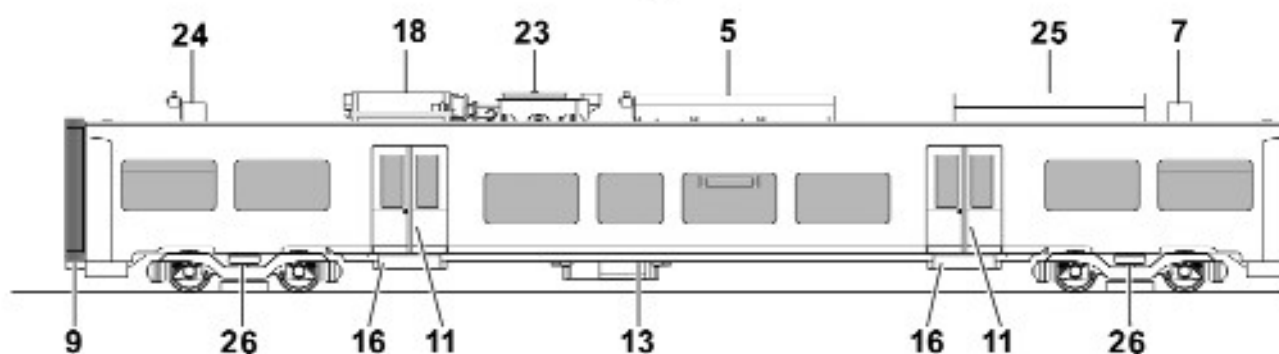


De loop- en motordraaistellen zijn nagenoeg gelijk. Hier een loopdraaistel dat tussen de wielen onderaan is uitgerust met elektromagneetremmen.

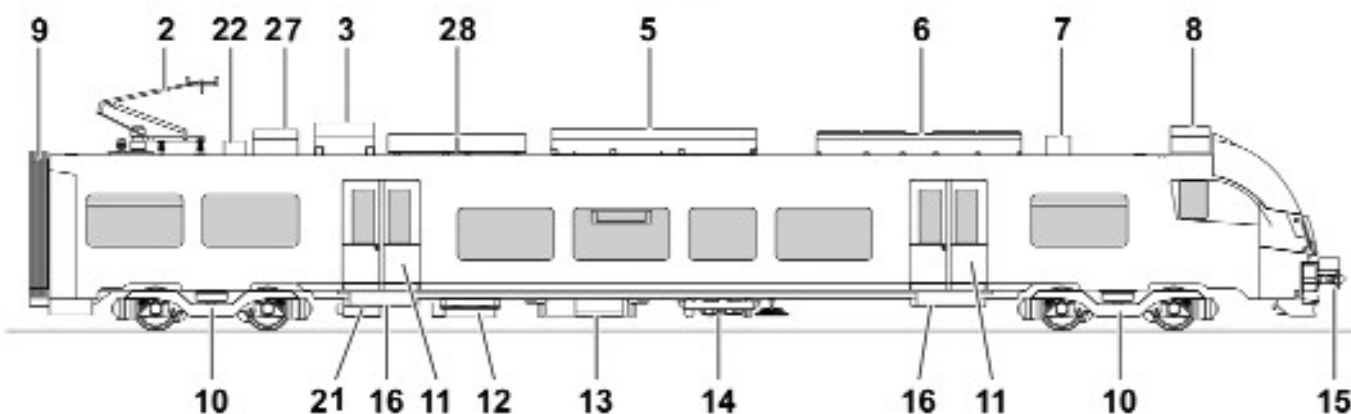
ABDx



B



ABx



1. Stroomafnemer 25 kV (enkel op Desiro 08.5)
2. Stroomafnemer 3 kV
3. Netfiltersmoorspoel
4. Remweerstand
5. Klimaatregeling reizigersafdeling
6. Tractiestroomomvormer met statische omvormer
7. 400 V-container
8. Klimaatregeling stuurcabine
9. Intercirculatie tussen de rijtuigen
10. Motordraaistel
11. Zwenkschuifdeur
12. Batterij
13. Rem- en persluchtuitrusting
14. Luchtcompressor
15. Automatische GF-koppeling

16. Klaptrede
17. Schuiftrede
18. Dakkoelaggregaat
19. Hulpcompressor (enkel Desiro 08.5)
20. AC-hoofdschakelaar en aardingschakelaar 25 kV (enkel op Desiro 08.5)
21. Hulpcompressor
22. Aardingschakelaar 3 kV
23. Transformator 25 kV (enkel op Desiro 08.5)
24. Radiocontainer
25. Vierkwadrantomvormer (enkel op Desiro 08.5)
26. Loopdraaistel
27. Hoofdschakelaar 3 kV
28. Remweerstand

4. Elektrische uitrusting

Stroomafnemer

De 3 kV motorstellen zijn uitgerust met een eenbenige stroomafnemer geplaatst op het ABx-rijtuig.

De tweespanningsmotorstellen zijn uitgerust met een tweede stroomafnemer voor 25 kV, geplaatst op het dak van het ABDx-rijtuig.

De overspanningsafleiders beschermen de elektrische kringen tegen te hoge spanningen.

Hoofdtransformator

De hoofdtransformator waarmee de tweespanningsmotorstellen zijn uitgerust bevinden zich op het dak van het B-rijtuig. Het actieve onderdeel heeft een 25 kV-overspanningswikkeling, vier onder-spanningstractie-wikkelingen voor het voeden van de vierkwadrantomvormer 4QS.

De primaire wikkeling voedt de 1000 V omvormer (driefase, 50 Hz).

De secundaire wikkeling heeft een spanning van 400 V 50 Hz.

Vierkwadrantomvormer

De tweespanningsmotorstellen zijn uitgerust met een vierkwadrantomvormer 4QS die zich op het dak van het B-rijtuig bevindt. Bij het rijden onder 3 kV werkt de ingangsstroomomvormer van de vierkwadrantomvormer niet. Bij werking onder 25 kV is de ingangsstroomomvormer van de vierkwadrantomvormer aan de ingangszijde verbonden met vier

transformatorwikkelingen en wordt hij gevoed met 4 x 1850 V AC. Aan de uitgangszijde voedt hij twee tractie-omvormers en statische omvormers met een spanning van 3 kV gelijkspanning. De ingangsstroomomvormer van de vierkwadrantomvormer is als redundant systeem opgebouwd. De benaming 4QS staat voor "Vierkwadrantensteller" (vierkwadrantomvormer), d.w.z. de stroomomvormer in staat om te voeden in de richting van de verbruikers (tijdens het rijden) alsook in de richting van het net om dit te voeden tijdens een elektrische recuperatieremming.

Tractie ondulatoren

Op elk motorstel bevinden zich twee tractiestroom MLI ondulatoren geïntegreerd met de statische omvormers. Ze bevinden zich op het dak van de rijtuigen ABx en ABDx. De tractiestroomondulator vormt de 3 kV gelijkspanning om naar een driefasige spanning met variabele frequentie en grootte voor een continue sturing van de draaisnelheid en het motorkoppel van de tractiemotoren.

Statische omvormers

Het motorstel is uitgerust met twee statische omvormers voor het omvormen van de hoogspanning (3 kV of 25 kV) naar laagspanning nodig voor de hulpuitrusting- en het laden van de batterijen.

Koelaggregaat

Het koelaggregaat geplaatst op het dak van het tussenrijtuig van de tweespan-

ningsmotorstellen bevat twee koelkringen. Een olieking voor het koelen van de hoofdtransformator en een waterkring voor de koeling van de vierkwadrantomvormer 4QS.

Tractiemotor

De zespolige draaistroommotor is uitgevoerd volgens het type „behuizingsmotor“ en bedoeld voor montage in de dwarsrichting van het rijtuig. De koeling van de zelfventilerende motor gebeurt via een ingebouwde binnenventilator.

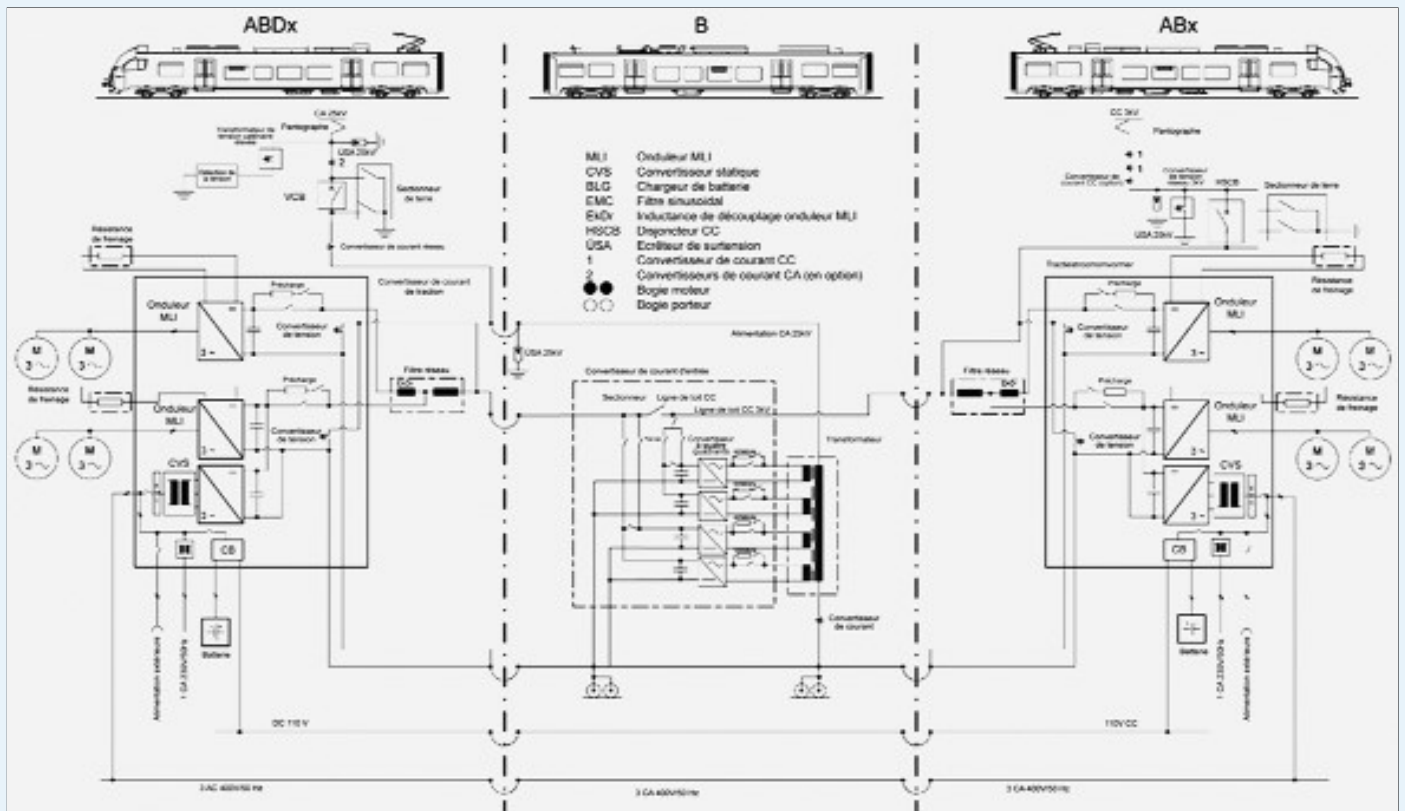
De bevestiging van de tractiemotor aan het draaistelframe vindt plaats via 4 ophangpunten

De rotor in de tractiemotor is 2-voudig en het koppel wordt door de as gelijkmatig overgebracht. Het koppel wordt geleverd via de elastische koppeling aan de op de wielas gemonteerde tandwielkast met reactiestang.

Transmissie

De elastische koppeling dient voor het overdragen van het koppel tussen motor en tandwielkast en compenseert de aanwezige asverschuiving tussen motor en tandwielkast in alle richtingen.

De elastische koppeling bestaat uit twee koppelingshelften (aan de tandwielkastzijde en aan de motor). De tandwielen in de rechte tandwielkast zijn spiraalvormig vertand. De spiraalhoek en tandbreedte zijn zo ontworpen dat een optimaal geluidsniveau wordt bereikt.



Hoogspanningsschema van de tweespanning Desiro.

Tractiesturing

Elk motorrijtuig bevat twee centrale tractiebesturingscentrales (UCC). De UCC vormen de kern op elektronisch niveau en verzorgen de besturing van het motorstel. Zij zorgen voor de coördinatie op het niveau van de besturing, de regeling en de controle. De twee eenheden werken ofwel als master UCC of als slave UCC. De master UCC neemt de sturing van het motorstel op zich. De slave UCC neemt geen enkele handeling waar met betrekking tot de sturing van het motorstel. Ze houdt toezicht op de master UCC en houdt zich klaar om de sturing op zich te nemen in geval van storing van de master UCC.

De UCC onderhoudt het contact met de processoren van de vierkadrantomvormer en de ondulatoren MLI, de sturing, de regeling en de controle van de totale aandrijving: regeling van het remvermogen en de remkracht van de elektrische remming, controle op de waarde van de netspanning, controle op zwerfstromen, sturen van de communicatie-elementen in de tractiekring, controle van de stroomomvormers, de tractiemotoren en andere aandrijvingselementen; antislip; toeleveren van de diagnosegegevens gelieerd aan de tractie.

