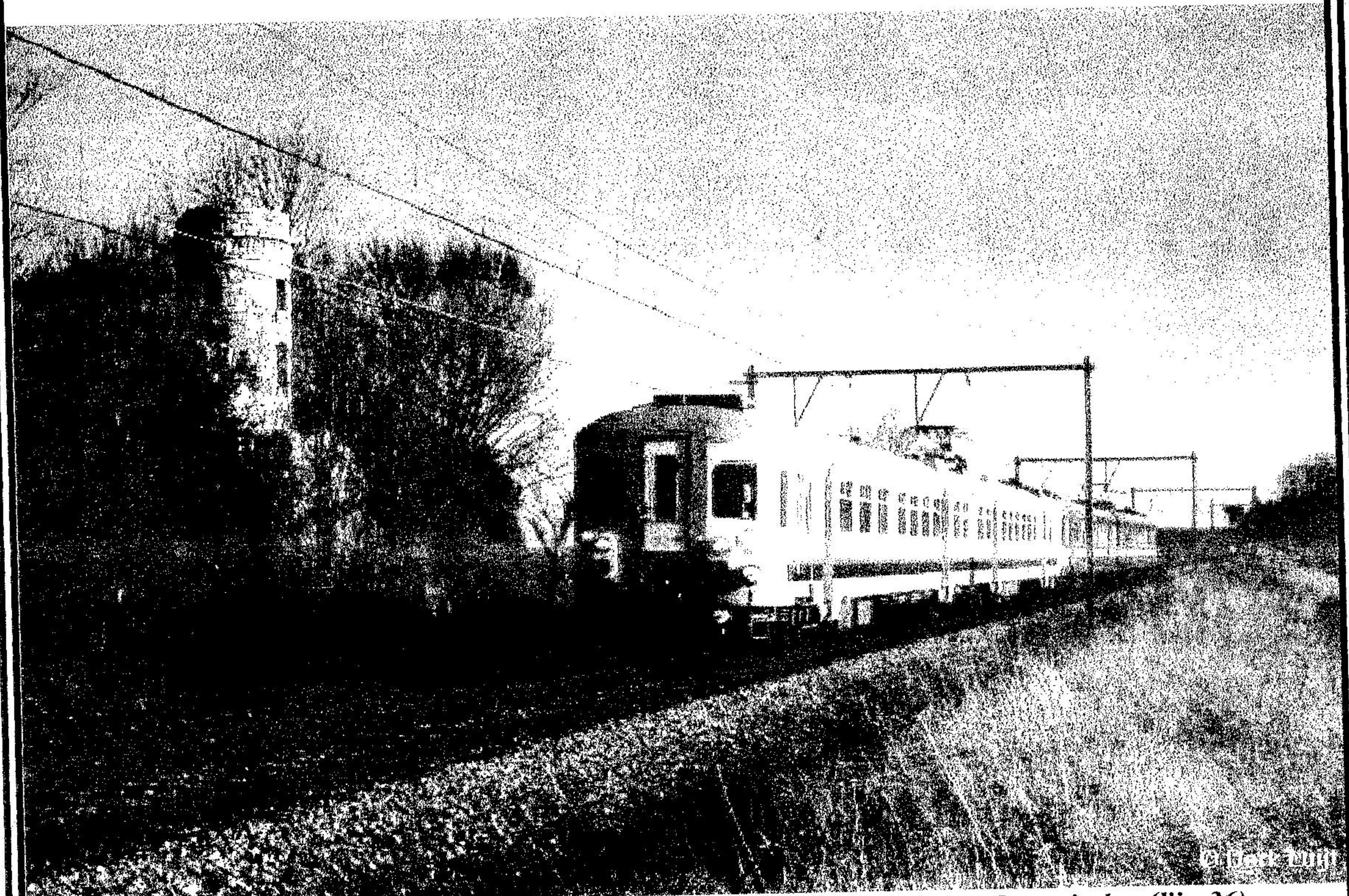


L.S.V. Tijdschrift



De gemoderniseerde stellen reeks 06 worden een vertrouwde zaak : de 621 te Overwinden (lijn 36)

Foto : © Papym

Stoomlocomotieven type 31
Stoomlocomotief NB type 49
Dieselmotorwagens type 601
Schrappingen type 67 / 69
Elektrische locomotieven reeks 12
Vreemde locomotief : DB reeks 241
Industrie : Chariotracs
Exploitatie lijn 144
N.M.B.S. actueel materieel
Infrastructuur

Lidgeld : 2001 - 20 Euro
Donatie : 30 Euro

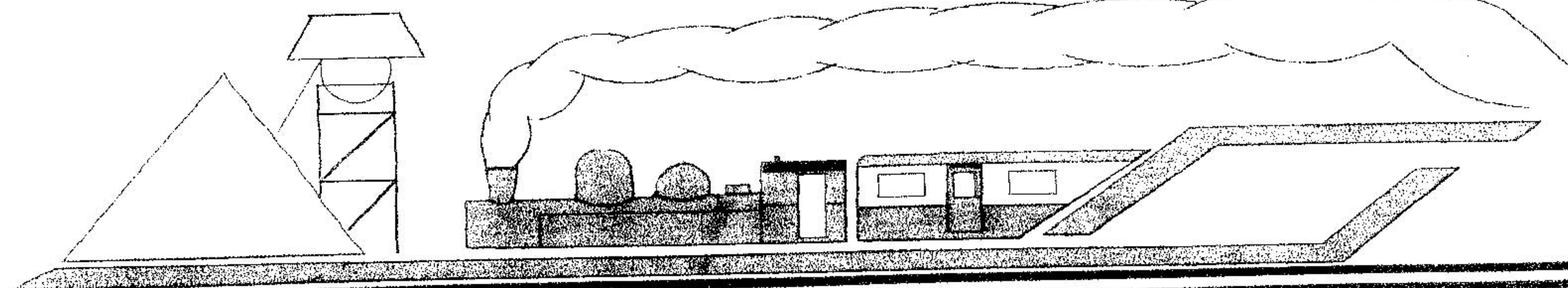
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift

Nr 101

Juli – augustus 2001



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	20 Euro
Lid met ingebonden en uitgebreider jaarboek :	22,5 Euro
Donateur	30 Euro
Ingebonden jaarboek	

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

<u>Stoomlocomotieven</u>	type 31	Blz 1
	Type49 NB	Blz 5
	Schrappingen : type 67 – 69	Blz 10
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 601	Blz 12
<u>Elektrische locomotieven</u>	Reeks 12	Blz 19
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	DB Diesellocomotief reeks 241	Blz 24
<u>Industri locomotieven</u>	Wagenduwars Chariotrac	Blz 30
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 144 Gembloux - Jemeppe	Blz 33
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 36

Volgend tijdschrift – nr 102 verschijnt begin november 2001

Stoomlocomotieven

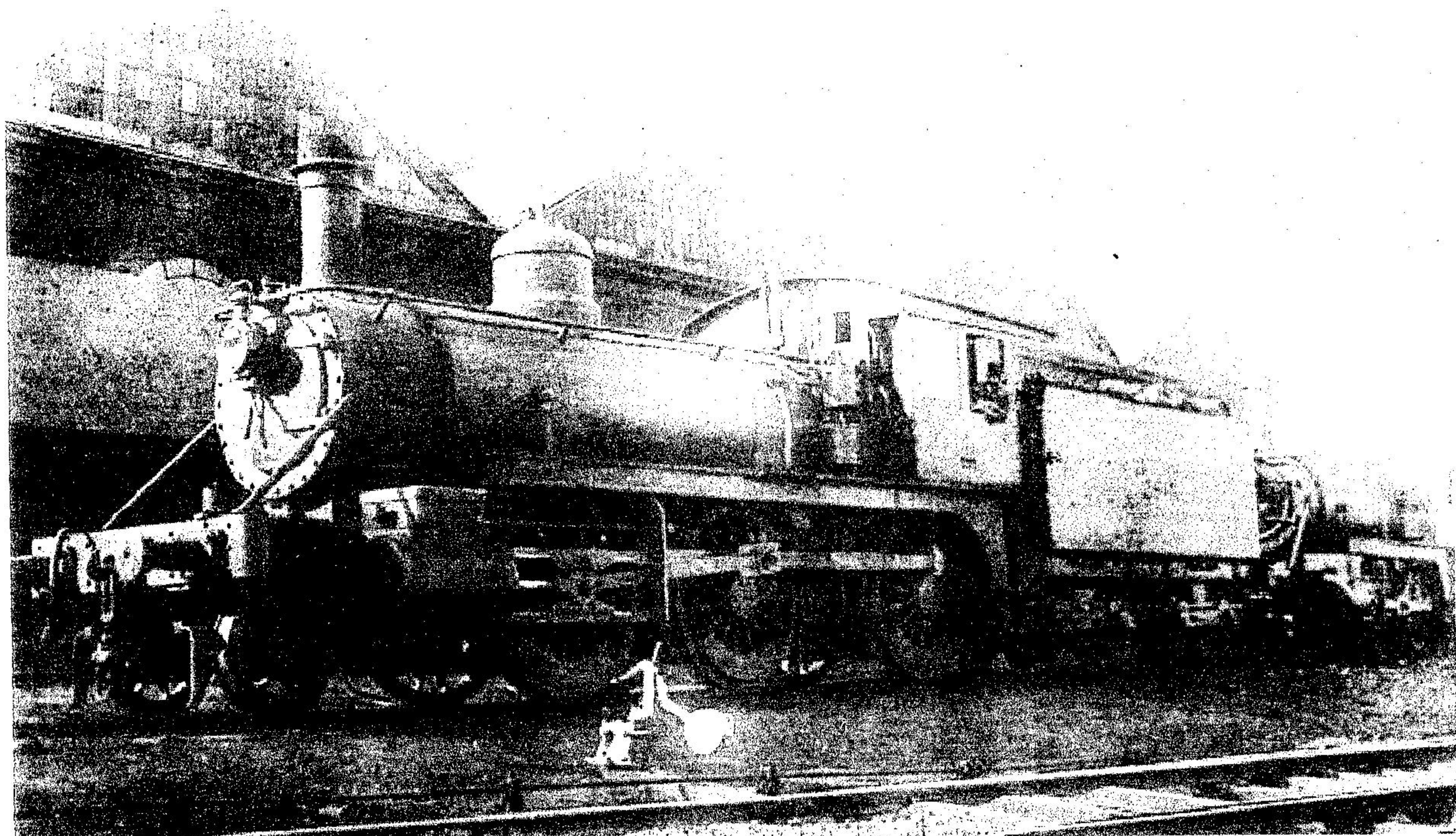
type 31

De voorgeschiedenis :

Toen tijdens de laatste jaren van de negentiende eeuw een aantal nieuwe locomotieven moesten besteld worden, zette de hoofdingenieur Flamme zijn wil door voor de bestelling van de typisch Engelse machines typen 14, 17 en 30 voor resp. de lokaalreinen, de sneltreinen en voor het goederenverkeer.

