De lijndieselS type 200

Men verbeterde het oude type 201 .... En met welk resultaat ?

Deel A : de techniek / De reeks 50 (5001) / Bouw en levering / Stelplaatsen



Julien CASIER

De spoor gazet
extra deel 9A

DE SPOOR GAZET

Bladindeling

Deel A

Deel A	
Voorwoord	3
Eerste kennismaking	5
Technische beschrijving	
* Ontwikkeling	6
* De dieselmotor	6
* De elektrische aandrijving	12
* De elektrische hulptoestellen	14
* Het mechanisch gedeelte	17
* De verschillen tussen bouwschijven	35
De kleurstellingen	
* De oorspronkelijke schildering	39
* De schildering '70	40
* Geel prototype	46
* De standaard gele schildering	52
De technische fiches	62
De overzichtstabel	64
De loopbaanfiches	66
De locomotief reeks 50	
Voorgeschiedenis	93
Buitenland	93
Technische beschrijving	105
Ombouw	109
Technische fiche	111
Inzet	114
De locomotieven type 200 / reeks 51	131

Deel A > Deel B

Deel A vervolg	
Stelplaatsen	
- Schaarbeek	142
- Kortrijk	159
- Tournai > Saint-Ghislain	175
- Dendermonde	185
- Aalst	193
- Monceau	194
- Charleroi-Sud-Quai	209
- Hasselt	210
- Leuven & Aarschot	227
- Schaarbeek²	228
- Merelbeke / Gent-Sint-Pieter	239
- Antwerpen-Dam > Antwerpen-Noord	245
Deel B	
fstelling van verkoop	3
Overzicht	8
Sloping of verkoop	11
Sloop van de locomotieven	18
Verkoop in binnen- en buitenland	
* Obourg	36
* Italië	40
- Ventura	42
- Afgelaste verkoop	58
- Esposito	65
* Algerije > Colas	70
Museumlocomotieven	
* 5166 NMBS	79
* 5142 NMBS	89
* 5117 (5001) TSP	93
* 5149 TSP	103
* 5128 TSP	107
* 5183 TSP	111
* 5120 CFV3V	135

Deel C

Inzet per lijn	3
* Lijn 89 Brussel - Kortrijk	4
* Lijn 69 Kortrijk - Poperinge	65
* Lijn 66 Kortrijk - Brugge en verder	87
* Lijn 94 Brussel - Tournai - Lille	102
Stelplaats Monceau	155
* Lijn 132	156
* Ertsverkeer Gent - Monceau	171
* Gemengde goederentreinen	185
* Vloeibaar staal	190
* Ketelwagentreinen	195
Merelbeke	
Persopnenvervoer De Panne	198
Dooregaande goederentreinen	201
Frans vloeibaar staal	212

Deel D

Hasselt	3
* Reizigerstreinen lijn 35	4
lijn 21	14
lijn 15	22
* Zware goederentreinen	
* Verbinding Antwerpen - Duitsland	25
* de lijn 40	71
* regio Antwerpen / lijn 27	73
* Steenkool in Limburg	79
* Kubeltreinen	88
* Buurtgoederentreinen / Genk	98
* Militair vervoer	115
* Noord-Limburg	125
* Doorgaande treinen Zeebrugge	152
* Lokale treinen* Destelplaats	159
Hasselt	168
Antwerpen-Dam	173
*** Bananentreinen**	179
Enkele reizigerstreinen	183
De gemengde goederentreinen	186
Antwerpen-Noord	
*** Doorgaande trein naar Duitsland**	190
*** Zink & Zand**	208
* Regio Genk	225
Opnieuw Schaarbeek, een 2de keer	
De doorgaande reizigersdiensten	224
Toeristische treinen	236
Onverwacht opnieuw reizigerstreinen	243

Inleiding

Al gedurende verschillende jaren had ik het plan om deze locomotieven grondig te beschrijven. Alhoewel het niet mijn favoriete machines zijn, lag de reden voor de hand: toen ik in de beginjaren zeventig begon te fotograferen, waren deze machines in de buurt van Hasselt alomtegenwoordig en kwamen ze om de haverklap voor de lens. Maar als ik naar familie in de streek van mijn ouders - de regio rond Ieper in West-Vlaanderen - ging, kwam ik dezelfde machines tegen. Ik ging vooral fotograferen voor de dieselmotorwagens reeksen 40 en 43, maar in het Kortrijkse fotografeerde ik machines die ik aan de andere zijde van het land banaal vond.

En de interesse voor deze locomotieven nam dan ook af en regelmatig liet ik ze dan ook zonder fotograferen voorbijrijden. Films waren op dat ogenblik nog te duur om ze zomaar te spenderen aan alledaagse machines. Trouwens, er was – in tegenstelling tot andere types – weinig variatie in het uiterlijk van de locomotieven en ze ondergingen geen verbouwingen.

De interesse kwam terug toen ik ineens een blauw-witte locomotief, reeks 51, zag voorbij komen. Er waren op dat ogenblik geen spoorwegpublicaties en ik wist niet wat ik zag en zeker niet waar deze vreemde machine vandaan kwam. Dagenlang stond ik tevergeefs langs de lijn 34, waar hij voorbijgekomen was.

En toch bleef deze uitgebreide reeks machines in het onderbewustzijn en ontstond een haat-liefdeverhouding.

Dus enkele jaren geleden het plan opgevat om toch een beschrijving op te starten. Technische gegevens vinden was niet dadelijk een probleem. Wel bleek dat ook Cockerill weinig belangstelling betoonde voor deze locomotieven en daardoor geen foto's maakte van de bouw, in tegenstelling tot zijn voorgangers van het type 201.

Verschillende archieven uitgeplozen en diverse fotografen gecontacteerd voor foto's en daar kwam een eerste probleem tevoorschijn: er waren meer dan 10.000 foto's voorhanden en daaruit moest dan een keuze gemaakt worden

Ik had al genoeg ervaring opgedaan om te weten dat het samenbrengen in één artikel onbegonnen werk was. Maar hoe een splitsing forceren? Uiteindelijk vond ik dan toch een mogelijkheid om deze locomotieven in verschillende "extra" artikels te beschrijven.

Het eerste deel – dat hier voorligt – behandelt de technische beschrijving, met alle varianten, de bestelling en dan de inzet. Er wordt een groot deel gewijd aan de belangrijkste (tijdelijke) aanpassing die de reeks 50 werd.

Naden wordt een overzicht gegeven van de verschillende stelplaatsen waar het type 200 / reeks 51 actief was.

Het tweede deel behandelt de situatie na de afstelling bij de NMBS, met onder andere de sloop, de verkoop aan Italië en de museumlocomotieven.

Voor de delen C en D zit er niet dadelijk een logica in en is het in feite grotendeels een fotoboek. In deel C komen vooral reizigersdiensten van de oorspronkelijke stelplaatsen weergegeven. Ook Monceau met meer goederentreinen komt aan bod

Deel D is vooral gewijd aan de latere diensten, met vooral ook de diensten van Hasselt en Antwerpen.

Opnieuw moet ik verschillende mensen danken: waar ik vroeger praktisch alleen voor een dergelijk boek instond, kan ik nu rekenen op het omvangrijke archief dat de enorm gedreven oude redactieploeg van de T.S.P. om tot het voorliggende resultaat te komen,

Maar naast de uitgebreide T.S.P.-archieven konden nieuwe bronnen aangeboord worden die zeker bij de volgende uitgaven nog beter tot hun recht komen. Hier is het archief in wording van de Spoor Gazet zeker te vermelden

Maar vooral moet de huidige en vooral vroegere medewerkers van de documentatie van de NMBS bedanken voor het ter beschikking stellen van veel archiefstukken.

Maar dan veruit het moeilijkste werk: het uitkiezen van de foto's. Er stonden zo'n 10.000 foto's ter beschikking van tal van fotografen. Van de gebruikte foto's staat de naam van de fotograaf in kwestie vermeld bij de foto. Om hier een samenhangend beeld op te bouwen was niet evident. Maar ik wil vooral Thierri Heylen danken voor de talrijke foto's die hij tussen de eindjaren zeventig en de eindjaren negentig gemaakt heeft en het recentere fotoarchief van Michel Hanssens waardoor een belangrijk overzicht in het derde en vierde deel gemaakt wordt.

Dus opnieuw veel lees- en kijkplezier met deze vierledige uitgave.

Een eerste kennismaking

Met het type 201 had men een uitstekende machine die men nog verbeterde

Om uit te komen bij de locomotieven type 200, moeten we een tiental jaar teruggaan in de tijd. In de beginjaren vijftig had Cockerill de ontwikkeling van de eerste lijnlocomotieven type 201 in de hand. De eerste ontwerpen gingen uit van een zesassige locomotief, die ruimschoots zou voldoen aan de door de N.M.B.S. gestelde eisen.

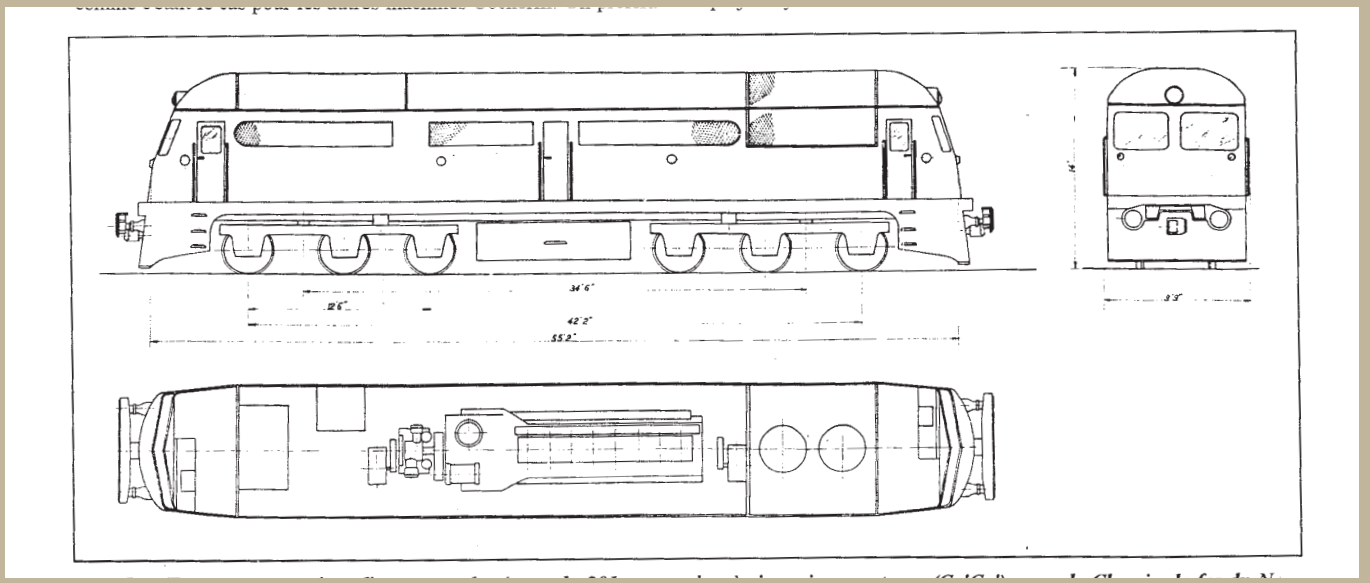
Op technisch vlak greep men terug op de kennis die men had opgedaan bij de levering van acht locomotieven aan het Office des Transports Coloniaux (Otraco) voor het gebruik in de Belgische kolonie Congo. Deze machines waren geënt op Amerikaanse voorbeelden. Ze waren voorzien van een eindstuurpost, maar hadden de volledige uitrusting van de toekomstige typen 201: de dieselmotor type 608A van de Amerikaanse firma Hamilton, voorzien van acht cilinders in lijn, de diesel-elektrische overbrenging van Westinghouse. Cockerill had zich trouwens geassocieerd met deze firma's om voor Europa locomotieven te bouwen met deze motorisatie. In tegenstelling tot Anglo-Franco-Belge (in samenwerking met GM) mocht de Luikse firma zelf alle onderdelen in eigen beheer – onder licentie – bouwen en verder verbeteren. De N.M.B.S. was niet enthousiast over het idee van de voorgestelde "Road Schwitcher" en vroeg een versie met twee stuurposten. Zo ontwierp de firma Baume & Marpent een "Europese" versie van deze machine en deze versie zou later het beginpunt worden bij de ontwikkeling van het type 200.

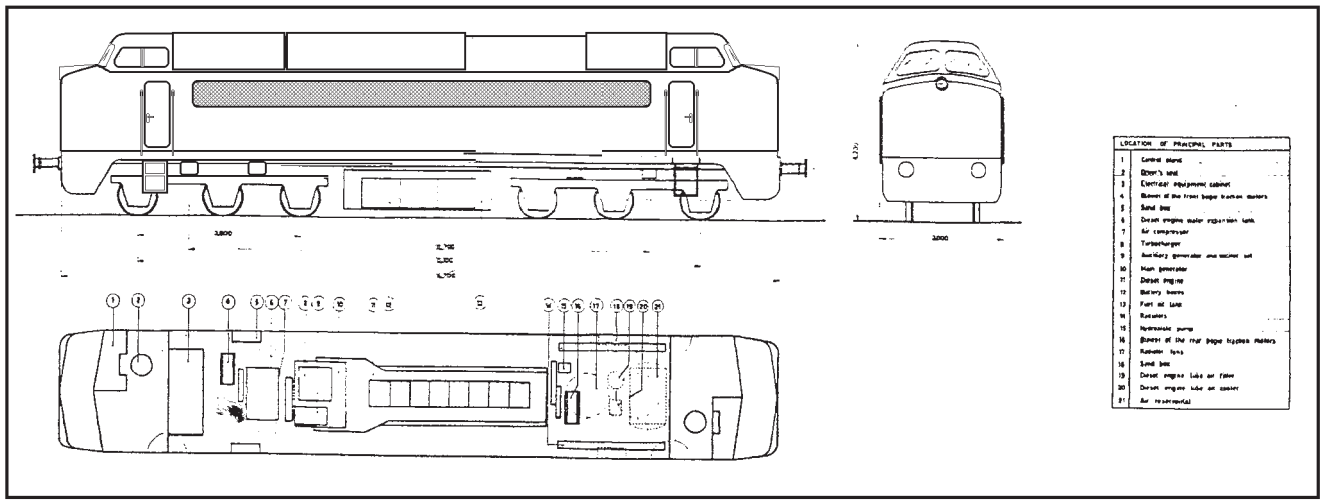
Maar de concurrentie was hard en Anglo-Franco-Belge bood zijn machine aan de N.M.B.S. aan voor dumpingprijzen. General Motors had immers het volledige ontwerp van deze nieuwe generatie diesellocomotieven ontwikkeld en om de Europese markt te veroveren bood deze Amerikaanse firma zijn machines in diverse landen aan, en dit voor prijzen waar de Europese industrie niet aan kon werken. De "ronde neuzen" zouden – volgens marketingmensen van over de oceaan – hun opmars maken vanuit kleinere landen. Dit lukte daar naast België ook de noordelijke landen Noorwegen, Zweden en Finland, samen met Hongarije, dit type zouden aanprijzen. Maar men had niet gerekend op het protectionisme van de eigen industrie in Frankrijk en Duitsland en de andere normen in Europa en zodoende had dit type niet het verhoopte succes.

Maar Cockerill – en de N.M.B.S. – zat hierdoor met een probleem: men moest het ontwerp van de eigen type 201 drastisch inkrimpen om in de buurt van de Amerikaanse prijzen te komen. Men ging van zes naar vier assen, kortte de kast in, vereenvoudigde de stuurposten en dit leidde tot een prijsvermindering van 20%. Hierdoor werd men terug concurrentieel en konden de 55 locomotieven van het type 201 geleverd worden.

De eerste testen gaven zeer goede resultaten en ook de eerste bedrijfsjaren lieten blijken dat men over een voortreffelijke locomotief beschikte, zeker op technisch vlak. De nadelige gevolgen van de noodzakelijke vereenvoudigingen werden tandenknarsend erbij genomen.

Vanaf 1957 werd de tweede fase van het grootscheepse reconversieplan weer op tafel gelegd. Maar op dat ogenblik waren de troefkaarten anders verdeeld. Volgens berekeningen had de N.M.B.S. nood aan ongeveer 125 bijkomende zware lijnlocomotieven met een vermogen van om en bij de 2.000 pk. Inmiddels had La Brugeoise de productie van de Anglo-Franco-Belge overgenomen.





In deze periode verdeelde de N.M.B.S. de bestellingen over de verschillende overgebleven Belgische bouwers en voor het zwaarste type kwamen opnieuw maar twee firma's op het voorplan: Cockerill en La Brugeoise.

Beide bouwers gingen terug op hun voorgaande ontwerpen van het type 201 (voor Cockerill) en 202/203 (voor La Brugeoise) en stelden een modernere versie voor. In beide gevallen zouden de technische oplossingen behouden blijven. Door een andere politiek in Amerika waren ze niet meer zo geïnteresseerd in de Europese markten en zodoende de waren de aangeboden prijzen aanzienlijk verhoogd. Hierdoor had Cockerill de nodige financiële ademruimte gekregen en kon men ingaan op de steeds groter wordende eisen van de directie enerzijds, maar vooral van het personeel, gesteund door de machtige vakbonden. Men eiste in de eerste plaats betere en veiligere werkomstandigheden. Door enkele recente ongevallen met het type 201 bleek trouwens de onvoldoende bescherming in deze kleine stuurposten. En verder waren er vooral klachten over het oorverdovende lawaai van de dieselmotor, de trillingen, de geurhinder, het gebrek aan comfort.

De N.M.B.S. drong vooral aan op een rustiger loop, waardoor de sleet op de sporen verminderd kon worden.

Dus zetten de studiediensten van Cockerill zich aan de tekentafels om hun goede, oude 201 aan te passen.

En zo verschenen de oude plannen weer uit de archiefkasten.

- De ontwikkeling:

Met nog steeds de vroegere moeilijkheden met de rangeerlocomotieven type 271 voor ogen, zouden zowel de N.M.B.S. als Cockerill als hoofdverantwoordelijke en de F.U.F. Haine-Saint-Pierre als ontwerper van het mechanisch gedeelte geen onnodige risico's nemen. Dit zou vooral naar voren komen door het feit dat bijna alle onderdelen overgenomen werden van de typen 201, maar ook van de typen 202 en 203 voor onder andere de draaistellen.

Het eerste ontwerp was gewoon een zesassige versie van het type 201: over het algemeen werden er geen grote wijzigingen aangebracht. De motorisatie was identiek, met enkele verbeteringen, waardoor het vermogen steeg. De kast van het type 201 werd overgenomen, maar verlengd en aangepast aan de twee drieassige draaistellen. Hierdoor ontstond meer plaats voor het motorgedeelte, dat dan ook overzichtelijker opgesteld werd.

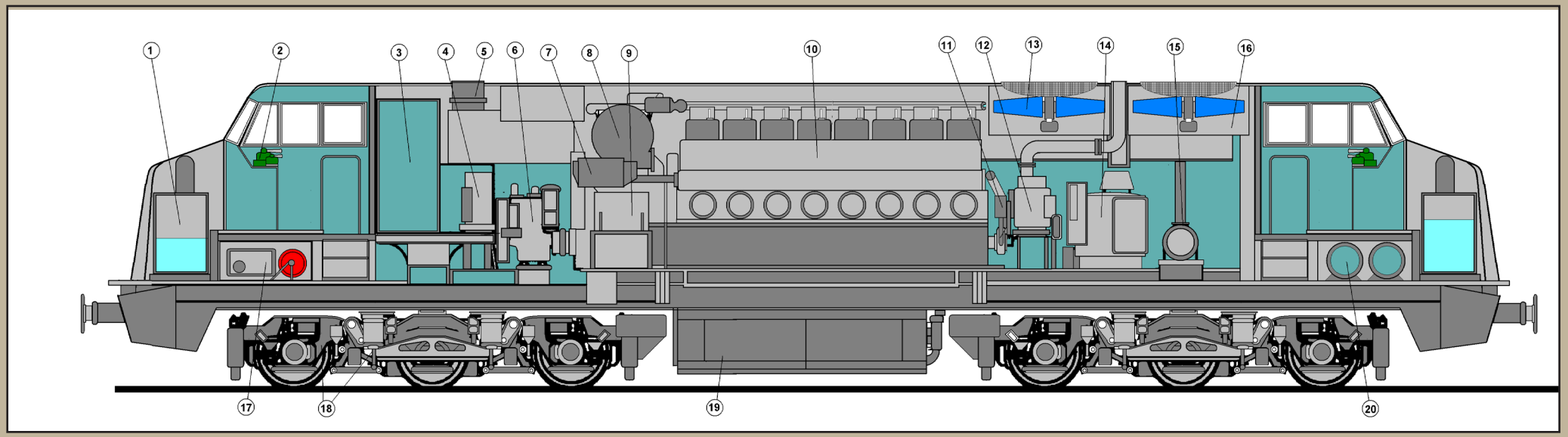
Maar de kritiek van het personeel klonk steeds luider: de stuurpost van het type 201 was krap en slechts geïsoleerd (zowel voor lawaaihinder als reukhinder). Verder was deze ook ronduit gevaarlijk. Bij een botsing kon de bestuurder geen kant op en er was geen enkele bescherming vooraan voorzien. Daarom werd noodgedwongen uitgekeken naar een vernieuwde kastvorm.

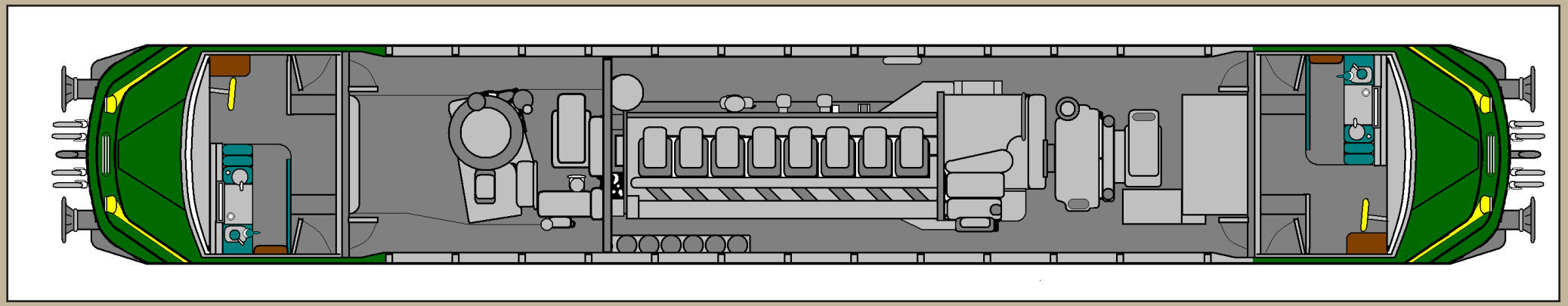
Deze werd voor het eerst voorgesteld in 1958 voor een mogelijke bestelling van zesassige locomotieven vanuit China. Deze locomotieven hadden nu verhoogde stuurposten, voorafgegaan door een zware beschermneus. Voor dit ontwerp had men waarschijnlijk inspiratie gezocht bij recente locomotieven geleverd aan de S.N.C.F.

Alleen voor het ontwerp van de kast zou men nieuwe wegen gaan bewandelen en ontstond een kastvorm die noch bij vorige projecten voorkwam, noch bij andere spoorwegmaatschappijen bestond. De enige locomotieven die – met veel goede wil – enige gelijkenis vertoonden, waren de machines reeks CC 65000 van de Franse spoorwegen, maar hier ontbraken de hoekige vormen. Het idee achter het ontwerp was het feit dat men afstapte van de ronde vormen. Men zou een kastvorm uitwerken met een aantal geplooide staalplaten om de fabricagekost te beperken. Verder voorzag men voor de veiligheid in een uitgebreide ruimte voor de bestuurder en een verhoogde plaatsing van de stuurpost. Hierdoor zou de zichtbaarheid duidelijk verbeteren en ook veiliger zijn, daar de onderliggende constructie de krachten bij een botsing kon absorberen. De stuurpost moest ook losstaan om zowel de trillingen van de motor te verminderen, alsook te zorgen voor een betere geluidsisolatie.

De technische beschrijving

Geen verandering ten opzichte van het type 201





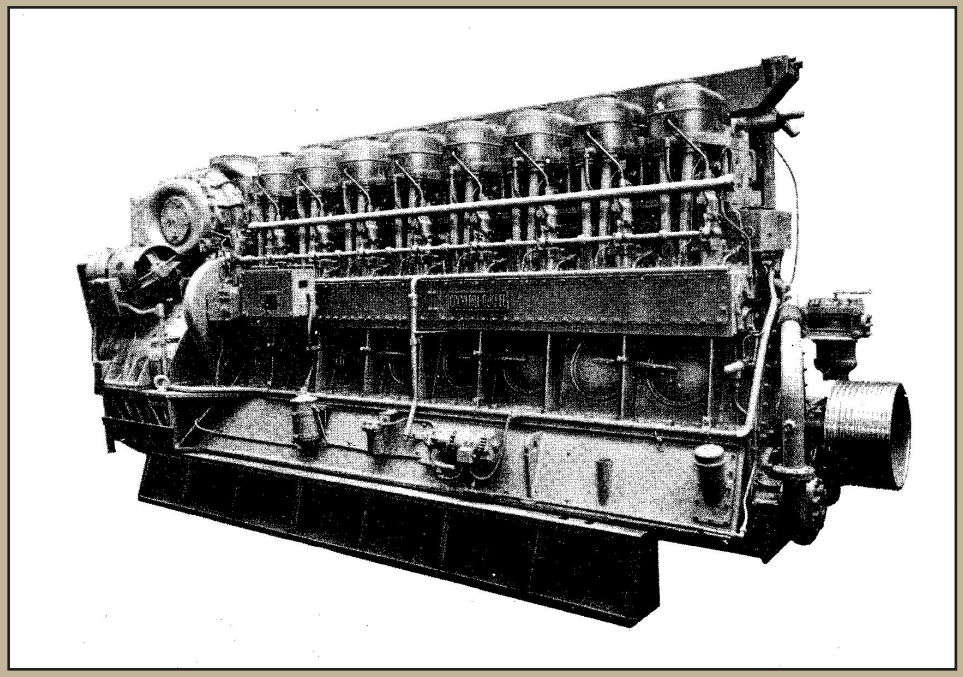
De dieselmotor:

Hier had men geen enkele moeite gedaan gedurende de zes jaar die ondertussen verlopen waren. Men had de dieselmotor van het type 201 – op enkele details na – ongewijzigd overgenomen. Cockerill bouwde nog steeds onder licentie van Baldwin deze oerdegelijke, maar toch al verouderde motor.

De grote afmetingen van de acht cilinders en de daarmee gepaard gaande massa van de zuigers lieten een verhoging van het vermogen niet toe. Ook de draaisnelheid kon hierdoor niet verhoogd worden en bleef beperkt tot 650 omwentelingen/minuut. Dit leidde ook tot (te) grote afmetingen van deze motor en vooral zware trillingen. Deze zouden in een latere periode steeds voor problemen blijven zorgen.

Maar laten we even in detail deze motor bekijken. Op mechanisch vlak was de motor opgebouwd uit twee zware onderdelen, opgebouwd uit profielen en plaatstaal. Het ondercarter vormde een gesloten bak voor de smeerolie en had bovenaan de steunen voor de lagers van de krukas. Dit carter was onderverdeeld in verschillende compartimenten, die met elkaar in verbinding stonden door kleinere openingen. Hierdoor werd plots en massief de 750 liter smeerolie tegengegaan. Het vormde de volledige basis voor de eigenlijke motor en zorgde ook voor de verbinding met het chassis.

Het motorblok was een gelaste constructie van staalplaat en diende bovenaan voor de ophanging van de acht cilindermantels voor de zuigers. De bovenplaat was reeds voorzien van de bevestigingen voor de bediening van de kleppen. Het was een volledig open constructie en was aan de zijkant voorzien van ronde openingen voor de schouwluiken van de zuigers. Vooraan was er een extra kast voorzien voor de bevestiging van de hoofdgenerator. De cilindermantels waren in feite dubbelwandige cilinders uit hoogwaardig gietijzer, waarvan de binnenzijde voorzien was van een poreuze chroomlaag. Hierin bewogen zich de zuigers. Het chroom diende om corrosie met de zwavel uit de brandstof tegen te gaan. Het licht poreus zijn hield de olie in de mantel en verbeterde de smering. De afdichting van deze mantel met de op-



hangpunten werd verzekerd door een koperen ring De zuigers waren verticaal in lijn opgesteld en hadden een boring van 324 mm, terwijl de slaglengte 394 mm bedroeg. Om de massa te beperken, waren ze uitgevoerd in een legering van aluminium met een groot gehalte aan silicium. In de zuigerkop was een stalen spiraal ingegoten. Deze kon doorlopen door de olie voor de afkoeling te zorgen.

Boven de zuigerpen waren er vier dichtingsringen en één olieschraapring voorzien; onder de vastzetpen waren twee bijkomende olieschraapringen gemonteerd. Ze waren allemaal uit fosforbrons gemaakt. De drijfstangen werden door een holle pen aan de zuiger vastgezet. Ze waren gemaakt uit gestampt staal en over de ganse lengte doorboord. Hierdoor was de smering van de lagers, de holle pen en ook de zuiger mogelijk. Het bovenste lager was van het gesloten type en bezat een lagerbus uit brons, zelf bekleed met wit antifrictiemetaal.

Het onderste lager – kant krukas – was open en bezat twee halve bronzen lagerschalen en een stalen sluitstuk.

En dan kwam de krukas, volledig uit één enkel stuk gesmeed. Deze krukas met zijn negen lagers, die elk bekleed waren met brons en antifrictiemetaal, vond plaats in de lagerschalen in het ondercarter. Aan het uiteinde was vast een flens aangegoten en deze zorgde voor de koppeling met de hoofdgenerator. Dit geheel was minutieus uitgebalanceerd. Bovenaan elke cilinder bevond zich een afsluiting of stootbodem. Deze bevatte de bevestigingsgaten voor de twee inlaat- en twee uitlaatkleppen per cilinder en een centrale bevestiging voor de inspuiter. Verder waren er ook twee doorvoerleidingen voorzien voor koelwater dat naar de watermantels stroomde. Dit deel werd gemaakt van speciaal gietijzer en werd bevestigd met zes tapbouten aan het motorblok. Bovenaan dit onderdeel waren de nodige draaipunten voorzien voor de tuimelaars die de kleppen openen. Het geheel werd afgedekt door een aluminiumkap.

De eigenlijke kleppen uit speciaal staal werden opgesteld in uitneembare geleiders. Deze kleppen hadden een diameter van 106 mm en konden over

een afstand van 24 mm openen. Voor het terugbrengen van de kleppen in de gesloten positie waren er twee in elkaar gelegen spiraalveren aanwezig. Het geheel van de kleppen werd aangedreven door de nokkenas. Deze was aan de zijkant van het motorcarter gelegen, onder de injectiepompen. De nokkenas was opgebouwd uit twee delen, die met bouten aan elkaar bevestigd waren. Deze nokkenas had drie nokken per cilinder – voor de inlaatklep, voor de uitlaatklep en voor de injectiepomp – en werd via een ketting aangedreven door de krukas. Al nokken waren gecementeerd, gehard en gerectificeerd ten opzichte van de as. Voor de smering van de lagers was ze over de ganse lengte doorboord. Tandwielen op het einde van de nokkenas dreven de Woodward-regelaar voor de dieselmotor en de toerenteller aan.

De luchtvoeding van de motor.

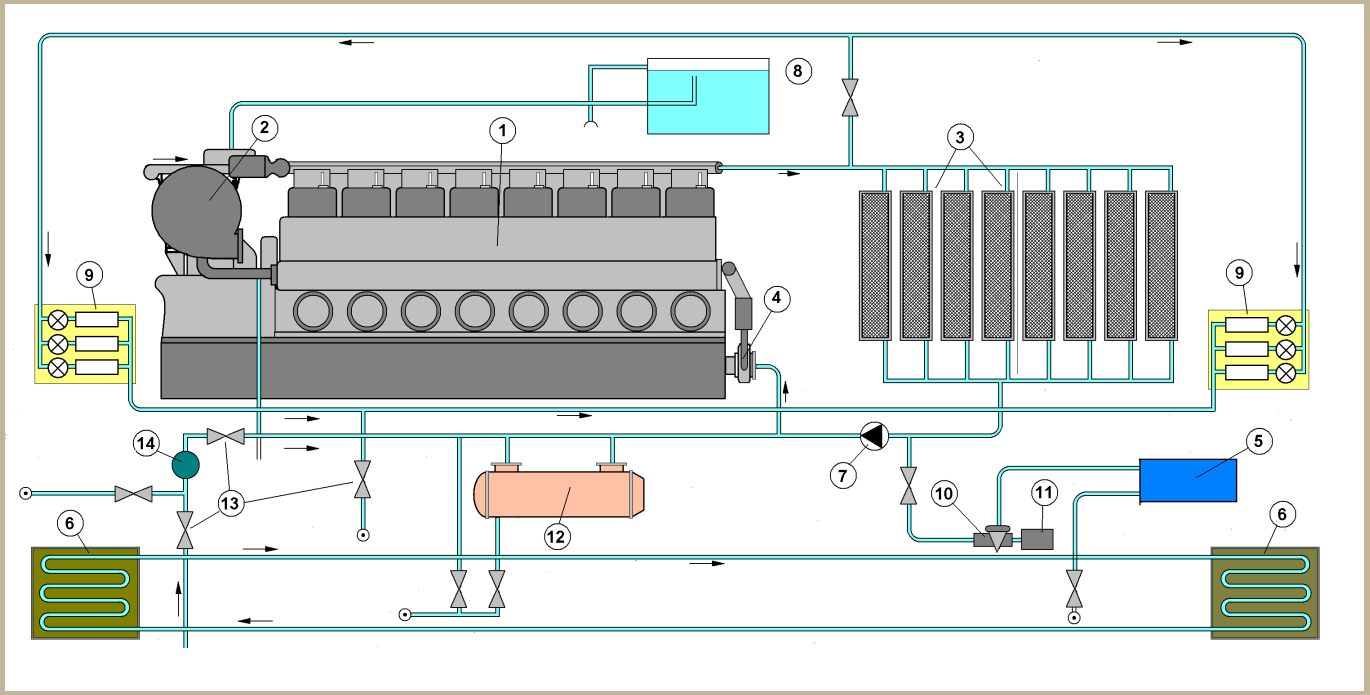
Om tot een ontbranding van de diesel te komen, heeft de motor grote hoeveelheden zuivere lucht nodig. Bij deze (grotere) motoren was de turbo klassiek aanwezig. Deze zorgde ervoor dat deze lucht onder een bepaalde druk in de cilinders ingebracht werd. Zo kon de verbranding beter en volledig doorgevoerd worden en steeg ook het vermogen van de motor.

De aangezogen lucht werd gefilterd door vijf panelen aangebracht in de zijkant van het dak en via een gesloten ruimte werd deze lucht naar de aanzuiging van de turbo gebracht. Het filter omvatte vier metalen filterelementen, type Allveco. Drie van deze elementen waren geolied om het stof tegen te houden; het vierde is droog en hield de meegevoerde olie tegen.

De daaropvolgende turboblazer was van de Zwitserse firma Brown Boverie Cie. Ze omvatte twee delen die op één enkele as bevestigd waren: een gasturbine die voor de aandrijving zorgde en een centrifugale compressor voor de aanzuiging van de lucht. De uitlaatcollectoren van de dieselmotor waren per twee samengevoegd en verbonden met de gasturbine van de turboblazer. Deze uitstromende gassen dreven nu dit turbinewiel aan en bij vollast was de snelheid omw/min. Nadien werden deze verbrandingsgassen via een geluiddemper naar de uitlaatschouw gevoerd. Het compressiewiel zou tegelijkertijd de lucht aanzuigen en de druk van deze verbrandingslucht met 0,8 bar verhogen, dit bij de maximale draaisnelheid van de motor.

Voor de smering van de turboblazer werd aan weerszijden een oliepomp aangebracht. Deze zoog de olie op uit het carter en smeerde het nabijgelegen lager.

Voor de afkoeling werd de turboblazer in de omloop van het koelwater aangebracht. Hiermee zorgde men dat de temperatuur van de gassen niet boven de 600 °C steeg. Bij een normale werking was deze temperatuur 550 °C.



Verklaring koelwateromloop :

1. Dieselmotor
2. Turboblazer
3. Radiatoren
4. Waterpomp
5. Voorverwarmer koelwater
6. Serpentines voorverwarmd water
7. Terugslagklep
8. Expansievat
9. Radiatoren in stuurposten + regelkranen
10. Ontluchtingsklep
11. Elektrische motor voorverwarmer
12. Oliekoeler
13. Afzonderingskranen
14. Handpomp bijvullen koelwater

De koelwateromloop:

Het koelwater werd in de omloop rondgepompt door een centrifugaalpomp. Deze werd door de krukas door middel van een ketting aangedreven.

In grote trekken waren er twee afzonderlijke omlopen: de eerste zorgde voor de afkoeling van de motor. Het water werd onderaan de cilinders doorheen de watermantels gevoerd en kwam langs de cilinderkoppen terug in de omloop terecht.

Het tweede circuit omvatte de afkoeling van de turboblazer. Een gedeelte van het water werd dan nog gebruikt in de warmtewisselaar voor de smeerolie.

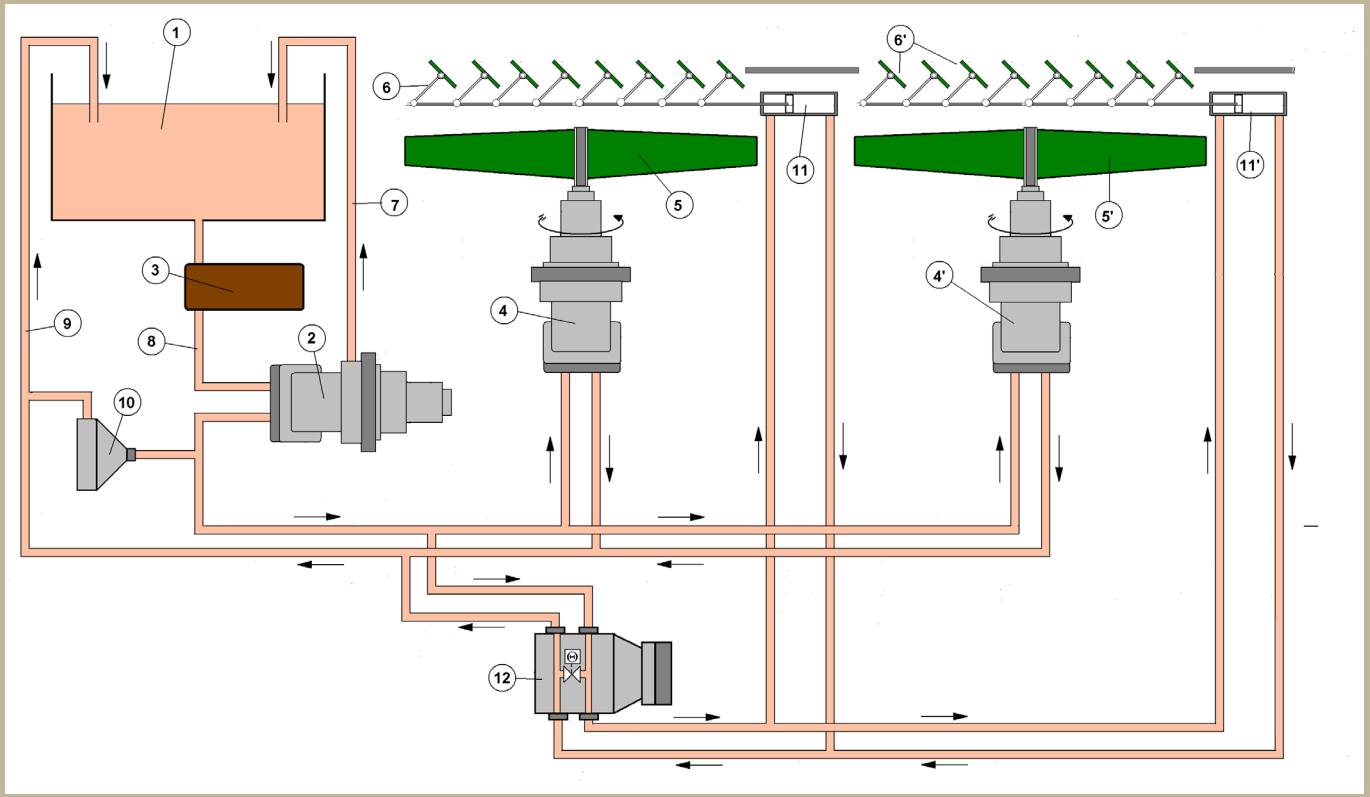
Aan de zuigleiding van de pomp werd een groot expansievat gekoppeld. Dit zorgde ervoor dat bij de uitzetting van het water – na een koude start – de druk niet te hoog opliep en bevatte ook een ruime hoeveelheid water om eventuele verliezen op te vangen.

In de kring waren ook de twee radiatoren opgenomen voor de verwarming van de stuurposten. Deze werden gewoon ingeschakeld door een handbediende afsluitkraan.

De afkoeling van het water gebeurde in een koelgroep van de firma Behr. Deze was in de dakpartij gemonteerd en was zelfregelend. Hoofdonderdeel waren de radiatorblokken. Bij de eerste bouwschijf waren er acht dergelijke blokken voorzien. Bij de latere bouwschijven werd een koelgroep type Voith toegepast en was het aantal radiatoren teruggebracht tot zes.

De werking van beide koelgroepen was ongeveer hetzelfde: ze bestond uit een gesloten drukkamer met aan weerszijden in de schuine kant van de kast vier of drie radiatorblokken. Deze werden afgedekt door draaibare luiken. Binnenin deze kamer waren de twee grote ventilatoren horizontaal geplaatst.

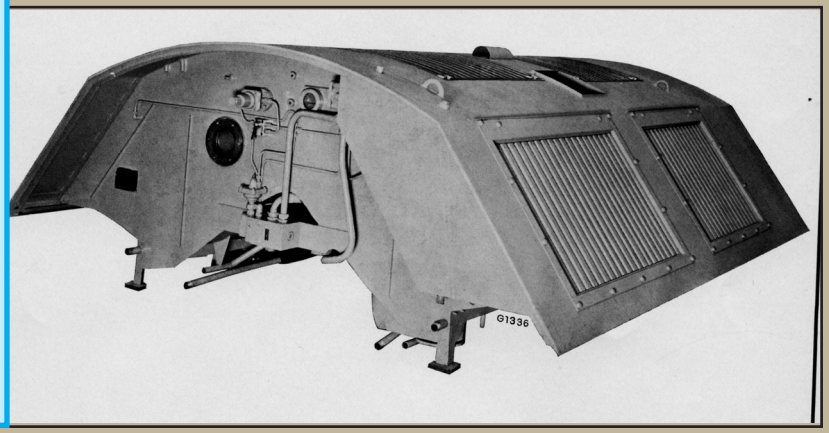
De koelgroep ging slechts werken op het ogenblik dat het koelwater een zekere temperatuur bereikt had. Een thermostaat – in de aanvoerleiding van de koelgroep –

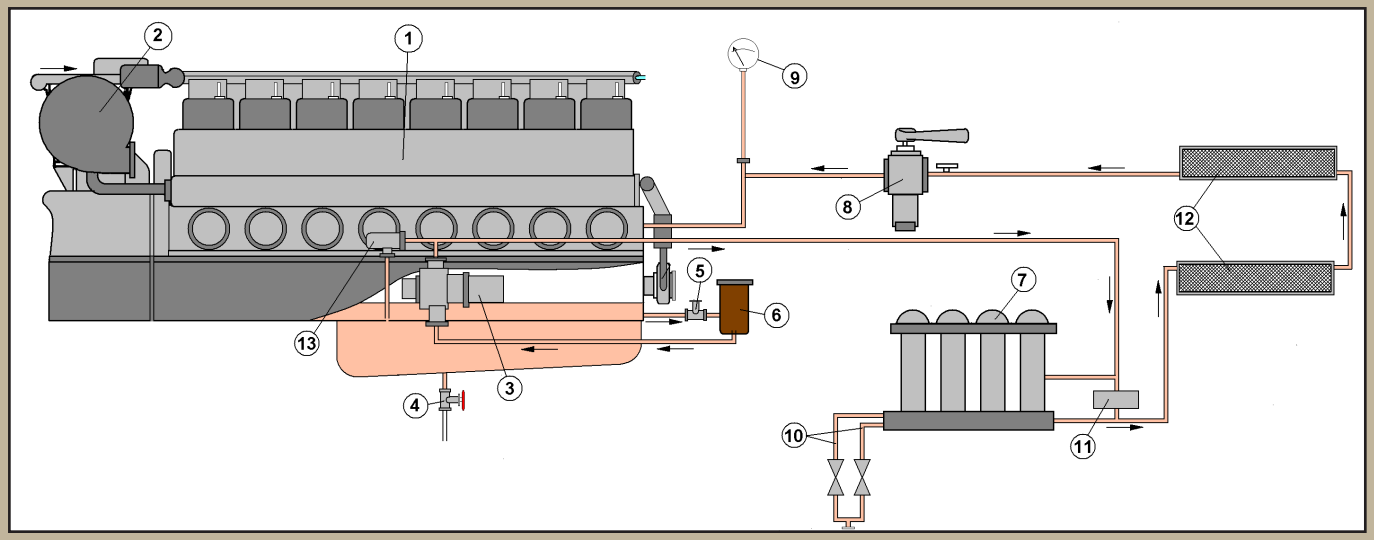


Verklaring koelgroep Behr:

1. Oliereservoir
2. Drukregelaar + beveiliging
3. Drukmeter olie
4. Hydraulische ventilator motor
5. Ventilatoren
6 .Beweegbare luiken
7. Aanvoerleiding
8 Terugloopleiding
9. Manuele aanvoerleiding
10. Secundaire pomp
11. Zuiger voor luiken
12. Oliekoeler8.

.
12.







Verklaring smeerolieomloop:

1. Dieselmotor
2. Turboblazer
3. Carter voor opvang van de olie en Oliepomp
4. Ruimkraan
5. Afsluitkraan
6. Fijnfilter
7. Filters
8 Metalen kamfilter
9. Manometer oliedruk
10. Ruimhranen
11. Regelklep
12. Oliekoelers.

ging deze temperatuur meten en de nodige stappen ondernemen. De twee ventilatoren waren uitgerust met een hydraulische motor, dus werkend op olie onder druk. Bij het bereiken van een watertemperatuur van 80 °C werd een deel van de olie door de thermostaat naar deze beide motoren gevoerd; een ander deel ging rechtstreeks terug naar het oliereservoir.

Zou de temperatuur nog verder stijgen, werd steeds meer olie naar de motoren toegelaten en zouden de ventilatoren steeds sneller draaien, waardoor er steeds meer buitenlucht door de radiatoren gezogen werd. Bij een bepaalde ingestelde temperatuur zouden ook de luiken opendraaien. Dit gebeurde door een servomotor en ze hadden slechts twee standen: volledig gesloten of volledig open.

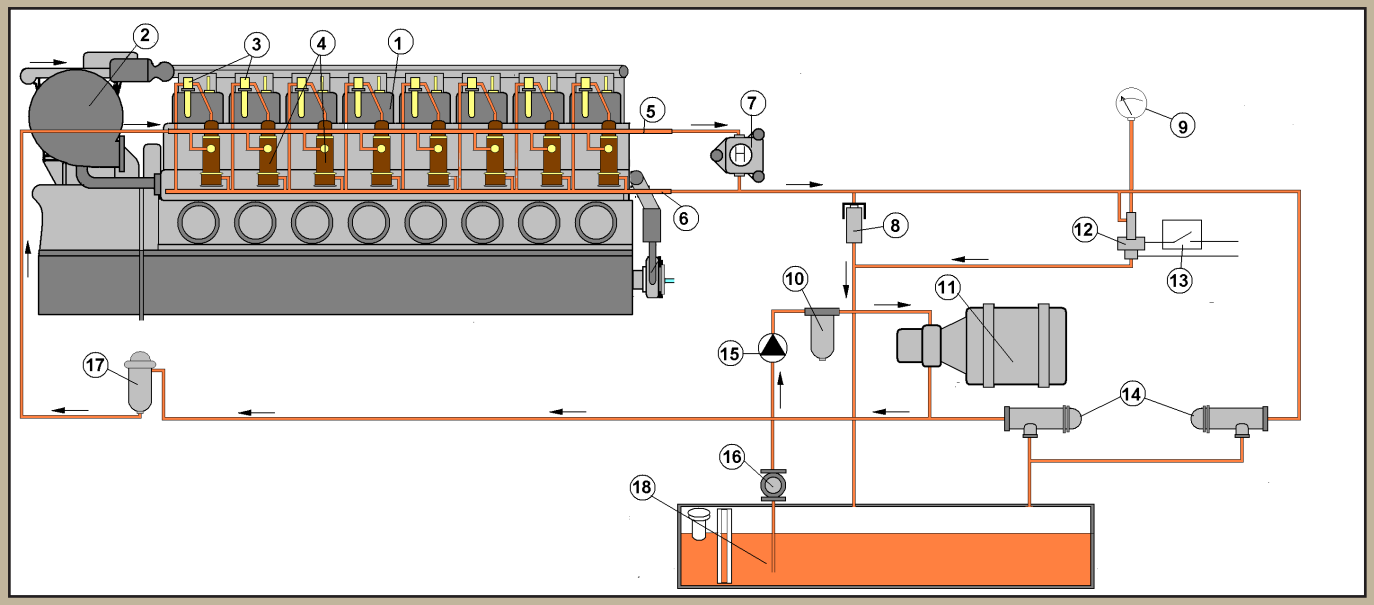
Bij het dalen van de watertemperatuur zou dit proces omgekeerd verlopen. Zodoende lag de watertemperatuur steeds tussen de 80 en 94 °C.

Bij het overschrijden van deze laatste waarde ging een alarmbel rinkelen en brandde een controlelampje in beide stuurposten. Er werd echter geen actie uitgevoerd en het was aan de bestuurder om de gepaste maatregelen te treffen. Als voorbeeld kunnen we aanhalen dat het overschrijden van deze limiet op het einde van een zware helling niet noodzakelijk tot een actie moest leiden, daar bij de afdaling de watertemperatuur wel zou zakken.

Een centrifugaalpomp in de omloop zorgde voor de nodige oliedruk; de maximale druk bedroeg 8,8 bar.

De smeerolieomloop:

De olie werd door middel van een tandwielpomp opgezogen uit het ondercarter van de dieselmotor. Deze pomp werd rechtstreeks aangedreven door de krukas via een ketting. Om de pomp te bereiken, vloeide de olie doorheen een primair filter. Deze bestond uit een aantal fijne plaatjes met openingen van 1,2 mm en hiertussen werd de olie geleid. De (grotere) onzuiverheden bleven hierachter. Door het handmatig draaien van deze plaatjes zakten de onzuiverheden naar de bodem en konden hier afgetapt worden.



Verklaring brandstofomloop :

1. Dieselmotor
2. Turboblazer
3. Aanvoer brandstof
4. Injecteurs
5. Terugloopleiding overtollige brandstof
6. Hoofdaanvoer
7. Drukregelaar overdruk
8 Groffilter
9. Manometer druk brandstof
10. Primaire fijnfilter
11. Brandstofpomp
12. Afsluitklep
13. Drukregelaar
14. Ontlastingskleppen
15. Terugslagklep
16. Noodafsluitkraan
17. Fijnfilter
18. Brandstofreservoirs.
10.
11.
12.

Nadien werd de olie door een fijnfilter geleid. Bij de eerste bouwschijf bestond deze uit zes filterelementen, bij de tweede bouwschijf slechts uit vier. Het filtertype Michiana bestond uit verschillende lagen vilt en nadien een kamfilter om de pluisjes uit het vilt tegen te houden.

Eerst ging de olie doorheen de oliekoeler. Bij de machines uitgerust met de koelgroep Behr was er een speciale oliekoeler voorzien. De olie liep door een dunne serpentine; deze was omgeven door koelwater. Bij de machines vanaf de 200.054 met de koelgroep type Voith waren twee radiatoren voor de olie voorzien naast de radiatoren voor het koelwater. Dit verklaarde ook de vermindering van deze laatste.

Vervolgens werd de olie onder druk naar de dieselmotor, meer bepaald naar de krukas en het kleppendeksel, gevoerd en komt ze zo terug in het carter terecht. Een veiligheidsklep ingesteld op 8,8 bar zorgde ervoor dat de oliedruk beperkt bleef tot deze waarde.

Voor de beveiliging werden twee hydraulische relais voorzien. Het eerste was elektrisch: wanneer de oliedruk in de aanvoerleiding naar de motor onder de 1,25 bar daalde, werd een rode controlelamp in de stuurposten ontstoken. Bij het wegvallen van de oliedruk werd de dieselmotor langs mechanische weg dadelijk stilgelegd en rinkelden twee alarmbellen. De brandstofomloop: het toerental van de dieselmotor werd geregeld door het beginpunt van de inspuiting te veranderen. Indien er later in de cyclus diesel ingespoten werd, was de hoeveelheid natuurlijk kleiner. Het einde van de inspuiting was steeds constant. Dit werd mogelijk gemaakt door de injectiepomp: bij ons type motor had deze zijn eigen, individuele pomp. Het middengedeelte van deze pomp was draaibaar en dit werd bevolen door een verplaatsbare tandlat. Deze werd – onrechtstreeks – door de versnellingshandel bediend. Het middendeel (of plunjer) van de injectiepomp had een spiraalvormige insnijding.
Op een bepaald ogenblik liet deze de opening vrij. Na werd de plunjer verticaal bewogen door de derde nok van de nokkenas. Vanaf dit (variabele) ogenblik kon de brandstof dan tot op het einde van de slag zijn weg banen naar de injecteur. De eigenlijke injecteur was van het naaldtype. Een fijne naald werd door een veer op zijn zitting gedrukt. Steeds de druk van de brandstof zou de veer opengedrukt worden en kon deze brandstof op hoge druk in de cilinder verstoven worden en door zelfontbranding zorgen voor de ontploffing en de nodige kracht.

Maar naast deze manuele regeling van de snelheid van de dieselmotor en het versnellen ervan, moest het toerental ook constant gehouden worden wanneer de bestuurder zijn bedieningshandle niet bewoog. De draaisnelheid werd onder meer beïnvloed door de treinlast, maar ook door het reliëf van de lijn en andere externe factoren (wrijving, …). Hiervoor werd een Woodward-regelaar aangebracht. Alhoewel deze hydraulische en mechanische regelaar rekening hield met tal van omstandigheden, was de werking voor het grootste gedeelte gebaseerd op de wet van de rond-draaiende massa's.

Als de dieselmotor versnelde, werden deze massa's door de middelpuntvliedende kracht naar buiten geduwd en hierdoor kon een regelsysteem geactiveerd worden om – via de injectiepompen – de motor terug te vertragen. Aan deze regelaar was ook een bijkomende inrichting gekoppeld: deze zorgde ervoor dat de dieselmotor bij het overschrijden van het maximaal toerental

met 10% automatisch gestopt werd. Ook dit onderdeel werkte volgens het principe van de draaiende massa's.

De elektrische aandrijving:

Net zoals bij praktisch alle diesellocomotieven van de NMBS werd het type 200 uitgerust met een elektrische aandrijving/

Dit hield in dat de dieselmotor niet dadelijk via een mechanische of hydraulische transmissie de assen aandreef, maar dat dit onrechtstreeks gebeurde.

De draaistellen (en assen) waren elk voorzien van een elektrische tractiemotor, praktisch identiek aan die van de elektrische locomotieven. De snelheidsregeling was dan ook gelijklopend met die voor de elektrische machines.

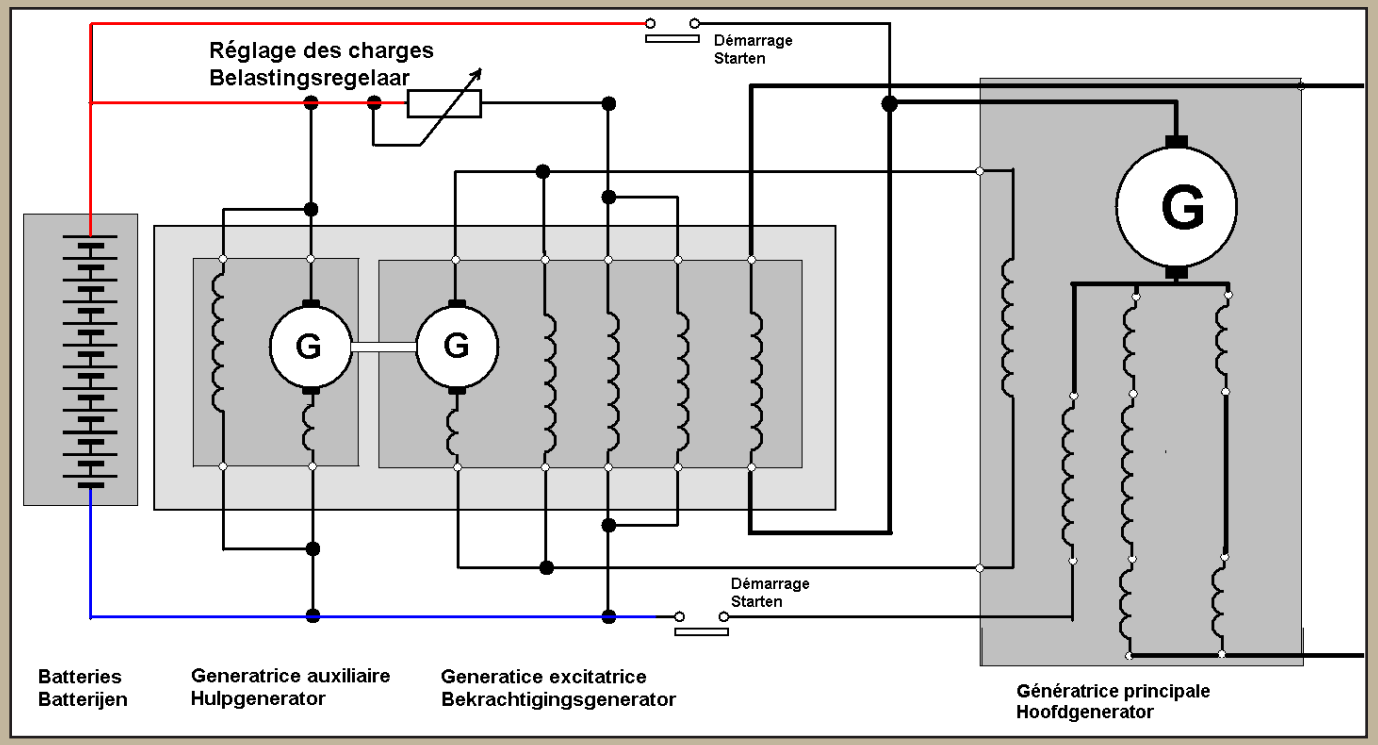
Het grote verschil was het feit dat de elektrische energie niet afgenomen werd van de bovenleiding, maar dat de elektriciteit opgewekt werd door een eigen (kleine) elektriciteitscentrale. De dieselmotor zou een generator aandrijven en deze zou zorgen voor de elektrische energie

De elektrische installatie bestond dan ook uit de volgende vier hoofdonderdelen:-

De elektrische generator
- De tractiemotoren
- De regeling van de draaisnelheid
- De beveiliging van de tractiemotoren.

De elektrische generator :

Zonder te veel in detail te gaan en de moeilijke elektrische theorie op te rakelen, kunnen we opmerken dat wanneer een magneet in de buurt van een spoel beweegt, er een spanning (e.m.k. elektromotorische kracht) opgewekt – geïnduceerd – wordt in de spoel. Andersom is dit ook het geval: als we een spoel voor (of in) een vaste magneet laten draaien, er in deze spoel een spanning ontstaat. Als we nu een verbruiker (een tractiemotor) hierop aansluiten, gaat er een elektrische stroom vloeien.



Dus een generator bestaat in feite – net zoals een fietsdynamo – uit een (of meerdere) grote ronddraaiende spoelen, die de rotor vormen. Maar nu is er een probleem: voor de generatoren met een dergelijk vermogen kan men geen vaste, permanente magneten bouwen. Maar als men een spanning aan een spoel aansluit, ontstaat er een kunstmatige (elektro)magneet. Deze benodigde stroom is veel kleiner.

Als hulpmiddel plaatsen we nu één (of meerdere) spoelen in het vaste gedeelte van de generator (de stator) en sluiten hier nu een spanning op aan. Deze spoelen noemen we de bekrachtiging van de generator.

Om dit mogelijk te maken plaatsen we een tweede, kleinere generator op dezelfde as en deze levert de nodige spanning voor de bekrachtiging van de hoofdgenerator. Dit gedeelte wordt de bekrachtigingsgenerator genoemd. Maar hier hebben we hetzelfde probleem met de magneet, maar daar deze een veel geringer vermogen heeft, volstonden hier de batterijen voor het opwekken van het magnetisch veld.

Maar omdat er in een locomotief nog andere elektrische verbruikers zijn, die ook hun vermogen ergens moeten halen, is er meestal nog een derde generator, de hulpgenerator.

En dan is er nog een volgend probleem met oplossing. In feite is er geen verschil tussen een generator en een motor. Wanneer we een generator mechanisch gaan aandrijven (door de dieselmotor), ontstaat door de draaiende beweging elektriciteit.

Maar andersom gaat dat ook: als we een spanning aanbrengen op een generator, gaat deze zich gedragen als een motor en gaat de rotor ronddraaien. Daar de dieselmotor hier dadelijk aan gekoppeld is, kan de hoofdgene-

rator ook gebruikt worden als startmotor. Tot zover wat theorie, zeer gemakkelijk uitgelegd. Het is echter niet de bedoeling om een volledige uitleg te geven over alle theoretische processen die hiermee gepaard gaan.

Als eerste had men de hoofdgenerator: deze omvatte tien hoofdpolen (en dus ook tien wikkelingen op de rotor) en tien bijkomende hulpcommutatiepolen. Deze wikkelingen werden gevormd door voorgeplooide aluminium staven, waardoor de hoofdstroom vloeide en die samengesteld de spoel(en) vormden. De stroom opgewekt in deze spoelen werd via de collector afgevoerd. Dit gebeurde door middel van 10 koolborstels. Elke borstel afzonderlijk bestond uit vier kleinere eenheden die in één borsteldrager samengevat werden.

In het statorgedeelte was de bekrachtigingsspoel gewikkeld, samen met nog een aantal hulpwikkelingen

De hoofdgenerator was voorzien van een nominaal vermogen van 1.380 kW. Dit gebeurde bij een stroom van 2.700 A en een nominale spanning van 511 V. Deze spanning kon oplopen tot maximaal 800 V gedurende korte tijd.

Tweede generator was deze voor de bekrachtiging. Deze was – samen met de hulpgenerator – opgebouwd als dubbelgenerator met twee ankers op dezelfde as. Deze groep werd door de hoofdgenerator aangedreven door V-riemen. De rotor was zespolig uitgevoerd

In de stator waren de bekrachtigingswikkelingen opgenomen. Bedoeling was dat de hoofdgenerator een curve van gelijk vermogen zou hebben: dus voor elke draaisnelheid – bepaald door de dieselmotor – zou het maximale vermogen ter beschikking staan. Het afgegeven vermogen was in gelijke mate afhankelijk van de stroom en de spanning (P = U x I).

Maar ook de trekkracht wordt hier rechtstreeks door beïnvloed. Bij het vertrek moet deze het grootst zijn en dit wordt gehaald door een hoge stroom, bij een lagere spanning. Naarmate de snelheid stijgt, zal de benodigde trekkracht dalen. De snelheid (van de tractiemotoren) wordt bepaald door de spanning.

Dit geheel wil zeggen dat de bekrachtiging niet lineair (rechtlijnig) mag zijn, maar afhankelijk van de snelheid. Daarom heeft de generator voor de bekrachtiging ook vier wikkelingen:

- Twee wikkelingen werden rechtstreeks gevoed door de batterijen (gelijkspanning) en zorgden voor een constant magnetisch veld in de hoofdgenerator, nodig om een bepaald vast vermogen op te wekken.

- Eén wikkeling stond parallel op de eigen rotor (shuntering).
- Eén wikkeling die in serie stond met de hoofdgenerator

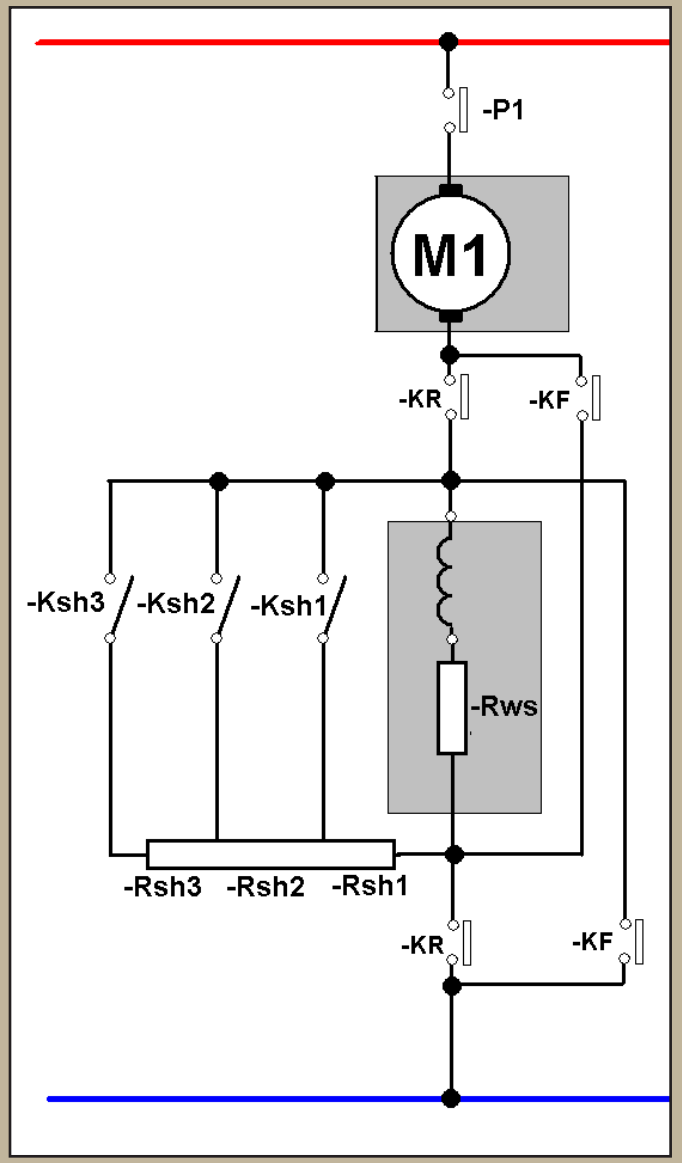
Beide laatste wikkelingen zorgden – samen met een aantal regelweerstanden – dat de spanning en de stroom in de hoofdgenerator variëren in functie van een vooropgestelde curve.

De ingebouwde hulpgenerator zorgde voor een constante spanning voor de voeding van alle hulpstroomkringen van de locomotief.

De generatorgroep werd ontwikkeld door ACEC te Charleroi, onder licentie van de Amerikaanse firma Westinghouse, en was van het type HG 607. Ze werd zowel door ACEC zelf als door de Gentse firma S.E.M. geleverd. Deze verbeterde versie van de generator, gebruikt bij het type 201, werd door ACEC trouwens al op voorhand uitgetest. Dit gebeurde bij de 201.055, waar deze uitrusting ingebouwd werd en onderworpen werd aan tal van test- en meetritten.

De regeling en vooral de beveiliging werd nog aangevuld door een regelbare weerstand (rheostaat), opgenomen in de bekrachtigingsspoel, aangesloten op de batterijen. Deze was gekoppeld aan de regelaar Woodward van de dieselmotor en aan de versnellingshandel in de stuurpost. De aandrijving gebeurde pneumatisch door een servomotor. Deze zorgde ervoor dat de dieselmotor niet overbelast kon worden door de generator. Bij laag toerental van de dieselmotor werd de afname van vermogen door de hoofdgenerator ook automatisch verminderd. Dit was bijvoorbeeld het geval bij losse ritten of lage treinlasten.

De beide generatoren waren autoventilerend: ze had-

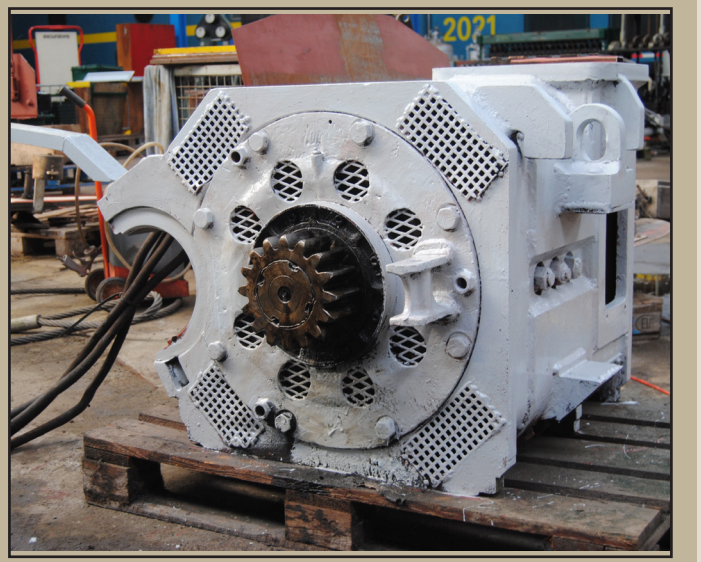


den een eigen ventilator op de as geplaatst en deze zou een sterke luchtstroom doorheen de windingen teweegbrengen.

De tractiemotoren

De locomotieven type 200 bezaten zes identieke tractiemotoren. Deze waren in de draaistellen zelf gemonteerd in neusophanging. Dit wil zeggen dat één zijde van de motor op de aan te drijven as rustte en deze via tandwielen aandreef. De andere zijde was star aan het draaistelraam verbonden. Deze tractiemotoren werden gebouwd door ACEC als type DN 441.De aandrijving van de assen gebeurde door rechte tandwielen met een verhouding van 18 tot 59 tanden. (overbrenging 1 / 3,28). Deze waren ingesloten in een gesloten carter en werden gesmeerd met vet.

Voor de koeling was er – in de machineruimte – een ventilator per motor aanwezig. Deze werd aangedreven door een elektrische motor. Op elektrisch gebied waren dit seriemotoren, waarbij de bekrachtigingsspoel in serie stond met de rotor. Voor de overdracht van de stroom naar de collector waren deze motoren voorzien van zes borstelhouders. Elke houder bevatte drie koolborstels. Door middel van regelbare veren kon de druk op de collector ingesteld worden. Bij een snelheid van 450 omw/min (dit is bij een snelheid van 25 km/h) ontwikkelden ze een vermogen van 275 pk, dit bij een stroom van 450 A en een spanning van 500 V.



• De motorschakelingen:

De zes tractiemotoren stonden allemaal – individueel – parallel geschakeld op de uitgang van de hoofdgenerator, met tussenvoeging van de twee trommelschakelaars die de draairichting – dus ook de richting van de rit – bepaalden.

Bij het in gang komen zal de stroom maximaal zijn, terwijl de opgewekte spanning nog laag was. Geleidelijk aan zal de stroom oplopen tot 4.200 A (dit was 700 A per motor), maar door het versnellen van de dieselmotor (en dus ook de hoofdgenerator) stijgt de spanning. Op dit ogenblik was de trekkracht het hoogst en dit was nodig om vooral de zware goederentreinen in beweging te trekken. Bij een snelheid van 11,8 km/u zal de dieselmotor zijn maximale toerental bereikt hebben.

De werking van de belastingsregelaar zorgde ervoor dat de spanning bleef stijgen en dat de tractiemotoren een steeds groter toerental kregen. De trein versnelde verder en bij een snelheid van 48 km/h werd de maximale spanning van de hoofdgenerator – 800 V – bereikt. Maar voordat de spanning tot deze waarde kon oplopen, zou automatisch een weerstand -Rsh1 parallel geschakeld worden met de inductiespoel van de motor (dit is de vaste spoel). De stroom werd verdeeld over de spoel en de weerstand; de som van beide stromen vergrootte en deze totale stroom vloeide nu door het anker (het beweegbare gedeelte) van de motor. Dit noemt men “shunteren”. De totale stroom verhoogde in deze eerste stap van 300 A naar 373 A. Gelijktijdig daalde de spanning tot ongeveer 622 V.

Deze handeling werd nog tweemaal uitgevoerd (-Rsh2 en -Rsh3), steeds op het ogenblik dat de spanning door het versnellen opnieuw 760 V bereikte. Steeds werd een bijkomende weerstand in de kring geschakeld. Dit gebeurde bij snelheden van 66,7 km/h en 90,7 km/h. Men gebruikte slechts één enkele weerstand met twee aftakkingen om te voorkomen dat bij het omschakelen gedurende een korte tijd geen enkele weerstand ingeschakeld werd. Daarom ging –Ksh2 ook enkele seconden vroeger dicht vooraleer –Ksh1 opende

Bij het vertragen (remmen) gebeurde deze actie omgekeerd en werden de weerstanden weer uitgeschakeld.

Hieronder wordt het principeschema voor één tractiemotor gegeven. Dit was voor de zes motoren identiek, waarbij echter een omkeertrommel voorzien werd per draaistel.

De omkeerschakelaar was opgebouwd uit een geïsoleerde trommel waarop een aantal koperen contactplatjes aangebracht werden. Deze geven via (kool)borstels de stroom door en waren in de hoofdkring opgenomen. In de stand ‘vooruit’ werd enkel –KF ingeschakeld en ging de stroom van onder naar boven doorheen de spoel. Bij achteruit werd –KF uitgeschakeld en –KR ingeschakeld en liep de stroom van boven naar beneden. De stroomzin door het anker (boven) bleef steeds hetzelfde van boven naar beneden.

Deze schakelaar had drie standen: vooruit, achteruit en middenin de nulstand. Hierdoor voorkwam men dat een omschakeling tijdens de rit mogelijk was. Deze schakelaar werd bediend door middel van twee elektro-pneumatische servomotoren. Deze konden enkel bediend worden als de locomotief effectief stilstond.

Beveiligingen:

Al deze schakelingen hadden natuurlijk hun beveiligingen, enerzijds om bij het overschrijden van de ingegeven grootheden (snelheid, stroom, …) deze uit te schakelen, maar ook om fouten van het systeem of de bestuurder uit te sluiten. We gaan hier niet in detail op in, maar geven enkel een korte opsomming van de voornaamste beveiligingen:

Het starten van de dieselmotor:

De dieselmotor werd gestart door het gebruik van de hoofdgenerator als (serie)motor. Nochtans moesten hiervoor verschillende voorwaarden voldaan zijn en moesten enkele handelingen uitgevoerd worden. Door het inschakelen van de drukknop dieselcontrole werden enkele fundamentele grootheden gecontroleerd. Eerst werd de compressor ingeschakeld en kon de luchtdruk zich opbouwen in het hoofdreservoir. Anderzijds werd gecontroleerd of de versneller in zijn nulstand geplaatst was, terwijl de keerkruk in zijn neutrale stand moest staan. Bij het inschalen van de startschakelaar werd de brandstofpomp geactiveerd en moest de druk in de brandstofleiding stijgen tot 3,2 bar. Bij het indrukken van de effectieve startdrukknop werd de oliepomp in werking gesteld en deze druk moest oplopen tot minimaal 1,4 bar. Intussen werden de elektrische stroomkringen voorbereid en bij het bereiken van de bovengenoemde waarden sluiten steeds verdere hulpcontacten. Op dat ogenblik werd door middel van twee relais het anker van de hoofdgenerator in serie geschakeld met de afzonderlijk opgestelde startwikkeling en het geheel werd gevoed door de batterijen. De generator begon nu te draaien als seriemotor en versnelde zo de dieselmotor. Op een bepaald ogenblik zal de dieselmotor nu zelf aanslaan.

De elektrische hulptoestellen:

• De batterijen:

De locomotieven type 200 waren uitgerust met alkalische batterijen die in serie geschakeld waren en een spanning leverden van 66 V. Ze hadden een capaciteit van 440 Ah. Deze waren in een ventileerde kast onder het chassis, naast de brandstoftank, aangebracht

• De lading van de batterijen:

De startbatterijen met de spanning van 66 V werden rechtstreeks opgeladen door de hulpgenerator en de maximale laadspanning bedroeg 72 V. Verder was er een elektrische regelaar voorzien: deze werkte elektromechanisch via trilcontacten. Het doel van deze regelaar was het constant houden van de laadspanning, terwijl de laadstroom bepaald werd door de graad van ontlading van de batterijen. Ook werd ervoor gezorgd dat deze stroom niet boven een vooraf ingestelde grenswaarde zou stijgen.

• De verlichting

De locomotieven waren uitgerust met de volgende verlichtingstoestellen

- In de stuurposten waren er twee plafondlampen (gloeilampen). Deze werden bediend door een schakelaar op de stuurtafel. Verder was er een stopcontact: dit kon gebruikt worden voor een schotelverwarmer of voor een looplamp bij herstellingen. Ze werkten op 24 V

- In de machinekamer waren er elf TL-buizen voorzien, werkend op een spanning van 72 V, afgetakt van de startbatterijen. Deze werden bediend door twee (wissel)schakelaars, één in elke stuurpost naast de toegangsdeur naar de machinekamer.

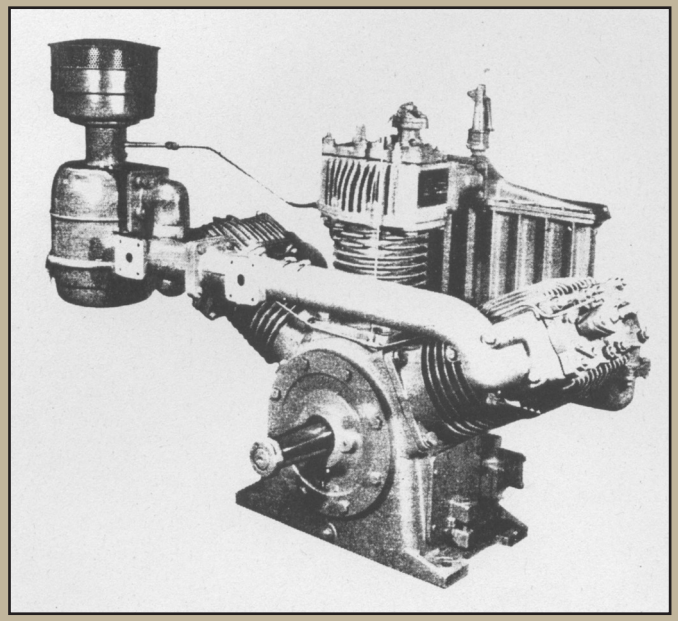
- De stuurtafel werd verlicht door drie gloeilampjes, bediend door een schakelaar op de Faively-doos

- Verder waren er de twee koplampen, die aangestoken werden van op de Faively-doos die alle schakelaars groepeerde.

- De snelheidsmeters :

In stuurpost I waren de machines voorzien van een snelheidsmeter met registreerband type Hasler RT 12. Deze werd aangedreven door een driefasige wisselstroommotor. De voeding en aandrijving gebeurde met een driefasige alternator, geplaatst op de derde as rechts van de locomotief, en een omvormer.

De stuurpost II bezat enkel een snelheidsmeter: die was in feite een gewone voltmeter, geijkt in km/h. Deze meter werd geleverd door de firma Deuta en werd gevoed door een dynamo, ook geplaatst op de derde as, maar wel rechts. Deze leverde een veranderlijke gelijkspanning, afhankelijk van de snelheid.

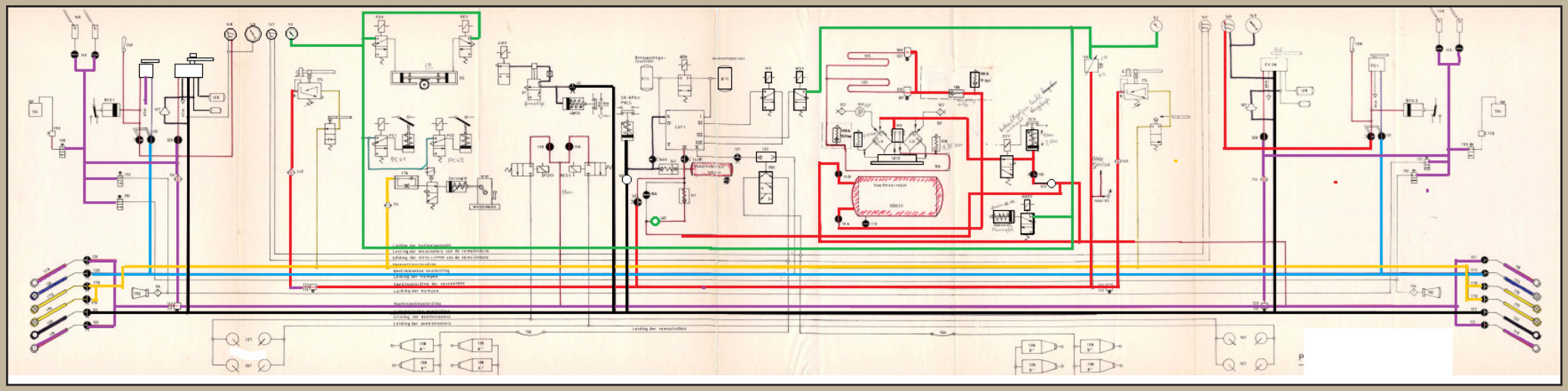


- Overige elektrische toestellen:

De typen 200 waren uitgerust met ingebouwde ontrijmers. De kopvensters bestonden uit twee lagen glas en hiertussen was een transparante, geleidende folie geplaatst. Bij het inschakelen van de spanning warmde deze folie op en zorgde voor de ontwaseming en het dooien van een mogelijke ijslaag.

Voor de ventilatie in de zomer was elke stuurpost voorzien van een ventilator, aangedreven door een seriemotor op 24 V. De lucht werd aangezogen vanuit de kop, waarbij in de kopwand – tussen de lampen – een rooster aangebracht was.

Zoals we bij de elektrische aandrijving al behandeld hebben, was er een relais voor een mogelijke massaverbinding en een tweede voor een wielslip.



Bij dit laatste werd de bezanding – die pneumatisch gebeurde – via een relais automatisch ingeschakeld, als de wielen begonnen door te slippen.

Als laatste was een rit met twee machines, bediend door één bestuurder, mogelijk. Hiervoor waren de diesels op elke kopwand voorzien van een stopcontact aan één zijde en een kabel met stekker aan de andere zijde. Deze had 19 contacten (en aansluitingen): naast het massacontact werden 13 contacten gebruikt voor de verschillende bevelen. Vijf draden waren reserve.

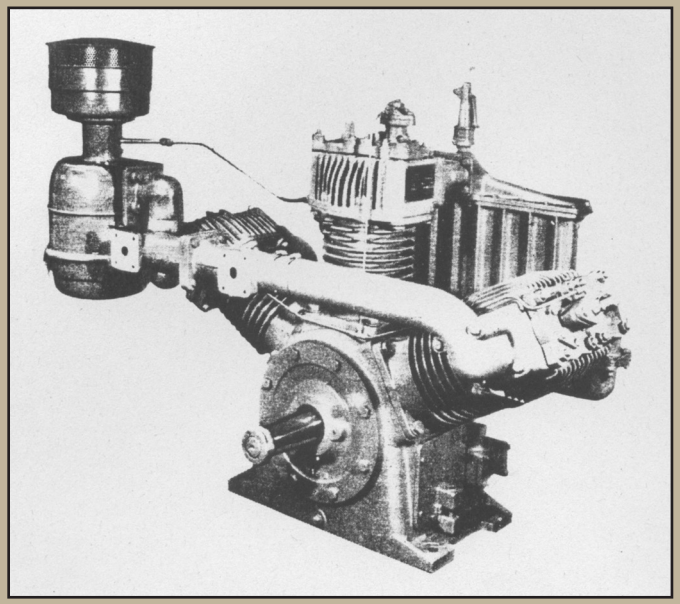
De pneumatische uitrusting:

Het hart van de pneumatische inrichting was natuurlijk de compressor en bij het type 200 werd een exemplaar van de firma Gardner Denver type WXO ingebouwd. Deze werd rechtstreeks en constant aangedreven door de krukas van de dieselmotor via een elastische koppeling. De compressor werkte in twee trappen en had hiervoor drie cilinders, die in W-vorm geplaatst waren. De lucht kwam eerst in de twee lage-drukcilinders en hier werd een druk van ongeveer drie à vier bar bereikt. Na het passeren van een luchtkoeler werd de druk in de enige, centraal geplaatste hogedrukcilinder verder opgevoerd tot 8 bar. Bij een draaisnelheid van 650 omw/min – het nominale toerental van de dieselmotor – bereikte men een debiet van 3.980 liter/min. De compressor had een zelfstandige smeerinrichting, aangedreven door een eigen oliepomp.

