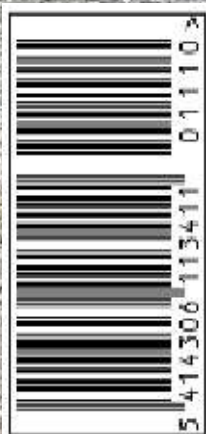


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 111 - OKTOBER 2012 - € 9,00
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

Toerisme en Spoorpatrimonium

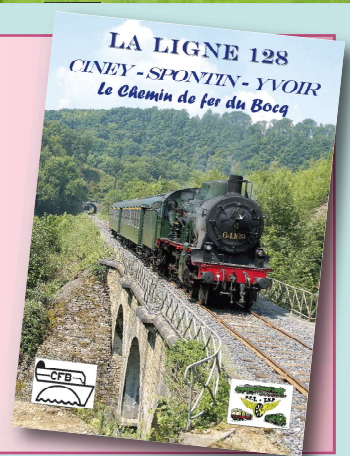
Voorwoord

Er zijn geen woorden om het succes en vooral de kwaliteit van het Groot Stoomspektakel op "Le Chemin de fer du Bocq" te beschrijven: gewoon GRANDIOS! Oordeel zelf: er kwamen vijf stoomlocomotieven in actie, waarvan één afkomstig uit Nederland en één uit Luxemburg. De blokposten waren bemand, zodat we drie treinen tegelijkertijd konden inzetten. Er was speciale animatie voor kinderen, miniatuurtreinen en vooral de deelname van Crossrail. Deze privéoperator had de overbrenging van de Nederlandse stoomlocomotief op zich genomen en gaf ons bovendien de toelating om hun Class 66 in te zetten voor het slepen van reizigerstreinen op onze toeristische lijn!

De belangstelling overtrof eveneens alle verwachtingen: meer dan 10.000 bezoekers - toeristen en liefhebbers- bezochten onze locomotieven, onze TSP-Boetiek en het buffet. Dit alles onder een stralende zon. Maar het organiseren van dergelijke succesvolle manifestatie is niet mogelijk zonder de bereidwillige inzet van talrijke vrijwilligers. Meer dan 80 medewerkers kwamen in actie waardoor in alle veiligheid kon worden "gestoomd" op deze prachtige lijn. Zij maakten deze dagen tot een grandioos succes.

Langs deze weg wil ik allen die aan dit evenement hebben meegewerkt van harte danken, iets wat ik op dat ogenblik niet persoonlijk kon doen.

Baudouin DIEU - Voorzitter:



Zoekertjes

Privéadvertenties:

abonnees gratis (maximum 10 lijnen zonder foto's of tekeningen). Voor niet-abonnees: € 3 voor 5 lijnen. Per bijkomende lijn wordt er € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen: € 15 per stuk.

TE KOOP: au fil du rail - IV - la voie ferrée - les règles de sécurité (2de hands) Uitgave van 1947 - Voorwoord van H. Wauthez-Le-grand. Vraagprijs: 50 euro + verzendkosten. E-mail: Nijs.Rudy@pandora.be

TE KOOP: locomotief HO type 7 van Jocadis; tijdschriften Rail Revue vanaf 1985 tot nr. 49. Contacteer Jozef Van Mol: e-mail: jozef.van_mol@skynet.be

GEZOCHT: dia's van de locomotieven 2013, 2020, 6213, 6313 in groene livree en 2024, 2025 in gele kleurstelling. Contacteer: sncb.2013@gmail.com

Rechtzettingen

OP DE BAAN 110

- **pagina 65:** de foto's van het museum te Haifa in Israël dateren van **15-11-2011** en niet van 11-11-2011.
- **pagina 54:** de foto onderaan toont de WCAM3-21943 en niet de WCAM1.
- **pagina 23:** Foto boven toont 1181 "Riviera - Flandres" Vintimiglia - Brussel - Amsterdam. Het eerste rijtuig is een **MU**, het tweede een **T2**.

TSP-agenda

- **Zaterdag 6 oktober:** TSP-reis "Ontdekkingstocht door onze regio's II".
- **Zaterdag 1 december:** ruilbeurs in ons museum te Saint-Ghislain - zie middenkatern.



L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl) organiseert een grote modelbouwtenoonstelling op zaterdag 3 en zondag 4 november, van 9 tot 17 uur, in hun lokaal: rue de la Gare 77, BE-4102 Ougrée. Toegang: 3 euro. Info: www.alaf.be ☎ : +32 (0)479 32 41 72.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, AMSAC, Sergey BADENKIN, Alain BAUWIN, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Raf en Bert BONTE, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Eric CORNU, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Michel DE ESCH, Bart DE WOLF, Christian DOSOGNE (†), André GYSEL, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Daniel LACROIX, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Pierre LEMAL, Claude MASSAR, Anne-Marie MASSARD, NBDS, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, PESA, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Hagen SCHILDER, Maarten SCHOUBBEN, Armand SCHMIT, Ron SMITH, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VANDEBURIE, Gerben ZILVERENTANT.

OP DE BAAN

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

Adres

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

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

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2012

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

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

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

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

Contacteer dan:

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

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

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

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

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 111 - OKTOBER 2012

inhoud



4

Het groot stoomspektakel



20

Reeks 26, het einde deel 3



30

De reeks 82 van OSR in Strasbourg



38

Het station Mons

2 Voorwoord

4 News TSP

4 *het groot stoomspektakel*

14 Belgische actualiteit

14 *statistieken - locomotieven*

20 *reeks 26: het einde (deel 3)*

30 *de reeks 82 te Strasbourg*

34 *schrappingen*

36 *varia*

38 Het station Mons

50 Ex-NMBS-rijtuigen

51 Toerisme

52 Privéoperatoren

54 Buitenlandse actualiteit

54 *Tsjechië - Nederland*

56 *Noorwegen - Oostenrijk*

57 *Slowakije*

58 *Frankrijk*

59 *Tsjechië - Slowakije - San Marino*

60 *Rusland - Wit-Rusland - Italië*

61 *Luxemburg*

62 Er was eens...

64 Dit is Belgisch

65 De mooiste plekjes

66 De brug van Kaaskerke

ACHTERPAGINA

De 65.018, eigendom van SSN, nam actief deel aan ons stoomfestival op "le Chemin de fer du Bocq" op 11, 12 en 15 augustus. Zij overschrijft hier de Bocq tussen de tunnels van Lèche en Durnal. 11 augustus 2012. TSP/CFB.

De 110-01 De 65 018 van SSN was de grote ster op ons Groot Stoomspektakel op de CFB. Hier staat zij naast onze P8 te Spontin op 11 augustus 2012. TSP/CFB.

Groot stoomspektakel



FOTO 110-02 Op 11 augustus sleepte de "Energie 507" een trein naar Braibant. De 65 018 fungeerde als opdruklocomotief.
TSP-CFB.

Nooit eerder werd een titel zo goed gekozen om de sfeer weer te geven op de Bocqspoorlijn op 11, 12 en 15 augustus!

Zoals een dirigent regelden de onderstationschefs te Spontin en te Dorinne het rangeren en het samenstellen van de treinen zoals ze maanden vooraf geprogrammeerd werden. De spelers waren deze keer de bedienaars van de wissels, de rangeerders, de biljettenverkopers, de treinchefs, stokers en machinisten die de opdrachten stipt opvolgden met een punctualiteit de beste spoorwegmaatschappijen waardig.

De spelers:

- De *Pruisische P8* – 64.169 van TSP die we u niet meer hoeven voor te stellen en die één van de locomotieven was die toestemming kreeg om treinen tot in het station van Ciney te slepen.
- De locomotief "Energie 507" (bouwjaar 1946) uit de verzameling Thiel - Boon, die verblijft bij AMTF (Association des Musées et Tourisme Ferroviaires), de vereniging die de

toeristische lijn "Train 1900" Pétange - Fond-de-Gras - Rodange uitbaat.

- De Canadese 29.013 van de NMBS-Holding.
- De Poolse *Tkh 5387* gebouwd in 1959 om diensten op industrieterreinen te leveren, wordt momenteel bewaard door het StoomCentrum Maldegem.
- De gastloc was de Duitse 65 018 van Stoom Stichting Nederland. De BR 65 van de BD werd gebouwd door Krauss-Maffei: een eerste reeks van dertien werd geleverd in 1951 (65 001 t/m 65 013). Een tweede reeks van vijf (65 014 t/m 018) werd gebouwd in 1955-1956. Deze indrukwekkende 1D2t maakte deel uit van een groots order van de DB voor het bouwen van nieuwe stoomlocomotieven in 1950, waaronder ook de BR 23 (1C1) en BR 66 (1C2t). De BR 65 was ontworpen voor het slepen van zware reizigerstreinen in de voorsteden. Zij weegt 107,6 t,

heeft een vermogen van 1480 pk en haalt een snelheid van 85 km/h. De 65 018 (Krauss-Maffei 17897/19556) kwam in dienst in Essen Hbf op 17 oktober 1956 en werd te Aschaffenburg geschrapt op 8 juli 1973. Zij kwam opnieuw in dienst bij SSN in 1998.

- Een verrassing was de *PB03*, een locomotief van de *Class 66*, gebruikt door Crossrail, die ook de BR65 uit Rotterdam naar Spontin bracht. De locomotieven *Class 66* werden gebouwd te Canada van 1998 tot 2004 in 381 exemplaren. Ze worden gebruikt door verschillende spoorwegoperatoren in het Verenigd Koninkrijk, in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland.

Het spektakel:

Twee rijtuigstammen (K en L), die de ganse dag pendelden tussen Ciney, Spontin en Purnode werden gesleept door telkens een andere samenstelling van verschillende locomotieven. De verschillende machines bevonden zich afwisselend op kop, dan weer achteraan of



in dubbeltractie.

Op bepaalde ogenblikken konden losse locomotieven gezien worden ergens tussen Ciney en Spontin of tussen Spontin en Dorinne-Durnal. Het ging dan om een terugrit naar het vertrekstation nadat ze een trein hadden opgeduwd.

Om de liefhebbers van de Class 66-locomotieven te plezieren werd deze ingezet om een stam reizigerstreinen van Spontin naar Ciney te slepen. Het ging om een Belgische première voor deze locomotieven.

De Bocqlijn heeft een uitzonderlijk mooi decor voor dit spoorweggebeuren. De hellingen van 16 mm/m die 80% van de totale lijn uitmaken, de tunnels, viaducten en de stations maken dit gebeuren nog indrukwekkender! De stations waar de treinen elkaar kruisen met hun spoorwegaansluiting uit vervlogen tijden, zoals dat van Spontin met haar Siemens blokpost en haar mechanische seinen die recent in gebruik werden genomen, of Dorinne-Durnal waar de tijd bleef stilstaan in 1950 en waar de onderstationchef het verkeer over de wissels beveiligd met rode, gele of groene vlaggen.

De grote finale was het vertrek van de laatste trein van Spontin naar Ciney op woensdagavond: twee locomotieven op kop (de "Energie 507" en de 64.169) en twee opdruklocomotieven (de TKh 5387 en de 65 018). De toeschouwers kregen waar voor hun geld door vanaf het talud het vertrek van dit konvooi te aanschouwen.

De bezoekers:

Duizenden bezoekers namen plaats aan boord van één van de treinen tijdens deze drie rijdagen. Het werd een absoluut record sedert de 20 jaar dat de CFB wordt uitgebaat.

Op zondag en op woensdag was de toeloop zo groot dat beslist werd een derde stam, die als reserve stond te Purnode, in te zetten. Deze korte rijtuigstam, die bestond uit twee rijtuigen van Duitse origine, wordt bewaard door de SSN. Zij kwam samen met de 65 018 aan op vrijdag 10 augustus. 's Namiddags kruisten de treinen elkaar te Spontin en te Dorinne-Durnal.

De voorgestelde animaties te Spontin en Dorinne-Durnal lieten de bezoekers toe zich even te ontspannen of te verfrissen in afwachting van een volgende trein.

Medewerkers achter de schermen:

80 vrijwilligers, waarvan sommigen occasioneel meewerkten, waren gans het weekend aanwezig om de 50 posten in te nemen, zowel op technisch als op administratief vlak. Een dikke **dank u wel** aan allen, want alles is perfect verlopen, ondanks het overvolle programma.

→ **Een uitzonderlijke toeloop van toeristen in het station Ciney met een onthaalstand op het perron. Infrabel en B-Holding waren bevoorrechte partners bij deze manifestatie.** TSP/CFB.



FOTO 110-03 ↑ Op 11 en 12 augustus pendelde een smalspoortreintje (600 mm) over een korte afstand voor het station Dorinne-Durnal. TSP/CFB.



FOTO 110-04 ↑ De laatste trein met bestemming Ciney werd gesleept door twee stoomlocomotieven, versterkt met twee opdruklocomotieven. Vertrek vanuit Spontin op 15 augustus 2012. TSP/CFB.





FOTOTHEMA 111 De locomotief "Energie 507" uit de verzameling Thiel - Boon, die verblijft bij AMTF (Association des Musées et Tourisme Ferroviaires), de vereniging die de toeristische lijn "Train 1900" Pétange - Fond-de-Gras - Rodange uitbaat, was voor een tweede maal te gast. Deze locomotief werd reeds beschreven in ODB 99 pagina 8. Spontin, 11 augustus 2012. TSP/CFB.

FOTOTHEMA 111 Voor de viering van 20 jaar "le Chemin de Fer du Bocq", werd de Poolse machine TKh 5387 (zie ODB 99 pagina 9) van Stoomcentrum Maldegem gehuurd en werd zij elke zaterdag en zondag ingezet tijdens de maanden juli en augustus. Spontin, 11 augustus 2012. TSP/CFB.

DE VIER





GASTEN

FOTOTHEMA 111 De 29.013 was eveneens aanwezig op 11 en 12 augustus. Op 11 augustus beklimt zij de bekende helling - een S-bocht - tussen Spontin en Senenne en rijdt naar Ciney. De trein wordt opgedrukt door de "Energie 507". Vermits er zware hellingen zijn op de lijn, werden bijna alle treinen opgeduwd tussen Purnode en Spontin en tussen Spontin en Braibant. Een onvergetelijk spektakel. TSP/CFB.

FOTOTHEMA 111 De indrukwekkende 65 018 (ex-DB) van Stoom Stichting Nederland (SSN) was ongetwijfeld de grootste vedette van dit festival. Spontin, 11 augustus. TSP/CFB.





FOTOTHEMA 111 Gedurende drie dagen hoorde men in de Bocqvallei enkel zware cilinderslagen en stoomfluiten. Vertrek vanuit Dorinne van de "Energie 507", opgedrukt door de TKh 5387. TSP/CFB.

FOTOTHEMA 111 Door de uitzonderlijke toeloop van toeristen en treinliefhebbers werd een derde rijtuigstam ingezet tussen Spontin en Purnode. Deze bestond uit twee ex-DB-rijtuigen die nu eigendom zijn van de SSN. De rijtuigen waren ingesloten tussen de TKh 5387 en de 7305. Durnal, 12 augustus 2012. TSP/CFB.





FOTOTHEMA 111 De 65 018 bij vertrek te Dorinne richting Spontin. Links de bijkomende rijtuigenstam die pendelde tussen Spontin en Purnode. Deze stam bestond uit twee ex-DB-rijtuigen van SSN, ingesloten tussen de TKh 5387 en de 7305. TSP/CFB

FOTOTHEMA 111 De 65 018 sleept alleen en op vol vermogen een trein bestaande uit vier rijtuigen. Het SSN-personeel was onder de indruk van de prachtige en overweldigende natuur langs de CFB. Durnal, 12 augustus 2012. TSP/CFB.





FOTOTHEMA 111 ↑ *De “Energie 507” verlaat op volle kracht de tunnel van Purnode op 15 augustus 2012. TSP/CFB.*

FOTOTHEMA 111 → *De 29.013 verlaat Spontin in de richting Ciney op 11 augustus 2012. TSP/CFB.*

FOTOTHEMA 111 ↓ *Onze P8 nabij Spontin-Sources op 11 augustus 2012. TSP/CFB.*







FOTOTHEMA 111 Een verrassing op de lijn: de PB03 van Crossrail. Deze privéoperator (ex-DLC) stond in voor de overbrenging van de 65 018 van SSN vanuit Roosendaal naar Spontin. Tijdens een tussenstop te Schaarbeek werden nog zes rijtuigen van TSP en NMBS-Holding in de trein opgenomen. Het konvooi verdwijnt weldra in de kloof van Sovet op 10 augustus 2012. TSP/CFB.

FOTOTHEMA 111 Tussen de ritten door, werden een of twee locomotieven aan het publiek getoond in het station Spontin. Bovendien had Crossrail nog een stand aan het station. TSP/CFB, 11 augustus 2012.





FOTOTHEMA 111 De PB03 sleepte eveneens een reizigerstrein. We zien haar hier bij de uitrit van Spontin, richting Senenne. Zij werd opgeduwd door onze P8. TSP/CFB.

FOTOTHEMA 111 De 65 018 had drie ex-DB-rijtuigen van de SSN aan de haak. Omdat de locomotief moest gekeerd worden (met de schoorsteen richting Ciney zoals alle andere stoomlocomotieven) reed de overbrengingstrein de "ronde van Brussel" via lijn 28 (westelijk ringspoor) en de Noord-Zuidverbinding! Doorrit te Brussel-Kapellekerk op 10 augustus 2012. TSP/CFB.



Locomotieven

reeks 18

● Sedert het begin van de maand juli werd de nieuwe software versie E stelselmatig geïnstalleerd in de machines van de reeks 18. Deze software wijzigt onder andere de opstartprocedure en de duur van de ventilatie van de reostatische rem, waardoor het geluid in belangrijke

mate wordt gereduceerd. Een zelfklever werd links onderaan de voorruit aangebracht (bij vooraanzicht van de machine) om ze te onderscheiden van deze met software versie D, die niet compatibel is.

● Hieronder de constructie nummers van de machines van de reeks 18:

1801 t/m 1860: Siemens 21532 t/m 21591
1861 t/m 1896: Siemens 21701 t/m 21736

reeks 19

● De machines van de reeks 19 hebben hun eerste commerciële diensten gere-

den in het begin van de maand augustus met de treinen op de relatie IC A Oostende - Eupen. Hun werking wordt eerst getest vooraleer ze massaal ingezet worden op de treinen van de relatie IC E Knokke / Blankenberge - Leuven - Hasselt - Tongeren (Knokke / Blankenberge - Landen - Genk / Liège tijdens het weekend) ter vervanging van de reeks 18 die momenteel deze treinen slepen.

Hun automatische GF-koppeling is nog steeds niet operationeel en mag slechts gebruikt worden om een machine weg te slepen in geval van defect.