Maar daar deze machines niet dadelijk voldeden ontstond een zware discussie voor het toekomstige aankoopbeleid en werden ook andere opties genomen. De conservatieven haalden erdoor dat het betrouwbare maar verouderde type 29 – ontwikkeld in 1875 – een nieuwe bestelling van niet minder dan 116 bijkomende locomotieven doorgevoerd werd. Deze werden tussen 1898 en 1901 door de meeste Belgische constructeurs geleverd. Verder werden aan tal van oudere typen ingrijpende verbouwingen doorgevoerd en dit leidde van het type 5 voor lokaaldiensten tot een praktisch nieuwe locomotief die als type 5bis terug op de sporen kwam.

En dan was er nog een derde drukingsgroep, die vooral oog hadden voor de belangrijke ontwikkelingen op het nieuwe continent en zodoende werd beslist om ook 12 sneltreinlocomotieven in de Verenigde staten te bestellen.



Locomotief 2816 kort na zijn levering te Schaarbeek

In 1898 werd contact opgenomen met de Baldwin Locomotive Works in Philadelphia en de keuze viel op een kant en klaar ontwerp van een typische Amerikaanse locomotief met drie drijfassen en één loopwiel. Van deze locomotief werden 12 eenheden aangekocht en men zag trouwens af van om het even welke aanpassing aan de Europese normen, dit om de levering te versnellen. Dit was trouwens niet echt nodig daar deze locomotief in principe ontworpen was voor enkele Britse privé-maatschappijen zoals de Great Northern en de Great Central railway.

De opbouw van deze lichte machines was vrij klassiek : voor de ketel koos men voor een vrij lange slanke langsketel om het Britse ruimteprofiel te kunnen aanhouden. Voor de haard werd geopteerd voor een vrij klein roosteroppervlak en een diepe vuurhaard. Hierdoor kon men alle kolensoorten stoken en met

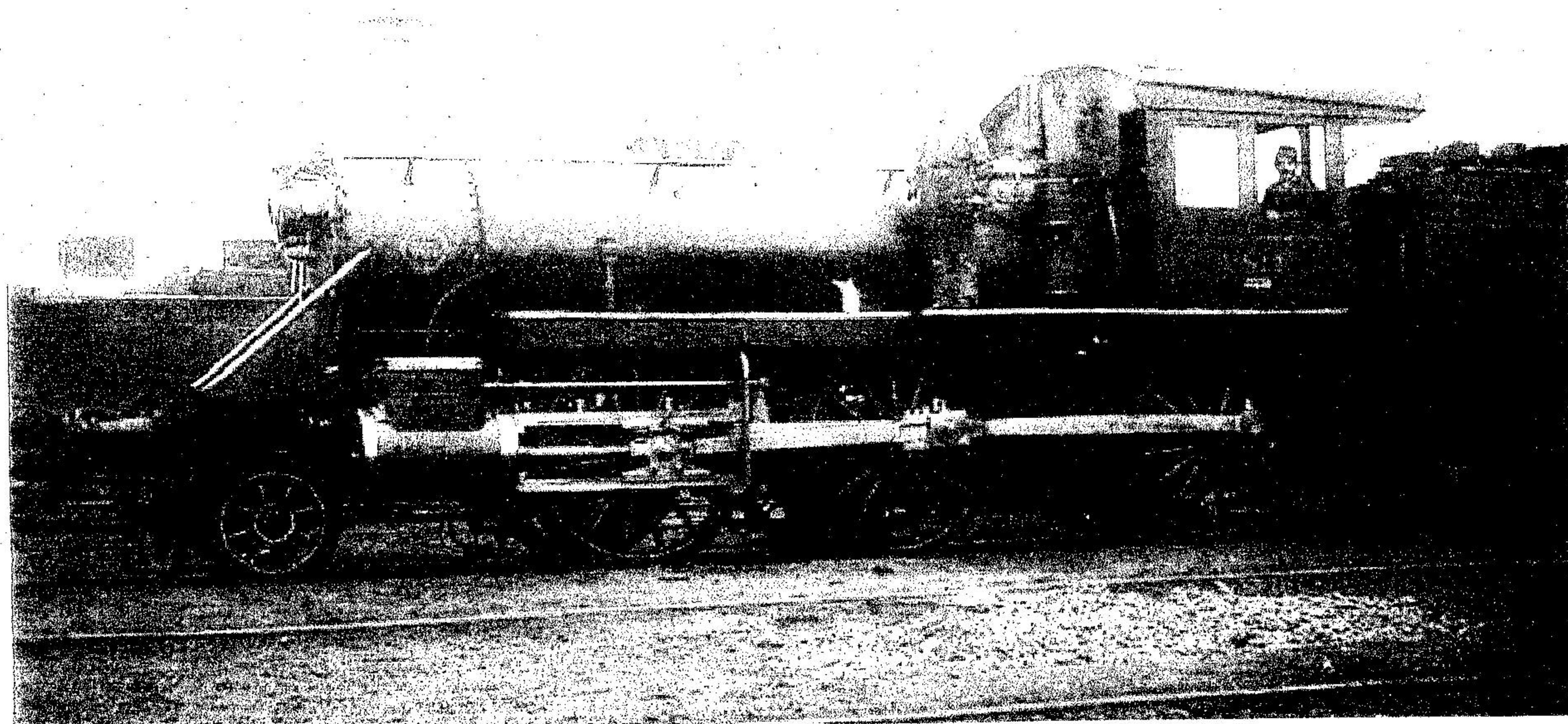
minderwaardige kool en een dik vuur kon men toch de nodige warmteopbrengst behalen. Deze opstelling was trouwens klassiek in deze periode. Voor de aandrijving koos men voor verzadigde stoom en twee uitwendige, horizontale cilinders met een zuigerslag van slechts 610 mm en een kleine diameter van 457 mm.

Daar de maximale snelheid op 100 km/h bepaald werd, koos men voor een diameter van de drijfwielen van 1 562 mm. Hierbij werd de tweede as de aandrijf-as. Opmerkelijk is ook de sobere binnenliggende stoomverdeling type Stephenson en het feit dat de vloer van het machinistenhuis belangrijk hoger lag dan de tendervloer waardoor de stoker steeds enkele trappen moest maken op kolen op het vuur te gooien.

De loopbaan :

Al minder dan een jaar na de bestelling kwamen de eerste locomotieven begin oktober 1900 vanuit Amerika per boot te Antwerpen aan en dit gebeurde in slechts bootladingen in oktober en november 1900. De data zijn de inschrijvingsdata van de machines na het lossen en de afvoer naar Antwerpen-stuivenberg.

Dadelijk na hun levering werden de locomotieven aan diverse vergelijkende testen onderworpen en werden de kenmerken vergeleken met de gelijkwaardige typen 17. Geen van beide typen kwam goed uit deze testen en beide machines werden te licht gevonden voor de opgelegde taken. Nochtans zou het type 17 het vooral voor zwaardere treinen beter doen en daarom werden deze machines bij voorkeur gebruikt op de verbinding tussen de kust en Duitsland. Voor de typen 31 zocht men een geschikt inzetgebied : dit type had immers betere eigenschappen op hogere snelheid, maar voldeed dan weerr niet voor zwaardere treinmassa's en ook hellingrijke lijnen waren niet aan de 31-ers besteed.



