

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 116 - AUGUSTUS 2013 - € 9,00

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



P.F.T., T.S.P



Toerisme en Spoorpatrimonium

Twee grootse evenementen worden momenteel voorbereid: het festival met Cockerill-locomotieven en de Komst van Thomas. Dit is de grote vedette en kindervriend van een spoorse animatiereeks voor de allerkleinsten. Beide manifestaties vinden plaats op de toeristische spoorlijn die door TSP wordt geëxploiteerd: "le Chemin de fer du Bocq", tussen Ciney en Purnode. Deze lijn speelt een belangrijke rol bij onze activiteiten.

Al neemt u niet deel aan deze activiteiten, geniet van de mooie dagen die je kan doorbrengen op de mooiste spoorlijn van België. Elk weekend rijden er motorwagens en stoomlocomotieven waarmee u de streek, de vallei van de Bocq, kan ontdekken. Uw Komst is de beste manier om uw steun te betonen aan de vrijwilligers die lijn 128 doen herleven.

Leest u liever? Ontdek dan onze nieuwste uitgaven. Tegen het einde van het jaar moeten vijf nieuwe titels het levenslicht zien.

Veel leesgenot en een prettige vakantie!



FOTO 116-01 Op 8 juni 2013 bracht de Britse vereniging Mercia Charters een bezoek aan "Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain. Bij deze gelegenheid werd een kleine rit gemaakt met het TEE-rijtuig. TSP.

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: vergulde of verzilverde knopen (met vliegend wiel) van spoorwegpersoneel uit de jaren 1950 - 1970: stationsschef, treinwachter, bestuurder, enz.
Contacteer: Philippe DUQUESNES.
☎ : +32 (0)491 22 15 01.

GEZOCHT: LOCO-kalender 2012 in goede staat. Contacteer telefonisch J.R. LEJEUNE, enkel op maandagavond:
☎ : +32 (0)4 368 50 16.

TE KOOP: verzameling van het tijdschrift "Continental Modeller", 13 volledige jaargangen 1987 - 1999. Contacteer telefonisch J.R. LEJEUNE, enkel op maandagavond:
☎ : +32 (0)4 368 50 16.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 115

- **pagina 35** : de foto onderaan (115-66) toont de P3751 Jeumont - Charleroi-Sud. Normaal was deze trein samengesteld uit K-rijtuigen.

- **pagina 40** : in de rubriek DB: de **6514** werd vernield tijdens het ongeval te Barendrecht in 2009 en niet de 6515. De locomotieven die in België mogen rijden zijn: 6505 t/m 6513, 6515, 6516 en 6518 t/m 6520 (de 6517, ontspoord te Visé in 2000, is in België niet meer toegelaten sinds haar herstelling).

- **pagina 42** : foto onderaan: de tweede locomotief, die meerrijdt als voertuig, is de **1606** en niet de 1605 (deze werd enkele jaren geleden reeds verschroot). HUSA beschikt nu over vier 1600'en: 1606, 1609, 1619 en 1621.

TSP-agenda

- **zaterdag 7 en zondag 8 september:** "Journées du Patrimoine" : "Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain is geopend; ruilbeurs op zaterdag 7 september

- **zaterdag 17 en zondag 18 augustus:** Groot Cockerill-gala op de Bocq-spoorlijn. Zie middenkatern.

- **zaterdag 14 en zondag 15 september:** "Thomas in België". De kleine stoomlocomotief uit de gekende animatiereeks komt naar "le Chemin de fer du Bocq". Zie middenkatern.

- **elke zaterdag, zon- en feestdag van juli tot september:** toeristische ritten op "Le Chemin de fer du Bocq", dieselfestival op 17 en 18 augustus. Inlichtingen zie middenkatern en op www.cfbcq.be.

- **zaterdag 5 oktober:** TSP-reis. zie middenkatern.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur: 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 DESCHPPER, Roel DESAEGER, William BOECKX, Alain JANMART.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Dominique ALLARD, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Corentin CAUWELIER, Henri CHAUVEHEID, Michel DE ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Bart DE WOLF, Christian DOSOGNE, Andy ENGELEN, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Laurent JOSEPH, Jiri Konecny, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Anner-Marie MASSARD, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Roger PLETINCKX, Christian RUQUOY, Maarten SCIOUBEN, Yves STEENEBRUGGEN, Jean-Pierre TEUGELS, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Frans UYTTEBROECK, Nico VAN DE BUERIE, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Denis VANSUMMEREN, Philippe VERELST, Eddy VERVOORT.

OP DE BAAN

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

Adres

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

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

✉: 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 worden.

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

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

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

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

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

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 116-02 De afscheidsrit van de reeks 20 werd georganiseerd op 11 mei. Fotostop tussen Hennuyères en Braine-le-Comte. TSP.

OP DE BAAN 116 - augustus 2013

inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

4 25 jaar TSP

9 het tractiepark van TSP

17 Belgische actualiteit

17 statistieken - locomotieven

23 motorstellen

24 rijtuigen

26 De reeks 23 - deel 4

44 varia

48 de ondergang van de Fyra

50 Privéoperatoren

52 Toerisme

53 Buitenlandse actualiteit

53 Duitsland - Tsjechië

54 Nederland - Australië

55 Frankrijk

56 Celrijtuigen

60 Spoorse rariteiten

62 Gisteren - Vandaag

63 De mooiste plekjes

64 Dit is Belgisch

66 Er was eens...



4

25 jaar TSP



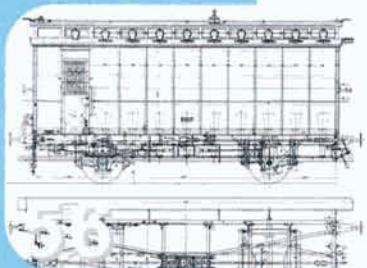
26

De locomotieven
reeks 23 - deel 4



48

De ondergang
van de Fyra



56

De celrijtuigen



ACHTERPAGINA

Boven: FOTO 116-03 Het Eurostar-stel 4002/4001 werd naar de HST-werkplaats te Brussel-Zuid overgebracht door de PB 13 van Crossrail. Scholen, 25 juni. Andy ENGELEN.

Midden: de 217 002 (ex-DB) van Bahn Touristik Express sleepte de 1901 + 1902 + 1861 + 1877 vanuit Nürnberg naar het testcentrum te Velim in Tsjechië voor het testen van de nieuwe F-software. Sulzbach Rosenberg, 19 juni. Thomas SZYMANOWSKI.

Onder: de 9802 (ex-6325 NMBS) van LOCON in haar nieuwe livree. Op 2 mei 2013 sleepte zij een autotrein van Cobelfret naar Sloehaven nabij Vlissingen. Bram ZUIDWEG.

TSP VIERT HAAR 25-JARIG BESTAAN

1988 - 2013



FOTO 116-04 In de loop van haar 25-jarig bestaan heeft TSP één der belangrijkste privéverzamelingen in Europa opgebouwd. Zij bestaat uit unieke exemplaren, zoals de 1805 en de 2551, de enige overlevenden van de reeks. Zij staan hier in gezelschap van de 1504 en de 1608 te Saint-Ghislain, ter gelegenheid van het bezoek van de Engelse vereniging Mercia Charters, op 8 juni 2013. TSP.

5 jaar geleden vierden we het 20-jarig bestaan van TSP, dit werd uitvoerig beschreven in het nummer 86 van OP DE BAAN.

Er liep ondertussen al veel water naar zee, terwijl de gebeurtenissen elkaar opvolgden. De NMBS-Holding werd ondertussen onze voornaamste partner voor wat betreft de organisatie van onze reizen, alsook voor de overeenkomsten aangaande het gebruik van twee uitbatingsterreinen. We vermelden hier ook graag het ter beschikking stellen door diezelfde Holding van historisch materieel aan toeristische verenigingen met medewerking van TSP.

Gedurende die 5 jaar werd de vereniging nog meer volwassen; zij evolueert verder, met de uitbreiding naar Bauche op de Bocq-spoorlijn, het huren van de voormalige werkplaats van Saint-Ghislain en het onzekere lot van de site te Schaarbeek.

Voor nieuwe lezers, die pas na nummer 86 kennis maakten met ons blad, is het ongetwijfeld interessant in enkele lijnen de geschiedenis van TSP te vertellen.

Het prille begin

Begin van de jaren '80 verenigden zich enkele - nog vrij jonge - treinfanaten, geïnteresseerd in spoo materieel en meer bepaald in de redding van geschrapt materieel, met als doel wat anders te doen dan alleen maar het maken van foto's of het discussieren over spoorwegen.

In 1984 beslisten drie gepassioneerden de motorwagen 4906, die te Montzen buiten dienst gesteld werd, te bewaren. Hij werd overgebracht en opnieuw in goede staat gebracht in de werkplaats van Haine-St.-Pierre, die destijds nog in dienst was. De motorwagen werd gerestaureerd in de versie '50 met een tweekleurige groene livrei en het oude nummer 553.29. Vervolgens werd hij ingezet op de lijn Mariembourg - Treignes, uitgebaat door CFV3V.

Nog vooraleer deze restauratie beëindigd werd, hadden vier andere liefheb-

bers in juni 1986 de motorwagen 4618 van het depot van Haine-St.-Pierre gekocht. Deze werd gerestaureerd in de werkplaats van Brussel-Zuid, kreeg opnieuw de groene livrei van de jaren '50 en haar oorspronkelijk nummer 554.18 terug.

In 1987 werden twee andere voertuigen aangekocht of waren de onderhandelingen bezig om ze aan te schaffen: de tweeassige bijwagen 732.10 en de motorwagen 4333.

En toen kwam 1988... De 14 toekomstige stichters van TSP organiseerden hun eerste reis: een onvergetelijk afscheid van de locomotieven van de reeks 204 en van de internationale rytuigen type I1. Het werd een onverwacht succes! Er werd een keuzeprogramma voorgesteld, met fotostops op de mooiste plekjes en een perfecte organisatie.

Bovendien werden de twee locomotieven getooid met de livrei van een 204.

Het ontstaan van TSP

De aankoop van rollend materieel en de organisatie van reizen vereisten meer dan "een feitelijke vereniging". Men moest het patrimonium beheren, restaureren en exploiteren, nieuwe aankopen financieren, nieuwe reizen organiseren, kortom, de activiteiten officieel maken met een juridische basis. De statuten werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1988. De vereniging zal de naam dragen: "Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl - Toeristisch Spoor Patrimonium vzw", afgekort PFT-TSP. Deze drie woorden beschrijven het sociaal doel waarvoor de vereniging in het leven geroepen werd.

En verder...

De activiteiten stegen tot hun hoogtepunt: de vrijwilligers organiseerden reizen voor liefhebbers of voor het grote

publiek, die een steeds grotere menigte op de been brachten. De reden hiervoor kan geweest zijn dat de liefhebbers of het publiek kreeg wat het verwachtte: de programma's van de activiteiten waren erg gedetailleerd, de fotopunten werden bepaald en gekozen in functie van de zonnestand, het rollend materieel werd geselecteerd in functie van het doel, enz...

Men bood zelfs een "extra" aan met de aanschaf van het buffetrijtuig en de verkoop van lunchpakketten.

In de loop der jaren vinden we meer en meer materieel van de vereniging, gerestaureerd en toegelaten om op het nationaal net te rijden, op kop van de speciale treinen

De diverse activiteiten

De reizen en manifestaties

Eén van de belangrijkste activiteiten van TSP waren steeds de reizen. Enkele daarvan werden onvergetelijk zoals de uitstap naar de Vennbahn, andere hadden minder succes; nog andere werden op het laatste ogenblik aangepast of zelfs afgelast, zoals deze met nummer 152! Ja, 152 reizen voor amateurs in 25 jaar! Dat maakt 6 per jaar, altijd met een thema en steeds met een poging om aan de verwachtingen van de liefhebbers te voldoen...

TSP organiseerde veel afscheidsritten, hetzij voor materieel (motorstellen Marelli, Budd, postmotorstellen en de klassieke locomotieven van de reeksen 12, 15, 16, 18, 20, 22, 23, 26, 28, 51, 59, 80, 83, 84, 85, 91, rijtuigen type M2, M3, I1, I4, bijwagens 734, motorwagens, ...), hetzij van spoorlijnen (Vennbahn, 63, 77, 85, 86, 98, 109, 141, 154, 163, ...).

We waren één van de eersten die op de lijnen 1, 147 en een deel van de 25N reden!

TSP organiseerde ook meerdere gedenkwaardige reizen in het buitenland: Polen (2x), Marokko (2x), China (2x), Oekraïne (2x), Wit-Rusland, de Baltische staten (Estland, Letland en Litouwen), Denemarken, Hongarije en Cuba.

Afgezien van reizen voor liefhebbers, liet TSP treinen rijden voor groepen, scholen en bedrijven, ...

Er werden zeker zoveel charters georganiseerd als reizen voor amateurs. Hierbij moeten nog de ontelbare ritten geteld worden die nodig waren voor de exploitatie van de toeristische lijn 128. Hierdoor komt het totaal aantal ritten op vijftintig tot dertig per jaar.

De samenwerking met de NMBS-groep was ook steeds onontbeerlijk. TSP nam regelmatig deel aan activiteiten in stations, hetzij door het organiseren van

speciale treinen, hetzij door het tentoonstellen van historisch materieel. Dit was het geval in Braine-le-Comte en Mons in 1991, Ath in 1992, Charleroi-Monceau-Châtelet in 1993, het stoomfestival te Trois-Ponts in 1996 en 1999, 75 jaar NMBS in 2001, Patrimoniumdagen in 2002, Ath in 2012, Tournai in 2013, enz...

Als steun aan de vereniging past Infrabel sedert 2011 een symbolische kilometervergoeding toe. Dit gebaar bewijst dat er zelfs op het hoogste niveau een zekere belangstelling is voor historische ritten.

TSP leent regelmatig haar materieel aan andere amateurverenigingen of aan beheerders van toeristische lijnen. Dat was het geval met de Vennbahn en is nog steeds zo voor het SCM (Stoomcentrum Maldegem), SDP (Stoomtrein Dendermonde-Puurs), het GTF, Febelrail, het Britse Mercia Charters, enz...

Le Chemin de fer du Bocq

Van bij de start ging TSP op zoek naar een toeristische lijn om uit te baten.

Nadat een piste "lijn 106" Clabecq - Ecaussinnes opgegeven werd, reed TSP een seizoen tussen Maredsous en Fallaën (lijn 150, genaamd "Ligne de la Mollignée") in samenwerking met TTMM. Toen deze vereniging failliet ging, werd dit toeristisch project opgegeven.

FOTO 116-05 Begin 1989 organiseerde TSP haar vierde uitstap: "een winterreis". Voor deze gelegenheid werd de 6244 van Saint-Ghislain in haar oorspronkelijke livrei herschilderd. Voor deze rit rekende men op sneeuw en er waren drie data voorzien. Wegens een gebrek aan sneeuw werd de rit uiteindelijk georganiseerd op 11 maart onder een stralende zon. Fotostop te Vonêche. TSP.





FOTO 116-06 *Zijn we in het zuiden van Frankrijk, in de Cévennes? Neen, gewoon in de vallei van de Bocq, op minder dan 100 km van Brussel. Wij zijn op lijn 128, de mooiste van het net. Te Purnode kan men in rechte lijn drie tunnels zien. Bij het verlaten van de laatste (de tunnel van Purnode) maakt de lijn een bocht naar rechts en gaat over de Bocq via een prachtige brug. De 4602 komt op 24 juni 2007 aan te Purnode. TSP*

In 1992 organiseerde TSP gedurende een weekend ritten op lijn 128 Ciney - Yvoir. Destijds was de lijn berijdbaar tussen Ciney en Spontin-Sources. De vraag om uitbating van de lijn werd aan de NMBS gesteld op het ogenblik van het ongeval te Dalhem met "Li Trimbleu", in de Luikse regio, wat de vergunning blokkeerde tot in 2004, het jaar waarin de conventie met de NMBS werd ondertekend. Tot dan dienden de rijomstandigheden te voldoen aan de voorwaarden, opgelegd door de NMBS, wat het aantal mogelijke ritten en de noodzakelijke investeringen voor het onderhoud van de lijn beperkte.

Na een akkoord met de NMBS in 2000 werd de lijn berijdbaar gemaakt tot in Dorinne-Durnal.

In 2007 werd de lijn verlengd tot in Purnode. Zij doorkruist een zeer woeste streek, dankzij een opeenvolging van bruggen en tunnels...

In 2008 werd de overeenkomst aangepast en de concessie verlengd van Purnode tot aan de ingang van de tunnel van Yvoir.

Elk jaar organiseert TSP op de Bocq-spoorlijn een specifiek weekend, waarbij het materieel van de vereniging, locomotieven van andere toeristische lijnen of operatoren (Crossrail, B-Holding, SCM, Fond-de-Gras, enz.) in het daglicht gesteld worden. Deze manifestaties geven het groot publiek de mogelijkheid om de schoonheid van de vallei van de Bocq te leren kennen en andere organisaties om hun mooiste treinen te laten rijden op de "mooiste" lijn van België.

De publicaties

Om de twee maanden verschijnen onze tijdschriften "OP DE BAAN" en "EN LIGNES", ontworpen, geschreven en vertaald door een ploeg vrijwilligers. Deze twee tijdschriften worden aan abonnees bezorgd en in Belgische en Zwitserse winkels te koop aangeboden. We vinden hierin artikels over het leven in de vereniging, allerlei diepgaande artikels over spoorwegzaken en een grote bijdrage over Belgische en buitenlandse activiteiten.

De documenten die verschijnen in deze

bladen, komen uit de archieven of uit de fotocollectie van TSP, die beide voortkomen uit privéverzamelingen, gekregen of aangekocht door TSP (Kerr, Dedoncker, Dosogne, Hennequin, Dagant, ...) of ingezonden door fotomateurs.

Onze fototheek bestaat uit duizenden negatieven uit alle periodes. Op deze wijze worden documenten getoond, terwijl ze anders in een of andere lade van een kast worden vergeten.

Naast onze beide tijdschriften brengt TSP boeken uit die verband houden met de spoorwegmaterie, zowel wat betreft geschiedenis als rollend materieel. Er verschijnen drie tot zes uitgaven per jaar. Sommige zijn reeds lang uitverkocht...

De uitgaven (tijdschriften en boeken) worden momenteel gedrukt te Oostaker, nabij Gent, bij Geers-Offset. De goede samenwerking tussen deze drukker en TSP maakt dat onze lezers een tijdschrift in handen krijgen dat van hoge kwaliteit is, en dat aan een betaalbare prijs.

Het "Musée du rail"

De indrukwekkende verzameling aan materieel en allerlei voorwerpen vroeg spoedig om een onderkomen dat voor langere tijd kon worden gebruikt.

In 1998 deed zich een unieke gelegenheid voor: de voormalige wagenwerkplaats van de NMBS te Saint-Ghislain stond leeg. TSP maakte van deze kans gebruik en vroeg toestemming. De eerste verhuurtermijn van negen jaar werd toegekend. Deze zou verlengd worden tot 27 jaar in 2007.

Het gebouw werd aangepast als museum: betonning van de vloer, afbraak van niet gebruikte structuren, herstelling van het dak, verhuis van lokalen, beveiliging, enz...

De eerste verdieping wordt voorbehouden aan de afdeling "Modelbouw", waar verscheidene banen worden gebouwd of reeds operationeel zijn.

Sedert 2011 wordt op enkele honderden meters van de wagenwerkplaats de tractiewerkplaats van Saint-Ghislain gebruikt door TSP. Hier worden herstellingen, onderhoud en restauraties uitgevoerd aan voertuigen, die tentoongesteld worden in het "Musée du Rail", of

op het net of de Bocq-spoorweg worden ingezet.

Het materieel

De privéverzameling van materieel, bewaard door TSP, is blijkbaar de op één na belangrijkste in Europa.

Ze is inderdaad indrukwekkend: 4 stoomlocomotieven (64.169, 26.101, een Bt La Meuse en een Cockerill met verticale ketel), 27 diesel- en 9 elektrische locomotieven, 3 motorstellen, 9 motorwagens en bijwagens (732.10 en 734.05), 15 rijtuigen (types K, M1, M2, I1, I2, I5, TEE), goederenwagens en divers materieel voor het onderhoud van de sporen en zelfs voor de bovenleiding! Bovendien werden meerdere locomotieven aangeschaft om als onderdelenbank te dienen voor ander materieel.

We vermelden hier graag dat een groot gedeelte van deze machines niet gefinancierd werd door TSP, maar door privépersonen die bezorgd zijn om het spoorwegpatrimonium.

Het museum geeft zelfs onderdak aan een Duitse locomotief, eigendom van het Belgisch leger, die geen plaats meer heeft in de militaire verzamelingen.

Het oudste stuk is een kraan van 10 ton, gebouwd in 1903. Haar originele stoomaandrijving werd vervangen door een dieselmotor.

Sommige rijtuigen worden toegelaten op het net van Infrabel. Hiervoor dienen ze een aantal tests en controles te ondergaan. Vervolgens krijgen ze een beoordeling door de FOD Mobiliteit.

Een overzicht van ons materieel vindt u op de volgende pagina's. De rode stip betekent dat het gaat om een uniek exemplaar.

Medewerkers achter de schermen

Het zijn diegenen die men nooit ziet, maar die onmisbaar zijn voor de goede werking van een vereniging met zoveel aspecten: de schatbewaarder, die belast is met de boekhouding en de bestellingen, de hoofdredacteur, die de redactie van tijdschriften en publicaties (samenstelling, bladschikking, enz, ...) beheert, zijn medewerkers (vertaling, verbeteringen...), de materieelverantwoordelijken, die de klaarmaking, het onderhoud en de technische homologatiebezoeken verzorgen, en de vrijwilligers die zich ter beschikking stellen bij de opendeurdagen of bij de rondritten op de Bocqlijn.

FOTO 116-07 Het Musée du rail te Saint-Ghislain bewaart ontelbare unieke stukken, zoals de 2629 en de 2201, die ook de enige overlevenden van hun reeks zijn. Rechts zien we de 9209 in haar originele livrei. Zij is niet de enige, vermits de 9214 als monument opgesteld staat bij de Centrale Werkplaats te Salzannes. TSP



Al deze taken nemen het grootste deel van de vrije tijd in (om niet te zeggen: de hele tijd) van de verantwoordelijken, want heel de ploeg bestaat uit vrijwilligers.

We dienen ook te vermelden dat in het kader van de tewerkstelling bij TSP een werknemer halftijds kon aangeworven worden voor het onderhoud van de site te Saint-Ghislain. Een gedeelte wordt betaald door TSP. Een ander deel door de regionale overheid.

De toekomst

We kunnen nu bevestigen dat de balans van deze 25 jaar positief is: het spoorwegpatrimonium wordt bewaard, deels op een statische wijze in het museum en deels op een operationele manier op de Bocq-spoorlijn.

TSP gaat verder met haar opdracht als bewaarder van ons patrimonium, hetzij rijdend of statisch.

Een locomotief van de reeks 20 zal eerlang worden toegevoegd aan onze verzameling terwijl nog ander materieel van de NMBS zal worden overgenomen: locomotieven 2802, 2913, 7103, postmotorstel 002, motorstel 027 en motorwagen 4006, ...

Op de Bocqlijn komt Evrehailles-Bauche

stilaan in zicht. Er blijven nog slechts enkele meters spoor te vernieuwen.

De tractiewerkplaats te Saint-Ghislain is bijna klaar om het eerste te restaureren materieel te herbergen.

Er wordt aan verschillende nieuwe publicaties gewerkt, terwijl ook de archieven, die meerdere kubieke meters beslaan, worden geïnventariseerd!

Met de opening van Train World te Schaarbeek, zal de samenwerking met de NMBS Groep nog intenser worden, wat uiteraard een pluspunt is voor onze vereniging.

En u ?

Dankzij uw steun, onder andere door het lezen van ons tijdschrift, hetzij in het Frans of het Nederlands, of door het aankopen van boeken of publicaties, blijft TSP voortbestaan en kan zij haar doelstellingen waarmaken.

De opendeurdagen en de toeristische rondritten zorgen ervoor dat jong en oud de verschillende facetten kunnen ontdekken van de spoorwereld en we hopen dat we hierdoor enkele nieuwe medewerkers kunnen inspireren.

Uw deelname aan onze activiteiten is een weerspiegeling van de programma's die we u aanbieden.

Door hun kwaliteit trachten we een zo

groot mogelijk publiek aan te trekken.

Talrijk zijn diegenen die de vereniging financieel steunen, hetzij via de Koning Boudewijnstichting, hetzij door directe giften. Wij danken u dan ook voor uw onbaatzuchtige bijdragen die getuigen van uw vertrouwen in de medewerkers van TSP.

Tot besluit...

In de loop der jaren heeft TSP een indruk nagelaten van ernst en dynamisme. De vereniging is gekend voor de kwaliteit van haar verzameling historisch materieel dat op het Belgische net mag rijden.

Zoals u kunt lezen, komt er geen einde aan onze doelstellingen, dank zij de komst van nieuwe vrijwilligers.

Vijftwintig jaar... Een volwassen vereniging waarvan een meerderheid van de stichtende leden nog steeds actief is... Het wordt stilaan tijd dat de ervaring van de ouderen gevolgd wordt door het dynamisme van de jongeren.

Maar het is vooral door jullie allemaal dat TSP de ingeslagen weg kan verder zetten... Laten we hopen dat hij nog lang en vruchtbaar zal zijn! We zullen er over tien jaar opnieuw over spreken...

FOTO 116-08 Twee van de mooiste realisaties van TSP: de Bocq-lijn en de aankoop van onze P8 (64.169). We moeten hier vermelden dat TSP nooit de minste subsidies ontving, noch federaal, noch regionaal, om haar projecten te realiseren. Op 6 september 2009 verlaat de P8 de tunnel van Durnal op kop van een goederentrein, ingelegd ten behoeve van de fotografen. TSP





26.101 ●

Constructeur: Krauss-Maffei 16691 / 1943
Oorsprong: DRB 52 3554,
 Rusland SZD TE 3554,
 Polen Ty2-3554
TSP: augustus 1990
Toestand in 2013 : wacht op nieuwe
 ketel
FOTO 116-09 *Bertrix, 19-08-1995*
 TSP.