Voordat de lucht de compressor bereikte, werd ze via ventilatieroosters in de zijwand aangezogen. Hier werd een eerste filterelement uit fijn textiel doorlopen en nadien werd de lucht door het antivriestoestel gevoerd. Dit was gedeeltelijk gevuld met alcohol en deze belette in de winter dat de aanwezige waterdamp zou bevriezen
.
De druk na de compressor werd gecontroleerd en geregeld door een regelaar van de firma “Detroit Controls Corp”. Wanneer de druk een waarde van 9 bar bereikte, werden via elektrische weg de inlaatkleppen in de open stand geblokkeerd en de lucht werd dan terug in contact gebracht met de buitenlucht.

De druklucht werd na de compressor via een terugslagklep en een veiligheidsklep naar de twee hoofdluchtreservoirs geleid. Deze hadden elk een inhoud van 500 liter en waren dwars onder de vloer van stuurpost II aangebracht.

Naast de remming werd de druklucht nog gebruikt voor :



- Sommige pneumatische bedieningen van de dieselmotor en de beveiliging van de elektrische installatie

- De zandstrooiers. Deze zorgden voor het aanbrengen van de zand voor de eerste as van het draaistel en dit afhankelijk van de rijrichting. Deze werden elektrisch bediend door een schakelaar op de Faively-doos.
- De ruitenwissers
- De waarschuwingstrompen (claxons)
- De fluit van de snelheidsaanduiders.

En dat de voornaamste luchtverbruiker de rem is. De locomotieven waren uitgerust met een automatische rem type Oerlikon, met in elke stuurpost een remkraan type FV 4a en een remverdeler type LST1. De remkraan had zeven standen, namelijk:

- De stand dubbele tractie
- De vulstand
- De neutrale stand of ritstand
- De eerste remstand met een drukvermindering van 0,5 bar in de automatische leiding
- De tweede remstand met een graduele vermindering van de druk met 1,5 bar
- Een derde remstand met maximale remming
- Een noodremstand waarbij dadelijk de atmosferische druk toegelaten werd.

Anderzijds was er ook een omschakeling mogelijk tussen “reizigers” en “goederen”. Bij de eerste stand werden de remcilinders gevuld in 5 seconden; het lossen van de remmen vergde tussen de 10 en 15 seconden. In de stand “goederen” werd de druk pas opgevoerd als de remblokken effectief tegen de wielen aansloten. Het remregime werd op de stuurtafel gekozen door een schakelaar die een elektroklep bediende

De rechtstreekse rem – die alleen op de locomotief inwerkte – werd bediend door een Oerlikon-remkraan type Fd1. Voor de remming waren er per draaistel vier remcilinders met een diameter van 8” voorzien. De remblokken grepen dubbelzijdig op alle wielen in

De remdruk werd in beide stuurposten gecontroleerd door twee duplexmanometers. Deze duidden de druk aan die heerste in de hoofdvoedingsleiding (8 bar) en in de algemene leiding van de automatische rem (5 bar). De tweede manometer gaf de druk aan in de remcilinders van elk draaistel afzonderlijk.



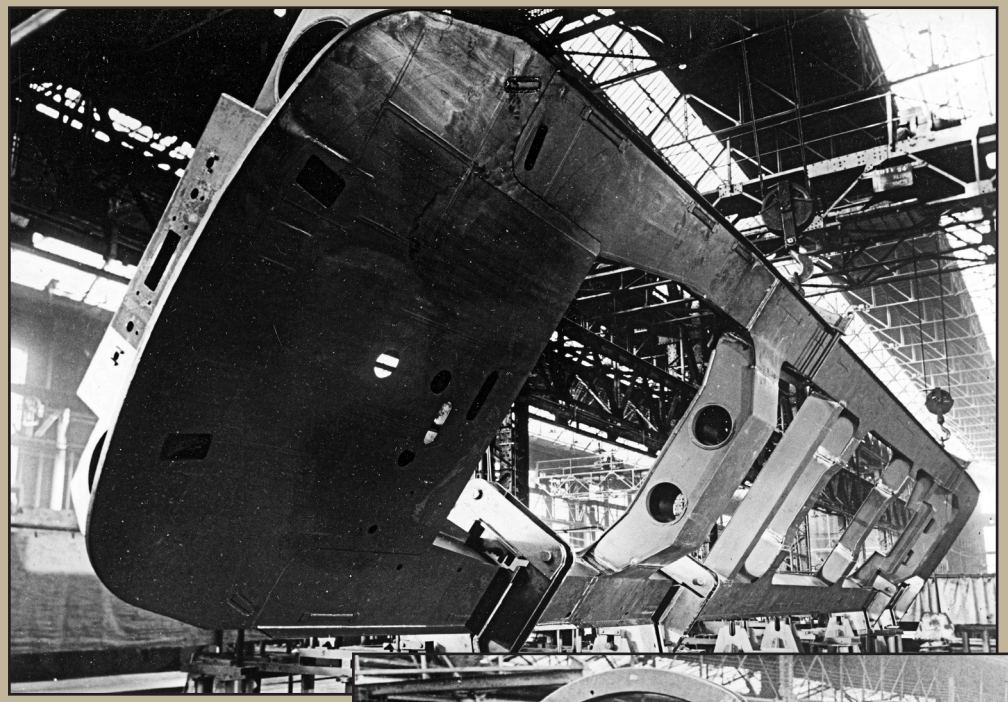
In de werking van de rem werd ook ingegrepen door de “dode-manneninrichting”. Wanneer het pedaal niet binnen de voorziene tijd bediend werd, zou een noodremming doorgevoerd worden. Tegelijkertijd werd de dieselmotor in traagloop gebracht en werd de (elektrische) tractie uitgeschakeld door het onderbreken van de bekrachtiging van de hoofdgenerator.

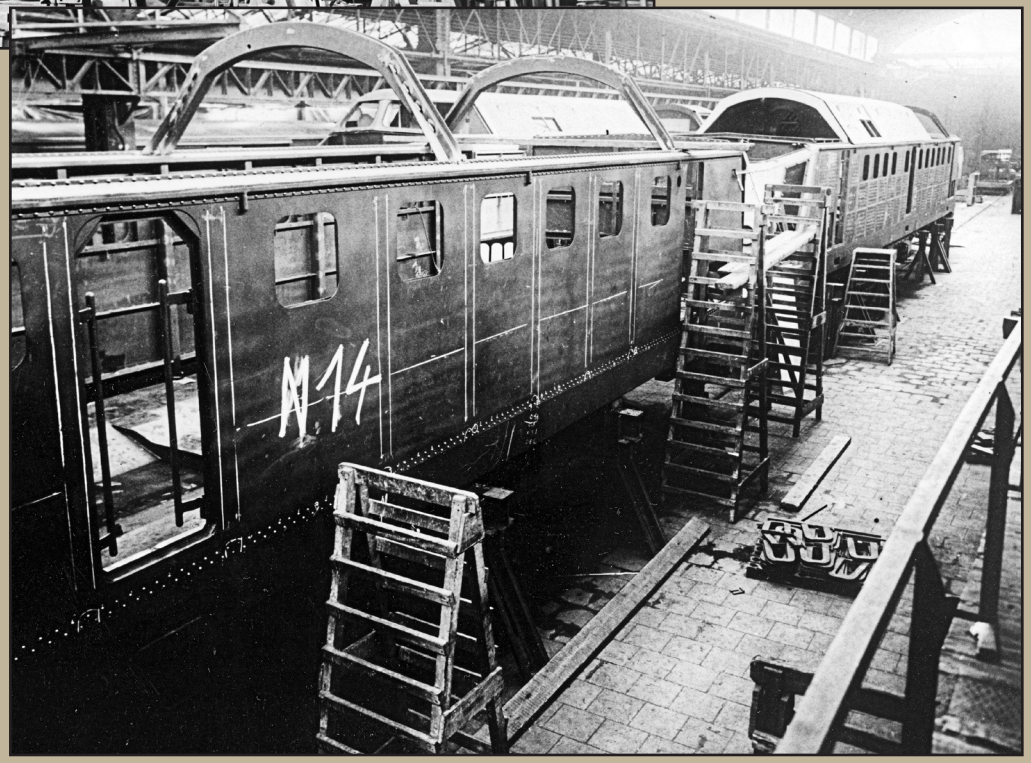
• *De verwarming:*

Voor de verwarming van de rijtuigen was er een klassieke verwarmingsketel type “Vapor Clakson” OK 4616. Deze zou door rechtstreekse verdamping de nodige stoom voortbrengen voor de verwarming van het ganse stel. Het water voor de verdamping werd meegevoerd in twee reservoirs van 1.500 liter die zich in beide neuzen van de locomotief bevonden. Deze reservoirs dienden tevens als absorptie van de schokken bij een frontale botsing.

In het tweede deel van hun loopbaan – op het ogenblik dat enkel goederentreinen gesleept werden – zou deze installatie bij de meeste locomotieven uitgebouwd worden. Deze machines werden gekenmerkt door het bijvoegen van een punt voor het nummer.

De verwarming van de stuurposten gebeurde door het koelwater van de dieselmotor. Hiervoor waren drie radiatoren (type centrale verwarming) aangebracht. Bij de linkse radiator die binnen handbereik van de bestuurder stond, werd deze ingeschakeld door een kraan te bedienen door de bestuurder. Bij de overige twee radiatoren was een thermostatische kraan aangebracht





Mechanisch gedeelte :

De kast

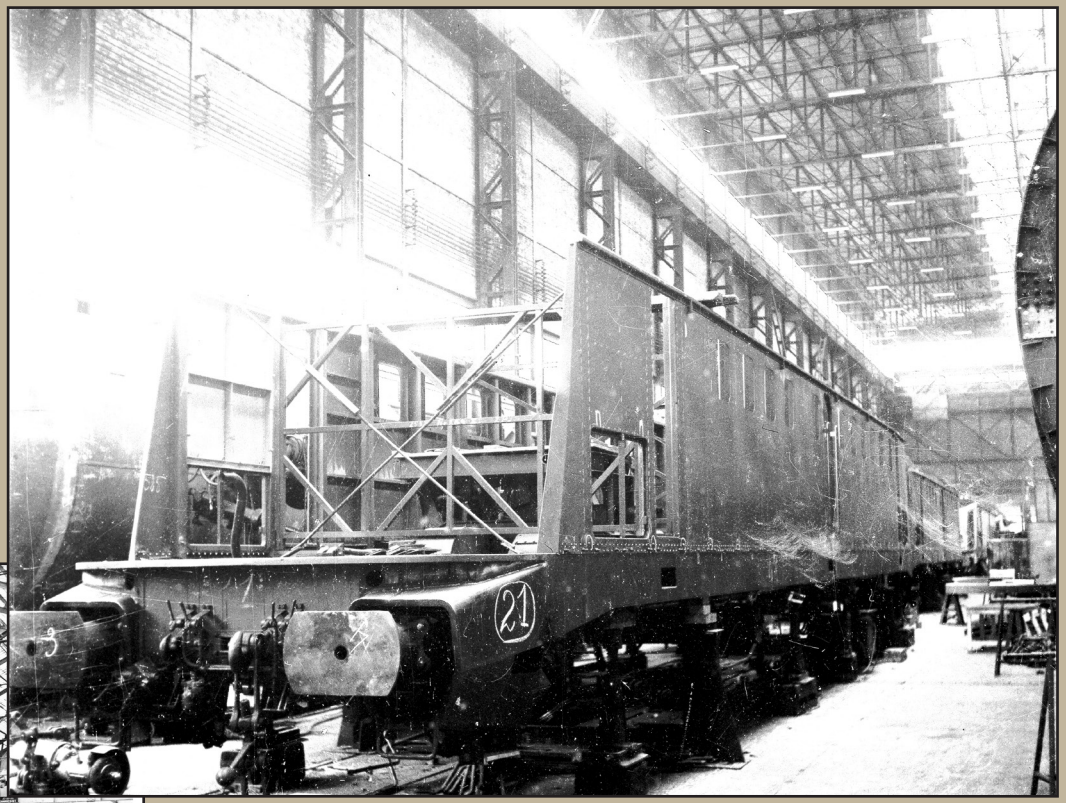
Bij de ontwikkeling van de kast had de N.M.B.S., maar ook de vakbond, zeer specifieke eisen gesteld. Financiële beperkingen mochten niet meer leiden tot een vermindering van het comfort en de veiligheid van de bestuurders. Dit was wel het geval geweest voor de locomotieven type 201. Een te kleine, luidruchtige stuurpost bood geen enkele beveiliging voor de bestuurder

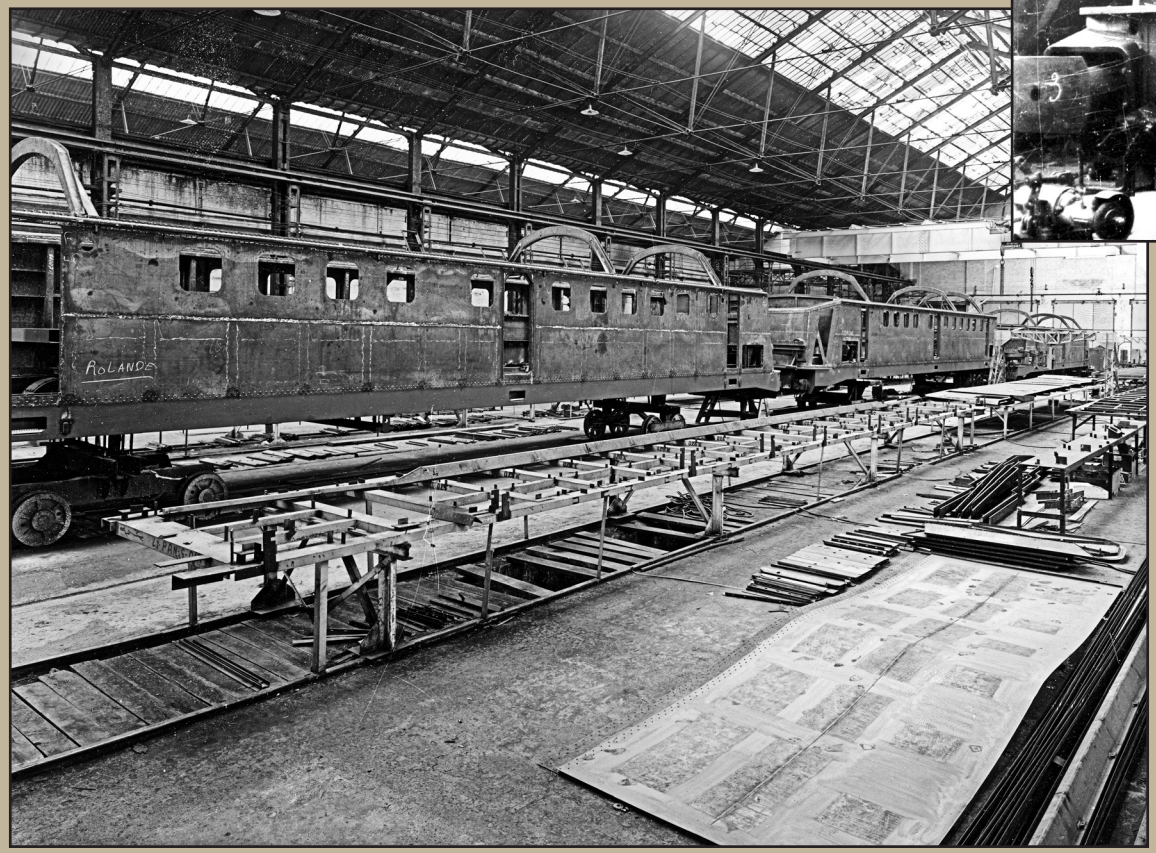
Zo moesten de nieuwe machines uitgerust worden met een verhoogde stuurpost en duidelijke kreukelzone in de beide neuzen. Ook het niveau van de geluid- en geurhinder moest aangepakt worden en er moest iets gedaan worden aan de trillingen.

Hiervoor ontwikkelden de studiediensten van Cockerill een eigenzinnige, hoekige kast, die zo karakteristiek zou worden voor het type 51/reeks 51 (en ook voor de prototypes van het type 210). We vinden in de buurlanden geen enkele locomotief met een dergelijk ontwerp.

De kast werd volgens het klassieke procedé gebouwd: het chassis werd gevormd door zware profielen, die door autogeenlassing samengevoegd werden. Ter hoogte van de draaistellen was er een zwaar gietstuk aanwezig waarin de draaispil bevestigd werd. Ook de uiteinden van de kast werden door een gietstuk gevormd, een opstelling die de rigiditeit – en dus ook de veiligheid – ten goede kwam.

De langswanden en de beide “neuzen” werden opgebouwd uit een geraamte van profielen, die ook hier door autogeenlassen samengevoegd werden. Ze werden bekleed met een buitenplaat met een dikte van 2 mm. Het geheel werd aan het chassis bevestigd door een dubbele rij - onderling verschoven - klinknagels. In de dakpartij werd aan één zijde de koelgroep - Behr voor de eerste bouwschijf, Voith voor de tweede - aangebracht.


21


ROLAND




P8
PIC



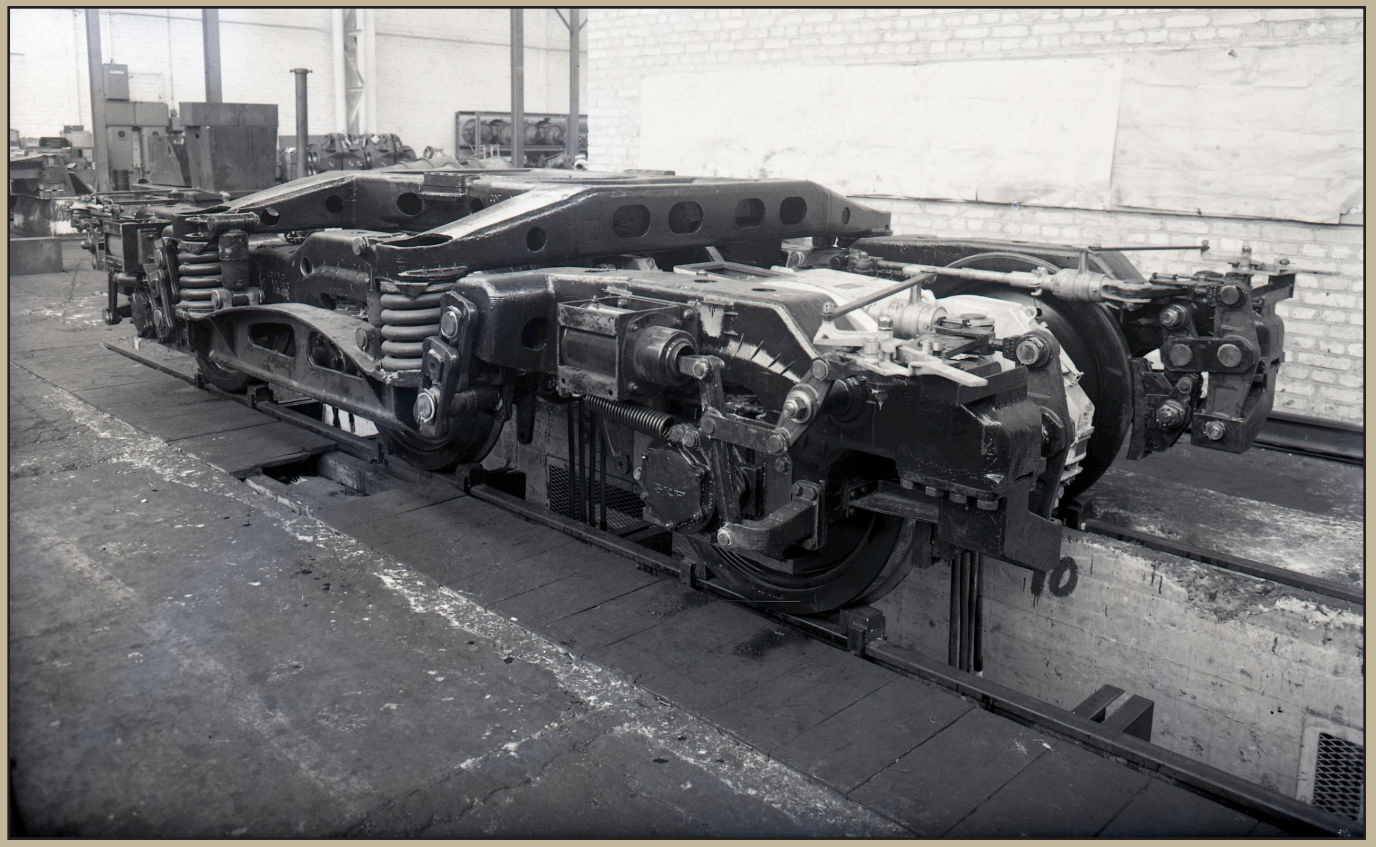
Boven de dieselmotor werd één enkele afneembare huif geplaatst. Deze liet toe om de ganse dieselmotor, samen met de hoofdgenerator, gemakkelijk uit te bouwen.

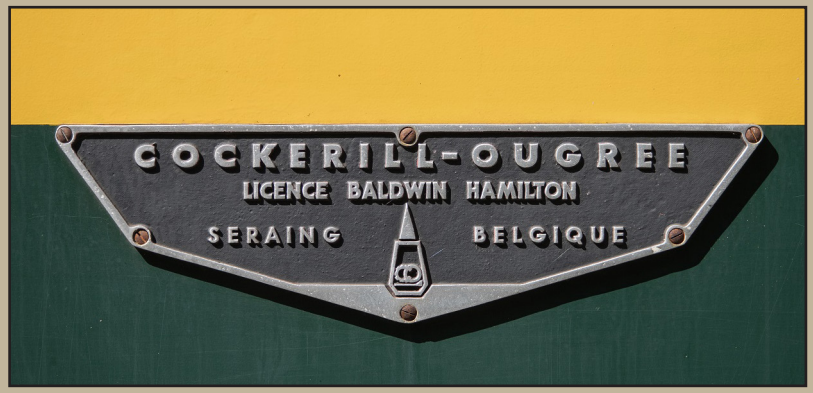
De draaistellen

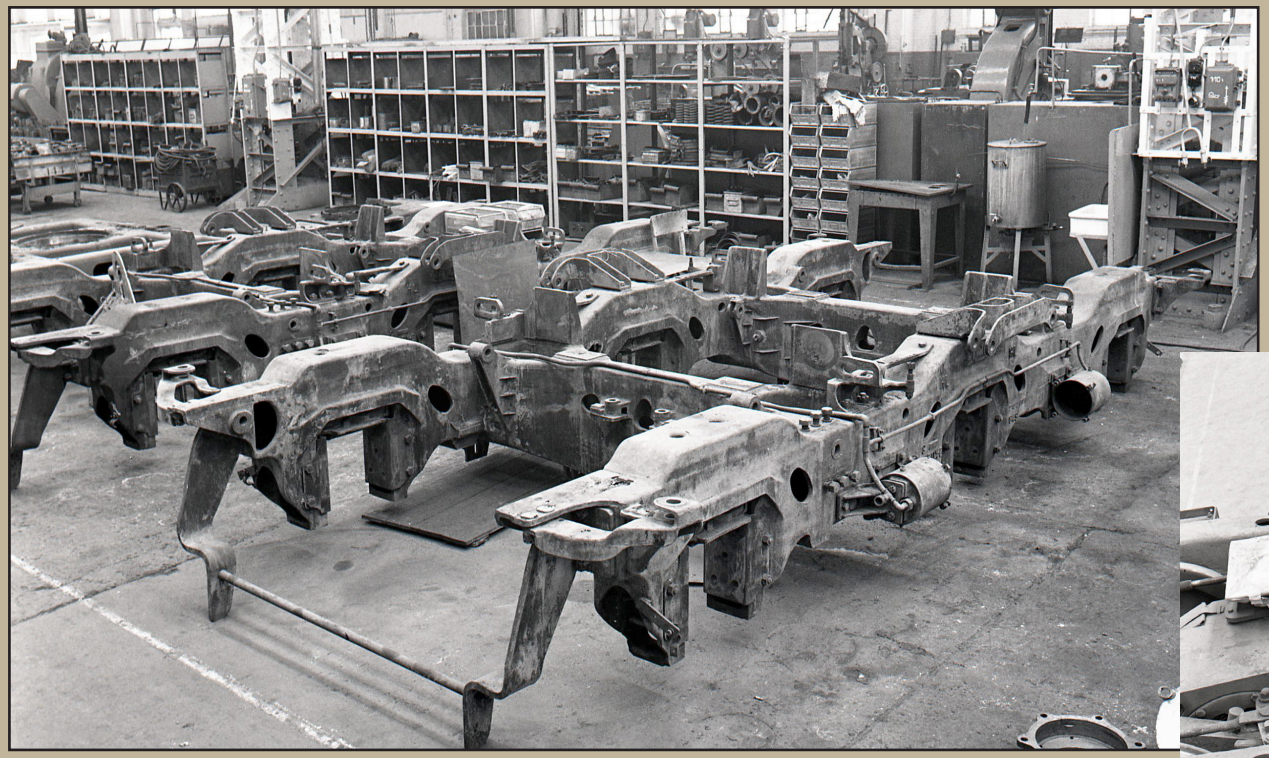
Ook voor de draaistellen werd in feite geen bijkomende inspanning gedaan: Cockerill nam gewoon deze van de vroegere typen 202/203 over.

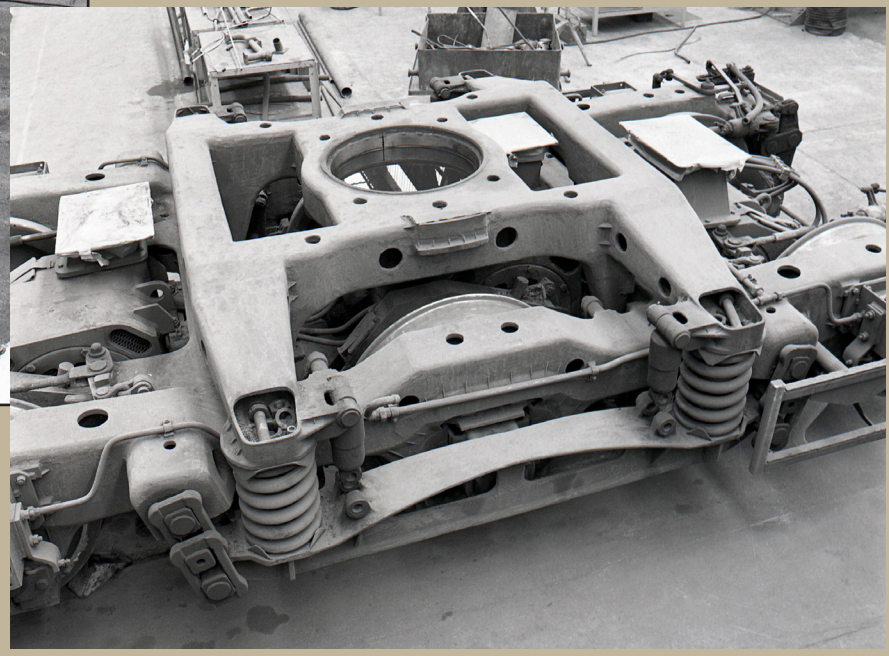
Deze draaistellen werden trouwens ook gebruikt bij het type 205 in dezelfde periode. Deze draaistellen werden gevormd uit één enkel zwaar gietstuk en hierop werden alle onderdelen bevestigd. Opmerkelijk was wel dat men nochtans de stabiliteit verbeterde. Dit gebeurde door twee zware gietstukken die aan weerszijden van het draaistelraam aangebracht werden. Deze werden via veerhangers aan het hoofdraam bevestigd en via zware spiraalveren werd de wiegbalk (en dus de kast) hierop geplaatst. Op te merken valt dat het type 205 deze inrichting niet had.

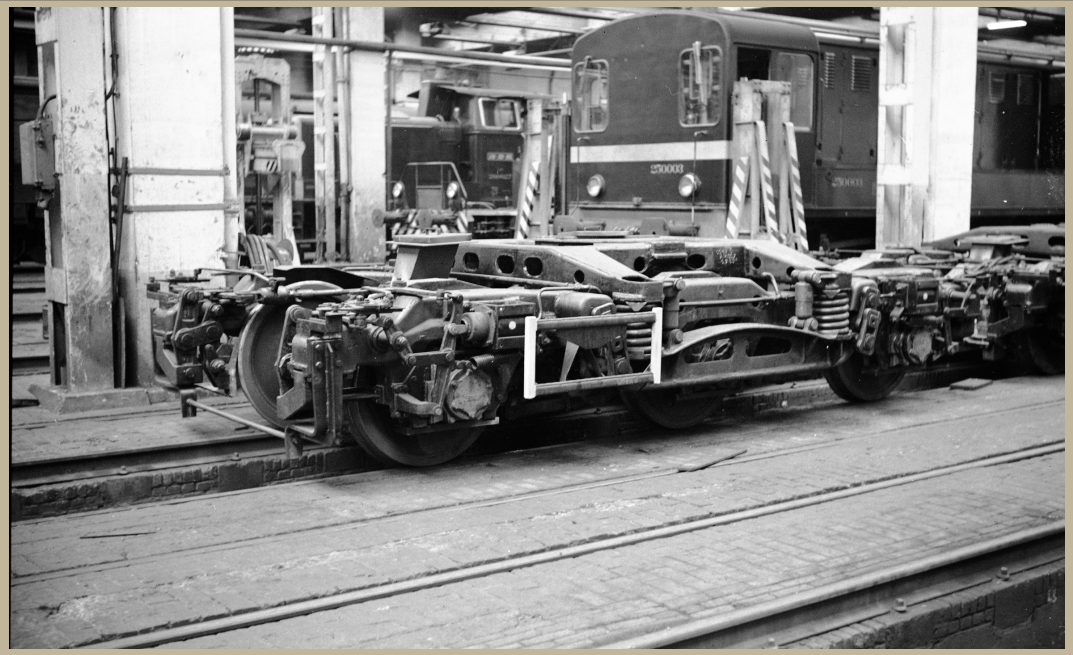
Deze draaistellen werden door de firma Henricot te Court-Saint-Etienne in ruwbouw geconstrueerd en door Cockerill te Seraing verder afgewerkt.











De monoblokdraaistellen waren identiek aan deze van de typen 202-204 en 205, maar hadden uitwendig een bijkomende afvering van de kast.

Links de reserve-draaistellen te Schaarbeek

Foto's Cockerill





Boven: grote revisie van de 5193 in de werkplaatsen te Salzinnes. Deze werkplaats was verantwoordelijk voor alle (grote) revisies bij de diesellocomotieven, dus ook voor het type 200 / reeks 51

Foto Eli AMEEL

Links beeld van de stuurpost van een type 200.

Foto NMBS Train World Heritage

Verschillen tussen bouwschijven

Tussen de beide bouwschijven waren er enkele veranderingen te noteren. De meeste hadden geen invloed op het uiterlijk van de locomotieven.

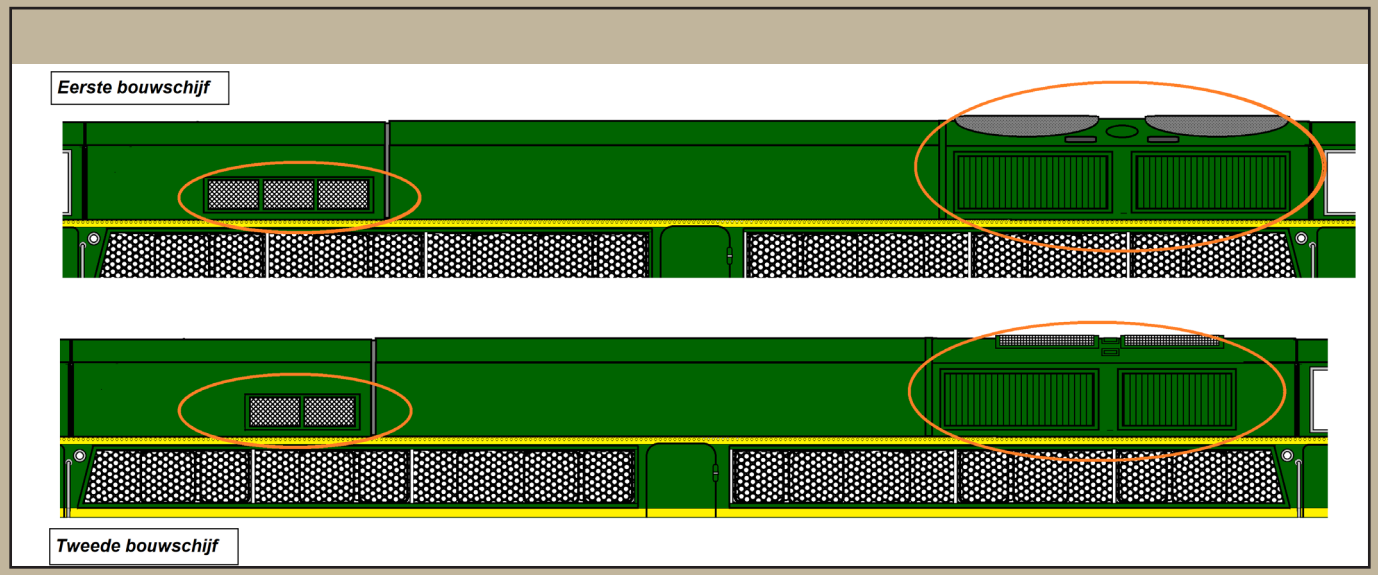
Twee bepaalden wel in een min of meer beperkte mate het uitzicht van de locomotief.

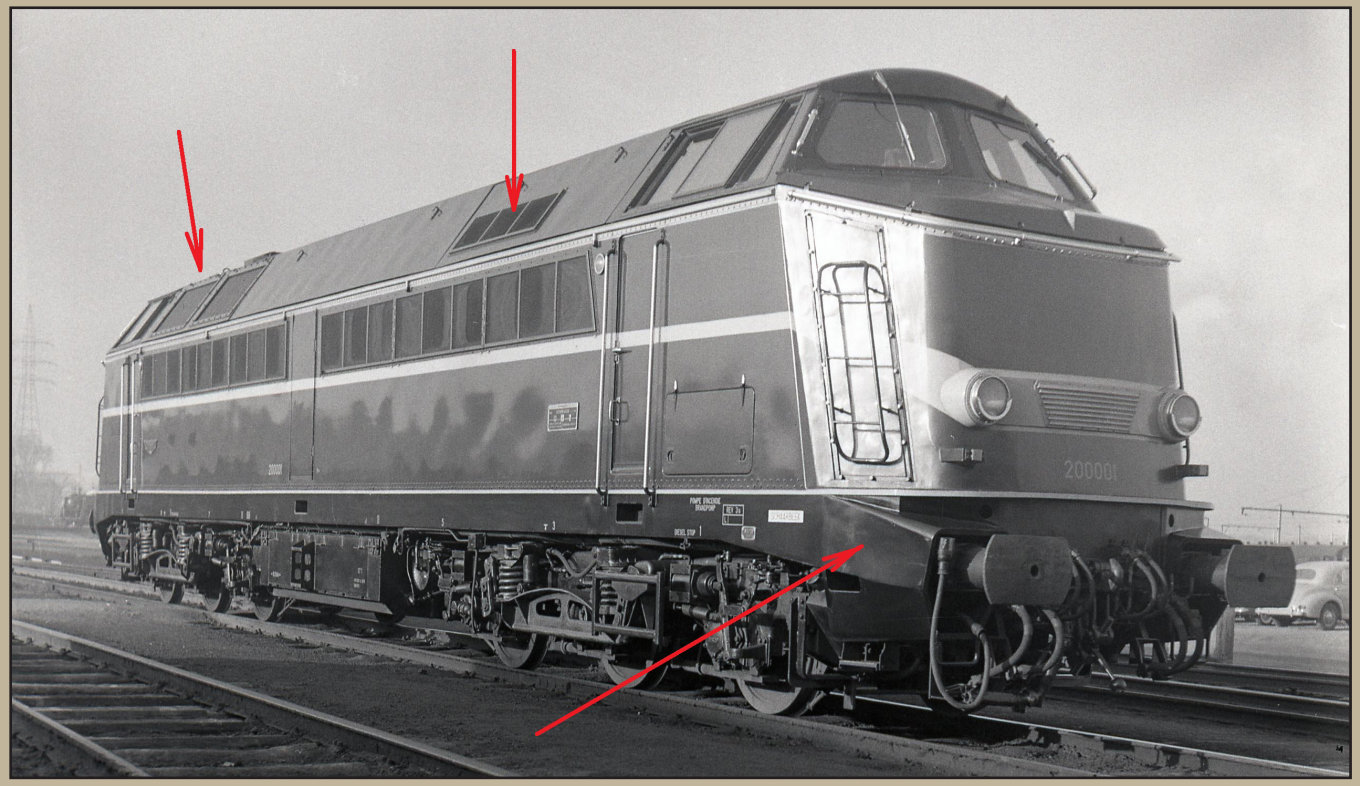
De eerste en meest opvallende was het afstappen van de stroomlijning rond de buffers. Dit was in feite enkel een esthetisch voorwerp en had geen enkele invloed op het chassis. Bij de tweede bouwschijf - vanaf 200.054 - werd deze stroomlijning om budgettaire redenen weggelaten en kreeg men de gewone rechte bufferbalk. Later viel ook op dat er een roestvorming optrad binnenin deze uitbouw en werd beslist om deze bij de locomotieven te verwijderen. Dit gebeurde slechts voor een klein gedeelte en de meeste machines van de eerste bouwschijf behielden hun oorspronkelijke uitzicht.

Tweede verschil was het vervangen van de oorspronkelijke koelgroep Behr door eenzelfde eenheid, geleverd door Voith. Deze had twee radiatoren minder en hierdoor werd één van de ventilatieroosters in de schuine zijwand verwijderd en werd deze korter. Minder zichtbaar was ook de vorm van de uitsnijding voor de beide ventilatoren bovenop het dak. Deze was rond bij de eerste bouwschijf en rechthoekig bij de tweede versie.

Een kleiner verschil was de lengte van het kleine ventilatierooster aan de andere stuurpost. Bij de eerste bouwschijf bestond deze uit drie elementen, bij de tweede slechts uit twee elementen.

Wel moet gezegd worden dat bij het verwijderen van de stroomlijning rond de buffer de verschillen in de dakopbouw natuurlijk bleven bestaan en zo ontstond een derde variant. De verschillen bij de 5001 worden daar besproken.





De veranderingen:

Tijdens de lange loopbaan van de locomotieven werden tal van (kleinere) verbeteringen aangebracht. Hier ging het meestal om aanpassingen aan nieuwe evoluties in de techniek. Al deze verbeteringen opsommen zou ons te ver leiden; daarom beperken we ons tot de voornaamste.

Tussen 1970 en 1975 werden alle locomotieven uitgerust met dubbele rood-witte koplampen. Deze werden bediend door een schakelaar met vier standen, namelijk rood – uitgeschakeld – wit en knipperend. Het knipperen werd verwezenlijkt door een knipperlichtrelais en werd enkel in nood gebruikt. Ook werd een derde koplamp aangebracht bovenaan de stuurpost. Voorheen was er trouwens al een noodoplossing gevonden: de machines die naar Duitsland reden - vooral Aachen-West en ook Aachen Rote Erde - waren verplicht de A-frontseinen te hebben en zo werden verschillende machines van Hasselt uitgerust met een koplamp afkomstig van een stoomlocomotief aan de bovenzijde van de neus.

De (witte) koplampen hadden twee gloeidraden, namelijk de gewone stand en de stand baan. Deze werden bediend door een afzonderlijke schakelaar.

Om te mogen rijden in Duitsland en later ook in Nederland, dienden de locomotieven uitgerust te zijn met een derde (witte) koplamp. In eerste instantie werd deze op de neus zelf bevestigd. Het handelde hierbij om een koplamp, gerecupereerd van de stoomlocomotieven. Enkel de locomotieven van Hasselt waren hiermee uitgerust, maar door mutaties kwamen deze machines ook in andere stelplaatsen terecht. Bij het aanbrengen van



Het aanbrengen van de dubbele koplampen werd hoofdzakelijk in de eigen stelplaats gedaan. Hiervoor had men een mal om de koplamphouders op hun plaats te zetten.

Foto NMBS Train World Heritage

de dubbele koplampen werd ook bovenaan – boven de kopvensters – een bijkomende kast met koplamp aangebouwd. In principe werden alle machines hiermee uitgerust, maar bij sommige locomotieven werd de lamp zelf niet (of niet dadelijk) gemonteerd. Enkele machines (waaronder de 5103) werden niet onmiddellijk bij het aanbrengen van de dubbele koplampen en de schildering ’71 hiermee voorzien, gewoonlijk omdat deze ombouw in de eigen stelplaats doorgevoerd werd. Normaal was het voorzien dat deze werken door de AC Salzinnes zouden worden uitgevoerd bij een revisie. Maar om het tempo op te drijven werd beslist dat ook Schaarbeek en Monceau deze werken tussentijds zouden uitvoeren. Deze aanpassing duurde – inclusief een volledige nieuwe schildering – tien werkdagen. Er werd ook gebruikgemaakt van deze aanpassing om de koppen te versterken door het aanbrengen van bijkomende profielen binnenin de beide neuzen. In beide werkplaatsen werd slechts één locomotief tegelijkertijd behandeld. Reden was het te krappe reservebestand bij deze machines. Verder werd bij een aantal locomotieven van de eerste bouwschijf de gestroomlijnde bufferbalk omgebouwd tot een rechte bufferbalk zoals bij de tweede bouwschijf: hier handelde het om de machines 5101, 5102, 5103, 5106, 5107, 5109, 5114, 5115, 5121, 5138, 5140, 5147,

Tijdens de tweede grote revisie (GR) werd een tweede groep batterijen geplaatst. Deze leverden een spanning van 24 V en hadden een capaciteit van 160 Ah. Deze diensten nu voor de voeding van de nieuwe elektronische schakelingen. De oorspronkelijke batterijen werden nu ook vervangen door de klassieke loodbatterijen.

De lading van de batterijen werd ook aangepast. De regeling gebeurde nu elektronisch door middel van twee printplaten. Deze hadden hetzelfde doel als de vroegere mechanische regeling, maar waren veel betrouwbaarder, daar ze geen mechanische contacten meer hadden. Bij de 24 V-batterijen werd een driefasige alternator geplaatst voor de lading. Deze spanning van deze alternator was veel stabieler en het onderhoud was praktisch onbestaande. De geleverde wisselspanning werd gelijkgericht door zes diodes en dan naar de elektronische regelaar gevoerd.

Naast deze functies werd ook de regeling van de bekrachtiging nu elektronisch gedaan en wordt deze rechtstreeks bevolen door de regelaar type Woodward van de dieselmotor. Een vierde printplaat zorgde voor de beveiliging van de elektronische componenten en bevatte de gestabiliseerde voeding voor de elektronische componenten

Daar de elektronica nog niet zover gevorderd was, werd het schakelen van de contacten nog steeds uitgevoerd door miniatuurrelais die op de diverse printplaten aangebracht waren.

Gedurende de ganse loopbaan hadden de machines last van scheuren in het ondercarter, ter hoogte van de bevestigingen van de krukaslagers. Deze scheuren werden meestal door lassing hersteld, maar verschillende machines werden om deze reden ook definitief afgesteld.

In het begin van de negentiger jaren trad het probleem – door metaalmoeheid – frequenter op en herstelling was niet altijd mogelijk. Daar de locomotieven nog nodig waren voor de dienst, werden bij Cockerill zes bijkomende, versterkte carters besteld. Nadien werden nog (minstens drie) bijkomende carters bijbesteld. Deze werden omstreeks 1995 ingebouwd bij de volgende machines die op dat ogenblik afgesteld waren of een herstelling moesten ondergaan: 5101, 5105, 5122, 5127, 5142, 5143, 5167, 5174 en 5179.

Een andere aanpassing die doorgevoerd werd bij twee locomotieven was het (licht) verhogen van de maximale snelheid, door het aanpassen van de tandwielverhouding. Dit werd aangegeven door het feit dat de reeks 51 aangeduid werd om een T.E.E.-treinpaar tussen Brussel-Zuid en Amsterdam te slepen en dat op bepaalde baanvakken een snelheid van 140 km/h toegelaten was. Hiervoor werd de 5106 en de 51xx (als vervanglocomotief) aangeduid. Beide machines behoorden tot het bestand van Schaarbeek. Uiterlijk was er echter geen enkel verschil op te merken met de vorige machines; ze bezaten beide de standaard groen-gele kleurstelling “1970”. We komen daar verder op terug met een aantal foto’s

De verschillende kleurstellingen

Zoals alle diesellocomotieven kenden de machines de drie klassieke kleurstellingen van de NMBS. Een oorspronkelijke, afwijkende kleur – zoals het type 201 (reeks 59) of type 202/203 (reeks 52 en 53) – hebben ze niet gekend. Ze werden geleverd in de vereenvoudigde, volledig groene uitvoering met smalle gele banden.

Vanaf 1970 werd deze vervangen door de schildering type ‘71, groene basiskleur met brede gele banden.

Vanaf 1984 werd de gele veiligheidsschildering toegepast met gele basiskleur en groene banden.

In de beide laatste versies waren er locomotieven die (bewust of onbewust) afweken van de standaarduitvoering. Verder zou het plaatsen van de dubbele wit-rode koplampen en de derde koplamp ook niet synchroon lopen met de verschillende kleurstellingen en kreeg men hier ook machines met een afwijkend uitzicht. Ook bij het nummeren waren er verschillen

De voornaamste verschillen worden op de volgende bladzijden met tekening en foto’s geïllustreerd. I

Oorspronkelijke kleurstelling

Bij de levering van deze locomotieven was de nieuwe vereenvoudigde schildering al bij de bestaande typen 201 en 202/203 gedeeltelijk doorgevoerd. Daarom zou deze vormgeving ook bij alle te leveren machines uitgevoerd worden. Reden was dat het aanbrengen eenvoudiger was en minder werkuren vergde, dus het was gewoon een budgettaire operatie geworden.

Daarom bestond de oorspronkelijke schildering uit een volledig groene bovenbouw, enkel met drie smalle gele lijnen: de eerste met een breedte van 120 mm in het midden – onder de roosters. Deze zou vanaf de deuren schuin naar de koplampen afhellen en in breedte verhogen om dezelfde hoogte te hebben als de koplamphouders. Een tweede lijn – met een breedte van 100 mm – bevond zich op de grens van het verticale kastgedeelte en het hellende dak. Deze lijn werd over de kop doorgetrokken en volgde de scheidingslijn tussen de verticale wanden van de kast en de afdekplaat van de neus. Een derde, 16 mm smalle lijn vormde de grens tussen kast en chassis.

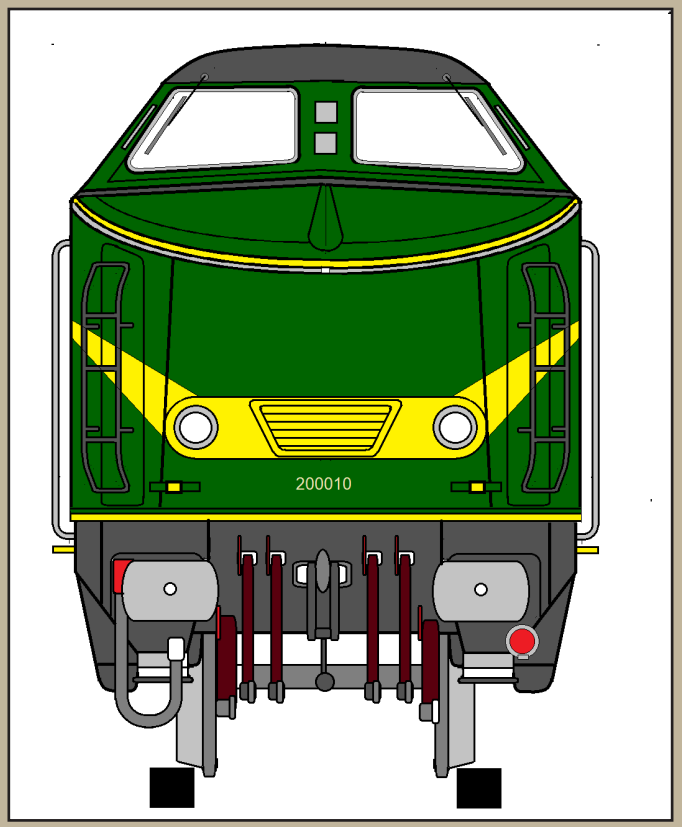
Enige afwijking bij deze schildering werd genoteerd bij de 200.040. Om betere foto’s te kunnen realiseren, was deze locomotief vanaf de levering voor korte tijd uitgerust met grijze draaistellen

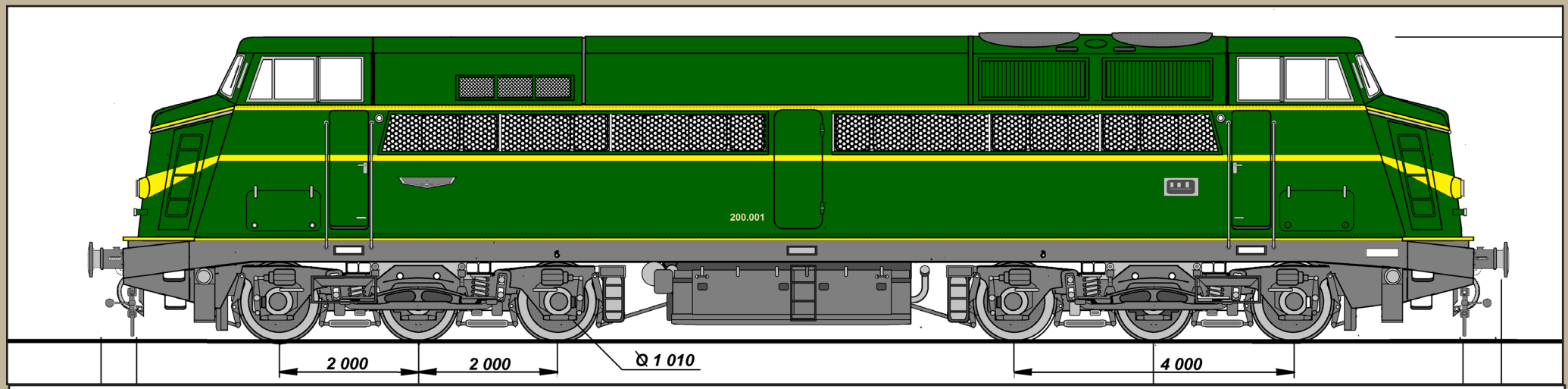
Voor de nummering werd een recht lettertype met een hoogte van 100 mm gebruikt. Op de kop bevond zich dit nummer onder het ventilatierooster, op de zijkanten links van de centrale deur naar de machinekamer, 160 mm boven de scheiding met het chassis

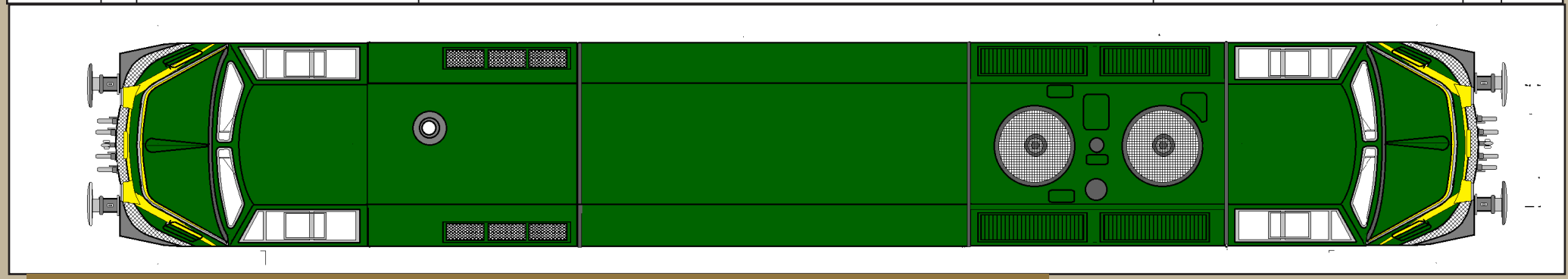
Er werden telkens twee constructieplaten aan weerszijden van de kast bevestigd. Deze bevonden zich naast de toegangsdeuren, naar het midden van de locomotief toe.

Een groot aantal locomotieven zou in 1971 – op het ogenblik dat de nieuwe nummering met vier cijfers in voege trad – in de oorspronkelijke kleurstelling rondrijden. Het oorspronkelijke nummer werd nu vervangen door de nieuwe nummers. Deze werden in gele kleur uitgevoerd met een hoogte van 250 mm. In tegenstelling tot veel andere locomotieftypes was er geen aanpassing van de oorspronkelijke vormgeving nodig.

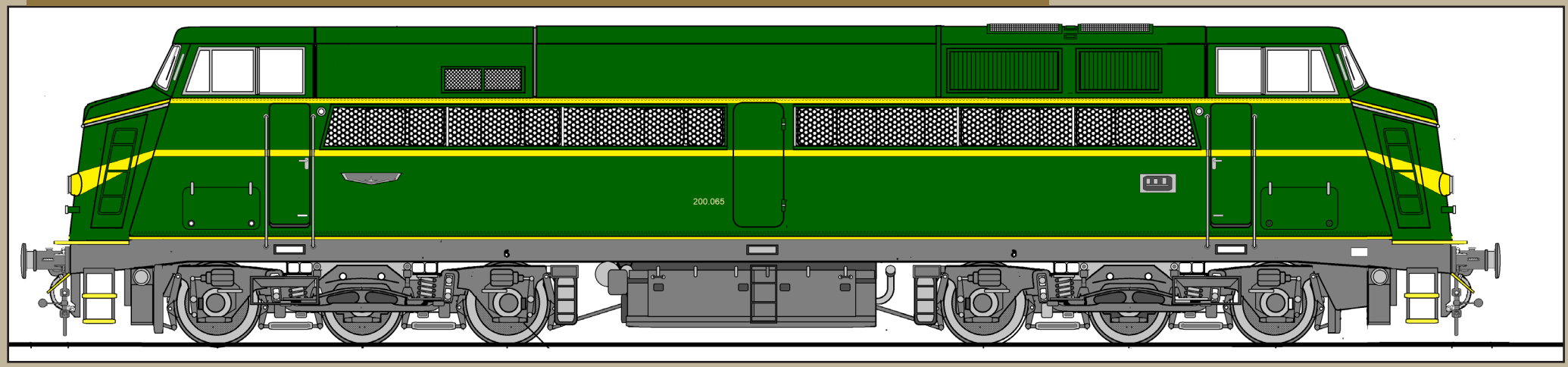
Vermelden we nog dat geen enkele locomotief met deze schildering uitgerust werd met dubbele (rood-witte) koplampen.







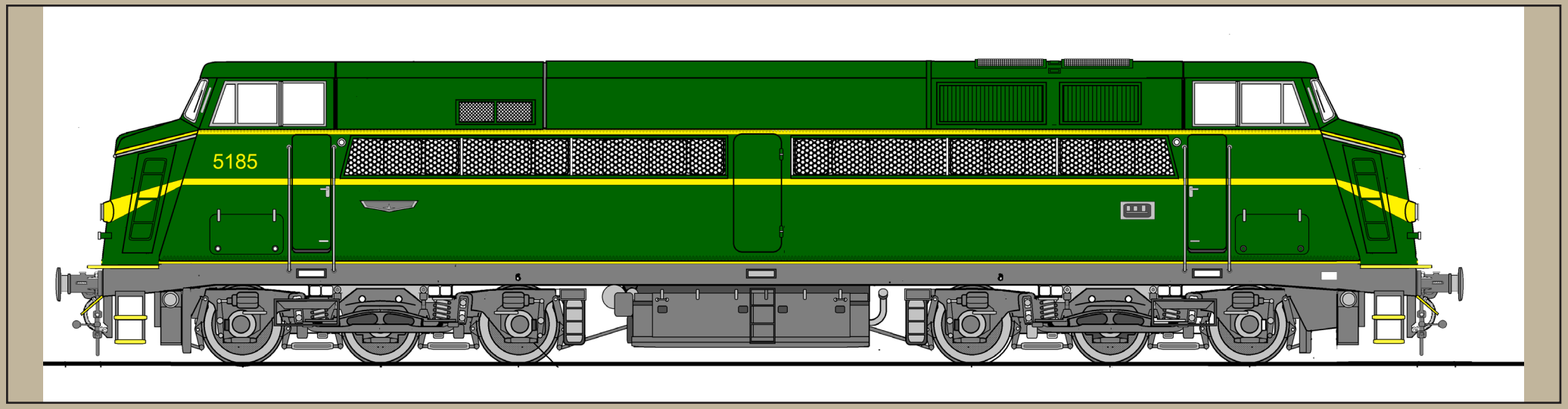
Boven : eerste bouwschijf onder : tweede bouwschijf

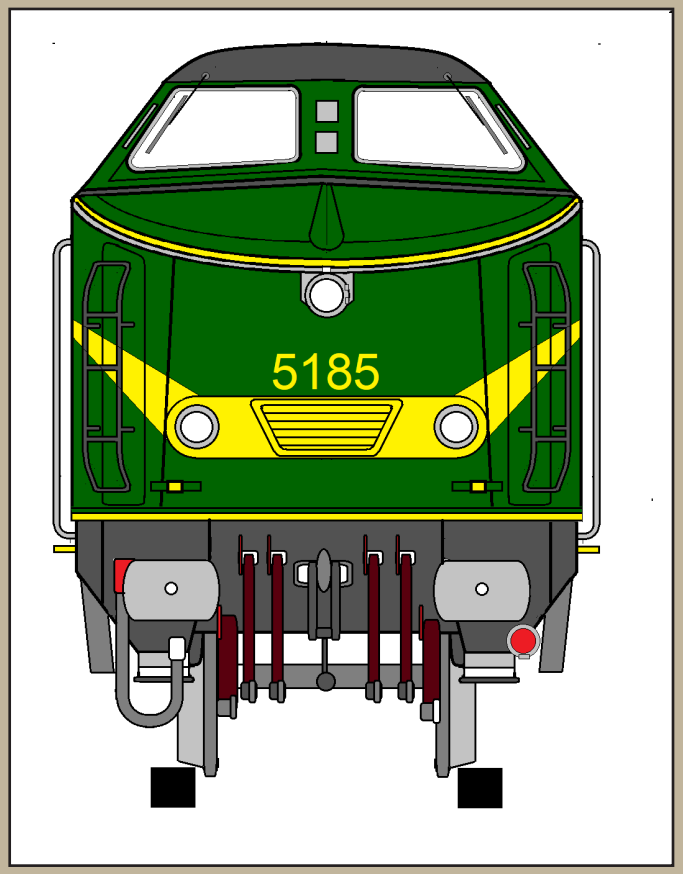




De oorspronkelijke schildering van de 200 019 bij zijn aankomst te Schaarbeek. Deze machine behoorde tot de eerste bouwschijf met gestroomlijnde bescherming van de buffers.

Foto NMBS Train World Heritage


5185


5185



De oorspronkelijke kleurstelling, maar na de vernummering van 1971: locomotief 5185 van de stelplaats Hasselt verlaat midden 1972 het station van Hasselt met bestemming Liège-Guillemins. Omdat deze machines ook tot in Aachen-West kwamen, moesten ze een derde koplamp bezitten. Een oude lamp van de stoomlocomotieven type 29 werd gewoon op de neus gemonteerd.

Foto Julien CASIER

Schildering groen met gele banden:

Vanaf midden 1970 werd de nieuwe standaardschildering toegepast met bredere gele banden.

Opnieuw was de grondkleur van de kast groen, maar van onder naar boven werden de volgende gele banden aangebracht:

- Een brede gele band met een hoogte van 300 mm op 635 mm van de scheiding tussen kast en chassis. Deze band daalde af naar de koplampen en omvatte deze volledig

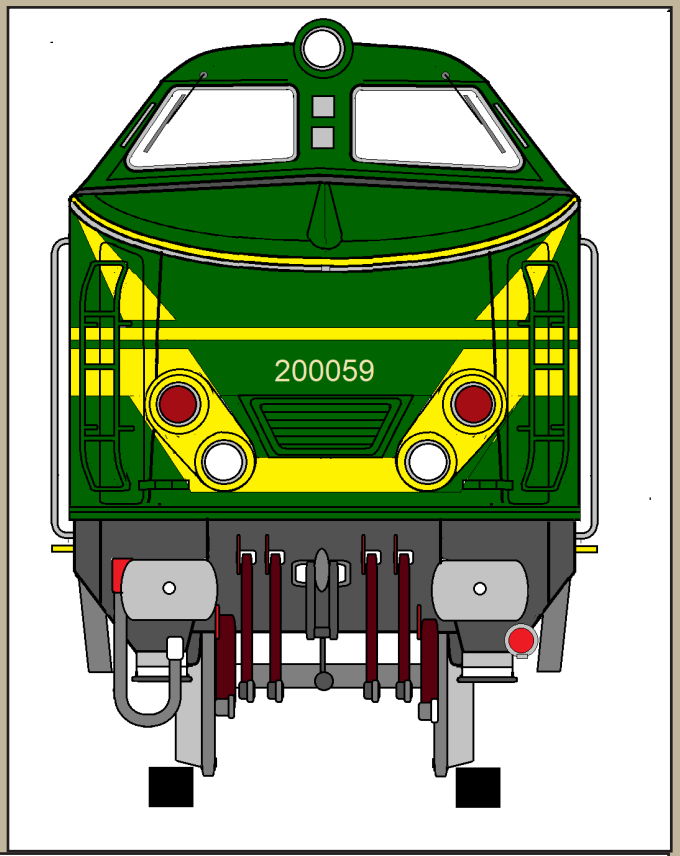
- Een smalle band van 100 mm, juist onder de luchtroosters en op 60 mm boven de brede band

- Een smalle band van 100 mm op het grensvlak tussen het verticale en schuine deel van de kast. Deze werd naar de koppen toe hellend doorgetrokken richting koplampen.

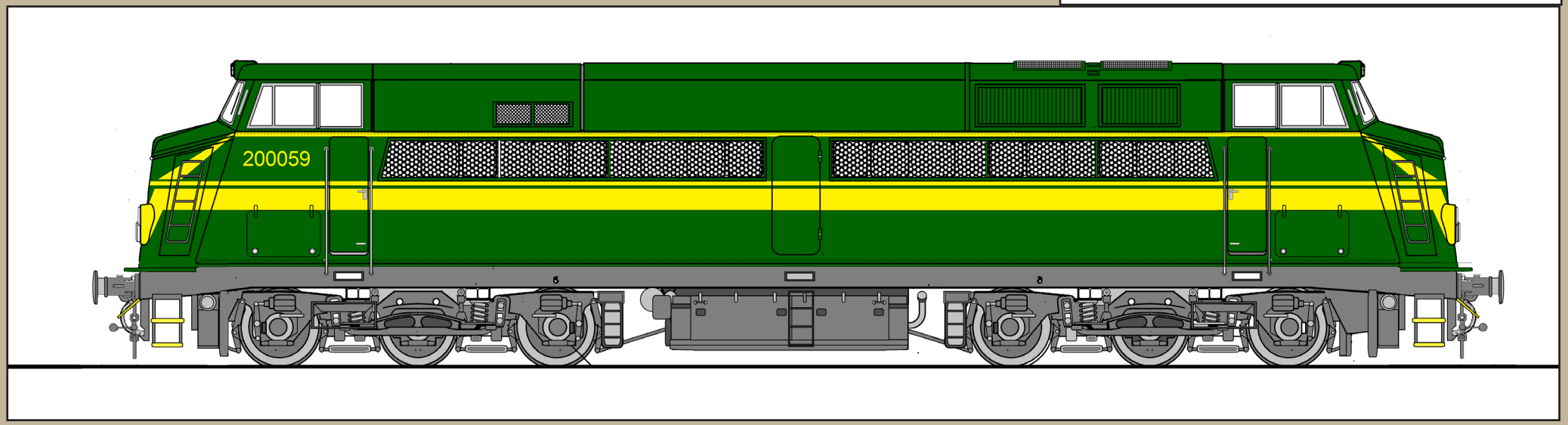
- Er was geen gele band tussen chassis en kast.

Oorspronkelijk werden de constructieplaten behouden bij een beperkt aantal locomotieven, maar al zeer snel vanaf 1971 werden deze niet meer aangebracht. Nochtans zouden enkele andere machines bij een herschildering in de eigen stelplaats deze constructieplaten wel nog behouden. Hierbij behoorden de volgende machines: 5106 (met enkele koplampen), 5120, 5166, 5177, 5191, 5193

Daar de locomotieven type 200 op dat ogenblik een



Er werden verschillende locomotieven in de loop van 1970 onderworpen aan een grote revisie en kregen hierbij de nieuwe kleurstelling, maar ze behielden voorlopig nog - gedurende enkele maanden - het oude nummer met zes cijfers.



eerste grote herstelling toe waren (GR A), zouden een aantal machines nog steeds hun oude nummer bezitten. De eerste locomotief die deze schildering ontving, was de 200.059, die op 8 mei 1970 de AC Salzinnes verliet. Dit was het geval voor minstens de volgende diesels: 200.004, 200.007, 200.040, 200.055,

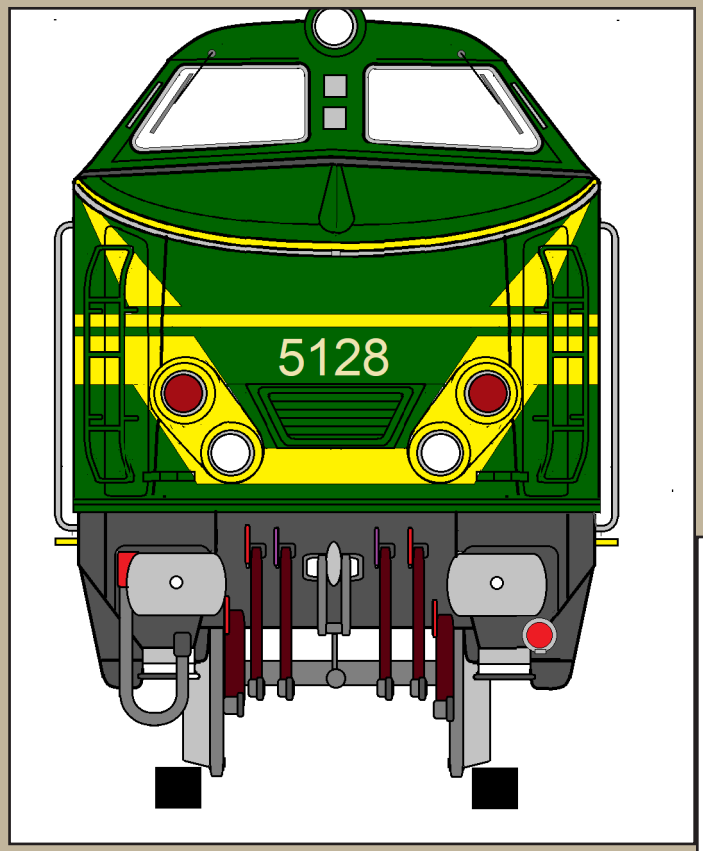
De nummering werd in rechte cijfers in beige (chamois) kleur aangebracht: op de kopwand waren deze cijfers 100 mm hoog, op de zijwand waren deze 250 mm hoog en werden deze links van de (eerste) ingangsdeur geplaatst. Opmerkelijk feit was wel dat de eerste machine – de 200.059 – voorzien werd van dubbele – rood/witte – koplampen; de daaropvolgende machines behielden hun enkele lampen.

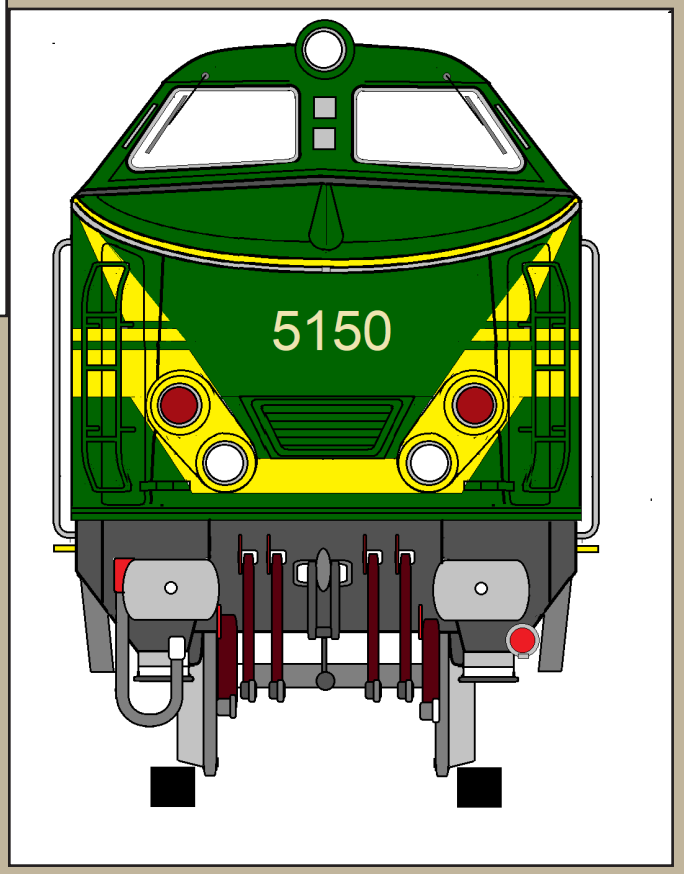
Bij de invoering van de nieuwe nummering op 1 januari 1971 vormde de plaatsing in principe geen probleem en werden de cijfers overal 250 mm hoog.

Enkel de stelplaats Monceau vormde een uitzondering: op drie locomotieven – de 5103, 5126, 5150 – werd de smalle gele band op de koppen onderbroken en bij de 5150 werd het nieuwe nummer dan ook nog hoger geplaatst.

Verder werd bij de 5138 – bij vergissing? – het nummer op de zijwand niet links, maar wel rechts (van de rechterdeur, dus op de andere kopwand) geschilderd.

Even later werden ook de verschillende trappen – om veiligheidsredenen – geel geschilderd in plaats van zwart.







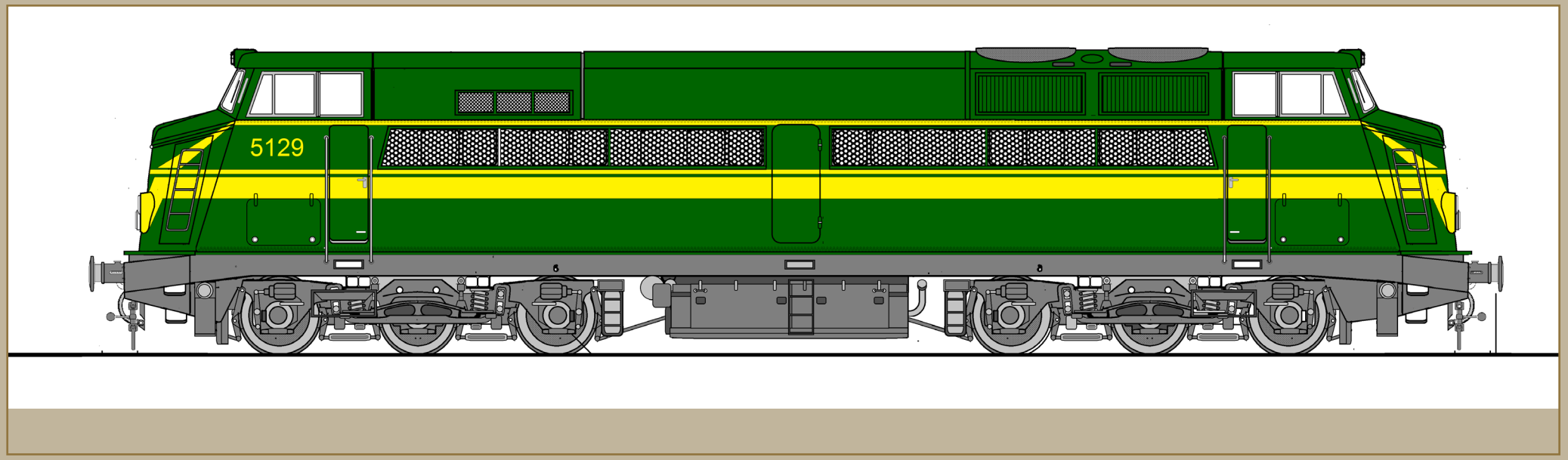
De 5146 was één van de locomotieven van de stelplaats Monceau, waarbij de dunne gele lijn verwijderd werd op de fronten. In september 1973 komt deze locomotief te Châtelineau aan.

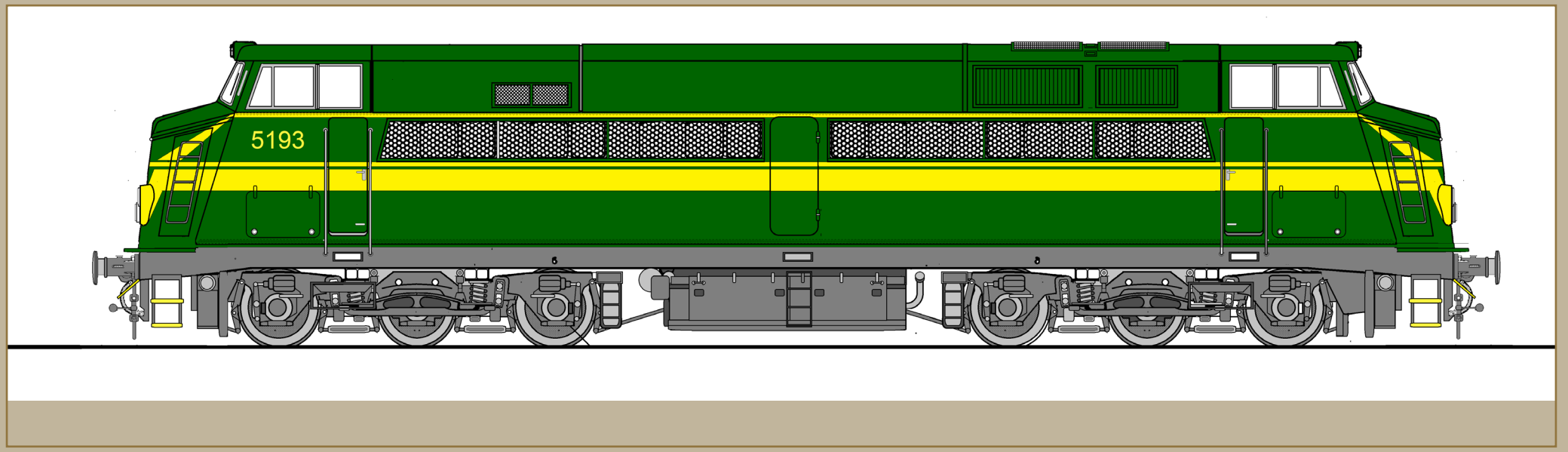
Foto Julien CASIER



Een aantal locomotieven werd door de eigenaarsstelplaats zelf herschilderd en hierbij werden (voorlopig) geen dubbele koplampen gemonteerd. Dit was het geval voor de 5172 van de stelplaats Hasselt. Hij rijdt midden 1973 het station van Hasselt binnen met een goederentrein vanuit Montzen of Aachen-West. Merk ook opnieuw de derde koplamp. Aangebracht op de neusen

Foto Julien CASIER





Schildering type '70

boven : eerste bouwschijf
onder : tweede bouwschijf



De standaarduitvoering van de schildering kon men onder meer aantreffen bij de 5120, hier in de buurt van Liedekerke op 6 juli 1983 met een trein met bestemming Kortrijk. De verbinding tussen de brede band en deze naar de koplampen heeft een hoek en niet meer de oorspronkelijke afronding.

Foto Julien CASIER

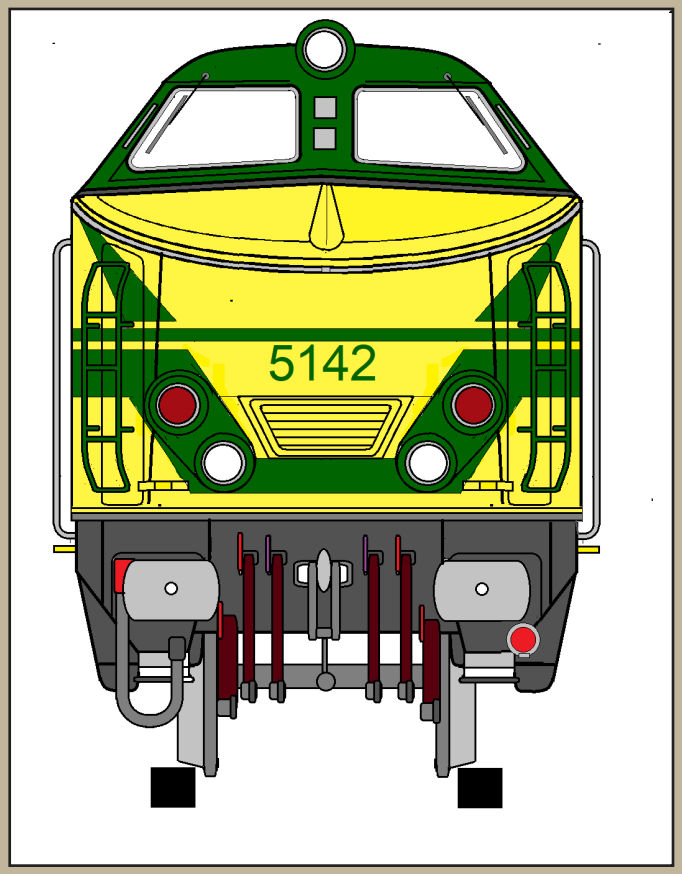
Prototypeschildering "Geel"

Gedurende een zestal jaar bleef deze schildering standhouden, maar dan besliste men dat de zichtbaarheid moest verbeteren en men opteerde voor geel als basiskleur. Als test werden de kleuren gewoon omgewisseld; het dak bleef echter groen en de 5142 kreeg de eer om de eerste diesellocomotief te worden die deze nieuwe livrei droeg.

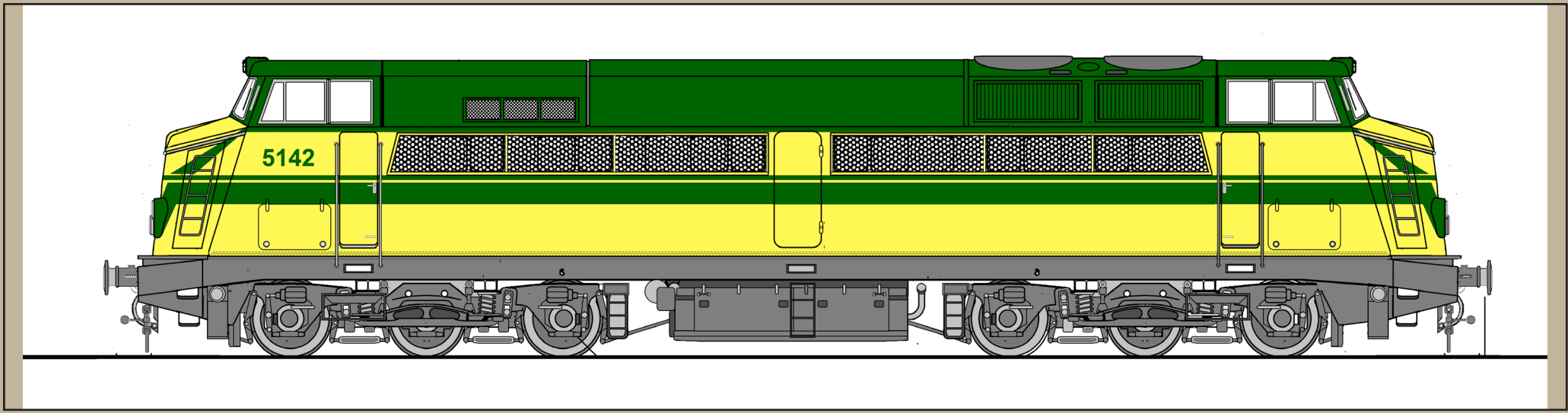
De gele kleur was wel lichter (RAL 1021) dan het signaalgeel dat gebruikt werd bij de vorige uitvoering en dat terugkwam bij de latere machines die de standaardschildering zouden krijgen. De toegangsdeuren tot de stuurposten waren volledig groen.

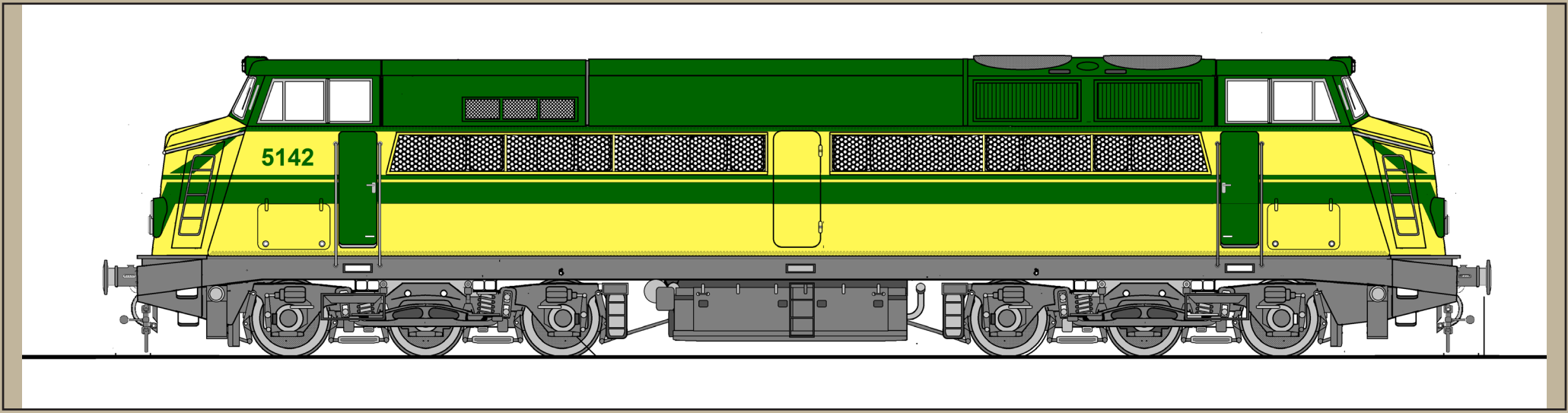
Op 28 juli 1976 zou ze de AC Salzinnes verlaten om terug naar haar stelplaats – Kortrijk – te sporen. Voor de volgende locomotieven werden er enkele aanpassingen doorgevoerd: de voornaamste waren het verbreden van de onderste, toch al brede band tot 500 mm en het wegvallen van de (groene) driehoeken op de bovenste helft van de kast.

Gedurende verschillende jaren reed deze locomotief op deze wijze rond; de gele kleur verbleekte gedurende deze inzet nog verder. Op een bepaald ogenblik – al vrij snel eind 1976, begin 1977 – werden dan ook de toegangsdeuren tot de stuurposten volledig groen geschilderd. Voorheen liepen de groene en gele kleurvlakken hier gewoon door, zoals te zien is op de foto's hiernaast.