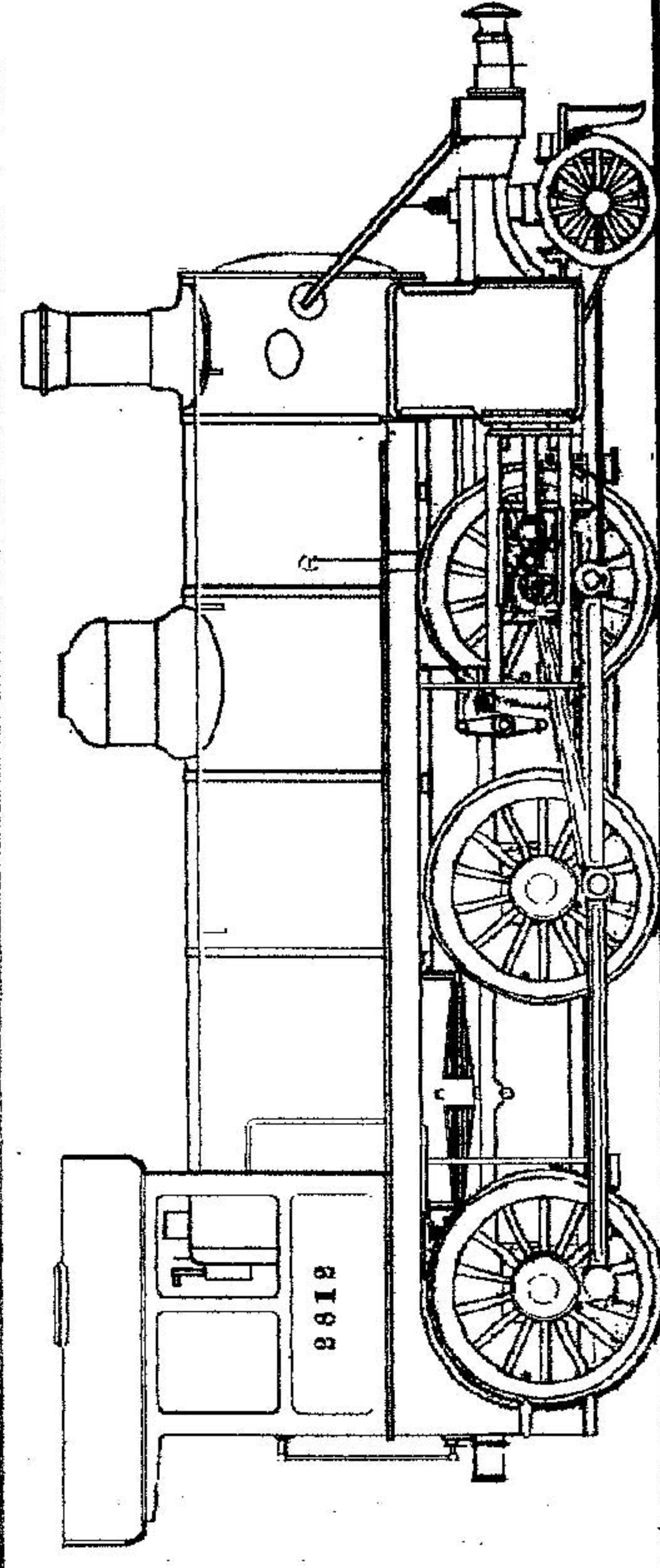
Op dat ogenblik ontstonden de eerste snelle treinen met een hogere comfortklasse en een lage treinmassa's als bijkomend alternatief voor de zware bloktreinen. Door de hogere prijsklasse van de ticketten kon de treinsamenstelling beperkt blijven. Deze eerste treinen van dit type reden tussen Brussel en Antwerpen. Zodoende werden de typen 31 dan ook evenredig tussen beide grootsteden (Schaarbeek en Antwerpen-Stuivenberg) verdeeld.

Gedurende de eerste bedrijfsjaren werden ze in bovengenoemde diensten gebruikt, maar verder werden ook stukgoedtreinen op dezelfde verbinding opgenomen. Daar deze vooral op de daluren en 's nachts reden was dit een normale uitbreiding van hun inzet-schema. Deze hoogwaardige dienst bleef slechts enkele jaren duren en de reden hiervoor was het veelvuldig wegvallen van de druk en de slechte verbranding. Hierdoor werden de machines vooral naar de stukgoeddiensten verbannen en werden verschillende locomotieven naar Antwerpen getransfereerd. Hier kenden ze dan ook een uitbreiding en werden lichte stoptreinen in het programma opgenomen. Zo reden ze regelmatig deze treinen naar Essen en Roosendaal, maar ook enkele treinen in de noorderkempen naar Herentals en Turnhout stonden in de inzetreeks.

Stoomlocomotief type 31

1'C

Snelretrielocomotief



Baldwin

12

Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelramp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

2811 - 2822

12

12

Baldwin

1900

1916 - 1920

1°C

100 km/h

verzadigde stoom

Stephenson

2 buitenliggend

457 mm

610 mm

(enk Westinghousepomp)

(Westinghouse)

Stoomrem

Schroefrem

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Gekoppeld aan tender :

12,4 bar

Crampton

1 829 mm

851 mm

1,56 m²

11,13 m²

254

40 / 45 mm

105,69 m²

3 308 mm

105,69 m²

116,72 m²

1 454 mm

25 mm

14 - 17 mm

m³

m³

m³

9 313 mm

8 764 mm

2 750 mm

2 206 mm

3 984 mm

6 909 mm

2 413 mm + 1 905 mm

+ 2 591 mm

1 750 mm

654 mm

1 562 mm

838 mm

49 725 kg

7 625 kg

13 050 kg

14 250 kg

14 600 kg

5 340 kg/m

inhoud 16 m³

Ondanks alle boven genoemde problemen, het hoog brandstofverbruik en de zwakte van de ketel voldeden ze toch in deze lichte diensten en tot aan de eerste wereldoorlog bleven ze actief in dit inzetpatroon. Wel werden alle locomotieven te Antwerpen-Stuivenberg geconcentreerd en omstreeks 1910 verhuisden ze naar de naburige stelplaats Berchem. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden waren alle 12 machines in deze stelplaats aanwezig.

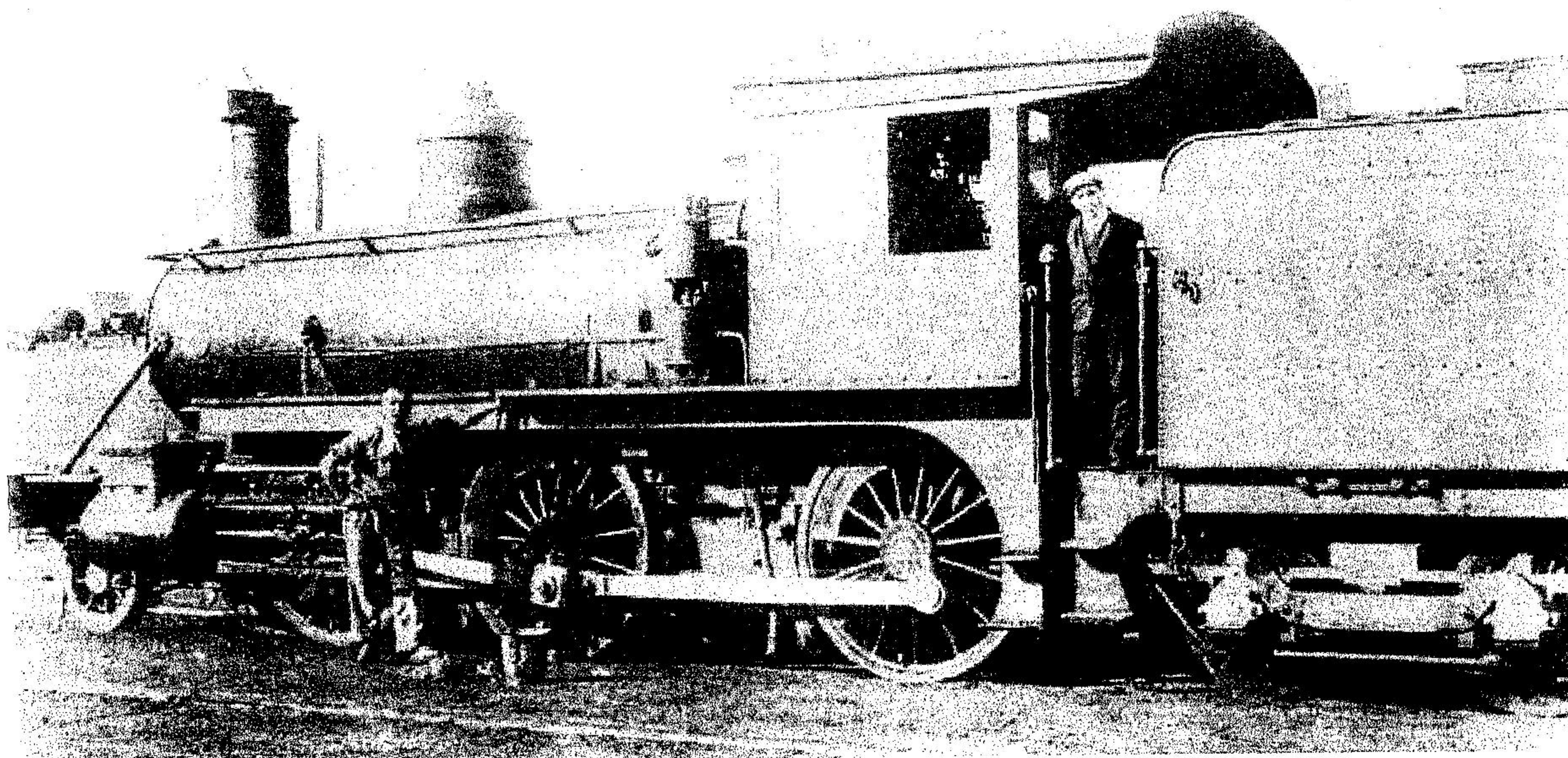
Tijdens de oorlog werden deze locomotieven waarschijnlijk slechts zeer weinig ingezet, de oorlog vergde immers minder, maar zwaardere treinen en hiervoor was het type 31 niet geschikt. Uit de hernummering volgens het Duitse stelsel kunnen we opmaken dat minstens acht van de 12 locomotieven tijdens de bezetting in ons land aanwezig waren. Vanaf 1916 werden zeker alle locomotieven definitief afgesteld en gedurende de volgende jaren definitief afgevoerd en gesloopt.

In 1918 – bij de bevrijding waren er minstens nog 4 locomotieven aanwezig en deze werden – door het enorme locomotieftekort – gereactiveerd en vanuit Berchem zouden ze nog gedurende korte tijd enige lokale diensten verzekeren. Maar met de aankomst van de eerste wapenstilstandslocomotieven in 1919 werden de laatste typen 31 dadelijk terug afgesteld en korte tijd later gesloopt. Midden 1920 waren alle machines uit het effectief verdwenen, na een korte, onopgemerkte loopbaan.