64.169

Constructeur: Henschel 18939 / 1921
Oorsprong: CFR 230.084 (Roemenië)
TSP: december 2001
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gehomologeerd
FOTO 116-10 *Saint-Ghislain,*
14-09-2008. TSP.



5117 (5001)

Constructeur: Cockerill 3885 / 1963
Oorsprong: NMBS 200.061/5161/5117*
TSP: augustus 2003
Toestand in 2013 : statisch,
 geschilderd als 5001
FOTO 116-11 *Schaarbeek,*
06-09-2006. TSP.



5128

Constructeur: Cockerill 3761 / 1962
Oorsprong: NMBS 200.028 / 5128
TSP: augustus 2001
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd
FOTO 116-12 *Saint-Ghislain,*
06-12-2009. TSP.



5149

Constructeur: Cockerill 3798 / 1962
Oorsprong: NMBS 200.049 / 5149
TSP: augustus 2006
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 wordt gerestaureerd
FOTO 116-13 *Salzannes,*
09-11-2008. TSP.



5183

Constructeur: Cockerill 3907 / 1963
Oorsprong: NMBS 200.083 / 5183
TSP: januari 2002
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gerestaureerd en gehomologeerd
FOTO 116-14 *Tunnel van Durnal,*
04-10-2009. TSP.



5215

Constructeur: AFB 121 / 1955
Oorsprong: NMBS 203.002 / 5302 / 5215
TSP: juni 2012
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd
FOTO 116-15 *Tunnel van Purnode,*
06-04-2013. TSP.



5217

Constructeur: AFB 138 / 1955
Oorsprong: NMBS 203.018 / 5318 / 5217
TSP: juni 2012
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd
FOTO 116-16 *Dorinne-Durnal,*
06-04-2013. TSP.



202.020

Constructeur: AFB 156 / 1955
Oorsprong: CFL 1603
TSP: 1998
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gerestaureerd en gehomologeerd
FOTO 116-17 *Dorinne-Durnal,*
16-05-2009. TSP.



5927

Constructeur: Cockerill 3432 / 1955
Oorsprong: NMBS 201.027 / 5927
TSP: december 1993
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 wordt gerestaureerd

FOTO 116-18 *Geraardsbergen,*
 05-05-1984. TSP.



5941

Constructeur: Cockerill 3446 / 1955
Oorsprong: NMBS 201.041 / 5941
TSP: september 2002
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-19 *Dorinne-Durnal,*
 07-08-2005. TSP.



210.077 / 6077

Constructeur: Cockerill 4108 / 1965
Oorsprong: NMBS 200.077 / 6077
TSP: 1989
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-20 *Tunnel van Purnode,*
 10-04-2008. Laurent JOSEPH.



6106 ●

Constructeur: Cockerill 4127 / 1966
Oorsprong: NMBS 210.206 / 6106
TSP: december 1993
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-21 *Saint-Ghislain,*
 26-10-2010. TSP.



6289

Constructeur: BN, 1966
Oorsprong: NMBS 212.189 / 6289
TSP: september 2005
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 wordt gerestaureerd

FOTO 116-22 *Saint-Ghislain,*
 26-04-2008. TSP.



270.005 (7005) ●

Constructeur: Baume & Merpent, 1954
Oorsprong: NMBS 270.005 / 7005
TSP: april 2001
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gerestaureerd

FOTO 116-23 *Saint-Ghislain,*
 06-12-2009. TSP.



7103 ●

Constructeur: Baume & Merpent, 1957
Oorsprong: NMBS 271.006 / 7103
TSP: juni 2013
Toestand in 2013 : niet rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-24 *Leuven,*
 28-09-1990. TSP.



7305

Constructeur: BN, Nivelles, 1965
Oorsprong: NMBS 273.005 / 7305
TSP: februari 2010
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-25 *Dorinne-Durnal,*
 01-07-2012. TSP.



7324

Constructeur: BN, Nivelles, 1966
Oorsprong: NMBS 273.024 / 7324
TSP: maart 2010
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-26 *Clabecq,*
 01-02-1996. TSP.



5927

Constructeur: Cockerill 3432 / 1955

Oorsprong: NMBS 201.027 / 5927

TSP: december 1993

Toestand in 2013 : rijvaardig,
wordt gerestaureerd

FOTO 116-18 *Geraardsbergen,*
05-05-1984. TSP.



5941

Constructeur: Cockerill 3446 / 1955

Oorsprong: NMBS 201.041 / 5941

TSP: september 2002

Toestand in 2013 : rijvaardig,
gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-19 *Dorinne-Durnal,*
07-08-2005. TSP.



210.077 / 6077

Constructeur: Cockerill 4108 / 1965

Oorsprong: NMBS 200.077 / 6077

TSP: 1989

Toestand in 2013 : rijvaardig,
gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-20 *Tunnel van Purnode,*
10-04-2008. Laurent JOSEPH.



6106 ●

Constructeur: Cockerill 4127 / 1966

Oorsprong: NMBS 210.206 / 6106

TSP: december 1993

Toestand in 2013 : rijvaardig,
niet gerestaureerd

FOTO 116-21 *Saint-Ghislain,*
26-10-2010. TSP.



6289

Constructeur: BN, 1966

Oorsprong: NMBS 212.189 / 6289

TSP: september 2005

Toestand in 2013 : rijvaardig,
wordt gerestaureerd

FOTO 116-22 *Saint-Ghislain,*
26-04-2008. TSP.



270.005 (7005) ●

Constructeur: Baume & Merpent, 1954

Oorsprong: NMBS 270.005 / 7005

TSP: april 2001

Toestand in 2013 : rijvaardig,
gerestaureerd

FOTO 116-23 *Saint-Ghislain,*
06-12-2009. TSP.



7103 ●

Constructeur: Baume & Merpent, 1957

Oorsprong: NMBS 271.006 / 7103

TSP: juni 2013

Toestand in 2013 : niet rijvaardig,
niet gerestaureerd

FOTO 116-24 *Leuven,*
28-09-1990. TSP.



7305

Constructeur: BN, Nivelles, 1965

Oorsprong: NMBS 273.005 / 7305

TSP: februari 2010

Toestand in 2013 : rijvaardig,
niet gerestaureerd

FOTO 116-25 *Dorinne-Durnal,*
01-07-2012. TSP.



7324

Constructeur: BN, Nivelles, 1966

Oorsprong: NMBS 273.024 / 7324

TSP: maart 2010

Toestand in 2013 : rijvaardig,
niet gerestaureerd

FOTO 116-26 *Clabecq,*
01-02-1996. TSP.



7325

Constructeur: BN, Nivelles, 1966
Oorsprong: NMBS 273.025 / 7325
TSP: maart 2010
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-27 Floreffe,
 13-07-1983. TSP.



7341

Constructeur: BN, Nivelles, 1973
Oorsprong: NMBS 7341
TSP: maart 2013
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-28 Ronet,
 18-12-1986. TSP.



8061

Constructeur: BN, Nivelles, 1963
Oorsprong: NMBS 260.061 / 8061
TSP: januari 2013
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-29 Saint-Ghislain,
 14-09-2008. TSP.



8320 ●

Constructeur: Cockerill, 1956
Oorsprong: NMBS 253.020 / 8320
TSP: september 2003
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 tentoongesteld te Saint-Ghislain

FOTO 116-30 Saint-Ghislain,
 11-09-2004. TSP.



8428

Constructeur: ABR, Fammilleureux, 1963
Oorsprong: NMBS 250.103 / 8428
TSP: augustus 2001
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 tentoongesteld te Saint-Ghislain

FOTO 116-31 Purnode,
 15-08-2008. TSP.



8524 ●

Constructeur: FUF, Haine-St-Pierre, 1957
Oorsprong: NMBS 252.024 / 8524
TSP: maart 2002
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 tentoongesteld te Saint-Ghislain

FOTO 116-32 Saint-Ghislain,
 27-06-2010. TSP.



9209

Constructeur: BN, Nivelles, 1960
Oorsprong: NMBS 232.009 / 9209
TSP: januari 2002
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gerestaureerd

FOTO 116-33 Saint-Ghislain,
 14-09-2008. TSP.



806

Constructeur: AFB 119 / 1954
Oorsprong: CFL 806
TSP: juli 2010
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 niet gerestaureerd

FOTO 116-34 Spontin,
 11-12-2010. TSP.



1603

Constructeur: AFB 157 / 1955
Oorsprong: CFL 1603
TSP: december 2005
Toestand in 2013 : rijvaardig,
 gehomologeerd

FOTO 116-35 Dorinne-Durnal,
 22-07-2007. TSP



4001 ●

Constructeur: CW Mechelen, 1957

Oorsprong: NMBS 630.01 / 4001

TSP: juni 2003

Toestand in 2013 : in zeer slechte toestand

FOTO 116-36 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. TSP.*



4006 ●

Constructeur: CW Mechelen, 1961

Oorsprong: NMBS 630.06 / 4006

TSP: juni 2013

Toestand in 2013 : niet gerestaureerd

FOTO 116-37 *Aarschot, 16-04-1980. TSP.*



4333

Constructeur: A.M. Nivelles, 1955

Oorsprong: NMBS 602.03 / 4233 / 4333

TSP: 1988

Toestand in 2013 : rijvaardig, gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-38 *Spontin, 05-09-2009. TSP.*



4506

Constructeur: Atelier Germain, 1955

Oorsprong: NMBS 605.06 / 4506

TSP: oktober 2002

Toestand in 2013 : rijvaardig, gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-39 *Tunnel van Durnal, 03-01-2010. TSP.*



4602

Constructeur: Raghenò, 1952

Oorsprong: NMBS 554.02 / 4602

TSP: december 1993

Toestand in 2013 : rijvaardig, gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-40 *Tunnel van Lèche, 25-05-2010. TSP.*



4605

Constructeur: Raghenò, 1952

Oorsprong: NMBS 554.05 / 4605

TSP: april 1990

Toestand in 2013 : rijvaardig, gerestaureerd en gehomologeerd

FOTO 116-41 *Sovet, 27-08-2005. TSP.*



554.18 (4618)

Constructeur: Raghenò, 1952

Oorsprong: NMBS 554.18 / 4618

TSP: juni 1986

Toestand in 2013 : rijvaardig, gerestaureerd

FOTO 116-42 *Dorinne-Durnal, 27-08-2005. TSP.*



553.29 (4906)

Constructeur: Atelier Germain, 1942

Oorsprong: NMBS 554.04 / 553.29 / 4906

TSP: juni 1983

Toestand in 2013 : rijvaardig, wordt gerestaureerd

FOTO 116-43 *Fauquez, 02-05-1987. TSP.*



551.26

Constructeur: CW Mechelen, 1939

Oorsprong: NMBS 622.52 / 551.26 / ES308

TSP: 1988

Toestand in 2013 : rijvaardig, wordt gerestaureerd

FOTO 116-44 *Schaarbeek, 25-06-1992. TSP.*



1504

Constructeur: BN, Nivelles, 19623
Oorsprong: NMBS 150.004 / 150.011 / 1504
TSP: januari 2010
Toestand in 2013 : rijvaardig, tentoongesteld te Saint-Ghislain
FOTO 116-45 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. TSP.*



1608

Constructeur: BN, Nivelles, 1963
Oorsprong: NMBS 160.024 / 1608
TSP: oktober 2011
Toestand in 2013 : rijvaardig, tentoongesteld te Saint-Ghislain
FOTO 116-46 *Welkenraedt, 05-08-2007. Jean-Yves LAMBIET.*



1805 ●

Constructeur: BN, Nivelles, 1974
Oorsprong: NMBS 1805
TSP: januari 2001
Toestand in 2013 : rijvaardig, tentoongesteld te Saint-Ghislain
FOTO 116-47 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. TSP.*



2201 ●

Constructeur: AMN, Nivelles, 1953
Oorsprong: NMBS 122.001 / 2201
TSP: juni 2009
Toestand in 2013 : rijvaardig, tentoongesteld te Saint-Ghislain
FOTO 116-48 *Saint-Ghislain, 26-06-2010. TSP.*



2309

Constructeur: BN, Nivelles, 1956
Oorsprong: NMBS 123.009 / 2309
TSP: april 2013
Toestand in 2013 : rijvaardig, tentoongesteld te Saint-Ghislain
FOTO 116-49 *Schaarbeek, 18-08-2009. TSP.*



2551 ●

Constructeur: BN, Nivelles, 1957
Oorsprong: NMBS 125.015 / 2515 / 2551
TSP: juni 2012
Toestand in 2013 : rijvaardig, niet gerestaureerd
FOTO 116-50 *Brussel-Zuid, 27-06-1992. TSP.*



2629 ●

Constructeur: BN, Nivelles, 1971
Oorsprong: NMBS 2629
TSP: juni 2012
Toestand in 2013 : rijvaardig, tentoongesteld te Saint-Ghislain
FOTO 116-51 *Wijgmaal, 21-03-2003. TSP.*



2801 ●

Constructeur: Baume & Merpent, 1950
Oorsprong: NMBS 120.001 / 2001 / 2801
TSP: juni 2013
Toestand in 2013 : niet rijvaardig, niet gerestaureerd
FOTO 116-52 *Neufvilles, 01-06-1996. TSP*



2913 ●

Constructeur: Baume & Merpent, 1949
Oorsprong: NMBS 101.013 / 2913
TSP: juni 2013
Toestand in 2013 : niet rijvaardig, niet gerestaureerd
FOTO 116-53 *CW Mechelen, 23-11-2010. TSP*



002 ●

Constructeur: CW Mechelen, 1967
ex-motorstellen 1935 - omgebouwd

Oorsprong: NMBS 228.802 / 802 /
957 / 002

TSP: juni 2013 (in bruikleen)

Toestand in 2013 : niet rijvaardig

FOTO 116-54 *La Louvière-Sud,*
21-06-2003. TSP.



027 ●

Constructeur: CW Mechelen, 1957

Oorsprong: NMBS 630.06 / 4006

TSP: juni 2013

Toestand in 2013 : niet gerestaureerd

FOTO 116-55 *Saint-Ghislain,*
26-10-2010. TSP.



082 ●

Constructeur: La Brugeoise & Delcuve

Oorsprong: NMBS 228.082 / 082

TSP: 1997

Toestand in 2013 : rijvaardig,
wordt gerestaureerd

FOTO 116-56 *Ottignies*
04-05-1996. TSP.



WR360C14K ●

Constructeur: O&K 42550 / 1940

Oorsprong: Wehrmacht,
later Belgisch leger

TSP: februari 2009 (in bruikleen)

Toestand in 2013 : rijvaardig,
tentoongesteld te Saint-Ghislain

FOTO 116-57 *Saint-Ghislain,*
26-06-2010. TSP.



ES102

Constructeur: CW Mechelen, 1948

Oorsprong: NMBS ES102

TSP: 2003

Toestand in 2013 : rijvaardig,
dienstvoertuig

FOTO 116-58 *Spontin-Sources,*
15-01-2012. TSP.



Bt La Meuse

Constructeur: La Meuse

Oorsprong: Saint-Gobain nr. 1

TSP: november 2007

Toestand in 2013 : niet rijvaardig
niet gerestaureerd

FOTO 116-59 *Warnant, 13-11-2007.*
TSP.



Cockerill

Constructeur: Cockerill 2331 / 1901

Oorsprong: Carrières et Fours à
Chaux de Cercq

TSP: augustus 2005

Toestand in 2013 : niet gerestaureerd

FOTO 116-60 *Dorinne-Durnal,*
27-08-2005. TSP.



(231.02) ●

Constructeur: Deutz 46394 / 1944

Oorsprong: Wehrmacht, later CCB 216

TSP: maart 1993

Toestand in 2013 : wacht op
restauratie in 2013

FOTO 116-61 *Havannes,*
29-05-1993. TSP.



grue / kraan 10t

Constructeur: Cockerill (oude stoom-
kraan, nu voorzien van dieselmotor)

Oorsprong: CW Cuesmes

TSP: 2001

Toestand in 2013 : gerestaureerd
niet-functioneel

FOTO 116-62 *Braine-le-Comte,*
17-07-1999. TSP.



Reizen zaterdag 4 mei

Onze diesels - de 210.077/6077 en de 202.020 - brachten een zestigtal deelnemers naar het stoomfestival te Maldegem. Dit kleine deelnemersaantal is het gevolg van de afwezigheid van de 64.169, die nog volop gereviseerd werd. Deze gebeurtenis, die zich afspeelde onder een stralende hemel, liet menig-een toe de activiteiten van het *Stoomcentrum Maldegem* te (her)ontdekken. Onder andere onze Luxemburgse vrienden waren hierbij uitgenodigd. Hun locomotief "Energie" heeft hiervoor een 1000-tal kilometer op eigen kracht afgelegd - aan 40 km/h - op het Belgische net!

zaterdag 11 mei

Afscheid van de reeks 20. De eerste locomotieven met groot vermogen op het Europese continent waren de vedetten van een afscheidsreis, ondanks het feit dat ze nog steeds af en toe te zien zijn voor sommige treinen.

Het groot aantal deelnemers - ongeveer 250 ! - nam plaats in de vier I10-rijtuigen, gehuurd van de NMBS, voor een reis door het westen van het land.

Na een rechtstreekse rit van Brussel naar Moeskroen, kwam de trein terug naar Halle met haltes in verschillende stations. Daarna keerde hij terug naar Moeskroen

via Mons en Tournai, om zich vervolgens naar Poperinge te begeven, waar in het kopstation een frontwisseling plaats had.

De stam werd aangevuld met een RESTO-rijtuig, waar men dranken en broodjes kon aanschaffen. Deze rijtuigen zijn helaas niet meer in gebruik, wat wel spijtig is. Zij veraangenaamden de lange ritten in de klassieke treinen, die nog steeds bestaan...

Ondanks het minder goede weer, werden toch nog zeer mooie foto's gemaakt.

zaterdag 22 juni

De locomotieven van de reeks 11 hadden niet zoveel geluk als hun zussen van de reeks 20. De aangekondigde reis moest geschrapt worden omwille van verschillende redenen.

Een eerste is het kostenplaatje dat de NMBS vroeg voor de herstelling van de machine. Inderdaad: een locomotief die reeds een tijd niet gebruikt werd, moet een tussentijdse revisie ondergaan, wat neerkomt op de vervanging van enkele onderdelen zoals de batterijen en de remblokken. Deze kosten konden niet worden gedekt door de ingeschreven deelnemers, die in aantal kleiner waren dan bij onze vorige reis.

Het is dus met pijn in het hart dat de organisatoren beslisten de reis te annuleren. We moeten opmerken dat een an-

nulatie veel meer werk met zich meebrengt dan een gewone reis en dat deze beslissing slechts in uiterste omstandigheden wordt genomen.

... en enkele charterreizen

Op 8 en 9 juni brachten onze Britse vrienden van *Mercia Charters* ons een bezoek voor een tweedaagse reis, die hen onder andere naar Saint-Ghislain en de Bocqlijn bracht. Enkele ongekende samenstellingen werden gerealiseerd om de deelnemers te behagen: een locomotief reeks 62 van Infrabel op kop van een konvooi op zaterdag en een locomotief reeks 55 van TUC-Rail op zondag.

Op zondag 23 juni werd door de NMBS-Holding een stoomtrein gehuurd om voor enige animatie te zorgen bij de promotie van de nieuwe winkelgalerij in het station van Tournai. In samenwerking met de stad werd een groot aantal bezoekers verwelkomd, dat in de namiddag van één van de drie heen- en terugritten naar Moeskroen kon genieten. Het was voor ons ook een gelegenheid om de 64.169 te testen. Dit was nodig na de revisie van de ketel. De locomotief is nu klaar om het seizoen te beginnen!

FOTO 116-63 ↓ Afscheid van de reeks 20. Fotostop te Saint-Ghislain. TSP.





Activiteiten

Saint-Ghislain Musée du Rail

Op 27 april ging de traditionele lenteopening door met de ruilbeurs. Zoals gewoonlijk was het publiek in grote getale aanwezig.

De volgende opening zal op 7 en 8 september plaats hebben ter gelegenheid van de dagen van het Patrimonium, met een grote ruilbeurs op zaterdag 7 september.

Wil u onze ploeg vrijwilligers te Saint-Ghislain komen vervoegen? Contacteer dan Baudouin DIEU op het nummer +32 (0)475 95 68 93.

Materieel

Drie maanden geleden ontving de NMBS-Holding de vijf toeristische verenigingen (1) die een lijn uitbaten of die in het bezit zijn van een verzameling rollend materieel. Zij werden uitgenodigd deel te nemen aan het project "Train World" te Schaarbeek. Dit zal het centrum van de geschiedenis van de Belgische spoorwegen worden. Het zal de deuren openen begin 2015.

Hoewel een deel van haar verzameling

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Twee grote infrastructuurwerken werden nog uitgevoerd voor de opening van het seizoen: vervangen van dwarsliggers tussen de tunnels van Lèche en Purnode en de aanleg van een nieuw stuk spoor van 34 meter te Spontin nabij de werkplaats.

Voor de eerste werf hebben de ploegen van Schaarbeek en Saint-Ghislain de handen in elkaar geslagen om samen met de groep van de CFB de dwarsliggers te vervangen.

Het spoor was reeds om 15.00 uur terug in dienst en de ballast werd nog voor het einde van de namiddag gestort.

De tweede werf was de aanleg van een stuk spoor voor het I5-ligrijtuig dat ter beschikking wordt gesteld voor vrijwilligers die ter plaatse willen overnachten. Hierdoor kan 26 m spoor worden vrijgemaakt in het afstelspoor te Spontin.



Op 19 juni ondertekende Baudouin DIEU, voorzitter van TSP, op zijn beurt de overeenkomst tussen de NMBS-Holding en de vijf Belgische verenigingen. TSP

hier een onderkomen zal vinden, kan niet al het materieel van de NMBS-Holding er een plaats krijgen. De NMBS-Holding heeft daarom aan de vijf verenigingen voorgesteld om een deel van haar materieel uit te lenen om het tentoon te stellen of af te staan indien het niet om unieke stukken gaat.

Deze overeenkomst werd bekrachtigd op 19 juni 2013 door de ondertekening van een charter tussen de verschillende verenigingen en de NMBS-Holding.

Dankzij deze actie kunnen alle voertuigen die geen plaats vonden in Schaarbeek toch uit handen van de sloper blijven, tot groot genoegen van de liefhebbers.

Hierdoor kwamen meerdere voertuigen, waaronder de motorstellen 027 en 002

(poststel), de elektrische locomotieven 2801 en 2913, de motorwagen 4006, de diesellocomotief 7103, het TEE-rijtuig en de bijwagen van de motorwagen 734.05, de TSP-verzameling te Saint-Ghislain uitbreiden. Dit materieel is ondertussen reeds aangekomen te Saint-Ghislain.

We danken dan ook de verantwoordelijken van de NMBS-Holding, in het bijzonder de heer Jannie HAECK - gedelegeerd bestuurder - en zijn ploeg van de afdeling "Erfgoed en Historisch Patrimonium" voor dit buitengewoon initiatief van samenwerking tussen de openbare sector en de verenigingen.

(1) de vijf verenigingen zijn:

Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées, Kolenspoor, PFT-TSP, Stoomcentrum Maldegem, Stoomtrein Dendermonde - Puurs.



De dwarsliggers tussen de tunnels van Lèche (op de achtergrond) en van Purnode werden vervangen op 7 juni. TSP.

Tijdens het seizoen is elke meter spoor van belang om het materieel een plaats te geven.

Het ligrijtuig blijft te Spontin en bevindt zich in de omgeving van de werkplaats.

Het onderhoud aan de infrastructuur, het materieel en de exploitatie van de lijn is slechts mogelijk dank zij de inzet van de vrijwilligers, die hieraan hun vrije tijd besteden.

Zonder hen zouden we nergens staan...

Locomotieven

reeks 12

● Nadat zij België verlaten heeft op 9 april, kwam de 1203 op 26 april aan in het testcentrum van Velim in Tsjechië waar zij onmiddellijk een aantal proeven onderging op het testcircuit. Deze testen hadden tot doel om eventuele stroomstoringen op te sporen en om de prestaties van de locomotief te bepalen. De testen vonden zowel onder 3 kV als onder 25 kV plaats. Drie operatoren tonen interesse om één of enkele 12'en aan te kopen. Zij zouden niet alleen ingezet worden in Tsjechië, maar ook in Slovakije, Hongarije en Polen.

reeks 13

● De NMBS heeft beslist om de 15 locomotieven van de reeks 13 die gebruikt worden bij NMBS-Mobility (1345 t/m 1358 en 1360) uit te rusten met het veiligheidssysteem TBL1+, dit in het nadeel van de internationale verbindingen waar deze machines ingezet worden. Aldus uitgerust, mogen deze machines zich

niet meer op de naburige netten begeven omdat de TBL1+ er niet is goedgekeurd. Met het oog op het voortbestaan van de InterCity- en EuroCitytreinen tussen Brussel en Luxemburg, is er nu een tractiewissel nodig in het station Arlon tussen de 13 die de trein gesleept heeft vanuit Brussel en een 20 die de trein overneemt tot Luxemburg. Deze toestand blijft tot bij de goedkeuring van de reeks 18 voor het Luxemburgse net en de uitrusting van het baanvak Kleinbettingen - Luxemburg met ETCS, door de CFL voorzien in de loop van 2014.

De vermindering van het aantal treinen, gesleept door TRAXX'en van de reeks 29, is in het voordeel van de 13'en die aldus een ritdag winnen op de grafiek F4. Deze grafiek belangt vooral het goederenverkeer in het noorden van Frankrijk aan. Hierna vindt u de treinen die overdag rijden.

