Een locomotief die tot het uiterste vereenvoudigd werd

De Oorlogslocomotieven

Deel 2 : Het type 26

Julien CASIER

Spoor Gazet
Extra nr 8B



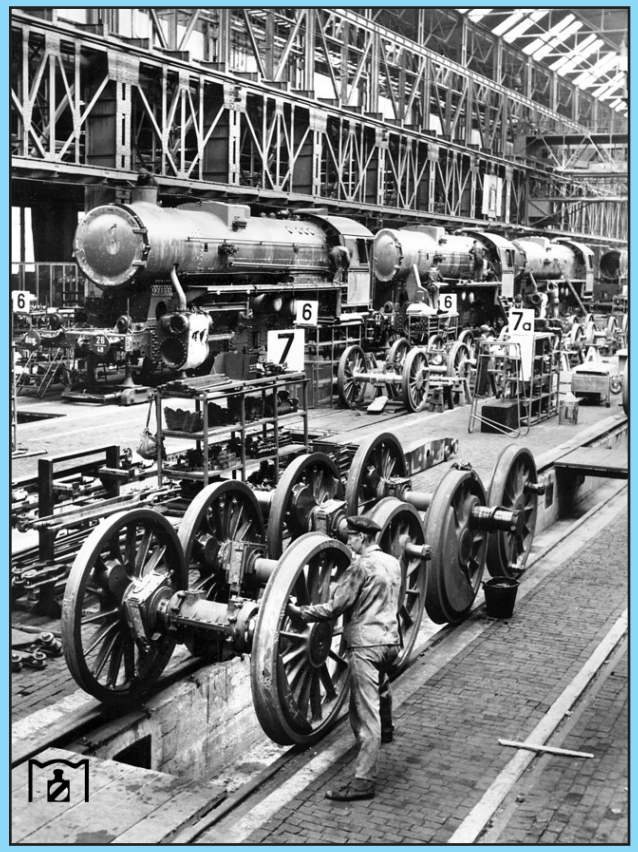
Bladindeling

Deel 1 : het type 25

Inleiding	4
De bestelling van reeks 050	7
Technische beschrijving	9
- De ketel	9
- De aandrijving	20
- Het mechanisch gedeelte	24
Overzicht technische gegevens	29
Prestaties	32
Bouwvormen	34
Bestelling in België	38
Buitgemaakte locomotieven	43
De locomotief reeks 044	50
De tenders	52
Loopbaan	
- tijdens WO II	58
Bij de USTAC	59
- Schaarbeek	62
Latour	72
Overzicht loopbaan	93
Teruggekeerde “Belgische” locomotieven	94
De Deens reeks N	103

Deel 2 : het type 26

Inleiding	2
De bestelling van reeks 050	4
Technische beschrijving	
- De ketel	8
- De aandrijving	9
De inzet	
Overzicht loopbaan	13
Technische fiche	20
Inzet	
- Schaarbeek	21
- Latour	26
- Bertrix	52
- Renory	86
- Kinkempois	84
- Montzen	107
CFL- locomotieven	113
Museum locomotieven 26 101	
- Restauratie	119
- Toeristische ritten	122
- Bedrijfsopnames	136
- Saint-Ghislain	140
- De Bocq lijn	143
- Restauratie : nieuwe ketel 26 102	145 / 146
Tenders voor onkruidbestrijding	150
Ombouw tot ketelwagen	154
Type 27 Inleiding	156
Technische beschrijving	163
Technische fiche	166
De tenders	167
Inzet in België	168
Overzicht loopbaan	175



Ook de oorlogsversie van het type 25 kwam naar België

Onafgewerkte machines werden overgenomen



Inleiding

... alles wat niet expliciet nodig was voor de werking , verdween

Zoals we bij het type 25 gezien hebben, had men in Duitsland enorm veel tijd verloren. Door de grootheidswaanzin van Hitler en de andere leiders van de nazi-partij had men de nadruk gelegd op verschillende prestigeprojecten, maar het gewone verkeer - vooral het goederenverkeer - had een achterstand opgelopen.

Toen de verantwoordelijke generaals vanaf 1938 de oorlog voorbereidden, had men daar het grootste probleem bij de bevoorrading van de troepen.

In allerijl werd dan een lichtere versie van hun zware goederentreinlocomotief ontwikkeld in de vorm van de reeks 50 en deze werd vanaf 1939 – veel te laat – afgeleverd. Men had een vereenvoudigde versie ontwikkeld, maar het onderhoud en de besturing waren nog die van een locomotief in vredestijd.

Noodgedwongen zou men een groot aantal machines uitbesteden en zou men - waar men kon - de locomotief vereenvoudigen tot het type UK (Uber-gangs-kriegsbauart), maar optimaal was dit niet. Temeer daar de Duitse industrie de leveringen niet meer kon volgen, door het aanwakkeren van de oorlogsindustrie. Opnieuw gaf men Henschel de opdracht – net zoals bij de reeks 50 – een “nieuwe” locomotief te ontwikkelen. Bij deze studie moest men ervan uitgaan dat de edele metalen – vooral het koper – met 75% moesten verminderen. Men had dit metaal trouwens nodig bij de wapen- en munitiefabrieken. Ook de massa moest met 20% verminderen, zodat de aslast rond de 15 ton kwam te liggen. Deze waarde was nodig om te kunnen rijden op de sporen in de Oostbloklanden.

Maar het voornaamste doel was het aantal werkuren voor de constructie met 40% te verminderen en het onderhoud zo gering mogelijk te maken. Verder moest de locomotief aangepast zijn om in alle omstandigheden te functioneren. Daar men een inval in Rusland voor ogen had, moest de vorstbescherming uitgebreid worden. De locomotieven zouden immers overal - onbeschermd - overnachten.

Begin 1942 werden de plannen voor deze nieuwe locomotief - reeks 52 - voorgesteld en werden de eerste prototypes afgeleverd. In verhouding had men alle technische kenmerken van de reeks 50 overgenomen en had men alle “overbodige” gadgets weggelaten. Overal werd het koper vervangen door ijzer, zowel in de kranen, de appendages als de leidingen.

Uit de eerste testritten werd afgeleid dat het vermogen slechts met minder dan 10% afnam en dat de locomotief goed functioneerde. Men had trouwens enkel een loopbaan van tien jaar voorzien. De grootschalige bouw kon gestart worden.

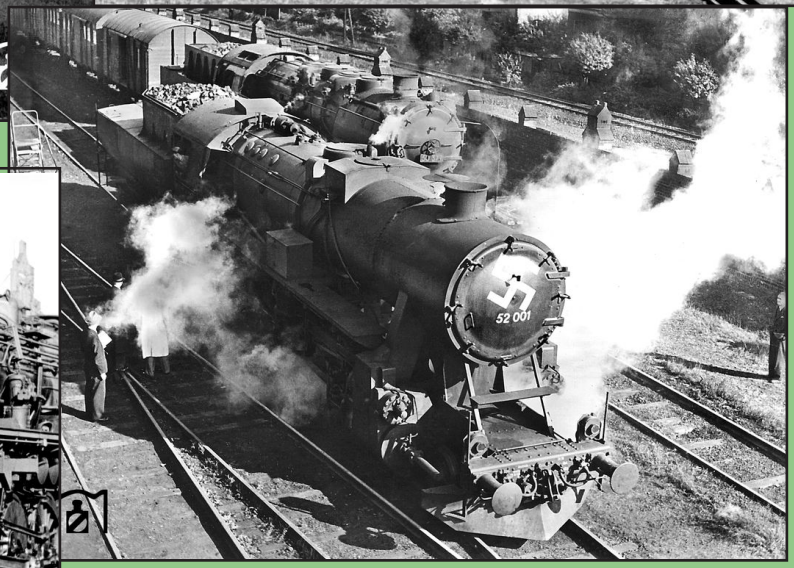
Maar dan waren er de capaciteitsproblemen: de Duitse bedrijven zaten aan hun grens met de bouw van de bouwreeks 50 en voor de militaire bewindvoerder was deze locomotief al afgeschreven. Tijdens de winter van 1941-1942 had men aan het oostfront - gedurende een strenge winter - zo zware problemen gehad dat de bevoorrading sterk in gedrang kwam en dat men het offensief richting Rusland moest vertragen, en dat wilde men te allen koste vermijden.

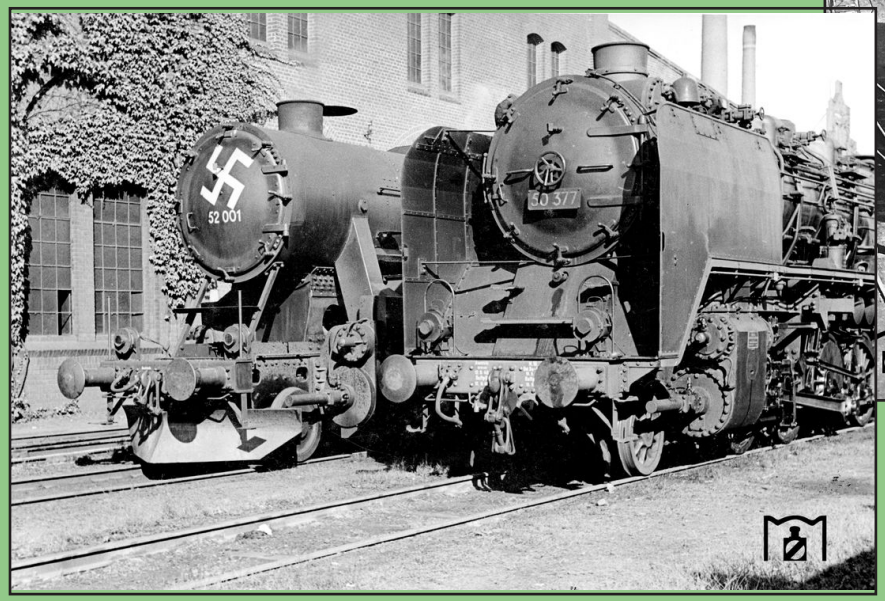
Dus de bouw van de bouwreeks 52 moest aan Duitse bedrijven toegekend worden om vertragingen tegen te gaan. Dus waren er twee mogelijkheden die men gelijktijdig doorvoerde. De bouw van de reeks 50 UK (en in mindere mate reeks 044 UK) werd uitbesteed aan Belgische en Franse bedrijven. Een eventuele vertraging speelde hier minder een rol, daar deze locomotieven voorbijgestreefd waren en moesten vervangen worden door de vorstbestendige reeks 52.

Tweede punt was het uitgeven van (belangrijke) opdrachten aan Oostenrijkse (Florisdorf Wien) en Poolse (Cegielski - Psnan in het westen van Polen en Chrzanow in het zuiden van Polen) bedrijven. Door de annexatie van beide landen waren dit qua statuut volledige

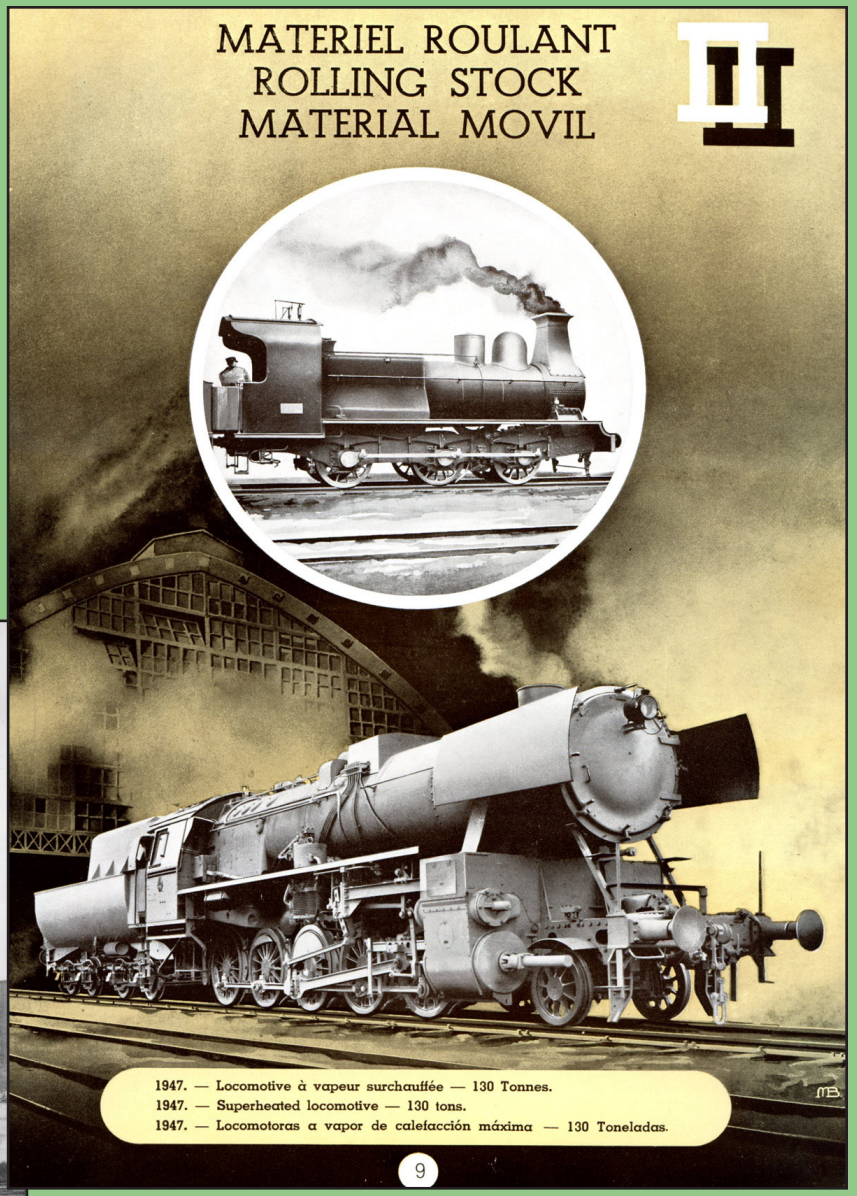

52 001


52 001


52 001


52 001
30 377

Bladzijde uit de catalogus van 1948 van de firma Anglo- Franco-Belge te La Croyère





Duitse bedrijven geworden onder strikte controle van de bezettingsmacht. Deze drie bedrijven zouden trouwens meer dan één derde van de oorspronkelijke opdrachten uitvoeren en dan nog in een zeer korte tijdsspanne.

Maar al snel raakten de Duitse bedrijven opnieuw in problemen: de oorlogsindustrie (wapens en munitie) nam een steeds groter deel van de capaciteit over en men voorzag vanaf eind 1943 al een afname van het aantal machines dat men kon leveren. De eerste opdrachten waren wel uitgevoerd of in uitvoering, maar men had twee fundamentele problemen. Eerst was er de grote uitval van locomotieven aan het oostfront. Dit was nog steeds te wijten aan de weersomstandigheden, maar vooral aan de bevoorrading. Hierdoor moest men regelmatig ganse treinen achterlaten, die dan in Russische handen vielen.

Tweede punt waren de geallieerde aanvallen op de Duitse bedrijven. Het Ruhrgebied lag immers in de reikwijdte van de Britse bommenwerpers.

Dus moest men komen met oplossingen: Henschel werd opgedragen om de reeks 52 om te vormen tot machines met een belangrijk grotere inzetradius. Men ontwikkelde de machines met condenseerinstallatie, waar de radius verdubbelde. Hierop komen we in het laatste hoofdstuk terug.

En de bijkomende bestelling van tweehonderd machines werd uitbesteed aan de Belgische industrie. De levering van de reeks 50 was bevredigend en meestal binnen de gestelde termijnen, dus dit kon een nieuwe bestelling niet in de weg staan. Er werden vier bedrijven aangezocht: Cockerill, Anglo-Franco-Belge La Croyère, FUF Haine-Saint-Pierre en AM Tubize om elk vijftig machines te bouwen. Brugeoise & Nivelles zou instaan voor de tenders.

Maar intussen is de bedrijvigheid in de Duitse bedrijven sterk achteruitgegaan. De consumptie daalde en veel bedrijven kwamen met een leeg orderboek te zitten. Ook financieel zat Duitsland – door de enorme kosten die de oorlog met zich meebracht – aan de grond. Om dit gedeeltelijk te compenseren, werd de bestelling die aan de Belgische bedrijven gedaan was, gehalveerd. Elke firma zou nog maar 25 machines bouwen; de rest ging (terug) naar Duitse bedrijven.

Dus hoog tijd om na te gaan welke aanpassingen deze locomotieven ondergaan hadden.

	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Totaal
Borsig	1	74									75
Cegielski		140	219	8 (*)							367 (*)
Chrzanow		184	185	(*)	(*)						369 (*)
Esslingen		194	87								281
Florisdorf	64	834	356								1 254
Grafenstaden		71	68	71	2	8					166
Henschel	80	578	369	19	10		9	11	12	5	1 093
Jung		136	97		13						246
Krauss-Maffei		310									310
MBA		193	283								476
Schichau			414	188							602
Schwarzkopff	47	543	166								756
Skoda		79	91								170
Cockerill					25						25
La Croyère					13	12					25
FUF Haine-St-Pierre				5	20						25
AM Tubize				8	17						25
Totaal 1	192	3 750	2 109	245	100	20	9	11	12	5	6 453
Henschel (condenslocs)		86	83	7		2					178
Totaal 2	192	3 836	2 192	252	100	22	9	11	12	5	6 631 + 83 (*) = 6 714

De technische beschrijving

... beperkt tot wat niet behouden bleef

Bij deze technische beschrijving gaan we uit van deze van de reeks 50/type 25 NMBS. Deze werd in deel 1 uitvoerig beschreven.

We gaan dan ook enkel nader in op de veranderingen die aangebracht werden bij deze voorgangers. Maar ook hier is het moeilijk, daar de reeks 52 geen nieuw ontwerp was, maar een aanpassing. En deze gebeurde ook langzaamaan en was geen bruuske overgang.

Er zijn al grote verschillen tussen de (oorspronkelijke) reeks 50 en de 50 UK.

Verder gaan we ook in op het NMBS-type 26: bij de bouw werd rekening gehouden met een aantal opmerkingen van de Belgische ingenieurs en werden een aantal aanpassingen teruggeschroefd of aangepast aan de Belgische gewoonten.

- De ketel :

Grootste, maar niet zichtbare, verschil is er bij de constructie van de haard en de ketel. Waar mogelijk zou men elke klinknagelverbinding vervangen door een gelaste oplossing. Zo was de ganse haard en de vuurkistmantel volledig gelast en dit had ook een aanpassing van de platen tot gevolg. Verder werd praktisch de volledige verankering door lassing geplaatst. Zowel de steunbouten, de dwarsankers als de hemelankers werden niet meer in de respectieve platen geschroefd en daarna omgebogen, maar nu dadelijk aan elkaar gelast. Enkel op enkele cruciale punten met grote uitzetting werden nog beweegbare steunbouten gebruikt, maar dit aantal werd sterk verminderd.

Bij de typen 26 werd dit procédé teruggeschroefd. De haard en vuurkist waren nog volledig gelast, maar de verankering werd op de klassieke wijze doorgevoerd.

Voor de rest bleef de ketel behouden zoals bij de reeks 50 UK, dus met één stoomdom voor de afname van de stoom door middel van de moderator. De stripnaden voor de beide segmenten werden nu gevormd door rechte platen in plaats van de getande bij de reeks 50.

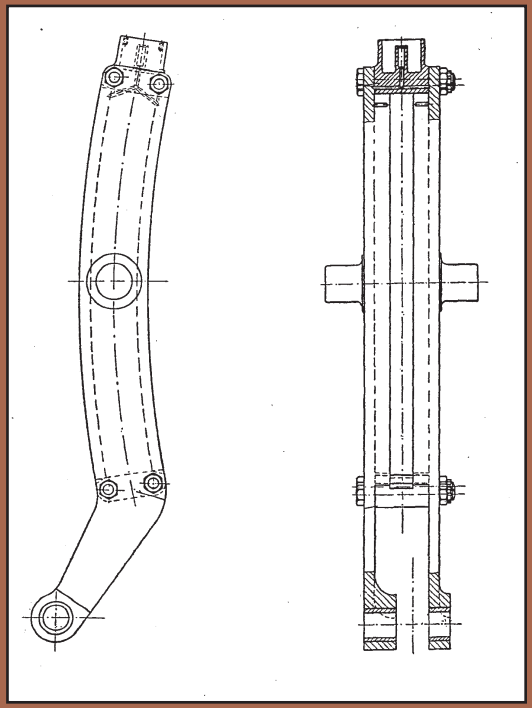
Ook de oververhitter met zijn collector met twee achter elkaar liggende kamers werd overgenomen, maar licht vereenvoudigd. De uiteinden van de oververhitter (de bochten) waren niet meer van gietstaal, maar de bochten waren gewoon aan de pijpen gelast.

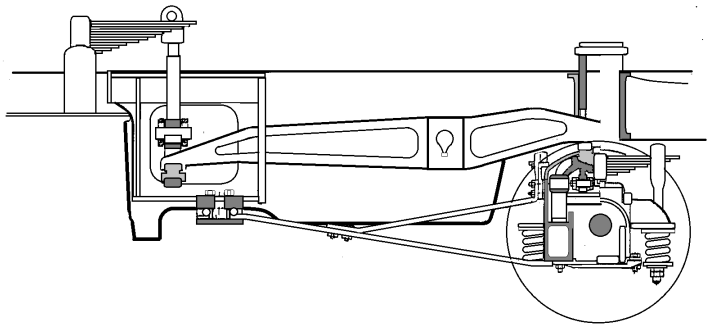
Bij het type 26 (NMBS) ging men terug over naar de klassieke techniek met afzonderlijke gegoten bochten.

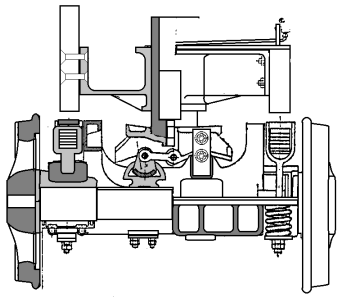
De ketelvoeding gebeurde door middel van twee injecteurs, maar dit was al van toepassing bij de latere reeksen van de 50 en 50 UK, waar de voorverwarmer type Wagner al vervangen was.

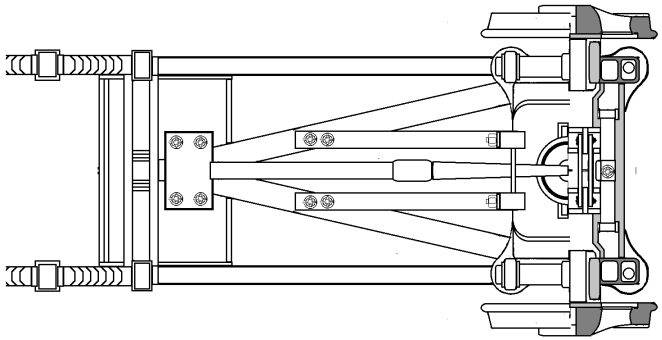
De aandrijving

In principe bleef deze behouden, maar overal werden kleinere aanpassingen doorgevoerd om vooral de montagetijd te verminderen. Zo kwam er een eenvoudigere schaar. De montage van de schaar en sommige delen van de bedieningsstangen voor de stoomverdeling werd op een zwaar doorgaand profiel uitgevoerd en zoveel mogelijk gecentraliseerd. Hierdoor konden diverse afzonderlijke bevestigingen uitgespaard worden. De stangen werden uitgerust met lagers zonder een regeling voor het opvangen van de sleet. Dit werd nu gewoon gedaan door middel









van het (bij)plaatsen van stelplaatjes naast de lagerschalen. Ook de dikte van de lagerschalen werd verminderd om zoveel mogelijk het kostbare brons te sparen voor de wapennijverheid.

Bij het type 26 werd een gedeelte van deze vereenvoudigingen teruggeschroefd, onder meer de regeling van de lagerschalen.

Het mechanisch gedeelte:

Hier zouden de grootste aanpassingen doorgevoerd worden en dit op tal van plaatsen.

Eerst en vooral het chassis: voor de eerste 500 machines waren er nog chassis met staven aanwezig en deze werden gebruikt, zoals bij de reeks 50 UK. Maar geleidelijk aan werden de onderdelen hiervan vervangen door zware profielen, vooral voor de dwarsverbindingen.

Nadat deze voorraad opgebruikt was, ging men resoluut over op een ander procédé, namelijk een chassis in staalplaat. Voor het stalenraam was er in feite maar één bedrijf – namelijk het Krupp-concern – dat dit kon maken. Het chassis met uitgesneden staalplaat was veel eenvoudiger uit te voeren en alle aangeduide constructeurs konden nu praktisch zelfstandig een volledige locomotief bouwen. Hierdoor kon de levertijd verminderd worden en kon het aantal locomotieven per maand met ongeveer 20% verhoogd worden.

Nadeel was wel dat de oorspronkelijke plannen drastisch aangepast moesten worden en dat tal van onderdelen van vorm veranderden. Dit leidde tot een grotere stock aan onderdelen, maar vooral bij moeilijkheden bij herstellingen in de buurt van het front.

Het Belgische type 26 was uitgerust met een frame uit staalplaat. Dit procédé werd trouwens het vaakst gebruikt in ons land en was dus helemaal niet nieuw.

De asbussen (of oliebussen) waren eenvoudig van opbouw, met een zwaar U-vormig gedeelte uit gietstaal dat in de uitsnijding van de langsplaten geschroefd werd. In dat U-stuk was dan een zwaar glijstuk aanwezig dat verticaal kon bewegen. Het eigenlijke lager was opgebouwd uit één enkele bronzen lagerschaal boven, de as en onderaan een bak met een aantal lagen vilt, die doordrenkt was door de olie.

Grootste wijziging deed zich voor bij het voorste loopwiel. Men stapte af van het Krauss-Helmholtz-draaistel waar de loopas en de eerste drijfas met elkaar verbonden waren en gebruikte een gewone bissel. Dit wil zeggen dat de loopas in een eigen (onafhankelijk) chassis opgenomen werd. Dit was dan via lichte profielen met het draaipunt verbonden. Dit bevond zich ter hoogte van de achterzijde van de dwarsverbinding van de cilinderblokken. Hier kon de loopas, net zoals de reeks 50 - 125 mm, naar weerszijden uitwijken, maar dit gebeurde niet meer in combinatie met de eerste drijfas.

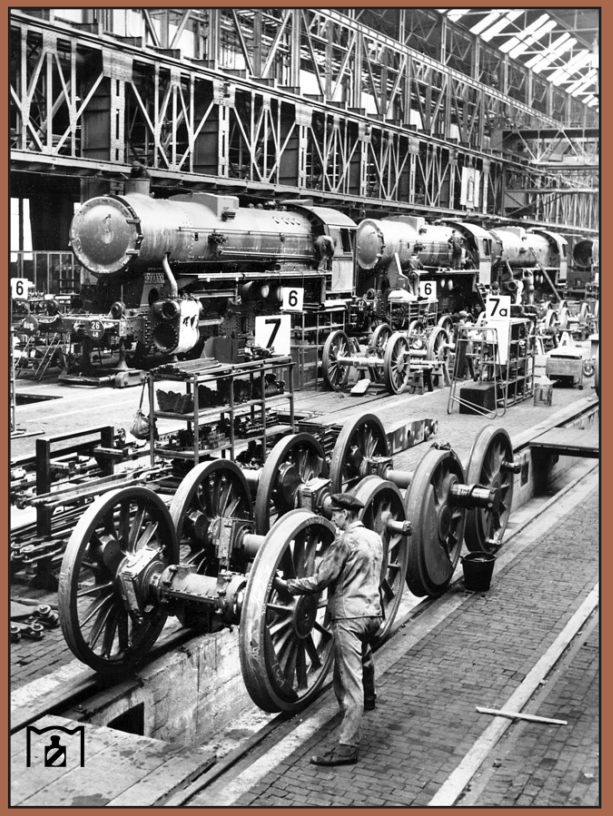
Er was wel nog een balans gemonteerd tussen de veren van deze loopas en de veren van de eerste drijfas. Hierdoor kon het loopwiel gemakkelijker de (slechte) ligging van de sporen volgen en zodoende de kans op een ontsporing verminderen. Er was ook een terugstelinrichting aanwezig om de loopas in de oorspronkelijke positie terug te brengen na de bocht. Dit gebeurde door middel van twee driehoeken, die bij het doorlopen van de bocht kantelden en – door hefbomen – de kracht op de as vergrootten. Dit was mogelijk daar de afstand tussen veerbalans en loopas groter werd. Na de bocht zouden deze driehoeken zorgen voor het terug rechttrekken van het loopwiel.

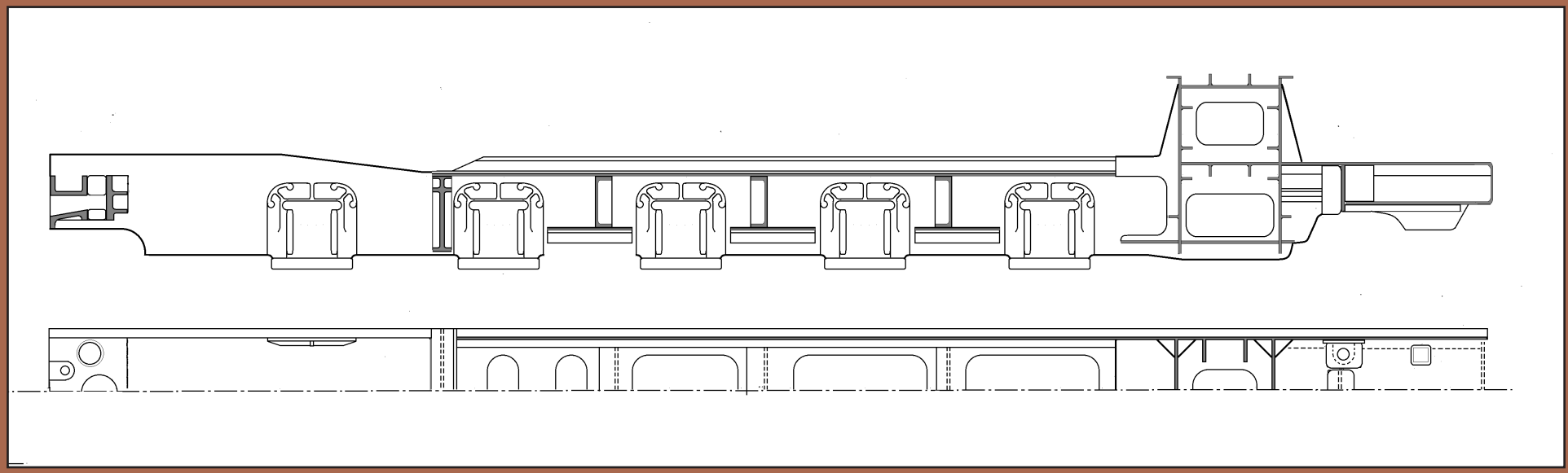
Ook de vering van deze loopas was soepel en eenvoudig uitgevoerd. Dit gebeurde primair door lichte spiraalveren naast de lagerbus van deze as. Secundair waren er bladveren – in de lengterichting geplaatst – aanwezig.

Vermelden we nog dat de eerste drijfas (en ook de laatste) 25 mm naar weerszijden kon uitwijken en dat hierdoor bochten met een minimale straal van 200 m konden doorlopen worden.

Verder waren er nog tal van aanpassingen aan de hulptoestellen en appendages, waarbij voor de meeste kranen, maar ook voor de injecteurs peilglazen, geen brons meer gebruikt werd, maar gietstaal om de omvang van de edele metalen te beperken.

We hebben al aangehaald dat alle leidingen zoveel mogelijk gebundeld werden aan de linkerzijde van de ketel en dat deze omgeven werden door een metalen kast die gevuld was met asbestmatten om zo beter bestand te zijn tegen strenge vorst. Deze inrichting werd trouwens ook op de Belgische 26-ers behouden (voor de strenge winters in de Ardennen?).





De tenders

Hier kunnen we vrij kort over zijn: men gebruikte dezelfde types tender als bij de stoomlocomotieven type 25. Voor de beschrijving en technische gegevens verwijzen we naar de vorige extra gazet.

Opnieuw moeten we aanduiden dat deze gegevens van de loopbaan niet secuur bijgehouden werden en dat er hiaten ontstaan zijn. Ook de schrapping is niet altijd dezelfde als voor de locomotief, daar een aantal tenders voorbehouden werd voor het gebruik in de trein voor de onkruidbestrijding.

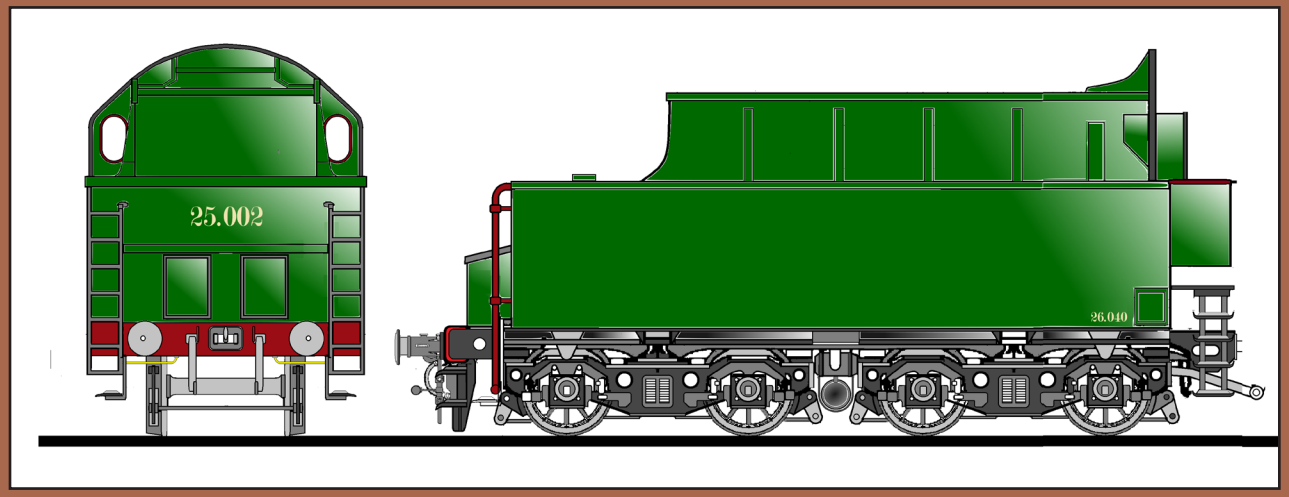
Maar toch enkele opmerkingen: het is opvallend hoeveel locomotieven hun tender behielden gedurende hun ganse loopbaan en dat de vervanging bij de andere machines ook beperkt werd tot meestal één andere tender.

Twee locomotieven gaven hun tender type 32 (badkuiptender) af voor een koppeling aan een type 64, dit als test: het betrof de tenders 32 020 (gekoppeld aan de 26 095) die op 8 augustus 1957 gekoppeld werd aan de 64 074 en de 32 030 (gekoppeld aan de 26 065, die een grote revisie onderging) die op 10 september 1957 naar de 64 066 ging.

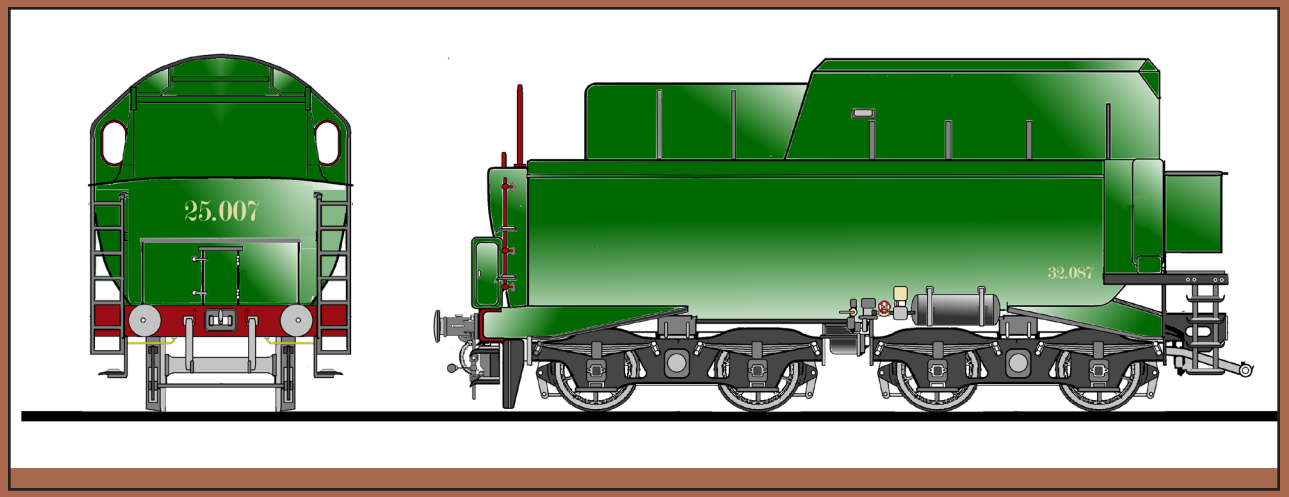
HLV	Oor-spr. HT	Volg. HT	Vanaf	buiten dienst
Nr				
26.001	32 041			15/09/57
26.002	32 042	26 014	22/02/58	13/03/58
26.003	32 043	26 030	27/04/49	17/02/58
26.004	32 044	26 003	24/01/55	17/02/58
26.005	32 045	32 057	12/11/59	27/09/62
26.006	32 046		17/11/55	
27.007	32 047			24/11/83
26.008	32 048	32 026	25/11/53	15/07/59
26.009	32 049	26 018	29/04/55	?
26.010	32 050	32 012	22/04/59	11/08/60
26.011	32 051	32 030	20/11/56	14/07/58
26.017	32 037		06/07/54	
26.018	32 058			12/04/61
26.019	32 059	26 019 32 059	17/12/55 24/04/59	01/09/60
26.020	32 060			05/07/59
26.021	32 061			09/04/59
26 022	32 062			09/04/59
26 023	32 063			27/09/62
26 024	32 064			17/08/61
26 025	32 066			15/07/59
26 026	32 065			23/03/60
26 027	26 026			17 02 58
26 028	26 025			30/05/58
26 029	26 018	32 085	22/04/55	21/03/61
26 030	26 019		17/11/55	
26 031	26 029			04/01/58
26 032	26 030	32 023	17/04/49	09/02/58
26 033	26 029	32 029	11/16/55	04/06/60
26 034	32 043	32 084	07/11/50	19/06/62
26 035	26 031			30/05/58

HLV	Oor-spr. HT	Volg. HT	Vanaf	
Nr	Oorspr nr			
26 036	32 032	32 028	22/02/58	09/04/59
26 037	32 076	32 079	05/05/51	19/10/61
26 038	32 077			29/11/62
26 039	32 078			10/05/63
26 040	32 073			09/04/59
26 047	32 075			17/08/61
26 048	32 067			11/05/60
26 049	32 069	32 012	27/02/55	11/05/57
26 050	26 014	32 042	22/01/58	11/10/61
26 051	26 015			17/02/58
26 052	26 016			17/02/59
26 053	32 040			18/09/57
26 054	26 017	26 013	14/03/55	07/02/58
26 055	26 020			30/05/58
26 056	26 021			30/05/58
26 057	26 022	26 037	20/05/55	17/02/59
26 058	26 023	32 069	11/07/57	11/05/60
26 059	26 024	32 016	06/07/56	11/05/60
26 060	32 025			19/10/61
26 061	32 026			
26 062	32 027			01/06/60
26 063	32 028			06/11/59
26 064	32 029			11/06/59
26 065	32 030	32 051	24/10/58	21/11/63
26 066	32 031			10/10/61
26 067	32 032			04/02/59
26 068	32 033			22/11/63
26 069	32 034	32 036	10/12/48	20/07/59
26 070	32 035			20/01/63
26 071	32 036	32 034	10/12/48	30/05/55
26 072	32 037			22/10/59

Tender type 26



Tender type 32



HLV	Oor-spr. HT	Volg. HT	Vanaf	
Nr	Oorspr nr			
26 073	32 038			09/04/57
26 074	32 039			08/07/59
26 075	32 000			21/03/61
26 076	32 001	32 006	02/05/52	15/07/58
26 077	32 002	32 050	15/07/48	30/03/61
26 078	32 003			14/03/63
26 079	32 004			
26 080	32 005	?	30/05/55	
26 081	32 006	32 001 32 002	02/05/52 30/03/61	23/05/63
26 082	32 007	26 032	22/05/55	22/03/58
26 083	32 008			25/07/57
26.084	32 009			22/11/63
26 085	32 010	32 015	13/05/52	30/05/68
26 086	32 011	?	08/08/57	
26 087	32 012	32 069 32 014	27/03/53 20/04/54	
26 088	32 013			23/05/63
26 089	32 014	32 069 26 023	20/04/54 11/07/59	17/02/58
26 090	32 015	?	28/05/52	
26 091	32 016	26 024	06/07/56	17/02/58
26 092	32 017			25/04/57
26 093	32 018			21/03/61
26 094	32 019			04/02/59
26 095	32 020	32 011	08/08/57	> 64 074
26 096	32 021			21/10/63
26 097	32 022			15/05/59
26 098	32 023			23/23/59
26 099	32 024			19/04/59
26100	26 013	26 017	14/05/55	17/02/58

De inzet van het type 26

... zeer korte, maar krachtige, opgemerkte loopbaan .