Nummerlijsten type 31

NR	MDGB	1931	EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
			IN	UIT	NAAM	NUMm	
G 05							
2811	02508		12/10/1900	WO I	Baldwin	17942	
2812	02509		12/10/1900	WO I	Baldwin	17920	
2813	02506		10/10/1900	WO I	Baldwin	17921	
2814	02511		14/10/1900	WO I	Baldwin	17922	
2815	02510		16/10/1900	WO I	Baldwin	17923	
2816			11/10/1900	WO I	Baldwin	17919	
2817			09/11/1900	WO I	Baldwin	18099	
2818	02507		14/11/1900	WO I	Baldwin	18100	
2819			14/11/1900	WO I	Baldwin	18108	
2820	02501		09/11/1900	WO I	Baldwin	18109	
2821	02502		10/11/1900	WO I	Baldwin	18110	
2822			13/11/1900	WO I	Baldwin	18111	

WO I: Schrapping tussen 1916 en midden 1920



Stoomlocomotieven

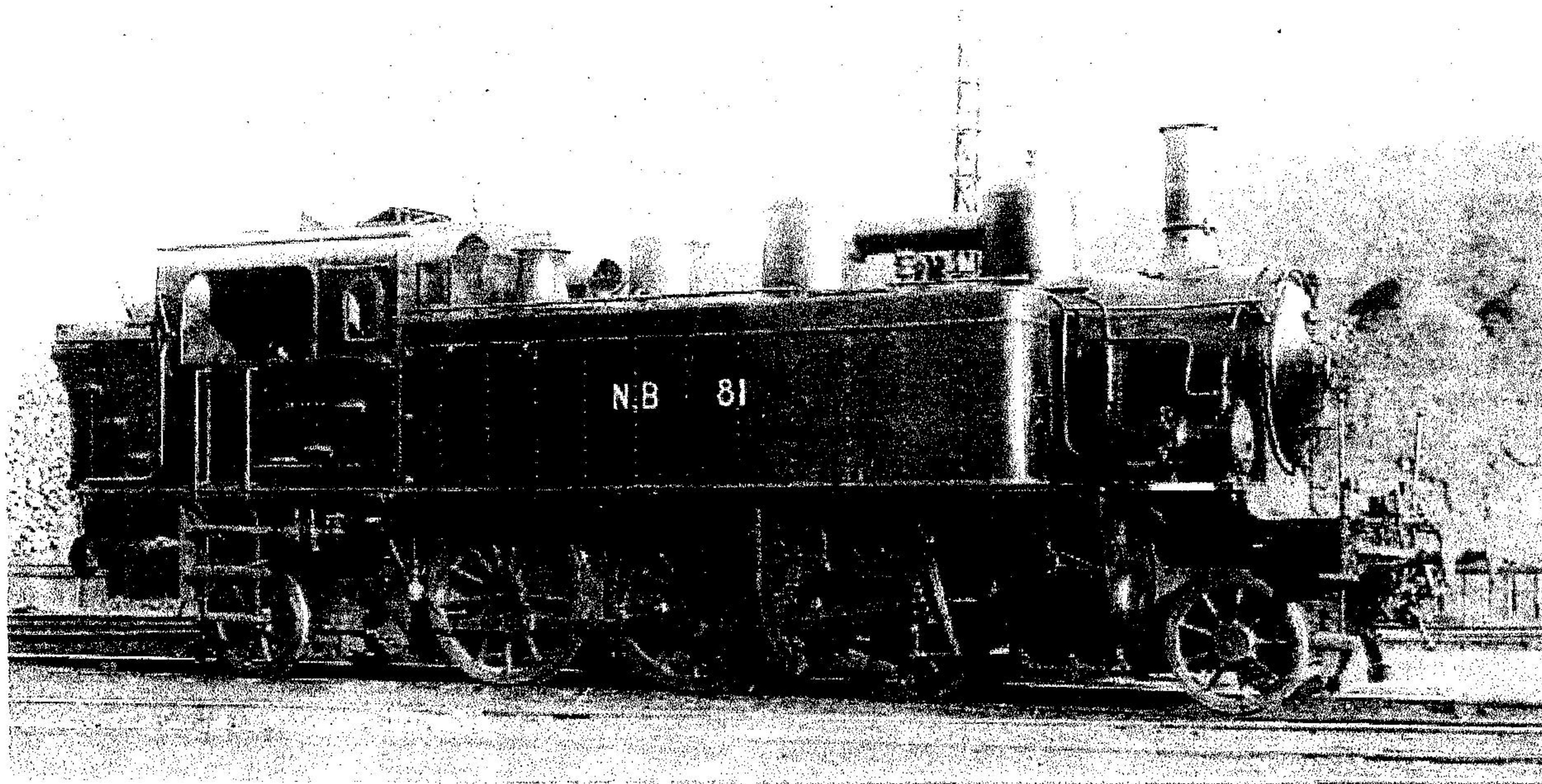
Nord Belge 81 - 85 > Type 49 .

Voorgeschiedenis & ontwikkeling :

Uitgaande van het Pruisische type T11 en T12 (N.M.B.S. locomotieven type 96), liet de Badense privé-maatschappij een analoog locomotieftype door Maffei bouwen. Deze machines hadden – met een asindeling 1'C – ongeveer dezelfde kenmerken als de Pruisische zusters en waren bestemd voor het stadsverkeer in zuid-west Duitsland. Ze kregen de type-aanduiding VI a toegewezen. Maar al dadelijk na de levering kwam het te zwakke vermogen van deze machines tot uiting op deze hellingrijke lijnen rondom het Zwarte Woud.

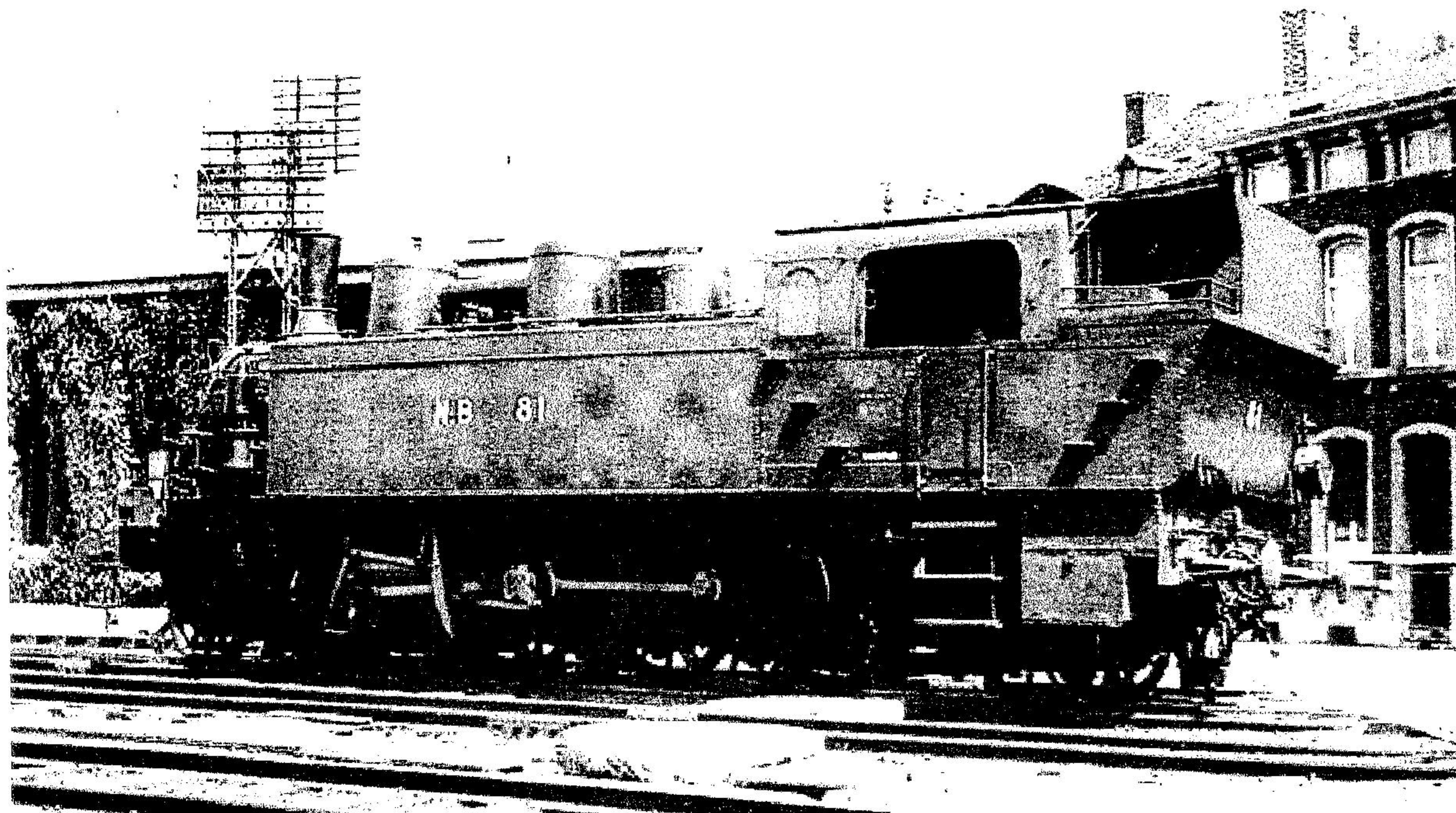
Dadelijk werd door Maffei een nieuwe studie gemaakt voor zwaardere machines en werd de ketel vergroot waardoor het vermogen met 50 % steeg. Door de grotere afmetingen moest men noodgedwongen het chassis verlengen en kreeg men een symmetrische asindeling van 1'C 1' en type-aanduiding VI b. De eerste bouwschijf, die eind 1900 afgeleverd werd, kwam volledig ten goede van de firma Maffei te München en de verdere bestellingen van analoge machines duurden verder tot in 1923 waarbij al zeer snel de bouw overgenomen werd door de constructeur uit de streek, nl. Machinebau Karlsruhe. In het totaal werden 173 dergelijke locomotieven afgeleverd en na overname door de Deutsche Reichsbahn werden ze hier de reeks 75¹⁻³

Nord Belge 81 in zijn oorspronkelijk uitvoering te Kinkempois (Foto NMBS)



Na de eerste wereldoorlog werden zes machines reeks VI b aan België toegewezen. Waarschijnlijk handelt het zich hier om machines die op het ogenblik van de bevrijding in ons land (of in Frankrijk) aanwezig waren en deze locomotieven werden aan de Etat Belge toegewezen. Op dat ogenblik was ook de Nord Belge op zoek naar moderne locomotieven om het verouderde en beschadigde park te vervangen en deed ook een beroep op de Etat Belge. Naast andere wapenstilstandslocomotieven, had de Nord Belge ook belangstelling voor de Badense locomotieven reeks VI b. De maatschappij had immers vanuit Liège en in mindere mate vanuit Namur een uitgebreid voorstadsnet en hiervoor was deze beperkte reeks machines geschikt. In 1919 kwam het tot een overeenkomst voor de overname van vijf van de zes machines van deze reeks. Waarschijnlijk was de vijfde locomotief door oorlogsfeiten beschadigd en feit is dat deze locomotief niet meer bij de Etat Belge tot inzet kwam en in 1922 definitief afgevoerd werd.