SCHRAPPING	1906 : 17-07-2012 NK	749 : 05-12 RI	VERKOCHT
158 : 14-08-2012 MKM	1907 : 17-07-2012 NK	767 : 06-12 RI	5215 : TSP 06-2012
IN DIENST	1908 : 17-07-2012 NK	772 : 06-12 RI	5217 : TSP 06-2012
08021 : 19-06-2012 GCR	1909 : 17-07-2012 NK	1307 : 27-07-12 RI	AFBRAAK
08022 : 27-06-2012 GCR	1910 : 17-07-2012 NK	1317 : 26-04-12 RI	7315, 7318, 7322, 7335, 7339,
08023 : 28-06-2012 GCR	IN PARK	1347 : 14-03-12 RI	7347, 7348 :
08024 : 28-06-2012 GCR	158 : 09-06-2012 MKM	1359 : 13-04-12 RI	06-12 Keyser, Courcelles.
08025 : 10-07-2012 GCR	2002 : 02-07-2012 FNND	2149 : 27-01-12 GR	8055, 8201, 8203, 8222, 8233 :
08026 : 10-07-2012 GCR	2006 : 17-07-2012 MKM	2152 : 31-05-12 GR	06-2012 te FSR
08027 : 13-07-2012 GCR	2008 : 27-07-2012 FNND	2155 : 23-04-12 GR	245, 5102, 5136, 5152, 5164, 5168,
08028 : 13-07-2012 GCR	2011 : 26-07-2012 FNND	2707 : 22-06-12 RI	5177, 6221, 6277, 6281, 254 :
08514 : 19-06-2012 MKM	2015 : 03-07-2012 FNND	2713 : 09-01-12 RI	06 tot 09-2012 Recylux, Aubange
08515 : 19-06-2012 MKM	2017 : 20-07-2012 FNND	2722 : 10-02-12 RI	AFKORTINGEN
08516 : 19-06-2012 MKM	2019 : 24-07-2012 FNND	2726 : 09-08-12 RI	FNND : Antwerpen-Noord
08517 : 28-06-2012 MKM	2021 : 27-07-2012 FNND	2734 : 12-04-12 RI	FSR : Schaarbeek
08518 : 28-06-2012 MKM	UIT PARK	4102 : 04-07-12 RI	GCR : Charleroi-Sud
08519 : 28-06-2012 MKM	2001 : 19-07-2012 FNND	4123 : 09-03-12 RI	GR : grote revisie
08520 : 13-07-2012 MKM	UIT REVSIE	4160 : 08-02-12 RI	MKM : Stockem
08521 : 13-07-2012 MKM	310 : 05-12 RI	4164 : 24-02-12 RI	MOD : gemoderniseerd
08522 : 20-07-2012 MKM	324 : 21-05-12 MOD	4171 : 10-02-12 RI	NK : Kinkempois
1903 : 17-07-2012 NK	504 : 05-12 RI	4173 : 05-01-12 RI	RI : tussentijdse revisie
1904 : 17-07-2012 NK	506 : 05-12 RI	4176 : 16-03-12 RI	RI2 : 2e tussentijdse revisie
1905 : 17-07-2012 NK		4178 : 11-05-12 RI	
		4188 : 24-07-12 RI	
		4189 : 07-06-12 RI	

Op 1 juni 2012 sleept de diesellocomotief PCW 7 (ER20-2007) van Siemens de 1909 + 1914 + 1913 + 1910 tussen München-Allach en Klinkum, een station in de omgeving van het Siemens testcentrum te Wegberg-Wildenrath. Hagen SCHILDER.



reeks 20

● Het gaat niet goed met de reeks 20. Zo slecht dat ze zelfs in december zouden kunnen verdwijnen... De reden is de ontdekking van microscheurtjes in de assen en de holle assen van de transmissie, waardoor een dringend bezoek aan de onderhoudsdienst zich opdrong voor een groot deel van deze machines.

Om de voorziene diensten te blijven leveren besloot de NMBS-Logistics de reizigersdiensten met de reeks 20 te schrappen vanaf 1 augustus en de goede machines onmiddellijk over te hevelen naar de goederendienst. Op dit ogenblik zijn er nog negen machines in gebruik. Het zijn de 2001, 2003, 2004, 2005, 2007, 2012, 2013, 2023 en 2024. De 2001 werd opnieuw in dienst gesteld door sommige onderdelen te ontlenen aan andere machines en zij kwam uit park op 19 juli. De herstelling van andere machines werd bestudeerd om de beurtrol te kunnen verder zetten tot in december.

→ De beurtrol voor reizigersdienst A0 voor de reeks 20 werd geschrapt op 1 augustus. Tot op dat ogenblik bleef er nog slechts één dag waarop de locomotief de P7095 Dendermonde - Brussel-Luxembourg (voorafgegaan door een rit met de lege stam vanaf Schaarbeek) sleepte. Vervolgens werd de machine naar Vorst-Rijtuigen gestuurd om er de EC 97 "Iris" naar Luxembourg te slepen. De dag eindigde met het slepen van de EC 96 "Iris" Luxembourg - Brussel-Zuid, waarna de 20 terug naar Schaarbeek reed. Op 22 juni verlaat de P7095 Dendermonde aan de haak van de 2004. Deze trein bestond uit slechts vier M4-rijtuigen, met in totaal 176 t, wat een lichtgewicht is voor deze krachtige machines. Sedert 1 augustus wordt deze dienst geleverd door een 13. Raf en Bert BONTE.

↓ **FOTO 111-05** Toegewezen aan NMBS-Logistics ter vervanging van de 20 machines die in park werden gezet, sleept de 2005 op 13 augustus de trein 39710 Gent-Zeehaven - Châtelet. Doorrit te Mevergnies-Attre. Christian AUQUIERE.



↑ Op 15 augustus sleepte de 1202 een bedevaarderstrein naar Lourdes tussen Liège en Jeumont. Doorrit te Hermalle-sous-Huy. Jean-Yves LAMBIET.



Reeks 11 bedreigd !

Zes locomotieven van de reeks 11 zullen waarschijnlijk worden uitgeweken bij de ingang van de nieuwe dienstregeling van december. Het betreft de 1181, 1182, 1185, 1186, 1188 en 1190.

Reeks 23: definitief gedaan

De resterende vier locomotieven van de reeks 23 (2309, 2311, 2315 en 2334) van Kinkempois, die instaan voor de opdrukdiensten op de hellende vlakken van Liège, werden uit dienst genomen op 10 september, de dag dat dit nummer van de persen rolde.

reeks 27 GF

● De locomotieven van de reeks 27 die met een automatische GF-koppeling zijn uitgerust (2742 t/m 2760), zullen ingezet worden op de verbindingen Liège - Brussel - Quiévrain (IC F) en Schaarbeek - Moeskroen (IC H). Aangezien deze machines niet meer in trek-duwformatie met M4-rijtuigen kunnen rijden, zullen deze treinen blijvend door twee locomotieven ingesloten worden.

reeks 77/78

● Als gevolg van de zware financiële problemen wil NMBS-Logistics nog slechts 100 locomotieven van de reeks 77/78 behouden. Op dit moment beschikt het bedrijf nog over 135 exemplaren van deze reeks. Er is een voorstel om de overvloedige machines te verkopen aan een prijs van +/- € 1,500 miljoen per stuk. Een Duitse privéoperator wou de 7800, 7801 en 7802 overnemen, maar de uitgevoerde testen waren niet bevredigend. Ook Rail Feeding is geïnteresseerd in de overname van enkele locomotieven van de reeks 77/78.

Een groot nadeel van deze machines is het feit dat ze in Nederland en Duitsland enkel in treinschakeling, met de korte neus voor-aan in de rijrichting, mogen ingezet worden.

De FYRA-motorstellen

● Op 29 juli 2012 werd - eindelijk - het eerste FYRA-hogesnelheidsmotorstel door HSA in dienst genomen. Het wordt ingezet tussen Amsterdam CS en Rotterdam CS via de hogesnelheidslijn. Hierdoor kon HSA een TRAXX van de reeks 186 en een rijtuigstam vrijmaken. Zo kunnen we af en toe weer een rode TRAXX zien voor de Beneluxtreinen tussen Brussel-Zuid en -Amsterdam CS als vervanging voor een 28 van de NMBS. Dit is goed nieuws aangezien de 2802 op 14 juni in Duffel betrokken raakte bij een aanrijding met een kraan en zwaar beschadigd werd.



De snelle veranderingen bij het Belgische locomotievenpark

Op het ritme van de hervormingen en de vervanging van (min of meer) oude locomotiefreeksen, observeert de fotograaf de veranderingen op korte tijd door zijn lens. Een voorbeeld? Trein 47849 verbindt Fargniers, in de omgeving van Tergnier (F), met La Louvière-Gare-Industrielle via Quévy. Toen deze trein in april 2009 voor het eerst werd ingelegd, sleepte een locomotief reeks 12 (foto bovenaan met de 1204 op 28 april 2010). Vervolgens werd een 29 ingezet (middelste foto met de 2905 op 20 april 2010) en vandaag wordt deze trein gesleept door de reeks 13 (onderste foto met de 1304 op 24 juli 2012). Welke reeks is de volgende? Gilbert LAURENT.





Lijn 15 : het begin van de elektrificatiewerken tussen Herentals en Mol

De werken voor de elektrificatie van het baanvak Herentals - Mol van de lijn 15 begonnen op 30 juli 2012 in het station van Geel. Een trein van de firma COLAS, gebruikt voor het plaatsen van de bovenleidingspalen, vertrekt uit Mol in de richting van Geel. Hij werd ingesloten door de 6207 en 6230.
Johny BRAUNS.

De 7374 in Italië →

Op 10 november 2011 verlieten de 7363 en 7374 ons land met bestemming Italië (zie OP DE BAAN 101, blz. 14-15). Ze werden gekocht door de firma Gleisfrei voor rekening van Logyca srl. We zien hier de 7374 op 14 juni 2012 in Novara Boschetto.

Alessandro ALBE.

Desiro-motorstellen ↓

Wanneer dit nummer verschijnt, zullen 50 Desiro-motorstellen aan de NMBS geleverd zijn. Het gaat om 28 éénspannige (3kV, 08001 t/m 08028), en 22 tweespannige stellingen (3 kV / 25 kV, 08501 t/m 08522). In afwachting van de herstelling van enkele kinderziektes (vooral aan de deuren) zijn slechts enkele stellingen in normale dienst te zien, meer bepaald op de "Athus-Meuse", tussen Aalst en Brussel en op de verbinding Nivelles - Antwerpen. Tijdens de zomer reden ze ook enkele toeristische treinen, bijvoorbeeld tussen Charleroi en Blankenberge. Op 8 juni reden de 08006 + 08012 + 08007 + 08011 door Baulers, op weg naar de werkplaats van Charleroi-Sud.
Dominique ALLARD.





FOTO 111-06 ↗

Dit jaar startte de Ronde van Frankrijk vanuit Liège op 30 juni. Er waren drie etappes voorzien in België. Voor deze gelegenheid werden meerdere speciale treinen ingelegd. Op 30 juni verbond een stam dubbeldeksrijtuigen van het vernieuwde type M5 Tournai met Liège via de Waalse as. De trein rijdt over de Samber te Floreffe.
Serge MARTIN.

FOTO 111-07 →

Eveneens op 30 juni werd een stam M5'en ingezet tussen Jemelle en Liège. We zien hen hier op hun te rugrit, bij aankomst te Esneux.
Marc RIGUELLE.

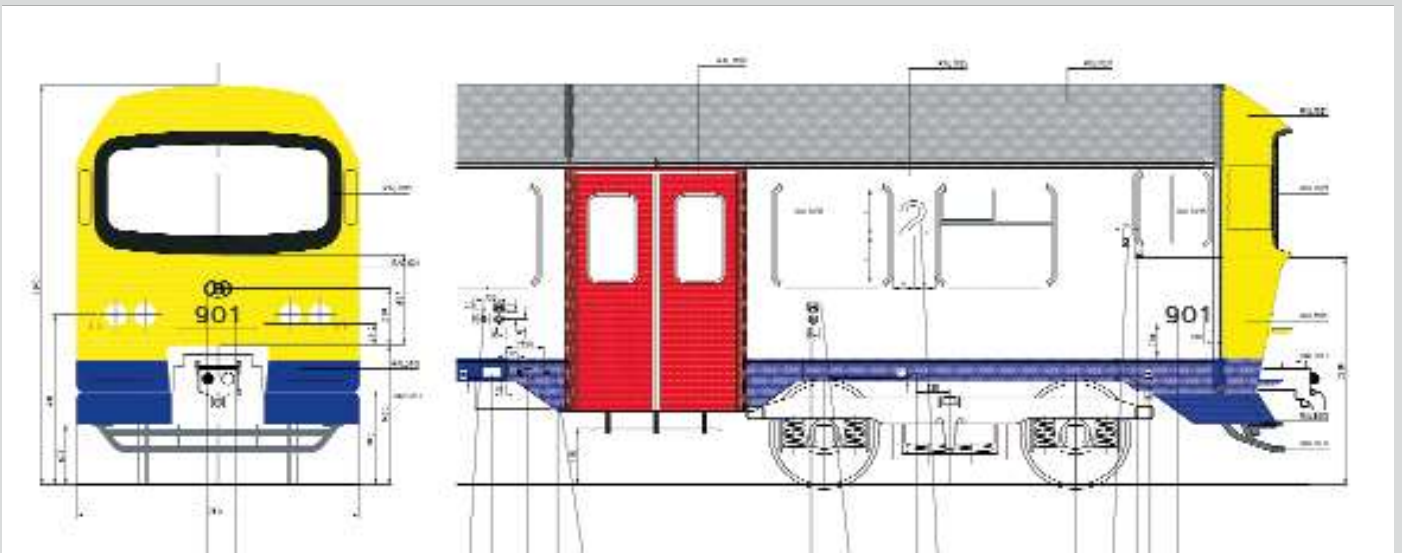
FOTO 111-08 ↓

Nog steeds op 30 juni, werd een speciale trein ingelegd vanuit Luxemburg naar Liège. Deze was samengesteld uit historische Wegmannrijtuigen en I10-rijtuigen van de NMBS. Hij werd gesleept door de 3004 van CFL. Doorrit te Grand-Halleux in de richting van Liège.
Marc RIGUELLE.





FOTO 111-09 *Het vernieuwde motorstel 917 heeft in de maand augustus eindelijk zijn eerste testritten afgelegd op de baan. Bij het ter perse gaan van dit nummer, had het de CW Mechelen nog niet verlaten. Het enige wat men ervan kan zeggen, is dat de nieuwe schildering absoluut niet gesmaakt wordt. Pierre HERBIET, 7 augustus 2012.*



Het rijtuig ES800 in Nederland

Op 10 augustus werd het meetrijtuig ES800 van B-Telecom van Schaarbeek naar Amersfoort gezonden, om er metingen uit te voeren op het GSM-R net. Tussen Roosendaal en Amersfoort werd het rijtuig gesleept door het motorstel BRT-08 "Jim" van Eurailscout. Het gaat hier om het oude postmotorstel mP 3024 van de NS. Doorrit te Zegge. Michel de ESCH.





FOTO 111-10 De 126.002 gefotografeerd in juli 1966 in het station van Namur, enkele dagen na de levering. Foto NMBS.

De reeks 26: het is afgelopen...

(vervolg van nummers 109 en 110)

DE SCHILDERINGEN

De reeks 26 heeft drie verschillende schilderingen gekend: de groene, de gele en de blauwe.

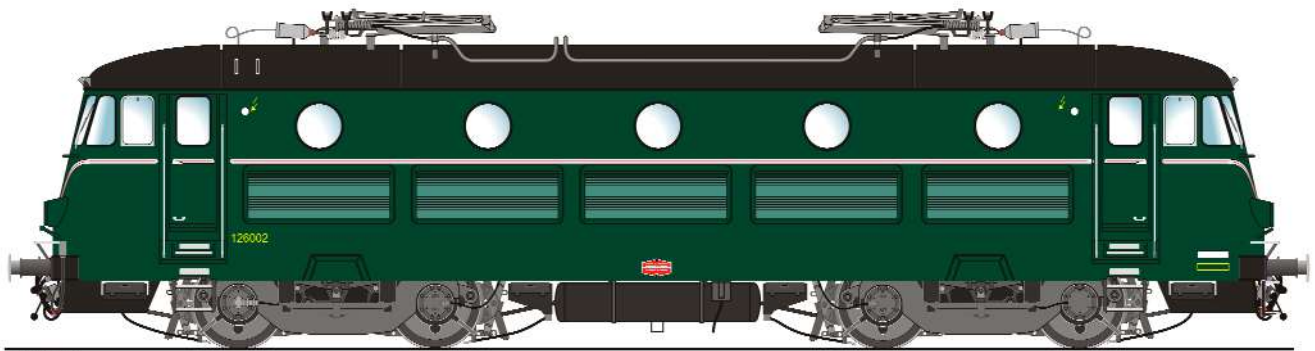
De groene schildering

De 35 locomotieven werden geleverd in hun originele donkergroene schildering. Een aluminium band omgordde de locomotiefkast onder de zijraampjes. Op de kopwanden vormde deze band in het midden van de stuurcabine een V. Door het plaatsen van de elektrische kabels, nodig om in treinschakeling te kunnen rijden, werd deze band onderbroken ter hoogte van de contactdozen.

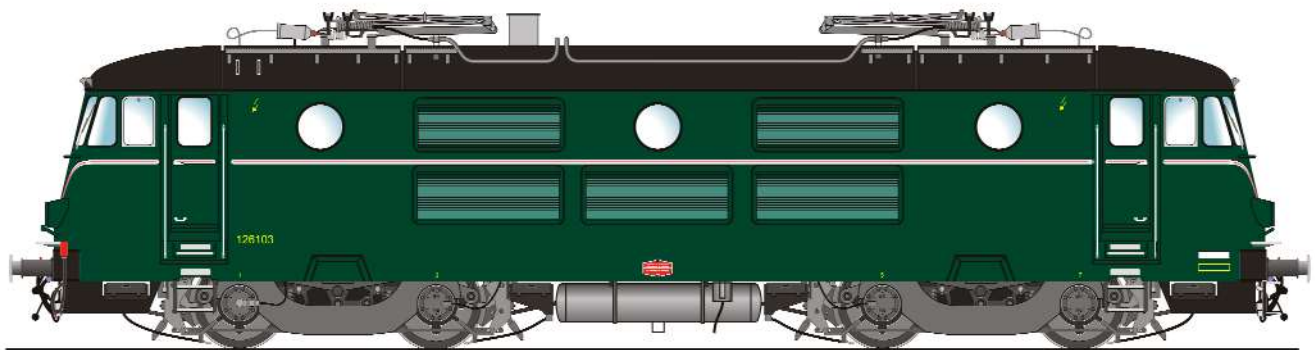
De toepassing van de nieuwe nummering met 4 cijfers op de 126.001 t/m 115 had geen invloed op de schildering.



FOTO 111-11 Doorrit van een goederentrein gesleept door de 2625 en 2627 in het station van Namur. De 2625 werd kort daarvoor geschikt gemaakt voor het rijden in treinschakeling, wat valt af te leiden uit het groene vierkant rechts van de contactdoos. De aluminium band diende hiervoor onderbroken te worden. Julien CASIER, verzameling TSP.