F401

48732 ⊕ FLS 11.39 - LNC 13.37/15.51 - XFTGR 17.56
47741 ⊗ LFLZ 13.05 - LNC 14.30

49821 ⊗ XFTGR 07.40 - FLS 12.51
48704 ⊗ FSRV 15.10 - XFTGR 17.55
47849 ⊕⊗ XFFAR 09.15 - GLI 12.01
49808 ⊕ GLI 12.57 - LNC 13.24
48810 ⊕ LNC 16.18 - XFTGR 18.49
44824 ⊗ LNC 14.41 - XFTGR 17.05
44801 ⊗ XFTGR 18.42 - LNC 21.20
49803 ⊗ XFTGR 08.52 - FLS 13.05

F402

47849 ⊕⊗⊗ XFFAR 09.15 - GLI 12.01
49808 ⊕⊗⊗ GLI 12.57 - LNC 13.24
44824 ⊕⊗⊗ LNC 14.41 - XFTGR 17.05
44801 ⊕⊗⊗ XFTGR 18.42 - LNC 21.20
48732 ⊕ FLS 14.00 - XFTGR 17.56
48737 ⊗ XFTGR 09.05 - FSRV 13.01
44824 ⊗ LNC 08.07 - XFTGR 09.59
44801 ⊗ XFTGR 12.20 - LNC 14.26

Afkortingen:

FLS: Aalst, FSRV: Schaarbeek-Vorming, GLI: La Louvière-Industrielle, LFLZ: Feluy-Zoning, LNC: Monceau, XFFAR: Fargnier (FR), XFTGR: Tergnier (FR).

RECHTZETTINGEN - DETAILS

In de tabel blz.10 van ODB 115, bij "mutaties":
- Voor de 701 t/m 703, staat er 21-04-2013, moet zijn **19-04-2013**
- Voor de 704, 705, 706, 709 en 731, staat er 21-04-2013, moet zijn **22-04-2013**
- Voor de 7846, 7864 en 7865, staat er 21-04-2013, moet zijn **19-04-2013**.
- Voor de 7836 staat er CGR → FNND 21-04-2013, moet zijn GCR → FNND **19-04-2013**

Bij "in park":

- Voor de 5507 staat er 21-04-2013, moet zijn **04-03-2013 NK**
- Voor de 5517 staat er 21-04-2013, moet zijn **12-03-2013 NK**
- Voor de 5526 staat er 21-04-2013, moet zijn **18-03-2013 NK**
- Voor de 5523 en 5533 staat er 21-04-2013, moet zijn **27-03-2013 NK**

SCHRAPPINGEN

155 : 26-04-2013 NK
163 : 30-05-2013 NK
164 : 05-05-2013 NK
184 : 11-05-2013 FSD
212 : 30-05-2013 FSD
216 : 29-05-2013 FSD
223 : 10-06-2013 FSD
225 : 22-05-2013 FSD
257 : 26-04-2013 NK
595 : 25-04-2013 NK
5704 : 17-06-2013 FNND

INDIENSTSTELLING

08067 : 10-04-2013 GCR

08074 : 10-04-2013 GCR
08075 : 10-04-2013 GCR
08076 : 10-04-2013 GCR
08077 : 10-04-2013 GCR
08078 : 17-05-2013 GCR
08079 : 17-05-2013 GCR
08080 : 17-05-2013 GCR
08081 : 17-05-2013 GCR
08082 : 17-05-2013 GCR
08546 : 10-04-2013 MKM
08547 : 10-04-2013 MKM
08548 : 17-05-2013 MKM
08549 : 17-05-2013 MKM
5709 : 20-06-2013 FNND

MUTATIES

732 : GCR → FSD 03-05-2013
733 : GCR → FSD 03-05-2013
734 : GCR → FSD 03-05-2013
735 : GCR → FSD 03-05-2013
736 : GCR → FSD 03-05-2013
737 : GCR → FSD 03-05-2013
738 : GCR → FSD 03-05-2013
7744 : FNND → GCR 19-04-2013
7747 : FNND → NK 19-04-2013
7748 : FNND → NK 19-04-2013
7810 : NK → FNND 19-04-2013
7821 : GCR → FNND 19-04-2013
7823 : GCR → FNND 19-04-2013

UIT REVISIE

339 : -04-2013 MOD
445 : -02-2013 RI
451 : -05-2013 RI
456 : -04-2013 RI
461 : -05-2013 RI
464 : -05-2013 RI
465 : -02-2013 RI
466 : -02-2013 RI
480 : -06-2013 RI
482 : -03-2013 RI
508 : -03-2013 RI

513 : -02-2013 RI
832 : -03-2013 RI

IN PARK

7807 : 11-04-2013 FNND
7810 : 03-04-2013 NK
7813 : 08-04-2013 FNND
7821 : 09-04-2013 GCR
7823 : 12-04-2013 GCR

UIT PARK

7742 : 12-04-2013 FNND
7743 : 29-04-2013 FNND
7744 : 19-04-2013 FNND
7747 : 19-04-2013 FNND
7748 : 17-04-2013 FNND

AFBRAAK

2012 : Galloo Gent (*) 05-2013
2304 : Keyser, Courcelles 03-2013
2306 : Keyser, Courcelles 03-2013
2308 : Galloo Gent 04-2013
2311 : Galloo Gent 04-2013
2312 : Galloo Gent 05-2013
2315 : Galloo Gent 04-2013
2318 : Galloo Gent 05-2013
2322 : Galloo Gent 05-2013
2323 : Keyser, Courcelles 03-2013
2324 : Galloo Gent 03-2013
2326 : Galloo Gent 04-2013
2332 : Keyser, Courcelles 03-2013
2334 : Galloo Gent 04-2013
2341 : Galloo Gent 04-2013
2344 : Keyser, Courcelles 03-2013
2345 : Galloo Gent 05-2013
2350 : Galloo Gent 04-2013
2353 : Galloo Gent 05-2013
2357 : Galloo Gent 03-2013
2358 : Galloo Gent 05-2013
2359 : Galloo Gent 05-2013
2360 : Galloo Gent 04-2013

2364 : Galloo Gent 04-2013
2365 : Galloo Gent 04-2013
2369 : Keyser, Courcelles 03-2013
2370 : Galloo Gent 04-2013
2372 : Galloo Gent 04-2013
2376 : Galloo Gent 04-2013
2379 : Galloo Gent 05-2013
2381 : Galloo Gent 04-2013
2382 : Galloo Gent 04-2013
2601 : Galloo Gent 04-2013
2602 : Galloo Gent 03-2013
2603 : Galloo Gent 04-2013
2606 : Galloo Gent 03-2013
2607 : Galloo Gent 03-2013
2608 : Galloo Gent 03-2013
2609 : Galloo Gent 03-2013
2610 : Galloo Gent 04-2013
2612 : Galloo Gent 03-2013
2615 : Galloo Gent 03-2013
2617 : Galloo Gent 04-2013
2618 : Galloo Gent 03-2013
2624 : Galloo Gent 03-2013
2634 : Galloo Gent 03-2013
2635 : Galloo Gent 04-2013
5211 : Ecore, Aubange 04/05-2013
5307 : Ecore, Aubange 04/05-2013
5312 : Ecore, Aubange 04/05-2013
5320 : Ecore, Aubange 04/05-2013
5403 : Ecore, Aubange 04/05-2013
5407 : Ecore, Aubange 04/05-2013

AFKORTINGEN

FKR: Merelbeke
FNND: Antwerpen-Noord
FSD: Oostende
GCR: Charleroi-Sud
MKM: Stockem
MOD: gemoderniseerd
NK: Kinkempois
RI: tussentijdse schouwing
(*) : voor 1-1-2013: Van Heyghen, Gent

reeks 18

● De NMBS wil vanaf de komende maand december op de IC A-verbinding Oostende - Eupen M6-rijtuigen inzetten, ingesloten door twee locomotieven reeks 18. Het aantal M6-rijtuigen blijkt onvoldoende ondanks de 492 exemplaren in dienst. Het zijn de drie rijtuigstellen die vandaag gebruikt worden op de IR I-verbinding Binche - Louvain-la-Neuve die in aanmerking komen. Zij zullen vervangen worden door Desiro-motorstellen.

reeks 20

● De reeks 20 geniet van een nieuw en onverwacht uitstel en maakt haar grote come-back in de reizigersdienst via de grafiek B0. Dit is het gevolg van het plaatsen van TBL1+ op de machines reeks 13. Hierdoor moeten een aantal 20'en in dienst worden gehouden totdat de nieuwe reeks 18 gehomologeerd zal zijn op het Luxemburgse net.

Het verminderde aantal bruikbare machines, 5 stuks (2001, 2003, 2004, 2005 en 2007), is onvoldoende om alle diensten te verzekeren met de gesleepte treinen die voorbehouden waren voor de



↑ Op 21 mei 2013 sleept de 1352 de trein Nijmegen - Maastricht - Lourdes. Deze trein is zonet de grens overgestoken en zal weldra het station Visé voorbijrijden.

Jean-Yves LAMBIET.

reeks 13. De oplossing is een tractiewissel in het station van Arlon die het gebruik van de reeks 20 beperkt tot het traject Arlon - Luxembourg.

De nieuwe beurtrol, van toepassing sinds de nieuwe dienstregeling van 9 juni, bevat alleen de P7600 Jemelle 05.46 - Brussel-Zuid 07.54 en P8602 Brussel-Zuid 16.12 - Jemelle 18.14 maar de 20'en slepen er van tijd tot tijd ook IC- of

EC-treinen ter vervanging van een defecte locomotief reeks 13.

● De 2024 werd uiteindelijk, na lang getalm van de verantwoordelijken, op 4 juli overgebracht naar Stockem, hoewel dit op papier gebeurde op 19 maart 2013. Zij bleef zolang in de werkplaats van Antwerpen-Noord. Zij deed haar laatste commerciële rit voor NMBS-Logistics op 6 april.

FOTO 116-64 ↓ Ondanks het feit dat zij reeds enkele maanden aanwezig zijn in de werkplaats van Kinkempois, werden een aantal locomotieven van de reeks 19 nog niet in dienst genomen door de NMBS. De 1906, 1911, 1913, 1916, 1920, 1923 en 1924 werden pas in de beurtregeling opgenomen in de loop van de maand mei, na een laatste testrit tussen Liège en Schaarbeek via de lijn 2. De 1901 en 1902 staan nog steeds bij Siemens en ondergaan er talrijke testen om hun automatische GF-koppeling te mogen gebruiken in commerciële dienst. Op 5 juni sleepte de 1916 de IR j 3738 Brussel-Nationale-Luchthaven - Quévy in gezelschap van de 1807 die zich aan het andere uiteinde van de trein bevindt. Doorrit te Cuesmes. Christian AUQUIERE.





↑ De 1203 tijdens een testrit op het circuit van Velim in Tsjechië, op 27 april 2013. Zij sleept een trein bestaande uit negen rijtuigen van de Tsjechische spoorwegen. Achteraan is een Tsjechische locomotief gekoppeld. Jiri KONECNY.

De laatste rit van deze locomotief vond plaats op 11 mei: de afscheidsrit van de reeks 20 die georganiseerd werd door TSP.

reeks 26

● In de loop van de maand april zijn de laatste locomotieven van de reeks 26 gesloopt door de afbraakwerf Gallo Gent (tot 31-12-2012 Van Heyghen) in de haven van Gent. Het enige resterende exemplaar van de reeks is dus

de 2629, sinds juni 2012 bewaard door TSP.

reeks 27

● De 2713 en de 2722 werden uiteindelijk ook voorzien van TBL1+, een systeem dat hen vanaf dat moment niet meer toeliet om zich buiten de Belgische grenzen te begeven. Deze twee machines waren niet met dit veiligheidssysteem uitgerust om hen de kans te geven speciale treinen via Aachen en Maas-

tricht te slepen. Deze taken zijn nu toevertrouwd aan TRAXX'en van de reeks 28 voor wat betreft Aachen Hbf en aan de reeks 13 voor Maastricht.

reeksen 21 / 27

● De locomotieven van de reeksen 21 en 27 worden beschouwd als zijnde einde loopbaan. In dit verband, en als besparingsmaatregel, zullen zij niet meer gespoten worden bij een revisie in Salzinnes, maar met de verfrol geschilderd.

↓ FOTO 116-66 Op 13 juni moest de Venice-Simplon-Orient-Express (VSOE), naar aanleiding van een staking op het Franse net, omgeleid worden door België, van Luxembourg naar Brugge via Namur en Brussel-Zuid. De trein, samengesteld uit 16 rijtuigen, reed leeg verder naar Oostende, om in de late namiddag terug te keren via dezelfde reisweg. De 2001 had het voorrecht om deze legendarische trein te slepen na een locwissel met een 3000 CFL te Arlon. Doorrit op de lijn 50A tussen Landegem en Hansbeke. P. HERBIET.



reeks 28

● De TRAXX'en van de reeks 28 hebben terug enkele binnenlandse goederendiensten bij elkaar kunnen scharrelen (grafiek F0) met, sinds 9 juni, een beurtrol die uitgebreid werd met vier dagen. Men vindt ze hoofdzakelijk voor treinen die bij de verandering van de dienstregeling op 8 april waren toevertrouwd aan de reeks 13.

F001

51200 ②④ LZR 12.29 - FNND 12.50
 52904 ②④ FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ②④ FGZH 16.37 - FNND 17.52
 52903 ②④ FNND 19.55 - FGZH 21.20
 71303 ①③⑤ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ①③⑤ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 40317 ①③ BRAM 19.40 - FNND 21.55
 40316 ⑤ BRAM 19.39 - FNND 21.55

F002

49856 ③ LZR 08.04 - FNND 10.10
 43525 ②-⑤ BRAM 14.42 - FNND 16.53
 40305 ① FNND 16.11 - BRAM 18.40
 40318 ⑥ BRAM 19.00 - FNND 21.08

F003

52703 ①-⑤ FNND 09.57 - FEQM 09.17
 57200 ①-⑤ FEQM 10.39 - FNND 12.29
 52700 ①-⑤ FNND 14.28 - FCLF 17.19
 57205 ①-⑤ FCLF 18.00 - FNND 20.37
 52705 ⑥ FNND 06.30 - LNC 09.04

F004

37945 ① GLI 08.14 - FGZH 10.20



FOTO 116-67 ↑ De NMBS heeft de leasing van de 2801 (E 186 123) stopgezet op 27 maart 2013 (zie ODB 115 pagina 12). Alpha Trains heeft onmiddellijk de locomotief terug verhuurd aan Railtraxx. We zien haar te Hasselt op 13 mei 2013. Hiernaast haar nieuwe EVN-nummer.
 Tim VAN ROOY.



43721 ②④ LZR 15.15 - BRAM 15.35
 71303 ②④ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ②④ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 40317 ②④ BRAM 19.40 - FNND 21.55
 40321 ①FNND 06.57 - BRAM 09.04
 51200 ⑤ LZR 12.29 - FNND 12.50
 52904 ⑤ FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ①⑤ FGZH 16.37 - FNND 17.52
 52903 ①⑤ FNND 19.55 - FGZH 21.20
 39741 ⑥ FGZH 08.58 - FEQM 11.05
 37942 ⑥ FEQM 12.14 - FGZH 13.50

Afkortingen: BRAM: Zeebrugge-Rams-

kapelle, FCLF: Châtelet-Formation, FEQM: Clabecq-Marchandises, FGZH: Gent-Zeehaven, FNND: Antwerpen-Noord, LNC: Monceau, LZR: Zeebrugge.

reeks 29

● De beurtrol voor de reeks 29, van kracht sinds 8 april 2013, kan bijna niet gerespecteerd worden omdat hij vijf dagen bevatte voor vijf machines. Hij werd ingekrompen bij de nieuwe dienstregelingen vanaf 9 juni 2013.

↓ De 2840 heeft op 1 juni een trein, die terugkwam uit Lourdes, gesleept tussen Liège-Guillemins en Aachen Hbf met bestemming Emmerich. Het was de 1358 (foto rechterpagina) die de tractie op zich nam tussen Jeumont en Liège. Doorrit te Pepinster. Tim VAN ROOY.



Het belangrijkste gevolg is de verdwijning van de 29'en uit de regio Charleroi ten voordele van de reeks 13.

F901

40444 ①④ FIZG 15.23 - XFCAF 19.45
 40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
 46443 ⑥ XFFHS 04.15 - RHODE 08.24
 40443 ⑥ XFCAF 15.50 - FNND 19.36
 43197 ⑦ XFBOB 04.59 - LKV 08.34

F902

43115 ② XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 47802 ①③④⑤ FNND 04.47 - XFVS 09.15
 47807 ①③④⑤ XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26
 43115 ⑥ XFBOB 04.59 - FNND 10.55
 43194 ⑥ FNND 13.19 - LKV 15.12/18.07 -
 XFBOB 21.30

F903

46430 ② RHODE 04.25 - XFFHS 09.10
 41800 ①③ LZR 07.40 - XFDOU 10.02
 44909 ①③ XFSOM 12.57 - BPEL 15.15

F904

47802 ② FNND 04.47 - XFVS 09.15
 47807 ② XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26
 43197 ③⑤ XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 43115 ① XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 49859 ⑤ FNND 12.45 - LZR 14.57
 47807 ⑥ XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

Afkortingen: BPEL: Zeebrugge Pelikaan, FIZG: Muizen-Goederen, FNND: Antwer-



FOTO 116-68 ↑ Doorrit te Fontaine-Valmont (lijn 130A Erquelinnes - Charleroi), op 28 mei, van een bedevaarderstrein afkomstig van Lourdes met bestemming Nijmegen. De trein was samengesteld uit ligrijtuigen van het type I6 en een restauratiewagen. Dominique ALLARD.

pen-Noord, FNWHZ: Antwerpen-Waaslandhaven, LKV: Kortrijk, LZR: Zeebrugge, RHODE: Antwerpen-Rhodesië, XFBOB: Bobigny (FR), XFCAF: Calais-

Frethun (FR), XFDOU: Dourges Delta 3 (FR), XFFHS: Calais-Frethun Faisceau Tunnel (FR), XFSOM: Somain (FR), XFVS ; Valenciennes (FR).

↓ De trein Lourdes - Emmerich, gesleept door de 1358 tussen Jeumont en Liège-Guillemins. Doorrit te Engis op de lijn 125 Namur - Liège. Tim VAN ROOY.



reeks 57 (G2000)

● NMBS-Logistics heeft de huur van de 5704 beëindigd in de loop van de maand juni. De machine keerde terug naar Alpha Trains en werd vervangen door de 5709 die in zich reeds te Antwerpen-Noord bevindt sinds april 2013.

● NMBS-Logistics overweegt om een einde te maken aan het huurcontract van vijf locomotieven van de reeks 57 vanaf november dit jaar. Deze beslissing komt er na talrijke problemen met de betrouwbaarheid gedurende de vijf jaar dat zij van Alpha Trains gehuurd werden. Het materieel dat de G2000'en zal vervangen is nog niet gekend maar drie types beantwoorden nu al aan de noden van de operator: de TRAXX DE van Bombardier die momenteel volop in homologatie is in België (zie ODB 114, blz. 40), de JT42CWRM-100 van het Amerikaanse EMD in de wandeling Class 77 genoemd en de Euro4000 voorgesteld door Vossloh.

reeks 77/78

● De 7747 en de 7748 van NMBS-Technics werden toegewezen aan de werkplaats van Kinkempois om mee de opdrukdiensten te verzekeren op de hellende vlakken gelegen tussen de stations van Liège-Guillemins en Ans. De beide machines werden hiertoe uitge-

↓ **FOTO 116-70** Op 7 mei rijdt een slaaptrein van Infrabel, gesleept door de 6255, van Genk-Goederen naar Schaarbeek. De foto werd genomen ter hoogte van het oude station van Winterslag. Johnny BRAUNS.



↑ **FOTO 116-69** Wij zijn aan de weet gekomen dat de inlichtingen, die wij verstrekt hebben om de foto van de 5709 op blz. 43 van ODB 115 te verduidelijken enkele fouten bevatten. Het beeld toont wel de 5709 te Antwerpen-Noord op 25 april doch zij wachtte er niet op het vertreksein maar op haar wederindienststelling door NMBS-Logistics. De machine werd tussen november 2012 en april 2013 gebruikt door ETMF (Entreprise de Transport de Matériel Ferroviaire), filiaal van Transalp Renouvellement, bedrijf voor spoorwerken in Frankrijk, waar zij instond voor de bevoorradingen. Antwerpen-Noord, 3 mei 2013. Pierre HERBIET.

rust met bredere buffers zoals de vier 23'en die hadden (2309, 2311, 2315 en 2334) bij de uitvoering van deze taak tot september 2012.

● Sinds 9 juni worden de kalktreinen tussen de groeven van Jemelle/Aisemont en de fabriek van Sidmar in Gent over het ganse traject gesleept door twee 77'en in treinschakeling.

39710 © FGND 08.00 - MAI 11.27
 37910 © MAI 12.41 - FGND 16.29
 39710 © FGND 07.33 - MAI 11.03
 37910 © MAI 12.59 - FGZH 16.04
 39610 © FGND 07.03 - LJ 12.05
 36910 © LJ 15.03 - FGND 20.31

Afkortingen: FGND: Gent-Noord, FGZH - Gent-Zeehaven, LJ: Jemelle, MAI: Aisemont.



Motorstellen

reeksen 151-270 en 595-600

● Het is het begin van het einde voor de oudste motorstellen die nog in dienst zijn binnen de NMBS. De motorstellen type 62, 63, 65 en 70 (SABENA) krijgen een zware klap bij het hernemen van de leveringen van Desiro-stellen.

Sinds begin dit jaar werd een twintigtal stellen uit dienst genomen tengevolge van beschadigingen waarvan de herstellingskosten te hoog zouden oplopen. De NMBS hoopt in de loop van 2014 alle tweeledige bordeaux stelletjes op pensioen te zetten. Dit wil zeggen dat de fotoliefhebbers nog maar enkele maanden respijt hebben om ze een laatste maal te vereeuwigen.

Aangezien zij niet uitgerust zijn met TBL1+, zal het nog de vraag zijn of de overlevende stellen vanaf december nog een trein mogen verzekeren aan kop. Zij zullen steeds ingesloten moeten zijn tussen twee stellen van de reeksen 600-700, 800 of CityRail. Een extra hoofdbreker voor de tractieverdelers.

Desiro

● De indienstelling van de nieuwe Desiro-motorstellen is eindelijk hernomen na verschillende maanden onderbreking. De NMBS nam deze beslissing als ge-

volg van talrijke problemen die ondervonden werden bij de massale indienstname in december vorig jaar (zie ODB 114 blz. 15). De leveringen werden ondanks alles voortgezet zonder dat er ook maar één stel in commerciële dienst kwam. De NMBS bleef ze maar opstapelen in diverse werkplaatsen in afwachting van een oplossing voor de grootste problemen door Siemens.

De werkplaats van Merelbeke is de derde die bedeed werd met een beurtrol voor de Desiro's. De grafiek MN wordt toegevoegd aan de grafieken van de werkplaats van Charleroi (grafiek MM) en van Stockem (grafiek MP).

Vanaf 9 juni hebben de Desiro's, alle grafieken inbegrepen, een theoretische beurtrol van 48 dagen, vooral in de Brusselse regio en in de Ardennen. Voor de invoering van Desiro-stellen op de IR I-verbinding Binche - Louvain-la-Neuve wordt geopteerd voor de maand december 2013 ter vervanging van de drie M6-dubbeldeksstellen.

↗ *De nieuwe meetmotorwagen voor de bovenleiding van Infrabel is per vrachtwagen vanuit Italië toegekomen in het Logistiek Centrum Infrastructuur te Haren op 7 juni 2013. Hij wordt momenteel getest op het net. Vanaf eind 2013 zal hij worden ingezet voor de controle van de bovenleiding onder 3 Kv + 25 kV.*

Philippe LEJEUNE.

↓ **FOTO 116-71** Op 25 april heeft Siemens de Desiro-motorstellen 08537 en 08538 afgeleverd in het station van Aachen Hbf. Zij werden als voertuig gesleept door de diesellocomotief PCW7 van Siemens. Bij vertrek vanuit Aachen Hbf reden zij op eigen kracht terug naar België. Armand BEERLANT.



Rijtuigen

Twee I6-rijtuigen geschrapt

De I6-rijtuigen waarvan wij de schrapping vermeldden, droegen de nummers 11.609 (A) en 12.642 (B). Ze werden geschrapt met P.V. nr. 13-002 van 19 april 2013.

Een Dms-pakwagen te Lommel

De pakwagen 17.424 werd door de NMBS geschonken aan een studentenvereniging van het secundair onderwijs op de campus van de Mercurius-school te Lommel. Hij werd op 7 juni overgebracht naar de aansluiting EMGO te Lommel op lijn 19 tussen Mol en Neerpelt. Hij werd volledig bedekt met graffiti en intern volledig verbouwd. Hij werd vervolgens aan het publiek getoond van 20 juni tot 31 juli met verschillende nevenactiviteiten. Daarna zal hij gesloopt worden.

↓ *Arcelor Mittal stuurde vier torpedo-wagens voor het transport van vloeibaar staal van Charleroi (Marcinelle) naar Gent-Noord (SIDMAR). De eerste wagen nr. 85 werd overgebracht gedurende de nacht van 2 op 3 juni, gesleept door de 7852. Dertien wagens vergezelden hem als remgewicht. Hieronder zien we de trein bij een stilstand in het station van La Louvière-Sud om de temperatuur van de asbussen te controleren. De drie andere wagens met nummers 87, 88 en 89 werden op 24 juni, 1 en 7 juli overgebracht. Corentin CAUWELIER.*



↑ ↓ *Op 7 juni 2013 werd de DMS-pakwagen 17.424 naar de aansluiting van EMGO te Lommel overgebracht (lijn 19 Mol - Neerpelt). Omdat de aansluiting niet meer gebruikt werd sedert 2006 diende de wissel opnieuw in dienst te worden gesteld en moest men eerst enkele bomen rooien die in het spoor groeiden. Onze foto's tonen de wagen bij de aansluiting van EMGO. Dennis VANSUMMEREN.*





↑ Op 21 mei vertrok een trein met bedevaarders uit Nijmegen, met bestemming Lourdes. De rijtuigstam, geleverd door de NMBS, was samengesteld uit 16-ligrijtuigen, een Dms-pakwagen en een RESTO-rijtuig. Hij kwam dezelfde dag nog uit Oostende. De 1762 van NS sleepte de trein op het eerste deel van het traject, tussen Nijmegen en Maastricht via 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Roermond en Sittard. De terugrit had plaats op 28 mei. De stam vertrok een tweede keer naar Lourdes op 31 mei en keerde terug op 7 juni. Doorrit van de trein te Geule.
Jean-Yves LAMBIET.

← Dezelfde trein bij zijn doorrit te Engis. De 1352 nam hem over te Maastricht en bracht hem naar Jeumont.
Jean-Yves LAMBIET.