Gele veiligheidsschildering (prototype 5142)

boven : oorspronkelijk
onder : met groene toegangsdeuren



De 5142 gefotografeerd te Schaarbeek kort na het buitenrijden met deze prototype-schildering

Foto NMBS Train World Heritage





De 5142 met een trein vanuit Kortrijk te Brussel-Noord op 5 augustus 1976

Foto Yves STEENEBRUGGEN

De dagelijkse trein met drie locomotieven (waarvan twee in opzending voor de piekuurtreinen vanuit Schaarbeek) bij doorrit te Stasegem op 31 augustus 1983

Foto Thierri HEYLEN

Standaardschildering "Geel"

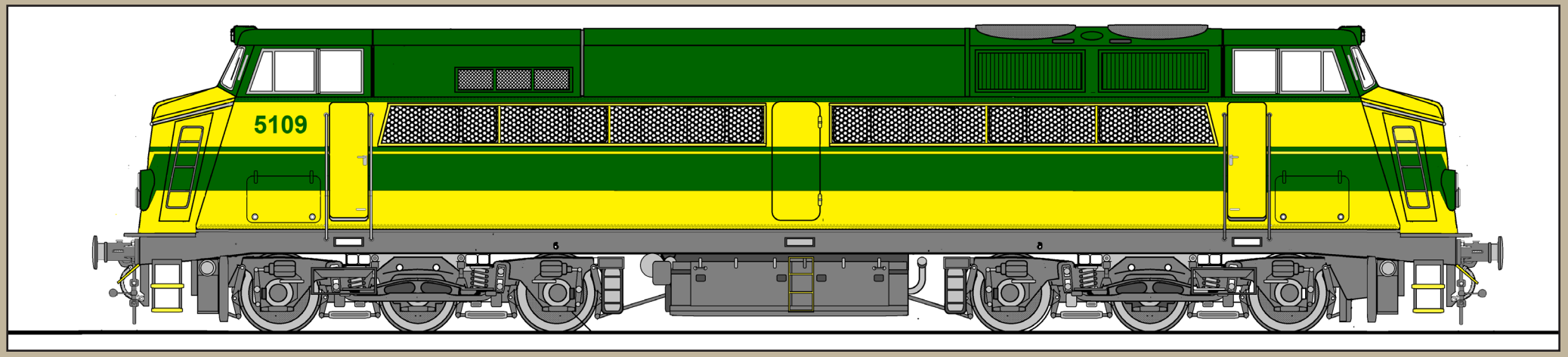
De 5109 was de tweede locomotief van reeks 51 die bijna een jaar later in het geel de werkplaats verliet, op 30 september 1977. Enig verschil met de standaard schildering was dat de bovenzijde van de neus geel geschilderd was .
Maar dit veroorzaakte reflecties in de voorruiten bij zonnig weer en daarom werd beslist om bij de volgende machines dit deel groen te schilderen. Dan ging de vergeling snel, maar het zou toch dertien jaar duren eer de laatste machine deze stan daardschildering verkreeg: hier was het de 5135 die pas op 28 september 1990 zijn groene jasje kwijtraakte.

In principe waren er weinig onregelmatigheden in deze kleurstelling op te merken. Alleen de 5128 zou vanaf 1986 door de werkplaats Kortrijk in een afwijkende versie op de sporen komen: de onderste gele band werd hier terug versmald tot 300 mm, zoals bij de 5142. Deze afwijking bleef behouden tot bij zijn derde algemene revisie, die beëindigd werd op 5 september 1989.

Bij de 5123 werd bij het schilderen van de groene kleur bovenaan de kast het geheel mis afgeplakt en het groene vlak zou nu 100 mm lager eindigen. Zien is op de foto's hiernaast.



De geelneus 5109 bij doorrit te Edingen op 2 mei 1986
Foto Thierri HEYLEN





De 5109 op de verbinding naar Poperinge te Wervik op 20 mei 1987

Foto Thierri HEYLEN



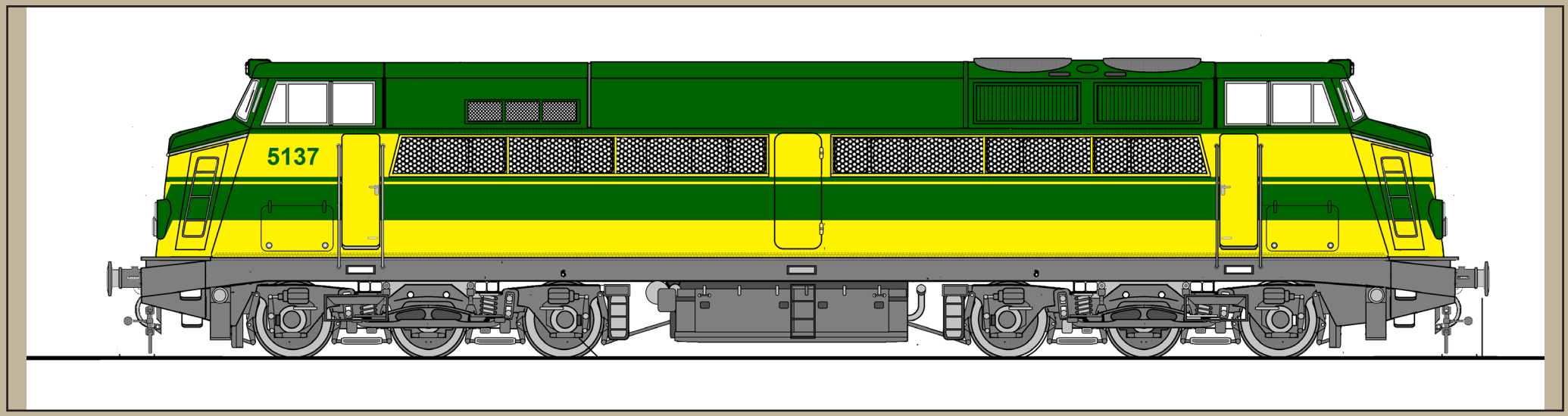


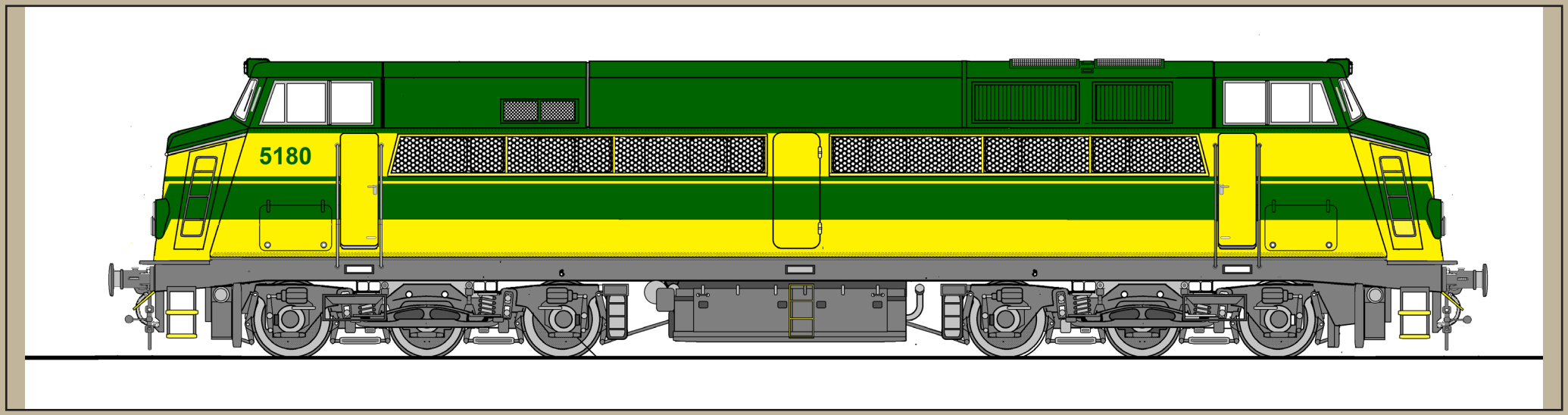
De 5109 komt op 21 mei 1987 aan te Ieper.

Foto Thierri HEYLEN

De standaardschildering ; de 5108 is net de Zeebrugge vertrokken, dit bij doorrit te Zwankendamme op 27 april 1999

Foto Danny MOENS





Gele veiligheidsschildering ***boven : eerste bouwschijf***
onder : tweede bouwschijf



De tweede bouwschijf had een identieke gele veiligheidsschildering: de 5158 van de stelplaats Hasselt verlaat de tunnel van Lixhe met een autotrein naar Aachen-West, dit in januari 1988

Foto Michel HANSSENS



Dezelfde locomotief een jaar vroeger op 13 augustus 1985. Hier mee de (vanaf 1984) nieuwe IC-dienst Oostende - Kortrijk - Brussel-Noord bij doortocht te Petegem.

Foto Thierri HEYLEN



De afwijkende 5128 - met smallere groene band - op 26 juni 1986 in het station van Zeebrugge met een IC-trein Kortrijk - Brugge - Zeebrugge

Foto Thierri HEYLEN

Aan het einde van hun loopbaan kregen een groot aantal locomotieven een punt voor hun nummer. De betekenis hiervan was dat de stoomketel voor de treinverwarming uitgebouwd was of in sommige gevallen gewoon buiten dienst gesteld. Deze locomotieven mochten in principe enkel nog ingezet worden voor goederentreinen, maar tijdens de zomermaanden sleepten ze nog sporadisch reizigerstreinen (zonder verwarming).

Ook het gebruikte lettertype varieerde in deze laatste bedrijfsjaren regelmatig.

De .5129 bij doortocht te Lier op 15 mei 1 1994 met uitgebouwde Vapor Clarkson groep voor de treinverwarming

Foto Thierri HEYLEN





Ook bij de machines van Monceau werd de verwarmingsketel uitgeschakeld. Hier de 5121 te Pont-à-Celles op 19 mei 1998.

Foto Thierri HEYLEN



Twee beelden uit het Antwerpse:

Links de .5152 op 9 oktober 2999 te Muizen.

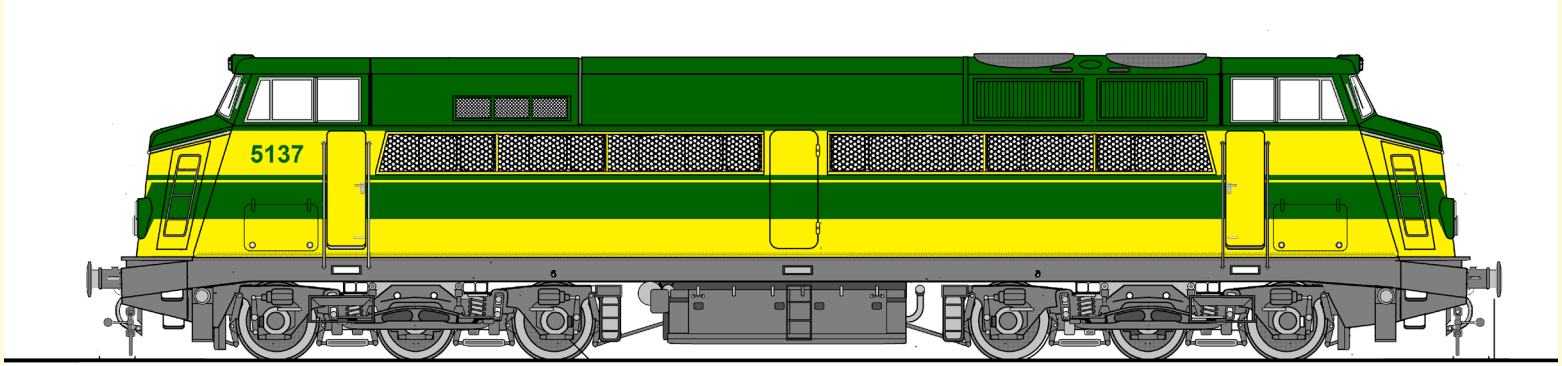
Onder een beeld in de stelplaats Antwerpen-Dam met twee locomotieven met uitgebouwde ketel: de .5185 en .5182 op 31 januari 2001. Men ziet duidelijk het verschil in cijfertype waarbij deze van de .5185 in een bold versie uitgevoerd werd.

Foto Thierri HEYLEN



Diesellocomotief type 200 (1ste reeks)

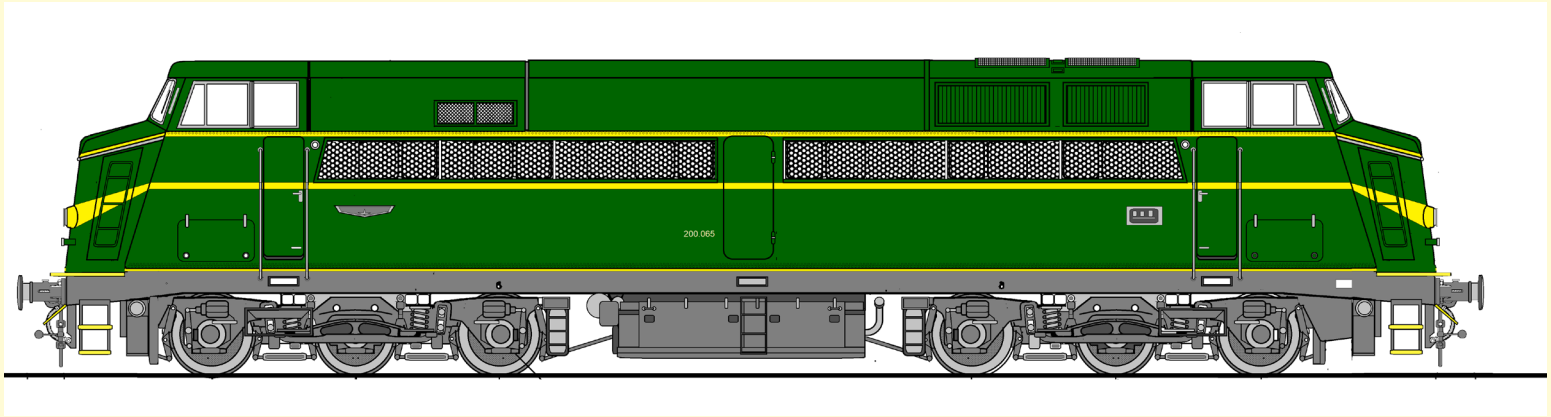
Stelplaatsen	Vanaf
Monceau	16/10/1962
Buiten dienst	16/06/2002
Bruikleen TSP	08/2006



Loopbaan :		***Kenmerken : (na ombouw)***		***Afmetingen :***	
	.		.		
Nummering :	200.001 –200.053	Motor :	Cockerill	Totale lengte :	20 160 mm
	5101 - 5153	Bouwer :	608 A	Lengte kast :	19 010 mm
Effektief (bij bouw)	53	Type :	viertakt	Breedte :	3 050 mm
Bouwer kast :	Cockerill	Werkingsprincipe :	rechtstreeks	Hoogte vloer :	1 050 mm
		Wijze van inspuiting :	650 omw/min	Hoogte dak :	4 252 mm
Levering :	1961 – 1962	Omwentelingssnelheid :	280 bar	Hoogte totaal :	4 252 mm
Buiten dienst :	2003	Inspuitdruk :	8 in lijn	Radstand (totaal) :	14 600 mm
		Cilinders :	324 mm x 394 mm	Afstand tussen draaistellen	10 600 mm
Asindeling :	C°'C°'	Boring / Zuigerslag	8,54 m/s	Afstand binnen draaistel	2 x 2 000 mm
		Zuigersnelheid : (gem)	17 845 kg	Oversteek voor :	2 010 mm
Snelheid	120 km/h	Massa motor :		Oversteek achter :	2 400 mm
		Lengte / breedte motor		Diameter drijfwielen :	1 010 mm
	Stoomverwarming	Overbrenging :	ACEC / SEM HD 607	Massa (ritvaardig)	117 000 kg
Remming :		Bouwer :	Elektrisch met	Aslast :	19 500 kg
Kompressor :	Gardner – Denver WXO	Werking :	6 tractiemotoren	Massa /lopende meter	5 655 kg/m
Debiet :	1 500 l/min	Aandrijving :	neusophanging		
Automatische rem	Remkraan FV4		rechte tandwielen	Trekkracht :	149 kN
Rechtstreekse rem :	Remkraan Fd1	Generator :	6 polig	Trekkracht bij aanzetten	272 kN
			onafhankelijke bekrachtiging	Uurvermogen :	1 560 pk > 1 145kW
				Beschikbaar vermogen	1 320 pk > 970 kW

Diesellocomotief type 200 (2de reeks)

Stelplaatsen	Vanaf
Hasselt	12/06/1963
Antw-Dam	28/05/1995
Hasselt	01/06/1995
Antw-Noord	10/06/2001
Buiten dienst	01/07/2001
Bruikleen TSP	



Loopbaan :

Nummering :	200.054 –200.093
	5154 - 5193
Effektief (bij bouw)	40
Bouwer kast :	Cockerill
Levering :	1962 – 1963
Buiten dienst :	2003
Asindeling :	C°'C°'
Snelheid	120 km/h
	Stoomverwarming
Remming :	
Kompressor :	Gardner – Denver WXO
Debiet :	1 500 l/min
Automatische rem	Remkraan FV4
Rechtstreekse rem :	Remkraan Fd1

Kenmerken : (na ombouw)

Motor :	Cockerill
Bouwer :	608 A
Type :	viertakt
Werkingsprincipe :	rechtstreeks
Wijze van inspuiting :	650 omw/min
Omwentelingssnelheid :	280 bar
Inspuitdruk :	8 in lijn
Cilinders :	324 mm x 394 mm
Boring / Zuigerslag	8,54 m/s
Zuigersnelheid : (gem)	17 845 kg
Massa motor :	
Lengte / breedte motor	
Overbrenging :	ACEC / SEM HD 607
Bouwer :	Elektrisch met
Werking :	6 tractiemotoren
Aandrijving :	neusophanging
	rechte tandwielen
Generator :	6 polig
	onafhankelijke bekrachtiging

Afmetingen :

Totale lengte :	20 160 mm
Lengte kast :	19 010 mm
Breedte :	3 050 mm
Hoogte vloer :	1 050 mm
Hoogte dak :	4 252 mm
Hoogte totaal :	4 252 mm
Radstand (totaal) :	14 600 mm
Afstand tussen draaistellen	10 600 mm
Afstand binnen draaistel	2 x 2 000 mm
Oversteek voor :	2 010 mm
Oversteek achter :	2 400 mm
Diameter drijfwielen :	1 010 mm
Massa (rijvaardig)	117 000 kg
Aslast :	19 500 kg
Massa /lopende meter	5 655 kg/m
Trekkracht cntinu	149 kN
Trekkracht bij aanzetten:	272 kN
Uurvermogen :	1 560 pk >1 145kW
Beschikbaar vermogen	1 320 pk > 970 kW

Kortrijk
augustus 1980

Thierri HEYLEN

Antwerpen
18 maart 2008

Pierre HERBIET



200.001 > (200.101) > 5001 > 5101

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*			
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*30/11/1961*	*23/01/1963*
Fabrieksnummer	*3733*	*Dendermonde*	*23/01/1963*	*14/07/1972*
		Kinkempois (*)	*14/07/1972*	*01/01/1981*
Levering	*30/11/1961*	*Kortrijk*	*01/01/1981*	*31/05/1987*
		Schaarbeek	*31/05/1987*	*15/10/1998*
Ombouw > 5001	*14/07/1972*	*Hasselt*	*15/10/1998*	*10/06/2001*
Terugbouw > 5101	*01/01/1981*	*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*15/06/2003*
Schildering '71 blauw	*14.07.1972*			
Schildering geel	*01/01/1981*			
		(*) : 5001		
Laatste dienst				
Schrapping	*15/06/2003*			
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop Seco-rail op 08/2007*			
	Gebruik in Algerije & Marrocco			



200.002 > 5102

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*20/12/1961*	*23/08/1963*
Motor	*Cockerill*	*Dendermonde*	*23/08/1963*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer	*3734*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*01/08/1999*
		Antwerpen-Dam	*01/08/1999*	*01/03/2000*
Levering	*20/12/1961*	*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Schildering '71		*Revisies :*		
Schildering geel	*05/12/1980*	*AC Salzinnes:*	*26/03/1964*	*05/06/1964*
		AC Salzinnes:	*14/09/1964*	*20/10/1964*
Laatste dienst		*AC Salzinnes: (GR)*	*21/08/1975*	*31/10/1975*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes: (GR)*	*27/08/1980*	*06/12/1980*
PV van schrapping		*AC Salzinnes:*	*04/01/1985*	*24/01/1985*
		AC Salzinnes: (GR)	*23/03/1992*	*98/07/1992*
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*	*AC Salzinnes:*	*18/08/1995*	*09/09/1995*
Afloop	*Sloping door Recyclux Aubange 06/2012*			



Bassilly
15 september 1985

Thierri HEYLEN

Eeklo
1 augustus 1986
Let ook op de gele (vervang) deur

Thierri HEYLEN

200.003 > 5103

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*27/12/1961*	*14/09/1964*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*14/09/1964*	*28/10/1964*
Fabrieksnummer	*3735*	*Schaarbeek*	*28/10/1964*	*28/06/1966*
		Monceau	*28/06/1966*	*28/06/1966*
Levering	*27/12/1961*	*Schaarbeek*	*28/06/1966*	*25/03/1968*
		Monceau	*25/03/1968*	*12/11/1976*
Schildering '71		*Kortrijk*	*12/11/1976*	*15/12/1976*
Schildering geel	*17/04/1987*	*Monceau*	*15/12/1976*	*01/06/1986*
		Schaarbeek	*01/06/1986*	*07/08/1998*
Laatste dienst		*Hasselt*	*07/08/1998*	*10/06/2001*
Schrapping	*16/06/2001*	*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*16/06/2001*
PV van schrapping				
		Revisies		
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*	*AC Salzinnes*	*29/03/1965*	*19/05/1965*
		AC Salzinnes	*12/10/1965*	*26/10/1965*
Afloop	*Sloping door Recyclux Aubange 11/2011*	*AC Salzinnes*	*17/01/1973*	*15/06/1973*
		AC Salzinnes (GR)	*07/02/1977*	*24/05/1977*
		AC Salzinnes	*20/02/1979*	*13/04/1979*
		AC Salzinnes (GR)	*26/01/1987*	*17/04/1987*



200.004 > 5104

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*06/01/1962*	*26/07/1963*
Motor	*Cockerill*	*Dendermonde*	*26/07/1963*	*14/01/1977*
Fabrieksnummer	*3736*	*Schaarbeek*	*14/01/1977*	*15/04/1979*
		Dendermonde	*15/04/1979*	*03/06/1984*
Levering	*06/01/1962*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*01/08/1999*
		Hasselt	*01/08/1999*	*10/01/2001*
Schildering '71		*Antwerpen-noord*	*10/01/2001*	*16/02/2002*
Schildering geel	*30/05/1986*			
		Revisies :		
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*05/03/1965*	*18/03/1965*
Schrapping	*16/02/2002*	*AC Salzinnes (GR)*	*13/10/1976*	*14/01/1977*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*03/02/1986*	*30/05/1986*
		AC Salzinnes	*04/06/1991*	*13/01/1993*
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) op 14/09/2004*			



Melle augustus 1983
Eli AMEEL

Ekeren - Leugenberg 23 september 2000
Danny MOENS

200.005 > 5105

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*17/01/1962*	*03/01/1966*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*03/01/1966*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer	*3737*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*15/10/1998*
		Hasselt	*15/10/1998*	*10/06/2001*
Levering	*17/01/1962*	*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*15/06/2003*
Schildering '71	*28/06/1973*			
Schildering geel	*31/10/1982*			
Laatste dienst	*13/06/2003*			
Schrapping	*15/06/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004*			
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) op 21/09/2007*			



200.006 > 5106

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Kortrijk*	*30/01/1962*	*20/06/1965*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*20/06/1965*	*26/03/1979*
Fabrieksnummer		*Tournai*	*26/03/1979*	*02/03/1982*
		St-Ghislain	*02/03/1982*	*30/04/1987*
Levering	*30/01/1962*	*Schaarbeek*	*30/04/1987*	*01/06/1995*
		Buiten dienst	*01/06/1995*	
Schildering '71	*13/07/1971*	*Terug in dienst*		*eind 1995*
Schildering geel	*02/03/1982*	*Schaarbeek*	*eind 1995*	*28/08/1997*
		(Gent-Sint-Pieters)	*28/08/1997*	
Laatste dienst		*Revisies :*		
Schrapping	*01/06/1995 (1ste maal)*	*AC Salzinnes*	*06/01/1965*	*18/01/1965*
PV van schrapping	*28/08/1997 (2de maal)*	*WDT Schaarbeek*	*14/03/1969*	*05/03/1969*
		WDT Schaarbeek	*18/06/1971*	*13/07/1971*
Afgesteld	*Mobiele stoomketel te Gent-Sint-Pieters*	*AC Salzinnes*	*26/03/1974*	*22/05/1974*
		WDT Schaarbeek	*29/03/1979*	*12/05/1978*
Afloop	*Sloping door Recylux Aubange 10/2010*	*AC Salzinnes*	*16/07/1981*	*10/08/1981*
		AC Salzinnes (GR)	*09/12/1981*	*02/03/1982*
		AC Salzinnes	*01/02/1989*	*28/02/1989*
		AC Salzinnes	*22/10/1992*	*13/11/1992*
		AC Salzinnes	*08/01/1993*	*26/01/1993*



Schaarbeek
12 augustus 1977

Thierri HEYLEN

Brugge-Sint-Pieter
24 juni 1993

Danny MOENS

200.007 > 5107

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*01/02/1962*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*St-Ghislain*	*03/06/1984*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*16/06/2002*
Levering	*01/02/1962*			
		Revisies :		
Schildering '71	*18/06/1970 (oude nummering)*	*Cockerill (vervan-*	*23/07/1963*	*17/09/1963*
Schildering geel	*13/02/1984*	*ging motor)*		
		AC Salzinnes	*06/03/1970*	*18/06/1970*
Laatste dienst		*AC Salzinnes (GR)*	*03/06/1977*	*13/09/1977*
Schrapping	*16/06/2002*	*WDT Latour*	*30/11/1980*	*05/08/1980*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*30/11/1983*	*13/02/1984*
Afloop	*Verkoop aan Esposito (Italië)*			
	op 22/06/2006			
	In orde gebracht door R & T te Raeren			



200.008 > 5108

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*08/02/1962*	*05/10/1972*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*05/10/1972*	*31/10/1972*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*31/10/1972*	*03/06/1984*
		Schaarbeek	*03/06/1984*	*01/06/1986*
Levering	*08/02/1962*	*Merelbeke*	*06/06/1987*	*16/06/2002*
Schildering '71	*07/06/1972*	*Revisies :*		
Schildering geel	*24/06/1986*	*AC Salzinnes*	*02/01/1964*	*25/01/1964*
		AC Salzinnes	*01/02/1965*	*15/02/1965*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*29/04/1966*	*27/05/1966*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes*	*30/02/1970*	*12/01/1971*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*24/02/1971*	*10/03/1971*
		AC Salzinnes	*14/06/1971*	*25/06/1971*
Afloop	*Verkoop aan Esposito (Italië) in 10/2010*	*AC Salzinnes (GR)*	*29/02/1972*	*07/06/1972*
		AC Salzinnes	*30/08/1972*	*20/09/1974*
	In orde gemaakt door R & T te Raeren	*AC Salzinnes*	*06/05/1975*	*19/06/1975*
		AC Salzinnes	*12/08/1975*	*18/09/1975*
		WDT Schaarbeek	*10/03/1976*	*26/03/1976*
		AC Salzinnes (GR)	*28/12/1976*	*12/04/1977*
		AC Salzinnes (GR)	*24/02/1986*	*24/06/1986*
		WDT Merelbeke	*02/08/1994*	*02/03/1995*



Gendron-Celles
1985

Thierri HEYLEN

Wervik
10 mei 1987

Thierri HEYLEN

200.009 > 5109

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*14/02/1962*	*27/03/1968*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*27/03/1968*	*13/12/1968*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*13/12/1968*	*02/03/1970*
		Monceau	*02/03/1970*	*14/03.1970*
Levering	*14/02/1962*	*Schaarbeek*	*14/03.1970*	*06/02/1978*
		Kortrijk	*06/02/1978*	*31/05/1987*
Schildering '71	*26/06/1973*	*Merelbeke*	*31/05/1987*	*16/06/2002*
Schildering geel	*30/09/1977 (gele neus)*			
Laatste dienst				
Schrapping	*16/06/2002*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange op 10/2010*			



200.010 > 5110

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Kortrijk*	*20/02/1962*	*20/08/1965*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*20/08/1965*	*24/09/1971*
Fabrieksnummer		*Aalst*	*24/09/1971*	*15/03/1972*
		Tournai	*15/03/1972*	*03/06/1984*
Levering	*20/02/1962*	*St-Ghislain*	*03/06/1984*	*31/05/1987*
		Merelbeke	*31/05/1987*	*15/10/1998*
Schildering '71	*24/02/1972*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*	*01/03/2000*
Schildering geel	*01/07/1983*	*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*01/04/2003*
Laatste dienst				
Schrapping	*01/04/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004* *Transfer naar Kinkempois op 14/12/2004*			
Afloop	*Sloop door Keyser te Courcelles op 01/2013*			



Brussel-Zuid
?

Danny MOENS

Blankenberge
3 september 2001

Danny MOENS

200.011 > 5111

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*02/03/1962*	*15/03/1972*
Motor	*Cockerill*	*Aalst*	*15/03/1972*	*31/05/1974*
Fabrieksnummer		*Kortrijk*	*31/05/1974*	*31/05/1987*
		Merelbeke	*31/05/1987*	*16/06/2002*
Levering	*02/03/1962*			
		Revisies (onvol-		
Schildering '71	*?*	*ledig)*	*22/10/1986*	*10/02/1987*
Schildering geel	*10/02/1987*	*AC Salzinnes (GR)*	*22/04/1988*	*25/07/1988*
		AC Salzinnes		
Laatste dienst				
Schrapping	*16/06/2002*			
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop aan Esposito in 08/2005* *In orde gemaakt door R & T te Raeren* *Vertrokken op 11/03/2009*			



200.012 > 5112

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*02/03/1962*	*22/12/1963*
Motor	*Cockerill*	*Tournai*	*22/12/1963*	*02/09/1966*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*02/09/1966*	*20/02/1968*
		Dendermonde	*20/02/1968*	*08/10/1984*
Levering	*02/03/1962*	*Kortrijk*	*08/10/1984*	*31/05/1987*
		Merelbeke	*31/05/1987*	*01/07/2001*
Schildering '71	*08/01/1973*			
Schildering geel	*29/12/1978*	*Revisies :*		
		Cockerill	*04/11/1963*	*21/12/1963*
Laatste dienst		*WDT Schaarbek*	*20/02/1968*	*08/03/1968*
Schrapping	*01/07/2001*	*WDT Schaarbeek*	*27/11/1972*	*08/01/1973*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*06/10/1978*	*29/12/1978*
		AC Salzinnes	*27/02/1989*	*01/06/1989*
Afloop				



Gent-Dampoort
juni 1990

Thierri HEYLEN

200.013 > 5113

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*08/03/1962*	*04/10/1974*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*04/10/1974*	*09/10/1978*
Fabrieksnummer		*Tournai*	*09/10/1978*	*01/06/1980*
		Dendermonde	*01/06/1980*	*03/06/1984*
Levering	*08/03/1962*	*St-Ghislain*	*03/06/1984*	*31/05/1987*
		Merelbeke	*31/05/1987*	*01/10/1998*
Schildering '71	*16/04/1971*	*Antwerpen-Dam*	*01/10/1998*	*01/12/1999*
Schildering geel	*06/10/1978*			
		Revisies :		
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*25/11/1964*	*15/03/1965*
Schrapping	*01/12/1999*	*AC Salzinnes (GR)*	*17/02/1971*	*16/04/1971*
PV van schrapping		*WDT Schaarbeek*	*16/09/1974*	*04/10/1974*
		AC Salzinnes (GR)	*06/07/1978*	*09/10/1978*
Afloop	*Sloop door TW Schaarbeek in 06/2003*	*WDT Latour*	*14/01/1983*	*26/04/1983*
		AC Salzinnes	*28/01/1986*	*17/02/1986*
		AC Salzinnes (GR)	*16/05/1994*	*09/08/1994*

Overboelare
17 april 1987

Thierri HEYLEN



200.014 > 5114

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Kortrijk*	*14/03/1962*	*20/06/1965*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*20/06/1965*	*25/09/1971*
Fabrieksnummer		*Dendermonde*	*25/09/1971*	*01/08/1984*
		Schaarbeek	*01/08/1984*	*15/10/1998*
Levering	*14/03/1962*	*Hasselt*	*15/10/1998*	*10/06/2001*
		Antwerpen-noord	*10/06/2001*	*01/02/2002*
Schildering '71				
Schildering geel	*23/09/1981*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/02/2002*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop door TW Schaarbeek in 01/2006*			



Uitkerke 19 juli 1999 ***Danny MOENS***

Oostakker 1 augustus 1980 ***Thierri HEYLEN***

200.015 > 5115

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*19/03/1962*	*16/05/1978*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*16/05/1978*	*26/05/1978*
Fabrieksnummer		*Tournai*	*26/05/1978*	*03/06/1984*
		St-Ghislain	*03/06/1984*	*31/05/1987*
Levering	*19/03/1962*	*Merelbeke*	*31/05/1987*	*15/10/1998*
		Antwerpen-Dam	*15/10/1998*	*01/03/2000*
Schildering '71	*14/02/1972*	*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*01/04/2002*
Schildering geel	*24/07/1981*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/04/2002*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld in AC Salzinnes*			
Afloop	*Sloop te Ronet in 01/2005*			



200.016 > 5116

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*23/03/1962*	*28/02/1972*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*28/02/1972*	*24/01/1986*
Fabrieksnummer		*St-Ghislain*	*24/01/1986*	*31/05/1987*
		Merelbeke	*31/05/1987*	*01/10/2001*
Levering	*23/03/1962*			
		Revisies:		
Schildering '71	*18/02/1972*	*Cockerill*	*13/07/1963*	*13/09/1963*
Schildering geel	*24/01/1986*	*AC Salzinnes*	*26/11/1965*	*17/12/1965*
		WDT Schaarbeek	*06/03/1969*	*27/03/1969*
Laatste dienst		*WDT Schaarbeek*	*24/01/1972*	*18/02/1972*
Schrapping	*01/10/2001*	*AC Salzinnes (GR)*	*20/09/1973*	*04/10/1973*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*27/09/1974*	*21/10/1974*
		AC Salzinnes	*25/06/1975*	*10/07/1975*
Afgesteld		*AC Salzinnes*	*11/02/1976*	*06/05/1976*
		AC Salzinnes	*30/12/1980*	*14/01/1981*
Afloop		*AC Salzinnes*	*22/01/1981*	*03/02/1981*
		AC Salzinnes	*11/02/1981*	*07/03/1981*
		AC Salzinnes (GR)	*09/10/1985*	*24/01/1986*



Marchienne-au-Pont
september 1978

Thierri HEYLEN

Melle
9 november 1983

Thierri HEYLEN

200.017 > 5117

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*03/04/1862*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
		Charleroi-sud-q	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Levering	*03/04/1962*	*Antwerpen-noord*	*16/06/2002*	*01/12/2002*
Schildering '71	*xx/09/1971*	*Revisie*		
Schildering geel	*23/12/1986*	*(niet volledig)*		
		AC Salzinnes	*02/1986*	*23/12/1986*
Laatste dienst		*(ongeval te Eppe-*		
Schrapping	*01/12/2002*	*gem)*		
PV van schrapping				
Afgesteld	*Verkoop aan TSP in 09/2002*			
	Omgerschilderd in 5001			
Afloop	*Verkoop SOMEI*			



200.018 > 5118

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Kortrijk*	*06/04/1962*	*20/06/1965*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*20/06/1965*	*23/09/1971*
Fabrieksnummer		*Aalst*	*23/09/1971*	*31/05/1974*
		Kortrijk	*31/05/1974*	*20/02/1978*
Levering	*06/04/1962*	*Schaarbeek*	*20/02/1978*	*11/08/1978*
		Kortrijk	*11/08/1978*	*31/05/1987*
Schildering '71	*27/10/1972*	*Merelbeke*	*31/05/1987*	*16/06/2002*
Schildering geel	*09/04/1986*			
		Revisies :		
Laatste dienst		*Cockerill*	*20/01/1964*	*05/03/1964*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes (GR)*	*18/08/1972*	*27/10/1972*
PV van schrapping		*WDT Schaarbeek*	*16/01/1978*	*15/02/1978*
		AC Salzinnes	*26/02/1978*	*11/08/1978*
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 12/2010*	*AC Salzinnes*	*07/01/1986*	*09/04/1986*



Mechelen-Nekkerspoel 13 juli 1989

Thierri HEYLEN

Kortrijk

Danny MOENS

200.019 > 5119

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Kortrijk*	*11/04/1962*	*31/05/1987*
Motor	*Cockerill*	*Merelbeke*	*31/05/1987*	*01/06/1995*
Fabrieksnummer				
		Revisies :		
Levering	*11/04/1962*	*AC Salzinnes*	*01/10/1964*	*03/02/1965*
		AC Salzinnes	*27/03/1968*	*12/04/1968*
Schildering '71	*03/03/1972*	*WDT Schaarbeek*	*23/02/1972*	*03/03/1972*
Schildering geel	*24/07/1986*	*AC Salzinnes (GR)*	*29/03/1977*	*20/06/1977*
		AC Salzinnes (GR)	*19/03/1986*	*24/07/1986*
Laatste dienst				
Schrapping	*01/06/1995*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop te Ronet in 12/2004*			



200.020 > 5120

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*02/05/1962*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*07/06/1986*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*07/06/1986*	*01/03/2000*
		Charleroi-sud-quai	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Levering	*02/05/1962*			
		Revisies :		
Schildering '71	*25/09/1973*	*AC Salzinnes*	*19/09/1964*	*06/11/1964*
Schildering geel	*29/03/1984*	*AC Salzinnes (GR)*	*12/07/1973*	*25/09/1973*
		AC Salzinnes	*07/01/1975*	*25/04/1975*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*03/07/1975*	*01/08/1975*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes*	*12/08/1975*	*02/09/1975*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*29/12/1981*	*26/01/1982*
		AC Salzinnes (GR)	*17/01/1984*	*29/03/1984*
Afloop	*Verkoop CFV3V*	*AC Salzinnes*	*20/09/1988*	*18/11/1988*
	op 26/09/2003	*AC Salzinnes*	*06/05/1992*	*05/10/1992*
		AC Salzinnes	*08/04/1998*	*12/06/1998*



Marche-lez-Ecaussinnes
16 mei 1979

Thierri HEYLEN

Charleroi-Sud
16 juni 1981

Danny MOENS

200.021 > 5121

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*10/05/1962*	*28/02/1972*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*28/02/1972*	*01/03/2000*
Fabrieksnummer		*Charleroi-sud-quai*	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Levering	*10/05/1962*	*Revisies :*		
		Cockerill	*10/06/1963*	*04/12/1963*
Schildering '71	*21/06/1974*	*AC Salzinnes*	*13/02/1956*	*29/03/1967*
Schildering geel	*14/04/1983*	*WDT Schaarbeek*	*05/01/1971*	*28/01/1971*
		AC Salzinnes (GR)	*14/04/1974*	*21/06/1974*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*08/07/1974*	*12/07/1974*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes*	*04/09/1980*	*26/09/1980*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*26/01/1983*	*15/04/1983*
		AC Salzinnes	*14/06/1965*	*28/06/1985*
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië)*	*AC Salzinnes*	*26/09/1997*	*24/12/1997*
	op 21/09/2007			



200.022 > 5122

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*12/05/1962*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*15/10/1998*
Fabrieksnummer		*Hasselt*	*15/10/1998*	*10/06/2001*
		Antwerpen-noord	*10/06/2001*	*01/04/2003*
Levering	*12/05/1962*			
Schildering '71	*24/02/1972*			
Schildering geel	*03/01/1984*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/04/2003*			
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop aan Ventura 'Italië) op 021/12/2003*			



Leuze
4 juli 1985

Thierri HEYLEN

Jeumont
19 mei 1997

Yves STEENEBRUGGEN

200.023 > 5123

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*18/05/1962*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*St-Ghislain*	*03/06/1984*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*31/05/1987*	*01/03/2000*
		Charleroi-sud-q	*01/03/2000*	*01/11/2001*
Levering	*18/05/1962*			
Schildering '71	*12/06/1973*			
Schildering geel	*04/05/1981*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/11/2001*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop door firma Thomas Meyer te Monceau in 01/2013*			



200.024 > 5124

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*24/05/1962*	*16/01/1971*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*16/01/1971*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*01/02/2000*
Levering	*24/05/1962*	*Revisies:*		
		Cockerill	*05/12/1963*	*02/01/1964*
Schildering '71	*23/09/1971*	*AC Salzinnes*	*17/04/1967*	*19/05/1967*
Schildering geel	*27/02/1978*	*WDT Schaarbeek*	*01/09/1971*	*23/09/1971*
		AC Salzinnes (GR)	*07/11/1977*	*27/02/1978*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*04/05/1984*	*17/05/1984*
Schrapping	*01/02/2000*	*AC Salzinnes (GR)*	*23/02/1987*	*12/05/1987*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*24/11/1999*	*17/12/1999*
Afgesteld				
Afloop				



Wambeek
mei 1982

Yves STEENEBRUGGEN

Kortrijk-zandberg
14 augustus 1985

Thierri HEYLEN

200.025 > 5125

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*30/05/1962*	*07/04/1967*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*07/04/1967*	*15/04/1979*
Fabrieksnummer		*Dendermonde*	*15/04/1979*	*27/12/1982*
		Kortrijk	*27/12/1982*	*31/05/1987*
Levering	*30/05/1962*	*Merelbeke*	*31/05/1987*	*01/10/1998*
		Antwerpen-Dam	*01/10/1998*	*01/03/2000*
Schildering '71	*18/04/1972*	*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Schildering geel	*11/08/1978*			
		Revisies:		
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*15/01/1964*	*19/02/1964*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes*	*27/03/1967*	*07/04/1967*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*17/03/1970*	*24/03/1970*
		WDT Schaarbeel	*24/03/1972*	*18/05/1972*
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen*	*AC Salzinnes (GR)*	*17/05/1978*	*11/08/1978*
	vanaf 21/06/2004	*AC Salzinnes (GR)*	*21/04/1988*	*08/07/1988*
Afloop	*Sloop door Recylyux te Aubange*	*AC Salzinnes*	*18/08/1992*	*20/11/1992*
	in 11/2011			



200.026 > 5126

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*30/05/1962*	*17/04/1978*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*17/04/1978*	*16/10/1978*
Fabrieksnummer		*Tournai*	*16/10/1978*	*03/06/1984*
		St-Ghislain	*03/06/1984*	*31/05/1987*
Levering	*30/05/1962*	*Monceau*	*31/05/1987*	*01/06/1997*
		(Gent-Sint-Pieters)	*10/09/1997*	*04/1999*
Schildering '71	*04/01/1971*			
Schildering geel	*13/03/1978*	*Revisies:*		
		AC Salzinnes	*09/04/1965*	*31/05/1965*
Laatste dienst		*AC Salzinnes (GR)*	*16/10/1970*	*04/01/1971*
Schrapping	*01/06/1997*	*AC Salzinnes (GR)*	*07/02/1978*	*27/04/1978*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*16/10/1978*	*20/10/1978*
		AC Salzinnes (GR)	*24/11/1986*	*25/02/1986*
Afgesteld	*Mobiele verwarmingsketel te Gent-Sint-Pieters van 10/09/1997 tot 04/1999*			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 10/2010*			



Ath
09/09/1986

Thierri HEYLEN

Ghislenghien
03/07/1985

Thierri HEYLEN

200.027 > 5127

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*07/06/1962*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*01/06/1986*	*01/06/1989*
		Hasselt	*01/06/1989*	*10/06/2001*
Levering	*07/06/1962*	*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*01/04/2003*
Schildering '71	*15/03/1974*	*Revisies:*		
Schildering geel	*26/07/1984*	*AC Salzinnes*	*16/02/1965*	*21/06/1965*
		AC Salzinnes	*14/02/1966*	*09/03/1966*
Laatste dienst		*AC Salzinnes (GR)*	*02/04/1973*	*06/06/1973*
Schrapping	*01/04/2003*	*WDT Schaarbeek*	*29/04/1977*	*10/06/1977*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*07/08/1980*	*27/10/1980*
		AC Salzinnes	*22/10/1984*	*14/11/1984*
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) in 10/2004*	*AC Salzinnes*	*31/08/1990*	*12/10/1990*
		AC Salzinnes	*05/11/1991*	*09/12/1991*
		AC Salzinnes (GR)	*21/01/1992*	*05/05/1992*



200.028 > 5128

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*13/06/1962*	*16/01/1971*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*16/01/1971*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*01/07/2001*
Levering	*13/06/1962*			
Schildering '71	*03/01/1974*			
Schildering geel	*05/09/1989*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/07/2001*			
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop aan TSP in 08/2001*			



Schaarbeek
10 oktober 1977

Yves STEENEBRUGGEN

Schaarbeek
23 september 1982

Pierre HERBIET

200.029 > 5129

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*19/06/1962*	*09/03/1966*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*09/03/1966*	*16/01/1971*
Fabrieksnummer		*Tournai*	*16/01/1971*	*24/10/1980*
		Monceau	*24/10/1980*	*21/08/1984*
Levering	*19/06/1962*	*St-Ghislain*	*21/08/1984*	*01/06/1986*
		Monceau	*01/06/1986*	*12/10/1990*
Schildering '71	*06/06/1973*	*Hasselt*	*12/10/1990*	*10/06/2001*
Schildering geel	*24/10/1980*	*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*01/10/2001*
Laatste dienst				
Schrapping	*01/10/2001*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop te Ronet in 01/2004*			



200.030 > 5130

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*23/06/1962*	*29/05/1978*
Motor	*Cockerill*	*Tournai*	*29/05/1978*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*St-Ghislain*	*03/06/1984*	*16/01/1986*
		Monceau	*16/01/1986*	*05/08/1993*
Levering	*23/06/1962*	*Hasselt*	*05/08/1993*	
		Merelbeke		*15/10/1998*
Schildering '71	*23/05/1973*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*	*01/03/2000*
Schildering geel	*20/02/1981*	*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*01/02/2001*
Laatste dienst		*Revisies :*		
Schrapping	*01/02/2001*	*AC Salzinnes*	*18/10/1963*	*27/04/1964*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*20/03/1967*	*22/03/1967*
		AC Salzinnes (GR)	*22/92/1973*	*23/05/1973*
Afloop	*Sloop in TW Antwerpen-Dam in 10/2001*	*WDT Schaarbeek*	*24/01/1977*	*08/03/1977*
		AC Salzinnes	*04/03/1980*	*24/03/1980*
		AC Salzinnes	*13/10/1980*	*20/02/1981*
		AC Salzinnes (GR)	*03/06/1983*	*06/10/1983*
		AC Salzinnes	*01/06/1986*	*16/01/1987*
		AC Salzinnes (GR)	*05/05/1993*	*05/08/1993*



Lille
31 mei 1980

Thierri HEYLEN

Roux
22 augustus 1979

Thierri HEYLEN

200.031 > 5131

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*30/06/1962*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
		Charleroi-sud-quai	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Levering	*30/06/1962*			
		Revisies :		
Schildering '71	*06/09/1973*	*AC Salzinnes*	*10/12/1964*	*18/12/1964*
Schildering geel	*30/12/1981*	*AC Salzinnes (GR)*	*10/06/1973*	*06/09/1973*
		AC Salzinnes (GR)	*01/10/1981*	*30/12/1981*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*22/10/1982*	*17/12/1982*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes*	*05/07/1983*	*10/08/1983*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*30/03/1990*	*31/08/1990*
		AC Salzinnes	*22/07/1996*	*17/12/1996*
Afgesteld	*Afgesteld te Kinkempois*	*AC Salzinnes*	*30/03/1999*	*31/05/1999*
Afloop	*Sloop te Bressoux Ets George*			



200.032 > 5132

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*04/07/1962*	*02/07/1975*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*02/07/1975*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*16/06/2002*
		Antwerpen-noord	*16/06/2002*	*01/08/2003*
Levering	*04/07/1962*			
Schildering '71	*02/06/1971*			
Schildering geel	*11/09/1978*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/20034*			
Afloop	*Verkoop aan Esposito (Italië) in 08/2005 In orde gemaakt dor R & T te Raeren*			



Mol
17 februari 2003

Michel HANSSENS

Anderlecht
6 augustus 1979

Yves STEENEBRUGGEN

200.033 > 5133

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*09/07/1962*	*26/09/1976*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*26/09/1976*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*29/05/1988*
		Hasselt	*29/05/1988*	*15/10/1998*
Levering	*09/07/1962*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*	*01/03/2000*
		Antwerpen-noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Schildering '71	*xx/xx/1971*			
Schildering geel	*07/03/1983*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) in 10/2004*			



200.034 > 5134

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*13/07/1962*	*24/09/1971*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*24/09/1971*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*15/10/1998*
		Antwerpen-Dam	*15/10/1998*	*01/03/2000*
Levering	*13/07/1962*	*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*01/08/2001*
Schildering '71	*03/05/1972*			
Schildering geel	*30/11/1978*			
Laatste dienst	*18/07/2001*			
Schrapping	*01/08/2001*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop te Ronet in 12/2004*			



Antwerpen-Dam 24 januari 1996

Danny MOENS

Monceau 5 augustus 1995

Yves STEENEBRUGGEN

200.035 > 5135

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*26/07/1962*	*14/08/1962*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*14/08/1962*	*01/03/2000*
Fabrieksnummer		*Charleroi-sud-quai*	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Levering	*26/07/1962*	*Revisies :*		
		AC Salzinnes	*05/07/1965*	*01/10/1965*
Schildering '71	*02/07/1975*	*AC Salzinnes*	*10/02/1970*	*05/03/1970*
Schildering geel	*28/09/1990*	*AC Salzinnes*	*08/11/1971*	*09/12/1971*
		AC Salzinnes (GR)	*18/04/1975*	*02/07/1975*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*29/11/1982*	*11/02/1982*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes (GR)*	*30/05/1990*	*24/09/1990*
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) op 01/12/2003*			



200.036 > 5136

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*30/07/1962*	*23/09/1971*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*23/09/1971*	*31/05/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/05/1987*	*96/10/1997*
		Hasselt	*96/10/1997*	*10/06/2001*
Levering	*30/07/1962*	*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*16/06/2002*
Schildering '71	*17/07/1972*	*Revisies:*		
Schildering geel	*08/09/1985*	*AC Salzinnes*	*12/07/1965*	*20/09/1965*
		AC Salzinnes	*12/12/1967*	*10/01/1968*
Laatste dienst	*11/06/2002*	*AC Salzinnes*	*24/03/1970*	*06/04/1970*
Schrapping	*16/06/2002*	*WDT Schaarbeek*	*16/06/1972*	*17/07/1972*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*24/12/1976*	*01/04/1977*
		AC Salzinnes	*28/10/1982*	*28/10/1982*
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen*	*AC Salzinnes (GR)*	*11/05/1985*	*18/09/1985*
	vanaf 07/06/2004	*AC Salzinnes*	*08/11/1990*	*13/11/1990*
Afloop		*AC Salzinnes*	*06/10/1997*	*26/11/1997*
	Sloop door Recyclux te Aubange			
	in 06/2012			



Roeselare
18 mei 1986

Thierri HEYLEN

Mechelen Nekkerspoel
11 april 1991

Thierri HEYLEN

200.037 > 5137

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*14/08/1962*	*28/09/1976*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*28/09/1976*	*31/04/1987*
Fabrieksnummer		*Merelbeke*	*31/04/1987*	*01/10/1991*
		Hasselt	*01/10/1991*	*01/06/1995*
Levering	*14/08/1962*			
		Revisies:		
Schildering '71	*21/06/1973*	*Cockerill*		*21/02/1964*
Schildering geel	*17.06/1981*	*AC Salzinnes*	*23/04/1965*	*06/07/1965*
		AC Salzinnes (GR)	*04/06/1973*	*20/08/1973*
Laatste dienst		*AC Salzinnes (GR)*	*11/04/1982*	*18/06/1982*
Schrapping	*01/06/1995*	*AC Salzinnes*	*30/07/1991*	*01/10/1991*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*02/02/1995*	*24/07/1995*
Afloop	*Sloop te Ronet in 11/1996*			



200.038 > 5138

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Tournai*	*20/08/1962*	*02/10/1962*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*02/10/1962*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
		Monceau	*01/06/1986*	*19/07/1989*
Levering	*20/08/1962*	*Hasselt*	*19/07/1989*	*10/06/2001*
		Antwerpen-noord	*10/06/2001*	*16/06/2002*
Schildering '71	*17/04/1972*			
Schildering geel	*09/07/1980*	*Revisies:*		
		AC Salzinnes	*27/02/1963*	*12/04/1963*
Laatste dienst	*15/06/2001*	*Cockerill*	*18/10/1963*	*10/12/1963*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes*	*27/12/1965*	*21/01/1966*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*12/03/1968*	*29/03/1968*
		AC Salzinnes	*27/02/1970*	*20/03/1970*
Afloop	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004*	*AC Salzinnes (GR)*	*14/02/1972*	*17/04/1972*
	Transfer naar Kinkempois	*AC Salzinnes*	*24/09/1974*	*11/10/1974*
	op 14/12/2012	*AC Salzinnes (GR)*	*15/02/1980*	*11/07/1980*
	Sloop door Keyser te Courcelles	*AC Salzinnes*	*14/08/1980*	*05/09/1980*
	in 01/2013	*AC Salzinnes*	*12/10/1987*	*06/11/1987*
		AC Salzinnes (GR)	*15/10/1991*	*10/02/1992*



Hasselt
18 februari 1983

Julien CASIER

Dilbeek
mei 1988

Yves STEENEBRUGGEN

200.039 > 5139

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*23/08/1962*	*16/01/1971*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*16/01/1971*	*19/10/1971*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*19/10/1971*	*23/02/1979*
		Monceau	*23/02/1979*	*08/04/1979*
Levering	*23/08/1962*	*Kortrijk*	*08/04/1979*	*06/01/1986*
		Monceau	*06/01/1986*	*01/05/1999*
Schildering '71	*23/10/1974*			
Schildering geel	*23/02/1979*	*Revisies :*		
		Cockerill	*21/11/1963*	*28/01/1964*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*11/06/1965*	*13/07/1965*
Schrapping	*01/05/1999*	*AC Salzinnes*	*18/09/1969*	*03/10/1969*
PV van schrapping		*WDT Schaarbeek*	*04/10/1971*	*19/10/1971*
		AC Salzinnes	*03/10/1974*	*23/10/1974*
Afloop	*Sloop te Bressoux in 12/2002*	*AC Salzinnes (GR)*	*27/11/1978*	*23/02/1979*
		AC Salzinnes	*17/02/1983*	*03/03/1983*
		WDT Kortrijk	*08/06/1983*	*03/10/1983*
		AC Salzinnes (GR)	*31/01/1990*	*26/03/1991*
		AC Salzinnes	*02/12/1992*	*25/06/1993*



200.040 > 5140

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Monceau	29/08/1962	02/10/1962
Motor	Cockerill	Tournai	02/10/1962	20/12/1965
Fabrieksnummer		Schaarbeek	20/12/1965	22/09/1968
		Kortrijk	22/09/1968	06/01/1986
Levering	29/08/1962	Monceau	06/01/1986	22/09/1998
		Hasselt	22/09/1998	01/05/1999
Schildering '71	20/08/1970 (als 200.040)	Revisies:		
Schildering geel	21/12/1979			
		Cockerill	13/07/1963	02/09/1963
Laatste dienst	1993 (afgesteld AC Salzinnes)	AC Salzinnes	09/02/1967	01/09/1967
Schrapping	01/05/1999	AC Salzinnes	04/09/1968	21/09/1968
PV van schrapping		WDT Schaarbeek	03/03/1973	21/03/1973
		WDT Schaarbeek	26/07/1977	29/08/1977
Afloop	Sloop voor Luxfer te Aubange	AC Salzinnes (GR)	04/10/1979	31/11/1979
	in 01/2005	WDT Kortrijk	15/02/1984	20/07/1984
		AC Salzinnes	22/04/1987	12/05/1987
		AC Salzinnes (GR)	08/01/1991	14/05/1991



Tergnée
24 augustus 1989

Thierri HEYLEN

200.041 > 5141

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch		Dendermonde	31/08/1962	23/09/1964
Motor		Schaarbeek	23/09/1964	15/04/1979
Fabrieksnummer		Dendermonde	15/04/1979	01/08/1984
		Schaarbeek	01/08/1984	01/06/1986
Levering		Monceau	01/06/1986	10/12/1986
		Hasselt	10/12/1986	10/06/2001
Schildering '71		Antwerpen-noord	10/06/2001	16/06/2002
Schildering geel				
		Revisies:		
Laatste dienst		AC Salzinnes	17/06/1964	23/09/1964
Schrapping		AC Salzinnes (GR)	21/06/1975	13/08/1975
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	30/01/1985	11/04/1985
		AC Salzinnes	29/11/1986	10/12/1986
Afloop		AC Salzinnes	05/03/1991	15/05/1991
		AC Salzinnes	18/07/1994	16/09/1994
		AC Salzinnes (GR)	10/03/1997	02/07/1997

Leuze
4 juli 1985

Thierri HEYLEN



200.042 > 5142

Bouwer :	*Cockerill*	*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*06/09/1962*	*24/09/1971*
Motor		*Kortrijk*	*24/09/1971*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*01/06/1986*	*29/05/1988*
	06/09/1962	*Hasselt*	*29/05/1988*	*10/06/2001*
Levering		*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*16/06/2002*
Schildering '71	*xx/xx/1971*			
Schildering geel (proto)	*28/07/1976*			
Schildering geel (stand)	*05/12/1985*			
Laatste dienst				
Schrapping	*16/06/2002*			
PV van schrapping				
Afloop	*Overdracht aan NMBS-patrim. op 21/07/2008*			



Geel
20 februari 2003

Mechel HANSSENS

200.043 > 5143

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*11/09/1962*	*28/02/1972*
Motor	*Cockerill*	*Tournai*	*28/02/1972*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*Saint-Ghislain*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
		Monceau	*01/06/1986*	*29/05/1988*
Levering	*11/09/1962*	*Hasselt*	*29/05/1988*	*10/06/2001*
		Antwerpen-noord	*10/06/2001*	*15/06/2003*
Schildering '71	*xx/xx/1974*			
Schildering geel	*02/07/1984*			
Laatste dienst				
Schrapping	*15/06/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*			
	Transfer naar Kinkempois			
Afloop	*op 11/2012*			
	Sloop door Recylux te Aubange in 12/2012			

Haine-Saint-Pierre
19 juni 1985

Julien CASIER



200.044 > 5144

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Dendermonde	19/09/1962	10/09/1974
Motor	Cockerill	Schaarbeek	10/09/1974	29/05/1988
Fabrieksnummer		Hasselt	29/05/1988	01/07/1999
Levering	19/09/1962	REvisies		
		AC Salzinnes	22/05/1964	10/09/1964
Schildering '71	10/08/1974	AC Salzinnes	24/06/1965	19/08/1965
Schildering geel	28/05/1984	AC Salzinnes	07/03/1966	08/04/1966
		WDT SChaarbeek	06/01/1969	24/01/1969
Laatste dienst		AC Salzinnes (GR)	14/05/1974	10/09/1974
Schrapping	01/07/1999	ADT Latour	22/11/1979	30/01/1980
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	26/03/1984	30/05/1984
		AC Salzinnes (GR)	15/12/1993	03/05/1994
Afloop	Sloop in TW Hasselt in 08/2000	AC Salzinnes	08/02/1996	19/03/1986



Famillereux
10 april 1985

Thierri HEYLEN

Waulsort
5 november 1982

Thierri HEYLEN

200.045 > 5145

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Schaarbeek	25/09/1962	26/04/1965
Motor	Cockerill	Tournai	26/04/1965	04/03/1967
Fabrieksnummer		Schaarbeek	04/03/1967	16/01/1971
		Kortrijk	16/01/1971	19/01/1972
Levering	25/09/1962	Schaarbeek	19/01/1972	15/10/1980
		Monceau	15/10/1980	29/08/1988
Schildering '71	16/01/1973	Hasselt	29/08/1988	01/07/2000
Schildering geel	05/11/1982			
		Revisies		
Laatste dienst		AC Salzinnes	26/03/1964	20/05/1964
Schrapping	01/07/2000	AC Salzinnes	02/03/1967	03/03/1967
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	17/11/1971	19/01/1972
		WDT Schaarbeek)	08/03/1977	25/03/1977
Afgesteld		AC Salzinnes	15/10/1980	22/10/1980
		AC Salzinnes (GR)	09/08/1982	10/11/1982
Afloop		AC Salzinnes (GR)	29/09/1992	25/03/1993



200.046 > 5146

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*27/09/1962*	*01/03/2000*
Motor	*Cockerill*	*Charleroi-sud-quai*	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-noord*	*16/06/2002*	*01/08/2003*
Levering	*27/09/1962*			
Schildering '71	*xx/xx/1973*			
Schildering geel	*23/05/1978*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*			
Afloop	*Verkoop aan Seco-Rail op 20/03/2008*			



Antwerpen-Noord
12 september 2002

Danny MOENS

Waregem
29 maart 1983

Thierri HEYLEN

200.047 > 5147

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*04/10/1962*	*19/11/1976*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*19/11/1976*	*02/08/1960*
Fabrieksnummer		*Kortrijk*	*02/08/1960*	*01/06/1986*
		Monceau	*01/06/1986*	*01/03/2000*
Levering	*04/10/1962*	*Charleroi-sud-quai*	*01/03/2000*	*01/10/2001*
Schildering '71	*10/06/1973*	*Revisies*		
Schildering geel	*18/02/1988*	*AC Salzinnes*	*13/10/1964*	*14/91/1965*
		AC Salzinnes (GR)	*01/09/1976*	*19/11/1976*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*09/04/1978*	*22/05/1978*
Schrapping	*01/10/2001*	*WDT Kortrijk*	*11/1982*	*12/1982*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*26/11/1097*	*18/02/1988*
		AC Salzinnes(GR)	*08/07/1996*	*18/04/1997*
Afloop	*Sloop door Keyser te Courcelles in 06/2012*			



200.044 > 5144

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Dendermonde	19/09/1962	10/09/1974
Motor	Cockerill	Schaarbeek	10/09/1974	29/05/1988
Fabrieksnummer		Hasselt	29/05/1988	01/07/1999
Levering	19/09/1962	REvisies		
		AC Salzinnes	22/05/1964	10/09/1964
Schildering '71	10/08/1974	AC Salzinnes	24/06/1965	19/08/1965
Schildering geel	28/05/1984	AC Salzinnes	07/03/1966	08/04/1966
		WDT SChaarbeek	06/01/1969	24/01/1969
Laatste dienst		AC Salzinnes (GR)	14/05/1974	10/09/1974
Schrapping	01/07/1999	ADT Latour	22/11/1979	30/01/1980
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	26/03/1984	30/05/1984
		AC Salzinnes (GR)	15/12/1993	03/05/1994
Afloop	Sloop in TW Hasselt in 08/2000	AC Salzinnes	08/02/1996	19/03/1986



Famillereux
10 april 1985

Thierri HEYLEN

Waulsort
5 november 1982

Thierri HEYLEN

200.045 > 5145

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Schaarbeek	25/09/1962	26/04/1965
Motor	Cockerill	Tournai	26/04/1965	04/03/1967
Fabrieksnummer		Schaarbeek	04/03/1967	16/01/1971
		Kortrijk	16/01/1971	19/01/1972
Levering	25/09/1962	Schaarbeek	19/01/1972	15/10/1980
		Monceau	15/10/1980	29/08/1988
Schildering '71	16/01/1973	Hasselt	29/08/1988	01/07/2000
Schildering geel	05/11/1982			
		Revisies		
Laatste dienst		AC Salzinnes	26/03/1964	20/05/1964
Schrapping	01/07/2000	AC Salzinnes	02/03/1967	03/03/1967
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	17/11/1971	19/01/1972
		WDT Schaarbeek)	08/03/1977	25/03/1977
Afgesteld		AC Salzinnes	15/10/1980	22/10/1980
		AC Salzinnes (GR)	09/08/1982	10/11/1982
Afloop		AC Salzinnes (GR)	29/09/1992	25/03/1993



200.046 > 5146

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*27/09/1962*	*01/03/2000*
Motor	*Cockerill*	*Charleroi-sud-quai*	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-noord*	*16/06/2002*	*01/08/2003*
Levering	*27/09/1962*			
Schildering '71	*xx/xx/1973*			
Schildering geel	*23/05/1978*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*			
Afloop	*Verkoop aan Seco-Rail op 20/03/2008*			



Antwerpen-Noord
12 september 2002

Danny MOENS

Waregem
29 maart 1983

Thierri HEYLEN

200.047 > 5147

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*04/10/1962*	*19/11/1976*
Motor	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*19/11/1976*	*02/08/1960*
Fabrieksnummer		*Kortrijk*	*02/08/1960*	*01/06/1986*
		Monceau	*01/06/1986*	*01/03/2000*
Levering	*04/10/1962*	*Charleroi-sud-quai*	*01/03/2000*	*01/10/2001*
Schildering '71	*10/06/1973*	*Revisies*		
Schildering geel	*18/02/1988*	*AC Salzinnes*	*13/10/1964*	*14/91/1965*
		AC Salzinnes (GR)	*01/09/1976*	*19/11/1976*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*09/04/1978*	*22/05/1978*
Schrapping	*01/10/2001*	*WDT Kortrijk*	*11/1982*	*12/1982*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*26/11/1097*	*18/02/1988*
		AC Salzinnes(GR)	*08/07/1996*	*18/04/1997*
Afloop	*Sloop door Keyser te Courcelles in 06/2012*			



200.052 > 5152

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*28/11/1962*	*31/05/1987*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*31/05/1987*	*10/06/2001*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Noord*	*10/06/2001*	*16/06/2002*
Levering	*28/11/1962*	*Revisies*		
		AC Salzinnes	*24/11/1964*	*20/12/1964*
Schildering '71	*11/04/1973*	*AC Salzinnes (GR)*	*26/01/1973*	*11/04/1973*
Schildering geel	*28/09/1984*	*AC Salzinnes*	*26/06/1974*	*12/07/1974*
		AC Salzinnes	*27/07/1981*	*08/11/1981*
Laatste dienst	*14/06/2002*	*AC Salzinnes*	*13/04/1986*	*14/06/1985*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes (GR)*	*23/08.1993*	*23/12/1993*
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop door Luxfer te Aubange in 01/2005*			



Berchem
23 mei 1990

Thierri HEYLEN

200.053 > 5153

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*21/12/1962*	*01/06/1970*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*01/06/1970*	*02/06/1975*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*02/06/1975*	*06/05/1980*
		Kortrijk	*06/05/1980*	*01/06/1986*
Levering	*21/12/1962*	*Monceau*	*01/06/1986*	*31/05/1987*
		Hasselt	*31/05/1987*	*01/06/1995*
Schildering '71	*02/06/1975*			
Schildering geel	*18/03/1981*	*Revisies*		
		AC Salzinnes	*31/08/1964*	*10/09/1964*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*10/01/1968*	*24/01/1968*
Schrapping	*01/06/1995*	*AC Salzinnes (GR)*	*19/03/1975*	*02/06/1975*
PV van schrapping		*ADT Latour*	*06/05/1980*	*14/07/1980*
		AC Salzinnes (GR)	*23/07/1984*	*28/09/1984*
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004*			
	Transfer naar Kinkempois in 11/2012			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 12/2012*			



Kortrijk
mei 1980

Eli AMEEL

200.054 > 5154

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*30/11/1962*	*10/12/1962*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*10/12/1962*	*29/05/1988*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*29/05/1988*	*01/03/2000*
		Antwerpen-noord	*01/03/2000*	*01/04/2003*
Levering	*30/11/1962*			
Schildering '71				
Schildering geel	*18/03/1981*			
Laatste dienst	*?*			
Schrapping	*01/04/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004*			
	Transfer naar Kinkempois in 11/2012			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange*			
	in 12/2012			



Winterslag
8 maart 1982

Pierre HERBIET

Hasselt werkplaats
?

Danny MOENS

200.055 > 5155

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*18/12/1962*	*29/05/1988*
Motor	*Cockerill*	*Antwerpen-Dam*	*29/05/1988*	*01/04/1999*
Fabrieksnummer				
		Revisies		
Levering	*18/12/1962*	*AC Salzinnes*	*08/07/1965*	*23/11/1965*
		AC Salzinnes	*18/02/1966*	*21/04/19566*
Schildering '71	*10/12/1971*	*AC Salzinnes*	*18/03/1968*	*25./03/1968*
Schildering geel	*28/09/1979*	*AC Salzinnes (GR)*	*11/10/1971*	*10/12/1971*
		AC Salzinnes	*06/12/1974*	*22/01/1975*
Laatste dienst		*WDT Schaarbeek*	*26/04/1975*	*07/11/1975*
Schrapping	*01/04/1999*	*AC Salzinnes (GR)*	*06/07/1979*	*28/09/1979*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*22/04/1980*	*28/07/1981*
		(Ongev)	*25/07/1982*	*12/10/1982*
Afloop	*Sloop door TW Antwerpen-Dam*	*AC Salzinnes*	*19/07/1991*	*20/11/1991*
	in 05/2000	*AC Salzinnes (GR)*	*06/01/1998*	*20/02/1998*
		AC Salzinnes		



200.056 > 5156

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Dendermonde	27/12/1962	13/02/1963
Motor	Cockerill	Hasselt	13/02/1963	29/05/1988
Fabrieksnummer		Antwerpen-Dam	29/05/1988	01/03/2000
		Antwerpen-Noord	01/03/2000	01/08/2003
Levering	27/12/1962			
Schildering '71	1971>1972 ?			
Schildering geel	10/07/1979			
Laatste dienst				
Schrapping	01/08/2003			
PV van schrapping				
Afgesteld	Afgesteld te Montzen vanaf 24/06/2004 Transfer naar KInkempois op 14/12/2012			
Afloop	Sloop door Kryser te Courcelles in 01/2013			



Schulen
7 oktober 1978

Yves STEENEBRUGGEN

Antwerpen-Ijsland
7 juni 1983

Danny MOENS

200.057 > 5157

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Schaarbeek	29/12/1962	20/12/1965
Motor	Cockerill	Hasselt	20/12/1965	29/05/1988
Fabrieksnummer		Antwerpen-Dam	29/05/1988	01/03/2000
		Antwerpen-Noord	01/03/2000	01/08/2003
Levering	29/12/1962			
Schildering '71				
Schildering geel	02/09/1979			
Laatste dienst	xx/09/1971			
Schrapping	01/08/2003			
PV van schrapping				
Afgesteld	Afgesteld te Montzen vanaf 24/06/2004 Transfer naar Kinkempois in 11/2012			
Afloop	Sloop door Recylux te Aubange in 12/2012			



200.058 > 5158

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*14/01/1963*	*02/08/1963*
Motor	*Cockerill*	*Aarschot*	*02/08/1963*	*31/01/1964*
Fabrieksnummer		*Leuven*	*31/01/1964*	*26/06/1964*
		Hasselt	*26/06/1964*	*29/05/1988*
Levering	*14/01/1963*	*Antwerpen-Dam*	*29/05/1988*	*01/03/2000*
		Antwerpen-noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Schildering '71	*18/08/1970 (als 200.058)*			
Schildering geel	*10/01/1981*			
Laatste dienst	*05/12/2002*			
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf07/06/2004* *Transfer naar Kinkempois in 11/2012*			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange* *in 12/2012*			



Waterschei
augustus 1978

Julien CASIER

Ekeren Leugenberg
30 mei 1981

Danny MOENS

200.059 > 5159

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*21/01/1963*	*14/02/1964*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*14/02/1964*	*05/08/1963*
Fabrieksnummer		*Aarschot*	*05/08/1963*	*31/01/1964*
		Leuven	*31/01/1964*	*18/06/1964*
Levering	*21/01/1963*	*Hasselt*	*18/06/1964*	*29/05/1988*
		Antwerpen-Dam	*29/05/1988*	*01/10/1998*
Schildering '71	*06/05/1970 (als 200.059)*			
Schildering geel	*21/06/1978*	*Revisies*		
		AC Salzinnes	*30/03/1967*	*31/03/1967*
Laatste dienst		*AC Salzinnes*	*18/04/1968*	*27/06/1968*
Schrapping	*01/10/1998*	*AC Salzinnes (GR)*	*02/02/1970*	*06/05/1970*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*22/10/1970*	*01/12/1970*
		WDT Schaarbeek	*15/04/1974*	*30/04/1974*
Afloop	*Sloop door TW Antwerpen-Dam*	*AC Salzinnes*	*01/09/1977*	*22/09/1977*
	in 05/2000	*AC Salzinnes (GR)*	*24/91/1978*	*21/06/1978*
		ADT Latour	*08/12/1981*	*22/02/1982*
		AC Salzinnes	*21/04/1982*	*11/05/1982*
		AC Salzinnes	*04/07/1983*	*28/071983*
		AC Salzinnes (GR)	*28/05/1985*	*20/08/1985*



200.060 > 5160

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*25/01/1963*	*25/12/1965*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*25/12/1965*	*24/10/1991*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*24/10/1991*	*01/08/1999*
Levering	*25/01/1963*	*Revisies*		
		AC Salzinnes	*17/05/1967*	*18/05/1967*
Schildering '71	*22/01/1972*	*AC Salzinnes*	*30/09/1969*	*02/10/1969*
Schildering geel	*03/06/1981*	*WDT Schaarbeek*	*21/12/1973*	*21/01/1972*
		AC Salzinnes (GR)	*09/10/1974*	*27/11/1974*
Laatste dienst		*ADT Latour*	*14/04/1978*	*05/07/1978*
Schrapping	*01/08/1999*	*AC Salzinnes*	*05/06/1980*	*18/06/1980*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*06/03/1981*	*02/06/1981*
		AC Salzinnes	*26/05/1983*	*28/09/1963*
Afloop	*Sloop in WDT Schaarbeek in 06/2003*	*AC Salzinnes (GR)*	*14/06/1991*	*24/10/1991*



Quenast mei 1983

Pierre HERBIET

Neerpelt mei 1985

Julien CASIER

200.061 > 5161 > (5117²)

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*29/01/1963*	*12/02/1963*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*12/02/1963*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*03/06/1984*	*01/03/1985*
Levering	*29/01/1963*			
Schildering '71				
Schildering geel	*19/12/1983*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/03/1985*			
PV van schrapping	*PV 106 van Salzinnes van 22/01/1985*			
Afloop	*Gebruikt voor heropbouw van 5117 (verkoop TSP)*			



200.062 > 5162

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*04/03/1963*	*03/08/1984*
Motor	*Cockerill*	*Antwerpen-Dam*	*03/08/1984*	*01/03/2000*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-noord*	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Levering	*04/03/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*26/04/1984*			
Laatste dienst	*14/12/2002*			
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te MOntzen vanaf 24/06/2004*			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 11.2011*			



Merelbeke 24 december 1996 ***Danny MOENS***

Antwerpen-Dam 27 juni 1992 ***Yves STEENEBRUGGEN***

200.063 > 5163

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*11/02/1963*	*15/01/1981*
Motor	*Cockerill*	*Dendermonde*	*15/01/1981*	*31/05/1983*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*31/05/1983*	*01/06/1997*
Levering	*11/02/1963*	*Revisies*		
		AC Salzinnes	*05/12/1966*	*23/12/1966*
Schildering '71	*25/04/1974*	*AC Salzinnes*	*29/08/1972*	*?*
Schildering geel	*25/01/1985*	*AC Salzinnes*	*11/02/1974*	*03/05/1974*
		ATD Latour	*09/07/1979*	*25/09/1979*
Laatste dienst	*18/01/1995 (ongeval)*	*AC Salzinnes*	*06/11/1984*	*25/01/1985*
Schrapping	*01/06/1997*	*AC Salzinnes*	*22/05/1987*	*12/06/1987*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*14/01/1991*	*04/04/991*
		AC Salzinne	*16/02/1995*	*---*
Afloop	*Sloop door Luxfer te Ronet in 08/2012*			



200.064 > 5164

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*14/02/1963*	*21/02/1979*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*21/02/1979*	*08/04/1979*
Fabrieksnummer		*Hasselt*	*08/04/1979*	*03/06/1984*
		Antwerpen-Dam	*03/06/1984*	*01/03/2000*
Levering	*14/02/1963*	*Antwerpen-Noord*	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*21/03/1979*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 24/06/2004*			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 08/2012*			



Hoboken-Polder 22 mei 1988 ***Danny MOENS***

IBrussel-Zuid ***Danny MOENS***

200.065 > 5165

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*19/02/1963*	*28/02/1972*
Motor	*Cockerill*	*Tournai*	*28/02/1972*	*26/05/1978*
Fabrieksnummer		*Kortrijk*	*26/05/1978*	*01/03/1982*
Levering	*19/02/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*31/05/1979*			
Laatste dienst	*23/12/1981 (Ongeval Wervik)*			
Schrapping	*01/03/1982*			
PV van schrapping	*PV 17 van AC Salzinnes van 12/02/1987*			
Afloop	*Sloop door AC Salzinnes*			



200.066 > 5166

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*06/03/1963*	*15/03/1963*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*15/03/1963*	*28/06/1966*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*28/06/1966*	*26/05/1977*
		Kortrijk	*26/05/1977*	*01/06/1982*
Levering	*06/03/1963*	*Antwerpen-Dam*	*01/06/1982*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Schildering '71	*27/06/1970 (als 200.066)*			
Schildering geel	*31/08/1981*			
	12/2004			
Laatste dienst				
Schrapping				
PV van schrapping	*01/08/2003*			
Afloop	*> NMBS museumpatrimonium op 15/12/2002*			



Neuvilles
28 september 2008 april 1981

Michel HANSSENS

Mechelen Nekkerspoel
18 juni 1987

Thierri HEYLEN

200.067 > 5167

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*28/02/1963*	*15/03/1963*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*15/03/1963*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*03/06/1984*	*01/03/2000*
		Antwerpen-noord	*01/03/2000*	*15/06/2003*
Levering	*28/02/1963*			
Schildering '71	*09/12/1972*			
Schildering geel	*06/09/1983*			
Laatste dienst				
Schrapping	*15/06/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004*			
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Itali¨) op 06/08/2009*			



200.068 > 5168

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*25/03/1963*	*25/01/1974*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*25/01/1974*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*03/06/1984*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Levering	*25/03/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*23/03/1978*			
Laatste dienst	*14/12/2002*			
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*			
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 06/2012*			



Liège-Vennes
26 april 1990

Thierri HEYLEN

Hasselt
januari 1976

Julien CASIER

200.069 > 5169

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*18/03/1963*	*02/06/1985*
Motor	*Cockerill*	*Antwerpen-Dam*	*02/06/1985*	*01/02/1988*
Fabrieksnummer				
Levering	*18/03/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*17/03/1980*			
Laatste dienst	*05/08/1987 (Botsing te Remersdaal)*			
Schrapping	*01/02/1988*			
PV van schrapping	*PV 199 van AC Salzinnes van 10/10/1987*			
Afgesteld				
Afloop				



200.070 > 5170

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*26/03/1963*	*01/06/1986*
Motor	*Cockerill*	*Antwerpen-Dam*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Noord*	*01/03/2000*	*01/04/2003*
Levering	*26/03/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*28/02/1985*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/04/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004*			
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) op 18/03/2010*			



Mortsel
24 augustus 1995

Danny MOENS

200.071 > 5171

		Stelplaatsen:		
Bouwer :		*Kortrijk*	*02/04/1963*	*18/05/1963*
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*18/05/1963*	*16/02/1968*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*16/02/1968*	*29/03/1977*
Fabrieksnummer		*Kortrijk*	*29/03/1977*	*16/08/1977*
		Hasselt	*16/08/1977*	*03/06/1984*
Levering	*02/04/1963*	*Monceau*	*03/06/1984*	*08/10/1984*
		Hasselt	*08/10/1984*	*31/05/1987*
Schildering '71	*20/04/1972*	*Schaarbeek*	*31/05/1987*	*01/07/1987*
Schildering geel	*20/07/1986*	*Antwerpen-Dam (Antwerpen-Schijnp.)*	*01/07/1987 11/1988*	*01/10/1998 04/2000*
Laatste dienst	*03/07/1998 (Botsing Antwerpen)*			
Schrapping	*01/10/1998*			
PV van schrapping		*Revisies*	*15/10/1967*	*30/10/1967*
		WFT Hasselt	*06/11/1967*	*09/11/1967*
Afloop	*Mobiele ketel te Antwerpen-Schijnpoort*	*AC Salzinnes*	*27/03/1972*	*20/04/1972*
		AC Salzinnes	*14/05/1975*	*16/06/1975*
	Sloop in WDT Antwerpen-Dam in 05/2000	*WDT Schaarbeek*	*25/03/1980*	*28/07/1980*
		AC Salzinnes (GR)	*21/10/1972*	*08/11/1982*
		AC Salzinnes	*06/02/1987*	*20/02/1987*
		AC Salzinnes	*28/06/1989*	*19/10/1989*
		AC Salzinnes (GR)	*10/06/1996*	*18/04/1997*
		WDT Hasselt		

Antwerpen-Dam
6 april 2000

Danny MOENS



200.072 > 5172

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*11/04/1963*	*03/06/1984*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Levering	*11/04/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*24/10/1977*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 24/06/2004* *Verkoop aan Holcim te Obourg*			
Afloop	*24./06/2009* *In orde gemaakt door R & T te Raeren*			



Bokrijk 4 juni 1978

Thierri HEYLEN

Elsegem 15 juli 1985

Thierri HEYLEN

200.073 > 5173

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*17/04/1963*	*20/06/1965*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*20/06/1965*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Levering	*17/04/1963*			
Schildering '71	*xx/06/1971*			
Schildering geel	*28/05/1985*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004* *Transfer naar Kinkempois op 14/12/2012*			
Afloop	*Sloop door Keyser te Courcelles* *in 01/2013*			



200.074 > 5174

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*25/04/1963*	*20/06/1965*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*20/06/1965*	*01/06/1986*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*15/06/2003*
Levering	*25/04/1963*			
Schildering '71	*12/07/1971*			
Schildering geel	*02/02/1981*			
Laatste dienst				
Schrapping	*15/06/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 24/06/2004*			
Afloop	*Verkoop aan Ventura (Italië) op 06/08/2009*			



Braine l'Alleud
7 maart 2003

Michel HANSSENS

Mortsel Liersesteenweg
7 september 1989

Thierri HEYLEN

200.075 > 5175

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*30/04/1963*	*01/06/1986*
Motor	*Cockerill*	*Antwerpen-Dam*	*01/06/1986*	*01/03/2000*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Noord*	*01/03/2000*	*15/06/2003*
Levering	*30/04/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*27/12/1977*			
Laatste dienst	*14/02/2002*			
Schrapping	*15/06/2003*			
PV van schrapping				
Afloop	*Verkoop aan Esposito (Italië) in 10/2004*			



200.076 > 5176

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Hasselt	01/05/1963	18/01/1979
Motor	Cockerill			
Fabrieksnummer				
Levering	01/05/1963			
Schildering '71	?			
Schildering geel	---			
Laatste dienst	19/10/1978 (Ongeval te Kermt)			
Schrapping	18/01/1979			
PV van schrapping	PV van AC Salzinnes van 18/01/1979			
Afloop	Sloop AC Salzinnes in 04/1979			



Hasselt
15 oktober 1977

Yves STEENEBRUGGEN

Deurne
25 september 1989

Pierre HERBIET

200.077 > 5177

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Schaarbeek	14/05/1963	20/06/1965
Motor	Cockerill	Kortrijk	20/06/1965	01/06/1986
Fabrieksnummer		Antwerpen-Dam	01/06/1986	01/03/2000
		Antwerpen-Noord	01/03/2000	16/06/2002
Levering	14/05/1963			
Schildering '71	16/11/1970 (als 200.077)			
Schildering geel	24/04/1980			
Laatste dienst	10/06/2002			
Schrapping	16/06/2002			
PV van schrapping				
Afgesteld	Afgest te Montzen vanaf 07/06/2004			
Afloop	Sloop door Recylux te Aubange in 08/2012			