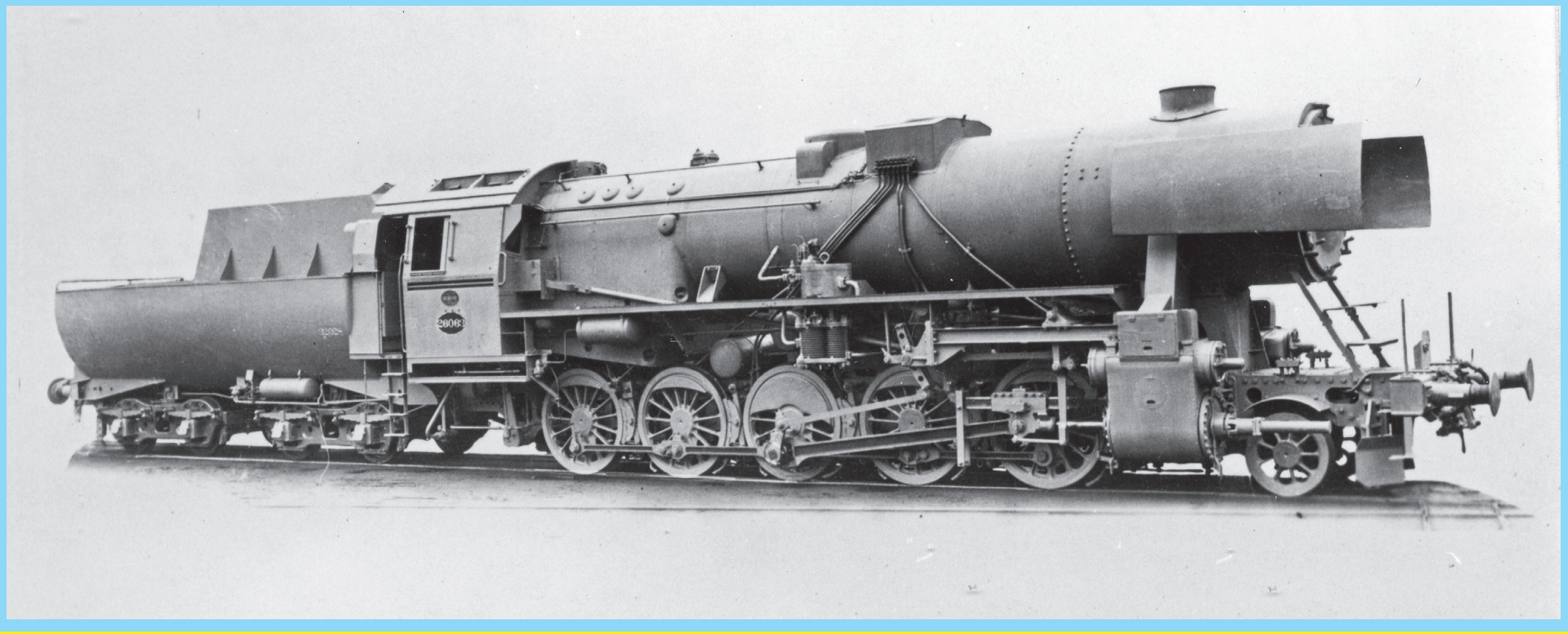
Bij de bevrijding was van de overgebleven bestelling van honderd locomotieven reeks 52 nog geen enkele geleverd. Reden hiervan was het feit dat veel onderdelen die vanuit Duitsland moesten komen enorme vertraging opliepen door de aanhoudende bombardementen en beschietingen op de bedrijven zelf, maar ook op de transporten en de spoorweginfrastructuur.

Tweede reden was het feit dat ook de betaling aan de bedrijven achterwege bleef en zodoende ook daar niet aan het voorziene tijdschema kon worden Derde - en zeker niet de minst belangrijke - waren de vertragingen en sabotage van de Belgische werknemers binnen het bedrijf zelf. Door de geruchten van een nakende landing van de geallieerde troepen, door de overwinningen van deze troepen in Afrika en Zuid-Europa en door de terugtocht van de nazi-legers vanuit Rusland, was er weer hoop op een snelle bevrijding.

En tijdens de zomer van 1944 was het zover en in september 1944 was het grootste deel van het grondgebied, inclusief de bedrijven, in handen van de geallieerde troepen.

Op dat ogenblik kwam de bouw van de locomotieven reeks 52 terug ter sprake. De regering in ballingschap had inmiddels de bestelling van 300 locomotieven type 29 goedgekeurd. Verder zou men inzetten op de eigen ontwerpen die tijdens de oorlog zelf verfijnd werden. Voor het zware goederenverkeer was het type 107 voorzien en hiervan zouden er honderd besteld worden.

Vermelden we ook nog dat de locomotieven reeks 52 en alle onderdelen die al geleverd waren eigendom waren van de Staat en niet van de NMBS. En de



vijf bedrijven vreesden voor hun investeringen als ze deze machines niet mochten bouwen. De ontwikkeling van het nieuwe type 107 zou minstens twee jaar duren en de kostprijs zou een veelvoud zijn van de aanbestede locomotieven reeks 52. Na onderhandelingen tussen de staat, de NMBS en de bedrijven werd een financieel akkoord gevonden voor de verderbouw van deze machines. Een aantal locomotieven kon zeer snel – al midden 1945 – geleverd worden en hierdoor zouden ook de huurgelden voor de Britse en Amerikaanse oorlogslocomotieven sterk verminderd kunnen worden. Al deze argumenten gaven dan de doorslag.

De Ateliers Métallurgiques de Tubize waren de eerste die klaar waren en op 11 augustus 1945 werd met de 2600 de eerste machine van dit type 26 afgeleverd. De volgende zouden ongeveer elke veertien dagen hun dienst aanvangen. Daar er te Schaarbeek een enorm tekort was aan zware stoomlocomotieven – de typen 29 zouden pas verschillende maanden later op de sporen verschijnen – besliste men om naast de zustermachines van het type 25 ook een beperkt aantal 26-ers vanuit de hoofdstad te gebruiken.

Intussen zou vanaf 11 september 1945 ook de aflevering starten vanuit de FUF Haine-Saint-Pierre, dit met de 2650. In totaal zouden elf machines voor korte tijd Schaarbeek bevolken.

Zoals we bij het type 25 al behandeld hebben, was er een taakverdeling opgemaakt tussen de locomotieven type 29 en deze van de typen 25 & 26. De 29 zou vooral de hoofdas Brussel - Namur - Jemelle - Arlon bevolken, de typen 25 en 26 zouden gebruikt worden op de Athus-Meuse-lijn.

En de beide stelplaatsen – Latour en Bertrix – zouden het bestand ongeveer gelijk gaan verdelen. Zo kwam de 2607 op 30 november 1945 als eerste te Latour aan en enkele dagen later zou de 2605 de eerste machine zijn te Bertrix, dit na een mutatie vanuit Schaarbeek.

Op hetzelfde ogenblik werd de 2606 – na enkele weken dienst vanuit de hoofdstad – naar Latour overgeplaatst.

Maar op dat ogenblik werd al duidelijk dat - in het gunstigste geval - slechts een zestigtal locomotieven typen 25 en 26 nodig waren (reserve inbegrepen) voor de bediening van de belangrijke goederenas.

Vanaf maart 1946 begonnen de typen 29 te Schaarbeek aan te komen en vanaf mei zou deze levering op kruissnelheid komen. Hierdoor konden een aantal diensten al dadelijk overgenomen worden en zouden de typen 25 in voldoende aantal zijn om de overgebleven rechtstreekse treinen te verzekeren. Hierdoor konden de eerste 26-ers na een korte inzetperiode al gemuteerd worden naar Bertrix of Latour. Dit gebeurde al in december 1945 voor twee machines; de rest volgde hun zusters in blok in maart 1946.

Gedurende de volgende periode werden de aankomende machines verdeeld over de beide stelplaatsen van de Athus-Meuse-lijn. Hierbij kreeg Bertrix ongeveer twee derde van de machines toegewezen. Latour voorlopig de rest, maar daar was natuurlijk ook de mutatie van alle (ritvaardige) locomotieven van het type 25.

In juni 1946 was het bestand van beide inzetpunten voldoende groot om de diensten te verzekeren en men ging op zoek naar nieuwe horizonten. Inmiddels waren tien locomotieven aan de Luxemburgse spoorwegen verkocht en deze verlieten Bertrix in juni 1946.

Ondertussen werden de bestanden van Latour en Bertrix verder uitgebreid, maar werd ook de Luikse stelplaats Renory aangeduid voor een inzet en werden de eerste 26-ers hier vanaf eind juli 1946 gehuisvest.

Deze toestand bleef gedurende een kleine tien jaar praktisch ongewijzigd verder lopen. Enig verschil was het feit dat de nieuwe stelplaats Kinkempois zijn deuren in oktober 1950 opende en dat de machines van Renory nu hier in depot kwamen. Maar dat veranderde niets aan de inzet of het bestand. De Luikse machines werden vooral vanuit het Luikse industriebekken naar Jemelle en Bertrix gebruikt. Maar het type 29 van Jemelle bleef hier wel de bovenhand houden. Het bestand schommelde rond de 20 machines.

Anderzijds zou het bestand van Latour uitbreiden ten nadele van Bertrix en gingen een aantal treinen van de ene stelplaats naar de andere. Maar globaal kunnen we hier ook niet van een verandering spreken.

De grote verandering kwam er met de levering van de nieuwe diesellocomotieven typen 202 en 203 in de loop van 1955. Op voorhand hadden de studiediensten van de NMBS hun hoofd al gebroken over de toekomst van de typen 25 en 26, maar tot een oplossing kwamen ze niet. Hoewel de betrouwbaarheid goed was, vonden ze geen nieuw inzetgebied en werd in 1954 de eerste destandardisatie aangekondigd. En in 1955 sneuvelden de eerste machines type 26 na een diensttijd van minder dan tien jaar.

Te Liège (Kinkempois) kwamen anderzijds de nieuwe diesellocomotieven type 201 tot inzet en dit leidde - in mindere

mate - tot een vermindering van de diensten in deze stelplaats. Maar dit verlies was relatief laag.

In extremis werd er voor enkele machines een nieuw inzetgebied gevonden: Montzen. Hier waren de typen 81 bedrijvig, maar de treinen werden zwaarder en deze oude stomers voldeden niet meer. Ook al omdat men de snelheid van de doorgaande goederentreinen naar het Luikse industriebekken wou opdrijven. En zo zouden er ongeveer tien machines in het bestand opgenomen worden, maar het grootste deel van de diensten waren hier toch ondergeschikte bedieningstreinen en zelfs rangeerdiensten.

En dan zou de toestand weer een vijftal jaar praktisch ongewijzigd blijven. De diesellocomotieven werden gebruikt voor de zware doorgaande (erts)treinen; de stomers kregen in de vier inzetstelplaatsen de lichtere treinen voorgeschoteld. Alleen te Kinkempois zouden de 26-ers al in de loop van 1958 verdwijnen en vervangen worden door een groot aantal typen 29 die vrijkwamen door de verschillende elektrificaties in ons land.

Maar daar de destandardisatie uitgebreid werd tot het ganse bestand van het type 26, verdwenen mondjesmaat een aantal stomers bij het bereiken van hun revisiegrens.

Het einde kwam vanaf 1961. De levering van de diesellocomotieven type 205 (latere reeks 55) zou met zijn 42 eenheden ruim voldoende zijn om het iets kleinere bestand aan 26-ers af te lossen en de schrapping kwam in volle omvang op gang. De laatste zes stoomlocomotieven type 26 werden in november 1963 uit het bestand afgevoerd na een lange afstelperiode als reserve. De laatste diensten verzekerden ze vanuit Latour.

Inzetperiode	FSR	MUT	(MUT) T 25	MBX	RY	NK	GMN	Tot. dienst	Effect
05/1946	9*	19		19	11			49	
10/1946	9*	28		22	15			65	
05/1947	12*	33		25	13			71	
10/1947		30		28	13			71	
05/1948		30		32	13			75	
10/1948		23	15	32	13			68	
05/1949		23	14	32	13			68	
10/1949		23	14	33	13			69	
05/1950		23	10	27	13			63	
10/1950		21	10	26		13		60	
05/1951		28	10	28		13		69	
10/1951		31	10	31		13		75	
05/1952		30	10	30		13		73	
10/1952		28	10	28		13		69	
05/1953		30	10	30		13		73	
10/1953		28	10	28		13		69	
05/1954		26	10	26		13		65	
10/1954		26	10	26		13		65	
05/1955		18	10	18				36	
10/1955		8	7	8			10	26	
05/1956		8	7	8			10	26	
10/1956		8	7	8			9	25	
05/1957		9	5	9			9	27	
10/1957		9	5	9			9	27	
05/1958		5	5	5			10	20	
10/1958		9	5	9			10	28	
05/1959		6	3	6			9	21	
10/1959		8	1	8			9	25	
05/1960		10		1			8	19	
10/1960		10		1			8	19	
05/1961		10					8	18	
10/1961		10					1	11	
05/1962		6						6	
10/1962		6						6	
05/1963		5						5	
10/1963		0						0	

Afkortingen :

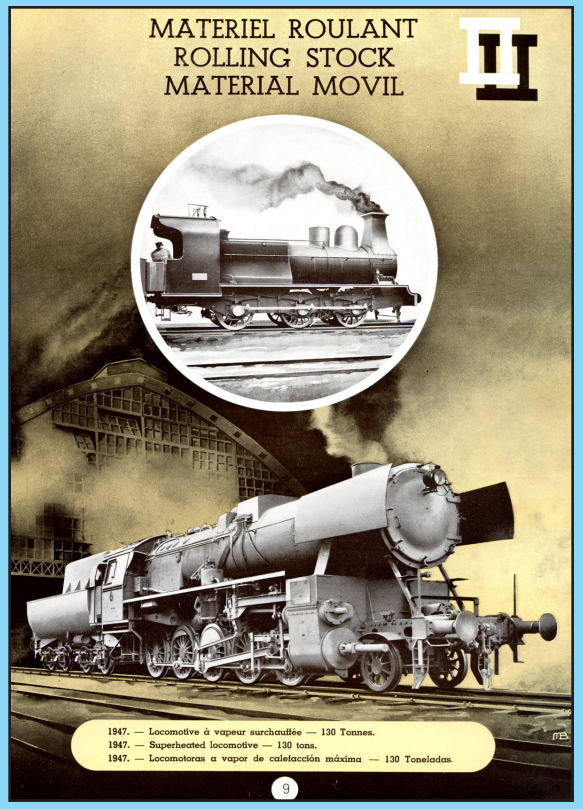
FSR : Schaerbeek / Schaarbeek
MUT : Latour
MBX : Bertrix
RY : Renory
NK : Kinkempois
GMN : Montzen

	Nummer	Constr. Fabrnr	Levering In dienst	Stelplaatsen	BD Schr
2600	26.100	Tubize 2308	*11/08/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix	*13/04/1957*
2601	26.001	Tubize 2309	*30/08/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix	*17/12/1958*
2602	26.002	Tubize 2310	*15/09/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix	*04/12/1957*
2603	26.003	Tubize 2311	*28/09/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix	*04/12/1957*
2604	26.004	Tubize 2312	*12/10/1945*	Schaarbeek > 03/1946 > ? Latour	*13/04/1957*
2605	26.005	Tubize 2313	*31/10/1945*	Schaarbeek > 12/1945 Bertrix > 09/1950 Kinkempois > 01/1955 Latour > 06/1955 Montzen	*27/09/1962*
2606	26.006	Tubize 2314	*24/11/1945*	Schaarbeek > 12/1945 Latour	*04/12/1957*
2607	26.007	Tubize 2315	*30/11/1945*	Latour > 08/1955 Bertrix > 02/1958 Montzen > 10/1961 Latour	*22/11/1963*
	26.008	Tubize 2316	*05/01/1946*	Latour	*04/12/1957*
	26.009	Tubize 2317	*05/01/1946*	Latour > 08/1955 Montzen	*19/10/1962*
	26.010	Tubize 2318	*3010/1946*	Latour	*11/05/1960*
	26.011	Tubize 2319	*01/02/1946*	Latour	*04/12/1957*
	26.012	Tubize 2320	*19/02/1946*	Bertrix > 05/1946 CFL	
	26.013	Tubize 2321	*28/02/1946*	Bertrix > 05/1946 CFL	
	26.014	Tubize 2322	*19/03/1946*	Latour > 05/1946 CFL	
	26.015	Tubize 2323	*03/04/1946*	Latour > 05/1946 CFL	
	26.016	Tubize 2324	*20/04:1946*	Bertrix > 05/1946 CFL	
	26.017	Tubize 2325	*01/05/1946*	Latour	*13/04/1957*
	26.018	Tubize 2326	*24/05/1946*	Bertrix > 10/1957 Latour	*25/10/1961*
	26.019	Tubize 2327	*01/06/1946*	Bertrix > 07/1946 Latour > 06/1948 Bertrix > 11/1950 Kinkempois > 01/195 Latour	*30/11/1961*
	26.020	Tubize 2328	*29/06/1946*	Bertruix > 07/1946 Latour > 08/1948 Renory > 10/1950 Kinkempois	*04/12/1957*
	26.021	Tubize 2329	*29/06/1946*	Bertrix > 07/1946 Latour	*13/04/1957*
	26.022	Tubize 2330	*25/07/1946*	Renory > 02/1949 Latour	*13/04/1957*
	26.023	Tubize 2331	*31/07/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 02/1955 Latour	*27/09/1962*
	26.024	Tubize 2332	*03/09/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 12/1951 Bertrix > 06/1955 Montzen	*17/08/1961*
	26.025	Cockerill 3338	*03/02/1946*	Latour > 09/1948 Renory > 10/1950 Kinkempois	*04/12/1957*
	26.026	Cockerill 3339	*08/02/1946*	Latour > 01/1953 Bertrix	*11/05/1960*
	26.027	Cockerill 3340	*16/02/1946*	Bertrix	*13/04/1957*
	26.028	Cockerill 3341	*26/02/1946*	Bertrix > 05/1955 Montzen	*25/04/1963*
	26.029	Cockerill 3342	*06/03/1946*	Latour > 06/1955 Montzen	*21/03/1961*
	26.030	Cockerill 3343	*14/03/1946*	Latour	*04/12/1957*

	Nummer	Constr. Fabrnr	Levering In dienst	Stelplaatsen	BD Schr
	26.031	Cockerill 3344	*20/03/1946*	Bertrix 04/1953 Latour	*11/05/1960*
	26.032	Cockerill 3345	*02/04/1946*	Bertrix	*04/12/1957*
	26.033	Cockerill 3346	*02/04/1946*	Bertrix	*11/05/1960*
	26.034	Cockerill 3347	*18/04/1946*	Latour > 06/1955 Montzen	*12/07/1960*
	26.035	Cockerill 3348	*15/04/1946*	Bertrix	*17/12/1958*
	26.036	Cockerill 3349	*24/04/1946*	Bertrix	*24/09/1958*
	26.037	Cockerill 3350	*30/04/1946*	Bertrix > 05/1951 Kinkempois > 02/1955 Bertrix > 07/1956 Montzen	*19/10/1961*
	26.038	Cockerill 3351	*04/05/1946*	Bertrix > 02/1961 Latour	*29/11/1962*
	26.039	Cockerill 3352	*11/05/1946*	Bertrix > 10/1951 Latour > 03/1955 Bertrix > 01/1957 Montzen	*25/03/1963*
	26.040	Cockerill 3353	*17/05/1946*	Bertrix	*08/03/1955*
	26.041	Cockerill 3354	*28/05/1946*	Bertrix	*11/05/1960*
	26.042	Cockerill 3355	*29/05/1946*	Bertrix > 06/1946 CFL	
	26.043	Cockerill 3356	*06/06/1946*	Bertrix > 10/1947 CFL	
	26.044	Cockerill 3357	*08/06/1946*	Bertrix > 06/1946 CFL	
	26.045	Cockerill 3358	*15/06/1946*	CFL	
	26.046	Cockerill 3359	*19/06/1946*	CFL	
	26.047	Cockerill 3360	*23/06/1946*	Bertrix > 06/1955 Montzen	*17/08/1961*
	26.048	Cockerill 3361	*26/06/1946*	Bertrix > 07/1951 Latour	*29/03/1955*
	26.049	Cockerill 3362	*09/07/1946*	Latour	*21/03/1961*
2650	26.050	FUF HSP 1914	*11/09/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix > 10/1960 Montzen	*14/09/1961*
2651	26.051	FUF HSP 1915	*29/09/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix	*04/12/1957*
2652	26.052	FUF HSP 1916	*12/10/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix	*04/12/1957*
2653	26.053	FUF HSP 1917	*08/10/1945*	Schaarbeek > 03/1946 Bertrix > 10/1957 Kinkempois	*04/12/1957*
2654	26.054	FUF HSP 1918	*12/10/1945*	Schaarbeek > 03/1946	*30/05/1958*
	26.055	FUF HSP 1919	*05/01/1946*	Latour > 06/1955 Montzen	*21/03/1961*
	26.056	FUF HSP 1920	*12/01/1946*	Latour > 06/1955 Montzen > 07/1962 Kinkempois (Hlf)	*03/10/1963*
	26.057	FUF HSP 1921	*16/01/1946*	Latour	*22/11/1963*
	26.058	FUF HSP 1922	*16/01/1946*	Latour	*11/05/1960*
	26.059	FUF HSP 1923	*19/01/1946*	Latour	*11/05/1960*
	26.060	FUF HSP 1924	*08/03/1946*	Latour	*19/10/1961*

	Nummer	Constr. Fabrnr	Levering In dienst	Stelplaatsen	BD Schr
	26.061	FUF HSP 1925	*17/03/1946*	Latour > 11/1954 Bertrix > 11/1955 Montzen	*19/101961*
	26.062	FUF HSP 1926	*30/03/1946*	Bertrix	*11/05/1960*
	26.063	FUF HSP 1927	*01/05/1946*	Bertrix	*13/04/1957*
	26.064	FUF HSP 1928	*19/04/1946*	Bertrix > 11/1959 Latour	*22/11/1963*
	26.065	FUF HSP 1929	*30/07/1946*	Renory > 10/1950 KInkempois	*04/12/1957*
	26.066	FUF HSP 1930	*12/08/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 12/1954 Bertrix > 06/1955 Montzen	*19/10/1961*
	26.067	FUF HSP 1931	*19/08/1946*	Renory > 10/1953 Kinkempois > 06/1958 Montzen > 09/1961 Latour	*22/11/1963*
	26.068	FUF HSP 1932	*26/08/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 07/1958 Bertrix > 12/1959 Latour	*22/11/1963*
	26.069	FUF HSP 1933	*16/09/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois	*04/12/1957*
	26.070	FUF HSP 1934	*30/09/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 01/1955 Bertrix > 02/1961 Latour	*20/08/1963*
	26.071	FUF HSP 1935	*07/10/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois	*08/03/1955*
	26.072	FUF HSP 1936	*22/10/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois	*04/12/1957*
	26.073	FUF HSP 1937	*28/11/1946*	Latour > 12/1946 Bertrix	*04/12/1957*
	26.074	FUF HSP 1938	*07/01/1947*	Latour	*04/12/1957*
	26.075	La Croyère 2623	*20/03/1946*	Latour	*21/03/1961*
	26.076	La Croyère 2624	*10/03/1946*	Latour	*17/12/1956*
	26.077	La Croyère 2625	*16/04/1946*	Latour	*27/04/1961*
	26.078	La Croyère 2626	*28/04/1946*	Latour > 10/1954 Bertrix > 10/1960 Montzen > 10/1961 Latour	*25/04/1963*
	26.079	La Croyère 2627	*15/05/1946*	Bertrix	*11/05/1960*
	26.080	La Croyère 2628	*14/06/1946*	Latour	*04/12/1957*
	26.081	La Croyère 2629	*22/06/1946*	Latour > 09/1954 Bertrix > 11/1954 Latour	*25/05/1963*
	26/082	La Croyère 2630	*19/07/1947*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 03/1953 Bertrix	*24/09/1958*
	26.083	La Croyère 2631	*09/08/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois	*17/12/1958*
	26.084	La Croyère 2632	*21/08/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 12/1954 Bertrix > 06/1960 Latour	*22/11/1963*
	26.085	La Croyère 2633	*14/09/1846*	Renory > 10/1950 Kinkempois	*08/03/1955*
	26.086	La Croyère 2634	*11/10/1946*	Renory > 10/1950 Kinkempois > 12/1951 Latour	*04/12/1957*
	26.087	La Croyère 2635	*07/11/1946*	Latour > 12/1946 Bertrix > 06/1951 Latour	*04/12/1957*
	26.088	La Croyère 2636	*06/03/1947*	Latour > 09/1952 Kinkempois	*04/12/1957*
	26.089	La Croyère 2637	*20/03/1947*	Latour	*04/12/1957*

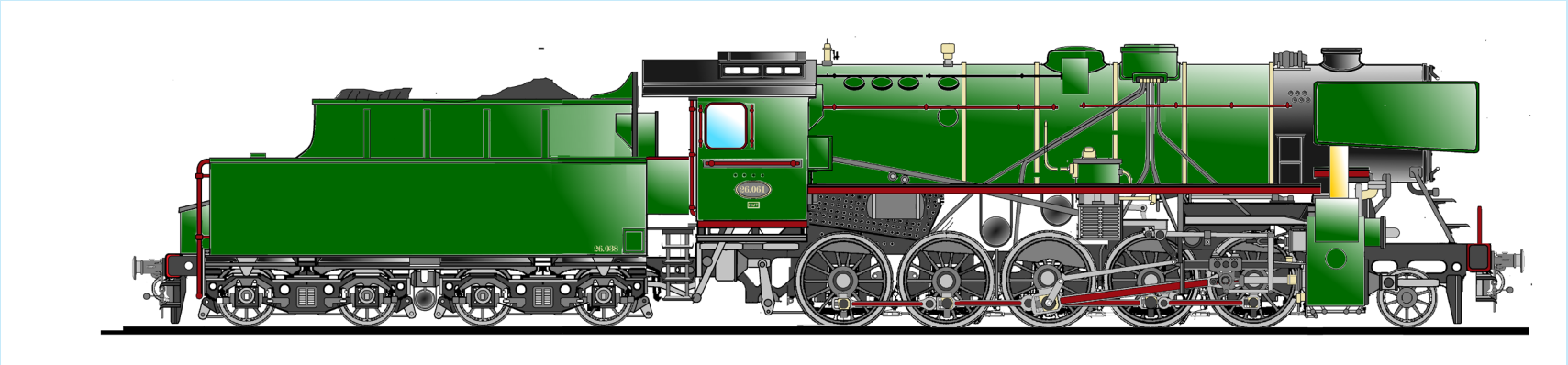
	Nummer	Constr. Fabrnr	Levering In dienst	Stelplaatsen	BD Schr
	26.090	La Croyère 2638	*28/03/1947*	Latour	*17/12/1958*
	26.091	La Croyère 2639	*06/05/1947*	Latour	*04/12/1957*
	26.092	La Croyère 2640	*01/06/1947*	Latour	*04/12/1957*
	26.093	La Croyère 2641	*04/07/1947*	Latour	*13/12/1957*
	26.094	La Croyère 2642	*19/07/1947*	Bertrix	*04/12/1957*
	26.095	La Croyère 2643	*22/08/1947*	Bertrix > 09/1951 Latour	*08/03/1955*
	26.096	La Croyère 2644	*06/09/1947*	Bertrix	*13/04/1957*
	26.097	La Croyère 2645	*30/09/1947*	Bertrix > 08/1952 Kinkempois	*17/12/1958*
	26.098	La Croyère 2646	*11/10/1947*	Bertrix	*24/09/1958*
	26.099	La Croyère 2647	*30/10/1947*	Bertrix	*13/04/1957*



Bladzijde uit de catalogus van 1948 van de firma Anglo- Franco-Belge te La Croyère

Omschrijving	*1045*	*1946*	*1947*	*1948*	*1949*	*1950*	*1951*	*1952*	*1953*	*1954*	*1955*	*1956*	*1957*	*1958*
Eff rit HKV (km)	*41 031*	*66 307*	*263 708*	*296 552*	*249 142*	*309 061*	*274 766*	*geen*	*3 926 112*	*3 793 575*	*2 718 540*	*1 300 081*	*1 321 787*	*1 212 768*
Versterking (km)	*687*	*1 126*	*654*	*102*	*104*	*773*	*1 339*	*gegevens*	*46 252*	*35 820*	*29 507*	*23 833*	*46 880*	*71 101*
Losse ritten (km)	*4 558*	*8 531*	*20 361*	*21 025*	*20 152*	*32 996*	*29 807*		*656 040*	*646 922*	*542 713*	*222 483*	*391 958*	*357 152*
Rangering (km)	*33*	*70*	*525*	*1 224*	*1 183*	*1 474*	*1 320*		*86 021*	*68 077*	*76 089*	*29 715*	*75 503*	*65 381*
Totaal HKV (km)	*46 909*	*76 024*	*285 188*	*318 903*	*270 581*	*344 304*	*307 332*		*4 715 035*	*4 544 674*	*3 367 549*	*1 537 842*	*1 836 123*	*1 706 402*
Eff rit HKM (km)	*67 249*	*1 268 210*	*2 391 863*	*2 385 618*	*2 350 694*	*2 223 087*	*2 575 415*							
Versterking (km)	*10 119*	*528 256*	*1 011 310*	*1 099 823*	*973 480*	*848 229*	*1 111 902*							
Losse ritten (km)	*8 607*	*256 948*	*445 422*	*465 038*	*441 138*	*474 506*	*506 316*							
Rangering (km)	*1 701*	*47 637*	*81 488*	*94 996*	*84 344*	*73 033*	*95 010*							
Totaal HKM (km)	*87 676*	*2 101 049*	*3 840 113*	*4 045 475*	*3 849 596*	*3 619 459*	*4 288 643*							
HKV + HKM (km)	*124 585*	*2 177 073*	*4 125 301*	*4 364 378*	*4 120 177*	*3 963 763*	*4 595 875*		*4 715 035*	*4 544 674*	*3 367 540*	*1 537 842*	*1 836 123*	*1 706 402*
Effectief locs	*0 +*	*inzet 71*	*inzet 71*	*inzet 80*	*inzet 78*	*inzet 73*	*inzet 79*		*inzet 74*	*inzet 72*	*inzet 59*	*inzet 43*	*inzet 39*	*inzet 37*
Afstand /loc (km)		*30 663*	*58 102*	*54 554*	*52 822*	*54 161*	*58 175*		*63 717*	*63 120*	*67 077*	*35 763*	*47 080*	*46 118*
Aantal uren inzet									*22 337*	*21 089*	*16 483*	*11 861*	*11 177*	*10 288*
Briketten	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Gruiskolen (ton)	*10 971*	*61 460*	*106 354*	*108 634*	*97 542*	*90 132*	*102 111*		*101 844*	*71 350*	*82 169*	*35 369*	*45 165*	*41 602*

Stoomlocomotief type 26



Loopbaan :		**Kenmerken :**		**Afmetingen :**	
Bouw :		***Ketel :***	.	*Totale lengte :*	*14 430 mm*
Nummering : < 1946	*2600 > 2607*	Type ketel	*Crampton*	*Lengte frame:*	
> 1946	*26.001 > 26.100*	Maximale keteldruk	*16 bar*	*Breedte :*	*2 960 mm*
				Hoogte hartlijn:	*3 050 mm*
Effectief (bij bouw)	*6 631*	Roosterlengte	*2 542 mm*	*Hoogte totaal :*	*4 280 mm*
Effectief NMBS	*100 > 90*	Roosterbreedte	*1 532 mm*	*Radstand (totaal) :*	*9 200 mm*
Bouwer(s) :	*Cockerill, AM Tubize*	Oppervlakte rooster	*3,90 m²*	*Vaste radstand*	*6 600 mm*
	FUF Haine-Saint-Pierre	Dikte platen :zij en achter	*10 mm*	*Oversteek voor :*	*2 050 mm*
	Anglo Franco Belge	hemelplaat	*12 mm*	*Oversteek achter :*	*2 430 mm*
Levering :	*1945 > 1947*	pijpenplaat	*15 > 25 mm*		
		vuurkist	*16 mm*	*Diameter drijfwielen :*	*1 400 mm*
Buiten dienst :	*03/1955 > 11/1963*	Verwarmend opp. haard	*15,90 m²*	*Diameter loopwielen*	*850 mm*
Asindeling :	*1'D*	Aantal kleine vlampijpen	*113*	*Massa ketel*	*16 400 kg*
		Afmeting kleine vlampijpen	*49 / 54 mm*	*Massa ketel (+ appendages)*	*26,000 kg*
Snelheid (maximaal)	*80 km/h*	Verwarmend oppervlak	*80,40 m²*	*Massa (ritvaardig)*	*99 300 kg*
		Aantal grote vlampijpen	*35*	*Aslast : 1ste as*	*8 900 kg*
Aantal cilinders	*2 buitenliggend*	Afmeting grote vlampijpen	*125 / 133 mm*	*2 de as*	*14 900 kg*
Diameter cilinders	*600 mm*	Verwarmend oppervlak	*71,30 m²*	*3 de as*	*15 100 kg*
Zuigerslag	*660 mm*	Totaal verwarmend opp.	*173,27 m²*	*4 de as*	*15 300 kg*
		Afstand tussen pijpenplaten	*5 200 mm*	*5 de as*	*15 300 kg*
		Oververhitteroppervlak	*63,60 m²*	*6 de as*	*14 900 kg*
		Inhoud water	*7,75 m³*	*Adhesie massa*	*90 400 kg*
		Inhoud stoomruimte	*3,00 m³*	*Massa leeg*	*84 400 kg*
		Verwarmend opp. oververhitte	*10,8 m²*		

De inzet per stelplaats

... geen variatie in hun diensten, een constante in hun loopbaan

Schaarbeek (1946 - 1947)

De stationering van het type 26 te Schaarbeek was in feite een noodmaatregel. We hebben bij het type 25, dat voorzien was voor de Brusselse stelplaats, de toestand gezien.

Men wilde op korte termijn een aantal doorgaande reizigerstreinen organiseren op de voornaamste assen van het net. Schaarbeek stond daarvoor in voor de verbindingen naar Liège en Verviers enerzijds en Namur en Arlon anderzijds. Maar met de aanwezige locomotieven type 31 was dit praktisch onmogelijk

Men wachtte ongeduldig de levering af van in eerste instantie het type 25, maar vooral het type 29.

Maar bij het type 25 - waar vooral de Ateliers de La Meuse de meeste locomotieven kon leveren - was de indienststelling zeer moeilijk. De fabriekshallen van La Meuse waren zodanig vernield dat de initiële leverperiode - laatste maanden van 1945 - niet aangehouden kon worden. Maar daar kwamen de AM Tubize en de



Op 17 oktober 1945 was de 2602 te Tournai aanwezig, waarschijnlijk na het slepen van een extra trein naar deze stad of Lille.

Foto's Majoor E.A.S. COTTON verzameling Maurice Hennequin,

FUF Haine-Saint-Pierre ter redding.

Deze konden, vroeger dan verwacht, de eerste locomotieven type 26 afleveren. Dit gebeurde al in de loop van augustus 1945 voor de 2600 van de AM Tubize en begin september voor de 2650 van de FUF Haine-Saint-Pierre. Hiervan werd dan gebruikgemaakt en ook de volgende machines, die praktisch elke twee weken in dienst kwamen, zouden te Schaarbeek hun loopbaan starten. Zodoende kwamen de 2600 tot 2606 (Tubize) en 2650 tot 2654 (FUF HSP) naar het Brusselse.

Samen met de al geleverde typen 25 kon de eerste planreeks gemakkelijk afgehandeld worden. Deze veranderde wel van maand tot maand, naar gelang de mogelijkheden, maar omvatte meestal vijf à zes inzetdagen.

Zoals aangehaald waren Liège en Arlon de voornaamste bestemmingen, maar we moeten er in deze periode niet te veel mee voorstellen. Per dienstperiode werd gewoonlijk maar één treinpaar gereden. Naar Arlon was dit zelfs minder, daar hier een uitslaap voorzien werd. Hoewel we geen documenten uit deze periode bezitten, mogen we veronderstellen dat Liège viermaal per dag bereikt werd en Arlon tweemaal.

Eind 1945 was door de levering van enkele typen 25 en de herstelling van andere (buit)locomotieven minder problematisch geworden en kon de inzetreeks verhoogd worden tot negen plandagen. Mogelijk kwamen er diensten richting Verviers bij en mogelijk ook richting Gent. Een foto genomen in Tournai toont aan dat de machines ook op andere verbindingen tot inzet kwamen, hier waarschijnlijk ter vervanging van een type 12.



Boven: de 2653 op 13 oktober 1945 op de draaischijf van de stelplaats Schaarbeek.

Foto's Majoor EAS COTTON, verzameling Maurice Hennequin

In elk geval werd met de 2605 al één locomotief in december 1945 doorgegeven aan Bertrix.

In maart 1946 startte dan de uitlevering van de typen 29, ook aan Schaarbeek. Misschien wat voorbarig, werden elf nog aanwezige locomotieven in maart 1946 in blok naar Bertrix gemuteerd. Enkel de - inmiddels vernummerde - 26.006 ging naar Latour. Maar hoogstwaarschijnlijk bleven nog een aantal machines - uit voorzorg - nog enkele maanden in de hoofdstad achter.

De volgende periode met de inzet voor de goederentreinen ter vervanging van het type 31 hebben ze (zoals het type 25) niet meer gekend.

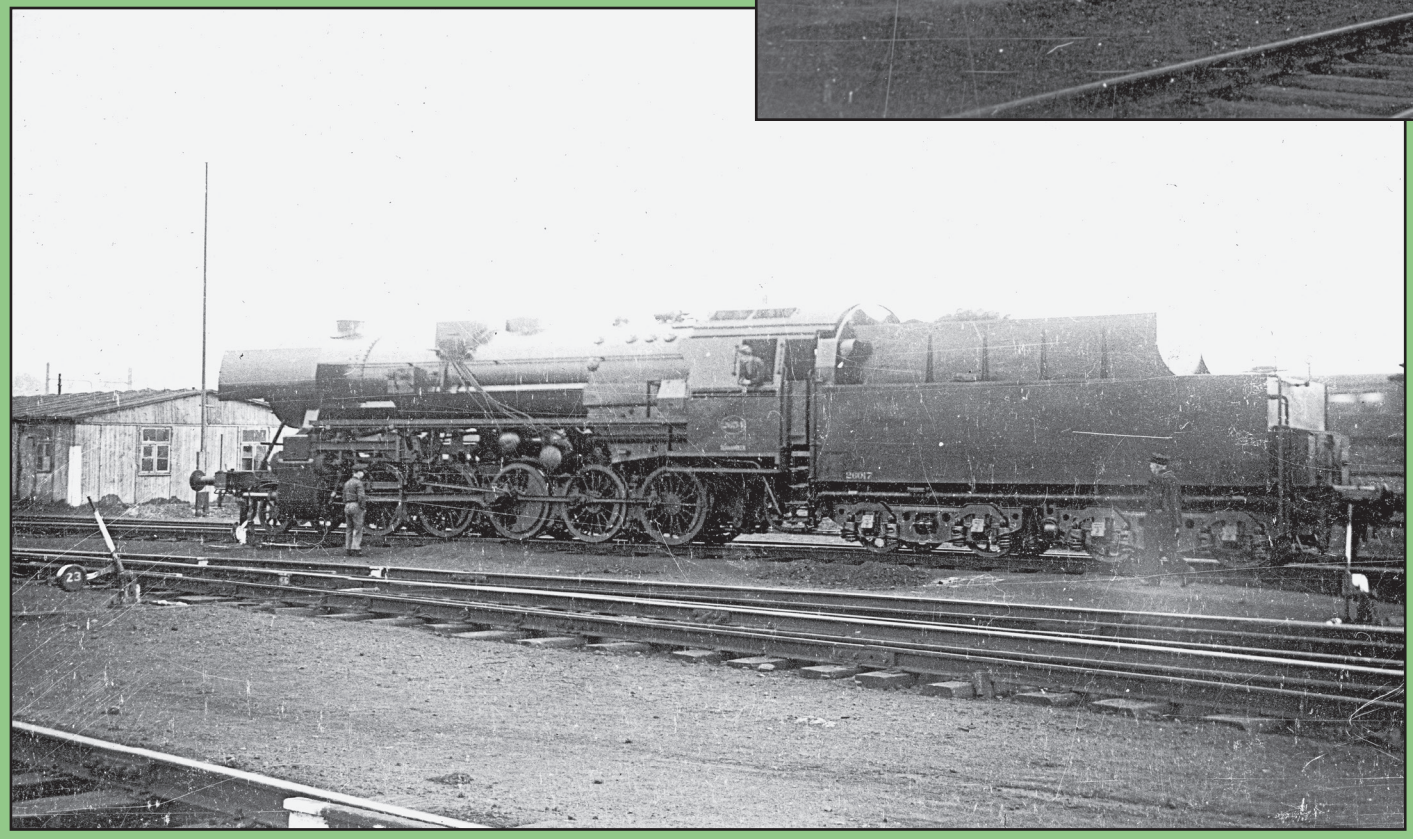


De 2600 – de latere 26.100 - wordt door de officiële NMBS-fotograaf vereeuwigd enkele dagen na de levering aan de stelplaats Schaarbeek.

Foto NMBS Train World Heritage

Nr NMBS		Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
2600	26.100	Levering	11/08/1945	Bertrix	03/1946
2601	26.001	Levering	30/08/1945	Bertrix	03/1946
2602	26.002	Levering	15/09/1945	Bertrix	03/1946
2603	26.003	Levering	28/09/1945	Bertrix	03/1946
2604	26.004	Levering	12/10/1945	Bertrix	03/1946
2605	26.005	Levering	31/10/1945	Bertrix	12/1945
2606	26.006	Levering	24/11/1945	Latour	03/1946
2650	26.050	Levering	11/09/1945	Bertrix	03/1946
2651	26.051	Levering	29/09/1945	Bertrix	03/1946
2652	26.052	Levering	12/10/1945	Bertrix	03/1946
2653	26.053	Levering	08/10/1945	Bertrix	03/1946
2654	26.054	Levering	12/10/1945	Bertrix	03/1946





Links: een foto van mindere kwaliteit: op 13 oktober 1945 komt de 2654 fabrieksnieuw te Schaarbeek aan.

