

Spoorweg JOURNAAL



218

30e jaargang
augustus-september 2017
tweemaandelijks tijdschrift
prijs: € 9,85



ACTUALITEIT

- LINEAS IN DE KIJKER
- EUROSTAR VERNIEUWT
- RAILS & FOTO'S

REPORTAGE

- WERKEN OP DE ATHUS-MEUSE
- GOEDERENWAGENKRONIEK

GESCHIEDENIS

- SIEMENS S 252 OP PROEF
- 200 JAAR COCKERILL
- HET TYPE "N" VAN DE NMVB (4)

Verdeelcentrum: Gent X - ISSN 0776-8117

P208598



01817 >

AP 9 770776 811001

Top nieuwigheid voor 2017. ESU-31281

Diesellok, H0, C66 Rail Feeding, orange, EP VI, Sound+Rook, DC/AC
Levering voorzien oktober 2017.



Exclusief via:

T	S	D
train	service	danchoert

Loc gestationeerd in Antwerpen.



STOOMTREIN DER 3 VALLEIEN MARIEMBOURG - TREIGNES



Maak een ritje met een echte stoomtrein !

Thema dagen 2017 :

- 10 & 11 februari : "Sint Valentijn Stoomtrein" (op reservatie)
- 10 juni : Restaurant trein "Barbecue" (op reservatie)
- 21 juli : Dag van het modelisme
- 23 juli : Dag « foto's »
- 15 august : Ambachtelijke Markt
- 2 september : Restaurant trein "Streekprodukten"
- 23 & 24 september : **Stoomfestival**
- 28 & 29 oktober : Stoomtrein "Speciaal Halloween"
- 16 & 17 december : Stoomtrein "Speciaal Kerstman"

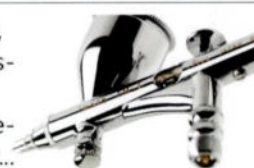


Open : Van 1 april tot 1 november :
 Zaterdag, zondag en feestdagen.
 Alle dagen in juli en augustus.

Inlichtingen & reservaties :
 Tel : 060/31.24.40 of 060/39.09.48
secretariat@cfv3v.eu
www.cfv3v.eu

Airbrush Materialen

Alle airbrush toebehoren,
 pistolen, verven, compres-
 soren, spuitcabines, pig-
 menten, washes, onderde-
 len, gereedschappen enz...



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
 2860 sint katelijne waver
 015/55.61.97.

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Halle

Tel: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Openingsuren: 9u30 tot 18u00
Gesloten op zondag en maandag

is een uitgave van



ADMINISTRATIE EN REDACTIE

Hekkergermstraat 31 - B-9260 Schellebelle
RPR Dendermonde - BTW BE 0461.968.933

BANKRELATIES BELGIË
KBC 733-0558400-01

BANKRELATIES EUROPA
IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BIC: KREDBEBB

HOOFDREDACTEUR
Max Delie
redactie@spoorwegjournaal.be

EINDREDACTEUR
Luc Dooms

REDACTIECHEF RAILS & FOTO'S
Michel Van Ussel

OPMAAK
Shari Buyle

MEDEWERKERS
Rik Vermeylen, Guy Van Meroye,
Michel Hanssens, Bertrand Montjobaques,
John St. Martin, Marc Grieten, Janghely,
Marc Volders, Hans Joosen, Willy Peyskens,
Cédric Soltys, Willy Pattyn, Wim Naert,
Bart Luyten, Corentin Cauwelier, Dries Huys,
Lucien Claeys, Marcel van Eupen, Wouter Janssens,
Jeremy Piery

ADMINISTRATIE & ABONNEMENTEN
abo@metamediagroep.be

LICENTIES & COPYRIGHTS
Vivian Tavernier

WEBMASTER
Luc Dooms

PROMOTIE & ADVERTENTIES
Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

DRUK
Geers Offset nv, Oostakker

VERDELING
AMP nv Brussel
Aldipress bv Utrecht

RETOURADRES POST NL
Geers offset
PB 97 - 4530 AB Terneuzen

Alle rechten voorbehouden in binnen- en buitenland. Niets uit deze uitgave (artikelen, foto's, publiciteitsmateriaal, zelfs gedeeltelijk) mag worden overgenomen zonder uitdrukkelijke en schriftelijke toestemming van de uitgever. Lezersbrieven vallen onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de schrijver.

De redactie ziet graag elke inzending van beeldmateriaal en teksten tegemoet. Voor ongevrraagd ingezonden beeldmateriaal of teksten kan nochtans geen enkele eis gesteld worden. Retourzenden is enkel mogelijk wanneer portkosten ingesloten zijn.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
Vivian Tavernier, administratief adres

De ons meegeleverde persoonsgegevens worden gebruikt om uw (aan)vraag te beantwoorden (abonnements, wedstrijden, spaaracties, lezersvragen,...) en worden opgenomen in het adresbestand van Meta Media Groep bvba. om u op de hoogte houden van onze activiteiten. Tenzij schriftelijk verzet mogen uw persoonsgegevens worden doorgegeven aan derden. U heeft steeds het recht op toegang, verbetering en schrapping van deze gegevens.

Lid van de Unie van de uitgevers
van de Periodieke Pers



De stationsnamendans

Onlangs werden de namen van enkele Belgische stations en stopplaatsen gewijzigd: Jemelle werd Rochefort-Jemelle, Kontich werd Kontich-Lint, Louvain-la-Neuve-Université werd verkort tot Louvain-la-Neuve en Cambron-Casteau (Pairi Daiza) werd opnieuw... Cambron-Casteau. Deze anekdotisch aandoende wijzigingen zijn echter ingewikkelder dan ze lijken. Zo moeten alle betrokken stationsnaamborden vervangen worden en hier kleefte uiteraard een prijskaartje aan vast. Is dit wel gerechtvaardigd? Temeer omdat sommige naamsveranderingen ons niet zo onschuldig lijken...

Meest emblematisch is ongetwijfeld de naamsverandering 'Rochefort-Jemelle', vooral wanneer men weet dat de huidige minister van Mobiliteit eveneens de 'verhinderd burgemeester' is van de stad... Rochefort! Of was het misschien de bedoeling om de oudsten onder ons te plezieren met een (ietwat geactualiseerde) benaming van een station dat reeds in 1959 verdween?...

De toevoeging van een naburige gemeentenaam, zoals Kontich-Lint op lijn 25, is trouwens een nieuw fenomeen. De laatste decennia deed de NMBS veeleer het omgekeerde, om de stationsnamen te vereenvoudigen: Châtelineau-Châtelet werd Châtelet en Luttre-Pont-à-Celles werd Luttre. Zelfs Liedekerke-Teralfene werd simpelweg Liedekerke. De burgemeester van de laatstgenoemde gemeente was toen trouwens een zekere... Etienne Schouppe! Onder zijn bestuur werd ook de stationsnaam Brussel-Leopoldswijk veranderd in Brussel-Luxemburg, wat nog steeds tot irritante misverstanden leidt. Een kaartje 'Brussel-Luxemburg' en een kaartje 'Brussel' - 'Luxemburg' zijn nu eenmaal niet hetzelfde...

Maar de 'verassing van de chef' is ongetwijfeld het wegvallen van de verwijzing naar het dierenpark Pairi Daiza in de stationsnaam van Cambron-Casteau, een mooi (maar klein) dorpje op lijn 90C (Ath - Jurbise), waar bijna alle reizigers die hier tijdens het toeristisch seizoen afstappen zich regelrecht naar het dierenpark begeven. Dit lijkt wel een 'afrekening' tussen de NMBS en Pairi Daiza..., vooral als men bedenkt dat de stopplaats Bierges vlakbij het pretpark Walibi sinds meerdere jaren - en nog steeds - Bierges-Walibi heet ...

In plaats van zich bezig te houden met dergelijke twijfelachtige naamsveranderingen, zou de NMBS beter zo snel mogelijk overal - zelfs in de meest afgelegen stopplaatsen van het net - opnieuw de lichtbakken plaatsen die het mogelijk maken om ook bij duisternis de stationsnamen te lezen. Als besparingsmaatregel (sic) worden deze lichtbakken immers vaak vervangen door gewone blauwe borden met witte letters die niet meer verlicht worden. Dit is uiteraard een grote stap achteruit in de dienstverlening aan de klanten, terwijl dergelijke lichtbakken steeds talrijker worden... in de ons omringende landen! Waarom moet men trouwens de stationsnamen veranderen als men deze 's nachts toch niet kan lezen...?

DE REDACTIE

Emailadres: redactie@spoorwegjournaal.be



De 7789 van LINEAS was feestelijk getooid op vrijdag 30 juni 2017 voor de overbrenging naar het Wielingendok te Zeebrugge van de eerste trein uit China, beladen met containers elk gevuld met drie nieuwe Volvo S90 personenwagens. U leest er meer over op bladzijde 6.. Foto: Max Delie.

Volgend nummer
218

kopijsluitingsdatum
13/09/2017

verschijningsdatum
13/10/2017

Voor de Belgische en Nederlandse lezers : Abonnement op Spoorwegjournaal

Abonnementenadministratie Spoorwegjournaal: abo@metamediagroep.be. Wat moet u doen? Schrijf € 52,00 (voor 1 jaar = 6 nummers) of € 98,00 (voor 2 jaar = 12 nummers) over op rekening IBAN: BE 43 7330 5584 0001 - BICKREDBEBB. U doet uw betaling ten name van Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle, met als vermelding ABO SPJ.

14



EUROSTAR VERNIEUWD

Thalys renoveert met de inzet van de nieuwe treinstellen e320 van Siemens, U leest er alles over vanaf bladzijde 14.

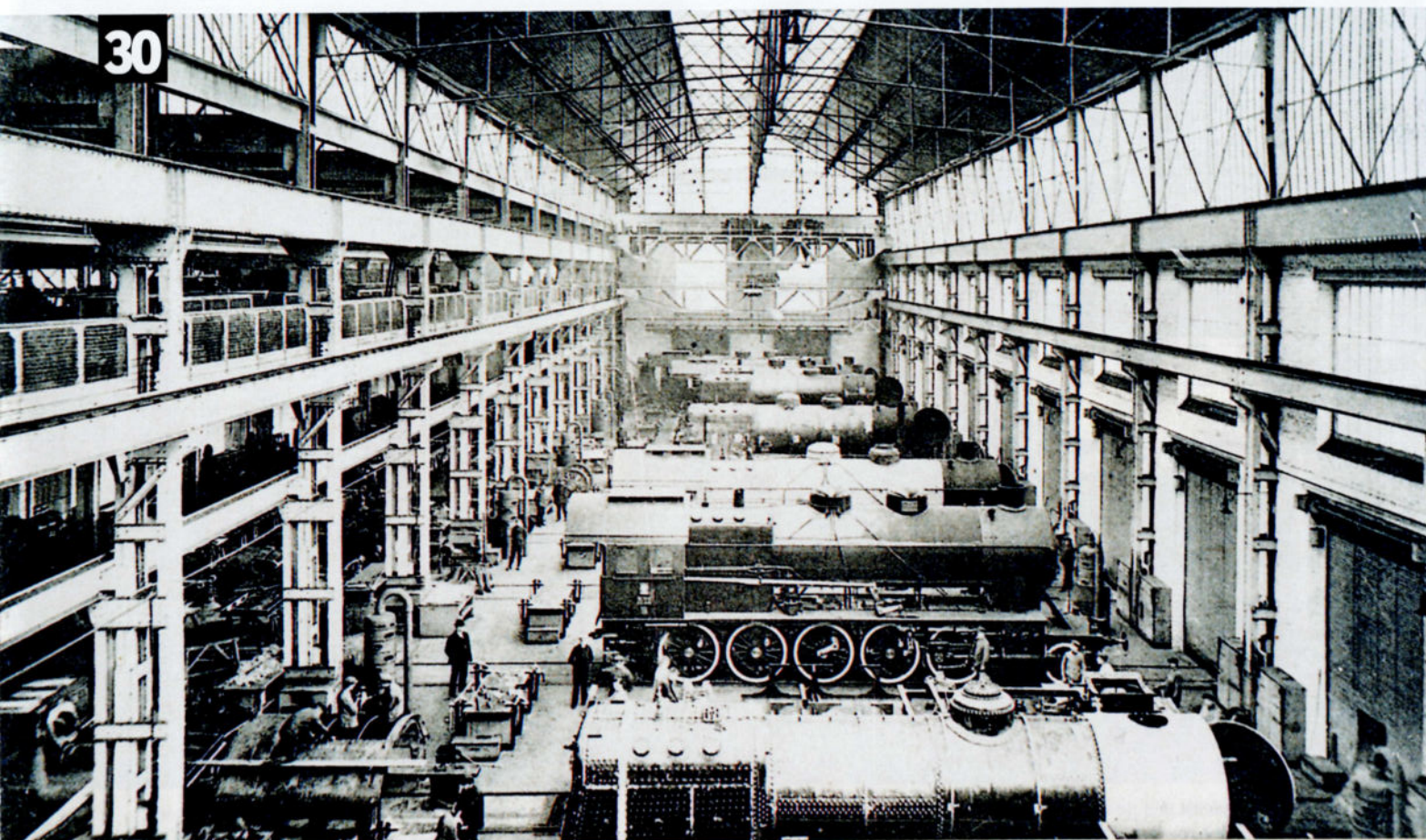
20



SPOORWERKEN OP DE ATHUS-MEUSE

Na het ongeval te Aubange op 19 mei 2017 dienden over 14 km alle dwarsliggers, kabels, contactdozen en wegplaten van de overwegen vernieuwd. Wij gingen kijken.

30



200 JAAR COCKERILL

Dit jaar zouden wij 200 jaar Cockerill moeten vieren. Een reportage over het ontstaan en de geschiedenis van deze reusachtige firma welgekend voor de locomotiefbouw.

48



HET TYPE "N" VAN NMVB

Het vierde deel van de reportage over het merkwaardige 'Type N' van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

INHOUD

- 6 LINEAS in de kijker
- 14 EUROSTAR vernieuwd
- 20 Spoorwerken op de Athus-Meuse
- 26 Siemens S 252 op proef
- 30 200 jaar Cockerill
- 40 Goederenwagenkroniek
- 48 Het Type "N" van NMVB
- 58 Rails & Foto's
- 82 Terugblik



We vallen dadelijk met de deur in huis om u met deze foto het laatste Lineas-nieuws te melden, want het bereikte ons net voor het afsluiten van dit nummer. Railpool-TRAXX 186 291 (Bombardier/34840/2012) wordt sinds einde juni door Lineas gehuurd en heeft het D,B,NL-pakket. Het betreft geen vervanging van een bestaande locomotief maar wel een extra machine voor de Lineasvloot. Op 6 juli kwam de loc de eerste keer voor de lens van onze fotograaf toen ze het havengebied op de Antwerpse Linkeroever via lijn 10 verliet. Foto: Max Delie.

LINEAS IN DE KIJKER

DOOR: CARLO HERTOGS & MAX DELIE

Na de branding-event van Lineas op 27 april laatst en het verschijnen van de eerste 'black beauties', de eerste locomotieven in Lineas-livrei; moesten we noodgedwongen ons eerste artikel over deze private Belgische spooroperator afsluiten (zie ons vorig nummer) nog voor alle locs in de nieuwe outfit uit de werkplaats waren gereden. We nemen de draad weer op waar we dat vorige artikel eindigden: TRAXX-locomotief 186 193 mocht op 3 mei als eerste machine in de Lineas-outfit bewonderd worden. Die dag was de Nederlandse firma Van Strien al ijverig bezig om de eerste diesellocomotief in de werkplaats van Antwerpen-Noord te wrappen (= met folie te bekleden). Het betrof de 7789, die op 4 mei weer aan Lineas werd overgedragen. De equipe deed gestaag verder en was reeds in de avond van 9 mei met de volgende machine klaar: zusterloc

7784. Beide locomotieven verdwenen bijna terstond naar Charleroi om in treinschakeling de eerste keer met de bekende kalktrein van Yves-Gommeze naar het Duitse Millingen te vertrekken en de volgende dag de lege trein ook terug te slepen. In Antwerpen ging het 'wrappen' ondertussen gestaag verder. TRAXX-locomotief 186 255 kwam in Lineas-livrei weer in dienst op de avond van 11 mei. Het betreft hier één van de weinige Lineas-TRAXX met D,B,F-pakket. Eén van de vier Railpool machines die bij hun aankomst op Antwerpen-Noord eind vorig jaar de 29'ers zou vervangen. Maar dat is tot op heden slechts ten dele gebeurd. Je zal de loc dan ook voornamelijk in de diensten van en naar Frankrijk kunnen bewonderen. Daarna was het de beurt aan Class 66-diesellocomotief 513-10 alias 266 037, een machine die pas in de loop van de maand

maart door het toenmalige B-Logistics bij Beacon Rail gehuurd werd. Haar verschijning in de nieuwe outfit 's avonds op 23 mei liet ons met kunst en vliegwerk en veel inzet van de drukker nog juist toe om de machine op de cover van ons vorig nummer aan u te presenteren. Hierbij moeten we toegeven dat de datum van 14 mei in de begeleidende tekst fout is. Dat moest 24 mei zijn. Hoewel aanvankelijk locomotief 1313 als zesde loc de kleine vloot locomotieven met nieuwe livrei zou afsluiten, werd deze machine in extremis door 1312 vervangen. De loc kwam pas terug in dienst op 2 juni hoewel ze al zowat een week in de nieuwe livrei te bewonderen was. De panto-arm was door vonkenregen zodanig ingebrand dat een herstelling noodzakelijk werd en de machine langer dan voorzien in de werkplaats vertoefde.



De eerste biertrein die in Ninove arriveerde werd natuurlijk door een loc in Lineas-kleuren aan het laadperron gezet. Welke firma's bij de realisatie van dit transport betrokken zijn, was ook meer dan duidelijk. Foto: LINEAS.



Drie vliegen in één klap. Deze kans mocht Hans Joosen niet laten schieten toen de drie Lineaslocomotieven op 28 juni nabij de bevoorradingsinstallaties op Antwerpen-Noord klaar stonden om als loctrein naar bundel A2 te vertrekken. Deze bundel bevindt zich op de Mainhub en die werd die dag officieel opnieuw in bedrijf genomen, hoewel dat in de praktijk al veel vroeger was gebeurd.



Op 14 juni was het geluk met onze fotograaf want hij kon de treinschakeling van de twee 77'ers in Linesalivrei tussen Duffel en Kontich op de chip vastleggen. Dat beide machines samen voor een trein in het Antwerpse te spotten zijn, is meer uitzondering dan de regel: die is weggelegd voor de kalktreinen vanuit Yves-Gommezée. Foto: Max Delie.

Sedert begin juni vertonen deze zes black beauties bijna dagelijks hun nieuwe Linesalivrei. Zoals aangekondigd doen ze dat niet enkel op Infrabelsporen. 186 293 loopt mee in de plandiensten van de reeks 28 en dit hoofdzakelijk in de diensten die naar Nederland en naar Duitsland gereden worden. Beide 77'ers behoren tot de vloot van deze reeks die ook voor diensten in Nederland en in Duitsland geschikt en toegelaten zijn. Ze zijn bijna stevast met de reeds genoemde kalktreinen uit Yves-Gommezée onderweg. Wat de tweede TRAXX voor de wielen krijgt, hebben we al verteld. De meeste kans om deze machine te spotten heb je dan ook op de route via lijnen 10, 59 en 75 naar en vanuit Frankrijk. De loc stoot daarbij door tot diep op het Noord-Franse net. 513-10 is voornamelijk actief met een ander kalktransport: dit tussen Hermalle-sous-Huy en het Duitse Oberhausen. Daardoor vertoeft de loc constant bij onze oosterburen. En 1312 behoort momenteel niet tot de Sibelitvloot en is daardoor bijna nooit op de Athus-Meuse te bewonderen, maar rijdt voornamelijk naar Frankrijk via het tra-

ject dat ook 186 255 benut. De lezer moet er echter wel rekening mee houden dat de praktijk soms helemaal anders is omdat Lineas deze zes locomotieven als paradepaardjes beschouwt en ze geregeld voor publiciteitsdoeleinden inzet. Verder weet de gemiddelde lezer ook dat vaste regels in het goederenverkeer eerder uitzondering dan een garantie zijn.

De modal-shift (het goederentransport van de weg naar het spoor verleggen) bewerkstelligen, is één van de hoofddoelen van Lineas. Dat tracht deze operator via zijn opgestart GXN-netwerk te realiseren (zie ons vorig nummer). Daarom keken we uit naar de introductie van een volgende verbinding in dit netwerk. Groot was onze verwondering toen we reeds op 13 juni een persbericht ontvingen dat Lineas samen met een aantal partners de dag voordien onder belangstelling van pers en politiciers de 'biertrein' had ingehuldigd. Uw geliefd spoorwegtijdschrift had men niet uitgenodigd. Een spijtige zaak waardoor we u van dat evenement een verslag moeten schuldig

blijven. Die 'biertrein' is een nieuwe realisatie van Lineas, de Belgische supermarktketen Delhaize, brouwerij AB InBev, provincie Oost-Vlaanderen en transportbedrijf Remitrans uit Ninove. Dagelijks bevoorraadt AB InBev het grote verdeelcentrum van Delaize in Ninove met een aantal vrachtwagens die het bekende Jupilerbier vervoeren. De provincie Oost-Vlaanderen heeft de ambitie om de regio klimaatgezond te maken tegen 2050. In die zin worden concrete projecten gerealiseerd en wordt tevens gezocht naar slimme logistieke oplossingen. De modal-shift is er zo een. Onder impuls van de provincie zal voortaan een goederentrein volgeladen met bier het boven vermelde vrachtwagentransport overnemen. Er hoeft dan ook geen tekeningetje bij om te begrijpen dat Lineas zowat stond te springen om als operator voor deze trein op te treden. Concreet helpt deze trein niet enkel om de modal-shift te verwezenlijken maar deze manier van biertransport zal eveneens een positief effect hebben op de ring rond Brussel. Naast het verlagen van het fileleed zorgt het bovendien ook voor een reductie



De brug van Gemmenich blijft een geliefd object bij spoorwegfotografen. Ook deze opname van Vincent Lempereur gemaakt op 4 juli met de 186 293 in de kijker, mag er volgens ons best wezen.

van de CO₂-uitstoot want het spoor creëert 8 keer minder van deze schadelijke stof dan het wegtransport. Het transportbedrijf Remitrans uit Ninove werkt actief mee aan de omslag naar duurzame alternatieven. Zeven jaar geleden kocht het bedrijf een spooraansluiting die aan lijn 90 aansluit. De vervoerder maakte ze met eigen middelen operationeel. En nu bewijst ze eindelijk haar nut. Het bier Jupiler werd genoemd naar het dorp Jupille waarin de brouwerij gevestigd is. Zij bevindt zich naast lijn 40 en recht tegenover het 'Ile de Monsin'. Daar worden de schuifwandwagens van de biertrein met paletten met bierbakken geladen. Het officiële vertrekstation van de trein is Bressoux en de eindbestemming is de aansluiting van Remitrans in Ninove. Dit bedrijf bevoorraadt dan Delhaize. Aanvankelijk zal de biertrein drie keer per week pendelen en moet zo jaarlijks vijfduizend vrachtwagenritten van de weg weren.

Op 30 juni zette Lineas zich voor de tweede keer in die maand in de kijker: op de ICO-Terminal in de haven van Zeebrugge was

het groot internationaal feest toen de eerste trein van de nieuwe zijderoute er aankwam. De nieuwe zijderoute: een benaming voor schijnbaar een aantal treinverbindingen tussen China en Europa die als paddenstoelen uit de grond schieten en die momenteel blijkbaar in handelsmiddelen zeer gegeerd zijn, hoewel ze door velen met wantrouwen bekeken worden. Waar gaat het eigenlijk over? De lezer zal waarschijnlijk nauwelijks verwonderd zijn wanneer we schrijven dat vooral China drijvende kracht achter deze zogenoemde nieuwe zijderoute is. De nieuwe zijderoute moet men echter op wereldvlak en dus heel breed bekijken. Het is op die manier het grootste infrastructuurproject uit de geschiedenis. Het betreft de aanleg van havens, spoorlijnen, oliepijpleidingen en andere infrastructuur in ongeveer 65 landen. China heeft honderden miljarden vrijgemaakt voor dit gigantische project dat de Chinese economie op een zo kort mogelijke tijd veel intenser met de wereldeconomie moet linken. Daarbij is transport slechts een facet want het gaat om veel meer. De Zijderoute verbindt China, India,

Europa, Rusland en zelfs Afrika onderling met elkaar. Het betekent dat ongeveer 75% van de wereldhandel plaats heeft in het gebied waar China nu volop aan het werk is. Daarbij lachen de verantwoordelijken in China nu stilletjes in hun vuistje, want de protectionistische maatregelen van een bepaalde heer Trump geven hen een schitterende kans om groot concurrent Amerika te bekampen en een deel van de wereldmarkt in te palmen. Het idee dat bij veel westerlingen leeft dat China als doel heeft om de markt hier over te nemen en Europa zowat leeg wil plunderen, wordt door de Chinezen met klem ontkend. Het feit dat vandaag zowat de helft van de treinen die op de zijderoute in dienst kwamen, al beladen terug richting China spoort, toont volgens de Chinezen dat ze echt actief aan de wereldhandel willen deelnemen en niet als plunderaar willen optreden. Dan zijn ze immers op de kortste keren hun buitenlandse markt kwijt. Of we hen nu geloven of niet, de trend van de opkomst van het spoor als aspect van de zijderoute is er nu eenmaal en zakenmensen die vooruit denken, ze



Aankomst van de eerste Volvotrein op de ICO-terminal in Zeebrugge. Vooraan loopt 7784, die naar onze smaak op zijn Chinees versierd is. En aan de staart van het uniforme konvooi loopt het zusje van deze loc. Haar opsmuk is tweetalig, maar niet op de wijze zoals we dat in ons land gewoon zijn. De vele aanwezige Chinese gasten, vonden het evenement groots. Toen de trein stil stond, bestormden ze als het ware de 7789 om samen met de machine op de foto te staan. Foto's: Max Delie en Carlo Hertogs.





Avondstemming op de Waaslandhaven op 15 juni 2017. 186 255 heeft de helling vanuit de Antigootunnel bijna achter zich wanneer de loc over dit afwateringskanaal rijdt. De kleurrijke containertrein is de 43832: Antwerpen-Noord-Bundel A1 - Madrid-Abrónigal. De machine sleept de trein tot in het Franse Somain. Foto: Carlo Hertogs.

spelen erop in en grijpen hun kans. Lineas liet ze niet liggen.

Het Zweedse Volvo, een autoconstructeur die ook belang hecht aan veiligheid en milieu produceert in het noordoosten van China sinds een half jaar in zijn gloednieuwe Geely-assemblagefabriek in Daqing het luxueuze model S90. De auto's van dit model die voor de Europese markt bedoeld zijn, werden per schip vervoerd. Volvo heeft echter de zijderoute ontdekt en schakelt nu over op spoorvervoer tussen de Chinese stad Heilongjiang en Zeebrugge. De constructeur argumenteert dat dit vervoer niet enkel sneller is, maar ook milieuvriendelijker. Aanvankelijk moeten twee treinen per week rijden, maar die frequentie zou zo snel als mogelijk tot minstens vier en hopelijk 6 vertrekken wekelijks moeten oplopen. De trein doorkruist op zijn rit China van oost naar west, Rusland en Wit-Rusland tot aan de grens met Polen. Daar, in Ma-

laszewice, worden de containers van breedspoorwagens op normaalspoorwagens overgeladen om de rest van de reis via Polen, Duitsland en België te voltooien. Op de ICO-terminal in Zeebrugge heft een reachstacker de containers van de wagens en worden de Volvo's eruit gereden om later naar de Europese dealers te vertrekken. Zoals de lezer op de foto's merkt handelt het hier om doodnormale 40-voet containers. In elke laadkist is er plaats voor drie auto's. En tot onze verwondering zijn die rijklaar. Ze worden in principe vervoerd zoals dat met autotransporters gebeurt die je dagelijks op gewone wegen kan spotten. Voor de geopende container plaatst men een soort slede zoals die ook voor het vervoer per vrachtvliegtuig wordt gebruikt. Een eerste Volvo wordt op de slede gereden. Die heeft een opbouw die toelaat om deze auto met de snuit omhoog te plaatsen. Dat gebeurt ook zodat een tweede auto deels onder de eerste kan gereden worden. Beide Volvo's,

die trouwens volledig in pyjama gestoken zijn om transportschade te vermijden, worden daarna intensief vastgesjord. De slede wordt in de container geplaatst en er na dien ook aan vastgeklit. Daarna rijdt men een tweede slede, nu zonder opbouw in de container en klikt die aan de laadkist en aan de eerste slede vast. Een derde Volvo rijdt erop en wordt ook weer stevig vastgesjord. De deuren gaan toe, worden verzegeld en de container wordt op de trein gezet. De reis kan beginnen. Volvo mikt op meer dan 300 treinen per jaar die gemiddeld zowat 175 auto's per trein zullen vervoeren. Het betekent tussen de 30.000 en 40.000 voertuigen jaarlijks. Lineas is als operator verantwoordelijk voor het laatste deel van de reis: vanaf het rangeerstation van Aachen-West via de Montzenroute tot op de ICO-terminal bij het Wielingendok in de haven van Zeebrugge. Tot Zeebrugge-Vorming doet een locomotief reeks 28 de job. Vanaf het lokale rangeerstation duwt



Prima-diesellocomotief BB 75036 die tot de Lineas-France-locvloot behoort, verlaat op 3 juli 2017 les ateliers des Flandres, waar de machine haar new look aangemeten kreeg. De uitrit gebeurt tijdens een officiële gelegenheid in het bijzijn van het management van de operator en een aantal genodigden. Gelukkig was ook Didier Delattre voor Spoorweg Journaal van de partij. De zusterloc BB 75110 die hier nog haar originele livrei toont, zou op 10 juli de Lineaskleuren moeten tonen.



