

# L.S.V. Tijdschrift



*Ook voor de reeks 51 zijn de dagen geteld : de 5158 met de zouttrein te Neerpelt*

Stoomlocomotieven type 30 / MT  
Dieselmotorwagen type 600  
Stoomlocomotief NB type 75  
Elektrische locomotieven reeks 11  
Schrappingen : type 66  
Vreemde locomotief : DB reeks 050 stoom  
Industrie : Wagenduwers  
Exploitatie lijn 142  
N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 2001 - 800 BEF  
Donatie : 1 200 BEF

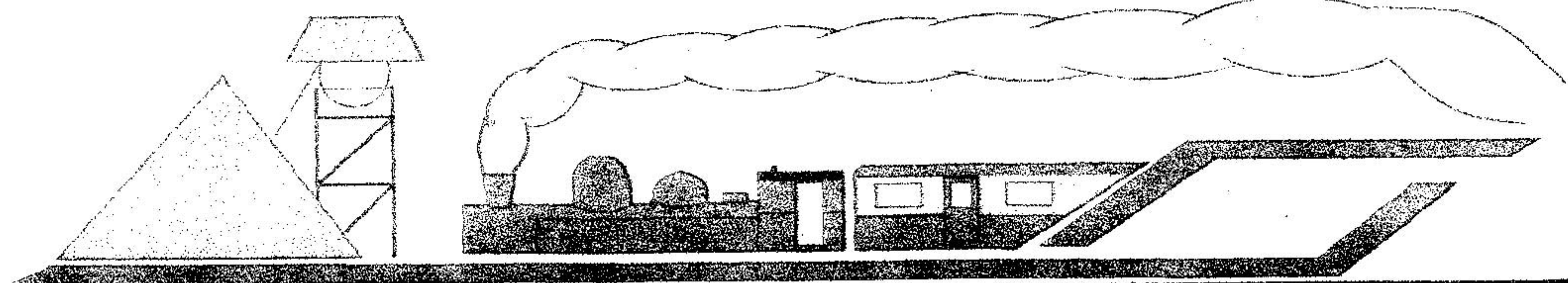
Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

99

Februari – maart 2001



**L.S.V. Tijdschrift :**

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

## Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	800 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	900 BEF
Donateur Ingebonden jaarboek	1 200 BEF

**Verantwoordelijk uitgever :***J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren***Inhoud :**

<b><u>Stoomlocomotieven</u></b>	type 30 + Mechelen - Terneuzen	Blz 1
	Dieselmotorwagen Type 600	Blz 14
	Type 75 (G 7 <sup>2</sup> ) NB	Blz 18
<b><u>Elektrische locomotieven</u></b>	Reeks 11	Blz 22
<b><u>Schrappingen :</u></b>	Type 66	Blz 29
<b><u>Vreemde locomotieven in België :</u></b>	DB Stoomlocomotief reeks 050	Blz 31
<b><u>Industri locomotieven</u></b>	Wagenduwers	Blz 35
<b><u>Exploitatie :</u></b>	Lijn 14 Tienen - Namur	Blz 38
<b><u>N.M.B.S. - actueel</u></b>		Blz 41
<b><u>L.S.V.</u></b>		Blz 50

**Hernieuwing van de lidmaatschapsbijdragen**

Gewoon lid	800 BEF	20 Euro
Donateur met uitgebreid jaarboek (met foto's minimum	1 200 BEF	30 Euro

Te storten op rekening nr 860-0097 477-71 (zie ook bz 50)

# Stoomlocomotieven

## Type 30 .

### Geschiedenis :

Nast de typische sneltreinlocomotieven type 17 en de lokaalreïnmachines type 15, was er omstreeks de eeuwwisseling ook behoefte aan nieuwe en krachtige goederentreinlocs. Met de kenerken van het type 17 ontstond in 1898 een analoge drieassige locomotief, de het type 30 zou rijgen. Net zoals alle andere locomotieven uit deze reeks bezat ook het type 30 twee betrekkelijk kleine binnenliggende cilinders. Deze linders met een diameter van 457 mm en een slagengte van 660 mm dreven de tweede as aan en overtroffen in afmetingen duidelijk de personentreinmachines. Voor de ontwikkeling van dit type werd Haine-St-Pierre aangeduid. Tussen 1900 en 1901 werden niet minder dan 82 locomotieven afgeleverd aan de Etat Belge. De verderling ver de verschillende constructeurs is als volgt :

Haine-St-Pierre	16
St-Léonard	13
Franco-Bege	10
Tubize	9
Cockerill	8
Energie	8
Carels	6
Zimmermann-Hanrez	4

Als eerste locomotieven in Europa et deze karakteristieken werden niet minder dan twee machines op de wereldtentoonstelling van Paris in 1900 voorgesteld: het waren typen 30 van Haine-St-Pierre (nr 2315) en St-Léonard (nr 2514). Dadelijk nadien werden ook de eerste machines effectief afgeleverd en werden de nodige testritten georganiseerd. Dadelijk werd echter duidelijk dat de machines niet aan de oorspronkelijke doelen voldeden en dat ze voor de doorgaande goederentreinen te zwak waren. Hierdoor moest de inzet dan ook omgegooid worden en kregen ze nieuwe taken toegewezen in de lokale reizigersdienst en voor lichtere goederentreinen.

De eerste locomotieven werden in 1900 afgeleverd en kwamen te Brussel-zuid en Schaarbeek in depot. Hier zouden de machines vooral in voor de lokale stoptreinen in dienst komen op verschillende lijnen vanuit Brussel. De typen 30 van Brussel-zuid erzeerden vooral de stoptreinen naar Charleroi en Mons, de locomotieven van Schaarbeek reden o.m. naar Leuven, maar werden oor het grootste gedeelte vanuit Brussel-leopoldswijk ingezet op de verbinding naar Ottignies en Wavre.

Na deze twee bvenstaande stelplaatsen – die toch ongeveer een derde van het bestand in almden – werden de typen 30 over het ganse (vooral vlakke) land verspreid en onderstaande tabel geeft deze stelplaatsen met de vermoedelijke inzet van de locomotieven.

Stelplaatsen	Voornaamste inzetlijnen
Charleroi	diensten naar Brussel en Namur
Dendermonde	lokaalreïnen in omgeving
Landen	diensten op de lijn 36 en naar Namur
Ledeberg (Gent)	lokaalreïnen in omgeving Gent
Liers	voorstadsdiensten te Liège, stoptreinen naar Hasselt Lokale goederentreinen
Merebeke	stoptreinen naar Aalst en Dendermonde
Tienen	lokaalreïnen naar St-Truiden, Diest en Tongeren
Tournai	lokaalreïnen naar Mons, Arth en Kortrijk

Tijdens de eerste wereldoorlog werden deze locomotieven in mindere mate naar Frankrijk afgevoerd en hierdoor kwamen meer dan de helft van de machines – meer bepaald 43 exemplaren – in Duitse handen en deze werden dan ook hernummerd volgens de opgelegde normen aan de bezetter. Enkele machines gingen anderzijds tijdens de eerste oorlogsdagen verloren daar ze gebruikt werden voor de zogenaamde “dolle treinen”. Deze werden zonder bestuurder met een trein op de voornaamste kunstwerken of wisselstraten afgestuurd en door de ontsporingen werden de voornaamste lijnen onderbroken.

Van de machines die in Duitse handen kwamen werden de meeste op het eind van de oorlog naar Duitsland afgevoerd en 23 typen 30 bleven na de bevrijding als vermist over. De machines die naar Frankrijk afgevoerd werden bevestigd – omwille van een klein vermogen – afgesteld, maar een aantal machines deden dienst dadelijk achter het front voor bevoorradingstreinen. De lage asdruk liet deze inzet dan ook toe. Van deze machines in geallieerde handen gingen slechts vier machines tijdens de oorlogsjaren verloren. Na de bevrijding werd een bilan opgemaakt en kwamen nog 54 van deze locomotieven terug in dienst.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de diensten in de periode tussen de beide wereldoorlogen.

*Na de eerste wereldoorlog*

	FRST	FSN	FY	FDN	Laek	FTL	FMS*	Eff.
06/1922	4	6	8				20	54
10/1922	4	11	9	3			20	54
06/1923	5	11		7			7	54
10/1923	6	11	12	7			7	54
02/1924	8	11	10	8			2	54
06/1924	8	10	10	7				54
02/1925	4	3	10	6				54
06/1925	4	3	11	5	3			54
10/1925	5	3	6	5	3	10		54
02/1926	4	3	8	7	3			54
05/1926	6	3	6	6	3			54
02/1927	6	4	9	5				54
05/1927	7	3	9	7				54
10/1927	6	3	8	6		4		54
02/1928	7	5	8	4		2		53
05/1928	7	6	8	9		4		46
10/1928		6	8	8				41
02/1929		6	8	8				37
05/1929		8	8	9				35
02/1930			7	9				26
05/1930			6	9				26
10/1930			1	9				21
02/1931				9				19
05/1931				6				12
10/1931				3				7
02/1932				1				2

Afkortingen

FRST : Aarschot      FSN : St-Niklaas      FY : Ieper  
 FDN : Oudenaarde      Laek Laeken      FTL : Tienen  
 FMS\* : District Mons

**District Mons**

Na de bevrijding werden de teruggevonden locomotieven en de uit Frankrijk teruggeeerde machines voor het grootste deel in het district Mons saengebracht en afgesteld wachtend op herstelling. De locomotieven en de minste schade werden zo snel mogelijk hersteld en aan de stelplaatsen St-Niklaas en Aarschot doorgegeven. Gedurende verschillende jaren bleven nog locomotieven afgesteld, in 1923 waren er nog steeds 20 machines niet hersteld, dit door het feit dat krachtiger locomotieven voorrang kregen. Vanaf 1923 werden ook de typen 30 in

versneld tempo de Centrale werkplaatsen binnezngeverd en begin 1924 werden de laatste locomotieven van de 54 overgebleven machines terug in dienst gesteld. Het is echter waarschijnlijk at tussen 1919 en 1922 een aantal machines met te zware schade afgevoerd werden en dus niet als vermist kunnen beschouwd worden. Egevens hierover ontbreken.

#### **De stelplaatsen :**

Bij de onderstaande stelplaatsen is de inzet praktisch steeds gelijklopend: de machines type 30 werden vooral gebruikt in een gemengde reeks J met zowel reizigers- als goederendiensten. Meestal ging het ver zeer lokale treinen op lijnen met gering verkeer in de buurt van de stelplaats. Voor de verige zwaardere diensten stonden meestal achines type 32 / 32S (later type 41 en 44) ter beschikking. Het is in deze periode voor 1930 ook moeilijk exact de inzet te kennen en we kunnen enkel extrapoleren van de diensten die ater uitgevoerd werden. Maar in de jaren twintig was er een uitgebreid net van stelplaatsen n werden de lokale diensten op een beperkte oppervlakte rond de stelplaats afgelegd.

#### **Stelplaats Aarschot :**

Deze stelplaats was waarschijnlijk de eerste de de typen 30 na de bevrijding inzette. Hier waren in de eerste periode – met vier ingezette locomotieven – de reizigersdiensten in de meerderheid. Ze verzekerden de meeste treinen richting Herentals, Turnhout en Weerde. Waarschijnlijk werden ook enkele treinen naar Mol gereden. Vanaf 1925 steeg het aantal beschikbare machines en ook de inzet steeg geleidelijk aan tot 8 inzetdagen. Op dat ogenblik werden praktisch alle lokaaltreinen in de Antwerpse Kempen gereden en kwamen ook eer goederendiensten in de inzetreeks voor. In 1925 werden een aantal treinen overgenomen door de sterkere typen 32 en viel de inzet terug tot slechts vier machines. Maar hgeleidelijk aan kregen de typen 30 nieuwe aken, meestal in de lokale goederendiensten en werden ze ingezet naar Leuven, Diest, asselt en Heist-op-den-Berg. Vanaf 1928 kam een niew bestaand aan locomotieven type 31 te Aarschot aan en deze verdrongen de typen 41 van de hoogwaardige diensten naar Antwerpen en Hasselt, naar de ondergeschiktere treinen en op enkele maanden tijd verlieten de typen 30 de stelplaats. Dit eidge trouwens tot de eerste afstellingsgolf bij deze machines.

#### **Stelplaats St-Niklaas :**

Ook de Wase stelplaats St-Niklaas kreeg vrij snel een uitgebreid estand aan locomotieven type 30 in depot en deze inzetplaats was uitermate geschikt voor deze machines: de vlakke streek doorweven met tal van lokaallijnen. Voor de zomerregeling van 1922 werden 6 machines gebruikt, maar enkele aanden later was de inzet al gestegen tot 11 planbdagen. De typen 30 sleepen tal an lokaaltreinen op de lijnen in het Waasland en bereikten Dendermonde, Aalst, Gent, maar vooral de noordelijker gelegen plaatsen als Moerbeke en Zelzate. In 1925 werden deze diensten aan de typen 29 toevertrouwd en werd de inzetreeks snel afgebouwd tot nog slechts 3 inzetdagen. Op dat ogenblik werden enkel nog de lichte diensten naar Moerbeke, St-Gillis en Zelzate gereden. Deze toestand bleef gedurende een viertal jaar bestaan, maar op dat ogenblik werden de typen 29 assaal afgested en oor de afbouw an het bestand van Tienen, kwamen er opnieuw typen 30 vrij en deze werden erug naar St-Niklaas gestuurd. Vanaf begin 1928 steeg de inzet terug tot 6 inzetdagen en werden opnieuw treinen naar Dendermonde en Gent in de reeks geïntegreerd. Maar ook voor deze denst werden de typen 30 te zwaar belast en en zocht aar ervangers en begin 1929 stroomden de sneltreinlocomotieven type 17 en 18 te St-Niklaas binnen en deze namen op korte ermijn de taken van het type 30 over. Tijdens de zomerregeling van 1929 werd de reeks uitgebreid tot 8 inzetdagen, maar de meeste densten werden al door de typen 17 en 18 gereden. Enkele maanden later verlieten de laatste typen 30 St-Niklaas.

#### **Stelplaats Ieper:**

Derde stelplaats waar het type 30 anaf 1921 gebruikt werd was Ieper: deze selplaats beheerde het verkeer op tal van lokaallijnen in zuidelijk West-Vlaanderen en hier wamen deze machines goed tot hun recht. Er was in 1922 een bestand van 14 machines en hiervan werden er acht locomotieven effectief ingezet. In deze reeks waren zowel reizigers- als lokale goederendiensten op de verbindingen naar Kortemark, Roeselare, Poperinge/Hazebrouck, Kortrijk en vanuit Komen naar Armentières. Tijdens de volgende jaren breidde de inzetreeks zich verder uit tot zelfs 12 inzetdagen in 1923. Vanaf 1925 werd de dienst verminderd tot ca. 8 inzetdagen, waarbij de overige densten overgenomen werden door de aankomst van de oudere locomotieven type 28 (twee inzetdagen) en 29 (ook twee inzetdagen). Deze machines zouden vooral de lokale goederentreinen voor hun rekening nemen. Deze toestand beef gedurende jaren praktisch ongewijzigd in deze kleine grensstelplaats

doorlopen en pas in 1930 werd het bestand geleidelijk aan afgebouwd door de schrapping van deze verouderde machines. Vanaf het begin van 1930 werden de typen 30 vervangen door de zwaardere locomotieven type 41 en tegen het eind van het jaar waren alle diensten definitief overgenomen. Eind 1930 was er nog een inzetreeks voor één locomotief type 30 voor het rangeerwerk te Ieper zelf, maar enkele maanden later werden de laatste machines gedoofd.

#### ***Stelplaats Oudenaarde :***

Na de drie vorige stelplaatsen werden nog verdere machines ritvaardig gemaakt en in de loop van 1922 was het reserve-bestand oldoende groot om een derde stelplaats aan te uiden. Het werd Oudenaarde, waar ook een aantal lokale lijnen samenkwamen. Voor de winterregeling van 1922/1923 werd een eerste beperkte inzetreeks opgesteld met drie diensten, maar een paar maanden later was deze aangegroeid tot 7 à 8 inzetdagen en deze toestand bleef gedurende de ganse oopbaan behouden. De typen 30 werden ingezet voor de lokale treinen naar Ronse en verder naar Leuze en naar Gent. Verder waren er ook enkele diensten naar Kortrijk en Zottegem. In de lokale goederendienst verzekerden ze enkele beperkte bedieningen rondom Oudenaarde.

Gedurende vele jaren bleef deze inzet – met wat schommelingen – dezelfde waarbij de inzet vanaf 1928 zelfs nog steeg tot 9 inzetdagen. Oudenaarde zou trouwens ook de uitloopstelplaats worden voor dit type, maar vanaf begin 1931 zou het erstand in zoverre dalen dat het behouden van de inzet onmogelijk werd en op dat ogenblik werden de eerste locomotieven type 44 naar deze stelplaats gedirigeerd en namen ze geleidelijk aan de diensten over. Voor de zomerregeling van 1931 waren er nog slechts drie diensten voorzien en enige maanden later werden enkel nog de lokale rangeringen doorgevoerd. Eind 1931 kwam dan het definitieve einde van de typen 30 te Oudenaarde.

#### ***Stelplaats Laeken :***

In de eerste helft van 1925 kwamen door de vermindering van het aantal diensten te St-Niklaas een aantal locomotieven type 30 vrij en deze werden naar de kleine Brusselse stelplaats Laeken overgebracht. Er werd een bestand met 7 locomotieven opgebouwd en de inzetreeks omvatte drie dagen. De typen 30 werden vooral gebruikt in het lokale verkeer rondom Brussel en werden op de westelijke ringlijn gebruikt. Naast een aantal reizigersdiensten, sleeten ze vooral lokale goederentreinen tussen de vormingsstations onderling. Deze dienst bleef behouden tot aan de sluiting van de stelplaats in de loop van 1926 en de machines gingen op dat ogenblik over in het bestand van Tienen.

#### ***Stelplaats Tienen :***

In de loop van 1925 werden door het eerst en belangrijk aantal locomotieven type 30 te Tienen gestationeerd en voor de winterregeling werd een reeks met 10 inzetdagen opgesteld. Het is weinig waarschijnlijk dat deze dienst effectief overgevoerd werd, daar tegen de regeling van februari 1926 geen diensten meer voorzien waren.

De tweede inzet kende en in de loop van 1927. op dat ogenblik moesten de oudere typen 29 vervangen worden en hier werd het type 30 aangeduid. Er werden 6 machines naar Tienen getransfereerd en in een vier dagen tellende reeks verzekerden ze vooral diensten op de verbindingen naar St-Truiden en Diest, maar reden ook enkele keren verder naar Tongeren. Maar ook hier zou de inzet slechts een jaar duren en midden 1928 werden deze locomotieven al vervangen door de zwaardere zusterlocomotieven type 32.

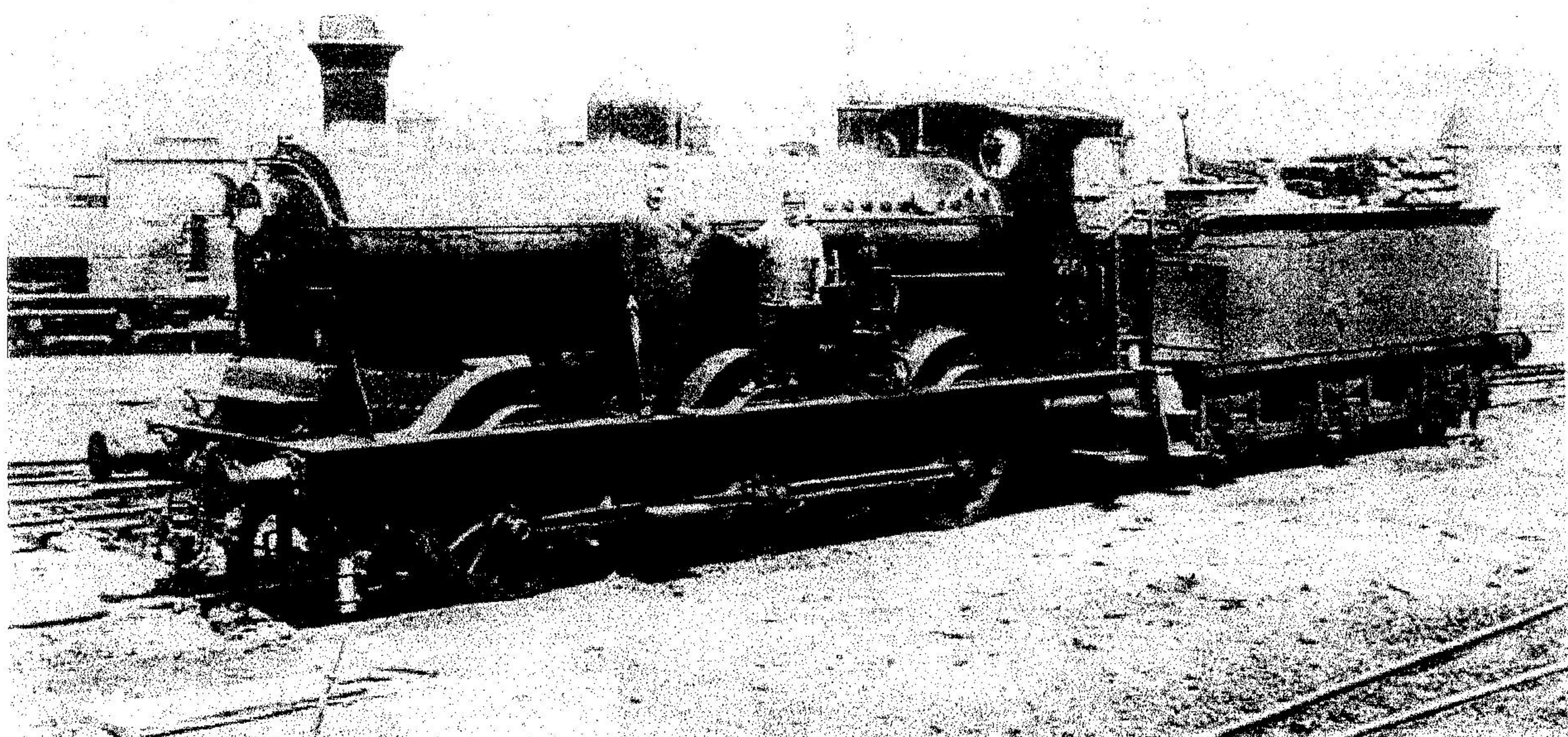
#### ***De schrapping van de locomotieven :***

Zoals al vermeld voldeden deze locomotieven slechts gedeeltelijk en moesten ze noodgedwongen gebruikt worden voor lokale reizigerstreinen. Maar ook hier zouden de typen 15 (latere typen 14, 15 en 16) als tenderlocomotieven beter geschikt zijn voor deze diensten. Daarom waren de typen 30 dan ook niet geliefd daar ze met moeite hun diensten konden verzekeren en besliste men om ze zo snel mogelijk af te stellen. Vanaf 1926 zouden voldoende andere machines ter beschikking staan en konden de eerste locomotieven buiten dienst gesteld worden. Tussen 1926 en 1928 werden 19 locomotieven definitief uit het bestand afgevoerd, vier ervan werden in 1927 verkocht aan de privé-maatschappij Gent – Terneuzen.

De overige locomotieven zouden bij het bereiken van hun km- grens uit het bestand afgevoerd worden en zo verdwenen vanaf 1929 jaarlijks een aantal locomotieven. Eind 1931 werden de laatste machines afgevoerd, slechts één locomotief bleef om ongekende reden tot in april 1932 in het N.M.B.S.-bestand achter

	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	August	Septem	Oktob	Novem	Decemb
26-28	15											
1927	4 verkoop Gent-Terneuzen											
1929	1			1				1	1		1	
1930	1	1		3		1	5				1	
1931		5	1	1	1	2	3		1	1	1	2
1932				1								

Foto's van het type 30 bij de Etat Belge zijn zeldzaam, slechts één foto kon teruggevonden worden:



Locomotief nr 2845 (Carels) gefotografeerd in 1907

Foto NMBS

### ***Inzet bij de Gent- Terneuzen :***

Deze privé-maatschappij had na de eerste wereldoorlog een bestand aan extreem verouderde locomotieven uit de vorige eeuw en moest noodgedwongen met de middelen die men had het bestand uitbreiden en verbeteren. Daarom werden in 1925 en 1926 bij de Etat Belge 6 locomotieven type 29 en één locomotief type 28 gekocht voor het doorgaande verkeer op de enige verbinding – tussen Gent en Terneuzen – van de maatschappij.

Maar door de vele defecten aan de locomotieven was die voldoende en zocht men naar verdere tweede handse machines bij de inmiddels N.M.B.S. geworden staatsspoorwegen. In de periode vanaf 1926 gingen ook de zwakke locomotieven type 30 buiten dienst en daar deze machines – door de inzet vanuit St-Niklaas – goed bekend waren bij de Gent – Terneuzen viel de keuze op de locomotieven voor de drukke voorstadsverkeer in de Gentse kanaalzone. Na onderhandelingen werden vier Etat Belge locomotieven – de nrs 2864, 2842, 2884 en 2861 – door de Gent – Terneuzen overgenomen. Bij deze transactie ging ook nog een sneltreinlocomotief type 1 naar de privé-maatschappij over. Ze kregen in deze volgorde de nummers 18 tot 21.

De inzet bij deze maatschappij was echter van korte duur, daar de concessie in de loop van 1930 ten einde liep en het Belgische deel van de lijn naar de N.M.B.S. verging. Ook de locomotieven werden overgenomen.

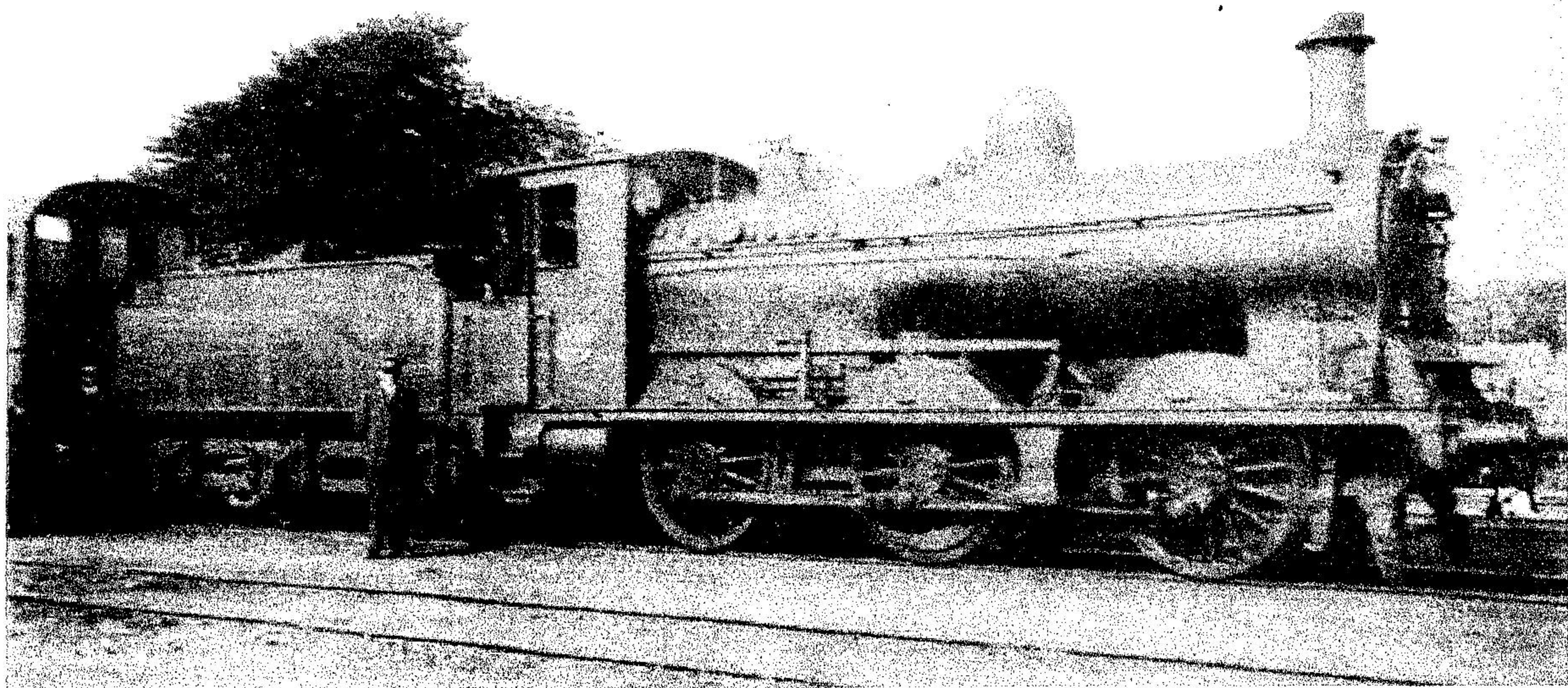
Daar waar alle andere machines dadelijk richting sloper gingen, werden de vier locomotieven type 30 aan de andere privé-maatschappij in de streek – de Mechelen – Terneuzen – doorverkocht.