Controle- en veiligheidsinrichting

Het diagnosesysteem van de AM08 herkent, registreert en meldt storingen aan de bestuurder en het onderhoudspersoneel. Alle relevante functionele beperkingen van de systemen, zoals aandrijving, boordnet, koppeling, remmen, klimatisatie en deuren worden aan de treinbestuurder gemeld. Het onderhoudspersoneel ontvangt specifieke storingsmeldingen met gedetailleerde storingsinformatie. Die informatie wordt door de centrale motorsteldiagnose van de CBE aangemaakt en wordt ter beschikking gesteld van het onderhoudspersoneel via een service-interface voor de laptop.

Batterij

De batterijen bevinden zich in twee batterijkasten onderaan de rijtuigen ABx en ABDx. Ze bevatten 2 x 42 in serie geplaatste elementen en worden constant bijgeladen wanneer het motorstel onder spanning wordt geplaatst. Wanneer het motorstel platgezet is, voeden ze verschillende onderdelen (deuren, treden, verlichting, WC,...).

Automatische waakinrichting

De automatische waakinrichting, afgekort tot AWI, is een inrichting die op de motorstellen is ingebouwd om de trein automatisch tot stilstand te brengen als de treinbestuurder tijdens de rit werkonbekwaam wordt. Daardoor is ze een aanvulling op de veiligheidssystemen van buitenaf, waaronder TBL1+ en ETCS.

5. Remuitrusting

De remuitrusting bestaat uit de automatische rem; de elektrodynamische rem, de magneetrem, de parkeerrem en het antislipsysteem ABS.

Druklucltproductie

De drukluclt wordt geleverd door een zuigercompressor zonder olie die is uitgerust met een luchtdroger. De compressor motor is een driefasige 400 V AC van 6 kW.

De compressor en de luchtdroger zijn onderaan het B-rijtuig gemonteerd. Bovenop het remcircuit wordt de drukluclt gebruikt voor de pneumatische ophanging, de wielkranssmering, de WC, de stroomafnemer(s) en de hoofschakelaar, de automatische koppeling, de tussendeuren tussen de rijtuigen.

Automatische rem

De elektropneumatische automatische rem wordt gevoed vanuit het hoofdreservoir. Hij wordt door een microprocessor gestuurd via een drukregelaar door het omzetten van de elektrische commando's van de besturingselektronica in pneumatische signalen.

Het commando „remmen“ en de ingestelde remwaarde worden door het treinbesturingsapparaat doorgegeven aan de elektronische rembesturingseenheid.

Elektrische rem

Het motorstel is uitgerust met een recuperatierem. De tractiemotoren worden hierbij gebruikt voor het genereren van energie die naar de bovenleiding wordt teruggestuurd.

Als de stroom niet kan teruggestuurd worden naar de bovenleiding wordt ze toegevoerd aan elektrische remweerstand. De aansturing van de elektrodynamische rem gebeurt via de

aandrijflektronica.

De opdeling van de remkracht gebeurt via het rembeheer.

Als de gevraagde remkracht hoger is dan de remkracht die de ED-rem kan leveren, wordt de extra remkracht aangevuld door elektropneumatische remkracht.

Magneetrem

De twee draaistellen van het tussenrijtuig zijn uitgerust met een magneetrem die rechtstreeks inwerkt op de rails. Gedurende de rit is er een open magnetisch veld naar de rails toe. Ingeval van een noodremming wordt het magnetisch veld gesloten en drukken de magneetremmen tegen de rail.

Parkeerrem

De parkeerrem is een veerrem onder mechanische en pneumatische spanning. Hij is in staat om de stilstand van de trein te bewaren gedurende een langere tijd.

Door het bedienen van een drukknop komt de parkeerrem in werking. Het indrukken van de andere drukknop doet de parkeerrem loskomen.

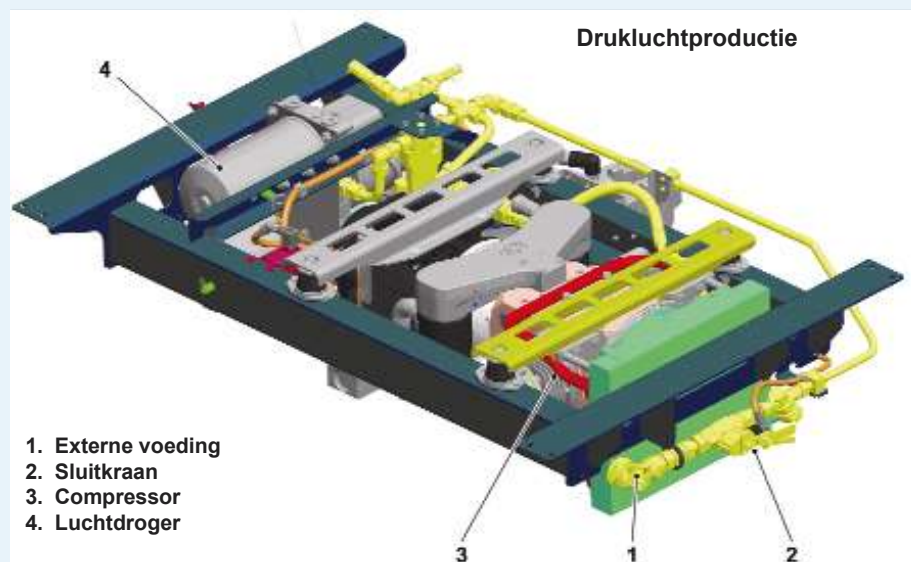
Antislipsysteem ABS

Het motorstel is uitgerust met een antislipsysteem ABS dat het doorglijden van de wielen moet voorkomen.

De draaisnelheid van alle wielen wordt afzonderlijk door opnemers en inductoren gemeten. De opgemeten signalen worden aan de remeenheid toegevoerd. De druk in de remcilinder kan dankzij een elektronische kraan behouden blijven of verminderd worden.

Wielkranssmeerder

Het motorstel is uitgerust met een pneumatische wielkranssmeerder. Op de voorste rijtuigen worden in functie van de rijrichting de voorste wielkransen gesmeerd.



6. Indienststelling

De 08502 kwam als eerste in België toe op 2 juli 2010.

Tussen 10 en 13 juli moest het stel de elektromagnetische compatibiliteitstesten ondergaan in Bois du Coucou, maar de testen moesten stopgezet worden en het motorstel diende naar Duitsland teruggestuurd te worden. Eenmaal terug in Bertrix in augustus werden de elektromagnetische compatibiliteitstesten onder 25 kV opnieuw opgeschort. Het motorstel kwam naar Schaarbeek waar het stel lichtingsproeven met de kraan van 100 ton onderging. De verschillende homologatieritten begonnen uiteindelijk op 13 september 2010, nog steeds met de 08502.

Een tweede motorstel, de 08501

kwam in oktober 2011 toe en begon aan intensieve testen op 12 oktober 2011 terwijl de 08502 werd overgebracht naar het testcentrum van Velim in Tsjechië. Op 25 november 2011 werd de pers uitgenodigd voor een rit tussen Brussel en Louvain-la-Neuve-Université aan boord van de 08001.

Op 2 december 2011 heeft de DVIS haar toelating gegeven voor de indienstname van de 08001 t/m 08005. De voorlopige aannemingsritten werden uitgevoerd.

Het is uiteindelijk op 25 januari 2012 dat er voor het eerst commerciële ritten werden uitgevoerd op de lijn 130A tussen Charleroi-Sud en Erquennes.

FOTO 112-XX

Foto van de neus van de 08019. Schaarbeek, 7 september 2012.



DESIRO-MOTORSTEL



Algemeenheden	Mechanisch gedeelte	Tractie uitrusting	Transmissie																								
Aantal: 305	Constructeur: Siemens	TRACTIEMOTOR																									
Type: Bo'2' + 2'2' + Bo'Bo'	Bouwjaar: 2011-2016	8 motoren per motorstel, 4 onder het ABx-rijtuig en 4 onder het ABDx-rijtuig.	De motoren zijn via een elastische koppeling verbonden met een tandwielkast met spiraalvormige tandwielen																								
Nummer: 08001 t/m 08210 08501 t/m 08595	Aantal zitplaatsen:	Type: zespolige driefase autogeventileerd																									
Spanning: 3 kV (08.0) 3 kV / 25 kV (08.5)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>klapstoel</th> <th>staanpl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ABx</td> <td>16</td> <td>76</td> <td>0</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>0</td> <td>104</td> <td>0</td> <td>116</td> </tr> <tr> <td>ABDx</td> <td>16</td> <td>50</td> <td>18</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>32</td> <td>230</td> <td>18</td> <td>308</td> </tr> </tbody> </table>		A	B	klapstoel	staanpl	ABx	16	76	0	92	B	0	104	0	116	ABDx	16	50	18	100	Totaal	32	230	18	308	Nominaal vermogen: 250 kW
	A	B	klapstoel	staanpl																							
ABx	16	76	0	92																							
B	0	104	0	116																							
ABDx	16	50	18	100																							
Totaal	32	230	18	308																							
Vermogen: 2200 kW	Remming: Elektrische recuperatie en rheostatische rem, automatische pneumatische rem met remschijven met microprocessorsturing, magneetrem bij noodremming, parkeerrem dmv veerrem.	Draaisnelheid: 2200 tr/min 5004 tr/min maximum	Hulpinrichting																								
Elektrische remvermogen: 2200 kW	Draaistel: draaistel type SF6500 gebouwd voor een maximale snelheid van 160 km/h. Wielkransmering van de voorste as volgens de rijrichting	Referentiespanning: 2250 V	Voeding: twee statische omvormers vormen de 3 kV of 25 kV om naar laagspanning voor de voeding van de hulpuitrustingen en de lading van de batterijen.																								
Aanzetkoppel: 1,1 m/s ²	Verwarming: Door gepulseerde lucht	Maximale spanning: 2807 V	Compressor: De druklucht wordt geproduceerd door een zuigercompressor zonder oliesmering aangedreven door een driefase motor van 400 V AC van 6 kW.																								
Maximum snelheid: 160 km/h	Schildering:	Afschakelspanning: 3300 V	Veiligheidssysteem: ETCS, AWI, TBL1+.																								
Boogstraal: 150 m 100 m aan beperkte snelheid 90 m (opdruk enkel rijtuig)	Kast: lichtgrijs RAL 9015 met zwarte band RAL 7035 rond de ramen, rode deuren RAL 3020; onderaan de kast blauw RAL 5013;	Nominale verbruik: 81 A	Batterij: 2 x 42 elementen, nikkel-cadmium, 110 V, 80 Ah																								
Lengte ABx-rijtuig: 29,906 m	Fronten: geel RAL 1021, grijs RAL 7037, omtrek kopruit: zwart RAL 7022;	Maximaal verbruik: 147 A																									
Lengte B-rijtuig: 29,906 m	Dak: grijs RAL 7037	Totale massa: 680 kg																									
Lengte ABDx-rijtuig: 29,095 m		-----																									
Totale lengte: 79,907 m		Configuratie: Twee ondulatoren MLI vormen de 3 kV om naar driefasen met een variabele frequentie en grootte voor het voeden van de tractiemotoren.																									
Draaistelafstand: 2,300 m		Op de Desiro 08.5 voedt een transformator een vierkwadrant-omvormer 4QS.																									
Wieldiameter: 0,850 m (nieuw) 0,780 m (versleten)		Meervoudige samenstelling: maximum 4 motorstellen																									
Totale hoogte: 4,243 m		Stroomafnemers: een stroomafnemer 3 kV op de 08.0; Een stroomafnemer 3 kV en een stroomafnemer 25 kV op de 08.5.																									
Max lengte kast: 2,820 m																											
Massa ABx-rijtuig: 50,8 t (08.0) 51,0 t (08.5)																											
Massa B-rijtuig: 38,7 t (08.0) 44,6 t (08.5)																											
Massa ABDx-rijtuig: 50,5 t (08.0) 51,2 t (08.5)																											
Massa leeg: 140,0 t (08.0) 146,8 t (08.5)																											
Totale massa max: 189,6 t																											
Maximum asdruk: 16,4 t																											



FOTO 112-32 Op 13 september 2010 voert de 08502 proefritten onder 25 kV uit tussen Bertrix en Virton. Doorrit in Lacuisine. Het motorstel was nog niet voorzien van zijn nummer. Serge MARTIN.

Sinds 25 januari 2012 worden de Desiro's ingezet voor commerciële ritten op de lijn 130A tussen Charleroi-Sud en Erquennes. Aankomst te Fontaine-Valmont op 26 januari van de L-trein 4764 (08001 en 08004) komende uit Charleroi. Dominique ALLARD.