Een andere fraaie opname bood Wouter De Haeck ons aan. Op 3 juli fotografeerde hij bij Hennuyères deze intervormingstrein Antwerpen - Châtelet die tot zijn grote vreugde veel te laat voorbij kwam en zodoende in een mooi panorama kon gefotografeerd worden.

een loc reeks 77 de trein naar de terminal op. Volgens de eerste plannen gebeurt dat in twee delen. De gebruikte containers vormen een mooi geheel omdat ze tot op heden allemaal uniform blauw geschilderd zijn. De grote witte en rode opschriften, zelfs hoofdzakelijk in Chinees schrift, steken tegen die achtergrond mooi af. De trein is daardoor overduidelijk te herkennen. Dat is een fout besluit want er rijdt nog zo'n konvooi door België. De trein die tot vandaag onregelmatig tussen China en London rijdt, voert ook de beschreven 40-voet-containers. Tractie is daarbij echter een loc die ook in Noord-Frankrijk 'uit de voeten kan': een loc reeks 13 of een TRAXX met D, B, F-pakket. En tot op heden zijn de gebruikte wagens ook geen twee-assers. Maar zoals de lezer weet, kan dat morgen anders zijn. In wezen is de Volvotrein dus niet de eerste trein van de zijderoute die Lineas in België rijdt, maar het is officieel wel de eerste directe verbinding tussen België en China

per spoor. Momenteel is men nog ijverig op zoek naar een lading voor de retourrit van de trein naar Heilongjiang. De trein die op 30 juni aan de genodigden en de pers gepresenteerd werd, was al op 29 juni aangekomen. Hij was reeds op 13 mei in China vertrokken. Niettemin wil men in de toekomst een gemiddelde reistijd van 20 dagen tussen Heilongjiang en Zeebrugge bereiken. Dat zal waarschijnlijk wel lukken eens een zekere routine bereikt wordt. Tevens worden ook op politiek vlak allerlei initiatieven genomen. Zo ondertekenden de landen die de treinen van de zijderoute doorkruisen nog enkele dagen geleden een samenwerkingsakkoord dat de grensformaliteiten moet vereenvoudigen zodat enkel daardoor al drie tot vier dagen per reis gewonnen worden. Informatie over treinummers en rijtijden moeten we u door al die onzekerheden schuldig blijven. Ook al zouden die al op papier staan, dan vrezen we dat ze enkel richtinggevend zullen zijn

en dat we de treinen zelden in het beschikbare pad zullen spotten. De eerste trein reed trouwens in het pad van 47587; een pad dat voor een andere trein uit Polen gereserveerd werd.

Tot slot verraste Lineas ons nog een keer op 3 juli toen we foto's ontvingen van de Lineas France (het voormalige OSR) locomotief BB 75036 in Lineas livrei. Op de persmeeting van 30 juni was daar met geen woord over gerept hoewel we met heel wat Lineas mensen een praatje over hun toekomstplannen hadden. Deze diesellocomotief werd die dag aan de pers voorgesteld nadat de machine in les Ateliers des Flandres in Hazebrouck was 'gewrapped'. Ondertussen zou ook zusterloc 75110 dezelfde kleuren moeten tonen. Laat ze maar doen die mannen en vrouwen van Lineas, de spoorwegfan ziet het graag gebeuren. Het toont tevens het dynamisme waarover deze operator met fierheid spreekt.



De Eurostar 9114 London Saint-Pancras - Brussel-Zuid, verzekerd door het nieuwe treinstel 4018/4017, passeert op 5 juli 2017 in Tubize, meer bepaald op de plaats waar de hogesnelheidslijn 1 zich van de autosnelweg E429 verwijdt. Foto: Herman Van Esbroeck.

NIEUW BIJ EUROSTAR!

Op dinsdag 23 mei 2017 werd de gerenoveerde 'Channel Terminal' in Brussel-Zuid officieel ingehuldigd. Gelijktijdig werd een nieuw 'e320'-treinstel van Eurostar (gebouwd door Siemens) voorgesteld in de terminal. Op de relatie Brussel - Londen worden dergelijke treinstellen immers sinds de daaropvolgende week in het reguliere reizigersverkeer ingezet.

DOOR: MICHEL VAN USSEL

DE 'E320'-TREINSTELLEN

De nieuwe Eurostar-treinstellen van het type e320, die al vanaf november 2015 in commerciële dienst ingezet worden tussen London Saint-Pancras en Paris-Nord, worden sinds 29 mei 2017 ook ingezet tussen London Saint-Pancras en Brussel-Zuid. Dit materieeltype biedt 20 % meer zitplaatsen in vergelijking

met de oorspronkelijke TMST-treinstellen (Trans Manche Super Trains, herdoopt in 'e300'), meer bepaald 900 zitplaatsen in plaats van 750, dankzij het feit dat de koprijtuigen eveneens toegankelijk zijn voor de reizigers. De nieuwe treinstellen zijn afgeleid van de 'Velaro D'-treinstellen van Siemens en kunnen

in commerciële dienst een maximumsnelheid van 320 km/u halen. Elk stel bestaat uit 16 rijtuigen op twee draaistellen. De beide koprijtuigen zijn geen 'pure' motorrijtuigen meer, in tegenstelling tot de koprijtuigen van de oorspronkelijke TMST-treinstellen. De nieuwe reeks zal uit 17 treinstellen bestaan, waarvan



De nieuwe Eurostar-treinstellen 4001/4002 (links) en 4026/4025 (rechts) staan vóór de buffers van de sporen 1 en 2 in de 'Channel Terminal' van Brussel-Zuid. Ondanks het feit dat de 'e320'-treinstellen zes meter langer zijn dan hun voorgangers van het type e300, is er nog steeds een veilige afstand tussen de treinen en de buffers. Blijkbaar hadden de ontwerpers van de terminal destijds al rekening gehouden met een eventuele inzet van nog langere treinstellen, in tegenstelling tot Paris-Nord, waar de 'e320'-treinstellen op minder dan 2 meter van de buffers moeten stoppen, met behulp van... een spiegel! Foto: Michel Van Ussel, 20 juni 2017.

Twee nieuwe Eurostar-treinstellen type 'e320' naast elkaar in de 'Channel Terminal' van Brussel-Zuid, op 20 juni 2017. Links zien we het treinstel 4025/4026, die de trein 9116 uit Londen verzekerd had (aankomst: 12u02), en rechts het stel 4002/4001 (het eerste stel van deze reeks) dat klaarstaat om naar Londen te vertrekken, als trein 9133 (vertrek: 12u52). Het bovenste gedeelte van de koppen van de beide stelen is behoorlijk vuil. Dit probleem zou veroorzaakt worden door hun zeer aerodynamische vorm, waardoor dit gedeelte onmogelijk gereinigd kan worden in een automatische carwash... Foto: Michel Van Ussel.





Aan het uiteinde van de beide kopsporen in de 'Channel Terminal' werd een H-bord (einde reizigersperron) geplaatst, om niet met de voorste deur - die zich net voorbij de stuurpost bevindt - achter de balustrade (zichtbaar op de voorgrond) te stoppen! Achter de eindwand van de terminal ligt een vergaderzaal van het hotel 'Pullman'. Bij de bouw van dit hotel werd blijkbaar rekening gehouden met een eventuele doortrekking van de beide kopsporen om deze aan te sluiten op de sporen van de Noord-Zuidverbinding... Foto: Michel Van Ussel, 20 juni 2017.



De volledig geïnformatiseerde stuurpost van het treinstel 4002. Deze stuurpost wordt van de achterliggende passagiersafdeling gescheiden door apparatuurkasten aan weerszijden van een korte gang die niet toegankelijk is voor de reizigers. Gedaan dus met het fraaie uitzicht op de sporen, zoals in de 'ICE 3'-treinstellen van de relatie Brussel - Frankfurt. In de 'Velaro'-treinstellen van Siemens (en dus ook in de 'e320'-stellen van Eurostar) is er immers - wellicht uit veiligheidsoverwegingen - geen glazen wand meer voorzien tussen de treinbestuurder en de passagiers... Foto: Michel Van Ussel, 20 juni 2017.



Interieur van een afdeling eerste klas, toegankelijk voor de passagiers met een vervoerbewijs 'Standard Premier' of 'Business Premier'. De passagiers met een duurdere 'Business Premier'-boeking krijgen een betere service en een meer uitgebreide maaltijd. Let op de schermen aan het plafond, waarop tijdens de rit (onder meer) de snelheid van de trein aangegeven wordt. Foto: Michel Van Ussel, 20 juni 2017.



Het interieur van een afdeling tweede klas, of 'Standard' in Eurostar-terminologie. Net zoals in de 'Premier'-afdelingen staan sommige zitplaatsen niet aan een raam, maar ter hoogte van een tussenstijl (blinde wand)... Dergelijke onbegrijpelijke ontwerpfouten (waarvan we dachten dat deze alleen bij hogesnelheidstreinen van Franse makelij voorkwamen) zijn wellicht niet belangrijk tijdens de doortocht van de Kanaaltunnel, maar zijn des te vervelender tijdens de rest van de rit... Foto: Michel Van Ussel, 20 juni 2017.

'EUROSTAR ODYSSEY'

Deze zomer heeft Eurostar een verbazingwekkend 'virtual reality'-experiment met de naam 'Eurostar Odyssey' gelanceerd, dat echter enkel beschikbaar is aan boord van haar nieuwe 'e320'- en haar gerenoveerde 'e300'-treinstellen. Om de rit doorheen de donkere Kanaaltunnel wat op te vrolijken, kunnen de passagiers voortaan met een speciale VR-kijker, of met hun smartphone of tablet, dit unieke 3D-avontuur beleven. De VR-kijkers worden tijdens de zomer trouwens gratis uitgedeeld aan gezinnen die meereizen met de Eurostar.

De passagiers kunnen nu eindelijk de vissen zien tijdens de rit onder de Noordzee. Het dak van de virtuele trein verandert immers in een glazen plafond, waardoor de onderwaterwereld rond de trein zichtbaar wordt! 'Eurostar Odyssey' is beschikbaar in het Nederlands, Frans en Engels, via het gratis digitaal entertainmentkanaal van Eurostar.

de laatste exemplaren tegen eind 2017 afgeleverd moeten zijn. Er zijn trouwens twee deelreeksen, met enerzijds de nummers 4001/4002 tot 4019/4020 en anderzijds de nummers 4021/4022 tot 4033/4034 ⁽¹⁾.

(1) Om te beantwoorden aan de veiligheidsnormen van de Kanaaltunnel konden de oorspronkelijke TMST-treinstellen van Eurostar (nu 'e300') in het midden gesplitst worden. Om deze reden hebben de beide treinhelften een eigen nummer. Deze mogelijkheid bestaat echter niet bij de nieuwe 'e320'-stellen. Men kan zich daarom afvragen waarom zij eveneens een dubbel nummer dragen...



De passagiers gaan aan boord van het Eurostar-treinstel 4002/4001 dat de trein 9133 van Brussel-Zuid naar London Saint-Pancras zal verzekeren. De 16 rijtuigen op draaistellen van een 'e320' zijn merklijk langer dan de tussenrijtuigen van een 'e300', die op gemeenschappelijke draaistellen rusten (behalve in het midden van een dergelijk treinstel). Het paaltje met het cijfer 3 aan de voet van de pilaar is voor de reizigers bestemd en dient gewoonweg om de plaats van het rijtuig met het nummer 3 aan te duiden. Foto: Michel Van Ussel, 20 juni 2017.

Alle treinstellen van de reeks e320 zijn geschikt voor vier spanningen (1,5 kV en 3 kV gelijkstroom, 15 kV en 25 kV wisselstroom). Naast het ETCS-systeem, zijn zij ook uitgerust met de andere veiligheidssystemen die nodig zijn op de Britse, Franse en Belgische spoorwegnetten. In een eerste fase krijgen enkel de 7 stellingen van de tweede deelreeks (4021/4022 tot 4033/4034) de ETCS-versie die van toepassing is op het Nederlandse net.

Het interieur van de 'e320'-stellen – ontworpen door het bekende Italiaanse ontwerp-bureau Pininfarina – is sober en elegant. Dankzij de wifi in deze treinstellen krijgen de reizigers – ongeacht de klas waarin zij reizen – via hun smartphone, tablet of PC gratis toegang tot een digitaal platform met meer dan 300 uren films, series, documentaires, spelletjes en informatie.

EEN GERENOVEERDE TERMINAL

De 'Channel Terminal' (de nieuwe benaming van de Eurostar-terminal) in Brussel-

Zuid, waar alle Eurostar-passagiers zich op voorhand moeten registreren (inclusief politie- en veiligheidscontroles) werd gerenoveerd en beter verlicht. Deze terminal werd ook vergroot, in het vooruitzicht van de indienststelling van de 'e320'-treinstellen tussen Brussel-Zuid en Londen (met een grotere capaciteit). Na hun registratie aan één van de vijf balies, passeren de passagiers eerst aan de 'X-Ray'-toestellen en metaaldetectoren die bediend worden door Securail, de interne bewakingsdienst van de NMBS. De Belgische federale politie en de Britse immigratiedienst verrichten vervolgens de identiteitscontroles. Voortaan kunnen de klanten met een 'Business Premier'-vervoerbewijs zich tot 10 minuten vóór het vertrek van de trein registreren aan een speciaal voor hen voorbehouden balie. Bovendien zullen deze zomer in de 'Channel Terminal' vijf nieuwe elektronische portieken in dienst gesteld worden, om passagiers met een biometrisch paspoort met behulp van gezichtsherkenning te controleren.

EN AMSTERDAM?

Dankzij hun interoperabiliteit kan Eurostar haar 'e320'-treinstellen op vrijwel alle Europese hogesnelheidslijnen inzetten, zoals in Nederland en zelfs in Duitsland. Hierdoor kan Eurostar vanaf december 2017 een nieuwe verbinding tussen Londen en Amsterdam voorzien. In een eerste fase worden twee dagelijkse heen- en terugritten ingelegd tussen Londen Saint-Pancras en Amsterdam CS, waarvan de beste rittijd 3 uur en 50 minuten zal bedragen, althans in de richting Londen > Amsterdam. Het gaat trouwens om twee bestaande Eurostar-treinen met bestemming Brussel-Zuid, die tot Amsterdam CS verlengd zullen worden via de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Deze treinen kunnen hierdoor niet meer stoppen binnen de beveiligde 'Channel Terminal' van Brussel-Zuid. Na de Noord-Zuidverbinding verloopt hun toekomstige reisweg via de lijnen 25N, 25 (zonder halte in Antwerpen-Centraal), HSL 4 en HSL-Zuid, met slechts één voorziene tussenstop, meer bepaald in Rotterdam CS. In de andere



Slechts acht van de oorspronkelijke TMST-treinstellen van Eurostar (herdoopt tot 'e300', want beperkt tot 300 km/u) krijgen een gerenoveerd interieur, waardoor zij eenzelfde comfort zullen bieden als de nieuwe treinstellen van het type 'e320'. Eind juni 2017 waren reeds drie treinstellen gerenoveerd. Zij zijn herkenbaar aan hun nieuwe livrei. De trein 9153 Brussel-Zuid - London Saint-Pancras, verzekerd door één van deze gerenoveerde stellen (de 3219/3220), passeert hier op 1 juni 2017 in Ruisbroek (op lijn 96N) en heeft zonet een 'e320' gekruist die de trein 9140 uit Londen verzekert. Foto: Bertrand Montjobaques.

INTERESSANT OM TE WETEN...

- Op termijn zal de Eurostar-vloot uit 25 treinstellen bestaan, meer bepaald de 17 nieuwe 'e320'-stellen en 8 treinstellen type 'e300' (ex TMST) die momenteel gerenoveerd worden, meer bepaald de treinstellen met de nummers 3007/3008, 3015/3016, 3205/3206, 3209/3210, 3211/3212, 3219/3220, 3221/3222 en 3229/3230. Alle overige exemplaren van deze reeks (waaronder alle NMBS-stellen van de deelreeks 3101 tot 3108) worden afgevoerd;
- Een Eurostar 'e300' heeft 750 zitplaatsen, wat overeenkomt met de capaciteit van twee 'Boeing 747'-vliegtuigen;
- De Kanaaltunnel heeft een lengte van 50 km en ligt tot maximaal 75 meter onder de zeebodem;
- Een Eurostar doorkruist de Kanaaltunnel in 18 minuten, aan 160 km/u.

Bekende personen of groepen die reeds gebruik maakten van de Eurostar:

- Koning Filip en koningin Mathilde van België, en prinses Astrid;
- Koningin Elisabeth II van Groot-Brittannië en haar echtgenoot Prins Philip;
- De Britse Eerste ministers Thatcher, Major, Blair, Brown en Cameron;
- De Franse presidenten Mitterrand, Chirac, Sarkozy en Hollande;
- De Amerikaanse presidenten Clinton en Obama;
- Henry Kissinger, Aung San Suu Kyi, Kylie Minogue, Jarvis Cocker, Take That, Coldplay, Oasis, Bon Jovi, Madonna, Sting, Paul McCartney, The Spice Girls, One Direction, Rihanna, P Diddy, Johnny Depp, Kate Moss, Grace Jones, Halle Berry, Pierce Brosnan, Roger Moore, Audrey Tautou, Thierry Henry, Andy Murray, Jamie Oliver, Jane Birkin, Eddy Merckx, Arno, David Beckham, John Legend, Eden Hazard, Christian Benteke, Kirsten Flipkens, Bart De Pauw, Marouane Fellaini... enz.

richting zullen de passagiers uit Amsterdam of Rotterdam vóór het instappen de nodige identiteits- en veiligheidscontroles moeten ondergaan, maar blijkbaar is er nog steeds geen oplossing voorzien voor de passagiers die in Brussel-Zuid aan boord van deze treinen zullen komen, tenzij de betrokken treinen via lijn 28 (de westelijke ringlijn rond Brussel) omgeleid worden en vervolgens de 'Channel Terminal' van Brussel-Zuid binnenrijden... Om in de toekomst dergelijke problemen te vermijden zou het wellicht nuttig zijn om de twee huidige kopsporen van de 'Channel Terminal' te verlengen en aan te sluiten op de sporen van de Noord-Zuidverbinding. Deze sporen moeten dan wel dwars door de vergaderzaal van het hotel Pullman passeren. Onmogelijk, zal u waarschijnlijk denken? Nochtans werd er met deze eventuele verlenging blijkbaar rekening gehouden tijdens de bouw van dit hotel!

Met dank aan Mevrouw Evelyne Van Cleven, Press Officer Benelux bij Eurostar.



De spoorvernieuwingstrein P811 is aan het werk nabij het station van Aubange en wordt hierbij getrokken door de 6283 en de 6237 van Infrabel. Vóór de locomotieven zien we duidelijk de beschadigingen aan de betonnen dwarsliggers, veroorzaakt door de wielen van het ontspoorde draaistel...

'Athus-Meuse'-lijn **VERVANGING VAN DE DWARSLIGGERS TUSSEN SIGNEULX EN AUBANGE...** Een grote werf die Infrabel liever had vermeden!

DOOR: MICHEL VAN USSEL (TEKST) EN GÉRARD MARTIN (FOTO'S)

EEN BUITENSPORIGE ONTSPOURING...

Op vrijdag 19 mei 2017, omstreeks 3 uur 's ochtends, ontspoorde de voorlaatste wagen van trein 40378 voor gecombineerd vervoer Genk – Mortara (I) in volle baan op lijn 165, meer bepaald in Saint-Rémy (KP 125 tussen Virton en Athus), vanwege een uiterst zeldzaam incident. De oorzaak was immers een... wielbreuk! De betrokken wagen type 'Sggmrs' voor het vervoer van containers, gebouwd in 2003, was beladen met een ketelcontainer. Hij bleef evenwel overeind en vervolgde zijn reisweg terwijl

het ontspoorde draaistel simpelweg alles omploegde wat het onderweg tegenkwam, zoals dwarsliggers, kabels, bakens, spoorstroomkringen, overwegbedekkingen... en dit over een afstand van bijna 14 kilometer! Pas aan de dubbele vertakking van Aubange, vanwaar de trein in de richting van Frankrijk zou rijden, raakte de ontspoorde wagen bij het overschrijden van de wissels minder stabiel, waardoor de leiding van de automatische rem losgerukt werd en de trein eindelijk tot stilstand kwam.

EEN NIET-VOORZIENE WERF

Reeds enkele dagen na dit zware incident (gelukkig zonder slachtoffers) begon Infrabel met de herstellingswerken. Al snel werd vastgesteld dat alle betonnen dwarsliggers van het spoor A (normale rijrichting Virton > Aubange) vervangen moesten worden tussen Signeulx (nabij KP 127) en de dubbele vertakking van Aubange (KP 139), over een afstand van ongeveer 12 km. Op de plaats waar de containerwagen daadwerkelijk ontspoorde (in Saint-Rémy, nabij KP 125) waren de inkervingen in de betonnen dwarsliggers, veroorzaakt door de



De P811 werd voorafgegaan door twee 'rail-weg'-graafmachines die de ballast aan weerszijden van het betrokken spoor zoveel mogelijk moesten verwijderen om het werk van de spoorvernieuwungstrein te vergemakkelijken.



Detailopname van de beschadigingen aan de dwarsliggers, veroorzaakt door het ontspoorde draaistel. Indien deze dwarsliggers van hout geweest waren, hadden zij wellicht niet vervangen moeten worden. Dit is trouwens één van de (weinige) voordelen van houten dwarsliggers ten opzichte van die in beton...



De spoorvernieuwungstrein P811 is hier ter hoogte van het voormalige stationsgebouw van Aubange aan het werk. Op de wagens zien we de reeds verwijderde dwarsliggers, herkenbaar aan hun grijsachtige kleur. Let op de gele borden met de vermelding 'ETCS1' op de beide seinen. Dergelijke borden duiden de oorsprong aan van een baanvak dat uitgerust is met het ETCS-veiligheidssysteem van het niveau 1.



De spoorvernieuwings trein P811 verspert hier de volledige overweg nabij het station van Aubange, maar de slagbomen... staan open! Geen probleem overigens, want de betrokken weg was volledig afgesloten voor het verkeer. Voor de treinen die op het andere spoor passeerden kwamen de slagbomen trouwens wel naar beneden, voor de voetgangers... De twee gele portieken boven de wagens van de spoorvernieuwings trein reden voortdurend heen en weer om nieuwe dwarsliggers aan te voeren en de beschadigde dwarsliggers te evacueren.

We staan hier vlakbij de machine die de dwarsliggers vervangt. Aan weerszijden worden de beide spoorstaven omhooggetrokken en zijwaarts verplaatst.



Vervolgens worden de oude dwarsliggers door een grijper onderaan de machine verwijderd. Deze dwarsliggers worden onmiddellijk met een transportband afgevoerd naar de voorgaande wagen (rechts op deze afbeelding). Een hoger geplaatste transportband voert ondertussen de nieuwe (witte) dwarsliggers aan...

De nieuwe dwarsliggers komen één na één - en op de gewenste tussenafstand van elkaar - op de plaats waar de oude dwarsliggers net verwijderd werden.



Deze foto werd op dezelfde plaats genomen, maar aan de andere kant van de spoorvernieuwingsrein. We zien duidelijk de nieuwe dwarsliggers die langs boven aangevoerd worden.



Vervolgens worden de beide spoorstaven op de nieuwe dwarsliggers geplaatst.

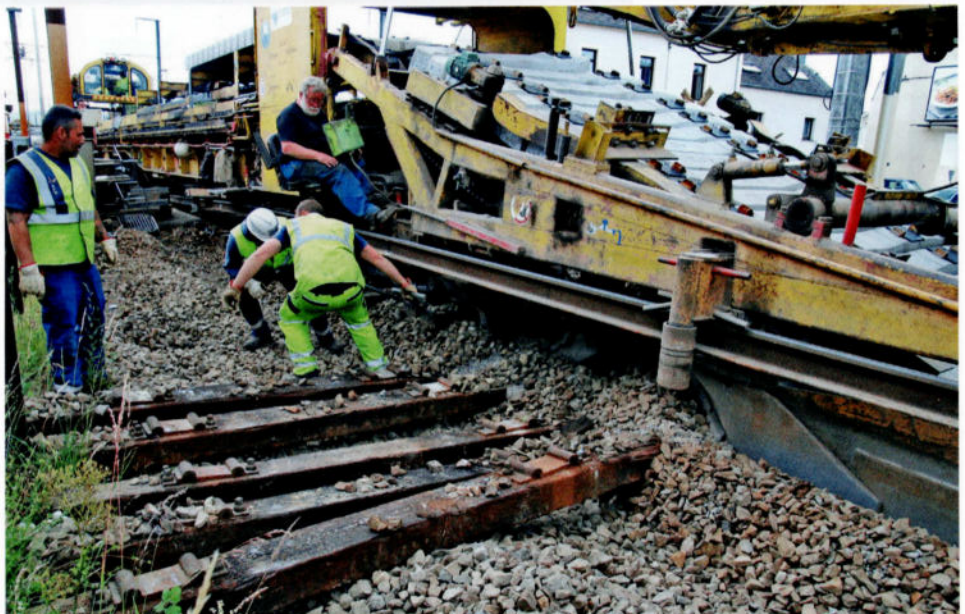
wielflenzen van het ontspoorde draaistel, nauwelijks merkbaar, maar vanaf het vroegere 'grensstation' van Signeulx ⁽¹⁾ waren deze insnijdingen dermate diep dat een systematische vervanging van de dwarsliggers vanaf deze plaats onvermijdelijk was. Infrabel heeft uiteraard eerst de dubbele vertakking van Aubange hersteld, met vervanging van de beschadigde dwarsliggers en spoortoeu-ellen. Hierdoor konden de reiswegen opnieuw aangelegd worden tussen Virton en Athus, Rodange (L) of Mont-Saint-Martin (F), terwijl de reguliere treinen op lijn 165 in de beide richtingen gebruik moesten maken van het spoor B (normale rijrichting Aubange > Virton).

(1) Oorsprong van de verbinding met de private maatschappij 'Chemin de Fer de Gorcy' (F).



Achter de P811 worden de spoorstaven door een ploeg spoorleggers met bevestigingsclips vastgemaakt aan de nieuwe dwarsliggers, een operatie die nog steeds manueel gebeurt.

Wanneer de spoorvernieuwingstrein houten dwarsliggers tegenkomt (bijvoorbeeld ter hoogte van de spoorstroomkringen), moeten deze met de nodige spierkracht van onder de trein getrokken worden!...



Terwijl de P811 het spoor A onderhanden nam, werd het spoor B in de beide richtingen gebruikt voor het normale treinverkeer, zoals deze goederentrein richting Virton, getrokken door twee locomotieven van de reeks 13 in treinschakeling. De stofwolk in de verte werd veroorzaakt door de twee graafmachines, tijdens het verwijderen van de ballast... Let eveneens op het verschil in kleur tussen de nieuwe dwarsliggers (uiterst links op de wagens) en de oude, herkenbaar aan hun grijsachtige kleur.



De dubbele vertakking van Aubange, waar de ontspoorde trein uiteindelijk tot stilstand kwam. Op de voorgrond zien we de verbindinglijn 165/2 naar Mont-Saint-Martin (F), waarvan de dwarsliggers en de ballast eveneens vervangen werden. De wissel op de achtergrond zorgt voor de verbinding naar Athus via het naar links afbuigende spoor, of naar Rodange (L) via de verbindinglijn 165/1. Op de achtergrond herkennen we de containerterminal van Athus.



Detailopname van de twee ontspoorde wagens nabij de vertakking van Aubange. Zij werden met een gespecialiseerde wegkraan op de hoger gelegen site van de 'Pôle Européen de Développement' (PED) geplaatst. Op de voorgrond ligt de as die de ontsporing veroorzaakt heeft. Duidelijk is te zien wat er overblijft van een gebroken wiel dat vervolgens over een afstand van bijna 14 km alle dwarsliggers heeft omgeploegd! Op de achtergrond passeert een Desiro die een reguliere trein Libramont - Aarlen verzekert. Het motorstel rijdt in de richting van Athus.



Ter hoogte van de overweg 31 van Saint-Rémy (tussen Virton en Signeulx) waren de eerste 'sporen' van deze ontsporing zichtbaar. Rechts rijdt een goederentrein met staalrollen op tegenspoor in de richting van Aubange.

De spoorvernieuwungstrein P811 van Infrabel werd vervolgens naar het zuiden van de provincie Luxemburg gestuurd om vanaf 30 mei 2017 alle dwarsliggers van het spoor A te vervangen tussen Signeulx en de dubbele vertakking van Aubange. Het konvooi werd hierbij getrokken door twee Infrabel-locomotieven van de reeks 62 die stapvoets het beschadigde spoor bereden, nadat uiteraard alle obstakels uit dit spoor verwijderd waren. De werken, met inbegrip van de heraanleg van de kabels, spoorstroomkringen, pedalen en andere gronduitrustingen, hebben drie weken geduurd, maar het betrokken spoor werd pas op maandagochtend 17 juli 2017 (vanaf het begin van de treindienst) weer vrijgegeven voor het reguliere treinverkeer.

Deze werken waren meteen een vrij unieke gelegenheid om een spoorvernieuwungstrein van Infrabel van nabij aan het werk te zien. Gérard Martin was ter plaatse en bezorgde ons deze fotoreportage, gerealiseerd op 16 en 19 juni 2017.



Voor de proeven op eigen kracht kunnen worden aangevat, moet de Spaanse loc eerst statische testen ondergaan. Die gebeuren op 11 juni 1992 in Ath. Foto: Max Delie.

SIEMENS E 252 op proef

DOOR: CARLO HERTOGS

We keren 25 jaar terug in de tijd. Een periode waarin spoorweginformatie nog niet op het internet voorradig was en treinspotters hun "geheimen" meestal voor zich hielden. Als spoorwegfan was het niet eenvoudig om juiste en geschikte info te vinden om het reilen en zeilen op toen nog NMBS-sporen in beeld te brengen. Het was dan ook een grote verrassing dat we weet kregen van proefritten die in de maand juni 1992 zouden plaats vinden. En toen men ons meldde dat deze proeven met een "vreemde" loc zouden gereden worden, wisten we dat we er zeker bij moesten zijn. De lezer moet immers weten dat op het einde van de vorige eeuw, op één uitzondering na, enkel locomotieven van Belgische makelij over de nationale sporen denderden. De uitzondering betrof de NMBS-reeks 18 en haar tweelingzussen, de SNCF-locomotieven van de reeks CC 40100. In een gemengd omloopplan sleepten ze internationale treinen vanuit of naar Paris over enkele specifieke lijnen van het Belgische net. Beide locreeksen waren door het Franse Alstom (vandaag Alstom) ontwik-

keld en gebouwd. In de genoemde tijd was het een hele prestatie wanneer een locomotief van een buitenlandse spoorwegmaatschappij "in den vreemde" planmatig treinen sleepte. We waren dan ook razend benieuwd welke proefritten we mochten verwachten.