### ***Inzet bij de Mechelen - Terneuzen :***

In 1930 – door de overname van de Gent – Terneuzen door de N.M.B.S. – werd het aantal inzetlijnen van de Mechelen – Terneuzen uitgebreid: de maatschappij zou immers het ederslands gedeelte van de lijn van de buurmaatschappij tussen Sas van Gent en Terneuzen gaan uitbaten. Voor deze uitbreiding waren extra locomotieven nodig en daarom werden de vier machines type 30 – de GT 18 tot 21 – door de Mechelen – Terneuzen overgenomen en werden hier vernummerd in 32 tot 35. Ook bij de MT waren deze locomotieven goed gekend daar ze reeds enkele diensten op de lijn uitvoerden vanuit St-Niklaas en ook door het feit dat de MT van het zwaardere type 32 (later N.M.B.S. type 44) zeven locomotieven had laten bouwen. Ook bij de Mechelen – Terneuzen werden de locomotieven 32 – 35 vooral gebruikt voor de lichte reizigerstreinen op de verbinding Mechelen – St-Niklaas en St-Niklaas – Terneuzen. Gedurende de tien jaar tot aan de tweede wereldoorlog kwam er trouwens niet veel variatie in de diensten en gemiddeld werden drie machines per dag gebruikt.

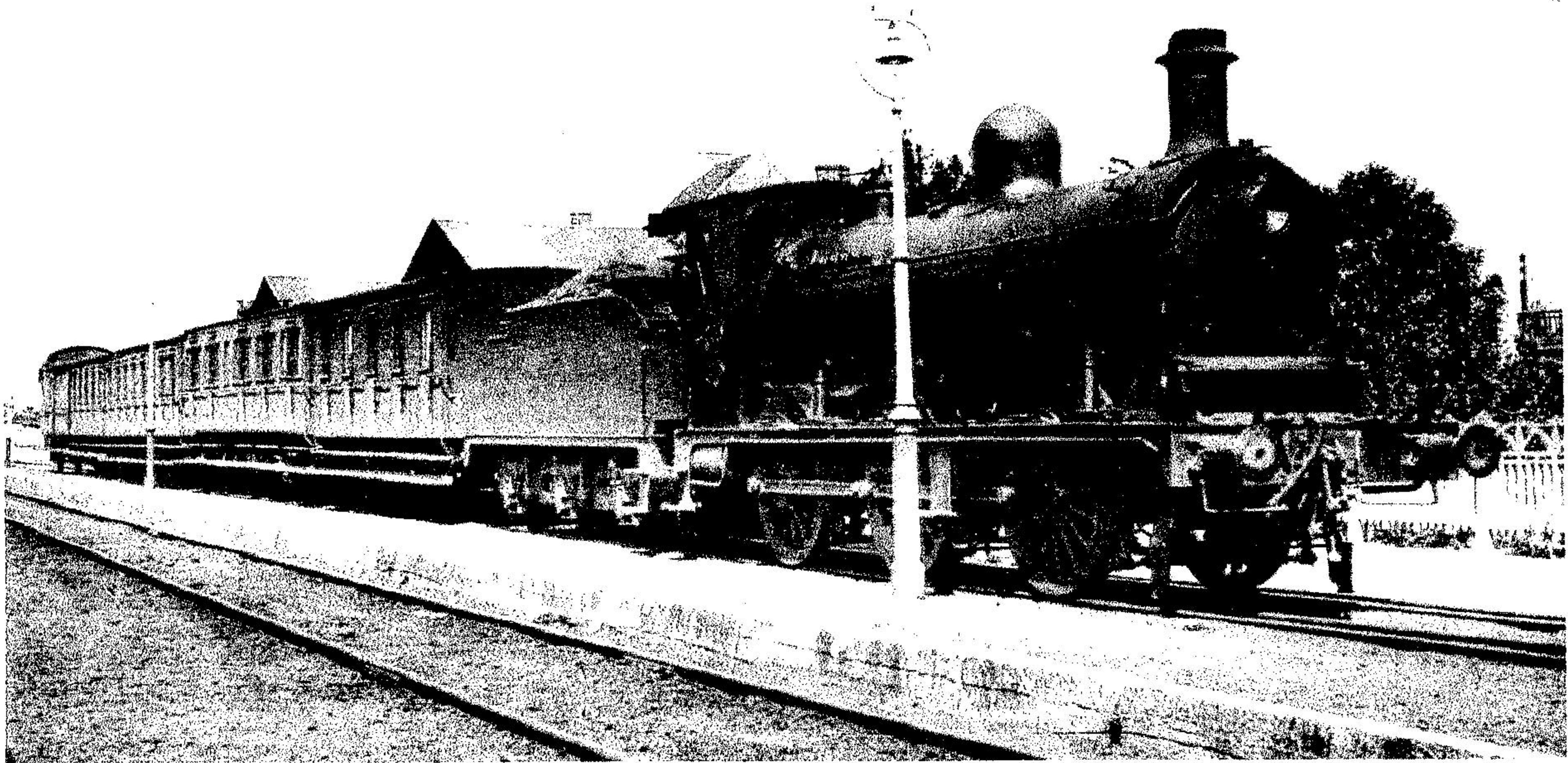
Wel ondergingen de machines een grote herziening in de dertiger jaren en werden enkele wijzigingen aangebracht. De zichtbaarste verandering was het nieuwe type machinistenhuis. Ook werd de Chocolate bruine livrei van de Etat Belge op dat ogenblik vervangen door de kleurstelling van de MT. De locomotieven waren hier volledig zwart geschilderd met rode biesen. Ook et chassis en de wielen waren hier zwart. Op de bufferbalk was de afkorting MT in witte letters aangebracht.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren alle vier machines nog in het bestand aanwezig, doch midden 1940 verdwijnen alle sporen van de locomotief nr 35. De drie overige locomotieven worden – samen met andere machines – door de bezetter opgeëist en aan de N.M.B.S. uitgeleend.



Locomotief MT 32 staat te Terneuzen klaar voor vertrek naar St-Niklaas in 1937 Foto Hesselink





Locomotief MT 33 te Terneuzen in 1938

Foto Hesselink

### ***Terug bij de N.M.B.S. :***

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was er bij de N.M.B.S. een tekort aan locomotieven en dit zou nog erger worden door de afgifte van de ex- Pruisische machines. Hierdoor was de Mechelen – Terneuzen verplicht om een aantal machines aan de N.M.B.S. uit te lenen. In het totaal werden 11 machines van de MT uitgeleend. Hieronder waren ook de drie overgebleven machines van het ex type 30. De uitleenperiode begon voor de drie machines in de tweede helft van 1940 en daar waar de 32 maar voor korte tijd bij de N.M.B.S. in dienst was en al in maart 1941 teruggegeven werd, bleven de beide andere machines gedurende de ganse oorlog bij de staatspoorweg in bedrijf. De volgende tabel geeft de verschillende uitleenperiodes aan.

MT 32		van 23/11/1940	tot 07/03/1941
MT 33		van 17/08/1940	tot 05/09/1940
	En	van 24/10/1940	tot 27/09/1946
MT 34		van 21/09/1940	tot 27/09/1946

Met ingang van 21 april 1941 kregen ze ook een nieuw N.M.B.S. nummer, alle locomotieven werden ingedeeld bij het type 79 en de drie machines 32, 33 en 34 werden hernummerd 7953, 7954 en 7955. Op dat ogenblik waren de locomotieven te Berchem gestationeerd en reden er vooral lokale diensten in het voorstadsverkeer tussen Antwerpen en Lier maar ook de vooroorlogse dienst tussen Lier en Kontich-Kazerne. Na afgifte van de MT 32 bleef voor de overige machines enkel nog de laatst vernoemde dienst over.

In de loop van 1944 – na de bevrijding van ons land – werden de drie MT machines die nog in het N.M.B.S. bestand aanwezig waren opnieuw hernummerd. Bij deze locomotieven was er een ex ROD- locomotief nr 20 en de twee ex type 30 locomotieven 33 en 34. Deze vormden nu het type 80 en kregen de nummers 8057 (MT 33) en 8058 (MT 34).

Begin 1945 verhuisden de beide locomotieven naar Antwerpen-zuid, maar de inzet bleef behouden. Enkele maanden later werden ze opnieuw getransfereerd, ditmaal naar Antwerpen-Dam. In deze nieuwe stelplaats werden ze waarschijnlijk nog slechts zeer zelden gebruikt, ze komen in geen enkele dienstregeling meer voor en waarschijnlijk verrichtten ze nog enkele lokale rangeringen in de buurt van de stelplaats. Net zoals de andere N.M.B.S. locomotieven werden ze op 1 januari 1946 opnieuw hernummerd: ze werden het type 46, nr 46.002 en 46.003.

In de loop van april 1945 werd de 8058 uitgeleend aan het **Belgisch leger** en verrichtte vanuit de stelplaats Hoogboom de interne rangeringen tussen het N.M.B.S. station van Kapellen en de basis van Brasschaat. Deze locomotief kwam waarschijnlijk in de eerste helft van 1946 terug bij de N.M.B.S. in bestand.

Vanaf de winterregeling van 1946 – meer bepaald op 27 september van dat jaar – gingen beide locomotieven terug in het bestand van de Mechelen – Terneuzen over maar zover men kon nagaan zijn ze waarschijnlijk nooit meer naar de stamlijn overgegaan daar men voldoende locomotieven ter beschikking had en de overname door de N.M.B.S. toch al gepland was. Dit was effectief het geval op 19 januari 1948 en op dat ogenblik kwam ook de derde locomotief van dit type ( de MT 32 ) terug naar de N.M.B.S. Deze locomotief stond echter alle lange tijd afgesteld en werd niet meer door de nieuwe eigenaar gebruikt. De drie locomotieven werden in de loop van 1948 naar de sloper gevoerd en afgebroken.

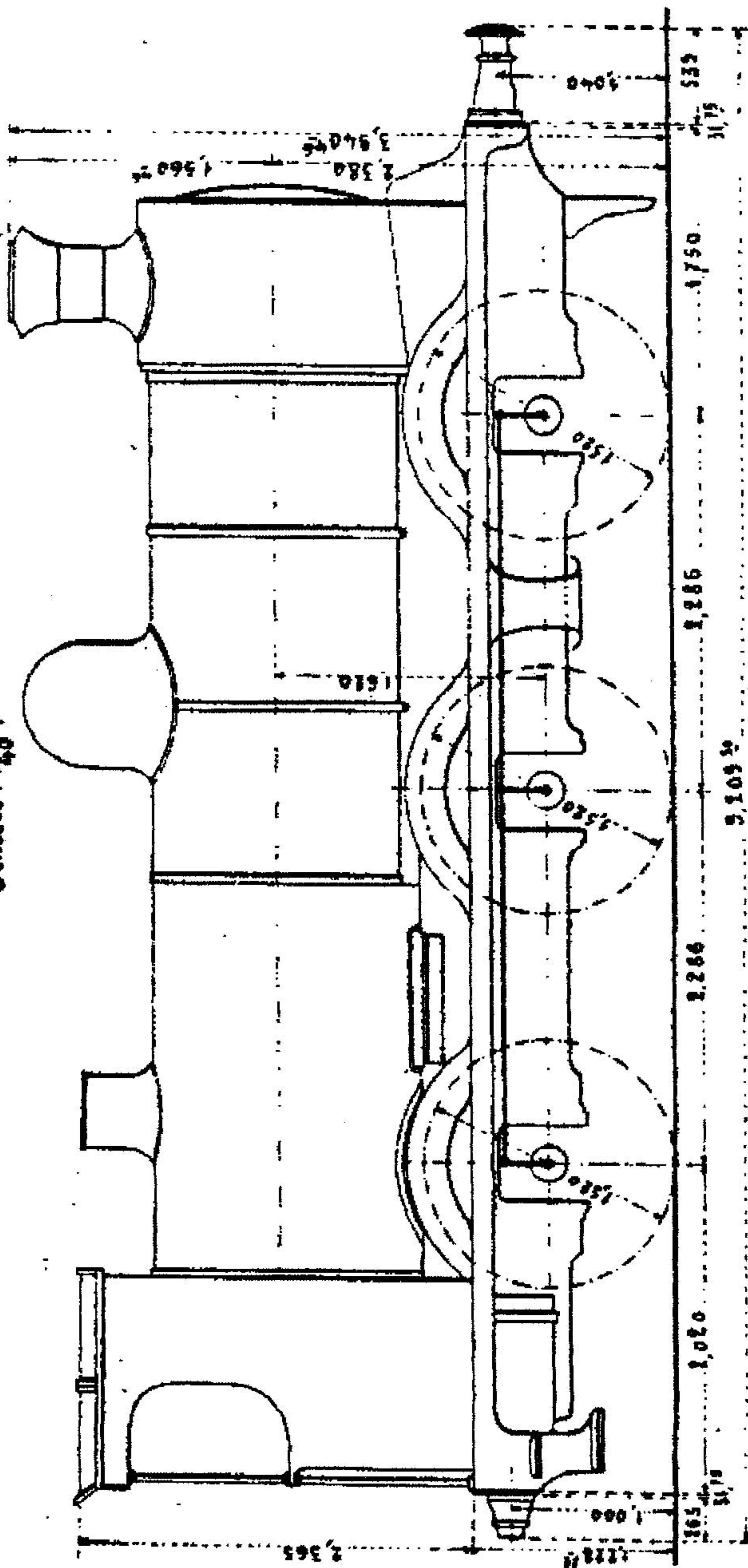
### Nummerlijsten type 30

NR	MDGB	1931	EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
			IN	UIT	NAAM	NUMMER	
1835							
2503			18/10/00	09/1931	St-Léonard	1190	
2504	01577		21/11/00	WO I	St-Léonard	1191	
2505	01501	3001	07/12/00	11/1931	St-Léonard	1192	
2506	01502		28/12/00	WO I	St-Léonard	1193	
2507			30/07/00	02/1931	Haine-St-P	638	
2508			24/08/00	1926-28	Haine-St-P	639	
2509	01503		18/09/00	WO I	Haine-St-P	640	
2510	01504		19/09/00	WO I	Haine-St-P	641	
2511	01843		08/10/00	WO I	Haine-St-P	642	
2512	01578		31/10/00	04/1930	Haine-St-P	643	
2513	01505		05/12/00	09/1929	Haine-St-P	644	
2514	01711		20/12/00	1926-29	St-Léonard	1194	Expo Paris
2823			02/11/01	1926-28	St-Léonard	1270	
2824	01858		09/11/01	WO I	St-Léonard	1271	
2825			19/11/01	WO I	St-Léonard	1272	
2826	01821		06/12/01	01/1930	St-Léonard	1273	
2827	01860		17/12/01	04/1929	St-Léonard	1274	
2828			31/12/01	1926-28	St-Léonard	1275	
2829	01579		09/01/02	04/1930	St-Léonard	1276	
2830	01616		31/01/02	1926-28	St-Léonard	1277	
2831	01826		15/11/01	WO I	Haine-St-P	690	
2832			23/11/01	07/1930	Haine-St-P	691	
2833			06/12/01	11/1930	Haine-St-P	692	
2834	01851		18/12/01	11/1929	Haine-St-P	693	
2835			05/02/02	02/1931	Haine-St-P	694	
2836		3005	08/01/02	04/1932	Haine-St-P	695	
2837	01708		21/02/02	1926-28	Haine-St-P	696	
2838			07/03/02	07/1931	Haine-St-P	697	
2839			19/03/02	1926-28	Haine-St-P	698	
2840	01617		28/08/01	07/1931	Carels	380	
2841	01677		10/09/01	WO I	Carels	381	
2842			13/09/01	1927	Carels	382	GT 19 – MT 33 – 7954
2843			27/09/01	1926-28	Carels	383	
2844			19/10/01	1926-28	Carels	384	
2845			12/10/01	06/1930	Carels	385	

Overzichtstekening type 30

Locomotive à marchandises  
 type 30.  
 Echelle: 1/40.

Chemins de fer  
 de l'Etat-Belge  
 1899.



Légende.

Diapètre des cylindres	0,457	Bulle	longueur	2,450
Courbe des pistons	0,663	longueur	1,030	
Diapètre de la chaudière en H	11,5	Surface	2,5135	
Diapètre int <sup>r</sup> (jus à la grande visole)	1,372	Nombre	6	
Longueur (entre les têtes tubulaires)	3,270	Diapètre	1,520	
Épaisseur des tôles	0,014	Poids en	15100	
Capacité de la chaudière	5,160	2 <sup>e</sup> essieu	15700	
Nombre	228	3 <sup>e</sup> essieu	15200	
Longueur développée	3,350	Total	46000	
Diapètre extérieur	2,245	Poids total à vide	42300	
Épaisseur	0,0085	Effort de traction (0,65 $\frac{7411}{3}$ )	7294	
Dans le foyer	10,6018			
Dans les tubes (surface intérieure)	93,6570			
Total	104,2588			

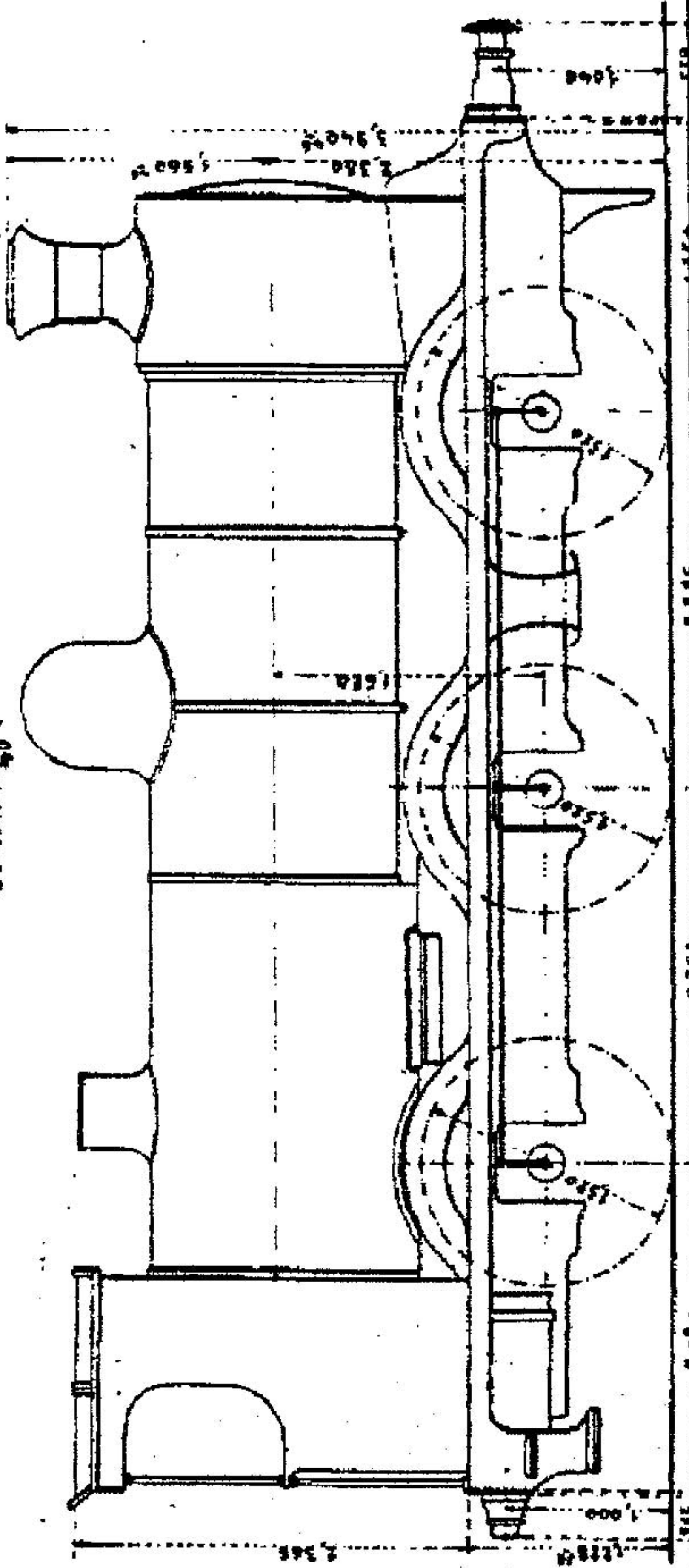
NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
1835	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2846	01580		01/08/01	WO I	Hanrez	582	
2847	01704		08/08/01	WO I	Hanrez	583	
2848	01852		28/08/01	02/1931	Hanrez	584	
2849	01581		07/09/01	WO I	Hanrez	585	
2850			02/12/01	06/1931	Couillet	1320	
2851	01819		16/12/01	07/1930	Couillet	1321	
2852			23/12/01	02/1930	Couillet	1322	
2853	01697		10/01/02	WO I	Couillet	1323	
2854	01683		25/01/02	WO I	Couillet	1324	
2855		3010	01/03/02	12/1931	Couillet	1325	
2856	01820		22/03/02	07/1931	Couillet	1326	
2857	01507		16/04/02	01/1929	Couillet	1327	
2858			03/10/01	04/1930	Tubize	1275	
2859	01508		09/10/01	03/1931	Tubize	1276	
2860	01509		15/10/01	WO I	Tubize	1277	
2861			22/10/01	1927	Tubize	1278	GT 21 – MT 35
2862			31/10/01	1926-28	Tubize	1279	
2863	01582		13/11/01	WO I	Tubize	1280	
2864	01665		15/11/01	1927	Tubize	1281	GT 18 – MT 32 – 7953
2865			19/11/01	WO I	Tubize	1282	
2866	01510		26/11/01	WO I	Tubize	1283	
2867	01511		28/09/01	WO I	AFB	1349	
2868		3013	30/09/01	12/1931	AFB	1350	
2869			07/10/01	1926-28	AFB	1351	
2870	01696		15/10/01	1926-28	AFB	1352	
2871			17/10/01	1926-28	AFB	1353	
2872			24/10/01	05/1931	AFB	1354	
2873			02/11/01	02/1931	AFB	1355	
2874		3016	20/11/01	10/1931	AFB	1356	
2875			22/11/01	WO I	AFB	1357	
2876	01681		01/12/01	07/1930	AFB	1358	
2877			13/12/01	02/1931	Cockerill	2322	
2878			14/12/01	07/1930	Cockerill	2323	
2879	01710		19/12/01	WO I	Cockerill	2324	
2880			20/12/01	1926-28	Cockerill	2325	
2881			26/12/01	WO I	Cockerill	2326	
2882			30/12/01	1926-28	Cockerill	2327	
2883			09/01/02	08/1929	Cockerill	2328	
2884			07/01/02	1927	Cockerill	2329	GT 20 – MT 34 – 7955
2885	01857		31/08/01	WO I	Energie	61	
2886	01583		07/09/01	WO I	Energie	62	
2887	01615		20/09/01	WO I	Energie	63	
2888			10/10/01	06/1931	Energie	64	
2889	01512		29/10/01	WO I	Energie	65	
2890			15/04/02	04/1931	Energie	66	
2891	01513		03/12/01	07/1930	Energie	67	
2892	01584		23/12/01	WO I	Energie		

# Stoomlocomotief type 30

C

Loomotief voor lokale reizigers- en goederentreinen

schf. : 1/4



Haine-St-Pierre 16  
 St-Lonard 13  
 Franco-Belge 10  
 Tubize 9  
 Cockerill 8  
 Energie 8  
 Carels 6  
 Hanrez 4

Loopbaan :		Ketelkenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	253-2514/ 2823-2892	Keteldruk :	12,5 bar	Totale lengte :	9 209 mm
Effectief bij bouw :	3001 - 3016	Type ketel :	Crampton	Lengte chassis :	8 670 mm
Effectief bij Etat Belge :	82	Roosterlengte :	2 450 mm	Breedte :	2 800 mm
Bouwer :	82	Roosterbreedte :	1 030 mm	Hoogte as ketel :	2 380 mm
Levering :	zie boven	Roosteroppervlakte :	2,52 m <sup>2</sup>	Hoogte (totaal) :	3 940 mm
Ombouw :	1900 - 1902	Verwar. opp. haard :	10,6078 m <sup>2</sup>	Radstand (totaal) :	4 572 mm
Buiten dienst :	1926 - 1932	Aantal grote vlampijpen :	---	Afstand tussen assen :	2 286 mm + 2 286 mm
Asindeling :	C	Diameter gr vlampijpen :	---	Oversteek voor :	1 750 mm
Snelheid :	60 km/h	Opp. grote vlampijpen :	228	Oversteek achter :	2 020 mm
Aandrijving :	verzadigde stoom	Aantal kleine vlampijpen :	45 / 50 mm	Diameter drijfwielen :	1 520 mm
Type overbrenging :	Walschaerts	Diameter kl vlampijpen :	93,6870 m <sup>2</sup>	Diameter loopwielen :	---
Plaatsing cilinders :	2 binnenliggend	Opp. kleine vlampijpen :	3 350 mm	Massa (rijvaardig) :	46 000 kg
Diameter cilinders :	457 mm	Lengte vlampijpen :	93,6870 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	15 100 kg
Zuigerslag :	660 mm	Verwarmingsopp. pijpen :	104,2948 m <sup>2</sup>	2 de as :	15 700 kg
Remmings :	(enk Westinghousepomp)	Totaal verwarmingsopp. :	---	3 de as :	15 200 kg
Compressor :	(enk Westinghousepomp)	Oververhittingsopp. :	1 372 mm	4 de as :	---
Debiet :	(Westinghouse)	Diameter ketelromp :	25 mm	5 de as :	---
Automatische rem :	Stoomrem	Dikte pijpenplaat :	14 - 17 mm	6 de as :	---
Rechtstreekse rem :	Schroefrem	Dikte langsketel :	5,160 m <sup>3</sup>	Massa /lopende meter :	4 995 kg/m
Handrem :	Schroefrem	Inhoud ritvaardige ketel :	m <sup>3</sup>	Gekoppeld aan tender :	type 12 inhoud 13 m <sup>3</sup>
		Inhoud stoomruimte :	m <sup>3</sup>		
		Oppervlakte stoomafgifte :	m <sup>2</sup>		

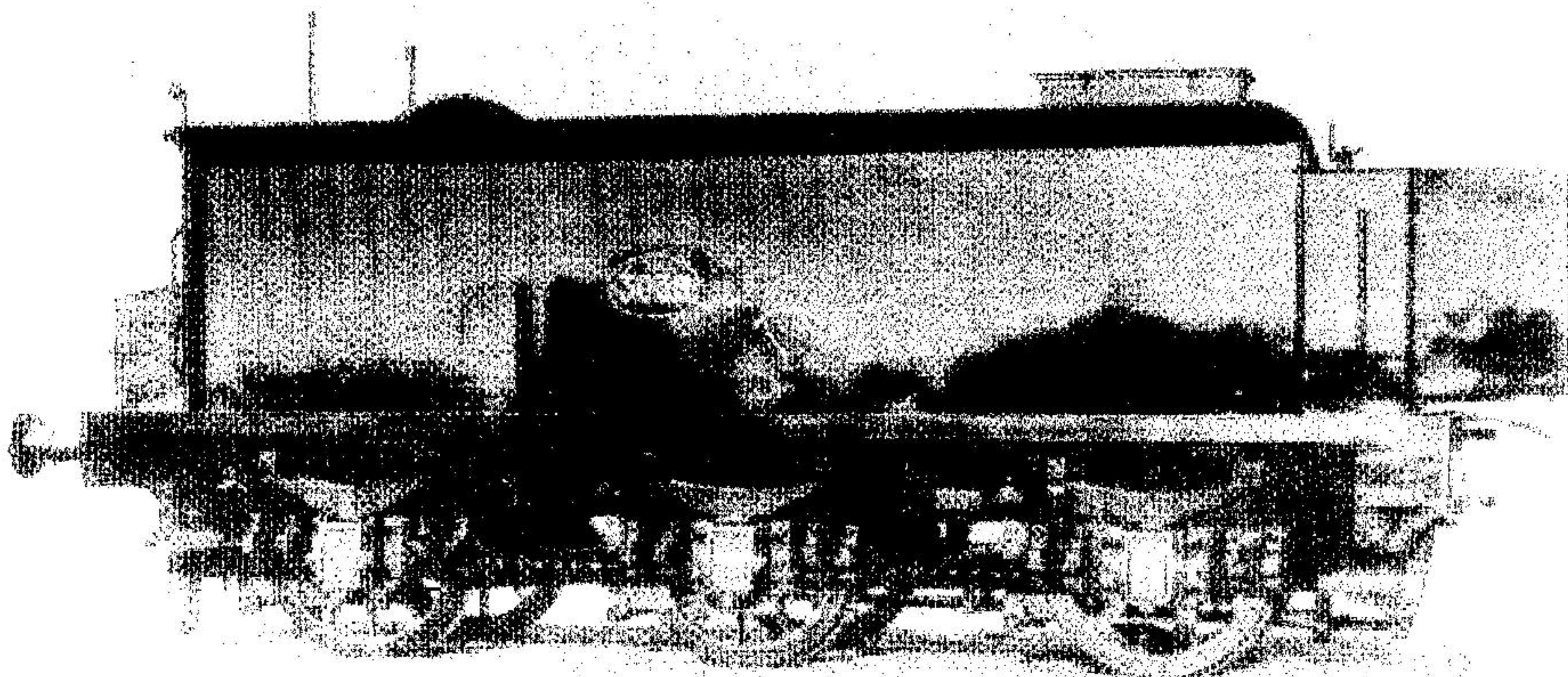
## Tender type 12 gekoppeld aan locomotieven type 30

Voor de nieuwe locomotieven van bij de eeuwwisseling werd ook een nieuw type tender ontworpen en als eerste kwam deze voor de sneltreinlocomotieven type 18 in aanmerking. Hiervoor ging en uit van een capaciteit van 20 m<sup>3</sup> water.