FOTO 112-33 *Op 2 februari 2011 werd de 08501 getest tussen Gouvy en Trois-Ponts. Doorrit in Rencheux. Marc RIGUELLE.*

FOTO 112-34 *Op 9 februari 2011 werd de 08501 aan de 08503 toegevoegd. Hier in doorrit in Rencheux. Michel HANSSENS.*



Op 1 februari 2012 gaf DVIS de toelating tot het in dienst nemen van de tweespannings-Desiro's 08501, 502, 504 en 505. De voorlopige aannemingsritten startten op 8 februari 2012. Op 17 februari 2012 werd een Desiro voor de eerste maal ingezet als Cityrail tussen Aalst en Braine-l'Alleud. Na de aanpassingen van het computerprogramma door Siemens, heeft DVIS op 13 april 2012 de definitieve toelating verleend om de reeks 08.5 in dienst te nemen. Voor de reeks 08 werd deze toelating afgeleverd op 17 april 2012. Sedert begin deze zomer zien we de

Desiro als CityRail Aalst - Braine-l'Alleud, als L-treinen Nivelles - Brussel - Antwerpen-Centraal en als P en L-treinen tussen Libramont - Bertrix - Dinant - Namur. Sedert augustus worden de P-treinen 7602 / 8602 Jemelle - Brussel-Zuid gereden door 4 gekoppelde motorstellen. Vanaf 3 september wordt drie maal per week een Desiro ingezet op de IR s Antwerpen-Centraal - Noorderkempen. In functie van de leveringen en de scholing van het besturings- en begeleidingspersoneel zullen de Desiro's meer en meer verschijnen op het net. In 2016, wanneer alle

motorstellen geleverd zijn, zullen ze domineren op het volledige net. Hun indienststelling zal grote gevolgen hebben in het motorstellen- en motorwagengpark. Tegen het einde van 2012 zullen een twintigtal motorstellen van het type 62/65 (reeks 151 t/m 270) worden geschrapt, gevolgd door +/- 78 andere einde 2013. Op de "Athus-Meuse" zullen de motorwagens van de reeks 41 van Stockem worden gemuteerd naar Hasselt en Merelbeke waar ze verschillende treinen zullen versterken.

De Desiro ML van Siemens

De Desiro ML van Siemens is een motorstel aangepast voor regionaal en interregionaal verkeer en geschikt voor een snelheid van 160km/h. Het wordt gekenmerkt door de flexibiliteit, het grote comfort, het lage stroomverbruik, het voldoen aan de nieuwe Europese veiligheidsnormen en de lage onderhoudskost. De Desiro ML is beschikbaar in versies met 2 t/m 8 toegangspunten per rijtuig. De verlaagde vloer bereikt een hoogte van 600, 800 of 1000 mm. De lengte per rijtuig is variabel. De binneninrichting is zeer comfortabel met multifunctionele zones, klimaatregeling, omroepinstallatie en lichtschermen. Er is geen enkele tussendeur tussen de verschillende rijtuigen. De hoeveelheid zitplaatsen is variabel in functie van de noden. In de driedelige versie (zoals door de NMBS besteld) zijn de uiterste assen allemaal motorassen en wordt het middelste rijtuig gedragen door loopassen (asindeling Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo').

De Desiro's werden tot op vandaag gebouwd - of zijn in aanbouw- voor drie operatoren, alle in driedelige uitvoering:

- De eerste 17 eenheden werden in 2007 door de leasingmaatschappij Angel Trains besteld en worden door Trans Regio Deutsche Regionalbahn gehuurd. Genummerd als reeks 460 rijden ze sedert 2008 de lokale treinen vanuit Köln naar Mainz via Koblenz op de linker Rijnsoever.
- De tweede bestelling van 305 motorrijtuigen werd door de NMBS geplaatst;
- De Oostenrijkse spoorwegen ÖBB tot slot bestelden op 24 april 2010 200 driedelige motorstellen. Ze zullen de reeks 4025 vormen en zullen van 2013 t/m 2015 geleverd worden. Ze zullen ingezet worden in de regionale diensten op het S-Bahn net van Wien.



FOTO 112-35 Aankomst te Niederheimbach van het motorstel 460 002 van Trans Regio Deutsche Regionalbahn die een lokale trein rijdt tussen Köln Deutz en Mainz Hbf op 27 september 2009. Ten opzichte van de NMBS Desiro's werden de toegangsdeuren meer naar het midden van de rijtuigen verplaatst. Philippe DE GIETER.

NMBS

Overbrenging van materieel

De voormalige tractiewerkplaats van Leuven zal eerstdaags worden afgebroken om plaats te maken voor een nieuwe parking. Gedurende vele jaren bood zij bescherming aan het merendeel van het historische materieel van de NMBS. Hierdoor moet voor het materieel dat zich hier bevindt een andere, tijdelijke schuilplaats gevonden worden in



afwachting van de bouw van een museum te Schaarbeek (waarvan intussen de eerste steen officieel gelegd is op 14 september), en het creëren van bijkomende plaats te Oostende en te Treignes.

De eerste overbrengingen hebben plaatsgevonden op 20 september, met het vertrek van het type 51 nr. 1152 en het type 18 nr. 18.051, via de weg, met bestemming de CW Gentbrugge.

De reis van het type 18 was op zijn zachtst gezegd verrassend. Vanuit Leuven reed het konvooi naar Gentbrugge via Tienen, Gembloux, Braine-l'Alleud, Waterloo, Buizingen, Ninove en Aalst!

↑ **FOTO 112-36** De 5166 rangeert het type 51 te Leuven naar de vrachtwagen.

← **FOTO 112-37** Laden van het type 18 op de vrachtwagen te Leuven.

↓ **FOTO 112-38** De op zijn minst ongewone doortocht van het type 18 voorbij de Leeuw van Waterloo!

Pierre HERBIET, 20 september 2012.





↑ **FOTO 112-39**

Nog een ongewone doortocht over het station van Buizingen.

FOTO 112-40 →

FOTO 112-41 ↓

Bij hun aankomst in de CW Gentbrugge, werden de machines onmiddellijk gelost en gerangeerd door de 9138.

Pierre HERBIET, 20 september 2012.





FOTO 112-42 → De DE6311 van Crossrail rangeerde op 15 september 2012 een autotrein op de spooraan-sluiting van Overhaem (nabij Tongeren). Die dag werd een trein beladen met Mercedes-bestelwagens aangevoerd. Dit vervoer werd voorheen uitgevoerd door operator TrainsporT. Deze trein rijdt slechts op aanvraag en heeft hierdoor geen voorziene dienstregeling. Johnny BRAUNS.



Een nieuwe Belgische locomotief te La Louvière

CMI (Cockerill Mechanical Industries) leverde deze zomer een nieuwe locomotief op draaistellen (70 t, Caterpillar-dieselmotor van 750 pk, hydrostatische overbrenging) aan DUFERCO te La Louvière. Het betreft een machine van het nieuwe CMI-type NH700BB. In 2010 werd een eerste exemplaar van dit type, nummer 703, geleverd aan de Repsol-raffinaderij in Argentinië.

→ De 703, bestemd voor de raffinaderij Repsol in Argentinië tijdens de montage bij CMI te Seraing. Roger CRICKLAIRE, 18 mei 2010.

FOTO 112-43 ↓

De nieuwe CMI-loc nr. 704 bij DUFERCO te La Louvière op 21 september 2012. Links kan men de afgevoerde locomotief 71 (Fauvet-Girel) waarnemen. Deze loc werd ooit in de Cockerill-sites te Seraing en Ougrée ingezet. Kristof AVONDS.





OSR France huurt bij Akiem (leasingmaatschappij, een filiaal van de SNCF) de diesellocomotieven 75007, 75015, 75039 en 75040 van de SNCF. Zij worden ingezet voor de lokale goederentreinen in het noorden van Frankrijk en vervangen de G2000 van de reeks 57 van NMBS-Logistics.



Op 11 september 2012 reed opnieuw een trein beladen met nucleair afval tussen Covra (Sloehaven) en het Franse Valognes. Deze trein was tot Moeskroen ingesloten tussen de 6512 en 6513 van DB Schenker Nederland. Doortocht te Nispen, nabij de Belgische grens.

Michel DE ESCH.



Sedert 1 oktober 2012 heeft Rail Feeding de HUPAC-treinen tussen Terneuzen (Sluiskil Dow Bertshi Terminal) en de terminal Antwerpen-Combinant overgenomen van Crossrail. Deze treinen rijden van maandag t/m vrijdag volgens deze dienstregeling:

42600 ①-⑤

Antwerpen-Combinant:	05.30
Sluiskil Dow (Bertshi Terminal):	09.15

42601 ①-⑤

Sluiskil Dow:	16.00
Sas van Gent:	16.40/17.26
Zelzate:	17.41P
Gent-Zeehaven:	18.16/19.03
Antwerpen-Combinant:	20.45

Hierdoor verliest Crossrail het reguliere verkeer tussen Sas van Gent en Terneuzen, maar blijft actief op twee andere verbindingen: een eerste met vertrek vanuit Zeebrugge en een tweede vanuit Terneuzen. De treinen worden samengevoegd te Gent-Zeehaven met bestemming Ludwigshafen.

Deze verbinding bestaat reeds langer, maar wordt samengevoegd met een trein die vertrekt vanuit Antwerpen Combinant.

De 42601 verlaat op 4 oktober 2012 Sluiskil Dow met bestemming Sas van Gent. Deze trein wordt gesleept door de G2000 nr. 1102 van Rail Feeding. Chris WESTERDUIN.





Na hun schrapping door de NMBS werden de 8246 (03-07-2006), 8271 (22-05-2007) en 8273 (03-07-2006) ingezet door IFB (Inter Ferry Boats, een dochteronderneming van de NMBS). Ze kregen een nieuw blauw kleedje aangemeten en worden hoofdzakelijk gebruikt in de industriezone van Genk voor de bediening van de spooransluitingen van ALZ en Ford. Deze drie machines vervoegden recentelijk het tractiepark van OSR (On Site Rail), een filiaal van IFB.



FOTO 112-44 De 8273 in een zeer bedenkelijke staat. Schaarbeek-Vorming, 31 juli 2012. Armand BEERLANT.



FOTO 112-45 De KG230B, gehuurd door OSR, te Antwerpen-Noord. 1 september 2012. Tommy MAEREMANS.

Een Deutz-locomotief bij OSR

OSR huurt sinds 20 september 2012 een Deutz-dieselloc van het type KG230B. Deze machine doet dienst als reserveloc, nodig voor het verplaatsen van te herstellen wagens op de terreinen van de oude TUC-werkbasis voor de HSL4 (nabij de bundel A1) gelegen op de terreinen van het vormingsstation Antwerpen-Noord. De 8216 van OSR wordt in beginsel gebruikt voor deze dienst. De KG230B wordt slechts ingezet bij averij aan de 8216.

De KG230B draagt het fabrieksnummer Deutz 57713 van 1964. Ze begon haar loopbaan op 2 november 1964 als nr. 7 bij het "Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe" te Berlin. In 1996 ging ze naar het bedrijf Hercules Belgium te Antwerpen (buiten dienst 08-1999). Begin deze eeuw werd de machine overgenomen door Hercules Doel te Beveren. Voor de overdracht aan OSR, onderging deze loc een volledige revisie en kreeg een afstandsbediening ingebouwd.

Het model KG230B werd gebouwd vanaf 1962 en heeft een Deutz-motor van 230 pk en een hydraulische Voith-transmissie.



Enkel op zondag sleept DB Schenker de lege kalktrein 49663 Beverwijk - Kinkempois - (Jemelle). Op 16 september nadert hij Visé, gesleept door de 6506 en 6512. De 6506 draagt reeds de "Verkehrsrot"-livrei van de DB. Vooraan in de trein bevinden zich wagens met coils, bestemd voor een firma in Ehein. Michel DE ESCH.





RL002 als vervanger

De Belgische operator Railtraxx gebruikt 3 locomotieven: een G2000, een Class 66 (PB20) en de 2833 (gehuurd bij B-Logistics).

Daar de PB20 in Hagen een revisie van zijn dieselmotor diende te ondergaan, moest Railtraxx vanaf 27 augustus 2012 een andere Class 66 huren. Dit krachtvoertuig, de RL002, werd in 2003 door EMD gebouwd (nummer 2003-8545-3) en in 2004 verhuurd aan Railion Deutschland. Ze kreeg het nummer 266 453 en werd ingezet voor de sleping van de treinen van/naar de Opel-fabriek in Antwerpen. Deze inzet eindigde in 2009 met de sluiting van dit bedrijf. De loc werd tussen 2010 en 2012 geleased door CFL Cargo Denmark. Ze heeft echter geen ATC-veiligheidsuitrusting. Hierdoor kon ze bij treinschakeling slechts in de tweede positie ingezet worden. Tussen maart en mei 2012 onderging de machine een revisie in de HGK-werkplaats te Brühl (D). Na de terugkeer van de PB20 zal de RL002 terugkeren naar Duitsland.



De G2000 (NEV-nummer 92 80 1272 405-2 D-CTD) wordt sinds 1 juni 2012 ingezet door Railtraxx. Dit krachtvoertuig werd in 2005 (Vossloh 5001606) in gebruik genomen en daarna achtereenvolgens geleased door volgende operatoren: Seehafen Kiel GmbH (van 20-03-2006 tot 22-03-2006 en van 02-05-2006 tot 12-05-2006); verkocht aan Angel Trains Cargo (22-05-2006); Rail4chem nr. 2007 (van 22-05-2006 tot 10-01-2010); Captrain Nederland (van 11-01-2010 tot 31-12-2011) en uiteindelijk Railtraxx. Op deze foto sleept ze kalktrein 48640 Hermalle-Sous-Huy – Veendam. Engis, 6 september 2012. Andy ENGELEN.