Een tweede en eveneens zeer belangrijk aspect dat die tijd onze nieuwsgierigheid ten top dreef, was het feit dat de spoorwegen zich op een soort van tweespalt bevonden. Wat betreft elektrische tractie waren de draaistroommotoren toen duidelijk de toekomst en zou een Europees netwerk van snelle verbindingen in de komende twintig jaar uitgebouwd worden. Dat netwerk moest als ruggengraat hogesnelheidsverbindingen hebben met aansluitend ook klassieke lijnen waarop reizigerstreinen tegen verhoogde snelheid zouden rijden. Men droomde in deze optiek van nieuwe locomotieven die reizigerstreinen tegen meer dan 160 km/u konden slepen, maar die door hun groter vermogen ook universeel gebruikt konden worden door op klassieke lijnen zwaardere goederentreinen op geac-

cidenteerde parcours tegen minstens de gebruikelijke snelheid te kunnen slepen. Franse en ook Duitse constructeurs waren ijverig aan het werk om een dergelijke machine te bouwen en hoopten stilletjes dat ze daarmee Europa zouden kunnen veroveren. De Franse industrie werkte aan een nieuwe machine op basis van de Sybicloc die haar pluimen ondertussen verdiend had. En de Duitse industrie nam de Baureihe 120 als basis voor verdere ontwikkelingen. NMBS noch Belgische constructeurs konden zich om begrijpelijke redenen niet in dit debat mengen. Door het gebruik van 3000V gelijkstroom op het Belgische net (hogesnelheidslijnen waren nog niet in gebruik en Athus-Meuse was nog niet geëlektrificeerd) was het afzetgebied voor een loc die op dat stroomstelsel functioneerde te beperkt om de hoge ontwikkelingskosten te verantwoorden. En inzetten op de ontwikkeling van een meerstroommachine voor Europa zou door de concurrentie van de veel grotere buitenlandse bedrijven nog riskanter zijn. NMBS keek dus de kat uit de boom maar greep de mogelijkheden die zich aandienen.



Tijdens de tweede terugrit op woensdag 17 juni 1992 stuift de meettrein letterlijk en figuurlijk tegen hoge snelheid over lijn 75 richting Gent. De opname wordt zowat twee kilometer zuidelijk van De Pinte gemaakt. Foto: Carlo Hertogs.



Van op het wegetje met de toepasselijke naam "Langs de spoorweg" in Sint-Martens-Latem fotograferen we op 17 juni 1992 de derde rit naar Kortrijk. Nu loopt het meetrijtuig achter de loc zodat meetresultaten kunnen vergaard worden. Foto: Carlo Hertogs.



↑ Na de meetritten op vrijdag 19 juni 1992 neemt de 2341 de volledige meettrein in Halle aan de haak en sleept hem eerst tot Vorst-Rijtuigen waar de 110- en achter blijven. Dan gaat de rit verder naar Leuven waar de Siemensloc gestald wordt. De doortocht tussen Zaventem en Nossegem toont de toestand op lijn 36. De aanleg van de lijn 36N en de bocht luchthaven-Nossegem zijn dan nog toekomstmuziek. Foto: Carlo Hertogs.

→ Tijdens de test van zondag 21 juni 1992 met de goederentrein wordt volgens plan in Mont-Saint-Guibert uitgeweken en gaan ook de hemelsluizen even toe. Zo ontstaat toch nog een aanvaardbare opname. Foto: Max Delie.



Zo vroeg het Duitse Siemensconcern midden 1991 om haar nieuwe krachtbeest de S252 onder 3000V te mogen testen. In Duitsland bestaat geen lijn die met deze stroomsoort gevoed wordt en de loc was o.a. ook voor het Spaanse breedspoorwet ontwikkeld en door de Spaanse Spoorwegen (RENFE) besteld. Dat breedspoorwet wordt wel met 3000V= gevoed. De NMBS greep de kans en vroeg ook om een eigen testprogramma te mogen uitvoeren. Maar nog voordat de testen konden plaats vinden, eisten de Spaanse Spoorwegen de locomotieven op die reeds gebouwd waren. Het betekende echter geen afstel want de S252 kwam niet alleen bij de RENFE in dienst, maar 20 exemplaren werden eveneens voor AVE gebouwd. AVE is de maatschappij die het Spaanse hogesnelheidsnetwerk beheert. Even later bestelden

ook de CP (Portugese Spoorwegen) een reeks van deze machines en werden twee locomotieven uitvoerig op het Luxemburgse net getest. De S252 begon aan haar verovering van Europa. De NMBS vroeg dan ook zelf aan Siemens om de loc te mogen testen, en de Duitse constructeur zag de kassa al rinkelen en was natuurlijk akkoord.

De 252 001-3 verscheen op 9 juni 1992 op het Belgische net toen ze op sleep in een goederentrein in de goederenbundel van Kinkempois arriveerde. De loc kwam uit Duitsland omdat ze speciaal voor de proeven enige aanpassingen had ondergaan. Die testen verliepen eerst statisch in de opstelbundel van Ath. Op vrijdag 12 juni werd getest of de machine geen zwerfstromen op het Belgische netwerk veroorzaakte. Dat

gebeurde met losse ritten op lijn 94 tussen Ath en Edingen waar een testzone voor dat doel werd ingericht. Deze wordt tot op heden voor hetzelfde doel gebruikt bij alle nieuwe tractievoertuigen die op het net op eigen kracht zullen rijden. Zwerfstromen kunnen de spoorstroomkringen van overwegen en seinen verstoren, zodat de veiligheid sterk in gedrang komt. Maar de S252 was opmerkelijk braaf en veroorzaakte geen enkel probleem zodat het eigenlijke testprogramma kon opgestart worden. Daarvoor werd de AVE-loc eerst met een diesellocomoot naar de stelplaats van Merelbeke gesleept, waar de Spaanse machine in allerijl een nieuwe pantograaf werd opgebouwd want de oude was bij de vorige testen beschadigd. Daarna werd ook de testrein in deze stelplaats samengesteld. Die bestond uit drie rijtuigen:



In Grupont is het die bewuste zondag 21 juni nog minder leuk weer. Het regent pijpenstelen wanneer de testtrein voorbij komt. Op de foto is in de achtergrond nog het stationsgebouw te ontwaren en verder valt op dat er drie sporen liggen en dat de trein tegenspoor rijdt. Dit gebeurt om een reizigerstrein te laten inhalen. Het spoor meest rechts op de foto is een uitwijkspoor dat 25 jaar geleden geregeld gebruikt werd en al jaren is uitgebroken. Toch durfde men het blijkbaar niet aan om de testtrein er in deze omstandigheden een stop op te laten maken. De gebruikte ertstrein is van het type Belval. Deze treinen reden dagelijks vanuit de Antwerpse haven naar het Groot-Hertogdom en hadden een vaste samenstelling van 20 wagens met een maximale last van 1600 ton. Ze werden dan ook in treinschakeling over lijn 162 gereden. De testtrein bestond maar uit 10 wagens. Foto: Max Delie.

het toenmalige meetrijtuig nummer 13 en twee I-10 rijtuigen (toen nog in de bekende Eurofima-kleuren) die voor hoge snelheden waren aangepast.

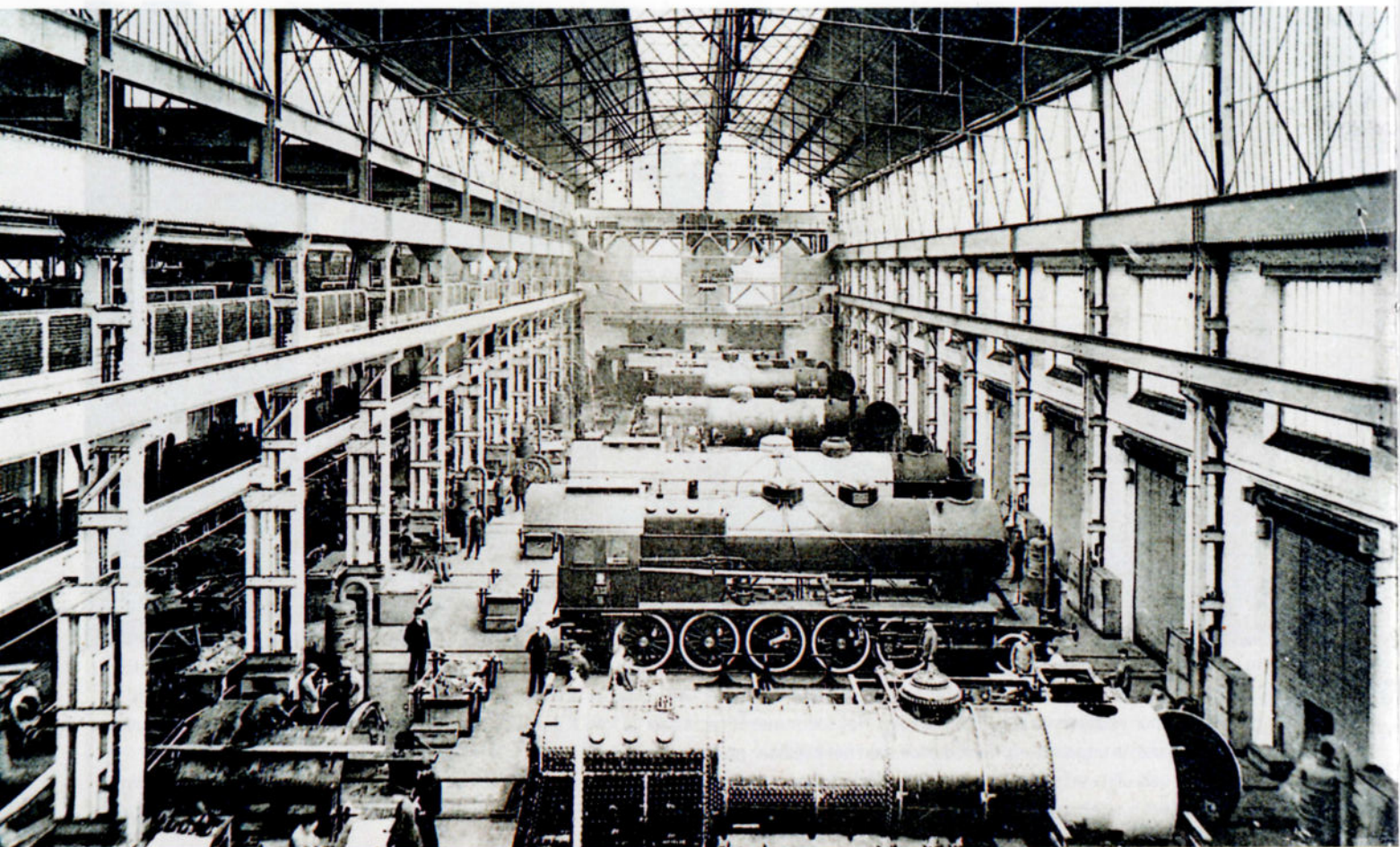
17 juni was dan de dag van de waarheid. Er werd driemaal tussen Gent en Kortrijk gereden om het bestuurderscomfort en het rijgedrag van de loc uit te testen. Dit deel van lijn 75 werd uitgekozen omdat het lange rechte stukken bevat die tegen hoge snelheid kunnen bereden worden. De tests waren enkel in zuidelijke richting voorzien en men stelde een topsnelheid van 160 km/u als doel. Dat was een fluitje van een cent zodat men met tussenpozen ook tot 170 km/u durfde te verhogen. Hoewel in noordelijke richting geen metingen doorgevoerd werden, verliepen ook die ritten tegen hoge snelheid. Ook nu waren de resultaten van de tests zeer positief. Gelijkaardige proeven werden op 19 juni tussen Halle en Mons herhaald omdat deze lijn meer geaccidenteerde is. Twee slagen werden gereden en opnieuw werd enkel in zuidelijke richting gemeten. Nadien waren vooral de bestuurders laaiend enthousiast over de gedragingen, prestaties en het comfort van de locomotief. De equipe van het meetrijtuig stak ook pluimen op haar hoed omdat ze enkele kleine probleempjes van de loc ontdekte die zelfs de constructeur nog

niet kende. Na de laatste terugkeer in Halle nam de 2341 de volledige testtrein inclusief de S252 aan de haak en voerde hem naar de rijtuigenbundel van Vorst waar de I10-en werden gestald. Daarna ging de rit verder naar Leuven waar de 252 001 in het toen nog bestaande depot verdween. De 2341 voltooide haar werk door het meetrijtuig aansluitend naar zijn thuisbasis van Schaarbeek te voeren. Maar daarmee was het feest met de 252 nog niet afgelopen.

Op 21 juni stond een ander spektakel op het programma: een vermogenstest. Daarvoor had men deze zondag uitgekozen en men had nog geluk ook want de regen stroomde met bakken uit de hemel zodat de S252 ook qua adhesie in moeilijke omstandigheden, kon getest worden. In Leuven kreeg de loc een ertstrein voor Luxemburg (waar is de tijd) van 750 ton aan de haak. De planloc 2011 reed daarbij als voertuig in tweede positie mee zodat eventuele problemen op de route via Ottignies en lijnen 161 en 162 tot in Libramont, konden worden opgevangen. Maar dat was totaal overbodig. Op zowat het hoogste punt van het Belgisch netwerk werd de Siemens-locomotief weer van de trein gehaald en zij keerde los terug naar Leuven. De volgende dag werden de proeven herhaald, maar nu met 850 ton aan

de haak en bleef de Spaanse loc tot Arlon de tractie van de trein verzekeren. Ook nu moest de planloc niet ingrijpen. Vanaf Arlon sleepte de S252 daarna de internationale trein 296 "Edelweiss" tot in Brussel. De planloc 2002 bleef daarbij als voertuig in tweede stelling in het konvooi. Ook dat bleek later een onnodige maatregel te zijn. Na de aankomst in Brussel verdween de Siemens-machine in het depot van Vorst en waren de testen beëindigd. Hoe en wanneer de proefloc het net weer verliet, kunnen we u niet mededelen.

Hoewel de S252 heel duidelijk bewees wat ze in haar mars had, en dat ze een aanwinst voor de NMBS zou kunnen zijn, is het nadien niet tot een bestelling van deze machines door onze nationale spoorwegmaatschappij gekomen. Allerlei redenen zijn daarvan de oorzaak. Eén ervan is zonder twijfel de economische crisis waardoor het erts- en kolentransport per trein van de ene dag op de andere in elkaar stuitte. Daardoor werd een nieuwe en zware goederentreinloc minder prioritair. Enkele tijd later moest de NMBS op last van Europa opgedeeld worden, zodat de goederenpoot en het reizigersvervoer van elkaar gescheiden werden, en zo was de aanschaf van een universele locomotief helemaal van de baan.



Stoomlocomotieven van Cockerill werden in de hele wereld verkocht. We zien hier de montageband voor de bouw van 25 Decapod-locomotieven (met asindeling 1'E), bestemd voor Polen en afgeleverd in 1923. Deze locomotieven voor goederentreinen hadden twee cilinders met enkelvoudige uitzetting en een oververhitter. Hun aandrijfwielen hadden een diameter van 1,45 meter en hun dienstvaardig gewicht bedroeg 93,3 ton. Foto: NMBS - Train World Heritage.

COCKERILL,

al 200 jaar in Seraing!

Dit jaar, in 2017, is de naam Cockerill al 200 jaar een begrip, niet alleen in België, maar ook in de rest van de wereld. Hoewel er niet veel overgebleven is van de oorspronkelijke industriële activiteiten waarvoor Cockerill in het verleden zo vermaard geworden is, zijn de opvolgers er in de loop der tijd in geslaagd om het bedrijf verder te laten evolueren tot een pronkstuk van de technologie. Deze bijdrage is enkel bedoeld om bepaalde (en soms minder bekende) aspecten van de activiteiten op spoorweggebied nader te belichten, zowel bij de 'Société John Cockerill' als bij de huidige firma CMI (Cockerill Maintenance & Ingénierie), één van de erfgenamen van Cockerill.

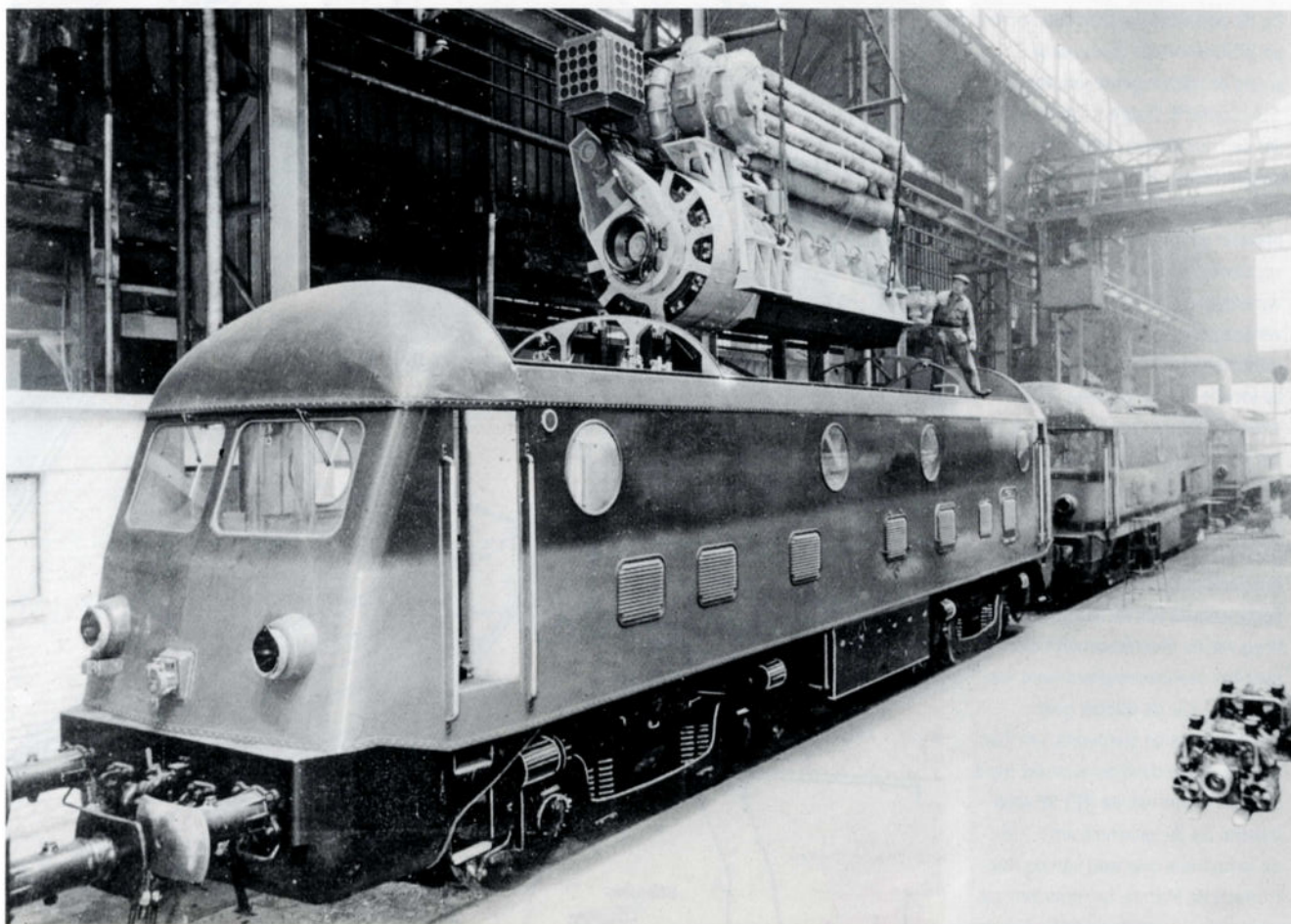
DOOR: MICHEL VAN USSEL

COCKERILL EN ZIJN LOCOMOTIEVEN

John Cockerill was een Engelse zakenman die in het begin van de 19de eeuw – door de wisselvalligheden van het leven – in Seraing (nabij Luik) belandde. Hij zou hier vanaf 1817 de metaalproductie moderniseren en industrialiseren. Maar naast deze industriële activiteiten hield

John Cockerill ook de technologische evolutie in zijn geboorteland nauwlettend in de gaten, vooral wat de bouw van... stoomlocomotieven betrof. Zo organiseerde de 'Liverpool and Manchester Railway' in 1829 een wedstrijd voor de beste stoomlocomotief, die trouwens gewonnen werd door 'The Rocket' van George Stephenson. Bewust van het belang van deze uitvinding

voor zijn eigen fabriek, legde John Cockerill al snel een voorstel op tafel om een spoorlijn aan te leggen tussen Antwerpen en de Maas. De revolutie van 1830 maakte een einde aan dit project, maar op 1 mei 1834 werd door de Belgische overheid een wet afgekondigd voor de oprichting van de Belgische spoorwegen. De eerste lijn tussen Brussel en Mechelen werd



Deze recentere montageband uit 1954-55 illustreert de eindmontage van de 55 diesellocomotieven van het type 201 (de latere reeks 59) bij Cockerill-Ougrée in Seraing. Zij behoorden tot de eerste dieselelektrische baanlocomotieven die besteld werden door de NMBS. Deze 87 ton zware locomotieven, met asindeling Bo'Bo', waren uitgerust met een Baldwin-dieselmotor type 608A (een viertakmotor met 8 cilinders in lijn en met een vermogen van 1280 kW, waarvoor Cockerill de licentie had verkregen). Zij werden volledig ontworpen door Cockerill, maar de constructie van de wagenkasten werd toevertrouwd aan de 'Ateliers Métallurgiques' in Nijvel (29 exemplaren) en aan 'Baume et Mercier' in Morlanwelz (de rest). De hoofdgenerator en de elektrische tractiemotoren werden geleverd door ACEC. Het eerste exemplaar van deze reeks werd op 22 december 1954 in dienst gesteld.

Een dieselmotorblok met hoofdgenerator wordt in de kast van een locomotief geplaatst. Foto: Cockerill - Verzameling: Max Delie.

reeds op 5 mei 1835 ingehuldigd en was aangelegd met spoorstaven van... Cockerill! En werden de eerste vijf locomotieven nog bij George Stephenson in Engeland besteld ('L'Eléphant' werd evenwel in onderaanneming gebouwd door 'Tayleur, Charles & Co'), de zesde loc – die in december 1835 afgeleverd werd met de naam 'Le Belge' – kwam wel degelijk van bij Cockerill in Seraing. 'Le Belge' voldeed uitstekend en al snel werden vier bijkomende locomotieven besteld. Dit was het begin van een industriële activiteit die Cockerill in de hele wereld bekend zou maken. De constructie van stoomlocomotieven in Seraing kende haar hoogtepunt in 1939, met de bouw van de zes gestroomlijnde locomotieven van het type 12 voor de NMBS.

John Cockerill overleed reeds in 1840. Hij was toen 50 jaar oud. Met ongeveer 8000 werknemers in zijn fabriek werd uiteraard naar een oplossing gezocht om de activiteiten verder te zetten. Dit gebeurde onder de vorm van een 'naamloze vennootschap' (nv) die erin slaagde

om het bedrijf te stabiliseren, te rationaliseren, te internationaliseren en verder te laten groeien.

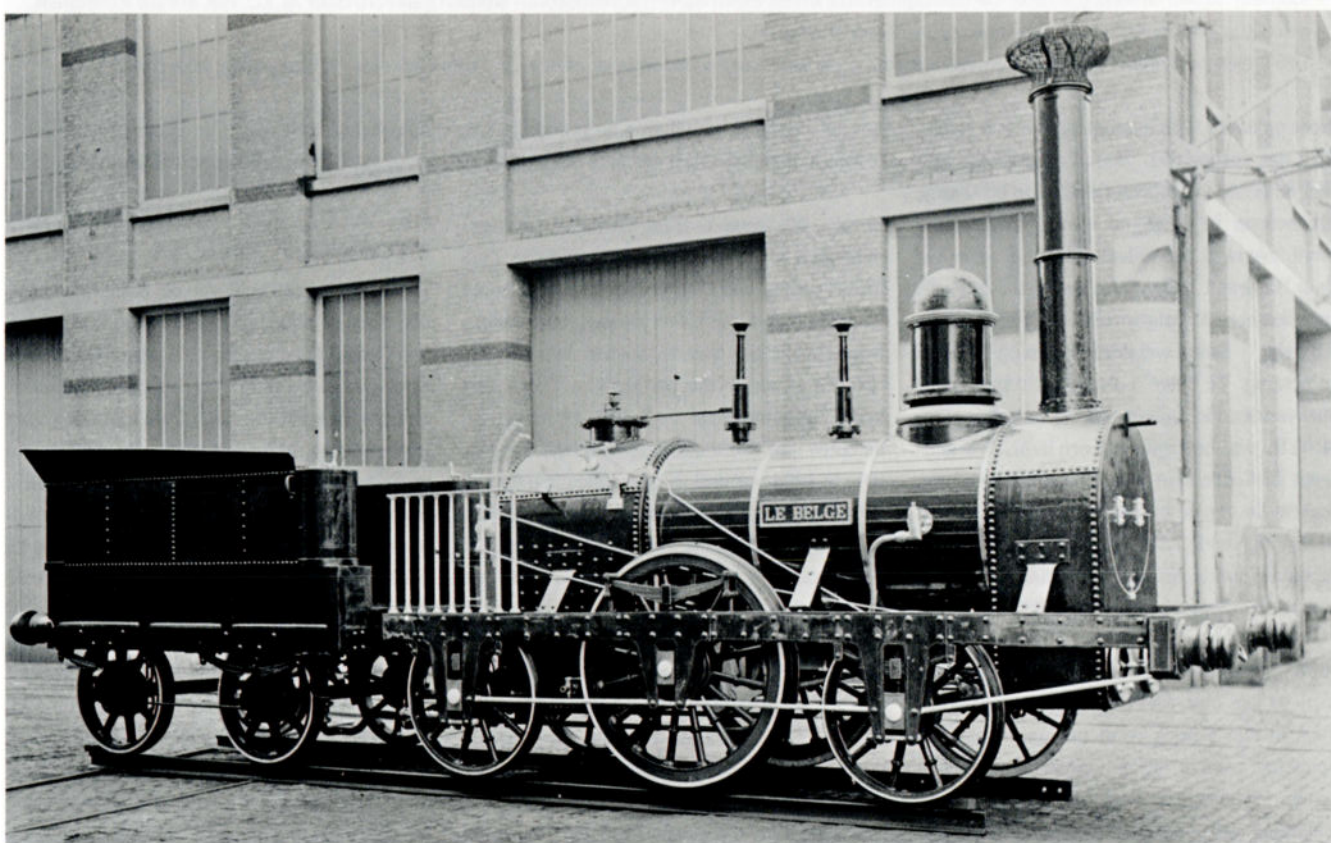
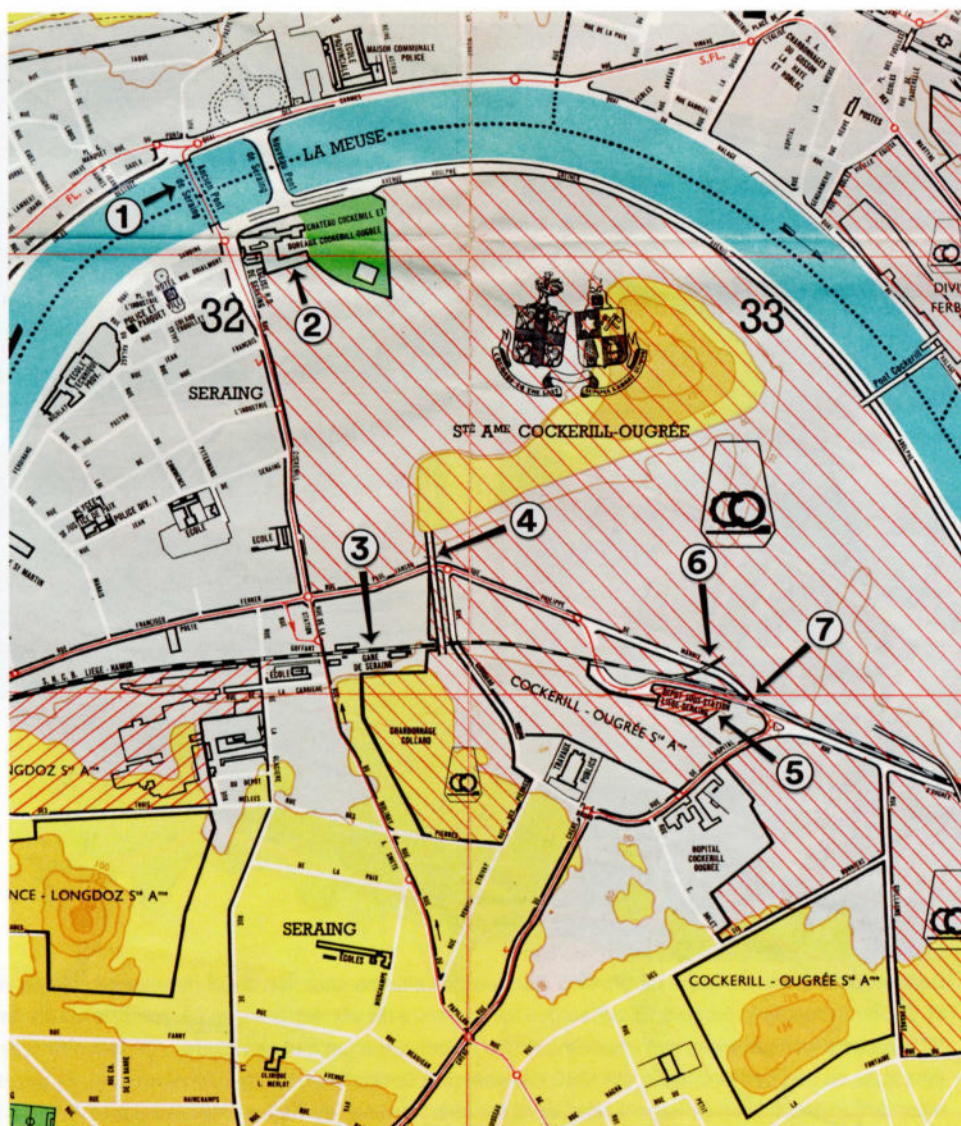
In juli 1896 werd Li Hong Zhang, de gouverneur-generaal van de Chinese provincie Zhili (in het oosten van China), door koning Leopold II uitgenodigd voor een bezoek aan België. Reeds in die tijd was de 'Société John Cockerill' een bevoorrechte partner van China. Het bedrijf was immers al sinds 1892 betrokken bij de bouw van een staalcomplex in Han Yang en nam in 1904 ook deel aan de aanleg van de eerste grote spoorlijn in China, meer bepaald tussen Peking en Hankou, met een lengte van 1214 km. Cockerill zorgde hier trouwens voor een knap staaltje technologie door de bouw van de meer dan 3 km lange brug over de Gele Rivier. Cockerill was ook betrokken bij de ontwikkeling van de staalindustrie in Rusland en bouwde hier diverse cokesfabrieken, hoogovens, staalfabrieken en walsenrijen. Aan deze indrukwekkende internationale expansie kwam helaas al snel een einde, meer bepaald in 1914 in China

door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en in 1917 in Rusland door de Oktoberrevolutie.