Bij de Nord Belge



Dezelfde locomotief met laadtrechter te Liège-Longdoz (Foto NMBS)

De vijf overgenomen locomotieven kregen de Nord Belge nummers 81 tot 85 en begin 1920 kwamen ze in dienst te Kinkempois. Speciaal ontwikkeld voor het voorstadsverkeer werden deze locomotieven dan ook gedurende de ganse loopbaan bij de Nord Belge in dit verkeer van Liège ingezet en pendelden ze tussen Liège-Longdoz (en in mindere mate Liège – Guillemins) via Seraing naar Flémalle en verder naar Statte. Buiten deze diensten waren er ook regelmatig de stoptreinen tussen Huy-nord en Namur in de inzetreeks opgenomen en verder sleepten ze 's nachts ook enkele lokale goederentreinen tussen Kinkempois en Statte. Deze inzet bleef praktisch ongewijzigd doorlopen gedurende de twintig bedrijfsjaren en ook de stationering bleef constant te Kinkempois behouden. In deze periode werden ook geen echte wijzigingen of verbeteringen aangebracht, enige zichtbare wijziging was het aanbrengen van een verhogde kolenbak met laadtremie achteraan het machinistenhuis, waardoor de kolenvoorraad met ca. 2 000 kg kon uitgebreid worden en de actieradius hierdoor merkkelijk verhoogd werd.

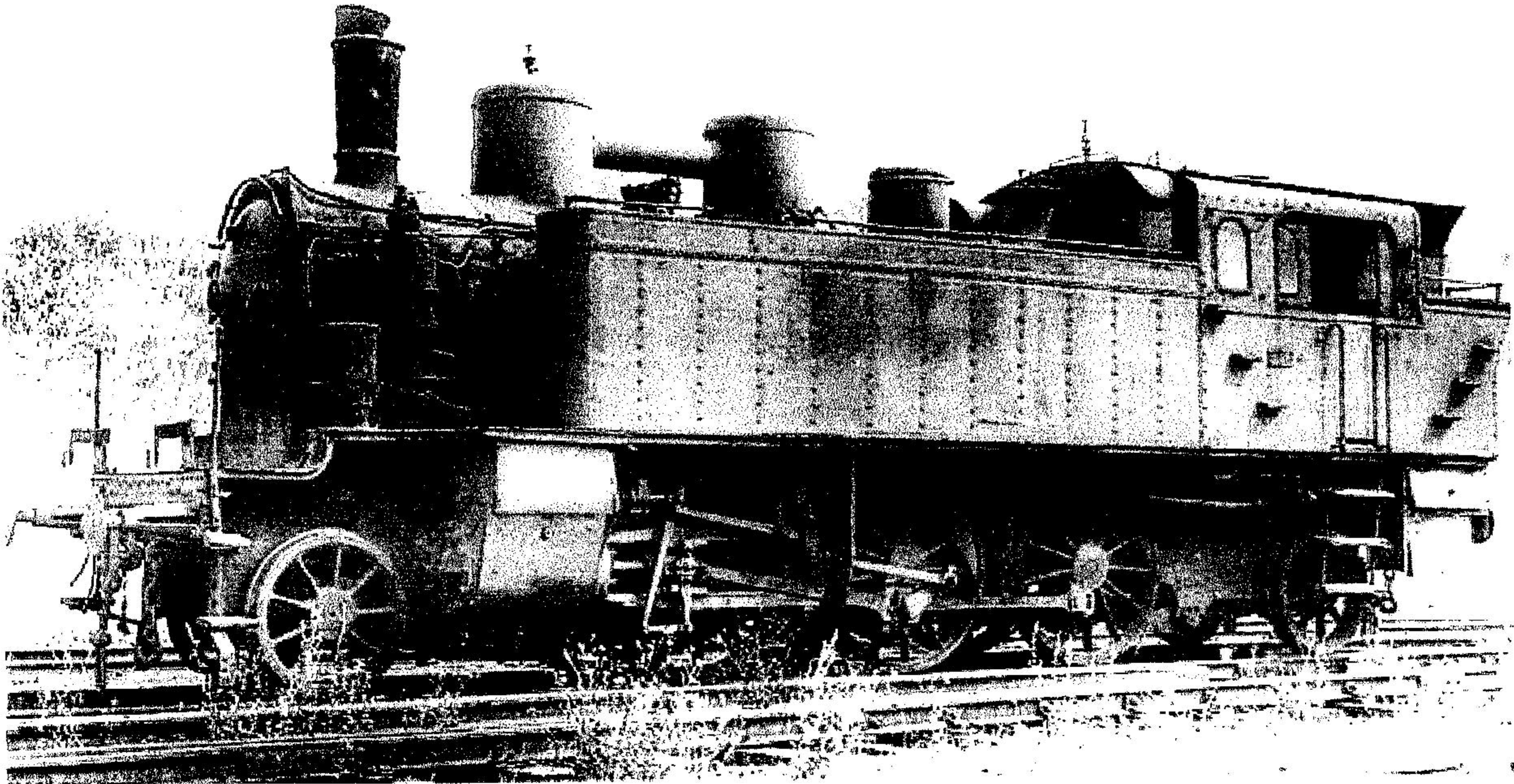
De overname door de N.M.B.S. :

Al tijdens de eerste maanden van de bezetting werden de vijf locomotieven naar Statte getransfereerd, zonder dat er iets aan de inzet veranderde : hoofdonderdeel waren nog steeds de treinen tussen Statte en Liège-Longdoz. Na de overname werden ze bij de N.M.B.S. het type 49, met als nummers 4981 – 4985, maar ook hier veranderde op dat ogenblik weinig aan de eigenlijke inzet : wel reden ze steeds meer de stoptreinen op de verbinding tussen Statte en Namur, maar ook naar Liège via Tilleur. Daar het reizigersverkeer steeds verder achteruit ging, breidde het inzetgebied zich verder uit en namen ze een gedeelte van de stoptreinen op de verbinding naar Visé over en werden ze ook gebruikt op de verbinding naar Herstal en de ringlijn via Roccourt naar Ans. Gedurende de ganse oorlogsperiode werden deze diensten aangehouden en bleven de typen 49 honkvast te Statte gestationeerd. Ook na de bevrijding werden ze vanuit deze stelplaats van Huy gebruikt.

In maart 1945 werden de vijf locomotieven in blok naar Visé overgeplaatst en hier was een reeks met drie inzetdagen : hoofdinzet kenden deze locomotieven op de verbinding Visé – Liège-Longdoz, waar ze gedurende één plandag alle diensten reden. De tweede plandag kende nog enkele treinen naar Longdoz, maar werd ook ingenomen door twee stoptreinen naar Montzen en waarschijnlijk ook één treinpaar naar Tongeren. Tijdens de derde dag waren er vooral lokale goederentreinen naar Bressoux opgenomen en werd het onderhoud verzekerd. De diensten werden tot midden 1946 verzekerd, inmiddels waren de locomotieven hernummerd in 49.001 tot 49.005. De eerste diensten die verloren gingen waren de goederentreinen die overgenomen werden door de pas aangekomen locomotieven type 81. Korte tijd later ging ook de tweede inzetdag verloren en werden de diensten op de lijn 24 overgenomen door de tweeassige Brossels van Kinkempois. Eind 1946 doken dan de eerste locomotieven type 96 op en deze namen – in een beperkte reeks met nog slechts één plandag – ook de

reizigersdienst langs de Maas definitief over. De locomotieven type 49 werden eind 1946 afgesteld te Visé en verhuisden in de loop van het tweede kwartaal van 1947 naar Kinkempois waar ze wachtten op betere tijden, doch deze kwamen niet meer en in juni en juli 1948 werden ze definitief uit het bestand afgevoerd.

De laatste maanden van de 49.002 tikken af in 1947, afgesteld te Kinkempois (foto NMBS)



Nummerlijsten type 49 :

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
81	1906	4981	49.001	Karlsruhe	1692	07/1948	Baden 348
82	1906	4982	49.002	Karlsruhe	1602	07/1948	Baden 48
83	1908	4983	49.003	Karlsruhe	1764	06/1948	Baden 804
84	1908	4984	49.004	Karlsruhe	1781	07/1948	Baden 809
85	1906	4985	49.005	Karlsruhe	1687	06/1948	Baden 301