Hier zien we de tijdelijk aan Railtraxx verhuurde RL002 op kop van trein 46988 Milano – Bierset. Argenteau, 27 augustus 2012. Maarten SCHOUBBEN.



Polen

Locomotieven voor de toekomst

De markt voor moderne elektrische locomotieven wordt momenteel gedomineerd door de Duitse constructeurs Bombardier (met de TRAXX) en Siemens (met de Europrinter). De Poolse constructeurs proberen echter weerwerk te bieden. Op de beurs Innotrans, die plaats vond in Berlin van 18 tot 21 september, stelden ZNLE Gliwice en PESA Bydgoszcz hun nieuwste locomotieven voor.

De E4MSU "Griffoen" van ZNLE Gliwice is een universeel inzetbare Bo'Bo'-locomotief van 5600 kW die in drie versies wordt aangeboden: voor 3 kV gelijkspanning, voor 15 kV en 25 kV wisselspanning of voor de drie spanningen samen. Hun maximumsnelheid bedraagt 140 of 200 km/h. ZNLE Gliwice biedt al een andere locomotief aan voor de Poolse markt: de E6ACT "Zralok" (Haai) is een Co'Co' voor zware goederentreinen met een vermogen van 5000 kW die 120 km/h kan rijden onder 3 kV. Na de verkoop van vier "Haaien" aan STK Wroclaw in 2011, werden er nu tijdens Innotrans vijf besteld door de firma LOTOS Kolej.

PESA Bydgoszcz, de geprivatiseerde centrale werkplaats van de PKP, was al bekend voor zijn motorwagens en motorstellen. Een verrassing was de voorstelling van de 111Ed-001 "Gama". Dit is een Bo'Bo' van 5600 kW onder 3 kV die bovendien is uitgerust met een dieselmotor van Caterpillar. Dit laat de bediening van niet geëlektrificeerde spooransluitingen toe ("last mile").

↗ Een ZNLE-locomotief type E6ACT "Zralok" in dienst bij STK Wroclaw (Spedycja Transport Kolejowy).
ZNLE Gliwice, 18 februari 2011.
Krzysztof MALIONOWSKI.

→ Ook PESA stelde een nieuwe locomotief voor tijdens Innotrans te Berlin: de hybride elektrische/diesellocomotief "Gama". De fronten zijn gebaseerd op deze van de nieuwe "Zralok"-motorstellen (zie p. 46 en OP DE BAAN 111 p. 54).
Berlin, 15 september 2012.
Sebastian SCHRADER.



De E4MSU van ZNLE op de Innotrans te Berlin op 23 september 2012. Marcin PURC.



Nederland

Hermes-Breng

← Vanaf 10 december 2012 zal Hermes, onder de vlag van Breng, starten met een treindienst tussen Arnhem en Doetinchem. Hermes rijdt daar dan samen met ARRIVA, die vanaf 9 december 2012 gaat rijden op de spoorlijn Arnhem - Doetinchem - Winterswijk. Stadler bouwt intussen 9 GTW-motorwagens in het Poolse Siedlce. De eerste eenheid, de 5041, is te Venlo aangekomen op 31 augustus 2012. Ze werd daarna naar Blerick overgebracht voor de inbouw van de ATB-veiligheidsinstallatie. Jeroen de VRIES.



Trainsupport

→ "Trainsupport" is een nieuwe operator die actief is in de haven van Rotterdam. Deze houdt zich bezig met de bediening van spoor-aansluitingen en rangeringen voor rekening van meerdere firma's. Loc TG-102 (ex-ITL, ex-Captrain, ex-DB 202 369) rijdt op 9 augustus 2012 door Botlek. Zij sleept een autotrein beladen met Subaru's. Deze trein heeft het Zwitserse Safenwil als eindbestemming. De sleping tot Zwitserland gebeurt door HUSA en SBB Cargo. Michel DE ESCH.

HSL-Logistik

HSL-Logistik is een Duitse maatschappij, opgericht in 2003 met Hamburg als thuisbasis. Sedert 2010 beschikt zij over een licentie voor het Nederlandse spoorwegnet.

↓ Sinds 1 juli is de 1832 (ex-NS) opgenomen in het tractiepark van HSL-Logistik Benelux. Op 1 oktober verscheen ze in een totaal nieuwe en opvallende livrei op het net. De 1832 te Rotterdam IJsselmonde, 1 oktober 2012. Harold DE GROOT.



Groot-Brittannië

Vreemde motorwagens

De motorwagens die ter beschikking worden gesteld van de verschillende Britse operatoren, volstaan op een aantal lijnen niet altijd om in alle behoeften te voorzien. Om te vermijden dat te grote motorwagens ingezet moeten worden op korte lokale lijnen, doen London Midlands, Chiltern Railway en Arriva Train Wales een beroep op een aantal opmerkelijke voertuigen.

De laatste motorwagens van de reeks 121 werden in 2001 buiten dienst gesteld. In 2003 werd de 121 020 echter door Chiltern Railways, eigendom van de Deutsche Bahn, opnieuw in dienst genomen. Sindsdien wordt hij tijdens de spitsuren ingezet voor vijf treinparen op de lijn tussen Aylesbury en Princes Risborough. Hierdoor kon een tweeledige motorwagen van de reeks 165 vrijgemaakt worden voor de veel drukkere verbindingen naar London Marylebone. In mei 2011 kwam bovendien een tweede motorwagen, de 121 034, in dienst zodat men nu over een reservevoertuig beschikt. Chiltern Railway is zich bewust van het historisch karakter van deze voertuigen en tijdens hun revisie werd hiermee rekening gehouden: de 121 020 kreeg een klassieke blauwe schildering en de 121 034 rijdt in het groen.

Een derde motorwagen van deze reeks, de 121 032, wordt sinds augustus 2006 gebruikt door Arriva Train Wales (eveneens een filiaal van de DB) tussen Cardiff Queen Street en Cardiff Bay. De motorwagen rijdt om de 12 minuten op deze korte lijn, die nog geen 2 km lang is. Deze drie voertuigen zijn de laatste actieve exemplaren van een reeks van



FOTO 112-46 De 121 020 van Chiltern Railway, afkomstig uit Aylesbury, komt aan te Princes Risborough op 6 juni 2012. Philippe DE GIETER.

16 voertuigen die in 1960 voor British Rail gebouwd werd door de Pressed Steel Company. Het zijn de laatste vertegenwoordigers van de "Mark1 slam doors"-generatie (manuele klapdeuren) in de normale dienst. Dankzij een magnetische vergrendeling van de deuren kon het verbod op het gebruik van dergelijk materieel, dat op 30 november 2005 inging, omzeild worden.

Het centrum van Stourbridge, een voorstad van Birmingham, wordt bediend door een korte lijn met een lengte van 1,3 km tussen de stations Stourbridge Town en Stourbridge Junction (aan de hoofdlijn Birmingham - Worcester. Een van de voorwaarden voor de toekenning van de exploitatievergunning van de franchise West Midlands, geëxploiteerd door London Midland sinds november 2007, was de vervanging van de motorwagens reeks 153 op de lijn naar Stourbridge door een kleiner en innovatief voertuig:

de Parry People Mover PPM60.

De 139 001 en 139 002 werden gebouwd in 2008 en ze worden geleased bij Porterbrook. Ze kwamen in 2009 in normale dienst. Ze zijn slechts 9,6 m lang, wegen 10 t en ze bieden 20 zitplaatsen en 30 staanplaatsen. Hun maximum-snelheid bedraagt 65 km/h. De reeks 139 wordt aangedreven door een vliegwiel: wanneer het voertuig remt, wordt de daardoor ontstane energie opgeslagen door het vliegwiel te laten draaien. Deze energie kan dan gebruikt worden om weer te vertrekken. Aangezien de motor slechts voor een klein deel moet tussenkomen in de aandrijving, kan deze veel kleiner worden uitgevoerd. In de PPM60 wordt een Ford-motor van het type DSG423 met een inhoud van 2.3 l gebruikt die met LPG wordt gevoed. Het vliegwiel heeft een diameter van 1 meter en het weegt 500 kilogram.

Tussen 1956 en 1959 zette de NMVB tussen Gent en Merelbeke gyrobussen in die van een gelijkaardige technologie gebruik maakten.

De enkelsporige lijn naar Stourbridge is niet alleen de kortste van het net, maar ook de meest gebruikte: de reeks 139 rijdt elke dag maar liefst 214 keer over de lijn! De ritduur bedraagt 3 minuten.

FOTO 112-47

De 139 002 van London Midland mindert zijn snelheid om te stoppen in het station Stourbridge Junction. De gerecupereerde energie wordt opgeslagen in een vliegwiel en zal worden aangewend om terug te vertrekken naar Stourbridge Town. Stourbridge, 6 juni 2012. Ph. DE GIETER.



Duitsland

De PH37ACai van GE

De grootste verrassing op de Innotrans te Berlin in september 2012 was de door het Amerikaanse General Electric (GE) voorgestelde continentale versie van de Britse Class 70. Van deze reeks werden sinds oktober 2009 al 30 exemplaren geleverd aan Freightliner.

In deze locomotief van het type PH37ACai PowerHaul is bovendien "Tempo" ingebouwd, de GE-versie van het veiligheidssysteem. Ze worden gebouwd bij Tülozas in Turkije.

De eerste klant voor deze locomotieven (die de tot 2011 gebouwde Class 66 van General Motors zou kunnen aflossen) is de Duitse operator HHPI (Heavy Haul Power International). Deze maatschappij zal General Electric helpen om dit type te laten homologeren in Duitsland, Nederland en België.



De 29008 van HHPI te Hamburg Süd op 8 september 2012. Dipl.-Ing. Jan POEPLER.

HKX

Sinds 23 juli 2012 laat HKX (Hamburg-Köln Express GmbH) reizigerstreinen rijden tussen Hamburg en Köln. Dit als directe concurrentie van de IC's en de ICE's van Deutsche Bahn (DBAG). De ritten zijn identiek. HKX moet zich vooral onderscheiden van DBAG door haar scherpe prijzen en de kwaliteit van de geleverde diensten.

De treinen (3 stammen) bestaan uit rijkuitgen type Avmz 111. Deze zijn eigendom van de Regentalbahn en werden tot 2009 gebruikt door Arriva voor de Alex-diensten in Bayern. Ze worden ingesloten door twee Eurosprinters type ES64U2, door Veolia geleased bij MRCE. Veolia staat in voor de sleping van deze treinen.

In de toekomst zullen tussenrijtuigen van de motorstellen reeks 4010 (ex-ÖBB, gemoderniseerd door H.Cegielski te Poznan in Polen) de Avmz111-rijtuigen vervangen. De eerste maand van de exploitatie was alvast bemoedigend: HKX meldt dat ze een stiptheid haalde van 98%, en dat geen enkele trein diende afgeschaft te worden. De bezetting varieerde van 70 tot 80% en HKX reed één tot drie heen- en terugritten per dag.

↓ De V160 003 sleept de 1604 en bijwagens RZ1011. Ehrang, 25 september 2012. Serge PLETGEN.



FOTO 112-48 Doorrit op 25 augustus te Köln Deutz van trein HKX 1803 Köln Hbf 12.01 - Hamburg Altona 16.23. De stam, bestaande uit slechts vier rijtuigen, wordt omsloten door de twee Tauri, die in treinschakeling rijden! De treinen van HKX bedienen de stations Düsseldorf Hbf, Duisburg Hbf, Essen Hbf, Gelsenkirchen Hbf, Münster Hbf, Osna-brück Hbf, Hamburg Harburg, Hamburg Hbf en Hamburg Altona. Tim VAN ROOY.

De 1604 en RZ 1011 ondergaan een revisie

Locomotief 1604 en bijwagens RZ1011 (ex-XR 8291 SNCF) werden op 15 september vanuit de museumbevoorplaats van Pétange naar de NETINERA-werkplaats in Neustrelitz gevoerd. Het eerste

deel van deze overbrenging, het traject tussen Pétange en Trier-Ehrang, werd door CFL Cargo met behulp van de 1507 uitgevoerd. Vanaf Trier werd de last toevertrouwd aan "Lollo" V160 003 (Krupp 1960), die toebehoort aan "DB Museum" en rijdt onder het veiligheidscertificaat van "Eisenbahngesellschaft Potsdam". De twee Luxemburgse voertuigen, die toebehooren aan SSMN (Services des Sites et Monuments Nationaux) en beheerd worden door de a.s.b.l. 1604 Classic, ondergaan in Neustrelitz een volledige revisie. De 1604 wordt uitgerust met GSM-R en de RZ1011 krijgt een vergrendelingsstelsel voor de deuren en een nieuwe verwarming. De RZ1011 maakte deel uit van een serie van vier Decauville-bijwagens, die in de jaren tachtig van de vorige eeuw in de SNCF-werkplaats van Bordeaux gemoderniseerd werden. Ze deden daarna dienst met motorwagens van de reeksen X2800 en X2200. De RZ1011 werd in 1995 aangekocht door GAR en in 2002, samen met de Z105, overgedragen aan SSMN. Serge PLETGEN.