DE AFDELING 'CONSTRUCTION MÉCANIQUE' VAN CMI

Tijdens de tweede helft van de 20ste eeuw werden door de afdeling 'Construction mécanique' van Cockerill nieuwe markten aangeboord, zoals de bouw van hydraulische, thermische en nucleaire elektriciteitscentrales, en de uitrusting voor staalfabrieken. Maar ondanks haar wereldfaam verloor deze afdeling gaandeweg aan betekenis. Door de achtereenvolgende fusies en overnames in deze sector werd de staalproductie stilaan de hoofdactiviteit van Cockerill en degradeerde de mechanische constructie tot een nevenactiviteit. In 1982 werd de afdeling 'Construction mécanique' een filiaal van het staalbedrijf Cockerill-Sambre en kreeg toen de naam CMI (Cockerill Mechanical Industries). Haar lanceeringsloosung was trouwens veelzeggend: «Une nouvelle société qui a 160 ans d'expérience» (een nieuwe maatschappij met 160 jaar ervaring).

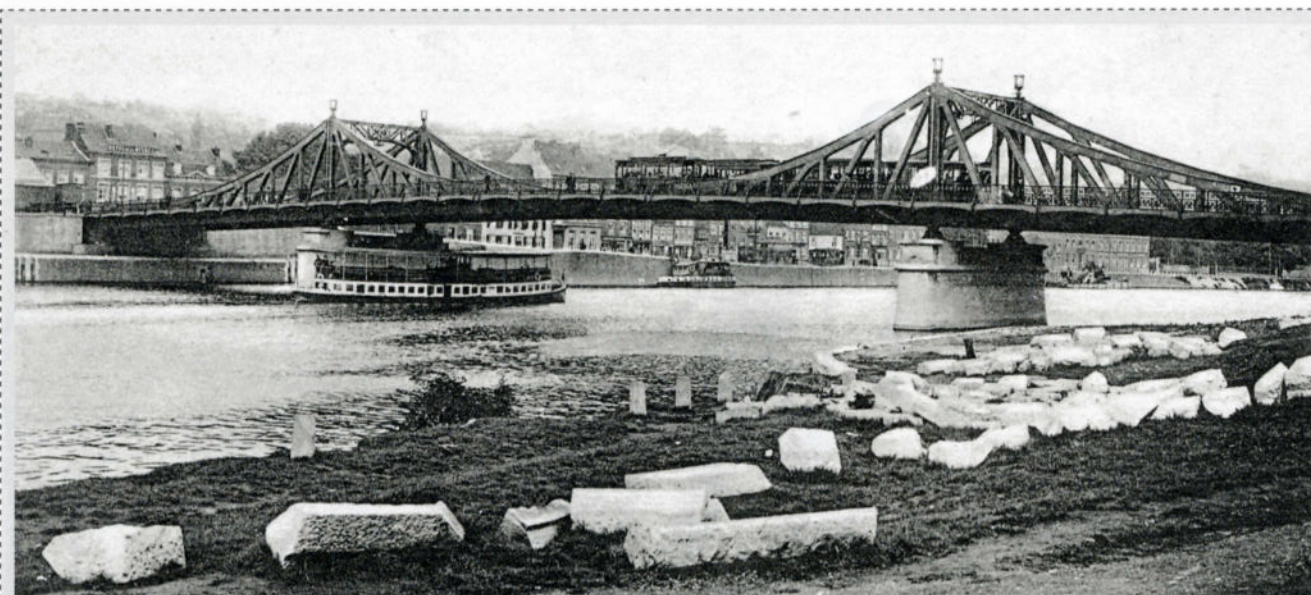
Op dit gedeeltelijke plan van Seraing uit 1958 waren de gearceerde zones destijds ingenomen door de 'S.A. Cockerill-Ougrée'. Op de kaart werden ook enkele referentiepunten aangebracht: - (1): de locatie van de derde brug over de Maas, meer bepaald de meer opwaarts gelegen voorlopige brug die na de Tweede Wereldoorlog gebouwd werd ter vervanging van de in dit artikel geïllustreerde tweede brug. - (2): de locatie van 'le château', het directiegebouw van Cockerill, in het verlengde van de huidige (en vierde) brug over de Maas. - (3): het NMBS-station van Seraing (op lijn 125A), één van de aansluitpunten van Cockerill-Ougrée op het spoorweginet van de NMBS. - (4): de brug van de steenkoolmijn Colard over het stationsemplacement van Seraing. - (5): de dubbel gearceerde site is de stelplaats van 'Les Béguines' die destijds gebruikt werd door de trams van de RELSE (ook bekend als de 'groene tram'). - (6): de industriële overweg van de Rue Philippe de Marnix, ten noorden van de stelplaats van de RELSE. - (7): de NMBS-overweg van 'Les Béguines', rechts van de stelplaats. (Uittreksel plan TULE - Verzameling: JH Renard).





In het begin van de jaren 1930 namen de toenmalige grote Franse spoorwegmaatschappijen (op 1 januari 1938 overgenomen door de nieuwe maatschappij SNCF) gaandeweg nieuwe rijtuigen met een metalen wagenkast in dienst. Deze waren niet alleen veiliger, maar ook zwaarder, en wogen soms om en bij de 50 ton. Net zoals in België waren de meeste kranen die toen in Frankrijk ingezet werden afkomstig uit de Eerste Wereldoorlog en van Britse of Amerikaanse makelij. Hun hefvermogen was beperkt: van 32 tot 54 ton. De Franse spoorwegmaatschappijen waren daarom al in 1932 op zoek naar een veel sterkere kraan met een hefvermogen van 130 ton en vernamen dat een dergelijke kraan reeds bestond, meer bepaald in... België! Al sinds 1927 gebruikte Cockerill immers op de koer van haar werkplaatsen in Seraing een stoomspoorwegkraan die 125 ton kon heffen. De nieuwe kraan voor de Franse spoorwegen, met een hefvermogen van 130 ton, werd dan ook door Cockerill gebouwd, in samenwerking met de werkplaats van Fives-Lille (F). Het gevaarte stond op twee vierassige draaistellen en kon zich ook autonoom verplaatsen (weliswaar aan lage snelheid). Om de kraan tijdens de takelwerken niet te hinderen, kon één van de draaistellen losgekoppeld en onder het chassis geschoven worden. Na de acceptatietesten in november 1938, werd de Cockerill-kraan in januari 1939 in dienst gesteld in de SNCF-stelplaats van Juvisy (ten zuiden van Parijs), maar kwam reeds op 23 maart 1944 (in volle oorlog) in een bommenregen terecht tijdens takelwerken nabij Creil. De herstelling van de zwaar beschadigde kraan werd aangevat in de werkplaats van Tours, maar deze werd op 20 mei 1944 eveneens getroffen door een bombardement. Uiteindelijk werden de nodige herstellingen uitgevoerd in de werkplaats van Fives-Lille, met behulp van nieuwe onderdelen die besteld werden bij Cockerill. Pas in juni 1947 was de kraan weer volledig operationeel, waarna zij nog tot het einde van de jaren 1960 ingezet werd door de SNCF en daarna bij een sloper in Epierre terecht kwam. Volgens sommige bronnen zou deze laatste de kraan daarna verkocht hebben aan een Italiaanse onderneming... In 1945 werden door Cockerill nog vier hersporingskranen geleverd aan de SNCF, deze keer met een hefvermogen van 85 ton. Eén van deze kranen wordt bewaard als historisch erfgoed. De Cockerill-kraan van 130 ton tijdens de acceptatietesten in Brétigny-sur-Orge (F), op 14 november 1938. De getakelde last bestond uit spoorstaven met een totaal gewicht van 156 ton! Foto: Cockerill - Verzameling: GTF.

In tegenstelling tot Groot-Brittannië, waar 'The Rocket' uit 1829 tentoongesteld wordt in het Science Museum in London, hebben de Belgische spoorwegen alleen maar maquettes op ware grootte van hun eerste locomotieven ('L'Eléphant' en 'Le Belge'). De oorspronkelijke locomotieven werden immers lang geleden gesloopt. Van 'Le Belge' werden trouwens meerdere houten maquettes op ware grootte gebouwd, steeds in het kader van herdenkingen of tentoonstellingen. Eén van deze maquettes werd door Cockerill gerealiseerd voor de Wereldtentoonstelling van 1935 in Brussel, waar dit model getoond werd in combinatie met enkele replica's van de eerste rijtuigen. We zullen in de toekomst zeker terugkomen op de verschillende maquettes van 'Le Belge', maar we kunnen nu reeds verklappen dat de replica die momenteel in Train World tentoongesteld wordt (in de bookshop, nabij de uitgang) niet dezelfde is als die uit 1935, met uitzondering van de tender! De houten replica van de locomotief 'Le Belge', gebouwd voor de Expo van 1935, verlaat de fabriek van Cockerill. Foto: Cockerill - Verzameling: GTF.



DE BRUG VAN SERAING

Naast andere activiteiten heeft de Société John Cockerill ook metalen bruggen en raamwerken gebouwd, en zelfs hydraulische scheepsliften, zoals die van het Centrumkanaal, waarvan het ecologisch mechanisme alleen maar water als energiebron gebruikt! Maar één van de meest emblematische bruggen van Cockerill was ongetwijfeld het metaal gedeelte van de 'Pont de Fragnée' over de Maas in Luik. Deze brug werd gebouwd voor de Wereldtentoonstelling van 1905 en werd na de Tweede Wereldoorlog op een identieke wijze herbouwd. De inmiddels geklasseerde brug werd trouwens prachtig gerestaureerd op het einde van de 20ste eeuw. Ongetwijfeld minder bekend is de 'Pont de Seraing', eveneens over de Maas. Op het einde van de 19de eeuw vormde een hangbrug voor voetgangers en karren de enige verbinding tussen de rechteroever in Seraing en Jemeppe-sur-Meuse, op de linkeroever. De trammaatschappij RELSE (Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions), opgericht in 1881 en eigendom van de Groep Empain,

wenste haar stoomtramlijn tussen Liège-Passerelle en Jemeppe-sur-Meuse (geopend op 9 mei 1882) te elektrificeren. De bevoegde minister (toen de minister van Landbouw!) verleende de concessie voor de elektrische tramlijnen van Luik ('Théâtre') naar Jemeppe en naar Seraing aan de RELSE, onder de voorwaarden die voorzien waren in het lastenboek van 17 juli 1903. Dit document bepaalde dat de bestaande metersporige tramlijn tussen Seraing (rechteroever) en Lize op normaalspoor gebracht moest worden en dat de hangbrug van Seraing op kosten van de concessiehouder (de RELSE in dit geval) vervangen moest worden door een vaste brug voor alle verkeer (met rijweg, voetpaden en 2 sporen voor de toekomstige tramlijn). Deze nieuwe metalen brug over de Maas, waarvan de constructie toevertrouwd werd aan de Société John Cockerill, rustte op twee pijlers die in het water stonden en werd op 10 mei 1905 feestelijk ingehuldigd. Enkele weken later werd ook de elektrische tramlijn van Luik naar Seraing in meerdere etappes in dienst gesteld. In werkelijkheid werd de nieuwe brug eigendom van de Staat, die een officieel garantiedocument ontving

Op deze foto van de tweede 'Pont de Seraing' over de Maas, geopend in 1905, zien we niet alleen een rondvaartboot met stoomaandrijving ter hoogte van de versterkte pijler, maar ook een tramstel van de RELSE, op weg naar Luik en samengesteld uit een twee-assig motorrijtuig en drie twee-assige aanhangrijtuigen. Deze tram steekt de brug over naar de linkeroever. Op de achtergrond zien we de Quai des Carmes waar zich rechts beneden het tramstation van Pont-de-Seraing bevond (niet te verwarren met de stopplaats op spoorlijn 125). Hier lag eveneens de vertakking tussen de tramlijn naar Jemeppe-sur-Meuse en die naar Seraing. Verzameling: JH Renard.

van de Société John Cockerill. Tijdens de ochtend van 12 mei 1940 werd de brug vernield door het Belgische leger, om de opmars te stuiten van de Duitse troepen die twee dagen voordien België binnengevallen waren.

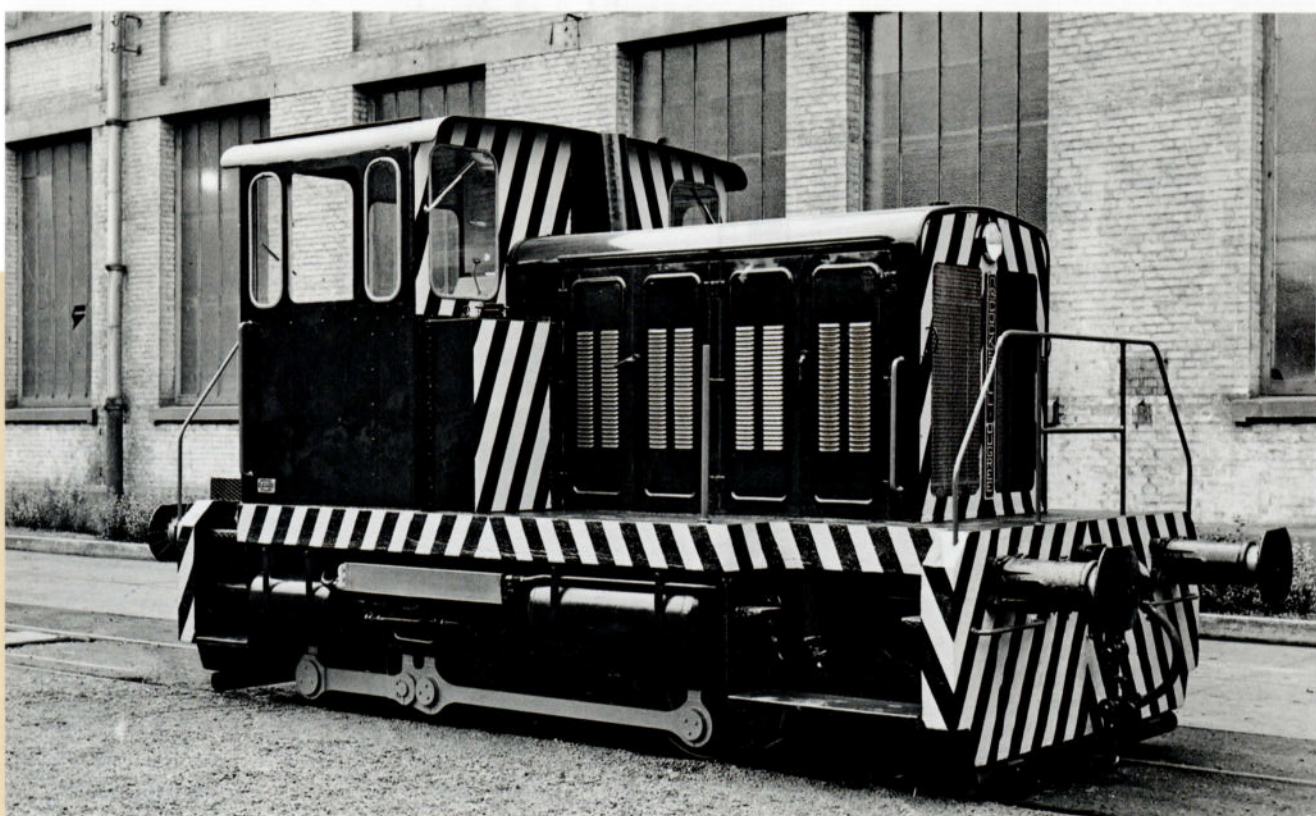


In het stoomtijdperk was Cockerill bekend voor haar kleine stoomlocomotieven met een verticale ketel en een korte radstand, vaak 'Bouteille' (fles) genoemd. Na de Tweede Wereldoorlog werd duidelijk dat deze locomotieven zowel qua exploitatie als qua onderhoud behoorlijk duur werden. Bovendien waren de arbeidsomstandigheden van hun besturingspersoneel weinig benijdenswaardig. Cockerill zelf kon er trouwens van meespreken, want haar dienst 'Traction' gebruikte dagelijks tot 50 dergelijke locomotieven op haar interne spoorweginet! De afdeling 'Construction Mécanique' van Cockerill ontwierp daarom een dieserversie met de voordelen en de eenvoud van de kleine 'Bouteilles', en met behoud van de kleine radstand en de koppelstangen tussen de wielen. Cockerill wilde met deze locomotiefjes haar marktaandeel behouden voor de bediening van industriële spoorlijnen en spooraansluitingen. Zo bracht dit bedrijf in 1951 een twee-assige locotractor op de markt, die zeer scherpe bogen kon berijden (50 meter). De klanten konden kiezen tussen een dieselmotor van Cummins, Cockerill of General Motors, met een vermogen van 220 tot 500 pk. In 1971 had Cockerill reeds 483 dergelijke locotactoren verkocht aan 84 gebruikers in 11 verschillende landen! De 60 locotactoren type 230 (de latere reeksen 90 en 91) van de NMBS waren trouwens afgeleid van deze locomotiefjes, maar beschikten over een tweetrapsaandrijving. Om de exploitatiekosten te drukken werd later een afstandsbediening ontworpen, waardoor er maar één bediende nodig was voor de rangeringen en voor het besturen van de locotractor. Deze laatste werd bediend via een beveiligde radiozender die op de borst gedragen werd.

Eén van de talrijke twee-assige locotactoren van Cockerill bij het verlaten van de fabriek, op een onbekende datum. De afgebeelde locotractor, met het constructienummer 3511, was uitgerust met een dieselmotor van 300 pk en was bestemd voor een privéaansluiting. Foto: Cockerill - Verzameling: GTF.



Om de rangeringen met dieseltractie te kunnen verzekeren had de NMBS in 1954 een reeks van 85 drie-assige rangeerlocomotieven met een dieselmotor van 405 kW besteld. 25 exemplaren werden gebouwd door Cockerill-Ougrée in Seraing (kast en motor). Deze locs werden uitgerust met een viertaktmotor type 695SA (gebouwd onder licentie van Hamilton), met 6 cilinders in lijn en met een turbo-transmissie van Voith type L 37 U. Zij vormden het type 253 (de latere reeks 83) van de NMBS en werden tussen 28 november 1955 en 21 september 1956 in dienst gesteld. Na een kort verblijf in Kinkempois werden zij verdeeld tussen de tractiewerkplaatsen van Merelbeke en Haine-Saint-Pierre, om vanaf 1961 gegroepeerd te worden in de werkplaats van Monceau. De volledige reeks werd tussen 1992 en 1994 afgevoerd, maar sommige locomotieven waren reeds in 1986, 1987 en 1988 buiten dienst gesteld. De meeste werden gesloopt in 1996. De 8319 (ex 253.019) werd aanvankelijk als historisch erfgoed bewaard door de NMBS. Na de opening van Train World in Schaarbeek werd deze loc afgestaan aan de vereniging CFV 3V. De 253.001 bij het verlaten van de fabriek van Cockerill, kort vóór haar indienststelling eind november 1955. Foto: Cockerill - Verzameling: GTF.



R
68

AU CONGO COMME AILLEURS, COCKERILL-OUGREE APPORTE SA CONTRIBUTION A LA MODERNISATION DES CHEMINS DE FER.



Dans les conditions climatiques les plus rudes et par un itinéraire montagneux allant de Matadi à Léopoldville, ces locomotives diesel-électriques de 1.750/1.600 ch roulent jour et nuit sur la voie à trafic intense de l'OTRACO.

Conçues spécialement pour le transport des voyageurs et des marchandises, les types diesel-électriques COCKERILL-OUGREE sont construits sous licence Baldwin-Lima-Hamilton Corporation dans une gamme complète de puissances allant de 600 à 2.000 ch.

COCKERILL-OUGREE construit des locomotives qui, dans n'importe quelles conditions de climat ou de terrain, remplissent économiquement et sûrement les services que vous en attendez.

COCKERILL-OUGREE est aussi spécialisée dans la construction de locomotives diesel-hydrauliques de puissance comprise entre 200 et 800 ch.

C 11/593



COCKERILL- OUGREE

SERAING (Belgique)

Toen Congo nog een Belgische kolonie was, werd de spoorlijn Matadi - Léopoldville uitgebaat door de maatschappij Otraco. Deze 400 km lange spoorlijn had het gebruikelijke vrije ruimteprofiel, maar de spoorwijdte bedroeg slechts 1,067 meter. De dieseltractie werd in drie fasen ingevoerd tussen 1950 en 1960. Na de eerste acht baanlocomotieven die geleverd werden door de Amerikaanse industrie (Co'Co'-locomotieven met een dieselmotor van 1030 kW en gebouwd door Alco-General Electric), volgden in 1953-54 zestien diesellocomotieven van Belgische makelij, waarvan er acht gebouwd werden door 'Baume et Merpent' en acht door Cockerill. Deze Co'Co'-locomotieven waren afgeleid van de 'Road switchers' van Baldwin en waren trouwens uitgerust met een Baldwin-dieselmotor type 608A met een vermogen van 1280 kW, onder licentie gebouwd door Cockerill. Net vóór Congo in 1960 onafhankelijk werd, leverde Cockerill nog vier bijkomende locomotieven, die uiterlijk verschilden van de 'Road-switchers'. Zij hadden maar één stuurpost, daar zij steeds met twee (rug aan rug) in treinschakeling reden.

← Een publiciteit van Cockerill beschrijft de voordelen van haar zware Co'Co'-locomotieven met die-selelektrische aandrijving die op het einde van de jaren 1950 gebouwd werden voor Otraco, in Belgisch-Congo. Document Cockerill - Verzameling: GTF.

↓ De nieuwe locomotief 139 voor de maatschappij Otraco poseert op de koer van de constructeur, kort vóór haar verzending naar Congo. Foto: Cockerill - Collectie: GTF.

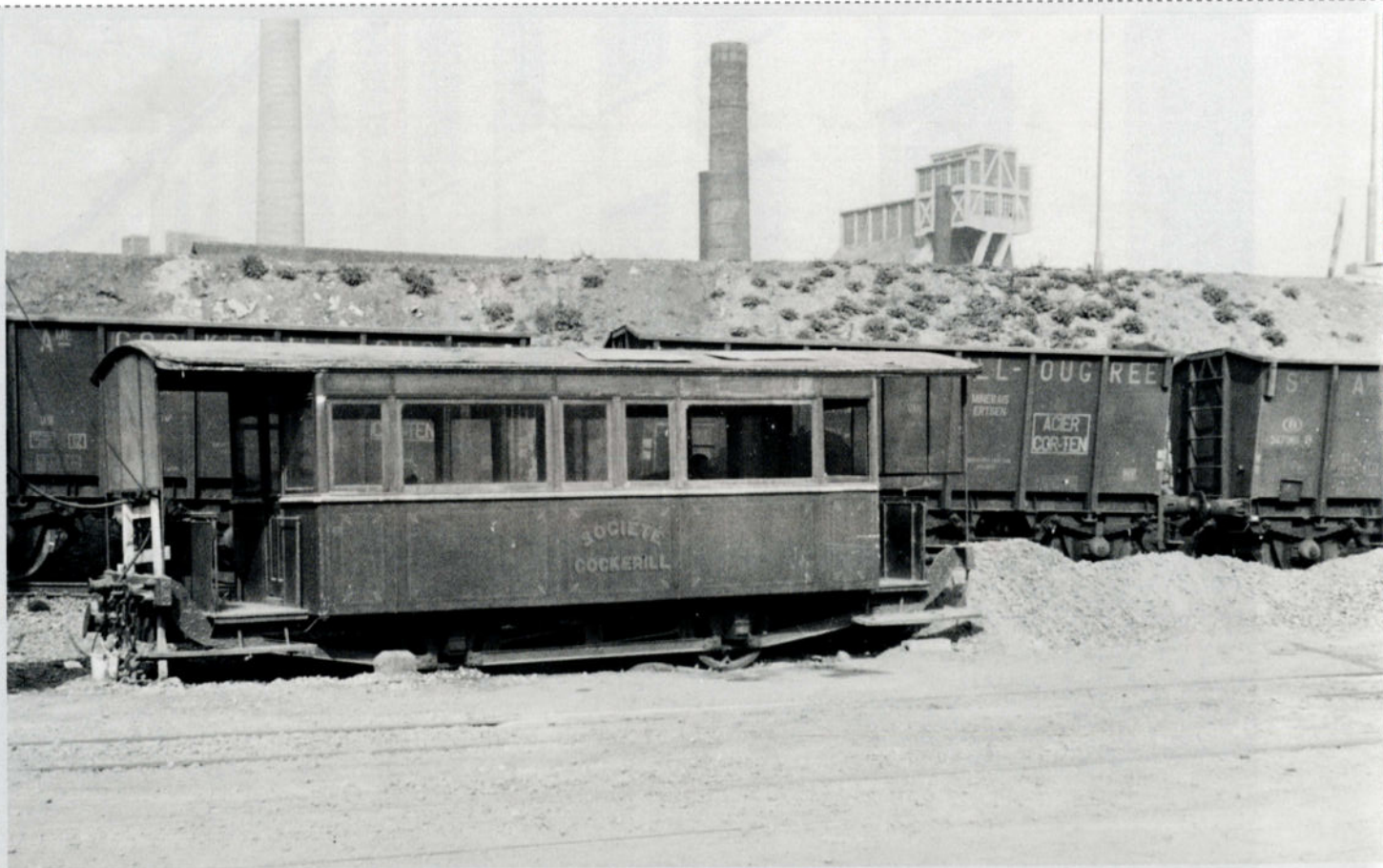




In 1982 werd de afdeling 'Construction Mécanique' van Cockerill een filiaal van het staalbedrijf Cockerill Sambre en kreeg toen de naam 'Cockerill Mechanical Industries' (CMI). We zien hier één van de zes normaalsporige tractie-eenheden, samengesteld uit een locotractor en een 'kalf' (locotractor zonder stuurpost), die in 1985 door CMI gebouwd werden voor de spoorwegmaatschappij OCTRA, de uitbater van de 'Trans-Gabon'-spoorlijn. Foto: CMI - Verzameling: GTF.



Een locotractor met een spoorwijdte van 1,067 meter en bestemd voor de Zambia Railways (ZR), bij het verlaten van de CMI-fabriek in Seraing, tijdens de jaren 1980. Deze locotractoren werden enkele jaren geleden nog ingezet in de regio van Lusaka. Naast lokale goederentreinen zouden zij ook lokale reizigerstreinen verzekerd hebben, althans wanneer er rijtuigen beschikbaar waren... Foto: CMI - Verzameling: GTF.



DE 'BEZOEKERSTREIN'

Om het industriecomplex in Seraing te tonen aan belangrijke bezoekers, heeft de Société John Cockerill – waarschijnlijk al vanaf het einde van de 19de eeuw – een heuse reizigerstrein ingezet op haar interne spoorwegnet. Deze privétrein, getrokken door één van haar stoomlocomotieven, vertrok op de binnenkoer van het directiegebouw, beter bekend als 'le château'. Na de buitendienststelling van deze trein werd één van de rijtuigen afgesteld nabij de Rue Philippe de Marnix in Seraing, meer bepaald op het terrein tussen de voormalige overweg van het interne spoorwegnet van Cockerill en de overweg van 'Les Béguines', op lijn 125A van de NMBS (op het plan in dit artikel bevond dit rijtuig zich net boven de dubbel gearceerde zone met de benaming 'Dépôt sous-station Liège-Seraing').

Tijdens de jaren 1960 werden op deze plaats grote werken uitgevoerd voor de aanleg van een nieuwe interne spoorlijn van Cockerill die via een helling en een nieuwe (private) brug over lijn 125A en over de hieraan parallel lopende autoweg (tussen 'Les Béguines' en 'Ougrée-gare') zou passeren. Deze brug zou later toegang verlenen tot de staalfabriek LD en tot de 'Ateliers Centraux'. Tijdens de werken werd het betrokken rijtuig als schuilplaats gebruikt voor het personeel dat op deze plaats de toegang tot de site van Cockerill bewaakte. Na enige tijd moesten steunen geplaatst worden om te beletten dat het rijtuig met zijn wielen nog dieper in de zachte bodem zou zakken! In die periode stond er op de zijwanden van het rijtuig nog steeds de vermelding 'Société Cockerill', zoals we kunnen zien op deze foto die op 1 september 1963 genomen werd door Robert Temmerman (verzameling: Jean Evrard). Het rijtuig werd op een onbekende datum gesloopt.

de achtergrond staan enkele wagens van 'Cockerill-Ougrée', voor het vervoer van steenkool.

NOG EEN ANDER RIJTUIG VAN COCKERILL!

Een ander rijtuig van Cockerill, eveneens met een houten wagenkast, kon gerecupereerd worden. Dit rijtuig bevond zich in een loods van de voormalige steenkoolmijn Colard (eigendom van Cockerill) in Seraing, die omstreeks 1975 gesloten werd. Het rijtuig werd in 1986 aangeboden aan het 'Musée des transports et commun du Pays de Liège', gevestigd in de voormalige stelplaats van Natalis (Luik). De toenmalige beheerder van het museum liet het rijtuig eerst naar het onderhoudscentrum van de STIL in Robermont (Luik) overbrengen, waarna het op 14 januari 1991 onderdak kreeg in de loods naast het museum van Natalis. In het begin van deze eeuw verhuisde het rijtuig opnieuw, deze keer naar de

In 2002 zou CMI zich afscheuren van het moederbedrijf. De maatschappij heet nog steeds CMI, maar sinds 2004 betekent deze afkorting 'Cockerill Maintenance et Ingénierie'. Er volgde een forse groei door de geografische en technologische diversificatie van de activiteiten. Afrika is trouwens één van haar beste klanten. Zo heeft CMI in 2016 het grootste contract uit haar geschiedenis getekend, voor de levering (inclusief onderhoud) van spoorwegmaterieel aan de Democratische Republiek Congo.

Kortgeleden (in juni 2017) heeft de NMBS 82% van haar filiaal 'Transurb' verkocht aan CMI. Transurb werd in 1973 opgericht door de NMBS en Tractebel, en is een studiebureau dat in de hele wereld technische hulp kan bieden bij spoorwegprojecten. Zo waren de meest recente projecten in Algerije en in Zuid-Afrika gesitueerd. Transurb had op haar beurt een participatie van 33% in Belgorail, de Belgische spoorwegcertificeringsinstantie. Door de verkoop van Transurb kwam dit aan-

deel eveneens in handen van CMI, wat in de toekomst misschien een invloed zou kunnen hebben op de homologatie van nieuwe materieeltypen voor het Belgische spoorwegnet...

EEN TENTOONSTELLING OM NIET TE MISSEN

Van 2 juni tot 17 september 2017 wordt door CMI in het museum van La Boverie in Luik, gelegen in het 'Parc de la Boverie', een interessante tentoonstelling georganiseerd onder



tunnel van de 'Quai de la Batte' (in het centrum van Luik), één van de tunnels die aangelegd werden voor de toekomstige metro van Luik (het metroproject werd ondertussen opgegeven). Helaas hadden noch de TEC Liège-Verviers (erfgenaam van de STIL), noch de beheerders van het museum toen de nodige maatregelen getroffen voor een optimale bewaring van het rijtuig. Vóór de verhuis naar de tunnel werd evenwel gezocht naar verfsporen op de rijtuigkast om onder meer de juiste kleur te kunnen bepalen van de versieringslijnen en van de vermelding 'Société Cockerill'.