Boven: de 2654 op 15 oktober 1945 - twee dagen na zijn levering - met een trein bestaande uit L-rijtuigen in de buurt van Schaarbeek. Deze locomotief was gekoppeld aan een rechte tender type 2'2' T 26, in tegenstelling tot de meeste andere "Belgische" 26-ers.

Foto Majoor EAS COTTON,
verzameling Maurice Hennequin

Latour
(1946 - 1963)

De inzet van het type 26 liep gedurende vele jaren parallel vanuit de beide stelplaatsen op de Athus- Meuse lijn namelijk Latour en Bertrix.

Laten we dan maar starten met de meest zuidelijke, Latour. Deze stelplaats werd al uitvoerig behandeld in het eerste deel van dit boek met betrekking tot de inzet van het type 25. Voor verschillende aspecten verwijzen we dan ook naar die teksten.

Thans beperken we ons vooral tot de inzetreeksen die uitsluitend bestemd waren voor ons type 26. Dat wil natuurlijk weer niet zeggen dat hier niet sporadisch ook de typen 25 in dienst waren.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog werd de goederendienst verdeeld tussen de oude, zware locomotieven type 36 en de weinig betrouwbare locomotieven type 30 (niet omgebouwd) en 31 (omgebouwde versie. Van het type 36 stonden er een twintigtal paraat om de hoogstnoodzakelijke ertstreinen te slepen, van het type 31 werden een tiental gebruikt voor lichtere diensten. Ondertussen waren enkele locomotieven type 38 ter hulp geschoten om de dienst toch te kunnen volhouden.

De zware goederendiensten waren samengevat in twee beurtrollen - de J en de K - met elk ongeveer tien plandagen.

En men keek vol verwachting uit naar de "nieuwkomers" om uit de impasse van locomotieftekort te komen. Eind 1945 kwamen de eerste locomotieven type 26 te Latour aan, maar de werkelijke instroom gebeurde vanaf begin 1946 met ca. vijf locomotieven per maand.

Deze werden onmiddellijk in gebruik genomen, bij voorbaat in de inzetreeks J. Hierin waren de zwaarste treinen opgenomen, namelijk de doorgaande ertstreinen en de trein met half afgewerkte metaalproducten tussen Athus en Ronet / Jemelle. De locomotieven van Latour reden deze treinen - voor het grootste gedeelte in dubbele tractie - tot in Bertrix. Hier werden ze dan vervangen door de analoge machines van deze stelplaats.

De zomerregeling van 1946 voorzag al in diensten voor negentien locomotieven type 26. Deze hadden op dat ogenblik al de inzetreeksen J en K ingepalmd. Anderzijds waren er nog 13 locomotieven type 36 nodig voor de inzetreeks L. Deze laatste omvatte vooral de treinen op het mindere zware parcours op het meest zuidelijke deel van de lijn naar Athus, Stockem en Lamorteau / Ecouviez. Maar deze toestand zou praktisch maandelijks evolueren ten gunste van het type 26.

De Athus- Meuse lijn had (en heeft) een magische aantrekkingskracht op vele spoorwegfotografen en hierdoor danken we een overmaat aan foto's van het daar ingezette materieel. De 26.018 sleept met een zusterlocomotief een lege ertstrein in de buurt van Les Epioux. De fotograaf had geluk daar een tegentrein juist voorbijgereden was en het beeld vrijmaakte.

Foto Jacques RENAUD



Tijdens de zomer van 1946 was de levering van het type 26 praktisch afgerond, enkel de AFB La Croyère moest nog een tiental locomotieven afleveren. Maar in principe kon nu het ganse verkeer op de Athus-Meuse-lijn afgewikkeld worden met de typen 26 van Latour en Bertrix.

Voor de winterregeling werd werk voorzien voor 26 locomotieven in de drie voornoemde inzetreeksen - J, K en L - samen met de lichteredienst tussen Meix-devant-Virton en Saint-Vincent - Bellefontaine. Maar met een bestand van ongeveer dertig machines was het wel zeer krap berekend. Het type 36 (en ook enkele machines type 38) bleven standby om eventueel in te springen.

Het was nog even - ongeveer een jaar - op de tanden bijten. Tijdens de eerste helft van 1947 was er de levering van de locomotieven door de AFB La Croyère, waarbij Latour - bij voorkeur - nog zes bijkomende machines in depot kreeg.

Maar toen de achttien machines type 25 in de zomer van 1947 te Schaarbeek vrijkwamen, waren de problemen eensklaps opgelost. Er werd wel voor een gedeelte geschoven, waarbij enkele machines naar Bertrix verhuisden. Maar anaf dat ogenblik was de reserve ruimschoots aanwezig. Deze was zelfs te groot en gedurende de reeks van de loopbaan zouden - in de beide stelplaatsen samen - een tiental locomotieven voor lange tijd in park geplaatst worden

Maar terug naar de inzetregelingen: daar waar de reeks J vooral het zuidelijke deel van de lijn beheerst, zou de reeks K de hoofdreeks met de moeilijkste treinen worden. Deze reeks

Een vreemde foto, van mindere kwaliteit. Maar het onderwerp is fascinerend.

Het gaat hier om het bedrijfsnummer, duidelijk te zien op het originele document, de kruisende trein is genummerd als 06.015.

Ik heb geen enkel officieel document teruggevonden met een verklaring hiervoor. Het gaat hem hier om een locomotief - de 26.015 - die verkocht werd aan de Luxemburgse CFL en die slechts enkele weken (maximaal een maand) in België dienst deed.

Mogelijk is dit een aanduiding dat de locomotief officieel verkocht was, dit is echter enkel een hypothese.

Foto verzameling
Johan EEMBEECK



voor de winter van 1947 wordt hiernaast afgedrukt. Ze omvat 10 dagen in tweeploegenstelsel. Toch enkele rare punten hierin: het hoofdonderdeel vormen de zware treinen ussen Athus enerzijds en Bertrix anderzijds. Eenmaal ging het even verder tot in Gedinne. De meeste treinen worden in dubbel tractie gereden. Maar dit gebeurde zelden met locomotieven uit dezelfde inzetreeks. Regelmatig waren er dubbel tracties met een machine van Latour samen met een zuster uit Bertrix. De meeste diensten gebeurden trouwens gedurende nacht.

Natuurlijk werd de reeks ook aangevuld met een aantal lokale diensten naar Ecouviez en enkele lokale treinen naar Athus.

Maar vreemd is dan wel dat bijna twee dagen als reserve voorzien wordt. Dit is mogelijk een compensatie voor de machinist en vooral de stoker die tijdens de andere diensten zwaar moet bijstoken om de druk te behouden, zeker bij slechte weersomstandigheden. Rekening houdend met een dag onderhoud en deze reservedienst is een daggemiddelde van 117 km voor een tweeploegenreeks een behoorlijk resultaat.

De reeks L - die ook tien inzetdagen telde - had iets meer lokale diensten. Nochtans was deze reeks overzichtelijker opgebouwd. De meeste dubbele tracties bleven binnen de eigen reeks, opnieuw waren het treinen tussen Athus, Latour en Bertrix. Ook weer meestal nachtelijke ritten.

Verder waren er enkele bedieningstreinen onder meer naar Athus maar ook naar Marbehan - via de lijn 155. Hiervoor werd - tijdens de laatste inzetdag trouwens een ganse arbeidsshift uitgetrokken. Door de betere uitbouw (en het ontbreken van de reserve) behaalde men een daggemiddelde van 148 km.

En dan nog twee kleinere inzetreeksen: in de beurtrol M waren enkel twee treinparen tussen Athus en Bertrix opgenomen, in dubbel tractie. De twee inzetdagen waren daardoor identiek.

De reeks 0 - met één plandag - was voorbehouden voor de lichteredienst. Tussen Meix-devant-Virton en Saint-Vincent-Bellefontaine. Deze reeks werd uit de normale inzetregeling gehouden, omdat deze dienst een zekere ervaring nodig had van de machinist. En hierdoor was het aantal bestuurdersploegen voor deze inzet beperkt tot drie (drieploegenstelsel) plus een ploeg reserve die meedraaide in de andere reeksen. Deze reeks werd al snel toevertrouwd aan de locomotieven type 25 die voor de winterregeling van 1947/1948 in september vanuit Schaarbeek naar Latour overkwamen. Vanaf 1948 veranderde in de inzet heel

Een typische ertstrein rijdt richting Virton, gefotografeerd in de buurt van Lacuisinne. De 26.008 en een zustermachine heeft minder moeite om de zware trein te slepen op dit vlakkere deel van de lijn.

Foto Bruno DEDONCKER,

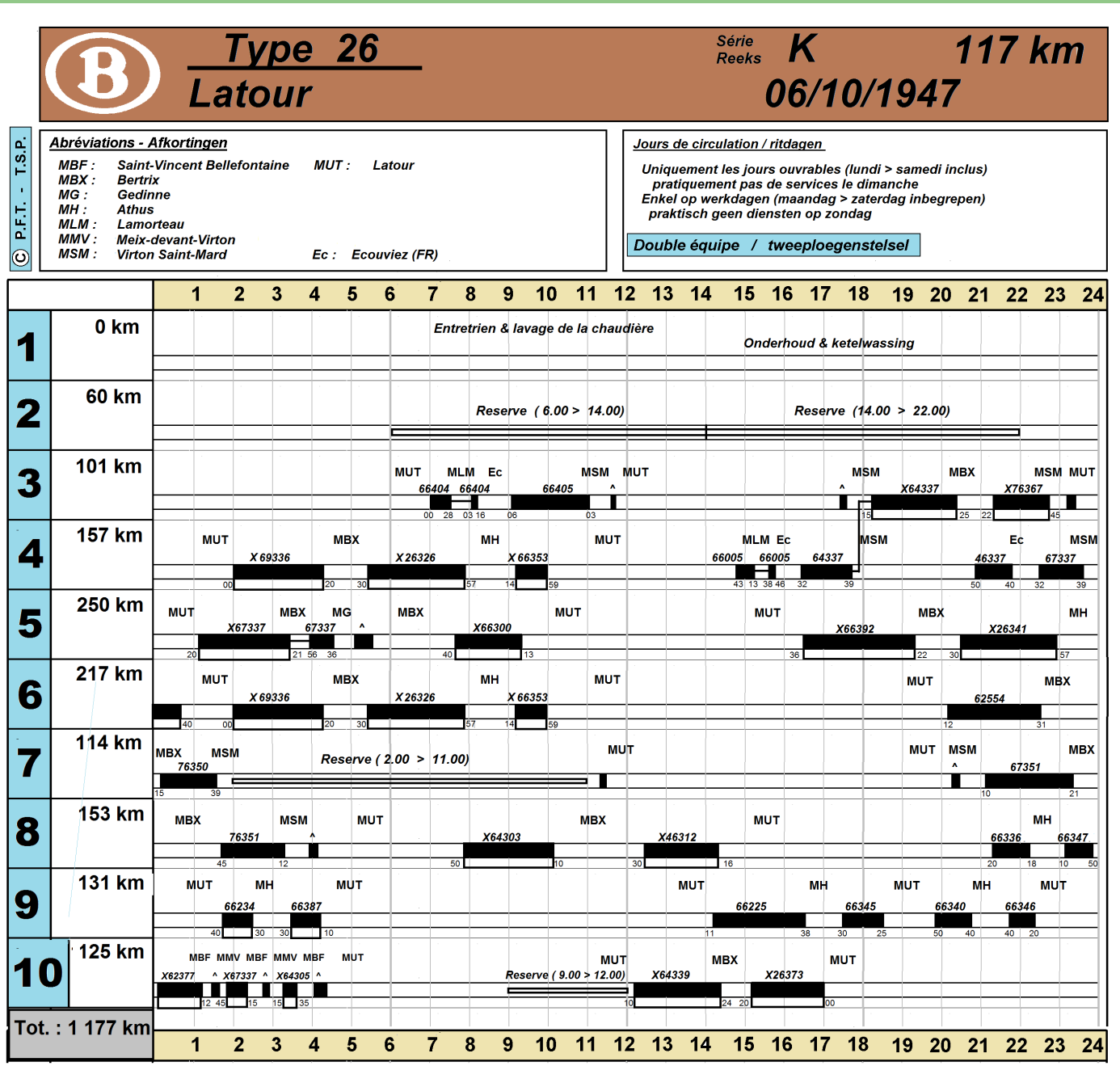


wat: de inzetreeksen werden aangepast aan de aankomst van het type 25. Dit type werd in de beurtregeling J gebruikt, samen met het type 26. Deze werd in het hoofdstuk over de type 25 uitvoerig besproken en werd ook de beurtregeling grafisch afgedrukt

Maar ook in de reeks K veranderde heel wat. Men wilde de inzet rendabeler maken door het daggemiddelde te verhogen. Tot dan kon men een treinpaar Athus - Latour - Bertrix rijden en dit nam ongeveer 5 à 6 uur in beslag, dus waren er drie uren vrij die men moest opvullen met lokale treinen, onder meer naar Ecouviez. Maar men berekende dat een locomotiefwissel te Gendron- Celles (even voorbij Houyet richting Dinant) gunstiger was in het gebruik. Zodoende werden de meeste treinen door Latour tot in Gendron- Celles gesleept, een zaak die het werk van machinist en stoker er niet gemakkelijker op maakte. In de reeks was ook een doorgaande dienst tot in Jemelle voorzien.

De (lokale) diensten naar Ecouviez waren volledig uit de reeks verdwenen en overgeheveld naar de beurtrol J. Ook de reservediensten verdwenen.

Maar een nieuwe dienst was de doorgaande reizigerstrein vanuit Virton naar Schaarbeek. Deze trein 2475 vertrok



om 17 uur te Virton en kwam bijna vijf uur te Schaarbeek aan. Na een uitslaap ging het om 7.25 als trein 2406 de volgende ochtend terug richting Virton. De aankomst was voorzien om 12.19.

Door al deze aanpassingen klom het daggemiddelde tot 223 km met twee dagen met een daginzet van om en bij de 400 km.

De reeks L bleef ook bestaan en hier waren er praktisch geen wijzigingen, wel werden de treinen uit de vroegere beurtrol M nu hierin geïntegreerd. In de nieuwe reeks M - met één plandag - stond de 26-er reserve.

Deze dienst werd een vijftal jaar praktisch ongewijzigd verder gezet. Maar zoals we al gezien hebben bij het type 25, zouden de diesellocomotieven typen 202 / 203 in 1955 voor een grondige ommekeer zorgen. Bij de levering stroomden de diesels vooral in bij de beurtrol K en vanaf de winterregeling van 1955 - 1956 was deze volledig in handen van de nieuwkomers en werden de diesellocomotieven ook gebruikt in de andere reeks. Probleem was dat de omscholing van de (stoom)machinisten de tred van de leveringen niet kon volgen en dat noodgedwongen de typen 25 en 26 in dienst bleven in de overige reeksen (J en L).

Nochtans had de levering al een dadelijk gevolg voor enkele machines type 26 die al langer afgesteld stonden door een te grote reserve. Al op 8 maart 1955 gingen vier 26-ers richting schroot, waarbij de 26.095 uit het bestand van Latour. Op 29 maart volgde nog de 26.048. Maar dan zou het anderhalf jaar duren eer de volgende schrapping opgetekend werd.

Reden hiervan was het feit dat beslist werd om een deel van de 26-ers alsnog te muteren, dit naar Montzen. In juni 1955 werd een eerste bestand met acht locomotieven opgebouwd, vier ervan - de 26.029, 26.034, 26.055 en 26.056 - kwamen van Latour. In augustus 1955 volgde nog de 26.009 en een maand later was de 26.005 aan de beurt. Anderzijds ging twee locomotieven over naar Bertrix, terwijl er drie machines vanuit Kinkempois het bestand aanvulden (samen met een machine - de 26.004) die in deze periode vanuit Bertrix kwam. Hierdoor werd het bestand in overeenstemming gebracht met het aantal nog te presteren diensten. Voor de zomer-



De 26 059 samen met een tweede 26-er in de buurt van Poix-Saint-Hubert op de lijn 182, dit op 23 februari 1957. De elektrische tractie werd op 30 september 1956 in dienst gesteld.

Foto Bruno DEDONCKER

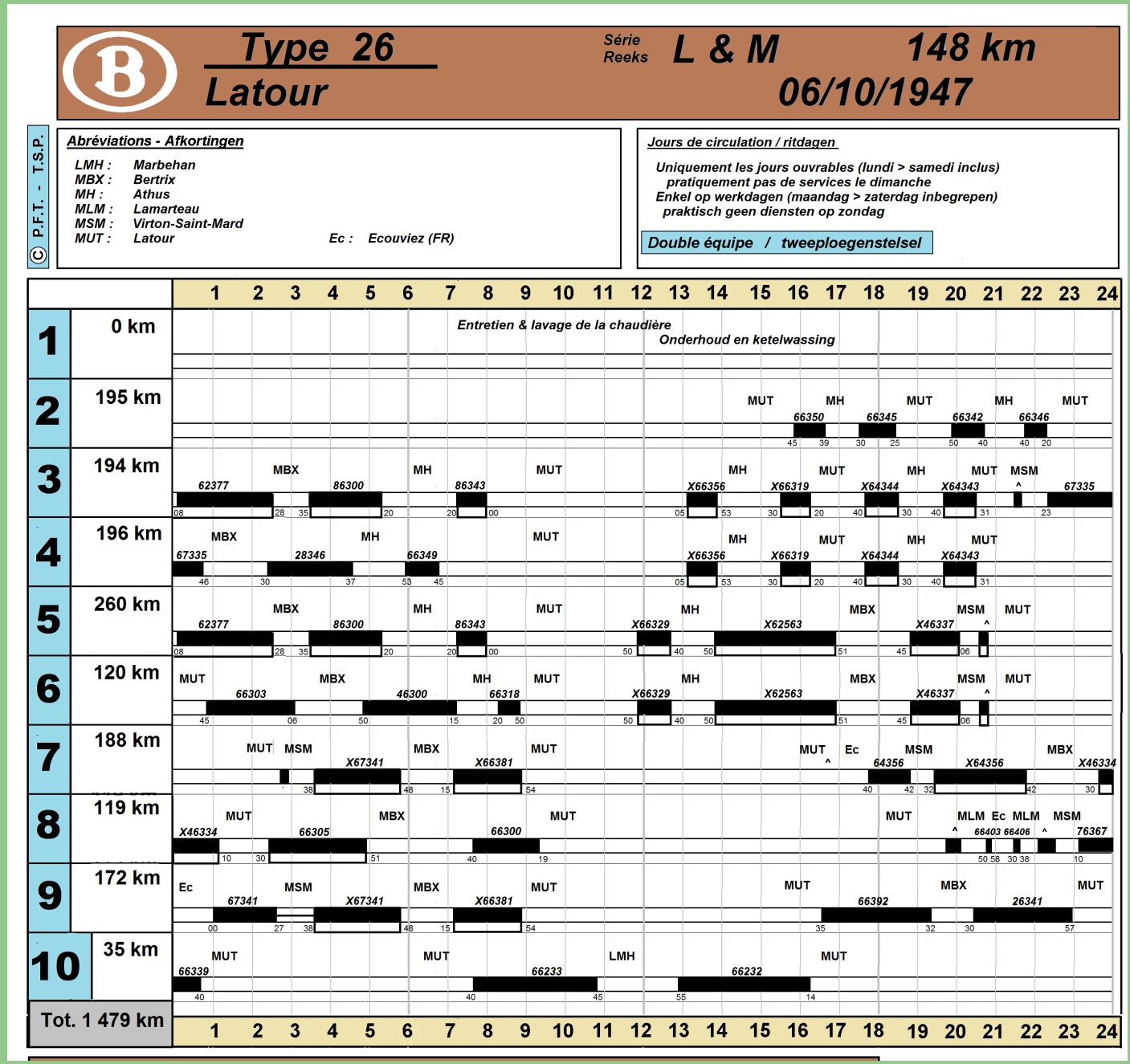
regeling bleven de stomers nog actief in de reeks J - gemengd type 26 met de laatste overgebleven typen 25 in de inzetreeks M.

Deze werd grondig aangepast, waarbij de diensten beperkt werden op de verbindingen naar Ecouviez en de lichtere diensten naar Athus. Nochtans werd er nog éénmaal 's nachts doorgereden tot in Marloie en stond de buurtgoederentrein naar Bertrix nog steeds in het inzetprogramma ingeschreven. Deze beurtregeling - die nog drie dagen telde - wordt hieronder afgedrukt.

Ondanks al deze inkrimpingen bleef het bestand praktisch op peil, maar een groot aantal locomotieven werd op dat ogenblik - buiten dienst - in het vormingsstation van Latour afgesteld.

Op 13 april 1957 gingen vier machines definitief uit de bestandslijsten van de NMBS, maar de grote aderlating kwam op 4 december 1957. Op dat ogenblik verlieten elf machines van de stelplaats Latour. In één klap verminderde het bestand van 28 locomotieven naar 13.

Gedurende de volgende drie jaar zou er weinig of niets meer veranderen. De toestand had zich gestabiliseerd en het aantal diesellocomotieven was niet toereikend om alle diensten alsnog over te nemen. Maar de verdeling was evident: de typen 202 en 203 reden de doorgaan-



de treinen, terwijl de stomers instonden voor het lokale werk in het zuiden van de provincie.

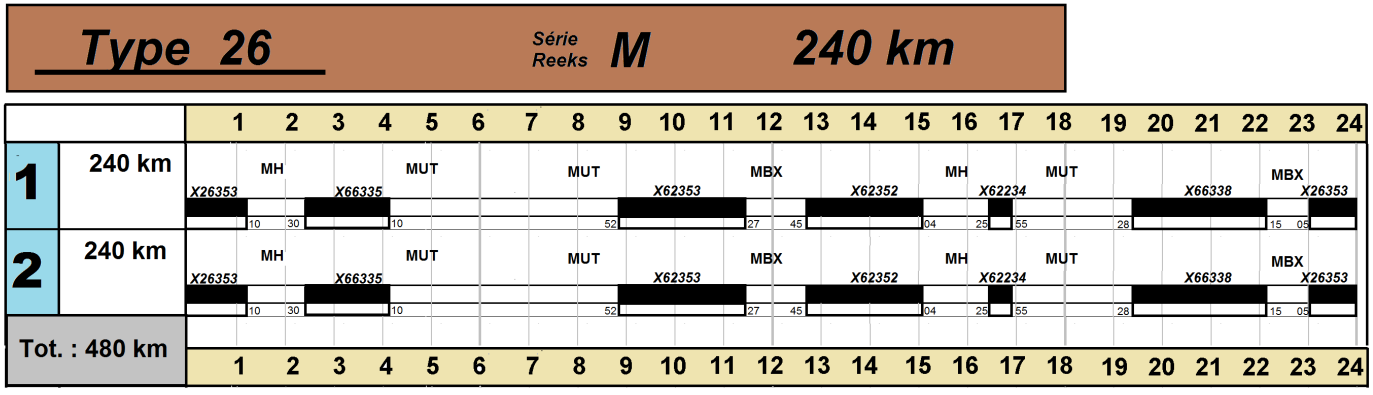
Voor de zomerregeling van 1958 werd de ganse inzet te Latour aangepast: de locomotieven type 202 en 203 reden nu de de inzetreeksen J (ex type 25 en 26) en K met beide tien inzetdagen. De diensten van het type 26 werden gebundeld in de reeksen L (10 dagen) en M (4 dagen). De typen 25 kwamen officieel niet meer voor in de inzet, de laatste machines werden nog gebruikt samen met de 26-ers.

Maar de scheiding werd nu nog veel duidelijker tussen de doorgaande diensten en de meer lokale treinen. In de reeks L kwamen wel nog een aantal doorgaande treinen voor maar het aantal was sterk verminderd. Maar mogelijk zou men deze geleidelijk aan naar de diesels overhevelen. In de reeks M waren enkel nog diensten tussen Virton en Lamorteau / Ecouviez opgenomen met enkele (lokale) treinen naar Athus.

En dan was het wachten tot 1960 / 1961 met de levering van de nieuwe diesellocomotieven typen 200 en 205. DE levering had slechts onrechtstreeks invloed



Opnieuw een dubbele tractie met de 26.058 op kop even verder op de lijn vanuit Virton-Saint-Mard, dit in de eindjaren '70.





Een lange, waarschijnlijk lege, ertstrein met enkel de 26 060 aan kop wacht te Virton op zijn vertrek, dit op 23 april 1957

Foto Bruno DEDONCKER

op de inzet. Vanaf juli 1961 zouden de typen 205 (latere reeks 55) te Ronet gestationeerd worden en een deel ervan zou het noordelijk deel van de Athus- Meuse lijn voor zijn rekening nemen. Dit had dan weer tot gevolg dat de typen 202 en 203 zelden verder dan Bertrix (en Jemelle) reden. Hierdoor kon men de inzetreeks J herschikken en kwamen er diesels vrij om ook de inzetreeks M voor hun rekening te nemen.

Voor de stomers bleef dus enkel nog de reeks L over maar deze was verminderd tot eerst zes en nadien vier inzetdagen. Het type 26 reed op dat ogenblik enkel nog op de lijn 150 tussen Latour / Virton en Ecouviez. Maar er was ook een nieuwe inzet: de rangeerdiesel type 270 was vanuit Latour naar Antwerpen-Dam verhuisd en er waren te weinig rangeerlocomotieven type 53 ter beschikking. Daarom werd de reeks R - één plandag in drieploegenstelsel - toevertrouwd aan het type 26. Deze dienst voorzag de rangering te Virton-Saint-Mard. Deze werden voorheen door het type 53 verzekerd maar deze stomers zouden het type 270 te Athus gaan vervangen.

Al deze veranderingen leidden tot de schrapping van vier machines type 26 in 1960.

In 1961 was er nog een belangrijke verschuiving: door het opheffen van het bestand van de 26-ers te Montzen kwamen vier machines alsnog over naar Latour. Te Montzen werden ze vervangen door de nieuw geleverde diesels type 205. Ook Bertrix gaf nog twee 26-ers af. Hier werden ze vervangen door vrijgekomen machines type 29.



De 26 067 in volle krachtinspanning op de helling in de buurt van Les Epioux op 20 mei 1955.

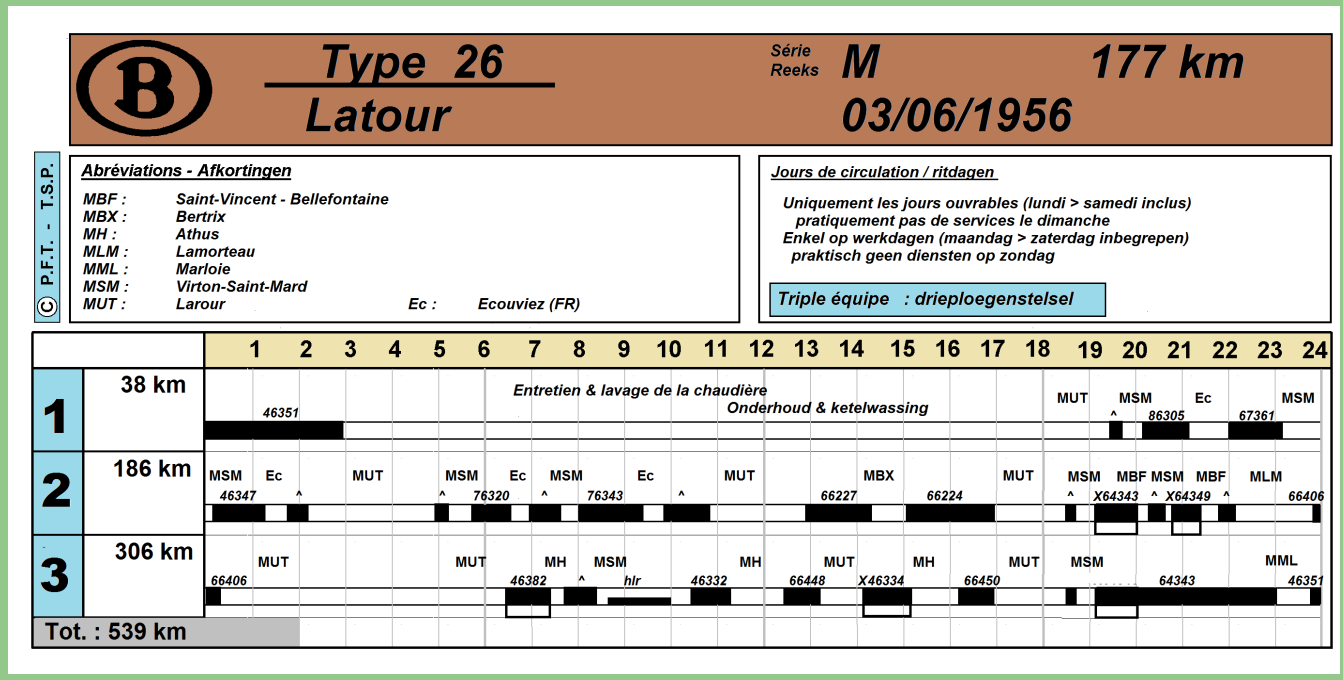
Foto Bruno DEDONCKER

Dit alles leidde tot de schrapping van evenveel locomotieven van Latour. Het bestand bestond nog slechts uit elf locomotieven, dit voor nog vijf inzetdagen.

Het effectief van Latour nam maand per maand verder af, het geheel van de schrappingen gedurende de ganse loopbaan wordt door de tabel hiernaast weergegeven.

De zomerregeling an 1963 zou de laatste zijn waar de typen 26 - met kunst en vliegwerk tot inzet kwamen. Er waren nog vijf plandagen voor nog vijf machines voorzien, maar minstens twee locomotieven stonden al verschillende maanden buiten dienst in de vorming. De reserve van de diesellocomotieven werd dan ook aangesproken en sommige diensten gingen - onofficieel - over op de locomotieven type 29 van Bertrix.

Maar de schrapping liet neer lang op



zich wachten en de tabel hiernaast geeft chronologisch de ultieme handeling voor de 26-ers. De meeste werden te Virton-Saint-Mard op de verlaten afstelsporen afgesteld, wachtend op de afvoer voor de sloping.

De 26 090 in een losse rit

Foto Joop QUANJER
Verzameling NMBS Train World



08/03/1955	26.095
29/03/1955	26.048
17/12/1956	26.076
13/04/1957	26.004 26.017, 26.021, 26.022
04/12/1957	26.006, 26.008, 26.011, 26.030, 26.074 26.080, 26.086, 26.087, 26.089, 26.091 26.092
13/12/1957	26.093
17/12/1957	26.090
11/05/1960	26.010, 26.031, 26.058, 26.059
21/03/1961	26.049, 26.075
27/04/1961	26.077
19/10/1961	26.060
25/10/1961	26.018
30/11/1961	26.019
27/09/1962	26.023
29/11/1962	26.038
25/04/1963	26.028, 26.078
25/05/1963	26.081
20/08/1963	26.070
22/11/1963	26.007, 26.057, 26.064, 26.067, 26.084



De 26 049 met zijn gemengde goederentrein heeft het niet al te moeilijk in de buurt van La Cuisine op 20 mei 1955

Foto Bruno DEDONCKER

De 26 057 met een collega (en een volle ertstrein in het vormingsstation van Latour met bestemming Athus.

Foto Jacques RENAUD



	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
Levering	30	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijgekomen	4	-	-	1	-	4	-	2	-	4	-	2	-	1	1	6	-	-
Afgegeven	4	-	3	-	-	-	1	1	3	8	-	-	-	-	-	-	-	-
BD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	17	-	-	4	6	2	0
Totaal 31/12	30	36	33	34	34	38	37	38	35	29	28	13	13	14	11	11	9	0
Effectief type 25	0	15	18	19	14	14	14	14	14	8	8	5	3	0				

Nr NMBS	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
26.004	Bertrix	55?	HS	13-04-57
26.005	Kinkempois	01/55	Montzen	sep-55
26.006	Schaarbeek	03/46	HS	04-12-57
26.007	Levering	30/11/45	Bertrix	aug-55
26.007	Montzen	10/61	HS	22-11-63
26.008	Levering	05/11/46	HS	04-12-57
26.009	Levering	05/01/46	Montzen	aug-55
26.010	Levering	30/10/46	HS	11-05-60
26.011	Levering	01/02/46	HS	04-12-57
26.014	Levering	19/03/46	CFL	mei-46
26.015	Levering	03/04/46	CFL	mei-46
26.017	Levering	01/05/46	HS	13-04-57
26.018	Bertrix	10/57	HS	25-10-61
26.019	Bertrix	07/46	Bertrix	jun-48
	Kinkempois	01/55	HS	30-11-61
26.020	Bertrix	07/46	Renory	aug-48
26.021	Bertrix	07/46	HS	13-04-57
26.022	Renory	02/49	HS	13-04-57
26.023	Kinkempois	02/55	HS	27-09-62
26.025	Levering	03/02/46	Renory	sep-48
26.026	Levering	08/02/46	Bertrix	jan-53
26.028	Montzen	10/61	HS	25-04-63
26.029	Levering	06/03/46	Montzen	jun-55
26.030	Levering	14/03/46	HS	04-12-57
26.031	Bertrix	04/53	HS	11-05-60
26.034	Levering	18/04/46	Montzen	jun-55
26.038	Bertrix	02/61	HS	29-11-62
26.039	Bertrix	10/51	Bertrix	mrt-55
26.048	Bertrix	07/51	HS	29-03-55
26.049	Levering	09/07/46	HS	21-03-61
26.055	Levering	05/01/46	Montzen	jun-55

Nr NMBS	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
26.056	Levering	12-01-46	Montzen	jun-55
26.057	Levering	10-01-46	HS	22-11-63
26.058	Levering	16-01-46	HS	11-05-60
26.059	Levering	19-01-46	HS	11-05-60
26.060	Levering	08-03-46	HS	19-10-61
26.061	Levering	17-03-46	Bertrix	nov-54
26.064	Bertrix	nov-59	HS	22-11-63
26.067	Montzen	sep-61	HS	22-11-63
26.070	Bertrix	feb-61	HS	20-08-63
26.073	Levering	28-11-46	Bertrix	dec-46
26.074	Levering	07-01-47	HS	04-12-57
26.075	Levering	20-03-46	HS	21-03-61
26.076	Levering	10-03-46	HS	17-12-56
26.077	Levering	16-04-46	HS	27-04-61
26.078	Levering	28-04-46	Bertrix	okt-54
	Montzen	okt-61	HS	25-04-63
26.080	Levering	14-06-46	HS	04-12-57
26.081	Levering	22-06-46	Bertrix	sep-54
	Bertrix	nov-57	HS	25-05-63
26.084	Bertrix	jun-60	HS	22-11-63
26.086	Kinkempois	dec-53	HS	04-12-57
26.087	Levering	07-11-46	Bertrix	dec-46
	Bertrix	jun-51	HS	04-12-57
26.088	Levering	06-03-47	Kinkempois	sep-52
26.089	Levering	20-03-47	HS	04-12-57
26.090	Levering	28-03-47	HS	17-12-57
26.091	Levering	06-05-47	HS	04-12-57
26.092	Levering	01-06-47	HS	04-12-57
26.093	Levering	04-07-46	HS	13-12-57
26.095	Bertrix	sep-51	HS	08-03-55



De locomotief 26 067 met een buurtgoederentrein in het station van Athus in de beginjaren zestig, kort voor zijn schrapping. .

Verzameling Neve
NMBS Hier et aujourd'hui



De 26 093 met een tweede type 26 op de helling in de buurt van Gendron-Celles op 8 juli 1954

Foto verzameling ARBAC





De 26 076 aan de laadplaats voor steenkool in de stelplaats Latour op 5 juli 1959
Foto Robert HUYSMAN
Verzameling Guy Smetz

De 26 061 met één van de weinige reizigersdiensten tussen Bertrix en Arlon via Virton en Athus. Hier gefotografeerd te Athus met M1-rijtuigen en achteraan een gesloten goederenwagen voor colli's en de post
Verzameling Crikelaire.



De 26 059 op 12 mei 1955 met een gemengde goederentrein met bestemming Stockem.

Foto Jacques RENAUD





De 26 005 in dubbele tractie met een trein met steenkool met bestemming Athus in de buurt van Voneche.

Foto verzameling ARBAC

De 26 076 als lichterlocomotief achter een trein met steenkool op de zware helling van Meix-devant-Virton en Saint-Vincent-Bellefontaine.

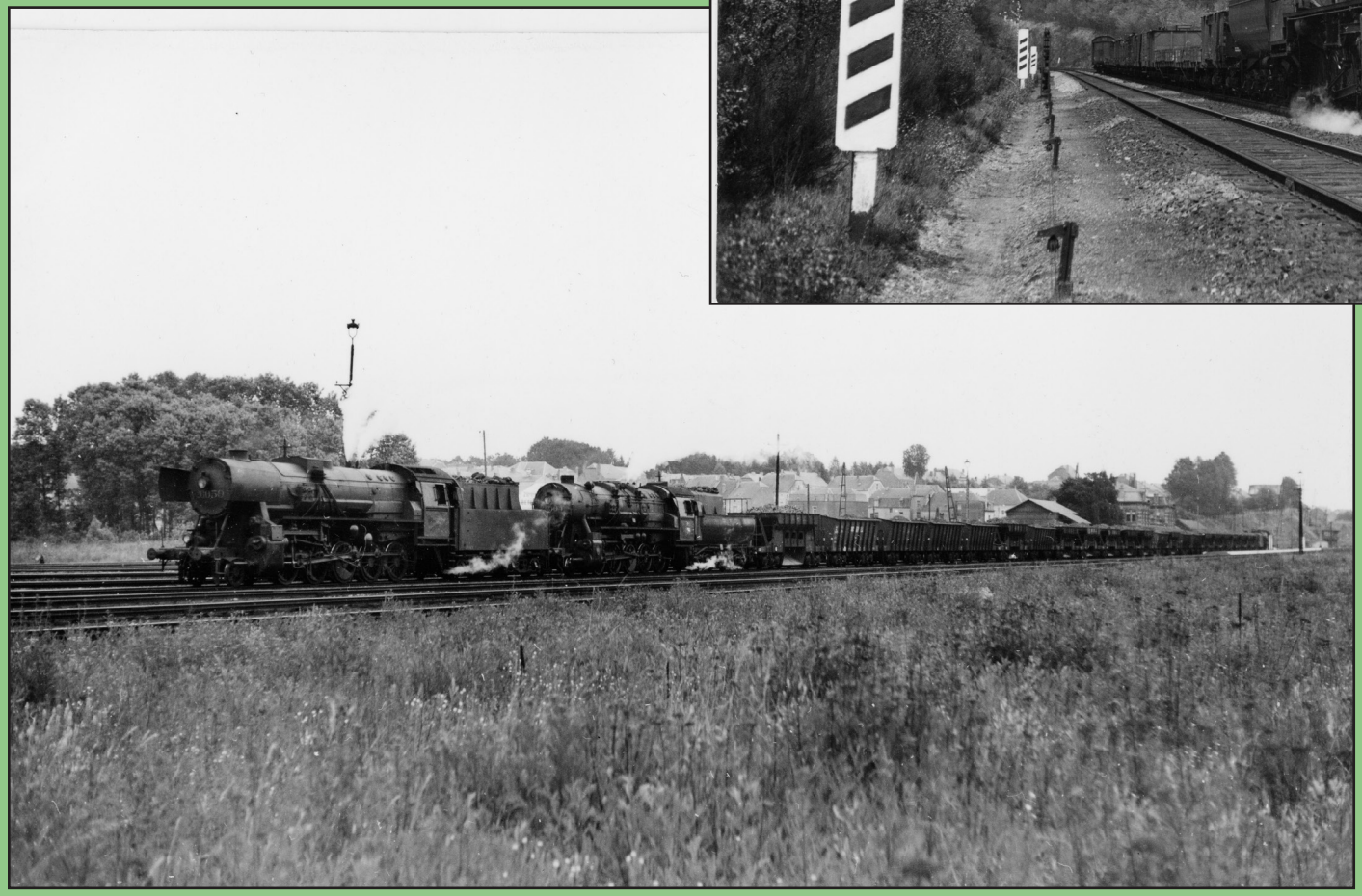
Foto Jacques RENAUD



Een mooie winteropname van de 26 081 met een korte gemengde goederentrein met kalk in de buurt van Louette- Saint- Denis op 8 maart 1955

Foto Bruno DEDONCKER


26009





Opnieuw de 26 058 met een gemengde trein tussen Arlon en Athus in 1960.

Verzameling Crikelaire





De reizigerstrein met bestemming Virton staat met de 26 038 te Arlon gereed voor vertrek. Merk weer de gesloten goederenwagen - nu dadelijk achter de locomotief - op voor het vervoer van colli's, dit in 1960

Foto THIBAU, verzameling Wittmeur

De 26 031 in dubbele tractie voor een lege ertstrein bij het buitenrijden van het station van Virton, rechts de lijn naar Lamorteau en verder Ecouviez.

Foto Jacques RENAUD



De 26 058 voor de loods van Latour; de stoker staat trots naast "zijn" machine.



De 26 075 rangeert te Izel de weinige wagens van de buurtgoederentrein. De plaatselijke stations-chef leidt deze rangeringen



Een indrukwekkend beeld: de 26 091 met een twee-de 26-er bedwingen de zware helling bij Lacuisine met de moderatoren volledig open, dit op 25 mei 1955.