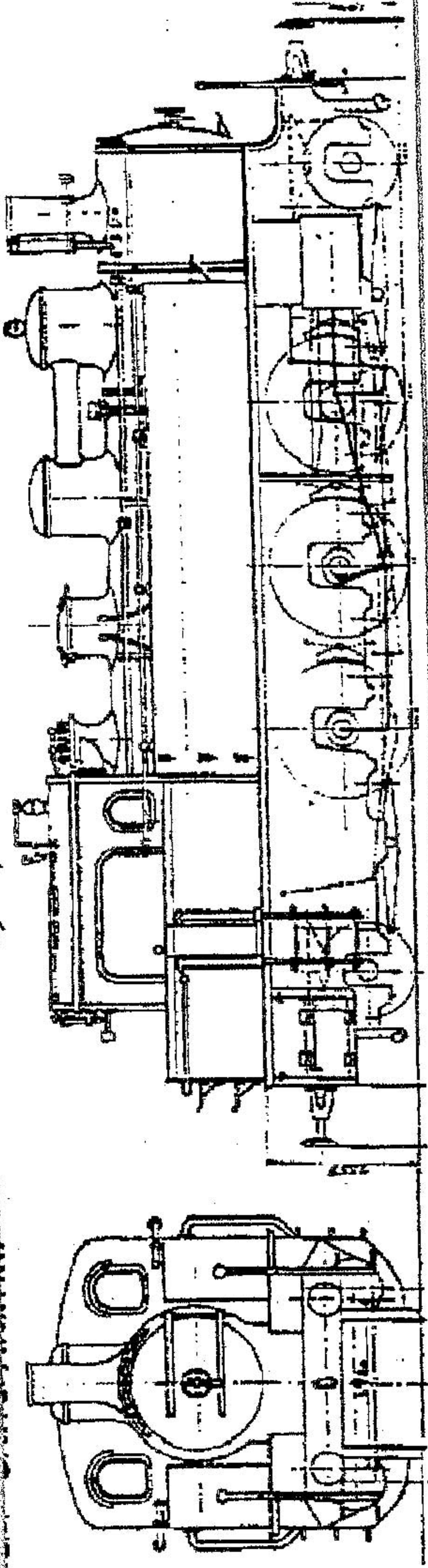
Stoomlocomotief type 49

1'CI't

Locomotief voor lokale reizigersdiensten .

ex Nord Belge 81 - 85

Mach Karlsruhe 5



Leopold :

Nummering :
 Effectief bij bouw
 Effectief bij Etat Belge
 Bouwer :

Levering :
 Ombouw :
 Buiten dienst :
 Asinding :
 Snelheid :

Aandrijving :
 Type overbrenging :
 Plaatsing cilinders :
 Diameter cilinders :
 Zuigerslag :

Compressor :
 Debiet :
 Automatische rem :
 Rechtstreekse rem :
 Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :
 Type ketel :
 Roosterlengte :
 Roosterbreedte :
 Roosteroppervlakte :
 Verwar. opp. haard :
 Aantal grote vlampijpen :
 Diameter gr vlampijpen
 Opp. grote vlampijpen
 Aantal kleine vlampijpen :
 Diameter kl vlampijpen :
 Opp. kleine vlampijpen :
 Lengte vlampijpen :
 Verwarmingsopp. pijpen :
 Totaal verwarmingsopp :
 Oververhittingsopp. :
 Diameter ketelromp :
 Dikte pijpenplaat
 Dikte langsketel
 Inhoud ritvaardige ketel :
 Inhoud stoomruimte :
 Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :
 Lengte chassis :
 Breedte :
 Hoogte as ketel :
 Hoogte (totaal) :
 Radstand (totaal) :
 Afstand tussen assen :
 Oversteek voor :
 Oversteek achter :
 Diameter drijfwielen :
 Diameter loopwielen :
 Massa (rijvaardig)
 Aslast : 1ste as
 2 de as
 3 de as
 4 de as
 5 de as
 6 de as
 7 de as
 Inhoud waterbakken
 Inhoud kolentender

13 bar
 Belpaire
 1 820 mm
 1 010 mm
 1,83 m²
 8,00 m²

 185
 45 / 50 mm
 108,26 m²
 4 050 mm
 108,26 m²
 116,26 m²

 1 349 mm
 25 mm
 13 - 15 mm
 4,140 m³
 2,050 m³
 m³

11 760 mm
 10 480 mm
 2 950 mm
 2 350 mm
 4 150 mm
 8 400 mm
 2 500 mm + 1 700 mm +
 1 700 mm + 2 500 mm
 860 mm
 1 220 mm
 1 420 mm
 990 mm
 65 150 kg
 10 850 kg
 14 150 kg
 14 300 kg
 14 500 kg
 11 350 kg
 7 000 l
 2 000 kg > 3 500 kg

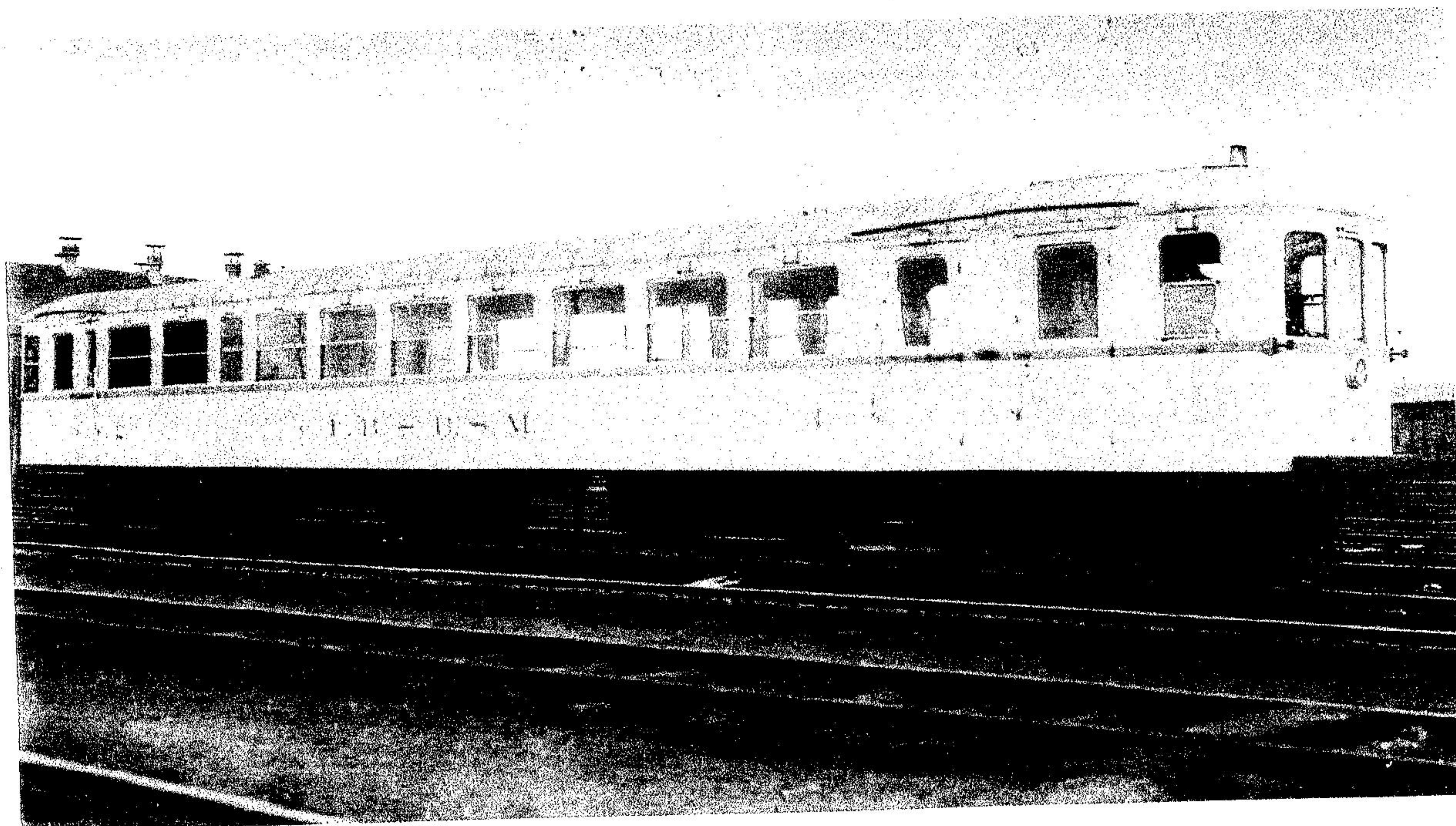
Dieselmotorwagen type 601

1933

Brugeoise & Nivelles - Maybach

1955

a. De voorgeschiedenis



Na de levering van de drie motorwagens door EVA in de loop van 1930, werden deze stellen type 600 grondig getest vanuit Merelbeke en de vergelijkende studie tussen de stoommotorwagens en de dieselstellen was volledig in het voordeel van het type 600. Daar er in het begin van de dertiger jaren een nood was aan lichte treinen voor de lokaallijnen. Daarom besliste de N.M.B.S.; dan ook al zeer snel na de levering van het type 600 een analoog type te bestellen en zo werden niet minder dan 15 nieuwe stellen in opdracht gegeven. Nochtans wilde de N.M.B.S. nogmaals een test doen en zo werd ook nog een – moderne – stoommotorwagen type 502 besteld en ook de diesel-elektrische versie werd in deze bestelling opgenomen en geleverd als type 650.

Voor het type 601 ging men uit van de technische kenmerken van het voorheen geleverde type 600 en zo werd de volledige aandrijving met de dieselmotor, de mechanische transmissie en ook de aandrijving via een blinde as en drijfstangen overgenomen. Zodoende kon de licentie van Maybach overgenomen worden en werd dit als basis voor de nieuwe studie aangenomen. De grootste kritiek voor deze motorwagens was echter het vrij sobere en weinig comfortabele interieur en daarom gaf de N.M.B.S. de opdracht aan La Brugeoise, Nicaise & Delcuve gegeven om een nieuwe, meer aangepaste kast op het bestaande chassis te ontwikkelen. Het nieuwe opzet voorzag in een compartiment met iets ruimere afmetingen en ook een volledig nieuwe kastvorm met meer gestroomlijnde vormen. Ook de verwarming (met autonome met steenkool gestookte waterketel) en de verluchting werd duidelijk verbeterd en het interieur werd luxueuzer uitgevoerd. Tijdens de bouw werd beslist om het laatste stel uit te rusten met een analoge Maybach - motor met een hoger vermogen van 210 pk en dit stel kreeg bij levering het nummer 602.01.