De geschiedenis van dit rijtuig is helaas niet bekend. We kunnen dus enkel voortgaan op visuele vaststellingen, zoals de korte radstand (ongeveer 1,5 meter), het jaartal '1860' op het deksel van één van de aspoten, het type van de vering, de aanwezigheid van een lantaarndak... De lengte

van het rijtuig bedraagt ongeveer 6,1 meter en de vloer bevindt zich op een hoogte van 1,15 meter. Al deze gegevens wijzen erop dat het constructiejaar zich tussen 1860 en 1885 situeert. Het rijtuig vertoont trouwens enkele overeenkomsten met de eerste rijtuigen (met een radstand van 1,8 meter en gebouwd door 'La Métallurgique' in Nijvel) van de stoomtramluik Luik – Jemeppe, die in 1882 geopend werd door de RELSE. Met zijn korte radstand (nog kleiner dan de radstand van een stoomlocomotief met verticale ketel) was dit rijtuig uiteraard geschikt voor zeer scherpe bogen, zoals op het interne spoorwegnet van Cockerill. Wij veronderstellen daarom dat dit rijtuig wellicht door de directieleden van Cockerill gebruikt werd voor hun verplaatsingen naar de diverse installaties van het bedrijf, via het interne spoorwegnet van Seraing. In de hiervoor vermelde tunnel staan trouwens nog andere voertuigen die bewaard worden voor het Luikse

trammuseum (inmiddels met de naam 'Musée des transports et commun de Wallonie') en die helaas het doelwit geworden zijn van vandalen en graffitispuiters, ook al ligt hier blijkbaar niemand wakker van... Nochtans hebben sommige voertuigen (zoals dit Cockerill-rijtuig) een grote waarde als industrieel erfgoed. Bovendien is het Cockerill-rijtuig ongetwijfeld het oudst bewaarde treinrijtuig in België! Het beheer van ons spoorwegpatrimonium bestaat niet alleen uit 'inventarissen publiceren', we moeten ook het voortbestaan kunnen verzekeren van wat er effectief bewaard gebleven is, en minstens in de staat waarin het verkregen werd...

Een zeldzaam document: het Cockerill-rijtuig na zijn aankomst in het onderhoudscentrum van de STIL in Robermont (Luik), in juli 1986. Foto: J-P Rixhon – Verzameling: Jean Evrad.

de naam 'John Cockerill, 200 ans d'avenir' (www.cockerill200.com). De tentoonstelling vertelt het verhaal van de industriële revolutie in Wallonië en belicht de uitvindingen die hun stempel gedrukt hebben op haar geschiedenis. Zo is er onder meer een interactieve kaart te zien met de evolutie van het Luikse

landschap door de eeuwen heen en kan men kennis maken met de mythische stoomlocomotief van het type 12. Uiteraard gaat het niet om de 12.004 die nog steeds in Train World verblijft ⁽¹⁾, maar om een decor met geluidseffecten. Een ander model op schaal 1/10 van de locomotief 'Le Belge' komt wel

uit Train World en werd uitgeleend door de NMBS, voor de duur van de tentoonstelling!

Met dank aan JH Renard & Michel Thiry, voor hun gewaardeerde medewerking aan dit artikel.

(1) Volgens sommige bronnen zou de firma CMI van Seraing in 2012 aan de NMBS voorgesteld hebben om de bekende 12.004 – die momenteel tentoongesteld wordt in Train World (het museum van de Belgische spoorwegen in Schaarbeek) – op haar kosten in een rijvaardige staat te herstellen, in het vooruitzicht van de 200ste verjaardag van Cockerill in 2017. Dit voorstel werd evenwel prompt afgewezen door de NMBS, daar 'la Douce' (de bijnaam die de 12.004 gekregen had van François Schuiten, de scenograaf van Train World) al enige tijd voorbestemd was om de belangrijkste blikvanger te worden in dit museum. Het zou trouwens ondenkbaar geweest zijn om deze loc niet in Train World te plaatsen...



Een nog authentieke 1415A3 met wagennummer 31 RIV 88 (NMBS) 530 2 441-8 voor de oude Centrale Hoofdwerkplaats Antwerpen. De interoperabiliteitscode 31 staat voor een spoorwegonderneming waarvan de wagen is uitgerust met draaistellen en geschikt is voor internationaal verkeer. Antwerpen haven aan CHW Antwerpen, 19/05/1997.

GOEDERENWAGEN FAS

type 1415G8 ex Eaos 1415A3

TEKST EN FOTO'S: BART LUYTEN

DE VOORGESCHIEDENIS: HET TYPE 1415 A3

De NMBS bestelde in 1983-84 bij de firma Brec in Lot het al verdwenen type 1415 A3 Eaos, oorspronkelijk een reeks van 750 wagens genummerd 11 88 530 2 000 tot 749 van deze hoge open bakwagens, met als doel meer bulkgoederen en andere goederen te kunnen vervoeren die niet moesten beschermd worden tegen het weer zoals: bulk van schroot, ertsen, kolen, cokes, grind en sporadisch boomstammen, houtpulp, bieten en soms buizen en andere objecten. Je kon vroeger deze wagens overal tegenkomen in

Europa. Het type 1415 A3 was ook het enige type dat 2 x 2 deuren had per zijwand en waarbij de kopwand niet beweegbaar was en daarbij ook niet kipbaar om te lossen. Deze wagen werd voorzien van Y25 Css draaistellen en had een inhoud van 74 m³ en een bruikbare oppervlakte van 35,3m². De toegelaten boogstraal was 35 m.

Het remtype was O-GP met 24 t / 42 t / 48 t. Bij de opschriften had de aanduiding maximum gewicht per type lijn zonder handrem: A: 42 t / B1: 48,5 t / B2: 50 t / C: 58 t. Voor wagens met handrem:

A: 42 t / B1: 49 t / B2: 50 t / C: 58 t. Het gemiddelde gewicht van de wagen was toen 21,6 t zonder handrem en 22 t met handrem. In november 1996 besloot men het volume te verkleinen naar 71,3 m³ en andere draaistellen van het type Y25 C te monteren. Ook het remtype veranderde naar KE-GP-A en de maximale remmassa werd 58 t. Het meest opvallende was dat men in deze wagenreeks vanaf 1996 plots 2 verschillende operabiliteitscodes aantrof: 11 88 530 2 000 tot 749 of 31 88 530 2 000 tot 749. Vanaf 1997 was er een enorme terugval in het vervoer van bulk



Deze 1415G8 met rembordes, heeft een klein onderhoud gehad te FUG op 08-05-2014 wagennummer 31 RIV 88 B-(NMBS) 673 4 698-9. De aspotdeksels hebben de oranje kleur van XPEDYS. Het B-Cargo logo werd verwijderd maar het oude wagennummer bleef behouden. Nog geen BLX vermeld in het wagennummer. CHW Antwerpen, 18/01/2016.



Actie opname van de 31 RIV 88 B-(NMBS) 673 4 651-8 nog met het oude B-Cargo logo. De aspotdeksels zijn nog steeds zwart. Ekeren, 02/07/2010.



De 31 RIV 88 B-BLX 6734 619-5 heeft net zijn groot onderhoud gekregen bij 887 (ZOS TRNAVA). Er werd een dekzeil geplaatst omdat de wagens vrij vol waren geladen. Ekeren, 03/05/2017.



Een pas gereviseerde bulkwagen type 1415G8 met wagennummer 31 88 B-BLX 6734 542-9. Er werden hierbij nieuwe hittebestendige wielstellen aangebracht. Antwerpen haven, 21/03/2016.

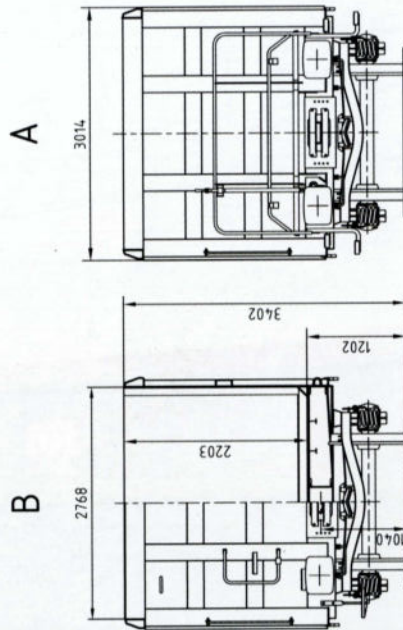
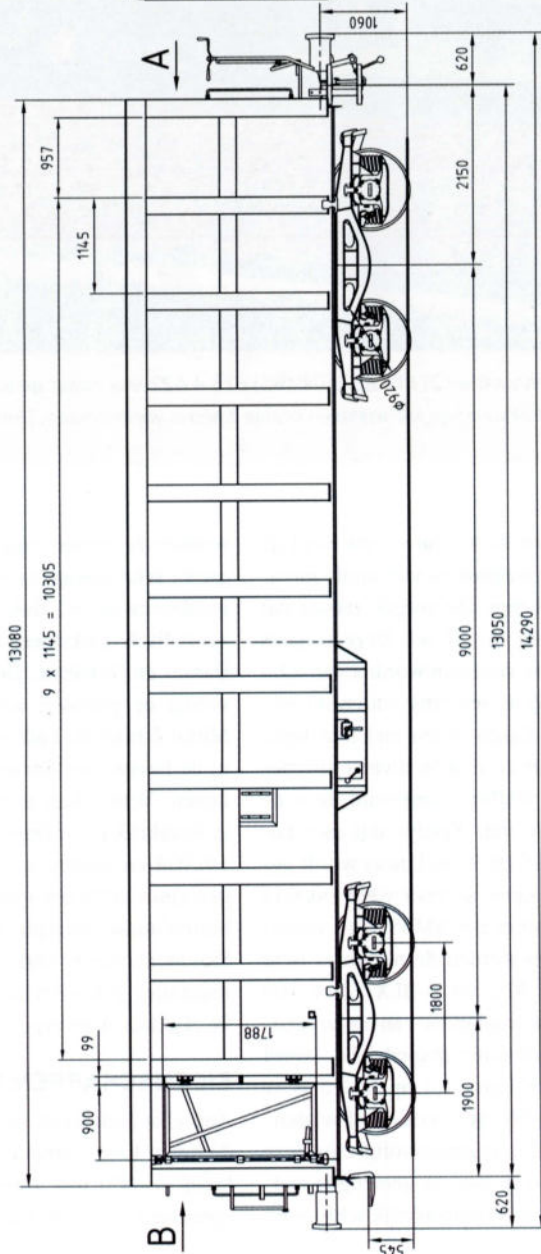
Schrootwagen met overgangsbrug en handrem

Wagon pour transport de ferraille
avec passerelle et frein à main

Type M: 1415G8 (ex1415A3)
 Lettercode: Fas
 Reeks: 31.88.673.4.500-a tot 31.88.673.4.713-a
 Série: a
 Bouwjaar: 2005
 Année de construction: 2005

Gemiddelde tarra
Tare moyenne
27,6t
Met handrem
Avec frein à main
Zonder handrem
Sans frein à main

A	B1	B2	C
S	36,4	4,38	4,44
120	00,0	52,4	★★



Inhoud:
Volume:
Gabarit:

77m³
UIC

Rollagerbus:
Boîte à rouleaux:

As:

22,5t

Essieu:

Y25 Cs (constr. '83)

Dradistel:

Bogie:

Trekrichting:

850/1000KN

Trekkracht:

Ringfeder catg. A

Buffer:

Tampon:

Toege laten boogstraal:
Rayon de courbe autorisé:

35m

Handrem:

UIC (schroefrem)

Frein à main:

KE-GP-A

Type de frein:

Knorr KE 2d SL-AL B/d4 (mod.)

Verdeler:

RLV 11d4Knorr

Distributeur:

Remcilinder

Cylindre de frein

Regelaar:

Knorr 16"

Regleur:

SAB-DRV2A-H2-600

Weegklep:

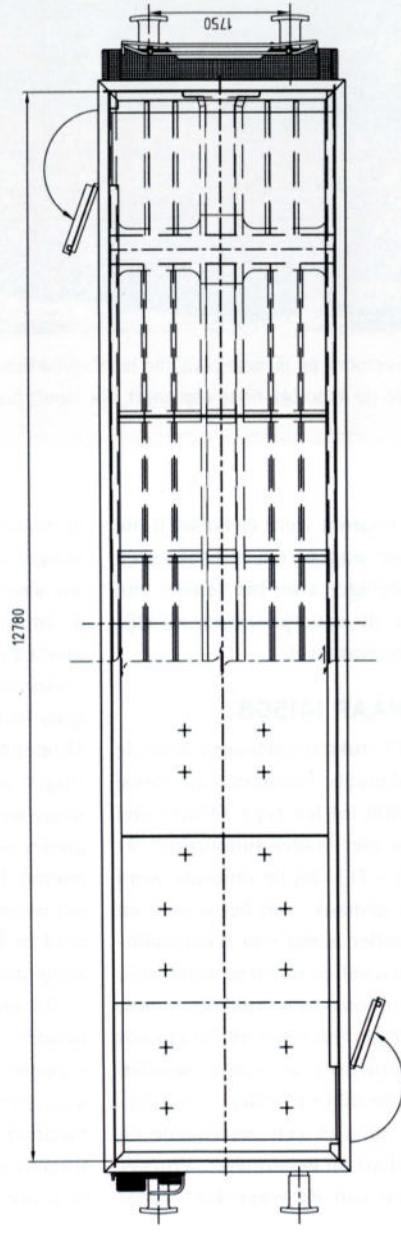
2 x SAB DP1-YF

Defendeur de pesée:

Rennassa:

Masse-frein:

max. 52t





Deze 1415G8 vertoont op diverse plaatsen herstellvlakken. Wagennummer 31 RIV 88 B-(NMBS) 673 4 622-9 is zwaar geladen, te zien omdat de T-stukken op de aspotten hoog geplaatst zijn. Heeft niet-hittebestendige wielassen en oranje Xpedys wielaspotten. Ekeren, 24/01/2014.

en stukgoed. Daarom werd er besloten om deze nog jonge wagens om te bouwen en vooral te verstevigen voor het vervoer van schroot omdat dit een opkomende en stijgende business was en is.

OMBOUW NAAR 1415G8

Er werden 213 stuks omgebouwd door de Centrale Werkplaats Cuesmes (bij Mons) in 2005 en 2006 tot het type 1415G8 met lettercode Fas met wagennummering: 31 88 673 4 500 - 713. Bij de ombouw werd enkel gebruik gemaakt van het chassis en alles wat er onder hangt van reminstallatie, ook de draaistellen werden hergebruikt maar de bovenbouw was volledig nieuw. Eerst moest de houten vloer uit het chassis verwijderd worden en vervangen worden door een 12 mm dikke metalen vloer. Vervolgens heeft men er een verstevigde en hogere wagenkast op gemonteerd. Vroeger was de hoogte van de wagenkast vanaf

de houten vloer 2020 mm en nu werd de hoogte van de wagenkast van op de metalen vloer 2203 mm. Dit zorgde ervoor dat de inhoud steeg tot 77 m³. Deze wagens moeten dan ook voorzien worden van 22,5 t wielassen. Bij de levering waren de wagens in het B-Cargo groen met dito logo. Momenteel zijn ze nog in diverse uitvoeringen aan te treffen, aangevuld door de nieuwste versie van Xpedys dat met Logistics sinds mei 2017, nu Lineas wordt genoemd. Bij de Xpedys-versie werd enkel in het wagennummer het NMBS-logo veranderd in BLX en werden de nummers licht aangepast: 31 RIV 88 B-BLX 6734 500 - 713 en het e-mailadres van de wagenhouder: maintenance@xpedys.be werd vermeld zonder logo. Tot op heden is er nog geen 1415G8 met vernieuwd wagennummer of logo. Tegenwoordig zijn deze wagens meestal te zien in gemengde treinen, vervoeren ze hoofdzakelijk schroot en

worden ze samen ingezet met Franse Ermewa schrootwagens en ook met DB Eaos goederenwagens. Ook vervoeren ze nog sporadisch kalksteen tussen Marche-les-Dames en Namêche. Deze wagens zien we vooral op plaatsen waar er een Arcelor-Mittal fabriek is: Luik en Genk en ook veel in de haven van Antwerpen en Gent-Zeehaven. Verder kan men deze wagens ook in Frankrijk en in Duitsland aantreffen. De 1415G8 en andere soortgelijke types krijgen sinds 2015 een groot onderhoud in de buitenlandse werkplaats ZOS in Trnava, Slowakije. Klein onderhoud maar vooral reparaties gebeuren in de Centrale Hoofd Werkplaats Antwerpen.

EIGENSCHAPPEN VAN DE 1415G8

Aan elke zijde heeft de wagon telkens aan de linker kant 1 smalle deur van 1788 mm hoog en 900 mm breed. De ruime laadopening van 12780 mm lang op 2768 mm



B-Cargo rembordeswagen 31 RIV 88 B-(NMBS) 673 4 708-6 in de bekende bocht van Ekeren met op de zijwand in krijt de inhoud vermeld: 18/8 cu. Ekeren, 07/02/2012.

breed geeft een vrije toegang voor het gebruik van een transportband, een laadtoeren of een kraan. In de meeste gevallen is het een kraan. Het lossen van de lading gebeurt meestal ook met een kraan. Men kan de deuren openen om zo de kleine restanten van het overgebleven schroot van de vloer te verwijderen, waarbij men de keuze heeft langs één of beide kanten. Dertien metalen ogen aan elke zijde en 2 metalen ogen aan elke kopwand werden voorzien om de netten vast te haken om de lading te beveiligen tegen verlies. Per wielas zijn er 4 grote remblokken voorzien dus 16 remblokken in totaal.

Vanaf hun ombouw in 2005 dragen de 1415G8 de lettercode Fas maar werden zij op papier genummerd van 31 RIV 88 B-NMBS 673 4 500 – 899, of 35 RIV 88 B-NMBS 673 4 500 – 899.

Gemiddelde Tarra zonder handrem: 27,3 t

Gemiddelde Tarra met handrem: 27,6 t

Capaciteit: 77 m³

Maximum remmassa: 52 t

Minimum toegelaten boogstraal: 35 m

Draaistel type: Y25CS bouwjaar 1983

Maximum gewicht per type lijn zonder handrem A: 36,7 t / B1: 44,1 t / B2: 44,7 t / C: 52,7 t

Maximum gewicht per type lijn met handrem A: 36,4 t / B1: 43,8 t / B2: 44,4 t / C: 52,4 t

In 2006 merkt men al snel op dat er minder wagens kunnen omgebouwd worden dan oorspronkelijk voorzien, en werd het aantal teruggeschroefd naar de huidige 213 stuks met de gekende wagennummers.

Ook verandert het maximum gewicht per type lijn zonder handrem A: 36,7 t / B1: 42,9 t / B2: 44,7 t / C: 52,7 t

Op heden is enkel het maximale gewicht per type lijn veranderd zonder handrem A: 36,5 t / B1: 42,7 t / B2: 44,5 t / C: 52,5 t.

VERKLARING VAN DE LETTER-CODE FAS:

F = Stort- of bulkwagens van het speciale type.

a = met 4 assen.

s = geschikt om 100 km/u te rijden.



Men heeft getracht bij de 31 RIV 88 B-BLX 673 4 645-0 het B-Cargo logo te verwijderen door te overschilderen met een te dunne laag. Zij- en kopwanden vertonen duidelijke gebruikssporen. Meestal worden deze wagens geladen met behulp van een kraan. Antwerpen haven, 10/05/2017.

BETEKENIS VAN ALLE VASTE OPSCHRIFTEN VAN WAGENNUMMER 31 RIV 88 B-BLX 673 4 645-0

Van links naar rechts:

A1: Teken voor het oplichten in de werkplaats zonder loopwerk.

A2: Wielvolgnummer, zodat de schouwer en de werkplaats weten welk wiel (in dit geval van 1 t/m 8) een opmerking betreft. Bij een revisie worden de wielen nagekeken en opgemeten, dit is de wielas 1 kant wielschijf positie 1.

A3: Merkteken op de langsliggers (onderaan en bovenaan) dat de lengten overeenkomen met dit merk. In dit geval c.

A4: Volledige wagennummer met ook de lettercode zodat men kan zien waarvoor de wagen dient en wat de mogelijkheden zijn.

A5: Opschrift van de lijncategorieën met de ingevulde getallen van de maximum lastgrenzen. De lijnen van alle spoorweg-

maatschappijen zijn ingedeeld in bepaalde categorieën volgens de massa per as en de massa per strekkende meter. Deze wagens hebben het kader:

	A	B1	B2	C	
S	36,4	43,8	44,4	52,4	**
120	00,0				

A6: Lengte over de buffers uitgedrukt in meter, voor deze wagen: 14,29 m.

A7: Teken voor wagens zoals in dit geval met een bordeshandrem, het bovenste is het eigengewicht van de wagen (27600 kg) wit omkaderd en het onderste het remgewicht van een bordeshandrem (20 t) wit omkaderd.

Er juist onder de werkplaats van laatste nazicht van het eigengewicht van de wagen: LCS (CW Cuesmes) 18/04/07.

A8: Teken dat aangeeft wat de oppervlakte is van de wagenvloer: 35,3 m².

A9: Er werd een speciaal akkoord gemaakt onder een bepaald regime met volgende spoorwegmaatschappij:

		D
NMBS	100	54,8

A10: Wagennummer.

A11: Merkteken op de langsliggers (onderaan en bovenaan), in dit geval b.

A12: Wielas 2 met wielschijfvolgnummer 3.

B1: Merkteken op de langsliggers (onderaan en bovenaan), in dit geval a.

B2: Opschriften voor de maximum last voor verschillende lengten van de lading:

- 1) Merken voor draagvlaklengten van geconcentreerde massa's of afstand tussen de steunen.
- 2) De afstand in meter tussen de lengtemerken.
- 3) Maximumwaarde in ton voor geconcentreerde massa's.



4) Maximumwaarde in ton voor massa's op 2 steunen.

Voor deze wagon zijn dat volgende gegevens:

1	2	3	4
m	-	t	.-.
a-a	3	23	26
b-b	5	27	30
c-c	9	39	52,4

B3: Bovenaan staat het remstelsel vermeld en onderaan de hoogst bereikbare remmassa. In dit geval is het remstelsel: KE-GP-A / de maximum remmassa is 52 t.

KE: Knorrem type KE.

GP: verstelinrichting G of P.

A: automatische lastafremming.



B4: Merkteken op de langsliggers (onderaan en bovenaan), in dit geval a.

C1: Merkteken op de langsliggers (onderaan en bovenaan), in dit geval b.

C2: Het oude B-Cargo logo werd overschilderd met een andere tint groen en komt door de verf door.

C3: Wielas 3 met wielschijfvolgnummer 5.

C4: Merkteken op de langsliggers (onderaan en bovenaan), in dit geval c.

C5: Afstand tussen de uiterste assen van de draaistellen uitgedrukt in meter. Voor deze wagon is dat 9,00 m.

C6: Typenummer onder welke reeks de wagen valt.

C7: Het onderhoudskader met:
in het 1e vak de geldigheidsperiode uitgedrukt in jaren. In dit geval 3 jaar.
in het 2e vak staat REV om aan te duiden dat dit het onderhoudskader is.
in het 3e vak de telegrafische afkorting van de werkplaats die verantwoordelijk is voor de uitgevoerde onderhoudswerken. In dit geval LNC (Monceau).
in het 4e vak de datum van de uitvoering van de werken: dag, maand en jaar. Voor deze wagon was dat 07-04-14.

C8: Wielas 4 met wielschijfvolgnummer 7.

C9: Teken voor het oplichten in de werkplaats zonder loopwerk.





De splinternieuwe 10485 werd tijdens de Expo van 1958 tentoongesteld in het Transportpaviljoen en werd voor de gelegenheid uitgerust met een Leuvense pantograaf. Let op de transparante zijwanden in de tweede helft van de wagenkast en op de merkwaardige kleur van de draaistellen. Het stopcontact voor de elektrische kabelverbinding (nodig bij depannages) stond op de rechtse raamstijl (van binnenuit gezien) en niet naast de filmkast zoals bij de overige N-rijtuigen. Dit fraaie motorrijtuig bestaat nog steeds en kreeg een plaats in het trammuseum van Woluwe. Foto: Frank Hunt, LRTA London Area collection, courtesy Online Transport Archive.

HET TYPE N VAN DE NMVB - DEEL 4

De motorrijtuigen 10420 - 10484 (vervolg) en 10485

DOOR: WILLY PATTYN, IN NAUWE SAMENWERKING MET DIRK EVELEENS MAARSE, PAUL DE BACKER EN PIERRE ROOVERS.

EXPO '58, EEN HOOGTEPUNT

De motorrijtuigen van het Type N – en de buurttramlijnen van de Groep Brabant in het algemeen – kenden hun hoogtijdagen tijdens de wereldtentoonstelling van 1958. Deze 'Expo 58' werd georganiseerd op het Heizelplateau⁽¹⁾, rondom het splinternieuwe Atomium, en was gedurende zes maanden geopend voor het publiek. Daar veruit de meeste bezoekers met de tram naar de tentoonstelling zouden gaan en daar er maar liefst zeven toegangspoorten door de reguliere tramlijnen van de

NMVB rechtstreeks bediend werden, zoals onder meer de 'Attractiepoort', de 'Folklorepoort' (toegang folkloristisch dorp 'Vrolijk België') en de 'Wereldpoort' aan de Houba de Strooperlaan (lijn W), de 'Beneluxpoort' nabij het Sint-Lambertusplein (lijnen G, H, L en S) en de 'Esplanadepoort' aan de toenmalige Meiselaan (lijn L), werd de infrastructuur van de buurttramlijnen richting Heizel gedeeltelijk verbeterd. Zo werd bijvoorbeeld het kopeindpunt van de Bolwerklaan nabij het Rogierplein⁽²⁾ op 11 oktober 1957 vervangen door een keer-

lus en werden er op de Leopold II-laan bijkomende verbindingbogen aangelegd aan de vertakking met de lijnen A¹ en B, en aan de vertakking met de lijnen F en M. Ook de bestaande keerlus aan de toenmalige helihaven op het IJzerplein werd in 1957 heraangelegd en verschoven tot de plaats van het inmiddels gesloopte station van Brussel-Groendreef (gesloten in 1954). Nabij het Sint-Lambertusplein op de Heizel werd een nieuw tramstation met keerlus en drie opstelsporen voor extratrams gebouwd. Dit station werd aangesloten op de

(1) In 1935 werd op het Heizelplateau eveneens een Wereldtentoonstelling georganiseerd.

(2) Door de opening van de Noord-Zuidverbinding voor het treinverkeer lag het Noordstation sinds 1952 een eind verderop, aan de Vooruitgangstraat.



De 10439 verzekert op 12 juli 1958 een rit op de speciaal voor de Expo ingelegde lijn 'F doorstreept' tussen Het Rad (of Zuun) en de Heizel (ook bekend als 'Eeuwfeest'). Hij heeft zonet het eindpunt 'Benelux' nabij het Sint-Lambertusplein op de Heizel bereikt en wordt gevolgd door een 'Type N' van lijn S (Noordstation - Het Voor). Op het andere spoor staat de 10477 vertrekkenklaar voor een versterkingsrit naar het Noordstation (Rogierplein), als lijn 'H doorstreept'. De afgebeelde halte wordt nu bediend door de normaalsporige tramlijnen 7 en 19 van de MIVB. Foto: Jacques Bazin, verzameling GTF.

in 1957 geopende 520 meter lange tunnel onder de terreinen van de Expo, weliswaar ten koste van het fraaie traject op eigen bedding doorheen het Park van Laken. In de tunnel was een ondergrondse halte 'Laken Koninklijk Park - Laeken Parc Royal' voorzien voor de bediening van de 'Parkpoort' en de 'Natiënpoort'. De tunneluitgangen bevonden zich ter hoogte van de toenmalige Meiselaan (nu Madridlaan) voor lijn L en net voorbij de autosnelweg A12 voor de lijnen G, H en S, met een bovengrondse halte 'Dikke Linde' (gemeenschappelijk met de stadstrams van de MIVB) vlakbij de Natiënpoort. Ook elders in de stad werden in die periode belangrijke werken uitgevoerd. Zo kwam er een nieuw eindpunt met drie sporen en een keerlus in de Jamarlaan nabij het Zuidstation. Na de ingebruikname van dit eindpunt - vermoedelijk bij de invoering van de nieuwe dienstregelingen op 31 mei 1958 ⁽³⁾ - werd enkel nog tijdens de piekuren doorgereden tot het Rouppeplein. Op dit laatste plein kwam trouwens op 10 september 1958 eveneens een keerlus in dienst ⁽⁴⁾.

Naast de normale en de bijkomende diensten op de bestaande lijnen die de wereldtentoonstelling bedienden (G, H, L, S en W), werden talrijke doorstreepte en speciale lijnen voorzien van en naar de Expo. Aanvankelijk waren dit de volgende lijnen:

F doorstreept	Zuun/Het Rad	'Benelux'
H doorstreept	Noordstation	'Benelux'
L doorstreept	Noordstation	'Esplanade' ^(a)
M doorstreept	Dilbeek	'Benelux'
W doorstreept	Noordstation	'Folklore' ^(b)
Ex	Zuidstation	'Benelux' ^(c)
-	Zellik	'Benelux' ^(d)
-	Ganshoren	'Benelux' ^(d)

^(a) Via 'Benelux'. Met behoud van de reeds bestaande versterkingsritten tussen het Noordstation en Drij Pikkel, Meise of Wolvertem.

^(b) Tot de gedeeltelijk heraangelegde keerlus nabij het stadion (nu Boudewijnstadion).

^(c) Via Scheut.

^(d) Met een witte lijnfilm en een opzetbord met de bestemming.

Sommige van deze lijnen reden enkel tijdens de spits of 's namiddags, of zelfs alleen maar op zondagen. Vanaf 11 mei 1958 kwam er tijdens de namiddag nog een bijkomende versterkingslijn A doorstreept tussen Anderlecht 'Goede Lucht' en de Beneluxpoort. Tijdens de weekends werden ook lange rechtstreekse verbindingen voorzien, meer bepaald lijn A¹ (Aalst - Asse - 'Benelux'), lijn H (Leerbeek - Halle - 'Benelux'), lijn L (Leerbeek - Lennik - 'Benelux'), lijn Ni (Ninove - 'Benelux') en lijn W (Waver - 'Benelux'). Een gedeelte van hun traject viel bovendien samen met de 'geijknamige' lijnen H (Humbeek), L (Londerzeel) en W (Wemmel)! Op al deze lijnen werden bij voorkeur de moderne Type N- en Type S-motorrijtuigen ingezet, desnoods aangevuld met enkele Standaard-motorrijtuigen. In principe droegen alle trams die de wereldtentoonstelling bedienden vooraan een cirkelvormig opzetbord met het logo van de Expo en de vermelding 'Benelux' (lichtblauw bord), 'Benelux - Esplanade' (blauw en groen bord) of 'Folklore' (rood bord). Vermelden we nog dat

⁽³⁾ De nieuwe NMVB-sporen in de Jamarlaan werden reeds op 17 december 1957 in dienst gesteld, maar uit artikels in het dagblad Le Soir van 12 maart, 18 maart en 29 april 1958 kunnen we afleiden dat alle betrokken tramlijnen op dat ogenblik nog steeds het Rouppeplein als hun voorziene eindpunt hadden.