Voor de lichte goederentreinlocomotieven was deze capaciteit niet nodig en men specificeerde at de machine of 100 km of een halve dag autonoom moest kunnen blijven. Hiervoor volstond ruimschoots een capaciteit van 10 m<sup>3</sup> en voorzien van een reserve ontwikkelde en een tender met een inhoud van 13 m<sup>3</sup>. Voor deze capaciteit was een korte drieassige tender voldoende en men koos voor een afstand tussen de assen van 1 991 mm (richtgetal was 2 m. Voor de bouw ging en uit van een klassieke bouwwijze met twee zware langsplaten waartussen verschillende verstevingen aangebracht waren. De watertenders werden in een geklonken bouwwijze uitgevoerd en lieten nog een ruimte vrij voor 7 000 kg steenkool. Bij deze tenders waren er geen verder opstaande anten aanwezig op de steenkool tegen te houden.

Vanaf 1899 werden 82 dergelijke tenders gebouwd door verschillende bouwers: . Op dat ogenblik hadden de tenders nog geen eigen nummer en kregen ze et nummer van de locomotief waarmee ze gekoppeld waren.

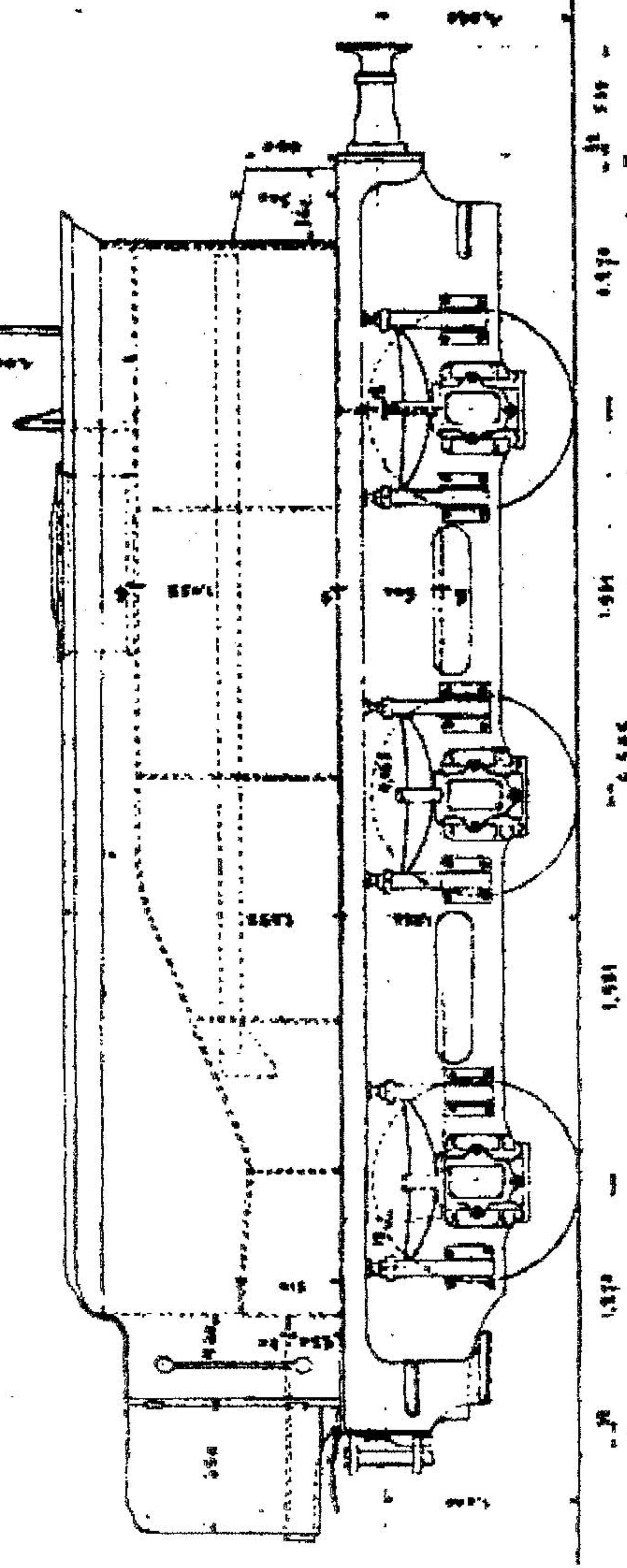
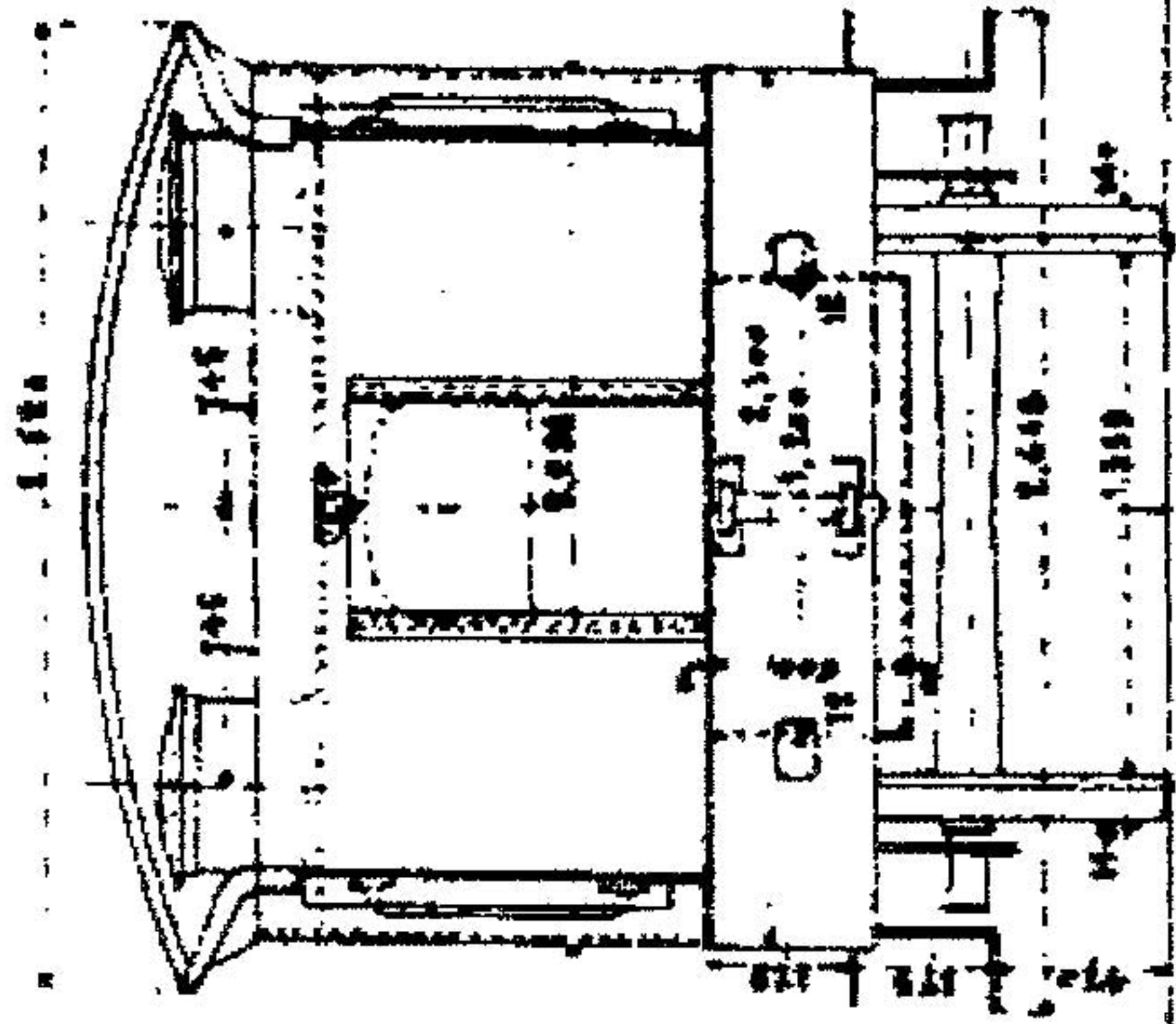
Gedurende de ganse loopbaan werden er geen verbouwingen doorgevoerd en voldeden de tenders ruimschoots aan de gestelde eisen. Na de eerste wereldoorlog waren er nog een zestigtal n het bestand van de Etat Belge aanwezig en bij de vernummering in de loop van 1931 was het aantal verder gedaald tot 23 eenheden. Deze werden op dat genblik genummerd als type 13.6 met nummers 13 600 tot 13 623. Vanaf 1927 werden de tenders van de afgevoerde machines voor een deel verbruikt voor de oudere goederentreinlocomotieven type 25 en vervingen er de oude tweeassige tenders waarvan de capaciteit te klein geworden was. Net zoals het type 30 verdween ook het type 25 eind 1931 definitief van de N.M.B.S.-sporen en ook de tender type 12 deelden hetzelfde lot. Ze werden niet herbruikt voor andere locomotieftypes. .



Fabrieksfoto van een tender type 12 (foto archief BN)

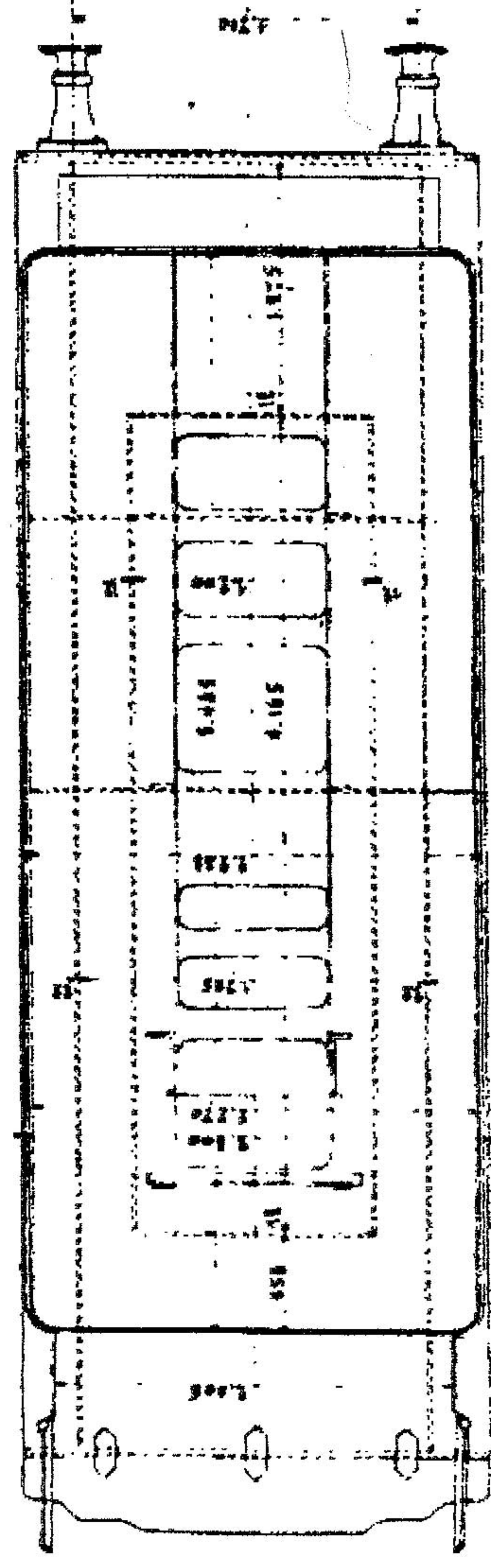
Overzichtstekening tender type 12 (gekoppeld an locomotieven type 30)

Chemin de fer  
de l'Etat-belge  
1899.  
Tender de 13000 litres, type 12,  
pour locomotives à marchandises type 30.  
Echelle 1/40



Légende.

Capacité en eau	13000
Capacité en charbon	7000
Poids sur les roues	13000
d'avant	13000
du milieu	12800
d'arrière	12600
Poids total en ordre de marche	38400
Poids du tender à vide	18400



# *Stoomlocomotieven*

## *Nord Belge > Type 75*

### Geschiedenis :

Zoals al behandeld zocht ook de Nord Belge na de eerste wereldoorlog naar geschikte locomotieven om zijn verouderde en deels beschadigde machines te vervangen en hiervoor deed ze een beroep op de Duitse machines die als herstelbetaling aan de Etat Belge kwamen. Onder deze locomotieven werd omstreeks 1920 – naast vijf locomotieven reeks G 7<sup>1</sup> - ook een locomotief van een aanverwant type G 7<sup>2</sup> aangekocht.

Na de testen et de locomotieven reeks G 7<sup>1</sup> met twee gelijke cilinders, werden vanaf 1893 ook de eerste testen gedaan et de compound werking. Hiervoor werd een van de bestelde locomotieven reeks G 7<sup>1</sup> omgevormd tot het nieuwe type G 7<sup>2</sup>. Daar deze locomotieven volledig voldeden en het vermogen verhoogd werd, en dit met een duidelijk minder verbruik aan water en steenkool, werden er tot 1911 meer dan 1 600 dergelijke locomotieven gebouwd. In deze reeks waren tijdens de lange bouwtijd wel verschillende varianten ontstaan en werden modernisering en verbeteringen aangebracht.

Van dit type machines werden er in 1919 139 eenheden aan de Etat Belge als herstelbetaling gegeven. En deze kwamen vooral in de industriële streek tussen Charleroi en Mons tot inzet. De vraag van de Nord Belge naar sterke goederentreinlocomotieven leidde niet alleen tot de aankoop van 5 locomotieven reeks G 7<sup>1</sup> bij de Etat Belge, maar ook één locomotief van het compound type G 7<sup>2</sup> werd omstreeks 1920 bij de Etat Belge aangekocht.

Bij de aangekochte machine handelde het zich volgens de gegevens van de Nord Belge zelf om locomotief KPEV 4636 die bij de directie Breslau (in het huidige Polen) zijn dienst aanving. De locomotief werd door Linke-Hoffmann te München gebouwd en in 1902 afgeleverd. Nochtans rijzen bij dit gegeven enkele problemen op daar de nummers boven de 4000 locomotieven zijn die gebouwd werden na 1907 en bij de 4636 handelt het om een locomotief van de directie Köln gebouwd door Henschel. Mogelijk heeft hier een verwisseling van nummers bij een vervanging van de ketels plaatsgevonden.

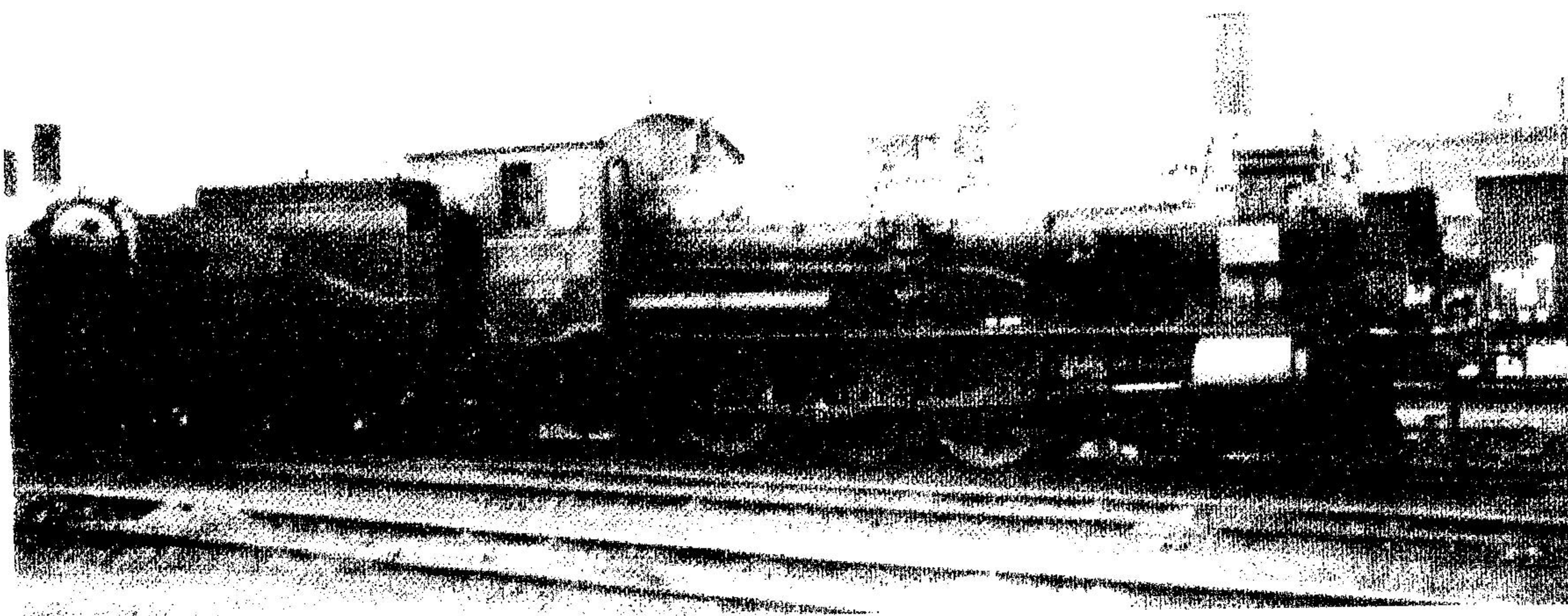
De locomotief werd echter met het nummer 4636 in het Nord Belge bestand opgenomen en vanaf 1923 was de locomotief te Frameries in depot. Hier werd de 4636 vooral gebruikt voor doorgaande goederentreinen vanuit Mons tot in et Franse Aulnoye en van hieruit reed ze regelmatig door tot in Erquelles via Jeumont.

In de loop van 1926 werd de machines dan overgebracht naar de stelplaats St-Martin bij Charleroi en ook hier waren het vooral de goederentreinen naar Aulnoye die op het programma stonden. De stationering hier was van korte duur en in 1929 ging de 4636 terug naar Frameries over. En gedurende vijf jaar bleef de G 7<sup>2</sup> in deze stelplaats van Mons bedrijvig. Daar de bedrijvigheid sterk toenam had de Nord Belge bijkomende goederentreinlocomotieven nodig en zocht contact met de Nord Français. Deze maatschappij had na de eerste wereldoorlog een veertigtal machines G 7<sup>2</sup> verkregen en in hert bestand opgenomen als 4.1041 tot 4.1079. In Frankrijk waren deze locomotieven einde loopbaan gekomen en hierdoor konden regelmatig locomotieven uit deze reeks aan de Nord Belge verhuurd worden en hier stonden ze de Belgische machines bij. Gemiddeld waren op dat ogenblik 2 à 3 machines in huur, waarbij de locomotieven regelmatig uitgewisseld werden en dat niet welbepaalde locomotieven bij de Nord Belge ingeschreven werden. Anderzijds kwamen de Nord Français machines ook in gewone dienst naar Mons en Charleroi.

Daar de levering van de zware locomotieven 421 – 455 (later type 48) en 501 – 520 (later type 99) het locomotieftekort enigszins verminderde, waren de reeksen G 7<sup>1</sup> en G 7<sup>2</sup> in de doorgaande goederendienst overbodig geworden en hierdoor werd de 4636 in de loop van 1934 aar de stelplaats Namur overgeheveld. Hier zou deze locomotief vooral lokale goederendiensten gaan rijden. Hoofdinzet kende ze op de maaslijn waarbij ze



de verschillende steengroeven bediende. Dit zelfde werk verrichtte deze locomotief ook op de verbinding met Dinant. Maar op dat ogenblik was de inzet al sterk beperkt en stond e locomotief regelmatig afgesteld. Vanaf 1937 was er een inzet meer voorzien en werd de 4636 in het vormingsstation van Ronet afgesteld. Bij het begin van de tweede wereldoorlog was de locomotief nog steeds afgesteld, doch korte tijd later werd ze opnieuw gereactiveerd en verliet ze Namur richting St-Martin. Hier verzekerde ze enkele lokale goederendiensten.



*De 4636 van de Nord Belge te Namur in 1935*

*Verz Hesselink*

#### **De overname door de N.M.B.S. :**

Bij de overname door de N.M.B.S. in 1941 was de 4636 niet meer in dienst en stond ze afgesteld in het grensstation Erquelinnes, samen met twee es ROD-locomotieven van de reeks 701 – 710. Door het grote locomotieftekort besliste men alsnog om de G 7<sup>2</sup> terug in dienst te nemen en daarom werd nog een grote herziening doorgevoerd in de loop van 1941.

#### ***St-Martin :***

Na de revisie van de locomotief kwam ze 10 september 1941 naar St-Martin en hier werd de 4636 vooral ingezet voor lokale goederendiensten in de omgeving van Charleroi. Op dat ogenblik werd de locomotief in het N.M.B.S.-bestand ingeschreven als type 75 – nr 7536. Maar als éénling werd de inzet zoveel mogelijk gemeden en stond ze regelmatig langere tijd afgesteld. Nochtans zou de wereldoorlog door de beschadigingen steeds meer zorgen voor een locomotieftekort en werden alle mogelijke machines vanaf eind 1942 intensiever gebruikt. De inzet te St-Martin eindigde met ingang van de winterregeling van 1943 en de 7536 ging op 25 september van dat jaar over in het bestand van Kinkempois.

#### ***Kinkempois :***

Zoals reeds boven gezegd belandde de 7536 eind 1943 te Kinkempois en ook hier was de inzet zeer beperkt. Waarschijnlijk verzekerde de locomotief slechts zeer lokale treinen binnen het industriegebied rondom Kinkempois en rangeringen te Kinkempois zelf en in de havenzones langs de Maasoeveren. Bij de bevrijding was de locomotief nog steeds in het bestand van Kinkempois, maar door de zware bombardementen is het niet waarschijnlijk dat de 7536 nog effectief ingezet werd. Op 8 juli 1944 ging de machine dan ook officieel over in het bestand van de naburige stelplaats Renory

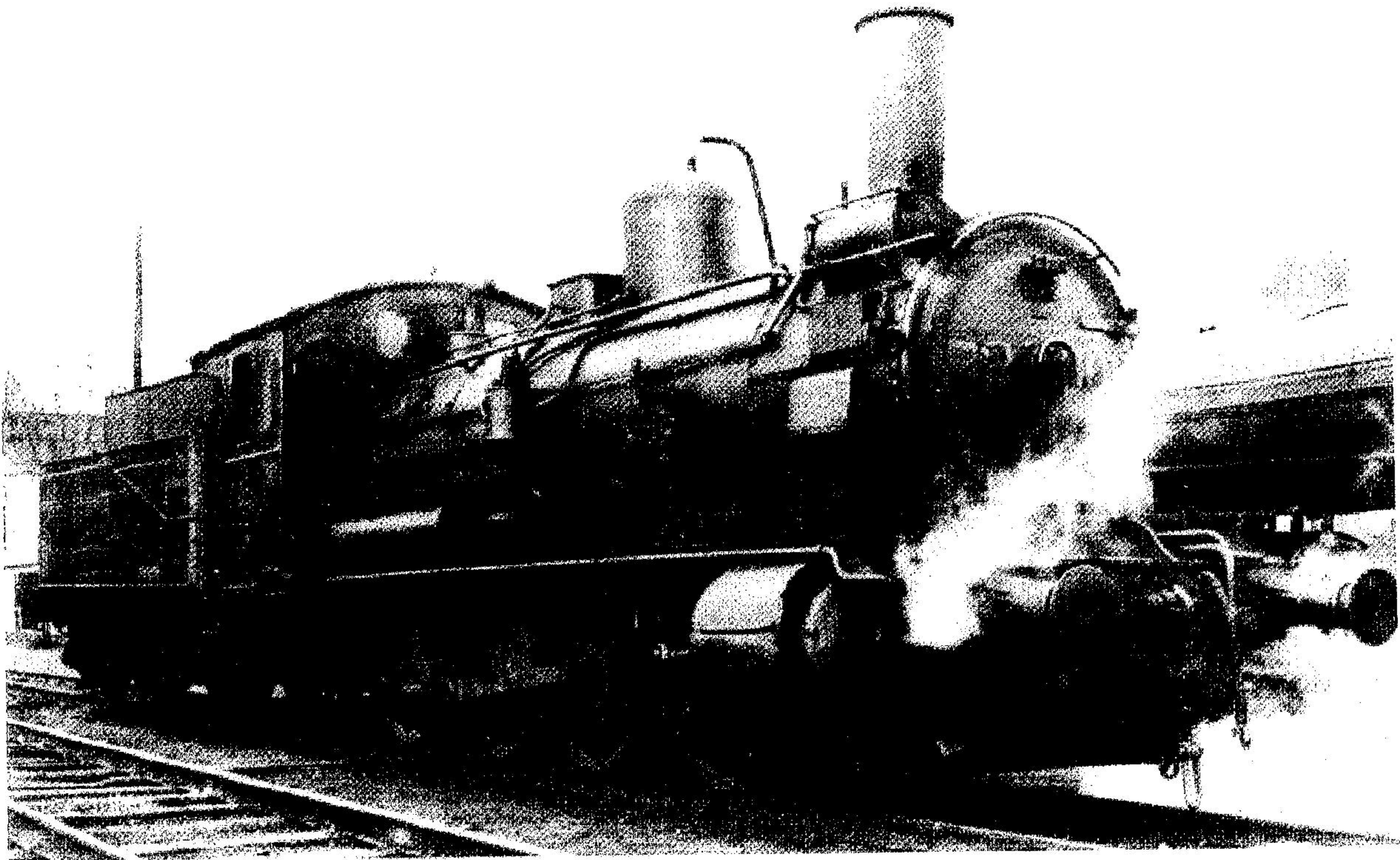
#### ***Renory :***

Door de bombardementen van Kinkempois werden alle locomotieven die gespaard gebleven waren overgebracht naar de naburige stelplaats Renory en hier werd de G 7<sup>2</sup> slechts zeer weinig gebruikt,

waarschijnlijk slechts voor lokale rangeringen. Ook na de bevrijding bleef de 7536 nog enkele maanden te Renory afgesteld, maar op 23 februari 1945 ging deze locomotief over naar de stelplaats Liège (Rue Varin).