De 14 stellen type 601 werden vanaf midden 1933 afgeleverd en deze nieuwe stellen gingen voor het grootste gedeelte naar Haine-St-Pierre (7 stellen), maar ook naar Merelbeke (3) en Berchem (4)

B'2'

Diesel-mechanisch - lokale dienst

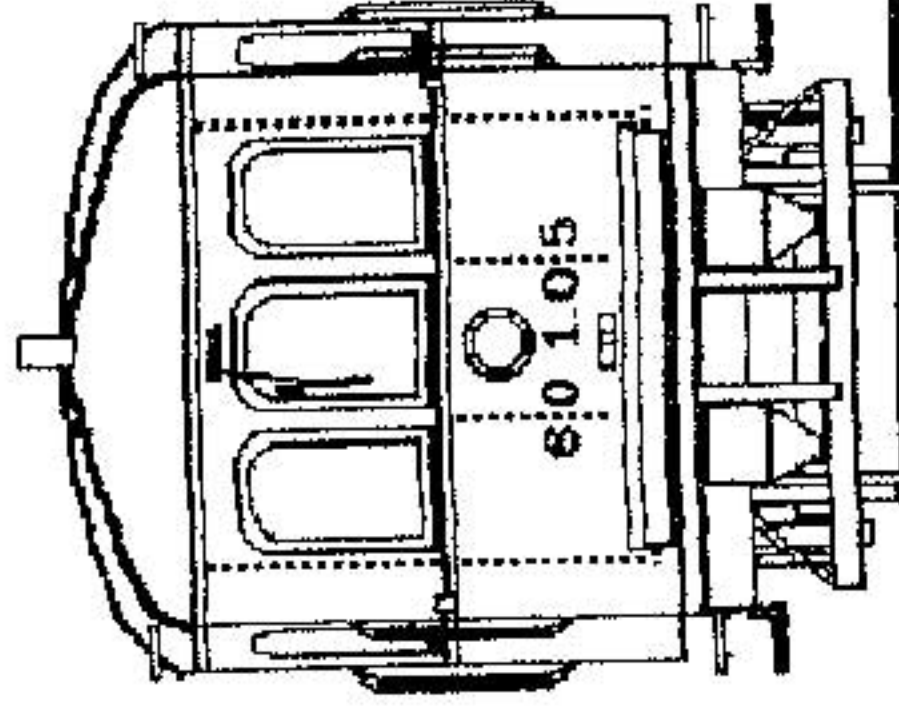
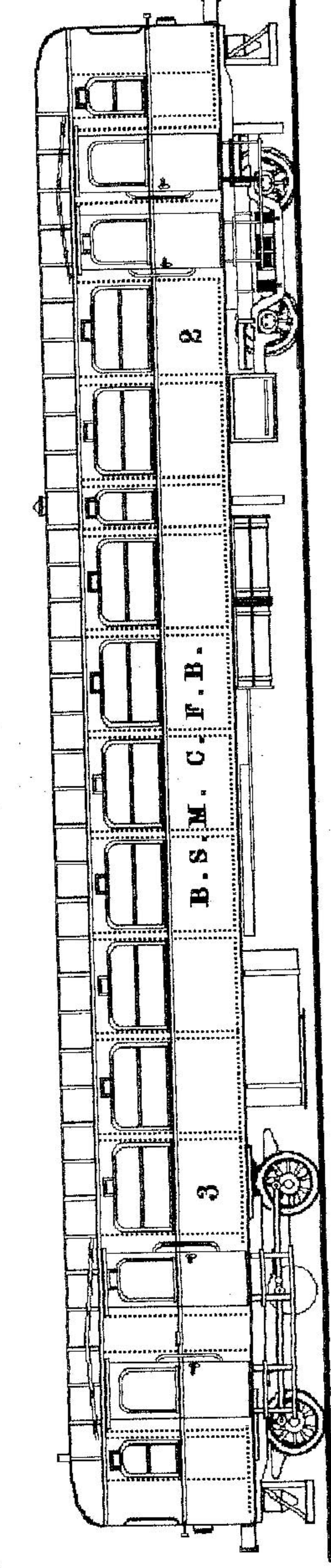
Dieselmotorwagen type 601

Oorspronkelijke uitvoering

Brugeoise & Nicaise
& Delcuve

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : ---
2^{de} klasse : 20
3^{de} klasse : 84
Klapbanken : 8
Staanplaatsen : 50



Loopbaan :

Nummering : < 1935
> 1935

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid (maximaal)

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

601.01 - 601.14

14

Brugeoise, Nicaise & Delc

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Westinghouse

800 l/min

Remkraan WS

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motordraaistel

Loopdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

22 100 mm

22 000 mm

2 950 mm

1 310 mm

3 765 mm

18 250 mm

15 400 mm

3 500 mm

2 200 mm

1 550 mm

2 200 mm

980 mm

46 070 kg

12 130 kg

12 040 kg

8 790 kg

8 790 kg

2 320 kg/m

160 kW

135 kW

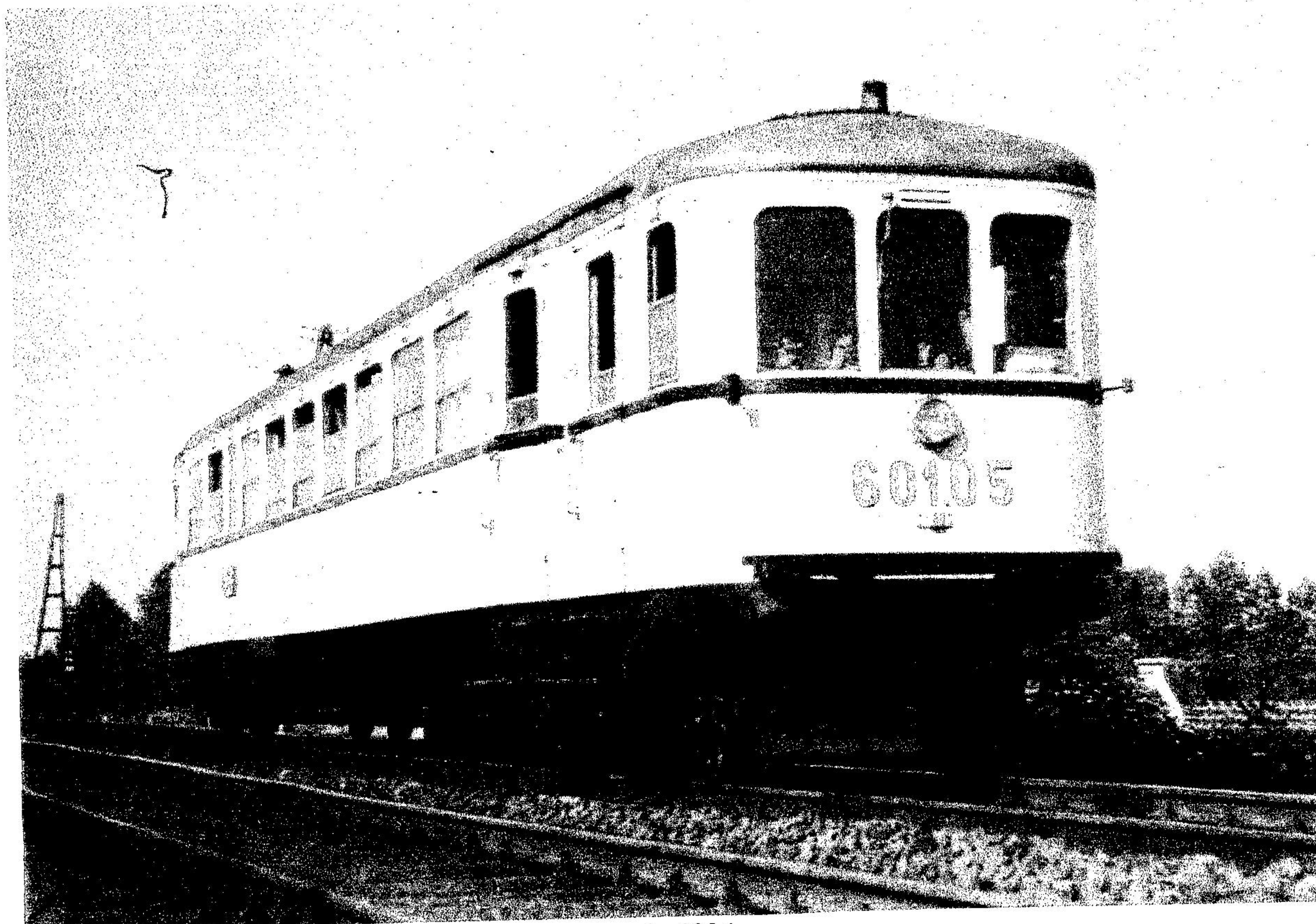
De vooroorlogse inzet bij de N.M.B.S.:

Stelplaats Merelbeke :

Net zoals de motorwagens type 600, werden ook de eerste stellen type 601 aan Merelbeke toegewezen en werden het bestand aangevuld met de 601.01 tot 601.03. De bestaande inzetreeks voor het type 600 werd uitgebreid tot 5 inzetdagen. De twee hoofdlijnen bleven dezelfde: de motorwagens namen praktisch alle lokale treinen op de verbinding naar Eeklo over en vanuit deze plaats reden ze naar Brugge en Zelzate. De tweede inzetdag voorzag de diensten vanuit Gent naar Tielt, met éénmaal 's avonds een rit naar Adinkerke. De echte breiding kende de reeks met een aantal diensten naar St-Niklaas en verder ook Antwerpen- Linkeroever. Met deze uitgebreide inzet haalden deze stellen een daggemiddelde van meer dan 300 km.

In 1934 werd het vijftiende stel – de 602.01 – aan Merelbeke afgeleverd en hierdoor kon de 601.03 aan Berchem afgestaan worden. Dit veranderde niets aan de eigenlijke inzet en tot begin 1939 waren er praktisch geen wijzigingen in de boven beschreven inzet opgetekend. Wel was er omstreeks 1935 een omwisseling van stellen: de sterkere 602.01 werd op dat ogenblik aan Haine-St-Pierre afgestaan omwille van het zwaardere reliëf en de 601.03 kwam vanuit Berchem terug naar de Gentse stelplaats.