⁽⁴⁾ Vanaf 3 februari 1961 reden alle diensten met eindpunt 'Zuid' weer tot het Rouppeplein. Dit was trouwens al twee jaar het geval voor de late ritten, na 19 uur.



Tijdens de 'Expo 58' verzekerde de 10453 op 27 april 1958 een versterkingsdienst tussen het Noordstation en het stadion op de Heizel ('Folklorepoort'), als lijn 'W doorstreep'. Hij bevindt zich op de keerlus nabij het stadion, meer bepaald aan het begin van de Magnoliaal, met op de achtergrond het speciaal voor de Expo gebouwde drievoudige café-restaurant 'Les Caves Romaines / Wiener Café / Le Danube Bleu' (rechts) en het folkloristisch dorp 'Hawaiian Village' (links). Ter hoogte van de voorste trolley zien we vaag het silhouet van een 'Vertol 44A'-helikopter, gehuurd door SABENA, die zo dadelijk op de helihaven van de Expo zal landen. Foto: E. Bouwman. Negatief: archief Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM), Berchem-Antwerpen.

de firma Tedesco tijdens de wereldtentoonstelling met behulp van enkele Standaard-tramstellen en met personeel van de NMVB een speciaal aangelegde lijn (met twee tijdelijke viaducten!) exploiteerde tussen de 'Grote Paleizenpoort' aan de Romeinsesteenweg en de nabijgelegen parkings voor de autocars.

EEN NAKOMERTJE VOOR DE EXPO

Nakomertjes komen in de beste families voor, maar de 10485 van de NMVB was echt geen ongelukje.

Op de 'Expo 58' was er naast het 'Internationale Station' met treinmaterieel uit verschillende Europese landen ook een Transportpaviljoen voorzien, waar (onder meer) de Brusselse vervoermaatschappij MIVB haar nieuwe PCC 7155 zou tentoonstellen. Ook de NMVB had een stand in dit gebouw en wilde uiteraard uitpakken met één van haar eigen creaties. Op dat ogenblik werd in de NMVB-werkplaats van Kuregem een kleine

reeks viermotorige motorrijtuigen van het Type SE gebouwd. Deze stemden overeen met het Type S (overigens met eenzelfde wagenkast als het Type N), maar hadden zowel een elektrische als een pneumatische bedrijfsrem en een ietwat fraaier interieur met groene in plaats van bruine zitplaatsen. Daar het Type N op technisch vlak moderner was, werd in 1957 beslist om speciaal voor de Expo een bijkomende 'Type N' te bouwen met een 'groen' interieur zoals bij het Type SE (zitbanken met een groene bekleding en koperkleurige handgrepen). Uiteraard kreeg het motorrijtuig de 'elastische' draaistellen, waarmee ook de 10420-10484 in 1955-58 uitgerust werden, inclusief rubberen vering, elastische wielen, pneumatisch bediende schijfremmen en elektromagnetische railremmen. De beide schakelkasten waren van het type ML5 en de twee motoren (bevestigd onder de wagenkast) waren van het type MTV 315², elk met een uurvermogen van ongeveer 60 kW. De wagenkast stemde overeen met die

van de SE-motorrijtuigen die in diezelfde periode gebouwd werden en had daarom een schuifraampje in de beide zijramen van elke stuurpost. De ruitenwissers waren evenwel in het midden van de rechtse raamstijl (van binnenuit gezien) van de kopruit aangebracht, in tegenstelling tot het Type SE (ruitwissers in het midden boven de kopruit) en tot de andere N-motorrijtuigen (ruitwissers in de linkerbovenhoek van de kopruit). Een aantal Brusselse N-motorrijtuigen werd evenwel gaandeweg op analoge wijze aangepast ⁽⁵⁾. Het nieuwe N-motorrijtuig kreeg het nummer 10485. Voor zijn presentatie in het Transportpaviljoen werd slechts één helft van de wagenkast normaal afgewerkt. De andere helft bestond gedeeltelijk uit transparante wanden en vloerpanelen om de 'wonderen van de NMVB-techniek' te onthullen aan een breed internationaal publiek. Om aan te tonen dat alles ook daadwerkelijk functioneerde, was de tram op rollen geplaatst! Daar de in Brussel gebruikte trolleys ietwat oubollig oogden,

(5) Volgens fotodocumenten werden – onder meer – de 10421, 10433, 10439 (later vernummerd in 10446), 10440, 10441, 10444, 10448, 10453, 10454, 10458, 10459, 10463, 10465, 10467 en 10473 tot 10484 uitgerust met nieuwe ruitenwissers zoals bij de 10485. De 10439 en de 10484 werden reeds in 1958 met deze ruitenwissers gefotografeerd.



Ook de kleine stelplaats van Diesdelle aan de Waterlooosesteenweg (een aanhorigheid van de 'hoofdstelplaats' van Kuregem) bood onderdak aan motorrijtuigen van het Type N, zoals de afgebeelde 10428 die op 2 mei 1963 klaarstaat om op lijn V een rit naar Dilbeek te verzekeren. De loods herbergt momenteel de meubelzaak Quatuor (ex Porte d'Orient). De sporen op de voorgrond zijn nog gedeeltelijk aanwezig. Foto: E. Bouwman. Negatief: archief Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM), Berchem-Antwerpen.

werd hij voor de gelegenheid uitgerust met een 'Leuvense' pantograaf, uitgeleend door de werkplaats van Kessel-Lo. Na de wereldtentoonstelling werden de wagenkast en het interieur verder afgewerkt en werden op de zijwanden de inmiddels gebruikelijke stootbanden aangebracht. De transparante panelen werden uiteraard vervangen. De 10485 was in december 1958 volledig klaar en werd begin 1959 in dienst gesteld op het Brusselse buurttramnet, met twee trolleys voor de stroomafname. Door zijn presentatie op de Expo en zijn groene zitplaatsen werd hij door sommige tramfanaten officieus 'Type NE' (N Expo) genoemd.

DE WORM IN DE APPEL

Na een hoogtepunt volgt steeds een neergang. Ook de buurttramlijnen ontsnapten niet aan dit fenomeen. De stijgende welvaart zorgde voor een enorme groei van het au-

tobezit en voor een massale uittocht van de steden naar het 'platteland', vaak naar nieuwe woonwijken die niet bediend werden door de tram. De minister van Verkeerswezen zag de vervoerscijfers spectaculair dalen waardoor 'zijn' tramlijnen steeds dieper in het rood zakten, terwijl zijn collega van Openbare Werken reikhalzend uitkeek naar de eigen beddingen van de buurttramlijnen (en de fietspaden) om de wegen te verbreden en parkeerplaatsen te voorzien. Het elektrische buurttramnet van de voormalige Groep Brussel (het 'trolleyneet') bleef nog intact tot in 1961. Datzelfde jaar verdwenen het baanvak Grimbergen - Humbeek en de antenne tussen de Waterlooosesteenweg en de Sterrenwacht. Dit betekende meteen het einde voor de tramlijnen H (Humbeek) en O (Sterrenwacht). De laatste exploitatiedag op deze lijnen was 17 februari 1961 (lijn O) en 31 oktober 1961 (lijn H).

ÉÉNMANSBEDIENING

Om enerzijds de exploitatiekosten op de resterende tramlijnen te drukken en anderzijds het steeds groter wordende personeelstekort op te vangen (nieuw tramponeel was in de jaren 1960 nauwelijks te vinden), werd op 4 november 1963 een gedeeltelijke éénmansbediening ingevoerd op lijn L (Noordstation - Londerzeel)⁽⁶⁾. De volgende lijn die aan de beurt zou komen was lijn W (Noordstation - Wemmel). Hiertoe werden de N-motorrijtuigen 10472 tot 10483 en de 10485 in 1964 verbouwd voor éénmansbediening. De stuurposten werden uitgerust met een betaaltafel aan de rechterkant van de bestuurder, terwijl enkel de voorste helft van de ingang deur geopend werd. De ontvangersposten bleven behouden zodat deze trams ook met een ontvanger konden rijden. Om de veiligheid te vergroten kreeg iedere stuurpost een dodemanspedaal. Bij het loslaten van dit

(6) Reeds vanaf de winterdienst van 1958 werd op de pendeltrams tussen Monument Gordon (Mont-Saint-Jean) en Waver (van de 'andere' lijn W) een éénmansbediening ingevoerd. Deze diensten werden echter uitgevoerd met Type S- en Type SE-motorrijtuigen. Bovendien werd vanaf 1 september 1962 op de Brusselse buurttramlijnen gaandeweg een systeem ingevoerd waarbij in de trams met aanhangrijtuigen - 'treinen' in NMVB-jargon - het motorrijtuig (Type S, SE of Standaard) volledig voorbehouden werd voor de abonneementhouders. Deze moesten vóóran opstappen en hun abonnement aan de bestuurder tonen. De betalende reizigers moesten plaatsnemen in de aanhangrijtuigen waar nog steeds een ontvanger aanwezig was. Dergelijke trams reden eveneens met een rond opzetbord '1 AGENT'.



In januari 1973 werden de resterende N-motorrijtuigen, waaronder de afgebeelde 10433, uitgerust met nieuwe lijnfilms op 'autobusformaat', waarop de lijnaanduidingen iets te klein waren voor de filmkasten. Hierdoor was er boven en onder de lijnfilm een smalle witte strook te zien. Inmiddels was op de lijnen G en G doorstreept (ex S) eveneens het 'vooraan opstappen' ingevoerd, ook al was er vaak een ontvanger aan boord. Sindsdien droegen de betrokken trams een ronde schijf met de tweetalige tekst '1 AGENT' en een groen opzetbordje 'INGANG ENTRÉE' naast de ingangsdeur. Tramstation van Grimbergen, omstreeks 1975. Foto: Michel Van Ussel

pedaal werd de tractie verbroken en kwam de luchttrem in werking. Voor de passagiers werd in het midden van het rijtuig een noodrem met een gelijkaardige werking voorzien. Het 'één-man-stelsel' (in NMVB-jargon) zou met de aangepaste N-motorrijtuigen op 18 augustus 1964 ingevoerd worden op een aantal diensten van lijn W (Wemmel). Daar er geen bijkomende verloning voorzien was voor de betrokken trambestuurders, volgde evenwel een dagenlange staking, zodat de eerste 'one man trams' hier pas op 28 augustus 1964 verschenen. De motorrijtuigen die als éénmanswagens diensten verzekerden op de lijnen L (vooral gemoderniseerde Standards Type Eugies) en W (aangepaste Type N) waren herkenbaar aan een cirkelvormig opzetbord met de tekst '1 AGENT' (eerst geel, later ook oranje). Vermoedelijk waren dit gerecupereerde borden die in 1958 op de trams naar de Expo gebruikt werden. De geschilderde teksten 'ingang achterkant' en 'entrée à l'arrière' naast de deuren werden overdekt door afneembare bordjes met de vermeldingen 'entrée ingang' (groen bordje) naast de voorste deur en 'geen ingang entrée interdite' (crème bordje met wijnrode letters) naast de achterste deur. Daar het voor de trambestuurders moeilijk was om aan de

halten hun linkervoet op het dodemanspedaal te houden terwijl zij zich naar rechts moesten draaien om de reizigers te bedienen, werd dit pedaal soms stiekem buiten dienst gesteld door de betrokken zekering te verwijderen. Het eventueel herbewapenen van het systeem vergde immers enkele handelingen die enige tijd kostten. Of de noodrem voor de reizigers daarna nog werkte...?

Soms reed er een ontvanger mee op een gedeelte van het traject. Daar de reizigers hierdoor niet meer wisten wanneer ze vóór- of achteraan moesten opstappen, werd het 'vooraan opstappen' veralgemeend en werd er permanent een bord '1 AGENT' geplaatst aan weerszijden van het motorrijtuig. Naast de achterste deur werd de vermelding 'entrée avant' ingang voorkant' geschilderd. Het bordje met de vermelding 'entrée ingang' naast de voorste deur bleef behouden. De eventuele ontvanger nam sindsdien plaats op de voorste ontvangerspost. Op 14 februari 1972 werd het 'vooraan opstappen' eveneens ingevoerd op alle motorrijtuigen van de lijnen S naar Het Voor en G naar Grimbergen. Deze trams reden sindsdien steeds met een opzetbord '1 AGENT', ook wanneer er een ontvanger aan boord was. De éénmansbediening op deze twee lijnen werd immers alleen

maar toegepast wanneer er onvoldoende ontvangers beschikbaar waren en in principe enkel tijdens de daluren. Ook vóór 14 februari 1972 was dit al enkele keren gebeurd.

BUSJE KOMT ZO...

Vanaf 1965 volgde de ene opheffing na de andere, tot er uiteindelijk na 1 september 1972, meer bepaald na de afschaffing van de lange buurttramlijn L naar Leerbeek, maar drie relatief korte buurttramlijnen meer overbleven: lijn G Noordstation – Grimbergen, lijn S Noordstation – Het Voor (die bijna volledig samenviel met lijn G) en lijn W Noordstation – Wemmel. Deze lijnen werden bediend vanuit de stelplaatsen van Grimbergen en Wemmel. Voor de periodieke revisies en de grote herstellingen was de werkplaats van Kuregem nog steeds aangesloten op het resterende tramnet, via het traject van de voormalige lijn N. De lijnen G en S reden via de Heizeltunnel, wat wellicht de voornaamste reden was van hun voortbestaan... Hierna volgt een overzicht van de laatste exploitatiedagen op de Brusselse stads- en voorstadlijnen van de NMVB, inclusief het pendellijntje Grimbergen – Meise, die tussen 1961 en 1970 afgeschaft werden.



De stelplaats van Wemmel, omstreeks 1976. Van links naar rechts zien we de inmiddels vernummerde N-motorrijtuigen 9284 (ex 10481), 9285 (ex 10482), 9277 (ex 10474) en 9282 (ex 10479). De afgebeelde motorrijtuigen werden in 1964 verbouwd tot éénmanswagens en twee exemplaren zijn inmiddels uitgerust met nieuwe koplampen. De films van lijn BW, ingevoerd in januari 1973, waren identiek aan die van de toenmalige autobuslijn BW, ook al volgde deze laatste gedeeltelijk een ander traject dan de trams. Uiterst links in de loods herkennen we een Type S (met remslangen). Foto Michel Van Ussel

- 17-02-1961:	O	Rouppesplein	Sterrenwacht	
- 16-05-1965:	A	Rouppesplein	Anderlecht (- Itterbeek / Dilbeek)	(a)
- 16-09-1966:	F	Noordstation	Het Rad (- Zuun of Vogelenzang)	
- 16-09-1966:	M	Noordstation	Moortebeek (- Dilbeek)	
- 16-09-1966:	Z	Rouppesplein	Zuun	(b)
- 29-06-1968:	G	Grimbergen	Meise	(c)
- 19-12-1969:	R	Dilbeek / Rouppesplein	Sint-Genesius-Rode	(d)
- 20-02-1970:	D	Ninoofsepoort	Dilbeek (- Eizeringen)	(e)
- 20-02-1970:	V	Dilbeek	Sint-Job	(f)
- 20-02-1970:	S	Rouppesplein	Moortebeek (- Dilbeek)	
- 26-06-1970:	B	Noordstation	Zellik	

^(a) Lijn A reed sinds half juni 1963 alleen nog tijdens de piekuren en enkel tussen het Rouppesplein en Anderlecht 'Goede Lucht', met uitzondering van de ritten van en naar de stelplaats in Dilbeek.

^(b) Lijn Z reed sinds 1 oktober 1961 enkel nog tijdens de piekuren. Na de volledige afschaffing van lijn Z (laatste exploitatiedag op 16 september 1966) bleef de lijnletter 'Z doorstreept' in gebruik voor ritten tussen het Zuidstation (of het Rouppesplein) en de stelplaats van Het Rad.

^(c) Vanaf de invoering van de autobusdienst Noordstation – Humbeek via Meise en Grimbergen werd de tramdienst sterk verminderd.

^(d) Op lijn R werden vanaf 18 oktober 1969 meerdere ritten met autobussen verzekerd. Op 21 december 1969 verscheen er uitzonderlijk weer een tram op een baanvak van lijn R, daar de bussen problemen ondervonden vanwege de ijzel.

^(e) Na de afschaffing van lijn Ni (laatste exploitatiedag 28-06-1968) werden enkele ritten van lijn D tijdens de piekuren verlengd tot Eizeringen (en omgekeerd). Deze ritten werden doorgaans met Type S en aanhangrijtuigen verzekerd.

^(f) Een aantal ritten van lijn V werd reeds in december 1969 door autobussen vervangen.

NAAR DE KUST EN HENEGOUWEN...

Door de opheffing van meerdere Brabantse buurttramlijnen raakte in 1965-66 een groot aantal N-motorrijtuigen overbodig. Bij wijze van proef werd de 10424 in 1965 door de werkplaats van Kuregem verbouwd tot aanhangrijtuig 19693 voor het buurttramnet van Oostende (Kusttram). Het resultaat was positief, waarna in 1966-67 door Kuregem tien bijkomende motorrijtuigen (10420, 10421, 10426, 10431, 10432, 10437, 10440, 10450, 10454 en 10457) eveneens tot aanhangrijtuigen verbouwd werden voor de Kusttram, in 1967-68 gevolgd door nogmaals tien N-motorrijtuigen (10422, 10423, 10434, 10445, 10448, 10449, 10451, 10455, 10456 en 10458). Zij kregen de nummers 19694-19713. De exacte vernummeringen en hun verdere levensloop komen in een volgend artikel aan bod.

Tenslotte werden in 1973 door de werkplaats van Kuregem opnieuw vijf N-motorrijtuigen (10436, 10438, 10459, 10460 en 10470) tot aanhangrijtuigen verbouwd, nu echter voor het tramnet van Henegouwen. Zij kregen de nummers 19714-19718 en zullen eveneens in een volgend artikel verder beschreven worden.

... EN ZELFS NAAR SPANJE...

De 10425, 10447 en 10484 werden in 1965 verkocht aan de Spaanse spoorwegmaatschappij 'Ferrocarril de Carreño SA', voor haar smalspoorlijn Gijón – Avilés. De 10484 raakte echter in juni 1965 zwaar beschadigd bij een ongeval en werd in 1966 als schroot verkocht. In zijn plaats vertrok de 41008 naar Spanje. Deze laatste was een Type N-motorrijtuig uit Gent, dat sinds 1957 in Brussel werd ingezet. De drie wagens werden in 1965-66 in de werkplaats van Kuregem verbouwd tot motorrijtuigen van het Type S en kregen hierbij de draaistellen, motoren, ACEC-schakelkasten en Westinghouse-blokkenreminstallaties van afgevoerde Standaard-motorrijtuigen, terwijl de trolleys verwijderd werden. Na deze aanpassingen vertrokken zij vanuit Antwerpen per schip naar hun nieuwe bestemming: de 10425 en de 41008 op 27 april 1966, en de 10447 op 13 juni 1966. Er zou nog een vierde N-motorrijtuig verbouwd worden tot Type S, maar om de zending te bespoedigen werd een 'echte' Type S naar Spanje gestuurd, meer bepaald de 10070. Om de ingewikkelde geschiedenis van het Type N niet te mengen met de nog complexere historie van het Type S, ligt het in onze bedoeling om deze motorrijtuigen verder te beschrijven in een toekomstige publicatie over het Type S.

... OF RIJP VOOR DE SLOOP

Nog vóór de ontmanteling van het Brusselse buurttramnet van start ging, werd de 10443 reeds in 1959 na een ongeval definitief buiten dienst gesteld en gesloopt. Vervolgens werden de 10430 en de reeds eerder vermelde 10484 in 1966 als schroot verkocht. Na de afschaffing van lijn R in 1969 en van de lijnen D en V in 1970 werden er 17 N-motorrijtuigen buiten dienst gesteld. Hiervan werden de 10427, 10428, 10429, 10435, 10442, 10444, 10452, 10453, 10461, 10464, 10465, 10466, 10468 en 10469 in 1970 gesloopt. Eind 1971 werden ook de 10439, 10462 en 10471 voor schroot verkocht. In die periode werd de 10446 beschadigd bij een ongeval. Om dit motorrijtuig te vervangen werd de afgevoerde 10439 eind 1972 of begin 1973 gereactiveerd en vernummerd in 10446. Met andere woorden: 'op papier' werd de 10439 afgevoerd, zoals oorspronkelijk voorzien, maar in werkelijkheid ging de oorspronkelijk 10446 in 1972 voor de bijl...⁽⁷⁾. De 18 overblijvende N-motorrijtuigen, meer bepaald de 10433, 10441, 10446 (ex 10439), 10463, 10467, 10472 tot 10483 en 10485, werden samen met een aantal S- en SE-motorrijtuigen en enkele aanhangrij-



Op de nieuwe lijnfilms van 1973 was ook een melding 'SCE SPECIAL EXTRADIENST' in pure autobusstijl voorzien, zoals hier aangetoond wordt door de 10467 in het tramstation van Grimbergen. Rechts zien we een aanhangrijtuig type 'Kuregem'. Foto: Michel Van Ussel, omstreeks 1975.

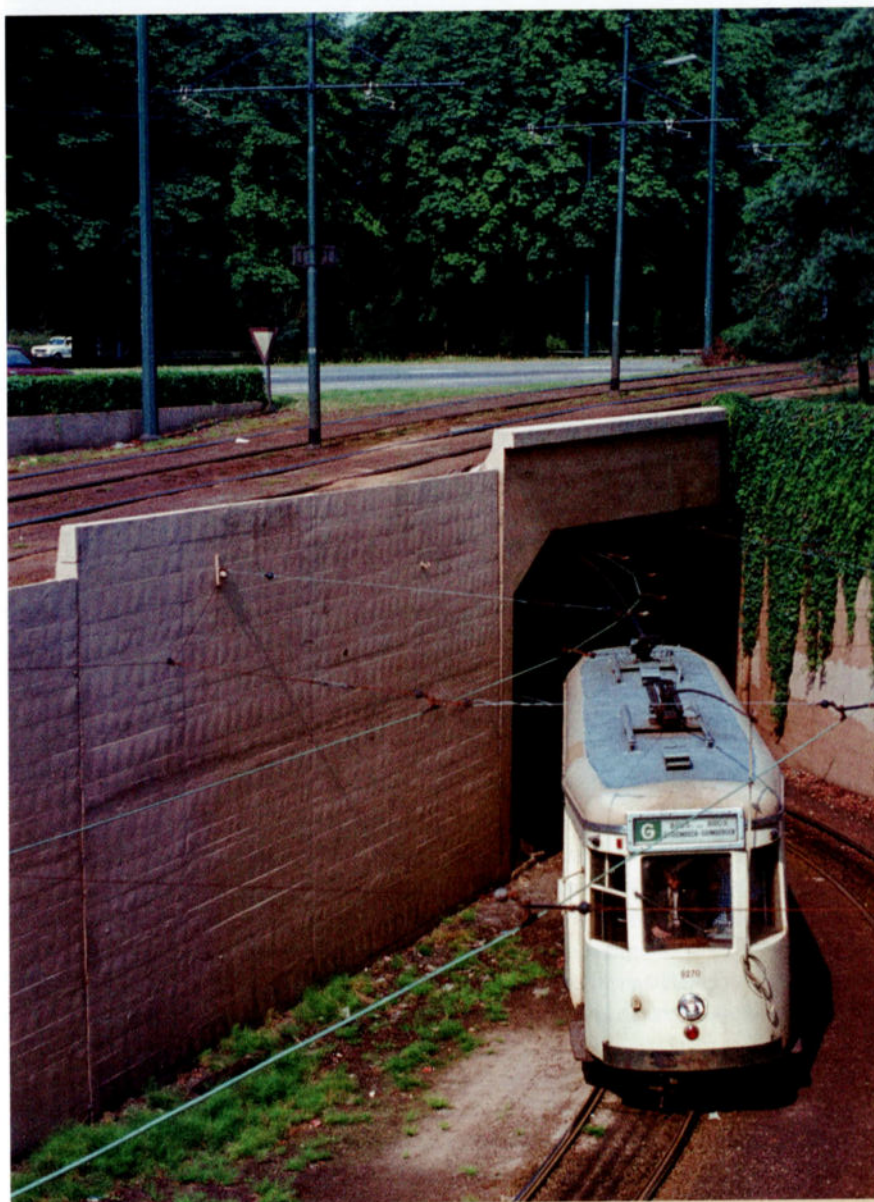
tuigen Type Kuregem in de stelplaatsen van Grimbergen en Wemmel geconcentreerd voor de lijnen G (Grimbergen), S (Het Voor) en W (Wemmel). Tot en met 2 juni 1971 werden ook twee N-motorrijtuigen vanuit de stelplaats van Dilbeek (!) ingezet op deze lijnen. Dit waren trouwens de enige tramdiensten die toen nog door deze stelplaats verzekerd werden!

NIEUWE LIJNFILMS IN AUTOBUSSTIJL

Op 11 en 12 januari 1973 werden de bestaande lijnfilms vervangen door nieuwe exem-

plaren die – als teken aan de wand (?) – met sjablonen voor autobusfilms gemaakt werden, bovendien met behoorlijk veel fantasie! Lijn W werd toen lijn BW en kreeg dezelfde film-aanduiding als de bestaande autobuslijn BW tussen het Noordstation en Wemmel Dorp (of verder), die trouwens vanaf het Heizelstation (nu Boudewijnstadion) een andere reisweg volgde dan de trams. De lijnkleur bleef groen. De verkorte ritten tussen het Noordstation en het Heizelstadion werden niet als 'BW doorstreept', maar als... 'W_L doorstreept' uitgevoerd, met wit/wit in plaats van wit/groen

(7) Dergelijke nummeromwisselingen (soms bij één van de twee voertuigen enkel 'op papier') gebeurden wel meer bij de NMVB, wellicht om bepaalde documenten niet te moeten aanpassen.



De 9270 (ex 10433), inmiddels uitgerust met nieuwe koplampen, verzekert een dienst op lijn G tussen het Noordstation en Grimbergen. Hij verlaat de Heizeltunnel kant 'Meiseselaan' en is zonet onder de sporen van de MIVB-lijnen 52 en 92 gepasseerd. De ronde schijf '1 AGENT' ontbreekt... De Heizeltunnel wordt nu gebruikt door de lijnen 7 en 19 van de MIVB, terwijl de sporen boven de tunnel momenteel bereden worden door lijn 3. Foto: Michel Van Ussel, omstreeks 1976.

als lijnkleuren! Lijn G behield als enige haar oorspronkelijke letter, maar deze verhuisde naar de linkerkant van de film en werd op een groene achtergrond geplaatst (de reiswegaanduiding behield de oorspronkelijke witte achtergrond). Lijn S naar Het Voor werd lijn 'G doorstreept', met de lijnletter in het midden (op witte achtergrond) en met wit/groen in plaats van rood/rood als lijnkleuren. De nieuwe aanduidingen op de films waren net iets te klein voor de filmkasten van de trams, waardoor er boven en onder de lijnfilm een witte rand zichtbaar was. In die periode werd

ook begonnen met de vervanging van de oorspronkelijke koplampen door modernere exemplaren die evenwel iets kleiner waren, waardoor er een weinig elegante metalen ring nodig was om de opening in het koetswerk volledig af te dekken. Ook bij trams verdwijnt schoonheid met de jaren...

NIEUWE NUMMERING IN 1976

Op 1 januari 1976 werd door de NMVB een nieuw nationaal nummerschema voor het rollend materieel ingevoerd. Alle overblijvende trams werden toen per type en per tramnet

genummerd. Merkwaardig genoeg overlapte de nieuwe nummering gedeeltelijk de oude, wat door de NMVB op 'elegante wijze' opgelost werd door het eerste cijfer van elk nieuw nummer te onderlijnen! Natuurlijk werd, geheel in overeenstemming met de gezonde NMVB-logica, rekening gehouden met museumvoertuigen, die om historische redenen hun oude nummer behielden. Zo zal men in het nieuwe nummersysteem tevergeefs zoeken naar de nummers 9004 en 9019. Deze behoorden immers toe aan twee oeroude twee-assertjes, die toen in het trammuseum van Schepdaal verbleven. Om eenzelfde reden zal men ook het nummer 9073 niet terugvinden. Bovendien werd de nummering per tramnet – door de overplaatsing van vooral Brusselse buurttrams naar Oostende en Henegouwen – binnen de kortste keren overhoop gehaald. Van de 66 N-motorrijtuigen van de reeks 10420-10485 waren er inmiddels 26 tot aanhangrijtuigen verbouwd voor de Kusttram en voor Henegouwen, en waren er 2 naar Spanje verhuisd. Bovendien waren er al 20 gesloopt, zodat er bij de invoering van de nieuwe nummering nog 18 aanwezig waren. Deze kregen een plaats in de nieuwe reeks 9270-9287 en werden als volgt vernummerd:

10433 = 9270	10476 = 9279
10441 = 9271	10477 = 9280
10446 = 9272	10478 = 9281
10463 = 9273	10479 = 9282
10467 = 9274	10480 = 9283
10472 = 9275	10481 = 9284
10473 = 9276	10482 = 9285
10474 = 9277	10483 = 9286
10475 = 9278	10485 = 9287

Het aanbrengen van de nieuwe nummers gebeurde vrij slordig: het oude nummer werd gewoonweg overschilderd met een crème-keurige verf (het kleurverschil met de 'oude' verf was duidelijk zichtbaar) en daarop werd het nieuwe nummer geschilderd. De 9275 tot 9287 zijn de N-motorrijtuigen die in 1964 verbouwd waren voor éénmansbediening.

GEVELD DOOR DE POLITIEK

De exploitatie van de drie resterende Brabantse buurttramlijnen verliep steeds moeizamer. Begin 1973 werd de spoorverbinding met de werkplaats van Kuregem definitief verbroken, waarna de trams voor hun grote revisies en voor belangrijke herstellingswerken met een vrachtwagen⁽⁸⁾ naar de NMVB-werkplaats van... Jumet (Henegouwen) vervoerd moesten worden! Wel was het mogelijk om bepaalde

(8) Deze vrachtwagen was de zogenaamde 'wegtrein' AT.553 uit 1954, gebouwd door Brossel (trekker) en L'Energie (oplegger). Deze bevindt zich nu in het VlaTAM-museum in Antwerpen.