### *Liège :*

Hier werd de locomotief ook zeer sporadisch gebruikt voor lokale rangeringen in de stelplaats en te Liège-Guillemins. Deze diensten duurden tot in de eerste helft van 1946. Inmiddels was de locomotief vernummerd en terug ingedeeld bij het type 72 (zoals de oorspronkelijke N.M.B.S.-locomotieven) met nieuw nummer 72.001.



*Midden 1946 wordt de 72.001 al gebruikt als stationaire ketel*      Foto NMBS

Vanaf midden 1946 kreeg de 72.001 een nieuwe taak, nl. als stationaire stoomketel voor het wassen van de ketels van de overige stoomlocomotieven. Gemiddeld om de veertien werden de ketels van alle stoomlocomotieven leeggemaakt en onder druk met stoom doorgeblazen. Hierdoor konden de ketelsteen en de andere onzuiverheden in de ketels verwijderd worden; Hiervoor diende de 72.001 geen veranderingen te ondergaan daar de stoom rechtstreeks aan de ketel afgetapt werd op één van de stoomleidingen. Naast dit werk werd de machine nog sporadisch gebruikt voor lokale rangeringen.

Ondanks zijn officiële schrapping op 7 juli 1948 bleef de 72.001 zijn taken behouden en pas in 1952 werd de machine vervangen door een vaste leiding en kon de 72.001 enkele maanden later gesloopt worden.

### **Nummerlijsten type 75 > type 72**

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
4636	1902	7536	72.001	Linke Hofmann		07/07/1948	stoomketel

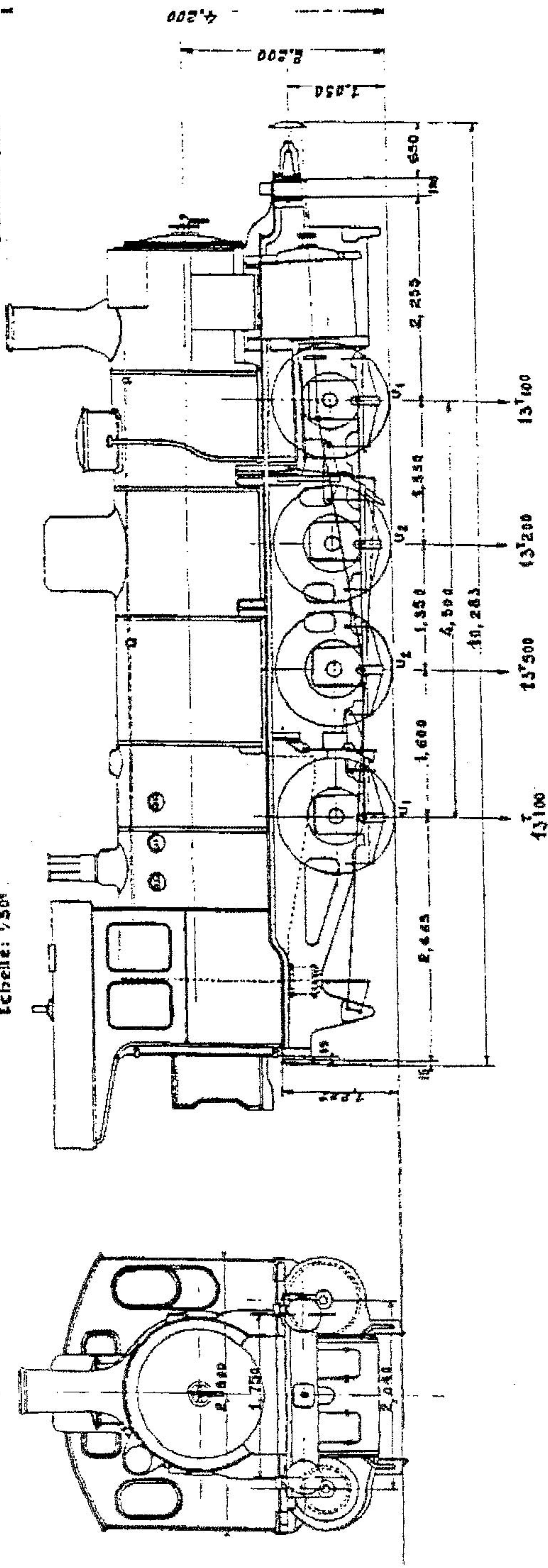
Overzichtstekening van de Nord-Belge 4636 reeks G 72

LOCOMOTIEF TYPE 75.

S.N.C.B. A.C. SIMARTIN  
N.M.B.S. - C.W. SIMARTIN

Echelle: 1/500

Schraaf: 1/500



Chaudière	Mécanisme	Poids - Caractéristiques diverses	Ketel	Mécanisme	Gewicht - Verscheiden eigenaardigheden
<p>12 Kg</p> <p>Grille { Longueur 2,7250</p> <p>Grille { Largeur 1,7500</p> <p>Surface 2,725</p> <p>Boîtes { Nombre 224</p> <p>à { Diamètre extérieur 50%</p> <p>fumée { Distance entre les (lisses) plaques tubulaires 4-100</p> <p>Declivité de passage des 0° 53</p> <p>Surface du foyer 10° 32</p> <p>de { Tubulaire 107-48</p> <p>Chauffe { Cylindrique 141,780</p> <p>{ Eau 4-820</p> <p>Capacité { Vapeur 2-150</p> <p>Diamètre intérieur moyen du corps cylindrique 1-514</p> <p>Puissance en chevaux 685 HP</p>	<p>1 Cylindre H.P. (Diamètre côté droit) Course 530%</p> <p>1 Cylindre B.P. (Diamètre côté gauche) Course 750%</p> <p>Diamètre des roues 50%</p> <p>Boîte à vapeur { En Compound</p> <p>Boîte à traction {</p>	<p>Poids de la vide 47,600</p> <p>La machine { Centre de marche 58,700</p> <p>Poids adhérent 58,900</p> <p>Empattement rigide et total 4-500</p> <p>Coefficient de frottement 0° 53</p> <p>Frein Westinghouse.</p> <p>Frein direct.</p> <p>Sablère à air ou à main</p> <p>Démarrant Duffly.</p> <p>Rayon minimum d'inclinaison 65 m</p>	<p>Ketelbruik 12 Kg</p> <p>Gangte 2,7250</p> <p>Breedte 1,7500</p> <p>Oppervlakte 2,725</p> <p>Grants 224</p> <p>Roepijpen { Buisdiameter 50%</p> <p>(Stad) { Afstand tussen de pijpplaten 4-100</p> <p>Opening voor doorgang dergassen 0° 53</p> <p>Vuurtrommel 10° 32</p> <p>Voorwarmingsvat { Tijpen 137-48</p> <p>Tubul 141,780</p> <p>Water 4-820</p> <p>Inhoud { Sloop 2-150</p> <p>Middel-diameter binnen van den langschielaf 1-514</p> <p>Kracht in paardekrachten 685 HP</p>	<p>1 Cylinder H.D. (Doormeter (Rechtzijdig) Loop 530%</p> <p>1 Cylinder L.D. (Doormeter (Linkzijdig) Loop 750%</p> <p>Doormeter der wielen 50%</p> <p>Maximum theoretische trekkracht { In compound 11050</p>	<p>Gewicht van dubbelst 67,400</p> <p>de locomotief zijde 58,900</p> <p>Adhësië gewicht 58,900</p> <p>Westinghouse rem.</p> <p>Rechtstreekse rem.</p> <p>Lucht-aandrijving of hand-aandrijving</p>

St Martin, de 7-11-41

# Stoomlocomotief type 75

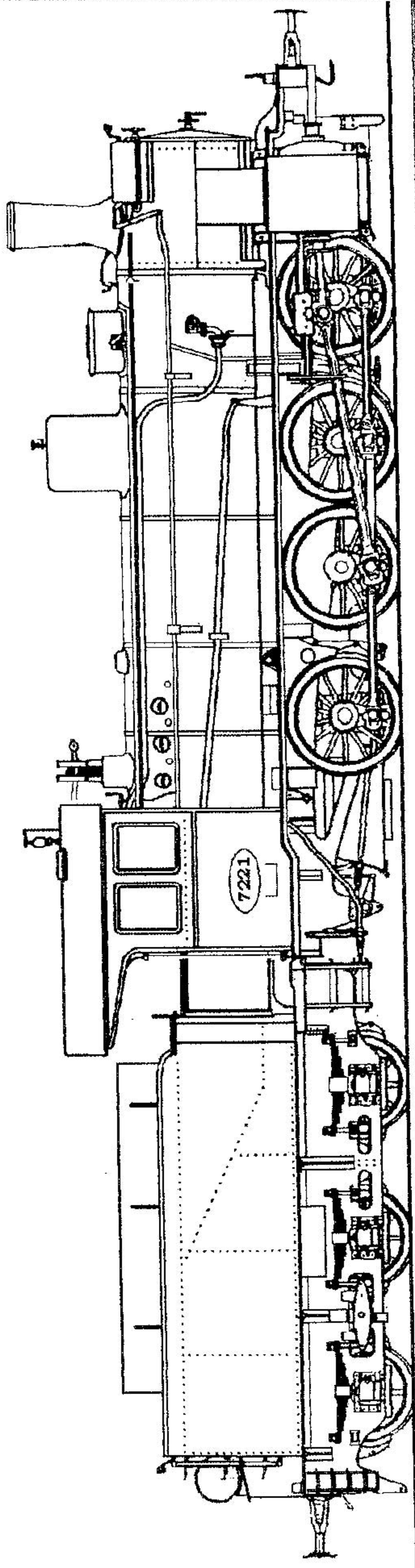
# D

## Goederentreinlocomotief

ex KPEV G 7<sup>2</sup>

Linke - Hoffmann

1



Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Effectief bij Nrd Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1 ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa / lopende meter

Gekoppeld aan tender :

12 bar

Crampton

2 250 mm

1 000 mm

2,25 m<sup>2</sup>

10,32 m<sup>2</sup>

---

---

---

222

45 / 50 mm

128,67 m<sup>2</sup>

4 100 mm

128,67 m<sup>2</sup>

138,99 m<sup>2</sup>

---

1 530 mm

25 mm

16 - 19 mm

4,850 m<sup>3</sup>

2,150 m<sup>3</sup>

8,20 m<sup>3</sup>

10 220 mm

9 645 mm

2 800 mm

2 200 mm

4 260 mm

4 500 mm

1 550 mm + 1 350 m +

1 600 mm

2 440 mm

2 665 mm

1 250 mm

---

52 900 kg

13 100 kg

13 200 kg

13 500 kg

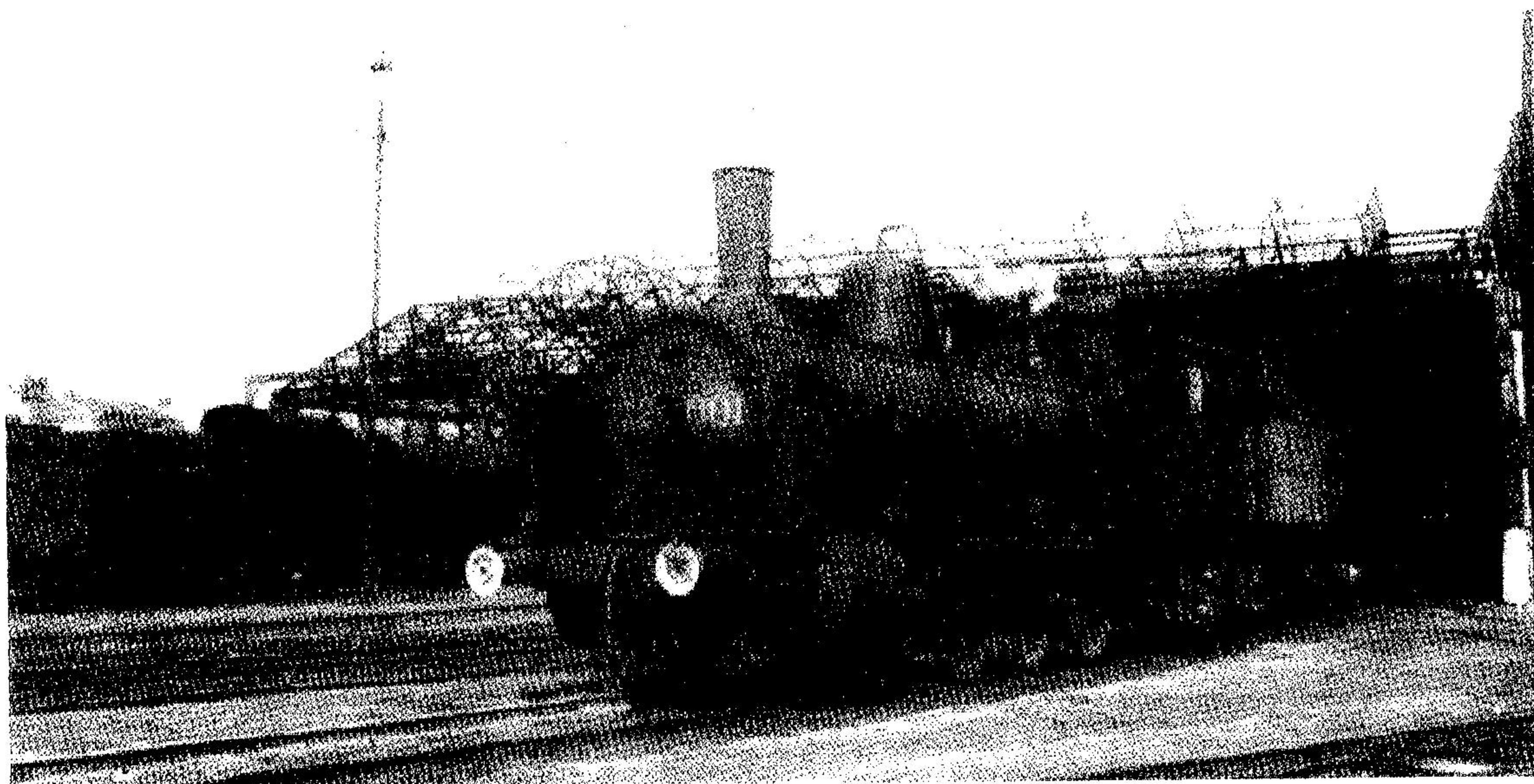
13 100 kg

---

---

5 180 kg/m

type 9 > type 7



*De 72.001 te Liège I gekoppeld et de tender afkomstig van een type 48 Foto verz Hesselink*

### **De tenders voor de 4636 > 7536 > 72.001**

Bij de aankomst in België waren de machines reeks G 7<sup>2</sup> gekoppeld met een betrekkelijk korte driecassige tender. Deze tender had slechts een radstand van 3 300 mm maar de capaciteit werd behaald door een vrij hoge opbouw van ca. 1 200 mm. Hierdoor kon de inhoud nog 12 000 liter bereiken en kon men zonder verhogingen 5 000 kg steenkool laden.

Met deze tender kon de 4636 een autonomie van ca. 150 km aan water bereiken, iets wat op de lijnen van de Nord Belge ruim voldoende was. Vermelden we nog dat ook de locomotieven van de reeks G 7<sup>1</sup> een identieke tender bezaten en dat de zes tenders van dit type 9 bij herstellingen van locomotief veranderden. Wel hadden deze tenders hetzelfde nummer van de locomotief waarmee ze gekoppeld waren.

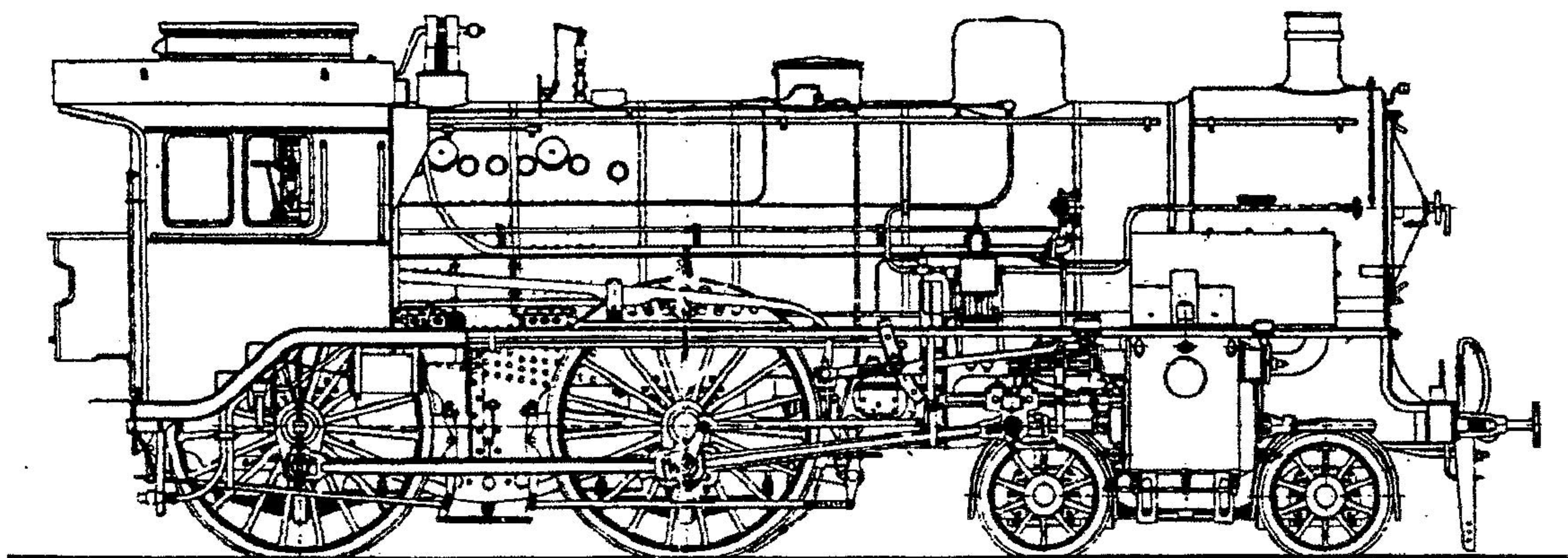
Bij de overname van de Nord Belge kregen niet alleen de locomotieven een N.M.B.S. nummer maar ook de tenders en het type 9 werd ingedeeld bij de nummers 12 xxx. De tender van de 7536 kreeg op dat ogenblik het nummer 12 636 toegewezen.

Tot in de eerste helft van 1946 behield de machine de bovengenoemde tender, maar voor de nieuwe taken als stationaire ketel was de capaciteit te klein en hierdoor moest de locomotief ook minstens tweemaal per dag gaan bijtanken. Daarom werd beslist om de 72.001 te koppelen met een ex-Duitse tender type 31 met een capaciteit van 17 m<sup>3</sup>, maar ook deze toestand bleef slechts enige maanden duren want midden 1946 werd de 72.001 gekoppeld aan de tender type 7 met nummer 23 452. Deze tender was afkomstig van de in 1944 gebombardeerde locomotief 4852 en hierdoor werd de capaciteit verder verhoogd tot 23 000 liter. Deze tender – die trouwens buiten alle proporties was voor de locomotief behield de 72.001 tot bij zijn definitief schrapping als stationaire ketel in 1952.



# Schrappingen

## Type 66 .



De sneltreinlocomotieven type 66 hebben de tweede wereldoorlog goed overleefd: de locomotieven bleven trouwens tijdens de ganse wereldoorlog in België en slechts drie machines werden zwaar beschadigd en werden in 1944 afgevoerd.

Jaar	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1948					3	10	2		1			
1949			9	2	12							

Na de tweede wereldoorlog waren er nog drie stelplaatsen waar het type 66 tot inzet kwam, nl. Leuven, Latour en Merelbeke. In de eerste stelplaats eindigde de inzet al in de loop van 1945 en mogelijk werden de machines, die zich in de slechtste staat bevonden, hier afgesteld wachtend op een schrapping. Hierdoor is het weinig waarschijnlijk dat het type 66 hier effectief ingezet werden.

In de tweede stelplaats – **Latour** - werden er in 1946 nog 6 locomotief volgens plan ingezet. Het programma voorzag enkel nog semi-directe diensten op de zuidelijke lijnen. In detail werden dag er dag de volgende diensten gereden:

Dag 1	59 km	onderhoud te Latour Trein 5559 / 5520	Virton – Mabehan – Virton	's nachts
Dag 2	131 km	Trein 5446 / 5459 Trein 5545 / 5544 Trein 5551 / 5556	Virton – Arlon – Virton Virton – Marbehan – Virton Virton – Marbehan – Virton	
Dag 3	138 km	Trein 5523 / 5526 Trein 5529 / 5534 Trein 5470 / 5471 Trein 5542 / 5543 Trein 5479 / 5547	Virton – Marbehan – Virton Virton – Marbehan – Virton Virton – Latour – Virton Virton – Lamorteau – Virton Virton – Lamorteau – Virton	personeelstrein
Dag 4	192 km	Trein 5444 / 5447 Trein 5524 / 5527 Trein 5456 / 5467 Trein 5537 / 5540	Virton – Latour – Virton Virton – Lamorteau – Virton Virton – Latour – Virton Virton – Marbehan – Virton	personeelstrein personeelstrein

		Trein 5494 / 5498	Virton – Bertrix – Virton	
Dag 5	316 km	Trein 5442 / 5453 Trein 5468 / 5487 Trein 5487	Virton – Arlon - Libramont Libramont – Arlon – Virton Virton – Bertrix	uitslaap Bertrix
Dag 6	330 km	Trein 5450 Los / Trein 5254 Trein 5473 / 5476 Trein 5493	Bertrix – Arlon Arlon – Stockem – Arlon Arlon – Libramont – Arlon Arlon - Virton	Personeelstrein

In de eerste helft van 1947 kwamen de eerste locomotieven type 40 aan en deze namen vrij snel de boven genoemde diensten over. Eind 1947 was de inzet van het type 66 definitief afgelopen te Latour. De meeste typen 66 van Latour werden van mei tot juli 1948 uit het bestand geschrapt.