200.078 > 5178

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*20/05/1963*	*20/06/1965*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*20/06/1965*	*03/06/1984*
Fabrieksnummer		*Monceau*	*03/06/1984*	*01/06/1986*
		Hasselt	*01/06/1986*	*31/05/1987*
Levering	*20/05/1963*	*Antwerpen-Dam*	*31/05/1987*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*01/02/2003*
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*25/03/1986*			
Laatste dienst	*14/12/2002*			
Schrapping	*01/02/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld	*Afgesteld te Montzenvanaf 21/06/2004*			
	Verkoop aan Espoisito in mei 2006 voor			
Afloop	*reserveonderdelen*			
	R & T Raeren vanaf 24/06/2009			



Sourbrodt
11 februari 2002

Michel HANSSENS

Antwerpen-Noord
17 september 1986

Danny MOENS

200.079 > 5179

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*24/05/1963*	*01/12/1966*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*01/12/1966*	*10/06/2001*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*01/11/2001*
Levering	*24/05/1963*			
Schildering '71	*25/05/1971*			
Schildering geel	*18/04/1979*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/11/2001*			
PV van schrapping				
Afloop	*Sloop door Luxfer te Aubange*			
	in 01/2005			



200.080 > 5180

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*28/05/1963*	*01/06/1986*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*01/06/1986*	*29/05/1988*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*29/05/1988*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*01/08/2003*
Levering	*28/05/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*24/11/1977*			
Laatste dienst	*11/02/2002*			
Schrapping	*01/08/2003*			
PV van schrapping				
Afgesteld :	*Afgesteld te Montzen vanaf 24/06/2004*			
	Geannuleerde verkoop aan Venturo (Italië) in 11/2008			
	Afgesteld te Antwerpen-Noord			
Afloop	*> NMBS museumpatrimonium*			



Hasselt
25 mei 1980

Julien CASIER

Visé
17 november 1980

Danny MOENS

200.081 > 5181

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*05/06/1963*	*10/07/1965*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*10/07/1965*	*16/11/1993*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*16/11/1993*	*01/03/2000*
		Antwerpen-Noord	*01/03/2000*	*16/06/2002*
Levering	*05/06/1963*			
		Revisies		
Schildering '71	*06/09/1981*	*AC Salzinnes*	*12/10/1966*	*10/11/1966*
Schildering geel	*31/01/1978*	*WDT Schaarbeek*	*17/08/1971*	*06/09/1971*
		AC Salzinnes	*06/09/1973*	*22/08/1973*
Laatste dienst	*14/06/2002*	*WDT Schaarbeek*	*26/08/1975*	*17/09/1974*
Schrapping	*16/06/2002*	*AC Salzinnes (GR)*	*02/06/1976*	*24./06/1976*
PV van schrapping		*AC Salzinnes (GR)*	*21/11/1977*	*03/02/1978*
		AC Salzinnes	*15/10/1984*	*19/12/1984*
Afgesteld	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004*	*AC Salzinnes*	*15/07/1987*	*25/08/1987*
	Transfer naar Kinkempois in 11/2012	*AC Salzinnes*	*16/06/1993*	*16/11/1993*
Afloop	*Sloop door Recylux te Aubange in 12/2012*			



200.082 > 5182

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Hasselt	06/06/1963	29/05/1988
Motor	Cockerill	Antwerpen-Dam	29/05/1988	01/03/2000
Fabrieksnummer		Antwerpen-Noord	01/03/2000	15/09/2003
Levering	06/06/1963			
Schildering '71	?			
Schildering geel	25/10/1977			
Laatste dienst				
Schrapping	15/09/2003			
PV van schrapping				
Afloop	Verkoop aan Venturo (Italië) in 10/2004			



Hasselt
24 maart 1979

Yves STEENEBRUGGEN

Ekeren Leugenberg
13 september 1991

Danny MOENS

200.083 > 5183

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Schaarbeek	12/06/1963	19/06/1963
Motor	Cockerill	Hasselt	19/06/1963	28/05/1995
Fabrieksnummer		Antwerpen-Dam	28/05/1995	01/06/1995
		Hasselt	01/06/1995	10/06/2001
Levering	12/06/1963	Antwerpen-Noord	10/06/2001	01/07/2001
Schildering '71	10/03/1971	Revisies :		
Schildering geel	30/01/1979	AC Salzinnes	10/09/1964	03/10/1964
Herschildering '71 (TSP)	11/04/2009	AC Salzinnes	23/11/1965	04/06/1965
		AC Salzinnes	20/09/1967	22/09/1967
Laatste dienst		AC Salzinnes (GR)	19/01/1971	10/03/1971
Schrapping	01/07/2001	WDT Schaarbeek	22/10/1974	28/11/1974
PV van schrapping		AC Salzinnes	23/01/1976	12/03/1976
		AC Salzinnes (GR)	07/11/1978	30/01/1979
Afloop	Verkoop aan TSP 01/2002	AC Salzinnes (GR)	14/04/1986	25/08/1986
		AC Salzinnes	28/07/1987	30/09/1987



200.084 > 5184

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Schaarbeek*	*18/06/1963*	*26/07/1963*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*26/07/1963*	*25/05/1989*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*25/05/1989*	*01/06/1995*
Levering	*18/06/1963*	*Revisies :*		
		AC Salzinnes	*13/06/1966*	*29/06/1966*
Schildering '71	*26/04/1973*	*AC Salzinnes*	*06/03/1969*	*17/06/1969*
Schildering geel	*22/02/1984*	*WDT Schaarbeek*	*22/03/1973*	*26/04/1973*
		AC Salzinnes (GR)	*02/06/1976*	*14/09/1976*
Laatste dienst		*ATD Latour*	*14/07/1980*	*16/09/1980*
Schrapping	*01/06/1995*	*AC Salzinnes (GR)*	*16/12/1983*	*24/2/1984*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*11/09/1989*	*26/10/1989*
		AC Salzinnes	*02/10/1991*	
Afloop	*Sloop door Luxfer te Ronet in 12/2004*			



Antwerpen-Noord
18 februari 1983

Jean-Luc VANDERHAEGEN

Hasselt
mei 1982

Danny MOENS

200.085 > 5185

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*21/06/1963*	*29/07/1963*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*29/07/1963*	*10/06/2001*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-noord*	*10/06/2001*	*01/04/2003*
Levering	*21/06/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*31/05/1983*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/04/2003*			
PV van schrapping				
Afloop	*Afgesteld te Montzen vanaf 21/06/2004* *Verkoop aan Ventura (Italië) op 18/03/2010*			



200.086 > 5186

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Hasselt*	*26/06/1963*	*29/07/1963*
Motor	*Cockerill*	*Monceau*	*29/07/1963*	*23/10/1963*
Fabrieksnummer		*Schaarbeek*	*23/10/1963*	*20/06/1965*
		Kortrijk	*20/06/1965*	*01/06/1986*
Levering	*26/06/1963*	*Hasselt*	*01/06/1986*	*28/05/1989*
		Antwerpen-Dam	*28/05/1989*	*01/03/2000*
Schildering '71	*1972*	*Antwerpen-Noord*	*01/03/2000*	*01/04/2003*
Schildering geel	*12/07/1985*			
Laatste dienst				
Schrapping	*01/04/2003*			
PV van schrapping				
Afloop	*Afgesteld te Montzen vanaf 07/06/2004* *Geannuleerde verkoop aan* *Ventura (Italië) in 11/2008* *Afgesteld te Antwerpen-Noord* *> NMBS Museumpatrimonium*			



Blankenberge
23 juli 2001

Danny MOENS

Schulen
7 oktober 1978

Yves STEENEBRUGGEN

200.087 > 5187

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*01/07/1963*	*18/07/1963*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*18/07/1963*	*01/06/1995*
Fabrieksnummer				
		Revisies		
Levering	*01/07/1963*	*AC Salzinnes*	*22/03/1967*	*04/04/1967*
		AC Salzinnes	*02/10/1970*	*22/10/1970*
Schildering '71	*19/031974*	*WDT Schaarbeek*	*25/02/1974*	*19/03/1974*
Schildering geel	*31/08/1984*	*AC Salzinnes (GR)*	*25/11/1976*	*28/02/1977*
		AC Salzinnes	*03/12/1979*	*21/12/1979*
Laatste dienst		*ATD Latour*	*16/08/1880*	*24/11/1980*
Schrapping	*01/06/1995*	*AC Salzinnes (GR)*	*21/06/1984*	*31/08/1984*
PV van schrapping		*AC Salzinnes*	*29/10/1990*	*14/02/1991*
Afloop	*Sloop te Ronet in 04/1998*			



200.088 > 5188

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Hasselt	06/07/1963	01/08/1987
Motor	Cockerill			
Fabrieksnummer				
Levering	06/07/1963			
Schildering '71	?			
Schildering geel	22/08/1982			
Laatste dienst	01/07/1986 (Botsing te Bassenge)			
Schrapping	01/08/1987			
PV van schrapping	PV 188 van AC Salzinnes van 26/06/1987			
Afloop	Sloop door AC Salzinnes			



Hasselt
mei 1982

Danny MOENS

Antwerpen-Oost
19 augustus 1998

Danny MOENS

200.089 > 5189

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Hasselt	12/07/1963	30/10/1992
Motor	Cockerill	Antwerpen-Dam	30/10/1992	01/06/1995
Fabrieksnummer		Hasselt	01/06/1995	01/12/1999
Levering	12/07/1963	Revisies		
		AC Salzinnes	10/03/1966	20/06/1966
Schildering '71	17/02/1973	AC Salzinnes	21/01/1969	07/03/1969
Schildering geel	30/04/1982	WDT Schaarbeek	10/01/1973	01/02/1973
		AC Salzinnes (GR)	05/02/1975	25/04/1975
Laatste dienst		AC Salzinnes	05/05/1977	26/05/1977
Schrapping	01/12/1999	ATD Latour	12/02/1979	27/03/1979
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	15/02/1982	20/04/1982
		AC Salzinnes (GR)	10/06/1992	30/10/1992
Afloop	Sloop door WDT Hasselt in 08/2000			



200.090 > 5190

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Monceau*	*19/07/1963*	*29/07/1963*
Motor	*Cockerill*	*Hasselt*	*29/07/1963*	*17/03/1983*
Fabrieksnummer		*Antwerpen-Dam*	*17/03/1983*	*01/07/1984*
Levering	*19/07/1963*			
Schildering '71	*?*			
Schildering geel	*26/03/1983*			
Laatste dienst	*28/04/1984 (Botsing te Schaarbeek)*			
Schrapping	*01/07/1984*			
PV van schrapping	*PV 72 van AC Salzinnes van 04/05/1984*			
Afgesteld	*Sloop door AC Salzinnes*			
Afloop				



Boechout
10 april 1981

Pierre HERBIET

Brussel-Kapellekerk

Danny MOENS

200.091 > 5191

Bouwer :		*Stelplaatsen:*		
Mechanisch	*Cockerill*	*Dendermonde*	*31/07/1963*	*25/05/1968*
Motor	*Cockerill*	*Kortrijk*	*25/05/1968*	*17/03/1983*
Fabrieksnummer		*Hasselt*	*17/03/1983*	*01/10/1984*
Levering	*31/07/1963*			
Schildering '71	*09/07/1974*			
Schildering geel	*29/08/1989*			
Laatste dienst	*03/08/1984 (Botsing te Hasselt met 6308)*			
Schrapping	*01/10/1984*			
PV van schrapping	*PV 88 van AC Salzinnes van 24/08/1984*			
Afloop	*Sloop in AC Salzinnes*			



200.092 > 5192

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Dendermonde	20/08/1983	30/08/1963
Motor	Cockerill	Schaarbeek	30/08/1963	14/09/1964
Fabrieksnummer		Hasselt	14/09/1964	01/06/1998
Levering	20/08/1963	Revisies		
		AC Salzinnes	04/12/1967	06/12/1967
Schildering '71	27/03/1972	AC Salzinnes (GR)	26/01/1972	27/03/1972
Schildering geel	06/12/1979	WDT Schaarbeek	05/11/1975	18/12/1975
		AC Salzinnes	20/06/1978	11/07/1978
Laatste dienst	08/11/1997 (Botsing te Antwerpen-Noord)	AC Salzinnes (GR)	04/09/1979	06/12/1979
		AC Salzinnes	09/11/1982	01/12/1982
Schrapping	01/06/1998	AC Salzinnes (GR)	13/09/1988	20/12/1988
PV van schrapping		AC Salzinnes	02/05/1994	15/07/1993
Afloop	Sloop te Ronet in 01/2005			



As
4 augustus 1990

Julien CASIER

Mechelen Nekkerspoel
29 augustus 1985

Thierri HEYLEN

200.093 > 5193

Bouwer :		Stelplaatsen:		
Mechanisch	Cockerill	Schaarbeek	29/08/1963	26/09/1964
Motor	Cockerill	Hasselt	26/09/1964	01/11/1973
Fabrieksnummer		Kortrijk	01/11/1973	11/04/1974
		Hasselt	11/04/1974	10/06/2001
Levering	29/08/1963	Antwerpen-noord	10/06/2001	01/04/2002
		Revisies		
Schildering '71	14/07/1972	AC Salzinnes	27/11/1967	19/12/1967
Schildering geel	27/02/1980	AC Salzinnes	09/06/1972	14/07/1972
		AC Salzinnes	22.08.1972	31/08/1972
Laatste dienst		AC Salzinnes	17/10/1973	07/11/1975
Schrapping	01/04/2002	WDT Schaarbeek	01/09/1978	26/10/1976
PV van schrapping		AC Salzinnes (GR)	27/11/1979	27/02/1980
		AC Salzinnes	23/10/1981	15/01/1982
Afloop	Sloop te Ronet in 01/2005	AC Salzinnes (GR)	19/06/1985	14/08/1985
		AC Salzinnes	14/10/1988	09/02/1989
		AC Salzinnes	27/02/1989	05/09/1989



De voornaamste wijziging ...

Een nieuwe locomotief met extravagante mogelijkheden ?

De voorgeschiedenis

De eindjaren zestig: bij de NMBS was de reconversie afgerond, maar er lag een wereld van mogelijkheden open op de transportmarkt. En Cockerill wilde een deel van deze markt.

Maar er waren twee problemen bij de Belgische firma: eerst was er het feit dat men te Luik opgezadeld zat met een aantal licenties van verouderde motoren. De oorspronkelijke scheepsmotoren met de grote, zware cilinders in lijn – oerdegelijk en onverslijtbaar – konden bij de spoorwegen niet meer uitgebreid worden. De ruimte was krap en werd nog kleiner. Men wilde een betere zichtbaarheid en hiervoor waren kleine dieselmotoren nodig.

En voor een vermogen van groter dan 2.000 pk pasten ze niet meer in de locomotieven. Wilde men grotere vermogens, dan moest men naar andere oplossingen zoeken.

En er waren twee bedrijven die deze motoren ontwikkeld en gecommercialiseerd hadden. In de eerste plaats was er General Motors uit de Verenigde Staten. Deze motoren waren goed bekend bij de NMBS en werden veelvuldig gebruikt bij de locomotieftypen 205 en 212.

En dan waren er de Duitse bedrijven, onder leiding van Maybach. Deze leverden hun motoren voor praktisch alle Duitse locomotieven en motorwagens.

In beide gevallen handelde het zich om snellopende motoren met een groter aantal cilinders. Deze hadden kleinere afmetingen en werden in V geplaatst. Door deze opstelling liepen de motoren veel rustiger en was hun volume tot minder dan de helft beperkt. Maar er was één groot probleem: geen van beide firma's wilde hun licentie doorgeven, laat staan om eigen veranderingen door te voeren. Bij de typen 202 en 203 moest zelfs het volledige concept overgekocht worden; nadien mocht men – in een beperkte marge – een eigen ontwerp uitvoeren. Brugeoise & Nivelles was akkoord met deze standpunten en kocht het concept voor hun bedrijf aan. Maar dit ging gepaard met een grote financiële aderlating en een beperking van de winst.

Cockerill was hier niet mee akkoord en zou – met vallen en opstaan – een eigen motor volgens deze principes gaan ontwerpen. In de eindjaren vijftig waren twee versies beschikbaar: één met een vermogen van ongeveer 500 pk en een tweede met het dubbele vermogen. Om de reacties in normale bedrijfsomstandigheden te onderzoeken, bouwde Cockerill in eigen beheer twee beperkte reeksen van drie machines en vroeg aan de NMBS of ze door de spoorwegmaatschappij kosteloos zouden worden. In de eerste plaats kwam de rangeerdiesel gereed en deze werd als type 261 aan de N%BS aangeboden

Nochtans zouden er tijdens deze bedrijfsperiode in de beginjaren zestig grote problemen ontstaan. De motor was nog niet rijp voor productie en talrijke defecten en een onbetrouwbaarheid waren het directe gevolg.

Om die redenen werd de bouw van de tweede motor van 1.000 pk uitgesteld en werd ook de bouw van het type 220 voorlopig in de koelkast gestopt. Toen bleek dat voor deze vermogensklasse weinig belangstelling bestond, werd beslist om de bouw volledig op te geven.

Maar er was een nieuw marktaandeel ontstaan: de treinen werden zwaarder en meer en meer moesten deze in dubbele tractie (of in treinschakeling met één machinist) gereden worden. Er was nood aan een locomotief met een vermogen van 3.500 tot 4.000 pk. En daar had men in het buitenland zijn tanden op stukgebeten; er was in deze periode nog geen bruikbare oplossing gevonden.

- Wat in het buitenland ?

Bij GM in Amerika bestond er weinig of geen interesse. Hier was men gewoon om gewoon een aantal middelzware locomotieven aan elkaar te koppelen. En hier speelde het financiële aspect geen rol. Men bouwde immers gewone "dozen" met een motor erin. In deze "slave units" was er geen stuurpost, geen randapparatuur en dus zeer goedkoop te produceren. En op deze onmetelijke afstanden kon men meerdere units met slechts één (of hooguit twee) stuurposten aan elkaar koppelen om het gewenste vermogen te verkrijgen.

De grootste concurrent was in Duitsland te vinden. Hier had de Motoren und Turbinen-Union Friedrichshafen (voorheen Maybach) in zijn legendarische V 200 al zeer vroeg een snellopende twaalfcilinder (in V-vorm) ingebouwd en na enkele kinderziektes was deze motor zeer betrouwbaar. Gedurende de volgende jaren was het vermogen van de oorspronkelijke 1.100 pk opgedreven tot 1.350 pk.

In de beginjaren zestig zou het vermogen nog verder stijgen, door het opdrijven van het aantal cilinders tot 16. De reeks V 160 was geboren en deze telde tal van onderreeksen, maar ook hier was 2.500 pk het allerhoogste bereikbare.

En dan kwam de Duitse "Spitzengefühl": om het dubbele vermogen te krijgen, moet men gewoon twee motoren



De analoge ontwikkelingen in Duitsland

Het tijdperk van de snelle diesellocomotieven begon met de levering van de reeks V 200 (later 220 en 221). Deze waren voorzien voor reizigerstreinen op lange afstand en hogere snelheid. Zoals gebruikelijk werd de diesel-hydraulische transmissie gebruikt.

Maar op een zeker ogenblik was het vermogen toch onvoldoende en men bouwde een locomotief, die in feite het samenvoegen was van twee locomotieven V 200 (twee motoren, twee transmissies). Het werd een zesassige machine met de modernere kast van de reeks V 160. Net zoals in België met de reeks 50, bleef het ook hier met één exemplaar.







Ontwikkelingen in Frankrijk:

Bij onze zuiderburen had men ongeveer dezelfde evolutie. Men zou twee prototypes bouwen met als startpunt de standaardlocomotief BB 67 400. De prototypes kregen een sterkere motor en werden uitgerust met drieassige draaistellen, waarvan slechts de beide uiterste aangedreven werden (asindemling gA1A' A1A'). Zo ontstonden de reeksen BB 68 000 (in 110 exemplaren) en de prototypes BB 69 000 en BB 70 000 (beide twee exemplaren, asindeling nu C'C'). Boven de BB 68 066 te Saint-Pierre-des-Corps op 12 september 1990.

Uit beide reeksen ontstond nu wel een nog zwaardere reeks locomotieven, de CC 72 000. Er werden 92 exemplaren gebouwd voor de zwaarste treinen. Rechts de CC 72 022 te Val de Fonteny op 10 april 1991.

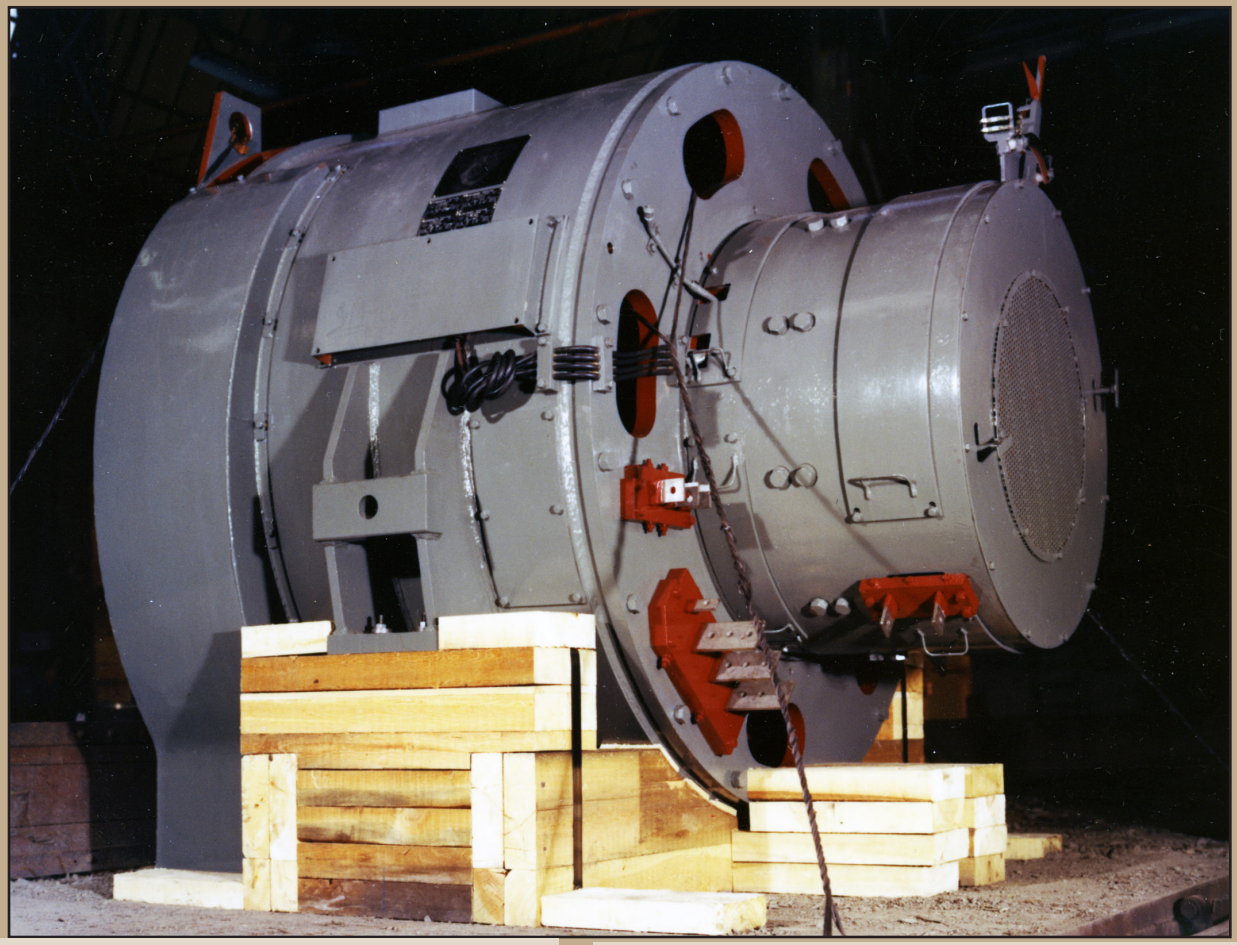
Foto's Thierri HEYLEN

in één kast samenbrengen. Men nam de bekende V 2001 – de versterkte versie die nadien reeks 221 werd – en bouwde twee machines samen. En zo ontstond de locomotief V 300 001. Deze zesassige machine had de vorm overgenomen van zijn zwakkere zusters en werd vanaf 1957 zowel in Duitsland als op de Alpenlijnen in Oostenrijk uitgebreid getest. Er waren geen echte moeilijkheden, maar het vermogen van slechts 3.000 pk bracht geen meerwaarde met zich mee. Na de testperiode werd de machine door de DB aangekocht en eerst vanuit Hamm, nadien vanuit Hamburg ingezet. Maar tot een verdere bestelling kwam het niet.

Vijf jaar later werd hetzelfde idee geopperd: de motoren van de V 160-reeks hadden een vermogen van om en bij de 2 000 pk, dus twee motoren brachten dan ook 4 000 pk op de sporen. En de motoren hadden een uitgebreide proefperiode achter de rug. Dus dezelfde oplossing: in een verlengde kast van een V 160 werden twee onafhankelijke locomotieven ingebouwd. Om de aslast te beperken, werden twee drieassige draaistellen gebruikt en de V 320 001 verliet in 1962 de fabriekspoorten van Henschel in Kassel. Opnieuw gunstige testresultaten, opnieuw veel reclame als sterkste diesellocomotief in Europa, maar geen belangstelling. Het concept van twee motoren was te duur en voorbijgestreefd. De machine – die later het nummer 232.001 kreeg – werd na zijn rodageperiode in het Ruhrgebied in de Zuid-Duitse Alpen vanuit Kempten ingezet. Maar hij eindigde zijn loopbaan bij een privémaatschappij.

Een tweede oplossing die men uitwerkte, was een (beperkt) bijkomend vermogen op te wekken door een gasturbine. Deze zou op de moeilijkste en zwaarste delen van de lijn bijgeschakeld worden en zou het vermogen verhogen met 25%. Efficiënt, maar niet doeltreffend en het aantal gebouwde locomotieven – van de reeks 210 – bleef beperkt. Ook bij een aantal van de oudere T.E.E.-stellen werd deze turbine ingebouwd om het vermogen op te krikken. In Frankrijk was dit systeem succesvoller, maar niet in de gewenste vermogensklasse.

Nu we toch bij onze zuiderburen beland zijn: hier zou pas later in de vorm van de CC 72 000 een hoger vermogen ontwikkeld worden, maar ook hier weer niet de



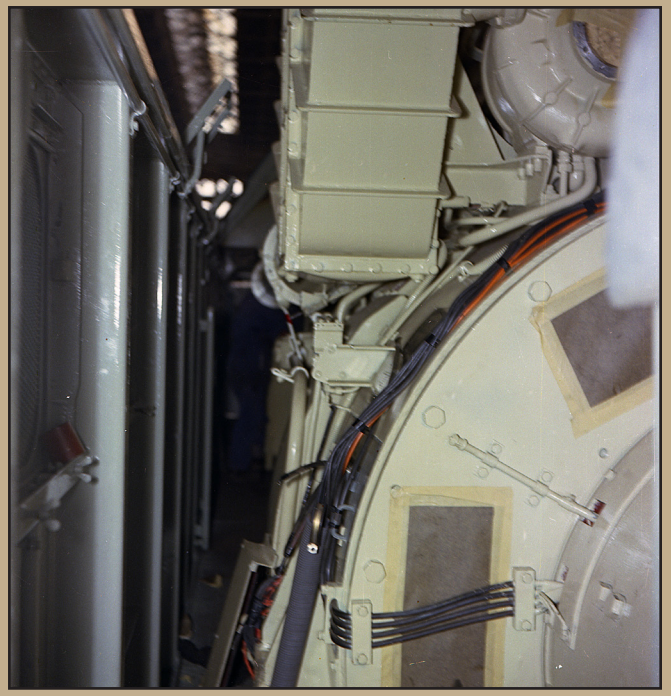
nagestreefde 4 000 pk. In de andere westerse landen werd dit vermogen niet echt nagestreefd: de meeste berglijnen in Zwitserland, Oostenrijk en Frankrijk waren geëlektrificeerd en de overige landen roeiden met de riemen die de (plaatselijke) industrie hen aanbood.

Cockerill ging de uitdaging aan

Dus de weg lag vrij voor Cockerill. Mislukken was geen punt, daar een motor van een dergelijke omvang nog niet. En in het tegenovergestelde geval zou een ganse markt openliggen

En in Liège waren ze optimistisch: men had al een betrekkelijke ervaring opgedaan met dergelijke motoren voor vaste installaties. En door de verbeteringen had men de afmetingen ook kunnen beperken. Met wat geluk en heel wat kunst- en vliegwerk zou een dergelijke motor kunnen worden aangepast, zodat ze in een kast van een locomotief zou passen.

Maar hoe kan men nu het vermogen verhogen? Dit



Het gebrek aan ruimte in de machinekamer na de inbouw van de nieuwe motor.
***Foto** NMBS Train World Heritage.*

vermogen is in eerste instantie afhankelijk van de cilinderinhoud van alle cilinders, samen met het toerental. De kracht wordt immers gegeven door de ontploffing van een brandstofmengsel. Hoe groter de hoeveelheid mengsel is, hoe groter het vermogen. Bij de motoren van Cockerill gebruikte men grote, zware zuigers die op één lijn stonden. Maar hetzelfde vermogen kon ook bereikt worden door een dubbel aantal zuigers te gebruiken. Hierdoor kon de oppervlakte halveren of de straal (of diameter) ongeveer 0,7 maal kleiner worden (de oppervlakte wordt immer gegeven door de formule πR^2). Maar de cilinders achter elkaar zetten is niet mogelijk; de motor zou te lang worden

Dus daarom zette men twee (kleinere) cilinders naast elkaar, onder een hoek van ongeveer 60° (in V-vorm dus).

Deze drijven gelijkmatig de krukas aan op hetzelfde lager. Door deze opstelling kon men de zuigers – en dus de motor – al in de lengte verkleinen. In de breedte zou deze iets groter worden en het vermogen bleef behouden

Maar er was een tweede effect: daar de zuigers kleiner en lichter werden, kan men ook het toerental met dezelfde verhouding – 1,4 – verhogen. En hoe meer slagen per minuut, hoe meer kracht, dus ook hoe groter het vermogen. Ofwel gebruikt men deze verhoging om de motor nog kleiner te maken, of om het vermogen effectief te verhogen. En dit laatste effect gebruikte men bij de ontwikkeling van deze nieuwe locomotief. Hierdoor kon men het vermogen verdubbelen zonder dat de motor sterk vergrootte.

En er waren twee mogelijkheden: ofwel de bouw van een nieuwe locomotief, of de inbouw in een bestaande machine. Men ging na wat mogelijk was en kwam tot de conclusie dat de inbouw in een zesassige locomotief op het randje af te verwezenlijken was. Het type 205 viel af omwille van zijn licentieverplichtingen ten opzichte van General Motors. Dus bleef enkel het type 200 over. Hier waren geen administratieve problemen, daar dit type door Cockerill zelf ontworpen en gebouwd was. En natuurlijk daalde de kostprijs ten opzichte van een nieuwbouw en waren alle plannen voorhanden. Dus het avontuur en de kopbrekers konden beginnen.

- De technische beschrijving

Zoals net aangehaald zou Cockerill nu ook afstappen van zijn traag draaiende motoren en overgaan op motoren in V-vorm. Al gedurende tijd was deze nieuwe motor ter beschikking bij de rangeerloc type 261, maar met betrekkelijk weinig succes. Een motor met een gemiddeld vermogen werd voorzien voor de nieuwe locomotieven type 220, maar op vraag van Cockerill werd deze bestelling opgeschort. Dus al bij al zou dit een riskante aangelegenheid worden. Meer nog, om de prijs te drukken kon men niet tot het uiterste gaan. Deze motor was al in verschillende vaste installaties in gebruik, maar hier speelden de afmetingen minder een rol. Nu moest deze motor passen in een (bestaande) kast. En dit was een huzarenstukje. Maar hier werd ook de grote fout gemaakt: om financiële redenen kon Cockerill geen nieuwe locomotief bouwen en de NMBS was niet meer echt geïnteresseerd in een machine met een dergelijk hoog vermogen. De hoofdassen waren geëlektrificeerd en met de reeks 20 (elektrisch) zou een machine met een dergelijk vermogen binnenkort op het net verschijnen.

Dus werd de elektrische installatie van de locomotief type 200 slechts in geringe mate aangepast aan het hogere vermogen. De vraag kan gesteld worden waarom men niet teruggreep naar de draaistellen van de reeks 20 die al ontwikkeld waren.

• De opbouw van de motor:

Zoals aangehaald stapte Cockerill noodgedwongen af van de zware, traagdraaiende motoren met de zuigers verticaal in lijn. Deze motoren hadden met 2.500 pk (mogelijk 3.000 pk) hun grens bereikt. Het aantal cilinders nog opdrijven zou niet dadelijk een oplossing bieden. Dus opteren voor de motor met de cilinders in V-vorm.

• De luchttoevoer:

De motor kon de verhoging van zijn vermogen ook gedeeltelijk putten uit de extreme toepassing van de luchtvoeding onder druk. Hiervoor werd één van de nieuwere versies van de turboblazer van Brown Boveri cie ingebouwd. In principe was de werking hetzelfde als bij het type 200, maar de druk van de verbrandingslucht werd nu verhoogd tot 1,8 bar bij vollast. Hierbij draaide de turbine op een omwentelingssnelheid van 23.000 tot 25.000 toeren/minuut. De turboblazer werd extra afgekoeld door het koelwater van de dieselmotor.

De lucht werd naar de zestien cilinders gebracht door middel van twee inlaatkleppen per ciliinder.



Designer-ontwerp opgemaakt door Phil Dambly voor de uitvering van de 200.101 > 5001

• De brandstofomloop:

Ook hier werd de omloop van de oorspronkelijke motor grotendeels bijgehouden, hetzij steeds in een hogere dimensie. De inhoud van de brandstoftanks was met 1.500 liter verhoogd tot 5.500 liter. Het was voorzien van een vulopening en peilglazen aan weerszijden van de machine. De brandstof werd door een tandwielpomp via een terugslagklep en de primaire filter opgezogen en dan doorheen een fijnfilter naar de beide aanvoercollectoren aan weerszijden van de motor gevoerd. De druk was op dat ogenblik al verhoogd tot tussen de 2 en 2,5 bar.

De inspuiting van de brandstof in elke cilinder gebeurde door zestien individuele injectiepompen, gevolgd door zestien inspuiters. Deze vernevelden de brandstof onder een druk van ongeveer 280 bar voor de naar boven komende zuigers. Het overschot aan brandstof werd naar het brandstofreservoir teruggeleid. .

• De smeerolieomloop:

Zelfde procedure als bij de oorspronkelijke motoren en meestal ook dezelfde componenten. Opnieuw gebruikte men het ondercarter van de motor als olievergaarbak. Net zoals bij de brandstof werd de smeerolie via een groffilter – een metaalzeef – en een terugslagklep opgepompt door een tandwielpomp.

Daarna volgde de warmtewisselaar. Deze bestond uit een olieleiding in spiraalvorm en deze was omgeven door het koelwater.
Na een tweede (schraap)filter ging de olie naar de eerste trap van de smering: de krukas. Via speciale leidingen verdeelde de olie zich nu over alle lagers en doorheen de drijfstangen naar de zuigers. Een tweede leiding zorgde voor de smering van de nokkenas en het klepmechanisme. De goede werking werd constant gecontroleerd: zowel een te lage druk als een te hoge temperatuur konden ervoor zorgen dat de motor in traagloop werd gebracht, eventueel zelfs volledig werd stilgelegd.

Het geheel werd aangevuld met een elektrische pomp: deze zorgde voor een voorsmering van de motor voor het eigenlijke starten. Pas als de oliedruk boven de 1 bar kwam, sloot een drukcontact en dan pas kon de dieselmotor gestart worden.

• De koelwateromloop:

Deze was opgebouwd uit twee onafhankelijk werkende systemen. Het eerste zorgde voor de koeling van de motor zelf en de turboblazer. In het tweede circuit waren de warmtewisselaar voor de smeerolie en de koeling van de verbrandingslucht opgenomen.

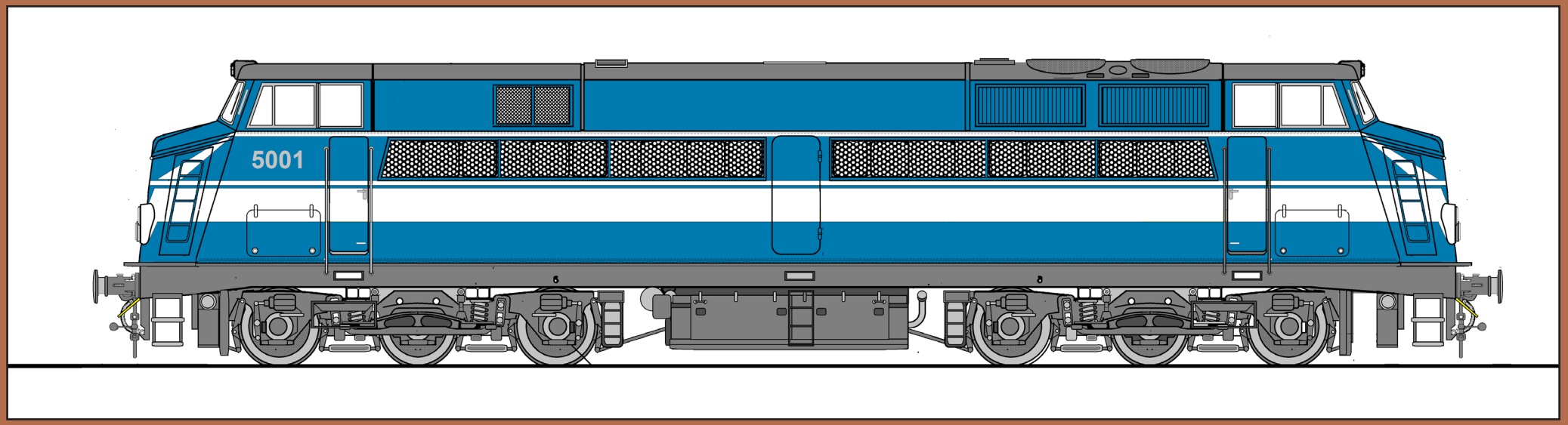
Beide systemen waren op dezelfde wijze uitgevoerd: een centrifugale waterpomp stuwde het koelwater naar de motor en turboblazer, of naar de warmtewisselaar. Na het opnemen van de opgestapelde warmte ging het koelwater naar de radiatoren in de dakpartij van de locomotief. De uitzetting van het koelwater werd opgevangen door een uitzettingsvat.

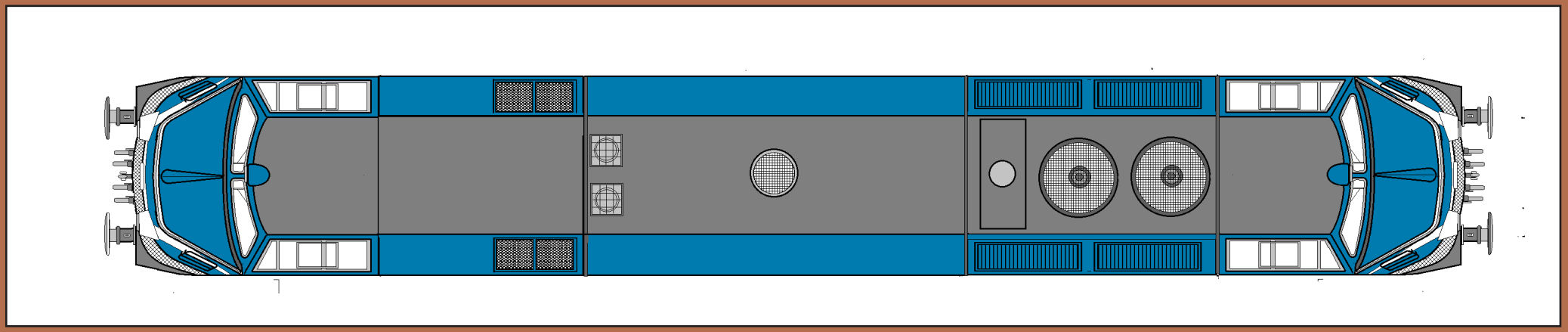




De ombouw van de kast van de 5001 in 1969 in de AC Salzinnes

Foto *NMBS Train World Heritage.*





Via twee handbediende kranen kon het koelwater ook naar de radiatoren in de beide stuurposten om deze te verwarmen. De bestaande koelgroep type Behr bleef behouden, maar werd versterkt. Deze werd al bij de oorspronkelijke locomotieven besproken. Om voldoende koeling te krijgen, werd daarom ook een locomotief uit de eerste bouwschijf gekozen, omwille van een hoger aantal aanwezige radiatoren.

- ***De snelheidsregeling van de dieselmotor:***

Voor de regeling van het toerental van de dieselmotor werd een hydraulische regelaar van de firma “Speed Control” ingebouwd. Deze werkte in grote trekken op dezelfde wijze als de oude Woodward-regelaar. De eigenlijke regeling gebeurde door middel van olie onder druk. Deze verplaatste een zuiger, die op zijn beurt de individuele injectiepompen (mechanisch) bediende. De primaire regeling werd echter pneumatisch verzekerd. Wanneer de versnellingshandel in één van de stuurposten verplaatst werd, steeg de luchtdruk in de bedieningsleiding, waardoor de regelaar bevolen werd. Door deze leiding doorgaand te maken en te voorzien



De kast is praktisch volledig afgewerkt en in een eerste (blauwe) grondlaag gezet.
Foto NMBS Train World Heritage

van eindkranen op de bufferbalken, was een besturing in treinschakeling of als trek- en duweenheid mogelijk.

Deze regelaar had nog een tweede doel, namelijk de snelheid van de dieselmotor constant te houden bij verandering van de last (bijvoorbeeld bij het beklimmen of afdalen van een helling). Wanneer hierdoor ook het toerental van de dieselmotor veranderde, zou – via mechanische weg – op de stand van de injectiepompen ingewerkt worden.

Deze regelaar zou de draaisnelheid van de dieselmotor regelen tussen de 500 omw/min bij traagloop tot 1.000 toeren bij vol vermogen. Verder zorgde een inrichting ervoor dat de motor beschermd werd tegen een te hoge snelheid: bij 1.075 omw/min werd de motor automatisch in traagloop gedwongen.

• De (elektrische) aandrijving

– de generator

Hier zouden op elektrisch gebied de grootste wijzigingen doorgevoerd worden. De nieuwe generator werd volledig nieuw ontwikkeld door ACEC te Charleroi. Deze generatorgroepen bestonden in feite uit drie afzonderlijke generatoren die samen in één enkele kast, op dezelfde as, bevestigd waren.

De eerste was de hoofdgenerator. Deze stond in voor de levering van de elektrische stroom aan de zes tractiemotoren. Deze generator gaf zijn volle vermogen bij 1.000 omw/min, de regimesnelheid van de dieselmotor. De generator was opgebouwd met een rotor met 12 polen. Op dat ogenblik leverde deze generator een driefasige wisselspanning met een frequentie van 100 Hz en een opgewekt vermogen van 3.000 kVA. Dit gebeurde bij een uitgangsspanning van 550 V en de maximale stroom bedroeg 3.150 A.

Daar de tractiemotoren gevoed werden met gelijkspanning, werd de afgegeven wisselspanning gelijkgericht door een driepolige gelijkrichter. Deze werd volgens de brug van Graetz opgesteld en omvatte zes vermogensdioden.

Voor de (elektrische) treinverwarming werd de spanning eerst omhoog getransformeerd tot 3.000 V en na gelijkrichting naar de rijtuigen gevoerd. Bij inschakeling van de treinverwarming daalde natuurlijk het beschikbaar vermogen voor de tractie.

Als tweede deel was er de bekrachtigingsgenerator. Deze zorgde voor de nodige stroom voor de bekrachtiging van de hoofdgenerator, maar ook voor de hulpgenerator. Ook hier was de uitgegeven spanning driefasig. Maar dit deel kon ook gebruikt worden als seriemotor om de dieselmotor te starten. Hiervoor moesten twee bijkomende koolborstels manueel – met een bedieningshandle – tegen de collector aangebracht worden en kon men dan via de batterijen deze zo ontstane motor laten draaien.

De hulpgenerator leverde eveneens een driefasige wisselspanning, maar daar er 14 polen op de rotor aanwezig waren, was de frequentie 16 ⅔ Hertz. Zijn maximaal vermogen bedroeg 150 kVA.

De uitgegeven spanning werd omlaag getransformeerd naar 75 V (voor de lading van de batterijen) of naar 24 V, dit natuurlijk steeds na verdere gelijkrichting. Deze hulpgenerator stond ook in voor de voeding van de ventilatoren van de tractiemotoren, voor de bekrachtiging van de tweede generator bij het starten en voor de voeding van alle elektrische stroomkringen.

• De tractiemotoren:

Hier had men bij de ontwikkeling van de nieuwe locomotief de grootste fout gemaakt. Daar de ruimte binnen de draaistellen te krap was en ook om de kosten te beperken, had men de tractiemotoren niet grondig aangepakt. Met had enkel de isolatie van de windingen versterkt (naar klasse H). Hierdoor kon de inwendige temperatuur verder verhoogd worden tot 125 °C. Men oordeelde dat deze aanpassing voldoende was om het hogere vermogen de baas te kunnen.

De tractiemotoren bleven dezelfde seriemotoren met vierpolige hoofdwikkelingen en vierpolige hulpwikkelingen. Deze zes motoren hadden elk een opgenomen vermogen van 425 kW. De regeling van de hoofdstroom gebeurde door twee excitatiewikkelingen en een afzonderlijke, onafhankelijke wikkeling, gebruikt bij het shunteren. De werking gebeurde op dezelfde wijze als beschreven bij de originele locomotieven. De overbrengingsverhouding werd echter op 63/16 gebracht.

De overige delen van de locomotief – elektrische stroomkringen, drukluchtvoorzieningen, … - werden slechts in geringe mate aangepast, nodig voor de nieuwe onderdelen, maar bleven in grote delen gelijk met de oorspronkelijke machines. Wel zou de elektronica meer en meer op de voorgrond treden en zo werd de bekrachtiging van de generator, de shuntering van de tractiemotoren elektronisch doorgevoerd. Verder waren er verschillende gestabiliseerde voedingen aanwezig om de elektronische componenten van een stabiele gelijkspanning te voorzien. Ook de batterijlading werd



Op hetzelfde tijdstip en dezelfde plaats maar met een ander standpunt.

Foto ACEC fonds Bois du Cazier

elektronisch geregeld. Deze werden daar dan ook uitvoerig beschreven. Bij de even verder opgenomen tabel omtrent de ombouwwerken worden deze veranderingen even aangeduid.

- De ombouw

Er kwam een contract tussen de NMBS en Cockerill voor de omvorming en de testen nadien. De onderhandelingen startten eind 1967, de beslissing werd genomen op de raad van beheer van 22 maart 1968 en de werkelijke bestelling volgde op 25 april 1968. Indien de testen met goed gevolg afgesloten werden, had de NMBS een optie voor de aankoop van tien dergelijke locomotieven.

Hierbij zou de NMBS een locomotief type 200 ter beschikking stellen en zou in de werkhuizen van Salzinnes de eigenlijke verbouwing doorgevoerdworden. Cockerill stond in voor de studie van de dieselmotor: de aanpassing en het gereedmaken voor de inbouw en voor de randapparatuur. ACEC moest het elektrische gedeelte – de hoofdgenerator, de hulpgeneratoren, de tractiemotoren en de elektrische bediening – uitwerken en de bestaande schakelingen aanpassen. De werkzaamheden zouden anderhalf jaar duren.

De prijsverdeling tussen de drie “bouwers” was als volgt

Cockerill 11 078 500 bfr

ACEC 15 576 426 bfr

NMBS 3 000 000 bfr (geschat)

Stuurposten :

Bouw, plaatsing en uitrusting van twee nieuwe stuurtafels
Aanpassing aansluiting verwarmingsradiatoren
Verwijderen van gereedschapskoffers en plaatsing van een nieuwe kast die als zitbank kan dienen.
Wijziging elektrisch gedeelte
demontage van kleerkast en wastafel in stuurpost 2 en verplaatsing naar machinekamer
plaatsing van nieuwe snelheidsmeter type Hasler
verplaatsen van bel voor wielslip en thermostaat
verplaatsing van schroefrem
Aanpassing boordtafel voor rood/witte koplampen
plaatsing van ruitensproeier met reservoir
aanbrengen van twee verflagen en verandering aan vloer
plaatsen van nieuwe afdichtingen
terugplaatsen van pakkingen rondom vensters
aanmaken van nieuwe indicatieplaatjes

Kast en onderstel

Demonteren van stuurposten
aanpassing van het middelste dakgedeelte en plaatsing van een nieuwe koelgroep
aanpassing van kabelgoten voor plaatsing van nieuwe alternator
versterken van het dak ter hoogte van de uitlaat
omvormen van de zijdelingse toegangsluiken in de neus tot toegangsdeur
aanpassen van vulmonden van de brandstofreservoirs
verlengen van de afvoerleidingen voor de olie en plaatsen van een afvoerbuis onderaan de kast
aanpassen van brandstofreservoir en dichtingstest
aanpassen van aanvoerleidingen radiatoren in stuurpost
terugplaatsen remleidingen onder het chassis
leggen van nieuwe kabels voor elektrische verwarming en aanpassing zandstrooiers
aanpassen van kader en balgen voor verluchting van tractiemotoren
aanpassing van vloerplaat en diverse steunen in machinekamer
aanmaak van klemmen en houten stutten voor de kabels van de tractiemotoren
terugplaatsen van filters in buitenwand
terugplaatsen van de verlichting in de machinekamer
montage van nieuwe rood-witte koplampen en derde witte koplamp
aanbrengen van laklaag
aanbrengen van witte sierstrepen en aanduidingen
laatste verbeteringen aan schilderwerk

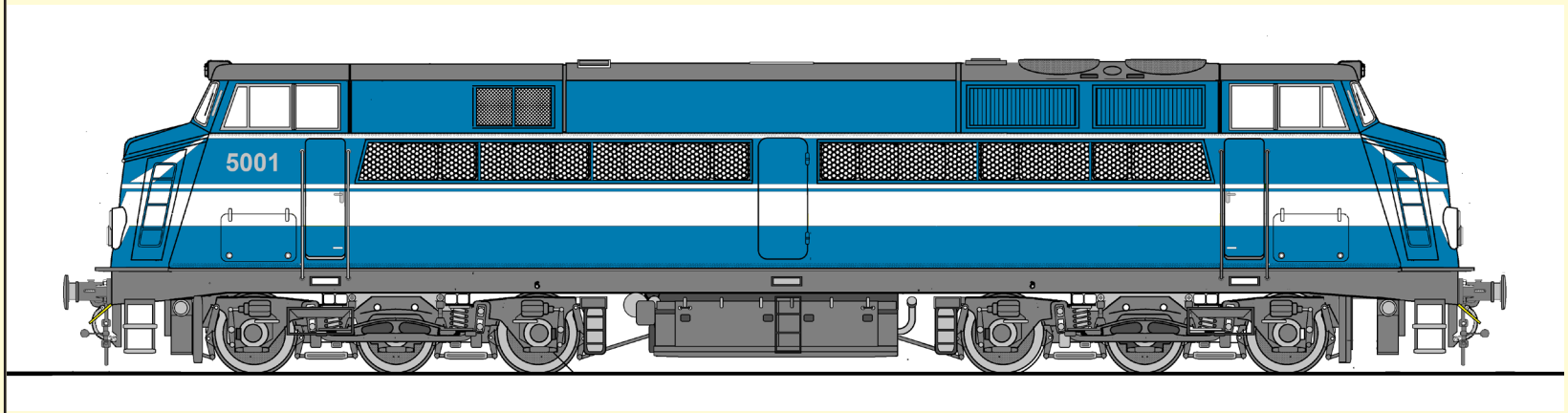
De dieselmotor

Uitbouw van dieselmotor en generator
afregelen van nieuwe motor
uitlijnen van compressor
wijzigen van leidingen voor brandstof, lucht en water
vervaardigen van grotere water- en olieleidingen
verplaatsen van voorverwarmer en waterpomp
terugplaatsen van luchtcaisson en turbo’s
aanpassing van uitlaat van voorverwarmer
verplaatsing van Michiana oliefilter
aanpassing van relais voor waterniveau
De elektrische uitrusting
vervanging van de voedingskabels voor tractiemotoren
aanpassing van schakeling voor de koplampen
opstellen en bekabeling van nieuwe kast voor elektrische verwarming
wijziging van bedrading in machinekamer
montage van ventilatoren voor tractiemotoren en de nieuwe bedrading
aanpassing van de elektrische kast “tractie”
aanbrengen van nieuwe kabelbanen op de vloer
constructie en aanpassing van nieuwe batterijkoffers
verplaatsing van toestellen voor automatische waakzaamheid
montage en bedrading voor schakeling voor wielslip

De remuitrusting

Aanpassing van de luchtleidingen en plaatsing van lekontdekker
plaatsing van luchtkoeler
aanpassen van pneumatische leidingen
demontage van remleidingen onderaan chassis
verplaatsen van hulpluchtreservoir
aanpassen van leidingen naar remcilinders
aanpassen van drukleidingen
aanpassen van bedrading pneumatische toestellen
vervaardigen van diverse stukken voor remhangwerk

Diesellocomotief Reeks 50



Loopbaan :

Nummering :	200.001 > (201.101) > 5001 > 5101
Effektief (bij bouw)	1
Bouwer kast :	Cockerill
Levering :	1961 – 1962
Ombouw	18/07/1972
Terugbouw	01/01/1981
Buiten dienst :	
Asindeling :	C°'C°'
Snelheid	120 km/h
	Elektrische verwarming
Remming :	
Kompressor :	Gardner – Denver WXO
Debiet :	1 500 l/min
Automatische rem	Remkraan FV4
Rechtstreekse rem :	Remkraan Fd1

Kenmerken : (na ombouw)

Motor :

Bouwer :	Cockerioll Ougrée
Type :	V 160 TR 240 C0
Werkingsprincipe :	viertakt
Wijze van inspuiting :	rechtstreeks
Omwentelingssnelheid :	1 000 om/min
Traagloop	500 omw/min
Inspuitdruk :	270 bar
Cilinders :	16 in V
Boring / Zuigerslag	216 mm / 254 mm
Zuigersnelheid : (gem)	7,10 m/sec
Massa motor :	18 000 kg
Lengte / breedte motor	

Overbrenging :

Bouwer :	ACEC
Werking :	Hoofdgenerator 12 polen
Nuttig vermogen	3 000 kVA
Aandrijving :	Elektrisch
	Zes tractiemotoren met versterkte isolatie type H
Generator :	12-polig / serie-grnerator

Afmetingen :

Totale lengte :	20 160 mm
Lengte kast :	19 010 mm
Breedte :	3 050 mm
Hoogte vloer :	1 050 mm
Hoogte dak :	4 252 mm
Hoogte totaal :	4 252 mm
Radstand (totaal) :	14 600 mm
Afstand tussen draaistellen	10 600 mm
Afstand binnen draaistel	2 x 2 000 mm
Oversteek voor :	2 010 mm
Oversteek achter :	2 400 mm
Diameter drijfwielen :	1 010 mm
Massa (ritvaardig)	117 000 kg
Aslast :	19 500 kg
Massa /lopende meter	5 655 kg/m
Trekkracht :	27 300 kg
Uurvermogen :	4 000 pk > 2 983 kW
Beschikbaar vermogen	3 890 pk > 2 900 kW

De inzet

kort maar krachtig

Voor deze werken werd de 200.001 uitgekozen. Deze was aan de termijn van een grote herziening gekomen. Op 12 juni 1969 werd deze locomotief vanuit Dendermonde naar de AC Salzinnes gevoerd en al vier dagen later werd de ombouw gestart. Alle nodige werken zouden met de hoogste prioriteit uitgevoerd worden.

Er werd een uitvoerig draaiboek opgesteld voor deze werken. De eerste weken werden gespendeerd aan de uitbouw van de dieselmotor en de aangebouwde generator en het volledig leegmaken van de kast. Ook de draaistellen werden onder handen genomen. De uitgebouwde onderdelen werden gestockeerd voor gebruik in andere locomotieven bij hun revisie. De residuele waarde werd geschat op 5.317.000 Bfr.

En dan kon de eigenlijke aanpassing starten en de volgende tabel geeft de uit te voeren stappen en de voorziene werktijd in uren.

Na het opstellen van dit dossier kon de eigenlijke ombouw beginnen. Volgens het contract moest Cockerill de dieselmotor met de alternatorgroep op 15 oktober 1969 ter beschikking stellen van de NMBS in de AC Salzinnes. Hiervoor werden in Seraing de nodige aanpassingen en testen uitgevoerd. Van 1 juli tot 1 augustus werd de motor volledig afgeregeld en voorlopig getest. Van 15 augustus tot 31 augustus werden de officiële afnametesten verzekerd in bijzijn van de verantwoordelijke van de NMBS. Hierbij moest de motor gedurende 100 uur storingsvrij op 2/3 van het vermogen in dienst zijn. Nadien werd de motor gedeeltelijk gedemonteerd om de zuigers en de krukas te onderzoeken op abnormale sleet.

Uit de metingen bleek dat er een temperatuurverschil was van om en bij de 70 °C tussen de cilinders en dat de kleppen en de klepzittingen al sleet vertoonden. Hier-



Naast de rechtstreekse lijn tussen Lier en Antwerpen, werd regelmatig ook gereden over de enkelsporige lijn 13. Hier in beeld gebracht in de bocht voor het binnenrijden van Kontich

Foto verzameling Jef VAN OLMEN



De afwerking van de kast komt in zicht, omstreeks midden 1970, maar de afstelling van de motor zou nog maanden duren.
Foto NMBS Train World Heritage

voor verving Cockerill de inlaatkleppen van genitreerde stangen en van Brightray-klepzittingen. Deze konden beter tegen de hogere temperaturen.

Ook bij de lagers van de krukas en drijfstangen waren er problemen en deze werden opgelost door een verbeterde smering met grafiet

Vanaf 1 september werd de alternator, geleverd door A.C.E.C., gemonteerd en getest. Vanaf 15 september werd het geheel bij nullast getest en werden de trillingen opgemeten. Nadien werd de motor geschilderd en verder afgewerkt.

Na deze verbeteringen kon de eigenlijke ombouw verdergezet worden en kon de dieselmotor met de generatorgroep eindelijk in de kast ingebouwd worden. Nochtans zouden nog tal van problemen op het ogenblik zelf opgelost worden. Een van de grotere problemen was het oplopen van de temperatuur in de machinekamer, en dit vooral ter hoogte van de generator. Er kon te weinig lucht circuleren en deze opgewarmde lucht werd niet tijdig door de ventilatieroosters geëvacueerd. De lucht in het bovenste gedeelte van de kast kon soms tot 600 °C oplopen en deze werd dan naar de generator en de vermogensdioden geleid. Om dit op te lossen werden er schermen geplaatst om de lucht af te leiden en de afzuiging werd aangepast, waarbij deze stroom warme lucht rechtstreeks naar buiten werd afgeleid.

Maar dit waren nog steeds statische proeven en men deed er alles aan om de ombouw zo snel mogelijk af te sluiten. Nochtans zou het nog geruime tijd duren eer dit doel bereikt werd. De vernummering werd intussen al doorgevoerd en het oorspronkelijk voorziene nummer – de 200.101 – heeft de machine niet beleefd. Er werd zelfs een nieuwe reeks in het leven geroepen – de reeks 50 met het enige nummer 5001. Dit nummer werd trouwens bij de afwerking in verchroomde cijfers op de kast aangebracht.



En dan is het zover, de eerste testrit op het terrein van de AC Salzinnes gebeurde op 18 maart 1971. De fotograaf van ACEC legde dit op beeld vast.

Foto ACEC fonds Bois du Cazier



Het inzetplan telde twee dagen: één voor reizigerstreinen en een tweede voor ertstreinen tussen Antwerpen en Kinkempois. Midden 1972 komt de 5001 met een lege ertstrein doorgereden in de buurt van Tongeren.

Foto Julien CASIER

De inzet:

Anderhalf jaar later was het zover en in juli 1972 kon de locomotief de werkplaatsen van Salzinnes verlaten en zijn mooie blauw-witte kleurstelling trots presenteren. Hierdoor werd deze locomotief een opvallende verschijning.

Nochtans was de NMBS niet zeker van de realisatie; er waren al te veel problemen geweest. Daarom werd beslist om deze machine te Kinkempois te stationeren, kort bij de verantwoordelijke voor de ombouw, namelijk Cockerill. Zo konden de ingenieurs van dit bedrijf snel opgeroepen worden bij eventuele defecten.

Na enkele dagen lokale ritten in en rondom Kinkempois werd 12 juli 1972 aangeduid als datum voor zijn eerste proefrit onder belasting. Men voorzag een heenrit tussen Ronet en Virton over de Athus-Meuse-lijn met een trein van 480 ton (vermeerderd met de massa van de locomotief – 120 ton). Bij de terugrit werd een ertstrein van 1.840 ton, samen met de voorziene sleeplocomotief van de reeks 52/53, gesleept. Men voorzag zelfs een vertrek vanuit stilstand op de steile helling van La Hage. Deze ritten waren veelbelovend. Er waren nog talrijke kleinere problemen die opgelost moesten worden; er waren enkele bijregelingen nodig, maar structurele problemen kwamen niet naar voren.

Deze problemen werden tijdens de volgende weken een na een weggewerkt. Het waren voor het grootste gedeelte bijkomende elektrische afregelingen om de maximale en minimale waarden van diverse grootheden te beïnvloeden. Ook waren er problemen ter hoogte van de koolborstels, waar duidelijk werd dat deze anders reageerden op de wisselspanning ten opzichte van de gelijkspanning. Anderzijds moest ook de druk tegen de collector bijgeregeld worden.

Maar het meest spectaculaire was het starten: bij deze handeling werden de injectiepompen volledig opengezet en werd een maximale hoeveelheid brandstof ingespoten. Maar op dat ogenblik werkte de turboblazer nog niet en was er een onvoldoende hoeveelheid verbrandingslucht. Dit had dan tot gevolg dat maar een







Tweemaal de andere dienst verzekerd door de 5001: de reizigerstreinen Verviers - Oostende. Boven bij de doortocht te Waremme van de 716 Oostende - Liège , links te Kortenberg op 22 december 1972.

Foto Hans MICHEL & Jean-Claude GIRARD

gedeelte van de brandstof verbrand werd; de rest werd – gedeeltelijk als roet – naar buiten uitgestoten. Naast de vervuiling van onder meer de turboblazer had men een enorme zwarte rookpluim rondom de locomotief. Dit probleem werd opgelost door de brandstofinspuiting bij het starten te beperken.

Na (en tijdens) deze regelingen werden onregelmatig testritten uitgevoerd in de onmiddellijke omgeving van Liège meestal op de lijn naar Esneux en Rivage. In augustus 1972 werd deze voorbereidende periode afgesloten en werd het definitieve contract met Cockerill ondertekend. De locomotief moest binnen de twee jaar een traject van 200.000 km onder “bevredigende” omstandigheden afleggen. Voor eventuele herstellingen was Cockerill verantwoordelijk en de firma stelde voldoende personeel ter beschikking voor deze herstellin-





De 5001 staat gereed voor het vertrek te Verviers

Regelmatige gast in de AC Salzinnes : de 5001 staat op de afstelsporen in 1979 en wacht hier op de terugbouw tot 5101 enkele jaren later.

Foto NMBS Train World Heritage & Julien CASIER





gen en voor de personeelsopleiding (zowel bestuurders als onderhoudsdiensten). In totaal werden slechts vijf bestuurders van Kinkempois voor deze locomotief opgeleid.

In de eerste periode werden de nodige testritten voorzien buiten de gewone dienstregeling. Deze bestond vooral uit ritten tussen Ans en Leuven op hoge snelheid en hiervoor werden rijtuigen van de typen I1 en I2 gebruikt. De treinlast werd hierbij regelmatig verhoogd. Deze ritten verliepen buiten de gewone regeling en werden naar de omstandigheden uitgevoerd. Ze werden midden oktober 1972 afgesloten.

Tussen 26 en 29 oktober 1972 werd de 5001 met enige trots gepresenteerd op de internationale tentoonstelling van spoorwegmaterieel in en om de stelplaats van Luxembourg.

Dadelijk nadien werd er een eigen inzetreeks – de nieuwe reeks C – opgesteld met twee plandagen en totaal verschillende omstandigheden: de eerste dag voorzag diensten voor doorgaande reizigerstreinen tussen Verviers en Oostende en terug. De snelheid op bepaalde delen van het traject bereikte 140 km/u.

De tweede dag voorzag een zware goederendienst: in de voormiddag werd een lege ertstrein overgebracht van Kinkempois naar de Antwerpse overslaghaven Stocatra, in de vroege namiddag verliep de terugweg voor een volle ertstrein terug naar Kinkempois. Deze ritten werden zowel uitgevoerd via Hasselt, Aarschot en Lier, maar ook via lijn 36 naar Leuven en verder naar

Twee opnames in de eigenarrsstelsplaats Kinkempois:

boven op 23 september 1974 en even later op de dag binnengereden voor een kleine onderhoudsbeurt.

Foto Yves STEENEBRUGGEN

Mechelen en Antwerpen.

De inzetdag (of dagen) waarop de 5001 niet reed, werd overgenomen door de gewone elektrische locomotief voor de reizigerstreinen of door een reeks 55 voor de ertstrein.

Maar al twee dagen later kreeg de 5001 reeds te maken met de eerste zware averij: namelijk een flash (of rondvuur) bij tractiemotor 5. Deze fout zou trouwens gedurende de ganse levensloop de locomotief blijven achtervolgen.

De locomotief werd naar de AC Salzinnes afgevoerd, waar de motor uitgebouwd werd en voor herstelling naar ACEC gestuurd werd. Bij de bestelling had men geen reservemotor voorzien en dus moest de machine gedurende de ganse herstelling afgesteld worden.

Intussen werd de ophanging bijgeregeld: met zijn 127 ton was de locomotief te zwaar en door een foute afregeling was deze last niet evenredig verdeeld. De nieuwe regeling van de veerdruk per as hielp gedeeltelijk bij dit probleem.

Na herstelling van de tractiemotor 5 en het terug inbouwen kwam de machine op 19 december terug in dienst. Maar diezelfde motor kreeg na enkele dagen dienst dezelfde averij en nu duurde de herstelling tot midden februari 1973. Op de 13de van deze maand kon de 5001 de beurtregeling terug opnemen en gedurende enkele maanden zou de diesel vrij regelmatig de reizigersdienst naar Oostende verzekeren. In de goederendienst zou men minder rigoureus omspringen en de locomotieven zouden verschillende goederentreinen aan de haak nemen en zo naar Monceau, Gouvy, Ronet of Marloie In de tussentijd werden de wielen op 5 maart 1973 in de AC Salzinnes geherprofileerd

Op 6 augustus was het weer raak: nu was het tractiemotor 2 die af te rekenen kreeg met een verwoestende flash en opnieuw moest een lange rust- en herstelperiode ingelast worden.

In september kwam de 5001 terug in dienst, maar men voorzag opnieuw een rodageperiode. Ondertussen on-

Flash of rondvuur.

Het bewegende deel of de rotor krijgt zijn stroom toegevoerd via een collector bestaande uit een groot aantal lamellen, gebogen koperen geleidingsstukken. Deze zijn aangesloten op de spoelen van de rotor. Onderling zijn deze gescheiden door een isolerende stof. Boven deze collector zijn de koolborstels bevestigd. Dit zijn rechthoekige geleiders gemaakt van harde koolstof. Deze slijten geleidelijk af en voorkomen dat de collector beschadigd wordt. Op het raakvlak van de (draaiende) collector en de vaste koolborstels ontstaan vonken. Dit is trouwens zelf gemakkelijk te zien bij een boormachine en cirkelzaag. Dit fenomeen is heel normaal.

Maar door tal van feiten kunnen deze vonken groter worden. Vochtigheid van de lucht, vervuiling of stofdeeltjes, maar ook het opvullen van de spleten tussen de lamellen met koolstof uit de borstels.

Maar bij de 5001 lag het probleem op constructief vlak. We hebben reeds aangehaald dat de motor niet echt aangepast werd. Nu waren er twee nadelige omstandigheden bijgekomen: eerst had men de koolborstels verbreed om de hogere stromen de baas te kunnen en zodoende namen deze de volledige breedte van de lamel in beslag en was er een grotere vonk naar de volgende lamel. Tweede feit was dat men de maximale snelheid verhoogd had tot 140 km/u. Dit wil zeggen dat ook de tractiemotor sneller draaide.

Door deze twee oorzaken waren de vonken uitgebreider en zou de omgevende lucht verhitten en ontstond een doorlopende vonk (zoals het ontstaan van de bliksem).

Dit had dan weer tot gevolg dat er een kortsluiting optrad en dat zowel de collector als – in het ergste geval – de wikkelingen zwaar beschadigd werden.

Men had wel een inrichting om bij het optreden van een flash de stroom naar deze tractiemotor te onderbreken, maar deze werkte te traag en meer nog, de motor begon op dat ogenblik als generator te fungeren, wekte zelf een (kortsluit)stroom op en het rondvuur bleef nog enige tijd behouden

Bij het optreden van een eerste flash moest de bestuurder

de maximale snelheid beperken tot 120 km/h en dit tot het nazicht van de betreffende tractiemotor. Bij een tweede flash op dezelfde motor moest hij de drie motoren van het draaistel afzonderen en op halve kracht doorrijden.

Eventueel kan hij de motoren van één draaistel afzonderen en verder rijden met de motoren van het andere, maar natuurlijk op de helft van het vermogen. Dit gebeurt om het volgende station of de eigen stelplaats te bereiken.



Opnieuw de (lege) ertstrein op de lijn 24 in de buurt van Haccourt (Visé) in de loop van 1972.

Foto Henri CHAUVEHEID



Naast de gekende treinen, werd de 5001 ook regelmatig "wild" ingezet naar vooral Gouvy, maar ook - zoals op deze foto te zien is - naar Maastricht.

derging de locomotief voor rekening van de ORE (Office des Recherches et des Essais) van de UIC verschillende testritten. De NMBS wilde immers deze locomotief in deze vermogensklasse laten standaardiseren, maar de verdere geschiedenis zou hierover anders beschikken

Op 21 februari 1974 kon opnieuw een actieve periode starten. Deze werd onderbroken, niet door een defect, maar door de voorstelling van de locomotief in de AC Salzinnes naar aanleiding van de handelsbeurs te Namur in de nabijgelegen tentoonstellingsgebouwen. Wel had Cockerill gevraagd om de locomotief enkel nog in de goederendienst te gebruiken, zolang het probleem niet structureel opgelost was. Waar en gehoopt dat om tijdens deze twee afgelopen jaren de vooropgestelde 200.000 km afgelegd te hebben, stond slechts 31.334 km op de teller.

Daar ACEC een oplossing uitgewerkt had, werden op 20 en 21 juni 1974 opnieuw testritten voor een leeg rijtuigstel uitgevoerd tussen Liège en Leuven. Deze gebeurde met een trein bestaande uit zes rijtuigen (206 ton). Tijdens deze testen werd de stroom handmatig bij vollast in- en uitgeschakeld om de aanloopstromen te meten en werden snelheden tot 140 km/h in deze omstandigheden behaald. Te Liège-Guillemins werd zelfs eenmaal vertrokken met aangesloten remmen. Hierdoor liep de stroom op tot 4.500 A zonder voor problemen te zorgen. Na deze testen werd de locomotief terug vrijgegeven voor reizigersdiensten.

Tijdens de volgende maanden hielden de tractiemotoren het vol, maar op drie maanden tijd waren er zes defecten van allerlei aard die de locomotief tussen de drie en 37 dagen buiten strijd zetten. Maar voor de tractiemotoren was het te snel gejubeld, want op 20 november 1974 sloeg het noodlot opnieuw toe in de omgeving van Gent. Aan volle snelheid kreeg nu tractiemotor 4 af te rekenen met een flash.

Opnieuw een afstelling van verschillende maanden en pas in juli 1975 verliet de 5001 de poorten van Salzinnes. Maar er werd geen eigen inzetreeks meer opgesteld. Indien beschikbaar werd de machine gebruikt: een bijna vaste dienst was het slepen van de internationale trein Zwitserland – Amsterdam tussen Liège en



Afgesteld in de stelplaats Kinkempois in juli 1976

Foto Julien CASIER

Maastricht, maar ook het verzekeren van de autoslaaptreinen tussen Bressoux en Gouvy. De terugweg vanuit Gouvy gebeurde gewoonlijk voor een cokestrein naar Kinkempois. Maar ook tal van andere diensten werden gereden; zo werd zelfs een bijzonder militair transport te Raeren afgehaald.

Nochtans waren er ook beperkingen: zo werd het verkeer op lijn 40 verboden vanwege de hoge aslast op de brug over de Ourthe tussen de vertakkingen Garde-Dieu en Froidmont bij het buitenrijden van Kinkempois. Later werd het verkeer weer toegelaten tegen 20 km/u. En toch wilde men het initiële doel niet uitsluiten en werd de locomotief, tegen alle waarschuwingen in, terugge-



De voorlopige afstelplaats in een donker hoekje van de stelplaats Latour in september 1977.

Foto Julien CASIER

bruikt voor de dienst naar Oostende. Vanaf 2 februari 1976 werd de machine weer dagelijks gebruikt voor deze treinen. Maar opnieuw voor korte duur, want op 27 februari was er opnieuw een flash, ditmaal in tractiemotor 6, bij het verzekeren van de 811. Het werd de onderhoudsdiensten teveel. Omdat er geen vraag was naar dergelijke machines, vroeg Cockerill het gebruik stop te zetten. De NMBS had hier absoluut geen probleem mee en de locomotief werd in de loods van Kinkempois uitgeweken. De dieselmotor werd uitgebouwd en ging terug naar Cockerill.

Officieel wegens plaatsgebrek, maar ook om de slechte herinneringen niet constant voor ogen te moeten hebben, vroeg men een verplaatsing van de locomotief. Er werd een plaats gevonden te Latour en op 23 augustus 1977 vertrok de locomotief naar de zuidelijkste – en meest afgelegen – stelplaats van het net en werd daar in een uithoek van de loods afgesteld.





Tussen de beslissing om de 5001 terug te bouwen en de effectieve uitvoering van de werken verliepen verscillende maanden en gedurende deze periode was de locomotief afgesteld op het "kerkhof" van de AC Salzinnes.

Een overzichtsfoto van deze - vanaf de straat goed zichtbare - plek op 5 februari 1979 en een close-up van de afgestelde locomotief

Foto Yves STEENEBRUGGEN & NMBS Train World Heritage



Door de lange afsteltijd zijn er hier vele foto'sgenomen, een close-up in januari 1979

Foto Thierri HEYLEN

HHet was niet meer de bedoeling om de locomotief terug te bouwen. Maar er kwam een gelegenheid om met aanvaardbare kosten een bijkomende locomotief reeks 51 te creëren. In oktober 1978 verongelukte de 5176 te Kermt bij Hasselt. De kast en draaistellen waren zeer zwaar beschadigd, maar de dieselmotor en de meeste tractiemotoren werden hierbij slechts licht geraakt. Daarom ging stemmen op om met deze onderdelen de diesel te reactiveren, ditmaal in de originele versie als 5101.

Op 18 januari 1978 keerde de 5001 vanuit Latour terug naar de AC Salzinnes en werd op het “kerkhof” afgesteld. Na verschillende maanden afsteltijd startte de herstelling en daar er toch vele delen naar de oorspronkelijke versie moesten teruggebracht worden, zou deze ombouw meer dan een jaar duren. En de 5101 verscheen in zijn gele standaardlivrei op 10 oktober 1980 op de sporen voor een lange tweede inzetperiode. De eerste stelplaats werd nu Kortrijk. De rest van de levensloop wordt behandeld bij de serieuitvoering van de reeks 51.

Ondanks het feit dat er geen concrete vraag meer was voor een locomotief met een dergelijk vermogen, werd toch nog een eindrapport opgesteld, waarbij vermeld werd welke aanpassingen deze machines moesten ondergaan bij een vernieuwde versie.

Als conclusie werd heel duidelijk naar voren gebracht dat de ongunstige resultaten enkel te wijten waren aan het gedrag van de tractiemotoren op hoge snelheid. Daarom is het ook onbegrijpelijk waarom men op een bepaald ogenblik deze snelheid niet verlaagd had tot bijvoorbeeld 100 km/h en afgezien had van het slepen van de treinen naar Oostende. Er was immers in België geen enkele niet-geëlektrificeerde lijn waar een dergelijke snelheid toegestaan was en een gebruik naar Gouvy behoorde zeker tot de mogelijkheden.

Trouwens, zowel de dieselmotor als de generatorgroep deden het perfect en er waren praktisch geen defecten bij deze onderdelen. Ook de elektronica liet het – na enkele kinderziektes – nooit afweten en deze werd gebruikt bij tal van latere toepassingen.



Trouwens, de gerecupereerde dieselmotor deed nog jaren dienst als noodgenerator in het Luikse ziekenhuis “La Citadelle”.

De terugbouw is gestart en de locomotief is op 1979 al volledig ontmanteld in de werkplaats van de AC Salzinnes.

Foto Thierri HEYLEN

De bouw en inzet van het type 200

Overzicht van een vlakke loopbaan .

Bij de bestelling had men in principe twee taken voor het type 200 voor ogen: de eerste bouwschijf zou in eerste instantie de zware reizigerstreinen op de hoofdlijnen voor zijn rekening moeten nemen

In eerste instantie werden de twee typen machines die al in 1955 geleverd waren als voorbeeld genomen, namelijk het type 201 van Cockerill en het type 202/203 van Brugeoise & Nivelles. Het eerste type – de latere 200 – zou vooral gebruikt worden voor de vlakkere lijnen, terwijl de machine van BN ingezet zou worden op de hellingrijke lijnen en daarom voorzien moest zijn van een rheostatische (of weerstands)rem. Tijdens de raad van beheer van 19 december 1958 opteerde men voor vijftien machines van elk type. En werden er prijzen aangevraagd bij de twee constructeurs. Veiligheidshalve werd ook een prijs gevraagd voor tweemaal dertig machines

Zodoende kreeg men de volgende prijsverhouding (prijs per stuk):

Bij de locomotieven van Cockerill was (oorspronkelijk) ook een weerstandsrem voorzien; bij het weglaten zou de prijs per stuk met 499.900 bfr dalen.

Op de raad van beheer van 31 juli 1959 werd de knoop doorgehakt: men opteerde voor een bestelling van 30 locomotieven van elk type. Hierdoor was er een besparing van 39.000.000 bfr. Men voorzag ook een gespreide betaling. Verder werd voor 50.000.000 bfr aan wisselstukken aangekocht.

Bouwers	*2 x 15 Locomotieven*	*2 x 30 Locomotieven*
Cockerill - ACEC - SEM	*14 384 900 bfr*	*13 775 150 bfr*
BN - ACEC - SEM	*14 883 409 bfr*	*14 222 751 bfr*

Voor de 30 locomotieven kwam men uiteindelijk aan 13 275 250 bfr per stuk of 398 257 500 bfr voor de ganse bestelling. Hierbij moet wel een som van 318.000 bfr bijgeteld worden voor de onderdelen die door de NMBS zelf geleverd werden

Enkele maanden later konden nog acht bijkomende locomotieven - de 200.031 - 200.038 - aangeschaft worden door middel van een lening toegestaan door Eurofima. Deze beslissing werd genomen op 23 oktober 1959.

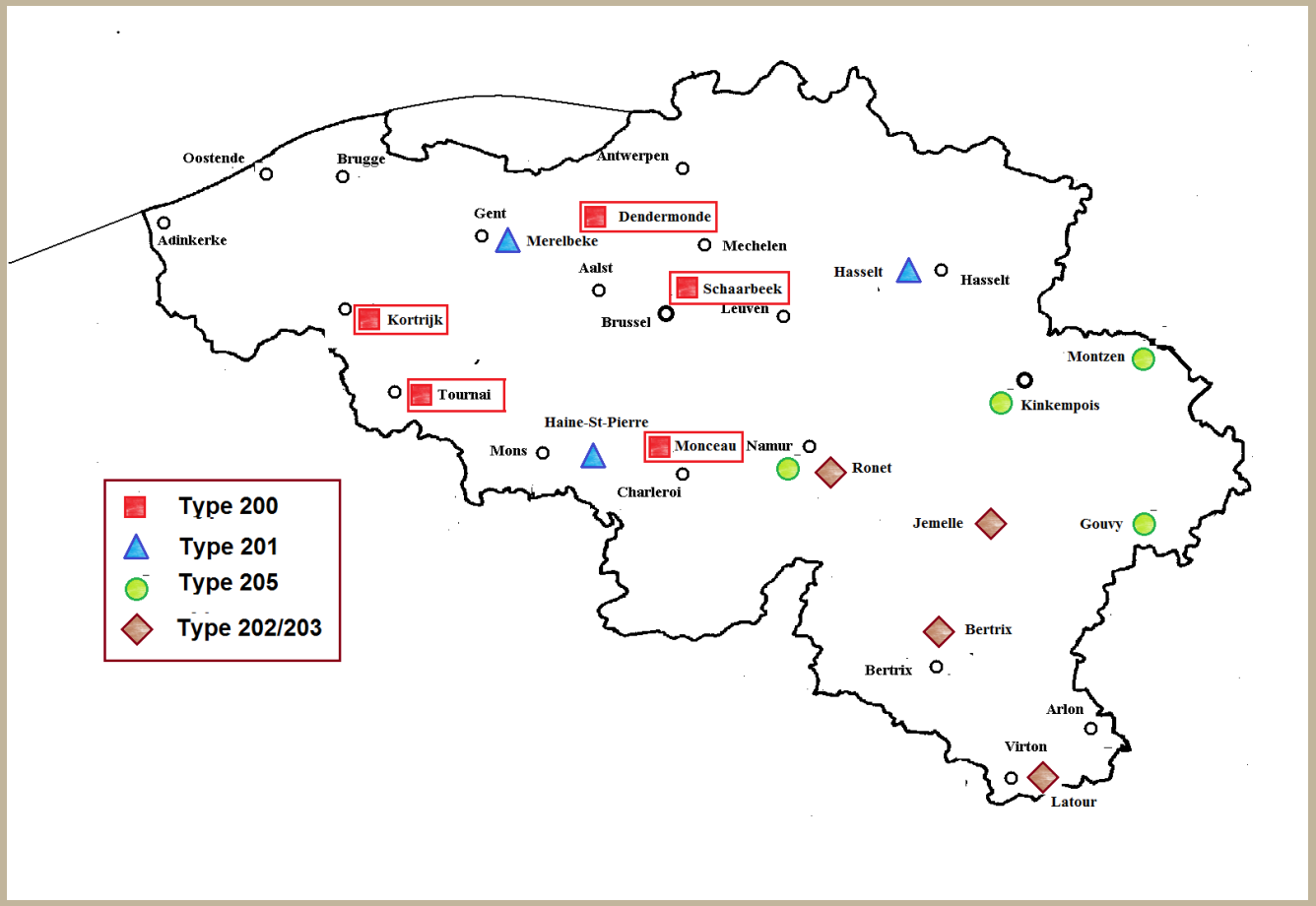
Bij de levering was de elektrificatie nog niet zover gevorderd: na Antwerpen – Brussel – Charleroi waren enkel de verbindingen naar de kust, naar Liège en naar Luxembourg onder draad en de lijn naar Mons en verder Frankrijk was in uitvoering. Maar er bleven nog een groter aantal hoofdlijnen over. De voornaamste waren deze naar Tournai en Kortrijk. Op de verbinding naar het Centre werd de tractie al uitgevoerd door de typen 201 en deze bleven deze dienst verder beheersen.