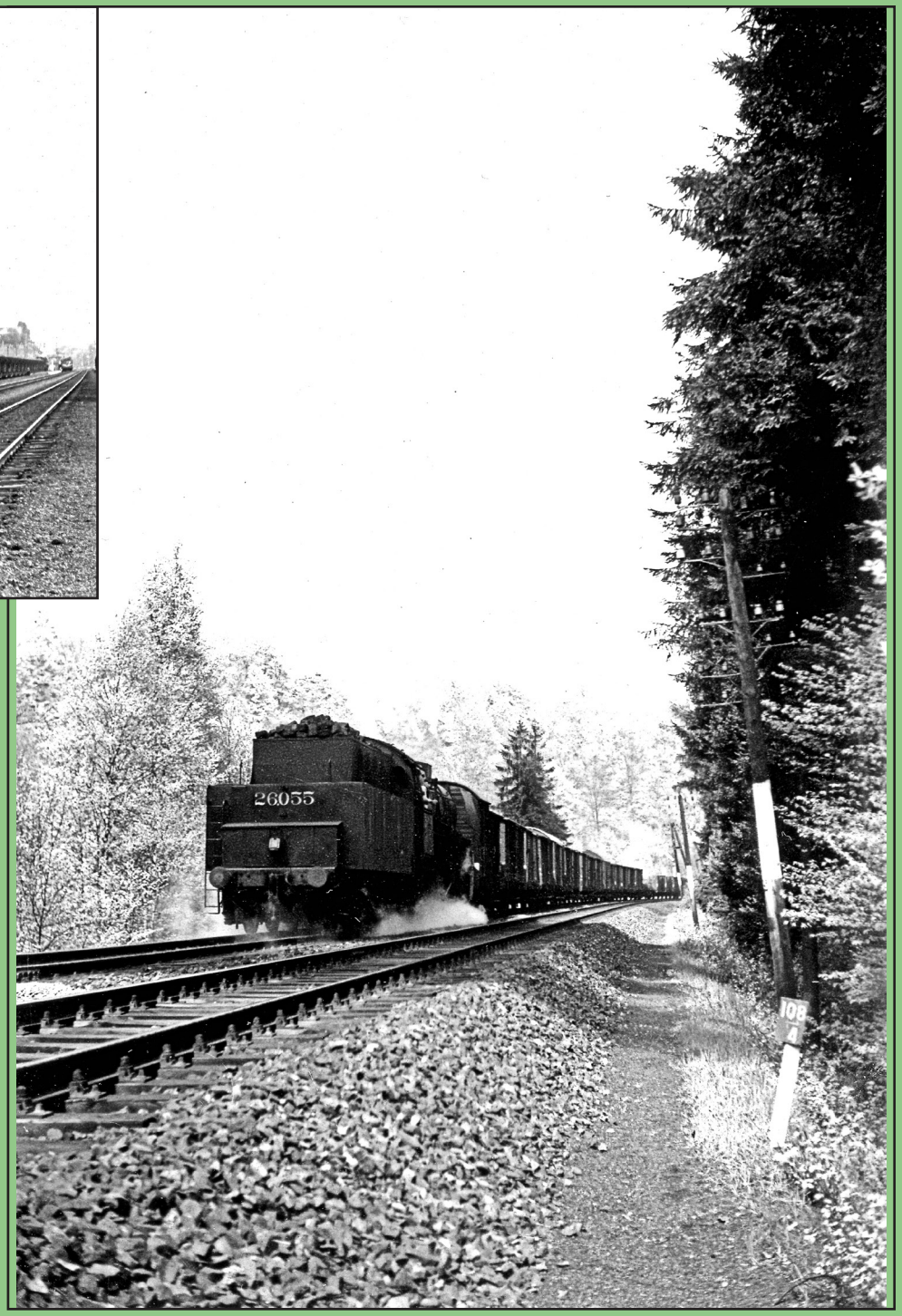
Foto Bruno DEDONCKER



De 26 039 met een ertstrein, ditmaal niet naar Athus en Luxembourg, maar naar Frankrijk via de lijn 155. Foto genomen in juni 1961 te Lamorteau, het Belgische grensstation op deze ver

Foto Maurice HENNEQUIN





De 26 011 met een collega en een ertstrein naar Athus, rust even uit in het station van Virton

De 26 055 als lichterlocomotief op de helling vanuit Meix-de-vant-Virton,

Foto's verzameling Roger CRIKELAIRE



Opnieuw een ertstrein, ditmaal in de buurt van Gendron-Celles. De 26 054 krijgt ditmaal hulp van een locomotief type 29 van de stelplaats Stockem

Foto verzameling Roger CRikelaire





Het einde is in zicht. Op 5 augustus 1958 staan de 26 090 (boven) en 26 092 (links, tijdelijk?) afgesteld te Virton.

Foto's Robert HUYSMAN, verzameling Guy Smetz

BERTRIX
(1946 - 1960)

De situatie in de andere stelplaats op de Athus-Meuse lijn - Bertrix - was ergens gelijklopend met deze van Latour. Voor de goederendienst had men hier bij het einde van de tweede wereldoorlog zowel de oude, zware locomotieven type 36 alsook de weinig betrouwbare machines type 30, de niet omgebouwde versie van het type 31. Verder had men nog een aantal (lichte) typen 41 voor de lokale treinen.

Maar er waren toch twee grote verschillen: eerste was dat geen enkele lijn - vertrekkend vanuit Bertrix een gemakkelijk reliëf had. Waar de lijnen naar Ecouviez en Athus vanuit Latour betrekkelijk vlak waren, was dit niet het geval, zowel naar Dinant, als naar Virton maar ook naar Jemelle had men duchtige hellingen. Dus gemakkelijke diensten waren er niet.

Tweede verschil was dat Bertrix in wezen een stelplaats voor reizigersdiensten was, de enige in de streek. Latour had wel een heel beperkte reeks, maar het overgrote deel speelde zich in de goederendienst af. Voor de reizigersdienst kunnen we voorlopig kort zijn : de vierassige Brossels type 553 namen het overgrote deel van de (toch beperkte) reizigersdienst op zich, na terugkeer uit Duitsland werden enkele typen 64 gebruikt voor de zwaardere treinen.

Maar terug naar de goederendienst: Bertrix kreeg al zeer snel een groot aantal locomotieven type 26 in depot, dit vanaf de eerste maanden van 1946. Tijdens de volgende zomerregeling hadden ze alle andere (oudere) locomotieven al verdrongen en waren er twee inzetreeksen - J en K - met in totaal 19 plandagen. Dat de typen 36 nog regelmatig insprongen, leidt geen twijfel, daar het aantal geleverde machines nog te beperkt was. Voor de zo-



	Type	Aantal dagen	Aantal ploeg	Dag-gem.	Opmerking
A	*64*	*6*	*2*	*175*	Reizigerstreinen piekuur
B	*553*	*6*	*2*	*257*	Lokale reizigerstreinen
C	*553*	*1*	*3*	*254*	Lokale reizigerstreinen
J	*26*	*16*	*2*	*189*	Goederen - zie verder
K	*26*	*10*	*2*	*139*	Goederen - zie verder
R	*53*	*1*	*3*	*72*	HLR Bertrix
S	*53*	*1*	*3*	*72*	HLR Libramont
T	*51*	*1*	*2*	*48*	HLR Bertrix reizigers

Een losse rit vanuit Stockem naar Bertrix op een winterse 25 januari 1958 bij doortocht in de buurt van Poix-Saint-Hubert

Foto Bruno DEDONCKER



De machines van Bertrix reden sporadisch door vanuit Ronet tot in Latour hier de 26 081 - met hulp van een type 29 - bij doortocht te Vonêche

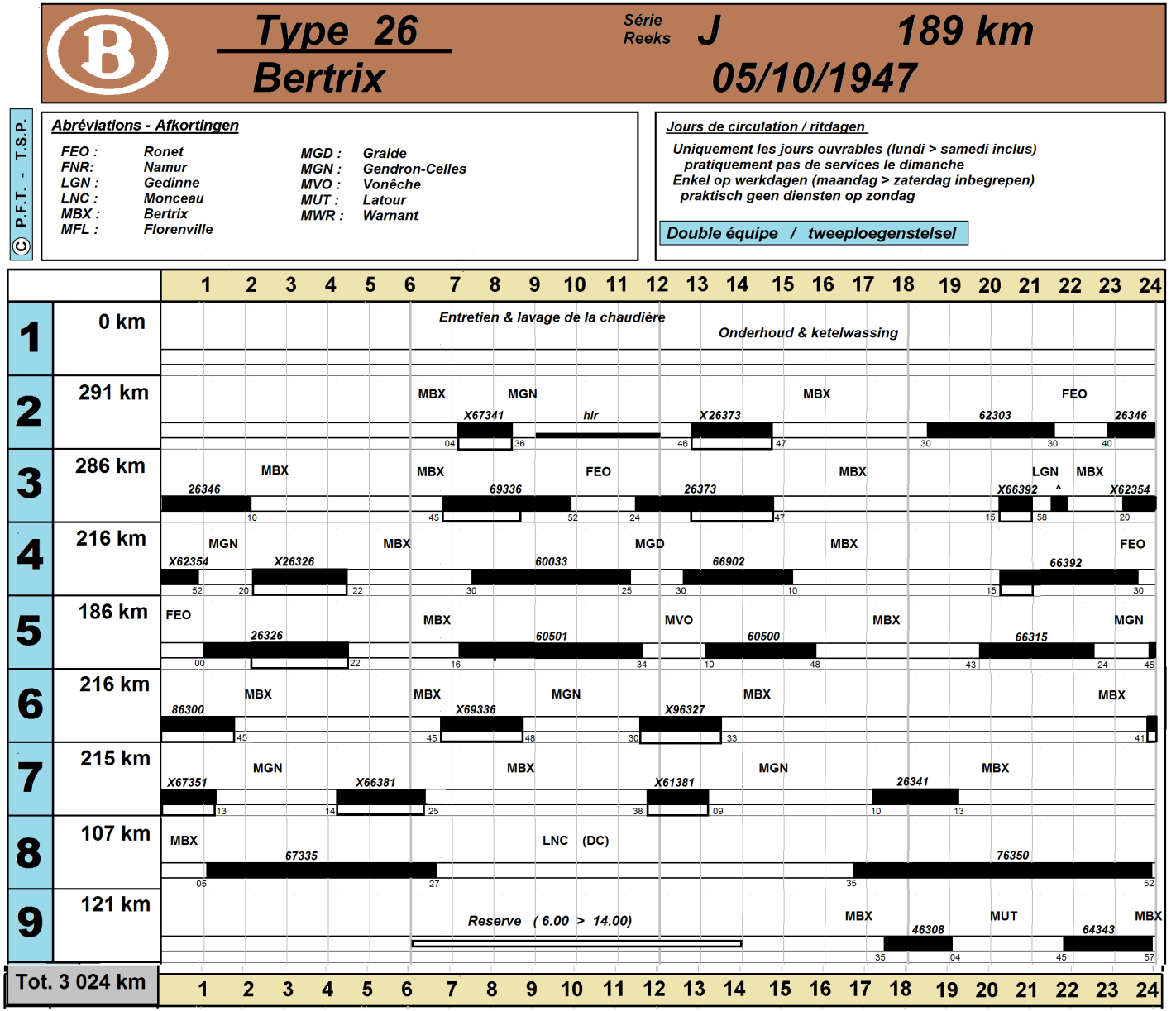
Foto verzameling ARBAC

merregeling waren er slechts achttien machines afgeleverd, maar met een gemiddelde van één locomotief elke week zou de toestand zich al tegen het einde van de zomer stabiliseren en was er voldoende reserve aanwezig. Enig probleem was dat Bertrix al voor dezelfde zomer (in mei 1946) acht locomotieven moest afstaan aan de Luxemburgse spoorwegen (CFL) wegens hun verkoop.

Voor de winterregeling van 1947 - 1948 hadden we te Bertrix de volgende situatie :

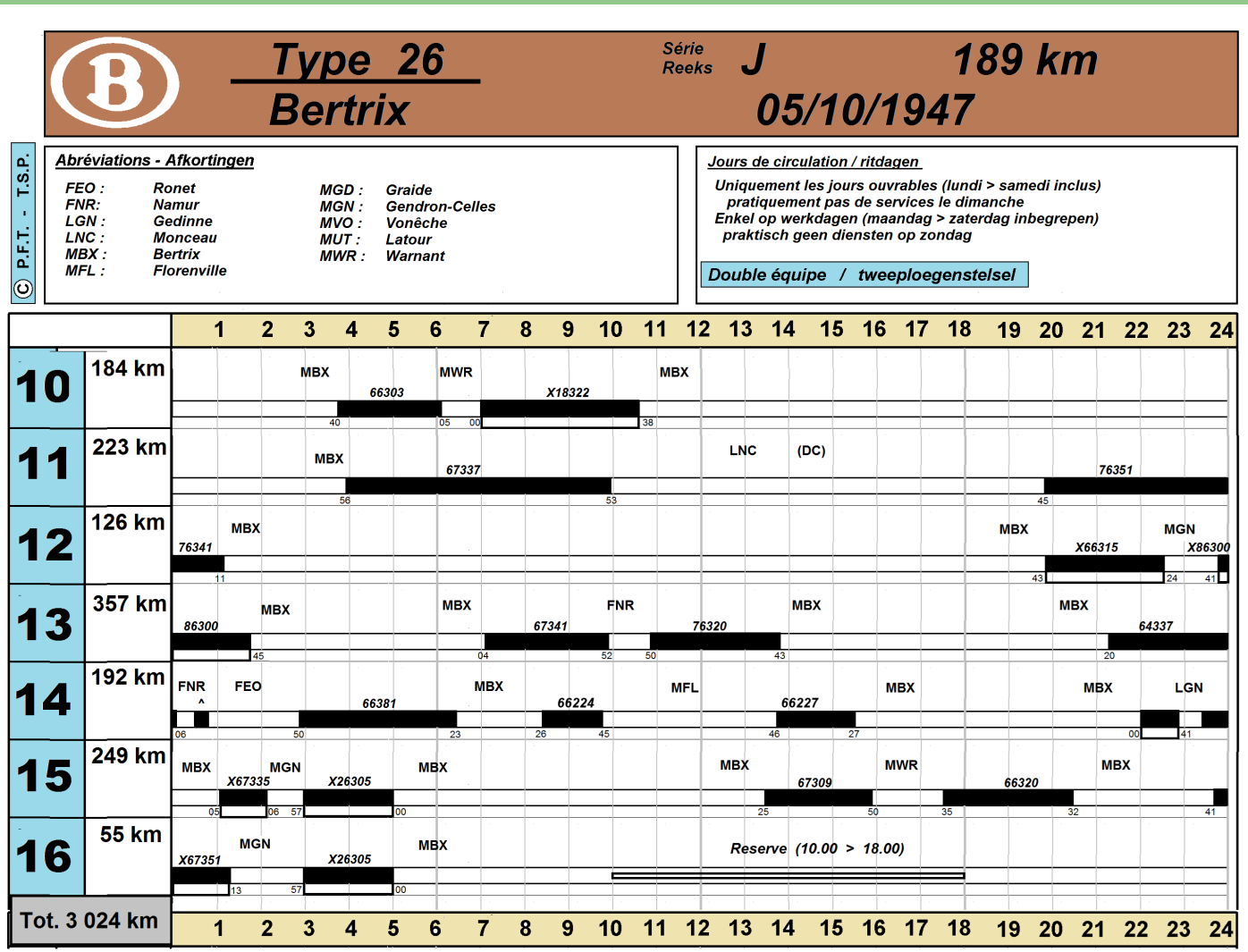
De reeks J - met niet minder dan zestien inzetdagen - is een mooi voorbeeld van de inzet van stoomlocomotieven in deze naoorlogse periode. Het was een samenvoegen van zware doorgaande treinen, afgewisseld met lokale bedieningsopdrachten.

Voor de zware ertstreinen werd er praktisch enkel noordwaarts gereden met drie bestemmingen: het industriebekken van Charleroi - wat de voornaamste klant was van halfafgewerkte producten werd langs twee verbindingen bereikt. Eerst de voornaamste deze over Namur en Ronet. Hier werd de trein dan overgenomen door locomotieven type 38 van Monceau. Een tweede verbinding was deze over de lijn 150 via Warnant en Tamines. Deze werd viermaal per dag bereden, tweemaal met Warnant als eindpunt, maar tweemaal werd ook doorgereden tot in Monceau. Om even op de arbeidsvoorwaarden in te gaan. De dienst begon iets na middernacht en, dan stond een rit van iets meer dan vijf uur voor de boeg. Een aangekomen te Monceau in de vroege voor-



middag kon de ploeg “genieten” van een uitslaap. Gedurende een acht uur was de ploeg vrij (en onbetaald) te Monceau. Nadien werd de terugrit aangevat in de namiddag en men kwam omstreeks middernacht terug in de thuishaven aan. Een van 24 uur - waarvan een 15 à 16 uur betaald - zat er dan op.

Bij de meeste van deze treinen was tussen Bertrix en Gendron-Celles een dubbel tractie voorzien. Vanaf deze plaats werd één locomotief afgekoppeld en ging het alleen verder naar Ronet. Tweede - meer ontspannen - dienst waren de bedieningstreinen. In een gezapig tempo met slechts een beperkt aantal wagens werden de tussenliggende loskoeren bediend, sommige volgens de ligging in de heenrit, andere in de terugrit. Hier had men meestal meer tijd om het rustig aan te doen, meestal moest men trouwens wachten op het voorbijrijden van een reizigerstrein eer men van het ene station naar het andere kon rijden. Voor dergelijke treinen waren er diensten naar Graide, Vonêche, Gendron-Celles en Florenville. Naast de machinist



en stoker reed meestal ook de rangeerder in een goederenpakwagen het ganse traject mee.

De tweede reeks voor het type 26 - de inzetreeks K - had hetzelfde stramien. Maar ze was heel anders opgebouwd; men had hier zeer veel voorspandiensten tussen Bertrix en Gendron-Celles. Was voor de zware treinen dan ook het noordelijkste punt op de Athus-Meuse-lijn. Naar het zuiden werd Latour eenmaal bereikt.

Andere inzetlijn was deze naar Jemelle, waarbij eenmaal Marloie bediend

Daar waren tal van mooie plekken op de Athus- Meuse zoals hier in een diepe uitsnijding bij Lacuisine met onder meer de 26 031 op 20 mei 1955
Foto Bruno DEDONCKER



werd. Maar het ging ook eenmaal verder, meer bepaald Kinkempois.

En dan was er de vreemdste dienst: we hebben hiervoor al de werkomstandigheden besproken, maar hier werd de kroon gespannen. Voor een bedieningstrein werd Bertrix in de vroege voormiddag verlaten richting Warnant. Deze plaats werd acht uur later bereikt. Hier was een uitslaap voorzien - in vol niemandsland, ver van alle steden. De dienst begon omstreeks 8 uur, met vertrek voor de terugtocht om 8.45 uur. Deze duurde opnieuw ongeveer acht uur en men kwam om 17.20 uur in Bertrix aan. De dienst liep af om 18.00 uur, dus men was voor een lokale bedieningstrein niet meer dan 34 uur van huis.

Tijdens de volgende twee jaar zou de inzet nog verder stijgen, met een maximum van 33 diensten voor de zomerregeling van 1949. Omdat het aantal reservemachines vrij krap was, zou men de inzet proberen te verbeteren en zodoende kon men bereiken dat men met 22 inzetdagen voldoende had. Wel had men enkele treinen naar de stelplaats Latour moeten afstaan.

In 1950 was al een gedeelte van deze omvorming klaar: de beide hoofdreeksen - J en K - hadden nu elk nog tien dagen, maar werden nog steeds in ploegenstelsel gereden. Opmerkelijk hierbij was het feit dat de 26-ers van Bertrix nu regelmatig tot in Latour en zelfs Athus doorstootten. Hierdoor werden de goederentreinen belangrijk versneld, omdat de locomotiefwissel te Bertrix wegviel. In deze beurtrol K zat ook een reizigersdienst Bertrix - Virton 's avonds, nadien een nachtelijk treinpaar voor het personeel naar Marbehan via de lijn 150, en 's morgens een gewone reizigerstrein naar Bertrix. Verder werd ook de bedieningstrein naar Muno terug opgenomen, nadat de lijn terug berijdbaar geworden was na de herstelling van het viaduct van Herbeumont. Deze dienst nam een ganse dag in beslag. In de reeks K verhoogde de daginzet van 140 naar 180 km. Bij de reeks J werd geen verbetering opgemerkt.

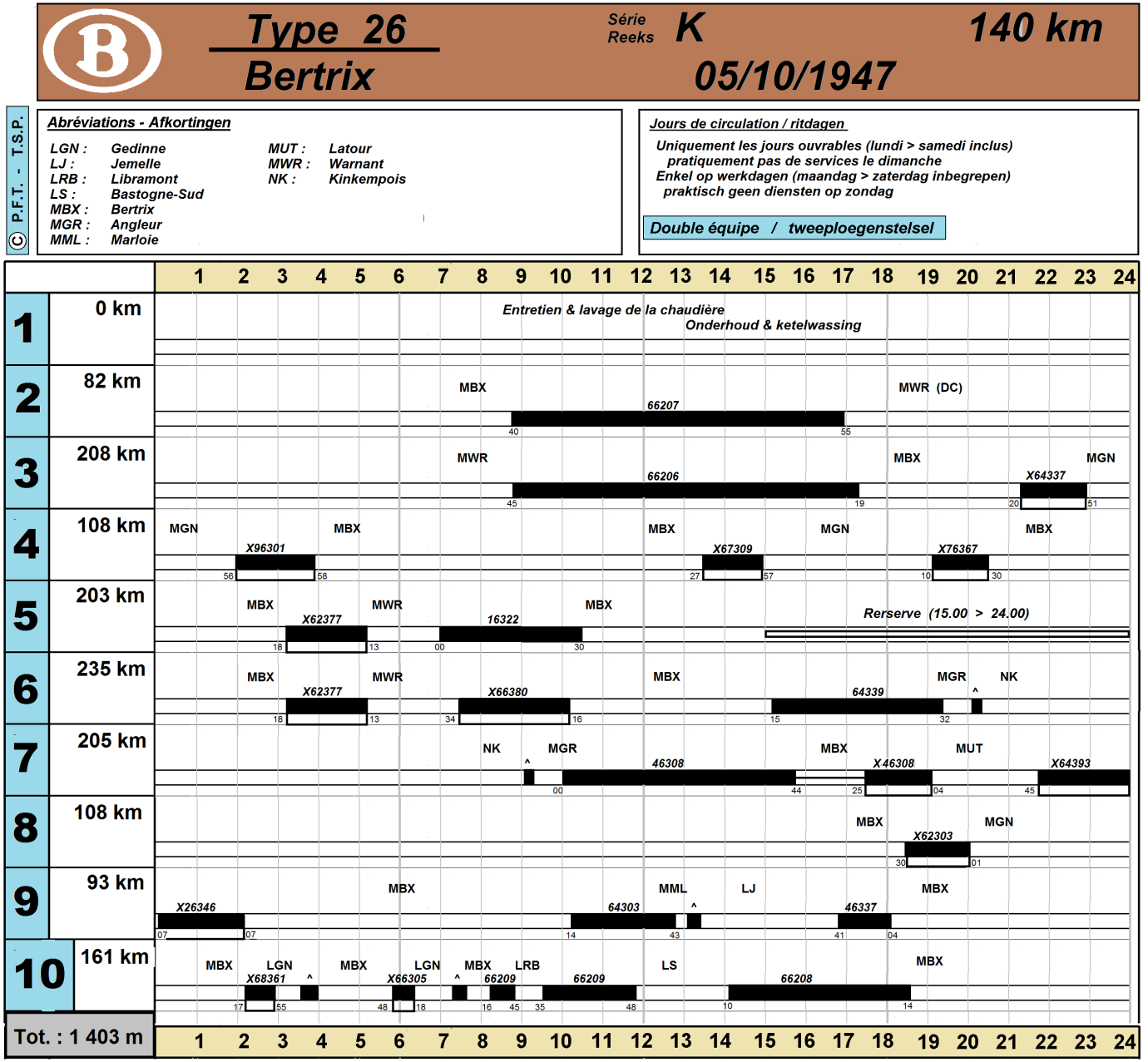
De enige reeks die (voorlopig) in drieploegenstelsel uitgevoerd werd, was de nieuwe beurtregeling L, die vijf plandagen bevatte. Deze wordt even verder grafisch afgedrukt. Ook hier wisselden de zware ertstreinen af met de bedieningstreinen, met name als bestemmingen Florenville en

Bastogne. Het daggemiddelde was hierbij 189 km. Verder was er nog een reeks M met twee inzetdagen. Hier werden de reservediensten samengebracht, een cosmetische oplossing om het daggemiddelde in de hoofdreeks te verhogen. Later was er nog een reeks O voor baantreinen.

Voor de zomerregeling van 1951 werd dan alsnog de reeks K in drieploegenstelsel gereden en hierdoor kon men vier locomotieven uitsparen. Het aantal inzetdagen daalde tot zes.

En dan kon het weer enkele jaren kalm blijven, dit tot de levering van de diesellocomotieven in de loop van 1955. En daar zou Bertrix zeker niet voordelig uitkomen. Er waren geen diesellocomotieven voorzien voor deze stelplaats; enkel Latour kwam in aanmerking en dit leidde tot de afgifte van tal van treinen aan deze inzetplaats.

Bertrix zou in de eerste plaats opnieuw een typische stelplaats worden voor reizigerstreinen en had - ter aanvulling en vervanging van de oude Brossel-motorwagens - de nieuwe motorwagen type 603 (latere reeks 43) in depot gekregen. Anderzijds zouden ook oud-stoommachinisten omgeschoold worden naar dieseltractie en een aantal



De



De 26 051 met rechte tender type 26 voor een trein met bakwagens op 8 juli 1954 te Gendron-Celles

Foto Jacques RENAUD

diensten uitvoeren op de machines van Latour.

Maar voor het type 26 had dit tot gevolg dat het aantal inzetdagen praktisch gehalveerd werd tot nog 13 plandagen. Nochtans zou dit praktisch geen schrappingen tot gevolg hebben (zoals te Latour); enkel de 26.040 werd op 8 maart 1955 definitief afgevoerd. Maar vier machines - de 26.014, 26.028, 26.047 en 26.066 - zouden voor de zomerregeling van 195 het nieuwe bestand van Montzen gaan uitbouwen. Enkele maanden later - in november volgde nog de 26.061.

Maar in de beide hoofdreeksen – die beide nog zes plandagen kennen – blijven we hetzelfde stramien zien. Het aantal treinen nam wel af, maar de doorgaande, zware treinen – in dubbeltractie – van en naar de siderurgie in het Groot-Hertogdom blijven bestaan. Wel worden Kinkempois en Monceau niet meer bereikt en zijn Warnant en Ronet enerzijds en Marloie anderzijds de eindpunten.

Maar bijna de helft van de diensten wordt geleverd voor de lokale goederentreinen. Bastogne-Sud, Graide en Florenville zijn blijvers, nieuw zijn Jemelle en vooral Ronet en een speciale structuur, die twee plandagen omvat (zie beurtregeling op volgende bladzijde). De eerste ploeg rijdt de trein tot in Houyet en wordt daar afgelost door een tweede ploeg die met de (reizigers)trein gekomen is. Deze verzekert verder de trein tot Ronet, blijft daar uitslapen en komt dan terug tot Houyet. Hier wordt ze opnieuw afgelost door een ploeg die als reiziger gekomen is. De tweede ploeg zal - ook als reiziger - Bertrix bereiken.

Een nog opmerkelijker voorval is wanneer de dienst op zaterdag – toen nog werkdag – in Ronet eindigde. De ploeg bleef uitslapen en kwam zondag als reiziger naar Bertrix terug. De locomotief bleef te Ronet en werd op maandag daar afgehaald.

De eerste reeks - J - werd in drieploegenstelsel gereden, de tweede - K - in twee ploegen. En haalde amper een daggemiddelde van om en bij de 100 km.

De toestand zou er te Bertrix niet op vooruitgaan, temeer daar men in de loop van 1958 besliste om de standaardisatie te versnellen, anderzijds een nieuw onderkomen te vinden voor de locomotieven type 29. Deze kwamen overal vrij door de levering van de diesellocomotieven in 1955, maar vooral door de recente elektrificaties van verschillende hoofdlijnen.

Nochtans zou het nog meer dan twee jaar duren – na de elektrificatie van de verbinding naar Liège en naar Arlon



Opnieuw Gendron-Celles en een trein met open bakwagens, gesleept door de 26 061



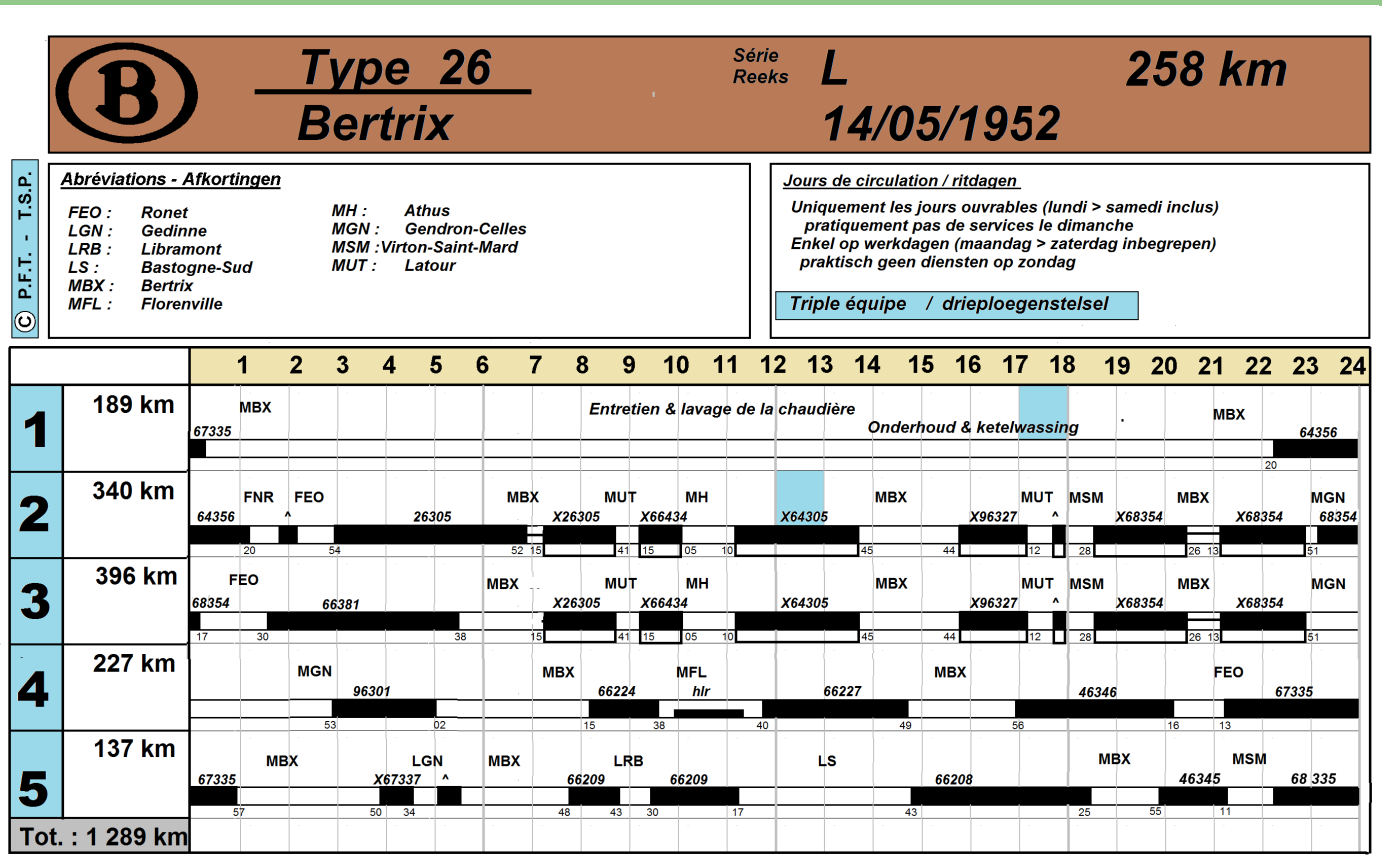
Bruno Dedoncker fotografeerde precies graag in de sneeuw, die in deze periode nog veelvuldig voorkwam. Op 16 februari 1956 kreeg hij de 26 026 voor de lens te Niny (tussen Houyet en Gendron-Celles) gemuteerd.

Foto Bruno DEDONCKER

(en Luxembourg) – eer er effectief machines type 29 te Bertrix opdoken. Ondertussen was de inzet licht gestegen, dit door het feit dat een nieuwe reeks O opgericht werd. Deze bestond eerst uit één plandag, nadien uit twee, maar het ging hier enkel om een reserve van locomotieven voor het slepen van baantreinen.

Maar ondertussen stonden al een aantal locomotieven afgesteld, machines die hun revisiedatum bereikt hadden en dreigden te bereiken en daarom zo weinig mogelijk nog gebruikt werden. Deze werden dan al definitief uit het bestand afgevoerd. De eerste golf was op 13 april 1957 met zes locomotieven en begin december 1957 volgden nogmaals zeven machines. Hierdoor was het bestand wel zeer krap geworden en tijdens de volgende maanden gingen nog verdere locomotieven richting schroot.

In december 1958 kwamen dan zes locomotieven type 29 te Bertrix aan en het volgende jaar werd dit effectief nog bijkomend verhoogd met twee locomotieven. Maar dat was niet genoeg om de volledige inzet van de machines van Bertrix te kunnen verwezenlijken.



Maar de inzet verminderde al dadelijk tot slechts twee inzetdagen. Op 1 januari 1960 waren er nog negen machines in het bestand. Voor de zomerregeling van 1960 verminderde dit aantal tot vier: vier machines werden op dat ogenblik geschrapt: de 26.026, 26.041, 26.062 en 26.079. De 26.084 ging op dat ogenblik naar Latour over.

Na de schrapping van de 26.033 en de mutatie van de 26.050 naar Montzen in oktober 1960, bleven er nog twee machines over. Hiervoor was er nog die ene inzetdag voor baantreinen, maar tegen het einde van 1960 werd ook deze dienst verzekerd door de typen 29 en stonden de laatste machines - de 26.038 en 26.070 - werkloos. Ze werden in februari 1961 alsnog naar Latour



Opnieuw een mooie opname van een ert-strein met de 27 052 aan kop, dit bij door-rit te Gendron-Celles op 8 juli 1954

Foto Jacques RENAUD

	Schrapping
08-03-55	26.040
13-04-57	26.100, 26.027, 26.063, 26.096 26.099, 26.100
04-12-57	26.002, 26.003, 26.032, 26.051 26.052, 26.073, 26.094
20-05-58	26.054
24-09-58	26.036, 26.082, 26.098
17-12-58	26.001, 26.035
11-05-60	26.026, 26.041, 26.062, 26.079
12-07-60	26.033

Type 26 Bertrix

Série Reeks **J** **264 km**

03/06/1956

© P.F.T. - T.S.P.

Abréviations - Afkortingen

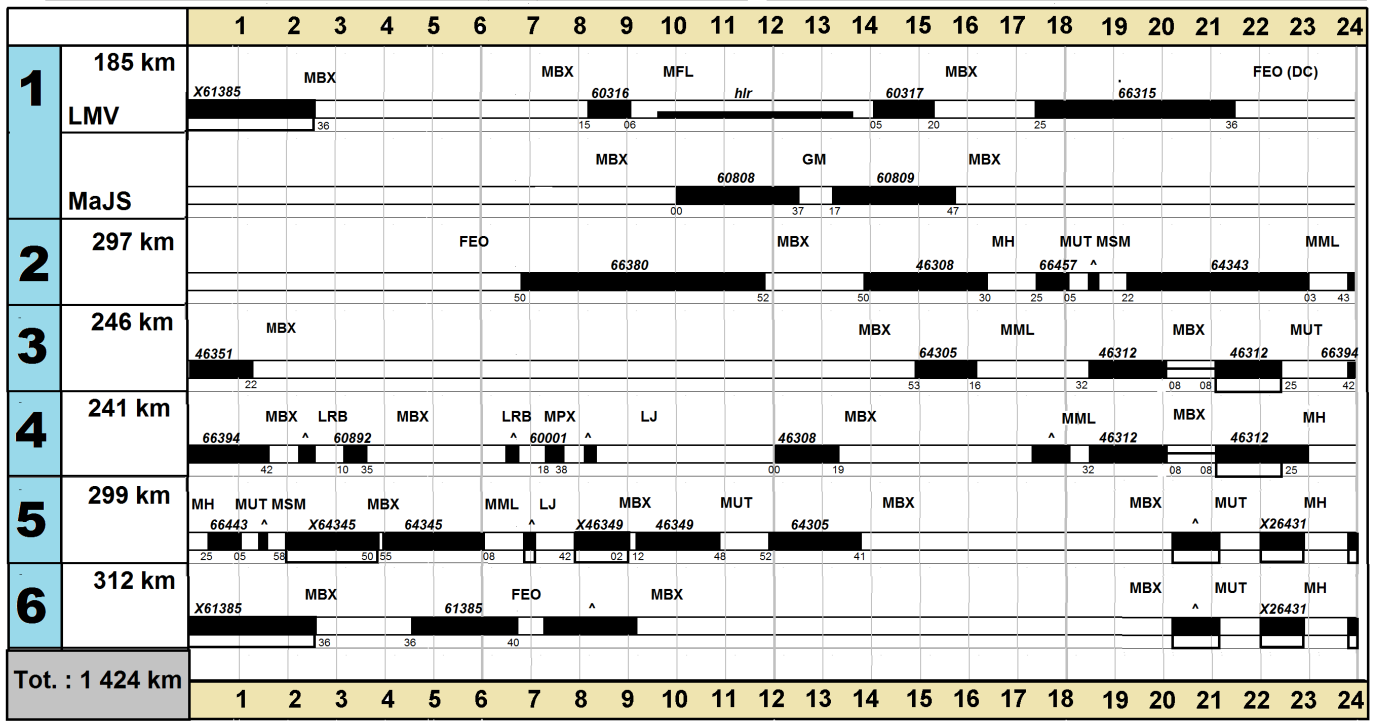
FEO :	Ronet	MSM :	Virton-Saint-Mard
GM :	Muno	MUT :	Latour
MBX :	Bertrix	LJ :	Jemelle
MFL :	Florenville	LRB :	Libramont
MH :	Athus		
MML :	Marloie		
MPX :	Poix-Saint-Hubert		

Triple équipe / drieploegenstelsel

Jours de circulation / ritdagen

Uniquement les jours ouvrables (lundi > samedi inclus)
pratiquement pas de services le dimanche
Enkel op werkdagen (maandag > zaterdag inbegrepen)
praktisch geen diensten op zondag

LMV : roule le lundi, mercredi, vendredi rijdt op maandag, woensdag, vrijdag
MaJS : roule le mardi, jeudi, samedi / rijdt op dinsdag, donderdag, zaterdag



	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61
Levering	28	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijgekomen	13	-	1	-	-	1	-	2	5	4	-	-	-	-	-	-
Afgegeven	3	-	-	-	2	5	1	1	-	6	1	4	1	1	5	2
naar CFL	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	13	6	-	3	-
Totaal 31/12	33	38	39	39	37	33	32	33	38	35	34	18	11	10	2	0

Type 26
Bertrix

Série / Reeks **K** — **98 km**

03/06/1956

© P.F.T. - T.S.P.