De laatste diensten verzekerden de typen 66 echter vanuit Merelbeke. Deze stelplaats was trouwens na de wereldoorlog steeds de grootste inzetplaats en telde de reeks B net minder dan 10 inzetdagen voor vooral hoogwaardige semi-directe treinen. Vanaf begin 1947 begon echter de instroom van de vervangers, nl. de locomotieven type 64. Maar laten we even de inzetreeks van dit type onder de loep nemen:

Dag 1:	0 km	Onderhoud te Merelbeke		
Dag 2	227 km	Trein 8720 / 8739 Trein 9443 / 9496	Gent – Baton – Gent Gent – Eeklo – Gent	
Dag 3	251 km	Trein 9518 / 9521 Trein 9481 / 9484 Trein 9493 / 9452	Gent – Antwerpen-LO – Gent Gent – Zelzate – Gent Gent – Eeklo – Gent	
Dag 4	235 km	Trein 9461 / 9464 Trein 9465 / 9428 Trein 9427 / 9450	Gent – Zelzate – Gent-Oost Gent-oost – Eeklo – Gent Gent – Brugge – Gent	via Eeklo
Dag 5	144 km	Trein 8602 / 8609 Trein 9560 / 9567	Gent – Geraardsbergen – Gent Gent – St-Niklaas – Gent	
Dag 6	75 km	Onderhoud in voormiddag Trein 8756	Gent – Blaton	uitslaap Blaton
Dag 7	226 km	Trein 8725 Trein 8839 / 8852 Trein 8672	Blaton – Gent Gent – Tournai – Gent Gent – Geraardsbergen	uitslaap Geraardsbergen
Dag 8	227 km	Trein 8619 Trein 9345 Trein 9341 / 9340 Trein 9368	Geraardsbergen – Gent Gent – Adinkerke Adinkerke – Bray-Dunes – Adinkerke Adinkerke – Gent	
Dag 9	239 km	Trein 9826 Trein 9748 / 9755 Trein 9818 Trein 8638 / 8643 Trein 8752 / 8761	Gent – Dendermonde Dendermonde – Antwerpen-z – Dendermonde Dendermonde – Gent Gent – Dendermonde – Gent Gent – Oudenaarde – Gent	
Dag 10	110 km	Trein 9048 / 9043	Gent – Brussel-noord – Gent	piekuurtrein

De diensten te Merelbeke bleven nog tot in de tweede helft van 1948 duren waarbij in mei nog steeds 5 à 6 machines type 66 gebruikt werden. Nadien kwam het einde snel en na een korte afstelperiode werden de locomotieven praktisch in blok tussen maart en mei 1949 afgevoerd



## ***Dieselmotorwagen type 600***

1930

EVA – Wismar - Maybach

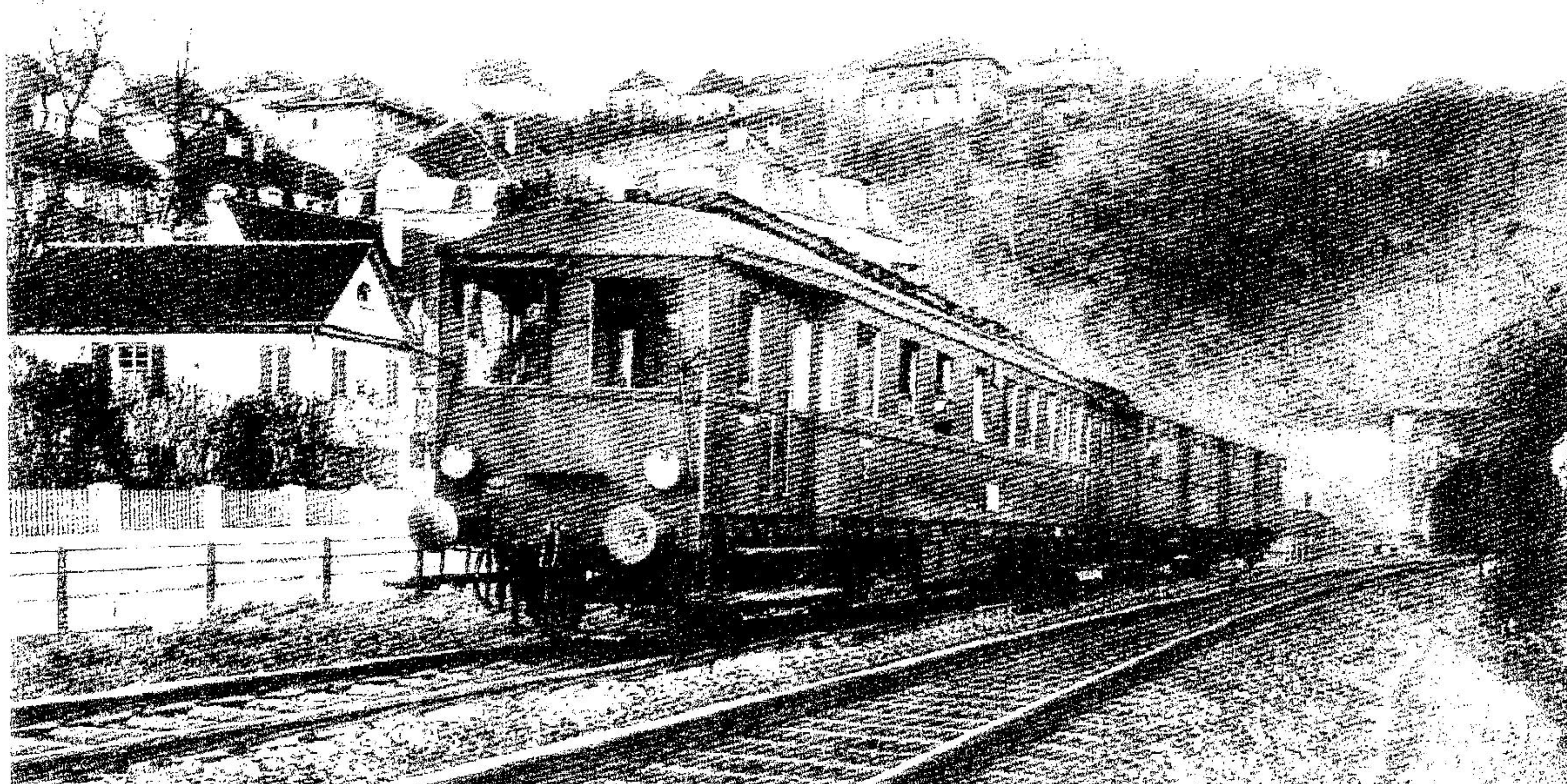
1955

### **a. De voorlopers:**

In de loop van 1924 werd er voor de Wagon Fabrik Wismar een nieuwe motorwagen ontwikkeld voor de zware dienst in het voorstadsverkeer. Het was een zware constructie uit metaalprofielen waarop een volledig geklonken kast op bevestigd was. Voor het interieur opteerde men voor de opstelling die in deze periode bij de eerste metalen rijtuigen voor het binnenlands vervoer ontwikkeld werden. Opmerkelijk voor een stel is ook de dakopbouw voor de bijkomende verluchting en de gasverlichting.

Nieuw was echter de aandrijving: voor het eerst werd deze speciaal voor de motorwagen ontwikkeld. Deze bestaat uit een volledig ingericht motordraaistel met dieselmotor, overbrenging en drijfwielen. Voor de motor koos men voor een Maybach motor en ook de mechanische transmissie werd door deze firma geleverd. De aandrijving gebeurde op een valse as en van hier uit via drijfstangen op de twee aandrijfassen van het draaistel. Opmerkelijk is dat dit draaistel ook gebruikt werd bij de eerste diesellocomotieven van deze firma. Dit eerste motorstel kreeg het nummer VT 851.

Na de bouw van een tweede – afwijkend – prototype VT 852, konden de testritten ondernomen worden vanuit Stuttgart. Gezien de resultaten koos men voor de seriebouw voor de motorwagen VT 851. In 1926 bestelde men 9 bijkomende motorwagens en deze werden in de loop van 1927 als VT 853 – VT 861 afgeleverd. Deze stellingen gingen voorstadsdiensten rijden in Stuttgart, Mainz en Schwerin. Ondertussen werden nog verdere prototypes uitgetest, maar in 1929 werd een tweede reeks met zes motorwagens besteld en als VT 866 – VT 871 in dienst gesteld.



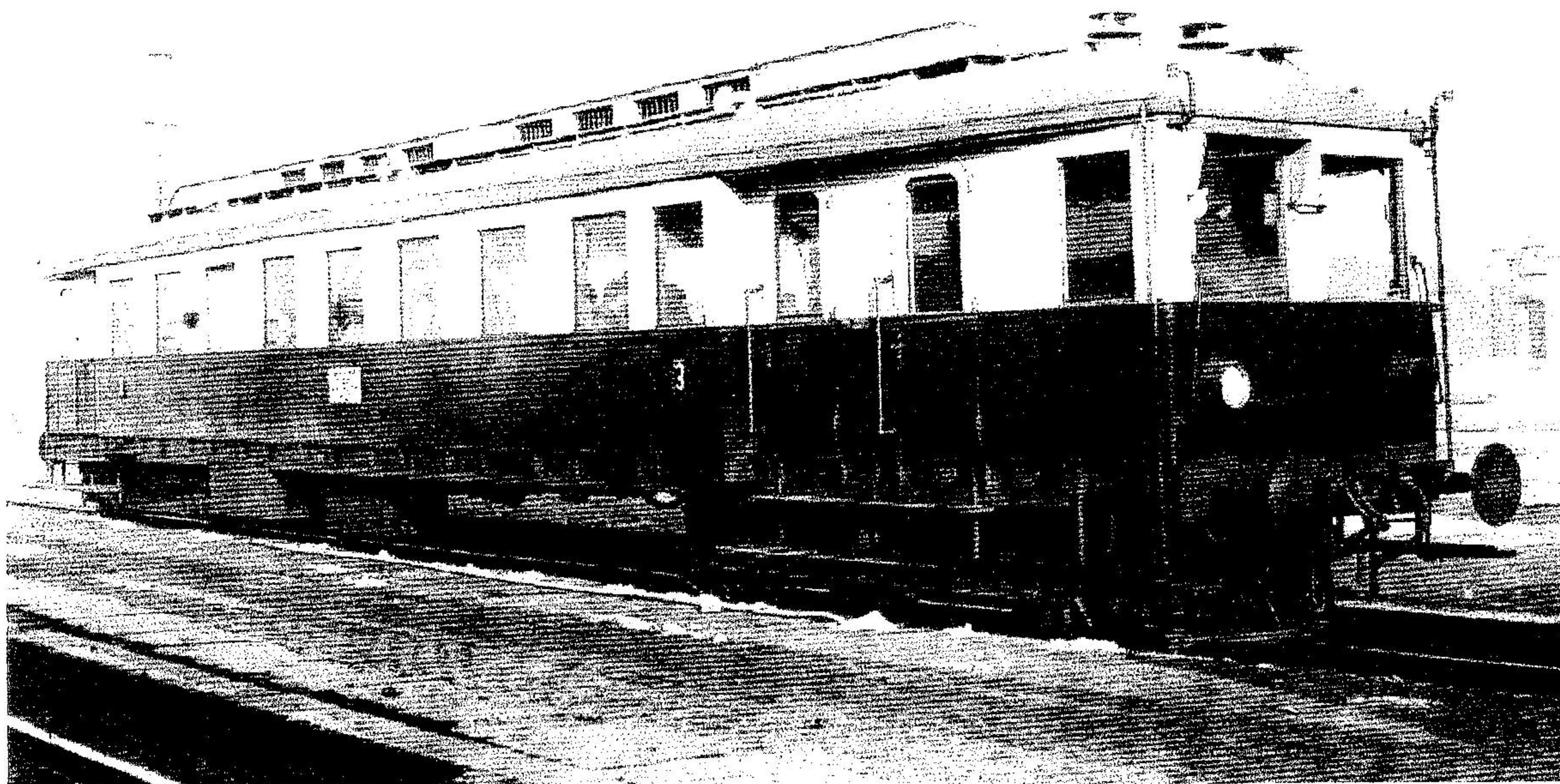
*De Duitse voorloper tijdens zijn laatste bedrijfsjaren in de buurt van Mainz*

*Foto DBarchief*

### **b. De bestelling bij de N.M.B.S.:**

Daar men ook in België de nodige ervaring wou opdoen met motorstellen, werden de testen van deze motorwagens met aandacht gevolgd en dit leidde tot de bestelling van drie analoge stellingen bij Wismar, waarbij de koop via een tussenhandelaar – de Eisenbahn Verkehrs Aktiengesellschaft te Berlijn (EVA) –

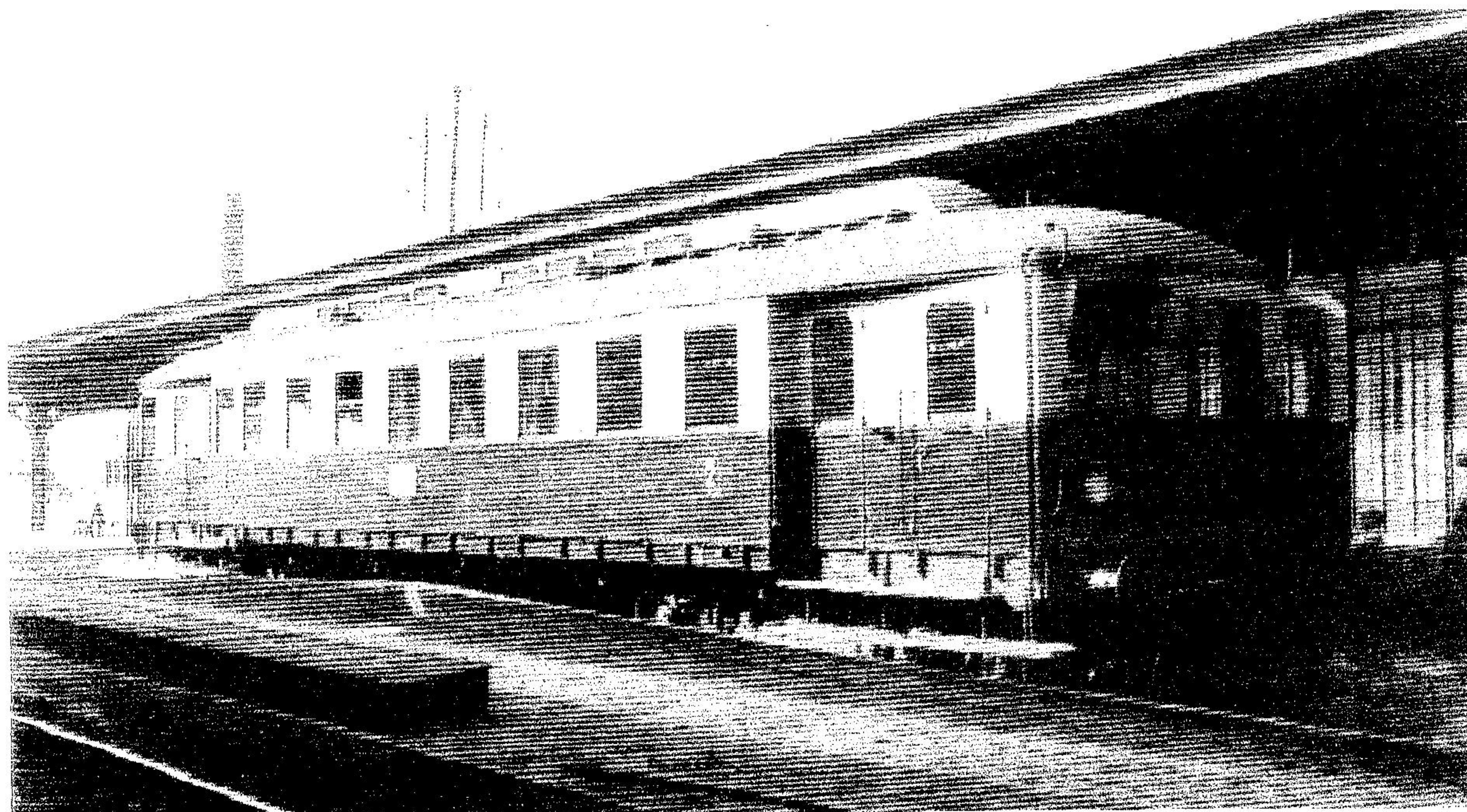
doorgevoerd werd. Deze motorwagens waren identiek aan de laatste bouwschijf voor de Deutsche Reichsbahn en sloot hier trouwens dadelijk op aan. Ze kwamen in de loop van 1930 in België aan en waren hierbij de eerste dieselstellen bij de N.M.B.S. De eerste testen werden vanuit Brussel doorgevoerd onder meer vanuit Leopoldswijk naar Ottignies en tussen Brussel-zuid en Braine-le-Comte. Vanaf de winterregeling van 1930 / 1931 werden de drie motorwagens – genummerd EVA 101 – 103 – te Merelbeke ondergebracht.



*De EVA 101 tijdens zijn eerste inzetjaren te Gent-St-Pieters*

*Foto NMBS*

Er werd een inzetreeks met eerst twee, maar nadien zelfs drie inzetdagen opgesteld. Bij onderhoud werden de motorwagens op dat ogenblik vervangen door getrokken treinen. In principe werden ze vooral gebruikt in de lokale reizigersdienst naar Eeklo en verder Brugge en Zelzate, maar ook op de lijn naar Antwerpen-LO werden ze regelmatig gebruikt. Tijdens sommige periodes reden ze ook enkele treinen naar Tielt en zelfs verder naar Adinkerke. Deze hoestend bleef gedurende de ganse periode voor de tweede wereldoorlog bestaan en ondanks enkele defecten legden deze motorwagens ongeveer 250 tot 300 km per dag af. Omstreeks 1935 werden ze omgenummerd in het type 600, nummers 600.01 tot 600.03



*Opnieuw een hype 600 te Gent ditmaal aan de zijde van de loopdraaistel*

*Foto NMBS*

Bij het begin van de tweede wereldoorlog moesten alle motorwagens wegens brandstofgebrek afgesteld worden en voor het type 600 was dit het geval in het station van Veurne. Hier zouden ze in het begin van de oorlog gesaboteerd en in brand gestoken worden en de 600.01 en 600.03 waren er zo erg aan toe dat ze afgevoerd moesten worden. Dit was het geval in juni 1946.

De 600.02 daarentegen was minder zwaar beschadigd en in de loop van 1945 werd de motorwagen – onder andere et onderdelen van de twee overige stellen – door de CW Mechelen hersteld en eind 1945 bij de stelplaats Haine-St-Pierre ingedeeld, net zoals de andere vooroorlogse motorwagens. Gedurende de rest van de loopbaan werd de 600.02 gebruikt in de inzetreeks van de typen 553 Brossels, waar echter ook de motorwagens type 601 in meereden.

Deze inzetreeks omvatte gemiddeld 8 à 10 inzetdagen met een ruim inzetgebied om de wijde omgeving van Haine-St-Pierre. Als we de regeling van 1952 als voorbeeld nemen ebben we de volgende inzet :

<b>Reeks D</b>		<b>drieploegenstelsel</b>	<b>Daggemiddelde : 299 km</b>
Dag 1	177 km	Pendelritten Mons – Frameries Vanuit Haine-St-Pierre naar Manage, Binche en Luttre Onderhoud motorwagen	
Dag 2	278 km	Ritten vanuit Haine-St-Pierre naar Charleroi, Manage, Ronse, Soignies en Luttre	
Dag 3	350 km	Ritten vanuit Haine-St-Pierre naar Piéton, Braine-le-Comte, Fauroeux, Erquelines Soignies, Tubize/Clabecq	
Dag 4		Planton te Haine-St-Pierre	
Dag 5	421 km	Ritten in de omgeving naar Manage, Biesme, Luttre en Gosselies	
Dag 6	417 km	Ritten naar Braine-le-Comte, Charleroi, Ecaussines, Baulers en Piéton	
Dag 7	208 km	Ritten naar Soignies, Manage en Erquelines	
Dag 8	424 km	Ritten vanuit Fauroeux naar Mons, Thuillies en Erquelines	

Nochtans zou vanaf deze inzetregeling het gebruik van de 600.02 achteruit gaan door de aankomst van o.m. het type 606 te Haine-St-Pierre en werd voorkeur gegeven aan de modernere motorwagens. Vanaf eind 1953 zou de 600.02 afgesteld worden in de loods en een jaar later – in maart 1955 – volgde de definitieve schrapping uit het bestand en korte tijd later werd deze motorwagen gesloopt.

#### ***De schildering:***

##### **1930 – 1946 :**

Waarschijnlijk werden de motorwagens geleverd in dezelfde kleuren als ze aan de Duitse spoorwegen geleverd werden, namelijk in koningsblauw voor de onderzijde en crème oor de vensterpartij. Er bestaan geen foto's waarop de typische lichtblauwe kleur van de eerste Belgische motorwagens geschilderd werden. Vanaf 1935 werd de blauwe kleur enigszins aangepast en werden de nieuwe nummers op de kopwanden geschilderd.

##### **1946 – 1955 :**

Met de herstelling van de motorwagen in de loop van 1945 werd de kleurstelling met twee tinten groen aangebracht. Net zoals de overige tractievoertuigen werd ook – waarschijnlijk enkele jaren later – de breed gele zichtbaarheidslijnen in de vorm van een trapezium en drie bijkomende gele lijnen aangebracht. Van deze kleurstelling bestaan echter zover we weten geen foto's.

Vermelden we nog dat van deze kleurstelling door Märklin een model op schaal Ho op de markt gebracht werd.

# Dieselmotorwaggen type 600

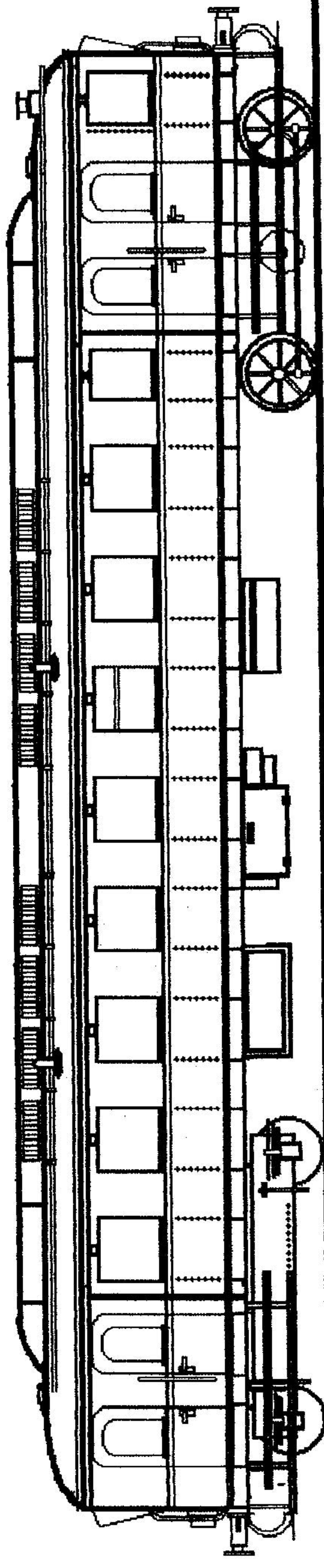
## B'2'

Diesel-mechanisch - lokale dienst

Wagen Fabrik Wismar

Aantal zitplaatsen

1<sup>ste</sup> klasse : --  
 2<sup>de</sup> klasse : 16  
 3<sup>de</sup> klasse : 60  
 Klapbnken : 16  
 Staantplaatsen : 80



**Loopbaan :**

Nummering : < 1935  
 > 1935

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid (maximaal)

**Remming :**

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

**Kenmerken :**

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

**Overbrenging :**

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motordraaistel

Loopdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

19 740 mm

18 840 mm

3 004 mm

1 310 mm

4 300 mm

16 800 mm

13 300 mm

3 500 mm

3 500 mm

1 355 mm

1 470 mm

1 000 mm

48 325 kg

12 705 kg

14 350 kg

10 685 kg

10 585 kg

2 450 kg/m

---

150 kW

125 kW

## **Elektr. Locomotief reeks 11**

1986

**Bombardier**



*Locomotief 1186 wacht te Merelbeke op een volgende taak*

### **Geschiedenis en indienststelling**

In het begin van de tachtiger jaren was het materieel dat ingezet werd voor de Benelux-dienst verouderd: niet alleen de locomotieven reeks 25.5, maar ook de rijtuigen voldeden niet meer aan de comforteisen van een internationale verbinding. Daarenboven groeide het aantal reizigers explosief aan en hierdoor moest men teruggrijpen naar de oude Benelux-stellen uit de vijftiger jaren. Met dit voor ogen besliste de N.M.B.S. en de N.S. om nieuw materieel te ontwikkelen. Er werden overeengekomen dat de N.M.B.S. zou zorgen voor de locomotieven, de N.S. zou een aantal in bouw zijnde IC-rijtuigen aanpassen voor deze verbinding en nieuwe stuurstandrijtuigen ontwikkelen.

Op het ogenblik van de beslissing waren de locomotieven reeks 21 besteld en het was dan ook logisch dat men uitging van dit type machines en deze aanpaste voor het rijden op de Nederlandse spanning van 1500V. De bestelling werd bekrachtigd tijdens de raad van beheer van 26 maart 1982. De levering werd geprogrammeerd na de eerste schijf van de reeks 21 en er waren normaal 8 locomotieven nodig (6 voor de inzetreeks en 2 reserve). Nochtans besliste men voor een bestelling van 12 locomotieven. Men voorzag immers een uitbreiding van het verkeer tussen België en Nederland en men wilde ook een reserve opbouwen voor de internationale treinen, maar ook voor de overgang tussen Visé en Maastricht. Het afleveren zou in het vierde kwartaal van 1985 plaats vinden.

Met ongeveer één maand vertraging werd de eerste locomotief geleverd op 26 november 1985. Oorspronkelijk voorzien als 1101 werd de nummering aangepast. Daar de N.S. ook een reeks 1100 bezat werd beslist om de machines pas de nummers vanaf 1181 om zo dubbele nummers te vermijden. Deze locomotief onderging slechts enkele testritten, daar er in principe geen wijzigingen doorgevoerd werden. Na de levering ging de machine terug naar BN om er de inbouw van de ATB- uitrusting mogelijk te maken. De volgende locomotieven werden geleverd in een cadens van twee per maand. Officieel was voorzien dat de nieuwe benelux-treinen met ingang van de zomerregeling van 1986 in dienst zouden gaan, doch de levering van de rijtuigen verliep et bijna een jaar vertraging. Op het laatste ogenblik moesten nog een aantal wijzigingen doorgevoerd worden en Talbot te Aachen als leverancier kon niet dadelijk de verbouwing doorvoeren.

De duurzaamheidstesten van de nieuwe reeks 11 werden doorgevoerd voor de IC- treinen tussen Antwerpen en Moeskroen en door de vertraging werd deze dienst nog verlengd tot na de zomerregeling van 1986. Gemiddeld werden in deze dienst zes machines gebruikt. De treinen werden in trekduwstellen met rijtuigen type M4 gereden. De nieuwe reeks locomotieven werd anderzijds al aan het publiek voorgesteld tijdens de feestelijkheden van 150 jaar spoorwegen in Antwerpen en de 1181 stond van 26 april tot 4 mei tentoongesteld te Antwerpen-Centraal. Samen met een eerste klasse-rijtuig en een stuurstandrijtuig van de N.S.

Pas in de loop van september waren twee stellen rijtuigen geleverd en op 2 oktober 1986 werd de officiële inhuldigingsrit doorgevoerd : gelijktijdig kwam de trein uit Brussel en Amsterdam te Antwerpen-centraal ingereiden. Als op 3 oktober 1986 werden de eerste ritten in commerciële dienst gereden waarbij slechts twee treinparen in het programma opgenomen werden.

Op 30 november werd de inzet uitgebreid tot 3 inzetdagen en konden de oude Benelux-stellen definitief afgesteld worden. Op 1 februari verhoogde de inzet tot 5 inzetdagen en konden de eerste diensten van de reeks 25.5 geschrapt worden. Pas op 5 april 1987 werd de volledige benelux-dienst door de nieuwe treinen gereden en werden er in het totaal 8 inzetdagen genoteerd. Naast de typische treinen Brussel – Amsterdam, werden ook enkele internationale treinen vanuit Paris door de reeks 11 gereden. Doch meestal viel het slepen van deze treinen nog steeds aan de reeks 25.5 te beurt. Vermelden we nog dat de onderhoudsstelplaats van de reeks 11 Brussel-zuid was.

### **De loopbaan :**

Gedurende de ganse loopbaan kenden de locomotieven van de reeks 11 weinig variaties: de inzetreeks had 8 inzetdagen en de diensten werden constant verzekerd tussen Brussel en Amsterdam. In verschillende inzetperiodes waren er enkele kleinere wijzigingen: zo werd Rotterdam voor sommige laatavondtreinen het eindpunt en gedurende enkele jaren zouden de locomotieven – tijdens hun stilstand te Amsterdam – gebruikt worden voor enkele binnenlandse treinen naar Lelystad op de nieuwe polders ten noorden van Amsterdam.

Enige verandering die de locomotieven kenden was de transfer van deze reeks naar de stelplaats Merelbeke. Reden hiervoor was de sluiting van de stelplaats Brussel-zuid voor de bouw van de nieuwe TGV-werkplaats. Hierdoor waren er regelmatig losse ritten tussen Merelbeke en Brussel en enkele keren werd de reeks 11 gebruikt voor een binnenlandse trein om deze losse ritten rendabeler te laten worden.

In het eentonige bestaan van deze machines kwam slechts zelden een uitzondering, sporadisch ging een locomotief reeks 11 een internationale trein te Quévy oppikken, een grotere uitstap was de voorstelling van de 1192 in de loop van 1992 in Zwitserland bij de voorstelling van de Europese Unie in dit land.

Door de invoering van de Thalystreinen naar Amsterdam vielen de meeste gewone internationale treinen weg en dit leidde tot een geringe vermindering in de diensten, doch de eigenlijke Benelux-dienst bleef praktisch ongewijzigd behouden en leidde tot enkele kleinere aanpassingen aan de inzet van de reeks 11.

Nu recent werden de locomotieven terug toevertrouwd aan de stelplaats Brussel-zuid en hierdoor konden een aantal losse ritten uitgespaard worden. Aan de inzet kwam er geen wijziging.