Op de beide eerste lijnen was de stoomlocomotief nog heer en meester. Naar Tournai kwamen de typen 1 tot inzet, naar Kortrijk werden vooral de typen 64 gebruikt. Bij deze treinen speelde nog een tweede factor een rol: daar een stoomlocomotief niet op eigen kracht door de noord-zuidverbinding mocht rijden omwille van de rookontwikkeling, moest steeds een elektrische locomotief type 101 aangekoppeld worden. Deze handeling was ingewikkeld en vergde nogal wat tijd. Daarom werd ook beslist om de diesellocomotieven vooral deze doorgaande treinen te laten slepen. Hierdoor zou de commerciële snelheid sterk toenemen. Dit leidde dan ook tot de vaststelling dat de treinen naar het noorden toe zouden doorrijden. Maar hier waren niet meer zoveel mogelijkheden en de enige optie was Dendermonde. Deze lijn kende niet zo'n groot cliënteel, maar was de enige mogelijkheid tot een uitvoering van de opgestelde doelstelling. En zo waren in één klap de vier eerste stelplaatsen aangeduid: Schaarbeek, Kortrijk, Tournai en Dendermonde.

Door deze maatregel zou in enkele maanden tijd de doorrit doorheen Brussel merkelijk verbeteren. Samen met de dieselmotorwagens namen de typen 200 bijna 75% van de stoomtractie in de tunnels onder Brussel over.

En dan kwam er de tweede bouwschijf: hier was de doelstelling om vooral de zware goederendienst door diesels te laten uitvoeren. Hier kwamen drie totaal verschillende streken in aanmerking: de eerste was deze rondom Charleroi met zijn zware ertstreinen naar Antwerpen en Gent. De eerste verbinding werd al voor een groot gedeelte elektrisch bediend, met de locomotieven type 101. Maar naar Gent toe was er geen alternatief. Hier zwoegden de stoomlocomotieven type 29 met hun zware lasten en deze waren voor deze taken aan vervanging toe. Daarom werd Monceau als inzetplaats voor deze goederendienst uitgekozen en gelijktijdig konden de typen 200 ingezet worden voor de goederentreinen naar Frankrijk. Het westelijk deel van deze streek werd verder bediend door het type 201 van Haine-Saint-Pierre.

En deze laatste locomotieven waren ook bedrijvig in de twee andere aangeduide regio's, namelijk afvoer uit de Gentse kanaalzone en het Limburgse steenkoolbekken. Te Gent bleef de toestand vooralsnog ongewijzigd, maar Hasselt kwam in aanmerking voor de inzet van het type 200. En hiervoor kwam er een verschuiving van de locomotieven: de typen 201 verlieten de Limburgse hoofdplaats en emigreerden naar Antwerpen. Hun plaats werd nu ingenomen door een groot aantal locomotieven type 200 van de tweede bouwschijf. Daar Hasselt zeer gunstig gelegen was in het midden tussen Antwerpen en Duitsland, namen ze een groot deel van deze doorgaande treinen voor hun rekening en werd ook het vormingsstation van Kinkempois een geprivilegieerde bestemming.



De ontwikkeling van het type 200

Daar hun voorgangers zo goede resultaten boekten, was de ontwikkeling van de nieuwe machines dan ook niet een groot probleem

.

Het tweede grote voordeel was het feit dat er zo geen strenge financiële beperkingen waren en dat Cockerill zijn plannen kon uitwerken. Dus geen vierassige machine meer, maar een betere concurrentie ten opzichte van General Motors.

En een groot aantal vragen van Cockerill werd bijgetreden door de vakbonden, dit als verbetering van de arbeidsomstandigheden van de bestuurders, maar ook van het onderhoudspersoneel.

Bij het ontwerp kon dan ook meer dan 75% van de onderdelen van het type 201 overgenomen worden. Er moesten slechts twee delen nieuw ontworpen worden: het mechanisch gedeelte en de generator.

Voor de kast had men praktisch “carte blanche” gekregen van de NMBS en hierbij kon de prijs nog omlaag gehaald worden, daar eenzelfde kastvorm en techniek kon gebruikt worden voor de lichtere versie van het type 200, namelijk de locomotieven type 210, die ook door Cockerill zou gebouwd worden.

En voor de draaistellen maakte men geen problemen: men nam deze over van de typen 202 en 203, die trouwens ook ongewijzigd gebruikt werden bij de in bestelling zijnde locomotieven type 205, en paste ze aan om een betere afvering en stabiliteit te bekomen.

Enig probleem vormde de elektrische installatie: door het gebruik van zes tractiemotoren, de verhoging van het vermogen en de verandering van de schakeling, kon de generator van het type 201 helemaal niet meer gebruikt worden en moest een volledig nieuw type door ACEC ontwikkeld worden.

Deze nieuwe generatorgroep kwam – als prototype – al begin 1960 klaar en om deze in het echte bedrijf te kunnen testen, vroeg Cockerill of ze deze mochten inbouwen in een bestaande locomotief en gedurende een jaar een ver doorgedreven testprogramma te mogen uitvoeren.

Voor deze ombouw werd de 201.055 aangeduid: deze locomotief stond al geruime tijd in het park en werd op 6 april 1960 naar Cockerill gestuurd. De ombouw omvatte de plaatsing van deze nieuwe, grotere generatorgroep. Om dit mogelijk te maken, moest ook het carter van de dieselmotor vervangen worden. Gelijktijdig werd ook het vermogen van de dieselmotor opgedreven tot 1.472 kW (2.000 pk) door onder meer een aanpassing van de turboblazer. Verder werden ook de tandwielen van de motoren vervangen om de maximale snelheid op 140 km/h te brengen. Op 10 juni 1960 was deze aanpassing doorgevoerd en konden de testen beginnen

Na de nodige afregelingen tijdens de eerste weken werd

53	*Liège-Guil.*	*6.07*	*Oostende*	*9.00*
810	*Oostende*	*10.50*	*Liège-Guil.*	*13.23*
821	*Liège-Guil.*	*14.43*	*Oostende*	*17.15*
826	*Oostende*	*18.50*	*Liège-Guil.*	*21.23*
823	*Liège-Guil.*	*15.43*	*Oostende*	*18.15*
828	*Oostende*	*19.50*	*Liège-Guill*	*22.23*

een uitgebreid testprogramma opgesteld. Dit omvatte de volgende diensten

Twee reizigerstreinparen Liège-Guillemins – Oostende. Hier vervingen ze de voorziene elektrische locomotief type 122 en bereikten ze ook hun maximale snelheid. Eventueel werd het tweede treinpaar vervangen door de treinen 823/828.

Een goederentreinpaar 's nachts tussen Kinkempois en Gouvy sloot de dienst af. Met deze dienst werd een afstand van om en bij de 30.000 km per maand afgelegd. Een record voor deze periode (de gewone maandafstand van een type 201 was ongeveer 12.000 km). Deze testen duurden tot minstens november 1960 en verliepen praktisch vlekkeloos. Eind november werden deze testen abrupt onderbroken. Er ontstond een fout naar de massa in de generator, waardoor de wikkelingen doorsmolten. Maar daar deze testen volledig positief verliepen en men de nodige gegevens verzameld had, werd de 201.055 niet meer hersteld en de oorspronkelijke generator werd korte tijd later terug ingebouwd.

Met deze gegevens kon de voorbereidende studie afgesloten worden en konden de werkelijke voorbereidingen voor de bouw beginnen. Door het grote aantal bestellingen dat in deze periode doorgevoerd werd (of gepland werd), was de verdeling van de opdracht tussen verschillende constructeurs niet voorzien en zo zou Cockerill zelf zorgen voor de volledige uitvoering van de werkzaamheden, zowel kast als dieselmotor, maar ook de samenbouw.

De bestelling:

Om financiële redenen zou de bestelling in drie (of zelfs vier) stappen verlopen: op 31 juli 1959 werd de order voor de eerste bouwschijf door de raad van beheer goedgekeurd. Deze omvatte de levering van de 30 machines – de nummers 200.001 – 200.030. Ondertussen had de NMBS een meevaller: de strikte regels om een Europese financiering te verkrijgen werden versoepeld. Men moest geen typische "Europese" locomotief meer kopen om deze gunstige leningen te bekomen. Trouwens, op dat vlak kon er geen overeenstemming bereikt worden (zelfs



Locomotive Co-Co, Diesel-électrique de 2150 ch., type 200 de la S.N.C.B. - ACEC a fourni l'équipement électrique de ces locomotives.

ACEC

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI

toen al niet). Er stond geen “Europese” variant ter beschikking. Hierdoor werden acht bijkomende locomotieven type 200 - 20031 - 200.038 gefinancierd. Een derde bestelling van 15 bijkomende locomotieven werd goedgekeurd op 14 oktober 1959; ze zouden de nummers 200.039 - 200.053 gaan voeren.

Deze machines ondergingen tal van verbeteringen en aanpassingen – onder meer uiterlijk de rechte bufferbalk – en vereenvoudigingen. De vierde laatste bestelling, die goedgekeurd werd op 10 april 1961, omvatte veertig machines: de 200.054 - 200.093. Voor de bouw van bepaalde onderdelen – vooral een gedeelte van de kast – werd beroep gedaan op de Ateliers Belges Réunis (ABR). Inmiddels was de bouw van de eerste bouwschijf al flink gevorderd. In tegenstelling tot het type 201 zou Cockerill hier alles in eigen beheer gaan uitvoeren.

Er werden voorlopig geen kasten uitbesteed aan andere firma’s. Het orderboek was immers slechts ten dele gevuld en verwachtte geen beterschap voor de volgende jaren. Enkel de draaistelramen werden kant-en-klaar aangevoerd. Opmerkelijk feit was ook dat er geen foto’s van de eigenlijke bouw bekend zijn. Daar waar voor het type 201 elke etappe uitvoerig in beeld gebracht werd, gebeurde dit niet voor ons type 200. Even opmerkelijk was wel dat Cockerill ook geen publiciteit voerde voor deze nieuwe machines. Tot in 1964 dook nog steeds de voorbijgestreefde locomotief type 201 in de publiciteit op en pas omstreeks 1984 - drie jaar na de bouw - werd het type 200 hierin vermeld. ACEC daarentegen zag wel belang in de nieuwe techniek en gaf deze locomotief al zeer snel na de levering plaats in de reclame.

• Het overzicht van de inzet:

Het eerste doel was het zware reizigersverkeer op twee hoofdlijnen die nog niet geëlektrificeerd waren te laten overnemen door de dieseltractie, met name de verbindingen naar Tournai en Kortrijk. Gelijklopend werd de lijn naar Dendermonde in dit plan betrokken. Opmerkelijk was wel dat de derde hoofdlijn – deze naar Mons – niet inbegrepen was in deze reconversie. Hierdoor werd niet alleen de dienst versneld, maar het hoofdpunt was ook om de noord-zuidverbinding zo snel mogelijk stoomvrij te maken. Het koppelen en ontkoppelen van een elektrische locomotief om de stoomlocomotieven doorheen deze verbinding te loodsen was tijdrovend en ingewikkeld.

Om dit te verwezenlijken werden de machines uit de eerste bouwschijf aan de vier stelplaatsen op deze verbindingen geleverd: Schaarbeek, Tournai, Kortrijk en Dendermonde.

Pas nadien zouden de machines in de zware goederendienst ingezet worden: in eerste instantie gebeurde dit te Monceau voor het verkeer van en naar de grote metaalverwerkende bedrijven. Als laatste stelplaats kwam Hasselt aan de beurt: hier werd een deel van het doorgaande verkeer tussen de Antwerpse haven en Duitsland geconcentreerd en verder was er de afvoer van steenkool uit het Kempens bekken. In de Limburgse hoofdplaats zorgden ze niet voor een afschaffing van de stoomtractie, maar voor een vervanging van de diesellocomotieven type 201, die op dat ogenblik naar Antwerpen-Dam verhuisden.

En deze situatie zou gedurende verschillende decennia praktisch ongewijzigd zijn. De loopbaan verliep zonder grote schommelingen en de bereden verbindingen bleven behouden, dit op enkele kleinere lokale veranderingen na gesproken. Het zouden enkel de elektrificaties zijn die deze situatie zouden aanpassen. Maar dan zijn we trouwens al meer dan twintig jaar verder. Zo hadden we de volgende verdeling van de locomotieven bij levering:

Stelplaats	***Locomotieven***
Schaarbeek	200.001, 200.002, 200.003, 200.004, 200.005, 200.009, 200.012, 200.015, 200.024, 200.028, 200.030, 200.032, 200.034, 200.036, 200.039, 200.042, 200.045, 200.048, 200.051, 200.054, 200.057, 200.060, 200.063, 200.068, 200.073, 200.074, 200.077, 200.078, 200.083, 200.084, 200.093
Dendermonde	200.022, 200.025, 200.037, 200.041, 200.044, 200.047, 200.053, 200.056, 200.059, 200.061, 200.081, 200.082
Kortrijk	200.006, 200.010, 200.014, 200.018, 200.019, 200.071
Tournai	200.007, 200.011, 200.013, 200.016, 200.021, 200.023, 200.026, 200.029, 200.033, 200.035, 200.038
Monceau	200.008, 200.017, 200.020, 200.027, 200.031, 200.040, 200.043, 200.046, 200.049, 200.052, 200.065, 200.070, 200.075, 200.079, 200.080, 200.081, 200.085, 200.090
Hasselt	200.050, 200.055, 200.058, 200.062, 200.064, 200.066, 200.068, 200.072, 200.076, 200.082, 200.088, 200.089

Nochtans zouden er tijdens de levering zelf al verschillende mutaties doorgevoerd worden, zodat deze verdeling niet standhield. Zo begonnen enkele machines hun loopbaan te Monceau, maar werden ze al na enkele maanden aan Hasselt doorgegeven.

Ook zouden twee locomotieven van Hasselt in 1963 de beperkte inzetreeks van het type 201 te Aarschot overnemen. Deze machines zouden nog (op papier) enkele maanden te Leuven gestationeerd worden eer ze terug te Hasselt kwamen. De reeks werd met deze van de Limburgse hoofdplaats samengevoegd.

Maar anderzijds waren er bij een aantal machines al bij hun levering (ernstige) problemen met de dieselmotor, vooral met de krukas, en ongeveer 25% van alle diesels moest in 1963 en 1964 voor een paar maanden terug naar hun bouwer Cockerill voor herstelling. Bij een vijftal machines moest de dieselmotor zelfs vervangen worden. Dan zou de toestand bijna twintig jaar praktisch ongewijzigd doorlopen. Er waren wel enkele verschuivingen tussen de stelplaatsen, maar grosso modo bleef het aantal ingezette machines per inzetplaats ongewijzigd.

Enig feit van betekenis was de beslissing om een diesellocomotief met een vermogen van 4.000 pk te ont-



Cockerill organiseerde met de NMBS een speciale fotorit voor de opmaak van de firmafolder. Dit gebeurde met de 200.040 in september 1962 op de verbinding naar Gouvy. Om de details beter te zien waren de draaistellen lichtgrijs geschilderd.

Foto Cockerill-Ougrée



Een tweede beeld van deze speciale fotorit. Op het viaduct in de buurt van Roanne-Coo.

Foto Cockerill-Ougrée.

werpen en hiervoor werd in 1968 een machinetype 200 – de 200.001 – gekozen om als prototype te fungeren. De omvorming duurde bijna vier jaar en de aldus ontstane 5001 gaf in geen enkel geval de beoogde resultaten. Na een korte loopbaan, waarbij de machine meer in herstelling was, werd de 5001 teruggebouwd in een gewone uitvoering

Intussen was in 1971 de nieuwe nummering ingevoerd en de machines vormden nu de reeks 51.

Het jaar 1984 zou het voornaamste scharnierpunt worden in de geschiedenis van de reeks 51: eerst was er de invoering van de nieuwe reizigersdienst: de IC-IR-regeling met starre uurregeling. In principe zou er geen plaats meer zijn voor dieseltractie voor de doorgaande reizigerstreinen, maar er was een belangrijke vertraging ontstaan bij de elektrificaties van de verbindingen naar Tournai en Kortrijk en noodgedwongen moesten onze machines verlengingen spelen. En er was nog een uitbreiding, daar het nieuwe plan voorzag in een dienst Brussel – Kortrijk – Brugge – Oostende en dus kwamen de machines van Kortrijk hiervoor in inzet.

Tweede punt was de beslissing om de oudere locomotieven reeks 59 te ontlasten en op termijn buiten dienst te stellen. Te Haine-St-Pierre was dit in deze periode al gebeurd en dit leidde tot een uitbreiding van de inzet van Monceau. Merelbeke en Antwerpen-Dam zouden volgen. Maar ook hier kwam een kink in de kabel: de voorziene overgang naar elektrische tractie werd vertraagd, dit door opnieuw een vertraging bij de elektrificaties, maar vooral een ernstig tekort aan elektrisch materieel.

Zodoende moest men de te korte overgang gaan rekken: in 1986 werd de bovenleidingsdraad onder spanning gezet naar Tournai en Kortrijk. Hierdoor was de reizigersdienst praktisch afgesloten. Tussen 1981 en 1987 waren er grotere wijzigingen te noteren: in eerste instantie werd het bestand van Schaarbeek afgebouwd. De onderhoudsdiensten in deze Brusselse stelplaats gingen zich specialiseren in de elektrische tractie en Dendermonde erfde de Brusselse machines. Tournai zag zijn onderhoudsfunctie stoppen voor de zomerregeling van 1984 en de machines gingen St-Ghislain opzoeken.

Op dat ogenblik gebeurde ook een transactie in de andere richting: Dendermonde zag het onderhoud van zijn locomotieven overgenomen worden door Merelbeke. Maar daar de reeks 51 vooral naar Brussel en verder naar Tournai en Kortrijk ingezet werd, was Schaarbeek beter gelegen om het onderhoud te verzekeren tot de indienstneming van de elektrische tractie en zodoende kreeg men opnieuw de reeks 51 in depot.

Kortrijk hield het langer vol, maar in 1987 – na de elektrificatie van de verbindingen naar Brussel en Brugge – werden de machines reeks 51 naar Merelbeke gedirigeerd om er de reeks 59 te gaan aflossen. In deze laatste stelplaats was de overgang abrupt en bij ingang van de zomerregeling van 1987 werden alle 59-ers van de ene dag op de andere vervangen door de reeks 51 en definitief terzijde geplaatst.

Inmiddels werd er ook een bestand uitgebouwd te Antwerpen-Dam, in eerste instantie door locomotieven die te Hasselt overtollig geworden waren, maar hier gebeurde deze overgang zeer gelijkmatig en het duurde bijna vier jaar eer de reeks 51 alle treinen van de oudere zusters overgenomen had. De eerste machines waren trouwens al vanaf 1984 in de metropool aangekomen. Eerst enkel voorzien voor de aflossing van de reeks 59, zouden ze tijdens de volgende jaren ook meer en meer de diensten van Hasselt overnemen, zowel voor de doorgaande treinen naar Montzen, maar vooral voor de diensten in het noorden van de provincies Antwerpen en Limburg. Hier zou de voerderspost Mol echter de meeste treinen voor zijn rekening nemen.

Maar ook het einde van de inzet kwam stilaan in zicht: er waren verschillende (zware) ongevallen met de reeks 51 te betreuren, maar in tegenstelling tot enkele jaren vroeger werden deze beschadigde machines niet meer hersteld en gingen ze richting schroot. Hierdoor daalde het bestand jaarlijks met een à twee locomotieven

Vanaf 1986 was er enkel nog de goederendienst en was de inzet geconcentreerd in vijf stelplaatsen: Schaarbeek, Merelbeke, Monceau, Hasselt en Antwerpen. Deze periode duurde nog ongeveer tien jaar. Maar jaar na jaar verminderde het belang van deze inzet. De elektrische tractie zou vooral de doorgaande diensten overnemen. Dit had tot gevolg dat Schaarbeek als eerste zijn 51'ers zag verdwijnen; dit gebeurde omstreeks 1996. Ondertussen was ook de eerste golf van schrappingen achter de rug: in 1995 werden zes machines – die al een zekere tijd afgesteld waren, wachtend op herstelling – in blok afgevoerd. Het effectief daalde tot tachtig machines.

Nochtans zou de reeks 51 nog eenmaal kort in de reizigersdienst opduiken, met name vanaf de zomerregeling van 1987 en wel om een heel vreemde reden. De studiediensten hadden berekend dat tijdens de piekuren de elektrische tractie duurder was dan de dieseltractie. Reden hiervoor was de facturatie van Electrabel. Tijdens de piekuren steeg de kWh-prijs zeer snel tot waarden die tot twintigmaal de prijs van de daluren omvatten. En dan was er nog een piekverbruik. Wanneer men een bepaald (hoog) vermogen afnam, al was het maar voor enkele seconden (bij het optrekken van een elektrische locomotief), werd naar gelang de sector gedurende 15 minuten of zelfs 30 minuten aan dat verbruik gefactureerd. Elke vermindering in verbruik zou dan ook een vrij forse prijsvermindering teweegbrengen. Daarom besliste men om enkele piekuurtreinen om te schakelen naar dieseltractie. Dit was niet zo gemakkelijk, daar de rijtuigen stoomverwarming bezitten en deze niet meer zo talrijk zijn. Men vond nog negen treinen met M2 (of zelfs K) rijtuigen en deze werden nu gesleept door een diesellocomotief reeks 51; meestal van Schaarbeek.

Door nieuwe prijsafspraken werd de kostprijs goedkoper en in de loop van de volgende winterperiode werden deze treinen weer elektrisch gesleept.

Ondanks alle negatieve vooruitzichten bleef ook deze situatie nog een vijftal jaar standhouden. De doorgaande diensten namen wel af, maar in elke inzetplaats was er wel een hoogwaardige taak voor zware treinen overgebleven. Te Merelbeke was dat de bediening van de elektriciteitscentrale van Ruien, te Antwerpen het zinkertsvervoer naar het Nederlandse Budel, te Hasselt de steeds groeiende bediening van de industriepool Genk met vooral de ALZ. Te Monceau werd de metaalverwerkende industrie nog steeds bediend.

De locomotieven maakten te Charleroi en Antwerpen nog



Een laatste opname tijdens deze fotorit bij het verlaten van de tunnel van Nessonveaux. .

Foto Cockerill-Ougrée.





Twee beelden vanuit de eerste inzetplaats van het type 200 : namelijk Schaarbeek. Links kort na aankomst.

Rechts wordt de 200.006 vertroeteld in de werkplaats

Foto NMBS Train World Heritage

de verhuis naar de gloednieuwe werkplaatsen mee. Maar dan zou het einde vlug komen. De elektrische tractie zou zich doorzetten en de nieuwe locomotieven reeks 77 slokte de diensten op lokaal niveau op. Maar ook de private vervoerders zouden zorgen voor een snelle doodsteek voor de locomotieven reeks 51. De inzet te Merelbeke en Charleroi-sud-quai eindigde in de loop van 2001. De machines werden samengebracht te Antwerpen-Noord, maar Hasselt (en vooral Genk) bleef de voornaamste inzetplaats. Na testen met de reeks 55 te Antwerpen – dit voor de zinkertrein – zou de reeks 77 verder oprukken.

De destandardisatie werd al beslist in 2000, maar zou in twee stappen doorgevoerd worden; namelijk in 2002 en 2003.

Maar daar er veel vraag tot aankoop was vanuit het buitenland, zouden de machines niet dadelijk gesloopt worden. Na een afstelling te Antwerpen werden de beste locomotieven in 2004 te Montzen afgesteld. En hier begon voor een aantal machines een nieuw leven.

	NK (R 50)	FSR	FT	FLS	FC	FTY	FGH	LNC	GCR	FHS	FRST	FKR	FNDM	FNND	Tot effect
1962		20	8		5	10		11		3					57
1963		26	12		6	12		18		17	2				93
1964		25	10		6	12		18		22					93
1965		22	10		7	11		18		25					93
1966		24	10		7	9		17		26					93
1967		26	9		7	8		17		26					93
1968		22	9		9	8		18		27					93
1969		22	9		9	8		18		27					93
1970		22	8		10	8		18		27					93
1971		22	9	2	16	9		18		27					93
1972	1	13	8	2	15	9		18		27					93
1973	1	13	8	2	16	9		18		26					93
1974	1	14	7		17	8		18		28					93
1975	1	14	8		16	8		18		28					93
1976	1	15	8		18	7		18		28					93
1977	1	16	7		18	7		18		28					93
1978	1	16	2		19	7		18		28					93
1979	1	10			22	9		19		28					93
1980	1	4			23	10		19		27					92
1981	1	1			25	8		21		27					92
1982					26	8		21		27					92
1983					25	7	1	21		27			1		91
1984		13			24		10	15		21			6		89
1985		13			24		10	15		19			7		88
1986		7			24		9	22		23			13		88
1987		9						21		23		19	15		87
1988		8						18		20		18	22		86
1989		8						16		20		18	24		86
1990		8						15		21		18	24		86
1991		8						15		21		17	25		86
1992		8						14		20		17	26		86
1993		8						14		20		17	27		86
1994		8						14		20		17	27		86
1995		8						14		16		17	25		80
1996		8						14		16		17	25		80
1997		7						13		17		16	24		77
1998		2						12		21		10	29		74
1999								11		19		10	27		67
2000									11	18		9		27	65
2001									7			6		40	53
2002														28	28
2003															0



De 200.006 kort na zijn levering in het station van Schaarbeek, waarschijnlijk met een trein met bestemming Kortrijk.

Foto Daniël THIELEMANS

De inzet in detail...

Het eerste doel : de vier oorspronkelijke stelplaatsen.... voor de reizigersdienst

Schaarbeek (1962 - 1981)

Toen men met de levering begon, werd deze stelplaats uitgekozen om enerzijds de inloopperiode te organiseren, anderzijds om de eigen zware diensten met de stoomlocomotieven zo snel mogelijk af te bouwen.

En men wachtte geduldig af en op 30 november 1961 was het zover: de 200.001 rolde te Seraing voorbij de fabriekspoorten, richting Brussel.

Op dat ogenblik had deze hoofdstedelijke stelplaats een uitgebreide dienstregeling te verzekeren en de meeste diensten waren al door diesellocomotieven overgenomen of gepland. Vanaf 1957 – op de vooravond van de Brusselse wereldtentoonstelling – werden de zwaarste diensten al overgenomen door de gloednieuwe (of omgebouwde) typen 204 en verdwenen de stoomlocomotieven type 1 vanuit Schaarbeek. Gedurende de volgende jaren breidde deze inzetreeks zich steeds verder uit en kwamen ook een aantal (bijkomende) locomotieven type 202 naar de Brusselse stelplaats.

Nochtans zou de andere uitdager – de elektrische tractie – steeds meer veld winnen en werden de beide hoofdassen – naar de kust en naar Liège onder draad gebracht. Hierdoor verloren de “Bolle Neuzen” een groot deel van hun hoogwaardige treinen en werden ze



De locomotief 200.004 bij doorrit te Schaarbeek op 16 juni 1963.

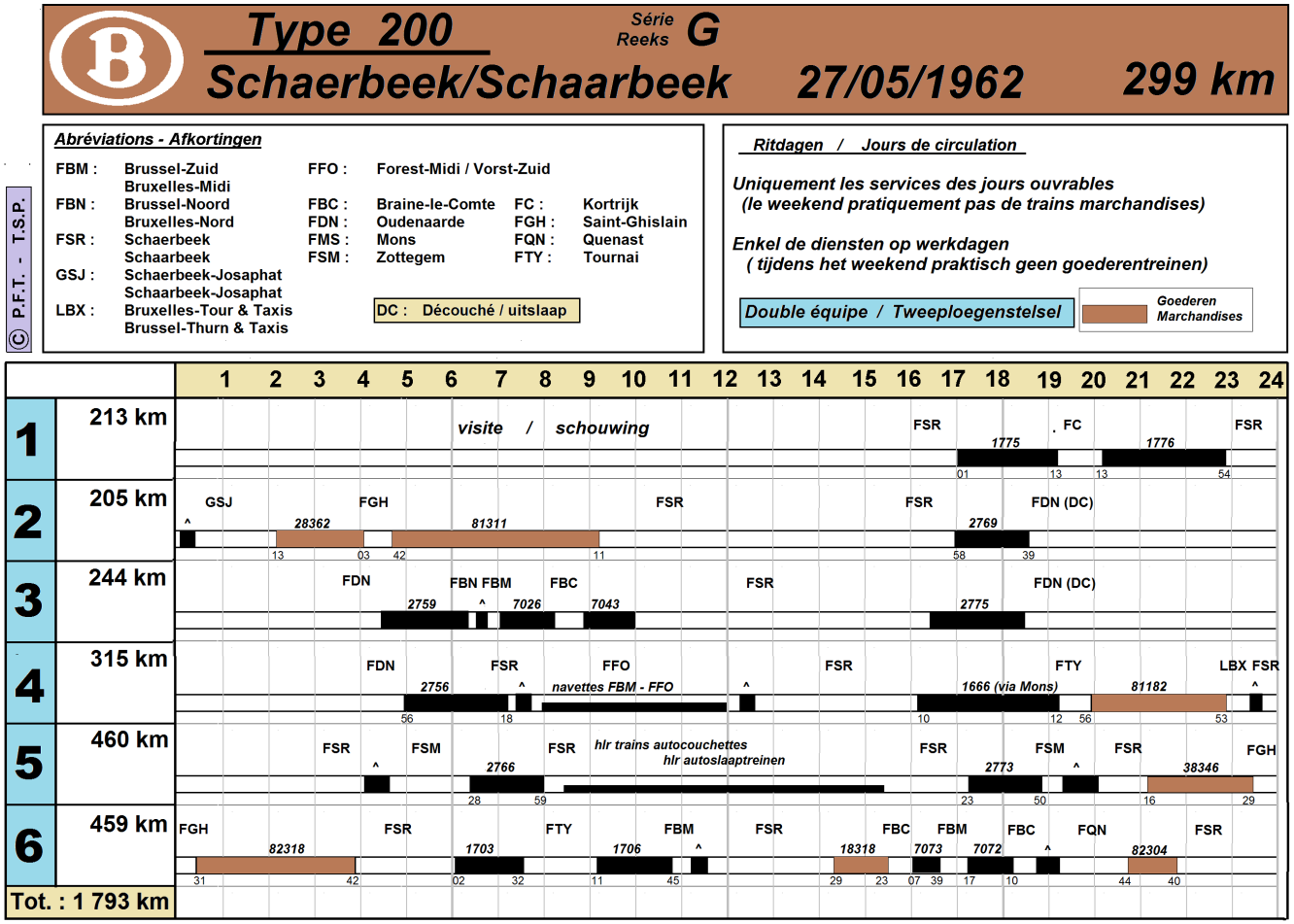
Foto NVBS

naar diverse bestemmingen op de hoofdlijnen ingezet. Ook de verbinding naar de kust werd in snel tempo onder draad gebracht en als laatste in deze periode zou ook de lijn naar Mons en verder Frankrijk binnenkort door elektrische locomotieven bediend worden.

En Schaarbeek zou – net zoals bij de stoomtractie het geval was – ook voor de diesellocomotieven fungeren als eerste inzetplaats voor de nodige testritten en de rodage van de nieuwe machines. Daarom zouden de meeste nieuwe locomotieftypes in deze Brusselse stelplaats hun eerste inzet kennen, maar anderzijds was er ook een groot verloop en kwam het tot diverse mutaties. Alleen het type 200 zou daar - in een welbepaalde vorm - een uitzondering op worden.

Dit leidde dan ook tot grote veranderingen en aanpassingen in de inzet. Als we deze bewogen periode vanaf 1960 bekijken, hebben we hier de volgende evolutie:

Type	'60	'61	'62	'63	'64	Diensten
12	3	3	2	-	-	Doorgaande
202/204	7	7	8	7	7	treinen
200	-	-	6+	26	25	
29	12	13	8	3	-	Semidirecte
210	-	-	5			treinen
211	-	-	1	8*	7*	
212	-	4	5			
602	5	5	5	5	5	Luchthaven
603	-	-	4	4	4	Stoptreinen
81	2	2	3	-	-	Lokale goed
53	3	3	1	2	-	Rangeringen
250	20	12	12	14	18	
232	-	10	8	8	8	
260	-	6	6	12	9	
231	-	-	1	1	1	Werkplaats



Deze eerste locomotief werd aan verschillende testritten onderworpen, maar omdat de techniek identiek was aan de oudere typen 201 was dit programma niet zo uitgebreid.

Vanaf 20 december kwam dan de serielevering op gang en er verliet gemiddeld één locomotief per week de fabriekspoorten. De eerste locomotieven werden te Schaarbeek ondergebracht. Tijdens (en na) de personeelsopleiding werden ze vooral gebruikt in de reeks van de stoomlocomotieven, het type 29.

Voor de volgende zomerregeling werd de inzet officieel geregeld en er werd een eerste beurtregeling opgesteld. Hier nam men duidelijk een aantal diensten uit het plan van de 29-ers, maar geleerd uit de ervaringen met het type 210 zou men deze niet aanpassen. Deze reeks met zes plandagen had nog steeds de kenmerken van

een inzet met stoomlocomotieven en indien nodig konden deze dan ook steeds terug bijspringen. Er waren bij het in voege treden trouwens slechts negen diesels afgeleverd, maar hun aantal steeg met de week.

Voor deze reeks – die op de volgende bladzijde grafisch afgebeeld wordt – waren de volgende typen 200 te Schaarbeek aanwezig

Schaarbeek	
Op 27/05/62	200.001, 200.002, 200.003, 200.004, 200.005, 200.009, 200.012, 200.015, 200.024
Bijgekomen	
In juni	200.018, 200.028, 200.030
In juli	200.032, 200.034, 200.036
In augustus	200.039
In september	200.042, 200.045

De diensten waren nog vrij bescheiden: Kortrijk, Mons en Tournai waren de verste bestemmingen. Deze laatste stad werd trouwens eenmaal via Mons bereikt. Voor de rest vrij korte diensten, vooral in de piekuren. Zottegem en Oudenaarde, maar ook Braine-le-Comte werden als terminus bediend. Er waren trouwens twee uitslapen voorzien in Oudenaarde. Men zou de inzetregelingen nog niet rationeel opbouwen. De inzet werd niet beperkt tot één enkele verbinding, maar was opgebouwd uit diverse treinen naar verschillende bestemmingen. De opbouw vanuit de stoomtractie was nog duidelijk aanwezig en het was een samenraapsel uit bestaande inzetregelingen van de typen 12 en 204 in de reizigersdienst, maar ook uit deze van het type 29. Uit deze beurtrol namen ze de zwaarste treinen over, zowel in de semidirecte reizigersdienst als in de (nachtelijke) goederendienst. Tijdens de eerste maanden werden ze buiten reeks ingezet. Meestal reden ze diensten van het type 29, maar ze werden ook gebruikt voor personeelsopleiding. Pas voor de zomerregeling van 1962 werd een eerste eigen beurtrol voor het type 200 opgesteld, namelijk de (nieuwe) reeks G. Ze bevatte slechts zes inzetdagen, maar praktisch wekelijks werd deze inzet uitgebreid en voor de winterregeling van september 1962 waren al twaalf locomotieven nodig. Het effectief was inmiddels aangegroeid tot 18 eenheden.



Een publiciteitsfoto van de NMBS voor zijn nieuwe autoslaaptreinen: de 200.051 mocht hier als decor fungeren, dat hoewel ze nooit deze treinen gesleept hebben.

Foto NMBS Train World Heritage



Een close-up van de 200.009 in het station van Kortrijk in 1962, kort na de levering.

Foto Daniël THIELEMANS

Maar naast de reizigersdiensten waren er ook ongeveer 25% goederentreinen. Hier was vooral St-Ghislain het eindpunt; op zaterdag was er een goederentreinpaar naar Feignies. Op kortere afstand werd een ballasttrein tussen Quenast en Schaarbeek verzekerd. De goederendienst werd afgesloten met een stukgoedtrein tussen Tournai en Brussel Tour & Taxi. Opmerkelijk was ook de rangeerdienst voor de autoslaaptreinen te Schaarbeek. Hierbij werden de autotransportwagens naar de rijtuigen gevoerd en de trein samengesteld.

En gedurende de volgende winterregeling zouden meestal nog bestuurders van Schaarbeek ingezet worden. Zoals ook in de andere stelplaatsen waren de locomotieven niet meer getitulariseerd. Bij de stoomtractie hadden twee (of drie) ploegen machinisten en stokers hun “eigen” locomotief. Nu reden alle bestuurders (dieseltractie) op alle machines. Men wisselde tijdens de dienst soms van locomotief en ook bestuurders van andere stelplaatsen reden met deze machines. Een ware doorbraak in het inzetschema. Het was trouwens hier dat in principe voor het eerst gebruikt werd.

Zo werden de eigen inzetreeksen uitgebreid tot 11 inzetdagen: reeks G met tien dagen en reeks Gbis met één dag als planton, en deze toestand zou gedurende verschillende jaren praktisch constant blijven. Maar anderzijds werden – voorlopig – ook een aantal diensten (voor de bestuurders van Schaarbeek) voorzien met de locomotieven van Kortrijk en Tournai, later ook met deze van Dendermonde. Door de snelle reconversie kon de opleiding in deze (kleinere) stelplaatsen niet volgen en daar Schaarbeek meer bestuurders had, werden 4 tot 6 diensten door deze bestuurders gereden. Hierdoor kwam men tot 21 diensten, maar slechts 15 locomotiefdiensten. Nochtans werd deze toestand tijdens de zomerregeling van 1963 volledig afgebouwd.

De inzetreeks werd dus belangrijk uitgebreid, maar er waren nog veel ondergeschikte diensten, zodat het daggemiddelde slechts 299 km behaalde. De meeste diensten werden overgenomen uit de reeks A – voorzien voor de typen 202 en 204. Deze laatste behielden hun internationale diensten naar Köln en Paris – dit tot bij de elektrificatie van deze lijnen. Maar de typen 202 konden afgestaan worden aan Ronet.

De (nieuwe) hoofdreeks B omvatte 13 plandagen, maar we kunnen moeilijk van een werkelijke uitbreiding van het inzetgebied gewag maken. De bovengenoemde eindbestemmingen bleven behouden en werden wat frequenter bediend. Er was nog geen eigen (beperkt) inzetgebied afgebakend en op de diverse lijnen werd slechts één (of hooguit enkele) treinparen gereden. Enige uitbreiding was noordwaarts, naar Dendermonde en Sint-Niklaas De goederendienst werd ingekrompen en speelde zich vooral ’s nachts af. De voornaamste diensten werden geleverd in de driehoek Brussel – Quenast – Clabecq. De nachtelijke uitstappen gingen naar La Louvière (gare industrielle) en Montzen. Als laatste was er een bedieningstrein naar Weerde.

Tijdens deze beginjaren waren er vele mutaties: locomotieven die te Schaarbeek ingereden werden, gingen in 1963 en 1964 vooral naar Dendermonde over en fabrieksnieuwe machines kwamen naar de Brusselse stelplaats. Na deze beginperiode zou het bestand uitgroeien tot 25 eenheden. Nochtans zou ook op dat ogenblik de eerste degradatie plaatsvinden.

In mei 1963 kwam de verbinding naar Mons onder draad en tegen de winterregeling werd de Franse grens bereikt en werden de meeste treinen elektrisch gere-



De 200.063 van de stelplaats Schaarbeek passeert in april 1963 op een niet gekende plaats.

Foto Daniël THIELEMANS

den. Dit had vooral gevolgen voor het type 204, maar ook de pas opgerichte reeks voor het type 200 werd licht aangepast. Maar gemiddeld bleven vijftien locomotieven actief en dit aandeel zou tijdens de volgende jaren nog stijgen. Tussen 1964 en 1966 zouden de typen 204 Schaarbeek verlaten. Dit was mogelijk door de elektrificatie van het traject Liège – Aachen, waardoor onze bolle neuzen de directe treinen naar Köln verloren. Maar door dit vertrek kwamen een aantal andere langeafstandstreinen vrij en zo kwamen er meer diensten naar onder meer Tournai, Kortrijk en Adinkerke. Deze werden wel gedeeld met de machines van de betreffende stelplaatsen.

Maar ook wordt het volgen van de inzet moeilijker: de typische reeksen met twee of drie ploegen werden opgeheven en er werd een personeelsinzet opgemaakt. Maar enige tijd later werd het nog ingewikkelder: de bestuurders van de vier betreffende stelplaatsen – Schaarbeek, Dendermonde, Kortrijk en Tournai – zouden locomotieven van de vier stelplaatsen gaan bedienen. Hierdoor dook bijvoorbeeld een machine van Schaarbeek in een inzetreeks van Dendermonde op. Maar daar ook de bevoegde diensten van de spoorwegen de toestand moeilijk konden volgen, werd een nieuw document opgemaakt: de grafiek van het rollend materieel. Hierdoor verdwenen de boeken van de treindienst geleidelijk vanaf 1964. Hierdoor werden ook de gegevens schaarser.

IDe (nieuwe) hoofdreeks B omvatte 13 plandagen, maar we kunnen moeilijk van een werkelijke uitbreiding van het inzetgebied gewag maken. De bovengenoemde eindbestemmingen bleven behouden en werden wat frequenter bediend. Er was nog geen eigen (beperkt) inzetgebied afgebakend en op de diverse lijnen werd slechts één (of hooguit enkele) treinparen gereden. Enige uitbreiding was noordwaarts, naar Dendermonde en Sint-Niklaas De goederendienst werd ingekrompen en speelde zich vooral 's nachts af. De voornaamste diensten werden geleverd in de driehoek Brussel – Quenast – Clabecq. De nachtelijke uit-



De bewuste dag te Brussel-Noord voor de NMBS fotograaf : de 200.013 komt met zijn trein - bestaande uit K1-rijtuigen aan te Brussel-Noord.

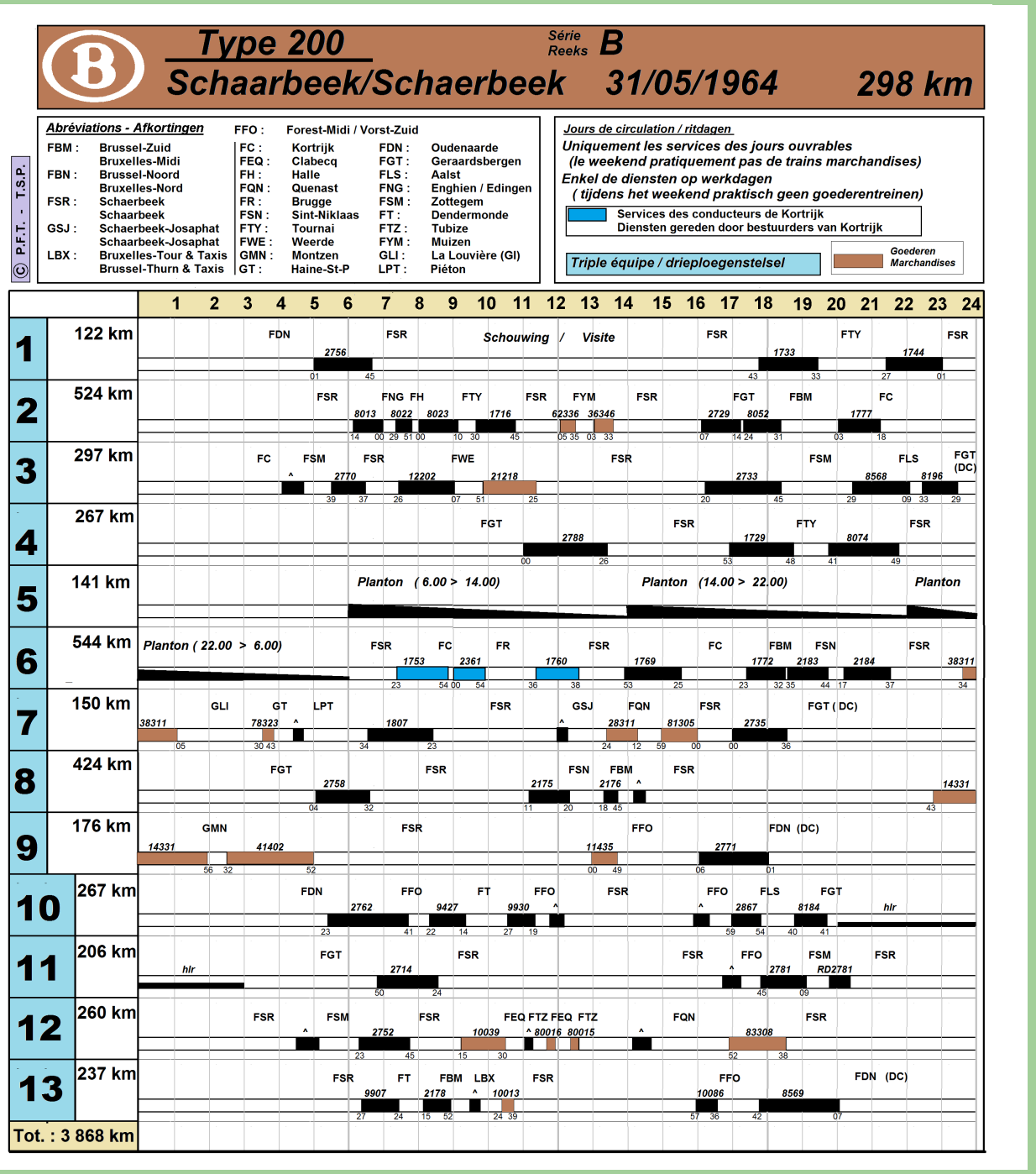
Foto NMBS Train World Heritage

stappen gingen naar La Louvière (gare industrielle) en Montzen. Als laatste was er een bedieningstrein naar Weerde.

Tijdens deze beginjaren waren er vele mutaties: locomotieven die te Schaarbeek ingereden werden, gingen in 1963 en 1964 vooral naar Dendermonde over en fabrieksnieuwe machines kwamen naar de Brusselse stelplaats. Na deze beginperiode zou het bestand uitgroeien tot 25 eenheden. Nochtans zou ook op dat ogenblik de eerste degradatie plaatsvinden.

In mei 1963 kwam de verbinding naar Mons onder draad en tegen de winterregeling werd de Franse grens bereikt en werden de meeste treinen elektrisch gereden. Dit had vooral gevolgen voor het type 204, maar ook de pas opgerichte reeks voor het type 200 werd licht aangepast. Maar gemiddeld bleven vijftien locomotieven actief en dit aandeel zou tijdens de volgende jaren nog stijgen. Tussen 1964 en 1966 zouden de typen 204 Schaarbeek verlaten. Dit was mogelijk door de elektrificatie van het traject Liège – Aachen, waardoor onze bolle neuzen de directe treinen naar Köln verloren. Maar door dit vertrek kwamen een aantal andere langeafstandstreinen vrij en zo kwamen er meer diensten naar onder meer Tournai, Kortrijk en Adinkerke. Deze werden wel gedeeld met de machines van de betreffende stelplaatsen.

Maar ook wordt het volgen van de inzet moeilijker: de typische reeksen met twee of drie ploegen werden opgeheven en er werd een personeelsinzet opgemaakt. Maar enige tijd later werd het nog ingewikkelder: de bestuurders van de vier betreffende stelplaatsen – Schaarbeek, Dendermonde, Kortrijk en Tournai – zouden locomotieven van de vier stelplaatsen gaan bedienen. Hierdoor dook bijvoorbeeld een machine van Schaarbeek in een inzetreeks van Dendermonde op. Maar daar ook de bevoegde diensten van de spoorwegen de toestand moeilijk konden volgen, werd een nieuw document opgemaakt: de grafiek van het rollend materieel. Hierdoor verdwenen de boeken van de treindienst geleidelijk vanaf 1964. Hierdoor werden ook de gegevens schaarser.



In 1965 was er een vrij grote uitwisseling van de locomotieven. Kortrijk gaf vooral locomotieven met lage nummers aan Schaarbeek, en kreeg hiervoor de hogere nummers van de eerste en tweede bouwschijf in ruil. Hiermee probeerde men een evenwicht in de afgelegde afstand te compenseren, daar het daggemiddelde in Kortrijk belangrijk hoger lag dan in Schaarbeek

Schaarbeek ***01/01/1971***
5106, 5109, 5110, 5114, 5115, 5118, 5124, 5125, 5128, 5129, 5130, 5132, 5134, 5135, 5136, 5139, 5141, 5142, 5145, 5148, 5163, 5166, 5168

Maar datzelfde jaar zou dit bestand in twee keer praktisch gehalveerd worden. Reden was de sterke uitbreiding van het onderhoud van de in levering zijnde elektrische motorstellen reeks 06 – en de mutatie van een kleiner aantal van de reeks 00. Hierdoor zou een gedeelte van het personeel van de dieseltractie naar de elektrische tractie even verderop overstappen. Dit moest onvermijdelijk leiden tot een vermindering van het park aan diesellocomotieven. De diensten werden meer geconcentreerd vanuit Kortrijk – nog steeds met bestuurders van Schaarbeek. Zodoende verlieten elf machines reeks 51 onze stelplaats:

Periode	***naar***	***nummers***
16/01/1971	***Kortrijk***	***5124, 5128, 5139, 5145***
	Tournai	***5129***
09/1971	***Kortrijk***	***5136, 5139, 5142***
	Aalst	***5110, 5118***
	Dendermonde	***5114***

Het aantal locomotiefdiensten daalde in gelijke mate. Van de 17 oorspronkelijke locomotiefdiensten bleven er maar 8 over in drie reeksen. De eerste omvatte nog vooral doorgaande reizigersdiensten naar Kortrijk en Dendermonde en een aantal goederendiensten. De tweede werd gemeenschappelijk gereden met de stelplaats Monceau, vooral in de goederendienst tussen de beide ertsoverslaghavens – Antwerpen en Gent – en het industriegebied rondom Charleroi.



De 200.074 is met zijn IC-trein te Kortrijk aangekomen in oktober 1964 en wordt omgezet om de terugrit aan te vangen. Hier aan de uitrit van het station Kortrijk op de lijn 89

Foto Daniël THIELEMANS

De laatste reeks met één plandag omvatte de beide T.E.E.-Treinen van en naar Amsterdam. Met ingang van de zomerregeling van 1974 vielen deze laatste diensten weg ten gunste van de reeks 15 en de beide machines kregen terug hun oorspronkelijke tandwielverhouding. Om de krappe reserve weg te werken steeg het bestand jaarlijks met ongeveer één locomotief en belandde in 1978 opnieuw op vijftien eenheden.



De andere zijde van de dienst: in oktober 1963 vertrekt de 200.078 vanuit Dendermonde. Om zoveel mogelijk rangeringen te beperken en de tijd aan het perron te verminderen werden veel treinen vanuit Tournai en Kortrijk doorgetrokken tot Dendermonde.

Foto Daniël THIELEMANS



Het andere eindpunt van de trein Amsterdam CS: op 9 augustus 1969 wacht de 200.006 met TEE 74 geduldig het vertreksein af in Amsterdam.

Foto NVBS

Inzet voor T.E.E.



En dan de meest hoogwaardige dienst. Gedurende lange tijd werd de Étoile du Nord tussen Brussel en Amsterdam verzekerd door locomotieven type 204, maar toen deze vanuit Schaarbeek gemuteerd werden, moest men een opvolger vinden. Het werd het type 200 en de 200.006 en 200.068 werden omgebouwd (met andere tandwielen), zodat de maximale snelheid verhoogde tot 140 km/h. Aankomst van deze trein te Brussel

Uitzonderlijk kwam ook een gewone 51-er tot inzet, zoals hier de 5111 bij het verlaten van Brussel-Zuid.

Foto NMBS Train World Heritage



Vertrek van de TEE met de 200.006 te Amsterdam CS op 13 mei 1970

Foto Richard



De Nederlanders waren precies gebrand om deze dienst in beeld vast te leggen. De 200.006 staat in 1970 te Amsterdam aan perron

Foto E. ELENBAAS - verzameling NVBS



Ook na de vernummering in 1971 bleef de inmiddels 5106 de TEE dienst uitmaken. Opnieuw een foto bij zijn vertrek vanuit Amsterdam CS op 30 mei 1972

Foto BONTHUIS - verzameling NVBS

Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.001	5101	Levering	30/11/1961	Dendermonde	23/01/1963
200.002	5102	Levering	20/12/1961	Dendermonde	23/08/1963
200.003	5103	Levering	27/12/1961	Monceau	14/09/1964
		Monceau	28/10/1964	Monceau	28/06/1966
		Monceau	28/06/1966	Monceau	25/03/1968
200.004	5104	Levering	06/01/1962	Dendermonde	26/07/1963
		Dendermonde	14/01/1977	Dendermonde	15/04/1979
200.005	5105	Levering	17/01/1962	Monceau	03/01/1966
200.006	5106	Kortrijk	20/06/1965	Tournai	26/03/1979
200.009	5109	Levering	14/02/1962	Monceau	27/03/1968
		Monceau	13/12/1968	Monceau	02/03/1970
		Monceau	14/03/1970	Kortrijk	06/02/1978
200.010	5110	Kortrijk	20/08/1965	Aalst	24/09/1971
200.012	5112	Levering	02/03/1962	Tournai	22/12/1963
.		Tournai	02/09/1966	Dendermonde	20/02/1968
200.013	5113	Tournai	04/10/1974	Tournai	09/10/1978
200.014	5114	Kortrijk	20/06/1965	Dendermonde	25/09/1971
200.015	5115	Levering	19/03/1962	Monceau	16/05/1978
200.018	5118	Kortrijk	20/06/1965	Aalst	23/09/1971
		Kortrijk	02/07/1975	Kortrijk	11/08/1978
200.024	5124	Levering	24/05/1962	Kortrijk	16/01/1971
200.025	5125	Dendermonde	07/04/1967	Dendermonde	15/04/1979
200.026	5126	Tournai	17/04/1978	St-Ghislain	16/10/1978
200.028	5128	Levering	13/06/1962	Kortrijk	16/01/1971
200.029	5129	Tournai	09/03/1966	Tournai	16/01/1971
200.030	5130	Levering	23/06/1962	Tournai	29/05/1978
200.032	5132	Levering	04/07/1962	Kortrijk	02/07/1975
200.034	5134	Levering	13/07/1962	Kortrijk	24/09/1971
200.036	5136	Levering	30/07/1962	Kortrijk	23/09/1971
200.039	5139	Levering	23/08/1962	Kortrijk	16/01/1971
		Kortrijk	19/10/1971	Monceau	23/02/1979
200.040	5140	Tournai	20/12/1965	Kortrijk	22/09/1968

Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.041	5141	Dendermonde	23/09/1964	Dendermonde	15/04/1979
200.042	5142	Levering	06/09/1962	Kortrijk	24/09/1971
200.044	5144	Dendermonde	10/09/1974	Dendermonde	15/04/1979
200.045	5145	Levering	25/09/1962	Tournai	26/04/1965
		Tournai	04/03/1967	Kortrijk	16/01/1971
		Kortrijk	19/01/1972	Monceau	15/10/1980
200.047	5147	Dendermonde	19/11/1976	Kortrijk	02/08/1980
200.048	5148	Levering	10/10/1962	Monceau	28/05/1978
200.050	5150	Hasselt	02/01/1963	Tournai	27/06/1963
200.051	5151	Levering	03/11/1962	Kortrijk	15/05/1963
200.053	5153	Kortrijk	02/06/1975	Kortrijk	06/05/1980
200.054	5154	Levering	30/11/1962	Hasselt	10/12/1962
200.057	5157	Levering	29/12/1962	Hasselt	20/12/1965
200.060	5160	Levering	25/01/1963	Hasselt	25/12/1965
200.063	5163	Levering	11/02/1963	Dendermonde	15/01/1981
200.066	5166	Monceau	28/06/1966	Kortrijk	26/05/1977
200.068	5168	Levering	25/03/1963	Hasselt	25/01/1974
200.071	5171	Kortrijk	18/05/1963	Hasselt	16/02/1968
200.073	5173	Levering	17/04/1963	Kortrijk	20/06/1965
200.074	5174	Levering	25/04/1963	Kortrijk	20/06/1965
200.077	5177	Levering	14/05/1963	Kortrijk	20/06/1965
200.078	5178	Levering	20/05/1963	Kortrijk	20/06/1965
200.083	5183	Levering	12/06/1963	Hasselt	19/06/1963
200.084	5184	Levering	18/06/1963	Hasselt	26/07/1963
200.086	5186	Monceau	23/10/1963	Kortrijk	20/06/1965
200.092	5192	Dendermonde	30/08/1963	Hasselt	14/09/1964
200.093	5193	Levering	29/08/1963	Hasselt	26/09/1964

	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
Levering	3	18	10																		
Bijgekomen			4	2	5	4	2	1	-	1	1	1	-	2	2	1	1	1			
Afgegeven		1	8	3	8	2		5	-	1	11		-	1	1		1	7	6	3	1
Totaal 31/12	3	20	26	25	22	24	26	22	22	22	12	13	13	14	15	16	16	10	4	1	0

Een andere dienst is deze tussen Brussel en De Panne via Gent. De 200.039 is op 7 juni 1966 in de kustplaats aangekomen en heeft al kop gemaakt, zodat de trein de terugweg naar Bussel kan nemen. Maar er is nog wat tijd over, zodat de bestuurder de frontvensters nog kan reinigen

Foto Hugo NAUWELAERTS





De 200.002 - komende vanuit Tournai - heeft de hoofdstad bijna bereikt, hier in beeld gebracht bij doortocht te Buizingen.

Foto NMBS Train World Heritage



De 200.030 was maar een half jaar te voren geleverd en werd door de fotograaf van ACEC op 11 december 1962 in beeld gebracht in de buurt van Isières, dit voor de bedrijfscatalogus van het bedrijf uit Charleroi.

Foto ACEC Fonds Charbonnage Bois du CAZIER



De 200.020 van de stelplaats Kortrijk verlaat het indrukwekkende spoorcomplex van Brussel-Zuid in de loop van 1964, met een IC-trein met eindbestemming Kortrijk.

Foto NMBS Train World Heritage



Een weinig bekende lijn en dienst : voor de paardenrennen in de hippodroom van Groenendaal was een kort baanvak aangelegd. Enkel op de belangrijkste wedrennen was er een extra trein vanuit Brussel, zoals hier de 200.026 met toch wel een aanzienlijke trein in 1966. Noch de lijn, noch de treinen waren in de reisgids opgenomen.

Foto Daniël THIELEMANS

De NMBS fotograaf gebruikte op dezelfde dag ook de gelegenheid om de tegentrein te fotograferen, hier bij het vertrek te Brussel-Noord kant Noord - Zuidverbinding met bestemming Tournai.

Foto NMBS Train World Heritage





De 200.001 maakt zich voor de stelplaats van Schaarbeek klaar om zijn trein op te halen, dit in 1965. Op dat ogenblik is al een deel van het emplacement onder draad gebracht.

Foto NMBS Train World Heritage

Kortrijk
(1961 - 1986)

Deze West-Vlaamse stelplaats zou de tweede zijn die in contact gebracht werd met deze gloednieuwe locomotieven type 200. Nochtans had Kortrijk een beperkte inzet en in principe praktisch geen treinen waarvoor een type 200 in aanmerking kwam. Als we de evolutie schetsen, hebben we de volgende toestand:

Toen de eerste locomotieven fabrieksnieuw vanaf eind januari 1962 aankwamen – de 200.006, 200.010, 200.014, 200.018 en 200.019 als laatste op 11 april – werd een eerste inzetreeks opgesteld. Ze omvatte vier inzetdagen, maar het waren praktisch allemaal nieuwe diensten; de inzet van de stoomtractie bleef behouden. De inzet omvatte enkel doorgaande reizigerstreinen tussen Brussel en Kortrijk, maar ook verder naar Poperinge en Roeselare. Verder was er ook een piekuurtrein tussen Brussel en Zottegem. Opmerkelijk was wel dat in deze vier dagen drie uitslapen voorzien waren – te Poperinge (in het weekend Ieper), Roeselare en Zottegem.

Tijdens de volgende zomerregeling – hiernaast afgedrukt – werd er één plandag bijgevoegd, ditmaal overgenomen van het programma van het type 29. Ze omvatte reizigersdiensten naar Mons/Saint-Ghislain, La Louvière en Charleroi. Anderzijds had men twee uitslapen gebannen door de toevoeging van lokale goederentreinen van en naar Ieper (en verder los naar Poperinge) en Roeselare. Zo kon de bestuurder weer regelmatiger zijn eigen bed (met inhoud) zien.

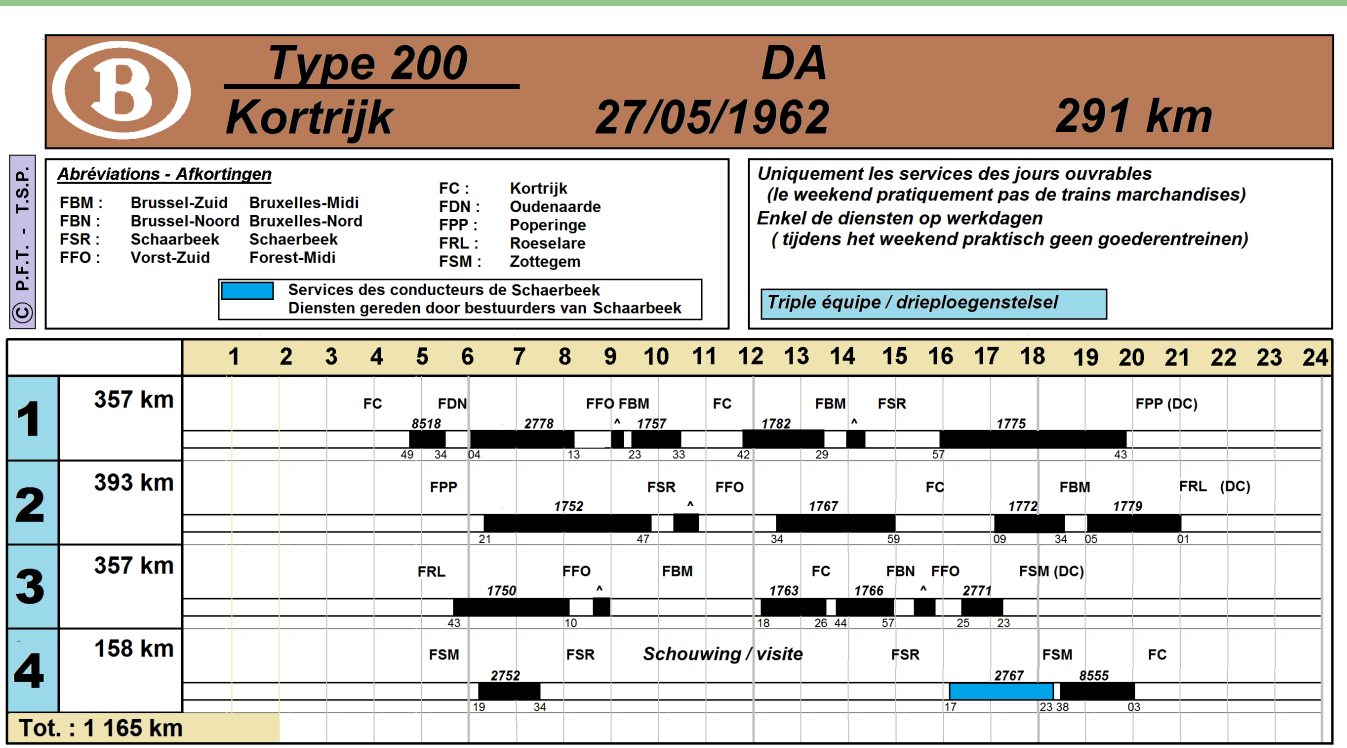
Ook werd tijdens de verschillende diensten het aantal treinen – en dus ook het daggemiddelde – verhoogd. Men kreeg een echte dienstregeling voor diesellocomotieven met korte keertijden en een betere combinatie van (aansluitende) treinen

En tot 1965 zou de toestand ongewijzigd blijven, maar dan kwam het tot een omwisseling van locomotieven met Schaarbeek, wat ertoe leidde dat het effectief met twee eenheden steeg tot zeven typen 200. Dit was in feite maar een administratieve regeling, daar er regelmatig machines van Schaarbeek uitgeleend werden om de dienst te kunnen verzekeren. Trouwens, de regelmatige schouwing en het grootste gedeelte van het onderhoud gebeurde nog in de Brusselse werkplaats.

De aankomst van de 200.040 en de 200.091 in 1968 had tot gevolg dat de inzetreeks met één plandag toenam. Het waren hier vooral doorgaande treinen naar Brussel. Hierbij steeg de personeelsinzet niet, daar de bestuurders van Schaarbeek frequenter in deze inzet gebruikt werden.

In 1971 vond de vernummering plaats en in twee fasen – in januari en september – kwamen zeven bijkomende locomotieven vanuit Schaarbeek over en steeg het effectief tot 15 à 16 te onderhouden eenheden. Op dat ogenblik werd ook de inzet uitgebreid tot elf à twaalf inzetdagen en deze bleef gedurende jaren in een praktisch ongewij-

Type	1960	1962	1963	1964	1965
29	10	12	11	8	8
40	12	12	12	12	12
200	-	-	4	5	5
553	6	5	-	-	-
630	6	6	6	5	5
654/670	-	-	-	1	4
53	3	3	4	4	4



Om de pas geleverde locomotieven type 200 te fotograferen gingen verschillende fotografen op pad: de 200.010 werd in de loop van 1962 te Kortrijk gefotografeerd voor een trein naar Brussel

Foto Daniël THIELEMANS





De 200 014 staat geprangd tussen de stoomlocomotieven in augustus 1964 in de stelplaats Kortrijk

Foto Jan FOCQUET , verzameling C Oscinbergh.

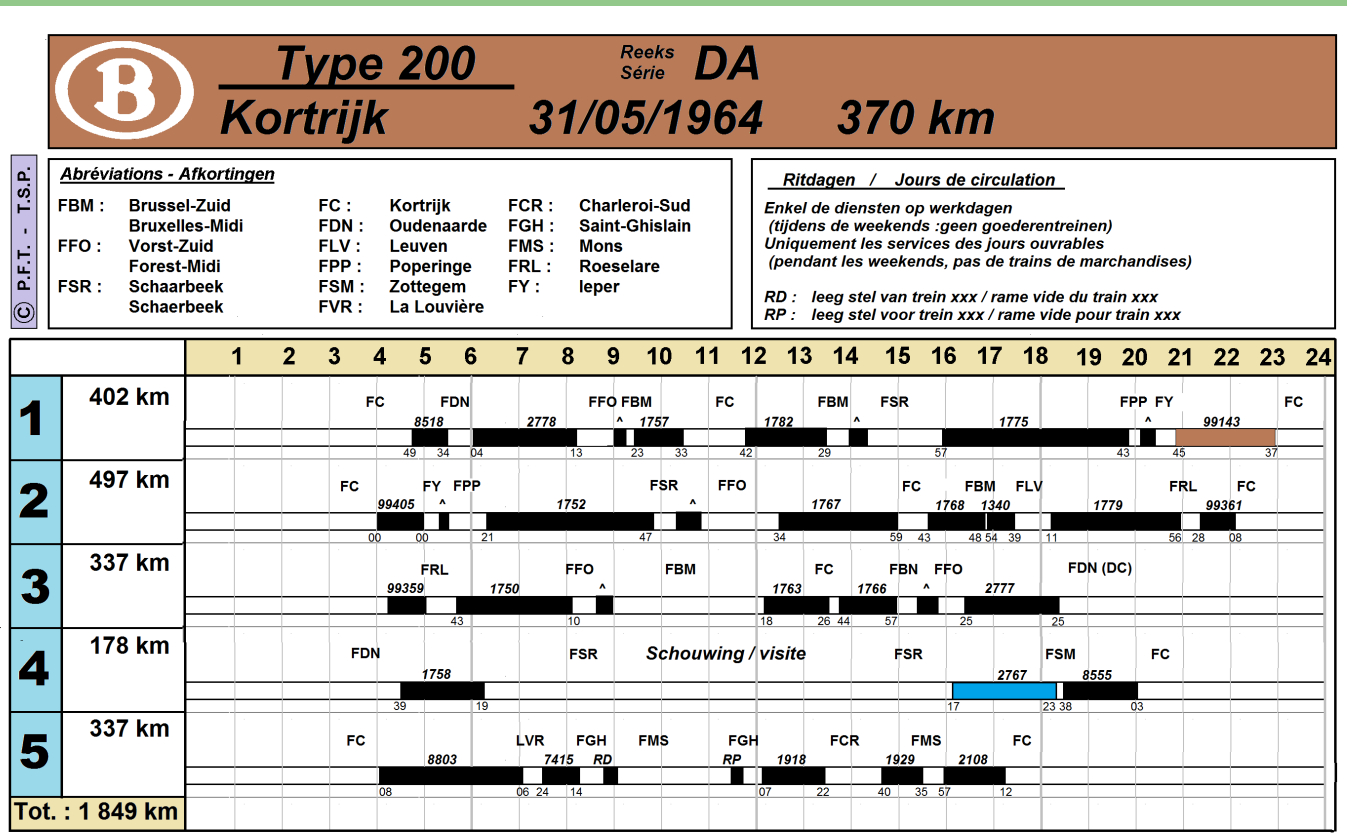
zigde vorm bestaan. Als voorbeeld wordt de beurtregeling voor de zomerregeling van 1979 op de volgende bladzijde afgedrukt.

De dienstinzet gebeurde praktisch volledig in de reizigersdienst en speelde zich voor 75% af op de verbinding tussen Brussel (Schaarbeek) en Kortrijk en verder naar Ieper en Poperinge.

Andere bestemmingen (vanuit Brussel) waren Dendermonde, Moeskroen en Geraardsbergen. Deze plaats werd rechtstreeks vanuit Brussel bereikt, maar ook de terugweg uit Moeskroen verliep in twee stappen, eerst tot Ath en dan verder naar Geraardsbergen. Vanuit Kortrijk werd naar Brugge doorgestoten. Opmerkelijke dienst was ook een piekuurtrein tussen Adinkerke en Brussel 's morgens en terug 's avonds. Er werd echter geen uitslaap voorzien. Men ging los naar Adinkerke, 's avonds ging het los naar Roeselare en hier werd een lokale goederentrein naar Kortrijk aangehaakt. En dan zitten we automatisch in het goederentransport, waar nog slechts één trein tussen Merelbeke en Kortrijk ingeschreven stond. In een tussentijd in het Gentse werd ook gebruikgemaakt om rangeerwerk te Melle uit te voeren.

Opmerkelijk feit voor deze diensten was het meesturen van locomotieven tussen Kortrijk en Brussel. In deze regeling gebeurde dit richting Kortrijk, maar jarenlang – tussen 1981 en 1984 – werden twee bijkomende locomotieven meegestuurd met de trein 3863 richting Schaarbeek. In de avondspits had men trouwens in Brussel een groot aantal machines nodig voor de piekuurtreinen naar Zottegem, Oudenaarde en Kortrijk.

Tussen haakjes vermelden dat de (telegrafische) afkortingen vanaf 1977 vernederlandst werden en dat deze in deze beurtregeling gebruikt worden. Nochtans werd de afkorting FBMZ voor Brussel-Zuid wegens plaatsgebrek niet gebruikt. Verder werd ter voorbereiding van de grafische uitwerking van de locomotiefdiensten elke dienst nu benoemd door een eigen getal bestaande uit drie cijfers, dat uniek was voor elke ingezette locomotief.Vanaf de volgende regeling veranderde de toestand gevoelig: de inzetreeks werd gesplitst in een reeks A met 11 plandagen en (meestal) uitgevoerd door bestuurders van Kortrijk en



een reeks L met negen dagen maar gereden door de voerderspost Oudenaarde. Daar beide plannen zo sterk afwijken van de vorige diensten, worden ze op de volgende bladzijden afgedrukt.

Deze uitbreiding was mogelijk de aankomst van enkele bijkomende machines, waardoor het effectief uitgroeide tot 25 à 26 diesels reeks 51. Op 28 juli 1976 kreeg Kortrijk een blikvanger voor heel wat treinspotters in zijn bestand: de 5142 was de eerste diesellocomotief die de gele veiligheidsschildering aangemeten kreeg. Deze week op verschillende punten af van de standaard schildering en gedurende vele jaren droeg deze livrei. Ook de tweede "gele" 51-er week nog af van de iets later aangebrachte kleurstelling. Bij de 5109, die op 30 september de centrale werkplaats van Salzinnes verliet, was de bovenzijde van de beide neuzen geel geschilderd.

In de eigen reeks A van Kortrijk waren de klassieke verbindingen opgenomen. De lijn Brussel – Kortrijk – Poperinge, Brussel – Moeskroen en Brussel – Geraardsbergen. Vanuit Kortrijk werd er ook naar Brugge gereden. Maar wat het meest opvalt, was de afstelplaats van de locomotief. Omdat er ook bestuurders van Aalst, Schaarbeek en zelfs Brugge mee reden, naast Kortrijk en Oudenaarde, konden de machines op meerdere plaatsen de nacht doorbrengen zonder dat er een uit-

Een locomotief type 200 op weg tussen Kortrijk en Brussel in de buurt van Deerlijk in 1962

Foto ACEC fonds Charbonnage Bois du CAZIER





Aankomst van een IC-trein vanuit Schaarbeek te Kortrijk gesleept door de 200.010, hier op 28 maart 1965 op de inrit van het station.

Foto Daniël THIELEMANS

slaap moest ingericht worden. Trouwens, de slaapzalen in de stelplaatsen waren al verwijderd en de NMBS had nog wel contracten met hotels in de buurt van het station, maar men wilde dit zo veel mogelijk beperken. Men liet de locomotief liever los terugkomen dan wel – zoals voorheen het geval – een uitslaap voor de bestuurder

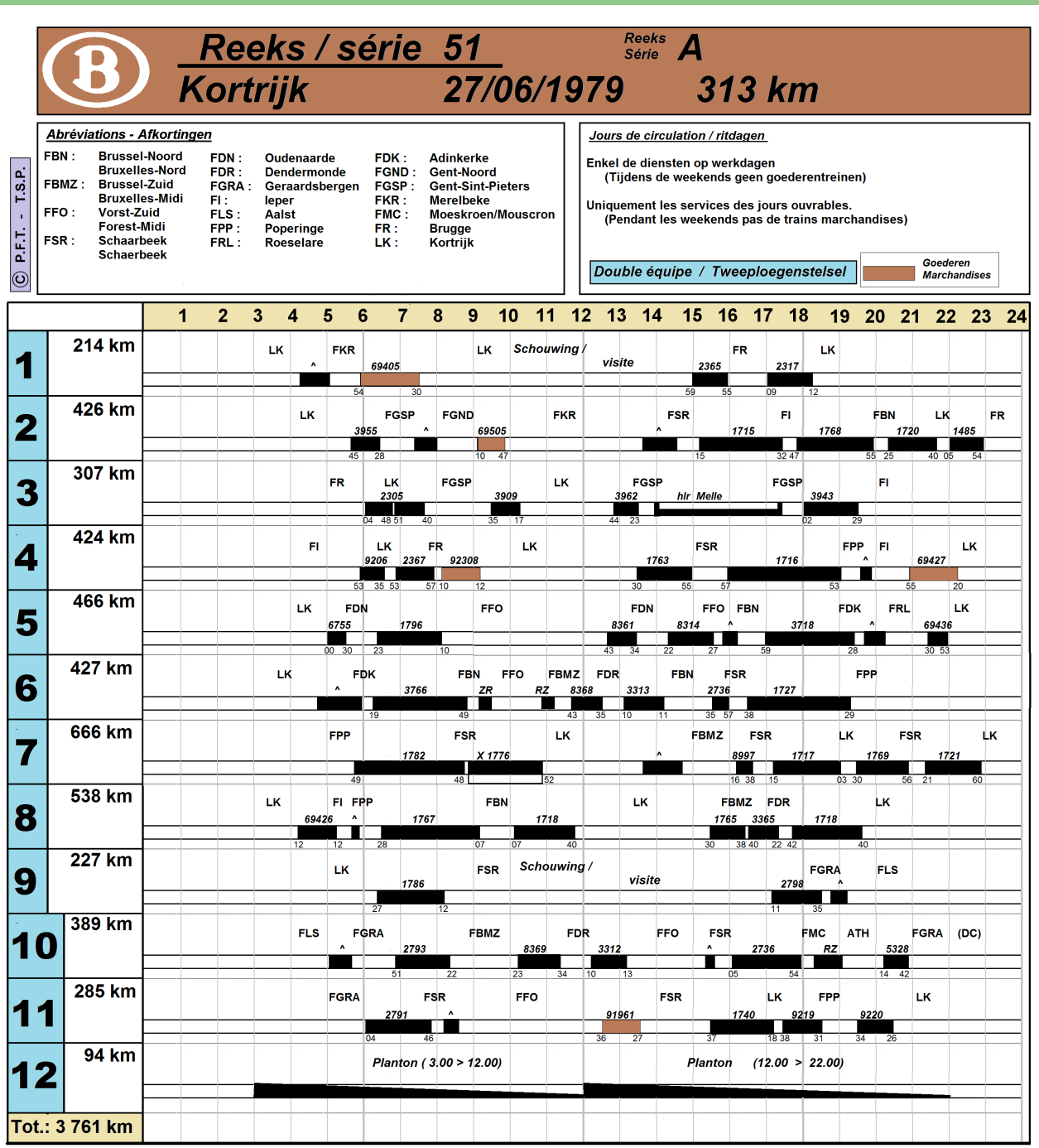
Maar de beurtregeling kende ook heel wat minder opvallende diensten. De goederentreinen waren iets prominenter aanwezig, maar het waren nog geen doorgaande treinen. De opmerkelijkste inzet gebeurde voor een lokaal, grensoverschrijdend treinpaar naar het Noord-Franse Armentières via Menen, Komen en le Touquet. Verder waren er bedieningstreinen naar Anzegem (met dezelfde telegrafische afkorting als Salzinnes) en Opwijk.

Gedurende drie dagen werd de reeks 51 gedurende enkele uren gebruikt voor de afstelritten van leeg reizigersmaterieel tussen Brussel-Zuid en Vorst-rijtuigen, maar ook tussen Brussel-Noord en de afstelbundels richting Schaarbeek. Verder was er een volledige dag planton voorzien te Kortrijk. Vermelden we nog dat de schouwing van de machines nog steeds te Schaarbeek plaatsvond. Een eventuele herstelling gebeurde te Kortrijk. Hierbij werd 51-er uitgewisseld met de machine die reserve stond.

En dan was er nog een anomalie in de beurtregeling, daar de locomotief op dag 2 zijn dienst beëindigde te Schaarbeek en de volgende dag te Brugge opdook. Geen spoor van een overbrengingsrit te vinden.

En dan de “nieuwe” reeks L: de voerderspost was hier Oudenaarde, maar er werden ook diensten verzekerd door bestuurders van Aalst, Schaarbeek en Kortrijk. De diensten werden voor het grootste gedeelte overgenomen van Schaarbeek. Dit depot had immers in 1979 zijn onderhoud opgegeven en verloor daarmee ook zijn locomotieven en de bijbehorende dienstplannen.

In de beurtregeling die negen dagen telde, was volgens hetzelfde stramien opgebouwd: hoofdverbinding was deze tussen de hoofdstad en Kortrijk en hierop waren verschillende bestemmingen geënt. Voor dit plan waren





In de jaren zestig was kleurenfotografie nog zeer duur. Het was voorbehouden aan beroepsfotografen en dus moest men deze zoveel mogelijk beperken. Nochtans waagde Daniël er zich toe om één opname hier in kleur te fotograferen ... met dit resultaat

Foto Daniël THIELEMANS

die vooral te vinden in de regio begrensd door Geraardsbergen, Zottegem en Ronse. Verder ook opnieuw een treinpaar naar Moeskroen en naar Brugge

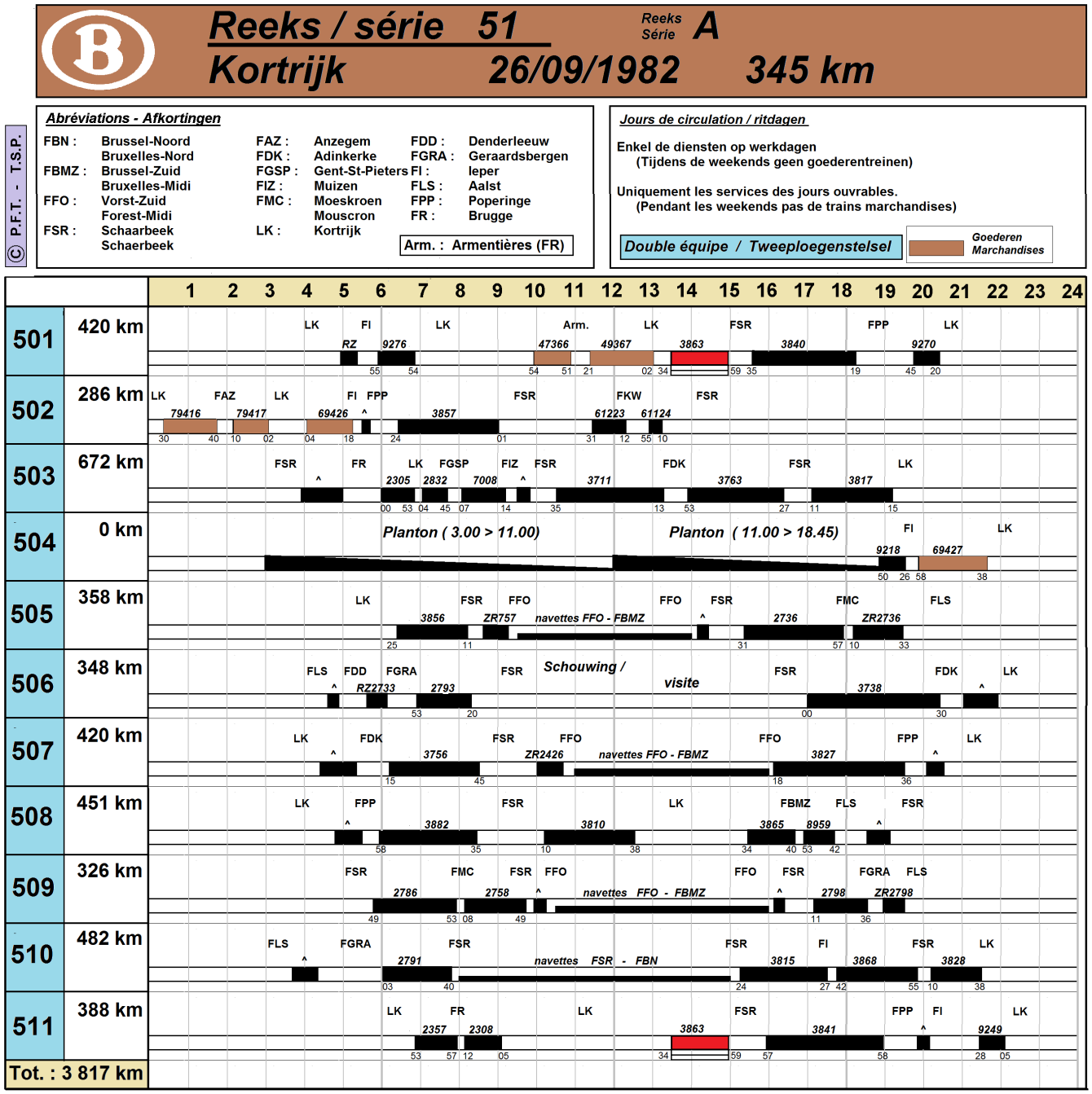
De goederendienst was miniem met enkele treinen naar Merelbeke, zowel vanuit Kortrijk als vanuit Aalst. In de beide reeksen waren er opvallend veel verplaatsingen als reizigers (hlp) voorzien. Voor dienst 502 bijvoorbeeld kwam een bestuurder van Kortrijk over naar Schaarbeek, verzekerde de twee korte goederentreinen van en naar Opwijk, en keerde dan opnieuw als reiziger (hlp) terug naar Kortrijk.

En dan was er nog de seizoensgebonden regeling: van oktober tot december werden de machines reeks 51 ook gebruikt voor de zware bietentransporten. De lading gebeurde te Poperinge of Ieper en de volledige treinen werden rechtstreeks tot bij de suikerraffinaderij van Moerbeke gevoerd. Hiervoor werden meestal twee machines gebruikt en het naaststaande document geeft een beeld van deze dienst

En op 27 november 1980 kreeg men te Kortrijk een gast met een bijzonder verleden: op dat ogenblik kwam de 5101 na zijn terugbouw tot de standaardversie terug in dienst. Deze machine was immers het prototype voor de testen met de motor van 4.000 pk en met nummer 5001. Deze machine werd trouwens voorafgaand uitvoerig beschreven.