↓ **FOTO 116-65** De Eurostar E320 (type Velaro) nr. 4001/4002, gebouwd door Siemens is op 25 juni aangekomen in de HST-werkplaats te Brussel-Zuid (zie eveneens de foto op de achterpagina en ODB 112 p. 46). Op 2 juli 2013 onderging het stel de elektromagnetische compatibiliteitstesten op de site "le Coucou". Ter herinnering: Eurostar bestelde tien E320-stellen, waarvan de levering voorzien is tussen september 2014 en september 2015. Wim DE RIDDER.



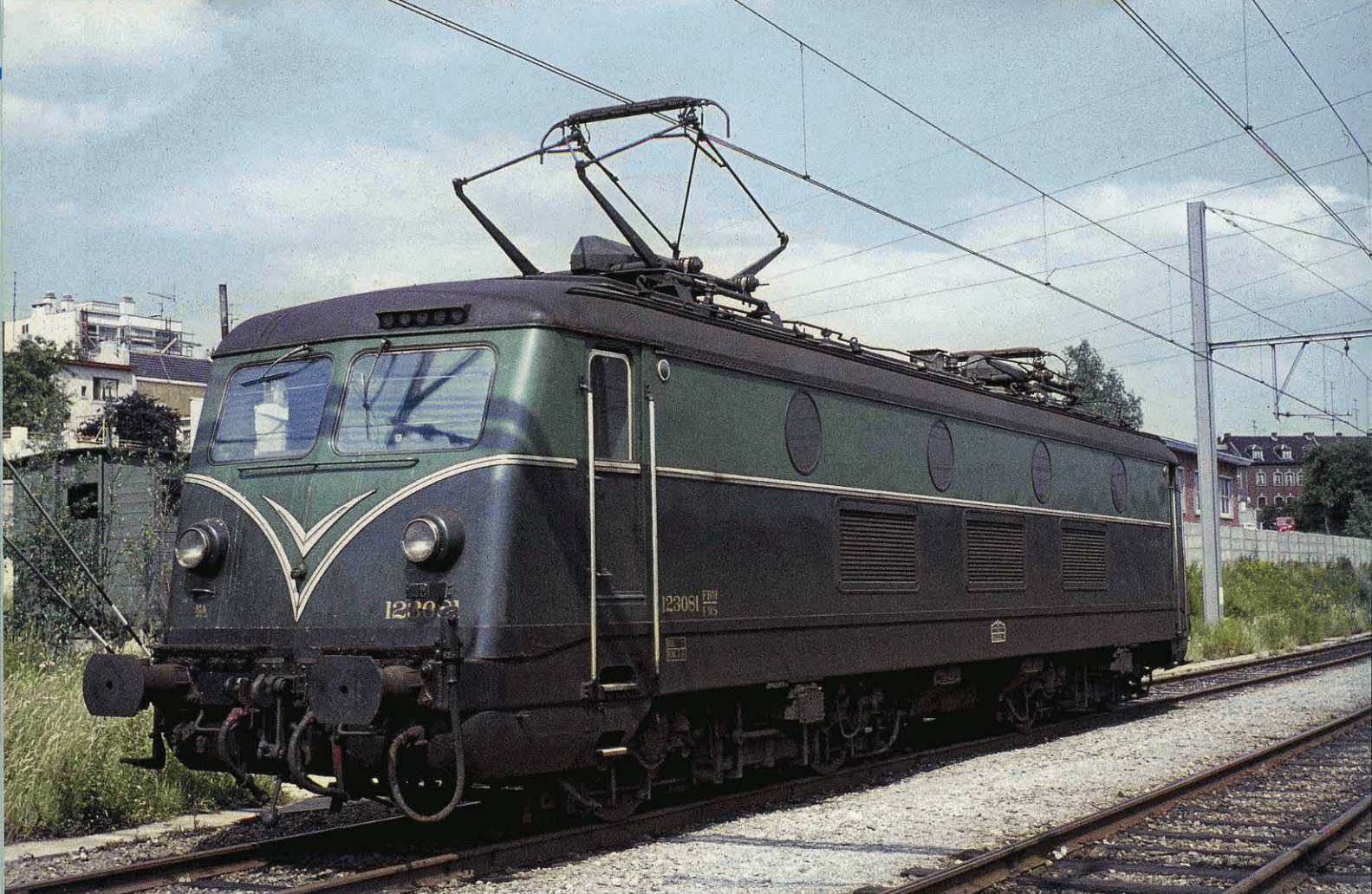


FOTO 116-72 In 1968 had de 123.081 nog haar originele uitzicht. Ze werd gefotografeerd in het station van Welkenraedt.
Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.

De reeks 23 (deel 4)

DE SCHILDERINGEN

De reeks 23 heeft vier verschillende schilderingen gehad:

- de schildering in twee tinten groen;
- de donkergroene schildering;
- de gele livrei;
- de blauwe livrei.

1. De schildering in twee tinten groen

De 83 locomotieven werden bij hun levering geschilderd in twee tinten groen (donkergroen Levis 30 en lichtgroen Levis 33). De beide tinten verdeelden de kast in twee tussen de luchtroosters en

de ronde ramen van de machinekamer. De twee tinten werden van elkaar gescheiden door middel van een verchromde band over de volledige omtrek van de kast. Op de kopedeeften boog deze band naar beneden en vormde een V. Naast het decoratieve aspect werd de verchromde band gebruikt om de naad van de beide delen van de kast te verbergen. Het bovenste gedeelte werd lichtgroen geschilderd; het onderste donkergroen. De schildering werd uitgebreid met een kleine V in chroom, aangebracht in het midden van het kopedeeftje onder de kopruiten. Behalve het decoratieve aspect liet deze kleine V toe de 123 van de 122 te onderscheiden. De types 122, 123, 125 en 140 hadden dezelfde fronten.

De 123.003 werd aan de NMBS geleverd op 3 december 1955. Hier zien we ze enkele dagen later in de werkplaats elektrische tractie van Schaarbeek. De eerste vier of vijf 123'en hadden de kleine V niet bij het verlaten van de fabriek. Deze zou enkele dagen of weken later worden aangebracht.

Foto Roger PLETINCKX, verzameling TSP.





Om zich te onderscheiden had het type 125 dat in 1960 verscheen koplampen met witgeschilderde zijkanten.

De 140'en (140.001 t/m 006, later 125.101 t/m 106, later 2517 t/m 2522, tot slot 2553 t/m 2558) ontvingen een kleine driehoek op de plaats van de V. Bijkomend was de boord van de koplampen

volledig in het wit.

We vermelden dat bij het verlaten van de werkplaats de eerste vier of vijf 123'en deze kleine V niet hadden. Ze werd enkele dagen later aangebracht.

De rest van de machine (dak, stroomafnemers, chassis, kopbalken, buffers

en draaistellen) werd in het zwart geschilderd.

Het nummer van de lokomotief werd in het lichtgeel in lettertype Santa Fe aangebracht op het front onder de linker koplamp en op de zijwanden boven het chassis, rechts van de linkerdeur.

FOTO 116-73 Op 22 februari 1963 passeert een niet-geïdentificeerde 123 met een directe trein Brussel - Arlon voorbij het verwittigingssein van Libramont. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





De 123.059 te Brussel-Zuid in haar oorspronkelijke staat. We merken op dat de handgrepen naast de toegangsdeuren van de stuurposten korter waren. Ze werden later naar onderen toe verlengd om het opstappen te vergemakkelijken. Foto NMBS Groep.

2. De vereenvoudigde donkergroene schildering

Om kosten te besparen, besliste de NMBS in 1960 om de schilderingen van de elektrische- en diesellocomotieven te vereenvoudigen.

De elektrische locomotieven werden tijdens hun algemene revisie volledig donkergroen geschilderd.

Voor de 123'en werd ten opzichte van hun originele schildering enkel de lichtgroene tint vervangen.

De nieuwe nummering van 1971

Op 1 januari 1971 werd de nieuwe nummering met 4 cijfers van kracht. Het aanbrengen van het nieuwe nummer had het verdwijnen van de kleine V op de kopwanden tot gevolg.

FOTO 116-74 De 2343 heeft opmerkelijk genoeg de lichtgroene tint op de zijwanden behouden tot november 1974. We zien haar in Ronet in 1972. Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 116-75 Doorrit van een goederentrein in Lesterny in 1968 in de richting van Stockem, gesleept door de 123.020 in dubbeltractie met een andere 123. De machine kreeg tijdens haar algemene revisie tot 23 juni 1966 de donkergroene schildering. De stopplaats Lesterny, gelegen tussen Forrière en Grupont, werd op 2 juni 1984 gesloten. Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.



De reeks 23

Dubbele koplampen

Vanaf 1972 werden meer en meer locomotieven met dubbele koplampen (rood-wit) uitgerust. Dit had geen enkele invloed op de donkergroene schildering.

Kabels voor treinschakeling

De 23'ers werden vanaf 1973 uitgerust met kabels voor het rijden in treinschakeling. De 2334 werd hier als eerste locomotief bij wijze van test mee uitgerust. Ze verloor hierbij de verchromde band op de kopwanden.

Op de andere locomotieven werd deze band ofwel onderbroken ter hoogte van de koppeldozen, ofwel volledig vervangen door een witte geschilderde V.

FOTO 116-76 ↗ De 2316 in het donkergroen met nieuwe nummering en enkele koplampen.

Na haar algemene revisie, die werd beëindigd op 29 maart 1976, bleef zij donkergroen maar kreeg dubbele koplampen en kabels voor treinschakeling. Antwerpen-Stocatra, datum onbekend. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTO 116-77 → De 2334 met de testopstelling van de kabels voor het rijden in treinschakeling. De sierband verdween volledig op de kopwanden.

Foto genomen in Mons, datum onbekend. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTO 116-78 ↓ De 2371, voorzien van dubbele koplampen, heeft nog geen kabels voor het rijden in treinschakeling.

Anderlecht, 17 augustus 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 116-79 ↑ Op 5 augustus 1981 verlaat de INT 435 "Parsifal" (Paris-Nord - Köln - Berlin) de tunnel van Louheau (Goffontaine). De 2317 is uitgerust met dubbele koplampen en kabels voor rit in treinschakeling. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 116-80 ↓ Op 21 april 1987 staat een kolentrein uitgeweken in Braine-le-Comte. Op de 2357 werd de verchromde V vervangen door een witte geschilderde. Roestvorming, welke invrat op de plaats waar de treinschakelingskabels werden aangebracht, was hier de oorzaak van. In totaal kregen 33 machines een geschilderde V: 2302, 2303, 2304, 2311, 2312, 2314, 2320, 2324, 2325, 2329, 2331, 2334, 2335, 2338, 2339, 2342, 2343, 2346, 2347, 2348, 2352, 2353, 2354, 2357, 2358, 2360, 2364, 2365, 2366, 2368, 2369, 2370 en 2371. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



3. Gele schildering

In 1976 bestudeerde de NMBS een overwegend gele schildering. Doel was niet alleen de zichtbaarheid van de machines te verhogen bij het naderen van overwegen, stopplaatsen en arbeiders die in de sporen werkten, maar ook om zich een modernere look aan te meten zoals de spoorwegen in de buurlanden.

Dit initiatief zou werkelijk een revolutie teweegbrengen en fleurde het door het sobere donkergroen (Levis 30) gedomineerde spoorweglandschap op.

De ervaring met de rood/gele schildering, toegepast vanaf 1969 op de motorwagens, had ruimschoots het belang aangetoond van het verbeteren van de zichtbaarheid. Men merkte een vermindering van het aantal ongevallen met deze voertuigen. Deze schildering werd gekozen omdat de gele kleur (Levis 40) de meest zichtbare is vanop afstand en rood (Levis 50) de kleur die het meest wordt geassocieerd met "gevaar".

Zowel voor de elektrische- als diesellocomotieven opteerde de NMBS voor een overwegend gele schildering (RAL 1021), onderbroken door donkergroene banden (Levis 30).

3.1. De gele schildering (prototype)

De eerste test met een gele schildering werd in februari 1976 op de 2376 uitgevoerd in de werkplaats elektrische tractie van Brussel-Zuid. Ze werd getooid in een gele / oranje livrei, onderbroken door vier horizontale groene banden rondom de kast. De deuren bleven

groen. Het dak, het chassis, de kopbalen en de draaistellen bleven zwart. Deze speciale schildering had als bijzonderheid het bestuderen van het in perspectief plaatsen van de schildering in functie van de waarneming met het menselijk oog!

Deze schildering werd heringevoerd in mei 1976 op de 2355, echter in het kanariegeel (RAL 1021), identiek aan deze gebruikt door de NS (Nederlandse Spoorwegen). Wat later, in juli 1976 was het de beurt aan de 2380 om dezelfde livrei te dragen.

Op deze drie machines waren de groene banden niet geschilderd, maar bestonden ze uit kleeftband. Deze band zou al snel op bepaalde plaatsen gaan scheuren.

De verchromde band werd op de zijflanken behouden. Daarentegen verdween de grote V op de kopwanden.

Alle drie droegen ze kleine nummers op de kopwanden en immens grote nummers op de zijwanden. De cijfers waren van een nieuw, maar niet echt esthetisch lettertype.





FOTO 116-81 ↓ De 2355 ontving de experimentele gele schildering in mei 1976. Op 29 april 1978 sleepte ze een goederentrein richting Namur, hier op de brug over de Samber bij het uitrijden van het station van Floreffe.
 Claude VANDECASTEELE.

FOTO 116-82 ↓ De 2355 behield haar gele prototypeschildering tot begin 1979. Ze werd herschilderd in de gele standaardlivree in februari 1979 te Ronet. Hier zien wij haar bij het rangeren in het station van Aachen Hbf in 1977.
 Foto Julien CASIER, verzameling TSP.





↑ De 2376 kreeg als eerste locomotief de gele prototypeschildering in februari 1976. Hier enkele dagen later op kop van een piekurtrein aan de inrit van het station van Schaarbeek. Daniel THIELEMANS.

FOTO 116-83 ↓ De 2380 werd als derde en laatste 23 herschilderd in de proefschildering. Deze foto toont haar in Liège-Guillemins op kop van de TEE 33 "Parsifal" Paris-Nord - Köln - Hamburg. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.





FOTO 116-84 ↑ Nog een beeld van de 2355 in het station van Namur, op kop van de semi-direct Charleroi-Sud - Liers.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTO 116-85 ↓ De groene banden werden met zelfklevende tape uitgevoerd. Op 1 juni 1978 reed de 2376 de Centrale Werkplaats van Mechelen binnen voor een algemene revisie en verliet deze op 28 juli 1978 herschilderd in de nieuwe gele kleur. Voor ze de CW binnenreed, was ze al niet meer om aan te zien. De groene zelfklevers op de kopwand zijn haast volledig verdwenen.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



3.2. Projecten van nooit gerealiseerde schilderingen

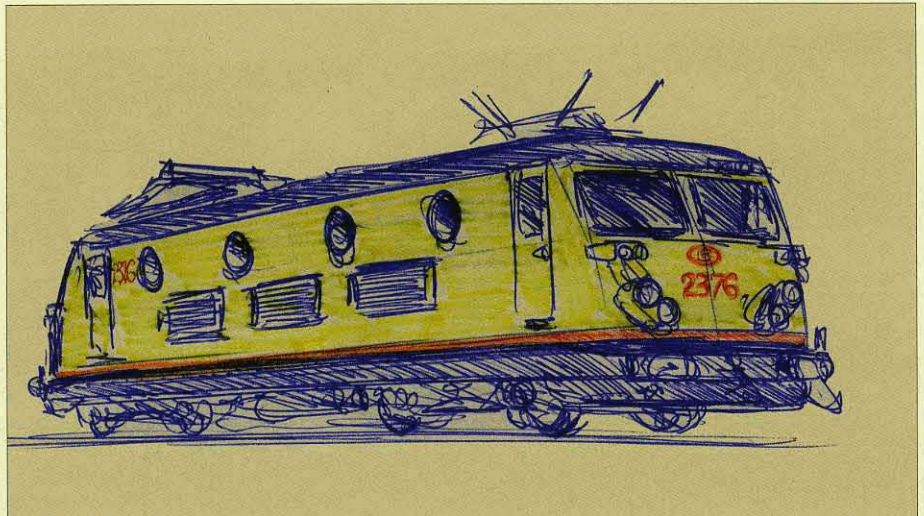
De experimentele gele decoratie, uitgetest op de 2355, 2376 en 2380 werd uitgebreid geheld.

De belangrijkste punten van kritiek waren:

- de totale oppervlakte van het geel op de kopwanden was te klein om de zichtbaarheidsafstand te verbeteren;
- de deuren en ventilatieroosters bleven groen, hetgeen niet esthetisch was;
- de voorziene ventilatieroosters waren verschillend bij de diverse reeksen (reeksen 23/25, 26, 28, 29) wat een standaardontwerp moeilijk maakte;
- het chassis was zwart wat een probleem gaf bij de reeks 26 waarvan het chassis niet zichtbaar was.
- de gebruikte donkergroene kleur was niet mooi.

Twee voorstellen van nieuwe schilderijen werden uitgetekend, rekening houdend met de vastgestelde tekorten.

Het eerste stelde voorop dat de kast volledig in het geel werd geschilderd en dat er een decoratieve oranje band rondom de machine werd aangebracht boven het chassis. Deze oranje band liet toe de elektrische machines van de diesels te onderscheiden. Het locomotiefnummer en het B-logo werden in het



Schets die zonder gevolg bleef van de gele schildering. Verzameling Phil DAMBLY / TSP

oranje geschilderd. Dit ontwerp bleef bij een simpele schets.

Het tweede voorstel was echter zeer elegant en we mogen het jammer vinden dat het nooit werd uitgevoerd. Het volgde in zekere zin de schildering van de motorwagens: rood voor het onderste gedeelte van de kast en lichtgeel voor het bovenste. De kopwanden werden geel geschilderd, onderbroken door drie horizontale rode banden aangebracht ter hoogte van de koplampen. Het dak was grijs, het chassis, de draaistellen en de dwarsbalken

bleven zwart.

Dit ontwerp en de gebruikte tinten doen wat denken aan de schildering van de TEE van de DB, behalve voor de kopwanden.

Dit project bereikte een verder stadium dan het eerste maar werd evenmin weerhouden. Inmiddels had de NMBS besloten de elektrische machines van de diesels te onderscheiden door blauwe (Levis 74) banden bij de eerste tegenover groene (Levis 30) bij de tweede.

We hebben de twee projecten getekend:





← De gele schildering met oranje band.

✓ Het project met de rood/gele schildering.
Verzameling Phil DAMBLY / TSP.

↓ De rood/gele schildering.
Elkeen beoordeelt beide projecten volgens
zijn eigen smaak.



*Projet de décoration des locomotives électriques.
Voortwerp van buitenschildering van elektrische locomotieven.*

© 2012-2014 M&L
Schiedamschenweg 100
1215 CA Amsterdam



EVH0413

De reeks 23

3.3. De gele standaardschildering

Zoals eerder gezegd, besloot de NMBS staalblauwe banden (de kleur van een elektrische ontlading - Levis 74) te voorzien op de elektrische locomotieven.

De 2604 kreeg als eerste deze schildering op 31 december 1976 en zal er een reeks testen mee uitvoeren (zie *OP DE BAAN 111* pagina's 22-24).

De decoratie bestaat uit een brede staalblauwe hoofdband, de volledige kast omsluitend en versmald naar de koplampen toe. Een smalle blauwe band welke de volledige kast omsluit, is onder de kopruiten en de raampjes van de machinekamer aangebracht. Het dak was grijs geschilderd. Het nummer was in het blauw in het midden van de stuurposten en op de zijwanden tussen de linkerdeur en het eerste zijraampje aangebracht.

Na evaluatie werd besloten deze schildering toe te passen met enige aanpassingen (breedte van de gele band, zwart chassis, volledig verdwijnen van de sierlijst van de reeksen 22, 23, 25 en 25.5) op alle locomotieven die de werkplaats verlieten.

De eerste machine, herschilderd in de gele standaardschildering werd de 1501 op 13 maart 1977, gevolgd door de 2323 op 5 augustus 1977.

In totaal werden 17 locomotieven van de reeks 23 in het geel herschilderd (zie lijst hiernaast waar voor elke machine de



2308 :	23-12-1977 - 19-03-1992
2318 :	18-11-1977 - 06-12-1990
2322 :	01-08-1980 - 14-06-1989
2323 :	05-08-1977 - 18-05-1995
2355 :	-02-1979 - 28-01-1987
2363 :	20-06-1979 - 18-12-1987
2367 :	16-05-1979 - 29-09-1995
2372 :	02-12-1977 - 01-10-1990
2374 :	17-10-1978 - 23-12-1994
2375 :	26-09-1977 - 07-11-1991
2376 :	10-07-1978 - 03-03-1993
2377 :	06-04-1979 - 03-03-1994
2378 :	18-01-1978 - 15-05-1992
2379 :	13-03-1978 - 27-05-1993
2380 :	15-12-1978 - 27-02-1995
2381 :	23-05-1978 - 21-09-1993
2382 :	10-04-1978 - 22-10-1992

↑ De 2322 toont haar gele standaardschildering, zonder bijzonderheid. Op 21 maart 1981 sleept zij, samen met de 2006, een goederentrein naar Stockem. Hier zien we de doorrit te Cousteumont. Deze stopplaats is nu verdwenen en bevond zich tussen Neufchâteau en Marbehan. *Thierry HEYLEN.*

periode is vermeld dat ze de gele schildering droeg).

Bijzonderheden

Enkele bijzonderheden zijn het vermelden waard:

- toen de 2322 en de 2363 de gele schildering ontvingen, waren ze nog steeds niet uitgerust met de kabels voor het rijden in treinschakeling, die later werden aangebracht terwijl ze hun gele schildering reeds hadden;



EVH0413



- toen de 2355 haar gele experimentele kledje inruilde voor de gele standaard schildering was het dak zwart geschilderd. Bijkomend behield ze haar sierbanden op de zijwanden;
- op 14 machines verdween het B-logo bij het oprissen van de gele schildering in Ronet (2308, 2318, 2322, 2355, 2367, 2372, 2374, 2375, 2376, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382);
- op 11 machines verdween de kleine gele band bij het oprissen van de gele schildering in Ronet (2308, 2318, 2323, 2367, 2374, 2375, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382).

FOTO 116-87 ↗

De 2322 en de 2363 ontvingen hun gele livrei zonder uitgerust te zijn met kabels voor het rijden in treinschakeling. Hier zien we de 2363 in Holleken op kop van een piekuurtrein naar Charleroi op 12 april 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 116-88 →

Op 11 locomotieven verdween de gele sierband tijdens een tussentijdse revisie te Ronet.

De 2308 in Schaarbeek-Vorming groep B op 13 april 1991.

Philippe DIEU.



FOTO 116-89 ↓

Het B-logo verdween op niet minder dan 14 locomotieven zoals hier op de 2367. Op 14 juni 1986 duwt ze een cokestrein op in de aansluiting van de Forges de Clabecq.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 116-90 ↑ De 2375 rangeert op 28 september 1982 in de groep B van de vorming van Schaarbeek. Zij draagt de gele standaardlivrei, maar verloor haar B-monogrammen. *Pierre HERBIET.*

FOTO 116-91 ↓ De 2355 was de enige die haar sierbanden op de zijwanden behield. Daarentegen werd het dak zwart geschilderd. We zien haar na een tussentijdse revisie te Ronet in februari 1979. *Foto Julien CASIER, verzameling TSP.*



4. De blauwe schildering

De gele schildering had het nadeel dat ze snel vuil werd, terwijl de locomotieven slechts zelden werden gereinigd. De NMBS bestudeerde daarom een nieuwe, minder aan vuil onderhevige, schildering, deze keer in het staalblauw met gele zichtbaarheidsbanden.

Twee decoratieve gele zichtbaarheidsbanden werden op de stuurposten geschilderd. De eerste werd onder de kopruiten aangebracht en liep door tot het eerste ventilatierooster.

De tweede gele band werd in twee gedeelten. Beide werden boven het chassis aangebracht en liepen door tot de toegangsdeur van de stuurpost. Op de kopwand liepen ze door tot onder de koplamp.

Het dak was grijs, het chassis en de draaistellen zwart.

Het B-monogram werd in het geel tussen de beide koplampen geschilderd.

Alle 23'en droegen deze schildering, te beginnen met de 2337 die op 5 september 1980 de Centrale Werkplaats van Mechelen verliet. De 2367 was de alleraatste die de blauwe livrei kreeg tijdens een algemene revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes op 29 september 1995. De tabel op de volgende pagina geeft de datum weer wanneer elke 23 haar blauwe livrei kreeg.



Het buitenbeentje was de 2302. Meer info over deze locomotief vindt u in OP DE BAAN 72 p. 28-33.



FOTO 116-92 De 2337 was de eerste van de reeks die in het blauw werd herschilderd. Ze verliet de Centrale Werkplaats van Mechelen op 29 augustus 1980. We zien haar bij aankomst in de werkplaats elektrische tractie van Schaarbeek. Haar verschijning in deze mooie livrei markeerde de geest van die tijd. Pierre HERBIET.