Aankomst van de nieuwe Velaro-stellen

Eurostar

In oktober 2010 bestelde Eurostar 10 nieuwe hogesnelheidsstellen. In tegenstelling tot de 28 huidige Eurostars zijn ze niet gebaseerd op de TGV van Alstom, maar op de Velaro van Siemens. Deze nieuwe reeks E320 zal vanuit London niet alleen naar Brussel en Paris rijden, maar ook op nieuwe verbindingen tussen London en Amsterdam, Köln, Frankfurt, Lyon, Avignon, Marseille en Genève.

Het eerste stel werd op 17 september van de fabriek in Krefeld overgebracht naar het Siemens-testcentrum van Wildenrath.

DB

In 2008 bestelde de DB 15 Velaro-stellen die geschikt zijn voor een snelheid van 320 km/h. Deze investering heeft een waarde van €500 miljoen. Een bijkomend stel werd later besteld om een ICE3-stel (reeks 406) te vervangen dat in augustus 2010 zwaar beschadigd werd bij een ongeval in Lambrecht.

Hoewel deze nieuwe reeks 407 vanaf december 2011 ingezet had moeten worden, mogen ze pas sinds 4 juni 2012 gebruikt worden - en dan nog enkel in Duitsland. Ook de inzet van gekoppelde stellen is nog niet toegelaten. Aanvankelijk was voorzien om deze stellen in te zetten naar Frankrijk en België, maar vanaf december 2012 zullen ze nu eerst in het binnenlands verkeer ingezet worden.

Vanaf 2015 zullen ze vanuit Frankfurt en Amsterdam ook naar London rijden, waarbij beide treinen in Brussel zullen koppelen. Dit zal dan concurrentie voor Eurostar betekenen.

"Zralok" voor de DB

De DB kondigde op 19 september 2012 aan dat ze een voorlopig contract had gesloten met de Poolse firma PESA voor de levering van motorwagens type LINK. Dit contract, met een potentiële waarde van €1,2 miljard, omvat de levering van maximaal 470 motorwagens die tegen eind 2018 geleverd moeten zijn. Het is de eerste keer dat de DB materieel in het buitenland bestelt. Door hun uiterlijk worden deze motorwagens "Zralok" (haai) genoemd. Deze stellen worden ook gebouwd voor de CD en voor de Oberpfalzbahn (zie ODB 111, blz. 54).



Virtuele voorstelling "Zralok" van de DB.



↑↓ Het eerste Velaro-stel voor Eurostar heeft op 17 september de fabriek te Krefeld verlaten en is op weg naar het testcircuit van Siemens te Wildenrath. Doorrit te Rheydt. Günther BARTHS.



FOTO 112-49 Testrit met het Velaro-stel 4713, omkaderd door de motoreenheden 407013 en 407513. Köln-Süd, 6 september 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De Deense MY's

Na hun schrapping bij de Deense spoorwegaanschaap DSB nam de Duitse NEG (*Norddeutsche Eisenbahngesellschaft*) in 1998 tien "Bolle neuzen" over. Deze groep van 10 locomotieven wisselde meermalen van eigenaar, alvorens verdeeld te worden in 2010. De 1149, 1151 en 1155 zijn intussen eigendom van *Altmark-Rail*, een klein bedrijf met Oebisfelde als thuisbasis dat werd opgericht door een liefhebber van dit type krachtvoertuigen. De machines kunnen gehuurd worden voor de sleping van goederen- en werktreinen of voor speciale ritten voor liefhebbers en toeristen. De 1151 draagt nog steeds zijn origineel bruin DSB-kleedje met vliegend wiel, terwijl de 1149 en 1155 getooid zijn in een overwegend rode livree.



↑ **FOTO 112-50** De MY 1149 in de schildering van *Altmark-Rail*. Oude stelplaats van Stassfurt, 31 maart 2012. *Philippe DE GIETER*.



MY aan de Belgische grens

Er werden grote spoorwerken uitgevoerd van juli tot september in het station Aachen West. Er waren meerdere machines, waaronder de MY 1138 (ex-DSB) van de firma *Cargo Logistik Rail*, op deze werf actief. Deze "Bolle neus" werd ingezet voor de sleping van treinen, beladen met gebruikte ballast en afgegraven grond tussen Aachen West en Stolberg.

← **FOTO 112-51** De MY 1138 komt op 4 september aan in Aachen West. Hij heeft een uit Stolberg afkomstige ballasttrein aan de haak. *Simon DERIDDER*.

De 1806 ex-CFL

Op 29 september organiseerde "NoHAB-GM Gruppe Deutschland e.V." een fotosessie met de 1806 (ex-CFL) die nu eigendom is van *Power Rail Magdeburg GmbH*, de V90 002 (ex-OHE 120 072) in bezit van *AVG (Ascherslebener Verkehrs Gessellschaft)* en de MY 1142 (ex-DSB) van de *BSBS (Braunschweiger Bahn Service GmbH)*, momenteel verhuurd aan *Power Rail Service*. De 1806 onderging een revisie en verliet de werkplaats Haldensleben op 18 september. Zij is uitgerust met *PZB90* en mag op het Duitse net rijden. Oorspronkelijk wilde "NoHAB-GM Gruppe" een speciale trein inleggen, gesleept door de 1806 en de V90 002. Door een fout kon deze rit echter niet doorgaan. Om de indienstname van de 1806 toch te vieren, werden deze locomotieven naast elkaar geplaatst te Stassfurt-Leopolshall. Door toeval was de MY 1142 daar eveneens aanwezig. Op 30 september werd de 1806 overgebracht door de MY 1142 van Stassfurt naar Haldensleben om er te worden afgewerkt. Voor deze overbrenging werd een rit op de lijn Stassfurt - Egeln geënceneerd, met parallels te Hecklingen. De MY 1142 van *BSBS* en 1806 van *Power Rail*. Egeln, 30 september 2012. *Ch. SCHMIDT*.



Zwitserland

■ "MOB'stalgie" parade

Tijdens de weekends van 8, 9 en 15, 16 september vond het evenement "MOB'stalgie" plaats op de 3 km lange toeristische lijn Blonay - Chamby (BC). Het materieel bestond voornamelijk uit oud tractiematerieel van de MOB (Montroux-Oberland Bernois) en twee historische Pullman-rijtuigen.

Tussen 9 en 19 uur werden veel treinritten georganiseerd met stoom- en elektrische tractie. Er waren veel verschillende samenstellingen, reizigerstreinen, goederentreinen en gemengde treinen.

Deelnemende tractievoertuigen:

- motorwagen MOB 11 (verzameling BC);
- motorwagen MOB 28 (bruikleen MOB);
- locomotief MOB 2002 (verzameling BC);
- motorwagen MOB 3004 (bruikleen MOB);
- stoomloc BFD 3 (Brig-Furka-Disentis);
- stoomloc BAM 6 (Bière-Apples-Morges).

Gedurende vier dagen werden speciale evenementen georganiseerd:

- "MOB'stalgie" parade tussen Blonay en Chaulin;



FOTO 112-52 Motorwagen MOB BDe 4/4 28 naast een historische PTT-postauto aan de halte te Cornaux, 16 september. Michel HANSENS.

- tentoonstelling van vier MOB-motorwagens in de stelplaats van Chaulin;
- wedersamenstelling van de legendarische Golden-Montain-Pullman-Express;
- replica van de bouwtrein van de MOB;
- Bar-Pullman treinen vanuit Vevey;

- excursies "rond Cubly" met twee historische Saurer PTT-postauto's;
- voorstelling van de Bernina sneeuwuimtrein met de BB 1052 en de RhB 35 ter gelegenheid van de 100e verjaardag van de roterende stoomsneeuwuimer.

FOTO 112-53 De gelede MOB-motorwagen DZe 6/6 2002 sleept een korte goederentrein tussen Chamby en Blonay. De motorwagens van dit type (2001-2002) werden in 1932/33 in dienst genomen. De twee kasten rusten op drie draaistellen. Vermogen 737 kW, maximale snelheid 60 km/h, totaal gewicht 62,8 t. Cornaux, 15 september. Michel Hanssens.





FOTO 112-54 De prachtige motorwagen ABDe 4/4 11 van de MOB te Chantemerle, tussen Blonay en Chamby op 15 september. Deze werd in 1911 in dienst genomen, kan rijden aan 50 km/h, heeft een vermogen van 250 kW en weegt 29 ton. Michel HANSSENS.

FOTO 112-55 Op 16 september is de MOB-motorwagen BDe 4/4 28 samen met twee historische Pullman-rijtuigen net aangekomen uit Vevey en wacht te Blonay op het vertrek naar Chamby. Deze motorwagen werd in dienst genomen gelijktijdig met de BDe 4/4 27 in 1924. Het vermogen is 388 kW, de maximum snelheid 50 km/h en het totaal gewicht 36,2 t. Michel HANSSENS.





Indian Railways



De Britten introduceerden de spoorwegen in India in 1853 tussen Mumbai en Thane (34 km) en de trein werd het populairste vervoermiddel in dit land. De "Indian Railways" (Indische spoorwegen) is een van de grootste ondernemingen van de wereld. Elke dag worden door de IR 2 miljoen ton goederen en 20 miljoen reizigers vervoerd op een net van 63 000 km, waarvan 16 000 km is geëlektrificeerd. Het net telt 6 909 stations en stelt 1,6 miljoen werknemers te werk. De IR bezit meer dan 200 000 wagens en 8 000 locomotieven.

Het grootste gedeelte van het net bestaat uit breedspoor (1 676 mm). Minder belangrijke lijnen zijn aangelegd op meterspoor. De lijnen in het gebergte zijn smalspoor: 762 mm of 610 mm. Momenteel werkt men aan een standaardiseringsprogramma, waarbij het meterspoor wordt vervangen door breedspoor. De elektrische tractie werd reeds in 1908 ingevoerd en de stoomtractie verliet het spoorwegtoneel in 1985 op het hoofdnet.

Stoomlocomotieven worden nog op twee berglijnen ingezet en behoren tot het Werelderfgoed van de UNESCO (Darjeeling en Nilgiri).



↑ FOTO 112-56 De WAG-5A 23870 en 23638 van de werkplaats Itarsi rijden voorbij het station Vaitarna met een containertrein naar Mumbai op 19 februari 2012. De WAG-5 zijn de meest voorkomende locomotieven op het Indische net die hun intrede maakten in 1984. Deze Co'Co' met een vermogen van 2 870 kW rijden aan 100 km/h en er werden meer dan 1 100 exemplaren gebouwd door Chittaranjan. De variëte 5A is uitgerust met motoren van Alstom. De assistent-bestuurder toont een groene vlag aan de bestuurders van de kruisende treinen waarmee bevestigd wordt dat het spoor vrij is. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← FOTO 112-57 Mumbai is de grootste stad van het land en telt 12 miljoen inwoners. Talrijke treinen bedienen de voorsteden en verbinden deze met de steden in de omgeving. In tegenstelling tot de gesleepte lange afstandstreinen, zijn dit motorstellen. De 1012 rijdt een trein met bestemming Mumbai. Vaitarna, 19 februari 2012. Paul DEWIT



↖ **FOTO 112-58** De lijn Mumbai-Vadodara-Ahmedabad, verlaat Mumbai langs het noorden en loopt parallel met de Indische Oceaan. Het verkeer is zeer belangrijk en gevarieerd. De 53 WCAM-1 (W: breedspoor, CA: tweespanning 1,5 / 25 kV, M: gemengde diensten) zijn alle toegewezen aan de stelplaats Valsad en worden uitsluitend op deze lijn ingezet. Op 19 februari 2012 zien we de WCAM1-21848 in de regio Vaitarna met een expres naar Mumbai. Thierry COCHIN.

↑ **FOTO 112-59** Het is geen uitzondering om diesellocomotieven te zien op geëlektrificeerde lijnen. Op 19 februari 2012 overschrijdt de WDM3A-14051 de Surya, kort voor het station Vaitarne. Deze locomotief is gebouwd door DLW te Varanasi, is voorzien van een 16 cilinder Alco-dieselmotor van 1 800 kW. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **FOTO 112-60** Op 24 februari 2012, sleept de WAG7-27088 van stelplaats Kanpur een Ikong-posttrein en rijdt voorbij Khardi. Enkele kilometer verder, in het station Kasara, worden achteraan opdruklocomotieven toegevoegd om de Ghats te Ingatpuri (zie ODB 110, p. 50) te beklimmen. Deze Co'Co's van de reeks WAG7 werden vanaf 1992 gebouwd door Chittaranjan en Bharat Heavy Electricals Ltd en hebben Hitachi-motoren. Zij rijden aan 100km/h en hebben een vermogen van 3 730 kW. Philippe DE GIETER.





↑ **FOTO 112-61** In het nationale park van Vansda overschrijdt de ZDM5-511 de Ambika met een trein Waghaj - Bilimora aan de haak. De ZDM5 (Z: smalspoor 762mm, D: diesel, M: gemengde diensten) zijn B'B's, gebouwd door Chittaranjan vanaf 1989. Zij hebben een vermogen van 450 kW en rijden aan 50 km/h. Dungarda, 20 februari 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 112-62** Met seinvlaggen geven de assistent-treinbestuurder van de ZDM5-511 en de begeleider van de trein Bilimora - Waghaj aan dat alles klaar is voor vertrek. De trein is volledig bezet en een aantal reizigers zal de verplaatsing maken op de voettreden van de rijtuigen. Het bord geeft de naam van het station aan in drie talen: Hindi - Gujarti - Engels. Chikhali Road, 20 februari 2012. Philippe VERELST.