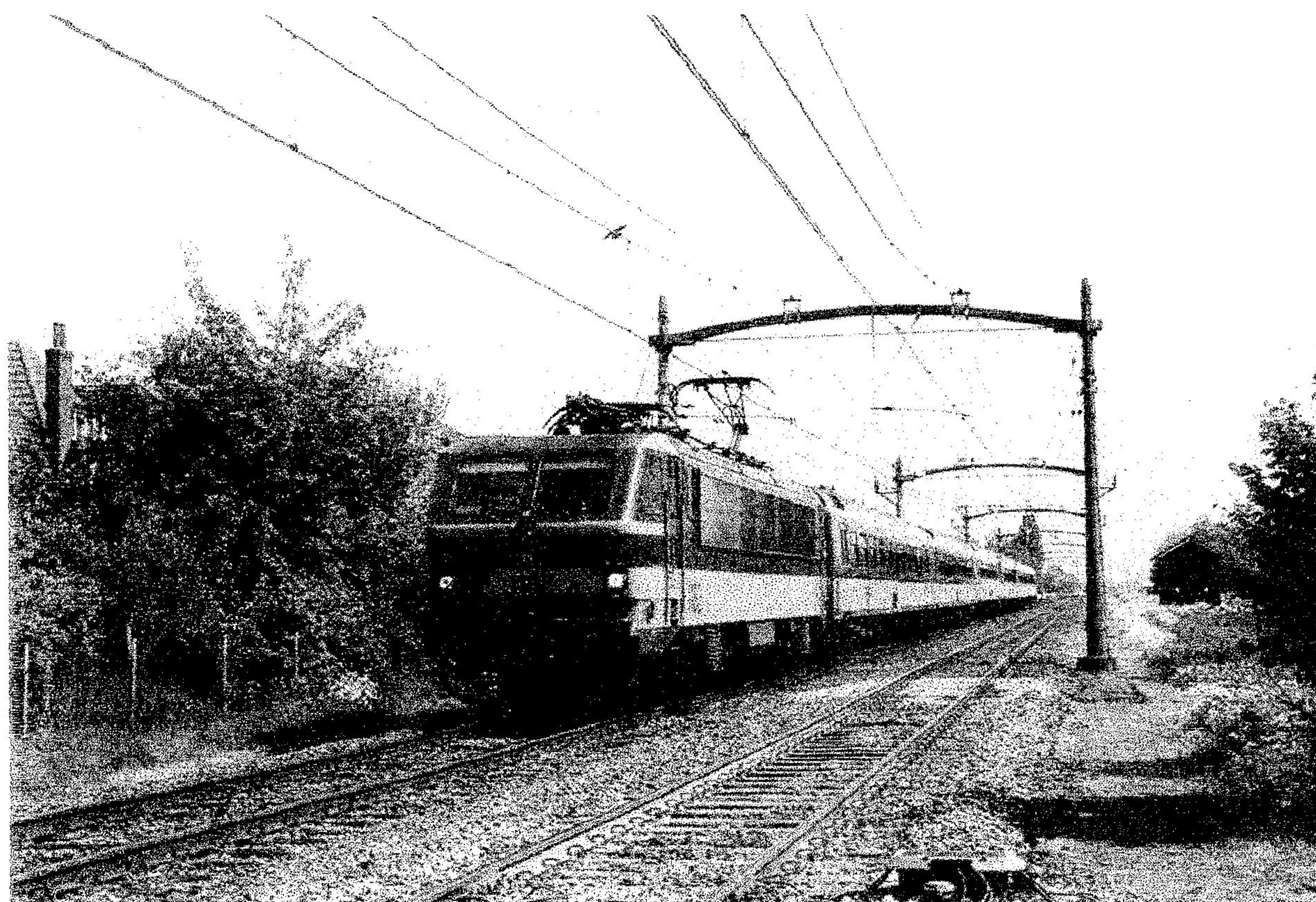
### **De schilderijen / uiterlijk :**

**Oorspronkelijke schildering:**

Voor de kleurstelling kwamen de NS en de NMBS overeen om een combinatie te maken van het gebruikelijke bordeaux van de Belgische stellen en rijkstrijken uit deze periode en het geel dat in Nederland alom vertegenwoordigd is. Deze schildering werd gedurende de ganse loopbaan onveranderd bijgehouden.

**Afwijkende kenmerken**

Tijdens de volledige loopbaan werden geen wijzigingen doorgevoerd, slechts recent onderging de 1191 bij de grote herziening enkele modernisering in het elektronische gedeelte en werd de locomotief uitgerust met de lichtere Faively-stroomafnemers type SX. Deze pantografen hebben het voordeel dat ze sneller naar beneden komen bij het passeren van de stroomsluis te Roosendaal en bij sommige bruggen in Nederland die niet uitgerust zijn met bovenleiding.



*Locomotief 1182 op het Nederlandse traject te Zevenbergen*

	Bouwer	Levering	1 <sup>ste</sup> stelplaats	2 <sup>de</sup> stelplaats	3 <sup>de</sup> stelplaats
1181	BN Brugge	26/11/1985	Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1182	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1183	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1184	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1185	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1186	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1187	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1188	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1189	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1190	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1191	BN Brugge		Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid
1192	BN Brugge	23/04/1986	Brussel-zuid	Merelbeke	Brussel-zuid

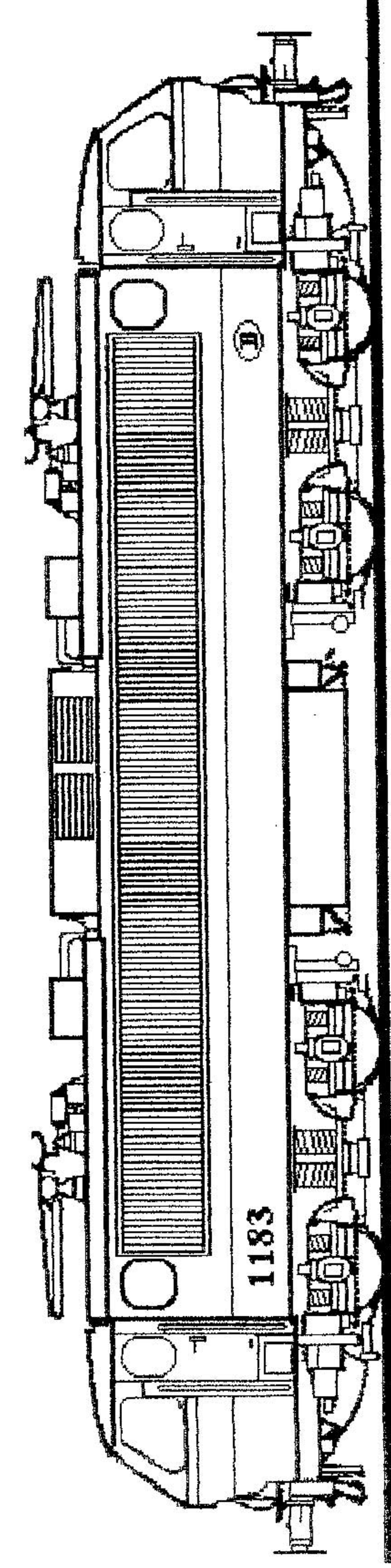
# Elektrische locomotief reeks 11

# B'Bo'

Reizigers / goederendienst

Brugeoise & Nivelles

1181 - 1192



Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Ombouw

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

**Kenmerken :**

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

Overbrenging :

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Generator :

Statische omvormer

Batterijen

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1<sup>ste</sup> as :

2<sup>de</sup> as

3<sup>de</sup> as

4<sup>de</sup> as

5<sup>de</sup> as

6<sup>de</sup> as

Trekkraft :

Vermogen

18 650 mm

17 500 mm

3 080 mm

3 600 mm

4 2200 mm

9 000 mm

2 900 mm

11 900 mm

3 375 mm

1 250 mm

82 000 kg

84 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

kg

kg

234 kN

3310 kW

Acce Charleroi

Elastisch / drie punten

4 motoren

LE 622 S

Seriebekeracht

Thyristoren

Hakkers

827 kW

785 kW

BBC Federantrieb

3,742

2 helicoïdale

440 V/ 18,6 kW type

GRM0

Stephan

440 V / 3 000 kVA

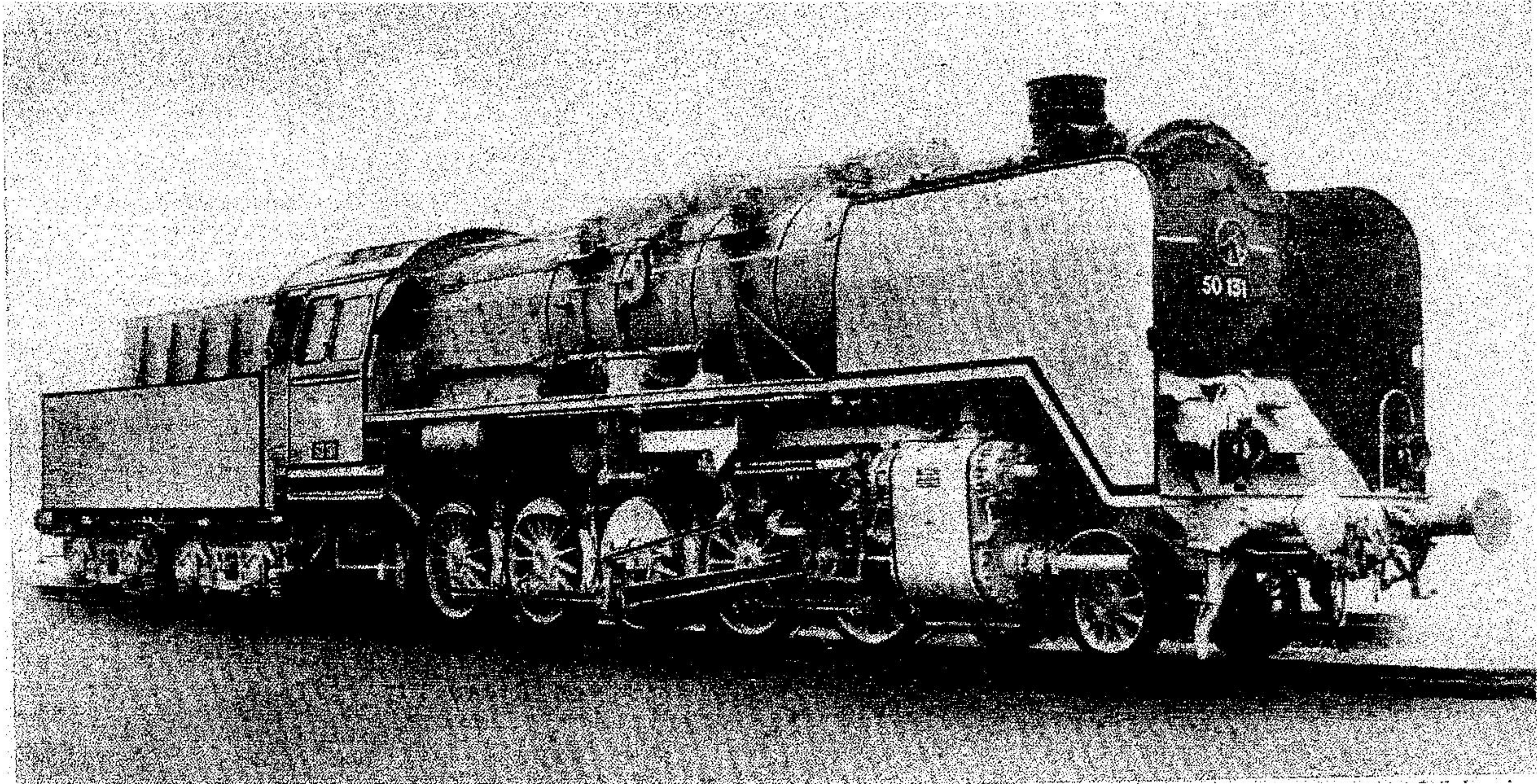
Cadmium-Nikkel

75 elementen - 100 Ah



# Vreemde locomotieven

Reeks 50 DB .



*De reeks 050 in oorspronkelijke uitvoering*

*foto DB*

## **De ontwikkeling:**

Kort voor de tweede wereldoorlog had en voor de secundaire lijnen met een asdruk van minder dan 20 ton in Duitsland geen geschikte goederentreinlocomotief. Op deze lijnen werden nog in grotere mate de locomotieven reeks G 8<sup>1</sup> (NMBS type 81) en G 10 (NMBS type 90) in dienst en deze machines voldeden niet meer. Voor de hooflijnen was de reeks 44 met drie cilinders ontwikkeld en van dit locomotieftype ging men uit voor de ontwikkeling van een lichtere versie met twee cilinders en een beperkte vermogen. Dit leidde tot een kleinere ketel en een belangrijke besparing aan gewicht. Ondanks dit hield men vast aan de asindeling 1'E met vijf gekoppelde assen en hierdoor kon dit nieuwe type ook op de lijnen met geringe asdruk evolueren.

De eerste locomotieven werden in juli 1939 geleverd en gedurende vijf jaar werden in het totaal 3 146 machines geleverd. Een aantal van deze machines werden tijdens de tweede wereldoorlog ook door Belgische constructeurs gebouwd en na de oorlog werden de niet afgewerkte machines als type 25 aan de N.M.B.S. afgeleverd. Ondertussen werden de locomotieven nog verder vereenvoudigd en via een overgangstype (reeks 50 UK) werd de reeks 52 ontwikkeld.

## **De inzet in België:**

De eerste inzet kenden de locomotieven tijdens de tweede wereldoorlog, waarbij ze in grote aantallen vooral in het oosten van het land ingezet werd voor talrijke militaire transporten. Deze inzet valt echter buiten deze bespreking, vermelden we wel dat een aantal locomotieven bij de bevrijding in België achterbleven en als type 25 bij de N.M.B.S. ingedeeld werden.

Pas nadien zouden de machines nog gedurende geruime tijd een groot deel van het grensoverschrijdend verkeer voor hun rekening nemen. Met hun groot aantal werden deze machines over gans Duitsland verspreid en de beide stelplaatsen van Aachen – nl. Aachen-west en Stolberg zouden voor hun goederenverkeer in het steenkoolgebied praktisch volledig een beroep doen op deze machines. Maar ook het beperkte grensverkeer met België in de eerste naoorlogse jaren was voor de reeks 50 bestemd. Daar het viaduct van Montzen opgeblazen was tijdens de laatste dagen van de bezetting moest alle verkeer via de verbinding Stolberg – Raeren – Welkenraedt gaan. En hier werden alle treinen – een vijftal per dag. Meestal was de locomotiefwissel te Raeren en nam hier het type 81 de trein over om zo verder te rijden naar Herbesthal. Zeer sporadisch reed de Duitse stomer door tot in Herbesthal. De rechtstreeks verbinding tussen Aachen-Hbf en Herbesthal werd gewoonlijk niet in goederendienst gebruikt en in reizigersdienst werden vooral de sneltreinlocomotieven reeks 01 n 03 gebruikt.

In 1949 was het viaduct van Moresnet hersteld en kwam ook het goederenverkeer met Duitsland terug op gang. Op dat ogenblik werd het doorgaande verkeer terug naar het vormingsstation van Montzen geleid en kwamen de machines reeks 50 van zowel Aachen-West als – in mindere mate – Stolberg tot inzet op deze verbinding. Gedurende bijna 20 jaar zouden deze machines het volledige verkeer op deze grensverbinding voor hun rekening nemen: Aachen-west zorgde voor de pendelritten tussen het vormingsstation van Aachen-west en Montzen. Hierbij werden in de eerste jaren een vijftal treinen gereden en dit aantal verhoogde geleidelijk tot een 15 treinparen per dag. Maar ook vanuit het zuiden waren er treinen en deze namen de verbinding tussen Aachen-süd en Montzen en hier werden de twee à drie treinparen per dag gesleept door machines van Stolberg. Te Montzen werden de treinen opgevangen door de locomotieven type 81 van de stelplaats Montzen.

Vanaf 1955 kwam er geleidelijk verandering in: de diensten naar Stolberg en Aachen Rote Erde werden nu vanuit Montzen tot in Aachen-süd door de locomotieven van Montzen gereden. Hiervoor waren een aantal typen 26 vergekomen en het vermogen was hier voldoende om de zware hellingen te nemen. Op de verbinding naar Aachen-west waren de Duitse machines heer en meester. Ter compensatie werden de reizigerstreinen tussen Montzen en Aachen-West door Belgische machines gereden: de typen 26 verzekerden het gros van deze diensten, maar ook het type 29 van Herbesthal werd voor enkele treinparen gebruikt.

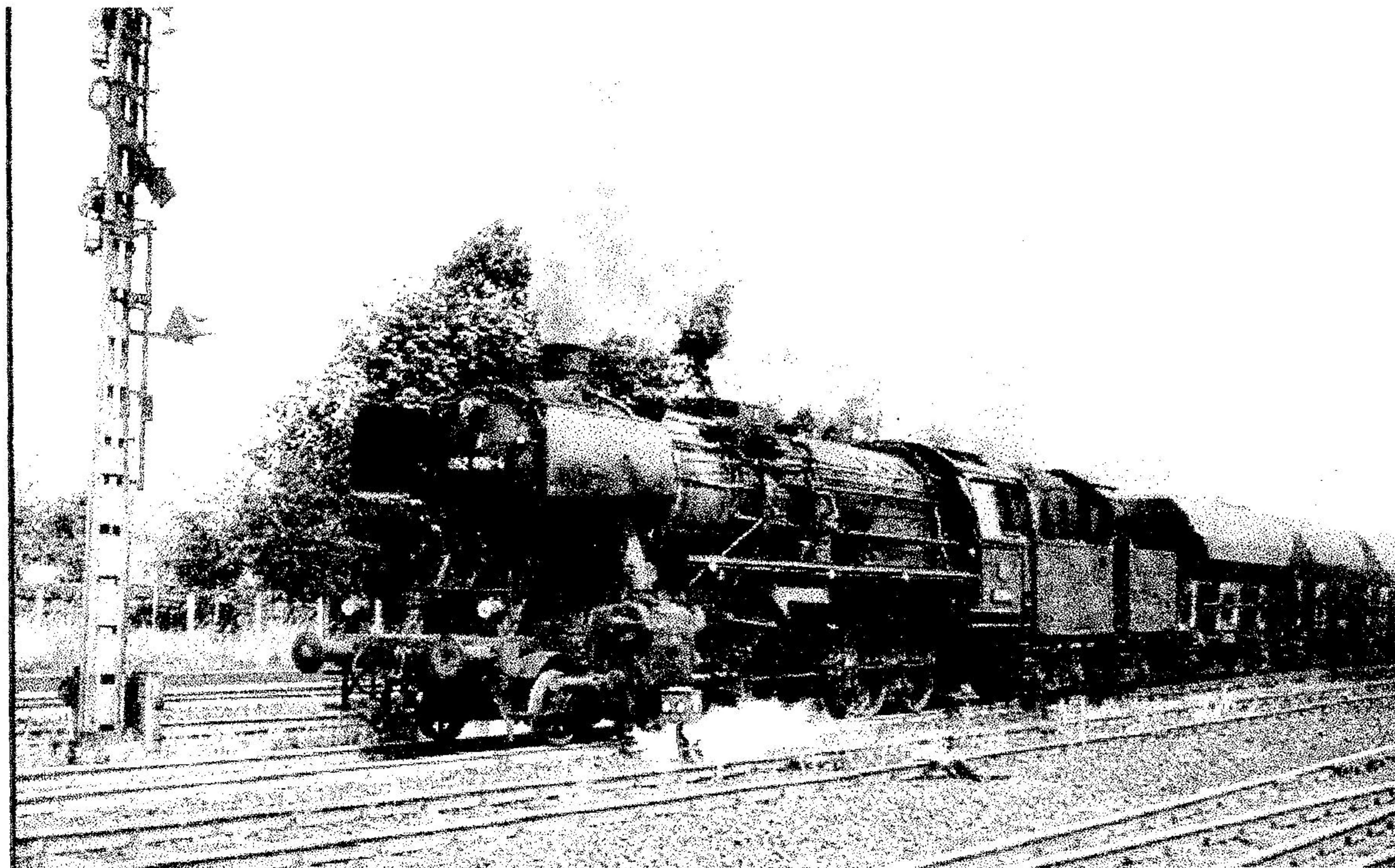
Maar ook op de reeds boven vermelde verbinding naar Raeren was er een dagelijkse trein die tot in deze grensplaats door een reeks 50 gereden werd. Op de derde grensovergang was de toestand onduidelijker: meestal verzekerden de typen 81 het weinige grensverkeer en stootten door tot in het Duitse Losheim. Nochtans kwam de reeks 50 vooral voor militaire treinen naar België en reed hierbij door tot in Weywertz. In de gewone dienst hebben we geen diensten met Duitse locomotieven kunnen terug vinden.

De eerste omschakeling gebeurde in de loop van 1962 met de levering van de nieuwe diesellocomotieven type 205 aan Montzen en deze namen geleidelijk aan ongeveer de helft van de goederendiensten over en reden de pendelritten tot in Aachen-West. Ook de machines type 200 van Hasselt werden enkele keren op Duits grondgebied gebruikt. De Duitse machines daarentegen kwamen nog een vijftal keer tot in Montzen.

Vanaf de beginjaren zestig werden de machines ingrijpend gemoderniseerd. De ketels die tijdens de oorlog gebouwd werden vertoonden talrijke scheuren en deze werden bij alle machines vervangen door volledig gelaste ketels, ook het drijfwerk werd aangepast. De grote Wagner-windleiplaten werden vervangen door de typische, kleine platen type Witte. Verder moesten de goederentreinen nog vergezeld worden van een begeleider en hiervoor was een pakwagen nodig. Om deze af te schaffen werden 730 tenders omgebouwd met een gesloten compartiment voor de treinbegeleider.

Ondanks de verdere levering van diesellocomotieven bleef deze toestand tot omstreeks 1970 behouden en kwamen de stomers nog steeds in België. Op de verbinding tussen Montzen en Aachen zou de reeks 50 vanaf 1969 te Aachen verdrongen worden door de eerste diesellocomotieven reeks 215 van de stelplaats Köln. Deze zouden vanaf 1970 sporadisch de diensten naar België overnemen.

In de loop van 1972 zou Aachen-West gesloten worden en de stomers gingen op dat ogenblik alle naar Stolberg. Op dat ogenblik werd alle grensverkeer naar Montzen door de reeks 215 overgenomen, maar toch zouden er nog steeds sporadisch stoomlocomotieven reeks 50 tot in 1974 te Montzen opduiken.



*In 1973 was de reeks 50 nog erg bedrijvig in het mijngebied rondom Aachen, hier in de buurt van Stolberg.*

Anderzijds bleef de stoomtractie op de tweede grensovergang – naar Raeren – behouden. Gedurende nog zeker 4 jaar – tot in maart 1976 – werd de dagelijkse lokale goederentrein door een locomotief reeks 50 van Stolberg gereden. Omstreeks 9u00 kwam de trein met zijn korte goederentrein vanuit Duitsland te Raeren aan en na enkele rangeringen vertrok de tegentrein omstreeks 10u00. Dit was dan ook de allerlaatste stoompluim op de officiële N.M.B.S.-sporen in België, dit bijna 10 jaar na et verdwijnen van de laatste Belgische stoomlocs. Het is trouwens ook dit treinpaar dat de laatste diensten vormden die door de stelplaats Stolberg gereden werden.

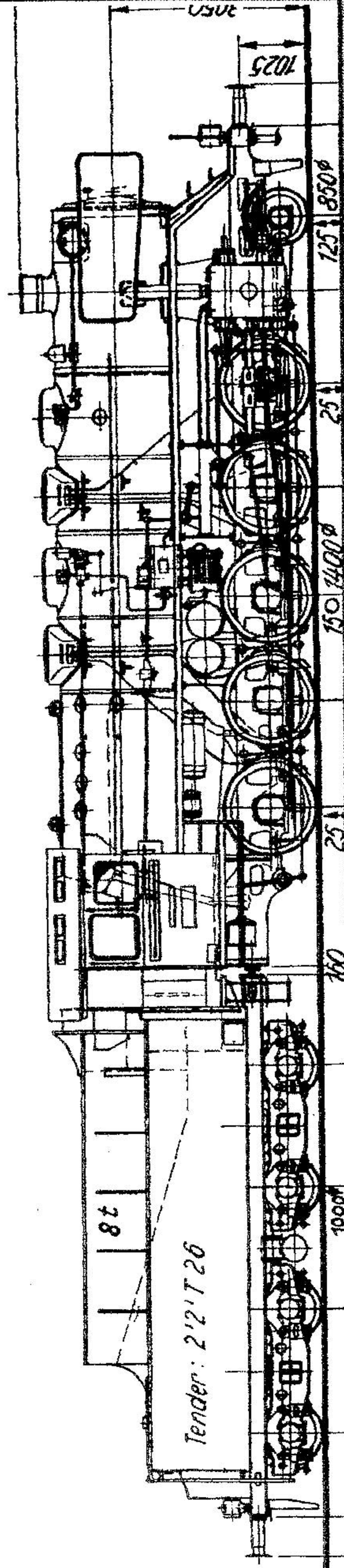
Op 3 en 4 april 1976 werd dan ook een officieel afscheidsfeest voor de stoomlocomotieven te Stolberg gehouden en als eer aan de laatste grenslijn met stoomtractie sleepte de 053 031-0 gedurende deze bedde dagen enkele reizigerstreinen tussen Stolberg en Raeren.

Van deze locomotieven werden verschillende exemplaren bij Duitse museumverenigingen bewaard, de kortste is de vereniging die vanuit Düren op de lijnen van de Dürener Kreisbahn ritten organiseert. Ook in België kan en een locomotief reeks 50 bewonderen, nl. bij de Vennbahn. Nochtans gaat het hier om een Oost-Duitse machine met nieuwe ketel. Deze wijkt wel af van de machines van de Deutsche Bundesbahn.