EVH0513

De reeks 23

2301 :	22-12-1982	2322 :	14-06-1989	2343 :	20-07-1984	2364 :	23-03-1988
2302 :	05-07-1983	2323 :	18-05-1995	2344 :	05-09-1986	2365 :	15-06-1987
2303 :	19-03-1991	2324 :	23-01-1999	2345 :	13-03-1985	2366 :	03-07-1986
2304 :	11-01-1990	2325 :	14-07-1989	2346 :	27-02-1992	2367 :	29-09-1995
2305 :	29-06-1981	2326 :	21-12-1984	2347 :	02-07-1992	2368 :	14-06-1988
2306 :	08-04-1983	2327 :	10-04-1985	2348 :	06-10-1989	2369 :	12-11-1986
2307 :	23-02-1983	2328 :	25-02-1987	2349 :	01-08-1985	2370 :	29-08-1991
2308 :	23-12-1977	2329 :	-05-1978	2350 :	24-05-1991	2371 :	09-09-1987
2309 :	25-02-1988	2330 :	10-10-1984	2351 :	15-02-1991	2372 :	01-10-1990
2310 :	20-02-1990	2331 :	23-11-1987	2352 :	03-07-1990	2373 :	07-06-1990
2311 :	04-05-1984	2332 :	22-09-1982	2353 :	26-05-1986	2374 :	23-12-1994
2312 :	29-12-1987	2333 :	24-02-1982	2354 :	21-03-1984	2375 :	07-11-1991
2313 :	29-05-1984	2334 :	-04-1986	2355 :	28-01-1987	2376 :	03-03-1993
2314 :	14-04-1989	2335 :	11-08-1989	2356 :	19-11-1985	2377 :	03-03-1994
2315 :	21-12-1988	2336 :	14-01-1991	2357 :	14-07-1988	2378 :	15-05-1992
2316 :	22-01-1986	2337 :	29-08-1980	2358 :	15-09-1989	2379 :	27-03-1993
2317 :	11-04-1984	2338 :	24-12-1991	2359 :	24-10-1986	2380 :	27-02-1995
2318 :	06-12-1990	2339 :	28-10-1988	2360 :	09-09-1988	2381 :	21-09-1993
2319 :	20-02-1989	2340 :	26-02-1986	2361 :	22-04-1987	2382 :	22-10-1992
2320 :	21-10-1987	2341 :	05-06-1985	2362 :	25-06-1985	2383 :	22-10-1992
2321 :	21-09-1984	2342 :	11-08-1987	2363 :	18-12-1986		



← FOTO 116-93

Doorheen de jaren veranderde de grafische vormgeving van de nummering waarbij de cijfers breder werden. Ondertussen werden alle 23'en uitgerust met een sonorisatiekabel waarvan de stekkerdozen en aansluitstekkers naast de treinschakelingskabels midden de brede gele band werden geplaatst. Dit is het geval bij de 2348 die we zien met een coils-trein van Essen naar Schaarbeek, gefotografeerd te Duffel op 22 maart 1995.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← FOTO 116-94

De 2376 had de bijzonderheid dat het nummer op de kopwanden veel lager was aangebracht.

Op 3 juni 2003 rijdt ze voorbij Ottignies op kop van trein 55242 Châtelet - Schaarbeek.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 116-95 ↑ Op 6 juli 2006 slepen de 2381 en de 2322 een ertstrein tussen Antwerpen-Zandvliet en de bundel Blanchisserie in Charleroi. Doorrit te Sint-Katelijne-Waver. Pierre HERBIET.

FOTO 116-96 ↓ In juni 1989 overwint een P-trein Schaarbeek - Mons, geslept door de 2301, de helling van Hennuyères. Het B-logo is verdwenen onder het locomotiefnummer sinds haar tussentijdse revisie te Ronet. Pierre HERBIET.



Ontsporing te Schellebelle

Op 4 mei 2013 slepen de locomotieven 6506 en 6519 van DB Schenker de trein Z44601 tussen Kijfhoek en Gent-Zeehaven. Bij de uitrit van het station van Schellebelle ontspoorde de trein en veroorzaakte een indrukwekkende milieuramp.

Wegens spoorwerken op het normaalspoor reed de trein op tegenspoor. Na de werfzone hernam de treinbestuurder zijn snelheid zonder rekening te houden met de opdracht om het normaalspoor te herkennen aan 40 km/h. In de wisselstraat, buiten Schellebelle, ontspoorde de eerste zes ketelwagens door een te hoge snelheid (87 km/h ipv 40 km/h).

Vijf ketelwagens hadden hoogst gevaarlijke, brandbare vloeistoffen aan boord (Acrylnitraat) en drie daarvan vatten onmiddellijk vuur. In een straal van 500 m rond de rampenzone dienden de omwonenden hun huizen te verlaten. De ondergrond, alsook de waterlopen en de Schelde, werden verontreinigd.

Vanaf 27 mei legde de NMBS een pendeldienst in tussen Wetteren en Gent met dieselmotorwagens reeks 41.

De volledige lijn bleef onderbroken tot 29 juni. Het treinverkeer werd omgeleid langs de lijnen 59 (Gent - Antwerpen) en 50 A (tussen Denderleeuw en de vertakking Meulewijk te Melle).

Nieuwe bakens voor verwittigungsseinen

Sinds 9 juni 2013 plaatst Infrabel nieuwe naderingsbakens voor verwittigungsseinen. Enig verschil met de vroegere bakens is de gele kleur ipv de witte. De gele achtergrond zal de treinbestuurder erop wijzen / aandachtig maken dat hij een verwittigungssein nadert maar geen stopsein. Dit is belangrijk indien de seinlampen gedoofd of defect zijn, of tijdens een rit op zicht naar een volgend stopsein.

De verwittigungsseinen zijn aangekondigd door twee bakens: het ene met 5 strepen op 250 m en het andere met twee strepen op 100 m van het sein. Sinds meerdere jaren heeft de ronde identificatieplaat van het verwittigungssein een gele kleur.

Lijn 122 : snelheid beperkt tot 70 km/h

Sinds 10 juni heeft Infrabel de maximumsnelheid van 90 km/h naar 70 km/h verminderd op spoor B van de lijn 122 (Geraardsbergen - Zottegem - Melle) als gevolg van de slechte staat van het spoor.



↑ **FOTO 116-97** Op 27 mei wachten motorwagens 4111 en 4155 het vertrek af voor een pendeldienst tussen Wetteren en Gent-Sint-Pieters. Wim DE RIDDER.



↑ **FOTO 116-98** Trein E40444 (Katy Wroclawska (PL) - Barking Railhead (GB), gesleept door de 2902, omgeleid langs de lijnen 50 / 50 A via Schaarbeek, Denderleeuw, vertakking Meulewijk, Melle en Gent. Ternat, 27 mei 2013. Wim DE RIDDER.

↓ **FOTO 116-99** In mei en juni werd het station van Mons gesloopt. De foto toont de toestand op 14 juni. Pierre HERBIET.



GEN-werken

Lijn 124, station Linkebeek

De betonplaat die de inrit van het station te Linkebeek overdekt werd afgewerkt. In de komende weken zal het lokale autoverkeer omgeleid worden over deze plaat om zo de sloop van de oude brug mogelijk te maken. De GEN-werken worden nog steeds geblokkeerd ter hoogte van de stationsperrons ingevolge milieuproblemen, die aan de kaak werden gesteld door de gemeente Linkebeek. In werkelijkheid liggen de perrons van het station niet op het grondgebied van Linkebeek, maar op dat van de gemeente Ukkel.

FOTO 116-100 ↗

De oude brug van Linkebeek doet nog enkele weken dienst. De betonplaat is achteraan zichtbaar.

FOTO 116-101 →

De werken aan de vertakking Linkebeek verlopen gunstig. De twee nieuwe sporen, (zichtbaar in het midden van de foto) die intussen werden gelegd, liggen naast de originele sporen. De verbinding met lijn 26 (zichtbaar op de voorgrond) wordt meer naar rechts verplaatst.

FOTO 116-102 ↓

De betonplaat is zo goed als afgewerkt. Het autoverkeer zal lokaal worden omgeleid zodat de oude brug kan worden gesloopt. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 mei 2013.



Naar een mogelijke heropening van lijn 18?

Men voorziet in het kader van het Spartacusplan, opgesteld voor de verbetering van het openbaar vervoer in de provincie Limburg, de aanleg van een sneltramverbinding tussen Hasselt en Neerpelt. De NMBS is eventueel geïnteresseerd in de heractivering van spoorlijn 18 (Hasselt) - Houthalen - Neerpelt (24 km). De Vlaamse regering geeft eveneens de voorkeur aan een treinverbinding. De VVM "De Lijn" startte in 2008 een plan-milieueffectenrapport procedure (plan-MER) door een kennisgevingsdossier voor een sneltram openbaar te maken. Toen in 2009 bleek dat de NMBS interesse had om de in het Spartacusplan voorziene spoorverbinding met een trein te realiseren, werd deze procedure voorlopig stopgezet. De kennisgevingsnota uit 2008 werd intussen geactualiseerd. Hierin werden zowel de tram- als treinvariant opgenomen. De plan-MER procedure werd intussen opnieuw opgestart. Uit de aangepaste nota blijkt dat het veel interessanter is om lijn 18 nieuw leven in te blazen dan een nieuwe sneltramlijn aan te leggen. Daarbij zou een trein Hasselt - Neerpelt twee minuten sneller zijn dan een sneltram. Bovendien kan het nieuwe stuk spoorlijn ook gebruikt worden voor het goederenverkeer. De bal ligt nu in het kamp van de NMBS, dat in de loop van juni moet beslissen of ze opteert voor de heropening van de lijn. De reactivering van lijn 18 werd echter niet opgenomen in het investeringsplan 2013-2025. Indien het antwoord negatief mocht zijn, dan kiest men voor de sneltram.

De verbinding Hasselt - Neerpelt is de derde en laatste sneltramverbinding die gerealiseerd wordt door de VVM "De Lijn" in het kader van het Spartacusplan.

Indien men kiest voor de reactivering van lijn 18, dan zijn er twee mogelijke opties: de integrale heropening van het originele tracé (tegenwoordig een fietspad) of de aanleg van een nieuw traject tussen Helchteren en Neerpelt langs de autoweg. De treinen zullen dan Houthalen, Helchteren en Wijchmaal bedienen. De NMBS voorziet de inzet van Desiro-motorstellen. De heropening van lijn 18 laat eveneens de bediening van Genk-Goederen door goederentreinen toe. Het volstaat dan om lijn 18 tussen Genk-Goederen (Winterslag) en Houthalen te heropenen.

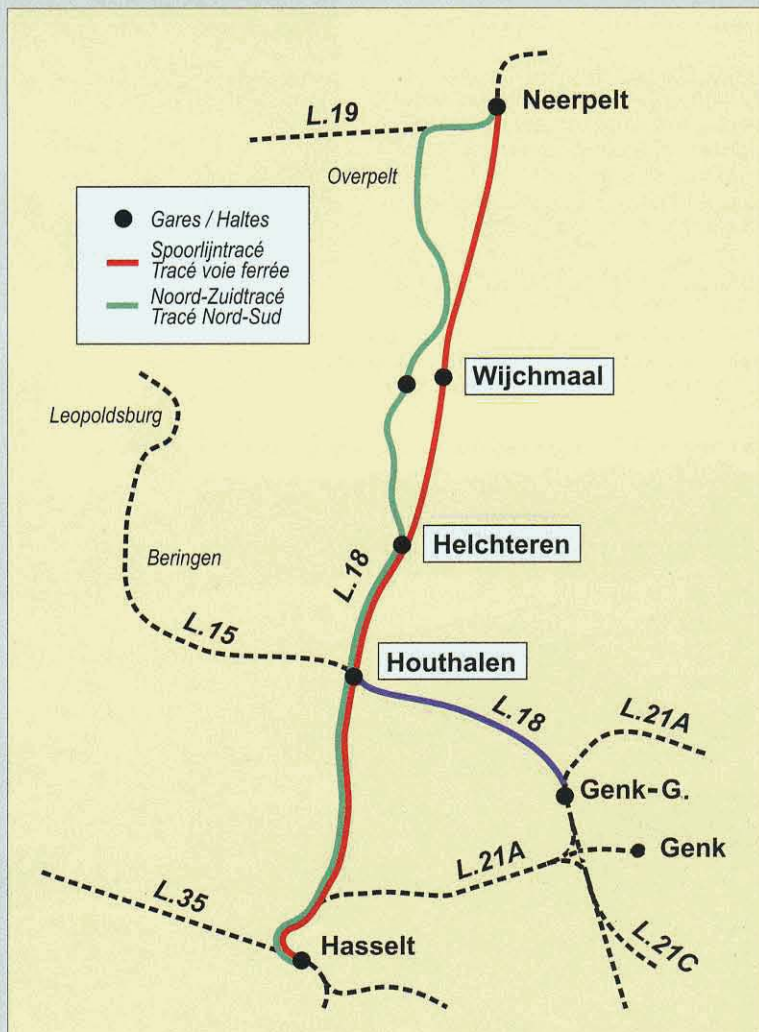
De reizigersdienst op het baanvak Houthalen - Neerpelt werd op 2 juni 1957 opgeheven. Het goederenvervoer volgde in 1985 met uitzondering van het baanvak Neerpelt - Eksel dat tot 1996 werd gebruikt voor de bediening van een militaire opslagplaats. De lijn werd in 1986 uitgebroken tussen Houthalen en Eksel en in 1999 tussen Eksel en Neerpelt. Het baanvak Winterslag - Houthalen werd gesloten voor het reizigersvervoer op 5 oktober 1953 en voor de goederendienst in 1990. Het werd in 1992 uitgebroken.

Bovendien werd in 2012 een studie uitgevoerd over de verlenging van de reizigersdienst tussen Hamont en het Nederlandse Weert. Hieruit blijkt dat de exploitatie van deze verbinding jaarlijks 1 miljoen euro zou kosten voor 450 dagelijkse reizigers. Het rijklaar maken van de lijn voor de reizigersdienst zou 7 miljoen euro bedragen (inclusief rollend materieel). Dit rapport was voor de betrokken gemeenten aanleiding om te starten met een discussie over een mogelijke heropstart van een reizigersdienst.



Blokpost van Kuregem gerestaureerd

↑ **FOTO 116-103** Het gebouw waar vroeger blokpost 10 van Kuregem gehuisvest was, wordt momenteel volledig gerestaureerd. Het zal daarna onderdak verschaffen aan de administratieve diensten van het LCI (Logistiek Centrum Infrastructuur) van Brussel-Klein-Eiland. Het gebouw maakt integraal deel uit van het desbetreffende LCI. De eigenlijke blokpost werd verlaten in 1985, toen blokpost 1 van Brussel-Zuid de activiteiten overnam. Dit is een mooi maar spijtig genoeg zeer zeldzaam voorbeeld van behoud van historisch patrimonium in België. Wim DE RIDDER.



Overwegen weldra vernieuwd

Infrabel zal tussen 2015 en 2025 overgaan tot de volledige vervanging van de uitrusting van ruim 800 overwegen (OW) op het net die men niet kan afschaffen.

De gebruikte uitrusting is geënt op deze van de Nederlandse overwegen.

De knipperlichten krijgen LED-verlichting en de bellen zijn identiek aan deze in Nederland. De OW-keet wordt voorbekabeld en kan met een kraan op een betonnen grondplaat, voorzien van de nodige kabelgoten, worden geplaatst.

De elektromechanische uitrusting (met relais) wordt dan vervangen door een elektronische met logboek. Dit logboek kan geraadpleegd worden via het GSM-R netwerk en kan zelf de hulpdiensten zelfstandig oproepen.

Het ES-laboratorium van Schaarbeek is sinds maart 2013 druk bezig met het uittesten van de diverse modellen en de nieuwe uitrusting op het gebied van duurzaamheid.



Deze drie foto's tonen ons de aanleg van het nieuwe uitwijkspoor voor het toekomstige station van Hamont. Deze werken werden uitgevoerd in mei en juni 2013. Dit station, gelegen op lijn 19 tussen Neerpelt en Weert (Nederland), wordt in december 2013 operationeel. Het zal bediend worden door sommige of alle treinen van de huidige IR-verbinding Neerpelt - Antwerpen-Centraal. Freddy DELARBRE, 29 mei 2013 (foto's 1 en 3), Andy ENGELEN, 3 juni 2013 (foto 2).



DE ONDERGANG VAN DE FYRA

Op 31 mei 2013 annuleerde de NMBS het contract met de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda voor de levering van drie Fyra-stellen die op de verbinding Brussel - Amsterdam ingezet hadden moeten worden. Een week later sloten de Nederlandse Spoorwegen zich aan bij deze beslissing, waarmee een einde kwam aan het Fyra-project. Deze verbinding heeft amper 40 dagen bestaan - een (triest) record...

Voor de uitbating van het Nederlandse deel van de hogesnelheidslijn Paris - Brussel - Amsterdam had de Nederlandse regering een openbare aanbesteding uitgeschreven die in oktober 2001 werd afgesloten. Het ging hierbij vooral om een Intercity-dienst van Amsterdam naar Schiphol, Rotterdam en Breda. De aanleg van de nieuwe lijn was enorm duur (meer dan 7 miljard euro) en deze concessie moest een deel van de investering recupereren. High Speed Alliance (HSA) - een samenwerkingsverband tussen de NS (95%) en KLM (5%) - kwam als winnaar uit de bus. Het bedrijf kreeg een exclusiviteitscontract voor de exploitatie van de HSL-Zuid gedurende 15 jaar, met ingang van 1 oktober 2006. Deze datum werd later verschoven naar 1 juli 2009 wegens de opgelopen vertragingen bij de aanleg van de lijn. HSA had 148,4 miljoen euro per jaar geboden voor de concessie, veel meer dan wat de andere kandidaten bereid waren te betalen en waarschijnlijk een totaal onrealistisch bedrag. Om een financieel evenwicht te bereiken moest HSA dus besparen - ook op de aanschaf van het rollend materieel.

In mei 2004 bestelden HSA en de NMBS, na een openbare aanbesteding voor 23 treinen, 12 stellen van het type V250 bij AnsaldoBreda. Ze moesten in april 2007 in dienst komen en er werd een optie op 14 bijkomende stellen genomen. Aangezien het lastenboek met geen enkel bestaand ontwerp overeenstemde en het om een beperkt aantal treinen ging, was geen enkele grote fabrikant geïnteresseerd in het ontwerpen van een aparte trein. Hun aanbie-

dingen werden dan ook verworpen: de Velaro van Siemens was te duur en Bombardier bood enkel een gesleepte trein aan die slechts aan 200 km/h kon rijden. Enkel de ontwerpen van Alstom en AnsaldoBreda werden weerhouden. Eind 2003 werd het aantal te bestellen treinen echter teruggebracht van 23 tot 12 (9 voor HSA en 3 voor de NMBS), waardoor Alstom zich terugtrok en dus enkel AnsaldoBreda overbleef. In 2008 werden zeven bijkomende treinen besteld waardoor de definitieve bestelling 19 stellen van acht rijkundigen omvatte (16 voor HSA en 3 voor de NMBS).

In december 2005 werd duidelijk dat de leveringstermijn niet gerespecteerd zou worden. AnsaldoBreda kondigde een vertraging van twee jaar aan en de eerste V250 zou uiteindelijk pas in april 2009 in Nederland aankomen. In datzelfde jaar maakte de commerciële naam "Fyra" zijn intrede.

Om inkomsten te genereren moest HSA absoluut treinen laten rijden op de HSL-Zuid. Als overgangsmaatregel werden vanaf 7 september 2009 gesleepte treinen ingezet tussen Amsterdam en Rotterdam. De treinen bestonden uit IC-rijtuigjes van de NS die door TRAXX'en van de reeks 186 werden gesleept. Deze locomotieven werden gehuurd bij Angel Trains. De snelheid was beperkt tot 160 km/h in plaats van de voor de Fyra voorziene 250 km/h. In 2011 werd deze dienst verlengd tot Breda waardoor HSA eindelijk aan haar contractuele verplichtingen kon voldoen - zij het dan aan een veel lagere snelheid dan voorzien. De rittijd tussen Amsterdam en Breda bedroeg weliswaar slechts 1u05 tegen 1u44 voor de treinen op de klassieke lijn, maar de Fyra had het traject in 57 minuten moeten afleggen. Desondanks was HSA niet in staat om uit de kosten te komen en de Nederlandse regering moest te hulp komen om te vermijden dat HSA failliet ging.

Pas in juli 2012, vijf jaar later dan voorzien, kreeg de Fyra het veiligheidscertificaat voor het vervoer van reizigers en werd één stel sporadisch ingezet tussen Amsterdam en

Rotterdam. Deze inzet bleef uitzonderlijk; de normale dienst bleef het domein van de TRAXX'en. Met 9 van de 16 voor HSA bestemde stellen geleverd, kon met ingang van 9 december 2012 de Fyra van start gaan tussen Brussel en Amsterdam via de HSL-Zuid waarbij aan 250 km/h gereden kon worden. Wat op dat moment het einde van een moeilijke periode voor HSA leek te zijn, bleek in werkelijkheid het begin van een nachtmerrie.

Eerst en vooral voldeed het aanbod niet aan de noden van de reizigers: het geringere aantal treinen (8 treinparen per dag in plaats van 16), de verplichting om te reserveren, het niet aanbieden van abonnementen en een overdreven duur tarief. Vooral echter het schrappen van de haltes in Den Haag, Dordrecht, Roosendaal en Mechelen zorgde voor een verlies van maar liefst 75% van de reizigers vergeleken met de vroegere Beneluxtrein. De stoptreinen Antwerpen - Roosendaal werden daarentegen enorm populair...

Vervolgens was de betrouwbaarheid van de nieuwe treinen problematisch: grote vertragingen en afgeschafte treinen (op sommige dagen 2/3 van het aanbod!) waren aan de orde van de dag, tot wanhoop van de weinige reizigers die de nieuwe verbinding probeerden. Op sommige dagen moesten bussen ingelegd worden tussen Antwerpen en Breda. De sneeuwval in januari gaf dan de genadeslag: de dienst werd stopgezet op 17 januari nadat verschillende zware beschadigingen aan de stellen waren vastgesteld en een losgekomen metalen plaat werd ontdekt op het Belgische spoorwagennet. AnsaldoBreda kreeg vervolgens drie maanden de tijd om de problemen op te lossen, wat echter niet lukte zoals bleek op de persconferentie van 31 mei 2013 waarop de CEO van de NMBS de verbreking van het contract aankondigde. Er werden, met behulp van foto's, talrijke problemen met de Fyra onthuld die vastgesteld waren door twee onafhankelijke expertisebureaus:

- op 13 januari kwam een deur los tijdens een stop in Brussel-Centraal;
- aan de deuren trad watersinsijpeling op en de vergrendeling van de deuren was onbetrouwbaar;
- de sneeuw veroorzaakte veel schade aan het onderstel en aan de voettreden;
- op 2 november 2012 kwam een deel van het dak los tijdens de rit;
- de onderdelen en kabels onder de rijkundigekasten waren niet voldoende afgeschermd en enkele elektrische onderdelen waren blootgesteld aan regen en sneeuw;
- de assen begonnen al te roesten op de

← Een Fyra-stel tijdens een testrit naar Brussel op 26 november 2012, gefotografeerd vlak voor Duffel. Eddy VERVOORT.



- plaatsen waar ze door opgeworpen steenslag waren geraakt, wat uiteindelijk tot een risico op wielbreuken kan leiden;
- enkele onderdelen begonnen verbaasd snel te roesten. Dit is te wijten aan beschadigingen aan de verflaag, niet afgeschermde bevestigingspunten, zwerfstromen, slechte contacten waardoor een galvanische corrosie ontstaat en een algemene slechte kwaliteit van de afwerking;
 - de kabels tussen de verschillende componenten waren volgens een expert: *"zodanig amateuristisch en armzalig bevestigd dat er een groot risico op beschadigingen en breuken bestaat. Dergelijke praktijken verwacht men niet bij een internationaal gerenomeerde fabrikant. Er werden op elk stel verschillende manieren gebruikt om de kabels te bevestigen en te beschermen en ze zijn ongeschikt voor dit soort rollend materieel."*;
 - dezelfde expert stelde vast dat de structuur van de rijtuigkasten (tot aan de koppelingen) niet robuust en slecht ontworpen is, rekening houdende met de mogelijke inslagen bij hoge snelheden. Dit heeft een zeer negatieve invloed op de exploitatie op langere termijn;
 - de claxon is zodanig slecht geplaatst dat hij bij sneeuwval nutteloos is;
 - in april 2013 vatten de batterijen van een afgesteld stel vuur. Er zijn zware bedenkingen bij het concept om de batterijen op te laden, de bescherming van de laagspanning, de aarding en de thermische bescherming van de batterijen. Deze ontwerpfouten liggen waarschijnlijk aan de basis van vier incidenten met de batterijen. In het beste geval moeten deze volledig herzien worden; in het slechtste geval moeten ze vervangen worden;
 - de remmen zijn niet geschikt voor een snelheid van 250 km/h, wat zware gevolgen kan hebben voor de betrouwbaarheid, de veiligheid en de onderhoudskosten (versnelde slijtage). Bovendien is de rheostatische rem van een verkeerd type.

Volgens het Nederlandse evaluatiesysteem mag een trein maximaal 10 strafpunten tellen. Na een inspectie van twee halve Fyra-stellen bleken deze respectievelijk 1157 en 2019 punten te scoren... In mei 2013 mochten slechts twee van de negen stellen gebruikt worden voor testritten. De zeven andere stonden aan de kant wegens verschillende beschadigingen (schade veroorzaakt door sneeuw, brand, beschadigde assen, defecte deuren en tractieproblemen). De door AnsaldoBreda aangebrachte verbeteringen van de talrijke problemen werden als onvoldoende beschouwd: voor amper 7 van de 26 gerapporteerde problemen werd de oorzaak gevonden en slechts voor één probleem werd een oplossing voorgesteld. In het beste geval zou het op punt stellen van de Fyra's 17 maanden kosten.



↑ FOTO 116-104 Een Fyra raast op 9 december 2012 door Weerde en is onderweg van Brussel-Zuid naar Amsterdam CS. Roel DE SAEGER.

Op basis van dit rapport heeft de NMBS (die nog geen enkel stel ontvangen had) dus beslist om van het contract af te zien. Samen met de NS wordt gezocht naar een alternatief voor de Fyra. Voor de meeste reizigers op deze internationale verbinding is het verdwijnen van de Fyra geen slechte zaak aangezien deze dienst niet echt nuttig was. De Thalys biedt immers al jaren een gelijkaardige dienst aan terwijl het afschaffen van de Beneluxtrein tot heel wat protesten en een duizelingwekkende daling van het aantal reizigers heeft geleid. Ondanks het feit dat de heringevoerde Beneluxtrein niet verder rijdt dan Den Haag, is de route via Roosendaal precies wat de klanten willen. Voor wie een snellere verbinding wenst, blijft de Thalys immers via de hogesnelheidslijn rijden.

Het probleem is veel erger in Nederland dan in België. HSA is nog steeds niet in staat om de in 2001 beloofde dienst Amsterdam - Breda uit te voeren. Veolia, dat met een bod van bijna 80 miljoen euro op de tweede plaats eindigde bij de openbare aanbesteding in 2001, heeft alle redenen om gefrustreerd te zijn over de huidige gang van zaken: HSA voldoet niet aan de voorwaarden van de concessie en kan onmogelijk de beloofde 148 miljoen per jaar betalen. Er gaan dan ook stemmen op om de concessie in 2015 weer uit te schrijven. Aangezien de Europese regelgeving sinds 2001 veranderd is (een exclusiviteitscontract voor een lijn is niet meer mogelijk), is de potentiële waarde van de concessie sterk gedaald en dat betekent een groot financieel verlies voor de Nederlandse staat.