ΓVI 107/2012



ΓVI 107/2012





FOTO 111-12 Doorrit van de stopplaats te Beersel op 4 april 1986 van de 2604, die een trein met stortwagens sleept naar de fabriek van Gustave Boël in La Louvière. Zij draagt de gele prototypeschildering. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De gele schildering

In 1976 testte de NMBS een nieuwe gele schildering om de zichtbaarheid van haar locomotieven te verhogen. Na testen met een volledige gele livrei met vier groene banden (toegepast op de 2355, 2376 en de 2380), werden op de 2604 proeven gedaan met een aangename gele livrei met blauwe banden. Deze machine bevond zich toen in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Deze schildering bestond uit een brede staalblauwe band die de kast volledig omringde met een vernauwing op de kopwanden tussen de beide koplampen. Een smalle blauwe band rondom de kast werd eveneens aangebracht, net onder de zijraampjes en de voorruit. Het dak werd grijs geschilderd. Het nummer werd in het blauw in het midden van de stuurcabines en op de zijwanden tussen de linkerdeur en het eerste zijraam aangebracht. Deze schildering werd voltooid op 11 januari 1977.

Het is deze livrei, een weinig aangepast, die werd toegepast op alle elektrische locomotieven wanneer ze herschilderd werden. De belangrijkste aanpassing was het zwart schilderen van de onderkant van de kast in plaats van geel en

een nog bredere blauwe band. Bovendien werd het nummer op de zijwand verplaatst en in het geel op de blauwe band geschilderd.

In totaal werden 19 machines van de reeks 26, met inbegrip van de 2604, in het geel herschilderd tijdens hun grote revisie. De laatste was de 2625 die op 9 oktober 1980 de werkplaats verliet. De tabel geeft de data van de algemene revisie van deze 19 locomotieven.

De 2627 was niet alleen de laatste 26 in het geel, maar ook de laatste elektrische locomotief die deze schildering droeg. Ze reed op 27 januari 1994 de Centrale Werkplaats van Salzinnes binnen en verliet deze in blauwe schildering meer dan een jaar later op 7 maart 1995.

toepassing van de gele schildering

2604 :	11-01-1977
2605 :	29-12-1977
2606 :	12-04-1978
2607 :	12-04-1979
2608 :	13-08-1979
2609 :	30-11-1978
2610 :	04-02-1980
2611 :	09-09-1978
2612 :	26-01-1979
2613 :	30-06-1978
2614 :	31-08-1978
2617 :	30-04-1979
2618 :	22-06-1979
2622 :	20-02-1980
2623 :	11-04-1980
2625 :	19-12-1979
2626 :	11-10-1979
2627 :	28-05-1980
2631 :	29-05-1978

FOTO 111-13 De 2604 wacht op 22 april 1981 op het vertrek in de oude bundel G van Brussel-Noord aan kop van de semi-direct 1674 Brussel-Noord - Soignies. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

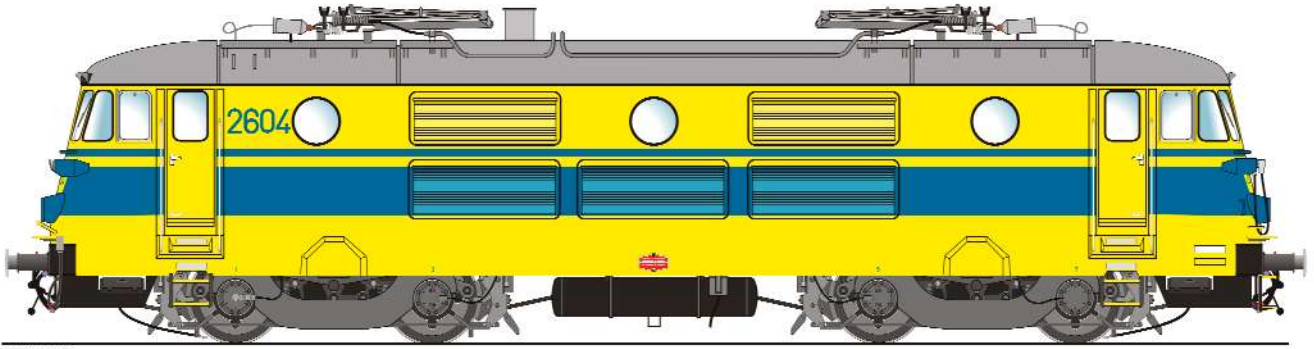




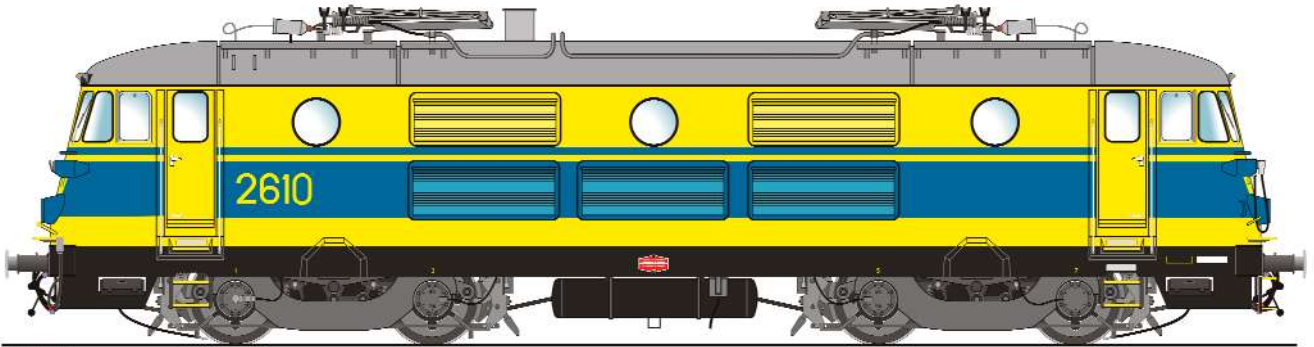
↑ **FOTO 111-14** De 2604 brengt op 14 juli 1981 internationale rijtuigen over van Brussel-Zuid naar Vorst-Rijtuigen. De trein werd gefotografeerd ter hoogte van Brussel-Klein-Eiland. De 2604 had oorspronkelijk het B-monogram tussen de koplampen. Op de foto bovenaan de vorige pagina is het monogram verdwenen. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 111-15** Op 4 oktober 1982 sleept de 2617, in zijn klassieke gele schildering, de semi-direct 3161 Mons - Liers, hier gefotografeerd tussen Marche-les-Dames en Namêche. Pierre HERBIET.





FVI107/2012



FVI107/2012





↑ **FOTO 110-16** De 2610, aan kop van de autotrein 9275 Schaarbeek - Saint-Raphaël, wacht op het vertrek in het station van Schaarbeek. Ze dient als voorspan voor een locomotief van de reeks 16 welke de trein zal slepen tot Thionville. September 1990. Christian DOSOGNE.

↓ **FOTO 110-17** De 2623 in treinschakeling met de 2625 sleept een ertstrein met bestemming het staalbekken in Charleroi. Doorrit in Holleken op 20 januari 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De gele schildering werd enorm snel vuil en bovendien gebeurde het wassen van de locomotieven eerder sporadisch... Daarom bestudeerde de NMBS een nieuwe schildering die minder gevoelig was voor vuil, deze keer in staalblauw met gele zichtbaarheidsbanden.

Twee gele sierbanden werden op de kopwanden van de beide stuurcabines aangebracht. De eerste werd onder de voorruit aangebracht en liep tot het eerste ventilatierooster. Onder de voorruit vormde ze een 'slabbetje' dat door-



FOTO 111-18 De 2616 getooid in zijn eerste blauwe livrei, gefotografeerd in Schaarbeek-Vorming, groep B op 1 oktober 1987 aan kop van een gemengde trein met bestemming Monceau. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**Data van verschijnen
in blauw met
geel slabbetje**

2605 :	10-12-1982
2613 :	11-12-1982
2615 :	30-06-1982
2616 :	19-01-1982
2619 :	16-04-1982
2620 :	03-11-1981
2621 :	15-07-1981
2624 :	09-10-1980
2628 :	11-06-1981
2629 :	07-07-1980
2630 :	14-12-1980
2631 :	29-03-1983
2632 :	17-03-1981
2633 :	29-04-1981
2634 :	01-04-1981
2635 :	01-03-1982

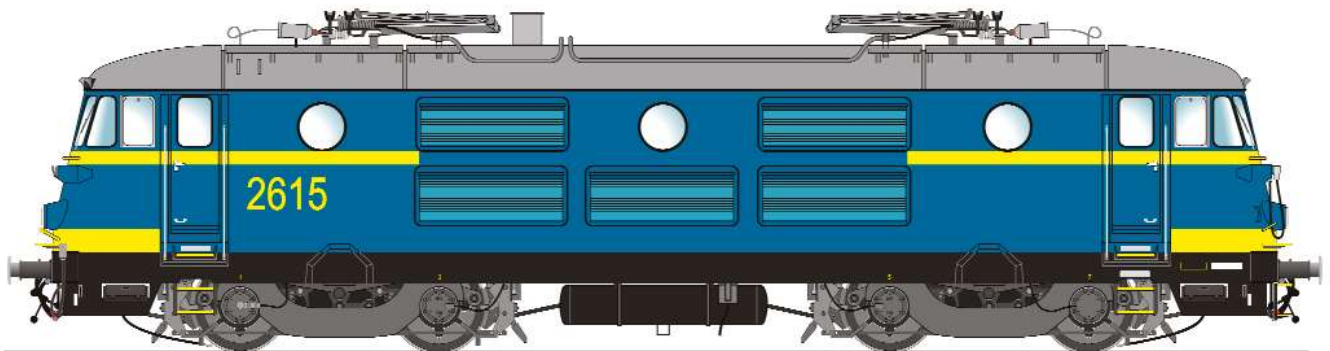
liep tot de koplampen en waarop het nummer van de locomotief werd geschilderd. De tweede gele band werd over de hele breedte van de kopwand aangebracht onder de koplampen en liep door tot de deuren van de stuurcabines.

Het dak werd grijs geschilderd, het onderste van de kast en de draaistellen zwart. Het B-monogram werd in het geel tussen

de koplampen aangebracht.

Na het beëindigen van de revisie van de 2627, met gele schildering op 28 mei 1980, verlieten alle 26'en de werkplaats geschilderd in deze nieuwe blauwe livrei.

De allereerste die uit grote revisie kwam was de 2629 op 7 juli 1980. Ze was de eerste enkelspannige elektrische locomotief die in het blauw werd geschilderd.



FV1107/2612





FOTO 111-19 De blauwe 2619 met gele slabbetje gefotografeerd in Couillet op 22 september 1985. Rechts zien we de staalfabriek van Couillet. De machine verloor haar gele slabbetje na haar grote revisie op 10 oktober 1994. Julien CASIER, verzameling TSP.

FOTO 111-20 De 2635 passeert op 19 maart 1982 Melle op de lijn 50A Gent - Brussel-Zuid aan kop van de exprestrein Oostende - Köln Hbf die ze zal slepen tot Aachen Hbf. De 2635 verloor haar gele slabbetje op 28 juni 1994. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 111-21 De niet echt propere 2605, op 27 maart 2003 als voorspan van de 2557 aan kop van de trein 44840 Antwerpen-Noord - Quévy. Doorrit te Cuesmes in de buurt van Mons. Serge MARTIN.

Midden 1983 werd de schildering vereenvoudigd door het weglaten van het gele slabbetje. Het machinenummer dat in het blauw midden op dit slabbetje werd aangebracht, werd in het geel herschilderd.

Alle 26'en werden in het blauw herschilderd. De eerste 16 hadden het gele slab-

betje, maar alle werden ze vervolgens een tweede keer in het blauw geschilderd, maar zonder dit kenmerk.

De 2633 was de laatste met een geel slabbetje. Zij kwam uit grote revisie op 29 april 1981 en werd een tweede keer in het blauw zonder slabbetje herschilderd op 5 februari 2002.

Datum van verschijnen in het blauw zonder slabbetje.

2601 :	13-11-1986
2602 :	05-06-1985
2603 :	24-12-1985
2604 :	15-03-1988
2605 :	17-03-1987
2606 :	13-08-1987
2607 :	31-05-1988
2608 :	29-03-1994
2609 :	13-11-1987
2610 :	31-08-1994
2611 :	13-10-1993
2612 :	23-12-1988
2613 :	17-06-1987
2614 :	29-03-1988
2615 :	07-05-1998
2616 :	24-12-1987
2617 :	27-04-1994
2618 :	23-07-1993
2619 :	10-10-1994
2620 :	27-06-2000
2621 :	22-11-2000
2622 :	03-08-1988
2623 :	17-10-1994
2624 :	08-05-1996
2625 :	23-10-1984
2626 :	06-06-1994
2627 :	07-03-1995
2628 :	14-05-1997
2629 :	24-12-1985
2630 :	27-06-1997
2631 :	31-08-2000
2632 :	07-04-1995
2633 :	05-02-2002
2634 :	17-11-1997
2635 :	28-06-1994

FOTO 111-22 De lege brammentrein 39746 Clabecq - Gent-Zeehaven - (Gent-Noord) rijdt voorbij Mévergnies-Attre op 21 mei 2010. De 2627 was de laatste elektrische locomotief met gele schildering. Haar grote revisie was voltooid op 7 maart 1995, waarna zij in het blauw de CW verliet. Serge MARTIN.





FOTO 111-23 De proper gewassen 2603 sleept een autotrein met bestemming Montzen. Doorrit te Warsage op 18 september 2004. Michel HANSENS.

FOTO 111-24 Doorrit ter hoogte van de stopplaats La Chaussée (vandaag volledig verdwenen) op 11 juni 2010 van de coilstrein 27445 met bestemming Monceau. Deze stopplaats bevond zich tussen Luttre en Courcelles op de lijn 124A. De 2606 kwam uit grote revisie op 18 juli 2008. Serge MARTIN.



Reeks 82 te Strasbourg



FOTO 111-25 Drie firma's bedienen de haven van Strasbourg: Fret SNCF, OSR-France en VFLI. Op 4 juli zien we locomotieven van drie maatschappijen in de bundel van Strasbourg-Port du Rhin. Van links naar rechts: de 8214 van OSR France, de 61018 van VFLI, de 8210 van OSR France, de 67591 van de SNCF op kop van een Corail-trein en de 60066 van Fret SNCF. Pierre HERBIET.



We herinneren ons dat On Site Rail France (OSR), filiaal van NMBS-Logistics, in 2011 het statuut heeft verkregen van "Opérateur Ferroviaire de Proximité" (OFP). We weten dat OSR eveneens een licentie heeft als onafhankelijke spoorwegoperator in het noorden van Frankrijk. (zie *OP DE BAAN 104* blz. 14 tot 17). Sedert december 2011 heeft OSR France een nieuw actierrein geopend in de haven van Strasbourg. OSR staat in voor de overbrenging van de wagens tussen het station Strasbourg Port du Rhin en de verschillende terminals en spooransluitingen in de haven. Ze worden ook op de aansluitingen van de klanten gerangeerd. Deze diensten sluiten aan op de lange trajecten en garanderen de optimale behandeling op de laatste kilometers in de haven.

Voor dit doel beschikt OSR over twee locomotieven: de 8210 en de 8211. Zij stelt zeven personen te werk.

Ten gevolge van een ongeval met de 8210, waardoor haar repatriëring naar

FOTO 111-26 De 8210 rangeert een graantrein in een havenaansluiting. Pierre HERBIET, 4 juli 2012.

België noodzakelijk bleek, werd zij geruild voor de 8214 die per vrachtwagen werd aangevoerd vanuit Clabecq en er aankwam op 4 juli. Diezelfde dag keerde de vrachtwagen terug, beladen met de defecte 8210 naar Kinkempois.

OSR France sleept momenteel een twintigtal treinen per week in de haven van Strasbourg.

Twee transporten zijn bijzonder interessant. Het betreft een vervoer van coils vanaf de fabriek DUFERCO te La Louvière met als bestemming de firma SORAL. Deze trein rijdt vier keer per week met vertrek in La Louvière, van maandag tot en met donderdag (trein

49808/49828 La Louvière-Gare-Industrielle 14.40 - Strasbourg-Port du Rhin 06.26). Elke trein is samengesteld uit 24 wagens en wordt gesleept door een locomotief van de reeks 13 tot Monceau, waar een tweede loc van de reeks 13 of een 3000 van de CFL wordt bijgeplaatst en zo verder rijdt tot Thionville waar de eerste machine wordt afgekoppeld. De trein vervolgt zijn traject met slechts één locomotief.

In de andere richting rijdt hij slechts op woensdag en vrijdag, maar dan met twee lege stammen van 2 x 24 wagens (trein 49201 Strasbourg-Port du Rhin 19.27 - La Louvière-Gare-Industrielle 19.01). Hij wordt gesleept door een locomotief van de reeks 13 of 3000 van de CFL tot Mon-





FOTO 111-27 ↑ *De drie 82'ers aan het werk te Strasbourg. Rechts zien we de 8214 in de aansluiting van de maatschappij TCNord die de containers overlaadt. In het midden staat de 8210 en links de 8211. Pierre HERBIET, 4 juli 2012.*

ceau, waar hij wordt overgenomen door een andere 13 tot La Louvière-Gare-Industrielle.

Het tweede transport is er een van containers voor IFB (Inter Ferry Boats, eveneens een filiaal van NMBS-Logistics) tussen de haven van Antwerpen en Strasbourg voor TCNord. Hij rijdt 4 keer per week met vertrek uit Antwerpen, van dinsdag t/m vrijdag (trein 41882 Antwerpen-Noord 19.16 - Strasbourg-Port du Rhin 06.43) en vijf keer per week vanuit Strasbourg, van maandag tot vrijdag (trein 41884 Strasbourg-Port du Rhin 19.34 - Antwerpen-Noord 05.20).



OSR France te Le Havre

OSR France heeft op 13 maart 2012 een nieuwe verbinding met 5 treinen per week ingehuldigd tussen Le Havre en de hubs in het noorden van Frankrijk, die dagelijks België, Frankrijk en andere internationale bestemmingen bedienen. OSR gaat dus verder met haar ontplooiing in Frankrijk, die begon in februari 2011.

FOTO 111-28 ↗ - **FOTO 111-29** → *Omwisseling van locomotieven. Aankomst van de 8214 te Strasbourg en het laden van de 8210 die op eigen kracht het laadplatform van een vrachtwagen oprijdt. Pierre HERBIET, 4 juli 2012.*





↑ **FOTO 111-30** De 8211 brengt een stam lege containerwagens van de aansluiting van TCNord naar de vorming van Strasbourg-Port du Rhin. De klokkentoren in de achtergrond huisvest de havenkapiteindiensten. Pierre HERBIET, 4 juli 2012.

↓ De 8210 keert terug naar het vormingsstation Strasbourg-Port du Rhin langs het havenkanaal. Pierre HERBIET, 4 juli 2012.