# Stoomlocomotief reeks 50 DB

# I'E

Locomotief voor gemengd gebruik -



## Loopbaan :

Nummering : 50 001 - 50 3171  
 diverse bouwer

Bouwer : 050.001 - 053 171

Levering : 1939 - 1943

Buiten dienst : 1976

Gebruik : Gemengd

Asindeling : I'E

Snelheid : 90 km/h

Aandrijving :

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 600 mm

Zuigerslag : 660 mm

Remming :

Compressor : dubb. Westinghousepomp

Debiet : 1 200 l/min

Automatische rem : Oerlikon

Rechtsreeksse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 16 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2 540 mm

Roosterbreedte : 1 767 mm

Roosteroppervlakte : 3,68 m<sup>2</sup>

Verwar. opp. haard : 15,90 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen : 40

Diameter gr vlampijpen : 131 / 141 mm

Opp. grote vlampijpen : 81,60 m<sup>2</sup>

Aantal kleine vlampijpen : 68

Diameter kl vlampijpen : 54 / 59 mm

Opp. kleine vlampijpen : 54,40 m<sup>2</sup>

Lengte vlampijpen : 5 200 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 136,00 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp. : 153,78 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : 82,25 m<sup>2</sup>

Diameter ketelromp : 1 700 mm

Dikte pijpenplaat : 26 mm

Dikte langsketel : 10 - 15 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 7,750 m<sup>3</sup>

Inhoud stoomruimte : 3,000 m<sup>3</sup>

Oppervlakte stoomafgifte : 10,80 m<sup>3</sup>

## Afmetingen :

Totale lengte : 13 680 mm

Lengte chassis : 13 000 mm

Breedte : 3 050 mm

Hoogte as ketel : 3 050 mm

Hoogte (totaal) : 4 500 mm

Radstand (totaal) : 9 200 mm

Afstand tussen assen : 2 600 mm + 4 x 1 650 mm

Oversteek voor : 2 050 mm

Oversteek achter : 2 430 mm

Diameter drijfwielen : 1 400 mm

Diameter loopwielen : 850 mm

Massa (rijvaardig) : 86 000 kg

Aslast : 1ste as : 11 600 kg

2 de as : 15 000 kg

3 de as : 15 000 kg

4 de as : 15 000 kg

5 de as : 15 200 kg

6 de as : 15 100 kg

Massa /lopende meter : 6 350 kg/m

Gekoppeld aan tender : type 32

*Industrie :*

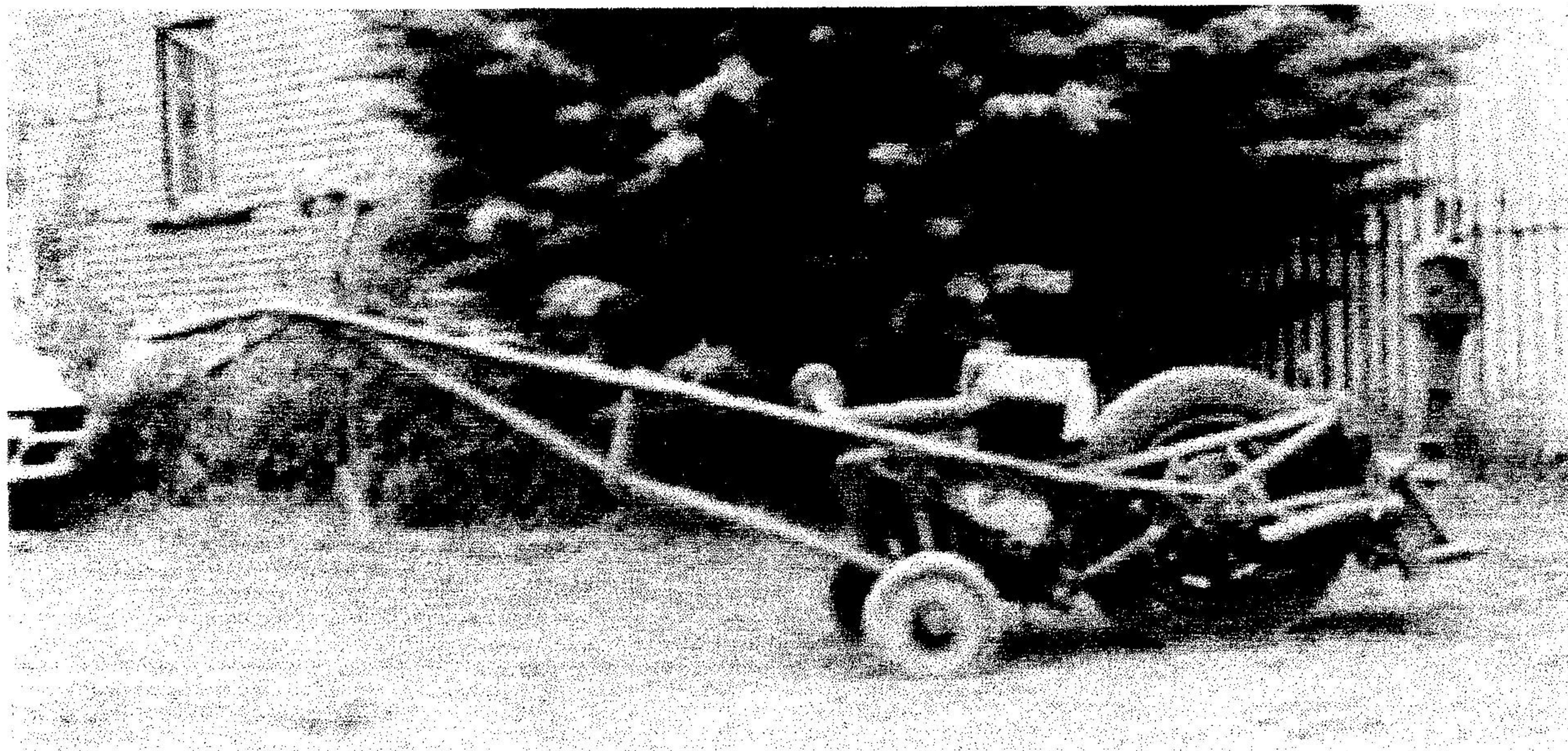
## **Wagenduwers**

Info R Crikelaire

Ditmaal gaan we eens in op een nevenaspect van de industriële tractie, namelijk de Wagenduwers. Veel kleinere bedrijven met een beperkte spooransluiting hadden geen toepassing voor industri locomotieven. Meestal werden de wagens aan de poort van het bedrijf of zelfs dadelijk ter plaatse gebracht door de N.M.B.S. Nochtans is het soms nodig dat deze wagens nog verplaatst werden.

Gedurende jaren werd hiervoor gebruik gemaakt van spierkracht en enkele arbeiders verplaatsten de wagens zelf. Waar regelmatig wagen verplaatst moesten worden werd ook gebruik gemaakt van een lier aangedreven oor een afzonderlijke motor of zelfs met een motor op en vrachtwagen.

Na de eerste wereldoorlog werd dit gat in de markt gevonden en werden de eerste effectieve wagenduwers ontwikkeld. Deze bestonden in feite uit dezelfde aandrijving van een zware motorfiets, nl; een lichte benzine motor (bv. Type Bernard) en deze dreef via een andrukas een groot wiel aan. Dit wiel had een zwaar vak profiel van de band en werd zo op de spoorstaaf geleid. Meestal werd de wagenduwer onder de buffer van de te verplaatsen wagen geblokkeerd en zo kon de nodige adhesie behaald worden om deze wagen te verplaatsen. Twee steunwielen en een lange constructie et de nodige bedieningstoestellen zorgden ervoor dat de man ie de wagenduwer bediende veilig op een bepaalde afstand gehouden werd. Alhoewel deze wagenduwer ook op vrijliggende sporen kon gebruikt worden, was het gemakkelijker dat de sporen in het wegdek of in een betonnen vloer geïntegreerd waren.



Deze wagenduwers waar er verschillende varianten van bestonden, werden in de vijftiger jaren vervangen door gelijkaardige tuigen aangedreven door een elektrische motor en door batterijen. Ook hier werd deze vervangen van de klassieke motoren van vorkheftrucks en ook dezelfde batterijen werden hiervoor gebruikt. Zodoende was de uitrusting voor het bedrijf beperkter aar de laadinstallatie hergebruikt kon worden. Deze wagenduwers bestonden hier meestal uit een volledig gesloten kast die bescherming bood aan de motor en de batterijen. De bediening was hier volledig elektrisch. De eigenlijke aandrijving gebeurde op zelfde wijze met een groot wiel en een krik om de duwer onder het chassis of de buffer op te spannen. Het nadeel van dit soort wagenduwer was de grote massa, te wijten aan de meegevoerde batterijen.

Deze wagens waren vrij frequent in gebruik, ook bij grotere bedrijven die zelf locomotieven ter beschikking hadden, daar deze kleine verplaatsingen in loods en werkplaatsen veiliger konden doorgevoerd worden.

Een verdere stap in de ontwikkeling van deze wagens was in feite de lichte locomotief die gemakkelijk van de sporen verwijderd kon worden. De meest bekende is het wegvoertuig dat ook op de sporen kon rijden. De meest bekende zijn de Unimog van Mercedes en de speciaal ontwikkelde Zephir. Deze voertuigen kunnen we moeilijk als wagen duwer catalogeren en vallen dan ook buiten dit bestek. Een tussenvorm is de Chariotrack. In principe is dit een tweewegvoertuig, maar geplaatst op twee onafhankelijke chassis. Als spoorvoertuig heeft men een dwars geplaatst onderstel dat – in tegenstelling met de wagens – de twee sporen omvat en aangedreven wordt door de verbrandingsmotor van het voertuig. De koppeling met de wagens gebeurt door middel van een zware, vaste haak die over de trekhaak van de wagen plaats vindt. Er zijn echter geen buffer voorzien en het eigenlijke chassis zorgt voor de beveiliging tegen botsingen.

Dwars hierop is het wegvoertuig gemonteerd. Deze heeft twee buitenliggende assen die hydraulisch opgeheven kunnen worden. De Chariotrack zal zich dwars voor het spoor zetten en dan zijdelings over het spoor rijden. Dit kan gebeuren op een overweg, maar het is beter dat het geheel van de sporen in het beton ingegoten is. Met een maximale snelheid van ca. 15 km/h kan een last van een 150 ton op vlak spoor verplaatst worden.



*Een dergelijk voertuig werd nog door R Crikelaire aangetroffen bij de firma Moreels in de Gentse haven*

Er is weinig informatie over deze voertuigen en waarschijnlijk werden er tussen de vijf en tien dergelijke tuigen geleverd. Een ervan – die trouwens geïmmatriculeerd was bij de N.M.B.S. – is nog steeds aanwezig in de Gentse kanaalzone. Dit voertuig is echter al geruime tijd buiten dienst.

## *Lijn 142*

# *Namur – Ramillies - Tienen .*

In de beginjaren zestig van vorige eeuw ontstond bij de Etat Belge het plan om en aantal noord-zuid verbindingen aan te leggen in de zeer agrarische streek van Haspengouw om zo enkele middelgrote gemeentes met het spoorwagennet te ontsluiten. In 1965 kwam de verbinding Landen – Fleurus – Charleroi (lijn 147) tot stand en deze verbinding had vooral tot doel om de talrijke arbeiders uit deze streek naar de metaalnijverheid en steenkoolmijnen van Charleroi te voeren.

Gelijktijdig werden de werken gestart voor de tweede verbinding, nl. de lijn 142 die Tienen zou verbinden met Namur en de lijn 147 zou kruisen te Ramillies. Het noordelijke deel was hierbij het belangrijkste daar ook hier de arbeiders uit de streek van Tienen een verbinding hadden met Charleroi. Verder lagen in de buurt van Tienen verschillende bedrijven die zo vlug mogelijk aansloten wilden worden. Dit baanvak werd op 6 juni 1867 officieel ingerezen.

De werken aan het zuidelijk baanvak werden in een minder snel tempo uitgevoerd en pas twee jaar later – meer bepaald op 15 mei 1869 – kwam het verkeer op dit deel op gang. Vanaf de start was er een uitgebreid reizigersverkeer, waarbij de treinen meestal gesplitst werden en dat Ramillies het eindpunt was van de vier takken van de lijnen 142 en 147. Het goederenverkeer was beperkter en echte doorgaande treinen werden er zelden opgetekend. Het ging vooral om lokale bedieningstreinen en enkele rechtstreekse treinen naar o.a. het suikerfabriek van Hoegaarden.

Gedurende vele jaren waren er praktisch geen wijzigingen: er waren wel de zware doorgaande mijnwerkerstreinen vanuit Tienen naar Charleroi en verder La Louvière en de lokale stoptreinen. De lijn werd bediend door de machines van Tienen en vooral Namur die het gros van de diensten verzekerden.

Na de tweede wereldoorlog werden de meeste reizigerstreinen gesleept door de locomotieven type 3 van Tienen. Verder werd het type 15 gebruikt voor lokale treinen tot in Ramillies, maar ook Ronet zette zijn machines type 29 in voor enkele treinen. Deze locomotieven verzekerden ook de weinige goederentreinen.

Tot in de vijftiger jaren bleef het treinaanbod uitgebreid met een tiental treinparen per dag. In 1955 was er een omwenteling, daar op dat ogenblik de meeste lokaalstreinen overgenomen werden door de pas geleverde motorwagens type 605 van de stelplaats Landen. Hierdoor kon de reistijd sterk verminderd worden. De piekurreinen werden op dat ogenblik gereden door de typen 29 van Ronet.

Deze modernisering ad echter geen verder gunstig gevolg op het aantal reizigers en door de verdere daling werd het baanvak Tienen – Ramillies op 20 november 1960 door middel van autobussen uitgebaat. Gelijktijdig ging ook het gedeelte tussen Ramillies en Jodogne volledig buiten dienst. De zuidelijke tak verloor zijn reizigersverkeer op 10 december 1962 en gelijktijdig ging ook het deel tussen Ramillies en Leuze voor alle verkeer dicht. Nochtans werd Ramillies verder bediend vanuit Landen tot in 1965.

Het beperkte goederenverkeer bleef nog enige tijd in voege: Jodogne werd nog tot in 1965 bediend, maar op dat ogenblik werd de loskoer gesloten en was er enkel nog de bediening van de suikerfabriek en de brouwerij van Hoegaarden. Deze dienst bleef bestaan tot omstreeks 1975. Op de zuidelijke tak werd de bietenrasperij van Leuze – Longchamps nog enige tijd tijdens de bietenoogst bediend maar omstreeks 1968 was ook dit verleden tijd.

In de beginjaren zeventig werden de sporen tussen Ramillies en Hoegaarden en nadien ook tot in Tienen opgebroken. Het zuidelijke deel bleef langer behouden en op sommige plaatsen zijn de sporen nog steeds zichtbaar. Anderzijds werden minstens drie stations verkocht en vernieuwd Ramillies en Leuze-Longchamps zijn nog bewoond en het mooie station van Eghezée werd volledig gerestaureerd en dient nu voor de administratieve diensten van de gemeente. Een deel van de lijn werd recent opgenomen in het fietspadennetwerk Ravel 2 en wordt thans verhaard.

Een klein gedeelte van de lijn aan de uitrit Namur werd nog tot in de negentiger jaren gebruikt voor het afstellen van materieel van de dienst Baan en van buiten dienst gestelde wagens. Deze ca 2 km lange baanvak tot in de wijk St-Servais kreeg op sommige documenten de aanduiding 142A. Met de modernisering van de wegen rondom Namur werd de brug over deze lijn dichtgegooid en verdween het laatste stuk van de verbinding.

Voorname data:

06/06/1867	Opening Tienen – Ramillies door Etat Belge
15/05/1869	Opening Ramillies – Namur
20/11/1960	Afschaffing reizigersdiensten Tienen – Ramillies
10/12/1962	Afschaffing reizigersdiensten Ramillies – Namur

Stations – stopplaatsen :

			<i>Km 0</i>
FNR	FNR	Namur	
FFZ		Frizet	3
FDV		Vedrin	6
		Daussoulx	7
FOG		Cognelée	9
		Waret la Chaussée	10
FZN		Leuze – Longchamps	13
FGZ		Eghezée	17
FTA		Noville – Tavieres	19
FRM	FRM	Ramillies	23
FEG		Hédenge	25
FPY		Huppaye	28
FJD		Jodoigne	32
FSJ		St-Jean-Geest	34
FAY		Zétrud – Lumay	36
FHD		Hoegaarden	38
MBS		Bost	42
FTL	FTNN	Tienen	44

Aansluitingen op overige lijnen :

Tienen	lijn 36 / 23
Ramillies	kruisingsstation lijn 147 Charleroi – Landen
Namur	lijn 125 / 130

Industrie :

Hoegaarden :	suikerfabriek
Jodogne :	losplaats landbouwcoöperatieve
Ramillies	
Leuze – Longchamps	bietenverwerkend bedrijf

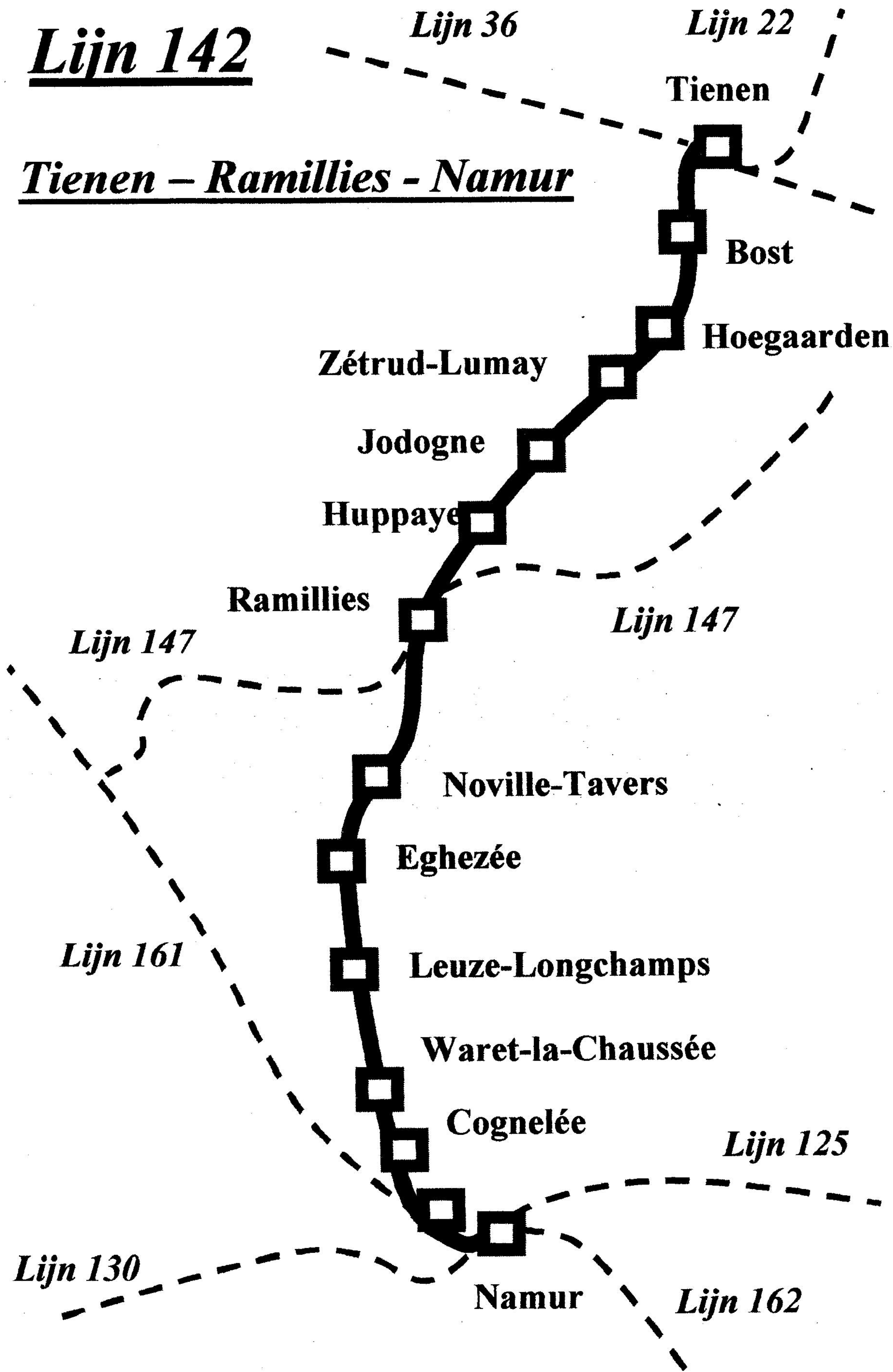


Uittreksel uit reisgids van 1958

		Namur - Ramillies - Tienen						Tienen						
		(Namen)						(Tienmont)						
Kilometers	Station	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	
		5707	5703	5705	5701	5709	5711	5713	5719	5721	5723	5727	5729	5725
0	Namur X	..	4.55	..	..	7.00	..	8.59	12.16	12.34	15.01	16.36	17.00	17.13
3	Frizet	..	5.01	..	..	7.06	..	9.05	12.16	12.40	15.07	16.42	17.00	17.19
6	Vedrin	..	5.07	..	..	7.16	..	9.12	12.16	12.45	15.12	16.47	17.00	17.26
7	Daussoix	..	5.10	..	..	7.19	..	9.15	12.16	12.48	15.15	16.50	17.00	17.29
9	Cognelée	..	5.15	..	..	7.31	..	9.21	12.16	12.51	15.19	16.54	17.00	17.35
10	Waret-la-Chaussée	..	5.18	..	..	7.35	..	9.27	12.16	12.54	15.23	16.58	17.00	17.38
13	Leuze-Longchamps	..	5.24	..	..	7.39	..	9.31	12.43	12.58	15.28	17.02	17.25	17.43
17	Eghezée	..	5.31	..	..	7.44	..	9.37	12.48	13.03	15.33	17.07	17.34	17.49
19	Noville-Taviers	..	5.35	..	..	7.48	..	9.42	12.52	13.07	15.37	17.11	17.39	17.54
23	Ramillies	..	5.43	..	..	7.54	..	9.49	12.58	13.13	15.43	17.17	17.46	18.01
25	Hédengne	5.17	..	5.57	6.58	8.02	8.46	10.15	..	13.14	15.53	17.22	17.55	..
28	Huppaya	5.21	..	6.02	7.02	8.06	8.50	10.20	..	13.18	15.58	17.26	18.00	..
32	Jodoigne	5.25	..	6.06	7.06	8.10	8.54	10.25	..	13.22	16.02	17.30	18.04	..
34	St-Jean-Geest	5.40	..	6.39	7.11	8.15	8.59	10.32	..	13.27	16.09	17.35	18.10	..
36	Zétrud-Lumay	5.44	..	6.43	7.15	8.19	9.03	10.36	..	13.31	16.13	17.39	18.14	..
38	Hoegaarden	5.48	..	6.47	7.19	8.22	9.06	10.40	..	13.34	16.17	17.43	18.18	..
42	Bost	5.52	..	6.52	7.27	8.26	9.10	10.45	..	13.42	16.21	17.47	18.22	..
44	Tienen	5.58	..	6.58	7.33	8.31	9.15	10.50	..	13.47	16.26	17.52	18.27	..
..	Bruxelles (N.) 36	6.02	..	7.03	7.37	8.35	9.19	10.55	..	13.51	16.31	17.56	18.32	..
..	Liège (G.) 36	7.12	..	7.44	8.17	9.13	10.13	12.13	..	14.47	17.18	18.44	19.13	..
..	..	7.11	..	8.08	..	10.07	10.07	12.05	..	15.05	18.06	19.10	..	..
..	Namur X	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Frizet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Vedrin	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Daussoix	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Cognelée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Waret-la-Chaussée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Leuze-Longchamps	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Eghezée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Noville-Taviers	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Ramillies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hédengne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Huppaya	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Jodoigne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	St-Jean-Geest	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Zétrud-Lumay	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hoegaarden	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bost	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Tienen	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bruxelles (N.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Liège (G.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Namur X	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Frizet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Vedrin	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Daussoix	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Cognelée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Waret-la-Chaussée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Leuze-Longchamps	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Eghezée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Noville-Taviers	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Ramillies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hédengne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Huppaya	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Jodoigne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	St-Jean-Geest	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Zétrud-Lumay	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hoegaarden	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bost	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Tienen	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bruxelles (N.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Liège (G.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Namur X	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Frizet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Vedrin	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Daussoix	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Cognelée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Waret-la-Chaussée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Leuze-Longchamps	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Eghezée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Noville-Taviers	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Ramillies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hédengne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Huppaya	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Jodoigne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	St-Jean-Geest	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Zétrud-Lumay	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hoegaarden	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bost	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Tienen	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bruxelles (N.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Liège (G.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Namur X	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Frizet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Vedrin	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Daussoix	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Cognelée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Waret-la-Chaussée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Leuze-Longchamps	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Eghezée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Noville-Taviers	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Ramillies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hédengne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Huppaya	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Jodoigne	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	St-Jean-Geest	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Zétrud-Lumay	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Hoegaarden	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bost	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Tienen	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Bruxelles (N.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Liège (G.) 36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Namur X	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Frizet	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Vedrin	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Daussoix	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Cognelée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Waret-la-Chaussée	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	Leuze-Longchamps	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..</	

**Lijn 142**

**Tienen – Ramillies - Namur**



3

**N.M.B.S. - actueel****1. Statistiek****a. Leveringen:**

1335	BN Brugge	Merelbeke	24/08/2000
1336	BN Brugge	Merelbeke	06/09/2000
1337	BN Brugge	Merelbeke	19/09/2000
1338	BN Brugge	Merelbeke	02/10/2000
1339	BN Brugge	Merelbeke	13/10/2000
1340	BN Brugge	Merelbeke	26/10/2000
1341	BN Brugge	Merelbeke	13/11/2000
1342	BN Brugge	Merelbeke	24/11/2000
4105	Asthom Spanje	Hasselt	03/11/2000
4106	Asthom Spanje	Hasselt	03/11/2000
4107	Asthom Spanje	Hasselt	03/11/2000
7724	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/09/2000
7725	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	17/10/2000
7726	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	25/10/2000
7727	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	10/11/2000
7728	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	18/11/2000
7729	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	19/11/2000

**b. Schrappingen**

5130	Antwerpen-dam	01/02/2001	Schade motor
5148	Charleroi	01/02/2001	Schade motor
5947	Kinkempois	01/02/2001	Ongeval Remicourt
5950	Kinkempois	01/02/2001	Ongeval Remicourt
7102	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7103	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7502	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7503	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7504	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7505	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7506	Antwerpen-noord	01/02/2001	Destandardisatie
7601	Schaarbeek	01/02/2001	Ongeval Remicourt
7615	Schaarbeek	01/02/2001	Ongeval Remicourt
8466	Antwerpen-noord	31/12/2000	Schade transmissie
8501	Antwerpen-noord	01/02/2001	Schade motor

**c. Stelplaatswijzigingen (winterregeling)**

Geen			
------	--	--	--

**d. verkoop**

1805	Kinkempois	T.S.P.	
ES 205		Ass. Modelistes Haute Meuse	

## 2. Actuele berichten:

### *Reeks 00 :*

Deze klassieke stellen worden minder gebruikt, dit ondanks een stijgend aantal reizigers, reden is het feit dat verschillende piekuurtreinen overgeschakeld werden op getrokken stellen. De reeks 00 komt voor het grootste gedeelte nog in de stopdienst en de piekuurtreinen tot inzet.

### *Reeks 03 "Breaks":*

Sinds december worden ook de diensten Antwerpen – Hasselt – Liège volledig door de stellen reeks 03 geerd en is de definitieve inzet voor de volgende jaren bepaald.

Ondertussen worden de verongelukte stellen – tussen alle andere werkzaamheden door de CW Mechelen hersteld en vanaf de zomerregeling zouden twee stellen terug op de sporen komen en is er opnieuw een voldoende reserve aanwezig.

### *Reeks 06 :*

De modernisering is nu op de geplande snelheid van twee stellen per maand gekomen . In het vierde kwartaal van 2000 werden de stellen 602, 607, 611, 618, 621 en 632 door de CW Mechelen afgewerkt. Nochtans zijn er nog niet voldoende stellen getransformeerd om deze een eigen inzetreeks te geven en de stellen worden gebruikt in de gewone inzetreeksen van de verschillende stelplaatsen. Nochtans is het de bedoeling om de gemoderniseerde stellen vanaf de zomerregeling enkel nog in één van de IR-diensten te gebruiken. Een definitieve beslissing is echter nog niet genomen.

### *Reeks 08 :*

Net zoals de reeks 06, wordt thans een studie uitgevoerd om deze vierledige stellen op dezelfde wijze te moderniseren. Nog dit aar zou één stel als proef door de CW Mechelen omgebouwd worden.

Vanaf de zomerregeling krijgen deze stellen een nieuwe inzetlijn: ze nemen nl. de diensten van de reeks 03 op de verbinding Namur – Dinant over en komen zodoende voor het eerst op deze lijn tot inzet. Hierbij gaat het om een tijdelijke maatregel om de IR- dienst Essen – Charleroi – Namur te verlengen om zo vertragingen te vermijden.