Door het Fyra-debacle loopt de NS dus het risico om de concessie voor de HSL-Zuid te verliezen maar dat is niet alles: uit frustratie over het schrappen van de Beneluxtrein in december 2012 heeft de stad Den Haag (de administratieve hoofdstad van Nederland) een openbare aanbesteding voor een intercity tussen Den Haag en Brussel uitgeschreven. Deze treinen zouden ook de door de Fyra "vergeten" steden Dordrecht,

Roosendaal en Mechelen aandoen, samen met Rotterdam, Antwerpen en de luchthaven van Zaventem. Ondanks het opdoeken van de Fyra en het invoeren van een verbinding Brussel - Den Haag door de NS en de NMBS, heeft de stad deze aanbesteding verdergezet. Op 20 juni 2013 werd Arriva (een dochtermaatschappij van de DBAG) aangeduid als exploitant van deze dienst, die in 2015 van start moet gaan. Voor deze treinen zou Arriva graag acht 6-delige Flirt-stellen van de derde generatie bestellen.

Intussen heeft de NS de regering een plan voorgelegd om tegen midden 2015 de beloofde frequentie aan te bieden. De in 2001 beloofde reistijden zouden tegen 2022 (!) mogelijk zijn. Eén van de mogelijke pistes is de aanschaf van tweedehandse hogesnelheidstreinen die binnen drie of vier jaar in dienst zouden kunnen komen. Indien dit onmogelijk blijkt te zijn, moet nieuw materieel besteld worden dat tegen 2020 - 2022 in dienst moet komen. Ondertussen zouden de door TRAXX'en gesleepte treinen blijven rijden, niet enkel tussen Amsterdam en Breda zoals vandaag, maar ook naar Brussel. Om dit mogelijk te maken moet de reeks 186 gehomologeerd worden voor de lijn 4, wat 18 tot 24 maanden kan duren. De NS voorziet in 2022 het volgende aanbod op de HSL-Zuid:

- 22 treinen per dag tussen Amsterdam en Brussel die aan 200 of 300 km/h zouden rijden. Hiervan worden er dagelijks 2 verlengd tot London, 9 naar Paris en 2 naar Lille;
- een trein aan 200 km/h om de 15 minuten tussen Amsterdam en Rotterdam. Eén trein op twee wordt verlengd tot Breda;
- twee treinen per uur tussen Den Haag en Eindhoven aan 200 km/h;
- acht treinen per dag tussen Antwerpen en Breda via de lijn 4. Deze kunnen eventueel tot Eindhoven verlengd worden. Bovendien zouden er dagelijks 8 tot 12 intercity-treinen tussen Brussel en Den Haag rijden via de klassieke lijnen.

Philippe DE GIETER

NEWS

privéoperatoren

in 't kort...

- Sedert 26 juni huurt Crossrail de Class 66 nr. DE 6313 (ex-HGK 677, ex-Railion Nederland 266 107).
- Railtraxx wenst diesellocomotieven BR 225 van de DB aan te kopen voor inzet in België.
- Railtraxx heeft de leasing van de 2833 van NMBS-Logistics stopgezet. De machine verliet Genk-Goederen op 3 mei met bestemming Antwerpen-Noord. In ruil huurt Railtraxx nu bij Alpha Trains de 186 123, ex-2801 NMBS, waarvan het huurcontract eindigde in maart 2012. (zie pagina 20).
- De G2000 606 van Railtraxx sleept van maandag t/m zaterdag de treinen tussen Kinkempois en Hermalle-sous-Huy voor rekening van DB Schenker.
- De TRAXX'en 186 185 en 186 186 zijn toegekomen in de werkplaats van Lens (F) in juni. Zij zullen de diensten naar België versterken die momenteel worden gereden door de 36000 en 67400 van Fret SNCF.

FOTO 116-106 → *Infrabel doet meer en meer beroep op privéoperatoren voor het slepen van haar treinen. Op 6 mei sleepte Captrain een trein met T-portieken (wagens voor vervoer van sporen) van Schaarbeek naar Mol. Doorrit te Balen.* Johny BRAUNS.

FOTO 116-107 ↓ *Op 27 mei werd een Röbel-trein (transport van langgelaste rails) gesleept door de 6602 van Captrain tussen Schaarbeek en Merelbeke. Doorrit te Sint-Martens-Bodegem.* Wim DE RIDDER.



FOTO 116-105 ↑ *De Class 66 nr. 66750 van Rush Rail (EVN 92 80 1266 025-6 D - BRLL) muetteerde naar GBRf in het Verenigd Koninkrijk. Op 6 juni maakte zij een tussenstop te Moeskroen. Op 11 juni kwam zij aan in de werkplaats van GBRf te Peterborough. In het verleden werd zij ingezet door DLC en later door Crossrail onder het nr. DE 6606.* Bruno MALFAIT.





FOTO 116-108 ↑ Op 27 juni 2013 zien we te Heusden, op lijn 15, tussen Mol en Hasselt, de doortocht van de lege kopertrein 46695 Olen (16.18) - Aachen West (20.00/20.44) - Hegyeshalom (Hongarije) (23.59) - Pirdop (Bulgarije), gesleept door de PB17 van Rurtalbahn. Deze trein rijdt op maandag en donderdag, met aankomst te Hegyeshalom op dinsdag en vrijdag. Andy ENGELEN.

FOTO 116-109 ↓ In de omgekeerde richting volgt de beladen trein de volgende dienstregeling: 46694 Hegyeshalom 14.50 (dinsdag en zaterdag) - Aachen 00.24 - Olen 03.30 (donderdag) of 03.50 (maandag). Tijdens de doortocht van Hongarije wordt de trein gesleept door de privémaatschappij Magyar Magavasut Zrt. Hier zien we een beladen trein bij aankomst in het grensstation Hegyeshalom op dinsdag 30 april 2013. Twee dagen later zal hij aankomen te Olen. Op kop van de trein zien we de 602 001, een locomotief die in 2009 door Softronic werd geleverd met het nummer 478 002 en in 2012 haar huidige nummer ontving. MMV startte haar activiteiten in 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



NEWS

toerisme

NMBS-Holding

De NMBS-Holding gaat verder met de overbrenging van het materieel uit de museumbewaarpplaats te Leuven. De 64.045 (P8) werd op 7 mei per vrachtwagen overgebracht naar Brugge, gevolgd door de 7.039 op 9 mei. Op 31 mei werd één koprijtuig van het stel 1935 door de 204.004 overgebracht naar de wagenwerkplaats van Monceau voor een uitwendige restauratie.



↑ Op 3 juni werd het GCI-rijtuig 96.840 overgebracht van Leuven naar de museumbewaarpplaats van de NMBS-Holding te Steenbrugge (nabij Brugge). Dit rijtuig zal worden uitgeleend aan SDP, waar het zal worden bewaard. Frans UYTTEBROECK.



← Een zicht op de restauratiewerken van de 12.004 te Kinkempois. De meest aangetaste platen van de stroomlijning worden vervangen. Georgy LEJEUNE, 4 juni 2013.

FOTO 116-110 →
Vertrek van de 64.045 naar Brugge.
Leuven, 7 mei 2013.
Pierre HERBIET.



Nederland

← **FOTO 116-111**
De Nederlandse vereniging Stoomtrein Goes-Borsele (SGB) beëindigde de restauratie van de Ct 4389 van het USTC (US Transportation Corps). Zij werd gebouwd door Davenport (nr. 2533) in 1943 en beëindigde haar loopbaan in de steenkoolmijn Oranje Nassau waar zij het nummer 26 droeg. Zij kreeg een nieuwe ketel, gebouwd door een Nederlands bedrijf in Venlo, en werd heropgebouwd in de versie van het USTC. Goes, 11 mei. Tommy MAEREMANS.

De DBAG bestelt bij Bombardier...

DBAG heeft een kaderovereenkomst afgesloten met Bombardier ter waarde van 1,5 miljard euro. Het betreft een levering van maximaal 450 TRAXX'en van diverse types die moeten geleverd zijn tegen 2020. Een eerste bestelling werd geplaatst op 17 juni: 110 locomotieven voor DB-Schenker en 20 voor DB-Regio.

Momenteel bezit DBAG reeds 700 TRAXX'en die sedert 10 jaar worden ingezet (BR 146, 185 en 186).

... en in Tsjechië !

De Deutsche Bahn AG (DB Regio Oberbayern) heeft de "Ringzug West/NBS" concessie verworven voor de exploitatie van enkele regionale verbindingen vanaf 2016 voor een periode van 12 jaar. Het betreft: München - Ingolstadt - Nürnberg (via de hogesnelheidslijn); Augsburg - Treuchtlingen - Nürnberg en Treuchtlingen - Ingolstadt - München.

Een verrassing is het door DB-Regio voorgestelde materieel dat op deze verbindingen via de hogesnelheidslijn zal ingezet worden: nieuwe dubbeldekstreinen geslept door locomotieven type 109E van

Skoda. Deze locs zijn reeds in gebruik als reeks 380 bij de Tsjechische Spoorwegen. De 109E is 6400 kilowatt sterk en kan rijden aan 200 km/h. Voor de andere verbindingen zullen dubbeldekstreinstellen type TWINDEXX Vario besteld worden bij Bombardier Transportation.



De DBAG heeft Skoda-locomotieven type 109E besteld. Ze zijn identiek aan de 20 locomotieven type 380 van de Tsjechische Spoorwegen. Op de foto de 380.005 gefotografeerd in Ostrava op 20 juni 2012. Günther BARTHS

Regio-Shuttle voor de Rurtalbahn

Om de dienstverlening te verbeteren bij de verlenging van de concessie op de

verbinding Düren - Heimbach heeft de Rurtalbahn GmbH vijf motorwagens type Regio-Shuttle verworven die werden geleverd door Stadler. Ze kwamen in april 2012 in dienst, hebben 79 zitplaatsen en kunnen rijden aan 120 km/h.

De Regio-Shuttle is een lichtgewicht motorwagen bestaande uit één kast, met een lage vloer en ontworpen voor regionaal verkeer op hoofd- en zijlijnen. Ze zijn uitgerust met twee MAN-dieselmotoren van 265 kW. Ze zijn in 1996 ontworpen en gebouwd door ADtranz. De productie van de Regio-Shuttle werd in 2001 toevertrouwd aan Stadler. Tot op heden zijn er 498 motorwagens in dienst: 80 bij de DBAG in Duitsland (waar ze worden ingedeeld in de reeks 650) en 385 eenheden voor een twintigtal privébedrijven. In Tsjechië rijden 33 motorwagens ingedeeld in de reeksen 840 en 841.

De 17 motorwagens Regio Sprinter van de Rurtalbahn blijven in dienst en rijden vanaf Düren naar Linnich en Untermaubach-Schlagstein.

FOTO 115-112. Op 24 april 2013 rijdt de VT744 trein RTB 89671 Heimbach - Düren en nadert de stopplaats Blens in de vallei van de Rur. Philippe DE GIETER.





Nederland: oude seinhuis van Roosendaal verplaatst

Het gebouw van het oude seinhuis B in Roosendaal werd op 10 april 2013 enkele honderden meter verplaatst en neergezet nabij de oude locomotievenloods. Net voordat dit spectaculaire konvooi zou vertrekken, reed trein 47601 Lage-Zwaluwe - Virton Racordement Burgo-Ardenne, geslept door de 7866 en 7776, nog langs de oorspronkelijke plaats van het seinhuis. Deze gebeurtenis kon rekenen op de massale belangstelling van het grote publiek. Michel DE ESCH.

Australië: einde inzet "bolle neuzen"

V/Line, de spoorwegoperator die instaat voor de exploitatie van de reizigerstreinen in de Australische deelstaat Victoria, heeft op 27 april 2013 zijn laatste "bolle neuzen" (Class A) stilgelegd. De A's werden enkel ingezet voor het slepen van piekurtreinen vanuit Melbourne naar Bacchus March, South Geelong en Sunbury (zie *OP DE BAAN 104* pagina 41). Kosovo is hiermee het enige land waar de "bolle neuzen" nog worden ingezet op kop van reguliere reizigerstreinen (zie *OP DE BAAN 109* pagina 44-47).

↓ **FOTO 116-113** Een trein geslept door de A70 komt op 7 april 2009 aan in Melton South. Philippe DE GIETER.



Frankrijk

CC 72084 : een loc "stijl jaren '70"

De CC 72084 is, samen met de 72049 en 72074, een van de drie 72000'ers die nog niet met pensioen zijn gegaan. Het is ook de enige machine die haar origineel uiterlijk heeft behouden. Haar takenpakket beperkt zich wel tot het slepen van speciale treinen en het overbrengen van rollend materieel. Ze krijgt regelmatig een aangepaste taak. Zo reed ze op 20 april 2013 van Paris Gare de Lyon naar Mohon (bijhuis van het "Cité du train" te Mulhouse - Frans nationaal spoorwegmuseum), waarbij de oude spoorverbinding Paris - Luxembourg (maar dan via La Ferté-Milon) werd bereden. De sleep omvatte locomotief BB 64066, een rijtuig Club 34 (restauratierijtuig), een ambulancerijtuig type So, een Corail-rijtuig type Croisière en een UIC-lijtuig. Na herschikking van de sleep reed de trein naar Arras. Aan deze trein werd nu echter een snelheidsbeperking van 50 km/h opgelegd. De stoomloc 150 P 13 was immers opgenomen in het konvooi. Deze eerbiedwaardige dame zou deelnemen (wel koud) aan het "Fête de la vapeur", georganiseerd op 27 en 28 april 2013 door de "Chemin de fer de la Baie de Somme" in het station van Noyelles. 13 machines stonden onder druk.

De resterende eenheden, omgevormd tot CC 72100, blijven intussen onvermoeibaar hun ritten (basisdienst van 11 rotaties) op lijn 4 Paris Est - Mulhouse Ville rijden. Men

Trein 808477 is op weg naar Mohon. Jonchery-sur-Vesle, 20 april 2013. Gilbert LAURENT.



Regiolis getest

Overal in Frankrijk (Normandie, Champagne, Centre, ...) rijden regionale treinen van de nieuwste generatie van Alstom onder de naam Regiolis (ex-Coradia). Er werden 182 exemplaren besteld en ze zijn getooid in een neutrale livree. Ze ondergingen meerdere testen voor de goedkeuring door de EPSF (Openbare Instelling van Spoorwegveiligheid). Als voornaamste vernieuwingen zijn er de lage vloer en het gebruik van synchrone motoren met permanente magneet. Er kunnen tot drie eenheden in treinschakeling rijden. Ze zijn verkrijgbaar in versies met drie, vier en zes rijtuigen. De Regiolis zullen toelaten om de nog overblijvende verouderde treinstellen buiten dienst te stellen (X-4750, X-4900, RRR ...) en ook het vervangen van de Corail-treinen geslept door een BB 67400 op de verbindingen Paris - Boulogne en Paris - Laon. Er wordt ook, bij wijze van proef, een meerspanning stel ingezet op de verbinding tussen Eprenay en Meaux. Hiertoe zijn twee heen- en terugritten per dag voorzien. Gilbert LAURENT.

voorziet vier heen- en terugritten naar Troyes, één naar Chalindrey, één naar Vesoul en vijf naar Belfort. Dit geeft een inzetreeks van 11 dagen. Hierbij moet men nog een 12e dag voor een heen- en terugrit Reims - Chalindrey tellen. De laatste

eenheden zien hun einde naderen. De elektrificatie van het baanvak Gretz-Armainvilliers - Troyes is immers goedgekeurd.

Gilbert LAURENT.



De celrijtuigen van de Belgische Staat

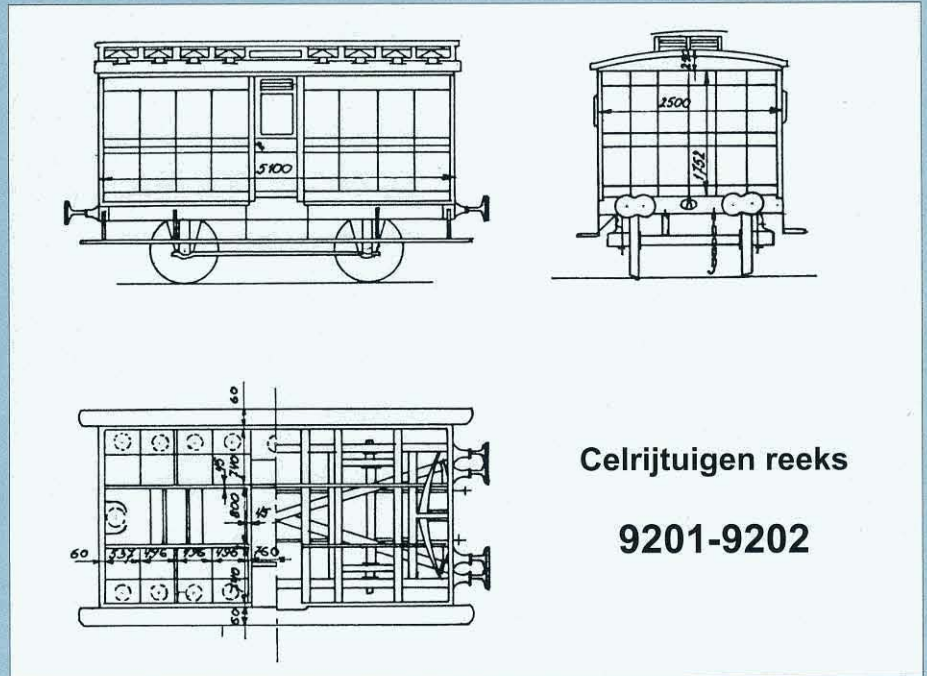
Het Ministerie van Justitie en de Belgische Staat beschikten over verschillende celrijtuigen. Ze werden gebruikt voor het vervoer van gevangenen tussen de verschillende arresthuizen en de rechtbanken.

Er waren in totaal 43 celrijtuigen. Ze hadden twee assen en ze werden tussen 1844 en 1930 gebouwd. Met uitzondering van de eerste zes voertuigen (waarvan het nummer niet bekend is) droegen ze de nummers 9201 t/m 9233 en 71.001 t/m 71.004.

Er bestonden zes verschillende reeksen:

- zes rijtuigen gebouwd tussen 1844 en 1847 waarvan het nummer niet bekend is;
- 9201 en 9202, gebouwd in 1851;
- 9203 t/m 9210, gebouwd tussen 1866 en 1872;
- 9211 t/m 9215, gebouwd tussen 1877 en 1879;
- 9216 t/m 9233, gebouwd tussen 1881 en 1903;
- 71.001 t/m 71.004, gebouwd in 1930.

De rijtuigen 9201 en 9202 stonden ter beschikking van de gevangenis van Aalst. Ze hadden merkwaardige dubbele buffers (zie plan) van een type dat in deze periode op een beperkt aantal rijtuigen en pakwagens werd gemontereerd.



Celrijtuigen reeks

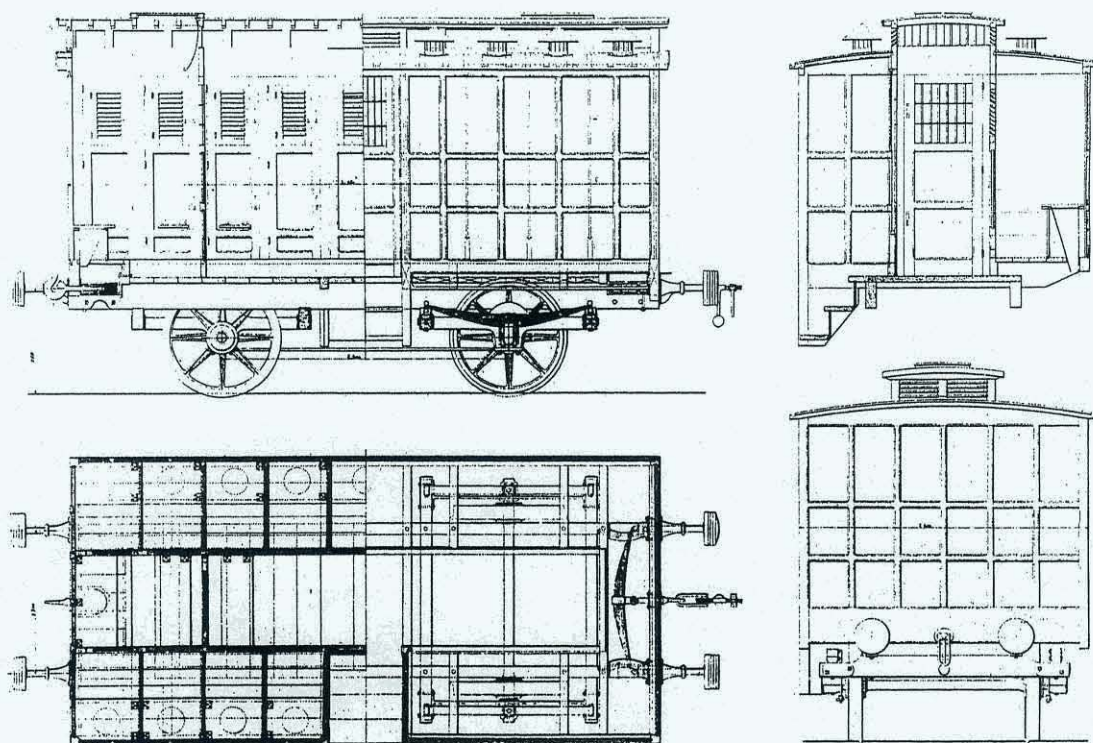
9201-9202

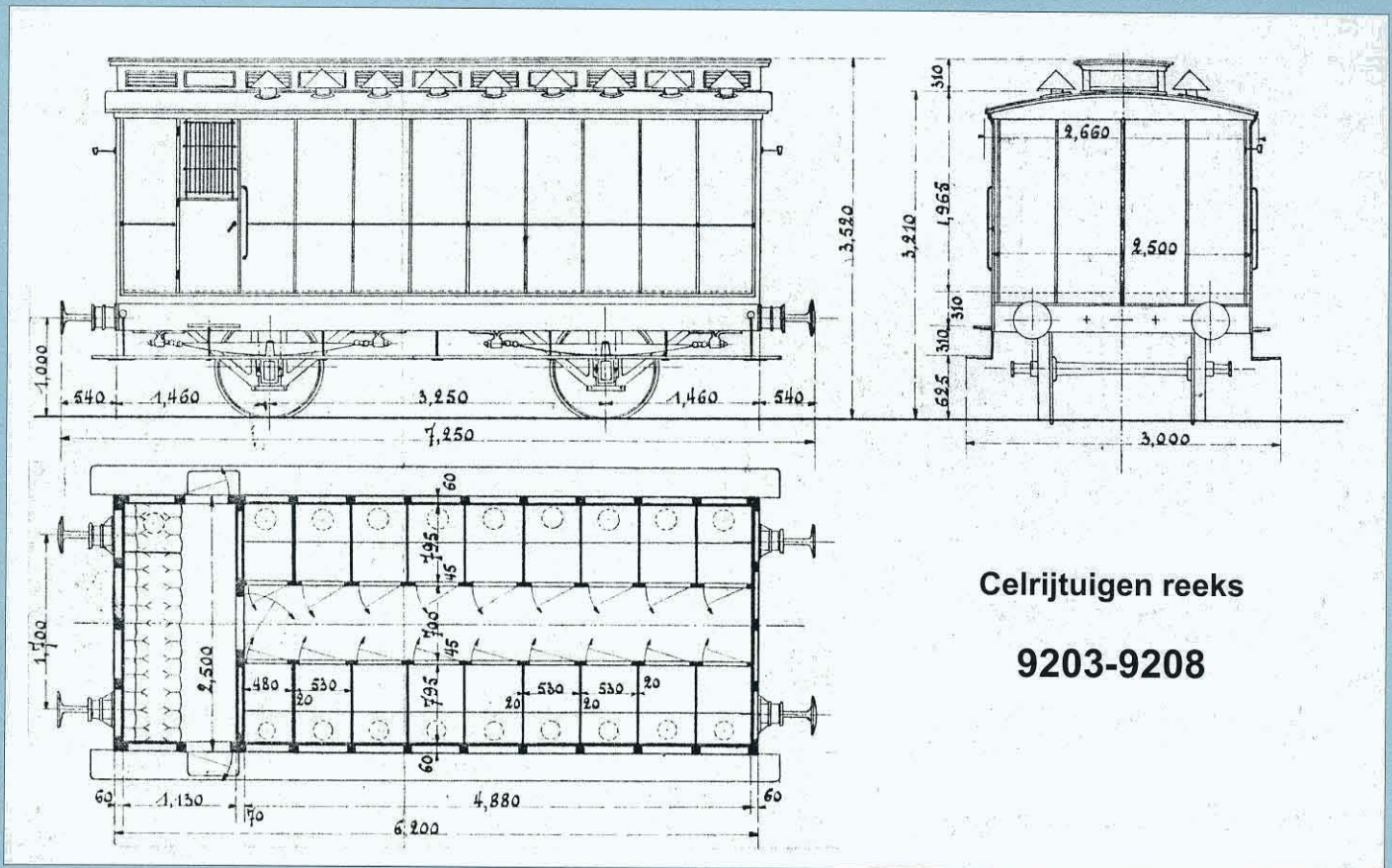
De 9203 t/m 9210 en de 9211 t/m 9215 leken sterk op elkaar; enkel de hoogte van het dak was verschillend. In elk rijtuig werden de gedetineerden ondergebracht in kleine cellen die zich langs de beide zijwanden bevonden. Ze waren toegankelijk via een middengang. In de cel beschikte de gedetineerde over een zitbank waarin zich ook een toilet bevond. Om dit te gebruiken diende hij de zitbank op te lichten.

In de kast waren geen vensters aangebracht. Enkel de beide toegangsdeuren (één aan elke kant) hadden een venster met tralies voor. Voor de verlichting werd op het dak een lichtkap over de volledige lengte van de kast geplaatst.