↑ **FOTO 112-64** De smalspoorlijn Neral - Matheran (610 mm) is 21 km lang en verbindt de hoofdlijn Mumbai - Pune met de toeristische site Matheran, gelegen op de top van een berg op een hoogte van 800 m. Deze spoorlijn, ook wel eens "Toy Train" genoemd door de plaatselijke bevolking, werd gebouwd door een rijke textielindustriële, Sir Adamjee Peerbhoy. Hij wenste een vlottere verbinding met Matheran, een zeer geliefde plaats voor de toeristen die in de zomer de hitte en vochtigheid van Mumbai wilden ontvluchten. Op 25 februari 2012 rijdt de kleine NDM6-601, gebouwd door Suri & Nayar in 1997, bergaf richting Neral met de eerste trein van de dag. Hij is het mechanische inritsein voorbij gereden van het station Jamma Patty, waar hij de eerste trein, bergopwaarts, zal kruisen. *Véronique VERELST.*

↓ **FOTO 112-65** De NDM1A-551 (N: smalspoor 610 mm, D: diesel, M: gemengd verkeer) is een gelede locomotief B+B. De cabine is opgehangen tussen de beide motoreenheden. Van dit type werden zes locomotieven geleverd door het Duitse Jung in 1956. Zij zijn uitgerust met twee dieselmotoren van 108 kW en rijden 36 km/h. Op 25 februari 2012 nadert zij de terminus te Neral. De afstand van 21 km werd afgelegd in iets minder dan twee uur... *Philippe DE GIETER.*





↑ **FOTO 112-63** Een van de meer recente locomotieven is de reeks WDG4 die geleverd werd door General Motors (model GT46MAC) en DLW vanaf 1999. Zij zijn uitgerust met een GM-EMD 16-710 G3B-dieselmotor van 3 000 kW en bereiken een snelheid van 100 km/h. Op 29 februari 2012 sleept de WDG4-12018 (in dienst sinds 28 april 2000) van de werkplaats Hubli, een cementtrein op de oevers van de Indrayani te Kamshet. Het groot aantal livreeën en de variatie van het gebruikte materieel is opvallend voor de IR. Thierry COCHIN.

↓ **FOTO 112-66** Een expres wordt op 19 februari 2012 gesleept door de WAP7-30219 van depot Ghaziabad. De trein zal weldra het station Vitarna voorbijrijden. De WAP7 zijn Co'Co's met een vermogen van 4 735kW, rijden 140 km/h en werden vanaf 2000 gebouwd door Chittaranjan. Er zijn 120 exemplaren in dienst en zij slepen de meest prestigieuze treinen. Yves STEENEBRUGGEN.





De mooiste plekjes in België

WONCK

24

Lijn 24 (Tongeren) - Glons - Montzen is één van de belangrijkste Belgische goederenassen. Deze lijn verwerkt enkel goederentreinen, alle gesleept door in België actieve privéoperatoren: NMBS Logistics, Crossrail, Transport / Rurtalbahn, CAPTRAIN, Rail Feeding en Railtraxx. Twee types locomotieven overheersen: de reeks 28 van NMBS Logistics en Railtraxx (2833) en de Class 66. Te Wonck, gelegen tussen Glons en Visé, bevindt zich een mooi uitzichtpunt.

↑ *Doortocht van de "Lannutti" 41562 (glastransport) Dresden Friedrichstadt - Charleroi Dry Port, gesleept door de 2814. Deze trein rijdt éénmaal per week op zaterdag: (Dresden Friedrichstadt 20.35) - Montzen 10.03 - Namur 11.44 - Châtelet 12.14/13.20 - Charleroi-Dry Port 13.30. Wonck, 1 oktober 2012. Michel DE ESCH.*

↓ *Sedert enkele weken sleept Crossrail regelmatig de graantreinen voor Cargill te Sas van Gent. Doortocht op 1 oktober 2012 van de 49587 Sas van Gent - Passau. Deze treinen rijden op aanvraag en zonder vaste dienstregeling. Michel DE ESCH.*



België

Bouffioulx: Buffalo-Express

In 1997 werd een nieuw restaurant-snack-frituur-pizzeria, genaamd "Buffalo Express" geopend te Bouffioulx. In februari 1997 werden een BD K1 en een K3-rijtuig tegen de zaak bijgebouwd en ingericht als restaurant. Om de temperatuur op warme dagen wat te laten zakken werd een dak boven de rijtuigen aangebracht.



↑ FOTO 112-67 Rijtuig BD K1 28.116 werd blauw geschilderd. Bouffioulx, 30 juni 2012. Serge MARTIN.



← FOTO 112-68 Rijtuig K3 22.462 werd bordeaux geschilderd. Bouffioulx, 30 juni 2012. Serge MARTIN.

België: maisons d'hôtes te Racour

In mei 2011 werden twee rijtuigen type M2 geïnstalleerd in het vroegere station van Racour langs de gesloten lijn 147 Landen - Ramillies - Tamines. We bespraken deze rijtuigen reeds uitvoerig in *OP DE BAAN 104* blz 22-23. Ter herinnering: het gaat om stuurstandrijtuigen BDx 49.212 en 49.264. Alle andere werden reeds gesloopt. De twee rijtuigen worden momenteel heringericht als hotelkamers. Ze kregen onlangs hun groen/gele livrei terug. De ramen en de deuren werden vervangen. Racour, 13 september 2012. Maarten SCHOUBBEN.



België

Heppen: *Dancing De Trein*

Nog een oud, niet-geïdentificeerd rijtuig dat nu echter niet meer bestaat. Het stond bij de dancing "De Trein" aan de terreinen van het oude station Heppen. Dit situeerde zich op lijn 17 (Diest - Leopoldsburg / Beringen-Mijnen) aan de vertakking (driehoek) met lijn 15 (Antwerpen - Hasselt). De sectie Tessen-derlo - Heppen werd gesloten in 1985 en uit-gebroken in 1988. Het rijtuig werd verschroot eind jaren '80.

Heppen, 15 maart 1986. Johnny BRAUNS.



België

Champ de Harre: *Ranch Don Diego*

Te Champ de Harre, nabij Manhay, vinden we een hotel-restaurant genaamd "Ranch Don Diego". We zien hier op een stukje spoorlijn een fantasielocomotief, gekoppeld aan een L-rijtuig 2de klas.

De locomotief is gedeeltelijk in hout, maar het onderstel, de ketel en de vuurhaard komen van een tweeeassige stoomlocomotief.

Het L-rijtuig komt van de LSV (ex-TTZ). Het was ofwel de 32.146, ofwel de 32.166.

Het doet nu dienst als restaurantrijtuig voor rokers.

Info: www.ranchdondiego.be

←↓ *Het L-rijtuig bij de "Ranch Don Diego".*
Jean-Marc ETIENNE, 27 augustus 2012.





De motorwagen 650.01 gefotografeerd bij zijn levering. Foto NMBS-Groep.

NMBS-motorwagens 650.01

Om de exploitatiekosten op secundaire lijnen te verminderen, leek de aanschaf van dieselmotorwagens de beste oplossing. Dergelijke voertuigen werden al voor de Eerste Wereldoorlog getest in Zweden, Duitsland en Zwitserland. Vooral tussen beide oorlogen kenden ze echter een stormachtige ontwikkeling.

Aan het einde van de 19e eeuw had de Belgische Staat al stoommotorwagens in dienst gesteld, als voorloper van de latere moderne motorwagens:

- de VV1 t/m VV15, gebouwd van 1876 tot 1880;
- de VV51 t/m VV60, geproduceerd van 1885 tot 1888
- de VV101 t/m VV131 die van 1886 tot 1888 werden gebouwd.

De types 500 en 600

Net na haar oprichting, zag de NMBS zich gedwongen om iets te doen aan de verlieslatende secundaire lijnen. In 1929 werd een Duitse dieselmotorwagen op

draaistellen getest die was uitgerust met een motor van Maybach. In 1930 werden drie bijna identieke motorwagens besteld. Om ook de stoomtractie een kans te geven, werden echter ook drie stoommotorwagens besteld. Op dat moment beschikte België immers nog over enorme steenkoolvoorraden.

De bestelde dieselmotorwagens hadden ook een Maybach-motor en ze werden gebouwd door de EVA (Eisenbahn-Verkehrsmittel Aktiengesellschaft in Berlin). Ze hadden een mechanische transmissie. Ze werden ingeschreven als type 600 en ze reden vanuit Gent naar Eeklo, Tielt en Antwerpen-Linkeroever. Ze voldeden ruimschoots aan de in hen gestelde verwachtingen.

De stoommotorwagens werden in 1930 gebouwd door Sentinel in Shrewsbury (GB). Ze vormden het type 500 en ze werden vanuit Liège ingezet naar Verviers en op de Ourthe-lijn (Liège - Marloie).

De types 501 en 601

Al snel bleken deze eerste twee reeksen motorwagens zeer economisch te zijn en ze waren populair bij de reizigers. Dit leidde in 1931 tot een bestelling van 14 nieuwe motorwagens van het type 601, dat afgeleid was van het type 600. Er werden bovendien twee prototypes besteld: stoommotorwagen 501.01 en dieselmotorwagen 650.01.

De reeks 601 werd gebouwd door *La Brugeoise et Nicaise* en *Delcuve* te La Louvière. Ze werden ingezet vanuit Haine-Saint-Pierre, Gent en Antwerpen.

De 501.01, geleverd door de Birmingham Carriage & Wagon Works, had een ketel van het type "The Yorkshirer Patent Steam". Hij werd ingezet tussen Verviers en Spa.

De 650.01

De 650.01 werd door de NMBS besteld

om de in de Verenigde Staten zeer populaire elektrische overbrenging te testen. Deze aandrijving had enkele voordelen, zoals het gemakkelijk monteren van de tractiemotoren, het verhogen van het aantal aangedreven assen, de hogere bedrijfszekerheid, een eenvoudiger onderhoud en een soepele inzet. Daarentegen was het gewicht hoger en waren ze duurder in aanschaf.

De 650.01 werd besteld bij het Zweedse ASEA (Allmänna Svenska Aktiebolaget), een bedrijf dat de nodige ervaring had met

deze techniek. In 1912 leverde ASEA twee tweeassige motorwagens aan de Zweedse staatsspoorwegen. Het waren waarschijnlijk de eerste motorwagens met elektrische overbrenging ter wereld. In 1913 volgde een vierassige motorwagen voor de private lijn Mellersta-Södermanlands.

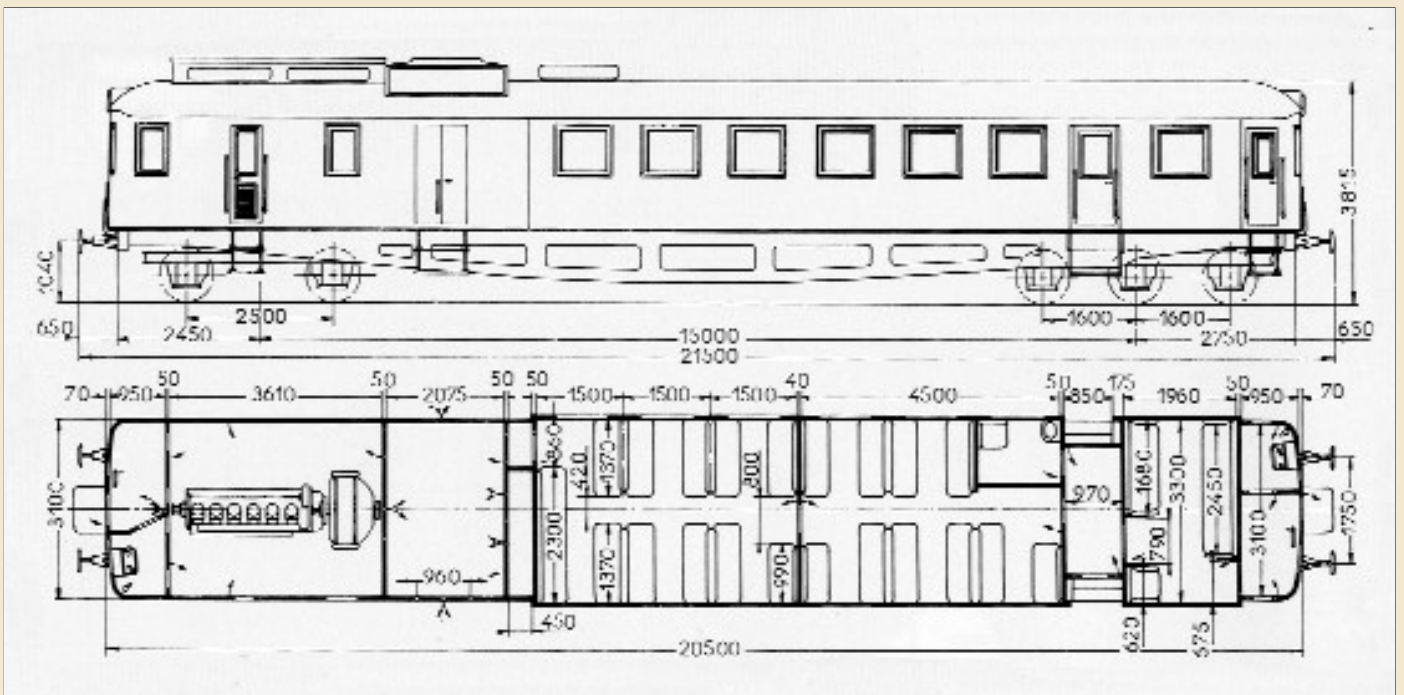
Dit prototype vormde de basis voor 50 andere motorwagens die tussen 1914 en 1938 werden gebouwd voor verschillende Zweedse, Deense (4 motorwagens in 1923-1925), Finse (3 stuks in 1926), Belgische (de 650.01 in 1932), Tunesische (1 exemplaar in 1923) en Franse (1 motorwa-

gen in 1924 voor de Chemins de Fer Economiques) spoorwegmaatschappijen. Hun vermogen lag tussen 90 en 250 pk.

