

Leuven-Metz met type 13



Sinds enkele maanden worden de goederentreinen gesleept door locomotieven type 13 tot in Metz. Een eerste balans.

Op 10 juni 2001 vertrok de eerste loc type 13 uit Leuven om goederen naar het rangeerstation van Metz-Sablon te brengen. Sindsdien leggen elke dag een dertigtal treinen het traject af via Namen (lijnen 139, 161 en 162) of via Kinkempois en Gouvy (lijnen 36, 43 en 42).

Momenteel rijden er 28 locomotieven – Belgische type 13 en Luxemburgse type 3000 – op de as Leuven-Metz. Deze treinen volgen het traject Antwerpen-Novara heen en terug en transporteren vooral containers en opleggers. Het zijn Eurailcargo-, Interdelta- en Belvetictreinen en complete treinen met petroleumproducten. De serie 13 van de NMBS en de serie 3000 van de CFL worden bemand door treinbestuurders van de depots Leuven, Ronet, Aarlen, Luxemburg en Thionville.

Doelstelling Antwerpen-Basel/Saint-Louis

De uiteindelijke doelstelling is het mogelijk te maken om met de trein van Antwerpen of Zeebrugge naar Basel/Saint-Louis te rijden zonder tussenstop.

Tweede deel van de doelstelling is dit mogelijk te maken door treinschakeling, d.w.z. een konvooi dat gesleept wordt door meerdere, gekoppelde locomotieven. De SNCF heeft momenteel enkel het toegangsrecht gegeven om gebruik te maken van locs type 13 in enkelvoudige tractie (konvooi gesleept door één enkele locomotief). Maar die toelating geldt binnenkort niet meer.

Het traject Antwerpen-Leuven is nog niet toegankelijk voor goederentreinen gesleept door een loc 13. Een lijnvak van ongeveer 40 km tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en Luchtbal (lijn 27A) en de lijn 15-16 moet nog worden aangepast aan de passage van driedaagse locomotieven. Dat zou moeten gebeurd zijn tegen december 2002. In december zou ook de Athus-Meuse in dienst moeten zijn zodat de goederentreinen de verzadigde lijnen 161 en 162 kunnen mijden.

December 2002 zal een belangrijke maand worden, want ook dan zouden de locs 13 toelating moeten krijgen om door te rijden tot Saint-Louis, dicht bij Basel. *“De planning van de goederentreindienst door BC.21 en N.223 in samenspraak met TR.11 via de as Athus-Meuse zal niet noodzakelijk resulteren in tijdsvermindering om het parcours af te leggen”*, legt Johan De Groot uit, die hoofdinspecteur, afdelingschef bij BC.21 is (Organisatie van vervoerstromen), *“Maar het zal zowel een grote verbetering inhouden voor de betrouwbaarheid en de stiptheid, als resulteren in een vermindering van de productiekosten (bijvoorbeeld door de uitschakeling van tractiewissels).”*

Werk van lange adem

“Er moet zowat drie jaar over gegaan zijn, van de eerste theoretische studies tot de eerste treinen in juni 2001, om dit vervoer te organiseren”, vertelt Etienne Lips, hoofdinspecteur, afdelingschef bij TR 11 (Lange termijn/Studies en studies beurtregeling/Informatisering)



die deel had in het ontstaan van dit project. *“Er waren lange discussies om technische, reglementaire, e.a. problemen te regelen. Maar momenteel werkt alles vrij goed en het contact tussen de verantwoordelijken van de drie landen is vlot.”*

Er moest ook nog een ander probleem geregeld worden om het bekomen resultaat te realiseren : het spoorwegjargon dat eigen is aan ieder land, zelfs in dezelfde taal. Het Franse woord voor aflos is bij de NMBS ‘relais’ en bij de SNCF ‘relève’. In België spreekt men van een treinbestuurder, in Luxemburg van een machinist en in Frankrijk van een mecanicien. De afkorting het station Aarlen in België LL, in Luxemburg ARL en in Frankrijk ANB. Het Belgische ‘haut le pied’, d.i. een

verplaatsing van een treinbestuurder zonder zelf de trein te besturen, betekent bij de SNCF en de CFL ‘leeg parcours van een locomotief’, terwijl de verplaatsing van de bestuurder ‘in een rijtuig’ wordt genoemd.

Voor onze collega’s van TR is het dus niet evident om een Franse collega te horen zeggen : *“de machinist moest zich in een rijtuig zetten van BTG tot ANB. De aflossing is voorzien voor de haut le pied.”*⁽¹⁾

Als we dan nog rekening houden met de feestdagen op weekdagen, die verschillen in de drie landen, moet er een goede samenwerking zijn tussen de netten. De coördinatie is in handen van BC.21 en TR.22.

Ook elders interoperabiliteit

Het verkeer Antwerpen/Zeebrugge - Saint-Louis is niet de enige vervoersstroom over de grenzen. Er circuleren al Belgische series 25.5 tussen Antwerpen en Rotterdam. Series 12 van de NMBS (en Franse 67400) rijden tussen Rijsel en Gent, de serie 12 sleept treinen tussen Charleroi en Aulnoye en de serie 25.5 doet dit van Kinkempois naar Sittard.

(1) Wat wil zeggen : *“de bestuurder moest haut le pied van BET naar LL. De aflos is voorzien voor de lege terugkeer van de locomotief”.*