De rijtuigen 9203 t/m 9233 hadden aan één van de uiteinden een beklede zitbank waarop vier cipiers konden plaatsnemen. Deze bank bevond zich tegen

Celrijtuigen van 1844





Celrijtuigen reeks

9203-9208

een kopwand aan het toegangsplatform over de volle breedte van het rijtuig. Ook het begeleidingspersoneel beschikte over een toilet.

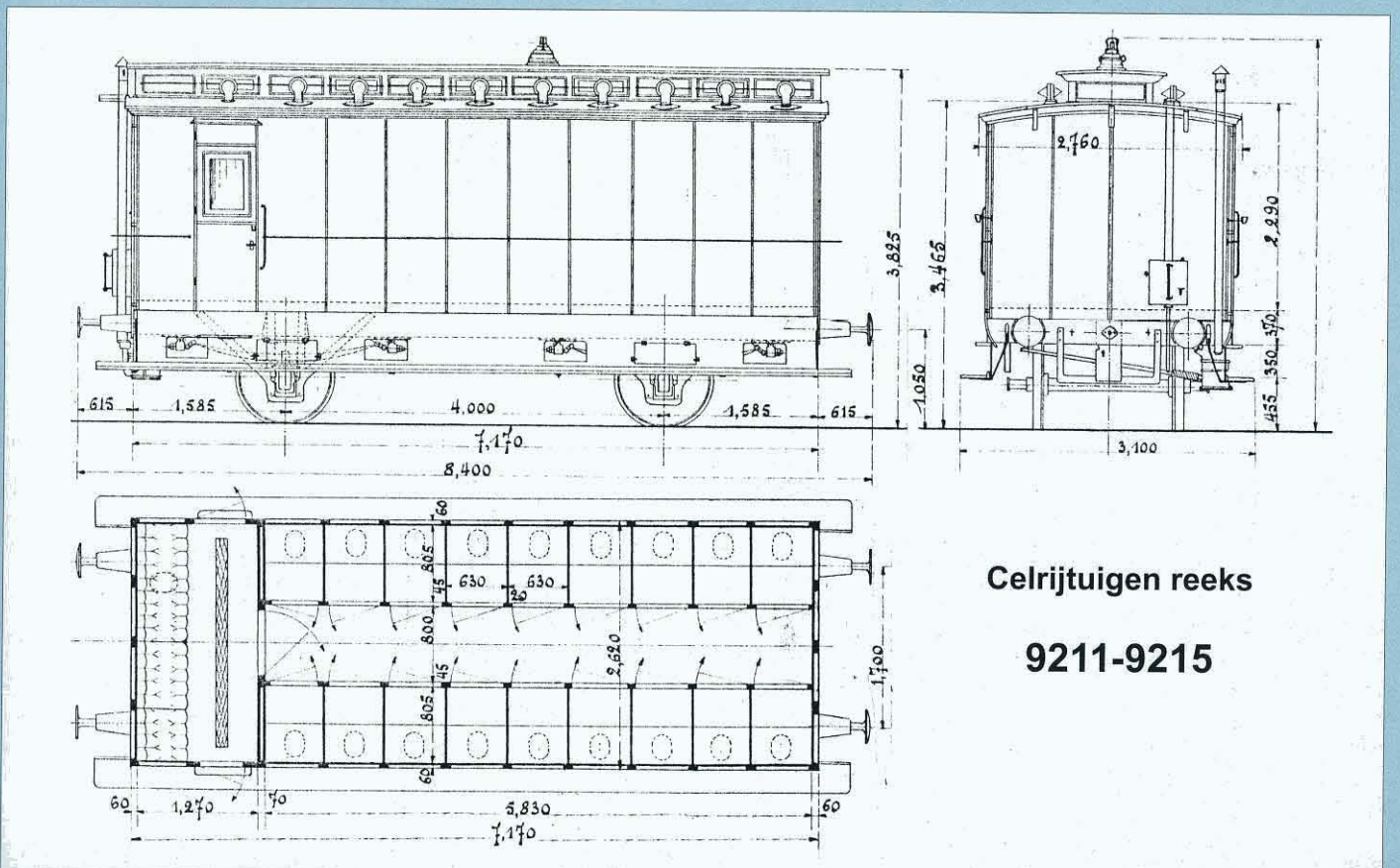
In de rijtuigen 9201 t/m 9215 bevond dit zich aan het uiteinde van de middengang. In de andere voertuigen moest één

van de kussens op de zitbank verwijderd worden om de "pot" te bereiken...

De rijtuigen 9216 t/m 9230 hadden twee voettreden: de eerste liep over de volledige lengte van het rijtuig en de tweede gaf toegang naar de deur. Deze laatste

voettrede kon ingeklapt worden met behulp van een stang (zie dwarsdoorsnede rechts onderaan op het plan).

Elke cel werd verlicht door een klein venster dat in het dak was aangebracht, naast de ventilator van het type "Torpédo".



Celrijtuigen reeks

9211-9215

In 1930 werden de laatste vier celrijtuigen in dienst gesteld met de nummers 71.001 t/m 71.004. Ze hadden een met metalen platen bedekte kast en waarschijnlijk ging het om omgebouwde pakwagens van het type GCI waarvan de onderstellen een nieuwe opbouw kregen.

Hun gewicht bedroeg 25 t. De kast was 11,330 m lang (terwijl de totale lengte van het rijtuig 12,230 m bedroeg), 2,740 m breed en de radstand bedroeg 7 m.

Ze hadden twee toegangsdeuren en er waren 30 cellen in ondergebracht. Van deze rijtuigen hebben we geen plans gevonden.

Vanaf 1850 behoorden deze rijtuigen niet meer tot het park van de Belgische Staat - zij had wel het beheer - maar waren ze eigendom van het Ministerie van Justitie.

Deze celrijtuigen reden blijkbaar volgens een vaste dienstregeling waardoor Justitie haar "verzendingen" goed kon plannen en opvolgen.

In 1897 voorzag de omloop een inzet van 16 voertuigen, namelijk de 9206, 9208 t/m 9211 en 9214 t/m 9224.

In 1921 waren er 23 rijtuigen (de 9211 t/m 9233) in gebruik.

In de omloop van 1926 vinden we nog 15 voertuigen: de 9213 t/m 9215, 9218, 9219, 9222 t/m 9224, 9226 t/m 9230, 9232 en 9233.

In 1939 werden er nog maar vijf rijtuigen ingezet, namelijk de 71.001 t/m 71.004 en de 9230. Ze reden door het hele land waarbij ze opgenomen waren in de samenstelling van normale reizigerstreinen. Deze omloop wordt op het einde van het artikel gepubliceerd (GV = snel colli-transport, NB = Nord Belge, TT = lichte trein).

In 1945 waren nog slechts de rijtuigen 71.001 t/m 71.004 in dienst. Ze werden in 1947 buiten dienst gesteld en het beheer werd overgedragen aan het Ministerie van Justitie. Hiermee kwam een einde aan de inzet van deze bijzondere voertuigen.

Informatie over deze rijtuigen is zeer zeldzaam en jammer genoeg hebben we geen foto's gevonden.

Van harte dank aan Michel THIRY en Charles OCSINBERG voor hun gerespecteerde medewerking.

NR.	INDIENSTSTELLING	CONSTRUCTEUR	CAPACITEIT	GEWICHT	LENGTE	SCHRAPPING
?	-1844	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
?	-1847	?	?	?	?	?
9201	28-02-1951	?	16	?	6,120 m	?
9202	28-02-1951	?	16	?	6,120 m	?
9203	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9204	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9205	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9206	31-10-1861	De le Court, Morlanwelz	18	8,20 t	7,250 m	?
9207	-06-1866	De le Court, Morlanwelz	18	8,30 t	7,250 m	?
9208	-06-1866	De le Court, Morlanwelz	18	8,30 t	7,250 m	?
9209	20-03-1872	Verhaeghen	18	8,40 t	7,250 m	?
9210	20-03-1872	Verhaeghen	18	8,40 t	7,250 m	?
9211	04-12-1877	Verhaeghen	18	8,70 t	7,250 m	?
9212	04-12-1877	Verhaeghen	18	8,70 t	7,250 m	?
9213	08-04-1878	Verhaeghen	18	9,15 t	7,250 m	?
9214	08-04-1878	Verhaeghen	18	9,15 t	7,250 m	?
9215	06-11-1879	Verhaeghen	18	8,70 t	7,250 m	?
9216	29-06-1881	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9217	29-06-1881	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9218	29-04-1885	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9219	18-12-1888	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9220	18-12-1888	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9221	24-07-1889	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9222	24-07-1889	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9223	11-02-1891	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9224	11-02-1891	Verhaeghen	18	11,60 t	8,400 m	?
9225	18-05-1898	Verhaeghen	18	12,50 t	8,400 m	?
9226	18-05-1898	Verhaeghen	18	12,50 t	8,400 m	?
9227	23-07-1902	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9228	23-07-1902	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9229	23-07-1902	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9230	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	(1)
9231	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9232	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	?
9233	26-08-1903	?	18	13,17 t	8,400 m	?
71.001	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947
71.002	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947.
71.003	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947
71.004	-1930	?	30	+/- 20 t	12,230 m	1947

(1) tussen 1939 en 1945

rijtuig 71.001 (thuisstation Brussel-Zuid)

<i>maandag</i>	2592	Brussel-Z. 07.49	-	Tournai 10.59
	1197	Tournai 13.49	-	Gent-St.-P. 15.55
	2836	Gent-St.-P. 18.06	-	Oudenaarde 18.48
	2873	Oudenaarde 19.38	-	Gent-St.-P. 20.21
<i>dinsdag</i>	2896	Gent-St.-P. 10.40	-	Tournai 12.45
	2599	Tournai 12.48	-	Brussel-Z. 16.04
<i>vrijdag</i>	1176	Brussel-Z. 07.31	-	Quiévrain 09.47
	1187	Quiévrain 10.54.	-	Brussel-Z. 13.26
<i>zaterdag</i>	1708	Brussel-Z. 06.08	-	Charleroi-S. 07.27
	1235	Charleroi-S. 10.20	-	Brussel-Z. 11.16

rijtuig 71.002 (thuisstation Brussel-Noord)

<i>dinsdag</i>	1300	Schaarbeek 05.27	- Arlon 10.18
	911	Arlon 14.36	- Namur 17.48
<i>woensdag</i>	1304	Namur 09.00	- Heer-Agimont 09.59
	NB 1209	Heer-Agimont 10.46	- Namur 11.52
	907	Namur 13.45	- Brussel-L.W. 14.34
	19487	Brussel-L.W. 21.34	- Brussel-N. 21.44
<i>vrijdag</i>	TT2156	Brussel-N. 08.10	- Leuven 08.51
	3728	Leuven 10.01	- Hasselt 11.23
	333	Hasselt 12.06	- Lanaken 12.42
	334	Lanaken 14.41	- Hasselt 15.19
	1019	Hasselt 15.34	- Leuven 16.36
	4173	Leuven 16.52	- Brussel-N. 17.44
	leeg	Brussel-N.	- Schaarbeek

rijtuig 71.003 (thuisstation Brussel-Noord)

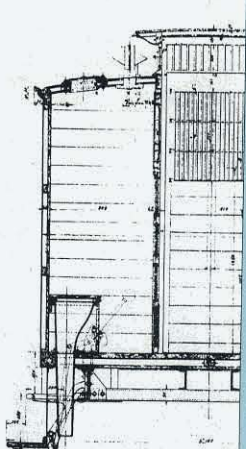
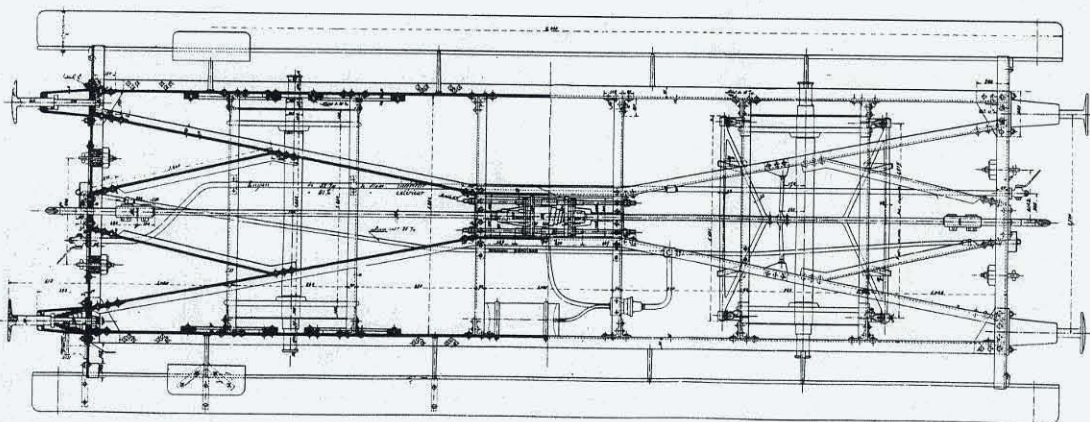
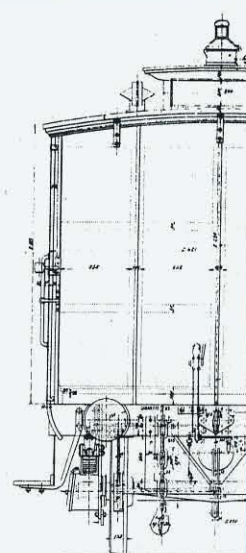
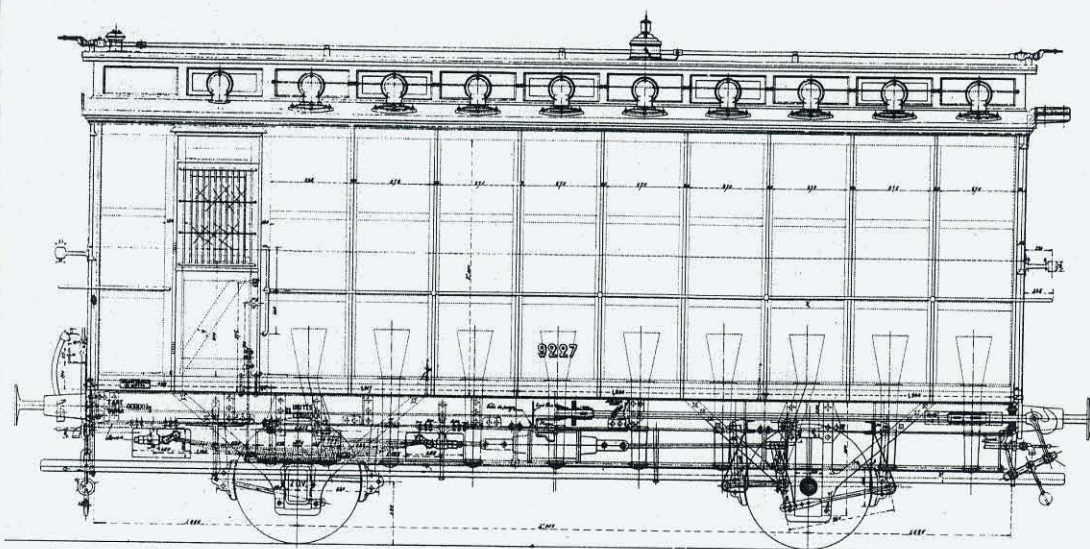
<i>zondag</i>	668	Brussel-N. 21.48	- Leuven 22.17
<i>+ woensdag</i>			
<i>maandag</i>	4111	Leuven 06.03	- Brussel-N. 06.46
<i>+ donderdag</i>	?	Brussel-N.	- Liège-G.
	1050	Liège-G. 11.56	- Herbesthal 13.05
	4175	Herbesthal 13.22	- Liège-G. 14.42
	659	Liège-G. 18.10	- Brussel-N. 19.48
<i>donderdag</i>	648	Brussel-N. 20.25	- Liège-G. 22.09
<i>vrijdag</i>	804	Liège-G. 07.51	- Blandain 10.43
	805	Blandain 15.30	- Liège-G. 19.42
	GV1	Liège-G. 22.39	- Schaarbeek 00.53
	leeg	Schaarbeek	- Brussel-N.
<i>woensdag</i>	1105	Brussel-N. 07.55	- Gent-St.-P. 09.03
	3233	Gent-St.-P. 09.41	- Brugge 11.13
	3238	Brugge 11.56	- Gent-St.-P. 13.21
	706	Gent-St.-P. 13.53	- Brussel-N. 14.53

rijtuig 71.004 (thuisstation Brussel-Noord)

<i>maandag + donderdag</i>	3111	Brussel-Noord	- Turnhout
	4248	Turnhout 11.09	- Antwerpen-C. 12.40
	4248	Antwerpen-C. 14.29	- Brussel-N. 15.47
<i>woensdag</i>	leeg	Brussel-N. 01.03	- Schaarbeek 01.17
	leeg	Schaarbeek 09.00	- Brussel-N. 09.22
	4227	Brussel-N. 09.38	- Antwerpen-C. 11.05
	1043	Antwerpen-C. 12.25	- Essen 13.05
	1046	Essen 14.12	- Antwerpen-C. 14.55
	4268	Antwerpen-C. 17.07	- Brussel-N. 18.31

rijtuig 9230 (thuisstation Gent-Sint-Pieters)

<i>donderdag</i>	606	Gent-St.-P. 07.19	- Leuven 08.41
	3728	Leuven 10.00	- Aarschot 10.23
	243	Aarschot 10.30	- Turnhout 11.39
	244	Turnhout 14.46	- Herentals 15.12
	3113	Herentals 15.26	- Antwerpen-C. 16.13
	4270	Antwerpen-C. 17.58	- Mechelen 18.40
	607	Mechelen 19.08	- Gent-St.-P. 19.56



**Celrijtuigen reeks
9216-9233**

De pauselijke rijtuigen

In 1857 schonk de spoorwegmaatschappij *Pio-Latina* een pauselijk rijtuig aan Zijne Heiligheid paus Pius IX. Deze maatschappij baatte de lijn van Roma naar de grens met het Koninkrijk Napels uit. Dit rijtuig werd ontworpen door Emile Trélat, een Franse architect en eveneens professor aan het "Conservatoire impérial des Arts et Métiers".

Dit rijtuig, zeer groot voor zijn tijd, is een echt architecturaal monument dat volledig uit gegalvaniseerde metalen panelen is opgebouwd, wat aan het materiaal een voornaam en streng voorkomen geeft. Het voertuig heeft twee draaistellen, wat in die periode zeldzaam was.

Het bestaat uit drie compartimenten die duidelijk van elkaar gescheiden zijn: een wachtkamer, een verhoogd salon waarin zich de pauselijke troon bevindt en een slaapkamer.

Het **Salon**, of eigenlijk de troonzaal, is aan de buitenkant versierd met drie gedeeltelijk vergulde en verzilverde figuren in bas-relief. Ze stellen het Geloof, het Martelaarschap en de Waarheid voor. Tussen deze figuren schittert het wapen van de Heilige Vader. Naast dit wapenschild vinden we een balkon vanwaar de paus zijn zegen over de bevolking kon uitspreken. Een versiering bestaande uit gevlochten gebladerte werd rond dit balkon en de deurlijsten aangebracht. De er in verwerkte druiven en specerijen symboliseerden de Eucharistie.

Boven het balkon werd een vliering aangebracht die versierd werd door de op koper geschilderde portretten van de apostelen. Dit geheel wordt bekroond door een eveneens uit gegalvaniseerd metaal bestaande sokkel (omgeven door laurierbladeren) waarop de met goud en edelstenen versierde pauselijke tiara prijkt.

De **slaapkamer**, die zich in het laatste compartiment bevindt, heeft aan de buitenzijde minder versieringen.

De **wachtkamer** wordt betreden langs een terras dat via een dubbele ijzeren trap kan worden bereikt.

Het interieur van het rijtuig is nog veel

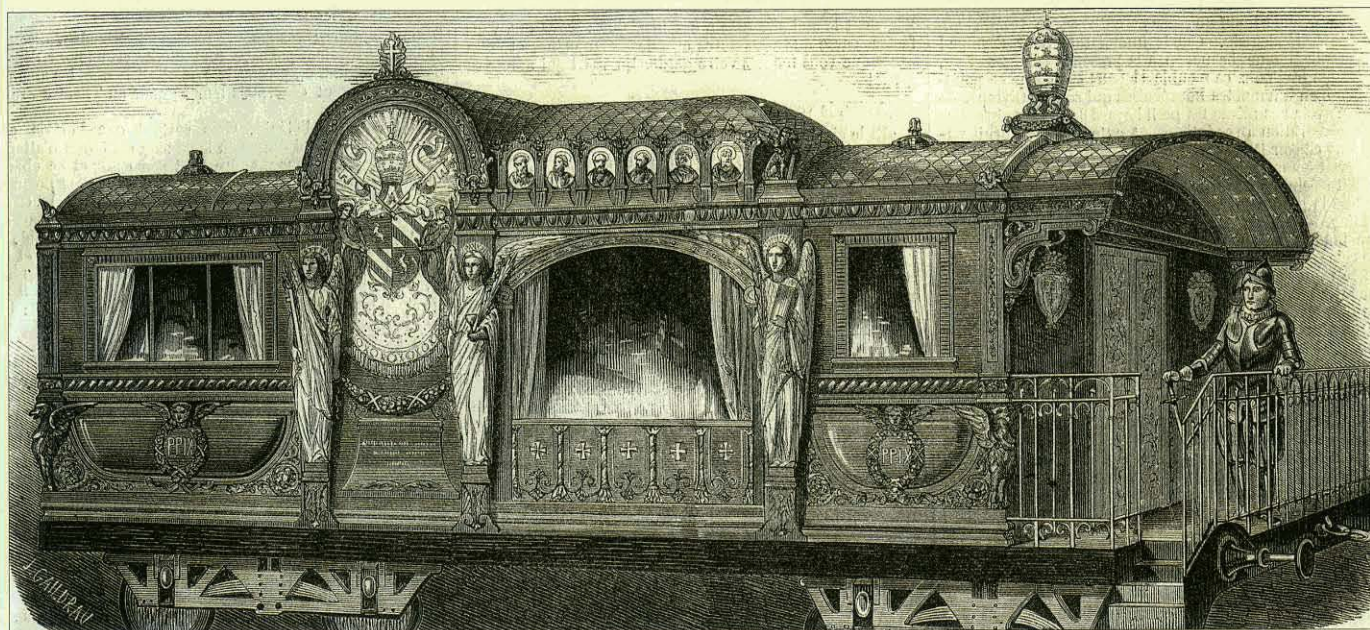
rijker gedecoreerd dan de buitenzijde. De kwaliteit van de gebruikte stoffen (vooral zijde en fluweel), de gouden versieringen en de schilderijen getuigen van een tot dan toe ongekende monumentale luxe.

De wachtkamer is gedecoreerd met beschilderde stoffen waarop religieuze motieven staan afgebeeld.

Rond de troon in het salon vinden we een afbeelding in de vorm van een halve ster waarop vanaf het plafond de vier evangelisten, Christus en de Heilige Maagd staan afgebeeld. Bovendien vinden we er de wapenschilden van de pauselijke steden die langs de spoorlijn Pio-Latina liggen. Tegenover de troon vinden we een fraai beeldhouwwerk van een gekruisigde Christus. Op de verschillende delen van het plafond zien we schilderijen van de kerken van Sint Pieter en Sint Paulus, van God die omringd wordt door engelen en tenslotte van twee meer wereldse onderwerpen die verwijzen naar de steun van de Kerk aan de moderne industrie: enerzijds de inzegening van een spoorlijn en anderzijds de wijding van een haven.



Een zicht op de rijk versierde troonzaal. Verzameling Robert FONTEYNE.



Het aan paus Pius IX in 1857 geschonken salonrijtuig. Verzameling Robert FONTEYNE.

Al deze composities, die zo fraai werden uitgewerkt met het penseel, en het beeldhouwwerk werden op een ondergrond van pastelkleurig doek aangebracht die het bekijken van het geheel een aangename ervaring maakt. De uit geëmailleerd brons gemaakte bijkomende decoraties zorgen voor de verlichting. De meubels in dit salon bestaan uit de troon, een divan, twee stoelen en een tafel waarop zich een rijk versierd exemplaar van de pauselijke bul over de Onbevleete Ontvangenis bevindt.

De slaapkamer valt op door haar strenge inrichting, die hoofdzakelijk uit met ivoor ingelegd ebbenhout bestaat. Boven een bidstoel, die uit hetzelfde materiaal bestaat, bevindt zich een schitterend schilderij van de Maagd Maria.

M. Ducros, hoofdingenieur van openbare werken en directeur van de maatschappij Pio-Latina, had het talent om de juiste kunstenaars en technici voor de bouw van het pauselijk rijtuig te selecteren. Alle werken werden uitgevoerd in de werkplaats van de spoorwegmaatschappij.

Het rijtuig werd gebouwd door de "Compagnie générale des matériels de chemin de fer" te Paris. Het werd per schip overgebracht naar Roma, eerst via de kanalen van de Saône en de Rhône tot Marseille en vervolgens over zee naar Civitavecchia. De laatste etappe ging via de Tiber tot Roma.