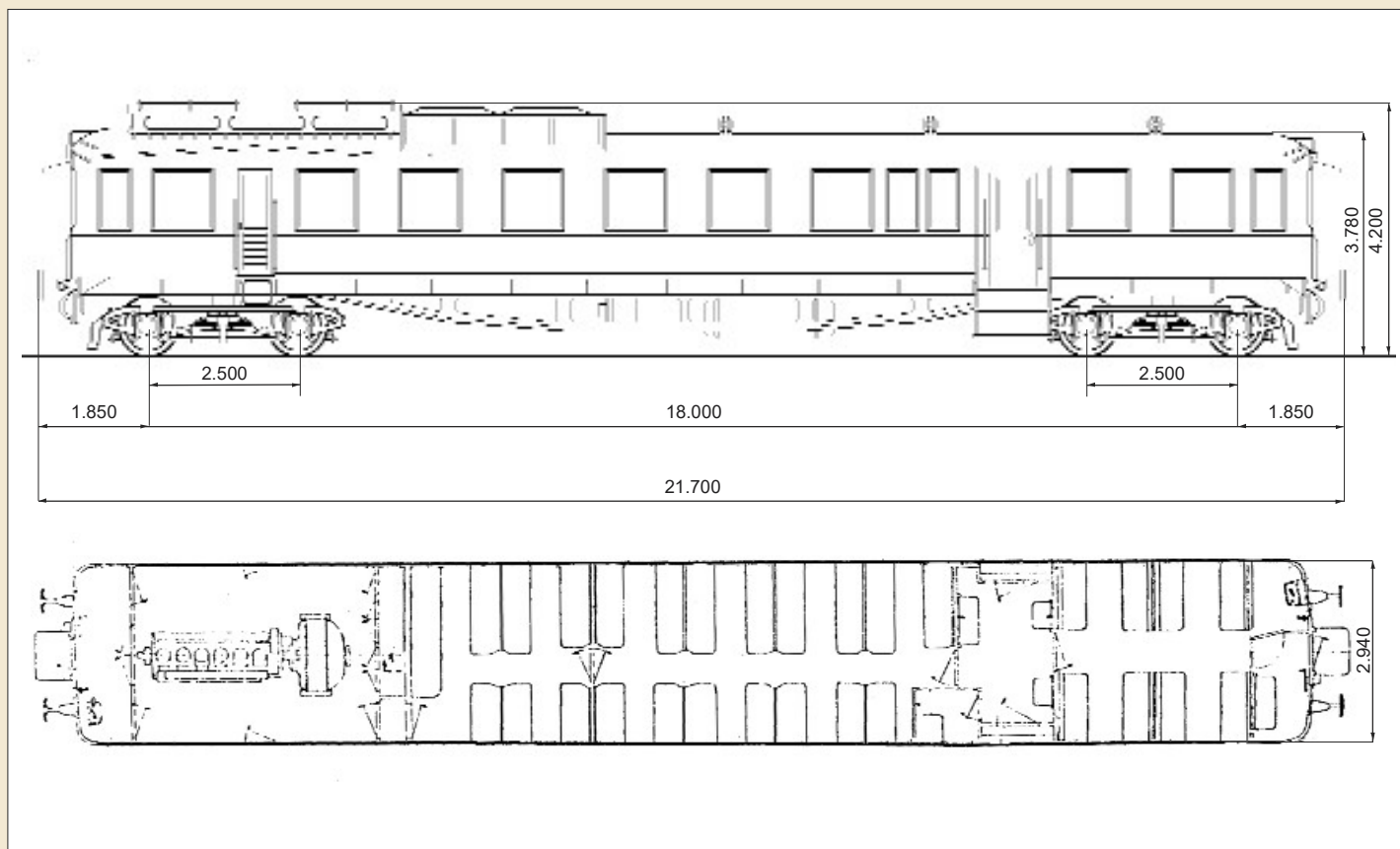
De dieselmotor werd geleverd door de Deense firma Burmeister & Wain in Kobenhavn. Het was een tweetakmotor met zes cilinders in lijn en met een mechanische injectie. Hij ontwikkelde 200 pk en draaide aan slechts 850 t/min. Tot 1955 was het de enige tweetakmotor van de NMBS. Het verbruik bedroeg gemiddeld 0,586 liter per kilometer.



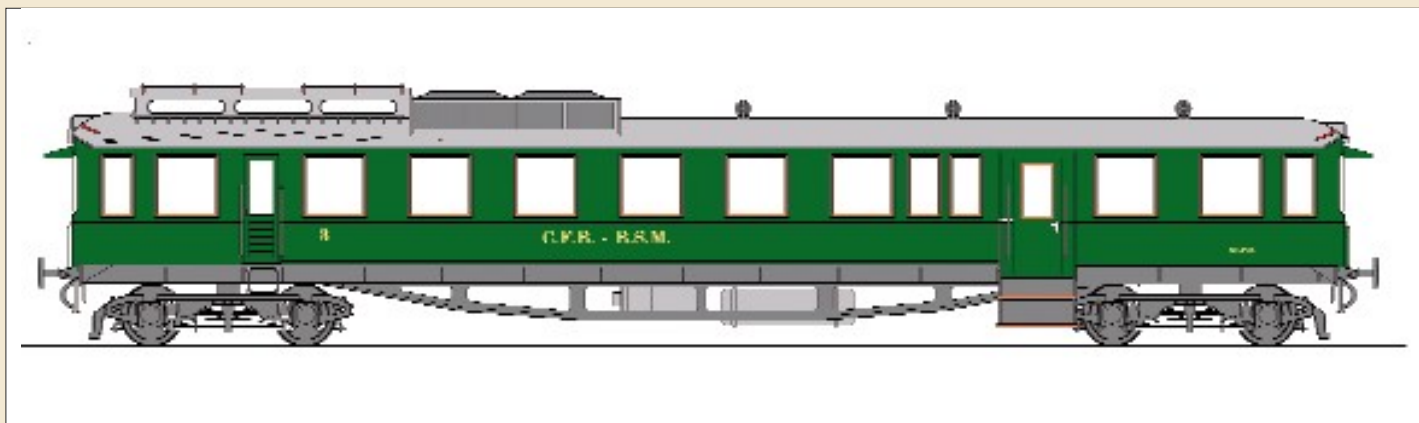
Een diesel-elektrische motorwagen van 120 pk die in 1928 door ASEA gebouwd werd voor de private maatschappij Stockholm - Nynäs Järnväg (SNJ). De in 1932 geleverde 650.01 van de NMBS leek sterk op dit voertuig. De draaistellen zijn identiek. Foto SJ.



Deze diesel-elektrische motorwagen die in 1932 voor een Zweedse privémaatschappij werd gebouwd, lijkt nog meer op de 650.01. Het aangedreven draaistel heeft echter drie assen (A1A) om de asdruk te verminderen. Het bevindt zich bovendien aan de andere kant van de kast. Hij had dezelfde dieselmotor van Burmeister & Wain als de 650.01. Ook het loopdraaistel is identiek aan dat van de 650.01. Document SJ.



Plans en schema's van de 650.01 van de NMBS.



De motor had een gewicht van 2,823 t. De koeling bevond zich op het dak en bestond uit radiatoren en twee ventilatoren.

De elektrische overbrenging bestond uit:

- een hoofdgenerator met een vermogen van 135 kW die een maximale spanning van 580 V leverde;
- een hulpgenerator van 3,1 kW onder 140 V;
- twee permanent in serie gekoppelde tractiemotoren. Ze bevonden zich in het draaistel onder stuurpost 2. Het tweede draaistel bevond zich onder de dieselmotor en was niet aangedreven (asindeling 2' Bo'). De maximale spanning per motor bedroeg 285 V en ze draaiden bij een snelheid van 80 km/h aan 475 t/min. De aandrijving van de assen gebeurde met een starre versnelling.

De ganghendel had 15 posities, waarvan de eerste 13 inwerkten op de hulpgenerator en de snelheid van de dieselmotor. De laatste twee werkten in op de shunting van de tractiemotoren.

De kast werd gebouwd door de Zweedse firma DEVA (Diesel-Elektriska-Vagn AB) te Väterås. Ze werd opgebouwd op een robuust chassis. De kast bestond uit houten panelen. Boven het motorcompartiment bevond zich een dakraam. Er was geen pakwagenafdeling voorzien.

Er was slechts één toegang tot de beide reizigerscompartimenten. Twee andere deuren, één aan elke zijde, gaven het personeel toegang tot het motorcompartiment. De motorwagen bood 80 zitplaatsen, waarvan 16 in tweede klasse en 64

in derde klasse. Er waren bovendien 50 staanplaatsen in de derde klasse.

Het voertuig beschikte over deuren in de kopwanden en normale buffers en schroefkoppelingen. De verwarming gebeurde met het koelwater van de motor.

Met een gewicht van 43,74 t (leeg) en 54,14 t (beladen), was de 650.01 de zwaarste Belgische dieselmotorwagen. Enkel de stoommotorwagen 501.01 was iets zwaarder. Dit gewicht was toe te schrijven aan de elektrische overbrenging, de traaglopende dieselmotor en de robuuste opbouw van het voertuig.

De maximumsnelheid bedroeg 80 km/h. De aankoop betekende een investering van 1.560.000 frank.



FOTO BD-11204 Er zijn slechts drie foto's van de 650.01 bekend, waaronder twee in de verzameling van de NMBS die naar aanleiding van zijn levering werden gemaakt. De derde foto is deze opname die vlak voor de Tweede Wereldoorlog in de stelplaats van Liège werd genomen. We zien de net in het blauw-beige geschilderde 650.01 langs de kant van het motorcompartiment. Verzameling TSP.

De 650.01 werd in 1932 in dienst gesteld in de stelplaats van Liège, vanwaar hij hoofdzakelijk tussen Verviers, Pepinster en Spa werd ingezet. De motorwagen reed per jaar gemiddeld 80.000 km, wat vrij veel was aangezien het om een korte lijn ging. Er traden geen technische problemen op en dit voertuig bleek uitermate betrouwbaar te zijn. Later werd hij vanuit Liège ook ingezet naar Visé en Esneux .

In 1940 werd de 650.01 afgesteld in de stelplaats van Liège, waar hij jammer genoeg zwaar beschadigd werd tijdens de bombardementen van 13 en 25 mei 1944. Hij werd op 18 april 1945 uit de inventaris geschrapt met PV nr. 87 van de groep Liège.

Tijdens zijn 9 dienstjaren heeft deze motorwagen in totaal 638.000 km afgelegd:

- 1932: 87 000
- 1933: 81 000
- 1934: 111 000
- 1935: 90 000
- 1936: 102 000
- 1937: 76 000

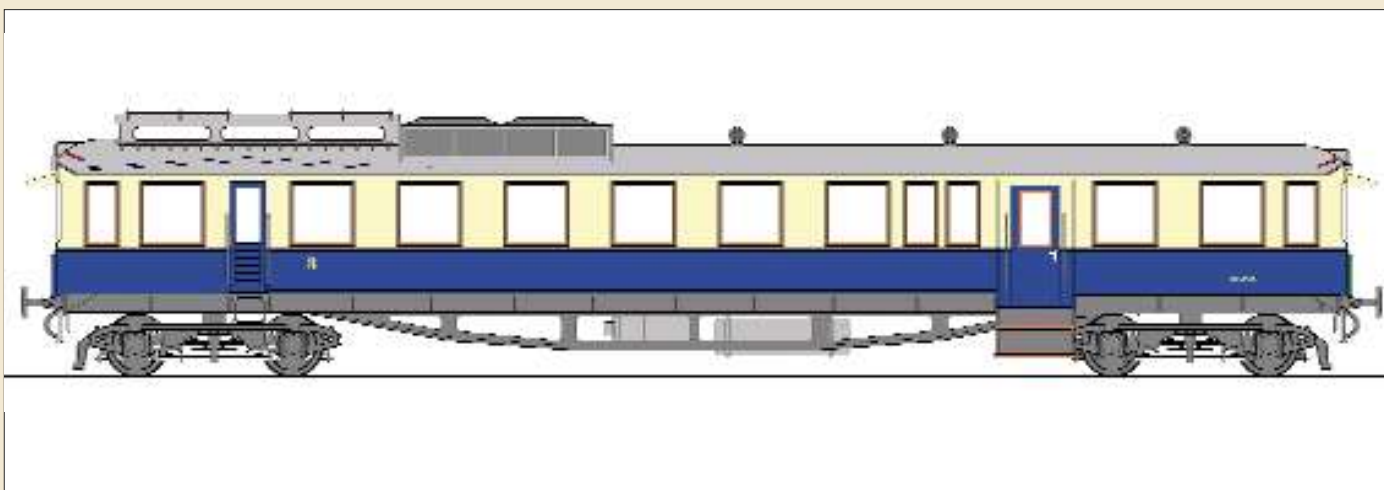
- 1938: 40 000
- 1939: 46 000
- 1940: 5 000

kergroene livrei. Later werd hij herschilderd in de fraaie blauw/beige kleuren.