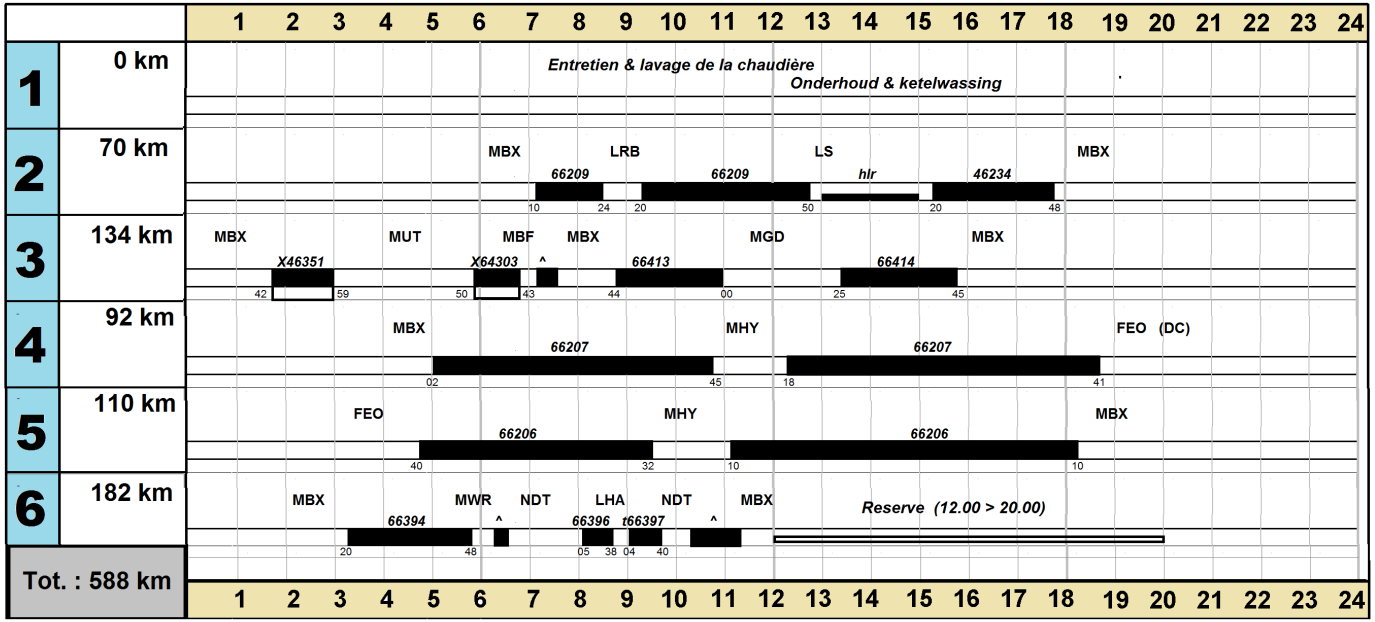
Abréviations - Afkortingen

FEO :	Ronet	MWR :	Warnant
MBF :	Saint-Vincent - Bellefontaine	NDT :	Dinant
MBX :	Bertrix	LHA :	Heer-Agiment
MGD :	Graide	LRB :	Libramont
MHY :	Houyet-Ardennes	LS :	Bastogne-Sud
MUT :	Latour		

Jours de circulation / ritdagen

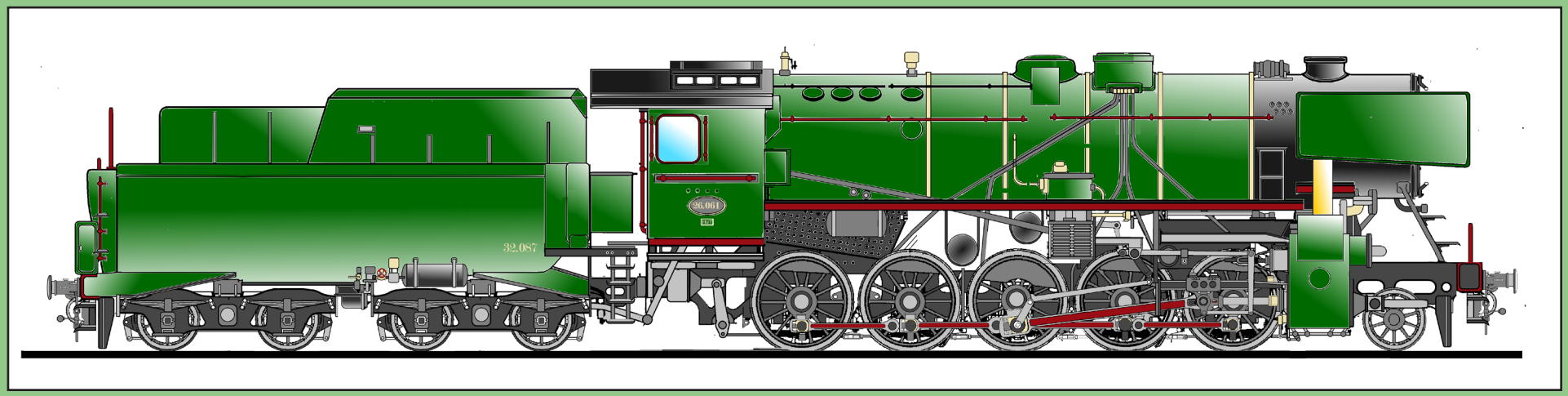
Uniquement les jours ouvrables (lundi > samedi inclus)
pratiquement pas de services le dimanche
Enkel op werkdagen (maandag > zaterdag inbegrepen)
praktisch geen diensten op zondag

Double équipe / tweeploegenstelsel



Nr NMBS	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
26.001	Schaarbeek	mrt-46	HS	17-12-58
26.002	Schaarbeek	mrt-46	HS	04-12-57
26.003	Schaarbeek	mrt-46	HS	04-12-57
26.004	Schaarbeek	mrt-46	Latour	
26.005	Schaarbeek	mrt-46	Kinkempois	sep-50
26.007	Latour	aug-55	Montzen	feb-58
26.012	Levering	19-02-46	CFL	mei-46
26.013	Levering	28-02-46	CFL	mei-46
26.016	Levering	20-04-46	CFL	mei-46
26.018	Levering	24-05-46	Latour	okt-57
26.019	Levering	01-06-46	Latour	jul-46
26.019	Latour	jun-48	Kinkempois	nov-50
26.020	Levering	29-06-46	Latour	jul-46
26.021	Levering	29-06-46	Latour	jul-46
26.024	Kinkempois	dec-51	Montzen	jun-55
26.026	Latour	jan-53	HS	11-05-60
26.027	Levering	16-02-46	HS	13-04-57
26.028	Levering	26-02-46	Montzen	jun-55
26.031	Levering	20-03-46	Latour	apr-53
26.032	Levering	02-04-46	HS	04-12-57
26.033	Levering	02-04-46	HS	12-07-60
26.035	Levering	15-04-46	HS	17-12-58
26.036	Levering	24-04-46	HS	24-09-58
26.037	Levering	30-04-46	Kinkempois	mei-51
26.037	Kinkempois	feb-55	Montzen	jul-56
26.038	Levering	04-05-46	Latour	feb-61
26.039	Levering	11-05-46	Latour	okt-51
26.039	Latour	mrt-55	Montzen	dec-57
26.040	Levering	17-05-46	HS	08-03-55
26.041	Levering	28-05-46	HS	11-05-60

Nr NMBS	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
26.042	Levering	29-05-46	CFL	jun-46
26.043	Levering	06-06-46	CFL	okt-47
26.044	Levering	08-06-46	CFL	jun-46
26.047	Levering	23-06-46	Montzen	jun-55
26.048	Levering	26-06-46	Latour	jul-51
26.050	Schaarbeek	mrt-46	Montzen	okt-60
26.051	Schaarbeek	mrt-46	HS	04-12-57
26.052	Schaarbeek	mrt-46	HS	04-12-57
26.053	Schaarbeek	mrt-46	Kinkempois	okt-57
26.054	Schaarbeek	mrt-46	HS	20-05-58
26.061	Latour	nov-54	Montzen	nov-55
26.062	Levering	30-03-46	HS	11-05-60
26.063	Levering	11-05-46	HS	13-04-57
26.064	Levering	19-04-46	Latour	nov-59
26.066	Kinkempois	dec-54	Montzen	jun-55
26.070	Kinkempois	jan-55	Latour	feb-61
26.073	Latour	dec-46	HS	04-12-57
26.078	Latour	okt-54	Montzen	okt-60
26.079	Levering	15-05-46	HS	11-05-60
26.081	Latour	sep-54	Latour	nov-57
26.082	Kinkempois	mrt-53	HS	24-09-58
26.084	Kinkempois	dec-54	Latour	jun-60
26.087	Latour	dec-46	Latour	jun-51
26.094	Levering	19-07-47	HS	04-12-57
26.095	Levering	22-08-47	Latour	sep-51
26.096	Levering	06-09-47	HS	13-04-57
26.097	Levering	30-09-47	Kinkempois	aug-52
26.098	Levering	11-10-47	HS	24-09-58
26.099	Levering	30-10-47	HS	13-04-57
26.100	Schaarbeek	mrt-46	HS	13-04-57





De 26 050 in het midden van de jaren vijftig op een niet te identificeren plaats op de lijn 162 (bovenleiding)

Foto NMBS Train World Heritage





Opvallend: een geladen ertstrein met slechts één locomotief type 26 - de 26 052 - van Bertrix te Anseremme met bestemming Warnant, dit in juni 1955

Links de 26 026 op weg naar Ronet bij doortocht te Lustin op de lijn 154 op 6 juli 1955

Foto's Bruno DEDONCKER





Twee beelden vanuit Bertrix:de 26 038 komt vanuit de stelplaats en gaat een gemengde goederentrein oppikken, dit gebeurde op 29 augustus 1961. Het waren de enige diensten die te Bertrix nog gereden werden. Trouwens de locomotief was officieel naar Latour gemuteerd.

Foto's Bruno DEDONCKER



Opnieuw de 26 038 maart enkele jaren vroeger, op 2 maart 1959 bij doortocht te Dinant richting Bertrix

Foto JJ OVERWATER , verzameling NVBS



Een zeldzame foto: het type 26 - de 26 047 - verzekerde ook de buurtgoederentrein tussen Bertrix en Bastogne-Sud, hier op 3 april 1956 op zijn eindpunt.

Foto verzameling Thierri Heylen



Een close-up van de 26 052 met rechte tender type 26 te Houyet

Foto Jacques RENAUD





Opnieuw twee winteropnames op het ogenblik dat sneeuw nog heel gewoon was in de Ardennen: boven de 26 073 in de buurt van Les Epioux op 16 januari 1956.

Links de 26 035 te Nimy tussen Houyet en Gendron-Celles op 16 februari 1955

Foto's Bruno DEDONCKER



Een opname op lijn 162 bij het buitenrijden van Jemelle. De 26 035 sleept een trein vanuit Kinkempois met bestemming Bertrix. Hier wordt deze trein overgenomen door machines van Latour.

Foto Bruno DEDONCKER



Nog een foto op het mooie standpunt na de brug van Anseremme met links de lijn 154 richting Heer- Agimont en verder Givet. De 26 070 met een korte buurtgoederentrein op 18 juni 1955

Foto Bruno DEDONCKER





Het kan niet altijd mooi, zonnig weer zijn: de 26 078 verzekert de rangeringen te Bertrix in volle mist op 8 februari 1958

Foto Bruno DEDONCKER

Links: de 26 018 in dubbele tractie in de buurt van Houyet op 28 juni 1955

Foto Jacques RENAUD



Opnieuw een gemengde trein met de 26 004 aan kop bij de doortocht te Graide op 8 juli 1954. Bemerk ook de drie oude ballastwagens van de dienst Baan in de eerste positie

Foto Jacques RENAUD





Tweemaal de Athus-Meuse-lijn, de stamlijn van het type 26:

Boven de 26070 in de buurt van Gedinne

Links de 26 070 enkele jaren vroeger - op 5 februari 1954 - in de buurt van Les Epioux

Foto's Jacques RENAUD





Boven: een plaats waar het type 26 normaal niet kwam: Tamines, hier voor de loods (verdere gegevens ontbreken)

Foto Maurice HENNEQUIN

Een type 26 - de 26 031 - met een ertstrein kort na de oorlog op de brug over de Maas te Namur. Deze is nog steeds in volle opbouw na de vernieling de laatste maanden voor de bevrijding

Foto NMBS Train World Heritage





Boven de 26 076 te Vonêche

Foto verzameling ARBAC

Links de 26 005 in dubbeltractie in de buurt van Lacuisine op 2 mei 1955

Foto Bruno DEDONCKER





De 26 050 op 29 oktober 1954 in de buurt van Bièvre

Foto Bruno DEDONCKER

Links de 26 051 langs de Maas bij het binnenrijden van Yvoir

Foto verzameling ARBAC



De Athus- Meuse lijn in volle glorie: de 26 079 in de buurt van Les Epioux

Foto Jacques RENAUD





De 26 036 in een rustig moment in de stelplaats van Jemelle op 7 juli 1956.

Foto Robert HUYSMAN
Verzameling Guy Smetz

De 26 066 in het station van Virton op 23 april 1957.

Foto Jacques RENAUS



Een zware ertstrein met de 26 094 op kop en samen met een type 29 te Vonêche

Foto Jacques RENAUD



De 26 079 begint met een 26-er van Latour aan de zware beklimming in de buurt van Saint-Vincent-Bellefontaine op 30 augustus 1955

Foto Bruno DEDONCKER





De 26 096 met een tweede 26-er in de buurt van Gedinne.

Links: De 28 026 met de buurtgoederentrein vanuit Bertrix naar Dinant houdt even halt in Houyet.

Foto's Jacques RENAUD

RENORY
(1946 - 1950)

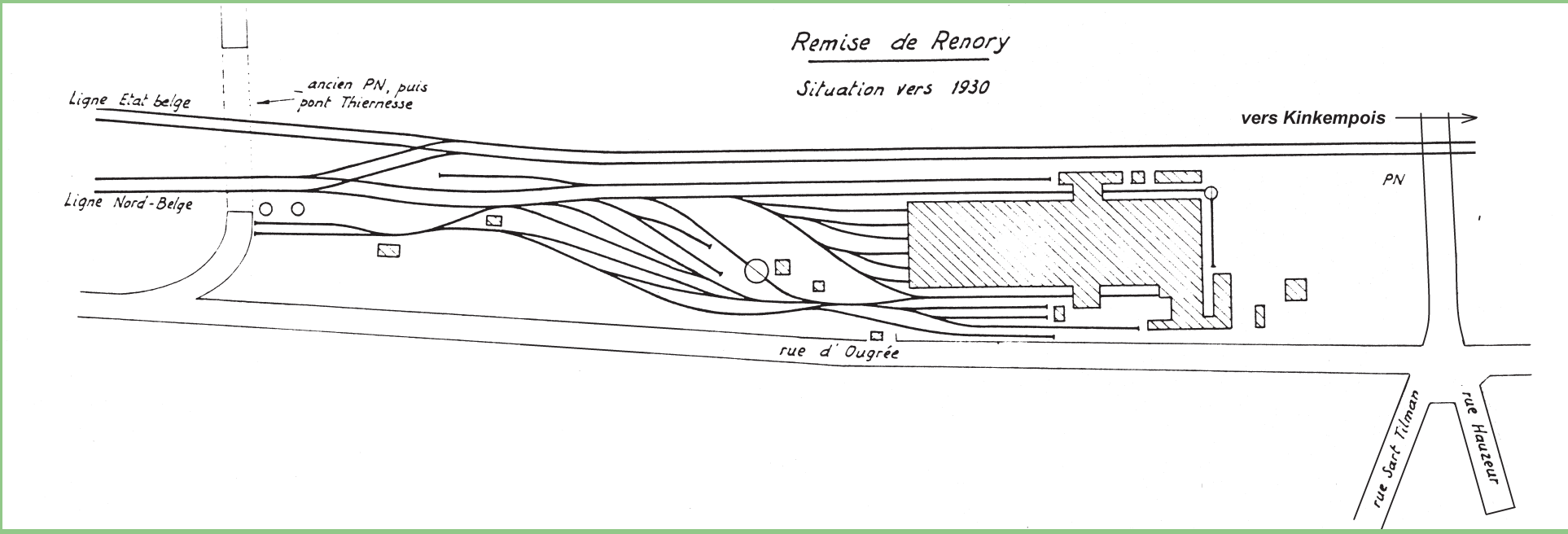
Daar waar de stelplaats Liège (Rue Varin) instond voor het verzekeren van het reizigersverkeer, zou de minder bekende stelplaats Renory zorgen voor het goederenverkeer. De reden hiervan was dat Kinkempois door bombardementen volledig vernield en – op korte termijn – onbruikbaar was.

De stelplaats was al voor de Tweede Wereldoorlog actief, als (kleinere) stelplaats voor de NMBS. Kinkempois was op dat ogenblik de stelplaats van de Nord Belge. Beide stelplaatsen lagen trouwens maar vijfhonderd meter van elkaar verwijderd. Renory lag aan het uiteinde van de bundels van Kinkempois, praktisch ter hoogte van de Pont de Renory. Trouwens, de gebouwen van de vroegere werkplaats bestaan nog en zijn goed zichtbaar als men de nieuwe verbinding naar Flémalle neemt of vanaf de hoofdweg N90.

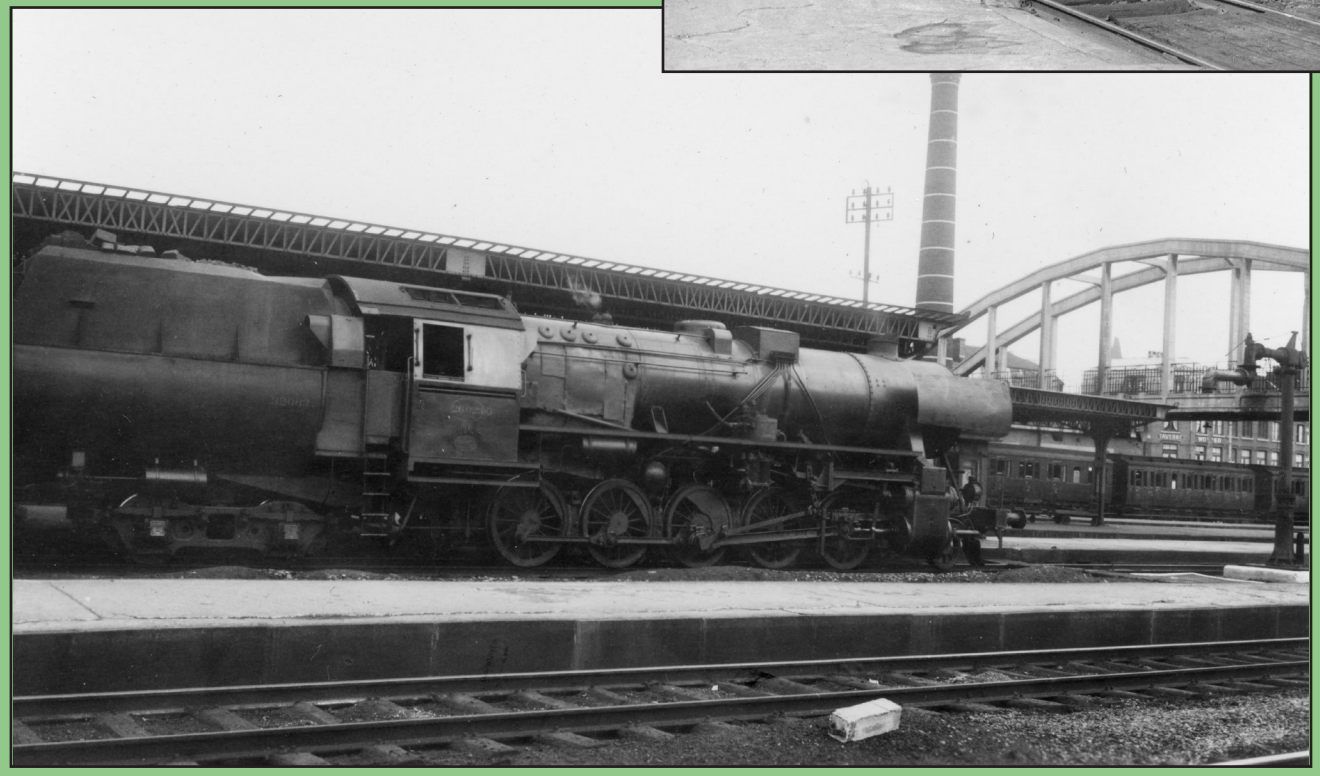
Tijdens de oorlog waren veel diensten van de NMBS overgebracht naar Kinkempois: de Nord Belge was immers in 1941 overgenomen, samen met alle installaties. In Renory bleven enkel nog beperkt locomotieven aanwezig, met name de typen 81 en 53 voor de (zeer) lokale diensten en de rangeringen. De echte lijndiensten werden vanuit Kinkempois verzekerd.

Maar vanaf 1944 veranderde dat door de al aangehaalde bombardementen. Al het (nog bruikbare) materieel week op dat ogenblik uit naar Renory, dat grotendeels gespaard gebleven was. Nochtans stelde dit na de bevrijding niet zoveel voor: er waren voor de zomerregeling van 1946 wel niet minder dan 39 inzetdagen – in diverse beurtrollen – voor het type 81. Deze machines verzekerden wel een aantal - doorgaande - goederentreinen waarvoor ze in feite niet geschikt waren. Men zocht naar vervangers en het oog viel op de locomotieven type 26 die op dat ogenblik afgeleverd werden. Men had al berekend dat men een dertig locomotieven in overschot had als men - in het gunstigste geval - alle diensten op de Athus-Meuse-lijn uitrekende. Door de verkoop van de tien locomotieven aan de CFL verminderde dit overschot, maar met een twintigtal machines kon men tussen de 12 en 15 diensten verzekeren. En dit aantal was voldoende om de zware treinen met producten van en voor de zware staalnijverheid te slepen.

Om dit mogelijk te maken kreeg Reno-







De typen 26 waren gemakkelijk te fotograferen, daar ze verschillende keren per dag - of vanuit Liège-Guillemins vertrokken, of hier in doortocht waren vanuit of naar Liège-Vivegnis. Op 15 augustus 1948 staat de 26.023 op spoor 6 van Liège-Guillemins klaar om als trein 4838 naar Jemelle te sporen. De trein is nu volledig samengesteld met GCI-rijtuigen en vertrok om 15.48 te Liège-Vivegnis. Twee beelden van deze trein.

Foto verzameling Maurice HENNEQUIN

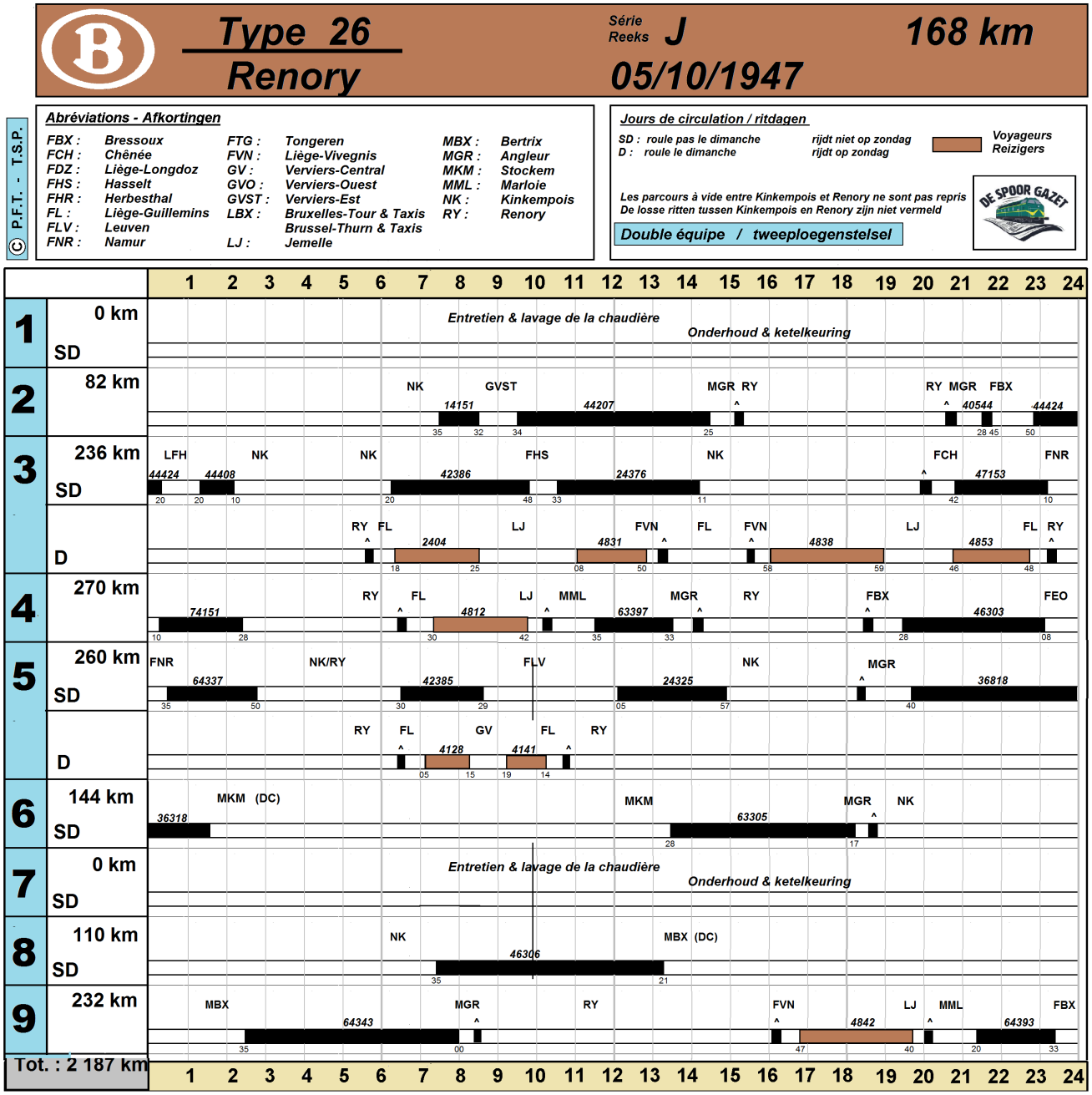
ry in totaal vijftien fabrieksnieuwe machines, maar wel uit de latere leveringen. De eerste locomotieven kwamen vanaf juli 1946 in de Luikse stelplaats. Verder werd het bestand aangevuld met twee machines - de 26.020 en 26.025 - vanuit Latour.

De inzetreeks J – die vanaf de winterregeling uitgebouwd werd – was een typische gemengde reeks met zowel reizigerstreinen als goederentreinen. De reden hiervoor was dat ook de stelplaats Liège niet op volle capaciteit kon draaien door de vernieling van de loods door bombardementen. Dus werden enkele treinen overgenomen.

En in de beurtrol zat weinig structuur en was een samenraapsel van een aantal treinen. In de goederendienst waren er (enkele) zware treinen - voornamelijk cokes - naar het Lotharings industriegebied. Ze reden tot Jemelle en Bertrix, maar één trein legde het volledige parcours tot in Stockem af. Verder ook enkele treinen naar Ronet.

Maar naast deze verbinding waren er ook goederendiensten naar Leuven en Brussel-Thurn en Taxis. En dan nog een aantal lokale diensten, onder andere naar Verviers en binnen de Luikse agglomeratie.

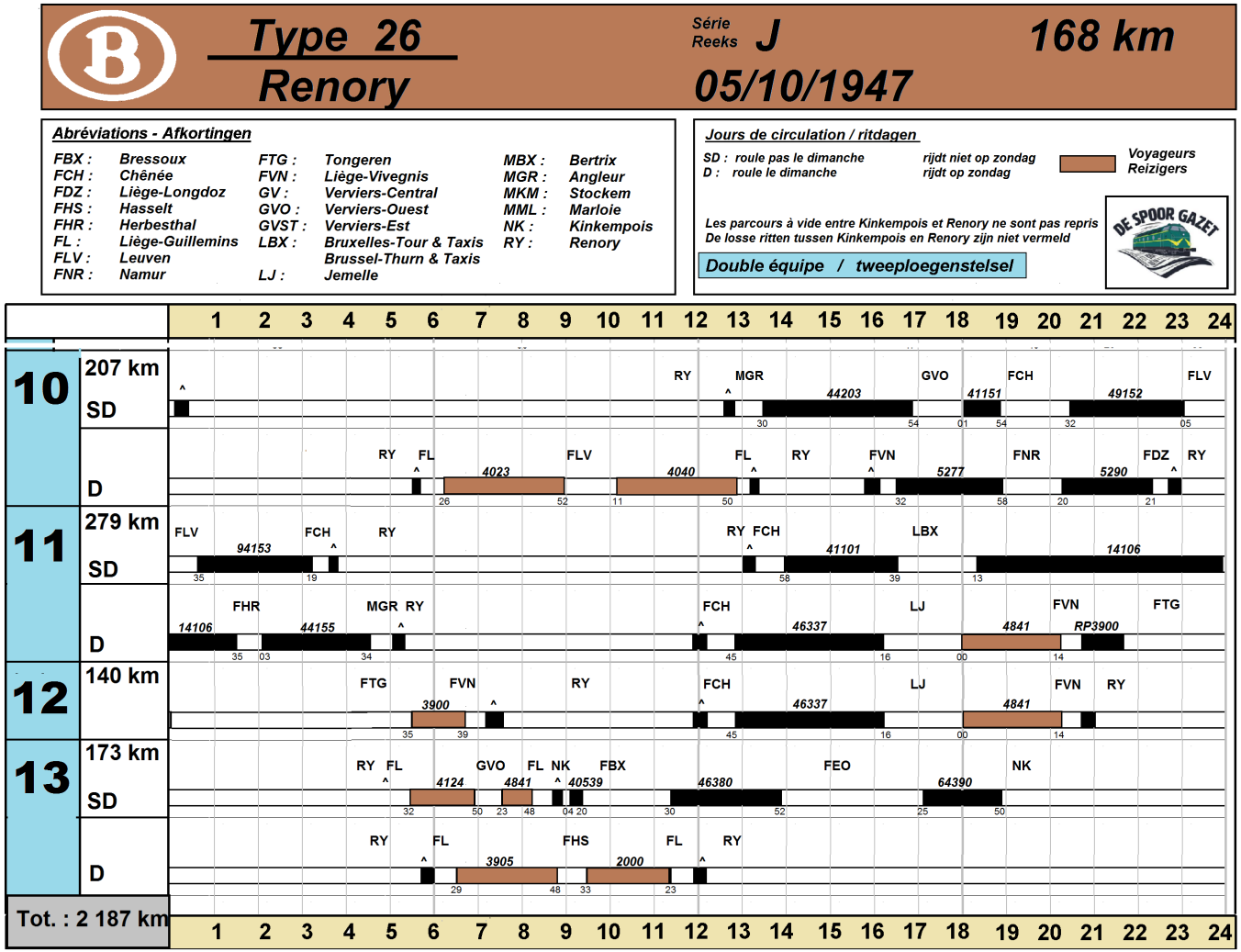
Ook in de reizigersdienst was er niet dadelijk een duidelijke (inzet)lijn afgebakend. Jemelle werd het regelmatigst bediend, maar verder werden Leuven, Verviers en Hasselt bestemmin-



gen voor het type 26.

Ondanks deze beperkingen en twee volledige dagen gewijd aan onderhoud werd toch nog een daggemiddelde van 168 km behaald.

Deze dienst bleef praktisch ongewijzigd doorlopen. Intussen zouden de werken voor de heropbouw van de loods van Kinkempois goed opschieten en deze werden afgesloten in de zomer van 1950. In oktober 1950 werd de overbrenging officieel doorgevoerd. Nochtans zou deze stapsgewijs tussen augustus 1950 en februari 1951 gebeuren.





Nr NMBS	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
26.020	Latour	aug-48	Kinkempois	okt-50
26.022	Levering	25-07-46	Latour	feb-49
26.023	Levering	31-07-46	Kinkempois	okt-50
26.024	Levering	03-09-46	Kinkempois	okt-50
26.025	Latour	sep-48	Kinkempois	okt-50
26.065	Levering	30-07-46	Kinkempois	okt-50
26.066	Levering	12-08-46	Kinkempois	okt-50
26.067	Levering	19-08-46	Kinkempois	okt-50
26.069	Levering	16-09-46	Kinkempois	okt-50
26.070	Levering	30-09-46	Kinkempois	okt-50
26.071	Levering	07-10-46	Kinkempois	okt-50
26.072	Levering	22-10-46	Kinkempois	okt-50
26.082	Levering	19-07-46	Kinkempois	okt-50
26.083	Levering	09-08-46	Kinkempois	okt-50
26.084	Levering	21-08-46	Kinkempois	okt-50
26.085	Levering	14-09-46	Kinkempois	okt-50
26.086	Levering	11-10-46	Kinkempois	okt-50

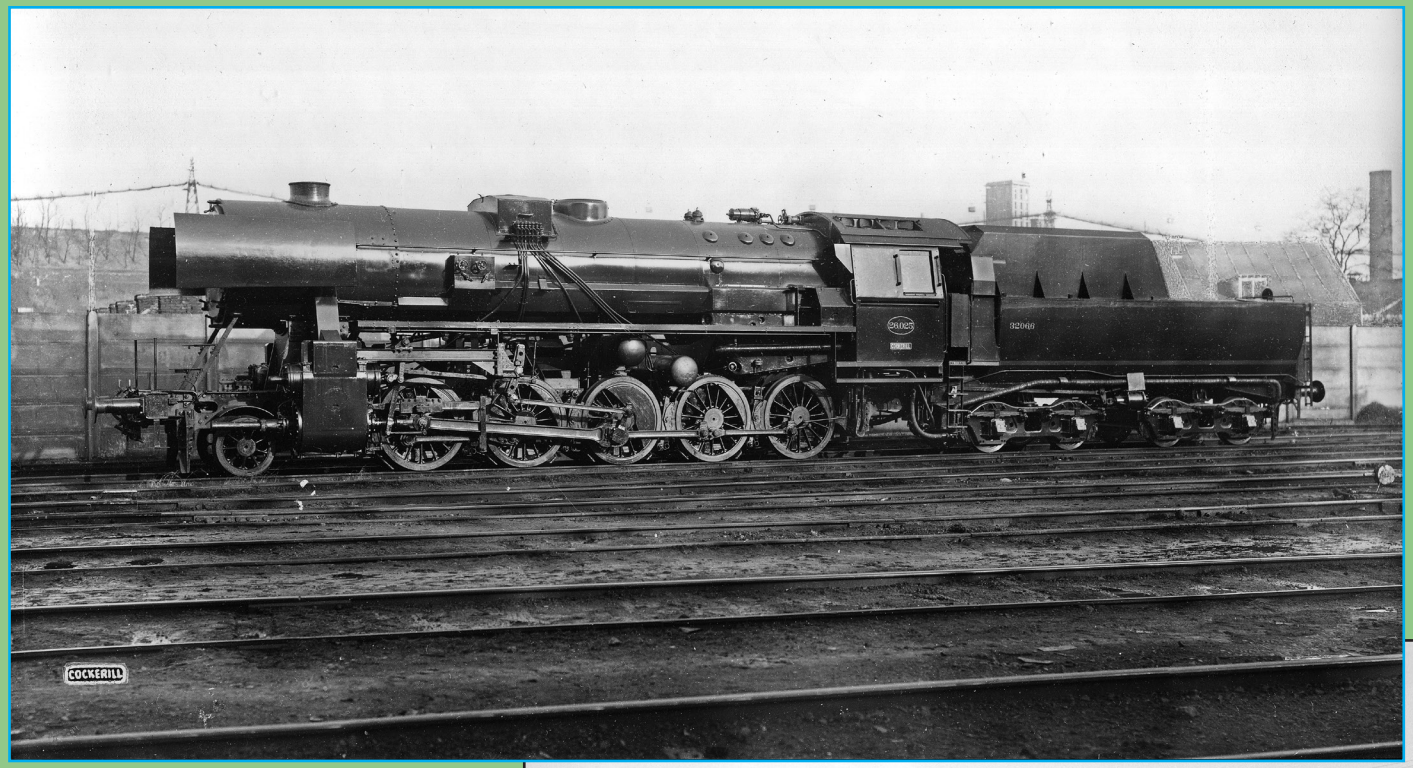
De 26 083 van de stelplaats komt met de 4831 vanuit Jemelle te Liège-Guillemins aan op 27 juli 1948 en rijdt daarna verder naar Liège-Vivegnis

Foto Joop QUANJER
Verzameling NMBS Train World Heritage



Mooi overzichtsbeeld voor de loods van de stelplaats Renory. In 1949 wacht de 26.070 voor een zustermachine en naast een type 81 op een volgende opdracht.

Foto verzameling Maurice HENNEQUIN



Boven de 26 025 in de stelplaats Renory op 30 januari 1946, dadelijk na zijn levering

Foto verzameling Roger Crikelaire



Rechts de 26 023 op 15 april 1948 te Liège-Guillemins

Foto Joop QUANJER NMBS Train World Heritage



De 26 082 naast de loods van Renory op 20 juli 1949

Foto Maurice HENNEQUIN

KINKEMPOIS (1950 - 1958)

Na bijna vijf jaar van heropbouw van de zeer zwaar beschadigde stelplaats Kinkempois van de Nord Belge, kwam de volledig nieuwe loods tijdens de zomer van 1950 klaar voor gebruik.

Geleidelijk aan werden de activiteiten van Liège (voor het reizigersverkeer) en Renory (grotendeels goederenverkeer) overgenomen en werd Kinkempois de grootste inzetstelplaats na de beide Brusselse stelplaatsen.

De overbrenging van het materieel en personeel gebeurde gedurende meer dan vier maanden vanaf augustus 1950, maar de officiële transfer gebeurde op 3 oktober 1950.

Vanaf dat ogenblik hadden we de volgende locomotieftypes die hier ingezet werden. De toestand wordt weergegeven voor de zomerregeling van 1952. Hierbij was het opmerkelijk dat de diensten nog niet samengevoegd waren (noch voor het materieel, maar ook niet voor het personeel). In Kinkempois waren er nog twee afzonderlijke stelplaatsen zonder coördinatie. Dit wordt duidelijk dat er twee inzetreeksen U waren - één voor het type 57 en één voor het type 53 - voor rangeringen binnen (dezelfde) stelplaats. De samenvoeging gebeurde pas vanaf 1955 met de levering van de diesellocomotieven type 201.

De inzet bleef grotendeels dezelfde als bij Renory en wordt op de volgende bladzijde afgebeeld. Aan het grote aantal afkortingen boven in de grafiek blijkt duidelijk dat er geen eenduidig inzetgebied af te bakenen was.

	Type	Aantal dagen	Aant ploeg	Dag-gem.	Opmerking
					ex- Liège
A	10	8	2	251	Doorgaande reizigerstreinen
B	29	10	2	264	Doorgaande reizigerstreinen
C	64	9	2	262	Semi-directe reizigerstreinen
P	98/99	5	3	80	Lichterdiensten
P bis	98/99	2	3	63	Lichterdiensten
R	57	2	3	81	HLR Liège-Guillemins
S	99	1	3	82	HLR Tilleur
T	99	1	3	81	HLR Flémalle
U	57	1	2	54	HLR werkplaats Kinkempois
					ex- Renory
A	551	6	3	266	Lokale reizigerstreinen
J	26	13	3	244	Gemengde reeks > zie verder
K	81	8	2	78	Lokale HKM industriegebied
L	81	9	3	136	Bedieningstreinen goederen
R	53	10	3	83	HLR industriegebied
S	53	1	2	64	HLR port de Renory
T	53	1	2	64	HLR Rivage
U	53	1	2	40	HLR werkplaats Kinkempois

In de doorgaande goederendienst viel de bediening van Stockem weg, maar in de plaats werd nu Jeumont bereikt. Verder waren er verschillende diensten naar Montzen en ook Monceau was één van de bestemmingen. Een andere opmerkelijke dienst was de trein met cokes tussen Angleur en Jemelle en verder Lotharingen. Deze trein reed in enkele tractie tot in Rivage. Hier werd een tweede 26-er van Kinkempois voorgespannen tot in Jemelle, waar een locomotiefwissel voorzien was met machines type 26 van Bertrix.

Monceau werd trouwens bereikt met een kolentrein vanuit Waterschei. De rit begon met een reizigerstrein - de 3969 naar Hasselt. Verder ging het los naar Waterschei. Na het oppikken van de trein ging het in volle nacht naar Monceau. In de vroege morgen werd dan los naar Charleroi-Sud gereden. Hier nam de 26-er de reizigerstrein 5226 aan de haak met bestemming Liège-Guillemins.

Richting Brussel was er nog een goederendienst naar Leuven en het klassieke stukgoedtreinen 41101 - 14106 naar Brussel-Thurn en Taxis stond nog steeds in de beurtrol ingeschreven. Tussen beide treinen ging met te Schaarbeek keren.

Eenzelfde procedure werd ook uitgevoerd voor de twee treinparen naar Gouvy, die nu nieuw waren bij de inzet. Omdat de draaischijf te Gouvy te klein was, ging het los verder naar het Luxemburgse Trois-Vierges waar de draaischijf gebruikt werd. Nadien ging het terug los naar Gouvy. Dit was trouwens de reden dat het - totaal niet aangepaste - type 81 deze zware treinen mocht (of moest) slepen.

Een ander luik in de goederendienst waren de lokale goederentreinen binnen de industriële regio van Liège, maar deze waren toch van minder belang. Verste punten waren hier Voroux en Verviers- Ouest.

En dan de reizigersdienst: twee treinen hebben we al aangehaald, naar Hasselt en vanuit Charleroi-Sud. Maar de hoofdbestemming was en bleef nog Jemelle, maar dan toch in zeer be-

perkte mate. Dit was het domein van de typen 29 van Kinkempois en Jemelle.

Laatste reizigersdienst was de laatste trein naar Landen. In de vroege morgen kwam men dan naar Liège terug.

Door het ontbreken van reservediensten liep het daggemiddelde op tot 244 km en een hoogste dagafstand van 243 km. Wel waren er twee dagen voorzien voor onderhoud, maar dit was een administratieve maatregel. Aangezien de locomotief samen met de bestuurdersploegen over een aantal rusttijden beschikte, was de 26-er op plandag 9 - samen met machinist en stoker - tot deze stilstand genoodzaakt.