FOTO 111-31 ↑ *De 8211 duwt een trein met rollen plaatstaal naar de SORAL-fabriek. Pierre HERBIET, 4 juli 2012.*

FOTO 111-32 ↓ *De 8214 verlaat de aansluiting van TCNord en rijdt naar de bundel van Strasbourg-Port du Rhin. Pierre HERBIET.*



2322

Levering NMBS: 14-03-1956
Nummering: 123.022 : 14-03-1956
 2322 : 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 14-03-1956
 ⇒ Kinkempois: 22-03-1956 ⇒ Ronet: 10-09-1956
 ⇒ Stockem: 01-10-1956 ⇒ Ronet: 29-06-1957
 ⇒ Stockem: 17-10-1957 ⇒ Ronet: 17-01-1958
 ⇒ Stockem: 28-09-1958 ⇒ Ronet: 27-09-1970
 ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983 ⇒ Ronet: 03-06-1984
 ⇒ Merelbeke: 01-02-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noor : 28-01-2001
Uit exploitatie: 2010
FOTO 111-33 *Eppegem, 22 september 1982.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2336

Levering NMBS: 26-05-1956
Nummering : 123.036 : 26-05-1956
 2336 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 26-05-1956
 ⇒ Stockem: 01-10-1956 ⇒ Brussel-Zuid: 01-06-1968
 ⇒ Ronet: 07-10-1970 ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983
 ⇒ Ronet: 03-06-1984 ⇒ Merelbeke: 01-02-1994
 ⇒ Antw.-Dam/Noord: 22-01-1995
Uit exploitatie: 2010
FOTO 111-35 *Hennuyères, 22 me 1989.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2337

Levering NMBS: 31-05-1956
Nummering: 123.037 : 31-05-1956
 2337 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid : 01-06-1956
 ⇒ Stockem : 31-05-1956 ⇒ Brussel-Zuid : 01-07-1967
 ⇒ Ronet : 01-10-1970 ⇒ Brussel-Zuid : 10-01-1983
 ⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 01-02-1994
 ⇒ Antw.-Dam/Noord : 28-01-2001
Uit exploitatie: 13-12-2010
FOTO 111-36 *Lot, 22 februari 1980.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2354

Levering NMBS: 04-09-1956
Nummering: 123.054 : 04-09-1956
 2354 01-01-1971
Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 04-09-1956
 ⇒ Ronet: 04-05-1957 ⇒ Stockem: 25-04-1957
 ⇒ Brussel-Zuid: 12-06-1957 ⇒ Ronet: 01-01-1974
 ⇒ Stockem: 01-10-1981 ⇒ Ronet: 01-06-1984
 ⇒ Oostende: 01-02-1994 ⇒ Antw.-Dam/Noord: 07-01-2002
Uit exploitatie: 07-12-2012
FOTO 111-36 *Eppegem, 8 september 1982.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2358

Levering NMBS: 25-09-1956

Nummering: 123.058 : 25-09-1956
2358 : 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 25-09-1956
⇒ Ronet: 06-03-1957 ⇒ Stockem: 25-04-1957
⇒ Brussel-Zuid: 13-08-1957 ⇒ Ronet: 01-01-1974
⇒ Stockem: 28-09-1981 ⇒ Ronet: 03-06-1984
⇒ Oostende: 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 15-04-2010

FOTO 111-37 *Brussel-Noord, 3 september 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2379

Levering NMBS: 13-04-1957

Nummering: 123.079 : 13-04-1957
2379 : 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 13-04-1957
⇒ Stockem: 17-01-1958 ⇒ Brussel-Zuid: 01-06-1960
⇒ Kinkempois: 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990
⇒ Oostende: 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Noord: 28-01-2001

Uit exploitatie: 15-04-2010

FOTO 111-38 *Scلاigneaux, 17 juni 2006.*
Yves STEENEBRUGGEN.



2380

Levering NMBS: 25-04-1957

Nummering: 123.080 : 25-04-1957
2380 : 01-01-1971

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 25-04-1957
⇒ Stockem: 17-01-1958 ⇒ Brussel-Zuid: 01-06-1960
⇒ Kinkempois: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990
⇒ Oostende: 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Noord: 07-01-2002

Uit exploitatie: 15-04-2010

FOTO 111-39 *Brussel-Zuid.*
Julien CASIER, verzameling TSP.



2383

Levering NMBS: 16-09-1957

Nummering: 123.083 : 16-09-1957
124.001 : 16-12-1958
2401 : 01-01-1971
2383 : 01-03-1974

Stelplaatsen: Brussel-Zuid: 16-09-1957
⇒ Stockem: 17-01-1958 ⇒ Brussel-Zuid: 16-12-1958
⇒ Oostende: 01-01-1969 ⇒ Brussel-Zuid: 01-08-1969
⇒ Kinkempois: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990
⇒ Oostende: 31-01-1994 ⇒ Kinkempois: 29-05-1994
⇒ Antwerpen-Noord: 07-01-2002 ⇒ Kinkempois: 27-03-2009

Uit exploitatie: 15-04-2010 (verkocht aan B-Holding)

FOTO 111-40 *Holleken, 24 april 1979.*
Julien CASIER, verzameling TSP.



Hamont →

Vanaf december 2013 zal Hamont, gelegen op de sectie Neerpelt - Weert (NL) van lijn 19 (Mol - Neerpelt - Budel - Weert) opnieuw bediend worden door reizigerstreinen door de verlenging van de IR e Antwerpen-Centraal - Neerpelt. De werken zullen spoedig een aanvang nemen. De perronboordstenen werden reeds geleverd.

Het reizigersverkeer tussen Neerpelt en Hamont werd opgeheven op 1 juni 1957.

Freddy DELARBRE, 17 juli 2012.



← Station Mechelen

De eerste tekenen van de vernieuwing van het station te Mechelen (zie *OP DE BAAN 102* blz. 18 t/m 25) zijn nu zichtbaar. Op de plaats waar de nieuwe brug over het kanaal Leuven-Dijle (de Leuvense Vaart) zal komen met twee sporen die zullen aansluiten op de nieuwe hogesnelheidslijn (L25N), werden meerdere huizen onteigend en sommige bewoners zijn reeds vertrokken.

We noteren verder dat de vernieuwing van het station te Mechelen en haar omgeving reeds drie jaar vertraging opliep en het einde van de werken wordt verwacht in 2021.

FOTO 111-60 Op 30 juli rijdt een Thalysstel over het kanaal op lijn 25 in de richting van Brussel.
Roel DESAEGER.



De aansluiting van de Schuman-Josaphattunnel op de Jubelparktunnel is klaar.

Eén van de belangrijkste bouwwerken van het toekomstige Brusselse GEN-netwerk is de nieuwe Schuman - Josaphattunnel. Met een lengte van 1250 meter, zal hij het station Brussel-Schuman verbinden met de Jubelparktunnel op lijn 26 (oostelijke ring rond Brussel).

We hebben deze werken reeds besproken in *OP DE BAAN 95* blz. 28-29.

De aansluiting van de Schuman-Josaphattunnel is zeer speciaal. Er werd een structuur in gewapend beton opgetrokken rond de Jubelparktunnel op de plaats waar de nieuwe tunnel aansluit. Van zodra deze betonnen "doos" klaar was, kon men begin dit jaar de afbraak van het gedeelte van de Jubelparktunnel aanvatten.

Hiervoor werd sedert december 2009 het spoor richting Vilvoorde tijdelijk buiten dienst gesteld.

De Schuman-Josaphattunnel moet klaar zijn in 2014. De aanleg van de infrastructuur zal spoedig een aanvang nemen.



De aansluiting van de Schuman-Josaphattunnel op de Jubelparktunnel. De foto werd op 22 juli 2012 genomen in de richting van Halle. Het rechtse spoor (richting Vilvoorde) werd tijdelijk verwijderd.

Afbraak van het station te Drogen ...

De werken voor het op vier sporen brengen van de lijn 50A tussen Gent-Sint-Pieters en Brugge vorderen snel, zeker tussen Gent en Landegem. Het stationsgebouw van Drogen overleefde deze bouwwerf niet en werd in 2011 gesloopt om de verbreding van de bedding mogelijk te maken. De laatste drie oude stations op dit baanvak, nl. Hansbeke, Beernem en Oostkamp, zullen hetzelfde lot ondergaan.

→ **Een oude postkaart met het station van Drogen.** Verzameling J. CASIER / TSP.

↳ **FOTO 111-41** Het station van Drogen bleef vrijwel onveranderd in de loop der jaren. Hier een zicht op 31 mei 1994, bij vertrek van een L-trein Brugge - Gent. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

... en te Hatrival

Het station van Hatrival, gelegen tussen Jemelle en Libramont, werd gesloopt in de loop van juni. In dit station bevond zich ook blok 70 op lijn 162, tegenwoordig vervangen door de nieuwe EBP-post B74 van Libramont. Sinds 3 juni 1984 stoppen er geen treinen meer in dit station.

FOTO BD-11101 ↓
Doorrit te Hatrival van de TEE M31 Amsterdam - Brussel - Zurich, gereden met een Zwitsers/Nederlands dieselmotortrein op 13 februari 1963.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Het station van Mons bereidt zich voor op zijn metamorfose

In 1835 werd de eerste spoorlijn in België geopend. De koning en de regering steunden de uitbouw van het net tot over onze grenzen. In Henegouwen ontstond een dicht net van industriële spoorlijnen maar ook de hoofdlijnen van de Belgische Staat en van de privémaatschappijen naderden Mons.

De Belgische Staat huldigde op 16 mei 1840 het baanvak Brussel - Tubize in, gevolgd door Tubize - Jurbise op 31 oktober 1841. Op 19 december 1841 was de koning aanwezig bij de aankomst van de eerste trein in Mons. Het feest duurde twee dagen, met banketten, bals en uiteraard de nodige toespraken... De aanleg van de lijn tussen Jurbise en Mons was geen eenvoudige zaak: tussen beide gemeenten moest een hoogteverschil van 40 m overwonnen worden. De lijn werd verlengd tot Quiévrain op 7 augustus 1842 en Blanc-Misseron (F) werd op 14 november van hetzelfde jaar bereikt. Dit was de enige lijn van de Belgische Staat in deze regio, alle andere werden aangelegd door privémaatschappijen (Haut et Bas Flénu, Chemin de fer de Saint-Ghislain, Nord-Belge).

Het eerste station van Mons werd binnen de monumentale versterkingen van de stad gebouwd. Deze waren aangelegd door de Nederlanders tussen 1816 en 1825. Ze bestonden uit een 10 m hoge muur en een gracht van 25 m breed en verschillende meters diep. Voor de aanleg van de spoorlijn moest deze omwalling op twee plaatsen doorbroken worden en er kwamen twee bruggen over de gracht om het spoor te laten passeren. Het eerste station bevond zich op de plaats van de huidige Place Léopold I - het stationsplein - tegenover een indrukwekkende militaire werkplaats. Het spoor vanuit Brussel lag op de plaats van de huidige laan.

Dit station had bescheiden afmetingen: het bestond uit twee eenvoudige vleugels die door een overkapping met elkaar verbonden waren. Aan de kant van de stad beschermde een luifel de reizigers tegen de elementen. In het station bevonden zich een wachtzaal en een loket voor de verkoop van de biljetten.

De snelle en grootschalige uitbouw van het spoorwegnet maakte echter een uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk. Er kwam een eerste locomotievenloods en de sporen werden verplaatst naar hun huidige positie.



Het eerste station van Mons werd in 1842 in dienst genomen en bevond zich op de huidige place Léopold, tegenover het militaire arsenaal. Op de achtergrond de collegialekerk en het belfort, dat 87 meter hoog is. Verzameling Pierre LEMAL.

Dertig jaar na zijn inhuuldiging werd het eerste station gesloopt en vervangen door een nieuw, imposant gebouw in neoromaanse stijl dat toenmalige Franse invloeden niet kon verbergen. Het werd opgericht in 1874 op de plaats waar ook nu nog het station staat. Het gebouw was meer dan 200 m lang en het bestond uit een middendeel met drie enorme arcades waarin zich de lokettenzaal bevond.

Links bevonden zich de wachtzaal 3e klasse (die door een kolenkachel verwarmd werd) en een buffet waar dranken en kleine maaltijden werden aangeboden.

den. Rechts bevonden zich de meer comfortabele wachtzalen voor de 1e en 2e klasse en een ander buffet. Het is de glorieperiode voor de spoorwegen en de stijl van het station past perfect in het kader van de oude binnenstad.

Dit station werd zo zwaar beschadigd tijdens de bombardementen van mei 1944, dat het niet meer hersteld kon worden. Minister Achille Van Acker legde op 8 december 1947 de eerste steen voor het huidige station. Ook dit is een imposant gebouw maar het mist de architecturale kwaliteiten van het vorige station.



Op deze tekening uit 1862 zien we links het station en rechts de militaire werkplaatsen. Op de achtergrond het klooster van de Ursulinen. Verzameling Pierre LEMAL.

De noordvleugel en de wachtzaal werden op 10 juni 1950 in gebruik genomen; het afgewerkte station werd uiteindelijk op 19 oktober 1952 officieel ingehuldigd.

Door de voortdurende achteruitgang in het goederenvervoer, legt het station van Mons zich meer en meer toe op zijn belangrijkste gebruiker: de reiziger. Een grondige vernieuwing van de infrastructuur moet in 2015 voltooid zijn, net op tijd voor de feestelijkheden voor "Mons 2015", wanneer de stad Culturele Hoofdstad van Europa wordt.

Mons vandaag en morgen

Het station van Mons bevindt zich op 58 km van Brussel en op 251 km van Paris. Het bevindt zich nog steeds langs een belangrijke hoofdlijn tussen twee hoofdsteden, maar de internationale treinen verdwenen als sneeuw voor de zon.

Van de 20 internationale treinen die er dagelijks stopten in de jaren '80, blijft er in 2012 nog één Thalys tussen Liège en Paris per dag over. Het binnenlandse reizigersverkeer nam echter steeds toe. De zeven perronsporen verwerken nu 257 treinen per dag. Daarentegen is het goederenverkeer sterk gedaald: van gemiddeld 45 treinen per dag in 2004 tot...13 per dag in 2012. De goederenbundel van het station, die net na de oorlog nog 45 sporen telde, werd herleid tot 18 sporen in de jaren '80. In 2011 was dit verder verminderd tot 13 sporen en in 2015 zullen er nog slechts 6 overblijven.

Het wegcentrum

Langs de Boulevard Charles-Quint, rechts van het station, bevond zich het "wegcentrum". Hier werden dagelijks 2.000 pakjes voor 115 gemeenten (goed voor 300.000 inwoners) verzameld en gesorteerd alvorens bij de bestemming geleverd te worden. Na het opheffen van deze dienst door NMBS-Colli's werd het gebouw verlaten en nadien gesloopt. Op deze plaats vinden we nu een parking voor de reizigers.

Politie en Douane

Als logisch gevolg van het "Shengen-verdrag" verloor het station van Mons de burelen voor de douane. Deze bevonden zich halfweg tussen de Place Léopold en de Pont de Ghlin, op enkele tientallen meters van het wegcentrum. Dit gebouw werd intussen gesloopt. Daarentegen vinden we in het station nog steeds een bureel van de spoorwegpolitie. Hun agenten komen tussen in het station, op de perrons, in de treinen en langs de spoorlijnen.



Bovenaan een postkaart van 1898 en onderaan twee kaarten uit het begin van de twintigste eeuw. De buurtspoorwegen reden nog met stoomtractie en het wegverkeer was bijna onbestaande.

Het neoromaanse stationsgebouw was meer dan 200 m lang. Op het monumentale middengedeelte, met drie arcades, werd de stationsklok geplaatst. In dit gedeelte bevonden zich ook de loketten. Links vonden we de wachtzaal 3e klasse en rechts de wachtzalen voor de 1e en 2e klasse. Dit gebouw leek sterk op het station dat in 1864 in Namur werd gebouwd. Achter het station zien we de grote glazen overkapping die de sporen overspande. Op het plein zien we links het monument van Leopold I, naar wie dit plein is genoemd.

Verzameling TSP.





↑→ *Langzaam maar zeker wordt het autoverkeer drukker.*

→ *De stoomtram werd vervangen door elektrische trams en de eerste bussen verschijnen op het toneel. Dit prachtige station werd jammer genoeg vernield tijdens de bombardementen van mei 1944. De bouw van een nieuw maar minder harmonieus station begon in 1947. Verzameling TSP.*



← *Nu is het centrale gedeelte van het plein gereserveerd voor voetgangers, met parkeerplaatsen aan de zijkanten. Voor de bussen zijn acht perrons beschikbaar. De toestand is hier chaotisch tijdens het spitsuur. De bouw van het nieuwe station moet hiervoor een oplossing bieden. Ter hoogte van de hoofdingang heeft het "bureau du Tourisme de la Ville de Mons" plaats geruimd voor een "Point Vélo", dit ten voordele van de zwakke weggebruiker. Dit gebouw, enkele jaren geleden ingehuldigd, zal verdwijnen met de komst van het nieuwe station. DIEU, 1 augustus 2012.*

Het station in drie verschillende periodes.

Hiernaast zien we een opname van omstreeks 1900. Auto's waren nog niet te zien. Let op de twee goederenwagens van de NMVB voor het station: een platte wagen op draaistellen en een tweeassige bakwagen. Enkel de buurtlijn Maisières - Mons - Saint-Symphorien (geopend in 1887) kwam langs het station. Verzameling TSP.