Bij zijn levering droeg de 650.01 een don-

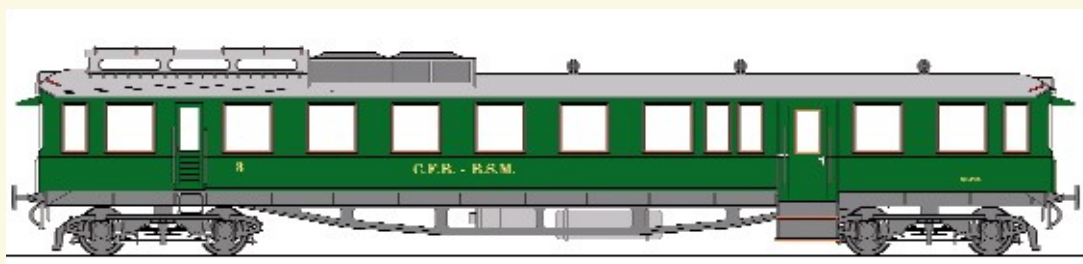
↓ Een tweede opname van de 650.01 bij de levering. Foto NMBS.





Een tekening van de 650.01 in de blauw/beige schildering.

650.01



Algemene gegevens

Aantal:	1
Asindeling:	2' Bo'
Nummer:	650.01
Gewicht (beladen):	54,14 t
Gewicht (leeg):	43,74 t
Vermogen:	200 pk
Specifiek vermogen:	3,7 pk/t
Last per aangedreven as:	13,0 t
Last per draagas:	12,0 t
Lengte van de kast:	20,700 m
Totale lengte:	21,700 m
Radstand draaistellen:	2,500 m
Hoogte van het dak:	3,870 m
Totale hoogte:	4,200 m
Maximumsnelheid:	80 km/h

Mechanisch gedeelte

Bouwers:	kast : EVA (Zweden) dieselmotor : Burmeister & Wain (DK) overbrenging: ASEA (Zweden)
Bouwjaar:	1932
Verwarming:	met het koelwater van de dieselmotor
Aantal plaatsen:	- 16 zitplaatsen 2e klasse - 64 zitplaatsen 3e klasse - 50 staanplaatsen in 3e klasse

Motorgedeelte

Dieselmotor	Overbrenging
Bouwer: Burmeister & Wain, København	Niet-geautomatiseerde elektrische overbrenging van ASEA Ward-Leonard, met een hoofdgenerator van het Shunt-type die 135 kW leverde bij een maximale spanning van 580 V, aangevuld door een hulpgenerator van 32,1 kW onder 140 V bij 1 500 t/min.
Type: tweetakt	
Cilinders:	
aantal : 6 in lijn	
boring: 150 mm	
slag: 220 mm	
Inspuiting: mechanisch	
Vermogen: 200 pk	
Draaisnelheid: 850 tr/min	
Gemiddeld verbruik: 0,586 liter per kilometer	
Gewicht v/d motor: 2,823 t	Aantal motoren: twee tractiemotoren.
	Koppeling: permanent in serie gekoppeld.
	Overbrenging: De twee motoren drijven de assen aan via een starre aandrijving. Bij 80 km/h draaien ze tegen 475 t/min.
	Bediening: Hendel met 15 standen waarvan de eerste 13 inwerken op de hulpgenerator en de snelheid van de dieselmotor; de laatste twee werken op de shunt van de tractiemotoren.

Dit is Belgisch



FOTO 112-69 ↑
De locomotief nr. 2 bij MBS te Goes, na haar restauratie in 1981.
Julien CASIER, verzameling TSP.

De "Société des Glaceries Néerlandaises - Verres - Produits Chimiques" had nog een andere stoomlocomotief met verticale stoomketel van het type IV in dienst sedert 1913. Zij droeg het constructienummer 2848. Zij werd later verkocht aan de "Centrale Suiker Maatschappij" te Sas van Gent.

FOTO 112-70 →
Dezelfde locomotief in de versie van Zuid Chemie. Goes, 17 mei 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



NEDERLAND: Bt Cockerill Museum Buurtspoorweg

Cockerill leverde in 1926 een Bt, type IV met verticale stoomketel, aan de "Société des Glaceries Néerlandaises - Verres - Produits Chimiques" te Sas van Gent, vanaf 1927 "N.V. Zuid Chemie". Deze stoomlocomotief had fabrieksnummer 3098 / 1925 en ze kreeg het nr. 2 bij N.V. Zuid Chemie. Na haar buitendienststelling werd zij aangekocht door Museum Buurtspoorweg (MBS) en opnieuw rijvaardig gemaakt in 1981. Zij behield haar nummer en kreeg een rode livrei.

Bij een inspectie van de ketel in 2004 bleek dat deze in zeer slechte staat was en moest worden vervangen. Dit gebeurde in 2006. Nu is zij herschilderd in een olijfgroene livrei en draagt de vermelding Sas van Gent - Zuid Chemie.

FRANKRIJK: ertswagens

Société Métallurgiques de Senelle Maubeuge à Longwy

Na de Tweede Wereldoorlog bouwde "les Ateliers de la Dyle" meerdere zelflossers draaistellen voor het transport van ertsen. Dit gebeurde in opdracht van "la Société Métallurgiques de Senelle Maubeuge à Longwy".

Zij hadden een laadvermogen van 50 ton. Verdere details zijn ons onbekend.

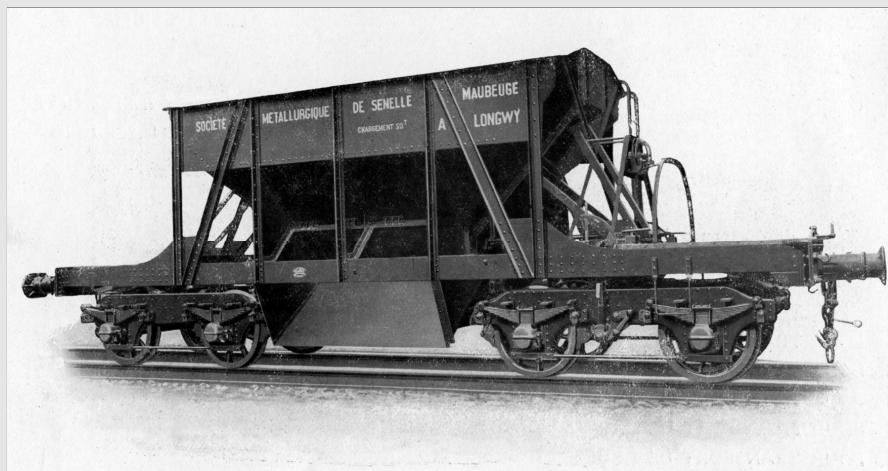


Foto La Dyle, verzameling TSP.

Het station Dolhain, geopend op 23 oktober 1843, later stopplaats Dolhain-Gileppe, bevond zich op lijn 37 tussen Verviers en Welkenraedt, op de flank van een heuvel (colline de la Moutarde) waarvan het gesteente zeer onstabiel geworden was door insijpelend water. Door het ernstige risico op verzakkingen en instortingen moest de maximumsnelheid van de treinen er in 2005 beperkt worden tot 40 km/h.

Teneinde een duurzame oplossing te vinden voor de situatie, bestudeerde Infrabel meerdere denkpijsten. De heuvel verstevigen bleek zeer moeilijk realiseerbaar en er werd onder meer nagedacht over een sluiting van het baanvak Verviers – Welkenraedt na de ingebruikname van de lijn 3. Nadat ook nog overwogen werd om het baanvak enkelsporig te maken, besliste men uiteindelijk om de lijn recht te trekken en een overdekte sleuf met een lengte van 446 m te bouwen.

De ingebruikname van de sleuf liet toe om het oude S-vormige traject, dat zich aan de uitrit van het station richting Welkenraedt bevond, buiten dienst te stellen. Net voorbij de perrons liep dit traject door de tunnel van Dolhain en daarna over een steile berm boven de Vesder.

De werken gingen van start in 2008. Ter hoogte van de stopplaats Dolhain-Gileppe werd een nieuwe sleuf gegraven in de colline de la Moutarde (zie ODB 90 pagina 32). In deze sleuf werd een betonnen constructie gebouwd, die vervolgens terug met aarde werd bedekt. Zo ontstond een tunnel met een lengte van 448 meter. Dit nieuwe kunstwerk werd “tunnel de la Moutarde” gedoopt.

De rechte trekking van de lijn maakte de verplaatsing van de stopplaats Dolhain-Gileppe noodzakelijk. De nieuwe halte werd geopend op 11 december 2011 en bevindt zich ongeveer een kilometer verder richting Welkenraedt, bijna exact op de plaats waar het voormalige station Dolhain-Vicinal stond, afgeschaft op 31 mei 1923 (of 30 april 1926).

Het nieuwe traject werd op 24 januari 2012 in gebruik genomen en laat de treinen opnieuw toe om aan 90 km/h te rijden (op termijn zelfs 100 km/h). De kostprijs van deze belangrijke werken bedraagt ongeveer 20 miljoen euro. Voor het uitvoeren van de werken was er gedurende lange tijd dienst op enkelspoor. Infrabel maakte hiervan dankbaar gebruik om terzelfdertijd de vernieuwing en het onderhoud uit te voeren van de “tunnel de la Vieille Foulerie” (167 m) en het viaduct van Dolhain (200 m). Deze twee kunstwerken bevinden zich net voor het oude station van Dolhain-Gileppe, aan de kant van Liège.

FOTO 112-73

Op 8 juni 2012 komt L-trein 5485 Welkenraedt – Spa-Géronstère aan in de nieuwe stopplaats Dolhain-Gileppe.
Michel HANSSENS.



FOTO 112-71 *Het nieuwe traject en de nieuwe tunnel de la Moutarde. Links zien we het oude traject en de tunnel van Dolhain. De foto werd genomen richting Liège op 12 september 2012.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 112-72 *De inmiddels buiten dienst gestelde tunnel van Dolhain, 50 m lang, op 12 september 2012, gefotografeerd in de richting van Liège. De oude stopplaats Dolhain-Gileppe bevond zich net voorbij de uitgang ervan.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Gisteren...



FOTO BD-11205 Op 15 mei 1955 verlaat de internationale trein M74 "Saphir" Dortmund - Oostende, gereden met een DB-dieseltreinstel BR VT08, de tunnel van Dolhain en passeert vervolgens het oude station van Dolhain-Gileppe. Bruno DEDONCKER, verzamling TSP.

FOTO 112-74 Sinds januari 2012 is de site buiten dienst en ondertussen ligt alles er verlaten bij. J-L VANDERHAEGEN, 12 september 2012.

Vandaag...



70 jaar geleden...



In 1942, tijdens de Tweede Wereldoorlog, werden 50 nieuwe Brossel-motorwagens op draaistellen geleverd: de 553.01 t/m 25 en de 554.01 t/m 25. Ze werden gebouwd door de Ateliers Germain te Monceau. In 1947 werd de reeks 554 vernummerd als 553.26 t/m 50. De 11 resterende motorwagens kregen in 1971 de nummers 4901 t/m 4911. De 553.33 (ex-554.08) in Hasselt op 11 augustus 1952. Foto Jacques BAZIN.

Voor de pas geëlektrificeerde internationale verbinding Paris - Brussel - Amsterdam, bestelde de NMBS vijf driespannige locomotieven van het type 150 (150.001 t/m 003, 011 en 012, later 1501 t/m 1505). De eerste locomotief, de 150.001, werd op 31 oktober 1962 in dienst genomen te Brussel-Zuid. We zien haar hier in het station van Brugge met één van de eerste testtreinen. Let op haar oorspronkelijke dakrand, die al snel gewijzigd zou worden. Ze werd op 19 mei 2009 geschrapt en vervolgens in november 2011 gesloopt bij Recylux in Aubange. Verzameling TSP.

50 jaar geleden...





60 jaar geleden...

FOTO BD-11206 De Noord-Zuidverbinding werd op zaterdag 4 oktober 1952 ingehuldigd door Z.M. Koning Boudewijn. Op dat ogenblik was enkel de centrale koker (sporen 3 en 4) in dienst. Op 18 oktober 1952 komt een reizigers-trein, gesleept door een type 29, aan te Brussel-Zuid. Op de foto is duidelijk

te zien dat de sporen rechts van de locomotief nog niet zijn aangelegd, enkel de sporen 4 t/m 9 waren verbonden met de Noord-Zuidverbinding. In Brussel-Noord was er enkel een verbinding met de sporen 10 t/m 12. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO BD-11207 Dezelfde dag stopt de M2095 Brussel-Noord - Manage te Brussel-Centraal. Deze semi-direct rijdt via Halle, Clabecq en lijn 106 tot Écaussinnes. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