Deze dienst zou het dan gedurende een vijftal jaar - tussen 1950 en 1955 - met een aantal kleinere wijzigingen uithouden. Maar dan werden massaal de diesellocomotieven type 201 (latere reeks 59) aan Kinkempois geleverd. In de eerste maanden had dat nog niet veel invloed op de prestaties van het type 26. De diesels werden bij voorkeur in de reizigersdiensten van het type 29 gebruikt, wat dan wel enkele verschuivingen richting type 26 met zich meebracht. Maar op papier verdwenen de diensten van het type

Type 26 Kinkempois

Série / Reeks J — 244 km — 18/05/1952

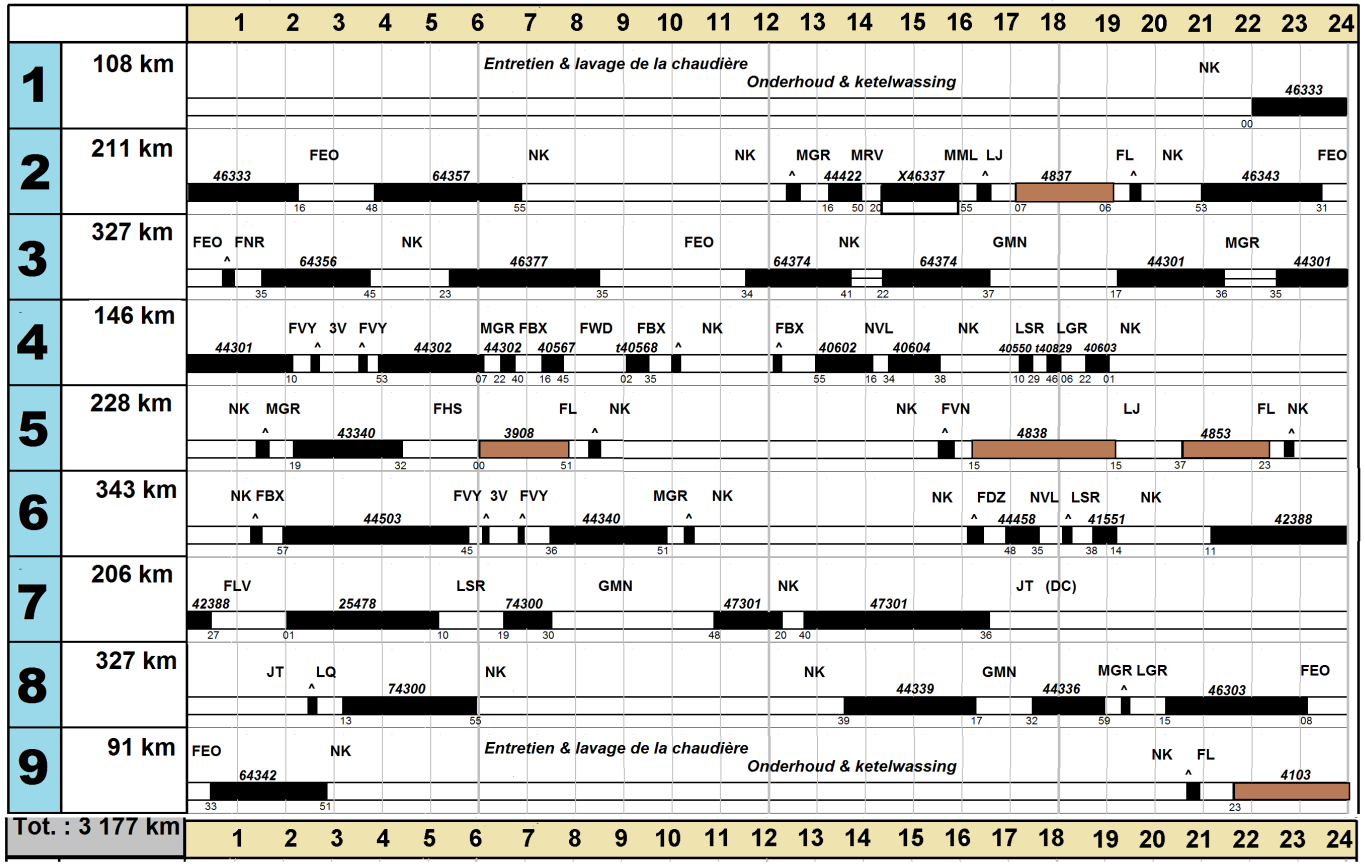
Abréviations - Afkortingen

FBX :	Bressoux	GMN :	Montzen	LFH :	Flémalle-Haute
FCH :	Chênée	GVO :	Verviers-Ouest	LGR :	Ougrée
FCR :	Charleroi-Sud	GWT :	Waterschei	LJ :	Jemelle
FDZ :	Liège-Longdoz	MGR :	Angleur	LSR :	Seraing
FEO :	Ronet	MML :	Marloie	LNC :	Monceau
FHS :	Hasselt	MRV :	Rivage		
FL :	Liège-Guillemins	NG :	Engis	JT :	Jeumont (FR)
FLV :	Leuven	NK :	Kinkempois	3V :	Trois-Vierges (LUX)
FNR :	Namur	NTL :	Tilleur		
FSR :	Schaerbeek	NVL :	Val-Saint-Lambert		
FVN :	Liège-Vivegnis	LBX :	Bruxelles- Tour & Taxis Brussel- Thurn & Taxis		
FVY :	Gouvy				
FWD :	Wandre				

Jours de circulation / ritdagen

Uniquement jours ouvrables (lundi > samedi inclus)
pratiquement pas de services le dimanche
Enkel de ritten op werkdagen (maandag tot zaterdag inbegrepen
praktisch geen ritten op zondag

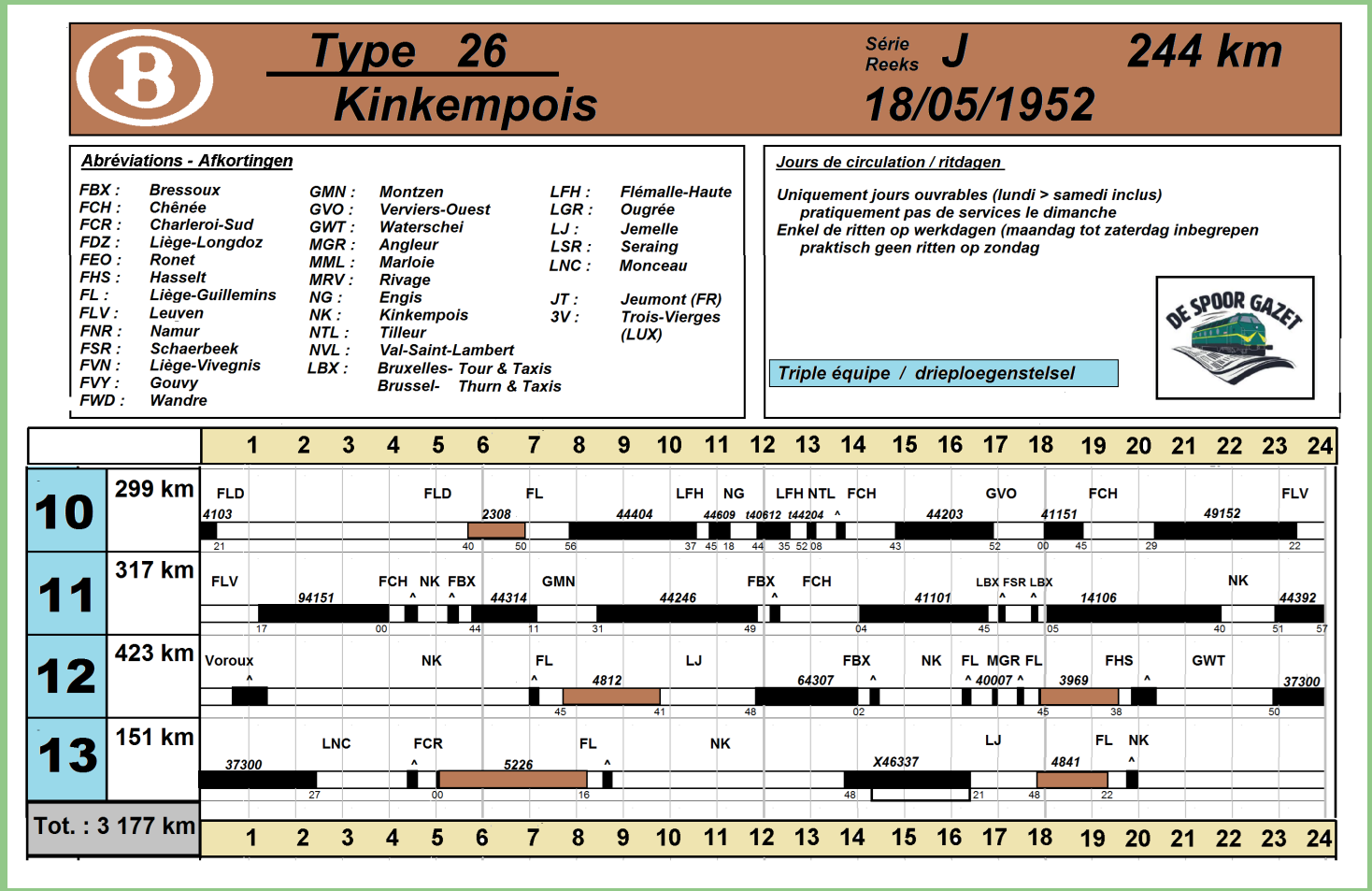
Triple équipe / drieploegenstelsel



26 - proactief - uit de statistieken na de winterregeling van 1954-1955. Maar in de praktijk bleven ze hun diensten behouden en pas in de tweede helft van 1955 stroomden de diesellocomotieven werkelijk in de inzet binnen en werd een uitgebreide inzetreeks J gevormd uit de bestaande reeksen B (type 29) en J (type 26).

En vanaf deze datum is het moeilijk in te schatten in welke omvang de typen 26 nog gebruikt werden, omdat er zowel een overschot was aan typen 29 als aan typen 26. Het zal waarschijnlijk afhangen van de beschikbaarheid van machinisten van het ene type of het andere dat beslist werd welke locomotief gebruikt werd. Er waren trouwens op dat ogenblik al een groot aantal machinisten omgeschoold naar de dieseltractie.

Voor de zomerperiode van 1956 worden nog twee referenties gegeven: van de reeks B blijven drie dagen openstaan met als titel, type 29, voorlopig bediend door type 26. Deze inzetreeks omvat vooral lokale (goederen)treinen met als uiterste punt Visé. Nochtans zijn er



ook een reeks reizigerstreinen opgenomen, met als voornaamste het treinpaar 5277/5290 naar Namur. Verder werd ook Rivage in de late namiddag bereikt. Op zondag waren er treinparen naar Verviers-Central 2306 / 1365 en Hasselt 3951 (met uitslaap) en terug op maandag als 3908. Op dat ogenblik waren in maart 1955 nog maar twee machines officieel geschrapt en had men negen machines in het bestand. Er werden





Boven de 26 088 bij doortocht te Jemeppe-sur-Meuse op 12 november 1955 met trein 5226 Charleroi-Liège.

Foto BAZIN

De 36 053 in het laterale station van Liège-Guillemins voor trein 4812 naar Jemelle

Foto verzameling ARBAC



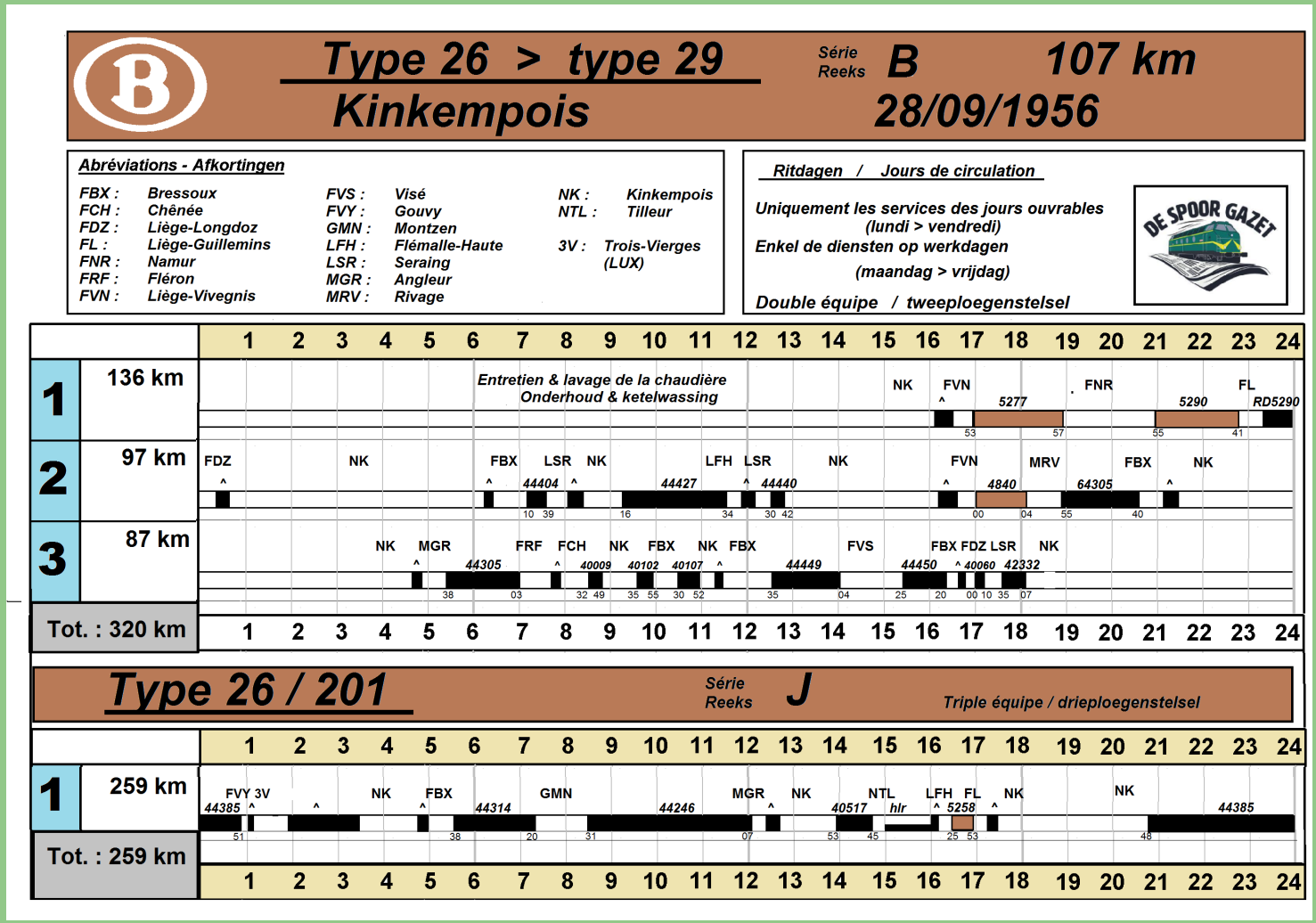
Een vreemde combinatie hier op de verbinding tussen Jemelle en Liège: een type 26 - de 26 025 met GCI-rijtuigen in de beginjaren vijftig.

Foto Jacques RENAUD

wel vijf machines afgestaan: aan Latour (3) en Bertrix (2). Maar de meeste nog aanwezige locomotieven waren toen al langdurig buiten dienst afgesteld.

De grote aderlating gebeurde – zoals in de andere stelplaatsen – op 4 december 1957: op dat ogenblik verdwenen zes locomotieven. Enkele dagen later werd ook de 26.053 afgevoerd.

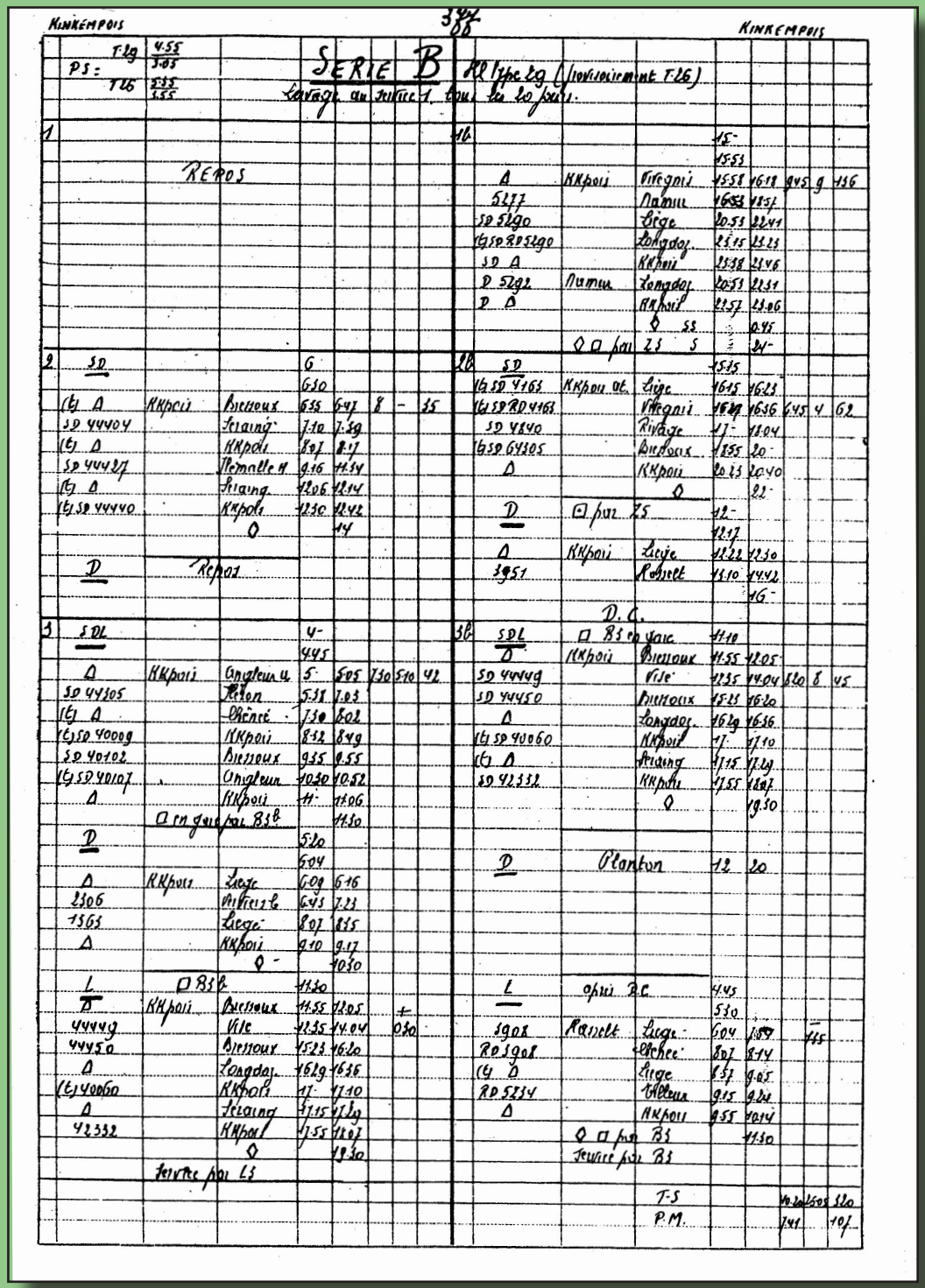
Nochtans zou het tot 17 december 1958 duren eer Kinkempois (voorlopig) vrij was van het type 26. De naaststaande tabel geeft een overzicht van de schrappingen in deze stelplaats.



	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58
Levering	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bijgekomen	-	-	2	-	2	1	2	-	-	-	-	1	-
Afgegeven	-	-	-	1	-	1	-	2	2	5	-	-	1
BD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	7	2
Totaal 31/12	15	15	17	16	18	18	20	18	16	9	9	3	0

Datum schrapping	Nummers
08-03-55	26.071, 26.085
04-12-57	26.020, 26.025, 26.065, 26.069 26.072, 26.088
09-12-57	26.053
17-12-58	26.083, 26.097

Nr NMBS	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
26.005	Bertrix	09//1950	Latour	jan-55
26.019	Bertrix	nov-50	Latour	jan-55
26.020	Renory	okt-50	HS	04-12-57
26.023	Renory	okt-50	Latour	feb-55
26.024	Renory	okt-50	Bertrix	dec-51
26.025	Renory	okt-50	HS	04-12-57
26.037	Bertrix	mei-51	Bertrix	feb-55
26.053	Bertrix	okt-57	HS	09-12-57
26.065	Renory	okt-50	HS	04-12-57
26.066	Renory	okt-50	Bertrix	dec-54
26.067	Renory	okt-50	Montzen	jun-58
26.069	Renory	okt-50	HS	04-12-57
26.070	Renory	okt-50	Bertrix	jan-55
26.071	Renory	okt-50	HS	08-03-55
26.072	Renory	okt-50	HS	04-12-57
26.082	Renory	okt-50	Bertrix	mrt-53
26.083	Renory	okt-50	HS	17-12-58
26.084	Renory	okt-50	Bertrix	dec-54
26.085	Renory	okt-50	HS	08-03-55
26.086	Renory	okt-50	Latour	dec-53
26.088	Latour	sep-52	HS	04-12-57
26.097	Bertrix	aug-52	HS	17-12-58
26.056	Stoomgenerator Montzen	07/1962	HS	03/10/1963





We zitten in de nieuwe stelplaats Kinkempois: de 26 068 rust uit voor de loods tussen twee opdrachten, dit op 29 mei 1955

Foto GLOVER verzameling R&A Trust



Links opnieuw in de stelplaats van Kinkempois, nu de 26 072 op 29 mei 1955

Foto GLOVER, R & A Trust

Het type 26 werd ook gebruikt als reserve voor de spoorkraan, hier bij een opdracht te Liège- Guillemins in de eindjaren vijftig

Foto verzameling Roger CRIKELAIRE





De 26 025 komt na het beëindigen van zijn dienst te Kinkempois aan. Verdere gegevens ontbreken

Foto NMBS Train World Heritage



De 26 067 rijdt naar de laadplaats voor kolen in juli 1953, enkele jaren na de opening van de "nieuwe" stelplaats. Rechts het dienstgebouw.

Foto Jacques RENAUD

De 26 069 is net met de piekuurtreinen 4840 te Rivage aangekomen. Achteraan zorgt een type 53 voor het afstellen van de rijtuigen. De trein bestaat uit een GCI-pakwagen en dan zowel drieassige als vierassige Pruisische rijtuigen

Foto verzameling ARBAC





Dezelfde locomotief - de 26 068 - op 16 augustus 1953 afgesteld r-te Kinkempois

Foto Bruno DEDONCKER



De 26 071 in de stelplaats Kinkempois voor het dienstgebouw.

Foto Jacques RENAUD

MONTZEN
(1955 > 1962)

Door de bombardementen aan het einde van de Tweede Wereldoorlog waren de bruggen over de Maas te Visé en het viaduct van Moresnet zwaar geraakt en het zou jaren duren eer beide kunstwerken weer operationeel werden. Hierdoor werden de verkeersstromen in het goederenverkeer omgelegd.

Gevolg was dat Montzen een puur lokaal karakter kreeg, met de bediening van de omliggende - vrij landelijke - lijnen. Om dit mogelijk te maken werden de locomotieven type 81 te Montzen gestationeerd en deze waren ruim voldoende voor de opgelegde taken.

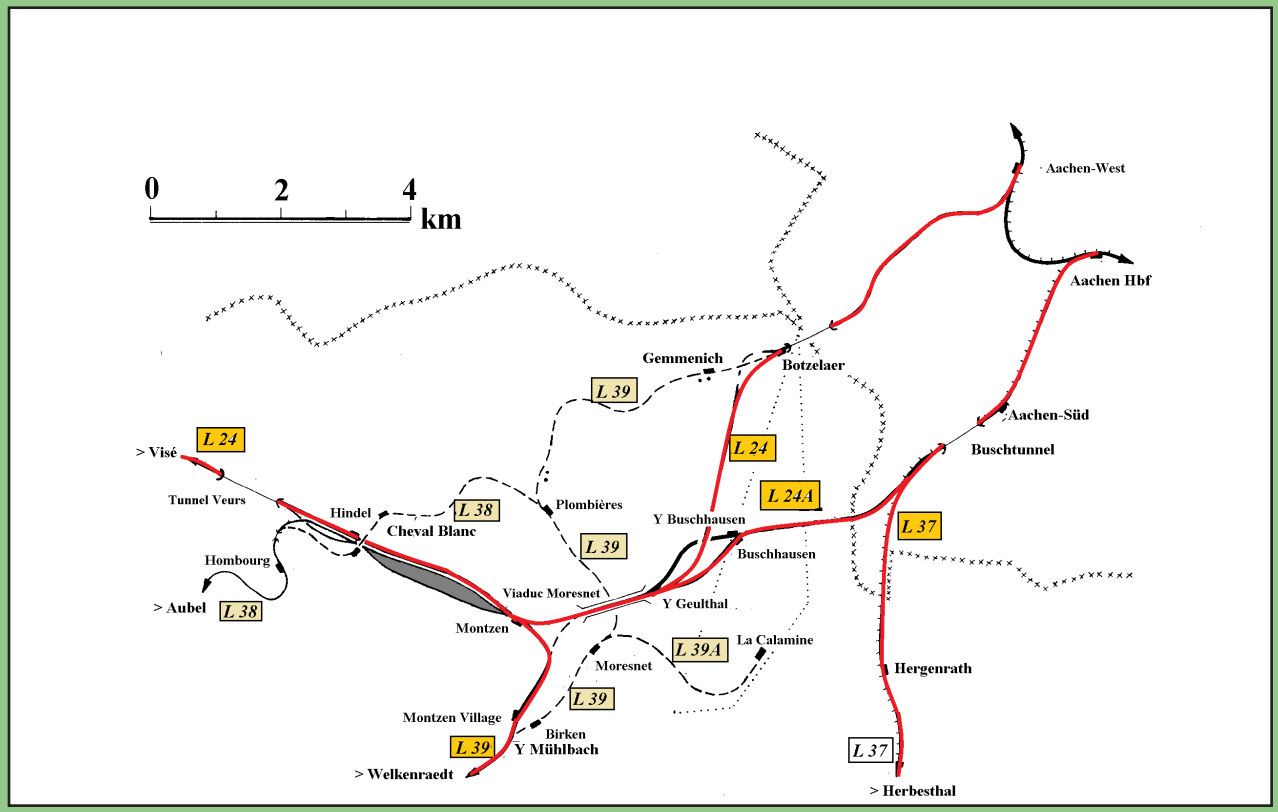
Maar in het begin van de tachtiger jaren zou de rechtstreekse verbinding weer in dienst komen. Maar ondertussen was zowel het locomotiefbestand als het personeelsbestand te Montzen zover ingekrompen dat ze niet konden meedingen voor dit vervoer. Het zouden vooral Hasselt en Kinkempois worden die de - nog geringe - doorgaande goederendiensten zouden verzekeren.

Maar er was één probleem: in deze periode moesten de goederentreinen zowel op Belgisch grondgebied - te Montzen - als op Duits grondgebied - te Aachen - onderworpen worden aan de twee onafhankelijke douanecontroles. En dit kon verschillende uren duren. Daarop konden de machines van Hasselt en Kinkempois niet wachten en moest Montzen een deel van deze grensoverschrijdende treinen slepen. Het gros werd echter door de DB uitgevoerd. En hierbij was de helling bij het uitrijden van Aachen-West een praktisch onoverwinnelijke hinderpaal voor de te zwakke machines type 81, ondanks de lichteredienst.

Maar men zou nog bijna vijf jaar moeten wachten eer men met een oplossing kwam, en dan nog op het laatste nippertje. Door de levering van de diesellocomotieven typen 202 en 203 aan Latour kwamen hier en te Bertrix een groot aantal locomotieven type 25 en 26 vrij. Maar officieel waren deze machines al gedestandardiseerd en dus niet meer ter beschikking voor mutatie.

Maar op het laatste ogenblik werd deze beslissing opgeschort en voor de zomerregeling van 1955 kwamen zeven machines te Montzen aan, de 26.024, 26.047 en 26.066 vanuit Bertrix en de 26.029, 26.034, 26.055 en 26.056 vanuit Latour. Tijdens de volgende maanden volgden nog de 26.005, 26.009 en 26.025.

Maar dit was niet voldoende om de diensten van het type 81 over te nemen, zeker niet om de bijkomende diensten doorgaande goederentreinen te verzekeren. Het hoofdplan J van het



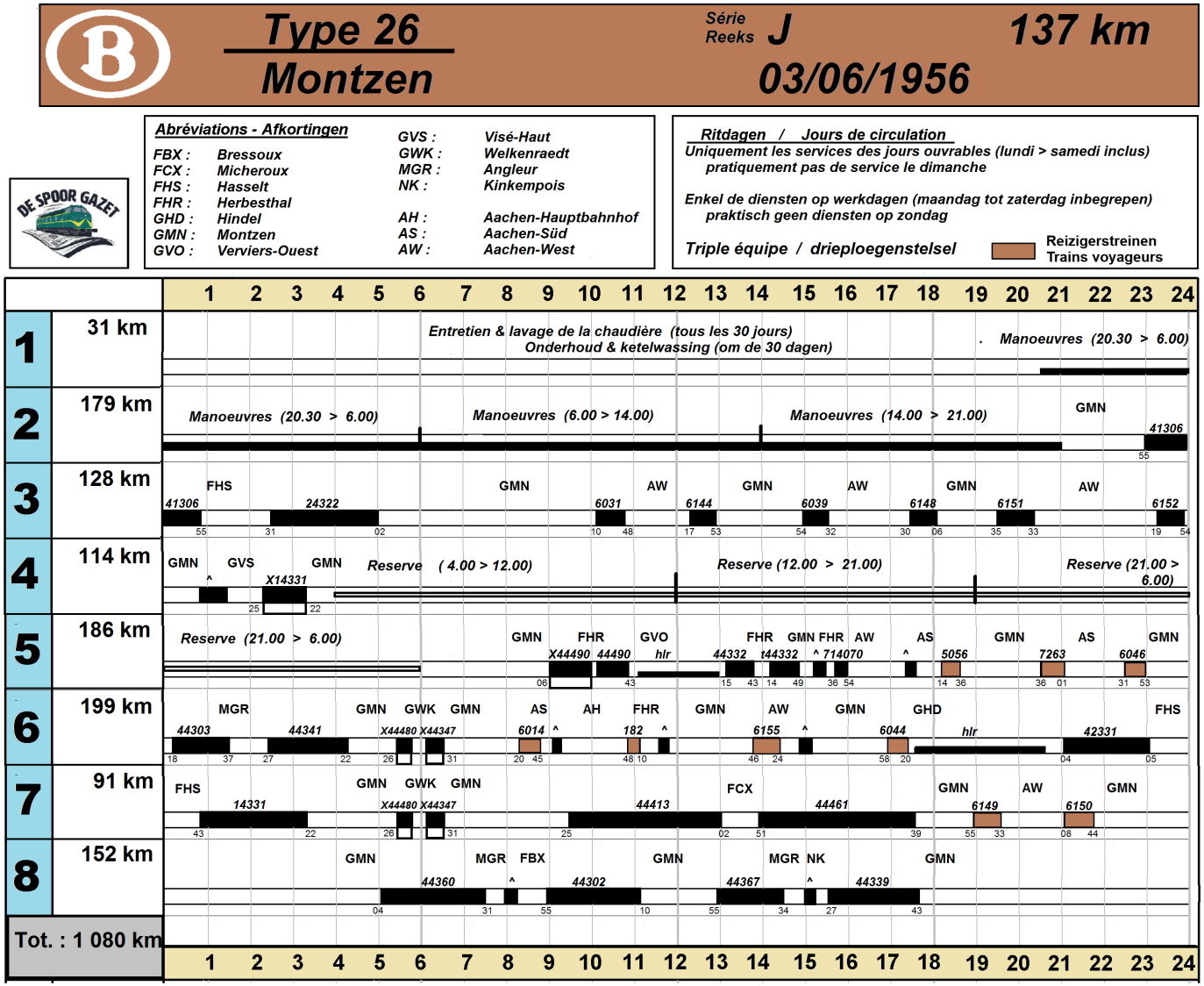
type 81 werd aangepast en omvatte nu acht dagen.

Hoofdonderdeel waren de pendelritten tussen Montzen en Aachen. Hiervoor waren er nog twee baanvakken in dienst: namelijk dit tussen Montzen en Aachen-West, dat nog steeds bestaat, en een tweede - de lijn 24A die naar Aachen Süd en dan dadelijk naar Aachen Hbf liep. Deze lijn met een lengte van ongeveer 750 m takte dadelijk na het viaduct van Moresnet naar het zuiden af en bereikte even na de grens – voor de Buschtunnel – de lijn 37. Op beide verbindingen waren tal van treinen geprogrammeerd. Wel moet opgemerkt worden dat de nummering 61xx geen reizigersdienst aangeeft (zoals in België), maar Duitse treinnummers voor goederentreinen waren. In dit verband kunnen we ook de ganse dag als reserve belichten. Alle treinen moesten de douanecontrole ondergaan en veel (individuele) wagens moesten via het douane-entrepot. Daar men niet wist hoelang deze controle duurde, werd deze reserve-locomotief gebruikt om de trein - dadelijk na het vrijgeven - naar of Aachen-West of Aachen Süd over te brengen voor een tweede controle.

Verder werd ook één treinpaar - in dubbeltractie - vanuit Montzen naar Welkenraedt gesleept.

In de doorgaande goederendienst waren er enkele treinen naar de Luikse vormingsstations Bressoux en Angleur en tweemaal werd 's nachts Hasselt als bestemming bereikt. Als laatste kunnen we een dienst als lichter

Er waren ook twee lokale verbindingen, namelijk eerst naar Verviers-Ouest





De machines type 26 van Montzen - zoals hier de 26.047 - kwamen enkele keren in Aachen-Hbf om een internationale trein te halen of te brengen, dit vanuit Herbesthal. De meeste treinen werden evenwel door de Duitse reeks 03 tot Herbesthal gebracht.

Foto Bruno DEDONCKER



(met omzetten van de locomotief te Welkenraedt). Een deel van het parcours werd met tender voorop gereden. Een tweede - echt typische - bedieningstrein reed naar Micheroux (op lijn 38) en bediende de tussenliggende loskoeren van Hombourg, Aubel, Battice en Herve.

En dan nog twee (korte) reizigersdiensten. Zo reden de typen 26 de verlofgangerstrein voor militairen tussen Herbesthal en Aachen-Hbf en in de andere richting de trein 182 (Köln - Paris). Dit lijkt verwonderlijk, maar we kunnen ons moeilijk voorstellen dat voor de douanecontrole te Herbesthal de reizigers de trein moesten verlaten en langs de balie moesten stappen. Men had dus tijd genoeg om een locomotiefwissel door te voeren. Waarom deze dienst niet door de 29-ers van Herbesthal verzekerd werd, is onbekend. Deze controle werd korte tijd later in de trein zelf doorgevoerd.

En dan waren er de rangeringen te Montzen zelf: deze waren frequent en men had geen eigen (tender)locomotieven om deze uit te voeren. Daarom werd het type 26 hiervoor gedurende een ganse dag gebruikt en was er nog een beurtrol R met twee inzetdagen, waar voorlopig de typen 81 gebruikt werden. Maar ook deze beurtregeling werd korte tijd later door het type 26 overgenomen.

Tijdens de volgende jaren veranderde de inzet. De hoofdtaak bleef met de pendelritten naar Aachen-West en Aachen Süd. Ook de goederendiensten naar Bressoux/Angleur enerzijds en Hasselt anderzijds bleven behouden.

Maar in 1958 waren de reizigersdiensten verdwenen – en kwam de 26-er niet meer in Aachen-Hbf en ook de bediening van Verviers-Ouest werd nu door Herbesthal uitgevoerd. De bedieningstrein naar Micheroux werd ingekort tot Aubel en reed iets later nog slechts driemaal per week.

Ook het rangeerwerk was voor het grootste gedeelte uit de beurtregeling geschrapt. Montzen had immers een aantal zware tenderlocomotieven type 98 vanuit Kinkempois ontvangen en drie machines namen de rangeringen over.

Grootste nieuwigheid – die bijna twee volledige dagen innam – was de lichteredienst. Tussen Visé-Bas en Visé-Haut, waarbij verschillende treinen – de zwaarste – verder opgedrukt werden tot in Montzen.

Deze dienst bleef tot in 1962 behouden. Inmiddels had Montzen kennisgemaakt met de dieseltractie: de rangeerdiesels type 250 (latere reeks 84) hadden de taak van de stomers type 98 overgenomen en Montzen keek reikhalzend uit naar de zware diesels type 205 (reeks 55) die al te Kinkempois gebruikt werden en al enkele treinen van Montzen overnamen.

Na een eerste rodageperiode te Kinkempois kwamen ze al vrij snel naar Montzen afgezakt: de 205.005 was de eerste die in juni 1961 aankwam. Tot het einde van het jaar kwamen de

205.001, 205.002, 205.003, 205.004, 205.007 en 205.009 nog bijkomend naar de grensstelplaats en even later volgde nog de 205.041. Al verschillende maanden voor de zomerregeling van 1962 waren alle diensten van het type 26 door de nieuwkomers overgenomen en vonden de oude, getrouwe stomers hun weg richting sloper. De tabel geeft chronologisch deze data van de schrapping uit het NMBS-bestand.

Datum schrapping	*Nummers*
12-07-60	26.034
21-03-61	26.029, 26.055
17-08-61	26.024, 26.047
14-09-61	26.050
19-10-61	26.009, 26.037, 26.061, 26.066
08-09-62	26.005
25-03-63	26.039 (generator Kinkempois)

De laatste locomotieven type 26 werden meestal afgesteld te Montzen, zo ook de 26.056. De drijfstangen werden verwijderd voor het transport vanuit Kinkempois

Foto Daniël THIELEMANS

Nr NMBS	*Vanuit*	*Op datum*	*Naar*	*Op datum*
26.005	Latour	sep-55	HS	08-09-62
26.007	Bertrix	feb-58	Latour	okt-61
26.009	Latour	aug-55	HS	19-10-61
26.024	Bertrix	jun-55	HS	17-08-61
26.028	Bertrix	aug-55	Latour	okt-61
26.029	Latour	jun-55	HS	21-03-61
26.034	Latour	jun-55	HS	12-07-60
26.037	Bertrix	jul-56	HS	19-10-61
26.039	Bertrix	dec-57	HS	25-03-63
26.047	Bertrix	jun-55	HS	17-08-61
26.050	Bertrix	okt-60	HS	14-09-61
26.055	Latour	jun-55	HS	21-03-61
26.056	Latour	jun-55	Kinkempois	jul-62
26.061	Bertrix	nov-55	HS	19-10-61
26.066	Bertrix	jun-55	HS	19-10-61
26.067	Kinkempois	jun-58	Latour	sep-61
26.078	Bertrix	okt-60	Latour	okt-61



KINKEMPOIS
(1961 > 1964)

Nochtans zou Kinkempois nogmaals in contact komen met een locomotief type 26.

In de beginjaren zestig zocht men voor de uitvalsbasis Liège-Vivegnis een mobiele stoomketel voor het voorverwarmen van de rijtuigen. Voor deze opdracht werd in juli 1961 de 26.056 van Montzen naar Kinkempois overgebracht en tijdens de winter van 1961-1962 werd deze locomotief te Vivegnis gebruikt. Tijdens de volgende zomer werd deze machine te Kinkempois afgesteld en op 3 oktober 1963 officieel geschrapt. Het is echter waarschijnlijk dat de machine tijdens de volgende twee winterperiodes nog als mobiele generator gebruikt werd. De locomotief kreeg echter nooit een officieel nummer als generator in de reeks A621/xxx

In de loop van 1964 werd de locomotief terug overgebracht naar Montzen om daar tot de verkoop afgesteld te blijven.



Laatste beeld van de 26.056 van de stelplaats Kinkempois afgesteld te Montzen, wachtend op de sloop

Foto Daniël THIELEMANS

De “Belgen” bij de CFL

... hulp bij het opstarten van de CFL

Na de Tweede Wereldoorlog waren de Luxemburgse Spoorwegen zwaar getroffen en konden de beide privémaatschappijen – de Prince Willem en de Prince Henry – niet meer zorgen voor de heropstart.

Daarom werd al zeer snel beslist om het spoorwegnet te nationaliseren en werd er ook contact gezocht met de Belgische en Franse autoriteiten. Na een jaar onderhandelen werd de CFL op 14 mei 1946 officieel opgericht. De Luxemburgse Staat zorgde voor 51% van het kapitaal. De NMBS en de SNCF zorgden elk voor 24,5%, maar in principe in de vorm van rollend materieel en technische hulp bij de herstellingen.

In dit kader moet men dan ook de “verkoop” van locomotieven type 26 zien. Ook de SNCF verkocht tien gelijkaardige machines. Deze locomotieven waren in bouw bij de firma SACM te Grafenstaden. De Franse streek Elzas-Lotharingen was tijdens de oorlog geannexeerd door de Duitsers en deze firma - die Duits geworden was - kreeg de opdracht tot de bouw van 250 Kriegslokomotiven (nummers 52.1600 - 52.1849). Hiervan waren er 139 aan de Reichsbahn afgeleverd. Na de bevrijding werd de streek weer Frans. Er werden nog 27 machines afgeleverd, 17 aan de SNCF als reeks 150 Y 1 - 17. En tien rechtstreeks geleverd aan de CFL in 1946 en 1947.

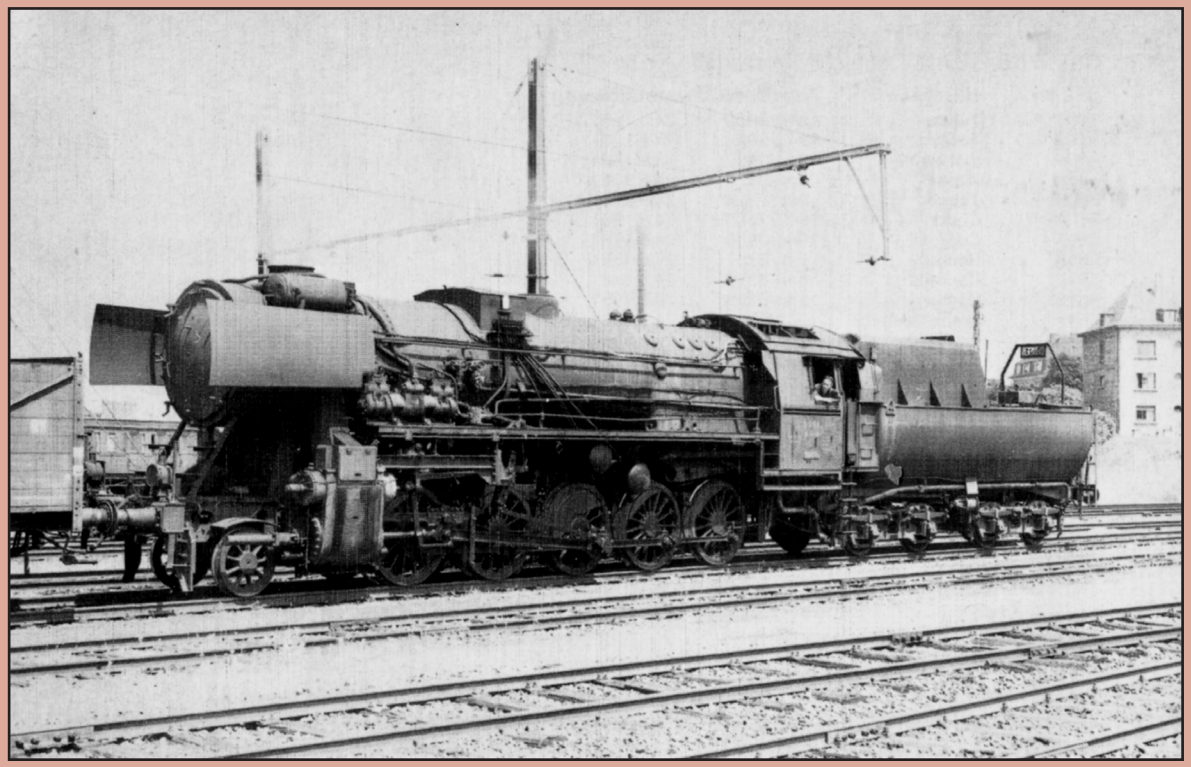
Deze twintig machines vormden de reeks 56, met de nummers 5601-5610 voor de “Belgische” machines en 5611-5620 voor de “Franse” locomotieven.