Op 23 december 1981 deed zich op een overweg te Wervik een zware aanrijding voor: hierbij boorde de 5165 zich in een tankwagen die op de overweg geblokkeerd stond. De locomotief ontspoorde en liep hierbij zeer zware schade op. Al op 1 maart 1982 waren alle administratieve plichtplegingen uitgevoerd die een schrapping mogelijk maakten.

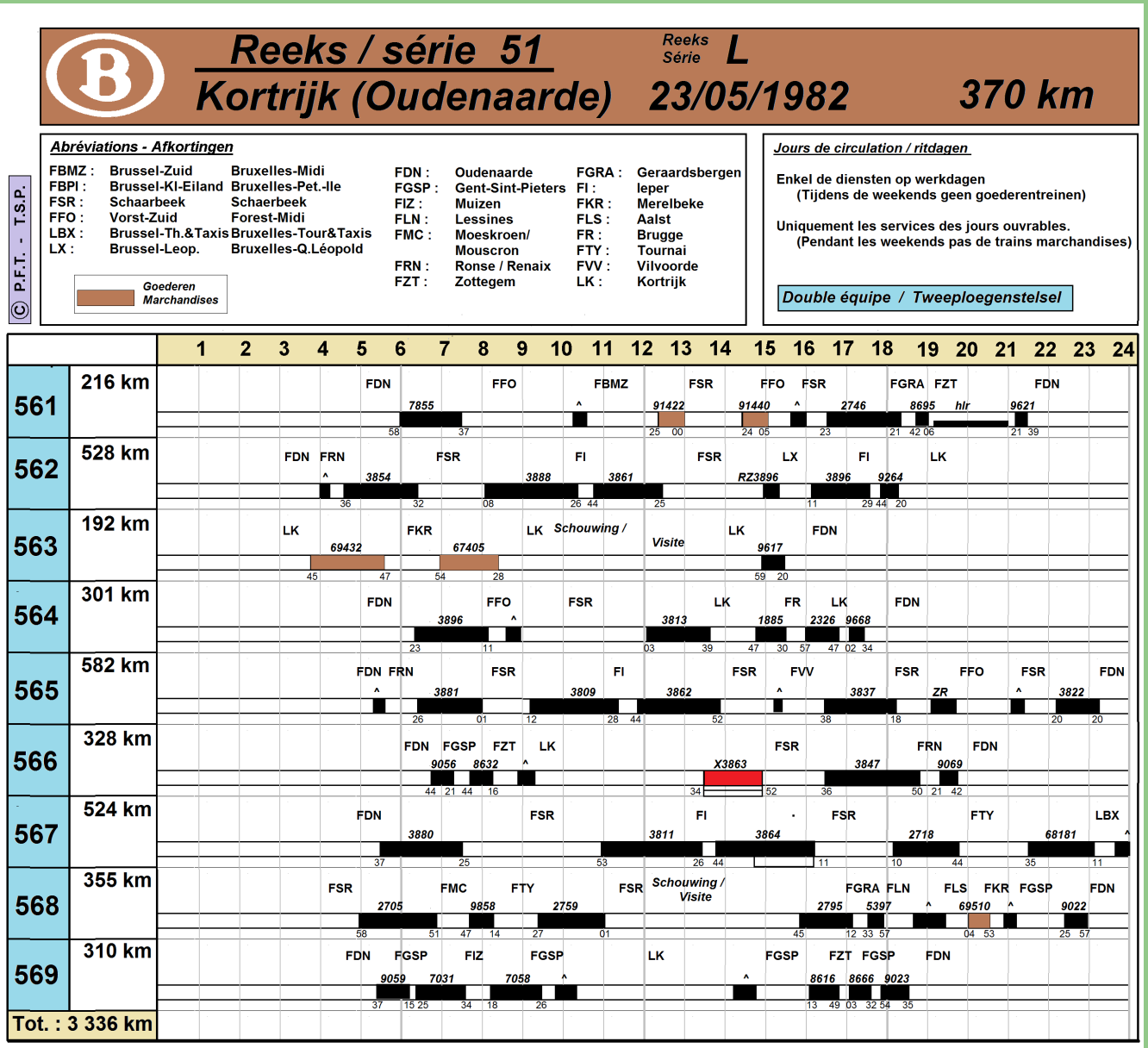
En in juni 1984 werd dan het beruchte IC-IR-plan ingevoerd. Dit zette het gehele spoorweggebeuren op zijn kop. De reizigers- en goederendiensten werden gesplitst in twee onafhankelijke reeksen en de onderhoudswerkplaatsen werden volledig georganiseerd, maar de reeks 51 van Kortrijk was sterk aangepast. Er werd een nieuwe IC-dienst boven het doopvont gehouden: de klassieke dienst tussen Brussel en Kortrijk werd systematisch



verlengd tot in Oostende via Brugge en in acht van de negen dagen uit de reeks ZA (Z stond steeds voor dieseltractie) werden enkel deze treinen gesleept, geen enkele afwijking. Tijdens de negende dag was er de plantondienst om de klok in drie ploegen. Er werd gereden met bestuurders van Schaarbeek, Kortrijk en Brugge. In deze beurtregeling ziet men trouwens welke grote evolutie in de treindienst de IC/IR-regeling teweeggebracht had. Men kreeg een zeer gestroomlijnde beurtrol, met klokvaste treinen.

De tweede inzetreeks ZN was minder gestroomlijnd. Er waren ook negen inzetdagen, maar de reeks omvatte voor het grootste gedeelte piekuurtreinen. Dit wil zeggen dat de locomotief 's morgens naar Brussel reed en daar de ganse dag afgesteld stond, eer men 's avonds de terugweg insloeg. De beginpunten (en eindpunten) van deze treinen waren Poperinge en Kortrijk, Adinkerke en Geraardsbergen/Ronse. Tweemaal werd vanuit Brussel doorgereden tot in Dendermonde, maar de locomotief kwam los terug om zijn rust in Schaarbeek te genieten. In drie gevallen werd voor, maar vooral na de dienst nog een lokale goederentrein gereden. Zo was dit het geval vanuit Ieper naar Kortrijk, vanuit Aalst naar het Sifferdok (de ertsoverslaghaven in de Gentse kanaalzone) en vanuit Adinkerke naar Merelbeke. De bestuurders kwamen uit diverse vervoersposten: Aalst, Adinkerke, Kortrijk, Oudenaarde en Schaarbeek. De negende dag was er weer een planton te Kortrijk gepland, ditmaal slechts gedurende twee ploegen. Beide (laatste) inzetreeksen worden op de volgende bladzijden grafisch afgedrukt. Maar de dreiging voor de inzet vanuit dit West-Vlaams depot hing al langer in de lucht: in 1982 had de draad Zottegem al bereikt en waren deze piekuurtreinen al weggevallen. En de bovenleiding rukte nog verder op.

Nochtans zou het nog vier jaar duren eer Kortrijk bereikt werd. Slechts voor de zomerregeling van 1986 werd op 17 mei de spanning ingeschakeld. Ook op het tweede gedeelte richting Brugge is de elektrische tractie mogelijk vanaf 20 mei 1986. Bij de aanvang van de nieuwe beurtregeling op 1 juni werd de ganse IC-verbinding nu elektrisch gereden. En tien machines verlieten Kortrijk. Zes locomotieven gingen richting Monceau. Volgens de locomotieffiches gingen de 5139 en 5140 op 6 januari 1986 naar Charleroi over, een feit dat verwonderlijk is





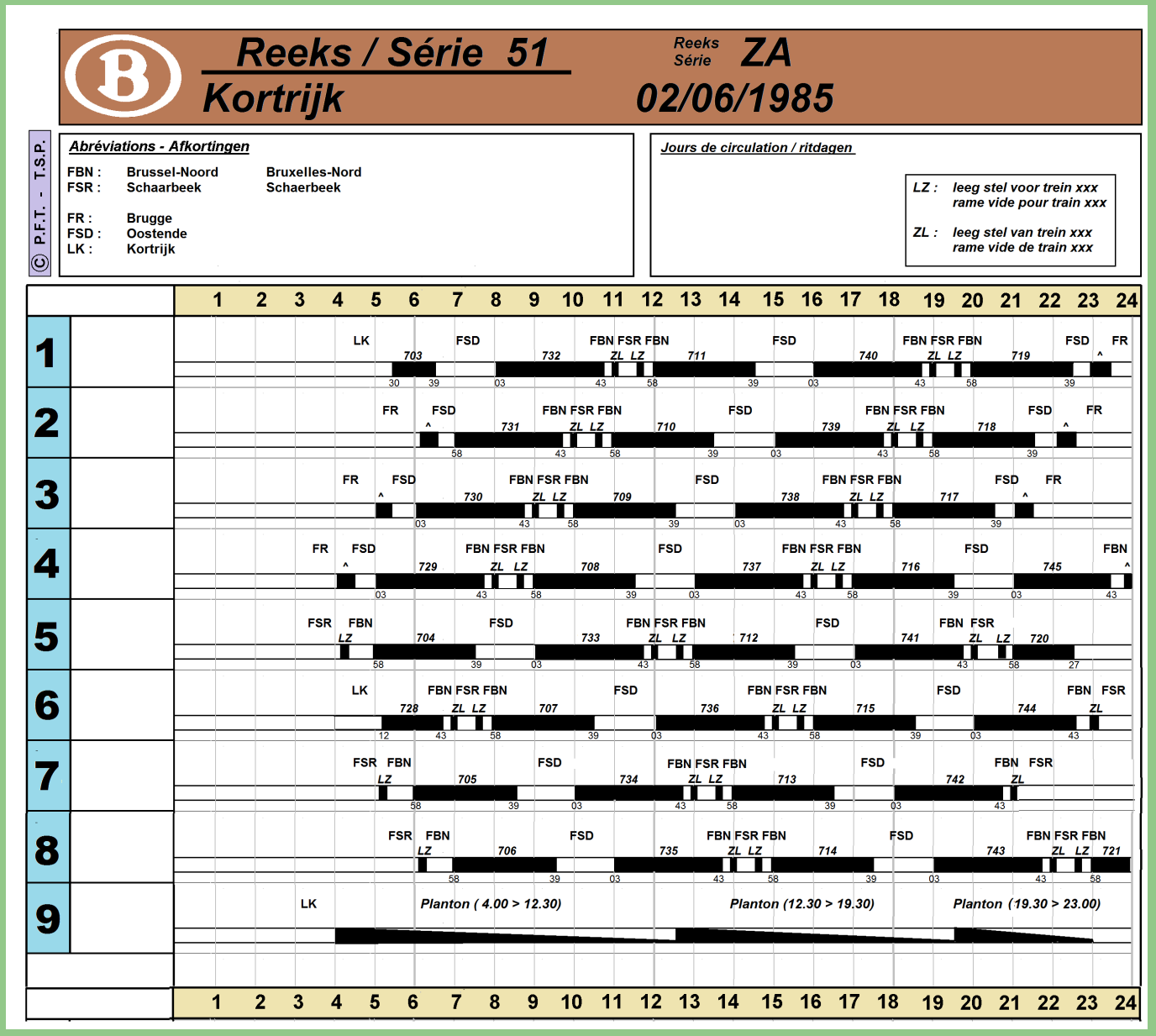
De derde specialiteit was de trein 3863 (vertrek Kortrijk 13.34 - aankomst Schaarbeek 14.52) Deze trein had gedurende verschillende jaren drie locomotieven (waarvan enkel de eerste de tractie verzekerde). Reden was dat er te weinig machines te Schaarbeek aanwezig waren om de twee piekuurtreinen naar Poperinge te verzekeren, dus moesten locomotieven aangevoerd worden. Met de 5186 aan kop staat de trein vertrekkensklaar te Kortrijk. Op deze opname kan men ook het verschil in de breedte van de banden zien tussen de schildering van '70 en de gele kleurstelling.

Foto Thierri HEYLEN

(we gaan uit van een schrijffout). De vier andere machines – de 5142, 5147, 5151 en 5153 – vertrokken met ingang van de zomerregeling op 1 juni. Antwerpen-Dam zag op dezelfde datum zijn bestand uitgebreid met de 5166, 5173, 5174 en 5177.

Voor de overgebleven veertien machines bleef nog slechts de reeks ZN – met de piekuurtreinen – over. Maar de onderhoudspost lag vrij sterk buiten het centrum van de activiteiten en toen ook de elektrische tractie voor de zomerregeling van 1987 tot in Poperinge doorgetrokken werd, was de beslissing om Kortrijk uit te rusten voor het onderhoud van elektrische motorstellen vrij logisch. Hierop komen we bij de beschrijving van Schaarbeek nog terug. Vanaf mei 1987 werd dit onderhoud geleidelijk aan opgestart met de stellen van 243 tot 260. Gelijktijdig werd de laatste veertien machines reeks 51 doorgegeven. De stelplaats Merelbeke, die voor het onderhoud zou zorgen, was dan weer minder voor de hand liggend.

Wel werden nog enkele machines vanaf eind 1986 gebruikt voor bijkomende piekuurtreinen, om de pieken in het elektriciteitsgebruik (en de daaruit voortvloeiende hoge tarieven) te verminderen



M538 Dis Verdeler M 22-23 Sectie 2

W.D.T. KORTRIJK — tijdelijk buiten — 1/10/79
BUREAU T — 1e BIJVOEGSEL AAN HET DIENSTBOEK VAN 27/6/1979
NR. 221.1.1.
REDEN: AANPASSING BNX 1342/2015
KADER: 1 BLAD(EN) —— AFSCHRIFT AAN:
TREEDT IN WERKING OP \ wordt per telex ingelegd

HLD REEKS 51

Bi-011 N67	Bdt Bieten 1		450		Bi-012 N67	Bdt Bieten 2		1200		
						□ A-011 in WDT		1215		
ΔN67	WDT	Korte Vg	525	529						
39984 N67		Poperinge	555	720						
39985 N67		Jeper Vg	902	921	ΔN67	WDT	Korte Vg	1326	1330	
39986 N67		Korte Vg	1014	13.39	39987 N67		Poperinge	1356	1504	
ΔN67		W.D.T.	1349	13.53	39988 N67		Korte Vg	16 45	1816	
	□ de A-082 in WDT		1420		ΔN67		W.D.T.	1820	1824	
				1430					1900	
A-081 N67	NA				A-082 N67	Bdt A6		1400		262
						□ Bi 011 in WDT		1420		
ΔN67	WDT		1143	1147 (B)	ΔN67	WDT	Korte Vg	1511	1515 (B)	
	□ dr Bi 012 in WDT		1215			verder ongewijzigd				
				1230						
C041 N67					Opeenvolging HLD					
RZ 3983 N67	Korte - Poperinge		608	657 (B)	A-081 N67 wordt Bi-012 N67					
					Bi-011 N67 wordt A-082 N67					

Lyst der treinen

39984 N67 (LK-Fpp) } Bi-011 N67 / Bdt Bieten 1
39985 N67
39986 N67

39987 N67 } Bi-012 N67 / Bdt
39988 N67 (Fpp-LK) } Bieten 2

Uitrutten: bijvoegen

LZ 39984 N67 5.25 Bi-011 N67
LZ 39987 N67 13.26 Bi-012 N67

5140

Hl diesel — Nr - No 200040
Type: 200 — Soort - Genre: Diesel électrique
Naam van de bouwer: Cockerill - Ougrée — Datum van indienststelling: 29/8/62
Nom du constructeur: Seraing — Date de mise en service:

ACHTEREENVOLGENDE EIGENAARSDIENSTEN
SERVICES DETENTEURS SUCCESSIFS

Eigenaarsdepot Remise propriétaire	Herstellingswerkplaats Atelier de réparations	Data — Dates: van ontvangst de réception	Data — Dates: van overgave de cession	Opmerkingen Observations
REMISE MONUMENT à ROUX		29.9.62	2.10.62	
Tournai		2.10.62	2.10.62	
	Ruysbeek	13 ? 63.	2-9 ? 63	Ruysbeek
Schaerbeek VM		2.10.62.	23.9.?.	Inoleum D
	De Saizinnes	9.8 1967	1-9-67.	Rhylange H.D. en tournai
"	De Saizinnes	4 9 1968	11-9-68.	C.E: Roulement D.E. C.E
WDT KORTRIJK		23.9.?.		
	W.D.T. SCHAARBEEK	3.3.?3	28.3.?3	Q5 vervoerbeurt
	A.T.D. SCHAERBEEK	26 ? 1977	29.8.?a	Spaarlichtspanning
	AC Saizinnes	4-10-79	31/12/79	Uit verkeer wegens schade
Kortijk		4-1-80		
W.D.T. KORTRIJK		05.06.84	20.07.84	TTH
W.D.T. KORTRIJK			05.01.86	
Monceau	—	06.01.86.	22.4.87	CE Generateur principal
	AC Saizinnes	22.4.87	12.5.87	
Monceau		12.5.87	8 1 91	
	A.C. SALZINNES	8 1 91	14 5 91	RG
Monceau Haudt		14 5 91	22 09 98	
		22 09 98		Mutation administrative car la locomotive se trouvait à FA2 depuis 19.93

— 1435.12.56 (800). o

	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
Levering	5	1	-																							
Bijgekomen		1	-	5	-	-	2	-	1	7	1	1	2	1	3	2	3	2	2	1	1	-	1	-	-	-
Afgegeven		1	-	4	-	-	-	-	-	1	2	-	1	2	1	1	-	1	-	-	1	1	1	-	10	14
Schrapping																					1					
Totaal 31/12	5	6	6	7	7	7	9	9	10	16	15	16	17	16	18	19	22	23	25	26	25	24	24	24	14	0

Een stelplaatsopname in de stelplaats Kortrijk. Hier werden de 51-ers gedomineerd door de motorstellen reeks 40 en motorwagens reeks 43. De 5128 in 1931 tussen het rood-gele geweld.

Foto Eli AMEEL





De bietentreinen tussen Poperinge en de suikerfabriek te Moerbeke waren elk jaar een tijdelijke opdracht in de herfst voor de locomotieven reeks 51 van Kortrijk. De 5134 heeft te Moerbeke zijn eindpunt bereikt in oktober 1984 en staat voor de lege bakwagens gereed om deze terug naar de laadinstallatie te Poperinge te brengen.

Foto Eli AMEEL

Het resultaat van de zware botsing met een tankwagen op een overweg te Wervik op 23 december 1981. De 5165 liep - zoals men kan zien - zo zware schade op dat herstelling te duur uitkwam. Twee foto's op 30 januari 1982 (onder) en 5 mei 1982 (rechts) in de AC Salzinnes.

Foto Yves STEENEBRUGGEN en Pierre HERBIET





Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.001	5101	Kinkempois	01/01/1981	Schaarbeek	31/05/1987
200.003	5103	Monceau	12/11/1976	Monceau	15/12/1976
200.006	5106	Levering	30/01/1962	Schaarbeek	20/06/1965
200.008	5108	Monceau	05/10/1972	Monceau	31/10/1972
200.009	5109	Schaarbeek	06/02/1978	Merelbeke	31/05/1987
200.010	5110	Levering	20/02/1962	Schaarbeek	20/08/1965
200.011	5111	Aalst	31/05/1974	Merelbeke	31/05/1987
200.012	5112	Dendermonde	08/10/1984	Merelbeke	31/05/1987
200.014	5114	Levering	14/03/1962	Schaarbeek	20/06/1965
200.018	5118	Levering	06/04/1962	Schaarbeek	20/06/1965
		Aalst	31/05/1974	Schaarbeek	02/05/1975
		Schaarbeek	20/02/1978	Merelbeke	31/05/1987
200.019	5119	Levering	11/04/1962	Merelbeke	31/05/1987
200.024	5124	Schaarbeek	16/01/1971	Merelbeke	31/05/1987
200.025	5125	Schaarbeek	27/12/1982	Merelbeke	31/05/1987
200.028	5128	Schaarbeek	16/01/1971	Merelbeke	31/05/1987
200.032	5132	Schaarbeek	02/07/1975	Merelbeke	31/05/1987
200.033	5133	Kortrijk	26/09/1976	Merelbeke	31/05/1987
200.034	5134	Schaarbeek	24/09/1971	Merelbeke	31/05/1987
200.036	5136	Schaarbeek	23/09/1971	Merelbeke	31/05/1987
200.037	5137	Dendermonde	28/09/1976	Merelbeke	31/05/1987
200.039	5139	Schaarbeek	16/01/1971	Schaarbeek	19/10/1971
		Monceau	08/04/1979	Monceau	06/01/1986
200.040	5140	Schaarbeek	22/09/1968	Monceau	06/01/1986
200.042	5142	Schaarbeek	24/09/1971	Monceau	01/06/1986
200.045	5145	Schaarbeek	16/01/1971	Schaarbeek	19/01/1972
200.047	5147	Schaarbeek	02/08/1980	Monceau	01/06/1986
200.051	5151	Schaarbeek	15/05/1963	Monceau	01/06/1986
200.053	5153	Dendermonde	01/06/1970	Schaarbeek	02/06/1975
		Schaarbeek	06/05/1980	Monceau	01/06/1986
200.064	5164	Hasselt	21/02/1979	Hasselt	08/04/1979
200.065	5165	Tournai	26/05/1978	+	01/03/1982
200.066	5166	Schaarbeek	26/05/1977	Antwerpen-Dam	01/06/1982
200.071	5171	Levering	02/04/1963	Schaarbeek	18/05/1963
		Hasselt	29/03/1977	Hasselt	16/08/1977
200.073	5173	Schaarbeek	20/06/1965	Antwerpen-Dam	01/06/1986
200.074	5174	Schaarbeek	20/06/1965	Antwerpen-Dam	01/06/1986
200.077	5177	Schaarbeek	20/06/1965	Antwerpen-Dam	01/06/1986
200.078	5178	Schaarbeek	20/06/1965	Monceau	03/06/1984
200.086	5186	Schaarbeek	20/06/1965	Hasselt	01/06/1986
200.091	5191	Dendermonde	25/05/1968	Hasselt	17/03/1983
200.093	5193	Hasselt	01/11/1973	Hasselt	11/04/1974



De 5151 broederlijk naast het motorstel 4006.

Foto Eli AMEEL



Weer wat geluk voor de fotograaf: op 18 augustus 1985 sleepte de 5109 (met geel bovenvlak) de trein 734 Kortrijk - Brussel, hier bij doorrit te Ename.

Foto Thierri HEYLEN



De 5111 van de stelplaats Kortrijk heeft zijn rechtstreekse trein naar Schaarbeek gesleept en zet nu om, dit op de doorgaande sporen aan de noordzijde. Op dat ogenblik, augustus 1984, maakte men nog werk van het bebloemen van de stations. Op de plaats waar de locomotief zich bevindt, liggen nu de doorgaande sporen van de lijn 25N en 36N.

Foto Julien CASIER

Twee bestemmingen die niet in deze vorm in de officiële beurtregelingen voorkomen:

Boven heeft de 5133 op 14 augustus 1978 een goederentrein naar Blaton overgebracht en de locomotief maakt zich gereed om de tegentrein te gaan aankoppelen.

Foto Thierri HEYLEN





Omzetten in het eindpunt Dendermonde: de 5128 is net aangekomen met een trein vanuit Kortrijk & Brussel en gaat terug naar de trein, dit op 13 mei 1980. Van op de brug zijn de bewegingen hier goed te volgen. Rechts een rangeerdiesel reeks 80 - de 8014 - van Merelbeke die hier de rangeringen uitvoert.

Foto Thierri HEYLEN

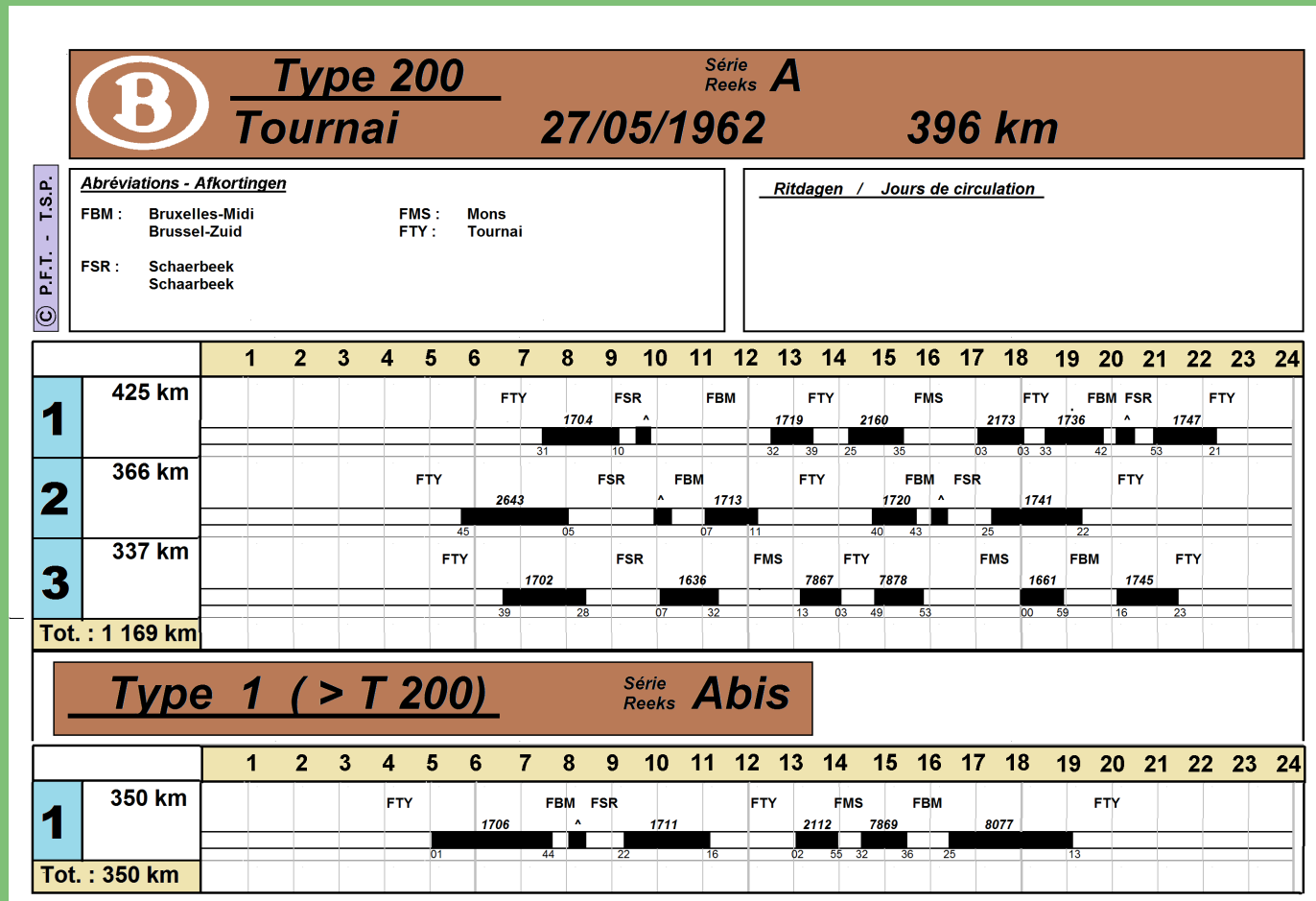
Tournai
(1962 - 1984)

Bij de levering van het type 200 had de stelplaats Tournai nog heel wat werk voor zijn stoomlocomotieven, en welke dan nog. Men had deze stelplaats aangeduid voor de laatste bedrijfsjaren van de machtige, en nog steeds moderne, type 1. Deze reden een groot deel van de diensten op de verbinding tussen Brussel en Lille en hiervoor was Tournai uiterst goed gelegen. In de ganse periode van de aankomst van de type 200 te Tournai veranderde de ganse inzet als volgt :

Met de 200.007 kwam de eerste diesellocomotief op 1 februari 1962 naar Tournai en tot het begin van de zomerregeling volgden zes bijkomende locomotieven. Tijdens de eerste maanden werden de machines vooral gebruikt voor personeelsopleiding en vanaf maart reden ze al regelmatig mee in de inzetreeks van het type 1. Deze periode verliep zo gunstig dat men dadelijk besliste om vanaf de zomerregeling een eigen aangepast plan uit te werken. In de reeks A voorzag men drie dagen, maar – optimistisch als men was paste men het dadelijk aan voor de dieseltractie: te korte keertijden voor de stoomlocomotieven, het doorkruisen van de noord-zuidverbinding. Dit was iets wat men zoveel mogelijk vermeed vanwege de luchtverontreiniging.

De reeks Abis met één plandag voorzag nog steeds de inzet van het type 1, maar snel nam het type 200 ook deze treinen over. Voor de stoomlocomotieven bleef enkel nog een plantondienst in de reeks Ater over.

De diensten waren beperkt: ze werden verricht in de driehoek Brussel – Mons – Tournai, zowel voor doorgaande treinen (nummerreeks 17xx) als voor semidirecte verbindingen (nummerreeks 26xx) en zelfs stoptreinen (8077). Er was één goederentrein 21260 tussen Tournai en Mons.



Type	05/1959	05/1960	05/1961	05/1962	09/1962
1	8	6	6	2	0
200	-	-	-	3	8
40	8	-	-	-	-
64	-	9	9	8	8
53	3	3	3	3	3

Nog tijdens de zomerregeling werd de dienst voor de typen 1 opgeheven en voor de winterregeling waren al twaalf typen 200 aanwezig: elf fabrieksnieuw en de 200.040, enkele weken na zijn levering, overgekomen vanuit Monceau. Nu werd weer een homogeen plan opgesteld met zes plandagen en dezelfde diensten. Een dienst naar Lille was nog niet voorzien.

In juli 1963 moest de 200.007 terug naar Cockerill: wegens zware motorschade – onder garantie – kreeg de machine een nieuwe dieselmotor ingebouwd.

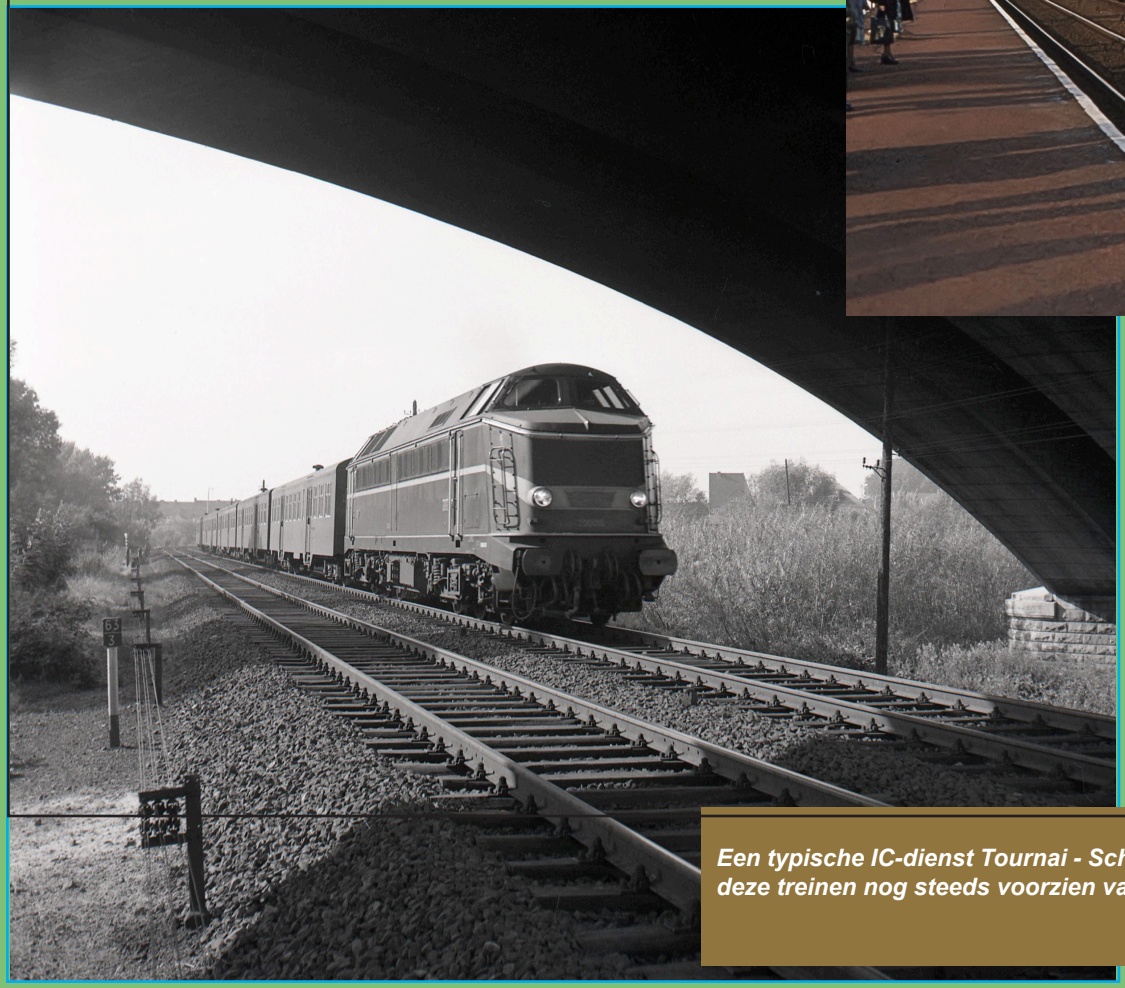
Maar dit was wel het geval – zij het in beperkte mate – vanaf 1963. De inzetreeks werd opgetrokken tot negen inzetdagen, maar het niveau van de te rijden treinen ging sterk achteruit. Men nam voor een gedeelte de diensten van het type 64 over. De voorgaande treinen bleven behouden, maar de uitbreiding kwam vooral richting oosten, met meerdere treinen naar Charleroi, maar ook lokale verbindingen naar Blaton en St-Ghislain. In de voormiddag werd ook de korte lijn naar Quiévrain veelvuldig bereden.



Om in België dubbeldekkers te kunnen ontwikkelen (later het type M5), werd aan de SNCF gevraagd om een aantal recente Franse dubbeldekkers te kunnen uittesten. De eerste testen verliepen met één rijtuig tussen Brussel en Tournai.

Doorrit van de 5163 met trein 2726 (Schaarbeek - Lessines) te Vorst-Zuid op 2 oktober 1980.

Foto Ronald MARDAGA
Verzameling NMBS Train World Heritage



Een typische IC-dienst Tournai - Schaarbeek met de 200.016 en de moderne M2- rijtuigen op de lijn 94. Meestal waren deze treinen nog steeds voorzien van K1- rijtuigen.

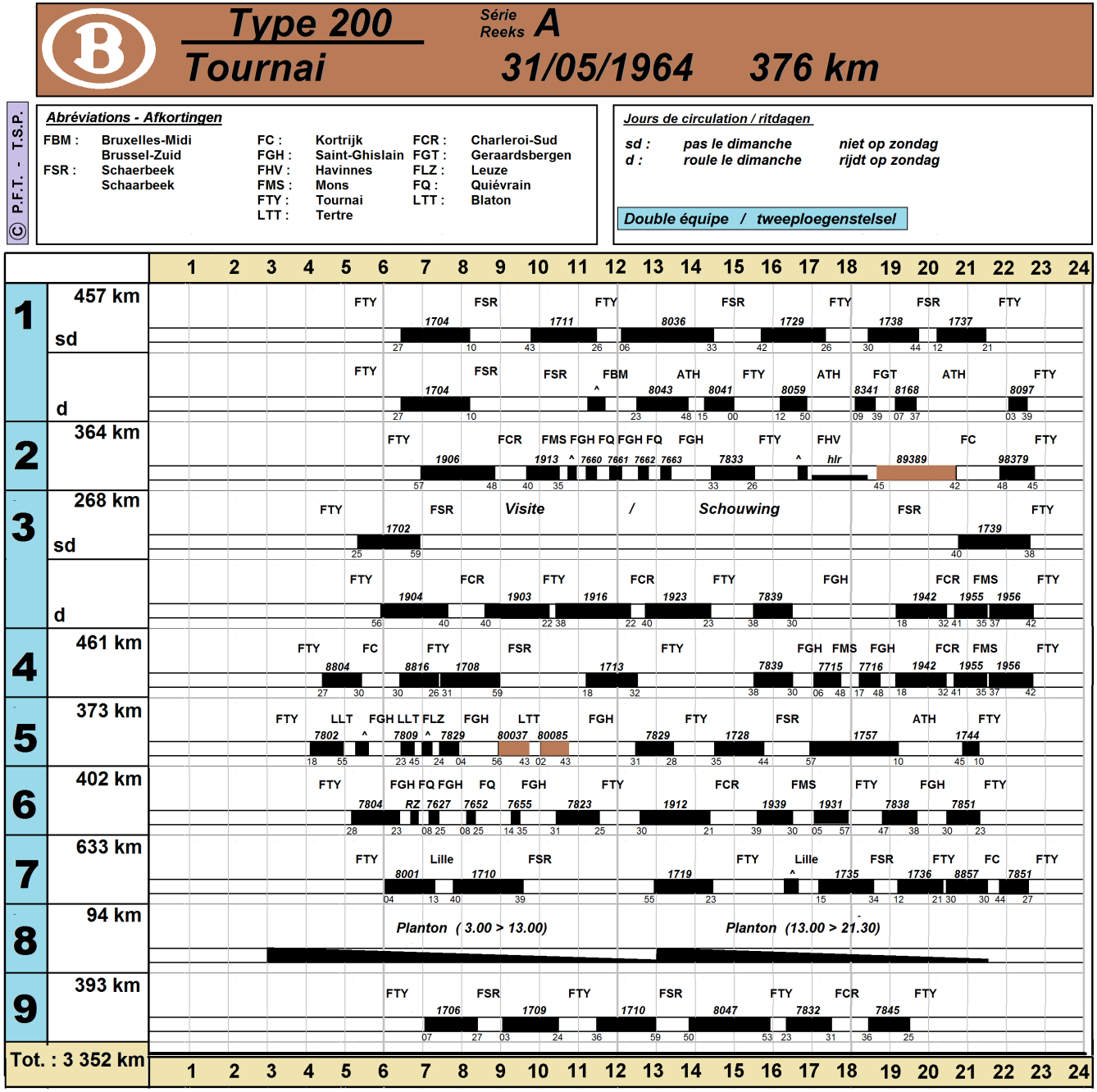
Foto NMBS Train World Heritage

Ook in de goederendienst werd het type 200 voorzien van enkele treinen: een treinpaar tussen St-Ghislain en de cokesfabriek van Tertre en een verbinding tussen het cementbedrijf te Havinnes en Kortrijk. Deze beurtregeling wordt op de volgende bladzijde afgebeeld

En deze inzetreeks hield het gedurende talloze jaren uit en ook het bestand veranderde in al die jaren praktisch niet. En het type 200 woonde het einde van de stoomtractie bij: de zeer late aankomst van de lichtere diesellocomotieven type 212 in het midden van 1966, die op een zeer korte periode de taken van het type 64 overnamen, maar ook knabbelden aan de eigen inzet. Zo verloren de typen 200 praktisch alle diensten in de richting van Mons en Charleroi. In tegenprestatie werden veel treinen doorgetrokken, of naar Lille, of naar Moeskroen en verder Kortrijk, en deze kwamen allemaal in het programma van ons type. Enkele maanden later reden ze – als grote overwinnaars – voorbij de lange rijen stoomlocomotieven typen 29, 64, 81 en ook 53 die te Tournai afgesteld stonden. Even later werden ze ook geconfronteerd met het trieste lot van al deze getuigen uit het verleden, die aan de snijbranders ten ondergingen. Ze hadden de plaats ingenomen in de werkplaats waar decennia lang deze stoomers vertoefden, maar ze dachten er nog niet aan dat dit lot ook hen eenmaal beschoren zou zijn.

Maar nog vele jaren zouden ze zich heen en weer haasten naar de hoofdstad, of buitenlandse tripjes maken naar het naburige Lille. Ze hoefden ook praktisch geen goederentreinen te slepen. Enkel een treinpaar tussen Moeskroen en St-Ghislain in volle nacht, dan werden ze toch niet opgemerkt, of ook nog een stukgoedtrein tussen Brussel-Tour & Taxi's en Tournai. Hun daggemiddelde lag ver boven de 400 km en was het hoogste voor praktisch alle diesellocomotieven in deze periode. Deze inzetreeks – met als voorbeeld 1978 – wordt even verder afgedrukt. Maar geleidelijk werden de diensten verder ingekrompen en verschrompelde de inzetreeks tot nog zes en even later vijf diensten, dit ten voordele van de stelplaats Kortrijk. Wel bleef het personeelskader intact, daar nu een aantal diensten op de machines van Dendermonde uitgevoerd werden.

In de loop van 1980 kregen ze een wijziging: als test voor de bouw van nieuwe dubbeldeksrijtuigen – die het



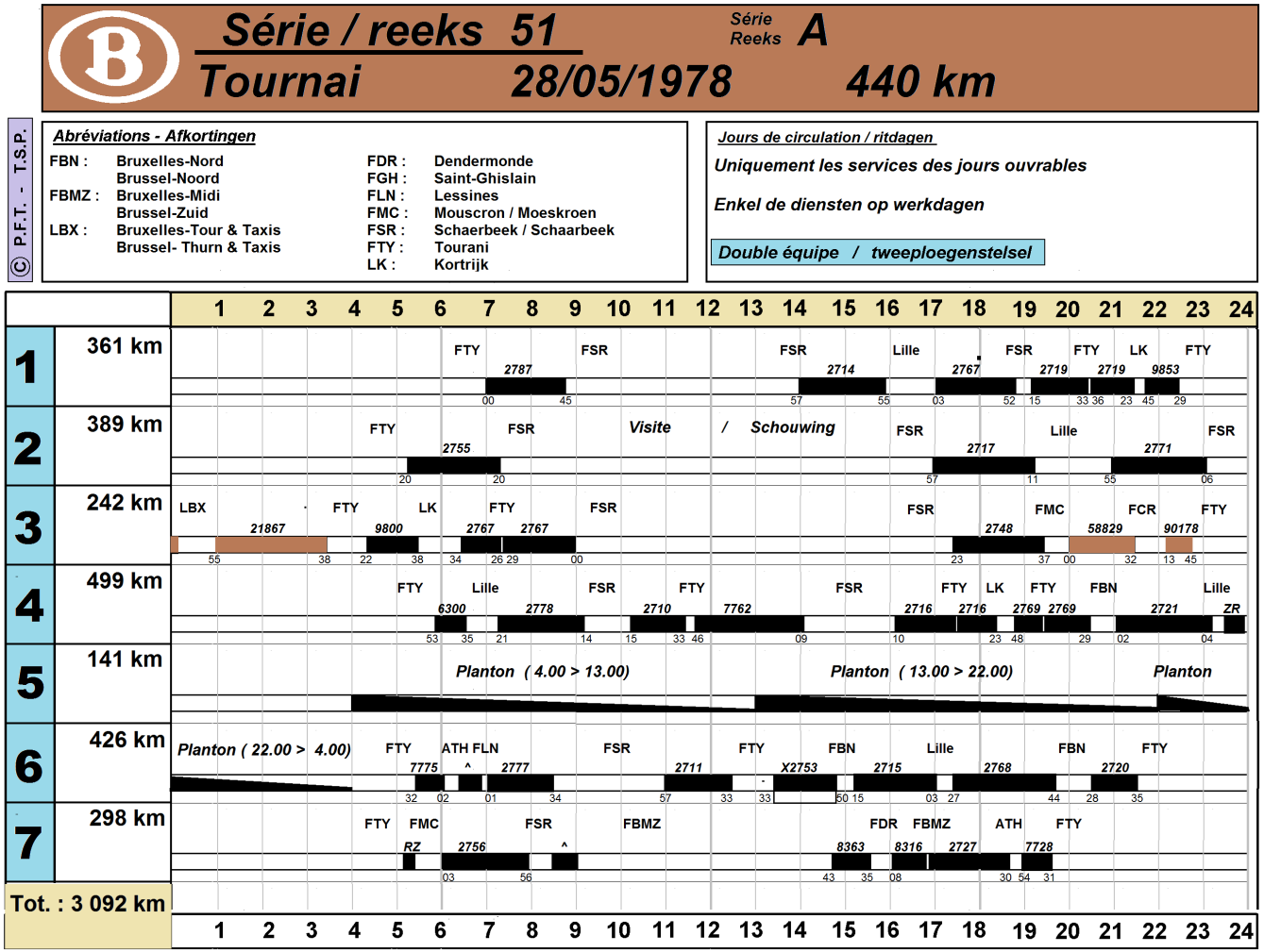


De 5163 was normaal de standaardlocomotief die gebruikt werd voor deze ritten: hier weer bij vertrek te Schaarbeek.

Foto Eli AMEEL

latere type M5 zou vormen – leende de NMBS een stel dergelijke rijtuigen bij de SNCF en deze kwamen praktisch uitsluitend tot inzet tussen Schaarbeek en Tournai. Daar ze enkel elektrische verwarming hadden, werd een generatorpakwagen in het stel opgenomen. Voor de tractie zorgden steeds de locomotieven reeks 51 van Tournai.

En ook de volgende jaren bleef alles bij het oude te Tournai, maar geleidelijk aan werd de overgang naar de reorganisatie van de locomotiefdiensten van juni 1984 voorbereid. En hierin zou Tournai, zoals nog verschillende andere stelplaatsen, uit de boot vallen. Men besliste de stelplaats te sluiten en het onderhoud over te hevelen naar St-Ghislain. Eén van de redenen was de rationalisatie, de andere het vereenvoudigen van het emplacement als voorbereiding op de elektrificatie. De voerderspost bleef echter nog te Tournai bestaan. En zodoende werd de 5106 als eerste al in maart 1982 naar St-Ghislain overgeplaatst, om hier de nodige ervaring op te doen met deze locomotieven.



Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
Voor 1971	Na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.006	5106	Schaarbeek	26/03/1979	St-Ghislain	02/03/1982
200.007	5107	Levering	01/02/1962	St-Ghislain	03/06/1984
200.010	5110	Aalst	15/03/1972	St-Ghislain	03/06/1984
200.011	5111	Levering	02/03/1962	Aalst	15/03/1972
200.012	5112	Schaarbeek	22/12/1963	Schaarbeek	02/09/1966
200.013	5113	Levering	08/03/1962	Schaarbeek	04/10/1974
		Schaarbeek	09/10/1978	Dendermonde	01/06/1980
200.015	5115	Monceau	26/05/1978	St-Ghislain	03/06/1984
200.016	5116	Levering	23/03/1962	Monceau	28/02/1972
200.021	5121	Levering	10/05/1962	Monceau	28/02/1972
200.023	5123	Levering	18/05/1962	St-Ghislain	03/06/1984
200.026	5126	Levering	30/05/1962	Schaarbeek	17/04/1978
		Schaarbeek	16/10/1978	St-Ghislain	03/06/1984
200.029	5129	Levering	19/06/1962	Schaarbeek	09/03/1966
		Schaarbeek	16/01/1971	Monceau	24/10/1980
200.030	5130	Schaarbeek	29/05/1978	St-Ghislain	03/06/1984
200.033	5133	Levering	09/07/1962	Kortrijk	26/09/1976
200.035	5135	Levering	26/07/1962	Monceau	14/08/1962
200.038	5138	Levering	20/08/1962	Monceau	02/10/1962
200.040	5140	Monceau	02/10/1962	Schaarbeek	20/12/1965
200.043	5143	Monceau	28/02/1972	St-Ghislain	03/06/1984
200.045	5145	Schaarbeek	26/04/1965	Schaarbeek	04/03/1967
200.050	5150	Schaarbeek	27/06/1963	Monceau	05/01/1965
200.065	5165	Monceau	28/02/1972	Kortrijk	26/05/1978



Even uitrusten geblazen voor de 5116: eind 1971 stond deze locomotief afgesteld voor de loods van Tournai.

Foto NMBS Train World Heritage

	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
Levering	11																						
Bijgekomen	1	2	-	1	-	-	-	-	-	1	3	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-
Afgegeven	2	-	-	2	2	1	-	-	-	-	3	-	1	-	1	-	2	-	2	-	1	-	7
Totaal 31/12	10	12	12	11	9	8	8	8	8	9	9	9	8	8	7	7	9	10	8	8	7	7	0



Niet alleen de lijn 94 werd bereden door de 51-ers van Saint-Ghislain: voor piekuurtreinen kwamen ze ook tot inzet op de geëlektrificeerde lijn 96: op 10 mei 1979 verzekerde de 5110 een lange trein bestaande uit M2-rijtuigen maar ook een kort bagagerijtuig (voor de post en colli's) hier in beeld gebracht bij de doorrit te Neufvilles.

Foto Thierri HEYLEN



Op 17 augustus 1985 waren er werken op lijn 94. Na het verrichten van de taken werden de werftreinen terug naar Tournai gebracht, hier bij doortocht in de buurt van Warchin. De trein had een vreemde samenstelling: de 5116 als sleeplocomotief, de betontrein, de 5126, een baantrein en tenslotte de 8218.

Foto Thierri HEYLEN

Saint-Ghislain (1984 - 1987)

De reorganisatie van de reizigersdienst – het beruchte IC/IR-plan – ging soms heel ver. Een volledig nieuwe, revolutionaire (?) treindienst, een eerste rationalisatie van de middelen en besparingen. Verschillende onderhoudswerkplaatsen werden gewoon opgedoekt. En dit was ook het geval voor Tournai. Bij het opstellen van het nieuwe plan had men erop gerekend dat de elektrificatie van de verbinding naar Brussel in juni 1984 een feit zou zijn, maar er waren vertragingen. Maar anderzijds wilde men niet terugkomen op de genomen beslissingen; dit zou maar een precedent scheppen.

Dus moest men uitkijken naar een (tijdelijke) oplossing. Er waren niet veel mogelijkheden in de buurt. Uitbreiding van Schaarbeek lag op organisatorisch vlak zeer moeilijk; de stelplaats Ath was te klein en niet uitgerust voor het onderhoud van de reeks 51. Trouwens, ook deze was met sluiting bedreigd en men had al jaren geen investeringen meer gedaan. Kortrijk was voor de hand liggend; het lag vrij kortbij en men had de ervaring, maar het was communautair niet haalbaar. Er bleef dan enkel Saint-Ghislain over. Er was al onderhoudspersoneel van Tournai overgegaan, men had de ruimte en het was toch maar voor één à twee jaar.

Volgens de geschiedboeken was de 5106 al vanaf maart 1982 in deze stelplaats in onderhoud. Hij kwam op dat ogenblik net uit een grote herziening bij de AC Salzinnes. Was dit een fout bij het inschrijven of een machine om er de nodige ervaring mee op te doen? In elk geval was de mutatiedatum voorzien voor de zomerregeling van 1984, meer bepaald op 3 juni, en op dat ogenblik kwamen zeven machines vanuit Tournai over. Het betrof de 5107, 5110, 5115, 5123, 5126, 5130 en 5143. Op diezelfde datum werd ook de 5113 vanuit Dendermonde naar Saint-Ghislain gemuteerd.

Aan de inzet veranderde niets: het waren dezelfde bestuurders van Tournai die de locomotieven vooral gebruikten op de verbinding naar Brussel (eindstation Schaarbeek). In deze dienst met nog zes inzetdagen waren ook Lille, Moeskroen en Kortrijk nog eindbestemmingen. De enige aanpassing was het invoegen van enkele lokale goederentreinen richting Saint-Ghislain om de machine voor onderhoud in de werkplaats te krijgen. Verder bleef één volledige dag plantondienst behouden.

Na enkele maanden kwam ook de 5129 vanuit Monceau het bestand versterken en kreeg men met tien machines het hoogste bestand in deze stelplaats van de Borinage. De inzetreeks werd uitgebreid met één plandag en enkele goederentreinen richting Monceau en Châtelineau, en hiervoor werden bestuurders van Monceau gebruikt.

Maar geleidelijk aan zou de rijdraad gaan oprukken vanuit Brussel richting Tournai en op 28 mei 1986 was het zover: de spanning werd ingeschakeld. Maar de start van het elektrische bedrijf was aarzelend. Hiervoor waren verschillende redenen: in de eerste plaats was het verlengde richting het Franse Lille nog niet geëlektrificeerd en men wilde toch enkele doorgaande treinen vanuit Brussel behouden. Anderzijds was er nog niet genoeg elektrisch materieel voorhanden. De reeks 21 was – samen met de locomotieven voor twee spanningen, reeks 12 – in volle levering, maar door het grote aantal elektrificaties in dat jaar waren ze niet bij machte om alle behoeften af te dekken. Gevolg was dat ook te weinig personeel zijn opleiding elektrische tractie afgesloten had. Een gedeelte van de treinen werd elektrisch gereden, de beurtrol verminderde tot vier plandagen en drie machines verlieten Tournai richting Monceau.

Pas voor de volgende zomerregeling van 1987 werd de inzet volledig aangepast. Op dat ogenblik reden alle IC-treinen tussen Schaarbeek en Moeskroen en werden elektrisch verzekerd. De dienst naar Lille werd losgekoppeld en er kwam een pendeldienst vanuit Tournai in dieseltractie. Hierdoor kwamen alle machines reeks 51 zonder werk te zitten en na de 5106, die in april 1987 naar Schaarbeek overgebracht werd, verlieten de overige machines Tournai richting Merelbeke (de 5107, 5110, 5113, 5115 en 5116) en Monceau (5123 en 5126).

Maar ook na de mutatie bleven de 51-ers actief in Saint-Ghislain. In de omloopplannen van Monceau (zie deel B) werden twee inzetdagen voorzien vanuit Saint-Ghislain, vooral met de diensten naar Tertre en de aan- en afvoertreinen vanuit Saint-Ghislain. Deze locomotieven werden nog steeds bestuurd door personeel van Saint-Ghislain. Deze (beperkte) dienst stopte pas omstreeks de eeuwwisseling en de nieuwe locomotieven reeks 77 nam deze diensten over, zoals dat trouwens nog steeds het geval is.

	82	83	84	85	86	87
Levering						
Bijgekomen	1	-	9	-	1	-
Afgegeven	-	-	-	-	3	8
Totaal 31/12	1	1	10	10	8	0

Nr NMBS	Mutatie(s)			
Na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
5106	Tournai	02/03/1982	Schaarbeek	30/04/1987
5107	Tournai	03/06/1984	Merelbeke	31/05/1987
5110	Tournai	03/06/1984	Merelbeke	31/05/1987
5113	Dendermonde	03/06/1984	Merelbeke	31/05/1987
5115	Tournai	03/06/1984	Merelbeke	31/05/1987
5116	Monceau	24/01/1986	Merelbeke	31/05/1987
5123	Tournai	03/06/1984	Monceau	31/05/1987
5126	Tournai	03/06/1984	Monceau	31/05/1987
5129	Monceau	21/08/1984	Monceau	01/06/1986
5130	Tournai	03/06/1984	Monceau	16/01/1986
5143	Tournai	03/06/1984	Monceau	01/06/1986



De 5121 van de stelplaats Monceau, maar uitgeleend aan Saint-Ghislain sleept midden 1985 een korte ketelwagentrein, hier bij doortocht te Quaregnon. Na omzetten te Saint-Ghislain gaat de rit verder naar Tertre.

Foto Eli AMEEL



Op 15 mei 1987 bracht de 5123 van Saint-Ghislain een leeg rijtuigstel over vanuit Lessines naar Schaarbeek, hier bij vertrek te Lessines.

Foto Thierri HEYLEN



Op sommige dagen was de vracht van en naar Tertre zo aanzienlijk dat een dubbel tractie nodig was. . Hier was de 5105 de leidende locomotief bij doortocht in de buurt van Quaregnon. Het derde spoor was - begin jaren tachtig - nog steeds aanwezig.

Foto Eli AMEEL



Een ander vervoer op de lijn 100, waren de Cokestreinen naar Carcoke te Tertre. Op 24 april 1987 sleept de 6126 een dergelijke trein bij het buitenrijden van Tertre met bestemming Saint-Ghislain

Foto Pierre HERBIET

In de stelplaats Saint-Ghislain zelf: op 15 juni 1996 staat de 5135 (van Monceau) naast de elektrische motorwagen 255 voor de loods van de stelplaats

Foto Yves STEENEBRUGGEN





Op dezelfde dag - 15 mei 1996 - een ander beeld in de toen nog zeer bedrijvige stelplaats: de 5150 van Monceau samen met een locotractor reeks 91 wacht op de volgende taak. Nog steeds reden de bestuurders van Saint-Ghislain deze machines voor diensten rondom Mons.

Foto Yves STEENEBRUGGEN

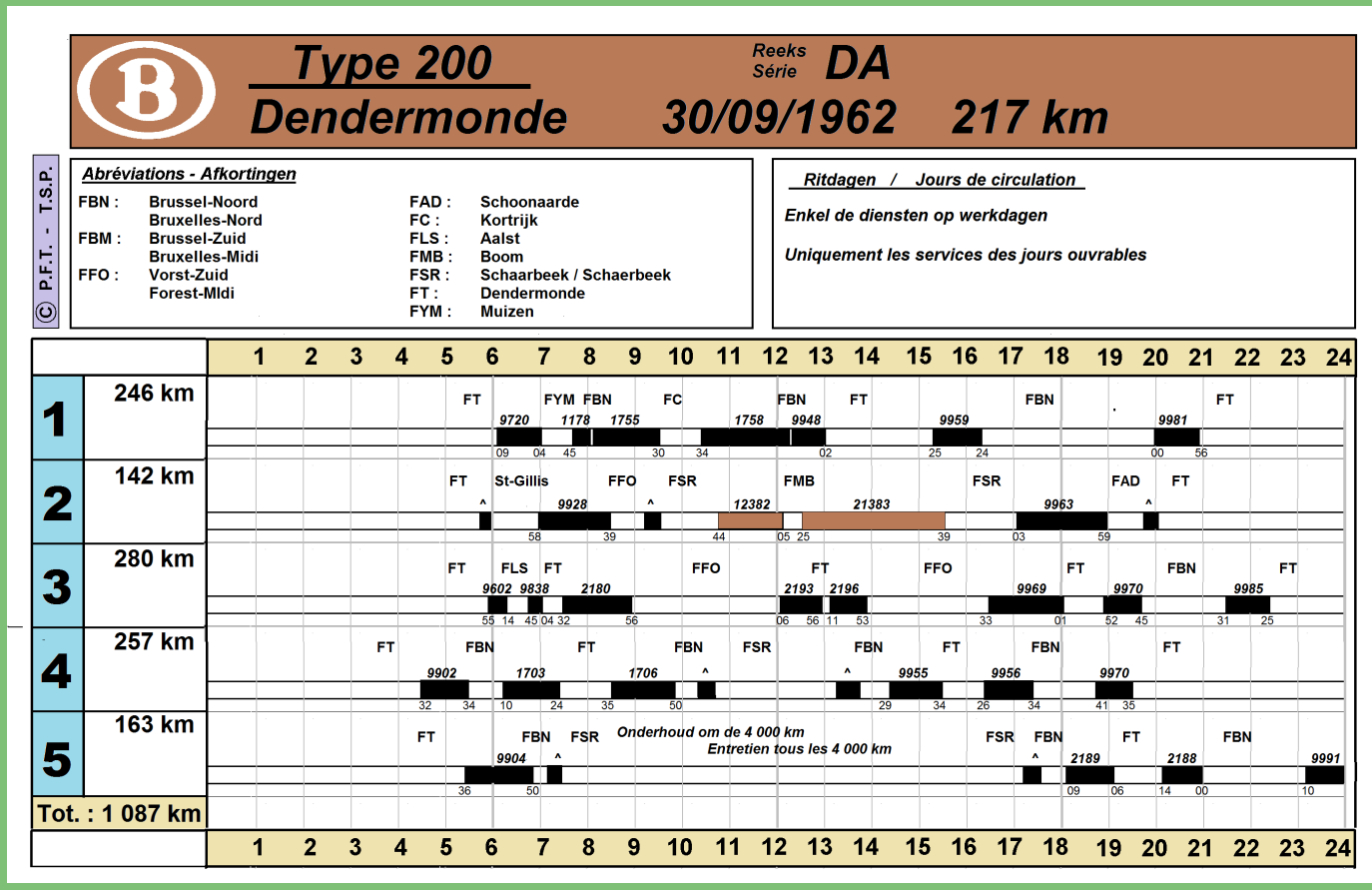
Dendermonde (1961 - 1984)

De vierde stelplaats, die bij de levering de typen 200 toebedeeld kreeg, was misschien wel een vreemde keuze. Dendermonde had op dat ogenblik niet dadelijk het inzetpatroon voor deze zware machines. Natuurlijk had men de zware pendeltreinen naar de hoofdstad en waren de typen 29 hiermee zwaar belast. Maar noch de lengte van deze verbinding, noch het betrekkelijk vlakke reliëf van deze lijn konden een inzet hier echt verklaren.

Zo hadden we tijdens deze periode van reconversie slechts een aanpassing van de diensten van het type 29 en bleven de type 200 nog twee jaar de enige diesels te Dendermonde

Pas in mei 1962 kwam met de 200.022 de eerste diesellocomotief van ons type aan en tijdens deze zomerperiode zouden nog vier verdere machines aankomen. Na een vrij korte inloopperiode en personeelsopleiding werden ze al vanaf juni in de bestaande inzetreeks van het type 29 gebruikt. Deze reeks omvatte op dat ogenblik nog 12 dagen met vooral diensten naar Brussel, maar ook naar Gent-St-Pieters en Mechelen. Het zou vooral in de plandagen met treinen naar Brussel zijn waar de type 200 actief zou zijn. Hiervoor waren twee redenen: het waren de zwaarste treinen en men wilde het aantal stoomtreinen dat de Noord-zuidverbinding doorkruiste zo snel mogelijk afbouwen. De snelle reconversie was ook te wijten aan de personeelsopleiding die de (jongere) machinisten stoomtractie te Schaarbeek genoten hadden in de dieseltractie. Hierdoor was het aantal machinisten (stoomtractie) erg krap geworden

Dadelijk dacht men vooruit en voor de winterregeling werden al vijf dagen uit deze reeks gelicht, aangepast aan de noden en mogelijkheden van de dieseltractie en ingevoerd. Deze reeks omvatte voor het overgrote deel treinen op de verbinding naar Brussel; slechts eenmaal



ging het verder tot in Kortrijk. Verder was er een treinpaar naar Aalst en één naar Mechelen/Muizen. Deze reed dan naar Brussel-Noord en onmiddellijk verder naar Kortrijk. In de goederendienst was er een treinpaar van Schaarbeek naar Boom en terug. Hierbij maakte men gebruik van de tijd tussen twee piekuurtreinen. Met de aanwezige machines was dit nochtans krap bemeten, maar gelukkig kwam er versterking. Men moest echter tot bij de jaarwisseling wachten eer in totaal dertien machines aanwezig waren. Nochtans zouden de 200.056 en 200.061 slechts weken aanwezig zijn en werden ze al in februari 1963 aan Hasselt afgestaan. Voor deze elf locomotieven werd nu een inzetreeks met zeven plandagen opgesteld.

Men had verder geknabbeld aan de inzet van het type 29, maar ook het type 64 moest enkele treinen prijsgeven. Vanaf 1963 werd ook die “banalisering” doorgevoerd. De bestuurders reden vanaf dat ogenblik op machines van verschillende stelplaatsen, het tweeploegenstelsel (of drieploegenstelsel) verdween en een machine was betrokken in een daginzet met vier ploegen. Hiervan kon één (of tijdens het weekend twee) rustperiodes omvatten, maar ook gedeelde diensten van 4 uur waarbij de bestuurder in één shift twee verschillende locomotieven bestuurde, werden ingevoerd. Verder werd ook het (grote) onderhoud te Merelbeke uitgevoerd en de dienstregelingen werden ook daar opgesteld. Dendermonde werd een annex van deze Gentse stelplaats.



Op het ogenblik dat de lijn 59 opgehoogd en geëlektrificeerd werd, was er te Lokeren voorlopig geen verbinding met de lijn 57 naar Dendermonde. Er bleef een kopstation op een lager niveau. Normaal werden hier motorwagens reeks 44 gebruikt, sporadisch kwam ook de reeks 51 tot inzet, zoals hier de 5104 nog met L-rijtuigen op 28 juni 1976. Het omzetten was echter problematisch.

Foto Roger BASTAENS



De reeks 51 had soms heel specifieke taken, ver buiten hun gewone inzetgebied. De 5112 zou enkele maanden voor zijn mutatie naar Kortrijk, maar werd nog belast met een aantal ritten met het meetrijtuig. Op 3 september 1984 kwam deze combinatie zelfs in het (naburige) buitenland en werd in Aachen-Hbf in beeld vastgelegd.

Foto Thierri HEYLEN

Opnieuw een werktrein, maar nu de Robel-trein: de 5103 zal - na het lossen - de platte wagens vanuit Dendermonde, waar deze foto ontstond - terugbrengen naar Schaarbeek.

Foto Eli AMeel





Een analoge trein op dezelfde verbinding: de 5112 stopt met een IC-trein - op tegenspoor - op 30 juli 1982 te Schoonaarde.

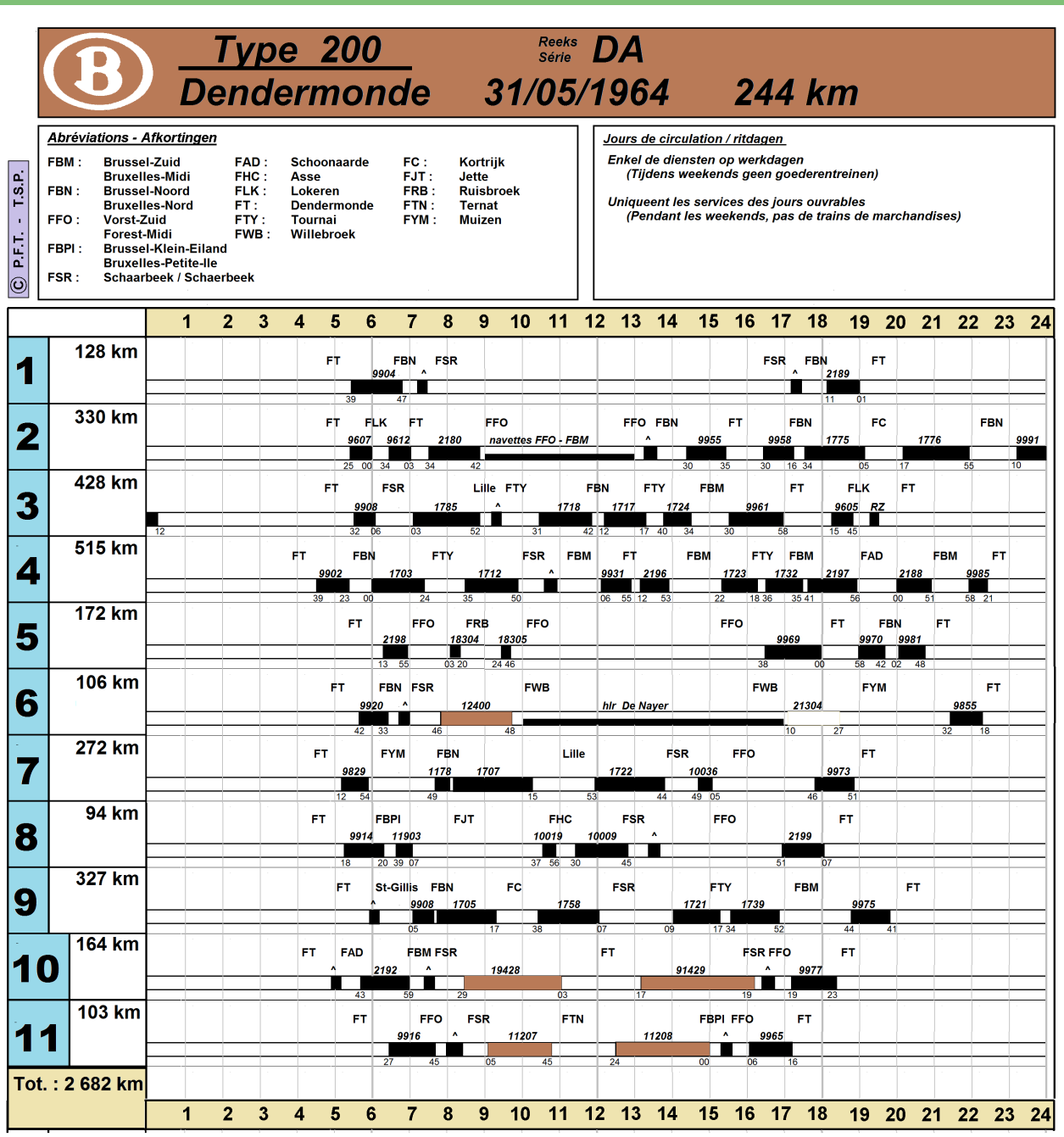
Foto Thierri HEYLEN

Het lopende onderhoud (periodieke schouwing om de ca. 4.000 km) gebeurde echter nog steeds te Schaarbeek).

Maar tegen het einde van de zomer groeide het effectief nog verder uit met de aankomst van nog twee locomotieven uit de allerlaatste levering – de 200.091 en 200.092. Intussen waren er twaalf machines aanwezig. Opmerkelijk was wel dat voor de volgende zomerregeling de uitgebreidste inzet opgetekend werd: niet minder dan 11 locomotieven namen er actief aan deel. De vroegere diensten waren er natuurlijk in vertegenwoordigd, maar de diensten ten zuiden van Brussel namen sterk toe: Tournai werd verschillende keren per dag bereikt en er werd ook tweemaal doorgestoten tot in het buitenland, met name Lille.

Opmerkelijk waren ook twee dagen voorzien in de lokale goederendienst met bedieningstreinen. Eenmaal naar De Naeyer in Willebroek, met een periode van ongeveer zes uur rangeerdienst en een tweede dienst naar Ternat. Reden van deze opname van de diensten was enerzijds de wil om de storingen zo snel mogelijk te bannen, anderzijds de laattijdige levering van de typen 210 aan Merelbeke, waardoor het type 212 te laat vrijkwam. Maar al na enkele weken dienst tijdens deze regeling doken de eerste lichtere diesels te Dendermonde op en namen al dadelijk deze diensten over. De 200.059 was al in februari 1964 naar Hasselt overgestapt. In september ging de 200.041 naar Schaarbeek. Op dat ogenblik startte een lange, stabiele periode voor de locomotieven te Dendermonde. Met een effectiviteit van tien machines kon men niets anders dan de planreeks inkorten, eerst naar acht dagen, later zelfs tot zes inzetdagen. De meeste diensten werden teruggeleverd op de verbinding naar Brussel en van hieruit verder naar Kortrijk en Tournai. Lille zou in sommige inzetperiodes wel voorkomen, in andere dan weer niet. De goederentreinen waren volledig overgegaan op het type 212 en ook de meer lokale treinen (uit de 99xx-reeks) werden door de lichtere diesels gereden.

IIn 1979 groeide het effectief aan. Op dat ogenblik gaf Schaarbeek het grote onderhoud over aan Merelbeke en vier van de overgebleven machines werden aan Dendermonde (Merelbeke) toebedeeld. De andere



machines kwamen ook in de groep Gent terecht, maar wel te Kortrijk. De inzetreeks werd terug uitgebreid met twee plandagen, die uit het programma van Schaarbeek overgenomen werden. Maar het bracht geen verdere variatie met zich mee. Er waren (in principe) enkel nog diensten tussen Dendermonde, Brussel en Tournai hierin opgenomen.

Ook nu werd een stabiele periode ingeluid: met de acht tot negen aanwezige machines werd een inzetreeks met zes plandagen afgewerkt, zonder echte veranderingen. Maar stilaan zou het web van de bovenleidingsdraden zich steeds verder dichttrekken en zo gingen verdere diensten verloren en kreeg de inzet een meer lokaal karakter. Op 15 mei 1981 werd de draad tussen Brussel en Dendermonde onder spanning gezet en viel het gebruik van de reeks 51 in de reizigersdienst sterk terug. Nochtans zouden ze nog enkele treinen naar Brussel blijven slepen en van hieruit reden ze verder naar Kortrijk en Tournai. Anderzijds verplaatste de inzet zich naar de as tussen Mechelen en Gent en werden ze ook meer in de doorgaande goederendienst gebruikt. Zo waren er enkele treinen tussen Merelbeke en Montzen, waarbij bestuurders van Hasselt de locomotieven te Aarschot overnamen.

Een bijzondere dienst zou in het begin van de jaren tachtig ontstaan: namelijk een “toeristische” trein vanuit Turnhout via Lier, Mechelen en Gent naar Blankenberge (en terug). Deze trein reed tijdens de zomerweekends. De tractie werd opgedragen aan de machines reeks 51 van Dendermonde.

Maar voor de zomerregeling van 1983 werd ook de elektrificatie van de lijn 53 Gent – Mechelen afgesloten en daalde de inzet tot vier plandagen, nog steeds vanuit Brussel richting zuiden en in de goederendienst. Maar de opbouw van de dienst kon niet meer rationeel opgebouwd worden en daarom werd – bij aanvang van de IC-IR-regeling – de bestaande toestand officieel gemaakt. Daar de machines praktisch volledig vanuit het Brusselse gebruikt werden en daar Schaarbeek instond voor het dagelijkse onderhoud, werd beslist om de zes overgebleven machines (opnieuw) naar deze Brusselse stelplaats te muteren. De 5112, die in herstelling was, ging pas op 8 oktober 1984 naar Kortrijk over.

Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
Voor 1971	Na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.001	5101	Schaarbeek	23/01/1963	Kinkempois	14/07/1972
200.002	5102	Schaarbeek	23/08/1963	Schaarbeek	03/06/1984
200.004	5104	Schaarbeek	26/07/1963	Schaarbeek	14/01/1977
		Schaarbeek	14/04/1979	Schaarbeek	03/06/1984
200.012	5112	Schaarbeek	20/02/1968	Kortrijk	08/10/1984
200.013	5113	Tournai	01/06/1980	St-Ghislain	03/06/1984
200.014	5114	Schaarbeek	25/09/1971	Schaarbeek	01/08/1984
200.022	5122	Levering	12/05/1962	Schaarbeek	03/06/1984
200.025	5125	Levering	30/05/1962	Schaarbeek	07/04/1967
		Schaarbeek	15/04/1979	Kortrijk	27/12/1982
200.037	5137	Levering	14/08/1962	Kortrijk	28/09/1976
200.041	5141	Levering	31/08/1962	Schaarbeek	23/09/1964
		Schaarbeek	15/04/1979	Schaarbeek	03/06/1984
200.044	5144	Levering	19/09/1962	Schaarbeek	10/09/1974
		Schaarbeek	15/04/1979	Schaarbeek	03/06/1984
200.047	5147	Levering	04/10/1962	Schaarbeek	19/11/1976
200.053	5153	Levering	21/12/1962	Kortrijk	01/06/1970
200.056	5156	Levering	27/12/1962	Hasselt	13/02/1963
200.059	5159	Levering	21/01/1963	Hasselt	14/02/1964
200.061	5161	Levering	29/01/1963	Hasselt	12/02/1963
200.063	5163	Schaarbeek	15/01/1981	Antwerpen-Dam	31/05/1983
200.091	5191	Levering	31/07/1963	Kortrijk	25/05/1968
200.092	5192	Levering	20/08/1963	Schaarbeek	30/08/1963

	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
Levering	8	4																					
Bijgekomen	-	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-
Afgegeven	-	3	2	-	-	1	1	-	1	-	1	-	1	-	2	1	-	-	-	-	1	1	8
Totaal 31/12	8	12	10	10	10	9	9	9	8	9	8	8	7	7	5	4	4	8	9	10	9	8	0

Aalst
(1971 - 1974)

Voor deze stelplaats is de toestand zeer onduidelijk, daar men in principe voor het type 200 geen eigen inzetreeks had. Het is dan ook moeilijk exact na te gaan welk traject deze machines in deze carnavalsstad aflegden. Al in de eindjaren zestig werden bestuurders van Aalst opgeleid voor het besturen van deze machines en ze werden – in beperkte mate – ingezet op de machines van Schaarbeek en Kortrijk. Maar deze diensten waren zeer beperkt en omvatten enkel treinen tussen Aalst en Dendermonde en verder naar Brussel. Ook op de verbinding tussen Gent en Adinkerke namen ze de besturing in bepaalde periodes over.

Officieel waren er geen locomotieven te Aalst gestationeerd, nochtans geven de geschiedboeken voor twee machines een (korte) stationering aan. Het betrof de 5110 en 5111, die in de beginjaren zeventig eventjes hier ingeschreven werden. Of het de bedoeling was om toch een eigen reeks in Aalst op te starten, kon niet achterhaald worden.

Wel zouden de bestuurders tot zeker 1984 een aantal diensten blijven presteren.



Enkele weken later - op 31 juli 1983 - stond een analoge trein op het programma, maar nu vertrekkend uit Brugge. Deze trein - de 18716 - gesleept door de 5144 komt bijna te Dinant aan, hier op de oevers van de Maas te Bouvignies-Sur-Meuse

Foto Thierri HEYLEN

Nr NMBS	*Mutatie(s)*			
Na 1971	*Vanuit*	*Op datum*	*Naar*	*Op datum*
5110	*Schaarbeek*	*24/09/1971*	*Tournai*	*15/03/1972*
5111	*Tournai*	*15/03/1972*	*Kortrijk*	*31/05/1974*

	71	*72*	*73*	*74*
Levering				
Bijgekomen	*1*	*1*	*-*	
Afgegeven		*1*	*-*	*1*
Totaal 31/12	*1*	*1*	*1*	*0*

Monceau (1962 - 2000)

Monceau zou in beperkte mate een aantal typen 200 uit de eerste bouwschijf fabrieksnieuw in depot krijgen. Maar het bestand groeide extreem uit toen de tweede bouwschijf afgeleverd werd. Het ging vooral om een beperkt aantal machines die boventallig waren in de vier hoofdstelplaatsen met het reizigersverkeer.

Maar met de laatste bouwschijf kwam daar verandering in: deze machines waren in een eerste plan van de NMBS niet nodig en dus zocht men naar nieuwe inzetmogelijkheden. En daar Monceau al een aantal dergelijke locomotieven in depot had, was de keuze duidelijk. Trouwens, ook hier moesten de stomers op korte termijn vervangen worden. De typen 29 waren minder bestand tegen het steeds zwaarder wordende goederenverkeer. Niet minder dan 22 machines kwamen op deze wijze te Charleroi aan. Nochtans zouden al na enkele weken zes van deze diesels terug afgestaan worden. Hier ging het gewoonlijk richting Hasselt om daar het bestand verder uit te bouwen. Anderzijds kwamen ook twee machines vanuit Limburg over. Zodoende beschikte Monceau eind 1963 – na de volledige aflevering – over 18 typen 200 en dit aantal zou praktisch gedurende de ganse loopbaan behouden blijven.

Nochtans had Monceau niet zo'n denderend inzetprogramma. De voornaamste verbinding – deze naar Brussel – werd al jaren elektrisch bereden en dus zouden onze diesels hier voor een groot gedeelte in de goederendienst ingezet worden.

Maar laten we even naar de toestand kijken tijdens deze periode: zoals men kan opmerken, werd het grootste deel van de diensten voor de lokale goederentrein of in de rangeerdienst afgehandeld. Maar ook het type 29 verzekert meer dan de helft van zijn inzet in de (doorgaande) goederendienst.

Type	*05/1960*	*05/1961*	*05/1962*	*05/1963*	*05/1964*
29	*12*	*14*	*13*	*7*	*-*
200	*-*	*-*	*-*	*6*	*15*
81	*11*	*11*	*8*	*8*	*8*
51	*1*	*1*	*-*	*-*	*-*
53	*13*	*11*	*10*	*10*	*11*
58	*4*	*3*	*3*	*3*	*3*
252	*14*	*22*	*13*	*9*	*10*
253	*-*	*1*	*12*	*16*	*16*
261	*-*	*-*	*-*	*2*	*2*

Tijdens deze eerste inzetreeks – voor de winterregeling van 1962 – had men een aantal dagen praktisch ongewijzigd van het type 29 overgenomen. Het was nog steeds een programma voor stoomlocomotieven, met langere rittijden en vooral lange keertijden. Zo verbleven de diesels meer dan een uur te Charleroi-Ouest, omdat de stomers in Lodelinsart moesten gaan keren. Ook werden nog verschillende goederendiensten gesplitst. De (erts)treinen naar de Gentse haven reden nog steeds slechts tot in Denderleeuw, waar van locomotief gewisseld werd.

IIn reizigersdienst werden de meeste diensten al verdieseld maar dan met locomotieven van andere stelplaatsen: voor de machines type 200 van Monceau waren er (voorlopig) enkele diensten tussen Charleroi-Ouest en Ottignies en vanuit Charleroi-Sud werd er eenmaal naar Liège-Vivegnis gereden.

In de goederendienst waren - zoals al aangehaald - de ertstreinen van en naar Gent-Sifferdok de zwaarste lasten; deze werden (voorlopig nog) tot Denderleeuw gesleept. Andere bestemmingen waren Saint-Ghislain, Ronet en Erquelinnes. Met 314 km als daggemiddelde lag dit merkelijk hoger dan dat van de stomers.

Maar in deze periode stroomden de typen 200 binnen op een cadans van één locomotief per week en werden ook andere plandagen uit de inzet van het type 29 overgenomen. En voor de volgende dienstregeling werden de typen 29 definitief aan de kant gezet en verplaatst naar andere stelplaatsen. Voor de diesels was er werk voor 15 locomotieven.

Eerst en vooral was de hoofdreeks A van Monceau volledig overgenomen van het type 29. Ze omvatte 11 inzetdagen (en een reeks Abis met één dag).

In de reizigersdienst waren er twee verbindingen die meerdere malen per dag bereden werden: de lijn tussen Charleroi-Ouest en Ottignies en de verbinding naar Walcourt en eenmaal verder tot in Mariembourg. Op deze verbinding werden vooral de doorgaande treinen gereden van Walcourt naar Liège-Vivegnis (en terug). Andere bestemmingen waren Mons, Haine-Saiont-Pierre en één terugrit vanuit Erquelinnes.

De goederendienst was uitgebreider en minder welomschreven. De bestemming die nu het meest bereikt werd, was de grensovergang tussen Erquelinnes – Jeumont.

Maar ook de zware goederendienst naar Gent stond nog steeds ingeschreven, maar opnieuw werd Denderleeuw als eindstation genomen en werd de trein overgenomen door een machine van Merelbeke. Reden was het feit dat deze dienst nog niet versneld werd (men behield de rittijden van de stomers) en zodoende paste een heen- en terugrit niet in één prestatie. Verder vreesde Merelbeke een verlies van diensten en hield zodoende deze verandering tegen.

Anderzijds was er ook een doorgaande goederendienst tussen Erquelinnes en Kinkempois, maar opmerkelijk was wel dat over deze afstand een rittijd van meer dan zes uur voorzien was. Verdere bestemmingen waren Sao,t-Ghislain, La Louvière (gare industrielle), Ronet en ook Clabecq. Anderzijds waren er ook nog diverse overgaveritten tussen de verschillende vormingsstations van Charleroi.