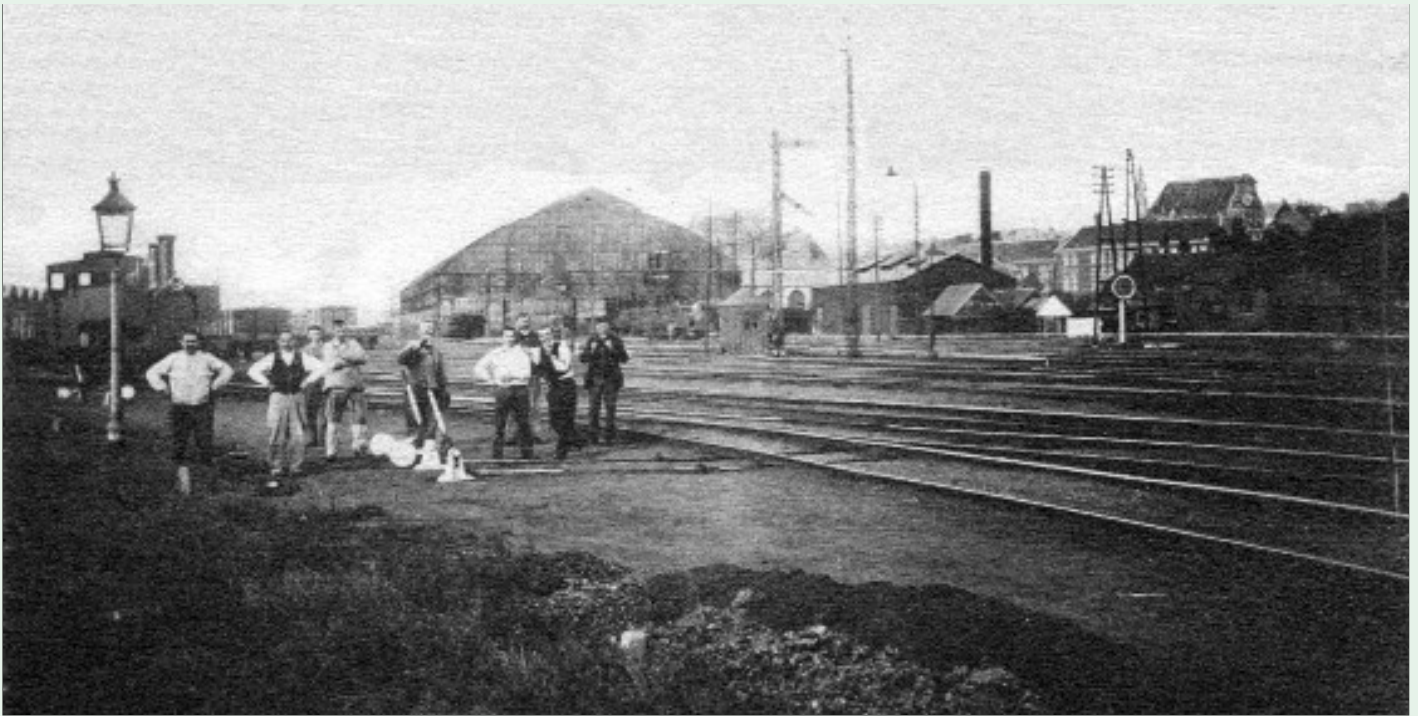


↑ *Het derde station van Mons werd op 19 oktober 1952 officieel ingehuldigd. Het is even groot als het vorige station maar het mist zijn charme.*

Trams, bussen en taxi's nemen alle beschikbare ruimte in voor het station. Verzameling TSP.

→ *Sinds de bouw onderging het station geen enkele wijziging. Enkel een reiniging van de voorgevel gaf het geheel een eerder proper indruk. Binnen in het gebouw werden weinig moderniseringswerken uitgevoerd in de ruimten voor publiek en personeel, wat getuigt van het goede ontwerp en de acties die door de "Montois" zijn ondernomen om het te bewaren... DIEU, 1 augustus 2012.*





↑ Deze foto van de installaties in het station van Mons werd aan het einde van de 19e eeuw genomen. We zien de grote glazen overkapping en een locomotief type 51 van de Belgische Staat. Rechts van het station overheerst het klooster van de Ursulinen. Verzameling TSP.

Het station van Mons en het beheer door de drie maatschappijen van de NMBS-Groep

Infrabel

Infrabel is verantwoordelijk voor de organisatie van het treinverkeer en het onderhoud van het net. In 2012 vinden we in Mons de diensten Netwerk (treindienst) en Infrastructuur (onderhoud van sporen, bovenleiding en seininrichting).

Infrabel-Netwerk

De blokpost 27, op de eerste verdieping van het station, bedient het station van Mons en de aansluitingen van Obourg en Cuesmes. Het is een post van het type all-relais.

In 2007 installeerde Infrabel een tijdelijke blokpost 27N in drie containers die op de plaats van het vroegere laterale station staan. Het gaat hier om een EBP-post (Elektronisch Bediende Post). Deze post nam geleidelijk de bediening over van Saint-Ghislain (30 maart 2008), Braine-le-Comte (15 oktober 2008), Tubize en Hennuyères (27 maart 2010). Tegen 2013 moet deze post het station van Mons en de volledige lijnen Tubize - Quévy en Mons - Quiévrain bedienen. Tot dan moeten nog de posten van Jurbise, Ghlin, Mons, Cuesmes en Quévy overgenomen worden.

In maart 2011 verhuisde deze tijdelijke post naar een nieuw gebouw aan de voet van de Pont de Jemappes en de containers staan sindsdien leeg. In een grote commandozaal werden alle operatoren en onderstationschefs van "blok 27N" sa-

mengebracht. Naast de nieuwe blokpost bracht Infrabel-Netwerk ook de administratieve diensten van de regio en de technische installaties voor het EBP-systeem in dit gebouw onder.

Er wordt echter al gesproken van een verhuis van blok 27N naar Charleroi, waar vanaf 2016 de bediening van het gehele district Zuidwest gegroepeerd zou worden (dus van Moeskroen tot Taminies, plus de regio's Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi en de lijn 132)...

Infrabel-Infrastructuur

De technische diensten van Infrabel-Infrastructuur bevinden zich in het nieuwe "CLI" (Centre Logistique Infrastructure) dat zich ook nabij de Pont de Jemappes bevindt.

Deze dienst beschikt er over grote administratieve ruimtes, een reffer voor het personeel en een opslagplaats voor technisch materieel. Er staan twee ES-motorwagens en voertuigen voor het onderhoud van het spoor gestationeerd. Het CLI is via spoor 13 aangesloten op het net.

De NMBS

Als operator houdt de NMBS zich bezig met het onthaal van de reizigers (nationale en internationale biljetten, bagage en gevonden voorwerpen). Ze heeft er ook een depot voor treinbegeleiders (80 bedienden) en treinbestuurders (150 bedienden). De NMBS is ook verantwoordelijk voor de car-wash, de uitwijkbundel "Aviation" en de werkplaats van Cuesmes.

De onderstationchefs op het perron en

de rangeerders worden eveneens door de administratieve diensten van de NMBS beheerd. Deze diensten zijn ondergebracht in het Hôtel des Chemins de fer, nabij het college Sainte-Waudru.

Mons-Aviation

De bundel "Aviation" bevindt zich ten noorden van de Pont de Ghlin, naast de L96 naar Brussel. Deze bijnaam ontstond tijdens de Eerste Wereldoorlog. Volgens sommigen verwijst de naam naar een neergestort vliegtuig, volgens anderen bevond zich hier een onderhoudspost voor Duitse vliegtuigen. Voor geen van beide versies bestaat enig historisch bewijs...

Deze bundel bestaat in feite uit twee delen. Op de plaats van de vroegere rijtuigenwerkplaats werden in 2011 zes sporen aangelegd, waarvan er vier geëlektrificeerd zijn. Verder zijn er enkele doodsporen. Dit gedeelte wordt beheerd door blok 27N. Naast Infrabel-materieel worden er rijtuigen uitgeweken die geen onderhoud moeten ondergaan, met uitzondering van een eventuele voorverwarming.

De tweede bundel ("Poste d'Entretien" genoemd) bestaat uit negen geëlektrificeerde en vier niet geëlektrificeerde sporen. Er bevindt zich een onderhoudsplatform voor de rijtuigen, een schouwput, een platform voor werken op het dak en een installatie voor het voorverwarmen van de stellingen. Hier bevinden zich dus de rijtuigen die gereinigd moeten worden of die een herstelling moeten ondergaan.

De werkplaats van Cuesmes

De idee om op de toen moerassige weiden van Cuesmes een werkplaats voor spoorwegmaterieel te bouwen dateert al van 1878. Het was de bedoeling om ongeveer 2.000 arbeidsplaatsen te creëren. Dit cijfer lijkt utopisch wanneer we bedenken dat Mons in die periode amper 27.000 inwoners telde.

De werkplaats werd uiteindelijk in 1909 gebouwd door de Belgische Staat. Er werden revisies uitgevoerd aan stoomlocomotieven en rijtuigen. Na de oprichting van de NMBS in 1926 werd de werkplaats van Cuesmes verantwoordelijk voor het onderhoud van alle stortwagens. Het onderhoud van stoomlocomotieven werd overgedragen aan andere werkplaatsen. Op het einde van de jaren '60 en het begin van de jaren '70 kwamen er nieuwe gebouwen. In deze nieuwe infrastructuur vinden vandaag de meeste van de nog overgebleven activiteiten plaats. Van 1976 tot eind 1993 stond de werkplaats ook in voor het onderhoud van de rijtuigen. In 1993 verhuisde deze activiteit echter naar het nieuwe onderhoudsplatform in de bundel "Aviation" in het station van Mons.

Een ander, veel groter, gebouw werd opgetrokken in 1988 voor het opslaan van de in Cuesmes gefabriceerde wisselstukken. De smidse waar de veren voor het materieel werden gemaakt, werd daarentegen in 1996 gesloten. Dit leidde tot de afbraak van het gebouw. Na een zoveelste reorganisatie bij de NMBS werd Cuesmes in 1998 een werkplaats van het "Centre d'activités entretien Wagons" - een activiteiten-centrum voor het onderhoud van goederenwagens.

Nadat het tot 31 december 2009, een "Centre Régional de Maintenance" (regionaal onderhoudscentrum) was dat afhing van de directie Techniek en Productie van de NMBS, houdt Cuesmes zich sinds 1 januari 2010 nog enkel bezig met de revisie van rijtuigen. Gedurende enkele jaren was deze werkplaats trouwens zeer actief naar aanleiding van de modernisering van de M5-dubbeldeksrijtuigen.

Gezien de leeftijdspiramide van het personeel (vandaag nog ongeveer 200 mensen) en het geringere onderhoud dat aan het nieuwe materieel nodig is, valt te vrezen dat deze werkplaats binnen enkele jaren gesloten zal worden.

→ De E3736 Liège-Guillemins - Quiévrain bij aankomst te Mons op 1 augustus 2012. Deze trein bestaat uit zes M4-rijtuigen, ingesloten tussen twee (!) locomotieven van de reeks 27, de 2718 vooraan. Op de achtergrond is de seinbrug verstoep achter de voorlopige voetgangersbrug. Rechts zijn de sporen 1 en 2 reeds uitgebroken, de wagens en het wegcentrum zijn verdwenen. Het geheel biedt een trieste indruk... Dieu.



↑ Drie foto's van dezelfde plaats tijdens verschillende periodes. Op 12 juli 1961 komt de TEE M128 "Brabant" Brussel-Zuid - Paris Nord aan in Mons. De voorziene TEE-motortrailer was die dag uitzonderlijk vervangen door rijtuigen die door een type 204 werden gesleept. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



↑ FOTO 111-42 De elektrische tractie begon in Mons met de inhuldiging van de elektrificatie van de lijn 96 op 28 mei 1963 tussen Braine-le-Comte en Mons. Op 4 juli van datzelfde jaar kon ook tot de Franse grens elektrisch gereden worden. In juli 1981 komt 284 Amsterdam CS - Paris Nord aan in Mons, gesleept door de CC 40.103 van de SNCF. Julien CASIER, verzameling TSP.





FOTO BD-11102 Op 7 juni 1959 vertrekt de 40.044 van de stelplaats Mons met een stoptrein. De foto werd gemaakt vanop de pont de Jemappes. De draaischijf rechts bevond zich ter hoogte van blok 27, die het treinverkeer regelde in het laterale station. In de achtergrond wordt de stad gedomineerd door de collegialekerk Sainte-Waudru, het belfort en het klooster van de Ursulinen. Br. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

NMBS-Holding

Het station van Mons is één van de 37 Belgische stations die door de NMBS-Holding worden beheerd. Een reiningsploeg staat in voor het onderhoud van het gebouw, de perrons en de aanhorigheden. De sporen worden

echter door Infrabel gereinigd...

De NMBS-Holding beheert bovendien de twee parkings voor het cliënteel, waarvan één betalende met slagbomen. De tweede parking is een zone voor beperkt parkeren. Beide parkings samen hebben een capaciteit van 600 plaatsen.

Het fresco in de wachtzaal

Met een lengte van 43 meter en een hoogte van 4 meter is het fresco in de wachtzaal moeilijk over het hoofd te zien. Het bevindt zich op een hoogte van 15 meter boven de grond. Op drie panelen wordt een kleurig overzicht gegeven van

FOTO BD-11103 In april 1959 staat de stoptrein 7770 Mons - Quévy in het lateraal station van Mons. Vandaag bevindt er zich op deze plaats een parking. De trein wordt gesleept door de 230 D 128 van de SNCF-stelplaats Amiens. Ze werd in september 1911 geleverd door Schwartzkopf en ze maakte deel uit van de reeks 3513 t/m 3662 van de Compagnie du Nord (de latere SNCF 230 D 1 t/m 150) die tussen 1908 en 1912 in dienst werd gesteld. De 230 D 128 zou nog in hetzelfde jaar dat de foto werd genomen afgesteld worden. Br. DEDONCKER, verz. TSP.



→ **Het Centre Logistique Infrastructure (CLI) bevindt zich nabij de pont de Jemappes, waarvan de typische structuur links herkenbaar is. Door het opbreken van een deel van de goederenbundel kwam er opslagruimte vrij en werd de bouw van een nieuwe aansluiting noodzakelijk.**
DIEU, 17 april 2012

de voornaamste socio-culturele bezienswaardigheden van de stad en de regio.

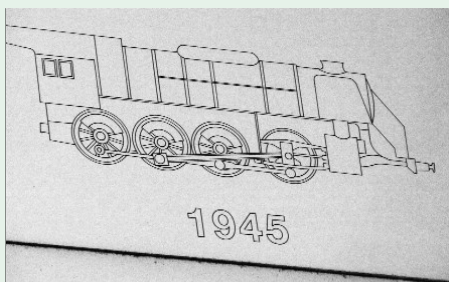
Het fresco werd besteld naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling van 1958. Het werd gerealiseerd door de artiest Jacques D'Hondt, een in Mons toen zeer bekende schilder en decorateur. Hij koos voor houten panelen als basis voor het werk omdat deze minder zouden verouderen en daardoor de kwaliteit van de creatie beter bewaren. Aan het einde van de jaren '90 kon een restauratie echter niet meer uitgesteld worden. Er kwamen verschillende technieken in aanmerking maar uiteindelijk werd gekozen voor een reproductie op een steviger ondergrond om het fresco een nieuw - en lang - leven te geven. De Turkse artiest Dogan Cakir, die al de Thalys-hal in Brussel-Zuid decoreerde, werd uitgekozen voor dit werk. Het beschadigde hout werd vervangen door geëmailleerd doek... Het vernieuwde fresco werd in mei 2001 ingehuldigd in de aanwezigheid van beide kunstenaars. Dit gebeurde tijdens de feesten voor de 75ste verjaardag van de NMBS.

Tijdens de renovatie werd het oorspronkelijke karakter van het werk gerespecteerd. We zien een veelkleurig werk dat gaat van roestbruin naar warmere kleurtinten. De afgebeelde onderwerpen, waarin een aantal spoorwegelementen werden verwerkt, illustreren de geschiedenis en de folklore van de streek.

Zo zien we een beeld van de toen nog landelijke stad in de 16e eeuw, met ondermeer de processie van de "Car d'Or" en de slag van Lumeçon. De op het oorspronkelijke fresco aanwezige verwijzingen naar ons koloniaal verleden zijn op het nieuwe fresco echter verdwenen... Daarentegen werd spoorwegmaterieel afgebeeld in het bovenste gedeelte van het fresco. Maar waarom verloor het type 29 haar loopas?

→ **De fresco in de wachtzaal**

↓ **De "gehandicapte" type 29 in deze fresco.** Baudouin DIEU, 1 augustus 2012.



↑ **De Werkplaats voor rijtuigen, gelegen in de bundel "Aviation" werd afgebroken in 2005. Op de vrijgekomen ruimte werd een nieuwe bundel met zes sporen aangelegd in 2011. Deze wordt beheerd vanuit blok 27N.** DIEU, 6 februari 2012.



Het nieuwe station

Het station van Mons onderging een grote opwaardering. Een groot aantal getuigen van het verleden, die aan het verval werden prijsgegeven, zijn gesloopt: zo is de werkplaats voor rijtuigen die zich aan de pont de Ghlin bevond in december 2005 afgebroken, nadat ze al in 1997 gesloten werd.

Ook de locomotievenloods (aan de noordkant), het wegcentrum, het oude douanegebouw (gebruikt tot 2000) en het monumentale postsorteercentrum dat het station domineerde (gebouwd in 1982 en gesloopt in mei 2007!) zijn intussen verdwenen.

Het medisch centrum van de NMBS en het postkantoor daar-entegen lijken alles te overleven. Deze bevinden zich links van het station. Het gedeelte dat zich links van de zijingang bevindt is afgesloten met een hek en hier is het archief van de medische dienst ondergebracht. Een gebouw tegenover de boulevard Gendebien is nu verlaten. Hier bevond zich vroeger de aankoopdienst van Infra-bel. Al deze gebouwen moeten verdwijnen wanneer de plannen voor het nieuwe station worden uitgevoerd.

Het nieuwe station werd ontworpen door de Spaanse architect Santiago Calatrava. Het station zal de reizigers een maximaal comfort bieden. Het nooit uitgevoerde plan om een voetgangersbrug over het station te bouwen, werd herop-



↑ *Tijdens de duur van de bouw van het nieuwe station, worden de reizigers onthaald in containers die dienst deden bij de constructie van het nieuwe station Liège-Guillemins. Ook het personeel vindt hier onderdak. De omgeving moet nog worden ingericht: busperrons, taxistandplaatsen en de "kiss and ride"-zone. DIEU, 17 april 2012.*

gevestigd. De werken moeten in 2015 voltooid zijn en zowel het station als de omgeving zullen dan een heel ander uitzicht hebben. Het station zal dan dienst doen als verbinding tussen de stad en de nieuwe wijken aan de Grands Prés.

De "nieuwe stad" aan de Grands Prés

biedt nu al een commercieel centrum (de Lottomonsexpo), een bioscoop en een opleidingscentrum. Tegen 2015 moet hier ook een nieuwe woonwijk ontstaan.

De nieuwe perrons worden 350 meter lang. Ze worden overdekt en ze zullen gemakkelijk toegankelijk zijn.

Dit model toont hoe het nieuwe station van Mons er 's nachts zal uitzien. De place Léopold bevindt zich onderaan de foto, "les Grands-Prés" bovenaan. Document NMBS-Holding.