### *Reeks 09 :*

Ook voor deze reeks wordt de inzet uitgebreid naar een nieuwe verbinding: tijdens de basisdienstregeling worden de L-treinen van de ringlijn rond Brussel vanuit Halle verlengd naar Geraardsbergen en Edingen. Hiervoor komen de "Duikbrillen" tot inzet. Al eind 2000 werden de eerste stellen te Geraardsbergen opgemerkt voor personeelsopleiding. In het totaal worden vier treinparen doorgetrokken.

### *Reeks 13 :*

De diensten van de reeks 13 breiden zich steeds verder uit en ook de betrouwbaarheid wordt steeds beter. Een overzicht van de diensten:

- 9 locomotieven worden gebruikt op de IC A lijn Oostende – Brussel – Eupen. Op dit ogenblik worden de treinen meestal gesleept. Nochtans komt de trek duw combinatie steeds meer tot inzet en vanaf de zomerregeling zouden alle treinen zonder frontverwisseling moeten plaatsvinden.

- 4 machines rijden de IC G verbinding Antwerpen – Oostende in trek / duw combinatie
- vanaf begin december 2000 namen 4 locomotieven (twee per twee in treinschakeling) de goederentreinen tussen Bressoux en Bettembourg via Gouvy van de reeks 55 over. Deze treinen zullen – na de officiële homologatie door de SNCF – verlengd worden tot het vormingsstation Woippy nabij Metz. In een iets langere periode rijden ze zelfs verder tot in St- Louis in de nabijheid van Bazel.
- Begin januari werd de dienst uitgebreid: twee locomotieven in treinschakeling rijden een goederendienst tussen Stockem en Bettembourg. Hiervoor werden eind november opleidingsritten georganiseerd tussen Ronet en Stockem. Ook deze dienst wordt zo snel mogelijk verlengd tot in Metz.
- Vanaf de zomerregeling wordt de goederendienst verder uitgebreid: 10 locomotieven (5 paartjes) nemen de goederendiensten van de reeks 20 over op de Ardennen- lijn. Zo rijden ze de meeste goederentreinen op deze verbinding, waarbij ook hier weer de meeste treinen verlengd worden tot in Frankrijk via Luxembourg en Bettembourg. De overname zou echter gespreid worden over de ganse zomerperiode.
- Op een iets langere termijn zouden ook de zware internationale reizigerstreinen door de reeks 13 overgenomen worden en de reeks 20 volledig van de lijn 162 verbannen. Deze verandering hangt af van de betrouwbaarheid van de locomotieven reeks 13, waardoor de inzetreeks verder kan uitgebreid worden en de bedrijfsreserve kan verminderen tot een 15 % (10 reservelocs).

#### **Reeks 15 :**

Door het vrijkomen van een aantal locomotieven, konden de 4 machines van deze reeks afgesteld worden te Kinkempois. Nochtans worden ze nog volledig onderhouden en kunnen voorlopig terug ingezet worden voor reizigerstreinen. De 1501, 1502 en 1504 staan thans afgesteld. De 1505 staat in de CW Salzannes wachtend op een herstelling die waarschijnlijk niet meer uitgevoerd zal worden.

De 1503 daarentegen – die pas een tussentijdse herziening kreeg – werd uitgerust et een nieuwe Faively- stroomafnemer type AX en wordt gedurende een drietal maanden ingezet op alle geëlektrificeerde lijnen van het net. Met het nieuwe meetrijtuig controleert deze locomotief de hoogte en zijdelingse afwijking van de bovenleiding. Na deze meetperiode wordt ook de 1503 afgesteld.

Op 31 maart 2001 organiseert de T.S.P. een afscheidsrit voor deze reeks locomotieven. De rit gaat vanuit Brussel naar de verschillende grensovergangen met Frankrijk, nl. Jeumont, Quévy en Quéivrain.

#### **Reeks 18 :**

Daar waar de 6 locomotieven reeks 18 nog steeds te Kinkempois afgesteld staan, is het de T.S.P. gelukt om de 1805 als museumstuk aan te kopen. Deze locomotief wordt eerlang naar St-Ghislain gevoerd en niet ritvaardig in de museumwerkplaats tentoongesteld.

#### **Reeks 20:**

Als boven vermeld, zullen de machines reeks 20 vanaf de zomerregeling vervangen worden door de reeks 13 vervangen worden. De vrijgekomen locomotieven worden naar Antwerpen-noord overgebracht. Vanaf juni zullen ze een aantal goederentreinen tussen Antwerpen en Kinkempois / Montzen gaan slepen. Hiervoor waren al verschillende malen locomotieven voor personeelsopleiding in Antwerpen. Ze worden gereden door personeel van Antwerpen, Hasselt en Montzen. Bij voorkeur worden de doorgaande treinen overgenomen waarbij voor de treinen gesleept door de reeks 51 als eerste verdwijnen.

#### **Reeks 23:**

Er werd nu toch beslist om de twee machines die bij het ongeval te Stockem zwaar beschadigd werden – nl. de 2305 en 2344 – te herstellen, dit door een groot tekort aan elektrische locomotieven.

**Reeks 25:**

Voor deze reeks locomotieven is er belangstelling vanwege verschillende privé- maatschappijen in Italië. Vooralsnog kwam het nog niet tot een verkoop daar de vraagprijs van de N.M.B.S. te hoog ligt

**Reeks 28:**

OP dit ogenblik staan de twee overgebleven locomotieven reeks 28 op het sloopspoor te Ronet, maar toch probeert men met onderdelen uit de twee locomotieven de 2801 terug te restaureren als 120.001. Het zou echter slechts een uitwendige renovatie worden aar het ritvaardig maken volgens berekeningen van de N.M.B.S. meer dan 10 000 000 BEF zou kosten.

**Reeks 41 :**

De instroom van deze nieuwe motorwagens begint vlot te verlopen. Na de opname van één plandag in oktober 2000 (twee treinpren Hasselt – Mol) werden vanaf 9 januari alle treinen op deze verbinding gereden. Nochtans werd steeds een combinatie reeks 62 + 2- rijtuigen gereed gehouden om in te springen.

Op 8 maart werd gestart met de eerste diensten tussen Antwerpen en Neerpelt. Hiervoor was de 4107 op voorhand te Antwerpen oor opleiding van het personeel. In deze relatie worden drie treinpren gereden met twee gekoppelde stellen. Daar waar het comfort positief beoordeeld wordt, zorgen de smalle toegangsdeuren voor problemen en komen hier duidelijk vertragingen tot uiting.

Met ingang van de zomerregeling zouden alle treinen op de verbinding naar Neerpelt met 41-ers gereden moeten worden. Men plant ook de toeristische trein Neerpelt – Blankenberge op de weekends met drie of vier gekoppelde stellen te rijden.

**Reeks 51 :**

De toekomst van deze reeks is op korte termijn bedreigd:

- te Antwerpen rijdt de reeks 77 op dit genblik vooral de havendiensten, aar in de nabije toekomst – vanaf juni 2001 – zullen deze machines ook enkele taken van de reeks 51 overnemen. Zo worden de lokalere diensten van de 51-ers in de Kempen geïseerd en zouden ze twee à drie machines vervangen.
- De machines van Antwerpen en Hasselt worden bedreigd door de aankomst van de reeks 20 te Antwerpen-noord en deze locomotieven zouden vooral de doorgaande treinen Antwerpen – Montzen voor hun rekening nemen. Dit houdt de afstelling van een vijftal machines in. Maar ook de treinen vanuit de Ford zouden gedeeltelijk elektrisch gaan rijden. Deze treinen worden door 62-ers naar Hasselt gebracht en hier overgenomen door machines van de reeksen 20 en 23.
- Vanaf april 2001 komen ook 10 locomotieven reeks 77 naar Charleroi-sud en aast enkele rangeerdiensten, zouden de machines reeks 77 de lokale diensten rondom Charleroi en naar Anderlues van de reeks 51 overnemen.
- Te Merelbeke worden een aantal taken van de reeks 51 overgenomen door de vrijgekomen locomotieven reeks 27 en ook hier verminderd de inzet met 2 à 3 diensten.

Zodoende zou de inzet tijdens de zomerregeling gedaald zijn tot nog slechts een 25 inzetdagen, met de grootste inzet vanuit Genk-goederen (Winterslag). De locomotieven zouden in de loop van de zomer te Hasselt geconcentreerd worden en de Limburgse stelplaats zou de uitloopstelplaats worden voor deze reeks.

Maar zover zijn we nog niet en op dit ogenblik springen deze locomotieven nog regelmatig in voor defecte of te lichte machines reeks 62. Na de overname van enkele reizigerstreinen naar Eeklo , Ronse en vooral Geraardsbergen bij de stelplaats Merelbeke, rijden de machines van Charleroi nu ook drie treinpren tussen

Charleroi en Couvin en op korte termijn zou hier nog een tweede inzetdag op deze verbinding kunnen toegevoegd worden.

Tijdens de zomer worden de machines van Antwerpen voor het laatste gebruikt voor de toeristentrein vanuit Neerpelt naar Blankenberge, dit echter enkel op weekdays.

De schrapping van de 51-ers wordt wel op een versneld tempo doorgevoerd: op 1 februari 2001 gingen de 5130 (Antwerpen-noord) en de 5148 (Charleroi) definitief uit het bestand. Voor beide machines was motorschade de reden van schrapping. In 2001 zouden nog een 40 machines definitief afgesteld worden en blijven er nog slechts een 15 à 20 locomotieven reeks 51 in het N.M.B.S.bestand over.

#### **Reeks 54:**

In het kader van het 75-jarig bestaan van de N.M.B.S. werd de 5404 die te Gouvy uitgeweken staat nagezien en deze loc wordt waarschijnlijk door de CW Salzannes gereviseerd om enkele historische ritten te rijden. Opmerkelijk is de keuze naar de T.S.P. reeds een locomotief type 202 ritvaardig heeft, terwijl andere machines en stellen verder bij de N.M.B.S. verkommeren.

#### **Reeks 55 :**

Er trad een omwenteling op bij de locomotieven van deze reeks. De meeste diensten op de lijn naar Luxemburg werden recent (of worden binnenkort) overgenomen door de elektrische locs reeks 13. Daarom werd een nieuw voorlopig inzetplan opgesteld. Er wordt in principe geen onderscheid eer gemaakt tussen de locomotieven met f zonder elektrische verwarming.

- Zeven locomotieven worden nog gebruikt in de doorgaande goederendienst, vooral op de verbindingen naar Antwerpen en Montzen, maar ook de maaslijn wordt bereden tot in Ronet en Charleroi. Verder enkele treinen tot in Leuven. Vanaf de zomerregeling gaan de diensten Antwerpen- Kinkempois / Montzen over op de reeks 13, enkel sommige Ford-treinen worden nog door diesels gesleept.
- Drie locomotieven et stoomverwarming worden vanuit Gouvy ingezet voor de reizigerstreinen Gouvy – Liège-Guillemins en de lokale goederentreinen naar Vielsalm en Rivage.
- Drie machines worden gebruikt voor de mengewagentreinen tussen Chertal en Ougrée, deze dienst werd begin januari overgenomen van de reeks 62.
- Drie à vier locomotieven staan te Montzen voor de pendelritten tussen Montzen en Aachen-West
- Gemiddeld vijf locomotieven worden gebruikt voor de aanvoer van materialen naar de TGV-basis te Voroux, aar worden ook op de HST-werf gebruikt.
- Voor de locomotieven et elektrische verwarming is er nog slechts één dag et de P-trein 4016 Liers – Gouvy en de goederentrein 44 936 Gouvy – Kinkempois

Anderzijds werden ook de vier volgende locomotieven aangeduid om omgebouwd te worden voor de inzet op de ijzeren rijn. Na de 5526 worden in volgorde de 5517, 5533, 5507 en 5521 aangepast met ATB en Indusi.

#### **Reeks 59 :**

Dagelijks worden thans 3 x 2 locomotieven gebruikt op de werf voor de HST: de machines worden praktisch enkel gebruikt voor het slepen van de ballasttreinen tussen Voroux en de eigenlijke werf. Midden maart was hierbij Tienen al bereikt.

#### **Reeks 62 :**

De inzet van deze locomotieven gaat op dit ogenblik sterk achteruit en in alle stelplaatsen moeten ze diensten inleveren. De grootste achteruitgang heeft men te Hasselt: na et wegvallen van de diensten tussen Hasselt en Mol worden ze ook op de belangrijkste inzetlijn vanuit Antwerpen naar Neerpelt verdrongen. De

vrijgekomen machines worden wel meer en eer gebruikt in de lokale goederendienst ter vervanging van de reeks 51, enkele locomotieven werden aan Kinkempois uitgeleend voor de werken aan de HST- lijn.

Te Kinkempois gingen de diensten voor de mengewagens verloren, maar alle locomotieven worden thans ingezet voor de aanvoertreinen voor materialen naar Voroux. Ze worden ook gebruikt op de ST- lijn voor lichtere treinen voor het aanbrengen van de signalisatie en de bovenleiding.

Te Charleroi worden de 62-ers geleidelijk vervangen door de reeks 51 op de verbinding Charleroi – Couvin, aar de reeks 62 wordt dan weer gebruikt in de lokale goederendienst tussen de vormingsstations. Deze laatste dienst wordt vanaf juni echter overgenomen door de reeks 77.

Enkel te Merelbeke blijft de inzet voorlopig op een hoger niveau tot de levering van voldoende dieselstellen reeks 41.

Nochtans krijgen 6 locomotieven van deze reeks een nieuwe toekomst: zoals de reeks 55 omgebouwd werd voor werken op de HST- lijn naar Frankrijk, acht men voor deze taken op de verbinding naar Duitsland de reeks 62 voldoende en daarom worden deze machines op analoge wijze omgebouwd en krijgen ze ook de typische smalle rode band. Als eerste is de 6319 aangeduid om deze verbouwing te ondergaan.

Bij een ongeval te Ronse op 4 december 2000 op de beruchte overweg, werd de 6233 zo zwaar beschadigd dat deze locomotief op 1 februari 2001 definitief afgevoerd werd.

#### **Reeks 70:**

De reeks 70 kreeg even langer uitstel van executie: de diensten op de linkeroever zijn moeilijker over de nemen. Nochtans werden in de loop van februari alle overige diensten van de reeks 70 (o.m. naar Boom) door de 77-ers ingelijfd en op dat ogenblik werden de 7003, 7004 en 7005 te Antwerpen afgesteld. Op dit genblik rijden enkel nog de 7001 en 7002 de diensten op de linkeroever: reden hiervoor is dat de radioverbinding et een reeks 77 nog steeds storingen geeft en eer dat probleem niet opgelost is, kan de reeks 70 nog niet vervangen worden. Maar dit is een kwestie van enkele maanden en voor de zomerregeling verwacht men de schrapping van de 5 overgebleven machines, de oudste van het N.M.B.S. bestand

#### **Reeks 71 :**

De twee locomotieven reeks 71 staan nog steeds afgesteld in Antwerpen-Dam, maar zouden nu toch voor een som van 10 000 000 BEF aan een Italiaanse privé- maatschappij verkocht zijn.

#### **Reeks 73 / 74 :**

Geen veranderingen meer bij deze reeksen: ze worden voor het grootste gedeelte gebruikt voor de sleepdiensten – in treinschakeling – vanuit Antwerpen-noord.

Voor de locomotieven van Monceau zal er tijdens de volgende weken een aanpassing komen door de komt van 10 locomotieven reeks 77. Deze zouden vooral de heuveldiensten te Châtelineau en Monceau gaan uitvoeren, waardoor de reeks 73 vrijkomt. Een aantal locomotieven zou naar Antwerpen overgaan om het locomotieftekort voor de rangeringen in de dokken op te vangen.

#### **Reeks 75 :**

Volgens de laatste gegevens zouden de locomotieven 7504 tot 7506 aan verschillende maatschappijen in Italië verkocht zijn, voor de 7502 en 7503 loopt een optie maar door de hoge prijs zou deze nog niet gelicht zijn. Het is echter waarschijnlijk dat ook deze machines naar het zuiden verhuizen.

#### **Reeks 76 :**

Alle 23 overgebleven machines worden vanuit Voroux en in mindere mate vanuit Leuven ingezet, op de HST- lijn slepen ze vooral de treinen met dwarsliggers en spoorstaven naar het uiteinde van de werf.



De verongelukte locomotieven reeks 76 – de 7601 en 7615 – werden op platte wagens geladen en naar Nederland afgevoerd. Hier wil de firma voor spoorwerken Strukton uit de twee machines nog één ritvaardige assembleren.

#### **Reeks 77 :**

In de loop van mei 2001 zal met ca. 48 locomotieven het bestand te Antwerpen bereikt zijn. Begin april waren er 40 locomotieven geleverd en hierdoor kan ook het verkeer buiten de haven stilaan gemoderniseerd worden. In het vorige nummer hebben we al de havenactiviteiten besproken. Met locomotief 7728 eindigde dit bestand. Deze machines hebben de typische havenradio, de afstandsbediening en worden gekenmerkt oor een naam aangeduid boven het nummer.

Vanaf 7729 zijn de locomotieven uitgerust met de internationale radio voor de lijndiensten en worden geleidelijk aan uitgerust met het Nederlandse ATB beveiligingssysteem van de tweede generatie ATB NG. Deze wordt in België ingebouwd maar in de CW Tilburg gehomologeerd.

Deze machines worden op dit ogenblik in steeds uitgebreidere inzetreeksen gebruikt. Begin maart werden de diensten naar Boom en Essen overgenomen en doken de machines ook op in de Antwerpse kempen naar Herentals, Olen en ze bereikten zelfs al Mol. Vanaf de zomerregeling wordt een inzet van 15 locomotieven gepland: ze nemen de diensten over van de reeks 70 (twee diensten), maar ook de lokale diensten van de reeks 51 naar Schaarbeek, Leuven, Merelbeke en mogelijk ook Budel (zinkertstreinen). Verder zijn er ook vier inzetdagen voorzien tussen Antwerpen en Rooterdam Kijfhoek, waarbij een deel van de treinen van de NS loc reeks 6400 overgenomen worden. Of ze ook de reeks 25.5 in deze relatie gaan vervangen is nog niet beslist.

Eind mei komt met de 7749 de eerste locomotief naar Charleroi-sud. In het totaal zouden 20 locomotieven in deze stelplaats hun onderhoud krijgen. In eerste instantie vervangen ze de zwaarste diensten van de reeks 73 te Châtelineau en Monceau (5 à 6 diensten). Vanaf september vervangen ze ook de reeks 51 (4 diensten) en korte tijd later worden ze ook vanuit de vroegere stelplaats St-Ghislain ingezet. Hier slepen ze de lokale goederentreinen waarvoor thans machines reeks 62 gebruikt worden.

#### **Reeks 82:**

De inzet voor sleepdiensten is begin 2001 praktisch volledig weggefallen en worden de 82-ers nu vooral gebruikt in de lokale rangeringen in de Antwerpse dokken en de grotere stations. Ook te Mechelen werden de 84-ers vanaf februari vervangen door de reeks 82.

Wanneer de eerste machines reeks 77 te Charleroi aankomen, zouden een vijftal machines reeks 73 naar Antwerpen overkomen en gelijktijdig zouden dan een gelijk aantal 82-ers van de eerste bouwschijf een eerste aanzet voor een nieuw bestand te Schaarbeek gaan vormen en hier de reeks 80 verdringen. De aflossing van deze reeks zou begin 2002 afgesloten moeten zijn.

#### **Reeks 84:**

Het einde van deze reeks in commerciële dienst heeft eind 2000 plaatsgevonden. Op dat ogenblik werden de laatste diensten te Mechelen gereden. Alle locomotieven staan te Antwerpen-Dam nu reserve, mogelijk wordt wel één machine aan de CW Mechelen doorgegeven om er de interne rangeringen te verzekeren. De machines die zich in de beste staat bevinden zouden alsnog naar de dienst Infra gaan om er de zwakkere elementen te vervangen.

#### **Reeks 85 :**

De commerciële dienst eindigde in de loop van januari 2001, de locomotieven worden nog slechts uiterst zelden gebruikt. Bij elk defect worden ze onmiddellijk uit het bestand geschrapt. Dit was het geval voor de 8501 die op 1 februari afgevoerd werd omwille een defect aan de versnellingsbak.

#### **Reeks 92 :**

Eind november 2000 werd de 9206 afgewerkt en voor het hoofdgebouw te Salzinnes opgesteld als technisch monument.

Vreemde locomotieven in België:

**DB reeks 241.**

Zoals reeds vermeld zal het grensverkeer vanaf juni 2001 door de reeks 241 overgenomen worden. Op at ogenblik start ook de personeelsopleiding voor de ritten op het N.M.B.S. Nog tijdens de zomer zouden ze ook de diensten van de 215 overnemen. Hiervoor zouden een tiental bestuurders van Hasselt opgeleid worden.

**HGK Class 66 :**

De aangekondigde testritten verliepen zonder echte problemen en werden gunstig afgesloten. De conclusies zijn echter dubbelzinnig: door de goede resultaten overweegt de N.M.B.S. op middellange termijn de aanschaf van een 50-tal dergelijke locomotieven voor het zware goederenverkeer.

Anderzijds wordt de geteste locomotief van het havenbedrijf Köln en uitgeleend aan Short Lines voorlopig niet toegelaten op het N.M.B.S. net. Reden hiervan is het feit dat de draaistellen de minimale maat onderaan bereiken om de krokodillen niet de raken, maar dat dit bij afslijten van de wielbanden niet meer het geval is. Elke manier is goed om privé- transporteurs buiten het N.M.B.S.- net te houden.

**CFL reeks 1800 :**

Na een mindere periode komen de machines van deze reeks weer uitgebreider in België: naast het korte grensverkeer zijn er twee ritten die verder komen. De rit vanuit het Luxemburgse staalgebied naar Ronet is opnieuw geprogrammeerd en de machines komen nu 's nachts tot in het vormingsstation van Namur.

Volledig nieuw is een diensten vanuit Bettembourg via Gouvy tot in Hasselt. Voor een containertrein komt de reeks 1800 in treinschakeling om 14.08 te Hasselt aan en na frontwisseling vertrekt de tegentrein om 15u41 opnieuw uit Hasselt. Deze trein rijdt tijdens weekdays en op zaterdag.

**CFL reeks 3000 :**

Naast de diensten op de verbinding naar Liège, komt de reeks 3000 ook éénmaal op zaterdag naar Arlon voor een lokale reizigerstrein. De locomotief bereikt Arlon voor trein 5932 om 12u40 en vertrekt om 13u43 voor trein 5913 terug richting Luxembourg.

**SNCF BB 467 400:**

Voor een nachtelijke trein komt – na een onderbreking van een half jaar – opnieuw een diesellocomotief reeks BB 67 400 van de dienst FRET (goederen) tot in Merelbeke. Hierdoor ontstond ook het voorcijfer 4 kenmerkend voor de goederentreinlocs.

Vermelden we nog dat ook deze locomotieven in een nieuwe schildering (in groen en grijs) op de sporen komen om ze te onderscheiden van de machines voor reizigersdiensten.

## **75 jaar N.M.B.S.**

In 2001 wordt het 5-jarig bestaan gevierd van de N.M.B.S. die in 1926 opgericht werd. In tegenstelling tot de vorige vieringen, zal deze vrij eenvoudig gehouden worden. Reden hiervoor zijn vooral budgettaire problemen, maar ook een gebrek aan organisatie in het vooruitzicht van de vieringen.

Daarom zijn de eigenlijke festiviteiten ook beperkt tot 5 weekends in vijf verschillende grotere stations van het net. De hoofdzaak van de feestelijkheden ligt vooral op het moderne en toekomstgerichte beleid van de spoorwegen en de historische achtergrond is maar beperkt (zie verder)

Bij het afsluiten van het tijdschrift was het programma nog net volledig uitgewerkt, maar we hebben volgende data en manifestaties:

5 – 6 mei :

Brussel-zuid – werkplaats TGV Vorst

Bezoek werkplaats TGV- vorst  
Tentoonstelling historisch en modern materieel  
Stoomtreinritten vanuit Vorst  
Speciale TGV\_ ritten Brussel-zuid – Franse grens

26 – 27 mei :

Oostende – Brugge

Bezoek vernieuwde werkplaats Oostende met pendelritten naar Oostende  
Tentoonstelling historisch en modern materieel  
Stoomtreinritten Oostende – Brugge

23 – 24 juni :

Mons

Bezoek museumwerkplaats TSP te St-Ghislain  
Tentoonstelling historisch en modern materieel te Mons  
Stoomtreinritten met 26.101 tussen Mons en St-Ghislain

22 – 23 september :

Liège – Palais

Programma nog niet afgesloten  
Bezoek werf station Liège-Guillemins  
Stoomtreinritten Liège – Liers ?  
Tentoonstelling historisch en modern materieel

27 – 28 oktober

Antwerpen-centraal

Programma nog niet afgesloten  
Bezoek tunnel onder Antwerpen-centraal  
Tentoonstelling historisch en modern materieel  
Stoomtreinritten

### Historisch materieel:

Voor het historisch materieel heeft de N.M.B.S. noodgedwongen een (beperkte) keuze gedaan van het bestaande materieel. Gedurende de laatste jaren is er door gebrek aan onderhoud en interesse veel verloren gegaan en pas eind 2000 realiseerde men zich dat dringend enkele locomotieven terug ritvaardig gemaakt moesten worden.

Gelukkig kon en kan de N.M.B.S. een beroep doen op de T.S.P. die een deel van zijn materieel ter beschikking stelt voor de historische ritten, doch de N.M.B.S. koos ook voor eigen materieel.

- Loc 29.013 Deze locomotief is begin februari naar Meiningen vertrokken voor een grote herziening. Nochtans doken er het laatste moment nog problemen op met losse wielbanden. Hierdoor was een transfer per spoor niet mogelijk en werd de locomotief gedemonteerd en op platte wagens afgevoerd, dit samen met de reeks 50 van de Vennbahn
- Loc 2801 Er werd onderzocht om deze eerste elektrische locomotief terug ritvaardig te maken, maar een som van ca. 12 000 000 BEF als raming schrikte iedereen af. Mogelijk maakt de T.S.P. deze locomotief nu uiterlijk op.
- Loc 101.012 Deze locomotief zal waarschijnlijk terug ritvaardig gemaakt worden door Kinkempois
- Loc 201.010 Deze locomotief is ritvaardig te Antwerpen en zal regelmatig gebruikt worden
- Loc 204.004 Recent werd deze locomotief afgesteld te Gouvy nagekeken en wordt mogelijk door de CW Salzannes ritvaardig gerenoveerd.

## *L.S.V. actueel*

Bij het afsluiten van dit tijdschrift stonden de onderhandelingen vrij ver om de verzameling normaalspoor- en smalspoormaterieel te bewaren en een museum met demonstratieritten uit te bouwen. Dit zou echter niet meer in Vlaanderen gebeuren maar in Wallonië. Dit is trouwens de enige plaats waar nog voldoende mogelijkheden zijn om een museumwerking terug op te starten.

In een volgend nummer wordt verder ingegaan op de nieuwe locatie en de mogelijkheden ervan. Nochtans kosten de dagvaarding die de vzw Kolenspoor ons aangedaan hebben, de gerechtskosten, de verhuis en de heropbouw van de museumactiviteit enorm veel geld.

Een gedeelte kunnen we door sponsoring recupereren, maar ook willen we aan de leden vragen om de lidaatschapsbijdrage naar boven af te ronden om het historisch materieel dat we tijdens twee decennia verzameld hebben niet verloren te laten gaan. Bij voorbaat dank voor uw bijdrage.