En daar er maar 12 machines nodig waren voor deze dienst, overgenomen van het type 29, waren er nog vol-

doende machines beschikbaar. Daarom zocht men nieuwe inzetmogelijkheden. Opmerkelijk was wel dat deze gevonden werden in de groep Namur, weliswaar richting Charleroi

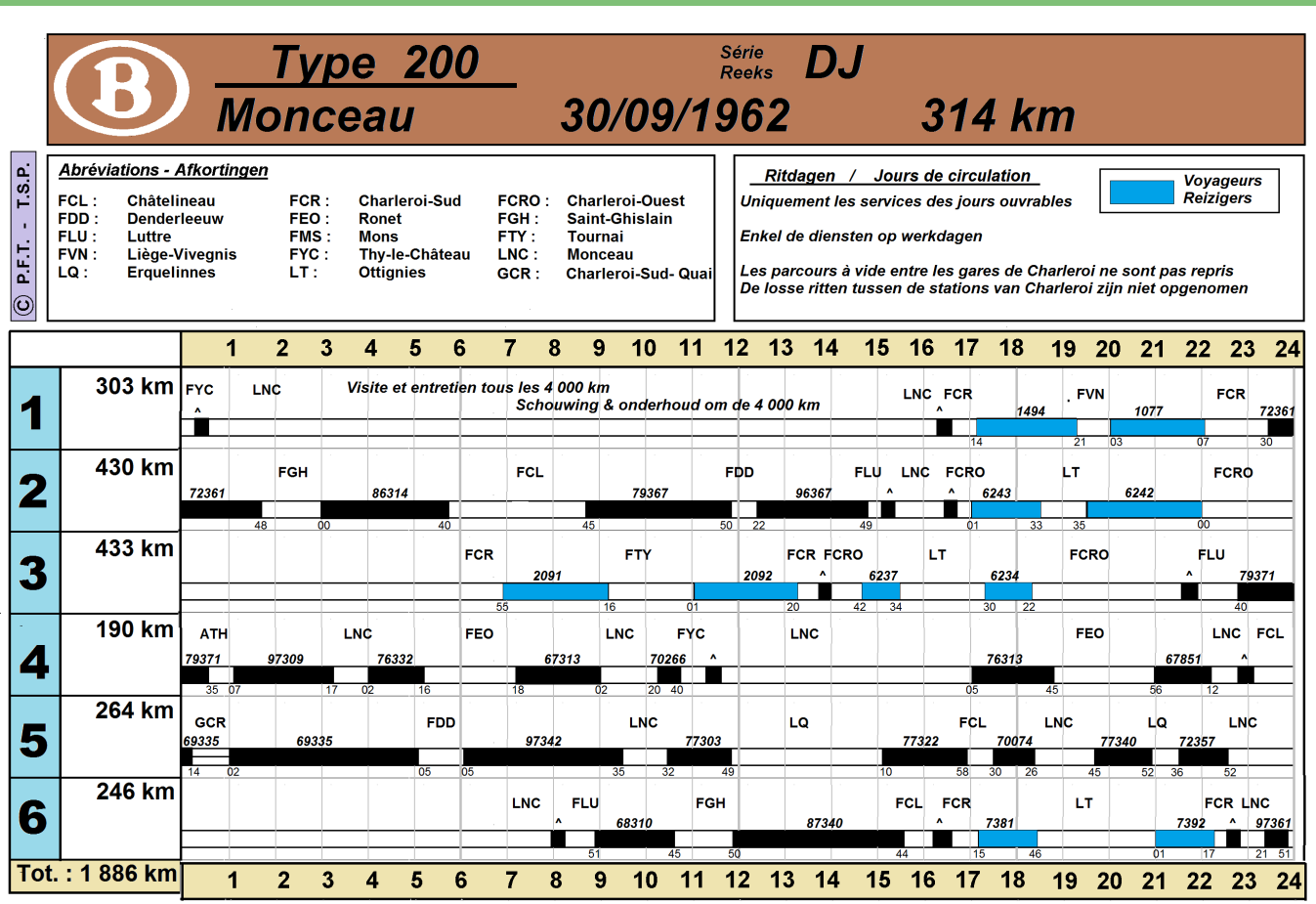
Men had immers de lijn 139 tussen Ottignies en Charleroi-Ouest en hier was de dienst in stoomtractie tijdrovend. Op dat ogenblik verzekerden de typen 64 van Ottignies het grootste deel van de diensten. De rest werd gereden door het type 29 van Monceau, maar deze treinen waren inmiddels al overgenomen door onze diesels.

Het grote probleem was dat er te Charleroi-Ouest – gezien de geringe bruikbare oppervlakte in het midden van de oude stad – geen mogelijkheid bestond om de stoomlocomotief te keren. Deze moest bijna vijf kilometer terugkeren naar de oude stelplaats Lodelinsart om daar de draaischijf te gebruiken. Hierdoor was er een tijdsruimte van een uur nodig te Charleroi-Ouest om terug te rijden. Dieseltractie zou dus zeer wenselijk zijn op deze verbinding. Daarom werd beslist om deze inzetreeks toe te vertrouwen aan het type 200 van Monceau, maar bediend door bestuurders van Ottignies. Zodoende ontstond te Monceau de reeks AO (O voor Ottignies) met vier inzetdagen. Hierdoor werd op enkele maanden tijd het ganse verkeer verdieseld, maar dit leidde ook tot meer treinen en een versnelde rit. In de tussentijd reed men te Ottignies ook een treinpaar naar Leuven en werd in de goederendienst naar Schaarbeek (en Brussel Thurn & Taxis) doorgereden. In de onmiddellijke omgeving werd Genval en de stortplaats voor huishoudelijk afval te Mont St-Guibert bediend.

Deze toestand bleef een geruime tijd bestaan: wel werd de doorgaande goederendienst aangepast en reden de typen 200 nu door tot het havengebied van Gent. Anderzijds zouden de pasgeleverde lichtere diesellocomotieven typen 210 van Ronet gebruikt worden op de verbinding vanuit Ottignies, dit vanaf 1967 of 1968.

Een grotere wijziging zou een jaar later plaatsvinden. Er waren hier twee feiten die los van elkaar stonden, maar die een belangrijke weerslag hadden op de inzet.

In eerste instantie was het in gebruik nemen van de



“nieuwe” lijn 132 tussen Walcourt en Mariembourg. Door de bouw van de stuwdammen op de Heure kwam een deel van de oude lijn onder water te staan en moest deze omgeleid worden. Hier reden nog de oude motorwagens type 620 (en 608). Maar om een moderner beeld te geven na de indienststelling opteerde men voor een verandering van het gebruikte materieel. Nu was het gebruik van de M1-rijtuigen niet precies een sterke verbetering.

Anderzijds was de testperiode om de M1-rijtuigen in trekduwstellen te gebruiken afgesloten en werd een groter aantal rijtuigen omgebouwd. En nu zou deze configuratie

ideaal zijn voor de uitbating van beide lijnen. De locomotieven hoefden niet meer om te zetten in de eindstations en dit kon leiden tot een verbeterde dienstverlening

Zodoende werd de inzet op 1 augustus 1970 aangepast. Voorheen waren al verschillende testritten met dit nieuwe materieel doorgevoerd, maar op deze datum werden de inzetreeksen aangepast. Er verscheen een inzet AW (W voor Walcourt) met bestuurders van deze stelplaats. Ze omvatte vier dagen met alle reizigersdiensten tussen Charleroi – Walcourt en Mariembourg en ook nog enkele treinen tussen Charleroi-Ouest en



Ottignies. De bestaande reeks van deze inzetplaats - bediend door het type 200 van Monceau - werd gedeeltelijk overgenomen door de locomotieven type 210 van Ronet. Andere treinen werden ingevoegd in de hoofdreeks van Monceau.

In 1971 werd de 5108 het zorgenkind van Monceau. In twee jaar tijd moest de machine niet minder dan vijfmaal naar de AC Salzinnes voor elektrische problemen en ze bleef zelfs van 30 augustus 1972 tot 20 september 1974 te Salzinnes afgesteld. Pas begin 1976 werd een oplossing gevonden en kon de machine een normale inzet kennen.

Andere specialiteit was de schildering van de machines van Monceau. Op het ogenblik dat de nieuwe schildering '70 ingevoerd werd, zouden enkele typen 200 (en even later reeks 51) door de stelplaats Monceau zelf omgeschilderd worden. Bij de vernummering werd de doorgaande smalle gele band op de beide fronten onderbroken en hierdoor bezaten (sommige) diesels van Monceau een afwijkende vormgeving. Het betrof de 5103, 5126 en 5150. Bij deze laatste locomotief was het nummer zelf hoger geplaatst.

En geleidelijk aan zou de hoofdreeks aangepast worden en de diensten werden verder verspreid. Door de elektrificatie van de verbinding met Liège vielen de doorgaande treinen vanuit Walcourt naar Liège weg en beperkte de reizigersdienst zich tot twee lijnen vanuit Charleroi (Sud en Ouest), respectievelijk naar Mariembourg en naar Ottignies. Bij deze laatste verbinding bleef de inzet beperkt.

In de goederendienst werden verschillende treinen nu gesleept tot in de ertsoverslaghaven aan het Sifferdok te Gent. Ter compensatie reden de machines van Merelbeke nu door tot in Monceau of Haine-Saint-Pierre. Door de opening van de industriezone te Feluy werd deze plaats ook bereikt (steeds met omzetten van de locomotief te Ecaussines). Verder bleven de andere, vroegere bestemmingen behouden. Gedurende een vijftal jaar werden geen echte wijzigingen opgetekend.

Vanaf 1979 kregen we dan een vreemde situatie. Door het stopzetten van het onderhoud van deze machines te Schaarbeek en de afgifte ervan, moest men een oplossing vinden voor deze situatie. Daarom werden de twee dagen van de Brusselse stelplaats ingepast in de planreeks te Monceau. De laatste, overgebleven reizigersdiensten naar Tournai en de goederentreinen naar Clabecq en Quenast bleven echter voorbehouden voor de bestuurders van Schaarbeek (blauw in de grafiek). Om deze uitbreiding mogelijk te maken, werd het effectief verhoogd tot 21 eenheden, door de overkomst van twee bijkomende machines uit Shaarbeek

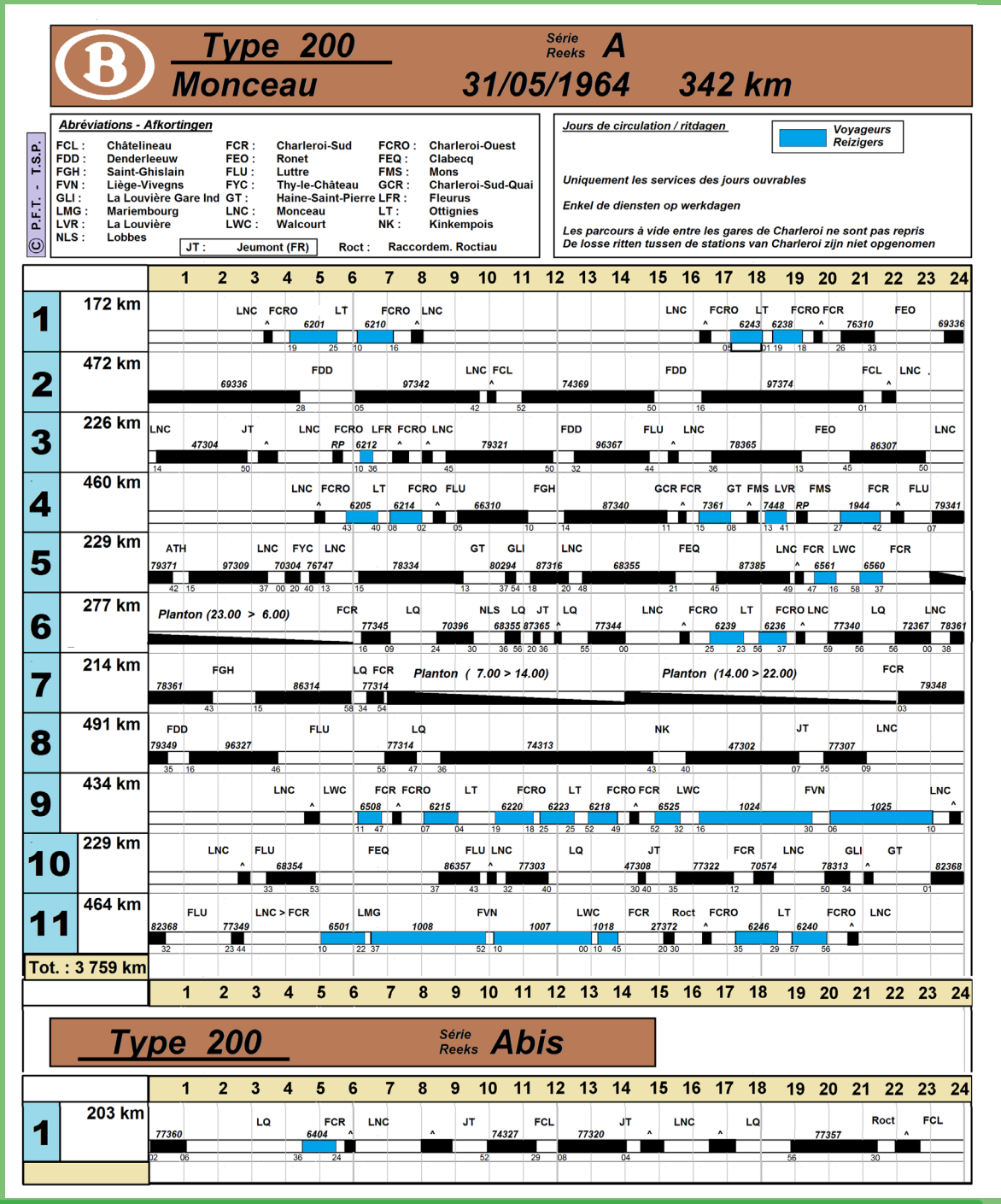
Maar op dat ogenblik werd het hoogtepunt bereikt voor het gebruik van de reeks 51 te Monceau. Het aantal effectieve diensten stagneerde, maar in 1979-1980 werd het bestand nog uitgebreid door de aankomst van twee locomotieven uit Schaarbeek – de 5139 en 5145 – en de 5129 uit Tournai. De 5139 werd echter dadelijk doorgegeven aan Kortrijk. Maar in de inzetregeling verhoogde het

aandeel van de bestuurders van Schaarbeek steeds meer. Nochtans bleven de beide inzetreeksen van Monceau naast elkaar doorlopen: de reeks van Walcourt (in de reizigersdienst) werd nu de reeks ZT, de goederendienst kreeg de benaming GN toebedeeld. Officieel werd nu trouwens een strikte scheiding gemaakt tussen reizigersdiensten (in de reeks beginnend met Zx) en de goederendiensten Gx). In de praktijk bleven er voorlopig nog overlappingen bestaan.

De eerste grote aderlating kwam bij de invoering van het IC-IR-plan in juni 1984: op dat ogenblik ging de volledige inzetreeks van Walcourt – met de diensten naar Mariembourg (en nu verder tot Couvin) – over op de reeks 62. Dit was een logische beslissing, gezien de lage tonnenmaat van deze treinen en het vrijkomen van deze locomotieven door de elektrificaties. De goederenreeks verhoogde tot twaalf plandagen, door de overname van enkele diensten van Saint-Ghislain.

Dit had echter een onmiddellijk gevolg, daar het effectief terug kon dalen tot vijftien machines. Negen machines verlieten Monceau richting Schaarbeek. Hier nam men het onderhoud terug op en de diensten die in de reeks Monceau opgenomen werden, kregen plaats in een nieuwe inzetreeks te Schaarbeek. Drie machines kwamen het bestand aanvullen: de 5171 en 5172 uit Hasselt en de 5178 uit Kortrijk.

Nochtans kwam er in 1986 een volledige reorganisatie: door de elektrificaties van de verbindingen naar Tournai en Kortrijk verdween de reeks 51 uit de reizigersdienst en waren de bestanden van Kortrijk, Schaarbeek en Tournai te groot. Verder zou St-Ghislain zijn onderhoud van deze in twee stappen verliezen. En voor deze overtollige machines zocht men nieuwe horizonten. Antwerpen was er een, maar ook de concentratie te Monceau was er een. Zo kwam er een volledige verschuiving op gang: voor de zomerregeling van 1986 kwamen vijftien locomotieven – meestal van de eerste bouwschijf – naar Monceau, terwijl vooral de machines van de laatste bouwschijf – acht in totaal – naar Hasselt en Antwerpen-Dam muteerden. Charleroi kreeg opnieuw 22 locomotieven onder zijn hoede en de voornaamste inzetreeks GN steeg tot veertien dagen, terwijl nog enkele machines in lokale diensten






200052

gebruikt werden.

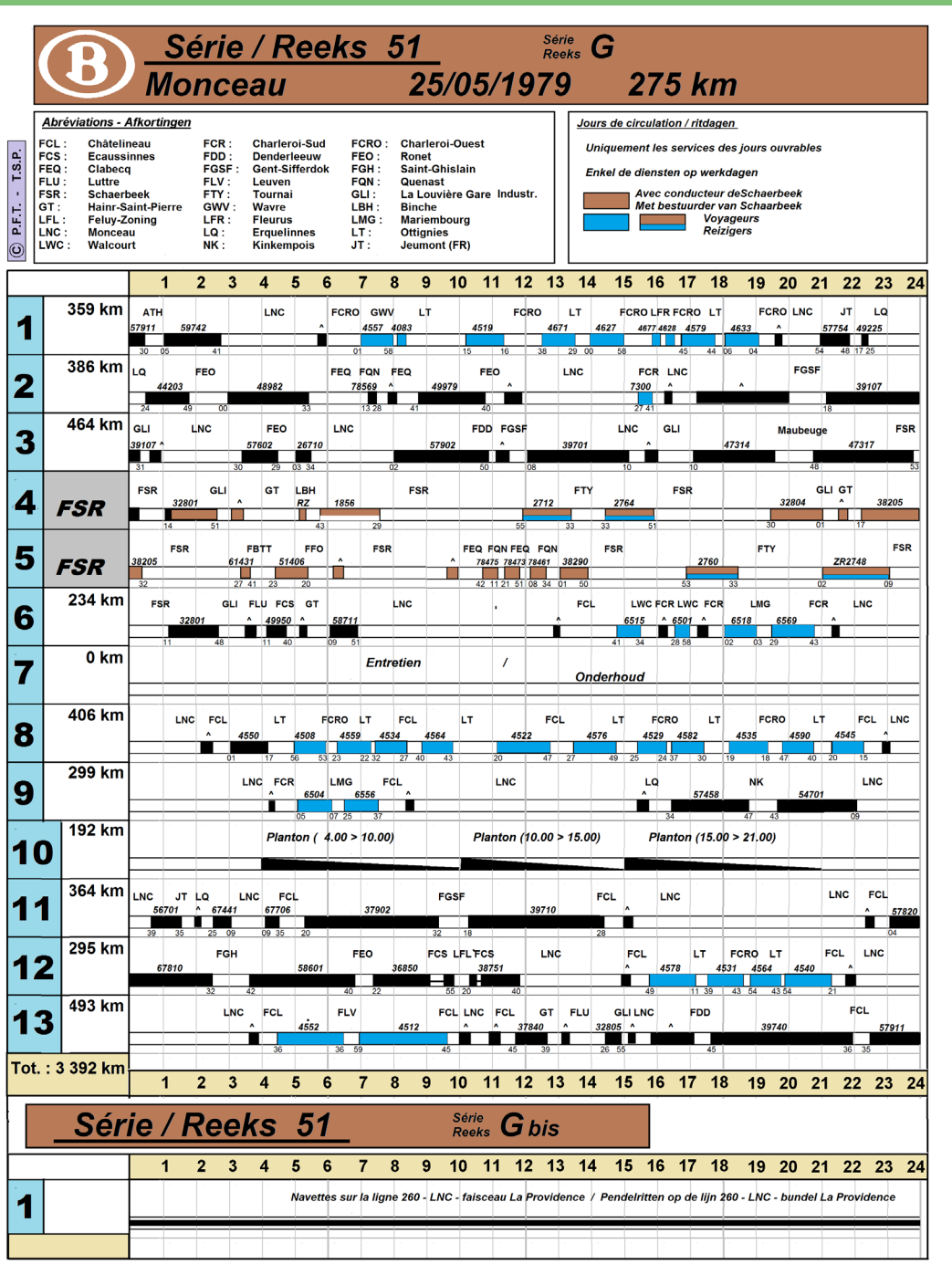
In deze regeling kwamen bestuurders van Monceau, Haine-Saint-Pierre (die tot op dat ogenblik met de reeks 59 reden) en Saint-Ghislain tot inzet. De meest hoogwaardige diensten werden nog steeds gereden voor ertstreinen naar de Gentse overslaghaven aan het Sifferdok. Eenmaal werd tot in de haven gereden, tweemaal werd de trein te Merelbeke achtergelaten of aangepikt. Ook werd er een kolentrein afgehaald te Zolder.

Ook Brussel – met name Schaarbeek en Etterbeek – was een eindpunt voor de goederentreinen. Verder werd ook Mariembourg met een lokale goederentrein bereikt. Van hieruit werden de wagens dan verder verdeeld door een rangeerlocomotief, reeks 73. Anderzijds waren er talrijke diensten in en om Charleroi en werd een ganse dag uitgetrokken voor pendelritten tussen Monceau en Châtelineau. Opmerkelijk hierin was ook een personeelstrein (treinnummer 9070) tussen Monceau en Châtelineau in de vroege namiddag.

De resterende diensten werden vooral gepresteerd op de verbinding naar Frankrijk tot in Jeumont of meer nog Aulnoye. Deze plaats was ook het eindpunt voor goederendiensten vanuit Quévy, gereden door bestuurders van Saint-Ghislain. De bestuurders van Haine-Saint-Pierre reden eenmaal naar Gent, maar voor de rest waren het vooral diensten in de onmiddellijke omgeving: La Louvière, Feluy-zoning, maar er sleepten in de reizigersdienst ook twee piekuurtreinen van en naar Mons.

Maar de opmerkelijkste prestatie werd tijdens de zomerweekenden geleverd: de reeks 51 werd aangetrokken voor een toeristische trein tussen Saint-Ghislain en Blankenberge. In een latere periode werd zelfs het Noord-Franse Maubeuge het start- en eindpunt van deze verbinding.

En dan zou de toestand gedurende een geruime tijd praktisch ongewijzigd doorlopen. Wel werden jaar na jaar enkele locomotieven afgestaan om geschrapte machines, vooral te Hasselt, te vervangen, maar dit had geen gevolg op de inzet. In tegendeel: door de start van de werken aan de hogesnelheidslijn tussen Antoing en de





Andere speciale opdracht op een sombere dag in juli 1982: de 5135 heeft bij doorrit te Baulers drie gloednieuwe locomotief reeks 27 (de 2717, 2718 en 2719) aan de haak.

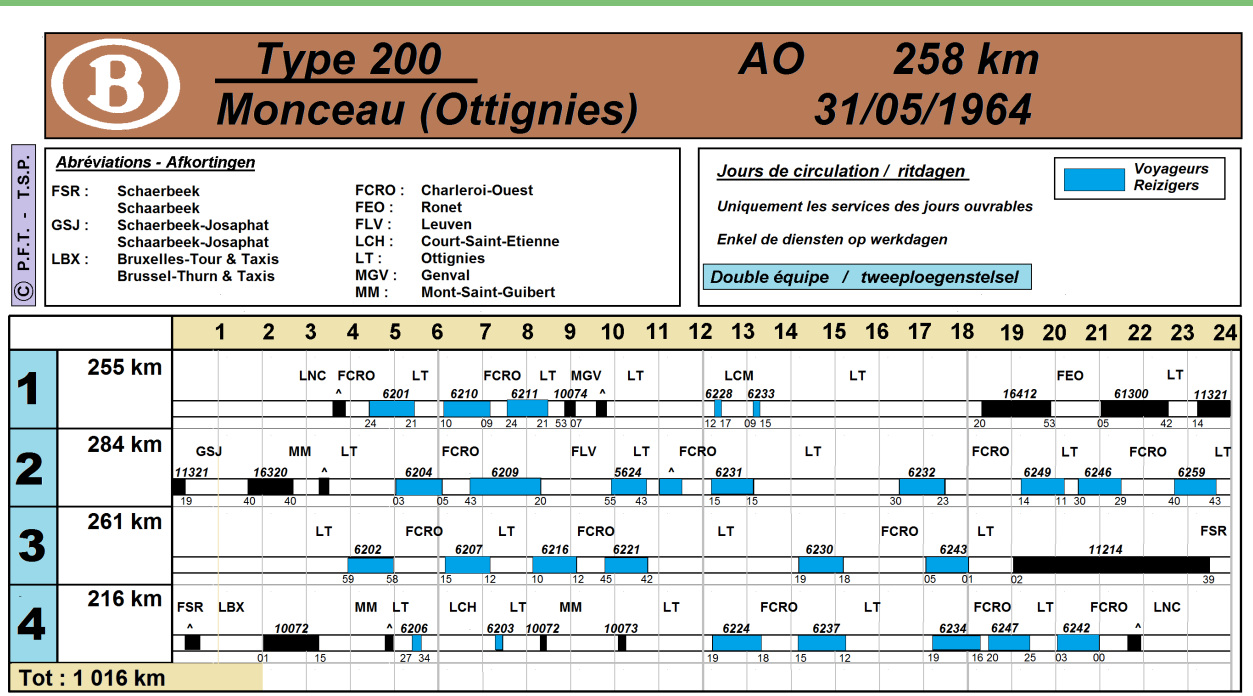
Foto Pierre HERBIET

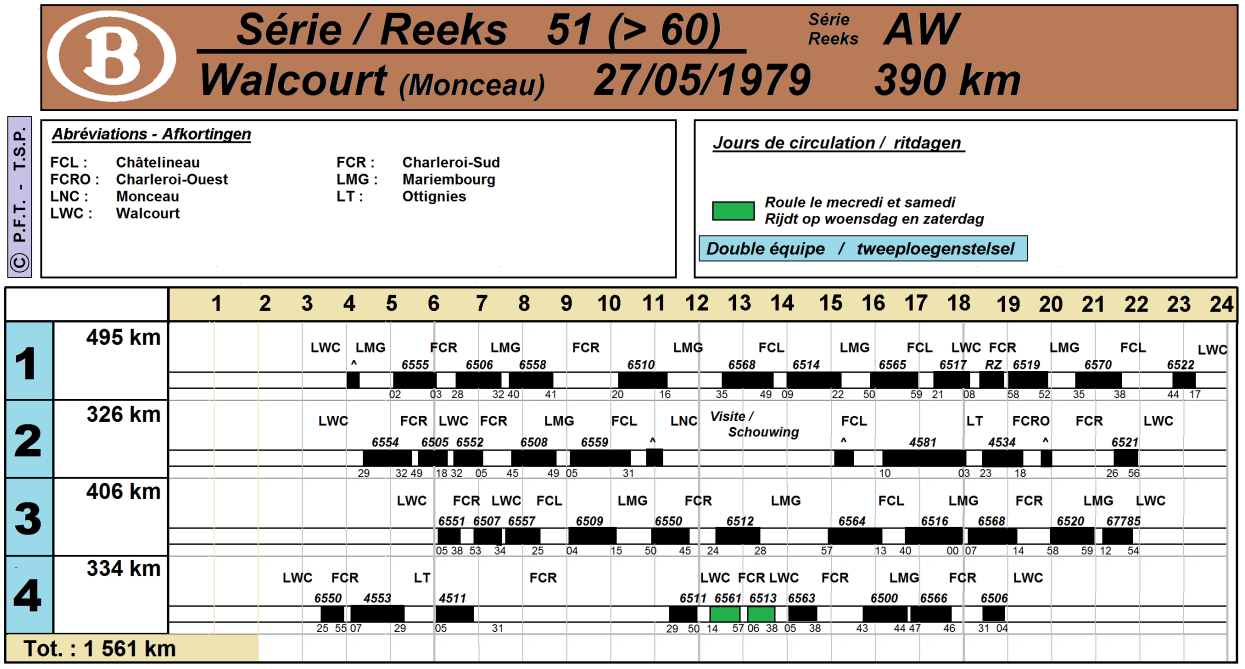
Franse grens was de aanvoer van onderdelen sterk gestegen en een deel van deze dienstreinen zou – buiten reeks en zeer onregelmatig – door de reeks 51 naar de werfbasis van St-Druon gesleept worden. Dit waren in de eerste plaats vooral ballasttreinen vanuit de verschillende steengroeven uit de streek, maar later ook tal van onderdelen voor de bovenleidingen en de afwerking van de lijn. De reeks 51 werd echter niet betrokken, wel de eigenlijke werktreinen op de hogesnelheidslijn zelf.

De elektrificatie van de verbinding tussen Jurbise en Ath – Geraardsbergen in 1988 had nog niet dadelijk gevolgen voor de zware goederendienst over deze verbinding. Reden was vooral een tekort aan elektrische locomotieven, waardoor de dieseltractie voorlopig behouden bleef. Maar stilaan moest men toch uitkijken voor de afgifte van deze doorgaande diensten naar locomotieven van Merelbeke. Maar de levering van de elektrische locomotieven reeks 21 in de loop van 1987 zou de toestand laten omslaan. Deze namen een gedeelte van de reizigersdiensten van de reeksen 23 en vooral 27 over en deze machines kwamen dan weer vrij voor de goederendienst.

Maar er zouden nog maanden overgaan eer de doorgaande treinen elektrisch gesleept werden. Eerst werd de inzet van elektrische locomotieven tussen Antwerpen en Montzen uitgebreid en kwamen de elektrische locomotieven eind 1988 maar mondjesmaat naar de andere verbinding, namelijk tussen Antwerpen en de metaalbedrijven in het Centre. Maar door de opbloei van de economische activiteit enerzijds, en door de verzadiging van een aantal hoofdlijnen, kon men de dieseltractie nog niet volledig verbannen. Maar ze verdwenen wel naar een tweede plan.

De inzetreeks van Monceau werd jaar na jaar ingekrompen. Eerst vielen de zware, doorgaande treinen weg, later werden de diensten rationeler uitgevoerd. Maar dit kostte inzetdagen. Maar anderzijds was deze ingreep nodig, daar meer en meer bestuurders dieseltractie overgeplaatst werden naar de elektrische soortgenoten. Zo ontstond er een nijpend tekort aan bestuurders dieseltractie. Nochtans was er een ander feit in de tegengestelde richting: door het grotere aantal defecten







Op 20 januari 1986 reed de 5117 van de stelplaats Monceau met een lege ertstrein 38 206 in de stopplaats Eppegem achterop in de langzaam rijdende staaltrein E 27 270 - Châtelineau - Antwerpen), gesleept door de 2355. De klap was zo hevig dat de 5117 ingedeukt werd, ontspoorde en op zijn flank op het perron van Eppegem terechtkwam.

Eén van de neuzen en het chassis werden zo zwaar beschadigd dat een herstelling niet meer loonde. Op hulpdraaistellen werd de 5117 eerst naar Schaarbeek en werd daar achteraf gesloopt.

Nochtans zou het nummer 5117 opnieuw gebruikt worden. Maar dat is een ander verhaal. Op 22 november 1984 reden de 5920 en 5948 (in treinschakeling) met een goederentrein op de splitsing Otterbeek achterop een goederen, gesleept door de 5161. Door de schok werd de 5161 zwaar beschadigd en werd deze op 1 maart 1985 definitief uit het bestand geschrapt. Nochtans zou de locomotief nog niet afgebroken worden en bleef deze afgesteld als orgaandonor. Na het ongeval van Eppegem werd beslist om - met onderdelen van de 5117 - de 5161 te herstellen. Maar administratief was dit niet mogelijk, daar een afgevoerde machine niet terug in het bestand kon worden Daarom besliste men om de 5161 te vernummeren in 5117², want deze locomotief was nog niet officieel geschrapt. De 5117² kwam terug in dienst te Schaarbeek.

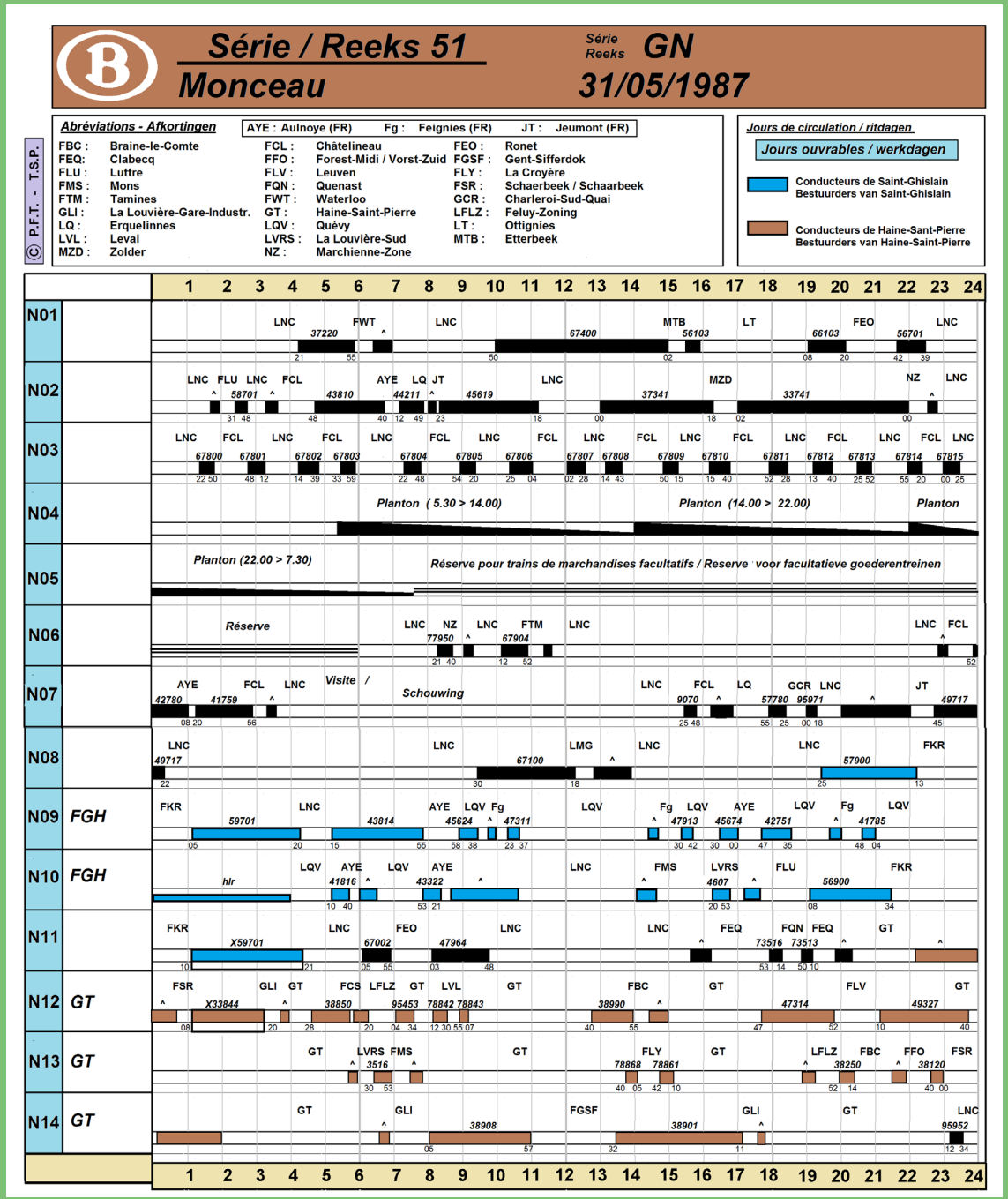
Foto Danny MOENS

bij de reeks 62 voor goederentreinen had men beslist om de reeks 51 hier bijkomende taken op te dragen. En dan was er de uitbreiding van de werf voor de TGV naar Brussel. Daar het viaduct te Attre niet klaar was, moest de aanvoer van het zuidelijk deel nog steeds vanuit Saint-Druon doorgevoerd worden en opnieuw waren er voorlopig meer taken voor onze machines weggelegd. En zodoende moest het effectief op een veertiental machines behouden blijven, ondanks de achteruitgang van de hoofdreeks tot acht en later zelfs zes plandagen. De eigenlijke diensten in de reeks GN waren vanaf 1995 zeer lokaal geworden.

Nog eenmaal werd er naar Merelbeke gereden, maar dit gebeurde nu vanaf Ath. Ook waren er nog twee treinen naar Frankrijk, met Jeumont en Maubeuge als bestemming. De rest gebeurde in de omgeving: tweemaal de bediening van Acoz, een rit naar Piéton en de bediening van Ath vanuit St-Ghislain. Een volledige dag werd ingenomen door een reserve, waarbij meestal de bediening van enkele bedrijven rondom Charleroi verzekerd werd, maar ook de transporten naar de werf te Saint-Druon. Na het afsluiten van de werken voor de TGV-verbinding ging de inzet verder achteruit, maar daar er ook in andere stelplaatsen geen behoefte bestond aan machines reeks 51, bleven ze te Monceau.

Opmerkelijk was wel dat ze regelmatig de reeks 62 vervingen op de lijn naar Couvin en dat ook verschillende facultatieve goederentreinen bij voorrang door onze machines verzekerd werden. Ook de toeristische verbinding tussen Maubeuge en Blankenberge werd nog steeds door een 51'er gesleept. In 1997 werd de eerste locomotief – de 5126 – van Monceau definitief stilgelegd: de reden hiervoor waren de zware trillingen die optraden. Dit fenomeen trad bij de reeks 51 – maar ook onder andere bij de reeks 55 – regelmatig op en was te wijten aan een onbalans in de motor.

Daar de werkelijke reden moeilijk op te sporen was, werd de schrapping op 1 juni 1997 effectief doorgevoerd. Tot in 2000 bleef de toestand praktisch ongewijzigd en bleven de diensten vanuit Monceau en Saint-Ghislain gehandhaafd. Wel zou de 5140 in de loop van 1998 nog naar Hasselt overgeplaatst worden en werd de 5139 – geveld door een zwaar defect aan de dieselmotor – in 1999 definitief afgevoerd. Met nog 11 locomotieven in zijn bestand werd de verhuis naar de nieuwe stelplaats te Charleroi-Sud Quai officieel op 3 april 2000 doorgevoerd.



Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.003	5103	Schaarbeek	14/09/1964	Schaarbeek	28/10/1964
		Schaarbeek	28/06/1966	Schaarbeek	28/06/1966
		Schaarbeek	25/03/1968	Kortrijk	12/11/1976
		Kortrijk	15/12/1976	Schaarbeek	01/06/1986
200.005	5105	Schaarbeek	03/01/1966	Schaarbeek	03/06/1984
200.008	5108	L	08/02/1962	Kortrijk	05/10/1972
		Kortrijk	31/10/1972	Schaarbeek	03/06/1984
200.009	5109	Schaarbeek	27/03/1968	Schaarbeek	13/12/1968
		Schaarbeek	02/03/1970	Schaarbeek	14/03.1970
200.015	5115	Schaarbeek	16/05/1978	Tournai	26/05/1978
200.016	5116	Tournai	28/02/1972	St-Ghislain	24/01/1986
200.017	5117	L	03/04/1962	Schaarbeek	03/06/1984
		Schaarbeek	01/06/1986	Charleroi-sq	03/04/2000
200.020	5120	L	02/05/1962	Schaarbeek	03/06/1984
		Schaarbeek	07/06/1986	Charleroi-sq	03/04/2000
200.021	5121	Tournai	28/02/1972	Charleroi-sq	03/04/2000
200.023	5123	St-Ghislain	31/05/1987	Charleroi-sq	03/04/2000
200.026	5126	St-Ghislain	31/05/1987	HS BD	01/06/1997
200.027	5127	L	07/06/1962	Schaarbeek	03/06/1984
		Schaarbeek	01/06/1986	Hasselt	01/06/1989
200.029	5129	Tournai	24/10/1980	St-Ghislain	21/08/1984
		St-Ghislain	01/06/1986	Hasselt	12/10/1990
200.030	5130	St-Ghislain	16/01/1986	Hasselt	05/08/1993
200.031	5131	L	30/06/1962	Schaarbeek	03/06/1984
		Schaarbeek	01/06/1986	Charleroi-sq	03/04/2000
200.035	5135	Tournai	14/08/1962	Charleroi-sq	03/04/2000
200.038	5138	Tournai	02/10/1962	Schaarbeek	03/06/1984
		Schaarbeek	01/06/1986	Hasselt	19/07/1989
200.039	5139	Schaarbeek	23/02/1979	Kortrijk	08/04/1979
		Kortrijk	06/01/1986	HS BD	01/05/1999
200.040	5140	L	29/08/1962	Tournai	02/10/1962
		Kortrijk	06/01/1986	Hasselt	22/09/1998

Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.041	5141	Schaarbeek	01/06/1986	Hasselt	10/12/1986
200.042	5142	Kortrijk	01/06/1986	Hasselt	29/05/1988
200.043	5143	L	11/09/1962	Tournai	28/02/1972
		St-Ghislain	01/06/1986	Hasselt	29/05/1988
200.045	5145	Schaarbeek	15/10/1980	Hasselt	29/08/1988
200.046	5146	L	27/09/1962	Charleroi-sq	03/04/2000
200.047	5147	Kortrijk	01/06/1986	Charleroi-sq	03/04/2000
200.048	5148	Schaarbeek	28/05/1978	Charleroi-sq	03/04/2000
200.049	5149	L	22/10/1962	Charleroi-sq	03/04/2000
200.050	5150	Tournai	05/01/1965	Charleroi-sq	03/04/2000
200.051	5151	Kortrijk	01/06/1986	Hasselt	31/05/1987
200.052	5152	L	28/11/1962	Hasselt	31/05/1987
200.053	5153	Kortrijk	01/06/1986	Hasselt	31/05/1987
200.065	5165	L	19/02/1963	Tournai	28/02/1972
200.066	5166	Hasselt	15/03/1963	Schaarbeek	28/06/1966
200.067	5167	L	28/02/1963	Hasselt	15/03/1963
200.070	5170	L	26/03/1963	Antw-Dam	01/06/1986
200.071	5171	Hasselt	03/06/1984	Hasselt	08/10/1984
200.072	5172	Hasselt	03/06/1984	Antw-Dam	01/06/1986
200.075	5175	L	30/04/1963	Antw-Dam	01/06/1986
200.078	5178	Kortrijk	03/06/1984	Hasselt	01/06/1986
200.079	5179	L	24/05/1963	Hasselt	01/12/1966
200.080	5180	L	28/05/1963	Hasselt	01/06/1986
200.081	5181	L	05/06/1963	Hasselt	10/07/1965
200.085	5185	L	21/06/1963	Hasselt	29/07/1963
200.086	5186	Hasselt	29/07/1963	Schaarbeek	23/10/1963
200.087	5187	L	01/07/1963	Hasselt	18/07/1963
200.090	5190	L	19/07/1963	Hassel	29/07/1963

	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02
Levering	10	10																																							
Bijgekomen	2	2	1	1	2		1		1		3				1		2	1	2				3		15	2											1	1	11		
Afgegeven	1	5	1	1	3		1		1		3				1		1	1					9		8	3	3	1	1			1									2
Schrapping																																				1				4	5
Totaal 31/12	11	18	18	18	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	18	18	20	20	20	20	14	14	21	20	17	16	15	15	15	14	14	14	14	13	12	11	11	7	0



Een ongewone foto van een ongewone dienst: op 19 mei 1987 gaat de 5123 van Saint-Ghislain (nog slechts enkele dagen voor zijn mutatie) , samen met een 59-er van Haine-Saint-Pierre een goederentrein ophalen te Jeumont, hier op één van de talrijke bruggen over de Samber op de lijn 130A

Foto Yves STEENBEGRUGGEN



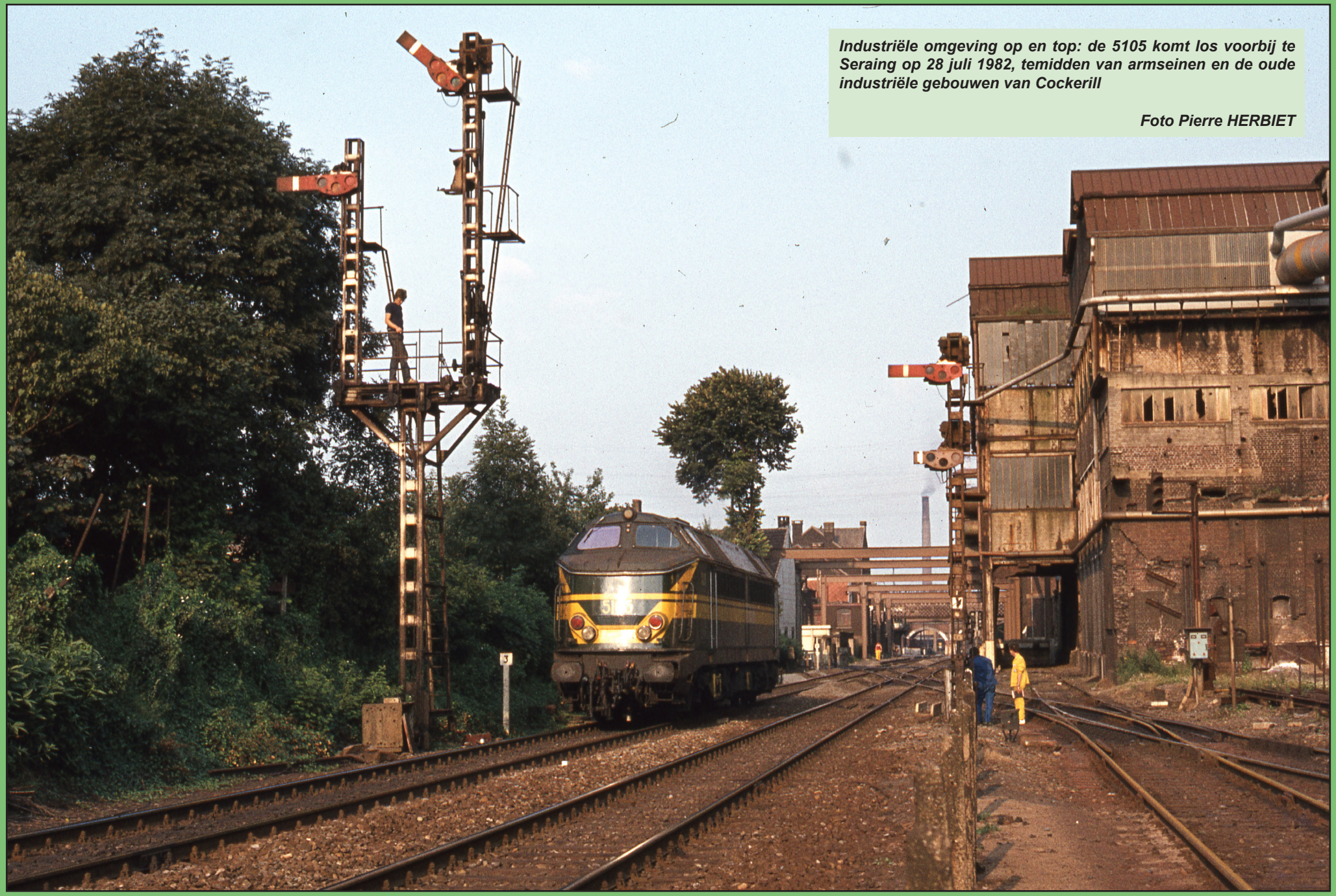
Aangekomen te Jeumont met de typische Franse signalisatie.

Foto Yves STEENBEGRUGGEN



Een werktrein met de platte wagens voor de langgelaste rails, met de 5121 en de 7366 aan kop op de lijn 112 te Forchies op 18 april 1984.

Foto Thierri HEYLEN



Industriële omgeving op en top: de 5105 komt los voorbij te Seraing op 28 juli 1982, temidden van armseinen en de oude industriële gebouwen van Cockerill

Foto Pierre HERBIET

Charleroi-Sud-Quai (2000 - 2002)

Nog elf locomotieven konden hun laatste levensjaren doorbrengen in hun gloednieuwe onderkomen, maar al snel zou er verandering komen in hun situatie. Het eerste bedrijfsjaar verliep zonder noemenswaardige wijzigingen. De inzet verliep soms nogal verwarrend, daar de locomotieven regelmatig de taken van onder meer de reeks 62 overnamen en zo reden ze nog regelmatig reizigerstreinen naar Couvin.

Maar vanaf begin 2001 kwam de grote kentering: op 28 januari 2001 werden de zeven eerste locomotieven reeks 77 – de 7721 tot 7724 en 7729 tot 7731 – vanuit Antwerpen gemuteerd en tot augustus verhoogde dit bestand met nog acht bijkomende locomotieven. De eerste personeelsopleiding was al enkele maanden eerder ingezet en zo konden deze nieuwkomers al dadelijk een deel van de taken overnemen. Ook de verdere opleiding zou in de inzetreeks zelf doorgevoerd worden. Vooral de diensten naar Clabecq en Quenast kwamen hiervoor in aanmerking.

Maar de omschakeling verliep niet van een leien dakje: eerst was er het feit dat de reeks 77 nog toegelaten was in Frankrijk. Dus moesten de 51-ers noodgedwongen deze diensten naar Jeumont verder blijven uitvoeren.

Anderzijds was de opleiding te Mons en St-Ghislain nog niet gestart en de enkele overgebleven diensten vanuit St-Ghislain bleven hierdoor bij de reeks 51. De aankomst van de 77-ers had tot gevolg dat de 5148 dadelijk geschrapt werd. Deze machine stond al enkele maanden afgesteld met een breuk van de krukas.

Geleidelijk aan namen de nieuwe machines de taken over: de bestuurders van Mons werden gedurende de zomer van 2001 opgeleid en ze namen de lokale treinen over. Tijdens deze laatste weken werden vooral vanuit Tournai nog enkele diensten voorzien, vooral naar het cementbedrijf te Havinnes, naar de hoofdverdeler van Peugeot te Ghisenghien en naar Frasnes-lez-Avaing. Eind 2001 werd ook de toelating voor de grensbaanvakken in Frankrijk uitgereikt, maar de toestand was in zoverre veranderd dat er praktisch geen rechtstreeks verkeer meer voorhanden was. Het was uiterst zeldzaam dat een Belgische locomotief nog verder doorstootte dan Jeumont en deze dienst werd vooral elektrisch – met de reeks 12 – verzekerd.

Deze toestand leidde tot de schrapping van nog drie machines eind 2001. Twee machines – de 5147 en 5150 – hadden hun kilometergrens voor onderhoud bereikt. De 5123 als derde was al op 28 september 2001 afgesteld, dit wegens een begin van brand te Irchonwelz op deze datum.

Zodoende bleven er nog zeven machines in het bestand: de 5117, 5120, 5121, 5131, 5135, 5146 en 5149. Ze werden nog onregelmatig gebruikt voor allerlei taken. Meestal stond nog één locomotief reserve te Monceau, een tweede stond uitgeweken te St-Ghislain of Tournai om in te springen bij mogelijke extra treinen of bij defecten bij de reeks 77

Maar de toestand evolueerde gunstig voor de reeks 77 en de machines waren volledig in staat om de opgelegde taken te vervullen. Begin juni viel de beslissing om bij aanvang van de nieuwe zomerregeling op 16 juni de aanwezige machines in blok af te stellen. Nochtans zouden nog twee diesels – de 5117 en de 5146 – op deze datum nog uitwijken naar Antwerpen-Noord. Op de voorlaatste inzetdag verzekerde de 5131 voor het laatst een kalktrein naar en vanuit Aisémont. De 5121 werd vanuit St-Ghislain gebruikt voor de bediening van Tertre. Verder werden de 5120 en 5149 in treinschakeling ingezet voor de cementtrein vanuit Havinnes naar Quévy. De eer om de laatste trein naar Monceau te verzekeren kwam echter aan de 5131 toe: op 15 juni sleepte ze nog een trein naar Clabecq en kwam nadien los naar Charleroi terug.

Nr NMBS	*Mutatie(s)*			
na 1971	*Vanuit*	*Op datum*	*Naar*	*Op datum*
5117	*Monceau*	*03/04/2000*	*Ant-noord*	*16/06/2002*
5120	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5121	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5123	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*01/11/2001*
5131	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5135	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5146	*Monceau*	*03/04/2000*	*Antw-noord*	*16/06/2002*
5147	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*01/10/2001*
5148	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*01/02/2001*
5149	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5150	*Monceau*	*03/04/2000*	*HS*	*01/10/2001*

Hasselt (2000 - 2002)

Zoals al in het overzicht vermeld, zou Hasselt de laatste, maar veruit belangrijkste stelplaats worden, die vanaf de levering de typen 200 in zijn bestand had. Bijna 40 jaar zouden de locomotieven het beeld gaan uitmaken van het Limburgse landschap, maar ook ver daarbuiten gebruikt worden. Pas tijdens de laatste bedrijfsjaren zouden de machines – op papier – naar Antwerpen overgeplaatst worden, maar ze bleven tot de laatste wielomwenteling deel uitmaken van het spoorwegbedrijf van deze provincie. Pas eind oktober 1962 zou de eerste locomotief van dit type – de 200.050 – te Hasselt aankomen, dit vooral voor personeelsopleiding. Het was immers niet voorzien dat een locomotief van de eerste bouwschijf zijn tenten in deze beginperiode in de Limburgse hoofdplaats zou opslaan. Deze locomotief zou trouwens na de aankomst van de volgende machines al op 2 januari 1963 aan Schaarbeek doorgegeven worden.

Tegen het einde van 1962 waren al drie machines aanwezig – de 200.055 werd fabrieksnieuw geleverd en de 200.054 kwam dadelijk na zijn testritten te Schaarbeek op 10 december over. Maar dan ging het snel: in de loop van 1963 groeide het bestand aan tot 17 locomotieven, maar er was ook een heel verloop: elf machines kwamen rechtstreeks van Cockerill, acht verdere typen 200 werden door de verschillende stelplaatsen – na hun rodage – naar Hasselt getransfereerd. Maar gelijktijdig gingen twee locomotieven in het bestand van Aarschot over en twee andere machines verlieten Hasselt na enkele maanden richting Monceau.

En nu zou het type 200 op zeer korte termijn de reeks DA van het type 201 praktisch ongewijzigd overnemen en dus maar in mindere mate de stoomtractie aflossen. Door deze overname kwamen de typen 201 vrij en werden ze naar Antwerpen-Dam gemuteerd. In principe veranderde men niets en zouden de nieuwe machines gewoon instromen in de bestaande reeks, en deze omvorming was met ingang van de zomerregeling van 1963 praktisch volledig doorgevoerd. Maar laten we aan de hand van de beurtregeling deze taken eens in detail gaan bekijken.

Deze eerste inzetreeks was veelomvattend en er waren geen echte specifieke inzetlijnen. In de reizigersdienst waren er vier bestemmingen: Leuven, Antwerpen (via Mol), Landen (in de vooravond en dit ondanks de elektrificatie in 1960), Eisden-mijnen en richting Liège. Hier waren enkele specialiteitjes: vanuit Liège-Guillemins reed men (rechtstreeks) door naar drie verder gelegen plaatsen. Dit waren Flémalle-Haute, Statte en Rivage. De beide eerste plaatsen werden bediend om de vele Limburgse arbeiders in de staalnijverheid rondom Seraing naar hun werkplek te brengen. En jarenlang was Rivage (en zelfs Jemelle) een eindpunt van een rechtstreekse trein vanuit Hasselt.

Als laatste was er een piekuurtrein 's avonds vanuit Brussel-Zuid naar Hasselt. De volgende morgen werd dan terug naar Brussel-Zuid gereden als trein 3227. Een andere piekuurtrein – de 1325 vanuit Brussel-Zuid naar Mol (de "atoomtrein") voor de gespecialiseerde arbeiders in het verwerkingsbedrijf in Dessel – stond ook in het programma van het type 200.

Opmerkelijk was ook de mijnwerkerstrein 3234, die vanuit Leuven naar Eisden reed. In tegenstelling tot de voorgaande jaren, waar hij de bocht voor Hasselt nam, reed hij deze nu naar Hasselt. Hier maakte de locomotief kop en reed dan verder (met dezelfde machine) naar Eisden-mijnen

De goederendienst was in tweeën verdeeld: er was de doorgaande dienst vanuit Montzen naar Schaarbeek, Merelbeke en Antwerpen-noord enerzijds en de afvoer van Limburgse steenkool vanuit Waterschei en Houthalen naar meestal de cokesfabriek te Vilvoorde, maar ook naar het Luikse industriebekken.

Maar al de hierboven opgesomde diensten waren in principe niet echt het verwachte inzetgebied voor ons type 200, maar de inzet vanuit Hasselt was immers maar een tweede keuze, daar men - ongewild - met een enorm overschot zat. Waarom het type 200 niet dadelijk naar Antwerpen-Dam afgeleverd werd, is één van de interne mysteries van de NMBS. Hier zouden ze wel beter tot hun recht komen. De zware rechtstreekse treinen tussen Antwerpen en Kinkempois/Aachen werden trouwens gereden door de machines type 205 van Kinkempois en Montzen, en even later door het type 201 van Antwerpen. De afvoer van de steenkool gebeurde gewoonlijk met machines naar de uiteindelijke bestemmingen, meestal Monceau.

En dan waren er nog meer lokale treinen, waarbij vooral de bedieningstrein naar Mol het meest in het oog sprong.

Ondanks de plantondienst rondom de klok werd een aanzienlijk daggemiddelde van 468 km behaald.

Tijdens de volgende jaren groeide het bestand nog verder aan en bereikte het in 1965 zijn waarde van 26 tot 28 machines. Dit aantal gedurende een twintigtal jaar gehandhaafd blijven en op dat ogenblik ontstond ook de verdeling van de diensten over drie afzonderlijke inzetplannen. Deze situatie was feitelijk aan de overname van de laatste diensten die nog in stoomtractie verzekerd werden. De inzetreeks DA werd nu de reeks A. De (meer doorgaande) diensten die door het type 29 gereden werden, zouden het plan B vormen en de meer lokale treinen – aangevuld door een aantal nieuwe verbindingen door de opkomst van de industrie rondom Genk – werden in de reeks C samengevoegd.

En deze toestand bleef ongewoon lang aanhouden; er waren natuurlijk grote wijzigingen in de provincie. En deze noopten steeds tot een minieme aanpassing van deze diensten. Al heel vlug – in 1966 – was er de sluiting van de eerste steenkoolmijn, deze van Zwartberg. Dit had geen direct gevolg, maar om de werkloosheid te verminderen kwam Ford zich in Genk vestigen en dit had wel een grotere invloed en bracht een forse uitbreiding van het aantal treinen met zich mee.

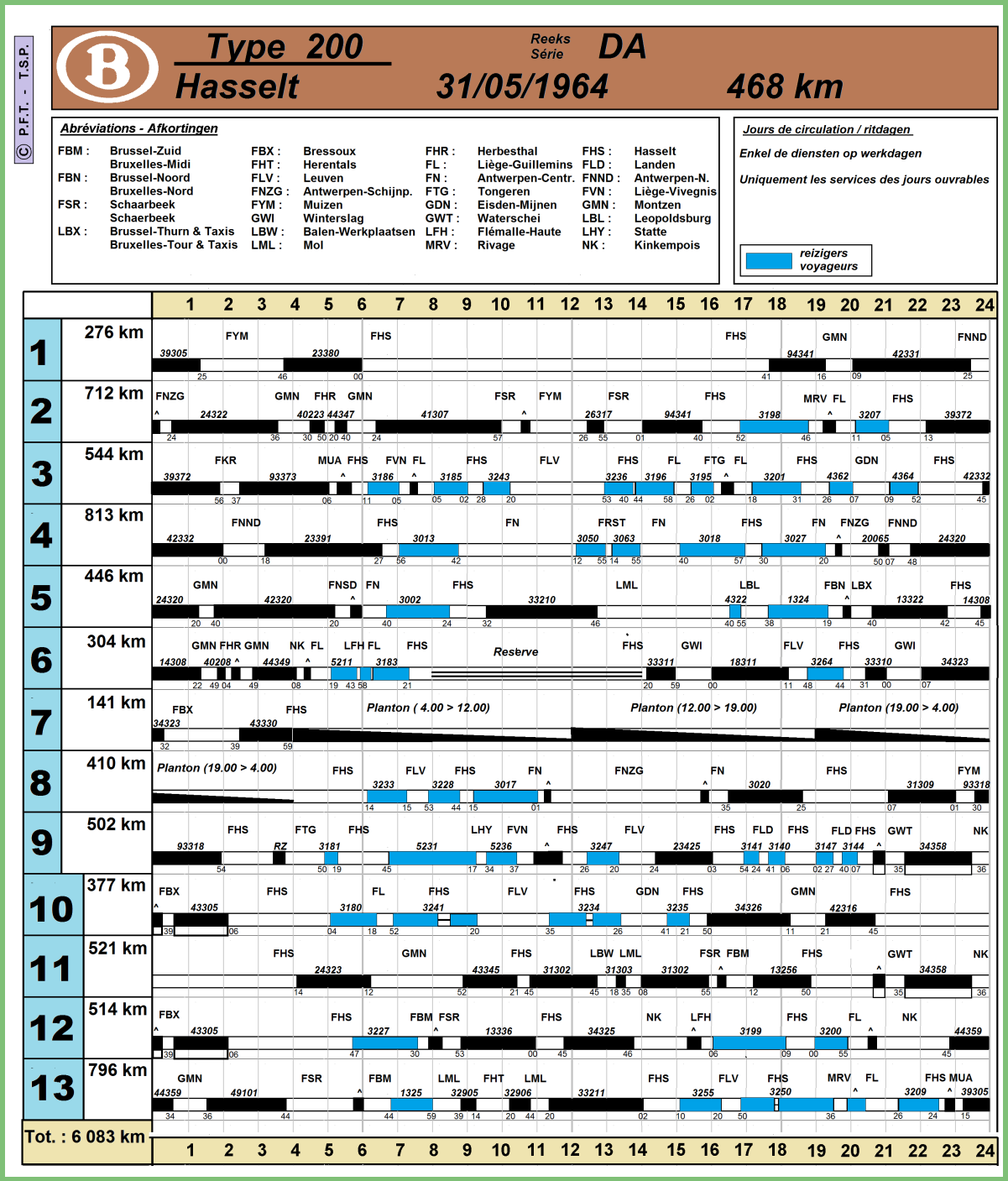
Ook de bouw van de nieuwe (steenkool)centrale van

Inzet-reeks	Type	Aantal ploe-gen	Aanal da-gen	Dag-gem (in km)	Opmerking
A	29	3	8	184	Doorgaande HKV (Leu-ven, Liège, Maaseik)
DA	201	4	12	392	> type 200
DAbis	201/29	3	1	114	Planton
K	81	3	8	117	Lokale goederentreinen
L	81	2	1	80	Reserve / baantreinen
R	53	3	2	86	HLR Hasselt
T	58	3	1	70	HLR Hasselt
U	58	1	1	26	HLR werkplaats
V	58	1	1	26	HLR wagenwerkplaats

de Ebes te Genk Langerlo had een verschuiving van het transport tot gevolg: een gedeelte van de treinen werd nu afgeleid naar de Genkse kolenhaven en naast de typische kubbeltreinen - tussen de mijnzetels en de kolenhavens - werden nu ook de grote zelflossers type Fals gebruikt tussen vooral Beringen en Zolder en de aansluiting van de centrale in Genk-zuid.

Voor de typische kubbeltreinen – waar we in het foto-deel op terugkomen – waren er twee soorten: de mijnen van Eisden, Zolder en Beringen hadden een eigen kolenhaven aan het Albertkanaal en deze treinen werden intern met eigen materieel doorgevoerd. De mijnzetels van Houthalen, Winterslag en Waterschei daarentegen waren aangewezen op de (grote) kolenhaven van Genk en hier werd het verkeer door de NMBS afgewikkeld. En het type 200 / reeks 51 zou gedurende verschillende inzetperiodes zorgen voor de tractie. Ook de reeks 60 (ex type 210) werd hiervoor gebruikt.

Maar ook in het noorden van de provincie begon zich de nieuwe industrie te ontwikkelen. De oude zinkfabrieken te Overpelt sloten hun poorten en nieuwe bedrijven vestigden zich te Balen-werkplaatsen en trokken nieuwe trafieken aan. Mol zou gedeeltelijk een centrumfunctie gaan bekleden voor dit vervoer. Maar de voornaamste uitbreiding werd geboekt bij de moder-



nisering van de zinkfabriek in het Nederlandse Budel, vlak over de grens richting Weert. Deze betrok nu grote hoeveelheden zinkerts vanuit de Antwerpse haven en dit vervoer werd vanaf dat ogenblik aan de typen 200 (maar later aan de reeks 51) toevertrouwd. En dit verkeer bleef steeds maar stijgen. Maar in deze periode werden ook enkele treinen vanuit Antwerpen naar het Limburgse steenkoolbekken gevoerd (en omgekeerd) en ook de verbinding van en naar Aachen-West kwam in het programma. Hiervoor werden alle locomotieven uitgerust met een derde koplamp, eerst een voorlopige versie met een lamp afkomstig van een stoomlocomotief op de neus zelf, nadien vast ingebouwd bovenop de stuurpost.

Maar Hasselt kende ook zijn specifieke problemen: de stelplaats werd opgezadeld met elders onhandelbare locomotieven, zoals de typen 211 (reeks 64) en 222 (reeks 66). Ook het type 210 zou de groeiende tonnenmaat moeilijk aankunnen en dit leidde tot soms zware defecten en maandenlange herstellingen. Het bestand van het type 212 was zeer krap, dus voor heel veel dergelijke calamiteiten werd een beroep gedaan op het type 200 (reeks 51) en zodoende waren naast de officieel gebruikte machines meestal twee tot vier bijkomende locomotieven nodig voor het overnemen van tal van (ondergeschikte) taken.

Vanaf begin 1972 begonnen de moeilijke en langdurige werkzaamheden voor de elektrificatie van lijn 34 en vooral de tunnels van Liège. Hierdoor moest het volledige verkeer tussen Liège-Palais en Herstal opgeschort worden. Daar er in Herstal slechts een beperkte mogelijkheid was tot omzetten, werd de reizigersdienst nu gereden met M1-rijtuigen in trekduwdienst (met locomotieven reeks 62) en verdwenen de machines reeks 51 volledig uit deze verbinding. Deze toestand zou tot in 1976 duren. Op dat ogenblik werd de ringlijn vanuit de Guillemins naar Ans via Liers met elektrische tractie ingehuldigd, terwijl de (diesel)treinen tot Liège-Guillemins terug voor een gedeelte met de reeks 51 gereden werd.

Enkele jaren later – op 10 april 1980 – deed zich een niet zo zwaar, maar wel spectaculair ongeval voor met verstrekkende gevolgen. In de tunnel van Wonck botste de 5155 van Hasselt tegen de laatste wagens van een voorop rijdende trein. Deze was tot stilstand gekomen in de tunnel zelf. Door de schok ontspoorden de laatste wagens van de trein, maar beschadigden ook de wand van de tunnel. En dit gebeurde juist op een plaats waar het cementbedrijf CBR mergel afgroef en waar de bovenlaag boven de tunnel vrij dun was. Gevolg was dat een deel van de tunnel instortte en dat over een afstand van een 50-tal meter de tunnel volledig moest worden hersteld. En zo ontstond te Wonck uit één, twee tunnels. Gedurende verschillende maanden was de lijn versperd en werden de goederentreinen vanuit Genk



Een locomotief type 200 staat in 1964 te Eisden-Mijnen gereed om terug naar Hasselt te Rijden

Foto Hugo NAUWELAERTS

Een klassieke dienst gedurende praktisch de ganse loopbaan: de reizigers-dienst Hasselt - Liège-Guillemins, afgewisseld met locomotieven type 212

Rechts: De 200.062 is op 14 juli 1968 net aangekomen te Liège-Guillemins en rijdt verder naar de bundel Angleur om daar kop te maken.

Onder: De 200.057 bij een tussenstop te Tongeren - richting Hasselt - op dezelfde dag als vorige foto.

Foto's Hugo NAUWELAERTS





via lijn 34 en dus via Liège-Guillemins omgeleid. De andere treinen namen de omweg via lijn 36. Ook de reeks 51 reed op dat ogenblik diverse goederendiensten via de tunnels van Liège.

In de beginjaren tachtig had de toestand in Limburg zich gestabiliseerd, maar er waren de eerste voortekenen voor de nakende sluitingen van alle Limburgse mijnen en vooral de diversificatie van de industrie en de verdere snelle uitbouw van het industriële centrum Genk. De komst van het grote metaalverwerkende bedrijf ALZ zou tijdens de volgende jaren zorgen voor een stabiliteit bij het spoorvervoer. Dus misschien ook tijd om de diensten van de reeks 51 onder de loep te nemen, dit op de vooravond van de opname van de elektrische tractie naar Montzen en de invoering van het IC





Boven : de 200.064 van de stelplaats Hasselt rust in 1969 even uit te Kinkempois

Links: een lege Ford-trein met de 200.007 aan kop bij doorrit te Remersdaal richting Genk, dit in 1969.

Foto's Henri CHAUVEHEID

IR-plan. We kiezen nu voor de beurtregelingen van 23 mei 1982, de dag dat de spanning tussen Antwerpen en Montzen ingeschakeld werd, maar dat door een nijpend tekort aan elektrische locomotieven de dieseltractie nog steeds de bovenhand haalde op deze verbinding. Maar dit zou nog hetzelfde jaar tot het verleden gaan behoren; het tij zou stilaan gaan keren voor onze machines.

De reizigersdienst was praktisch volledig uit het pakket verdwenen: er waren nog enkele piekuurtreinen tussen Hasselt en Leuven en ook de trein vanuit Brussel-Zuid was nog steeds aanwezig. Opmerkelijk was ook een treinpaar vanuit Brussel naar Ieper, gesleept door een Hasseltse locomotief, wel met een bestuurder van Schaarbeek.

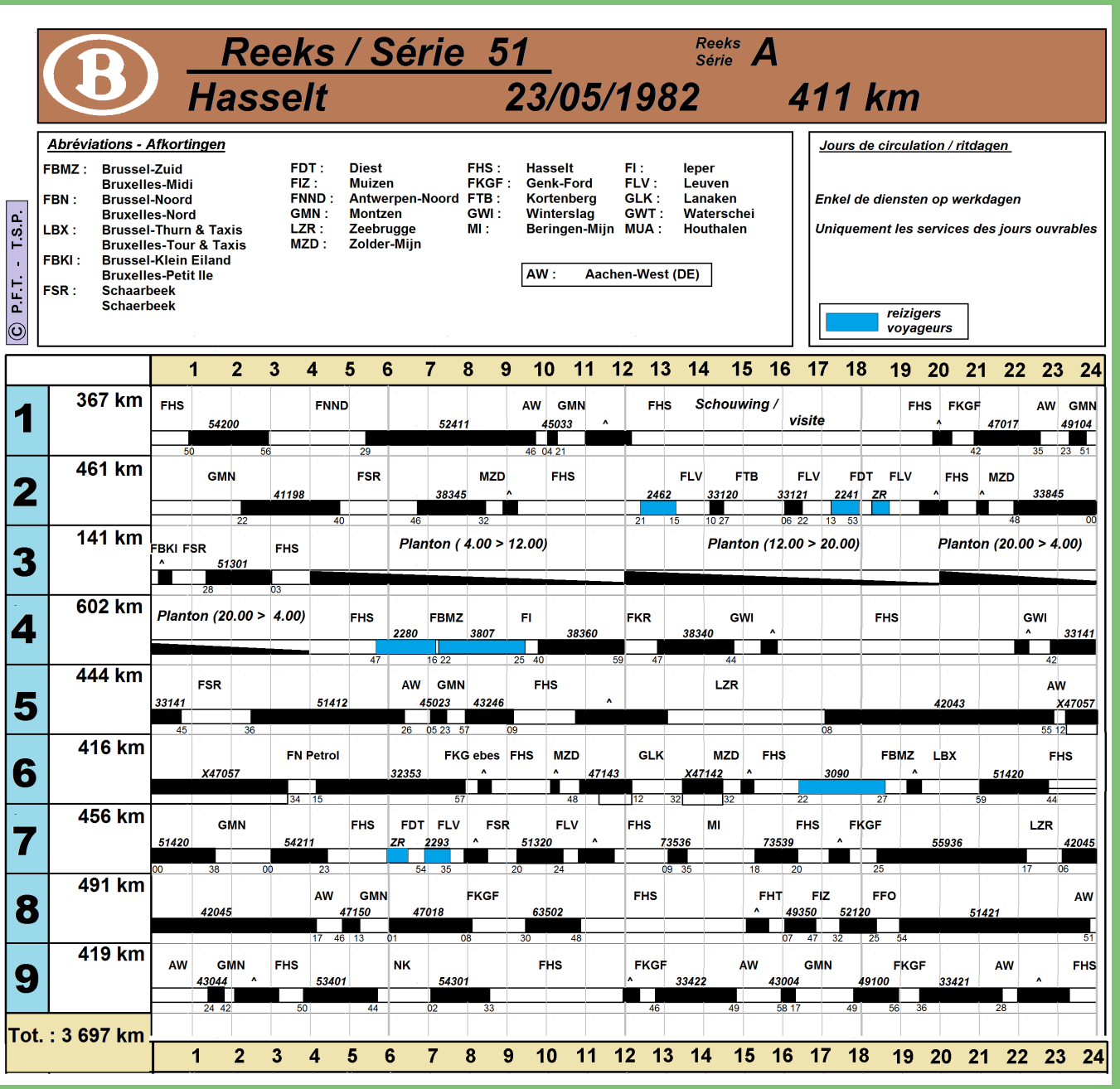
De goederendienst werd nog altijd – dit echter voor het laatste jaar – gedomineerd door de verbinding tussen Hasselt en Montzen en Aachen-West. In de andere richting was Antwerpen-Noord de voornaamste bestemming. Deze bestemming werd zowel bereikt via Aarschot en Lier, maar ook via lijn 27 via Mechelen en verder de lijn 53 en zo verder naar Aarschot. Maar ook Schaarbeek en Muizen werden hier bereikt en er waren enkele rechtstreekse treinen doorheen het ganse land tussen Zeebrugge en Aachen.

Natuurlijk werd Aachen-West ook bereikt met treinen vanuit het Ford-bedrijf te Genk, zowel met onderdelen als afgewerkte auto's.

Voor de Limburgse steenkool waren er de doorgaande treinen, meestal vanuit Zolder naar Luttre en naar Kinkempois, maar de hoofdzaak lag wel bij het verkeer binnen de regio, naar de kolenhaven van Genk.

De steenkoolcentrale van Langerlo - Genk was inmiddels omgebouwd tot oliestook en hiervoor was er een ketelwagentrein tussen de petroleumsectie in de Antwerpse haven en de aansluiting van de centrale.

En dan naar het noorden van de provincie. Hier werden ook een deel van de diensten verzekerd, dit met bestuurders van Mol. De bekende zinkertstrein tussen Antwerpen en Budel, maar de N.M.B.S.-machines namen nu ook de interne rangeringen voor het lossen van



de wagens voor hun rekening. En verder de bediening van Balen, de zandgroeve van Lommel Maatheide en het non-ferrobedrijf te Olen. Opmerkelijk ook de vinyltrein die nu in Weert opgepikt werd en dan via Mol (met omzetten van de locomotief), Hasselt en Diest (opnieuw omzetten) naar Tessenderlo reed. Als laatste te vermelden dienst was deze naar Maastricht: hier was de (lokale) bediening van deze Nederlandse stad en de rangeringen te Lanaken, maar over deze lijn reed ook de cokestrein vanuit Alsdorf naar Zolder, waarbij in de richting Hasselt beide 51-ers te Lanaken gekoppeld werden en in dubbeltractie naar Hasselt reden. Van hieruit ging het dan met één locomotief verder richting Kempen. Maar vanaf deze periode zou de toestand in enkele jaren tijd sterk gaan veranderen. Er kwamen nieuwe trafieken, maar de dienst werd meer naar het lokale vlak afgetopt.

In 1984 werd beslist om een nieuw bestand uit te bouwen in Antwerpen-Dam, ter vervanging van de verouderde reeks 59. Deze machines voldeden nog volledig, maar op ergonomisch vlak waren ze aan vervanging toe. Ze boden de bestuurders amper bescherming en ze waren te luidruchtig. In juni 1984 vertrokken vier machines – de 5162, 5164, 5167 en 5168 – richting metropool. Op hetzelfde ogenblik werd het bestand van Monceau uitgebreid met de 5171 en 5172. Dit was mogelijk door het feit dat de elektrische locomotieven reeks 27 het grootste deel van de diensten naar Montzen overgenomen hadden. De drie bestaande inzetreeksen werden samengesmolten tot één plan GB met 13 à 14 inzetdagen.

Op 3 augustus 1984 raakte de 5191 betrokken bij een botsing met de 6308 te Hasselt. Ondanks het feit dat de schade nog meeviel, werd deze 51-er toch in oktober definitief afgevoerd. Enkele maanden later – op 22 november – kreeg de 5161 op lijn 27 aan de vertakking Otterbeek een aanrijding met de 5920 en 5948 van Antwerpen. Daar de schade vrij groot was, werd deze machine op 1 maart 1985 uit het bestand geschrapt. Nochtans zou ze aan de snijbrander ontsnappen: met onderdelen van de te Eppegem verongelukte 5117 werd deze locomotief terug hersteld,



De met auto's van Ford beladen trein rijdt te Veurs met de 200.062 als sleeplocomotief in de andere richting naar Aachen-West, ook in de loop van 1969

Foto Henri CHAUVEHEID.

Op 19 oktober 1978 zou zich een eerste, zwaar ongeval voordoen, dat aanleiding gaf tot de schrapping van de eerste locomotief reeks 51. Dit gebeurde te Kermt (op de lijn 35 naar Leuven, even voorbij de uitrit te Hasselt). Hier stond de goederentrein 47120 Aachen-West – Schaarbeek stil voor een onveilig sein en de pas vertrokken reizigerstrein 2255 Hasselt – Leuven, gesleept door de 5176, kwam net op snelheid, negeerde een stopsein en boorde zich achteraan in de goederentrein. De klap was geweldig en de locomotief werd zwaar beschadigd. De berging gebeurde pas twee dagen later – op een donkere, regenachtige dag – door middel van de spoorkranen van Schaarbeek en Kinkempois. De locomotief werd in verschillende delen op nooddraaistellen naar de nabijgelegen stelplaats afgevoerd.

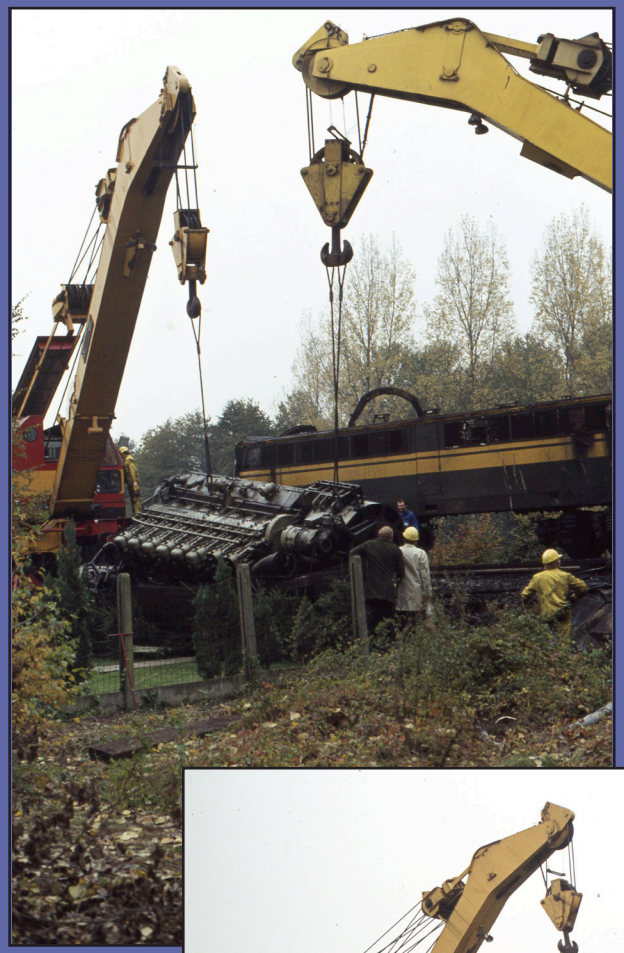
Pas in de nacht van 17 november 1978 werden de onderdelen geladen op platte wagens en de zwaar gehavende locomotief naar de AC Salzinnes afgevoerd. De locomotief werd dadelijk uit het N.M.B.S.-bestand geschrapt; de dieselmotor zou na herstelling gebruikt worden voor de





terugbouw van de 5001 naar de gewone versie

Het proces-verbaal werd – ondanks de lange administratieve weg – snel opgesteld en de locomotief werd op 18 januari 1979 definitief geschrapt.





Werkplaats D.T.Hasselt
Nr 261.1.11.2.5/HP/EH
tel.210

de 20/11/1978

A.C.Saltinnes
cc. Directie M
Bureau 24-01
sectie 8
Brussel

B.O.V. nr 21 v.20/10/78 v.station Hasselt.-Aanrijding goederentrein door daaropvolgende reizigerstrein-lijn 35 -op 19/10/78.

Al de gerecupereerde onderdelen van hl 5176 werden op volgende wagens naar A.C.Saltinnes gezonden:

		Dokument	
1e hg	01805059519/0	W 100 nr 799	6 beschadigde tractiemotoren.
2e hg	01835006714/8	W 100 nr 815	mazoutbak +binnenste kabien
3e hg	21888300294/0	W 100 nr 815	2 beschadigde bogies
4e hg	21883000258/8	W 100 nr 824	allerlei schroot
5e hg	01883002815/5	W 100 nr 824	allerlei schroot
6e hl	5176 met stuurpost	id	op reservebogies WDT Hasselt met de beschadigde kabien van hl.

Wil maatregelen nemen en ons zo spoedig mogelijk de reservebogies zonder wielen(die moeten nagezien worden en in orde gesteld nà de botsing)terug te zenden.
Voor deze hl werd door Bureau Treindienst een bestelling voor herstelling M 720 nr 29 van 14/11/78 opgesteld.
Door uw magazijndienesten werd voor de 6 tractiemotoren een B 683 gevraagd.Volgens ons ten onrechte vermits de beschadigde Hld niet als een geheel kon opgezonden worden.
Gelieve ons deze dokumenten B 683 nr 3307 voor vernietiging terug te zenden.
Wil ons ook voor de Dienst Ongevallen van de Groep de schade aan de Hld mededelen.

cc. Mr Hauglustaine-IPM
Bureau Boekhouding
Bureau Treindienst

De Sectiechef

VAN LATHEM J.

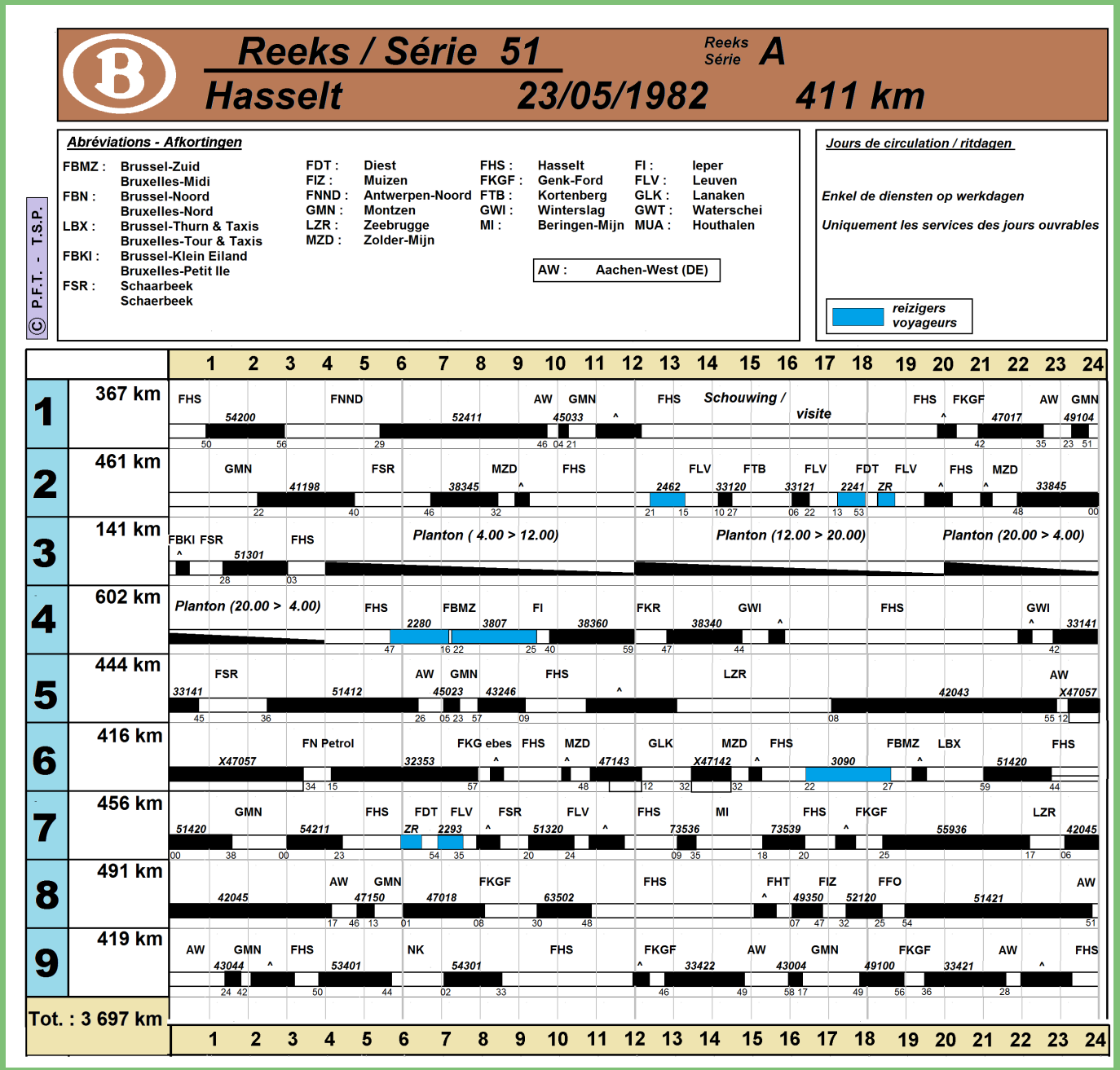
maar kreeg op dat ogenblik het nummer 5117” toebedeeld, dit enkel om administratieve redenen. De directie moet immers niet altijd weten wat er ter velde gebeurt.