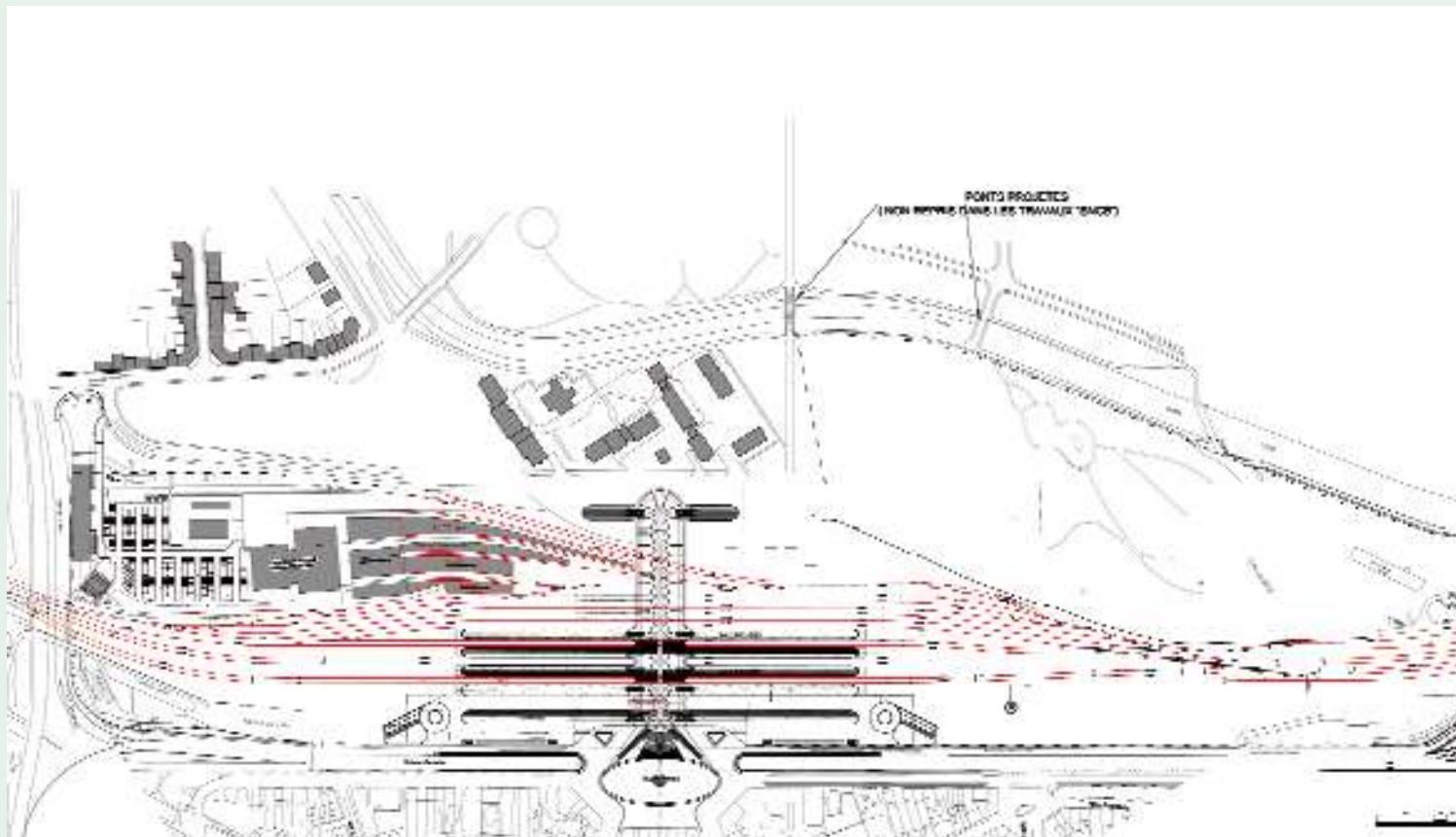
Bovenaan en op de vorige pagina: het nieuwe en futuristische station, waarbij de klemtoon ligt op de toegankelijkheid en de gemakkelijke verbindingen met de andere transportmiddelen. Laat ons hopen dat de capaciteitsvermindering geen invloed heeft op de aangekondigde ontwikkeling van het openbaar vervoer. Document NMBS-Holding.

De toegankelijkheid van het station zal nog verhoogd worden door een multimodaal concept op maat van automobilisten, taxi's, bussen, fietsers en voetgangers. Aan de kant van de "Grands Prés" is plaats voorzien voor een busstation van de TEC, maar dit zal in eerste instantie nog niet worden gebouwd. Het

station moet aantrekkelijk worden voor de zowat 1.200 dagelijkse reizigers die er de bus en de trein nemen. Er komen bovendien 800 nieuwe parkeerplaatsen en een ruime fietsenstalling voor de pendelaars. Tot slot zal de stationswijk, één van de meest verkommerde wijken van Mons,

grondig gerenoveerd worden waardoor de wijk weer aantrekkelijk en veilig moet worden teneinde er nieuwe activiteiten aan te trekken. De bouw van een congrescentrum wordt gesteund door de regionale en Europese autoriteiten in het kader van het Europees fonds voor stadsvernieuwing. Dit zal opgericht wor-

Plan van het nieuwe station en zijn omgeving. Dit "doorgang-station" biedt een vlotte verbinding tussen het historische stadscentrum en het nieuwe stadsdeel "les Grands-Prés". Rechts de bundel "Aviation". Document NMBS-Holding.



den op de plaats van de afgeschafte uitwijkbundels. Dit plan komt niet alleen ten goede van de congresdeelnemers, maar ook aan de toeristen die een ruimer aanbod aan overnachtingsmogelijkheden zullen vinden.

De werken

De bouw van het nieuwe station leidt tot een groot aantal bijkomende werken, zoals het vernieuwen van het spoor, het rechtekken van sommige bochten en het uitbreken van bundels.

De eerste fase begon op 23 mei 2011 en ze werd op 11 december van hetzelfde jaar afgesloten. Dit omvatte de aanleg van een bundel voor Infrabel aan de "Aviation" en de aanpassing van de NMBS-bundel op dezelfde site. De post F, een mechanische Siemenspost die de in- en uitrit beheerde, werd afgeschafte en vervangen door een slotsysteem dat gelinkt werd aan blokpost 27N. Het verkeer in de bundel wordt nu geregeld door de onderstationchefs en de rangeermeesters.

Een tweede fase begon in januari 2012. Dit omvatte de opbraak van de geëlektrificeerde sporen 14 tot 22 van de goederenbundel, de aanleg van de nieuwe aansluiting naar het CLI en het rechtekken van de perronsporen 1 en 2. Deze twee sporen kunnen momenteel aan 60 km/h bereden worden door treinen van en naar La Louvière, wat in de toekomst wordt opgetrokken naar 90 km/h. Hiervoor moest het kopspoor 1Bis



Het regionale medisch Centrum van de NMBS-Groep is reeds meer dan 50 jaar gevestigd op de hoek van de boulevard Gendebien zal, samen met de omliggende gebouwen, worden afgebroken. Dieu, 1 augustus 2012..

opgeofferd worden. Deze werken zullen in december 2012 klaar zijn.

Tegelijkertijd wordt een tijdelijk station, bestaande uit 118 containers die eerder in het station Liège-Guillemins werden gebruikt, opgericht op de plaats van de vroegere goederenkoer. Dit station moet eind 2012 operationeel zijn.

Op 23, 24, 30 juni en 1 juli werd een tijdelijke voetgangersbrug gebouwd over de sporen 1 tot 6. Dit laat de reizigers toe om de perrons te bereiken vanaf het tijdelijke station.

De omgeving van het tijdelijke station wordt aangepast: er komt een busstation, taxiplaatsen, een kiss & ride zone en een parking. Dit is nodig omdat het huidige stationsplein volledig ontruimd moet worden om de afbraak van het

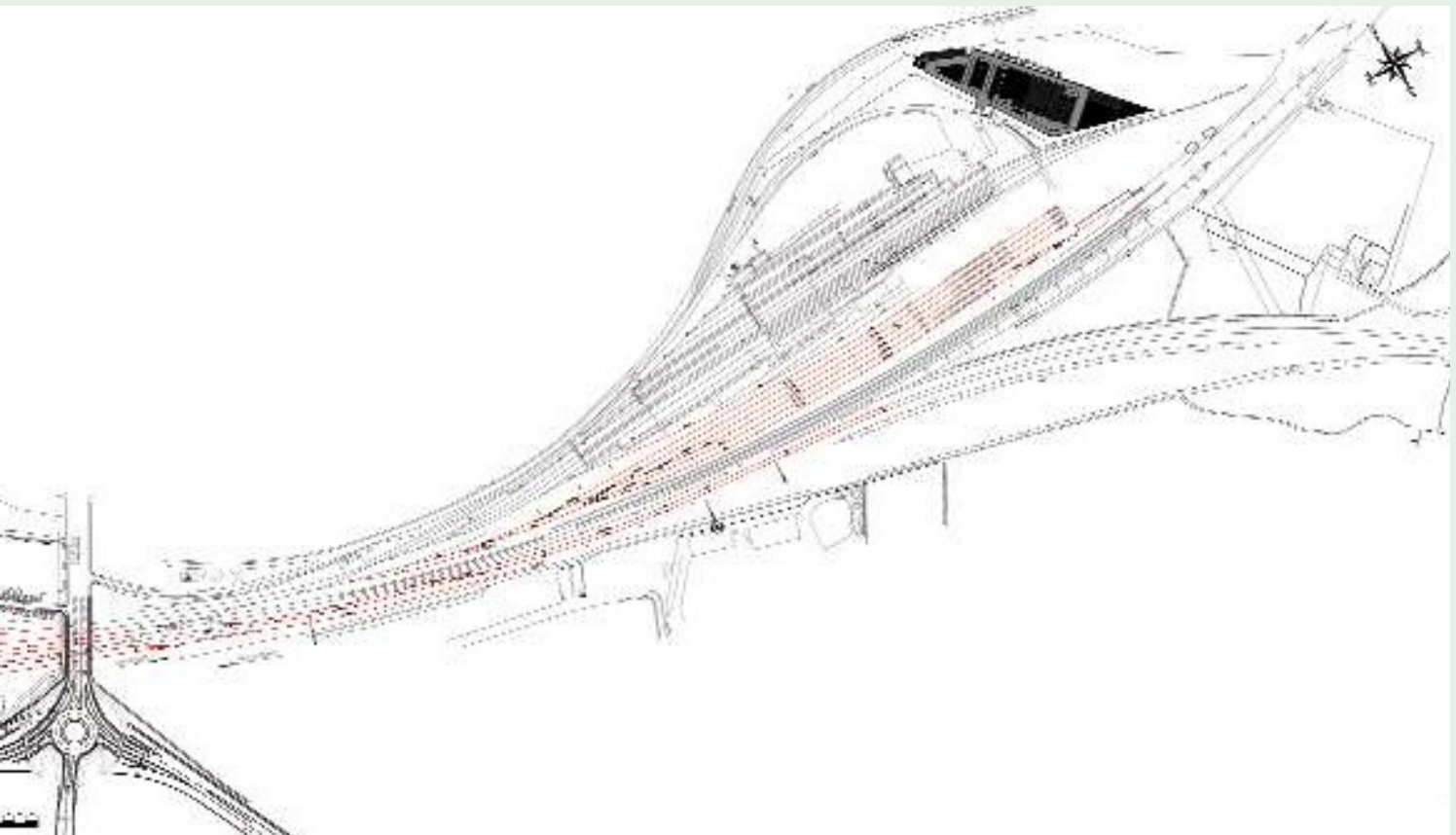
oude station en de bouw van het nieuwe mogelijk te maken.

De werken zullen in verschillende fases verlopen. In maart 2013 wordt het huidige station afgebroken, verhuist blok 27 naar de nieuwe blok 27N en beginnen de vernieuwingswerken aan de perrons. Hierbij worden de sporen vernieuwd en de luifels afgebroken.

De inhuldiging van het nieuwe station werd al vastgelegd voor april 2015, wat het beste uitkomt voor de huidige eerste minister, die ook titelvoerend burgemeester van de stad Mons is...

Daarna zal de omgeving nog onder handen genomen moeten worden, o.a. door de aanleg van parkings en de verbetering van de toegangswegen.

Baudouin DIEU en Eric CORNU.



Een overspanning van de "pont de Luxembourg" wordt bewaard

Tijdens het weekend van 12-13 mei werden drie overspanningen van spoor A van lijn 162 van de "pont du Luxembourg" te Namur verwijderd. Zij worden vervangen door betonnen draagbalken. Deze brug telde in totaal 12 overspanningen.

Eén ervan werd niet verschroot maar zal een plaats krijgen te Schaarbeek in het nieuwe spoorwegmuseum. Het brugdek, dat twee goederenwagens zal dragen, wordt opgesteld in de hall.

Schaarbeek, 6 augustus 2012.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Kolenspoor: een rijtuig type R omgebouwd tot buffetrijtuig

De vereniging Kolenspoor, die de lijn Waterschei - As - Eisden uitbaat, heeft het rijtuig type R (nr. 62.412) omgebouwd tot buffetrijtuig. Bij deze gelegenheid werd dit rijtuig volledig gerestaureerd: zowel het houten interieur als de rijtuigkast werden grondig vernieuwd. Het kreeg een rood/gele livree zoals de bijwagens type 734. Het is jammer dat deze nooit werd toegepast op de R-rijtuigen.

Voor zover wij weten is dit het enige bewaarde exemplaar van dit rijtuigtype.

← FOTO 111-43
As, 17 juni 2012.
Freddy DELARBRE.

"Scheldeland in Stoom"

SDP (Stoomtrein Dendermonde Puurs) organiseerde op 7 en 8 juli het traditionele weekend "Scheldeland in Stoom". Er waren op deze twee dagen telkens vier heen- en terugritten, alle met stoomtractie, tussen Baasrode en Puurs en vier tussen Baasrode en Sint-Amands.

Vier stoomlocomotieven werden ingezet: drie van SDP: de Ct nr. 3 (FUF 1922), de Ct nr. 4 "Helena" en de Tubize uit 1927 en één van SCM: de Ct "Bébert" La Meuse van 1926.

FOTO 111-61 Te Baasrode staat de Ct nr. 3 klaar voor vertrek naar Sint-Amands op 7 juli 2012.
Roel DESAEGER.



België

Gent-Zeehaven: AMSAC

AMSAC, Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateurs Club, is Vlaanderens oudste modelspoorclub. In het begin konden zij gebruik maken van lokalen in het station Gent-Sint-Pieters. Door de restauratie aan de gebouwen was de club genoodzaakt een ander onderkomen te zoeken. Rond de eeuwwisseling kregen zij een nieuwe plaats in Gent-Zeehaven in 2 K-rijtuigen: K1 AD 28.913 en K3 B 22.422.



↑ In het K3-rijtuig 22.422 is de modelbaan van de club te bewonderen.
Gent-Zeehaven, 1 juni 2010.
AMSAC.

← Het K1-rijtuig 28.913 werd ingericht als barrerijtuig met een vergaderzaal. Dit rijtuig heeft nieuwe aluminium ramen.
Gent-Zeehaven 1 juni 2010. AMSAC



Het M2-rijtuig voor het fitnesscentrum "Executive Fitness", aan de chaussée de Wavre te Perwez. Het rijtuig is gedeeltelijk in de gevel van het gebouw ingemetseld.

Alain BAUWIN, 4 augustus 2012.



België

Perwez: Executive Fitness

Te Perwez, aan de *chaussée de Wavre*, staat een niet-identificeerbaar M2-rijtuig. Het werd geplaatst voor een taverne waar het dienst deed als gelagzaal. Ondertussen werd de taverne gesloten en nu is er een fitnesscentrum gevestigd.

NEWS

privéoperatoren



FOTO 111-44 →

Op 13 mei 2012 wachten niet minder dan drie rode Class 66 van Crossrail mooi opgelijnd op hun vertrek in het station van Montzen. Van links naar rechts zien we de PB03, de PB13 en de DE6311.

Simon DE RIDDER.



↑ Op 26 juli zal de trein 44602 (Terneuzen) - Gent-Zeehaven - Kijfhoek zo dadelijk het station van Essen voorbijrijden. Op kop de 6510 en de 6507 van DB Schenker. Gerben ZILVERENTANT.

↓ Op 26 juni wordt trein 48871, met bestemming Anglefort (FR), beladen bij Enerco te Born (NL). De 6605 van CAPTRAIN zal de trein slepen tot Visé waar hij door twee locomotieven van de reeks 3000 van de CFL zal worden overgenomen. Maarten SCHOUBBEN.



Sinds 11 juni legt DB Schenker een rechtstreekse trein in voor de overbrenging van wagens tussen Terneuzen en Kijfhoek. Het inleggen van deze trein, die rijdt van maandag t/m vrijdag, laat de klanten toe snel hun goederen van en naar Zeeuws-Vlaanderen te brengen, alsmede naar diverse nationale en internationale bestemmingen: in het bijzonder Italië.

Deze trein biedt de mogelijkheid om vanuit Gent-Zeehaven wagens mee te nemen die afkomstig zijn uit Frankrijk of België en aangevoerd worden door NMBS-Logistics.

De trein, met een capaciteit van 1800 t, vervoert hoofdzakelijk papier, cellulose, chemische - en metaalproducten.

De dienstregeling van deze verbinding werd reeds opgenomen in onze vorige uitgave van *OP DE BAAN* blz. 47 boven-aan.





Sinds juli beschikt de nieuwe Belgische maatschappij Railtraxx (zie *OP DE BAAN* 98 blz. 29 en *ODB 101* blz.29) over een G2000. Het betreft de ex-2007 van Rail4Chem met het nummer 92 80 1272 5-2-D-CTD. Het locomotievenpark van Railtraxx bestaat vanaf nu uit: de G2000, de 2833 gehuurd bij NMBS-Logistics en de Class 66 PB20.



↑ *Op 11 juli sleept de G2000 voor de eerste maal de trein 43587 Antwerpen Rhodesië - Duisburg hier bij de doorrit van 's Herenelderen op de lijn 34 tussen Bilzen en Tongeren.* Maarten SCHOUBBEN.

← **FOTO 111-45**
Op 5 mei wacht de 2833 op het vertreksein te Aachen-West. Deze locomotief is sinds 18 april 2012 in dienst bij Railtraxx. Simon DE RIDDER.



↓ **FOTO 111-46**
Op 25 juli sleept de Euro4000 4006 van Europorte de trein 45740 Les-sines - Le Plessis. De trein gefotografeerd tussen Havinnes en Tournai. Serge MARTIN.



Tsjechië

PESA-motorwagens voor de CD

De Tsjechische spoorwegen (CD) bestelden in maart 2011 een reeks van 31 tweeledige motorwagens bij PESA in het Poolse Bydgoszcz. Het eerste stel werd in mei 2012 geleverd en wordt momenteel getest. Deze gelede motorwagens op drie draaistellen (B'+2'+B') bieden 120 zitplaatsen. Ze worden aangedreven door twee MTU-dieselmotoren (één in elk rijtuig), met elk een vermogen van 390 kW. Hun maximumsnelheid bedraagt 120 km/h. Elk rijtuig heeft een compartiment met een verlaagde vloer. Door hun opvallende uiterlijk kregen deze stellen inmiddels de bijnaam "Zralok" (haai). Ze vormen de reeks 844 van de CD en ze zullen in het lokale vervoer ingezet worden. Alle stellen moeten in januari 2014



geleverd zijn. PESA tekende op 20 december 2011 trouwens een contract voor de levering van 12 gelijkaardige motorstellen aan de Regentalbahn. Ze zullen ingezet worden op de lijn Regensburg - Marktredwitz - Schirnding ("Oberpfalzbahn"). Ze zullen 252 plaatsen bieden, waarvan 103 zitplaatsen en 21 klapstoelen. Ze zullen in december 2014 in dienst worden gesteld.

↑ Motorwagen 844.001 "Zralok" van de CD.

↓ Een virtuele voorstelling van de motorwagens voor de Oberpfalzbahn. PESA.