De 9287 (ex 10485) was niet alleen herkenbaar aan zijn groene zitplaatsen, maar ook aan de schuifraampjes aan weerszijden van de stuurposten en aan het stopcontact op de rechtse raamstijl (van binnenuit gezien). Voor de festiviteiten ter gelegenheid van de 25ste verjaardag van het koningschap van Boudewijn, georganiseerd in juni 1976, verzekerde dit motorrijtuig een versterkingsdienst op lijn 'W_L doorstreept' tussen het Noordstation en het stadion op de Heizel (waarvan links op de achtergrond een schijnwerper zichtbaar is). De afgebeelde tram draagt het logo van deze festiviteiten op een bufferplaat en op drie identieke stickers op het rechtse zijraam van de stuurpost. Links zien we het spoor van de keerlus via de Magnolialaan en de Ploenenstraat. De 9287 rijdt evenwel rechtdoor tot de 'de Limburg Stirumlaan', om ter hoogte van de Armand Burvenichlaan in Wemmel (net voorbij de Ring) via een wisselverbinding van front te veranderen. Het spoor van de keerlus was immers meestal versperd door... geparkeerde auto's! Het aanbrengen van de nieuwe nummers in januari 1976 gebeurde vrij slordig, wat duidelijk merkbaar is op deze afbeelding. Foto: Michel Van Ussel

herstellingen die destijds in Kuregem gebeurden voortaan in Grimbergen uit te voeren, waaronder het slijpen van de wielbanden. De diensten zonder aanhangrijtuigen op de lijnen G en G doorstreept werden trouwens zoveel mogelijk met het Type N verzekerd, om bij het Type S de vervanging van de remblokken te beperken. Het Type N had immers schijfremmen. Bovendien zouden de nakende metrowerken tussen het Bockstaelplein in Laken en de Heizel zeer dure spoorverleggingen vereisen. Reeds in 1974 had de NMVB de wens uitgedrukt om de drie tramlijnen door autobussen te vervangen, wat meteen tot protest leidde in bepaalde gemeenten buiten de Brusselse agglomeratie. De Brusselse vervoermaatschappij MIVB kwam zelfs met een plan voor de dag om de lijnen naar Wemmel en Grimbergen (omgeleid via Het Voor) heraan te leggen op normaalspoor, als verlenging van bestaande stadstramlijnen. Dit was echter buiten de politiek gerekend, in een periode waarin druk onderhandeld werd over de

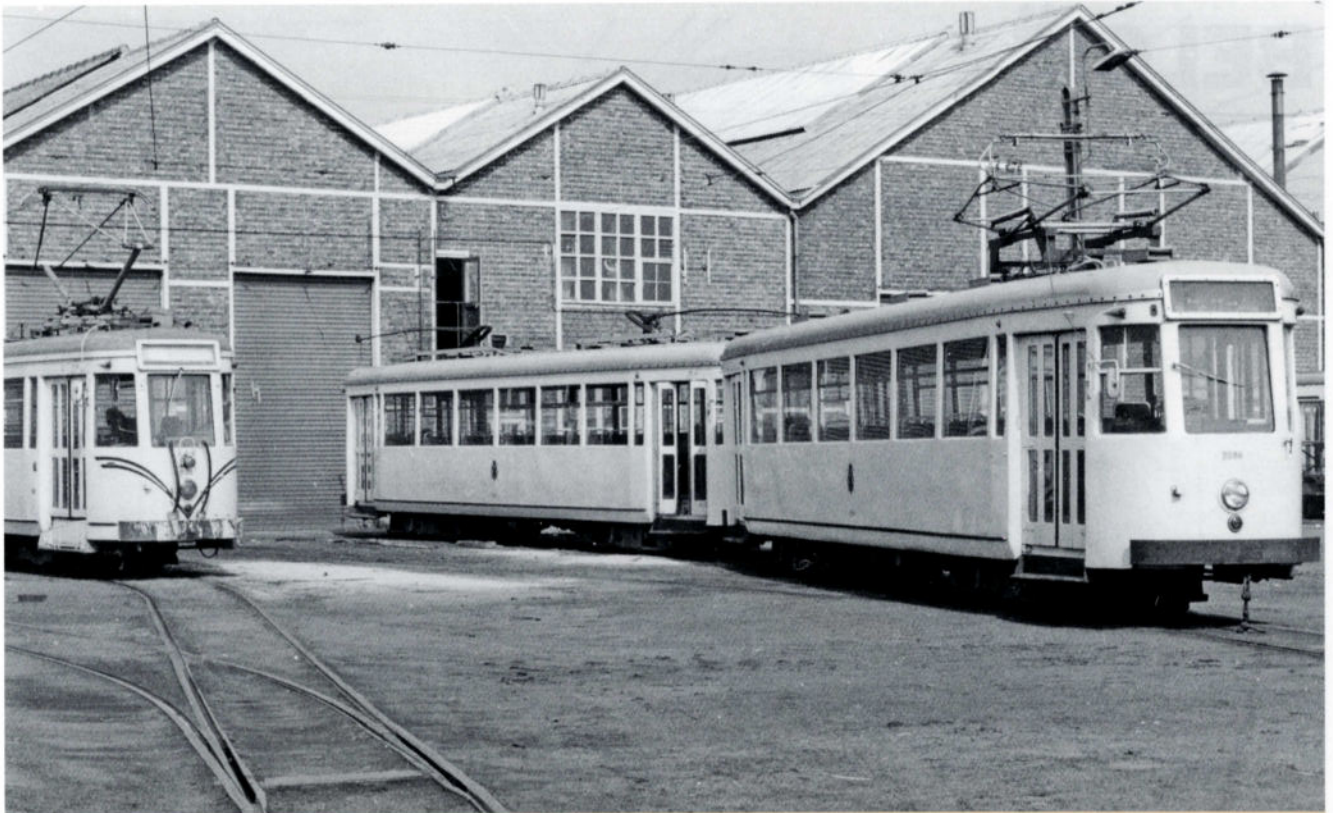
omvorming van België tot een federale staat (het zogenaamde Egmontpact). De toenmalige minister van Verkeerswezen verkoos uiteindelijk 'Vlaamse bussen' boven 'Brusselse trams', zelfs na de belofte van de MIVB om op deze lijnen uitsluitend Nederlandstalige trambestuurders in te zetten. Zo reden op 31 juli 1978 – ondanks hevig protest – voor de laatste keer 'boerentrans' op de lijnen BW, G en 'G doorstreept' (en 'W_L doorstreept'). Meteen verdween ook de trolley – in Brussel de 'flèche' genoemd – definitief uit het Brusselse stadsbeeld, samen met het opvallende sissende geluid dat op sommige baanvakken door het contact van de trolleys tegen de bovenleiding geproduceerd werd...⁽⁹⁾

GEEN NIEUWE TOEKOMST VOOR HET TYPE N

Reeds in maart 1978 was de 9273 naar Oostende verhuisd, waar hij in april 1978 het gezelschap kreeg van de 9272. Waarschijnlijk was het de bedoeling geweest om de beide

N-motorrijtuigen als extra trams in te zetten naar de Wellington-renbaan in Oostende. In werkelijkheid hebben ze aan de Kust nooit passagiersdiensten verzekerd. Nog datzelfde jaar, in 1978, werd één van de koppen van de 9272 gebruikt om het bij een ongeval zwaar beschadigde SO-motorrijtuig 9020 te herstellen. De beide N-motorrijtuigen werden eind 1980 gesloopt in de stelplaats van Knokke. De zestien overige N-motorrijtuigen werden vanaf 1 augustus 1978 afgesteld in de Heizeltunnel, waar ze al snel 'ontdekt' werden door vandalen (de 9278, 9281 en 9282 werden hier beschadigd). Om verder onheil te voorkomen werden al deze wagens in de loop van 1979 overgebracht naar de werkplaats van Jumet in Henegouwen. Hier werd de 9286 in april 1979 zowaar nog uitgerust met een pantoograaf, want er waren toen plannen om het Type N in Henegouwen als éénmanswagens in te zetten, maar na enkele proefritten zonder passagiers, meer bepaald op de lijnen 62, 65, 85 en 86, werd (opnieuw) duidelijk dat de

(9) Op het net van de Brusselse trammaatschappij MIVB kwam dit sissende geluid niet voor. Hier verdween de trolley (in de normale exploitatie) trouwens al in 1977, na de afschaffing van lijn 35.



Na de afschaffing van de lijnen BW, 'W_L doorstreept', G en 'G doorstreept', werden de zestien resterende N-motorrijtuigen afgesteld in de Heizeltunnel. Om vandalisme te voorkomen, werden zij in 1979 overgebracht naar de NMVB-werkplaats van Jumet (Charleroi), waar op 10 september 1979 twee dergelijke motorrijtuigen gefotografeerd werden. De 9286 op de voorgrond werd in april 1979 zelfs uitgerust met een pantograaf om testritten te verzekeren op het Henegouwse tramnet. Vervolgens werd hij nog enkele maanden als rangeermotorrijtuig gebruikt. Tijdens zijn laatste maanden in Brussel had hij achteruitkijkspiegels van het 'autobustype' gekregen. Hij werd in 1982 gesloopt. Uiterst links zien we het SM-motorrijtuig 9126. Foto: Ernst Plefka

N-motorrijtuigen niet geschikt waren voor het heuvelachtige tramnet in deze regio ⁽¹⁰⁾. Daarna werd de 9286 als rangeermotorrijtuig gebruikt in de werkplaats van Jumet, tot hij in 1980 buiten dienst werd gesteld. Eind 1979 werden nog onderhandelingen gevoerd met het trambedrijf van Lille (F) voor een eventuele overname van de resterende N-motorrijtuigen, maar het Franse trambedrijf kreeg in 1980 de kans om modernere motorrijtuigen over te nemen van de Vestische Strassenbahnen (D). Met uitzondering van de 9270, 9283 en 9287 werden alle overblijvende N-motorrijtuigen in 1982-83 gesloopt.

BEWAARD VOOR HET NAGESLACHT

In België bleven drie N-motorrijtuigen, waaronder de zogenaamde 'NE', bewaard voor het nageslacht, meer bepaald de 9270 (ex 10433), de 9283 (ex 10480) en de 9287 (ex 10485). De 9270 werd in 1981 afgestaan aan de toenmalige vereniging VETRAMU (beter bekend

onder de Franse benaming AMUTRA) en werd toen overgebracht naar het trammuseum van Schepdaal. Hij wacht hier nog steeds op een restauratie, maar verkeert desondanks in een vrij goede staat.

De 9283 ging in 1983 naar de vereniging ASVi en verbleef sindsdien in de stelplaats van Thuillies. In 1996 werd deze wagen eigendom van de vereniging PRO-TRAM, maar werd later weer teruggeschonken aan de ASVi. Ondertussen verbleef hij steeds in Thuillies, tot deze stelplaats in 2003 vernield werd door een brandstichter. De 9283 bleef gelukkig ongedeerd en werd datzelfde jaar overgebracht naar het nieuwe trammuseum van de ASVi in Thuin. Hij werd in 2005-07 gerestaureerd in een rijvaardige staat, met zijn oorspronkelijke nummer 10480, en verzekerde in 2007 zelfs speciale ritten op het tramnet van Charleroi, voor de gelegenheid met een pantograaf en met het nummer 10490, om een N-motorrijtuig van Leuven te imiteren.

De 9287 tenslotte kreeg in 1981-82 een opknapbeurt in de NMVB-stelplaats van Grimbergen en werd in 1982 opgenomen in het trammuseum van Woluwe, met zijn oorspronkelijke nummer 10485. Sinds 1990 is hij eigendom van de vereniging MSVB - MTUB, de uitbater van dit museum.

Wordt vervolgd.

Met dank aan de NVBS en VlaTAM, en aan Andrew Braddock, Paul De Backer, Dirk Eveleens Maarse, Ernst Plefka, Jean-Henri Renard, Pierre Roovers en Michel Van Ussel voor hun welwillende medewerking.

GERAADPLEEGDE BRONNEN:

Zie delen 1, 2 en 3, evenals:

Artikels in tijdschriften

- 'Het Stadsvervoer te Brussel' door J.H. Broers in *Op de Rails*.
- 'De lijnen van en naar Expo 58' door Jacques Cohn in *Rail-Revue*

(10) De problemen met het Type N op de hellingrijke baanvakken in Henegouwen zouden veeleer het gevolg geweest zijn van de 'plaatselijke' rijstijl. Een lid van de vereniging ASVi, die vertrouwd was met de rijstijl van het Brabantse personeel, heeft zelfs aangetoond dat deze hellingen geen problemen gaven als er op de 'Brusselse wijze' geschakeld werd.

BELGIË



↑ Begin juni 2017 werden op de HSL 2 tussen Leuven en Ans met twee gekoppelde 'Velaro D'-treinstellen (de 704 en de 705 van de DB-reeks 407) nachtelijke proefritten uitgevoerd om de stroomafname te controleren. Voorafgaand aan deze testen werden de beide treinstellen op eigen kracht van Aachen Hbf naar de TGV-werkplaats van Vorst overgebracht. De 'Velaro D'-vierspanspanningstellen zullen in de toekomst de huidige 'ICE 3M'-treinstellen vervangen op de relatie Brussel – Keulen – Frankfurt, waarbij we ter herinnering nog even vermelden dat deze laatste niet met twee in treinschakeling mogen rijden op het net van Infrabel.

De treinstellen 704 en 705 in het station van Luik-Guillemins tijdens hun overbrenging naar Vorst, op 3 juni 2017. Foto: Jeremy Pierry.

↓ Eindelijk komt er schot in de homologatie van de reeks 18 voor het buitenland: op 1 juni 2017 heeft een testtrein, samengesteld uit drie I11-rijtuigen met aan weerszijden de 1855 en de 1836, twee heen- en terugritten uitgevoerd tussen Welkenraedt en Aachen Hbf (D), in het kader van de homologatie van de reeks 18 voor dit grensbaanvak, dat trouwens uitgerust is met een 3 kV-bovenleiding en waarop momenteel enkel de reeks 27 de (zeldzame) speciale reizigerstreinen tot Aachen Hbf mag verzekeren. Tot nu toe is de reeks 18 nog steeds op geen enkel buitenlands net toegelaten!

Op 1 juni 2017 komt de testtrein (met de 1855 aan kop) vanuit Welkenraedt aan in Aachen Hbf. Links zien we het hellend vlak van Aken, met de spoorlijn naar België. Foto: Jeremy Pierry.





← Dankzij het succes tijdens de voorgaande jaren (zie SJ 212, blz. 63), was de festivaltrein (of 'Party Train') deze zomer opnieuw van de partij. De trein was samengesteld uit acht M4-rijtuig, met in het midden van het rijtuigstel het bar-discorijtuig SR3 nr. 17.903 en het I10 'Resto'-rijtuig 16.008 waarin de tafels en de stoelen verwijderd waren. De SR 3 was volledig bestickerd met festivaltrein-motieven. Dit jaar werd de 'Party Train' voor de eerste keer ingelegd op 15 juni 2017, meer bepaald tussen Antwerpen-Centraal en Mol voor het festival 'Graspop Metal meeting 2017'. Hetzelfde stel reed vervolgens op 28 juni 2017 tussen Oostende en Leuven voor 'Rock Werchter' en werd hierbij omkaderd door de 1835 en de 1842 (beide in dienst). Bellem (op lijn 50A tussen Brugge en Gent), 28 juni 2017. Foto: Noach Taillieu.



← Het bar-discorijtuig SR3 in Antwerpen-Centraal, op 15 juni 2017. Foto: Gwenaël Piérart.



↑ Voor het openluchtfestival 'Balaton Sound' in Hongarije werd op 3 juli 2017 een speciale trein ingelegd tussen Gent-Sint-Pieters en Zamardi, op de zuidelijke oever van het Balatonmeer. Deze trein was samengesteld uit dertien NMBS-rijtuigen, meer bepaald zes I6-rijtuigen tweede klas, vijf I6 Bc-ligrijtuigen en twee I10 'Resto'-rijtuigen. Tussen Gent en het station van Hegyeshalom aan de Oostenrijks-Hongaarse grens werd de tractie verzekerd door de 2841 van Lineas (ex B-Logistics), over een afstand van ongeveer 1300 km! Verderop was deze loc niet toegelaten. De 2841 werd achtereenvolgens bediend door treinbestuurders van Lineas in België, IGE in Duitsland en WLB in Oostenrijk. Net zoals bij nachtclubs werd de toegang tot het eerste 'Resto'-rijtuig (dat als barrijtuig werd gebruikt) bewaakt door een... 'buitenwipper'! Tot de terugkeer naar België op 11 juli 2017 bleef het rijtuigstel in Hongarije. De 'heenrit' passeert in Lontzen (op lijn 37 tussen Welkenraedt en de Duitse grens), op 3 juli 2017. Foto: Herman Van Esbroeck.



↑ Interieur van één van de twee 'Resto'-rijtuigen in de speciale 'Balaton Sound'-trein. Alle tafels en stoelen werden verwijderd! Foto: Wouter Janssens, 3 juli 2017.



↑ In de vroege ochtend van 11 juli 2017 viel het Thalys-stel 4345 tijdens het verzekeren van trein 9304 (Brussel-Zuid – Paris-Nord) in nood aan het begin van de HSL 1 (Lembeek – Franse grens), vanwege een probleem met een pantograaf. Het defecte stel werd door de locomotieven 5506 en 5509 'TVM' naar Brussel-Zuid gerepatriëerd, waar de onfortuinlijke passagiers op een andere Thalys konden overstappen. De 5506 en de 5509, aan kop van het defecte Thalys-stel 9304, zijn op weg naar Brussel-Zuid en verlaten de tunnel van Tubeke. Foto: Corentin Cauwelier, 11 juli 2017.

➔ Onlangs werd in La Louvière-Sud een 'Desec Tracklayer' van het merk Kirow (om spoortoestellen te plaatsen) getest op een scheluw kopspoor met een scherpe boog. In principe wordt een dergelijk toestel met een vrachtwagen zo dicht mogelijk bij de voorziene werf gebracht en wordt vervolgens met een kraan op twee klassieke draaistellen gezet en via het spoor tot de gewenste locatie verplaatst. Daar laat men de vier rupsbanden zakken, waarna het toestel zichzelf kan opheffen met behulp van zijn hydraulische vijzels, zodat de draaistellen verwijderd kunnen worden. De tracklayer kan zich daarna autonoom verplaatsen tot over de wagens met de nieuwe spoorsegmenten, om deze segmenten vervolgens op hun voorziene locatie te plaatsen. La Louvière-Sud, 13 juli 2017. Foto: Jean-Michel Jeannin.





De CFL wenst vanaf december 2017 bepaalde reizigerstreinen vanaf het grensstation van Gouvy te verlengen tot Vielsalm. Wanneer de 3 kV-voeding op lijn 162 vervangen wordt door 25 kV, wenst zij eveneens haar reizigerstreinen vanaf Virton te verlengen tot Libramont. Om de nodige goedkeuringen te bekomen moest het betrokken materieel ('Dosto'-dubbeldekkers) in België enkele testen ondergaan, zoals een hijstest. Twee rytuigen van dit type (waaronder een stuurstandrijtuig) werden daarom naar Gouvy overgebracht, waar zij met behulp van de hersporingstrein van Kinkempois opgetild en op lorries geplaatst werden.

↑ De 'Dosto'-rijtuigen van de CFL in Gouvy: het stuurstandrijtuig 003 wordt opgetild. Foto: Jeremy Pierry, 31 mei 2017.

↓ Van het stuurstandrijtuig 003 werd een draaistel op lorries geplaatst. Let op het hoogteverschil tussen de buffers van het stuurstandrijtuig en die van de '77'! Foto: Jeremy Pierry, 31 mei 2017.



Goederenoperatoren



↑ Eind mei 2017 werd de E186 182 van Railpool in huur genomen door DBCNL (DB Cargo Nederland), die deze loc eveneens in België gebruikt. De E186 182 werd in 2008 gebouwd door Bombardier (constructienummer 34412) en werd in 2009 verkocht aan Railpool. Sinds 2013 is deze locomotief geschikt voor Duitsland, Oostenrijk, België, Nederland, Tsjechië en Slowakije!

De E186 182, aan kop van een lege keteltrein, passeert op 6 juli 2017 in Langdorp (op lijn 35). Foto: Bart B.

↓ De operator ECR (Euro Cargo Rail, filiaal van DB Cargo) heeft de inzet van haar 'Class 77'-diesel locomotieven in België stopgezet. Al sinds de vorige winter was hun inzet in België slechts sporadisch en onlangs heeft ECR beslist om deze locs enkel nog in Duitsland en in Frankrijk te gebruiken. Eén van de laatste treinen die in België getrokken werden door een 'Class 77' van ECR was de 'Mercedestrein' tussen Aachen West en Zeebrugge. Deze trein wordt nu verzekerd door een 'Traxx' van dezelfde operator. We zien de E186 179 hier aan kop van een dergelijke trein, bij het verlaten van de tunnel van Wonck (op lijn 24 tussen Wezet en Bassenge), op 11 juni 2017. Foto: Carlo Hertogs.





Tussen de Esso-raffinaderij in de haven van Antwerpen en het brandstofdepot van Bazel worden er zware keteltreinen ingelegd voor het vervoer van petroleumproducten die bestemd zijn voor de Zwitserse interne consumptie. Sinds 3 april 2017 wordt de tractie van deze treinen, waarvan de totale last 3580 ton kan bedragen, tussen Antwerpen en Aachen West door DBCNL (DB Cargo Nederland) verzekerd, in plaats van 'Cobra' (het gemeenschappelijke productiefiliaal van B-Logistics en DB Cargo). Voor deze treinen gebruikt DBCNL evenwel twee 'Traxx'-locomotieven in treinschakeling van de operator ECR.

De E186 179 en de 186 171 van ECR, aan kop van de keteltrein 47061, zijn op weg naar Aachen West en naderen de tunnel van Wonck (op lijn 24 tussen Bassenge en Wezet), op 22 mei 2017. Foto: Carlo Hertogs.



Begin juli 2017 kwam ECR plots tot de vaststelling dat drie 'Traxx'-locomotieven die door deze operator ingezet worden vrijwel gelijktijdig een revisie moesten ondergaan... DB Cargo (het moederbedrijf van ECR) vond evenwel een oplossing. Zo verschenen de rode E186 340 van DB Cargo en de E186 182 van Railpool (die normaal ingezet wordt door DBCNL) enige tijd aan kop van de petroleumtreinen naar Zwitserland, in plaats van de gebruikelijke 'Traxx'-locomotieven van ECR. Deurne (op lijn 27A nabij Antwerpen), 7 juli 2017. Foto: Finn De Vos.





Tijdens het weekend van 17 en 18 juni 2017 werd het 'westelijke' wisselrooster van Hasselt overgenomen door de EBP-blokpost 14, waardoor de goederentreinen die normaal via Hasselt rijden gedurende het betrokken weekend tussen Aarschot en Wezet omgeleid werden via Leuven, Landen, lijn 36A (Voroux – Kinkempois) en Bressoux. Deze omleiding zal in augustus opnieuw van toepassing zijn wanneer op lijn 24 (Tongeren – Montzen) het lange brugdek van de 'Pont des Allemands' over de Maas in Wezet vervangen wordt. Een omgeleide intervormingstrein Gremberg – Antwerpen-Noord, getrokken door de 2822 en de 2823 van Lineas, overschrijdt op 17 juni 2017 het viaduct van Horloz in Tilleur (op lijn 36A). Foto: Bart B.



Sinds deze zomer rijden de autotreinen tussen de fabrieken van Kolin (Tsjechië) of Trnava (Slovakije) en de haven van Zeebrugge voortaan 's nachts. Deze treinen worden normaal getrokken door een 'Class 66' van de operator 'Captrain Belgium', maar op 1 juni 2017 moest de normaal voorziene loc wegens een defect uitzonderlijk vervangen worden door één van de NMBS-locomotieven van de reeks 77 die door Captrain gehuurd worden. Let op het uitzonderlijk grote merkbord voor het stootblok rechts op de afbeelding, wellicht omdat deze laatste moeilijk zichtbaar is in de schaduw van de brug... Antwerpen-Waaslandhaven (vertakking 'Hazop'), 1 juni 2017. Foto: Carlo Hertogs.





↑ Sinds kort rijden er treinen met Volvo-personenwagens (geladen in containers van 40 voet) tussen China en Zeebrugge (zie ons artikel hierover in dit nummer). Deze afbeelding illustreert de tweede dergelijke trein, getrokken door de 2816 van Lineas, tijdens zijn doortocht in Aarschot op 6 juni 2017. Foto: Bart B.

↓ De Duitse groep Rhenus, één van de belangrijkste logistieke dienstverleners van Europa, heeft eind 2014 de Zwitserse spoorwegoperator Crossrail AG overgenomen. Tot hiertoe was er op het terrein niets veranderd, maar begin juni 2017 verschenen er twee nieuwe 'Traxx'-locomotieven in België. Deze locs, met de nummers E186 268 en E186 269, werden de maand voordien afgeleverd aan RRL (Rhenus Rail Logistics GmbH). De afgebeelde E186 269 is op weg naar Aachen West, met een containertrain van MSC, en passeert hier in Langdorp (lijn 35), op 4 juli 2017. Foto: Bart B.





↑ Om haar tractiepark te versterken, huurt Railtraxx sinds 15 juni 2017 de diesellocc DE 683. Deze loc is eigendom van de verhuurder 'Beacon Rail Limited' en was in 2006 al in Nederland te zien voor het uitvoeren van ETCS-proefritten. Langdorp (lijn 35), 1 juli 2017. Foto: Bart B.

↓ Op het Belgische net wordt het aantal treinen dat door 'DB Cargo NL' verzekerd wordt alsmäär groter, waardoor de locomotieven van deze operator nu ook op andere locaties te zien zijn. Zo is de komst van de 'Vlaamse Reuzen' (zoals de reeks 6500 van deze operator genoemd wordt) in de bundel 'Kalishoek' van de Waaslandhaven (het Antwerpse havengedeelte op de linkeroever) zeer uitzonderlijk. En al even uitzonderlijk is het feit dat de twee afgebeelde locomotieven (de 6516 en de 6511) hun wagens niet in de bundel 'Zuid' achterlieten, zoals gebruikelijk, maar rechtstreeks naar hun eindbestemming brachten. Foto: Carlo Hertogs, 4 juli 2017.





De autotrafiek van Dacia tussen de fabriek in Roemenië en België werd onlangs gereorganiseerd, waarbij het distributiecentrum van Tongeren niet meer ingeschakeld wordt. Voortaan worden deze treinen (vanaf Aachen West verzekerd door de operator Rurtalbahn) na hun aankomst in Zeebrugge gesplitst. Een deel van de personenwagens wordt van hieruit per schip geëxporteerd. De overige zijn bestemd voor de Benelux-markt en worden voor hun verdere afhandeling overgebracht naar de GEFCO-vestiging in Ghislenghien (aan het einde van lijn 287). Tijdens het afladen van de personenwagens in Ghislenghien, wordt de loc (een 'Class 66' ingezet door de Rurtalbahn) meestal uitgeweken in het station van Ath. De lege trein 65701 met bestemming Zeebrugge keert terug vanuit Ghislenghien via de industriële lijn 287 en nadert het station van Ath, op 15 juni 2017. Foto: Corentin Cauwelier.



Sinds april 2017 doet Infrabel een beroep op Railtraxx om nieuwe spoorstaven te vervoeren tussen Aachen-West en Schaarbeek. Deze spoorstaven worden gefabriceerd door de Oostenrijkse firma 'Voest Alpine' en worden vervoerd op platte wagens van het type 'Rns'.

De 266 031 van Railtraxx, aan kop van een lading nieuwe spoorstaven die bestemd zijn voor de infrastructuurwerkplaats van Haren, passeert op 15 mei 2017 in Langdorp (lijn 35). Foto: Bart B.





↑ Officieel heeft Europorte op 1 april 2017 een eerste trein met chemische producten verzekerd tussen Bully (F) en Tessenderlo, en is hierdoor – naast Captrain en Lineas – de derde operator die dit jaar op lijn 17 (Diest – Tessenderlo) te zien was.

De 4001 van Europorte, aan kop van 16 ketelwagens, is op weg naar Tessenderlo en doorkruist hier het station van Aarschot, op 23 juni 2017. Foto: Bart B.

↓ Op 22 mei 2017 werd de (lege) kopertrein uit Olen, met bestemming Aachen West, getrokken door een G2000 (de 500 1752, alias V 203) van de operator Rurtalbahn, dankzij het feit dat deze trein een reisweg volgde die nog niet voorzien was van het ETCS-veiligheidssysteem. Sinds begin 2017 moeten alle tractievoertuigen die in België ingezet worden immers uitgerust zijn met een ETCS- of een 'TBL 1+'-installatie, indien zij een traject volgen dat volledig of gedeeltelijk met het ETCS-systeem beveiligd wordt. De 'G2000'-locomotieven, gebouwd door Vossloh, hebben noch het ene, noch het andere systeem aan boord, waardoor zij gaandeweg verdwijnen op het Belgische net. Lijn 34 tussen Alt-Hoeselt en 's Herenelderen, 22 mei 2017. Foto: Carlo Hertogs.





↑ Daar de meeste locomotieven van het type G2000, gebouwd door Vossloh, niet uitgerust zijn met het ETCS- of het 'TBL 1+'-veiligheidssysteem, worden dergelijke locomotieven – met uitzondering van die van de operator Rurtalbahn – niet meer ingezet in België. Zo heeft RRF (Rotterdam Rail Feeding) haar G2000 vervangen door de mooie 266 040 (een 'Class 66') aan kop van de 'Bertschi'-treinen tussen de Combinant-terminal in Antwerpen en de 'Dow Chemicals'-fabriek in Sluiskil (NL Zeeuws-Vlaanderen). Trein 41601, komende van Sluiskil, heeft in het laatste zonlicht de vertakking 'Koestraat' bereikt (op de linkeroever van de Antwerpse haven). Foto: Carlo Hertogs, 13 juni 2017.

↓ De operator 'HSL Polska', die bijna dagelijks zware keteltreinen verzekert tussen de haven van Antwerpen en Aachen West, verzorgt ook wekelijks de tractie van een keteltrein tussen Zeebrugge en Aachen West. Deze trein rijdt op vrijdag richting Duitsland en keert op maandag terug naar België.

De 653-07 (alias 266 117), aan kop van trein 63413, verlaat de fabriek van ADM. Dit bedrijf voor voedingsproducten ligt naast de bundel 'Rhodesië' vanwaar vroeger ertstreinen naar de Belgische en de Luxemburgse staalbekkens vertrokken... Foto: Carlo Hertogs, 13 juli 2017.