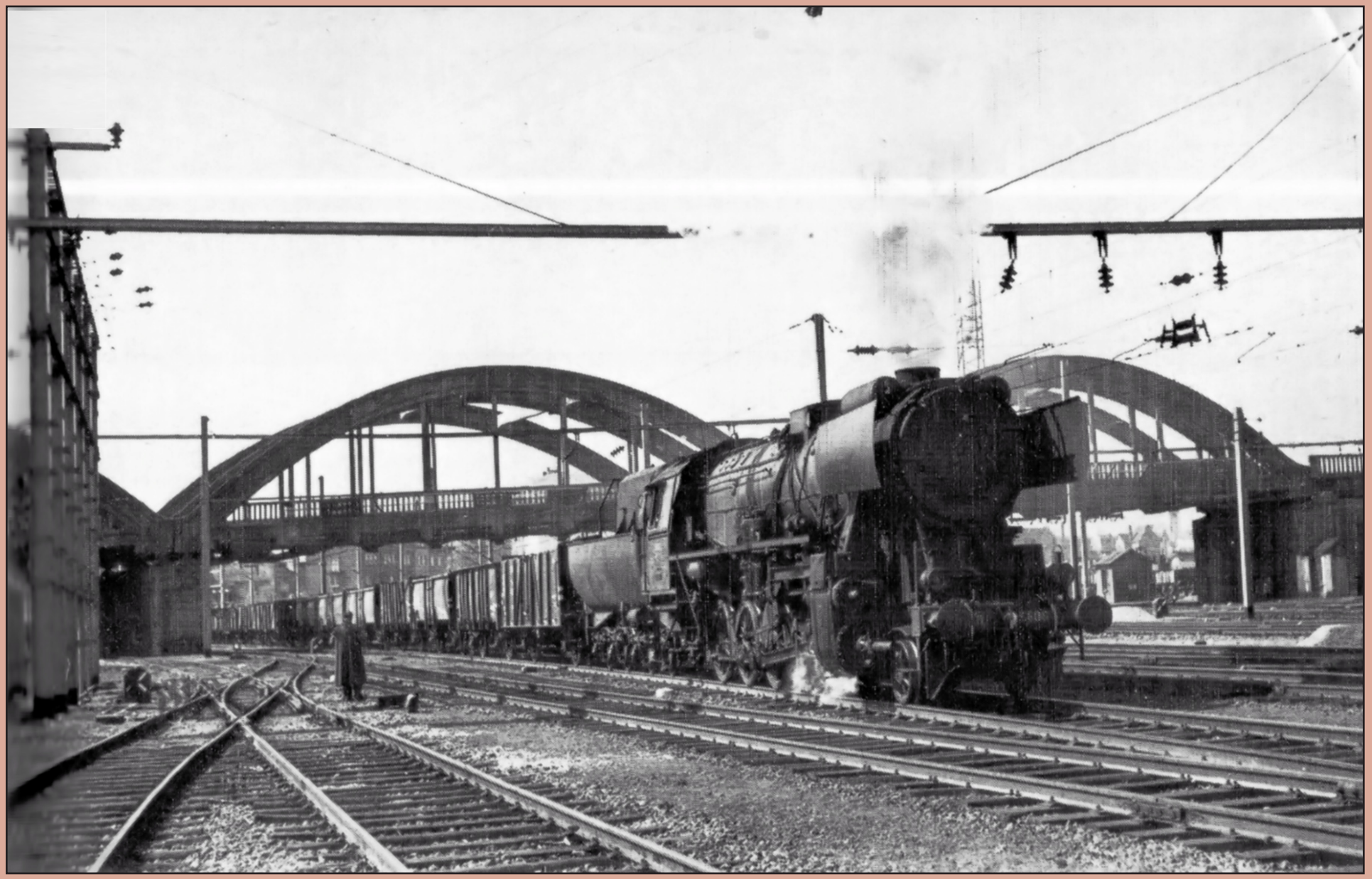
Ze werden vanaf hun levering aangeduid voor zowel het doorgaande reizigersverkeer op de lijn naar het noorden tussen Luxembourg en Trois-Vierges en verder het Belgische Gouvy. Het grootste aantal locomotieven was steeds in de stelplaats van Luxembourg gehuisvest.

Op 31 december 1946 waren er zeven machines te Luxembourg en vier te Trois-Vierges. Na de volledige levering was de verhouding veertien tegen zes.

Al zeer snel zou de CFL deze locomotieven verbeteren, door onder meer het aanbrengen van een ACFI-voorverwarmer, samen met een aantal bijkomende verbouwingen.

Gedurende het grootste deel van hun loopbaan bleven ze hun stamlijn trouw, met zowel de doorgaande reizigerstreinen tussen Luxembourg en Trois-Vierges, maar ook voor de zware cokes-treinen tussen Alsdorf en het zuidelijk industriebekken. Hierbij werd de locomotiefwissel te Gouvy doorgevoerd. Dit





De CFL 5606 met een kolentrein met open bakwagens bij het buitenrijden van het Luxemburgse vormingsstation op 21 april 1957
Foto Bruno DEDONCKER

was ook het geval voor de enkele internationale treinen richting Liège en verder Nederland.

In 1951 werd de stelplaats Trois-Vierges gesloten en kwamen alle locomotieven in Luxembourg in depot. Aan de inzet veranderde niets en de inzet gebeurde nog steeds vanuit het noordelijke inzetpunt voor zes diensten.

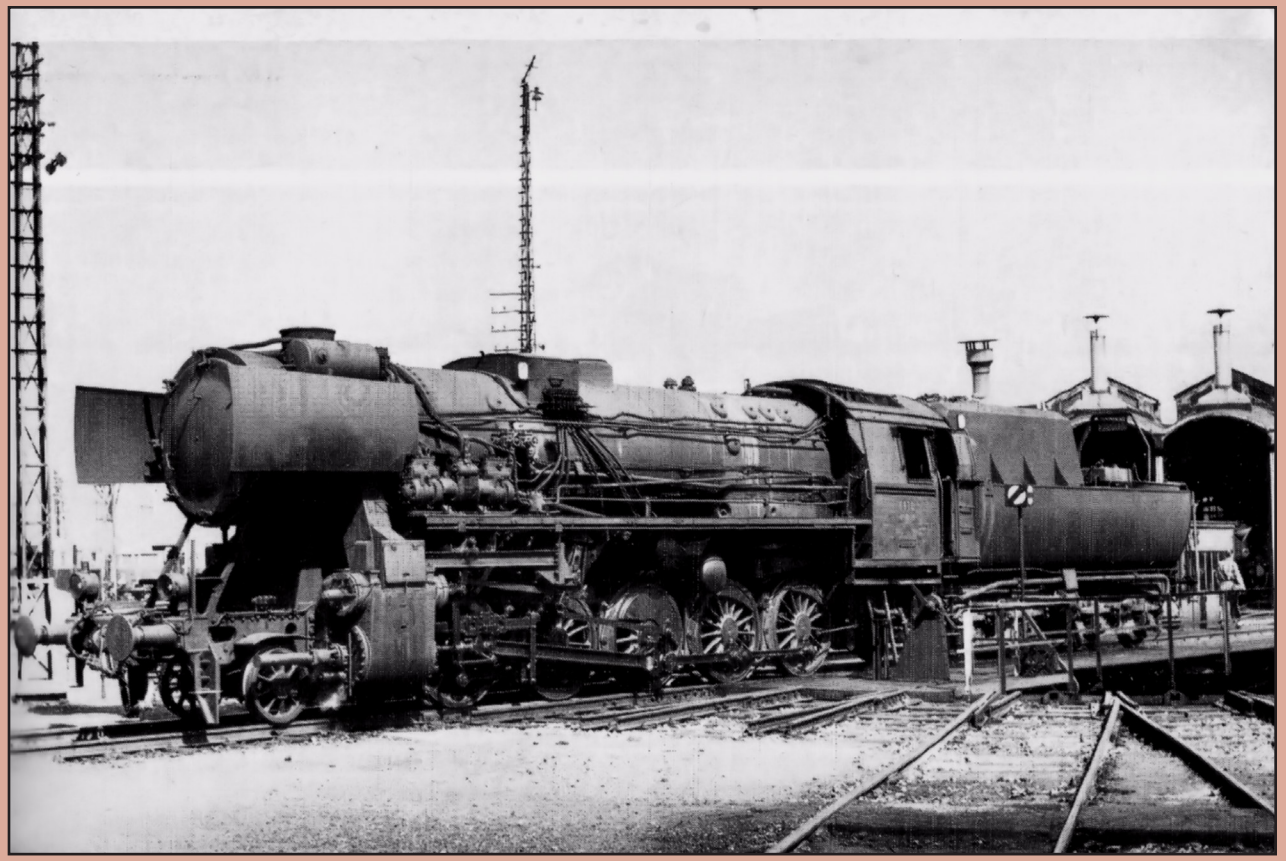
De eerste verandering werd in 1955 opgetekend: op dat ogenblik werden de vier diesellocomotieven van de reeks 1600 afgeleverd en deze namen zowel de internationale reizigerstreinen naar Liège, maar ook een aantal doorgaande goederentreinen voor hun rekening, ter vervanging van de stomers reeks 56.

De vrijgekomen machines weken uit voor goederentreinen vanuit Luxembourg naar Wasserbillig aan de Duitse grens richting Trier en naar het Belgische Stockem.

In 1958 was er een overschot aan stoomlocomotieven aanwezig: achttien machines bleven te Luxembourg (hiervan werden er twee vanuit Trois-Vierges gebruikt), maar twee machines vervingen te Petingen oudere collega's in het ertsverkeer vanuit Athus naar onder meer Belval en Esch-sur-Alzette.

De inzet vanuit Luxembourg werd verder ingekrompen door de elektrificaties en Trois-Vierges kreeg zes diensten (van de 16 nog aanwezige Luxemburgse machines). Het aantal locomotieven te Petingen werd opgetrokken tot vier eenheden.

Het einde van deze locomotieven was in 1961 door de levering van de twintig diesellocomotieven reeks 1800 (gelijkaardig met het Belgische type 205 / reeks 55). Maar ter reserve bleven ze nog lange tijd reserve staan op de afstelsporen te Luxembourg. Ondanks de schrapping in blok op 24 mei 1961, bleef de 5609 in dienst als reservelocomotief te Luxembourg.



Een locomotief reeks CFL 56xx op de draaischijf van de stelplaats Luxembourg.

Maar er was nog een tekort aan machines voor het slepen van baantreinen en daarom werden de 5603, 5609, 5614 en 5615 in april 1962 gereactiveerd. Tegen het einde van het jaar werden ze ook voor deze diensten vervangen door nieuw geleverde diesellocomotieven.

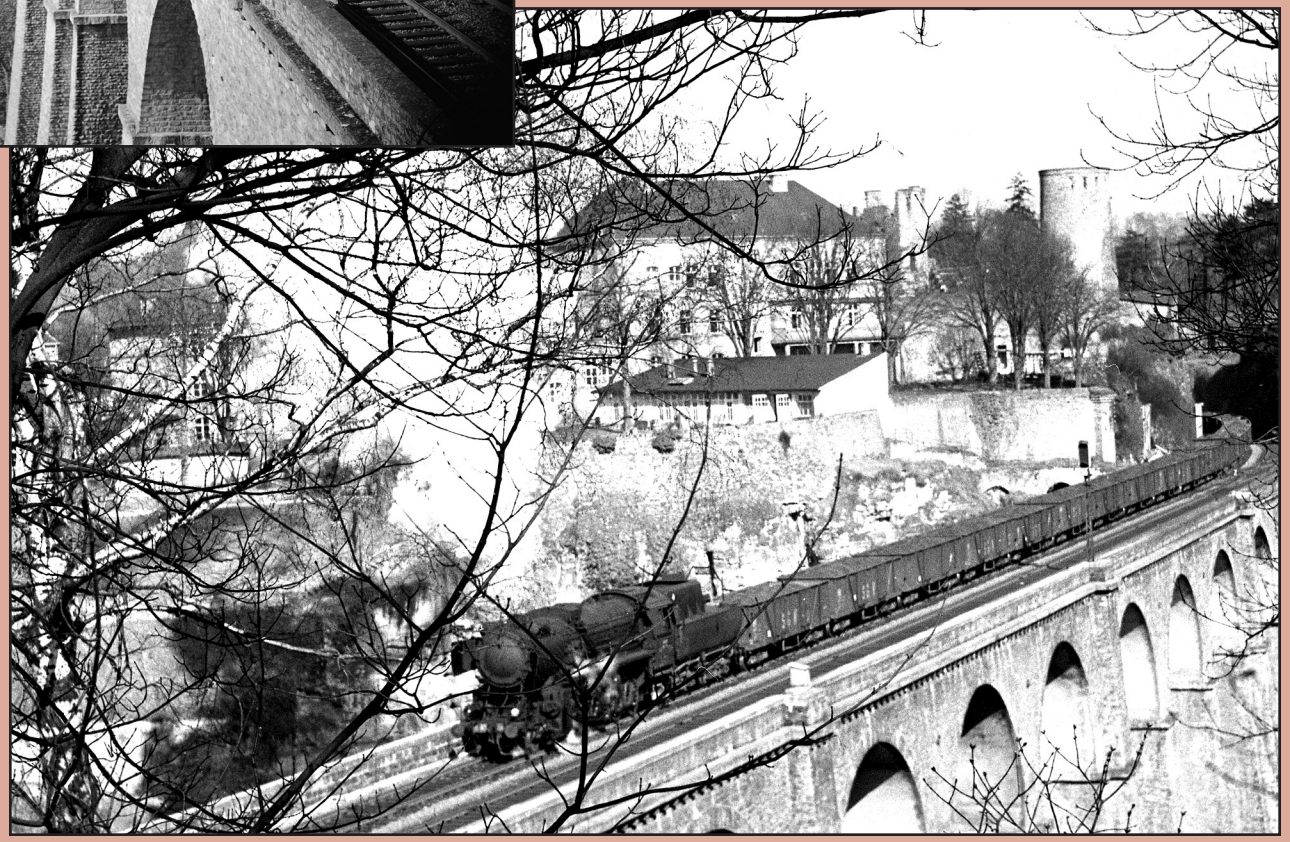
Ze bleven wel nog afgesteld tot in 1964 – het officiële einde van de stoomtractie bij de CFL. Korte tijd later werden ze ter plaatse gesloopt.



De (ex-Franse) CFL 5616 met een lange reizigerstrein bestaande uit tweeassers verlaat het centraal station van Luxembourg en komt bij de aftakking naar het vormingsstation te Höllerich op 31 augustus 1957.

Foto Bruno DEDONCKER





Twee goederentreinen op de Noordlijn (in beide richtingen) op het imposante viaduct te Luxembourg -stad op 28 februari 1957.

Foto's Bruno DEDONCKER



Een korte buitenlandse trip van een reeks 56xx. Dit met een korte reiziger-strein heeft de machine net het station van Athus bereikt.

De museumlocs

... omgevormde “buitenlandse” locomotieven

Toen de TSP al een aantal diesellocomotieven en dieselstellen aangekocht had en ermee diverse toeristische ritten organiseerde, ging men op zoek naar een stoomlocomotief. Het punt was dat deze locomotief in een gelijkaardige vorm in België gereden had. De keuze was niet groot.

Maar in Polen, bij de bedrijven voor zandwinning in Silezië, reden nog een groter aantal locomotieven ex reeks 52 en deze konden betrekkelijk gemakkelijk omgebouwd worden naar het Belgische type 26. Na lange onderhandelingen konden drie locomotieven van deze (Poolse) reeks Ty 2, waarvan een voor de reserveketel, aangekocht worden en naar België komen.

Vanaf 1992 tot ongeveer 1995 werd de locomotief in de dieselwerkplaats van Schaarbeek - vooral uitwendig - gerestaureerd en teruggebracht in een Belgische versie. Ze kreeg het nummer 26 101 (aansluitend op de 100 NMBS-machines).

Vanaf dat ogenblik verzekerde ze tal van speciale ritten die op de volgende bladzijden geïllustreerd worden.

De prospectiereis naar Silezië in Polen om een locomotief Ty 2 (of zelfs meerdere) uit te kiezen. De ploeg van de TSP voor (en op) een van de locomotieven die nog in dienst waren.

Foto Pierre HERBIET







Twee stadia bij de restauratie van de 26 101

Boven eerste controle na aankomst van de locomotief te Schaarbeek.

Rechts: op de vijzels wordt het chassis en de wielstellen grondig onderzocht

Foto's Jean-Luc VANDERHAEGEN



De uiterlijke restauratie is praktisch afgesloten en de groene schildering werd aangebracht, dit op 12 april 1994 te Schaarbeek. Enkele opschriften ontbreken nog en het chassis en de wielen moeten nog herschilderd worden. De testen onder druk kunnen starten.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël Piérart

17 mei 1996 Huy en omstreken





Rondrit in de buurt van Huy;

Boven : de maasbrug te Huy-Sud

Rechts : tussen Huy en Marchin

Foto's Peter VAN GESTEL





Rondrit in de buurt van Huy;

Boven : Aankomst te Marchin

Links : Tunnel te Huy-Sud

Foto's Peter VAN GESTEL

24 mei 1997 : Athus - Meuse (1)



Boven : korte stop te Dinant

Onder Kruising met de 4504 te Gendron

Foto's Arno VERHAGEN







Boven : te Anseremme

Rechts : de kandelaar van Florenville

Foto's Arno VERHAGEN



Te Honvelez met goederentrein

Foto Arno VERHAGEN

27 mei 1997 : Maas en Lesse





Boven: in het grensstation Heer-Agimont

Links Rangering te Dinant

Foto's Arno VERHAGEN



DE 210.077 en de 26.101 mooi naast elkaar te Bertrix

Foto Arno VERHAGEN

9 augustus 1997 : Trois-Ponts



Links de trein te Trois-Ponts

Onder korte stop te Aywaille voor de fotografen

Foto's Arno VERHAGEN





Overzicht van de trein in het station van Aywaille

Foto Arno VERHAGEN

27 juni 1998 : vergeten Vlaanderen



Links : voor de elektriciteitscentrale van Ruien

Onder : landelijk tafereel te Kluisbergen

Foto Arno VERHAGEN





Links : uitrit van de tunnel van Louise-Marie richting Ronse

Onder; smeerbeurt in het station van Oudenaarde.

Foto's Arno VERHAGEN



30/09/1997 : Clabecq





Bezoek aan de industriële site van de Forges de Clabecq

Foto's verzameling Gwenaël PIERART

20 mei 2003 : Train du Lait



Voor het promoten van zuivelproducten van eigen bodem werd een stoomtrein georganiseerd tussen Liers - Liège en Coo, onder de naam "Train du lait".

Boven : doortocht te Rivage

Onder : Eindpunt Coo

Foto's Arno VERHAGEN



Diverse bedrijfsopnamen

De 26.101 werd op 24 mei 1997 klaargemaakt te Ronet voor zijn trip op de Athus-Meuse lijn en rijdt naar Namur voor het vertrek.

Foto Yves STEENEBRUGGEN





Voor het stoomfestival te Trois-Ponts werd een speciale (stoom)trein ingerichte tussen Brussel > Liège-Guillemins en Trois-Ponts met de 1.002 en de 26.101.

Foto Arno VERHAGEN



De 26.101 klaar voor het vertrek naar Gouvy op 9 augustus 1997 te Liège-Guillemins

Foto Arno VERHAGEN



In oktober 1994 werd een speciale rit georganiseerd vanuit Frankrijk naar Brussel met de 140 C 231. Een parallel met de 26.101 voor de loods van Schaarbeek mocht natuurlijk niet ontbreken.

Foto Chirstian DOSOGNE

SAINT-GHISLAIN





Tussen de ritten werd de 26.101 afgesteld in Schaarbeek, maar meestal in de CHW (nu Retro-train) te Saint-Ghislain en naam deel aan diverse manifestaties, onder meer de ruilbeuzen

Boven samen met de 202.020 voor de loods op 10 september 2006.

Foto Julien CASIER

In 2001 werd hij zelfs onder druk gebracht en reed enkele korte trajecten in de onmiddellijke omgeving tijdens de ruilbeurs van 12 september 1994.

Foto verzameling Gwenaël PIERART



Een eigenzinnige foto bij het klaarzetten van de 26.101 tijdens de ruilbeurs van 10 september 2006 .

Foto Julien CASIER





Twee beelden van de inzet van de 26.101 tijdens de beurs van 12 september 1994

Boven bij het seinhuis aan de vorming van Saint-Ghislain

Rechts op de afstelsporen voor de loods

Foto verzameling Gwenaël PIERART

Bocq- lijn

De 26 101 heeft slechts sporadisch dienst gedaan op de Bocq- lijn. Reden hiervoor was het feit dat sommige bochten te krap ware,n voor de lange (vaste) radstand van de locomotief. Hierdoor ontstond er schade aan de sporen.

Onder de 26 101 (met de 202 020) in het station van Dorinne- Durnal

Rechts bij het buitenrijden van Dorinne - Durnal

Foto's Gwenaël PIERART











Boven links : Te Senenne

Boven : Bij het omzetten te Dorinne- Durnal

Links : Spontin Sources



Reserveloc & Ketel





Na de vele ritten was de ketel aan herstelling toe, men koos om de betere ketel van de (derde) locomotief te gebruiken. De revisie van deze ketel zou in Groot-Brittannië (in de werkplaatsen van Chatham) gebeuren. Daar intussen de 64.169 ter beschikking stond was er geen haast bij en deze locomotief werd op 11 maart 2011 per vrachtwagen overgebracht. Twee beelden van het lichten van de ketel. Daar er een verbod kwam op ritten op het NMBS-net werd de herstelling stopgezet.

Foto's Pierre HERBIET

De oorspronkelijke ketel werd in Saint-Ghislain gelicht en (als monument opgesteld voor de loods. Het chassis en de tender bevinden zich binnen.

Foto Julien CASIER

Na de vele ritten was de ketel aan herstelling toe, men koos om de betere ketel van de (derde) locomotief te gebruiken. De revisie van deze ketel zou in Groot-Brittannië (in de werkplaatsen van Chatham) gebeuren. Daar intussen de 64.169 ter beschikking stond was er geen haast bij en deze locomotief werd op 24 november 2010 per vrachtwagen overgebracht. Twee beelden van het lichten van de ketel. Daar er een verbod kwam op ritten op het NMBS-net werd de herstelling stopgezet.

Foto's Pierre HERBIET

De oorspronkelijke ketel werd in Saint-Ghislain gelicht en (als monument opgesteld voor de loods. Het chassis en de tender bevinden zich binnen.

Foto Julien CASIER







26.102 > Catering Bevers / Oostmalle > CFV3V Treignes



Bevers, eigenaar van een cateringbedrijf in Westmalle, was een liefhebber van (model)treinen in hart en nieren. Daarom wilde hij verschillende locomotieven op zijn parking. De eerste was een type 26 die door de TSP als reserve aangekocht werd. De machinie werd tussen 2010 en 2013 te Schaarbeek uiterlijk gerestaureerd en vond zijn nieuwe "heimat" in september 2013



De locomotief werd op 24 september 2013 door de 6077 naar de loskoer van Schaarbeek verplaatst om daar geladen te worden voor het transport

Foto's Pierre HERBIET





De overbrenging gebeurde 's nachts en de locomotief kwam op 26 september aan te Malle en werd dan op een kort spoor opgesteld.

Foto's Pierre HERBIET


26.102
© Geert Maes



De 26 102 kwam per vrachtwagen van de firma Dick (wie anders?) aan te Mariembourg en werd er voorlopig afgesteld

Foto's PETER VAN GESTEL







Overbrenging van de 26.102 vanuit Mariembourg naar Treignes op een donkere en mistige 16 januari 2026

Foto's PETER VAN GESTEL


OLLOY
26.102


26.102

De locomotieven werden gesloopt

... maar een aantal tenders bleef nog lange tijd actief

De onkruidverdelgingstrein

Het bestrijden van het onkruid in de sporen was lange tijd een arbeidsintensieve bezigheid, die manueel uitgevoerd werd. Omstreeks 1930 werden een aantal ketelwagens voorzien van een sproei-installatie en kon de bestrijding sneller verlopen. Maar de capaciteit was onvoldoende en er kwam een tweede trein.

Beide treinen bleven tot in de jaren vijftig actief op de hoofdlijnen. Maar op dat ogenblik besliste men om een moderne trein te bouwen met een veel grotere actieradius en een verhoogde snelheid. De vroegere wagens werden vanaf dat ogenblik nog enkel op het uitwijkspoor van de stations en vormingsstations gebruikt.

Op het ogenblik van de beslissing gingen juist de type 25 en 26 buiten dienst en de typische badkuiptenders type 32 waren ideaal om ingezet te worden voor het vervoer van het water enerzijds en de bestrijdingsmiddelen anderzijds. Zo werden vijf dergelijke tenders uitgekozen om omgebouwd te worden. Ze werden door middel van proces-verbaal 191 van 22 mei 1958 buiten dienst gesteld en dadelijk - op 31 mei - ter beschikking gesteld van de dienst Baan. Ze werden omgebouwd door de wagenwerkplaats van Braine-le-Comte. Zo werd de opbouw voor de kolenbak verwijderd, werden aan de vroegere kant locomotief normale buffers en een trekhaak geïnstalleerd en werd een leiding geplaatst die de verschillende tenders met elkaar verbond. Vier tenders waren voorzien voor het vervoer van water en werden zwart geschilderd; de vijfde werd gebruikt voor het herbicide en kreeg een grijze kleur.

Voor de bediening van de trein werden twee oude ex-Pruisische rijtuigen met twee assen gebruikt. Deze rijtuigen hadden een open eindplatform en waren beter bekend onder de naam



De oorspronkelijke trein (met groene tenders) afgesteld te Vorst- Zuid

Foto Jan FOQUET
Verzameling Charles Oscinbergh

Nummer tender	Oorspr nummer	UIC nummer	Opm.
32.010	82 .912	30 88 943 7758-6	
32.007	82.915	30 88 943 7759-4	
32.015	82.917	30 88 943 7760-2	
32.034	82.918	30 88 943 7755-2	grijs
32.014	82.919	30 88 943 7761-0	
32.023	82.979	30 88 943 7512-7	grijs
32.073	82.980	30 88 943 7757-8	
32.039	82.981	30 88 943 7753-7	
32.024	82.982	30 88 943 7756-0	
32.038	82.983	30 88 943 7754-5	



Boven: de onkruidverdelging in actie te Ecaussines Carrières op 11/07/1967

Foto Hugo NAUWELAERTS

Detailopname van tender 82 912



"Donderbus". Vanuit één rijtuig werden de pompen bediend. Het tweede rijtuig diende als eet- en kleedruimte voor het bedieningspersoneel.

Deze trein werd aan de CW Bascoup toegewezen en vanaf 1959 voor het eerst gebruikt. Al snel bleek dat de actieradius te gering was. De trein werd trouwens maar op één punt bevoorraad, namelijk te Vorst-Zuid. Daarom werden vijf bijkomende tenders aangeduid om de trein verder uit te bouwen. Deze werden door middel van proces-verbaal 152 van 2 april 1959 buiten dienst gesteld en aan de dienst Baan overgedragen. De ombouw werd afgesloten op 2 februari 1960.

De volgende tabel geeft de gebruikte



tenders en de opeenvolgende nummeringen weer.

Elke wagen had een capaciteit van 30.000 liter. De uitrusting van de tenders verschilde naar de plaats waar ze zich in de trein bevonden. Het bestrijdingsmiddel werd verdund in een verhouding van één op vier, wat ook de samenstelling dadelijk verklaart. De grijze tenders waren in principe voorzien voor het onkruidbestrijdingsmiddel.

Aan het einde van de jaren zestig – waarschijnlijk in 1966 – werden alle tenders grijs geschilderd.

Ze bleven in dienst tot op het einde van het sproeiseizoen van 1975 en de trein werd voorlopig afgesteld te Schaarbeek. De tenders werden op dat ogenblik vervangen door gewone ketelwagens.

Na een lange afsteltijd werden de tien tenders naar de CW Luttre overgebracht, waar ze in maart 1978 gesloopt werden.

Maar dat was nog niet het einde: ten minste vier waterbakken werden nog als vast reservoir gebruikt. Twee dienden in de stelplaats Stockem als reservoir voor gasolie, twee andere (mogelijk zelfs vier) vonden een nieuwe plaats te Antwerpen-Kiel, ook voor de stockage van water. Ze werden op beide plaatsen tot in de jaren negentig gebruikt.



De tenders in de twee uitvoeringen : groen > grijs

Foto Jan FOQUET

Ombouw tot ketelwagen

In de eindjaren vijftig moesten er in diverse stelplaatsen tankinstallaties voor de nieuw geleverde (of te leveren) diesellocomotieven gebouwd worden en moesten deze ook bevoorraad worden. Het aantal ketelwagens voor deze diensten was beperkt en men zocht een oplossing om prijsgunstig nieuwe ketelwagens te bouwen. De keuze viel ook nu weer op de badkuiptenders type 32.

Hiervan zou het ganse onderste gedeelte (draaistellen, chassis en watertender) gebruikt worden. De CW Gentbrugge zou zorgen voor de ombouw. Deze bestond uit het aanbrengen van buffers en trekhaak aan de voormalige kant locomotief, het versterken van het chassis door het plaatsen van zware langsprofielen over de gehele lengte van de tender en het verwijderen van de kolenbak. De (re)constructie van de tanks werd toevertrouwd aan de S.A. de Construction et les Ateliers de Willebrouck. Deze firma bracht een bovendeel aan op de bestaande watertender.

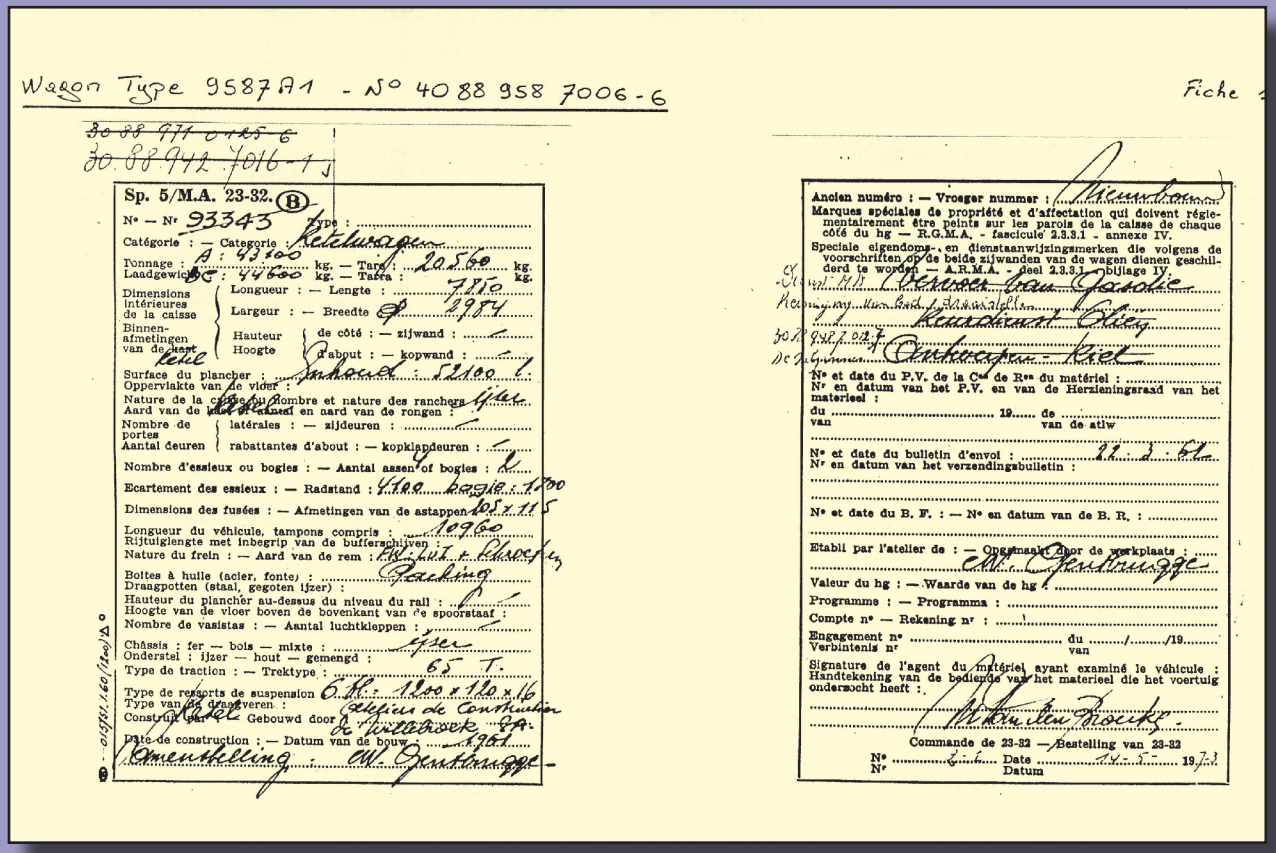
In totaal werden twintig tenders tussen 1959 en 1961 op deze wijze omgebouwd. Ze kregen het dienstnummer 93.326 tot 93.346. Ze kregen als standplaats Antwerpen-Kiel en hier werden ze ook gevuld om de verschillende stelplaatsen te bedienen.

De naaststaande tabel geeft de voornaamste kenmerkende waarden weer van deze ketelwagens.

Tussen mei 1970 en december 1971 werden ze door de CW Gentbrugge versterkt: het frame werd verlengd en voorzien van platformen. Het frame werd hierdoor 9.884 mm lang; de totale lengte kwam nu op 11.124 mm.

Tijdens de volgende jaren werden nog verdere verbeteringen aangebracht: de Westinghouse-rem werd vervangen door een Oerlikon-rem, bij verschillende ketelwagens werden de oorspronkelijke draaistellen vervangen door modernere draaistellen type Y25 van Frans ontwerp. Deze waren uitgerust

Omschrijving	*Waarde*	
Aantal gebouwd	*20*	
Ombouw	*1960 - 1961*	
NMBS nummers	*93.326 - 93.345*	
Massa (leeg)	*20 500*	*kg*
Capaciteit van de tank	*52 000*	*liter*
Rem	*Westinghouse >Oerlikon*	
Radstand binnen draaistel	*1 800*	*mm*
Afstand draaispillen draaistellen	*5 900*	*mm*
Totale radstand	*7 850*	*mm*
Lengte tank		
Diameter tank	*2 984*	*mm*
Lengte frame	*9 720*	*mm*
Totale lengte	*10 960*	*mm*
Hoogte bovenkant tank	*3 994*	*mm*
Totale hoogte	*4 274*	*mm*
Wieldiameter	*920*	*mm*



met rollagers en waren de (Europese) standaard geworden voor goederenwagens. Bij ongeveer de helft van de ketelwagens bleven de oorspronkelijke draaistellen behouden, maar hier werden de glijlagers vervangen door rollagers.

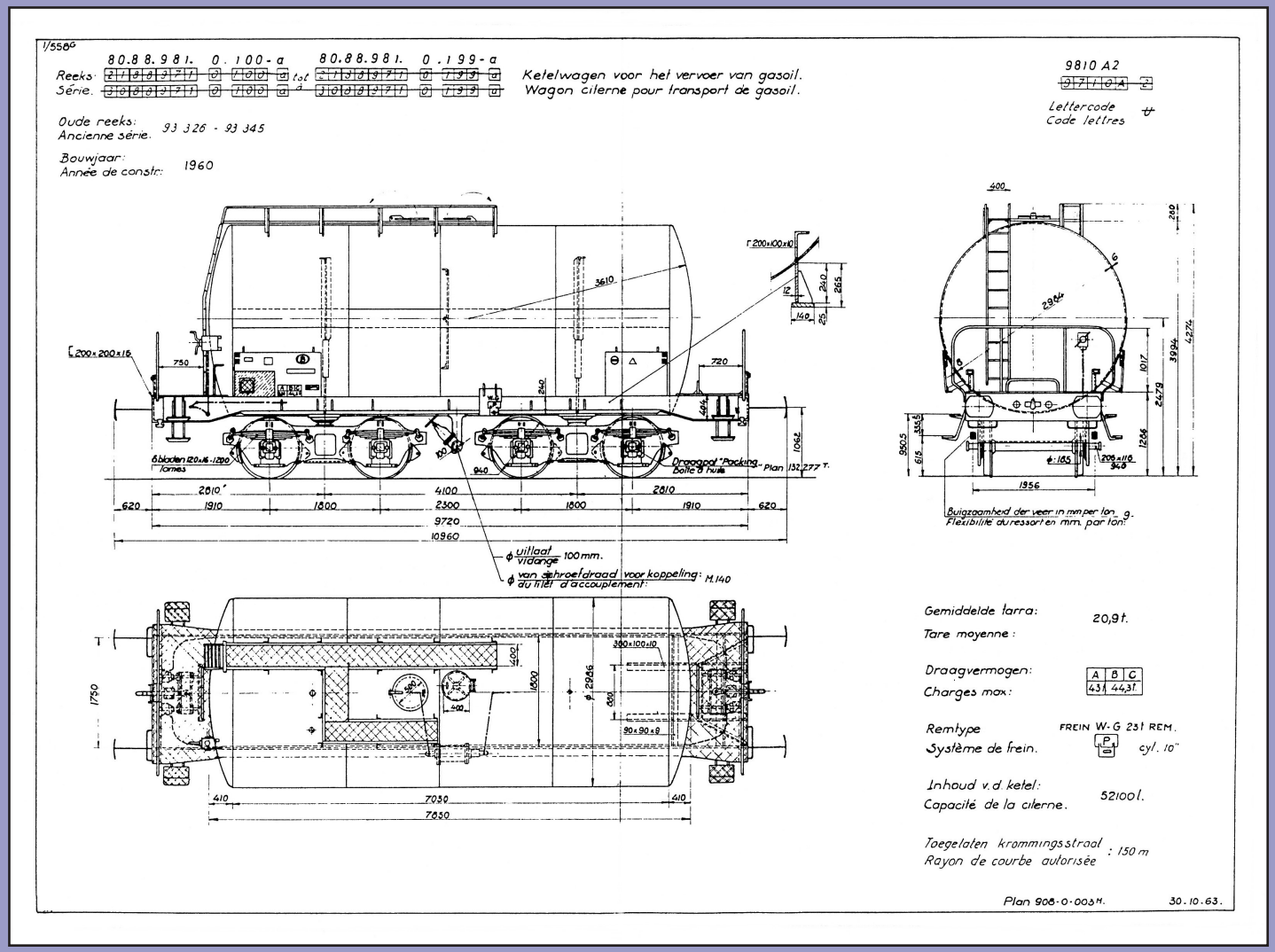
In de loop van 1973 kregen twee wagens - de 93.334 en 93.343 - een nieuwe taak. Ze werden in de AC Salzinnes gebruikt voor de opslag en het vervoer van het vervuilde water dat gebruikt werd bij het reinigen van de draaistellen. Die kregen de benaming “Citerne n°1 en 2”

Op 1 januari 1994 waren alle wagens (18 voor het vervoer van gasolie en de twee van de AC Salzinnes) nog steeds in het bestaan aanwezig. Intussen hadden ze hun UIC-nummer gekregen en dit was al gewijzigd en aangepast aan het gebruik van de wagens. De tabel op de volgende bladzijde geeft deze vernummering in detail weer. Ze kregen ook tijdens hun loopbaan diverse typenummers toegewezen, achtereenvolgend type 9427 A1, 9710 A2 en 9810A2. De wagens die gebruikt werden te Salzinnes waren van het type 9587 A1.

In de loop van de volgende maanden werden ze in versneld tempo uit de bestandslijsten geschrapt en tegen deze zomer waren alle wagens afgevoerd.

Drie exemplaren hielden het enkele jaren langer uit: de 80 88 981 0110, 111 en 113 werden aan de voerderspost De Panne toegewezen voor het tanken van de locomotieven daar tijdens het weekend. Op 29 mei 1995 werden ze gedeclasseerd tot “zwaar gereedschap”.

Een ketelwagen werd echter voor het nageslacht bewaard en te Haine-Saint-Pierre afgesteld. Op termijn zou deze door de TSP overgenomen worden, als watervoorraad voor de stoomlocomotieven op de Bocqlijn.