Nederland

De 8811 weer in dienst

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bestelde het Britse War Departement (WD) honderden stoomlocomotieven. Zo werd in juli 1942 ondermeer een reeks van 377 drieassige tenderlocomotieven van het type Saddle Tank (waarbij het waterreservoir als een zadel over de ketel hangt) besteld bij Hunslet, Andrew Barclay Sons & Co, W.G.Bagnall, Hudswell Clarke, Robert Stephenson & Hawthorns en Vulcan Foundry. Gezien de oorlogsomstandigheden was een snelle levering belangrijker dan een lange levensduur van de machines. De eerste locomotief kon dan ook al in januari 1943 getest worden.

Na de geallieerde landing in Normandië 6 juni 1944, werd een groot aantal van deze locomotieven naar het vasteland verscheept en ze werden ingezet in Frankrijk, België en Nederland. Op 27 september 1945 bevonden er zich 24 machines in ons land te Antwerpen-Dam (9), Antwerpen-Zuid (12), Oostende (1) en Schaarbeek (2). Enkele locomotieven werden tot augustus 1945 ingezet in Gent-Zeehaven terwijl de 75109 tot oktober 1945 rangeerde in de Centrale Werkplaats te Mechelen. In oktober 1945 werden ze ter beschikking van de NMBS gesteld waar ze - enkel op papier - als reeks 600 werden ingeschreven. Ze werden in augustus 1946 teruggegeven en afgesteld in Calais en Antwerpen-Zuid. De 8811 werd in 1943 geleverd door Hudswell Clarke (nr. 1737) en ze kreeg

het nummer WD 75080. In 1945 werden 27 locomotieven van dit type overgenomen door de Nederlandse Spoorwegen, waar ze de nummers 8801 tot 8827 kregen. De 8811 werd in 1953 geschrapt in de stelplaats Nijmegen en ze werd verkocht aan het mijnbouwbedrijf Laura & Vereeniging (LV) dat haar in de mijn Julia te Eijgelshoven inzette. Hier kreeg ze de naam Julia IV, later LV13. De mijn sloot haar deuren in februari 1974 als de laatste actieve steenkoolmijn in Nederland en ook de laatste plaats in het land waar stoomtractie werd ingezet. In 1982 kocht de Stoom Stichting Nederland (SSN) deze locomotief en ze werd overgebracht naar Rotterdam. De restauratie begon ongeveer tien jaar later en deze werd uiteindelijk op 13 april 2012 vol-

tooid. Een andere 8800, de LV14 (NS 8826), wordt bewaard door de ZLSM (Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij) te Simpelveld. In Groot Brittannië bleven een zestigtal (!) machines van deze reeks bewaard. Op het NS-net rijden regelmatig stoomtreinen, maar dan met uit Duitsland afkomstige locomotieven. De 8811 is pas de tweede rijvaardige NS-locomotief. De andere is de 7742 (BMAG 5249/1914) van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (SHM). De geplande herstelling van de NS 3737 (Werkspoor 272/1911), de laatste stoomlocomotief van de NS die op 7 januari 1958 werd afgesteld, werd jammer genoeg stopgezet om financiële redenen. Deze machine was tot 2003 beschikbaar voor het rijden van speciale treinen.

FOTO 111-47 De 8811 van SSN op bezoek bij ZLSM (Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij) te Simpelveld op 1 juli 2012. Philippe DE GIETER.



Nederland

De heropstanding van een "Blauwe Brabander"?

In 2018 zal Eindhoven de Europese culturele hoofdstad zijn. Ter gelegenheid van dit evenement heeft een vereniging een plan uitgewerkt om een replica te bouwen van een stoomlocomotief van de reeks 30 - 36 van de voormalige Noord Brabantsch Duitsche Spoorweg Maatschappij (NBDS). Deze Then Wheel (2C) kregen de bijnaam "Blauwe Brabander".

De eerste zes locomotieven van deze reeks werden in 1908 gebouwd bij Beyer Peacock in Manchester (nrs. 5134 t/m 5139) terwijl de twee laatste machines, de NBDS 36 en 37 (deze laatste kreeg onmiddellijk het NS-nummer 3508), respectievelijk in 1914 en 1920 geleverd werden door Hohenzollern (nrs. 3288 en 3328).

Het waren de eerste 2C's in Nederland voor hogere snelheden. Ze haalden een snelheid van 100 km/h met een keteldruk van 13,4 kg/cm². Ze hadden twee binnenliggende cilinders en ze wogen - zonder tender - 62 ton.

Na de overname van de NBDS door de NS kregen ze de nummers 3501 tot 3508. Deze reeks mag niet verward worden met de 3501 tot 3522. Dit waren 2C's die in 1946 werden overgenomen van de Zwitserse spoorwegen (SBB).

Oorspronkelijk sleepten ze internationale treinen vanuit Vlissingen (aansluiting met



Virtuele voorstelling van een "Blauwe Brabander". NBDS Immingham project.

de veerboten uit Engeland) naar Duitsland. Deze diensten verdwenen echter tijdens de Eerste Wereldoorlog. Na de oorlog keerden de treinen niet meer terug op deze verbinding en de locomotieven van de reeks 3500 werden over het hele net verspreid. Ze sleepten lichte reizigerstreinen en zelfs goederentreinen.

De 3502, 3503, 3504, 3506 en 3507 bleven in dienst tot 1938-1939 terwijl de 3501, 3505 en 3508 in het begin van 1946 werden geschrapt. Alle locomotieven werden gesloopt.

Er werd gekozen voor de reeks 3500 omdat deze machines gebaseerd waren

op de 2C's van het type "Immingham" van de Great Central Railway. De plans van deze reeks bestaan nog steeds. Het grootste verschil bestaat uit het feit dat de "Immingham's" buitenliggende cilinders hadden. Het is de bedoeling om in 2018 een volledige boottrein te laten rijden zoals deze tot 1914 te zien waren. Ook de rijtuigen moeten dus nagebouwd worden.

De replica van de locomotief zal het nummer NBDS 32 krijgen en "Hertog van Brabant" genoemd worden.

De bouw zou volledig in Nederland gebeuren.

De 3501 (ex-NBDS 31, Beyer Peacock 5134 / 1908) gefotografeerd in augustus 1945, enkele dagen voor haar schrapping, in Eindhoven. C. Lawson KERR, verzameling TSP.



Noorwegen

Stadler nu ook in Noorwegen actief

Stadler levert momenteel 50 vijfledige motorstellen van het type FLIRT (15 kV) aan de Noorse spoorwegen (NSB). De bestelling omvat twee onderreeksen:

- 24 stellen voor regionale treinen ("Short Regional Trains" - SRT) op trajecten van meer dan drie uur. Ze vormen de reeks 74 en bieden 216 zitplaatsen, waarvan 44 in de "Comfort"-klasse;
- 26 stellen zullen als "Long Local Trains" (LLT) met een reisduur van meer dan 90 minuten ingezet worden. Deze reeks 75 biedt 235 zitplaatsen.

De Noorse normen voor deze treinen zijn zeer strikt. Zo moet de klimatisatie zich snel kunnen aanpassen aan de wisselende buitentemperaturen wanneer de trein grote hoogteverschillen overwint. Ze moeten in de winter kunnen rijden bij temperaturen van -40°C terwijl in de zomer 35°C kan voorkomen. Bij hevige sneeuwval moeten ze sneeuwbanken



Het FLIRT-motorstel 74508/75008 ("Short Regional Trains" - SRT), gefotografeerd in Drammen op 16 juni 2012. Ron SMITH.

van één meter hoog over een afstand van 60 m kunnen passeren.

Het interieur bestaat voor 69% uit een verlaagde vloer. Het geluidsniveau is er uitzonderlijk laag: met slechts 70 dBA is het geringer dan in een luxewagen van Mercedes of BMW! Wanneer een eland wordt aangereden (de NSB registreert jaarlijks 900 van dergelijke aanrijdingen) mag de schok niet voelbaar zijn wanneer de trein trager dan 98 km/h rijdt. Hun

maximum snelheid bedraagt 200 km/h.

De SRT's kwamen in de maand mei van dit jaar in dienst terwijl de LLT's in mei 2013 beschikbaar moeten zijn.

De NSB heeft een optie op 100 bijkomende FLIRT's genomen, vooral voor de langere afstanden ("Long Regional Trains") maar ook voor het lokale verkeer over korte afstanden met een reisduur vanaf 45 minuten.

Oostenrijk

De Stadler-stellen van de Westbahn

Privéoperator Westbahn Management GmbH, een dochteronderneming van RAIL Holding AG, is sinds 11 december 2011 actief op het Oostenrijkse spoorweganet. Dit bedrijf rijdt sinds deze datum met IC-treinen tussen Wien Westbahnhof en Salzburg Hauptbahnhof. Het traject (312 km) wordt op 2 uur 57 minuten afgelegd met voorziene tussenstops in Wien Hütteldorf, Sankt Pölten, Amstetten, Linz, Wels en Attnang-Puchheim. Daarbij rijden de treinen vanuit Salzburg door tot het Duitse grensstation Freilassing.

Westbahn bestelde in juni 2009 voor de uitvoering van deze treindienst bij Stadler Rail zeven zesledige dubbeldeksmotorstellen van het type "KISS". Dit materieel is gebaseerd op de SBB-motorstellen van de reeks RABe 511, die ingezet worden op de S-Bahn van Zürich.

Deze motorstellen, bestaande uit twee motorrijtuigen met stuurpost en vier tus-

senrijtuigen, werden ondergebracht in de reeks MeA 4010 (4010 001 t/m 007).

Ieder stel is 150 meter lang en weegt 296 ton. Ze ontwikkelen een vermogen van 4000 kW en halen een maximumsnelheid van 200 km/h. Ieder motorstel biedt 501 zitplaatsen in eerste klasse.

De reizigers zitten in lederen stoelen en

beschikken over gratis draadloos internet. Daarbij is in ieder rijtuig een treinbegeleider aanwezig (zeven bemanningsleden per motorstel).

In elk van de vier tussenrijtuigen werd een zogenaamd "Westcafe" met acht zitplaatsen ingericht. In dit hoekje leveren automaten de nodige warme en koude dranken af.

FOTO 111-48 Het Westbahn-motorstel MeA 4010 003 in het Duitse grensstation Freilassing op 8 mei 2012. William BOECKX.



Slowakije

De lijn naar Trenčianska Tepla is gered

Om het kuuroord Trenčianska Teplice te verbinden met het station Trenčianska Tepla, aan de "Slovaakse as" Bratislava - Kosice, werd een 6 km lange lijn met een spoorbreedte van 762 mm aangelegd. Ze werd geëlektrificeerd met 750V gelijkspanning (later teruggebracht tot 600V). De lijn werd geopend in 1909 (zie ODB 61, blz. 44-46). De uitbating van deze unieke lijn gebeurde door de Slovaakse spoorwegen (ZSSK) tot ze op 9 december 2011 gesloten werd. De privémaatschappij Trenčianska elektrická železnica (TREŽ) nam de lijn nu over en er rijden weer regelmatig toeristische treinen. Er wordt gebruik gemaakt van de drie motorwagens reeks 411.9 (tot 1988 EMU 46.001 t/m 003 van de CSD, de toenmalige Tsjechoslovaakse spoorwegen) die sinds 1952 op deze verbinding worden ingezet.

FOTO 111-49 Op 16 mei 2011 werd de lijn nog door de ZSSK geëxploiteerd. De 411.902 is met trein 3408 onderweg van Trenčianska Tepla naar Trenčianska Teplice Spät en zal zo dadelijk in het eindstation aankomen. Marc RIGUELLE.

FOTO 111-50 ↓ - **FOTO 111-51** →
Op 13 maart 2012 zijn de 411.903 en 902 onderweg met een toeristische trein. Hiernaast zien we de trein in Trenčianska Teplice Zastavka. Hieronder verlaten ze het station van Trenčianska Tepla. Marc RIGUELLE.



Frankrijk

BB 7600 in dienst

Veertien locs van de reeks BB 7200 werden door Fret-SNCF overgedragen aan Transilien (RER Paris). Hierdoor kan Transilien een aantal motorstellen van het type Z5300 afvoeren. Deze machines worden in de werkplaats van Oullins geschikt gemaakt voor het trek/duw-bedrijf en bediening van de trein door één enkele medewerker. Men voorziet eveneens een informatiesysteem voor reizigers. Deze voertuigen krijgen de nachtblauwe (met meerdere anderskleurige bollen) Transilien-schildering en hun snelheid wordt beperkt tot 140 km/h. De 7600'en worden ingezet met VB2N-dubbeldeksrijtuigen. Deze rijtuigen kwamen vrij, nadat de nieuwe Z50000'en een aantal diensten overnamen. De 7601 (ex-7312) en zijn last werden voor het eerst in mei 2012 op de Transilien-verbinding N Paris-Montparnasse – Rambouillet ingezet in de beurtrol van de Z5300. De 14 machines moeten alle tegen december 2012 in dienst zijn.

De problematische ingebruikname van de "Franciliens"

SNCF bestelde in november 2006, ter vervanging van de laatste reeksen motorstellen met kast in roestvrij staal Z5300 (1,5 kV) en Z6100 (25 kV 50 Hz), bij Bombardier 172 eenheden van de reeks Z50000 (117 stuks met 8 rijtuigen en 55 met 7 rijtuigen). Dit contract is 1 850 miljard euro waard en voorziet in een optie voor 200 bijkomende treinen. Dit geleed materieel beschikt over vijf gemotoriseerde draaistellen die uitgerust werden met asynchrone tractiemotoren. Ze ontwikkelen een vermogen van 2950 kW en halen een snelheid van 140 km/h. Een lang motorstel kan 905 reizigers (waarvan 503 zittend) vervoeren en een kort 754 (waarvan 407 zittend). Ze zijn geschikt voor de dienst onder 1,5 kV en 25 kV 50 Hz. Z50000'en worden ingezet vanuit Paris-Nord (82 stellen), Paris-Est (20 stellen) en Paris-St-Lazaire (de 55 korte stellen). Alles wordt gebouwd in de fabriek van Crespin (nabij Valenciennes). Deze motorstellen werden op 14 december 2009 voor het eerst ingezet vanuit Paris-Nord. Ze waren vrijwel



FOTO 111-52 De 7601 (ex-7312 werd op 15 januari 1981 in dienst genomen te Villeneuve) in het station Les Essarts-le-Roi voor een trein met bestemming Paris-Montparnasse - Rambouillet. Philippe DE GIETER.



FOTO 111-53 Een trein met bestemming Paris Gare du Nord bij aankomst te Persant-Beaumont op 26 juli. Het eerste stel draagt het nummer Z50046/50045. Philippe DE GIETER.

direct het slachtoffer van diverse technische problemen. De intrekbare voettredes en het rijden in treinschakeling bleken zeer problematisch. Een jaar later waren er slechts 12 eenheden actief. Deze vervangen de motorstellen van de reeks Z20500 (dubbeldek, tweespanning) op de verbinding Paris-Luzarches (lijn H). In juli 2012, na meerdere periodes van buitendienststelling, blijken de kinderziekten overwonnen. Er zijn nu 52 stuks in dienst, die rijden op

de verschillende antennes van lijn H (Paris-Nord – Luzarches / Persan-Beaumont / Pontoise). Ingevolge de zeer laattijdige levering van reeks Z50000 doen de motorstellen van reeks 6100 nog steeds dienst in 2012. Ze zijn vrijwel zeker de eerste slachtoffers van de "Franciliens" maar je kan ze nog zeer regelmatig ontmoeten op de lijnen H en K van het Transilien-net. De laatste Z50000'en moeten tegen april 2015 geleverd zijn.

Tsjechië - Slowakije

RegioJet actief in Slowakije

Er is sinds maart 2012 een eerste privé-operator actief op het Slowaakse spoorwagennet.

RegioJet, een filiaal van het Tsjechische reisagentschap Student Agency, is al sinds september 2011 in eigen land actief (zie *OP DE BAAN 106* pagina 38).

Het Slowaakse ministerie van transport gunde RegioJet in 2011 de concessie voor de verbinding Bratislava – Dunajská Streda – Komárno (95 km). Deze concessie loopt van maart tot december 2012.

Er werden bij Alpha Trains negen drieledige TALENT-motorwagens (Bombardier, DB-reeks 643) geleased. Leuk detail is dat deze krachtvoertuigen tot december 2011 ingezet werden door de PEG (Prignitzer Eisenbahn) op de verbinding Dortmund – Enschede. Het materieel kreeg intussen een gele livree aangemeten.

Na enkele weken "ontdekkingsbedrijf" voor het grote publiek in februari, startte RegioJet op 4 maart 2012 met de echte treindienst. De basisdienst voorziet ieder uur een stoptrein tussen Bratislava en Dunajská Streda (en terug). Iedere twee uur wordt er doorgereden tot Komárno



FOTO 111-54 De uit Dunajská Streda afkomstige TALENT-motorwagen 643 371 (95 80 0643 371-1 RJ – SK) komt op 23 mei 2012 aan in Bratislava Hlavná Stanica. William BOECKX.

(en terug). Daarnaast zijn er nog een aantal directe treinen Bratislava - Dunajská Streda (en terug) en extra ritten tijdens de spits.

RegioJet biedt zijn klanten dagbladen en

gratis draadloos internet aan en de treinen werden uitgerust met automaten voor warme en koude dranken. Deze aanpak loont want RegioJet is na enkele maanden reeds zeer succesvol.

Terug treinen in San Marino

De enige spoorlijn van de Republiek San Marino (een volledig door Italië ingesloten mini-staatje in de omgeving van Rimini) werd op 21 juli 2012 officieel vrijgegeven voor de dienst. De AB03 mocht, na 68 jaar zonder spoorverkeer, de eerste trein rijden. Dit motorstel werd in 1932 gebouwd door Carminati & Toselli uit Milano en TIBB (Tecnomasio Italiano Brown Boveri) mocht de elektrische uitrusting leveren. De AB03 en AB01, daterend van de opening van de lijn, stonden sinds het begin van WOII afgesteld in de tunnel van Montale. Beide voertuigen werden in juni 2011 uit de tunnel gehaald. De vereniging "Associazione Treno Bianco Azzurro" beschikt over de nodige certificaten en baat het herstelde deel van de spoorlijn toeristisch uit. De bedrijfsspanning is 480V. Info:

www.trenobiancoazzurro.org
www.visitsanmarino.com



Een beeld van de openingsceremonie voor de spoorlijn van San Marino gehouden op 21 juli 2012. Inzet: het door het motorstel gedragen wapenschild van San Marino. Ron SMITH.-

Ron SMITH

Rusland

De Velaro's van de RZD

Begin dit jaar hebben de Russische Staatsspoorwegen (RZD) bij Siemens 10 bijkomende stellingen van het type Velaro-RUS besteld die geleverd moeten worden begin 2014. De Velaro-RUS is afgeleid van de ICE3 van de DB, heeft 604 plaatsen en kan aan 250 km/h rijden.