↑ De werken om in Verviers-Central de dakplaat van de 'tunnel de la Chic-Chac' te verhogen zijn inmiddels beëindigd. Deze tunnel ligt aan de uitrit van het station, kant 'Welkenraedt'. Ook de perrons van de sporen 1 tot 4 werden gerenoveerd. Enkel op het perron van spoor 5 zijn de werken nog aan de gang. De gerenoveerde perrons kregen paraplu-schuldaken van ongelijke lengte. Zo kunnen de reizigers op het linkse perron (vanwaar de treinen naar Luik vertrekken) zich ook bij regenweer over een grote afstand verspreiden, wat echter niet het geval is voor het rechtse perron (waar de treinen uit Luik aankomen). Bij hevige regen kunnen de reizigers die hier moeten uitstappen dus best plaatsnemen in... de eerste twee rijtuigen! Foto: Jean Lechat, 11 juli 2017.

↓ De werken voor de omlegging van de N5-autoweg nabij Couvin naderen de overweg van Frasnes-lez-Couvin, op de enkelsporige lijn 134 (Mariembourg – Couvin). Deze overweg is ongetwijfeld een 'black spot' op het spoorwegnet van Infrabel. Het is immers één van de weinige kruisingen tussen een vierbaansweg en een spoorlijn met reizigersverkeer. Deze overweg zal dan ook vervangen worden door een autotunnel met vier rijstroken. Om deze werken uit te voeren zal één van de beide rijbanen afgesloten worden en zal het wegverkeer in de beide richtingen via de andere rijbaan verlopen. Een trein komende van Mariembourg, samengesteld uit twee motorwagens van de reeks 41 (met de 4110 aan kop), overschrijdt de overweg van Frasnes-lez-Couvin, waarvan één van de beide rijbanen binnenkort aangepast wordt voor tweerichtingsverkeer. Foto: Jean Henri Renard, 18 juli 2017.



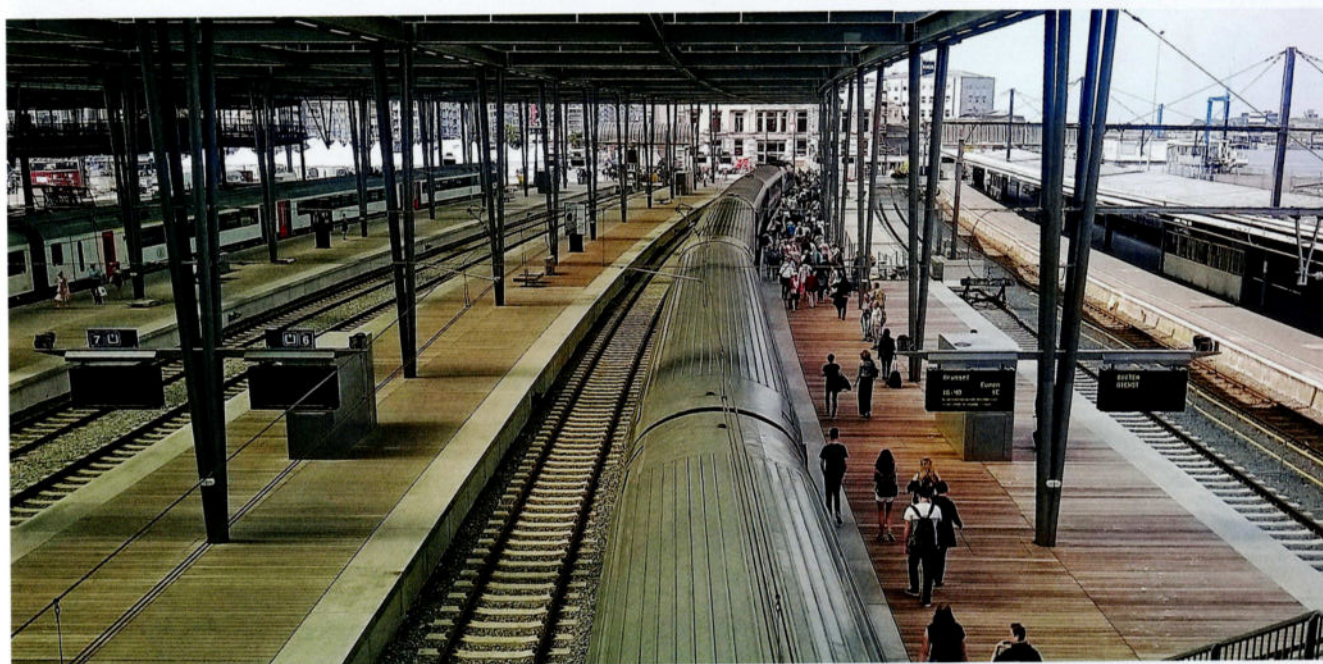


In het kader van de renovatiewerken op lijn 162 (Namen – Aarlen – Luxemburgse grens) werd de overweg van Naninne (tussen Namen en Ciney) onlangs vervangen door een brug over de sporen en een onderdoorgang voor de voetgangers. De resterende werken voor de vernieuwing van de sporen en de bovenleiding vergen een dienst op enkelspoor via het spoor 'B' (normale rijrichting Aarlen > Namen), waarbij de L-treinen tijdens de piekuren vervangen worden door autobussen.

Op deze foto, genomen vanop de nieuwe brug in Naninne, zien we de IC-trein 2136 naar Namen en Brussel, samengesteld uit de motorstellen 503 en 507, die op het spoor 'B' naast een bovenleidingstrein passeert. Deze laatste is actief op het spoor 'A' en wordt getrokken door de 7844 van Infrabel. Foto: Marc Grieten, 30 juni 2017.



In het station van Oostende worden de perrons volledig vernieuwd. Op deze foto, genomen vanop de voetgangersbrug naar het nieuwe parkeergebouw (met drie verdiepingen, naast het perron van spoor 10), zien we de inmiddels gerenoveerde sporen 4 tot 10. De perrons van deze sporen kregen een houten vloer en worden overdekt door een kleurrijke luifel. Uiterst rechts (kant 'havendok') zijn de sporen 1 tot 3 nog niet overdekt. De IC-trein 536 Eupen – Oostende heeft zonet zijn eindbestemming bereikt. Foto: Jean-Pierre Boore, 22 mei 2017.



Historisch erfgoed



In de voormalige museumloods van Leuven, die vanaf 2013 ontruimd werd, verbleef tot voor kort het Benelux-tweewagenstel 902 van de NMBS (ex 220 902, gebouwd in 1957), dat als enige van de oorspronkelijke 12 Benelux-motorstellen (reeksen 901 tot 904 van de NMBS en 1201 tot 1208 van de NS) bewaard is gebleven. In 2013 werd dit motorstel afgestaan aan de Nederlandse vereniging 'Stichting Hondekop', maar er waren vier jaar onderhandelingen nodig vooraleer de 902 naar Roosendaal kon vertrekken. De 'Stichting Hondekop' is inmiddels al druk in de weer om dit motorstel in een rijvaardige staat te restaureren.



Op 14 juli 2017 staat de 6603 van Captrain nabij de voormalige museumloods van Leuven klaar om het Benelux-motorstel 902 van de NMBS, waarvan de beide rijtuigen andersom gekoppeld werden (met behulp van hun automatische koppeling), naar Roosendaal over te brengen. Foto: Finn De Vos.



Detailopname van het Benelux-motorstel 902 van de NMBS tijdens de doorrit in Aarschot, op 14 juli 2017. Dit motorstel werd in 1987 buiten dienst gesteld en stond daarna jarenlang in openlucht zonder enige bescherming. Desondanks ziet dit stel er nog tamelijk goed uit. Foto: Carlo Hertogs.



NEDERLAND



↑ Vanwege de verwachte toeloop voor de aankomst van de Ronde van Frankrijk in Luik op 2 juli 2017, werden de L-treinen tussen Luik-Guillemins en Maastricht (en omgekeerd) versterkt met een niet-gerenoveerd 'Break'-motorstel. De gerenoveerde 'Break'-motorstellen zijn immers niet toegelaten op het Nederlandse spoorwegnet. Door de grotere lengte van deze treinen werd het station van Eijsden die dag door autobussen bediend (vanuit Maastricht Randwyck), daar het enige perron in dit station (tussen de beide hoofdsporen) te kort is voor degelijke samenstellingen!

De IC-trein 5366 Luik-Guillemins - Maastricht, samengesteld uit de 'Break'-motorstellen 403 en 409, bedient het station van Maastricht Randwyck, op 2 juli 2017. Rechts zien we een 'Flirt 3'-motorstel (gebouwd door Stadler) van de privéoperator Arriva, dat klaarstaat om een stoptrein van de relatie 'S2' Maastricht Randwyck - Roermond te verzekeren. Foto: Bertrand Montjobaques.

↓ Door een verkeerde rangering in Vorst-Rijtuigen tijdens de vroege ochtend van 1 juni 2017, was er die dag in de IC-trein 9215 Brussel-Zuid - Amsterdam CS (normaal samengesteld uit een locomotief van de reeks 28 en zeven NMBS-rijtuigen) ook een I11-stuurstandrijtuig opgenomen, net achter de locomotief! Na het aan perron komen in Brussel-Zuid werd dit rijtuig afgesloten voor de reizigers en reed vervolgens mee tot Amsterdam CS, om daarna terug te keren naar Brussel-Zuid, aan staart van de 'Benelux'-trein 9236. Dit incident had trouwens geen gevolgen, daar de I11-rijtuigen aan het RIC-reglement beantwoorden en dus toegelaten zijn in internationaal verkeer...

De IC-trein 9236 Amsterdam CS - Brussel-Zuid op 1 juni 2017, tijdens de voorziene halte in Rotterdam CS, met aan staart een ...I11-stuurstandrijtuig! Foto: Sander Broerse.



LUXEMBURG



↑ Vanwege een gekantelde spoorwegkraan op een werf voor de vervanging van de wissels in het station van Goebelsmühle (op de 'ligne du Nord' van de CFL), is er sinds 4 juni 2017 – en wellicht tot oktober 2017 – maar één spoor berijdbaar in dit station. De typische 'gemengde' goederentreinen voor het vervoer van gas en steenkool tussen Wezet en Hagondange, verzekerd door CFL Cargo, werden in de aangegeven richting soms omgeleid via Aarlen en Athus. De beide CFL-locomotieven van de reeks 3000 werden in Luxembourg-Triage vervangen door een dieselloco voor de verdere rit tot Bettembourg (en omgekeerd). Zo was zelfs de 1818 van CFL-Cargo op 16 juni 2017 aan kop van een dergelijke trein te zien tussen Bettembourg en Luxembourg-Triage. De volgende dag botste deze loc echter tegen een graafmachine. Dit ongeval gebeurde tijdens het uitvoeren van stabiliteitsproeven na de voltooiing van de nieuwe onderdoorgangen in de stations van Sandweiler-Contern en Cents-Hamm. De 1818 werd hierbij licht beschadigd, maar zal waarschijnlijk niet meer hersteld worden...

De 1818 van CFL Cargo, aan kop van de trein 48950, rijdt op 16 juni 2017 in de richting van Luxembourg-Triage en is zonet in het station van Berchem gepasseerd. Foto: Mike Wohl.

↓ Op één maand tijd heeft CFL Cargo de nodige huurcontracten afgesloten voor drie 'nieuwe' diesellocomotieven, waaronder een G1000 BB met het nummer 1104 en een G1206 BB met het nummer 1501. Deze beide locomotieven werden vroeger al door CFL Cargo ingezet. De derde loc is een G1206 die door de Duitse firma Spitzke gebruikt werd, meer bepaald de G1206-SP-021. Deze loc was al van 2004 tot 2011 in Luxemburg aanwezig voor het verzekeren van werftreinen en is reeds uitgerust met het Luxemburgse 'Mémor 2+'-veiligheidssysteem. De G1206-021 van CFL Cargo (nog in de livree van de firma Spitzke Logistics) verzekert op 11 juli 2017 een rangering in het station van Bettembourg. Foto: Mike Wohl.





Ver van huis! Op 25 mei 2017 (Hemelvaartsdag) nam de stoomlocomotief 5519 deel aan het afscheid van de 'Spes-sartrampe' in Beieren (D). Deze steile helling van 19 promille, die vooral bekend was omwille van de veelvuldige inzet van opdruklocomotieven, werd immers op 15 juni 2017 definitief gesloten voor het treinverkeer en vervangen door een nieuwe tunnel.

De Luxemburgse stoomloc 5519 passeert met een stam historische Duitse rijtuigen ter hoogte van het dorpje Laufach. De trein wordt achteraan opgeduwd door de dieselloc 218 460. Op de voorgrond zien we de sporen naar de nieuwe tunnel. Foto: Yves Gillander



Wegens technische problemen met haar nieuwe machine voor de herprofilering van de wielbanden, werden de spoorvoertuigen van de CFL voor een dergelijke behandeling tijdelijk naar Duitsland of naar Frankrijk gestuurd, meer bepaald naar Düsseldorf ('Kiss'-motorstellen reeks 2300, locomotieven reeks 4000 en 'Dosto'-dubbeldeks-rijtuigen) en naar Thionville (motorstellen reeksen 2000 en 2200). Daar de motorstellen van de reeks 2000 niet uitgerust zijn met het Franse veiligheidssysteem KVB, moesten zij tussen Luxembourg-Triage en Thionville getrokken worden door een '1580' (G1206) van CFL-Cargo. Het motorstel 2017 van de CFL, getrokken door de 1583 van CFL-Cargo, komt op 24 mei 2017 aan in Thionville. Foto: Mike Wohl.



TRAMS

Antwerpen



↑ Sinds het begin van deze zomer staat vooral het Antwerpse tramnet in de belangstelling. Zo werd lijn 6 op 3 juni 2017 in het noorden van de stad via de Noorderlaan verlengd tot het nieuwe eindpunt 'P+R Luchtbal', nabij de Havanastraat. Dit baanvak wordt trouwens nog steeds bediend door meerdere autobuslijnen, maar deze zullen in de toekomst beperkt worden tot een nieuw autobusstation aan het eindpunt van lijn 6, met een snelle en gemakkelijke overstap tussen tram en bus.

Op 9 juni 2017 pauzeert de 'Hermelijn' 7231 aan het nieuwe eindpunt 'P+R Luchtbal', te midden van de werf voor de aanleg van een nieuw autobusstation. Foto: Marc Grieten.





↑ Op het baanvak Astridplein – Schoonselhof werd lijn 24 op 3 juni 2017 vervangen door lijn 10 (zie eveneens SJ 217). Sindsdien verbindt lijn 10 Wijnegem met 'P+R Schoonselhof' en rijdt samen met lijn 8 door de tunnel van de Zuid-Oostas. In Deurne wordt lijn 10 trouwens door wegenwerken nog steeds omgeleid via het traject van lijn 8, tot nader bericht.

Op 9 juni 2017 verzekeren de PCC's 7114 en 7140 een dienst op lijn 10 naar Wijnegem en passeren hier ter hoogte van het Stadspark, om vervolgens via de nieuwe toegangshelling in de Frankrijklei de tunnel in te duiken richting 'Opera'. Foto: Marc Grieten.

← Op de openingsdag van de verlenging van lijn 6 werd met het Standaardmotorrijtuig 9994 (ex NMVB) een pendeldienst verzekerd op het 2,2 km lange nieuwe baanvak op de Noorderlaan, meer bepaald tussen de stelplaats 'Punt aan de Lijn' en het eindpunt 'P+R Luchtbal'. Als aandenken aan de buurttrams van weleer die ooit op deze belangrijke invalsweg ten noorden van Antwerpen passeerden, reed dit motorrijtuig met een film van de lijn 70 doorstreept (Rooseveltplaats – Ekeren). Lijn 72 (Rooseveltplaats – Kapellen) was de laatste NMVB-tramlijn die tot en met 2 april 1966 op deze plaats te zien was. Foto: Alain Janmart, 3 juni 2017.



↑ Eveneens op 3 juni 2017 werd de ondergrondse Zuid-Oostas vanaf het station 'Astrid' verlengd tot de nieuwe toegangshelling in de Frankrijklei, via het niveau -3 van het station 'Opera' dat evenwel nog niet toegankelijk is voor de reizigers (zie SJ 216 en 217). Sindsdien passeren er bovengronds geen trams meer vóór het operagebouw, in afwachting van de heraanleg van de Frankrijklei (in het kader van het project 'Noorderlijn'). Op de Leien werden de lijnen 12 en 24 vervangen door de lijnen 8 en 10. Lijn 8 vormt nu een 9,3 km lange verbinding tussen 'P+R Wommelgem' en 'Zuidstation', via de Bolivarplaats. Op 9 juni 2017 bereiken de PCC's 7068 en 7159 van lijn 8 hun eindpunt 'Zuidstation'. Deze locatie wordt momenteel aangepast om eveneens als eindpunt te dienen voor de streekbussen uit de zuidelijke regio, met overstap op de trams. Foto: Marc Grieten.



← Ook lijn 12 werd op 3 juni 2017 aangepast. Deze lijn komt nog steeds van het Sportpaleis, maar rijdt nu vanaf de Franklin Rooseveltplaats naar de Melkmarkt, via het traject van de lijnen 11 en 24. Lijn 12 heeft sindsdien een lengte van amper 4,2 km en is in feite een bovengrondse aanvullingslijn geworden, net zoals de lijnen 11 en 24. Op 4 juni 2017 verzekeren de PCC's 7063 en 7162 een dienst op de 'nieuwe' lijn 12 en passeren hier in de Koepoortstraat, in het historische centrum van Antwerpen. Foto: Alain Janmart.

Gent

↓ Na bijna zes jaar wegenwerken werd de Oost-Westas doorheen het centrum van Gent op 21 mei 2017 opnieuw geopend voor het tramverkeer. Diezelfde dag werden de lijnen 21 en 22 weer vervangen door lijn 2, zoals trouwens tot in 1972 het geval was. Sindsdien bestaat het Gentse tramnet uit drie (lange) lijnen. Door de komst van nieuwe 'Flexity Outlook'-motorrijtuigen worden de gemoderniseerde PCC's gaandeweg als reservematerieel afgesteld op de korte antenne naar Gentbrugge DC (van de voormalige lijn 22), in afwachting van de bouw van een nieuw stelplaatscomplex...

De 'Hermelijn' 6334, in dienst op de nieuwe lijn 2 'Zwijnaarde - Melle Leeuw', verlaat op 28 juni 2017 het vernieuwde baanvak op de Brabantdam om lijn 4 te vervoegen ter hoogte van het Lippensplein. Foto: Marc Grieten.



Brussel



Naar aanleiding van de traditionele zomerwerken werd lijn 19, net zoals vorig jaar, opnieuw onderbroken ter hoogte van het station 'Simonis', deze keer om de sporen en de wissels te plaatsen van het toekomstige ondergrondse eindpunt van lijn 9, waarvan het eerste baanvak tussen 'Simonis' en het kruispunt van de Dikke Beuklaan (Hoog-Jette) in 2018 geopend wordt. Sinds 6 juni 2017 wordt het station 'Simonis' voorlopig niet meer bediend door de trams van lijn 19. Zij worden immers beperkt tot net vóór de beide toegangshellingen van de tunnel, meer bepaald tot de halte 'Besme' in Koekelberg voor de trams van en naar Groot-Bijgaarden en tot een nieuwe wisselverbinding in de Jetselaan (die reeds in 2016 geplaatst werd) voor de trams van en naar 'De Wand'. Van 3 juli tot 1 september 2017 rijden de trams op dit laatste traject echter vanaf het kerkhof van Jette niet meer richting Jetselaan, maar via lijn 51 tot 'Belgica' (en omgekeerd), om in de Jetselaan de wissels van de toekomstige vertakking tussen de lijnen 9 en 19 te kunnen plaatsen, ter hoogte van de halte 'Spiegel'.

Op 7 juni 2017 wacht de 3042 van lijn 19 aan het voorlopige eindpunt in de Jetselaan op het vertrek voor zijn volgende rit naar 'De Wand'. Dit tijdelijke eindpunt bevindt zich net vóór de toegangshelling naar het station 'Simonis'. Het niet gebruikte spoor wordt ingenomen door spooormaterieel van de aannemer. De wisselverbinding tussen de beide sporen bevindt zich achter de fotograaf. Foto: Marc Grieten.



Een andere grote zomerwerf werd op 2 juli 2017 in Ukkel opgestart om de sporen te vervangen op het kruispunt van de Globe (lijnen 4, 51 en 97) en op het baanvak tot net vóór de Georges Marlowsquare. Er wordt ook een nieuwe dubbelsporige verbindingsoog aangelegd tussen de Alsebergsesteenweg (kant 'Ukkel-Kalevoet') en de Brugmannlaan, om het zuidelijke baanvak van lijn 51 via het traject van lijn 4 te kunnen bedienen wanneer het station 'Albert' verbouwd zal worden in het kader van de toekomstige 'Noord-Zuid'-metrolijn.

De 7916 van lijn 51 pauzeert op 4 juli 2017 aan het tijdelijke eindpunt 'Globe' op de Alsebergsesteenweg, waar net vóór de werf een tijdelijk perron geplaatst werd. Het eindpunt wordt bereikt via een geasfalteerde oplegwissel. Foto: Marc Grieten.



↑ De zomerwerf met de meeste gevolgen voor het tramverkeer is ongetwijfeld de vervanging van de 'grand union'-spoorkruising op het kruispunt van de Adolphe Buyllaan, de Renbaanlaan en de Generaal Jacqueslaan in Elsene. Deze werken zijn gepland van 3 juni tot 17 september 2017 en hebben een impact op de tramlijnen 7, 25 en 94, op de belangrijke autobuslijn 71 en op de toegang tot de nabijgelegen stelplaats van Elsene (aan de Renbaanlaan).

Een opmerkelijke foto, genomen op 5 juni 2017: na het wegnemen van de bovenleiding en het opbreken van de sporen aan het begin van de Adolphe Buyllaan (rechts op de foto), werd begonnen met het verwijderen van de wegbedekking in de Generaal Jacqueslaan. Foto: Marc Grieten.

↓ Een gelijkaardige afbeelding van dezelfde werf, maar ongeveer 20 dagen later: de nieuwe sporen en spoor-toestellen zijn reeds geplaatst, na een sanering van de bedding en de plaatsing van een anti-trillingmat. Boven deze mat werd vervolgens een 'zwevende' betonplaat aangelegd. Een perfecte afstelling van de 'opgehangen' sporen is noodzakelijk vooraleer een dergelijke betonplaat gegoten kan worden. Deze methode beperkt het geluid en de trillingen die door de trams veroorzaakt worden, vooral bij het overschrijden van de puntstukken van de wissels. Foto: Marc Grieten, 26 juni 2017.





↑ De tweede toegang tot de 'Marconi'-stelplaats van de MIVB werd op 2 juni 2017 in dienst gesteld, net op tijd om het tijdelijke capaciteitstekort in de stelplaats van Elsene op te vangen, veroorzaakt door de spoorwerken op het nabijgelegen kruispunt van de Renbaanlaan en de Generaal Jacqueslaan. De nieuwe toegangslijn ligt volledig op eigen bedding, tussen de toekomstige groene wandeling en het duikcentrum 'Nemo 33' in Ukkel, en is aangesloten op de sporen van lijn 4 in de Stallestraat, recht tegenover het eindpunt 'Parking Stalle'.

De 4019 verlaat op 18 juni 2017 de 'Marconi'-stelplaats via de nieuwe toegangslijn en zal daarna lijn 4 volgen tot 'Vanderkindere', om van daaruit zijn dienst aan te vatten op lijn 3. Foto: Marc Grieten.

↓ Na een afwezigheid van twee jaar, veroorzaakt door spoorvernieuwingswerken en vervolgens door de vernieuwing van de dakplaat van de Montgomery-autotunnel, rijden er elke zondagmiddag (van begin april tot begin oktober) opnieuw historische tweerichtingstrams tussen het trammuseum van Woluwe en het kopeindpunt in de IJzerlaan, naast het Jubelpark.

Op 25 juni 2017 pauzeert het motorrijtuig 346 - één van de parels van het 'Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel' - vóór de esplanade van het Jubelpark. Dit motorrijtuig uit 1903 werd gebouwd voor de 'Société Générale des Chemins de Fer Economiques', beter bekend als de 'chocolatten tram'. Foto: Marc Grieten.



TERUGBLIK 1992

DOOR: MAX DELIE

Door een zwaar ongeval 25 jaar geleden te Hatrival op de lijn 162 Namen – Luxemburg, werd het spoorverkeer op deze belangrijke spoorverbinding meerdere dagen onderbroken in de loop van de maand mei 1992.

Het binnenlandse spoorverkeer tussen Jemelle en Libramont werd vervangen door pendel-

bussen. Het internationale treinverkeer werd tussen Namen en Libramont omgeleid over de Athus-Meuse lijn via Dinant en Bertrix. Voor korte tijd waren op de Athus-Meuse lijn nooit voorheen geziene treinsamenstellingen te zien.

De elektrische locomotieven die normaal deze treinen zouden slepen werden tijdens de omleidingperiode zelden meegesleept. In Bertrix konden deze tijdens het verplichte kop maken gemakkelijk achtergelaten worden.



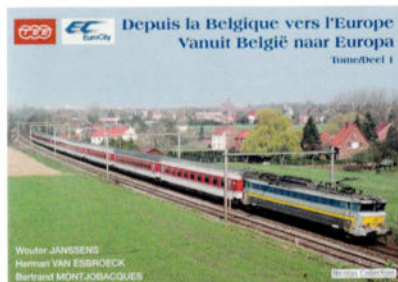
De "Grand Ducal" uitzonderlijk gesleept door de 5303, doorkruist het station van Graide op 11 mei 1992. Foto: Max Delie.



Voor het slepen van de zware "Edelweiss" trein 296, werden de 5303 en 5320 in treinschakeling ingezet. Op weg van Bertrix naar Dinant dondert de trein over het viaduct van Thanville op 16 mei 1992. Foto: Max Delie.

NIEUWE UITGAVEN NICOLAS COLLECTION

TEE/EC vanuit België naar Europa, BN/ACEC Reeks 27 en Types 260&261/Reeksen 80&81 zijn de drie nieuwe fotoboeken in de Nicolas Collection, Uitgeverij Transnico International Editions. Alle boeken in de Nicolas Collection zijn tweetalig en hebben een zachte kft en liggend formaat 29 x 21 cm



CODE REEKS TEE: TEE/IC vanuit België naar Europa, deel 1, door Wouter Janssens, Herman Van Esbroeck en Bertrand Montjobacques, 144 pagina's

Lezersprijs: € 35,60

(€ 27,90 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)

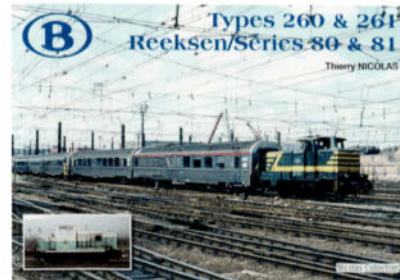


CODE REEKS 27:

BN/ACEC Reeks 27, door Thierry Nicolas, 144 pagina's

Lezersprijs: € 35,60

(€ 27,90 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE REEKS 80:

Types 260&261 – Reeksen 80 & 81, door Thierry Nicolas, 96 pagina's

Lezersprijs: € 30,20

(€ 22,50 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)

NOG VERKRIJGBARE UITGAVEN



CODE REEKS 90 :

Types 230.0 & 230.1 & 232 – Reeksen 90-91-92-99, 192 pagina's

Lezersprijs : € 39,20

(€31,50 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE REEKS 13 :

GEC-Alsthom Reeks 13, 176 pagina's

Lezersprijs : € 38,30

(€30,6 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE 'TRAXX 28-29':

Reeksen TRAXX 28-29, 160 pagina's

Lezersprijs: € 35,60

(€ 27,90 + € 7,70 verzendkosten Bpack Secur)



CODE REEKS 83 :

Types 253-250-252 - Reeksen 83-84-85, 208 pagina's **Lezersprijs : € 40,10**

(€ 32,40 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE REEKS 21:

BN Reeks 21, 128 pagina's

Lezersprijs : € 33,80

(€ 26,10 + € 7,70 verzendingskosten Bpack Secur)



CODE 'REEKS 12'

Reeks 12, 96 pagina's

Lezersprijs: € 30,20

(€ 22,50 + € 7,70 verzendkosten Bpack Secur)

Modelspoormagazine biedt zijn lezers **10% korting** (reeds verrekend in de prijs)

Actie enkel geldig in België - Levering binnen de vier weken na betaling met verzekerde verzending Bpack Secur - Zolang de voorraad strekt

HOE BESTELLEN?

Schrijf het verschuldigde bedrag over op rekening IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

Op naam van: Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle

Vergeet niet in de mededeling de codes van het/de bestelde boek(en) te vermelden alsook uw volledig adres.

Voor meer info zie www.modelspoormagazine.be

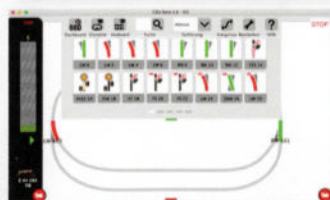
Central Station 3

Central Station 3 Plus

märklin
digital



60226 Central Station 3
60216 Central Station 3 Plus



Central Station 3 biedt als multiprotocolregelapparaat, met het moderne kleuren-touchscreen met hoge resolutie, 2 rijregelaars en geïntegreerd centraal nabootsingsregelpaneel, de mogelijkheid voor eenvoudig en comfortabel aansturen van de locomotieven en de hele installatie. Bij locomotieven kunnen tot 32 functies worden geschakeld, bij accessoire-artikelen zijn tot 320 Motorola- resp. 2048 DCC-magneetgestuurde artikelen mogelijk.

Ook beschikt Central Station 3 over 2 ingebouwde lockaartlezers (voor opslaan van locgegevens op een lockaart of voor snel oproepen van de locomotief door insteken van de lockaart), een SD-kaartlezer voor uitbreiding van het geheugen en een geïntegreerde luidspreker voor afspelen van modelspoorbaangeluiden. Voor de voeding van de installatie met rij- en schakelstroom is een krachtige booster geïntegreerd.

Central Station 3 is geschikt voor meerdere apparaten, dat wil zeggen dat met de optionele kabel (60123) extra Central Stations 3 plus (60216) samen in een installatie kunnen worden gebruikt. Extra regelpanelen, meer lay-outs en keyboards breiden de installatie verder uit, waarbij gezamenlijke en gescheiden configuraties voor de aan te sturen installatiedelen in Central Station 3 (plus) kunnen worden gebruikt.

Modern kleuren-touchscreen met hoge resolutie!



Meer dan realiteit!

Met de nieuwe Märklin AR-app ontdekt u onze modellen helemaal opnieuw. Zo eenvoudig gaat het: De app downloaden en met de camera van de smartphone de pagina bekijken.

www.maerklin.nl