Oorspr Nr	UIC nummers	vanaf	Ombouw tender	Opm. (A)
93.326	30 88 971 0159-5 80 88 981 0109-8	02/06/67 /81 > 84	02/06/67	1976
93.327	30 88 942 7001-3 30 88 971 0137-1 80 88 981 0110-6 942/758	18/10/64 12/07/66 /81 > 84	18/10/64	1976 (B)
93.328	30 88 971 0168-6 80 88 981 0114-8	23/11/67 /81> 84	23/11/67	1976
93.329	30 88 942 7002-1 30 88 971 0157-9 80 88 981 0100-7	19/10/64 23/05/67 /81 > 84	19/10/64	1976
93.330	30 88 942 7011-2 30 88 971 0146-2 80 88 981 0111-4 942/759	19/11/64 10/11/88 /81 > 84 1995?	19/11/64	1976 (B)
93.331	30 88 971 0107-4 80 88 981 0104-9	19/01/65 /81 > 84	19/01/65	26/02/76
93.332	30 88 942 7019-5 30 88 971 0169-4 80 88 981 0105-6	10/12/64 14/12/67 /81 > 84	10/12/64	26/02/76
93.333	30 88 942 7009-6 30 88 971 0167-8 80 88 981 0117-1	12/11/64 10/11/67 .81 > 84	12/11/64	01/12/72
93.334	30 88 942 7021-1 30 88 948 7011-9 40 88 958 7005-8 80 88 984 0901-2 'Citerne n° 1 942/768	29/12/64 29/05/73 /81 > 84 /87 > 91	29/10/64	(C) Salzinnes- Cuesmes
93.335	30 88 971 0105-8 80 88 981 0108-0	15/01/65 /81 > 84	15/01/65	1976
93.336	30 88 971 0108-2 80 88 981 0113-0 942/760	26/01/65 /81 > 84	26/0165	1976 (B)
93.337	30 88 971 0103-3 80 88 981 0106-4	29/12/64 /81 > 84	29/12/64	26/02/76
93.338	30 88 971 0165-2 80 88 981 0101-5	02/10/67 /81 > 84	02/10/67	1976
93.339	30 88 942 7000-5 30 88 971 0106-6 80 88 981 0115-5	17/12/64 /81 > 84	13/10/64	1976
93.340	30 88 971 0101-7 80 88 981 0103-1	03/03/65 /81 > 84	17/12/64	26/02/76 1976
93.341	30 88 942 7013-8 30 88 971 0133-0 30 88 971 0111-6	26/11/64 21/02/66 /81 > 84	26/11/64	
93.342	80 88 981 0102-3 80 88 981 0107-2	03/03/65 /81 > 84	03/03/65	09/02/75
93.343	30 88 971 7016-1 30 88 971 0125-6 30 88 948 7012-7 40 88 958 7006-6 "Citerne n° 2"	08/12/64 06/10/66 29/05/73 / 81 > 84	08/12/64	(D) Salzinnes
93.344	30 88 942 7017-9 30 88 971 0155-3 80 88 981 0112-2	08/12/64 08/03/67 /81 > 84	08/12/64	01/03/76
93.345 .	30 88 942 7007-0 30 88 971 0166-0 80 88 981 0112-2	29/10/64 31/10/67 /81 > 84	29/10/64	1976

(A) Onder meer aanbrengen van rollagers of nieuwe draaistellen type Y 25 - zie tekst

(B) Gebruikt als voorraad gasolie te De Panne

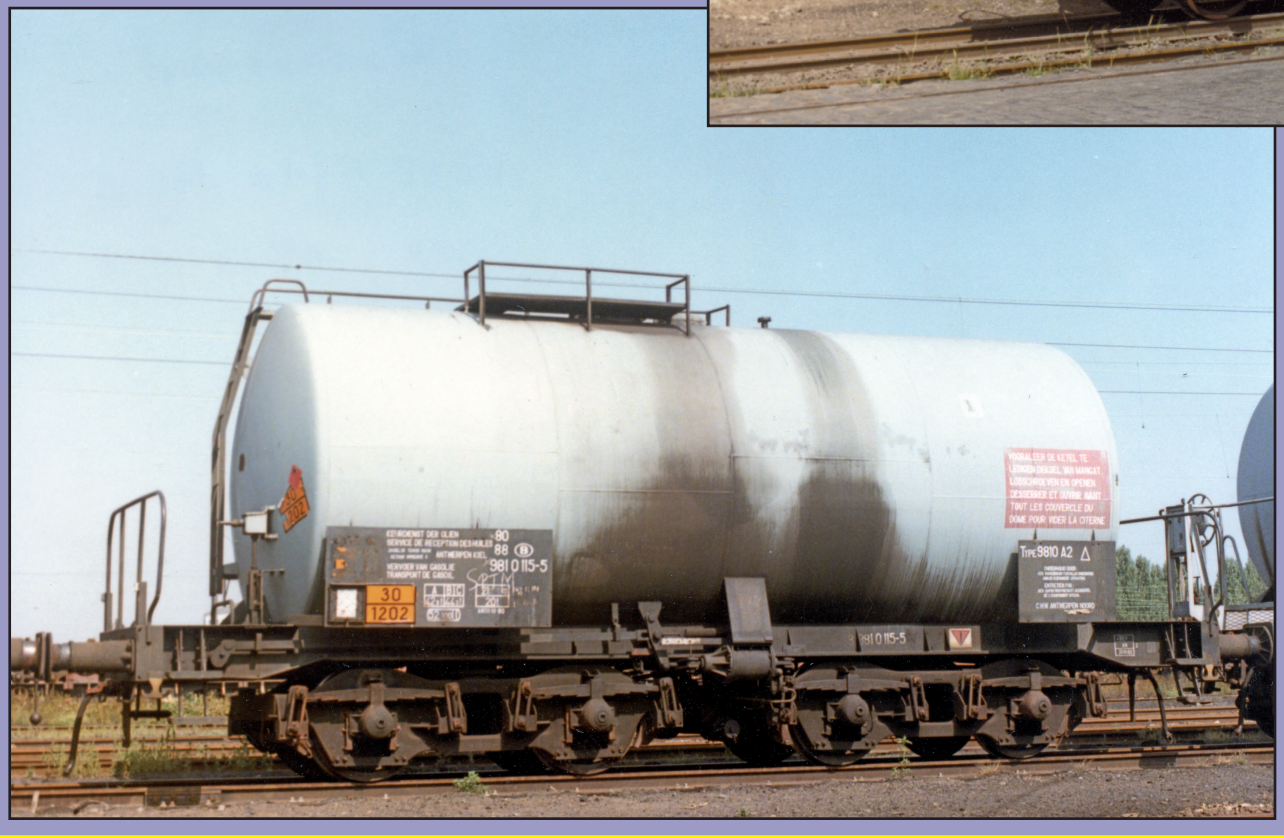
(C) Gebruikt als opvangbak voor vervuild water in de AC Salzinnes, nadien overgeplaatst naar de AC Cuesmes met hetzelfde doel

(D) Gebruikt als opvangbak voor vervuild water


93326


TRANSPORT DE GASOIL
VERVOER VAN GASOLIE
ANVERS
ANTWERPEN - KIEL
93344




30
1202
981 0 115-5
TYPE 9810 A2



De “Kondenz-”locs

Ze moesten hulp bieden aan het oostfront

... maar kwamen te laat en werden naar België gestuurd

> Het type 27



De locs met condenseerinstallatie

... te gebruiken op lange trajecten zonder bevoorrading

Bij de ontwikkeling van de “Kriegsloks”-reeks 52 had men aan alles gedacht, behalve dat men water (en steenkool) nodig had.

De reeks 52 werd vooral ontworpen om de bevoorrading van het Oostfront te garanderen. Ze moesten dan ook via Polen richting Rusland kunnen rijden met hun treinen met of militair materiaal, of met levensmiddelen en andere bevoorrading.

In de winter van 1951-1952 had men al de onaangename verrassing ondervonden dat de oorspronkelijke uitvoering reeks 50 niet opgewassen was tegen de barre weersomstandigheden in het binnenland van Polen en Rusland. Tal van locomotieven moesten noodgedwongen achtergelaten worden, omdat een aantal elementaire onderdelen vastgevroren was. De trein was een gemakkelijk doelwit voor plundering en sabotage. En daarbij kwam dan nog dat die winter extreem koud was.

Met de ontwikkeling van de reeks 52 moest men daar rekening mee houden. De reeks 50 was te ingewikkeld en er waren te veel leidingen onbeschermd op de ketel aanwezig. Daarom werden deze leidingen zoveel mogelijk beperkt en gebundeld. Een stoomleiding zou telkens tussen leidingen met water of lucht komen te liggen. En deze leiding zou beschermd worden door een metalen beplating, opgevuld met isolerende asbestmatten.

Ook de wanden van de tender werden geïsoleerd en voor de machinist en stoker werd de cabine achteraan volledig afgesloten, kwamen er toegangsdeuren en werden de wanden en het dak extra geïsoleerd.

Dus de locomotief was klaar voor gebruik en verving de oorspronkelijke reeks 50 in het oosten. Deze laatste kwamen massaal naar het westfront.

Maar ondanks alle voorbereidingen had men één punt vergeten. De afstanden in Polen, Wit-Rusland en Rusland waren zo lang dat men onderweg geregeld moest bevoorraden. Steenkool ging nog, maar water was een groter probleem. Het vernielen van één of meerdere waterkolommen langs de lijn was genoeg om de locomotief en de trein in grote problemen te brengen. Dus opnieuw moest men noodgedwongen verschil-



De 52 1975 met vijfassige tender bij zijn inzet in 1944 te Winterslag

Foto KH HARDER

lende treinen onbeheerd achterlaten.

Dus werd (opnieuw) aan Henschel opgedragen een locomotief te ontwikkelen met een actieradius van meer dan 1.000 km zonder water bij te tanken. Een moeilijke opdracht, maar men dacht onmiddellijk aan de verbruikte stoom opnieuw te gebruiken. Maar daar waren geen echte voorbeelden van. Alleen de Metropolitan Metro in London gebruikte een systeem om de hoeveelheid stoom te verminderen in de tunnels, maar zou al snel naar elektrische tractie gaan. Henschel had al dergelijke locomotieven in de jaren dertig geleverd aan Argentinië, Irak en zelfs Rusland, weliswaar op beperkte schaal.

De ontwikkeling liep niet van een leien dakje, maar in 1943 werd dan de eerste locomotief met een degelijke condenseerinstallatie voorgesteld.

Na de test werd aan Henschel de opdracht gegeven voor de bouw van 240 machines. Ze zouden de nummers 52.1850 tot 52.2089 krijgen. De eerste (serie)locomotieven werden midden 1943 geleverd en deze gingen nog effectief

De condensatielocomotief, nog met zijn oudste nummering 2702, wordt 27.002 (voor 1946) in dienst op een niet te identificeren stelplaats

Foto Joachim SchMIDT Eisenbahnstiftung.



De technische beschrijving

... een reeks 52 met toch wel beperkte aanpassingen

Bij de ontwikkeling van deze nieuwe locomotieven werd uitgegaan van de klassieke Kriegslok-reeks 52 en hieraan werden in wezen geen veranderingen aangebracht.

Het enige wat gedaan werd, was het aftappen van de afgewerkte stoom die uit de cilinders stroomde en nog een druk van om en bij de 3 bar bezat.

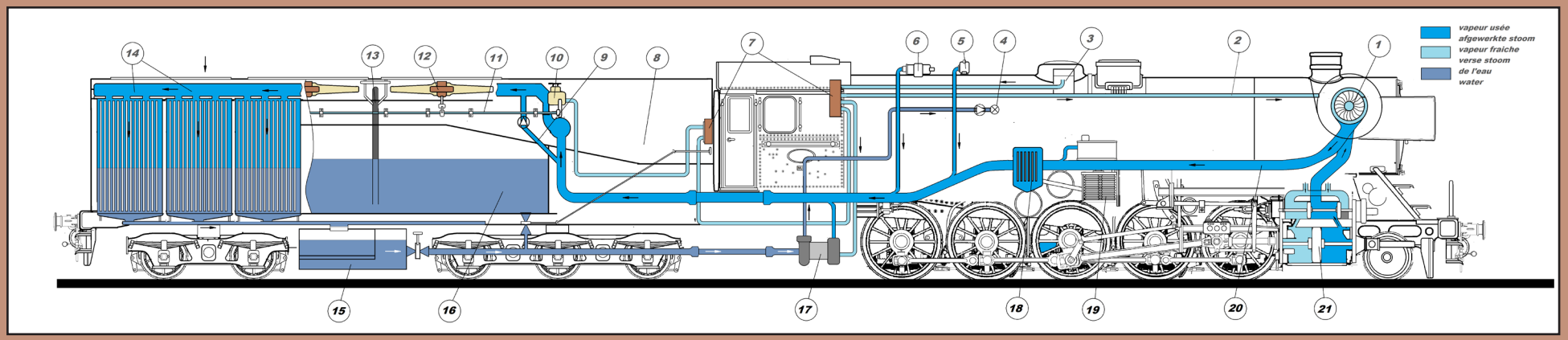
Bovenaan in de rookkast werd een turbine geïnstalleerd. Deze werd aangedreven door een deel van de afgewerkte stoom en bracht de draaisnelheid op ongeveer 3.000 omwentelingen/minuut. Eventueel kon deze turbine ook voor korte tijd gevoed worden met verse stoom.

De afgewerkte stoom werd dan door het turbinewiel verder geleid naar de tender. Hiervoor was een leiding met grote diameter aangebracht op de linker voetplaat (trouwens, dit systeem werd al gebruikt door de injecteur type Davies & Metcalfe). De stoom werd nog eerst door een olieafscheider gevoerd en ging dan naar de speciaal ontworpen tender.

Deze tender bezat aan weerszijden oorspronkelijk zes grote radiatoren, waardoor de stoom gevoerd werd. Door deze radiatoren werd nu de buitenlucht aangezogen en hiervoor waren er drie grote ventilatoren bovenaan de tender voorzien. Deze werden aangedreven door een turbine, die in principe werkte op de verzadigde stoom, maar men kon ook - bij langere stilstanden - verse stoom aanvoeren. De draaisnelheid van deze ventilatoren (met een diameter van 2.200 mm) bedroeg maximaal

Verklaring:

1. Aanzuigturbine afgewerkte stoom*
2. Aanvoerleiding verse stoom
3. Aftakpunt verse stoom
4. Invoer ketelwater met terugslagklep
5. Veiligheidskleppen
6. Turbogenerator (elektriciteit)
7. Regelpanelen verse stoom
8. Kolenbak
9. By-pass afgewerkte stoom
10. Aandrijfturbo ventilatoren
11; Aandrijving ventilatoren (mechanisch)
12. Ventilatoren
13. Overloop tenderbak
14. Radiatoren
15. Vat gecondenseerde stoom
16. Watertender
18. Olieafscheider
19. Luchtpomp
20. Afvoerleiding verzadigde stoom
21. Cilinders

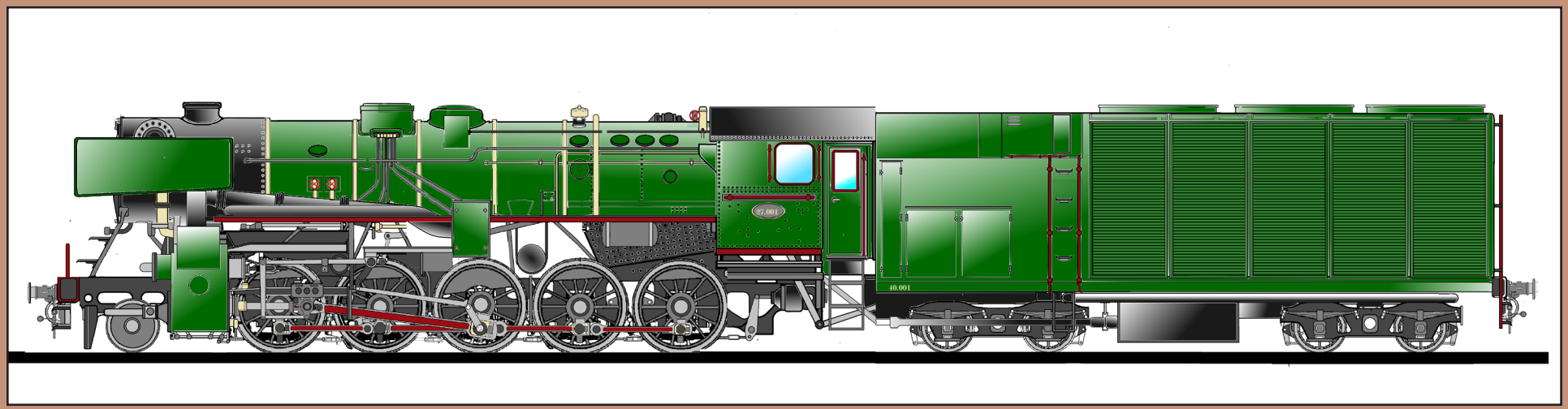


3.000 omwentelingen per minuut. Tussen deze radiatoren bevond zich dan de gewone tender met het (koud) water. Deze had oorspronkelijk een inhoud van 32.000 liter.

De stoom koelde af tot ca. 80 tot 90 °C en condenseerde. Dit warme water werd in een geïsoleerd reservoir onder het chassis tussen de draaistellen van de tender bewaard en kon nu op een economische wijze de ketel binnengebracht worden door de normale injecteurs. Dit gaf trouwens een veel beter resultaat dan het koude water van een gewone tender. In een cyclus verloor men ongeveer 8 tot 10% van het water. Hierdoor kon een actieradius van ca. 1.200 km afgelegd worden zonder bijkomend water te moeten tanken. Deze radius was 5 tot 6 maal die van een gewone locomotief reeks 52.

Bij de latere bouwreeksen - vanaf 52.19 - werd de tender ingekort. In principe bleef deze onveranderd, behalve dat de laatste radiatoren aan weerszijden verwijderd werden. Deze tender had dus nog vijf radiatorblokken aan weerszijden. Ook de inhoud van de watertender verminderde hierbij tot 26.000 liter.





Op de volgende bladzijde wordt het principe van deze locomotief afgebeeld.

De draaistellen waren identiek aan die van de gewone 526er (of de NMBS-type 26). Bij het drieassige draaistel had men de beide langsliggers verlengd. Ook waren er balansen aangebracht tussen de drie assen, om de wegligging te verbeteren tot een vierpuntsafvering.

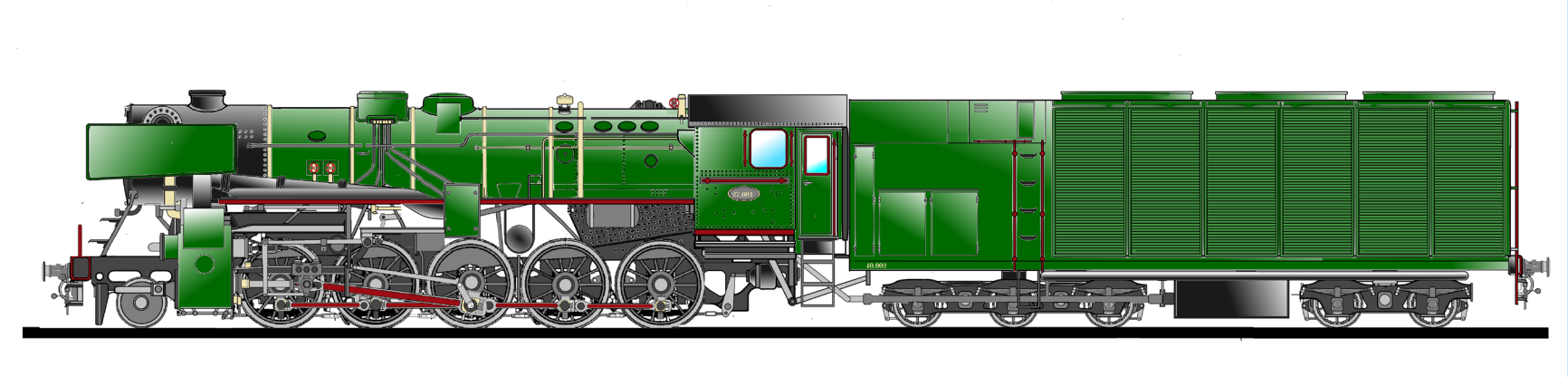
Vermelden we nog dat voor het (voorste) loopwiel een vol wiel gebruikt werd in plaats van een spaakwiel. De eerste (ongeveer dertig) locomotieven gingen nog effectief naar het oostfront, met vooral de bediening van het zuidelijke deel. Ze werden in het Zuid-Russische Rostov aan de rivier de Don gestationeerd. Ze verzekerden de aanvoer van militair materieel en bevoorrading doorheen de Balkan. Hun inzet was hier primordiaal daar er hier veel aanslagen waren tegen het spoorwegmaterieel en het was dus wenselijk dat deze treinen zo weinig mogelijk tussenstops zouden hebben.

De 52 1967 midden 1944 in dienst in België, hier te Winterslag

Foto KH HARDER



Stoomlocomotief type 28 > type 27



Loopbaan :		**Kenmerken :**		**Afmetingen :**	
Bouw :		***Ketel :***	.	*Totale lengte :*	*14 430 mm*
Nummering : < 1946	*2800 > 2802*	Type ketel	*Crampton*	*Lengte frame:*	
> 1946	*27.001 > 27 003*	Maximale keteldruk	*16 bar*	*Breedte :*	*2 960 mm*
				Hoogte hartlijn:	*3 050 mm*
Effectief (bij bouw)	*176*	Roosterlengte	*2 542 mm*	*Hoogte totaal :*	*4 280 mm*
Effectief NMBS	*3*	Roosterbreedte	*1 532 mm*	*Radstand (totaal) :*	*9 200 mm*
Bouwer(s) :	*Henschel*	Oppervlakte rooster	*3,90 m²*	*Vaste radstand*	*6 600 mm*
		Dikte platen :zij en achter	*10 mm*	*Oversteek voor :*	*2 050 mm*
		hemelplaat	*12 mm*	*Oversteek achter :*	*2 430 mm*
Levering :	*193 > 1945*	pijpenplaat	*15 > 25 mm*		
		vuurkist	*16 mm*	*Diameter drijfwielen :*	*1 400 mm*
Buiten dienst :	*> 1950 Duitsland*	Verwarmend opp. haard	*15,90 m²*	*Diameter loopwielen*	*850 mm*
Asindeling :	*1'D*	Aantal kleine vlampijpen	*113*	*Massa ketel*	*16 400 kg*
		Afmeting kleine vlampijpen	*49 / 54 mm*	*Massa ketel (+ appendages)*	*26,000 kg*
Snelheid (maximaal)	*80 km/h*	Verwarmend oppervlak	*80,40 m²*	*Massa (ritvaardig)*	*89 100 kg*
		Aantal grote vlampijpen	*35*	*Aslast : 1ste as*	*10 400 kg*
Aantal cilinders	*2 buitenliggend*	Afmeting grote vlampijpen	*125 / 133 mm*	*2 de as*	*15 800 kg*
Diameter cilinders	*600 mm*	Verwarmend oppervlak	*71,30 m²*	*3 de as*	*15 700 kg*
Zuigerslag	*660 mm*	Totaal verwarmend opp.	*173,27 m²*	*4 de as*	*15 700 kg*
		Afstand tussen pijpenplaten	*5 200 mm*	*5 de as*	*15 700 kg*
		Oververhitteroppervlak	*63,60 m²*	*6 de as*	*15 800 kg*
		Inhoud water	*7,75 m³*	*Adhesie massa*	*78 700 kg*
		Inhoud stoomruimte	*3,00 m³*	*Massa leeg*	*81 200 kg*
		Verwarmend opp. oververhitte	*10,8 m²*		

	HT 2'2'	HT 3'2'
Afstanden binnen draaistel		
eerste draaistel	1 800 mm	1 500 mm
		1 500 mm
tweede draaistel	1 800 mm	2 000 mm
Afstand tussen draaipunten draaistel	6 265 mm	6 865 mm
Totale radstand	8 065 mm	9 385 mm
Oversteek voor	1 900 mm	2 010 mm
Oversteek achter	2 400 mm	2 300 mm
Totale lengte	12 385 mm	13 695 mm
Aslast		
eerste as	16 400 kg	14 600 kg
tweede as	16 400 kg	14 500 kg
derde as	16 450 kg	14 500 kg
vierde as	16 450 kg	15 550 kg
vijfde as	---	15 550 kg
Massa leeg	41 600 kg	48 600 kg
Massa volle voorraden	65 700 kg	74 300 kg
Watervoorraad	13 350 liter	16 000 liter
Steenkoolvoorraad	9 000 kg	9 000 kg





De twee soorten tenders die gebruikt werden bij deze locomotieven

Boven de vijfassige versie HT 3'2'
Links de vierassige tender (HT 2'2')

De inzet in België

... gedurende korte tijd voor



De 52 1972 in de loop van 1944 gefotografeerd te Winterslag

Foto KH HARDER

Tweede stationering was op te tekenen in Noord-Polen, met vooral de vroegere directie Königsberg (nu de Russische enclave Kaliningrad aan de Baltische Zee). Maar we zijn dan al begin 1944 en op dat ogenblik waren de Duitse nazi-troepen al op de terugtocht. Dus werden de nieuw te leveren machines steeds meer en meer naar Duitsland verplaatst en kreeg Berlin de volgende lading machines. Nu werd van hieruit het oostfront bediend.

Intussen was ook de dreiging op het westfront sterk toegenomen en werd de landing (in Normandië) verwacht. Om die reden werd de bevoorrading van het front in Noord-Frankrijk versterkt. Dit gebeurde vooral vanuit Noord-Duitsland voor de voedingsmiddelen en vanuit het Ruhrgebied voor het militaire materieel en de munitie. Ook hier werd gepoogd om de ganse afstand in één beweging door te voeren. De meer lokale treinen binnen het bezette gebied werden vooral uitgevoerd door de locomotieven reeks 50 en in het eerste hoofdstuk hebben we gezien dat verschillende van deze machines bij de bevrijding in België achterbleven.

Maar terug naar de condenslocomotieven: vanaf april 1944 werd beslist om een groter aantal machines van deze reeks aan de WVD Brüssel toe te kennen en deze (militaire) directie stond in voor de verdeling van deze locomotieven.

Op dat ogenblik werden voor de bevoorrading drie reiswegen gevolgd: de eerste vanuit Noord-Duitsland liep doorheen Nederland en dan via Antwerpen, Dendermonde, Gent en Kortrijk naar de streek rond Lille.

De twee andere vertrokken in het Ruhrgebied. De noordelijke route verliep via Eindhoven, Neerpelt, Hasselt, Landen Gembloux en Charleroi naar Valenciennes en verder het frontgebied. De tweede liep zuidelijker via Aachen, Herbesthal, Liège, Namur en Charleroi en dan verder naar Noord-Frankrijk. Deze routes varieerden natuurlijk naargelang de beschietingen en sabotagedaden aan het spoor.

Voor deze inzet werden geschikte inzetplaatsen gezocht. Hierbij moesten de stelplaatsen deze locomotieven – met hun enorme lengte – kunnen on-

derhouden, maar het grootste probleem was echter het keren van deze locomotieven.

Er was geen enkele draaischijf voldoende groot en daarom werd uitgekeken naar plaatsen in de buurt van een keerdriehoek.

Als eerste inzetplaatsen werden Antwerpen-Dam, Winterslag en Pepinster (voor de drie routes) aangeduid. Te Antwerpen gebeurde het keren in de driehoek van Berchem, te Winterslag was er een keerdriehoek aanwezig te Waterschei en te Pepinster gebeurde dit te Verviers. Meestal kwam een machine vanuit (de directie) Berlin over

Voor 26 mei 1944 hebben we een eerste inventaris. Deze omvatte 25 locomotieven, als volgt verdeeld:

De levering was in deze periode in volle gang en tot juni werden tien bijkomende locomotieven afgeleverd aan de WVD Brüssel. Men wilde echter niet te veel machines op één plaats stationeren om de verliezen bij eventuele bombardementen te verminderen. Daarom werden twee nieuwe inzetplaatsen aangeduid, maar ditmaal zonder eigen loods voor de onderwerken. Het waren Schaarbeek-Josaphat (Schaarbeek zelf was te gevaarlijk vanwege deze massieve bombardementen) en Roubaix (Pont de le Deule). Deze Fran-



Antwerpen-Dam *11 HL*	*52.1930, 52.1955, 52.1959, 52.1960, 52.1961, 52.1963, 52.1964, 52.1966, 52.1968, 52.1978, 52.1979*
Winterslag *9 HL*	*52.1967, 52.1969, 52.1970, 52.1971, 52.1972, 52.1973 52.1974, 52.1975, 52.1977*
Pepinster *5 HL*	*52.1954, 52.1956, 52.1957, 52.1958, 52.1962*

se stelplaats behoorde, net zoals heel bezet Noordwest-Frankrijk, bij de WVD Brüssel. Hierbij had Pepinster al zijn machines aan Schaarbeek doorgegeven, terwijl het grootste deel van de locomotieven van Winterslag naar Roubaix verhuisde. De andere locomotieven (vanaf ten minste 52.1975) kwamen fabrieksnieuw naar WVD Brussel En zo hebben we voor eind juni de volgende stelplaatsindeling:

Maar naargelang de gevechten en vooral de terugtocht van de Duitse troepen vanaf juni 1944 veranderde ook de situatie constant en voor de periode van juli / augustus 1944 hebben we de volgende (onvolledige) indeling. Hierbij was Roubaix ondertussen ontruimd en werd ook Schaarbeek verlaten ten gunste van

Antwerpen-Dam *11 HL*	*52.1930, 52.1955, 52.1959, 52.1960, 52.1961, 52.1963, 52.1964, 52.1966, 52.1968, 52.1978, 52.1979*
Winterslag *5 HL*	*52.1967, 521970, 52.1975, 52.1977*
Schaarbeek-Josaphat *11 HL*	*52.1954, 52.1956, 52.1957, 52.1958, 52.1962, 52.1980, 52.1981, 52.1982, 52.1983, 52.1985, 52.1986*
Roubaix *11 HL*	*52.1969, 52.1971, 52.1972, 52.1973, 52.1974, 52.1987, 52.1988, 52.1989, 52.1990, 52.1991, 52.1992*

De 2800 in 1945 met een reizigerstrein - waarschijnlijk Virton - Namur - Brussel - in het station van Namur. De scherpe bocht is niet te verklaren, maar op de originele foto ziet men duidelijk de aanduiding "Namur"

Foto verzameling Johan EEMBEECK



het meer oostelijk gelegen Landen

Pepinster werd daarentegen terug een inzetplaats.

Een maand later – bij de bevrijding waren de meeste locomotieven terug afgevoerd naar Duitsland. De tabel op het einde van dit hoofdstuk geeft de uiteindelijke bestemming aan, zover die echter bekend is. Het grootste gedeelte van de teruggetrokken locomotieven kwam in de directie Frankfurt terecht; slechts een minderheid ging terug naar Berlin en werd alsnog in Polen gebruikt bij de aftocht. Hier bleven trouwens redelijk veel machines achter en werden door de Poolse Staatsspoorwegen (PKP) gebruikt na de bevrijding.

Drie locomotieven bleven echter in België achter en werden aanzien als buitlocomotieven. Ze werden op het ogenblik van hun inbeslagname dadelijk aan het NMBS-bestand toegevoegd.



Een ander zicht op de 2800 te Namur

Foto verzameling Johan EEMBEECK

De 52.1977 was betrokken bij een zware frontale botsing met de 93.1041 in juli 1944 in de buurt van Ciney. Deze was uitgelokt door de plaatselijke brigade van het verzet. Beide locomotieven werden onherstelbaar beschadigd en werden voorlopig te Ciney afgesteld. Na de bevrijding werden ze begin oktober 1944 naar de AC Salzinnes afgevoerd. De 52.1977 werd als 2801 (en nadien als 27.001) op 7 oktober in het NMBS-bestand ingeschreven.

De 52.1973 werd begin september te Ottignies achtergelaten en korte tijd later door de 3610 koud (maar onbeschadigd) naar Schaarbeek gebracht. De machine werd op 25 september 1944 in het NMBS-bestand opgenomen. Ze kreeg het nummer 2800 en op 1 januari 1946 werd ze de 27.003

Over de derde locomotief – de 52.1992 van de reeks met vierassige tender – is niets bekend. Ze kwam in september 1944 (onbeschadigd) naar Schaarbeek en werd de 2802 en 27.002, toen deze

Antwerpen-Dam *10 HL*	*52.1955, 52.1959, 52.1960, 52.1961, 52.1963, 52.1954, 52.1966, 52.1968, 52.1978, 52.1979*
Winterslag *9 HL*	*52.1967, 52.1969, 52.1970, 52.1972, 52.1973, 52.1974, 52.1975, 52.2002, 52.2003*
Schaarbeek-Josaphat *7 HL*	*52.1958, 52.1980, 52.1981, 52.1982, 52.1983, 52.1985, 52.1986*
Landen *2 HL*	*52.1971, 52.1977*
Pepinster *4 HM*	*52.1954, 52.1956, 52.1957, 52.1962*
Onbekend *6 HL*	*52.1965, 52.1976, 52.1984, 52.1985, 52.1992, 52.1993*



De 2802 in dienst te Schaarbeek midden 1945

Foto verzameling Johan EEMBEECK



De 27 003 afgesteld (achter de 27 002) in Schaarbeek op 18 maart 1950

Foto Bruno DEDONCKER

machine ook op 25 september 1944 officieel opgenomen werd.

Door het grote gebrek aan ritvaardige locomotieven werden alle - nog min of meer - ritvaardige locomotieven dadelijk gebruikt, dus ook de 2800 en 2803 (eerst nog onder hun Duitse nummer).

Hun eerste opdracht waren de verlofgangertreinen van het Britse leger tussen Brussel-Noord en Kassel, waarbij de locomotief het ganse traject aflegde.

Maar ze werden ook – buiten reeks –





De enige foto's van het type 27, namelijk afgesteld te Schaarbeek

Boven de 27 002 in 1948

Foto Maurice HENNEQUIN

Links de 27 003 op 18 maart 1950, enkele maanden voor zijn teruggave aan Duitsland in juni 1050

Foto Bruno DEDONCKER

gebruikt voor rechtstreekse treinen vanuit Brussel-Noord naar Gent-Sint-Pieters enerzijds en naar Liège-Guillemins of Verviers-Central anderzijds.

Begin 1945 werd een eigen beurtregeling opgesteld en naast telkens één treinpaar naar Gent en Verviers was er ook een stoptrein tussen Brussel-Noord en Kortrijk. Deze vertrok om 17.06 uur te Brussel en kwam om 20.17 uur te Kortrijk aan. Na een uitslaap begon de terugrit om 6.03 te Kortrijk met aankomst om 8.30 te Brussel-Noord.

Begin 1945 was er dan nog een speciale opdracht: er moest een trein ingelegd worden om de Belgische vluchtelingen in Zwitserland te gaan ophalen en hiervoor werd een locomotief type 28 gebruikt. De machine legde het volledige parcours vanuit Brussel via Luxembourg, Metz, Nancy, Chaumont en Belfort tot in Basel af, om onderweg bij te tanken.

De Belgische inzet bleef officieel behouden, ook tijdens de zomerregeling van 1945. Maar ondertussen waren een aantal beschadigde locomotieven hersteld; anderzijds kwamen ook de Pruisische wapenstilstandslocomotieven terug vanuit Duitsland. Indien mogelijk werd het type 28 dan ook vervangen door andere beschikbare machines.

Volgens de statistieken legden de typen 28 in 1945 in to-

Nummer	*Constr. Fabrnr*	*Levering In dienst*	*Stelplaatsen*	*Verder verloop*	*Schrapping*
52.1930	Henschel 27258	*22/12/43*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944 DRB	*Bw Minden*	*18/10/1954*
52.1954	Henschel 27282	*02/1944*	Berlin > 05/1944 Pepinster > 06/1944 Schaarbeek-Josaphat > 09/1944	*Bw Bebra*	*14/11/1951*
52.1955	Henschel 27283	*02/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944	*Bw Kirchweye*	*01/06/1953*
52.1956	Henschel 27284	*03/1944*	Berlin > 05/1944 Pepinster > 06/1944 Schaarbeek-Josaphat > 09/1944	*PKP*	*?*
52.1957	Henschel 27285	*17/03/1944*	Berlin > 05/1944 Pepinster > 06/1944 Schaarbeek-Josphat > 09/1944	*Bw Main-Hbf*	*01/06/1953*
52.1958	Henschel 27286	*03/1944*	Berlin > 05/1955 Pepinster > 06/1944 Schaarbeek-Josaphat > 09/1944	*PKP*	*?*
52.1959	Henschel 27287	*03/1944*	Berlin > Antwerpen-Dam > 09/1944	*Duisb.-Wedau*	*01/06/1953*
52.1960	Henschel 27288	*03/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dan > 09/1944	*Bw Kirchweye*	*17/03/1954*
52.1961	Henschel 27289	*03/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944	*DR 52.1961-3*	
52.1962	Henschel 27290	*03/1944*	Belin > 05/1944 Pepinster > 06/1944 Schaarbeek-Josaphat > 07/1944 Pepinster > 09/1944	*DR 52.1962*	*22/04/1969*
52.1963	Henschel 27291	*03/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944	*Bw Hameln*	*14/11/1951*
52.1964	Henschel 27292	*28/03/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944	*DR 52.1964-7*	
52.1966	Henschel 27294	*04/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944	*Bw Kassel*	*01/06/1953*
52.1967	Henschel 27295	*04/1944*	Berlin > 05/1944 Winterslag > 09/1944	*Bw Kirchweye*	*01/06/1953*
52.1968	Henschel 27296	*04/1944*	Berlin > 05/1944 Antwerpen-Dam > 09/1944	*DR 52.1968-8*	
52.1969	Henschel 27297	*04/1944*	Berlin > 05/1944 Winterslag > 07/1944 Roubaix > 08/1944 Winterslag > 09/1944	*DR 52.1969-6*	
52.1970	Henschel 27298	*04/1944*	Berlin > Winterslag > 09/1944	*PKP*	
52.1971	Henschel 27299	*04/1944*	Berlin > 05/1944 Winterslag > 06/1944 Landen > 07/1944 Roubaix > 08/1944 Landen > 09/1944	*DR 52.1971-2*	
52.1972	Henschel 27300	*05/1944*	Berlin > 05/1944 Winterslag > 07/1944 Roubaix > 08/1944 Winterslag > 09/1944	*Bw Minden*	*09/11/1953*
52.1973 2800 - 27.003	Henschel 27301	*05/1944*	Berlin > 05/1944 Winterslag > 07/1944 Roubaix > 08/1944 Winterslag > 09/1940 Schaarbeek (NMBS) > 22/06/1950	*> 22/06/1950 Bw Bochum*	*01/06/1953*
52.1974	Henschel 27302	*05/1944*	(Berlin) > 05/1944 Winterslag > 07/1944 Roubaix > 08/1944 Winterslag > 09/1944	*Bw Minden*	*01/06/1953*
52.1975	Henschel 27303	*05/1944*	(Berlin) > 05/1944 Winterslag > 09/1944	*PKP*	

taal 23.843 km af (waarvan 20.741 km in commerciële dienst voor reizigerstreinen) en 12.065 km (waarvan 9.948 km effectief) in de goederendienst.

In de loop van de zomer werden de beide locomotieven naar de werkplaats voor rijtuigen te Schaarbeek achter elkaar afgesteld. Hier werden ook de nieuwe nummers aangebracht, maar de machines hebben nooit gereden als type 27.

In elk geval werden volgens de jaarverslagen in 1946 geen ritten meer uitgevoerd, dus ze waren als type 27 nooit in dienst.

Nummer	*Constr. Fabrnr*	*Levering In dienst*	*Stelplaatsen*	*Verder verloop*	*Schrapping*
52.1976	Henschel 27304	*05/1944*	(Berlin) > 05/1944 ? > 09/1944		
52.1977 2801 - 27.001	Henschel 27305	*05/1944*	Landen > 10/1944 AC Salzinnes > 06/1950 DB	*> 06/1950 Bw Bochum (?)*	*14/11/1952*
52.1978	Henschel 27306	*05/1944*	Antwerpen-Dam > 09/1944	*DR*	*21/02/1969*
52.1979	Henschel 27307	*05/1944*	Antwerpen-Dam < 09/1944	*PKP*	
52.1980	Henschel 27308	*05/1944*	Schaarbeek-Josaphat > 09/1944	*Bw Kassel*	*14/11/1952*
52.1981	Henschel 27309	*05/1944*	Schaarbeek-Josaphat > 09/1944	*PKP*	
52.1982	Henschel 27310	*06/1944*	Schaarbeek-Jpsaphat > 08/1944 ? > 09/1944	*Bw Minden*	*01/06/1953*
52.1983	Henschel 27311	*06/1944*	Schaarbeek-Josaphat > 08/1944 ? > 09/1944		*01/06/1953*
52.1985	Henschel 27313	*06/1944*	Schaarbeek-Josaphat > 09/1944		*13/12/1950*
52.1986	Henschel 27314	*06/1944*	Schaarbeek-Josaphat > 09/1944		*14/11/1952*
52.1987	Henschel 27315	*06/1944*	Roubaix > 08/1944 ? > 09/1944	*BZA München*	*18/10/1954*
52.1988	Henschel 27316	*06/1944*	Roubaix > 08/1944 Landen > 09/1944		*14/11/1952*
52.1989	Henschel 27317	*06/1944*	Landen > 09/1944	*Nürnberg*	*01/06/1953*
52.1990	Henschel 27318	*06/1944*	Landen > 09/1944		*14/11/1952*
52.1991	Henschel 27319	*06/1944*	Roubaix > 09/1944		*01/06/1953*
52.1992 2802 - 27.002	Henschel 27320	*07/1944*	Roubaix > 09/1944 Schaarbeek (NMBS) > 22/06/1950	*Bw Bochum*	*14/11/1951*
52.1993 ***150 Y 1993***	Henschel 27321	*07/1944*	Roubaix > 09/1944 SNCF > 26/04/1951 DB		*14/11/1953*
52.2002	Henschel 27330	*08/1944*	Winterslag > 09/1944		*01/06/1953*
52.2003	Henschel 27331	*08/1944*	Winterslag > 09/1944		*01/06/1953*