Bekend als Sapsan (Slechtvalk) werden zij geklasseerd onder de series EVS1 (stellingen onder 3000 V) en EVS2 (tweespannige stellingen 3000 V / 25 kV 50 Hz). Acht stammen van 10 rijtuigen zijn reeds in gebruik sedert december 2009 tussen Moskou en St-Petersburg (7 ritten heen en terug, 3h45) en tussen Moskou en Nizhni-Novgorod (2 heen en terugritten, 3h55).



FOTO9 111-55 De Sapsan 162 Moskou (Leningradskii) - Sint Petersburg (Moscovskii), gereden met het stel EVS1-08 bij de doortocht te Povarovo op 8 juli 2012. Philippe DE GIETER.



Wit-Rusland

Chinese PRIMA's

De eerste twee dubbele elektrische locomotieven BKG-1 (БКГ1) werden op 16 mei 2012 geleverd door de Chinese fabriek CNR te Datong aan de Wit-Russische spoorwegen. Deze machines met asindeling Bo'Bo' + Bo'Bo' en asynchrone aandrijving ontwikkelen 9600 kW en kunnen rijden aan 120 km/h onder 25 kV 50 Hz. Ze zullen goederentreinen slepen en zijn gelijkaardig aan de HXD2 geleverd aan de Chinese spoorwegen sedert 2007 (zie *OP DE BAAN* 99, blz. 43). Ze zijn gebaseerd op de Prima van Alstom. Met deze firma werd een samenwerkingsovereenkomst getekend in 2004. De 12 bestelde locomotieven zullen geleverd worden in 2012.

De Wit-Russische PRIMA-locomotief БКГ1-002 tijdens een testrit. Minsk, 28 juni 2012. Sergey BADENKIN.

Italië

Succes voor Stadler in Italië

Het succes van de Flirt-stellen (761 verkochte exemplaren in 11 landen, zie *ODB 88*) en de GTW (562 stellingen, 6 landen, zie *ODB 90*) is zodanig groot dat het onmogelijk is alle bestellingen aan de Zwitserse firma Stadler te vermelden.

Op 6 juli 2012 presenteerde Stadler in het depot TRENORD (ex-FNM) te Milano Fiorenza haar recentste treinen voor privénetten in Italië: de GTW diesel ATR125 002 voor TRENORD, de motorwagens Flirt ETR 350 001 voor Ferrovie Emilia Romagna (FER) en de ETR 360 001 voor Sistemi Territoriali Veneto (ST). Voor de treinen, bestemd voor de Italiaanse markt werkt Stadler samen met Ansaldo Breda te Pistoia die de kast van de rijtuigen maakt en zorgt voor de eindassemblage en de testritten.



Depot TRENORD te Milano Fiorenza, 6 juli 2012. Alessandro ALBE.

Luxemburg

De reeks 1800 CFL op rust

Na ruim 48 jaar trouwe dienst mogen de laatste krachtvoertuigen van de CFL-reeks 1800 gaan genieten van een welverdiend pensioen.

De GAR organiseerde op 23 juni 2012 een afscheidsrit. De 1815 en 1818 sleepten de speciale trein vanuit Luxemburg naar Troisvierges en terug. Daarna werd er nog een heen- en terugrit naar Waserbillich gereden.

De 1800'en zijn echter nog niet allemaal op pensioen. De 1815, 1817 en 1818 staan nog steeds in voor de sleping van bedieningstreinen. Na zijn schrapping wordt de 1818 overgedragen aan de dienst "Service des sites et monuments nationaux".

Een aantal machines gaat bijklussen in het buitenland. De 1801 en 1806 werden aangekocht door de Duitse firma Power Rail uit Magdeburg. De 1806 ondergaat momenteel een revisie bij Baumaschinen-technik International te Haldensleben, terwijl de 1801 dienst doet als onderdelenleverancier. Beide krachtvoertuigen verlieten het Groothertogdom op 2 juni 2012.



↑ De MY1151 ex-DSB, nu eigendom van Altmark-Rail, neemt de overbrenging van de 1801 en 1806 naar Aschersleben voor haar rekening. Koborn-Gondorf (nabij Koblenz, 3 juni 2013). . Ulf HAGER.

De 1815 werd in juni 2012 verkocht aan AVG (Ascherlebener Verkehrsgesellschaft). Ondanks dit feit doet ze momenteel nog dienst bij CFL.

Zes andere machines verhuizen naar Denemarken, alwaar ze in afwachting van hun indienstname een revisie zullen ondergaan.

Op zaterdag 29 september organiseert de **NOHAB-GM-Gruppe Deutschland e.V.**, **Power-Rail GmbH** en de **Ascherlebener Verkehrsgesellschaft mbH** een grote reis met de 1806 (ex-CFL) van Power-Rail en de V90 002 de l'AVG.
INFO : www.nohab-gm.de

Doorrit van de afscheidstrein te Michelau, vereeuwigd tijdens de terugrit van Troisvierges naar Luxemburg. De vier Wegmann-rijtuigen (nu historisch patrimonium) zijn ingesloten door de 1815 en 1818. Maarten SCHOUBBEN.



30 jaar geleden...



FOTO 111-57 In 1982 werd de 6215 in de Centrale Werkplaats van Salzinnes voorzien van een uitrusting waarmee reizigerstreinen elektrisch konden worden verwarmd. Zij verliet de werkplaats op 21 oktober 1982, getooid in een schitterende blauwe livrei. De locomotief zou helaas een uniek exemplaar blijven. Op 25 februari 1993 verliet zij andermaal de Centrale Werkplaats te Salzinnes, maar ditmaal opnieuw in standaardversie en in de gebruikelijke gele livrei. Vandaag wordt de 6215 nog steeds ingezet door Infrabel. Op deze foto zien we hoe de locomotief Salzinnes verlaat op 21 oktober 1982, waarna ze vanuit het station van Ronet een proeftrein zal slepen naar Jemelle. Pierre HERBIET.

In 1992 voerde een sierlijk historisch TEE-dieseltreinstel, behorend tot de reeks VT601 van de DB, enkele ritten uit naar Brugge en Oostende voor rekening van een toeristisch agentschap. Op 2 oktober heeft het treinstel Brussel-Zuid verlaten, waarna het lijn 50A oprijdt richting Brugge. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

20 jaar geleden...



20 jaar geleden...



FOTO 111-58 In 1992 werd de 6036 verkocht aan de Italiaanse firma Sergio Valditerra Lavori Ferroviari SpA, die vanuit haar thuisbasis Novi Ligure spoorwerken uitvoert. Vooreerst zij naar Italië vertrok, werd de locomotief in rijvaardige toestand gebracht. Op 1 oktober 1992 werd er een testrit mee uitgevoerd tussen Ronet en Bertrix, aan kop van de ertstrein 48911. Hier zien we de 6036 bij de uitrit van de tunnel te Houyet, vergezeld van de 5310 en 5507. Intussen werd de locomotief reeds buiten dienst gesteld en gesloopt.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 111-59 Op 17 oktober 1987 worden werken uitgevoerd aan de bovenleiding te Nimy-Maisières (lijn 96 tussen Mons en Jurbise), door motorwagens ES207 en ES403 van het district Zuid-West. De ES207 (Mons) onderging kort voordien een revisie in de CW Cuesmes en is bij die gelegenheid als eerste van zijn reeks herschilderd in een nieuwe bordeauxrode livrei. De allereerste ES-motorwagen die deze livrei aangemeten kreeg, was de ES402. Die ontstond uit de ex-4325, geschrapt te Kortrijk op 1 maart 1985 en vervolgens afgestaan aan de dienst ES, waar hij toegewezen werd aan Tournai in het district Zuid-West. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

25 jaar geleden...



Dit is Belgisch



↑ Locomotief nr. 4, rijkelijk beladen met hout, gefotografeerd rond 1970. Daniel LACROIX.



→ Een foto van de 3265, de toekomstige nr. 1, overgenomen uit de catalogus van La Meuse in 1934. Verzameling TSP.

CONGO: Ct nrs. 14-15-16 Suikerfabriek van Moerbeke

In 1928 leverde La Meuse zes kleine drie-assige tenderlocomotieven voor een spoorbreedte van 600 mm aan de Compagnie Sucrière Congolaise, een dochterbedrijf van de suikerfabriek te Moerbeke, dat gevestigd was in de buurt van Kinshasa. Zij droegen de volgende nummers:

- nr. 1 La Meuse 3265/1927
- nr. 2 La Meuse 3266/1928
- nr. 3 La Meuse 3267/1928
- nr. 4 La Meuse 3268/1928
- nr. 5 La Meuse 3269/1928
- nr. 6 La Meuse 3270/1928

Nog datzelfde jaar werden andermaal twee identieke locomotieven geleverd aan de Compagnie Sucrière, zij kregen de constructienummers La Meuse 3274 en 3275.

Hun rijklaar gewicht bedroeg 14 t en de wielen hadden een diameter van 0,650 m. De asafstand bedroeg 1,920 m en de maximale belasting van de trekhaak 2,620 t.



Eiland JERSEY Ct La Meuse

Te Tinity, op het eiland Jersey, bevindt zich het *Pallot Steam Motor & General Museum*. In de collectie staat onder andere een 3-assige tenderlocomotief, gebouwd door *La Meuse* in 1931. Het fabrieksnummer is ons niet bekend. Mogelijk betreft het een machine afkomstig van de *Compagnie des Mines d'Anzin*. Zij werd in 1987 opgenomen in het museum.

De "La Meuse" in het museum te Tinity op 5 augustus 2009. Armand BEERLANDT.





De allermooiste plekjes van België

MARCHE-LES-DAMES

125

De site van Marche-les-Dames is met zekerheid het meest spectaculaire deel van lijn 125 Liège – Namur. De tachtig meter hoge klippen bepalen hier het uitzicht van de linkeroever van de Maas. Deze kalksteenrotsen vormen, na dat van Freyr, het grootste massief van België met 23 rotsen over een lengte van 2,32 km. Ze maken deel uit van het grote erfgoed van Wallonië. Op deze plaats vond Koning Albert I op 17 februari 1934, na een noodlottig afgelopen klimpartij, de dood. De desbetreffende rots bevindt zich juist achter het motorstel op de foto hierboven.

↑ **FOTO 111-62** Motorstel 481 reed op 20 augustus 2011 IC D 910 Lille – Liers. Deze foto werd vanaf de rechteroever van de Maas genomen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 111-63** EC-trein 45 Paris-Nord – Köln Hbf rijdt op 22 mei 1989 langsheen de klippen van Marche-les-Dames. Deze foto is intussen meer dan 20 jaar oud, maar de plek bleef praktisch ongewijzigd. Ze is bereikbaar via het jaagpad langs de Maas. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De brug over de Vlavaart in Kaaskerke

De Eerste Wereldoorlog begon op 28 juli 1914 met de inval van het Oostenrijk-Hongaarse leger in Servië. Dit was een vergelding voor de moord op aartshertog Franz-Ferdinand, de Oostenrijkse troonopvolger, en zijn echtgenote door een Servische terrorist tijdens hun bezoek aan Sarajevo. Rusland kwam zijn bondgenoot Servië onmiddellijk ter hulp.

Op 1 augustus 1914 viel Duitsland het Groot Hertogdom Luxemburg binnen en op 3 augustus verklaarde het de oorlog aan Frankrijk. Dezelfde dag ontving het neutrale België een ultimatum om de Duitse troepen ongehinderd door het land te laten trekken, wat uiteraard werd geweigerd.

Duitsland verklaarde op 3 augustus de oorlog en viel op 4 augustus België binnen. Het Franse en het Britse leger kwamen ons land onmiddellijk ter hulp. Door de Duitse overmacht moesten de geallieerden zich tussen 6 augustus en 16 oktober geleidelijk terugtrekken achter de IJzer waarbij verschillende veldslagen plaatsvonden.

Tegelijkertijd werd ook Frankrijk aangevallen en het front zou zich uiteindelijk van de Belgische kust tot aan de Zwitserse grens uitstrekken. De gevechten gingen door van 18 tot 29 oktober. De Duitsers probeerden de as Diksmuide - Nieuwpoort in handen te krijgen maar ze werden telkens teruggedreven. Vooral het Belgisch leger leed onder deze voortdurende aanvallen en er ontstond een gebrek aan munitie. Op 26 oktober trokken de geallieerden zich terug achter de spoorlijnen 73 en 74. Om de situatie te redden werd beslist om de polders onder water te zetten. Hiervoor moesten echter eerst de geallieerde stellingen waterdicht gemaakt worden om te verhinderen dat deze eveneens onder water zouden lopen. Tijdens de nacht van 29 op 30 oktober werden de sluizen in Nieuwpoort geopend zodat het binnenland door zeewater werd overstroomd. Dit hield het Duitse leger tegen en het zou in deze streek geen stap meer vooruit zetten. Dit was het begin van de loopgravenoorlog die tot 1918 zou doorgaan.

Diksmuide was van het allergegrootste belang voor de evacuatie van Belgisch spoorwegmaterieel naar Frankrijk en de stad werd dan ook fanatiek verdedigd. De Franse schout-bij-nacht Alexis Ronarc'h, bevelhebber van de pas opgerichte eenheid van de marinefusiliers, kreeg het bevel om de stad minstens vier

→ **Het enorme gat dat ontstond door de ontploffing van de brug over de Vlavaart in Kaaskerke moest snel gedicht worden om te vermijden dat het zeewater de geallieerde stellingen tijdens het hoogtij zou overstroomden.** Foto's: Copyright Michel de Bremaecker, verzameling Ceges 144969.



In 1915 staan de locomotief 122 van de vroegere Flandre Occidentale (F.O.) en een pakwagen type "ballon" op de brug van Kaaskerke. Fotograaf onbekend.



De resten van de locomotief 122 net na de oorlog. Op de achtergrond zien we vernielde wagens, waarschijnlijk van Franse origine aangezien een tekst spreekt van een Franse "pantser trein". Deze trein zou in Diksmuide gestaan hebben onder het bevel van Pierre-Jean Ronarc'h, een neef van de schout-bij-nacht Ronarc'h. Al dit materieel was in ieder geval bestemd voor de sloper.



dagen in handen te houden. Uiteindelijk zouden de 6000 jonge militairen Diksmuide 25 dagen verdedigen onder voortdurende zware Duitse artillerieaanvallen. Ongeveer de helft van deze eenheid zou sneuvelen als gevolg van hun moedige aanvallen die de vijand dwongen om zich terug te trekken. In het station bevond zich een Franse "pantser trein", in werkelijkheid een trein bestaande uit platte wagens waarop 220 mm-houwitzers waren gemonteerd. Deze trein moest naar Frankrijk overgebracht worden maar hij kwam niet verder dan Kaaskerke, een dorp net buiten Diksmuide, omdat de spoorlijn onderbroken was. De geallieerden beslisten om zich achter de spoorlijn naar Nieuwpoort terug te trekken. De schout-bij-nacht Ronarc'h bracht zijn hoofdkwartier onder in het haltegebouw, dat al snel grotendeels vernield werd door een Duitse 210 mm-obus.

Locomotief 122 van de vroegere F.O. (Flandre Occidentale) - identiek aan het type 28 van de Belgische Staat - stond samen met een pakwagen type "Ballon" midden op de brug over de vaart en vormde zo een ideale schietschijf voor het Duitse leger. Toch zou het nog drie jaar duren vooraleer de Duitsers er in zouden slagen om deze locomotief te vernielen: pas in het najaar van 1917 werden de pakwagen en de locomotief vernield door een immense explosie. Op dat moment waren ze al zwaar beschadigd en deels ontmanteld (Op de foto is te zien dat de zandbak al in 1915 verdwenen was). De locomotief lag op haar rug in de bedding van de Vlavaart met de wielen in de lucht. Een gelukkige bijkomstigheid was dat de machine zo een snelle overstroming van de geallieerde stellingen verhinderde aangezien er een bres van 24 tot 28 m breed was ontstaan. De ontploffing was zo hevig dat de oorlog in deze regio enkele ogenblikken stilviel en een Duits vliegtuig kwam kijken wat een dergelijke explosie had veroorzaakt. Op het moment van de explosie inspecteerden twee Belgische militairen de springladingen die onder de brug waren aangebracht. Van deze mannen werd nog enkel een stuk uniform teruggevonden...

Op een postkaart wordt beweerd dat de explosie werd veroorzaakt door een blikseminslag, maar het is waarschijnlijker dat een niet ontplofte Duitse obus geraakt werd door een ander projectiel tijdens de beschietingen. We komen later nog terug op de pakwagens type "Ballon", uitgerust met een "Bricogne"-rem, in een artikel waaraan momenteel gewerkt wordt. In een ander artikel dat in voorbereiding is zullen we het hebben over de stations van de vroegere lijn 74 en over de aanleg van de "Frontzate", een fietspad op de bedding van deze lijn.

Charles OCSINBERG

→ **Motorstel 541 heeft op 13 juli 2012 Diksmuide verlaten en rijdt naar De Panne. De foto werd gemaakt aan de brug over de Vlavaart te Kaaskerke.** André GYSEL.



Deze brug bevindt in feite op de lijn 73, geopend door de "Compagnie de Furnes à Lichtervelde" (overgenomen door de B.S. op 1 juni 1878) op 18 mei 1858. Lijn 74 Diksmuide - Nieuwpoort Stad werd op 10 februari 1868 geopend door de "Chemin de fer de l'Ouest de la Belgique" (overgenomen door de B.S. op 1 mei 1879) en verlengd tot Nieuwpoort Bad op 15 augustus 1869. Beide lijnen vormden het front russen de beide legers. De bruggen op de lijn werden tijdens de Eerste Wereldoorlog vernield en moesten dus worden herbouwd. De laatste reizigerstrein reed op 18 mei 1952. Het goederenverkeer, en dan vooral het visvervoer vanuit de vismijn van Nieuwpoort-Stad, hield nog stand tot 1974. De spoorlijn werd in 1977 opgebroken. In het voorjaar van 1983 huurde de provincie West-Vlaanderen de bedding van de NMBS om er een fietspad aan te leggen. Aanvankelijk moest op sintels gereden worden maar aan het einde van de jaren '80 werd ternair zand aangelegd om het fietspad te verbeteren. Het pad kreeg de naam "Frontzate" omdat er op verschillende plaatsen restanten van het geallieerde front uit de Eerste Wereldoorlog te zien zijn. Sinds 10 juni 1999 is het pad een beschermd monument. We zullen hierop terugkomen in ons latere artikel over de stations van de lijn 74.

Op de foto zien we de brug over de Vlavaart met op de achtergrond de deels door de bomen verborgen IJzertoren. Foto Charles OCSINBERG, documentatie Maurice Hennequin, André Gysel en de provincie West-Vlaanderen.



De lijn 73 kreeg een nieuwe bedding om een aantal overwegen af te schaffen. Hiervoor moest een nieuwe brug over de Vlavaart (in feite een afwateringskanaal) gebouwd worden, op zowat 400 m van de oude brug van lijn 74. Foto Infrabel / NMBS, 1996.