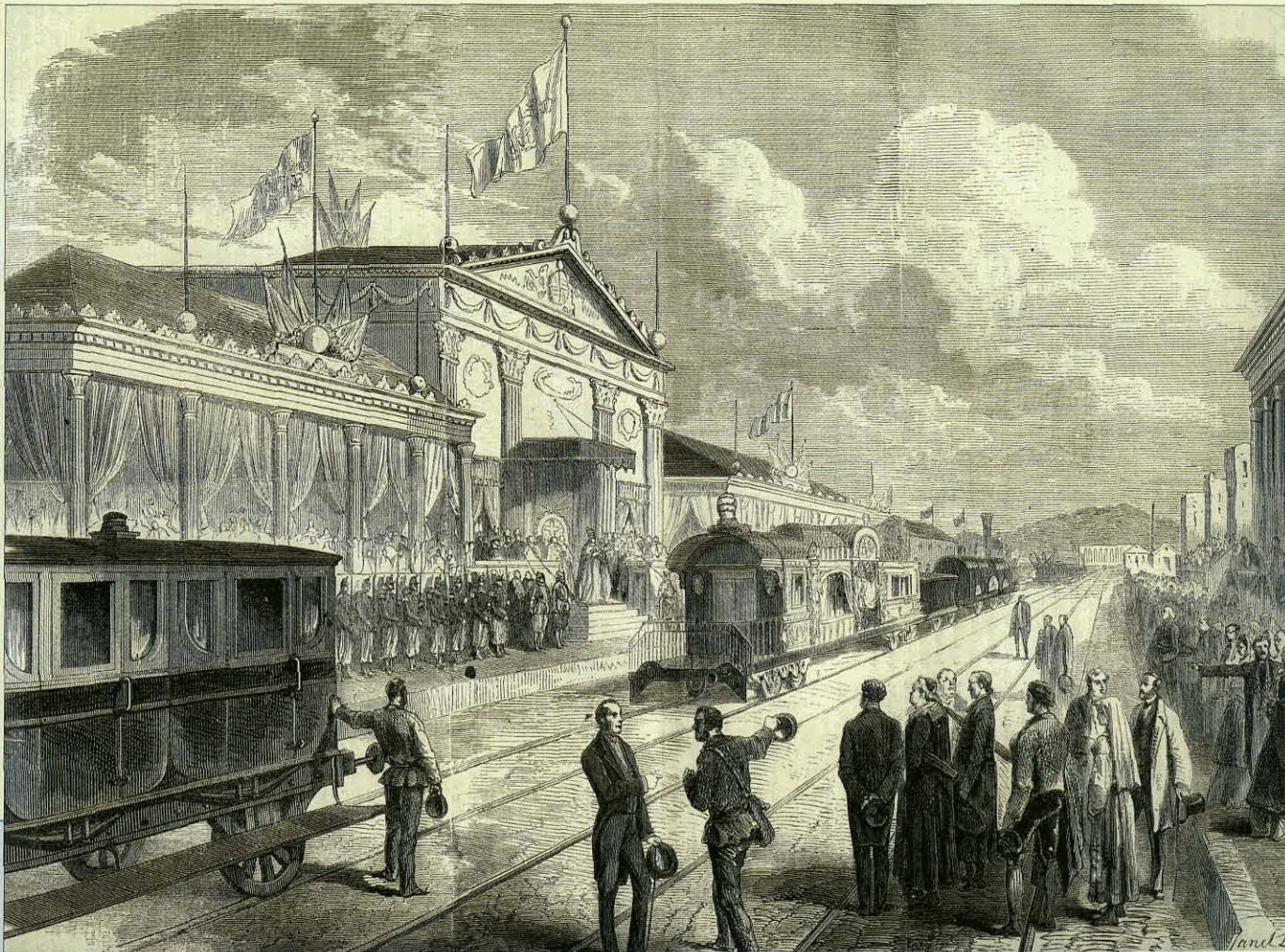
In dezelfde periode werden twee andere rijtuigen ter beschikking van Pius IX gesteld. Deze tweeassige voertuigen werden geschonken door de Pio-Centrale (die de lijn Roma - Bologna bouwde). Het eerste rijtuig had een balkon van waarop de paus zijn zegen kon uitspreken. Het tweede rijtuig werd ingericht als appartement en beschikte over een troonzaal, een kamer en een kleine badkamer. Beide voertuigen werden steeds samen ingezet. De drie pauselijke rijtuigen waren in

1870 al niet meer in gebruik. Ze werden afgesteld in een loods nabij het station Roma Termini waar ze langzaam verkommerden en het slachtoffer van diefstal werden. In 1909 beslisten de Italiaanse staatsspoorwegen om de drie rijtuigen te restaureren. Ze werden nadien tentoongesteld in het museum van het kasteel San Angelo en vervolgens in het Cerchi-museum te Roma. Sinds 1951 bevinden ze zich in het Braschi-paleis, waar ze nog steeds bewonderd kunnen worden.

Het is interessant te weten dat er ook nu nog een "pauselijke spoorweg" bestaat tussen het station Roma San Pietro (aan de lijn Roma - Viterbo) en het Vaticaan. Deze verbinding is 863 m "lang" en ze komt het Vaticaan binnen langs een grote, 16,7 m brede, boog die in de omwalling werd geboord. Deze boog wordt afgesloten met een metalen poort die maar liefst 35,5 ton weegt. Het eindpunt bevindt zich in de tuinen van Vaticaanstad, vlakbij de Sint-Pietersbasiliek. Het station kreeg de naam "Stazione Città del Vaticano". Deze spoorlijn werd aangelegd als gevolg van het afsluiten van het verdrag van Lateranen in 1929. De opening vond plaats op 2 oktober 1934. Er moest een 143 m lang viaduct met acht bogen worden gebouwd. Het station wordt zelden gebruikt: af en toe worden goederenwagens geplaatst en zeer uitzonderlijk komt er een trein met pelgrims aan. Johannes XXIII was de eerste paus die er gebruik van maakte: op 4 oktober 1962 vertrok hij per trein naar Assisi. Johannes-Paulus II, die honderden vliegtuigreizen heeft gemaakt, nam er slechts twee keer de trein: op 8 november 1979 naar het station Roma-Salario om er het personeel te bezoeken en op 24 januari 2002 op bedevaart naar de basiliek van Santa Maria degli Angeli in Assisi naar aanleiding van de werelddag voor de vrede.

Het Vaticaan heeft nooit over eigen rollend materieel beschikt.

Op 27 januari 1862 werd het eerste baanvak van de lijn naar de grens met het Koninkrijk Napels (Roma - Velletri, 42 km) ingehuldigd. Door het slechte weer vaardigde paus Pius IX (die zich zorgen maakte over zijn gezondheid), zijn kapelaan, de aartsbisschop en prins van Hohenlohe af om in zijn naam de spoorlijn en het rollend materieel in te zegenen. Het pauselijk rijtuig staat voor de eretribune. De volledige Italiaanse adel nam deel aan dit grote evenement. Onder de talrijke eregasten bevonden zich Belgische en Spaanse ministers en de Franse ambassadeur. De trein vertrok vervolgens naar Velletri en was omstreeks 19.00 terug in Roma. De grensstad Ceprona zou op 1 december van hetzelfde jaar worden bereikt. Verzameling Robert FONTEYNE.



DENDERMONDE

Gisteren



FOTO 116-114 ↑ - FOTO 116-115 ↓ We staan hier in het begin van 1972 op de brug die het station van Dendermonde overspant aan de uitrit kant Brussel. Twee treinen rijden tegelijkertijd het station binnen. Links sleept de 5954 van de stelplaats Antwerpen-Dam de semi-directe trein 2054 Antwerpen-Centraal - Mechelen - Gent - Lille. Rechts zien we de 4328 (nu de ES409 van ES Mons) van de stelplaats Schaarbeek met de omnibus 9947 Brussel-Zuid - Dendermonde. In de achtergrond zien we lijn 57 Dendermonde - Lokeren naar links afbuigen. De foto onderaan dateert van 18 april 2013. Het sporenplan is nauwelijks veranderd maar alle lijnen werden geëlektrificeerd: Mechelen - Schellebelle (lijn 53) en Dendermonde - Lokeren (lijn 57) werden op 20 maart 1983 onder spanning gezet terwijl Dendermonde - Jette (lijn 60) vanaf 17 mei 1981 elektrisch bereden kon worden. Het Desiro-motorstel 08006 komt met de stoptrein 1561 Geraardsbergen - Dendermonde aan op zijn eindbestemming.
Foto's Julien CASIER, verzameling TSP - Wim DE RIDDER.

Vandaag





De mooiste plekjes in België

Hennuyères

96

Vanuit Brussel is er net voor het station van Hennuyères een mooie fotoplaats. Per uur passeren er vijf reizigerstreinen: de IC F Liège-Guillemins - Quiévrain (trek/duwstellen gesleept door een 18 of een 27 en motorstellen type AM96), de IR j Brussel-Nationale-Luchthaven - Quévy (trek/duwstellen gesleept door een 18 en motorstellen type "Break" of AM96), de IR l Louvain-la-Neuve-Université - Binche (vierledige motorstellen reeks 800 en treinen met M6-rijtuigen die door twee locomotieven reeks 18 worden ingesloten) en twee stoptreinverbindingen per uur (klassieke motorstellen en Desiro's). Deze basisdienst wordt op werkdagen aangevuld met een groot aantal P-treinen tijdens de ochtend- en avondspits. Het goederenverkeer bestaat uit een aantal treinen naar Monceau, Quenast, Clabecq en de haven van Antwerpen.

↑ **FOTO 116-116** Op 17 april 2013 bestaat de IR j 3733 Brussel-Nationale-Luchthaven - Quévy uit een stam M6-rijtuigen die ingesloten wordt door de 1871 en de 1837. Serge MARTIN.

↓ **FOTO 116-117** Op 25 april 2013 zien we de trein 57201 Monceau - Antwerpen-Noord. Serge MARTIN.



FRANKRIJK: 1Bt Cockerill Chemin de Fer Saint-Quentin - Guise

Le Chemin de Fer Saint-Quentin - Guise (in de Aisne) bezat een reeks van 11 1Bt-locomotieven, die gebouwd werden door Cockerill tussen 1900 en 1907. Ze werden vooral in de reizigersdienst gebruikt. Hieronder vindt u een lijst van deze machines, geordend volgens het Cockerill-bouwnummer:

- 2218 / 1900 - Saint-Quentin - Guise nr. 32
- 2219 / 1900 - Saint-Quentin - Guise nr. 33
- 2220 / 1900 - Saint-Quentin - Guise nr. 34
- 2254 / 1905 - Saint-Quentin - Guise nr. 35
- 2498 / 1905 - Saint-Quentin - Guise nr. 36
- 2563 / 1907 - Saint-Quentin - Guise nr. 37
- 2564 / 1907 - Saint-Quentin - Guise nr. 38
- 2565 / 1907 - Saint-Quentin - Guise nr. 39
- 2752 / 1910 - Saint-Quentin - Guise nr. 41
- 2753 / 1910 - Saint-Quentin - Guise nr. 42
- 2754 / 1910 - Saint-Quentin - Guise nr. 43

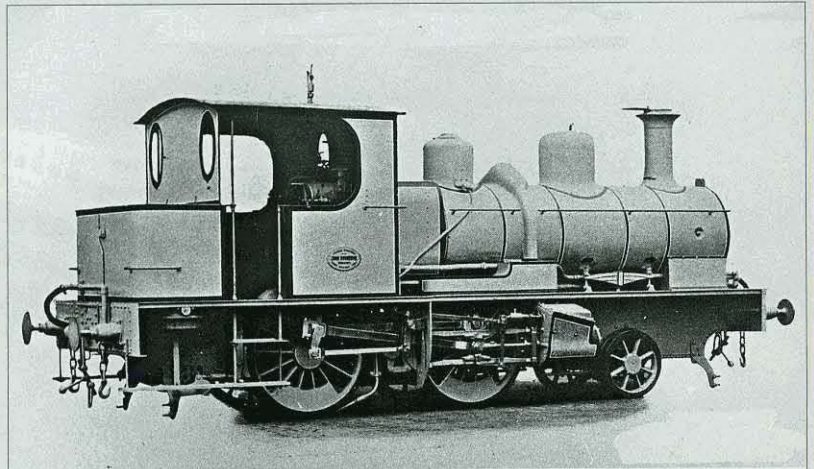
In 1922 werd de spoorwegmaatschappij opgenomen in de *Compagnie des Chemins de Fer Secondaires du Nord-Est*, die op haar beurt werd overgenomen door de *Régie des Transports de l'Aisne* op 1 januari 1952.

→ *Locomotieven nr. 37 (Cockerill 2563) en 39 (Cockerill 2565) staan uitgeweken in het depot van Montcornet op 4 oktober 1958.*

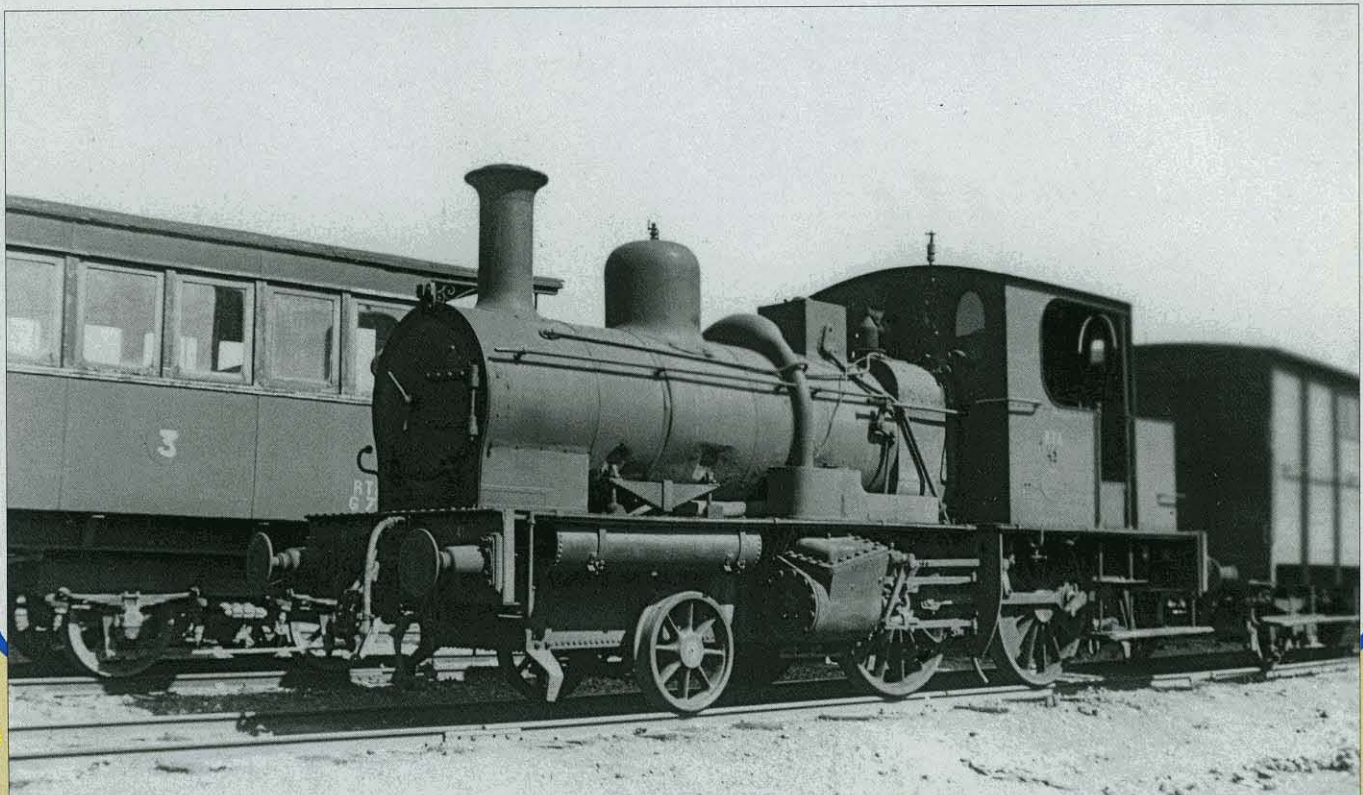
Foto: H.G. HESSELINK, verzameling TSP.

↓ *Op 29 juni 1957 wacht machine nr. 41 (Cockerill 2752) op de toelating tot vertrek te St-Quentin.*

Foto H.G. HESSELINK, verzameling TSP.



↑ Foto van één van de locomotieven die bestemd waren voor de maatschappij Saint-Quentin - Guise, afkomstig uit een Cockerill-catalogus. Verzameling Jean-Pierre TEUGELS.



GROOT-BRITTANNIË: Bt La Meuse Bredgar & Worens Hill Railway



In het toeristische museum van de *Bredgar & Worens Hill Railway* te Kent bevindt zich een kleine Bt voor een spoorbreedte van 750 mm, gebouwd door La Meuse in 1929 onder het nummer 3355.

Deze machine is afkomstig van de *Société Générale Métallurgiques* uit Hoboken. De fabriek bezat in totaal vier locomotieven van dit type:

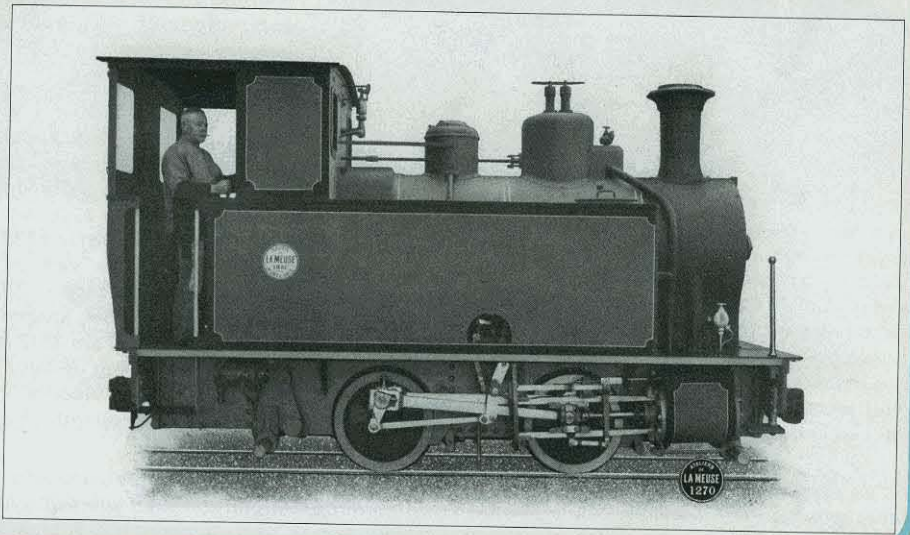
- La Meuse 3242 / 1926;
- La Meuse 3243 / 1929;
- La Meuse 3355 / 1931;
- La Meuse 3446 / 1931.

De machines, die 16 ton wogen en een wielbasis van 1,250 m hadden, konden boogstralen aan van 10 m. De wielen hadden een diameter van 0,720 m.



↑ Locomotief La Meuse 3355, tentoongesteld in het museum van de *Bredgar & Worens Hill Railway*, 1 september 2002. Foto Philippe VERELST.

→ Een foto van een locomotief van hetzelfde type, uit de catalogus van La Meuse uit 1934. Verzameling TSP.



FRANKRIJK: wagen voor kali-transport

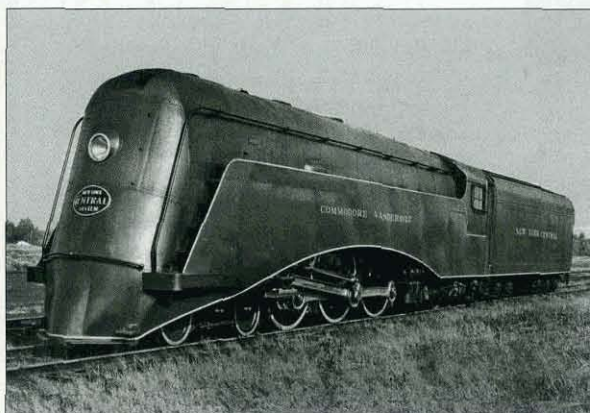
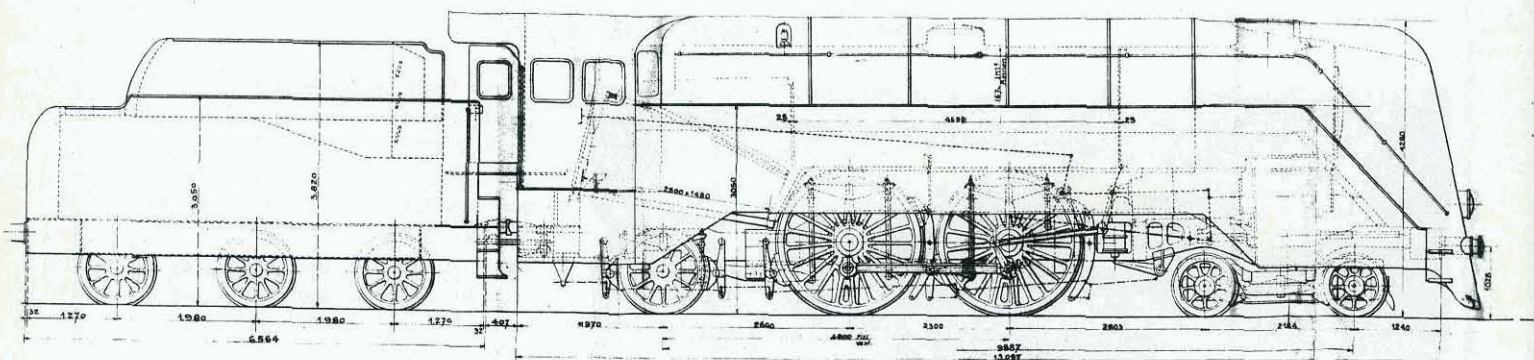
De *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* leverden aan de *Société Commerciale des Potasses d'Alsace* uit Mulhouse tremelwagens voor het transport van kali.

Deze voertuigen hadden een capaciteit van 67 m³, goed voor een lading van ± 49 t. Hun ledige massa bedroeg ± 23,7 t.

De wagen met SNCF-nummer SWyw 7548245P, onmiddellijk na de constructie gefotografeerd bij de uitgang van de fabriek te Nivelles. Foto AMN Nivelles, verzameling TSP.



75 jaar geleden...



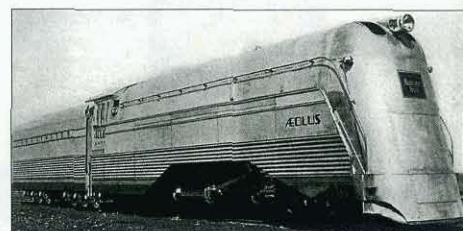
↑ Dit had onze type 12 kunnen zijn. Tussen 1927 en 1931 nam de New York Central Railroad (NYC) een reeks van 153 "Hudson"-locomotieven (2C2) in dienst, die gebouwd werden door ALCO (NYC type J-1 nrs. 5200 t/m 5352). Deze machines van 159,7 t (zonder tender), waarvan 84,8 t adhesiegewicht, leverden een vermogen van 3950 pk. De 5344 maakte deel uit van de subklasse J-1e (nrs. 5285 t/m 5344), werd gedoopt tot "Commodore Vanderbilt" en voorzien van een speciale beplating.

↑ De zes Atlantic-locomotieven van het type 12 werden in 1939 in dienst genomen. De NMBS had in 1938 al een voorontwerp gemaakt van het plaatwerk. Dit project was geïnspireerd op het plaatwerk van locomotief 5344 "Commodore Vanderbilt" uit de klasse J-1e van de New York Central Railroad, alsook op locomotief 4000 "Aeolus" uit de klasse S-4A van de Chicago, Burlington & Quincy Railroad. Uiteindelijk werd het plaatwerk van de Franse ontwerper André Huet uitverkoren.

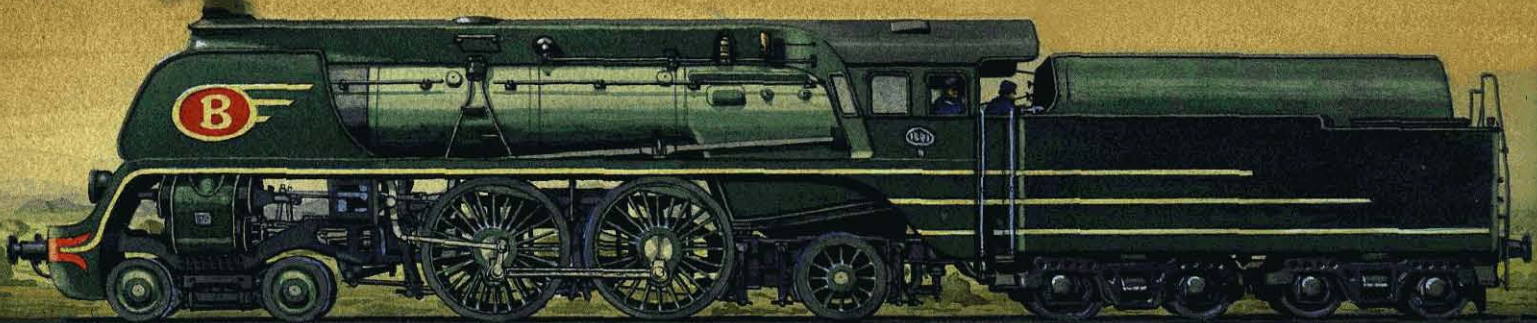
We publiceren de tekening van het NMBS-voorontwerp, gedateerd op 5 februari 1938. Ook het plaatwerk van de tender verschilde van hetgene dat uiteindelijk werd gebouwd.

Verzameling Maurice HENEQUIN / TSP.

→ De 4000 "Aeolus" van Chicago, Burlington & Quincy Railroad maakte deel uit van een reeks van 12 "Hudson" in 1930 gebouwd door Baldwin. Een 13de machine werd gebouwd in 1935 in de werkhuizen van de spoorwegmaatschappij. Zij werden het type S-4, kregen de nummers 3000 t/m 3012 en wogen zonder tender 177,5 t (adhesiegewicht 94 t). In 1937 kreeg de 3002 een beplating, werd vernummerd naar 4000 en kreeg de naam "Aeolus". Zij bevindt zich nu in een privé-museum te La Crosse (Wisconsin), maar de beplating werd verwijderd.



↓ Een ander ontwerp van de beplating voor het type 12, waarbij de fantasie de vrije loop kreeg. Het ontwerp is van G. SAELENS. Het is een mengmoes van verschillende stroomlijnbeplatingen die toen werden gebruikt. Verzameling Phil DAMBLY / TSP.



25 jaar geleden...



FOTO 116-118 ↑ - **FOTO 116-119** ↓ In 1988 werd de 4604 verkocht aan een ULM-club uit Isières om er als clublokaal te dienen. Hij werd overgebracht op 9 september 1988. Het transport gebeurde in twee etappes: van Ath tot Isières werd de motorwagen gesleept door een locomotief van de reeks 62. Ter hoogte van de overweg te Isières werd de kast door twee kranen opgelicht en op een oplegger voor wegtransport geladen. Per vrachtwagen kwam de 4604 dan uiteindelijk bij de ULM-club terecht. Foto's Christian DOSOGNE, verz. TSP.

FOTO 116-120 → De 4604 staat nog steeds in Isières, zoals we hier zien op 22 juni 2012. Maarten SCHOUBBEN.