Maar de Limburgse industrie zou zich aanpassen aan de nieuwe behoeften en de N.M.B.S. moest volgen. Tessenderlo Chemie werd overgenomen door een Franse groep en de bevoorrading gebeurde nu vanuit het zuiden. De treinen gingen nu richting Leuven, waar ze door elektrische locomotieven overgenomen werden.

En dan was er de rationalisering in de steenkoolmijnen, voorafgaand aan de sluiting. Er zou nog slechts één enkele kolenwasserij in het oostelijk bekken overblijven, te Waterschei. Dit was de plaats waar de steenkool gescheiden werd van het gesteente, vooral de leisteen. De steenkool moest dan ruw en onbehandeld overgebracht worden van Winterslag en Eisden en hiervoor zorgde de N.M.B.S. Dit was opnieuw werk voor twee bijkomende locomotieven reeks 51. Vooral de zeer zware helling vanuit Eisden zou regelmatig – bij slechte weersomstandigheden – een bijkomende opdruklocomotief nodig hebben.

Door het steeds nauwer wordende net van bovenleidingen zouden de doorgaande diensten praktisch volledig verdwijnen. Aachen –west werd enkel nog bereikt vanuit het knooppunt Genk (vooral voor Ford-treinen). Maar vanuit hetzelfde bedrijf werd er nog steeds doorgestoten tot in Zeebrugge.

En op 1 juli 1986 gebeurde opnieuw een botsing, waarbij ditmaal drie locomotieven van reeks 51 betrokken waren. De trein 47043 – Antwerpen – Montzen – was gestopt voor een onveilig sein te Bassenge op de lijn 24 tussen Tongeren en Visé. Deze trein werd gesleept door de 5159 en 5178. Op blokafstand volgde de trein 4041 tussen Antwerpen en Aachen-West. Om 4.12 ’s morgens boorde de 5188 zich in de laatste wagen van de stilstaande trein en werd op deze wagen gekatapulteerd. Dit was een (lege) tankwagen, waarin nog een residu van polyvinylchloride aanwezig was. Ook de eerste wagens van de aanrijdende trein ontspoorden en blokkeerden de beide sporen.



Pas de volgende dag in de namiddag waren de sporen weer vrij, dit na het overpompen van de giftige vloeistoffen uit de tankwagens. Nochtans zou de 5188 – die vrij zwaar beschadigd was en naar de AC Salzinnes afgesleept werd – niet dadelijk geschrapt worden. Het zou pas een jaar later, op 1 augustus 1987, dat de definitieve afvoer uit de geschriften een feit werd.

Maar er zou zich opnieuw een vrij stabiele periode aandienen in de inzet vanuit Hasselt. Er was wel de geleidelijke sluiting van de verschillende Limburgse mijnzetels, te beginnen met het oostelijk bekken. De hoeveelheid geproduceerde steenkool daalde en in de eerste plaats gingen de zetels van Winterslag, Eisden en tenslotte Waterschei dicht. De lijn 21 brokkelde af en de installaties van de vormingsstations vielen in puin; steeds meer sporen werden overwoekerd door het welig tierende onkruid. Maar deze sluiting had geen directe negatieve invloed op de spoorwegen: het industriegebied rond Genk groeide verder uit. Dit had als eerste gevolg dat het vormingsstation van Winterslag gereorganiseerd werd en sterk moderniseerde. Genk-Zuid werd belangrijk met nieuwe spoorgebonden bedrijven en er was de uitbouw van ALZ. Er kwamen nieuwe vervoersstromen op gang, vooral naar het zuiden van het land – meer bepaald de staalnijverheid rondom Charleroi. Hiervan pikte de reeks 51 heel wat graantjes mee. De verbinding naar Eisden werd gesloten, maar bleef nog beperkt in dienst voor het bedienen van het N.M.B.S.-stort te Maasmechelen. Hier dumpte de spoorwegen nog tot ongeveer 1995 eigen, niet-organisch afval (oude ballast, puin, betonnen dwarsliggers) om een oude zandgroeve te dempen. Dit verkeer werd tot op het laatst – buiten reeks – door de reeks 51 verzekerd.

Tegen het einde van de tachtiger jaren was het de beurt aan het westelijk bekken om te sluiten. De productie van Beringen werd al verschillende jaren ondergronds naar de zetel Zolder gevoerd om hier verwerkt te worden, maar ook hier werd de productie steeds verder afgebouwd om in 1990 volledig uit te doven. Dit verkeer werd slechts voor een gedeelte opgevangen. Maar de cokestrein vanuit Alsdorf naar Zolder verviel en de verbinding tussen Hasselt en Maastricht werd gesloten. Ook de “kubbel”-treinen naar de Genkse kolenhaven verdwenen – meestal gesleept door een reeks 60 – en



De 200.002 in 1964 op het viaduct van Renory met een gemengde goederentrein vanuit Voroux via Kinkempois naar Hasselt

Foto Bruno DEDONCKER



Close-up van de 200.076 in de 1967 in het station van Mol
Foto Louis AERTS



De 5189 bij het binnenrijden van het station van Hasselt in juli 1973. Hier is de opgezette derde koplamp, afkomstig van een stoomlocomotief goed zichtbaar. Alle locomotieven die naar Aachen-West reden moesten deze koplamp bezitten

Foto Julien CASIER

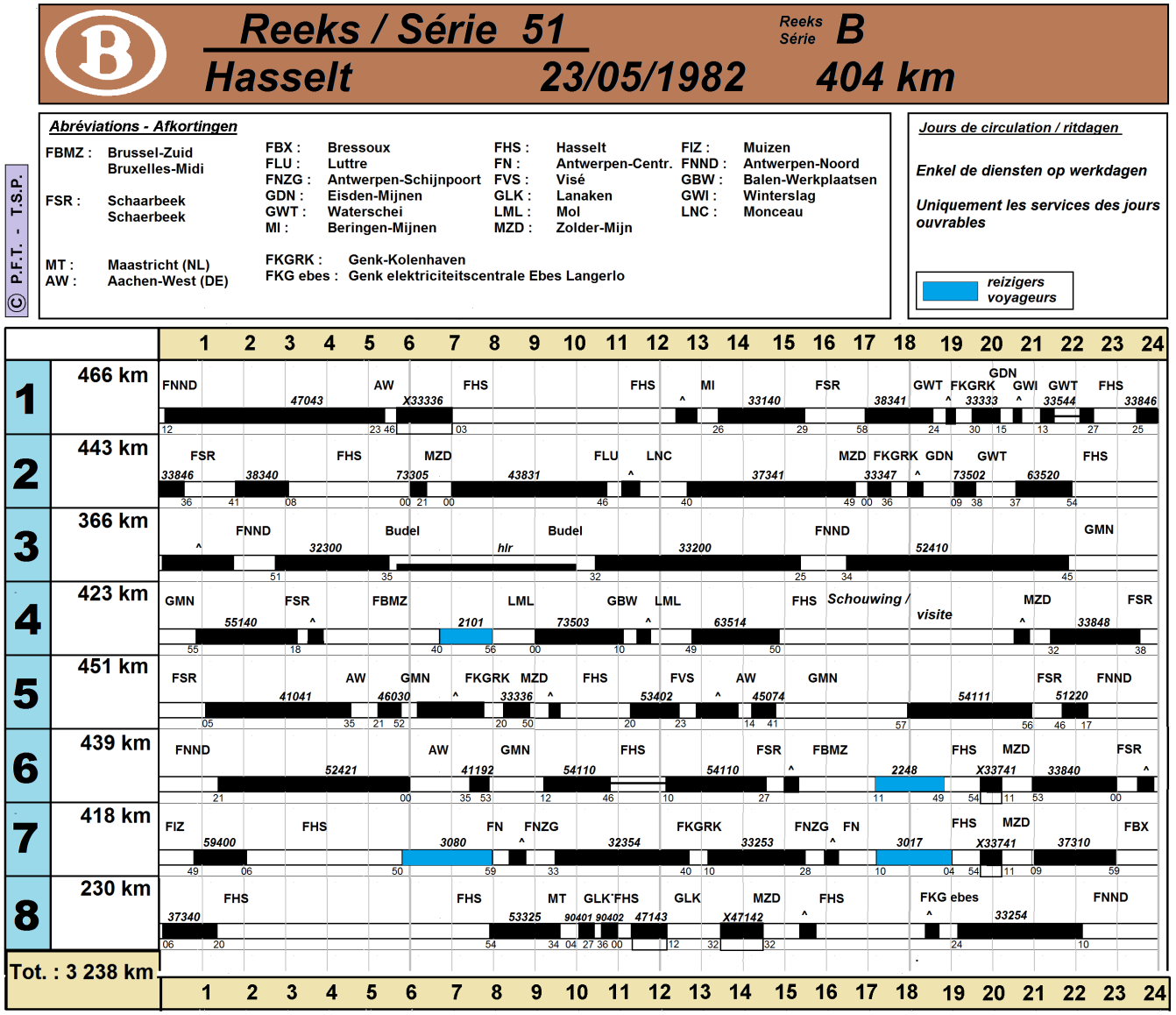
dit leidde tot de sluiting van het baanvak tussen Houthalen en Winterslag.

Dit feit leidde tot de afgifte van negen locomotieven aan Antwerpen-Dam in mei 1987 (5178) en mei 1988 (5154, 515, 5156, 5157, 5158, 5159, 5180 en 5182). Dit werd ten dele opgevangen door de aankomst van een beperkter bestand vanuit Monceau bij de afbouw in deze regio. Het effectief bedroeg nog steeds 20 machines na deze transactie.

Maar daar het vernieuwde vormingsstation van Winterslag – thans Genk-goederen – nog niet onder draad was, werd de afvoer van deze goederen nog steeds over de lijn 21C tussen Genk en Bilzen verzekerd en zodoende waren er nog altijd treinen die dieselgesleept werden tot in Montzen, Aachen-West of Kinkempois doorreden.

Maar meer en meer werden de diensten gesplitst tussen de drie inzetplaatsen van het personeel: Hasselt, Antwerpen-Dam en Mol. Voorheen waren de bestuurders actief in een soort gemeenschappelijke inzetreeks, maar elke inzetplaats kreeg nu meer en meer een eigen inzet met steeds minder “inmenging” van de andere vestigingen. En dit leidde automatisch tot een eigen, beperkter inzetgebied. Voor Hasselt was dit vooral de dienst vanuit de zone Genk, nu meer naar het westen, naar Muizen en Schaarbeek, maar ook Merelbeke en zelfs Zeebrugge. Maar jaar na jaar werden meerdere treinen elektrisch bediend en reed de reeks 51 nog slechts lokale treinen: ze namen de goederentreinen te Hasselt over van de elektrische locomotieven en brachten ze naar Genk (of omgekeerd), maar er waren ook volledige dagen voorzien binnen de Genkse industriezone, waar ze een soort veredelde rangeerdienst verzekerden.

Opnieuw was er een stabiele periode: er waren enkele stelplaatswisselingen, maar de door Hasselt gevreesde afgifte van het ganse bestand kwam er (nog) niet. Antwerpen-Dam nam immers het onderhoud van de elektrische tractie op en Hasselt hoopte op de uitbreiding van het onderhoud van de diesellocomotieven, maar ook deze kwam er niet. De verdere uitbreiding van de groeipool Genk zou nog steeds voor meer werk zorgen



en de definitieve afstelling van de reeks 51 uitstellen.

Nochtans was dit maar een uitstel: de directie maakte in 1995 een nieuw inzetplan bekend en op vijf jaar tijd zou de reeks 51 voorgoed afgesteld worden. Het rechtstreekse gevolg was de schrapping van vier machines: de 5137, 5151, 5187 op 1 juni 1995 en de 5188 twee maanden later. Deze diesels stonden trouwens al enige tijd afgesteld, wachtend op een herstelling. Grote boosdoener hierbij was de dieselmotor, waarvan het carter zware barsten en scheuren vertoonde, een euvel dat verschillende machines fataal werd. Het effectief daalde tot zestien eenheden en de inzet beperkte zich tot acht à tien diensten, samen met twee dagen met bijkomende onregelmatige inzet buiten reeks. Dit waren vooral diensten voor speciale treinen – ook reizigersdiensten – en voor baantreinen. Ook de aangehaalde bediening van het steenstort te Maasmechelen behoorde hierbij, maar liep nog hetzelfde jaar af, daar de vergunning niet meer verlengd werd. Nog eenmaal kende het bestand een uitbreiding: na de zomerregeling van 1998 werd het effectief van Schaarbeek grotendeels afgebouwd en een deel van deze locomotieven mocht nog verhuizen naar Limburg: het betrof de 5103 die in augustus 1998 overkwam en de 5101, 5105, 5114 en 5122 die op 15 oktober volgden. Dit had geen gevolg voor de inzet; wel werden enkele machines die de onderhoudsgrens naderden definitief op een zijspoor geplaatst. De 5192 was in juni van dat jaar al definitief uit de bestandslijsten afgevoerd. Een jaar later volgden nog drie verdere machines: de 5140 op 1 mei, de 5144 op 1 juli en de 5189 als laatste machine op 1 december. Bij de 5140 handelde het zich om een mutatie op papier, daar



Normaal werd de lokale goederentrein en de rangeringen te Bilzen en Tongeren uitgevoerd door een locomotief reeks 60, sporadisch kwam ook een reeks 51 tot inzet, zoals hier de 6189 in november 1972 bij rangeringen te Tongeren

Foto Julien CASIER



De ontgoocheling was groot: ik stond paraat langs de lijn tussen Tongeren en 's Herenelderen om de aangekondigde 5001 te fotograferen. Maar op het uur voorzien voor de doortocht verscheen de 5185 in juli 1972 met een gemengde goederentrein vanuit Kinkempois naar Hasselt. Gelukkig kwam een kwartiertje later wel de 5001 in het vizier (zie foto op blz 118.). .

Foto Julien CASIER

Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200.001	5101	Schaarbeek	15/10/1998	Antw-N	10/06/2001
200.003	5103	Schaarbeek	07/08/1998	Antw-N	10/06/2001
200.004	5104	Schaarbeek	01/08/1999	Antw-N	10/06/2001
200.005	5105	Schaarbeek	15/10/1998	Antw-N	10/06/2001
200.014	5114	Schaarbeek	15/10/1998	Antw-N	10/06/2001
200.022	5122	Schaarbeek	15/10/1998	Antw-N	10/06/2001
200.027	5127	Monceau	01/06/1989	Antw-N	10/06/2001
200.029	5129	Monceau	12/10/1990	Antw-N	10/06/2001
200.030	5130	Monceau	05/08/1993	Merelbeke	01/06/1995
200.033	5133	Merelbeke	29/05/1988	Antw-Dam	15/10/1998
200.036	5136	Merelbeke	06/10/1997	Antw-N	10/06/2001
200.037	5137	Merelbeke	01/10/1991	HS BD	01/06/1995
200.038	5138	Monceau	19/07/1989	Antw-N	10/06/2001
200.040	5140	Monceau	22/09/1998	HS BD	01/05/1999
200.041	5141	Monceau	10/12/1986	Antw-N	10/06/2001
200.042	5142	Monceau	29/05/1988	Antw-N	10/06/2001
200.043	5143	Monceau	29/05/1988	Antw-N	10/06/2001
200.044	5144	Schaarbeek	29/05/1988	HS BD	01/07/1999
200.045	5145	Monceau	29/08/1988	HS BD	01/07/2000
200.050	5150	L	25/10/1962	Schaarbeek	02/01/1963
200.051	5151	Monceau	31/05/1987	HS BD	01/06/1995
200.052	5152	Monceau	31/05/1987	Antw-N	10/06/2001
200.053	5153	Monceau	31/05/1987	HS BD	01/06/1995
200.054	5154	Schaarbeek	10/12/1962	Antw-Dam	29/05/1988
200.055	5155	L	18/12/1962	Antw-Dam	29/05/1988
200.056	5156	Denderm	13/02/1963	Antw-Dam	29/05/1988
200.057	5157	Schaarbeek	20/12/1965	Antw-Dam	29/05/1988
200.058	5158	L	14/01/1963	Aarschot	02/08/1963
		Leuven	26/06/1964	Antw-Dam	29/05/1988
200.059	5159	Denderm	14/02/1964	Aarschot	05/08/1963
		Leuven	18/06/1964	Antw-Dam	29/05/1988
200.060	5160	Schaarbeek	25/12/1965	Antw-Dam	24/10/1991
200.061	5161	Denderm	12/02/1963	Antw-Dam	03/06/1984
200.062	5162	L	04/03/1963	Antw-Dam	03/08/1984

Nr NMBS	Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	na 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200;064	5164	L	14/02/1963	Kortrijk	21/02/1979
		Kortrijk	08/04/1979	Antw.dam	03/06/1984
200.066	5166	L	06/03/1963	Monceau	15/03/1963
200.067	5167	Monceau	15/03/1963	Antw-Dam	03/06/1984
200.068	5168	Schaarbeek	25/01/1974	Antw-Dam	03/06/1984
200.069	5169	L	18/03/1963	Antw-Dam	02/06/1985
200.071	5171	Schaarbeek	16/02/1968	Kortrijk	29/03/1977
		Kortrijk	16/08/1977	Monceau	03/06/1984
		Monceau	08/10/1984	Schaarbeek	31/05/1987
200.072	5172	L	11/04/1963	Monceau	03/06/1984
200.076	5176	L	01/05/1963	HS BD	18/01/1979
200.078	5178	Monceau	01/06/1986	Antw-Dam	31/05/1987
200.079	5179	Monceau	01/12/1966	Antw-N	10/06/2001
200.080	5180	Monceau	01/06/1986	Antw-Dam	29/05/1988
200.081	5181	Monceau	10/07/1965	Antw-Dam	16/11/1993
200.082	5182	L	06/06/1963	Antw-Dam	29/05/1988
200.083	5183	Schaarbeek	19/06/1963	Antw-Dam	28/05/1995
		Antw-Dam	01/06/1995	Antw-N	10/06/2001
200.084	5184	Schaarbeek	26/07/1963	Antw-Dam	25/05/1989
200.085	5185	Monceau	29/07/1963	Antw-N	10/06/2001
200.086	5186	L	26/06/1963	Monceau	29/07/1963
		Kortrijk	01/06/1986	Antw-Dam	28/05/1989
200.087	5187	Monceau	18/07/1963	HS BD	01/06/1995
200.088	5188	L	06/07/1963	HS BD	01/08/1987
200.089	5189	L	12/07/1963	Antw-Dam	30/10/1992
		Antw-Dam	01/06/1995	HS BD	01/12/1999
200.090	5190	Monceau	29/07/1963	Antw-Dam	17/03/1983
200.091	5181	Kortrijk	17/03/1983	HS BD	01/10/1984
200.092	5192	Schaarbeek	14/09/1964	HS BD	01/06/1998
200.093	5193	Schaarbeek	26/09/1964	Kortrijk	01/11/1973
		Kortrijk	11/04/1974	Antw-N	10/06/2001

	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01
Levering	2	11																																						
Bijgekomen	1	9	5	3	1		1						2			1		1				1	1		4	3	5	2	1	1		1		2		1	6	1		
Afgegeven		6										1				1		1				2	6	1		2	8	2		1	1		1		2			1		1	18
Schrapping																		1					1			1								4				3		
Totaal 31/12	3	17	22	25	26	26	27	27	27	27	27	26	28	28	28	28	28	27	27	27	27	26	20	19	23	23	20	20	21	21	20	20	20	16	16	17	21	19	18	0

Leuven (1964)

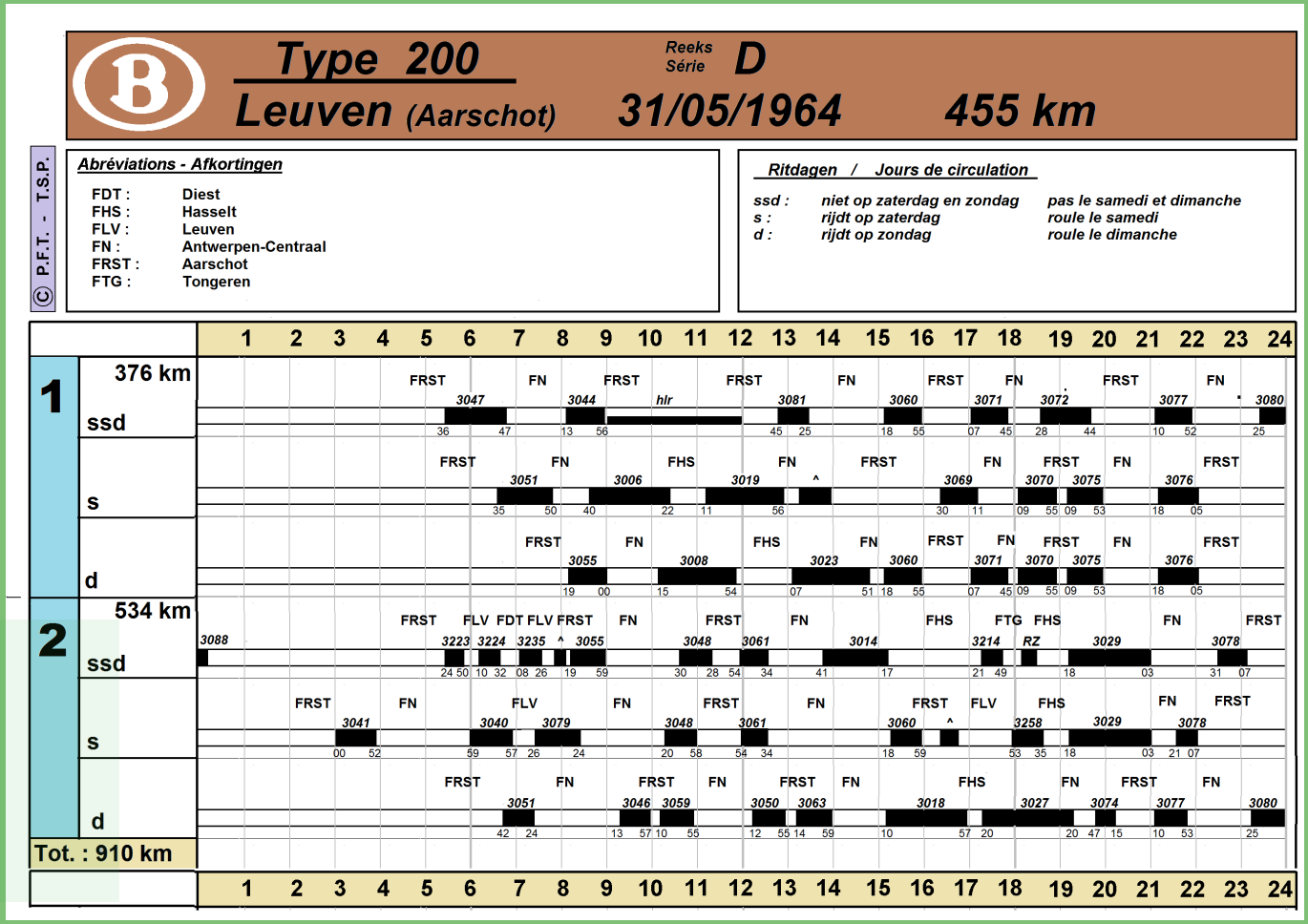
De stelplaatswijziging begin 1964 had geen invloed en de onderstaande (grafische) beurtregeling voor de zomer van 1964 geeft een duidelijker beeld van de taken van het type 200 te Leuven (inzetplaats Aarschot).

De diensten bleven nagenoeg hetzelfde; enkel waren er nu meer treinen tussen Hasselt en Antwerpen via Mol.

Maar enkele weken na het in voege komen van deze regeling werden de machines terug samengebracht in Hasselt. Reden hiervoor was de levering van het type 212 aan Aarschot. Op 15 april 1964 was met de 212.140 de eerste locomotief van dit type in deze stelplaats aangekomen en tot in september zouden nog tien verdere machines volgen. Deze namen gingen in eerste plaats de diensten van de stoomlocomotieven type 64 over, maar ook een gedeelte van de diensten van het type 200 ging op deze machines over. De overige treinen – vooral de rechtstreekse verbinding naar Antwerpen – kwamen in de regelingen van Hasselt en Antwerpen terecht.

Nr NMBS	Mutatie(s) AARSCHOT			
voor 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200058	Hasselt	2/08/1963	Leuven	31/01/1964
200059	Hasselt	5/08/1963	Leuven	31/01/1964

Nr NMBS	Mutatie(s)			
voor 1971	Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
200058	Aarschot	31/01/1964	Hasselt	26/06/1964
200059	Aarschot	31/01/1964	Hasselt	18/06/1964



Aarschot (1963 - 1964)

Naast Hasselt – als hoofdstelplaats – behandelen we nog even een korte stationering in twee andere stelplaatsen uit de groep. Eerst Aarschot: ook bij het type 201 werden enkele machines naar deze stelplaats gedetacheerd en bij de stationering van de typen 200 waren er nog twee typen 201 – de 201.006 en 201.042 – hier aanwezig.

Het was dan ook logisch dat bij de afgifte van dit type vanuit Hasselt naar vooral Antwerpen ook deze beide machines afgelost zouden worden door de pas aangekomen typen 200 van Hasselt. Hiervoor werden de 200.058 en 200.059 aangeduid en officieel werd deze mutatie begin augustus 1963 een feit.

Op dat ogenblik namen ze de bestaande inzetreeks D met twee inzetdagen over. In de reeks C kwamen op dat ogenblik nog de stoomlocomotieven type 64 tot inzet.

Deze inzet omvatte praktisch enkel reizigerstreinen tussen Leuven, Aarschot en Antwerpen-Centraal. Vanuit Antwerpen werd dan ook één treinpaar rechtstreeks naar Hasselt (via Mol) gereden. De treinen op deze verbinding hadden treinnummers begrepen tussen 3000 en 3030.

Verder waren er twee diensten op lijn 35, één naar Diest en een tweede naar Hasselt. Vanuit Hasselt werd nog een piekuurtrein in de namiddag naar Tongeren gereden. De rit naar Hasselt gebeurde met het leeg stel en ging dan verder naar Leuven. Van dit oponthoud te Hasselt werd gebruikgemaakt om de locomotieven uit te wisselen voor eventueel onderhoud. Op 31 januari 1964 werden de beide locomotieven (administratief) naar Leuven gemuteerd.

Schaarbeek [2] (1983 - 1997)

Met ingang van de zomerregeling zou Schaarbeek terug in contact komen met de reeks 51. In principe hadden ze het onderhoud van de machines van Dendermonde en Kortrijk nooit gestopt, maar nu zouden ze ook terug verantwoordelijk zijn voor de grotere (tussentijdse) herstellingen. Daar de verbinding naar Dendermonde pas onder draad gebracht was, zou de mutatie van de zes machines van deze stelplaats een logisch gevolg zijn. Maar ook Monceau zou zeven locomotieven aan Schaarbeek afstaan. Deze ingreep was minder duidelijk, maar er waren twee redenen. Eerst was er de elektrificatie (en de modernisering) van de Waalse as tussen Charleroi en Mons; verder verzekerden de machines ook tal van diensten tussen Brussel en Tournai en deze konden beter vanuit de hoofdstad georganiseerd worden. Zodoende bezat Schaarbeek 13 machines.

Hiervoor werd een inzetreeks met acht inzetdagen opgesteld. Door de IC-IR-regeling waren de diensten sterk gestructureerd en daarom kwamen de machines enkel op de verbinding naar Tournai en Moeskroen/Lille tot inzet tijdens de zes eerste plandagen. Tijdens de twee verdere dagen werd de IC naar Kortrijk en verder Oostende gesleept.

En dan was er nog een tweede inzetreeks – in de goederendienst. Deze was in de grote reeks van Monceau inbegrepen, maar omvatte enkel diensten in of vanuit het Brusselse. Voor de winterregeling van 1983 werd deze al losgeweekt en vormde een eigen entiteit en werd volledig door bestuurders van Schaarbeek gereden. Deze zou nu vanaf de zomerregeling van 1984 de (nieuwe) reeks GN vormen. Door de strikte scheiding tussen reizigers en goederen werden de reizigersdiensten uit dit plan gelicht en de nieuwe reeks telde tijdens de volgende jaren 3 à 4 plandagen. Vooral lokale goederentreinen binnen de Brusselse agglomeratie zouden nu opgenomen worden. Verder waren er doorgaande diensten vanuit Merelbeke of Muizen naar Montzen en naar de regio rond Charleroi.

En op 20 januari 1986 om 7.35 uur zou zich het zwaarste ongeval voordoen met een locomotief reeks 51 van Monceau. Dit gebeurde met de 5117 te Eppegem op lijn 27. Op het ogenblik dat de E 27270 – Châtelineau – Antwerpen, gesleept door de 2355 en bestaande uit 20 wagens geladen met staalrollen – vertraagde voor de vertakking Weerde, volgde de Z 38206 Clabecq – Antwerpen op blokafstand. Deze trein bestond uit de 5117 en 20 lege ertswagens. Deze trein botste in volle snelheid op zijn voorligger ter hoogte van het station Eppegem. De 5117 ontspoorde en kantelde op het centrale perron. De laatste wagens van de aangereden trein ontspoorden en de staalrollen werden weggeslingerd. Gevolg was dat de vier sporen van de lijn 25 en 27 versperd waren. De bestuurders raakten beide lichtgewond.

Na optreden van de brandweer, omdat de 5117 grote hoeveelheden brandstof verloor en er brandgevaar was, kon de berging beginnen. De 5117 werd gedeeltelijk ontmanteld en op hulpdraaistellen naar de AC Salzinnes gevoerd. Het verkeer kon pas 's anderendaags 's avonds hervat worden.

Alhoewel de 5117 niet meer hersteld kon worden, herrees deze machine als een feniks uit zijn as: de 5161 was pas buiten dienst gesteld, maar deze locomotief werd met onderdelen van de 5117 terug hersteld. Om administratieve moeilijkheden te ontwijken, werd deze locomotief vernummerd in 5117" en kwam ongeveer een jaar later (op 23 december 1986) terug in dienst. Hij overleefde zelfs zijn soortgenoten, daar de T.S.P. deze machine aankocht.

In 1986 stopte de reizigersdienst te Schaarbeek volledig: voor de zomerregeling waren de verbindingen naar Kortrijk en Tournai overgeschakeld op elektrische tractie. Hierdoor werden zeven locomotieven op 1 juni 1986 afgestaan: de 5117, 5120, 5127, 5131, 5138 en 5141 gingen naar Monceau over, de 5108 werd naar St-Ghislain gemuteerd.

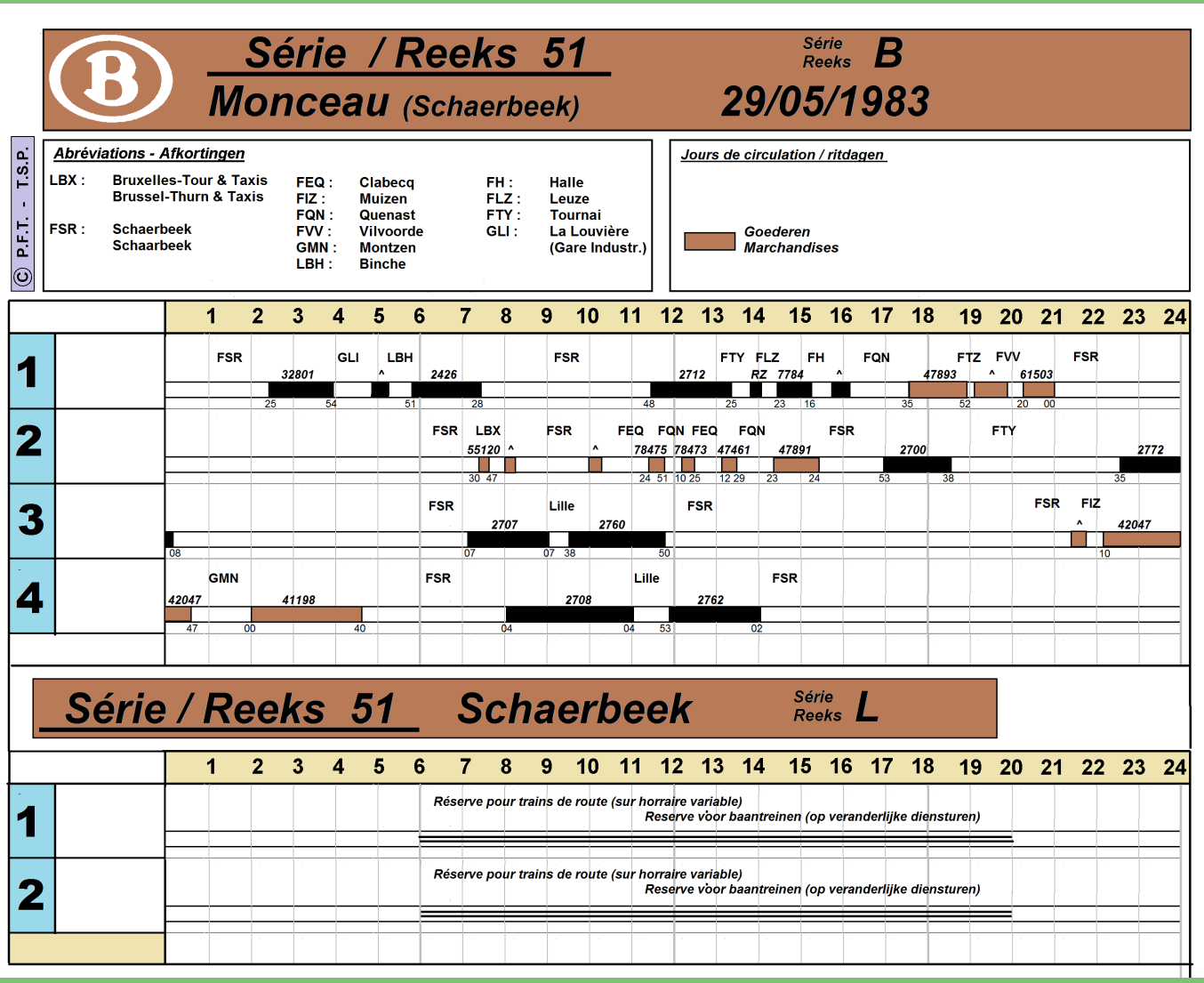
Anderzijds kwam de 5103 vanuit Monceau over.

En dan was er in de loop van 1986 een vreemde beslissing: de N.M.B.S. zou een aantal piekuurtreinen – tot dan gesleept door elektrische locomotieven – terug verdieselen. In het navolgende In 1987 en 1988 waren nog enkele omwisselingen van machines te noteren, maar er werd ook één locomotief definitief buiten dienst gesteld. Maar met de acht machines – de 5101, 5106, 5122 en 5144 – zou gedurende bijna tien jaar een schaduwbestaan gevoerd worden. Met drie diensten in de reeks GN, waar duidelijk in de actieradius gesnoeid werd, en vijf bestuurdersdiensten voor baantreinen was de inzet sterk uitgedund. Verder dan Muizen en Leuven reden ze voor goederentreinen niet meer. Natuurlijk was de inzet naar Clabecq en Quenast behouden.

Maar voor baantreinen – vervoer van langgelaste rails en ballast – kwamen ze onregelmatig over het ganse net. Er waren hiervoor vijf (vaste) bestuurders voorzien en de te leveren diensten werden slechts korte tijd op voorhand opgesteld. Nochtans zouden de machines nog een opbloei kennen. Toen de werken startten voor de hogesnelheidslijn naar Frankrijk, waren er belangrijke werken voorzien tussen Brussel-Zuid en Halle. De aanleg van vier sporen, de niet-gelijkgrondse kruisingen van de sporen voor de doorgaande treinen, de aanpassing van de aansluiting van Volkswagen te Vorst, de bouw van de nieuwe stelplaats Brussel-zuid: voor al deze werken had men locomotieven nodig. De rangeermachines reeks 80 zorgden voor het lokale werk en de reeks 51 van Schaarbeek werd gebruikt voor de aanvoer van de grondstoffen vanuit de werkplaatsen van de dienst Baan, vooral vanuit Schaarbeek en Bascoup, maar ook vanuit diverse steengroeven.

Maar in het midden van de jaren negentig werden deze werken afgesloten en besliste men om het onderhoud te Schaarbeek stop te zetten. De stelplaats zou een basis worden voor de (nieuw) opgerichte dienst TUC-rail en hiervoor moesten de 51-ers wijken. Vanaf 1998 werden de machines vooral aan Hasselt, maar ook aan Antwerpen-Dam afgestaan.

Eén locomotief – de 5106 – zou te Schaarbeek zijn laatste maanden in actieve dienst slijten. Door een zware motorschade (barsten in het ondercarter) werd de schrapping beslist en werd deze locomotief op 1 juni 1995 definitief geschrapt. Dit was echter nog niet het einde: in die periode had de N.M.B.S. zes nieuwe carters bij Cockerill besteld en daar de algemene toestand nog bevredigend was, werd deze motor toch nog hersteld en kwam eind 1995 terug in dienst. Maar deze wederopstanding duurde niet lang, daar twee jaar later de 5106 officieel geschrapt werd op 28 augustus 1997. Maar dit was nog niet het definitieve einde: ze werd nadien nog gebruikt als stationaire verwarmingsinstallatie te Gent-St-Pieters.





Een beeld dat weldra tot het verleden zal behoren: op 3 juli 1985 komt de 5108 voorbij het station van Ghisenghien, nog minder dan een jaar voor het baanvak buiten dienst gaat. Het gedeelte tussen Ath en Ghisenghien blijft echter wel als industriële verbinding in dienst tot in 2022 en zag nog verschillende soorten diesels de revue passeren.

Foto Thierri HEYLEN.



Nog een laatste opname van het ten dode afgeschreven baanvak, hier in de buurt van Isières bij het binnenrijden van Ath. De 5144 op 27 augustus 1985.

Foto Thierri HEYLEN



De boosdoener voor het oude traject: de nieuwe lijn die vanuit Marcq praktisch parallel loopt met de HSL 1. Op 5 februari 1986 rijden de treinen al over de nieuwe verbinding. De bovenleiding moet hier in de buurt van Marcq nog geplaatst worden; men heeft nog drie maanden. De 5144 met een trein met bestemming Tournai op tegenspoor. Rechts de bedding van de hogesnelheidslijn.

Foto Thierri HEYLEN



Ath was (en is nog steeds) het mekka van heel veel spoorwegfotografen: mooie standpunten, verschillende reeksen locomotieven en de stelplaats in handbereik. Op 25 februari 1986 zijn de elektrificatiewerken nog niet afgerond, op het ogenblik dat de 5102 het station (vanuit Tournai) binnenrijdt.

Foto Thierri HEYLEN



Even afwijken van de lijn 94: op 11 juni 1987 verzekerde de 5105 de trein piekuurtrein 4506 Brussel-Noord - Lessines, hier bij het buitenrijden van het station van Ath. De bovenleiding is hier praktisch afgewerkt, maar het zou nog iets meer dan een jaar duren – op 8 augustus 1988 – voordat de spanning tussen Jurbise en Geraardsbergen ingeschakeld werd.

Foto Thierri HEYLEN



Ook het station van Ath (en omgeving) onderging een belangrijke aanpassing bij de elektrificatie. De hele inrit richting Edingen werd aangepast en aangesloten op het nieuwe baanvak. De 5131 komt vanaf de nieuwe verbinding het station van Ath binnengereden op 2 oktober 1985. Opnieuw wordt duidelijk hoe snel de bovenleidingswerken in deze periode uitgevoerd werden. Nog zes maanden en geen enkel teken van de wasdraad.

Foto Thierri HEYLEN.



Ook een mooi herkenningspunt: de met klimop bedekte watertoren van Leuze. De 5141 verlaat het station op 4 juli 1985. Enkel de bovenleidingspalen ontsieren deze (diesel)opname lichtjes.

Foto Thierri HEYLEN



Laatste plaats voor het bereiken van Tournai: het zeer landelijke Becles. De 5122 praktisch zonder oog voor de omgeving, deze locatie, dit op 24 oktober 1985.

Foto Thierri HEYLEN





Twee beelden van de inzet op de lijn 94 naar Tournai:

Boven doortocht van een doorgaande trein naar Brussel (en Schaarbeek) let de 5122 te Bierghes op 18 juni 1986.

De 5105 op 2 augustus 1986 te Edingen, op het ogenblik dat het stationsemplacement volledig aangepast werd.

Foto's Thierri HEYLEN.

Merelbeke
(1987 - 2002)

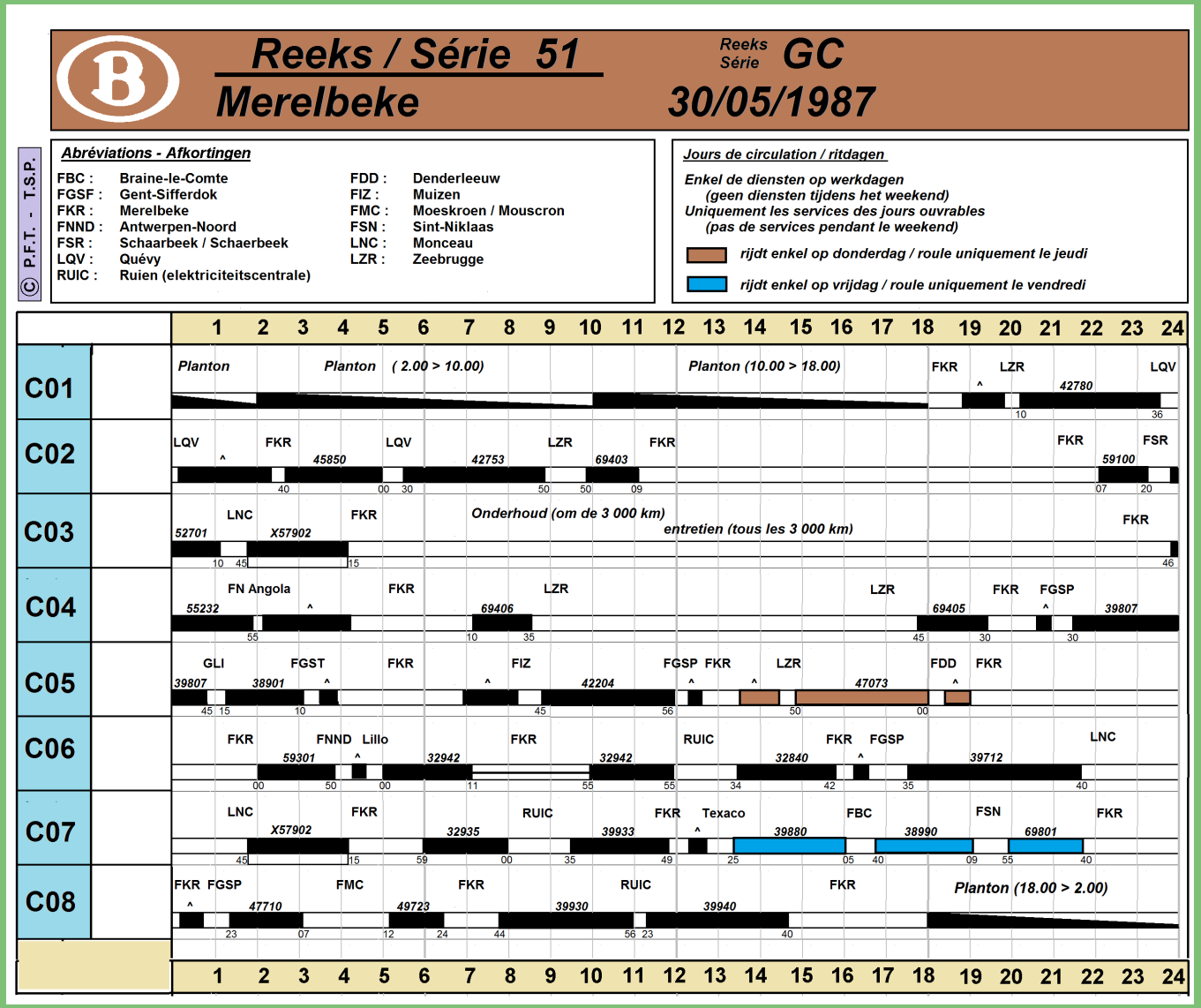
Merelbeke was gedurende lange tijd een bolwerk van de reeks 59 en daar ze goed voldeden, was er geen sprake van een vervanging. Never change a winning team. Nochtans zouden ook hier de omstandigheden een verandering meebrengen.

Een zuiver administratieve maatregel zou het onderhoudsschema van Merelbeke in de war sturen. In 1987 werden de lijnen rondom Kortrijk geëlektrificeerd en kwam deze stelplaats in een eilandsituatie terecht. De hoofdinzet van de reeks 51 – de reizigersdiensten naar Brussel en Oostende – hield op te bestaan en de nieuwe taken lagen ver van de onderhoudswerkplaats verwijderd. De sterke groei van de haven van Gent verplaatste de inzet. Verder werd Kortrijk ook aangeduid voor het onderhoud van de elektrische motorstellen. Dus werd beslist om de aanwezige machines reeks 51 nu aan Merelbeke over te dragen. Na de winterregeling van 1987 kwamen dan ook dertien machines op 31 mei naar Merelbeke over.

Dezelfde situatie zou zich ook te St-Ghislain afspelen: ze kregen de elektrische tractie toegewezen en zodoende werden in dezelfde periode zes van hun diesels reeks 51 gemuteerd. Alle machines waren uit de eerste bouwschijf.

En hierdoor was er een overaanbod van diesellocomotieven en was de situatie van de werkplaats zeker niet wat men gewenst had. Deze locomotieven zorgden wel voor een groter werkvolume dan de moderne elektrische voertuigen, maar op langere termijn was de toekomst zeker niet verzekerd.

Dus maakte men van de nood een deugd en werkte een nieuw inzetschema uit. En hierin hadden de oude machines reeks 59 ineens geen plaats meer. De inzetreeks met acht inzetdagen werd aangepast en de personeelsopleiding zou ervoor zorgen dat de omvorming pas tegen de volgende winterregeling volledig door-



gevoerd kon worden. Hoofdonderdeel in hun diensten waren de ertstreinen vanuit de ertsoverslaghaven langs het Sifferdok en Monceau of La Louvière Gare Industrielle. Tweede belangrijke taak waren de kolentreinen naar de elektriciteitscentrale van Ruien (via Oudenaarde). Hier stonden trouwens drie treinen per dag in het programma ingeschreven.

Zeebrugge werd viermaal per dag bereikt, meestal voor containertreinen, en een opmerkelijke dienst op lange afstand was deze naar Quévy voor goederentreinen richting Frankrijk.

De rest waren meer individuele diensten: een trein met steenkool werd tot in Muizen gesleept en werd vanaf dat station verder gevoerd richting Duitsland tot in Montzen. Er was een ketelwagentrein met petroleumproducten tot in Braine-le-Comte (enkel op donderdag). Hier werd dan een cementtrein met bollenwagens aangepikt met bestemming SVK te Sintt-Niklaas.

Eén dag van de acht dagen tellende beurtrol werd ingenomen door een plantondienst om de klok. Hierbij werden talrijke bijkomende diensten meestal vanuit Zeebrugge gesleept, maar sporadisch werd deze machine ook gebruikt voor bijzondere reizigerstreinen, meestal bedevaartstreinen met bestemming Lourdes die tot in Moeskroen aan de haak genomen werden. Tijdens het weekend was er praktisch geen verkeer te noteren. De volledige beurtregeling wordt op de volgende bladzijde afgebeeld.

Buiten reeks werden ook de bietentreinen tussen Poperinge en Moerbeke nu door de machines van Merelbeke verzekerd.

Nochtans zou in eerste instantie het ertsvervoer naar Monceau wegvallen: de elektrificatie van deze verbinding voor de zomerregeling van 1986 had nog niet dadelijk effect, daar er een tekort aan elektrische locomotieven heerste, maar de levering van de reeks 21 maakte verschillende locomotieven reeks 27 vrij. Op hun beurt verdrongen deze de oudere locomotieven reeks 23 en zodoende kon deze reeks een deel van deze trafiek overnemen. De inzet verplaatste zich meer en meer richting Zeebrugge, een haven die in volle expansie was en waar vooral het aantal containertreinen toenam. Maar de grootste verandering gebeurde in de lokale diensten: door de uitbreiding van de Gentse haven naar het noorden toe nam ook hier het verkeer tussen de vormingsstations van Merelbeke en Gent-Zeehaven sterk toe. De treinen die met een elektrische locomotief aankwamen, moesten verder in dieseltractie afgewerkt worden. En hiervoor werd de reeks 51 veelvuldig ingezet.

En dan waren er nog enkele bedieningstreinen naar Deinze, Roeselare, Lokeren of zelfs Ronse, en de niet-gebruikte tijdsruimtes in de beurtregelingen van de reeksen 51 of 62 werden met deze treinen ingevuld.

Net zoals bij de reeks 59 zou de inzet van de reeks 51 weinig schommelingen kennen en – afgezien van enkele aanpassingen – bleef deze reeks gedurende meer dan tien jaar standhouden. In 1995 werd de eerste machine van Merelbeke – de 5119 – definitief geschrapt: reden was een zware motorschade aan het carter. Dit leidde tot een afstelling te Salzinnes, maar tot een herstelling kwam het niet meer.

Op 1 juni 1995 werd de locomotief uitgeschreven, maar deze werd nog gebruikt als orgaandonor voor andere machines van de reeks.

En dan gebeurde er een opmerkelijke verandering: de reeks 51 werd opnieuw aangetrokken voor reizigersdiensten en de reeks veranderde van naam – van GC naar ZP (Z voor een dienst met reizigerstreinen). Hier ging het vooral om zware piekuurtreinen, overgenomen uit de beurtrol van de reeks 62. Zo waren er twee treinparen naar Geraardsbergen, drie naar Eeklo en een

De 5109 met een volledige trein met meststoffen te Gent-Noord op 1³9 augustus 1999

Foto Thierri HEYLEN



naar Ronse. En hiermee kwamen ze na bijna tien jaar terug voor reizigerstreinen tot inzet. De inzetreeks steeg hiermee tot negen plandagen.

Maar anderzijds zouden ze praktisch volledig uit de doorgaande goederendienst verdwijnen: de elektriciteitscentrale van Ruien werd omgebouwd op petroleum en zodoende verdwenen deze transporten van steenkool omstreeks 1997-1998 uit het dienstenpatroon. Een echte lijn zat er niet meer in: Merelbeke nam de ballasttreinen naar Quenast van Schaarbeek over en werd ingezet voor analoge treinen naar Lessines. Verder waren er nog pendelritten naar Schaarbeek en Antwerpen-Noord. Verder werd ook een trein met nieuwe auto's tussen Zeebrugge en de verdeler d'Ieteren te Kortenberg verzekerd. Maar de rest van de dienst beperkte zich tot de onmiddellijke omgeving, naar Aalst, Sint-Niklaas, maar vooral in de Gentse kanaalzone. Nieuw waren de treinen naar Zelzate en het Nederlandse Sas-van-Gent.

Tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag werd de verste bestemming bereikt: namelijk Genk-goederen. In de namiddag keerde de 51-er dan terug naar Schaarbeek en dan verder los naar Merelbeke. Op zondag waren er geen diensten voorzien.

Maar dan ging het snel bergafwaarts: steeds meer en meer diensten werden nu elektrisch gereden en zo vielen een aantal doorgaande treinen weg. Vanaf de winterregeling van 1998 werden de beurtregelingen van Antwerpen-Dam en Merelbeke samengevoegd tot 19 inzetdagen. Nochtans waren slechts de drie laatste dagen voorzien voor de machines van Merelbeke. Ze omvatten enkel nog de bovengenoemde reizigersdiensten en gedurende anderhalve dag pendelritten tussen Merelbeke, Gent-Zeehaven enerzijds en Zelzate en Sas-van-Gent anderzijds. Dit leidde tot de vermindering van het bestand van de Gentse stelplaatsen: de 5110, 5113, 5515, 5125 en 5134 verhuisden op 15 oktober 1998 naar Antwerpen-Dam. Vanaf dat ogenblik bleven er nog slechts tien machines achter: de 5107, 5108, 5109, 5111, 5112, 5116, 5118, 5124, 5128 en 5132.

Tot midden 2001 bleef deze toestand behouden, maar op dat ogenblik zouden er twee factoren het einde van de reeks 51 te Merelbeke meebrengen. Eerst was er de levering van de dieselmotorwagens reeks 41 vanaf juni 2001. In de eerste plaats zouden ze de diensten van de reeks 62 overnemen, maar tegen de winterregeling waren voldoende motorwagens aanwezig om ook de piekuurtreinen – op onregelmatige basis – te gaan verzekeren. Gedurende de ganse winterperiode bleef de reeks 51 nog actief, enerzijds om een geleidelijke overgang van de bestuurders mogelijk te maken, anderzijds door de kinderziektes van de nieuwe motorwagens.

In deze tussenperiode werden de machines die schade opliepen of hun onderhoudsgrens bereikten onmiddellijk afgevoerd. Dit was het geval voor de :

5124	01/02/2000	Motorschade
5112	01/07/2001	Motorschade
5128	01/07/2001	Onderhouds grens bereikt
5116	01/10/2001	

Botsing met vrachtwagen te Antwerpen-Noorderdokken op 03/09/2001

Vanaf april 2002 zou de toestand kantelen: er waren voldoende locomotieven reeks 62 vrijgekomen en deze namen de goederendiensten naar Zelzate over en deze tendens werd nog versterkt door de aankomst van de eerste locomotieven reeks 77 te Merelbeke. De personeelsopleiding gebeurde nu vooral voor deze diensten. Vanaf deze datum werd alle nog aanwezige machines reeks 51 het zwijgen opgelegd. Enkel de 5132 werd nog goed genoeg bevonden om zijn laatste maanden van zijn loopbaan in Antwerpen-Noord door te brengen. De overige diesels – de 5107, 5108, 5109, 5111 en 5118 – werden op 16 juni 2002 in blok definitief geschrapt

Nr NMBS	*Mutatie(s)*			
na 1971	*Vanuit*	*Op datum*	*Naar*	*Op datum*
5107	*St-Ghislain*	*31/05/1987*	*HS BD*	*16/06/2002*
5108	*Schaarbeek*	*03/06/1986*	*HS BD*	*16/06/2002*
5109	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*16/06/2002*
5110	*St-Ghislain*	*31/05/1987*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*
5111	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*16/06/2002*
5112	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*01/07/2001*
5113	*St-Ghislain*	*31/05/1987*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*
5115	*St-Ghislain*	*31/05/1987*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*
5116	*St-Ghislain*	*31/05/1987*	*HS BD*	*01/10/2001*
5118	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*16/06/2002*
5119	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*01/06/1995*
5124	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*01/02/2000*
5125	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*
5128	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*HS BD*	*01/07/2001*
5130	*Hasselt*	*01/06/1995*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*
5132	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*Antwerpen-noord*	*16/06/2002*
5133	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*Hasselt*	*29/05/1988*
5134	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*Antwerpen-Dam*	*15/10/1998*
5136	*Kortrijk*	*31/05/1987*	*Hasselt*	*06/10/1997*
5137	*Kortrij*	*31/05/1987*	*Hasselt*	*01/10/1991*

	87	*88*	*89*	*90*	*91*	*92*	*93*	*94*	*95*	*96*	*97*	*98*	*99*	*00*	*01*	*02*
Bijgekomen	*19*								*1*							
Afgegeven		*1*			*1*						*1*	*6*				*1*
Schrapping									*1*					*1*	*3*	*5*
Totaal 31/12	*19*	*18*	*18*	*18*	*17*	*17*	*17*	*17*	*17*	*17*	*16*	*10*	*10*	*9*	*6*	*0*



Rust in de stelplaats van Merelbeke met de 5118 naast de ACTS 6705 op 25 februari 1998

Foto Jean-Luc VANDERHAEGEN

Gent-Sint-Pieters (1997 - 1999)

Door de aanhoudende, zware regenval was er op 10 juni 1997 een grondverschuiving in de afstelbundels - gelegen langs de lijn 7- van Gent-Sint-Pieters. Hierbij werden delen van de onderhoudspost voor de rijtuigen zwaar beschadigd. Vooral de stoomketels voor de voorverwarming van de reizigersstellen leden schade en waren buiten gebruik.

Om deze installatie te vervangen werd beslist om twee buiten dienst gestelde 51-ers te gebruiken. Enkel de stoomketels waren hierbij belangrijk. Men koos voor deze taak de 5106 (buiten dienst sinds juni 1995) en de 5126 (geschrapt op 1 juni 1997). Ze kwamen respectievelijk op 28 augustus en 10 september 1997 te Merelbeke aan.

De beide stoomketels werden terug in orde gebracht; gelijktijdig werden de dieselmotoren uitgebouwd. Ze kregen een opschrift: “Mobiele Stoomgenerator/ OP FGSP”

Begin oktober werden ze - zij aan zij - op het einde van de bundel opgesteld. Ze begonnen hun dienst met ingang van de verwarmingsperiode eind oktober.

Deze taak bleven ze uitvoeren tot na de winterregeling van 1999 en op dat ogenblik werden ze afgevoerd.

De vaste installatie werd niet meer terug opgebouwd. Het aantal rijtuigen met stoomverwarming daalde trouwens zeer snel, ten gunste van de elektrische verwarming.

De 5126 en 5106 op het einde van de afstelbundel van Gent-Sint-Pieters (tijdelijk werkloos) op gure zomerdag 14 augustus 1898.

Foto Jean-Luc VANDERHAEGEN



Antwerpen-Dam (1988 - 2000)

Lange tijd hadden de locomotieven reeks 59 het monopolie voor de lijndiensten te Antwerpen-Dam. Maar deze machines verouderden en waren niet meer aangepast aan de toen geldende eisen qua comfort voor de bestuurders. Dus zoekt men naar vervangers. Dit gebeurde in de beginjaren tachtig, maar dat was niet gemakkelijk. Door de elektrificaties kwamen er wel enkele locomotieven reeks 51 vrij, maar die werden nog krampachtig vastgehouden om het nijpende tekort in te dijken.

Voor de zomerregeling van 1982 kwam de 5166 vanuit Kortrijk over voor personeelsopleiding en gedurende bijna een jaar bleef deze machine de eenling in het Antwerpse effectief. Ze draaide dan ook gewoon mee in het bestaande inzetplan van de reeks 59. En dit bestond uit veertien inzetdagen, enkel in de goederendienst. Naast de vele ritten richting Duitsland tot in Montzen en zelfs Aachen-West, waren er ook korte diensten binnen de Antwerpse agglomeratie en tot in Muizen, Boom of Leuven, dit laatste voor ertstreinen. Ook de aankomst van de 5163 uit Dendermonde en de 5190 veranderde in feite weinig aan deze situatie.

Daar kwam verandering in toen met ingang van 3 juni 1984 het bestand uitgebreid werd met vier bijkomende machines. Maar na een ongeval te Schaarbeek in mei 1984 was de 5190 zo zwaar beschadigd dat ze als eerste Antwerpse machine al op 1 juli van hetzelfde jaar richting schroot gevoerd werd. De eigenlijke afbraak gebeurde een jaar later in de AC Salzinnes.

Pas in 1986 – na de elektrificaties van de verbindingen vanuit Brussel naar Tournai en Kortrijk – kon het bestand belangrijk uitgebreid worden en zes machines lieten het bestand tot 13 eenheden uitgroeien. Vanaf de winterregeling werd ook de eerste eigen inzetreeks voor onze

© P.F.T. - T.S.P.

Reeks / série 51
Antwerpen-Dam

Reeks / Série **GA**
31/05/1987

Abréviations - Afkortingen

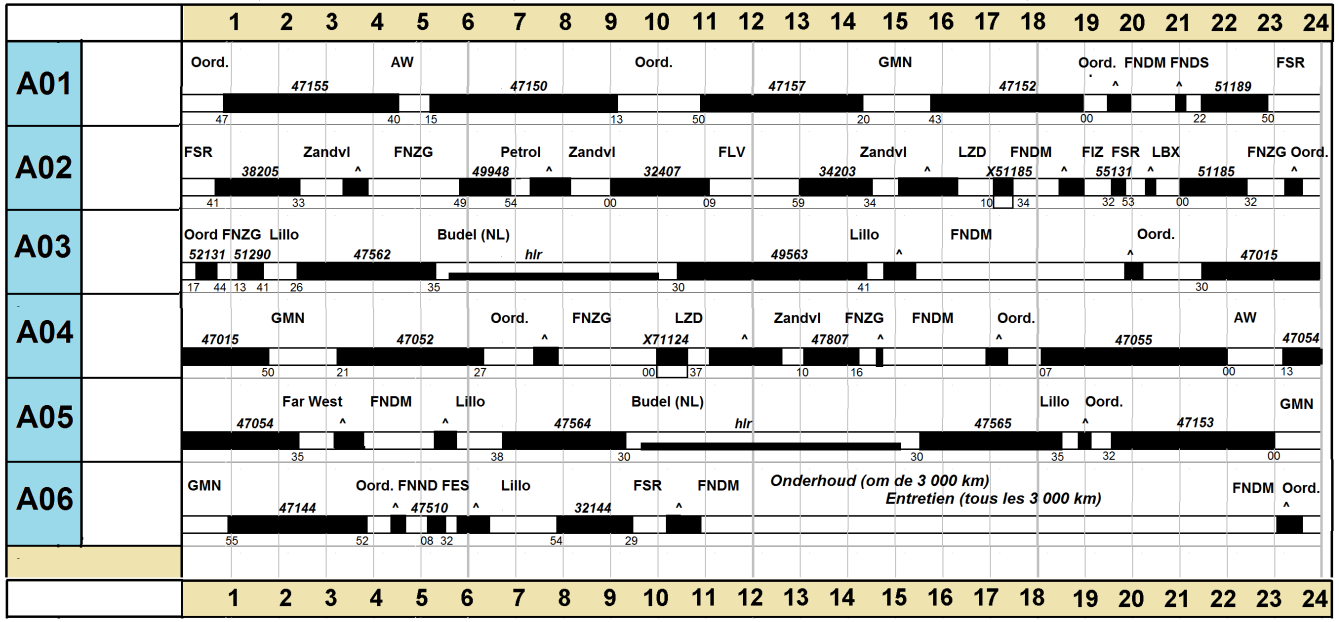
FIZ :	Muizen	FLV :	Leuven
FNDM :	Antwerpen-Dam	FNDS :	Antwerpen Dokken & Stapelplaats
FNZG :	Antwerpen-Schijnpoort	FNND :	Antwerpen-Noord
FSR :	Schaarbeek / Schaerbeek	GMN :	Montzen
LBX :	Brussel / Bruxelles Tour & Taxis	LZD :	Zwijndrecht (linkeroever)
AW :	Aachen-West (DE)		
Oord. :	Bundel Oorderen		
Lillo :	Bundel Lillo (zinkertsverwerking)		
Zandv.	Bundel Zandvliet (ijzerertsverwerking)		

Ritdagen / Jours de circulation

Enkel de diensten op werkdagen
(Praktisch geen diensten op zaterdag namiddag en zondag)

Uniquement les services des jours ouvrables
(Pratiquement pas de services les samedi aprés-midi et dimanche)

hlr : rangeringen voor lossing / manoeuvres pour déchargement



machines opgesteld. Deze telde zes dagen en wordt hieronder (voor de zomer van 1987) afgebeeld.

De reeks 51 nam vooral de zwaarste treinen over en deze met de langste reisweg. Zo waren praktisch alle opeltreinen – vanuit de bundel Oorderen – naar Montzen en Aachen-West in deze reeks opgenomen. Dit werd vooral verwezenlijkt om de commerciële snelheid op te drijven. Ondanks de elektrificatie van de lijn naar Montzen, kon men hierdoor een locomotiefwissel te Antwerpen en Montzen uitsluiten. En dan waren er de ertstreinen vanuit de nieuwe ertsoverslaghaven te Zandvliet. Hier was de elektrificatie nog in volle gang

en werden de zware treinen onder meer door de reeks 51 naar Leuven, Schaarbeek of korter bij Antwerpen-Schijnpoort gevoerd en hier door elektrische locomotieven overgenomen. Ook de zinkertstreinen vanuit de bundel Lillo naar de Nederlandse zinkfabriek te Budel werden in deze reeks geïntegreerd. Vanuit Mol werden ze bestuurd door personeel vanuit deze voerderspost. Er waren op dat ogenblik nog twee afzonderlijke treinen. Ook de rangeringen en het lossen van de trein te Budel werden door de N.M.B.S.-machines uitgevoerd

Verder waren er nog verschillende treinen binnen de Antwerpse haven. Twee opmerkelijke treinen waren deze naar de Linkeroever via de Kennedytunnel. Omwille van de zware hellingen vanuit deze tunnel werd deze trein met twee locomotieven in treinschakeling gereden. Op dat ogenblik was bundel Zwijndrecht nog steeds de eindbestemming.

Tijdens de volgende jaren zou de belangrijkheid van het effectief nog verder toenemen; de diensten zouden geleidelijk aan verminderen door de elektrificatie van de voornaamste afwerkingsbundels in de haven. De grootste aangroei kwam in 1988 door de aankomst van acht locomotieven vanuit Hasselt. Dit was mogelijk door de reorganisatie van de dienst in de Limburgse hoofdplaats. Meer en meer goederentreinen werden nu elektrisch gesleept en hierdoor kwam machines reeks 51 vrij. Ook de sluiting van de Limburgse mijnen – vooral het oostelijk bekken – zou het vervoer nadelig beïnvloeden en dit had een dadelijk gevolg voor de machines van Hasselt.

Door deze mutaties kon de volledige inzetreeks van de 59-ers overgenomen worden. Hoewel deze transfers pas ingingen bij de zomerregeling, waren verschillende machines reeks 51 al vanaf de jaarwisseling in de metropool aanwezig en kon een groot deel van de 59-ers stilgelegd worden.

Maar ook bij de reeks 51 begon de leeftijd mee te spelen en werden een aantal ouderdomskwaaltjes opgetekend. Hierdoor waren er regelmatig verschillende machines buiten strijd. Gevolg was dat een vijftal van de reeds afgestelde oude zusterlocomotieven reeks 59



De 5179 met een collega op het verbindingsspoor te Ekeren op 8 juli 19998

Foto Werner

terug in dienst genomen moest worden om de reeks 51 te depanneren. Dit was slechts van korte duur, daar men te Hasselt nog enkele machines in overschot had en zo kwamen in de loop van 1989 de 5184 en 5186 vanuit Limburg over en groeide het bestand tot 24 machines. Dit was ruimschoots voldoende om de steeds geringere vervoersvoorraad te kunnen verzekeren. De reeks telde nog steeds 14 plandagen, maar de belangrijkheid werd steeds verder uitgehold. Zandvliet werd elektrisch bediend, en ook te Oorderen werd de bedreigende draad getrokken.

Tijdens de volgende jaren zou de dienst geleidelijk verminderen, maar een eerste klap kwam er voor de winterregeling van 1993. Op dat ogenblik kwamen er 17 locomotieven reeks 20 vanuit Stockem over en deze zouden op korte tijd alle treinen tussen Antwerpen en Montzen gaan inpalmden. Hierdoor verdween voor de reeks 51 een groot deel van zijn doorgaande treinen. De inzetreeks werd ingekort tot gemiddeld zestien plandagen, maar vooral de aard van de treinen veranderde: een groot deel werd ingenomen door lokale pendeldiensten in de Antwerpse agglomeratie met als uiterste

punten Muizen, Vilvoorde, Schaarbeek en Leuven. Hier werden de treinen dan overgedragen aan elektrische locomotieven.

Zware treinen waren nog voorzien naar de centrale van Schelle, richting Boom, en de alom bekende zinkertstrein naar Budel. Aachen-West werd nog enkele keren bereikt, maar dit nam stelselmatig af.

Opmerkelijk was wel dat er geen diensten voorzien waren naar de Genkse industriepool en dat de Hasseltse bestuurders niet meer tussenkwamen. De diensten in de Kempen daarentegen werden verzekerd door bestuurders van de voerderspost Mol. Tijdens deze periode varieerde de inzet van de ene inzetperiode naar de andere en regelmatig werden ook verbindingsritten voorzien naar Merelbeke en zelfs Zeebrugge.

In deze periode deden zich ook nog een aantal – kleinere – ongevallen voor. Daar waar deze normaal geen gevolgen zouden hebben, werd beslist om de machines nu niet meer te herstellen. Op 18 januari 1995 werd de 5163 betrokken bij een aanrijding te Antwerpen-Noord.

In 1998 werd het bestand nog eens voor de laatste maal opgekrikt door de aankomst van zes machines vanuit Merelbeke en zodoende groeide het effectief uit van 24 eenheden naar 29. Als eerste kwam de 5192 onzacht in contact met de 7101 in het vormingsstation Antwerpen-Noord, dit op 8 november 1997. Op 3 juli 1998 botsten de 5159 en 5171 met lage snelheid frontaal in het vormingsstation van Antwerpen-Noord. Als voorlopige laatste in de rij botste de 5155 op 3 maart 1999 bij een rit op zicht achteraan een goederentrein te Antwerpen-Schijnpoort. Op 1 augustus 1999 deed zich dan een ontploffing voor in de dieselmotor van de 5160. Bij al deze machines was een onmiddellijke afstelling het gevolg.

Intussen was de inzet steeds verder afgebouwd. De inzetreeksen van Merelbeke en Antwerpen-Dam waren wel samengevoegd en Antwerpen nam nu de diensten naar Quenast voor zijn rekening, maar van de eenmaal zo uitgebreide inzet bleef amper nog wat over. En dit was nog maar een begin van het einde.

Vanaf september 1999 werden de locomotieven reeks 77 aan Antwerpen afgeleverd. Tijdens de eerste maanden had dit nog geen gevolg voor het gebruik van de reeks 51. Na testen en personeelsopleiding werden deze eerste machines gebruikt voor de heuveldiensten en de zware rangeringen in de haven, maar vanaf begin 2000 knaagden ze ook aan alle lokale diensten die onze machines voor hun rekening namen.

Maar te Antwerpen-dam eindigde de dienst op 1 maart 2000 en de 27 aanwezige locomotieven werden op dat ogenblik aan de nieuwe stelplaats Antwerpen-noord overgedragen.

De 5175 met een containertrein biuj doortocht te Deurne (vliegveld)

Foto Armand BEERLANDT
verzameling Thierri HEYLEN







De 5152 bij doorrit te Muizen op 9 oktober 2000

De 5129 op de overweg van de Lispersteenweg - een overweg die bijna constant gesloten is - te Lier op 15 mei 1994

Foto's Danny MOENS en hierri HEYLEN

Nr NMBS	*Mutatie(s)*			
na 1971	*Vanuit*	*Op datum*	*Naar*	*Op datum*
5102	Schaarbeek	01/08/1999	Antwerpen-noord	01/03/2000
5110	Merelbeke	15/10/1998	Antwerpen-noord	01/03/2000
5113	Merelbeke	15/10/1998	HS BD	01/12/1999
5115	Merelbeke	15/10/1998	Antwerpen-noord	01/03/2000
5125	Merelbeke	15/10/1998	Antwerpen-noord	01/03/2000
5130	Merelbeke	15/10/1998	Antwerpen-noord	01/03/2000
5133	Hasselt	15/10/1998	Antwerpen-noord	01/03/2000
5134	Merelbeke	15/10/1998	Antwerpen-noord	01/03/2000
5154	Hasselt	29/05/1988	Antwerpen-noord	01/03/2000
5155	Hasselt	29/05/1988	HS BD	01/04/1999
5156	Hasselt	29/05/1988	Antwerpen-noord	01/03/2000
5157	Hasselt	29/05/1988	Antwerpen-noord	01/03/2000
5158	Hasselt	29/05/1988	Antwerpen-noord	01/03/2000
5159	Hasselt	29/05/1988	HS BD	01/10/1998
5160	Hasselt	24/10/1991	HS BD	01/08/1999
5162	Hasselt	03/08/1984	Antwerpen-noord	01/03/2000
5163	Dendermonde	31/05/1983	HS BD	01/06/1997
5164	Hasselt	03/06/1984	Antwerpen-noord	01/03/2000
5166	Kortrijk	01/06/1982	Antwerpen-noord	01/03/2000
5167	Hasselt	03/06/1984	Antwerpen-noord	01/03/2000
5168	Hasselt	03/06/1984	Antwerpen-noord	01/03/2000
5169	Hasselt	02/06/1985	HS BD	01/02/1988
5170	Monceau	01/06/1986	Antwerpen-noord	01/03/2000
5171	Schaarbeek	01/07/1987	HS BD	01/10/1998
5172	Monceau	01/06/1986	Antwerpen-noord	01/03/2000
5173	Kortrijk	01/06/1986	Antwerpen-noord	01/03/2000
5174	Kortrijk	01/06/1986	Antwerpen-noord	01/03/2000
5175	Monceau	01/06/1986	Antwerpen-noord	01/03/2000
5177	Kortrijk	01/06/1986	Antwerpen-noord	01/03/2000
5178	Hasselt	03/05/1987	Antwerpen-noord	01/03/2000
5180	Hasselt	29/05/1988	Antwerpen-noord	01/03/2000
5181	Hasselt	16/11/1993	Antwerpen-noord	01/03/2000
5182	Hasselt	29/05/1988	Antwerpen-noord	01/03/2000
5183	Hassekt	28/05/1995	Hasselt	01/06/1995
5184	Hasselt	25/05/1989	HS BD	01/06/1995
5186	Hasselt	28/05/1989	Antwerpen-noord	01/03/2000
5189	Hasselt	30/10/1992	Hasselt	01/06/1995
5190	Hasselt	17/03/1983	HS BD	01/07/1984

De 5157 (en andsere 51-ers in afwachting) aan de bevoorradings-installatie te Antwerpen-Dam op een winterse 27 februari 2000.

Foto Thierri HEYLEN

Eén van de laatste diensten, deze van en naar de nieuwe ertsover-slaghaven te Zandvliet. De 5175 wacht in november 1986 op het vertrek naar Monceau.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël Piérart







Een mooi overzicht op Antwerpen-Dam met de 5145 op de voorgrond, dit op 27 februari 2000, kort voor de sluiting van deze stelplaats. Men heeft hier een duidelijk beeld van de aanwezigheid van de reeks 51, hier op weekendrust.
Foto Danny MOENS

Antwerpen-Noord (2000 - 2003)

Er veranderde voorlopig weinig aan de situatie en zodoende kan de terugloop verder besproken worden

Geleidelijk aan zou de reeks verder afgebouwd worden. De dertien dagen verminderden tot nog tien voor de winterregeling van 2000/2001, maar dan werd beslist om met ingang van de zomerregeling van 2001 de beide nog bestaande beurtrollen – Antwerpen en Hasselt – samen te voegen als nieuwe reeks GA. Deze nieuwe reeks telde nog 21 inzetdagen; nochtans werd officieel nog slechts negen dagen vanuit Antwerpen gereden. De dertien overige diensten werden trouwens reeds bij de stelplaats Hasselt besproken.

Van deze negen Antwerpse dagen werden er zes gevuld met de lokale diensten, binnen de agglomeratie en met de afvoer van treinen tot in Muizen en Vilvoorde enerzijds en naar Denderleeuw anderzijds.

De drie overige dagen voorzagen treinen in de Antwerpse en Limburgse Kempen, verzekerd door bestuurders van Mol. Zo was er de bediening van de industriële lijn langs het Albertkanaal: hier werd op vrijdag (en sporadisch ook op andere dagen) een trein gesleept naar de petrochemische industrie Amoco te Zittaard (bij Tessenderlo), dit in de vroege ochtend. Ook de lokale goederentrein naar Balen werkplaatsen en Mol stond nog ingeschreven.

En dan was er de (onopgeloste) inzet voor de zinkertrein naar Budel. Officieel was deze overgegaan op de reeks 55 van Kinkempois. De bestuurders van Mol hadden de opleiding gevolgd, maar de machines waren niet altijd beschikbaar. Zo kon men vanaf 2001 tal van bespanningen opmerken: alle soorten machines van de reeks 55, maar ook zelfs twee locomotieven reeks 62 die te Mol reserve stonden. Maar regelmatig moest ook de plantonlocomotief, samen met een reservelocomotief reeks 51, inspringen voor deze dienst en in uitzonderlijke gevallen waren er zelfs gemengde dubbeltracties te zien, zelfs met locomotieven reeks 77. De eerste dag voorzag een volledige plantondienst te Antwerpen-Noord, de tweede dag voorzag enkel twee ritten vanuit de Antwerpse haven, één naar Muizen en een tweede naar Denderleeuw.

Met ingang van de zomerregeling van 2002 kwamen nog drie locomotieven naar Antwerpen over: de 5132 als enige overlevende vanuit Merelbeke en de 5117 en 5146 ontsprongen de schrapping te Charleroi-sud quai.

Nochtans voorzag men de definitieve afstelling van de laatste machines, reeks 51, voor 15 december 2002. Het aantal diensten verminderde drastisch, maar de vooropgestelde deadline werd niet behaald. Er waren onvoldoende locomotieven reeks 77 beschikbaar en zodoende bleef de inzetreeks met tien dagen bestaan. Officieel werden maar twee diensten meer voorzien in Antwerpen zelf. De eerste dag voorzag een volledige plantondienst te Antwerpen-Noord, de tweede dag voorzag enkel twee ritten vanuit de Antwerpse haven, één naar Muizen en een tweede naar Denderleeuw. Maar gemiddeld waren toch nog vier tot vijf machines actief. Men verplaatste de einddatum naar 1 april 2003. Maar ook nu weer kon men deze eindstreep niet nakomen. De uitleg was eenvoudig: de reeks 77 was nog niet goedgekeurd om in Duitsland te rijden en de ex-Oost-Duitse machines van de reeks 241 – die het grootste deel van het grensverkeer tussen Montzen en Aachen-West afhandelde – vertoonden talrijke defecten. Ook hier had men zich in de einddatum van hun dienst verrekend. En ook de reeks 55 was niet meer in staat om de opgelegde diensten tot een goed einde te brengen. Het grensverkeer, de dienst tussen Antwerpen en Budel en de talrijke speciale treinen die elektrische verwarming vroegen, waren te veel voor deze machines. Dus zou men noodgedwongen een aantal doorgaande treinen tussen Antwerpen of Genk naar Aachen-West terug aan onze machines overdragen. Er werd een laatste reeks met vier plandagen voorzien, twee vanuit Antwerpen en twee vanuit Hasselt.

En dan kwam begin mei toch het zwaard van Damocles naar beneden: de reeks 51 kreeg nog één maand uitstel.

Dag na dag werden machines van onze reeks terzijde gezet. Op 3 april 2003 werd de 5142 voor het laatst gebruikt. Op 4 april was het de beurt aan de 5154; een dag later ging de 5185 richting afstelspoor.

Na deze datum was de inzet zeer onregelmatig: er waren nog vier locomotieven actief: de 5101, 5105, 5167 en 5174.

Hiervan was het de 5167 die op 30 mei het bijltje erbij neerlegde en de 5101 volgde op 4 juni.

Tijdens de allerlaatste week werden nog de 5174 en 5105 gebruikt. De eerste diesel reed op dinsdag 10 juni nog een dienst naar Antwerpen-Noord, maar moest daar met een defect afhaken.

Op 11 juni was geen enkele 51-er actief, maar voor de beide laatste dagen wilde men toch nog een inspanning doen om de reeks een waardig einde te gunnen: op

	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03
Bijgekomen	1	2	5	1	6	2	8	2		1	1	1		1			7	1	27	18	3	
Afgegeven			1	1			1							3								
Schrapping																1	2	3		5	15	28
Totaal 31/12	1	3	7	7	13	15	22	24	24	25	26	27	27	25	25	24	29	27	27	40	28	0

donderdag 12 juni werd een heen- en terugrit voorzien naar Brussel Klein Eiland, maar de dag later werd een volledige dag van de beurtrol voorzien. Na een trein tot in Schaarbeek gebracht te hebben, ging het los naar Muizen. Hier mocht deze locomotief een defecte concurrent van de reeks 77 aflossen om zo Antwerpen terug te bereiken. En dan was de laatste dag aangebroken: zaterdag 14 juni. Getooid met een groot bord dat deze laatste dag in de aandacht bracht, de 5105, een petroleumtrein vanuit de petroleumnatie naar Antwerpen-Noord. Van hieruit ging het los naar Essen

.

Met de containertrein 42653 aan de haak ging het via de lijn 12 terug naar Berendrecht. Na de inzet reed de machine los naar Denderleeuw en van hieruit werd de ketelwagenstrein 44922 via Schaarbeek en de lijn 27 naar de petroleumnatie gevoerd. Nadien was er de allerlaatste (losse) rit naar de (af)stelplaats Antwerpen-Noord. Het doek was definitief gevallen over deze bewonderenswaardige reeks machines.

Maar zoals we in het tweede deel nog zullen zien, was dit nog niet het einde voor talrijke machines reeks 51.



De 5170 zij aan zijn met de ex-7502 op 23 augustus 2002 te Antwerpen-Noord. De 7502 werd gereviseerd en herschilderd voor een verkoop aan een Italiaans bedrijf vpoor spoorwerken.

Foto Pierre HERBIET
verzameling Gwenaël Piérart

na 1971	*Vanuit*	*Op datum*	*Naar*	*Op datum*
5101	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*15/06/2003*
5102	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5103	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5104	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5105	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*15/03/2003*
5110	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/04/2003*
5114	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/02/2002*
5115	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/04/2002*
5117	*Charleroi-sud-q*	*16/06/2002*	*HS BD*	*01/12/2002*
5122	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/04/2003*
5125	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5127	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/04/2003*
5129	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/10/2001*
5130	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/02/2001*
5132	*Merelbeke*	*16/06/2002*	*HS BD*	*01/08/2003*
5133	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5134	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2001*
5136	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5138	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5141	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5142	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5143	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*15/06/2003*
5146	*Charleroi-sud-q*	*16/06/2002*	*HS BD*	*01/08/2003*
5152	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*16/06/2002*
5154	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/04/2003*
5156	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5157	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5158	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5162	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5164	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5166	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5167	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*15/06/2003*
5168	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5170	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/04/2003*
5172	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5173	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5174	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*15/06/2003*
5175	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*15/09/2003*
5177	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5178	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/02/2003*
5179	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/11/2001*
5180	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/08/2003*
5181	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*16/06/2002*
5182	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*15/09/2003*
5183	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/07/2001*
5185	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/04/2003*
5186	*Antwerpen-Dam*	*01/03/2000*	*HS BD*	*01/04/2003*
5193	*Hasselt*	*10/06/2001*	*HS BD*	*01/04/2002*





Het einde voor het grootste deel van de 61-ers van Antwerpen-Noord. Ze werden samengebracht en in de stelplaats en te Antwerpen-Noord afgesteld wachtend op hun verder lot.

Boven de 5177, 5142, 5153, 5121 en 5141 in de bundel van Antwerpen-Noorderdokken op 9 juni 2003.

Een andere reek machines - de 5102, 9461, 6109, 5141, 5151 en 5136 in dezelfde bundel op é5 juni 20°02

Foto's Danny MOENS



Een voorlopig laatste foto van een afgestelde 51-er, de 5130, in de verlaten stelplaats Antwerpen-Dam. Om een ongekende reden werd één front nog herschilderd en verloor de machine hioer zijn bedrijfsnummer. Foto genomen op 25 april 2001

Foto Danny MOENS