Nochtans zouden de drie stellen type 601 de tweede wereldoorlog niet halen te Merelbeke: in de loop van 1939 werden acht tweepassige "Brossels" type 622 aan Merelbeke afgeleverd en kwam een verandering in het inzetpatroon; het type 601 nam de ritten naar Tielt en naar Antwerpen-LO voor hun rekening en de zwakke bezette treinen naar Eeklo en in het Waasland (St-Niklaas – St-Gillis – Moerbeke) gingen over op de nieuwe tweepassige stellen. In februari 1940 werden de drie motorwagen type 601 dan naar Berchem overgeplaatst.



De 601.05 in zijn oorspronkelijke uitvoering omstreeks 1934

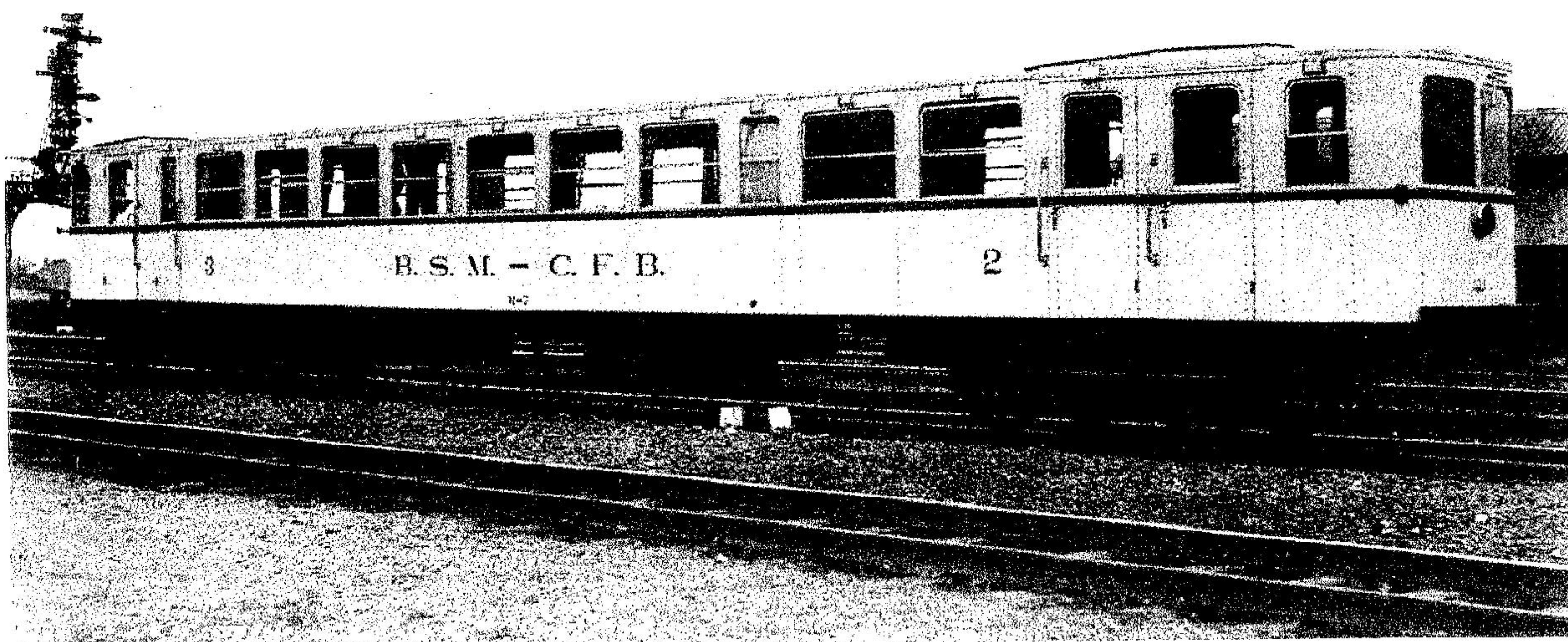
Stelplaats Berchem :

Na aflevering van de eerste drie stellen aan Merelbeke was Berchem aan de beurt en eind 1933 waren de 601.04 – 601.08 in deze Antwerpse stelplaats aanwezig. Er waren twee inzetlijnen: op de korte verbinding tussen Lier en Kontich werden alle stoptreinen gereden. Verder waren er nog twee treinparen tussen Antwerpen en Lier ('s morgens, 's middags en 's avonds) in de reeks aanwezig. Tweede inzetlijn was de

verbinding tussen Antwerpen en Essen en hier werden vooral de stoptreinen tijdens de daluren door de typen 601 van de stomers overgenomen. Een vierde dag voorzag – bij beschikbaarheid van een stel – het onderhoud en één treinpaar naar Herentals. Na de levering van de 602.01 aan Merelbeke kwam de 601.03 naar Berchem over en kon de opgestelde inzetreeks volledig gereden worden.

In 1935 was er nog een omwisseling van stellen : de 601.03 ging terug naar Merelbeke, maar Haine-St-Pierre gaf – in ruil voor de 602.01 – de 601.09 aan Berchem, maar in de loop van 1936 ging dit stel terug naar Haine-St-Pierre. Deze teruggave was mogelijk door de aankomst van fabrieksnieuwe stellen 606.01 en 607.01 die een deel van de diensten overnamen. De lokaaltreinen tussen Lier en Kontich werden voorzien voor de 606 en de diensten in de Kempen waren daarentegen voorzien voor het type 607. Het oudere type 601 werd in een inzetreeks met twee dagen enkel nog ingezet tussen Antwerpen en Essen voor stoptreinen. Deze toestand bleef bestaan tot in het begin van 1939.

In 1940 kreeg Berchem de vrijgekomen stellen type 601 (601.01 – 601.03) vanuit Merelbeke en had de Antwerpse stelplaats 8 motorwagens type 601 op stal. Nochtans is het nooit tot een uitbreiding van de reeks gekomen daar het uitbreken van de tweede wereldoorlog hiervoor stokken in de wielen stak.



Stelplaats Haine-St-Pierre :

Een streek met tal van lokale lijnen was wel het Centre met als middelpunt Haine-St-Pierre en zou uiterst geschikt zijn voor de inzet van motorwagens en deze stelplaats zou gedurende vele decennia een inzetpunt voor talrijke typen motorwagens worden. Na Berchem zouden de 7 laatste stellen de (korte) weg vinden van de constructeur naar de naburige stelplaats. Vanaf de zomerregeling van 1934 werd een inzetreeks met vijf inzetdagen opgesteld met twee eigen hoofdzetgebieden. Minstens twee dagen werden ingenomen door de stoptreindiensten vanuit La Louvière naar Binche, Fauroeux, Erquelinnes en zelfs verder op de landelijke verbinding naar Chimay. Twee verdere inzetdagen waren gevuld met de directe diensten tussen Charleroi-sud en Mons via Haine-St-Pierre. Verder waren er ook enkele diensten naar Ronse en verder Braine-le-Comte en zelfs Clabecq via de lijn 106.

De inzet naar Chimay en enkele daluurtreinen werden overgenomen door de pas geleverde tweeeassige motorwagens typen 603 en 604. In 1936 werd de 601.08 aan Berchem afgegeven en kreeg Haine-St-Pierre de sterkere 602.01 in depot. Dit veranderde niets aan de inzet en deze bleef praktisch ongewijzigd doorlopen tot bij het begin van de tweede wereldoorlog.

c. De oorlogsperiode :

Al tijdens de eerste bezettingsdagen werden alle motorwagens wegens een nijpend brandstoftekort afgesteld. Alle olieproducten waren immers volledig opgeëist voor militaire doeleinden om de talrijke vrachtwagens en tanks te bevoorraden. De 14 stellen werden op verschillende plaatsen onbeschermd achtergelaten en waren een geliefkoosd doelwit voor sabotagedaden en gingen al in de eerste maanden drie stellen onherstelbaar verloren: het waren de 601.08, de 601.09 en de 601.13 die door waarschijnlijk brandstichting zwaar beschadigd werden.

Om de kostbare, moderne stellen te beschermen werden ze samengebracht, waarbij de meeste motorwagens in de CW Mechelen afgesteld werden. Gedurende de ganse oorlog bleven ze trouwens op non-actief en – meestal door bombardementen in de loop van 1944 gingen nogmaals 6 bijkomende motorwagens verloren: het betrof hier de stellen 601.03, 601.04, 601.05, 601.06, 601.11 en 601.12. Bij de bevrijding waren er dan ook nog slechts 5 eenheden die in min of meer desolate toestand teruggevonden werden:

d. De periode na de tweede wereldoorlog:

Na de bevrijding van ons land trof men bij de nog ritvaardige stellen drie motorwagens aan te Brussel, twee andere stonden te Haine-St-Pierre.

Stelplaats Brussel-zuid :

Om snel het verkeer te kunnen opstarten werd dadelijk na de dolle bevrijdingsdagen uitgekeken naar ritvaardig materieel en ook alle stellen van Brussel-zuid werd met beperkte middelen terug in stand gezet, dit na een afstelperiode van meer dan vier jaar. Voor de drie stellen type 601 werd een inzetreeks D opgesteld met twee plandagen: de motorwagens werden vooral gebruikt op de verbinding Brussel – Dendermonde en Brussel – Aalst. Vanuit deze stelplaats waren er ook enkele diensten naar Burst. Naast deze (toch wel beperkte) commerciële diensten, werd het type 601 ook ingezet voor diensttreinen en zo reden ze drie treinparen tussen Brussel-zuid en de werkplaatsen van Etterbeek. Maar al vlug waren er voldoende vierassige “Brossels” type 553 terug ritvaardig en vanaf midden 1945 werden de diensten regelmatig door deze modernere stellen overgenomen en nog enkele maanden bleven het type 601 reserve en reden nog sporadisch de dienstritten naar Etterbeek. Eind 1945 werden de drie motorwagens dan naar Haine-St-Pierre overgebracht.

Stelplaats Haine-St-Pierre :

Na de bevrijding van ons land werd deze stelplaats één van de voornaamste voor de inzet van de motorwagens en al tijdens de eerste dagen werden verschillende her en der afgestelde motorwagens naar Haine-St-Pierre afgevoerd. Op dat ogenblik waren er naast twee stellen type 601 ook nog de 600.02 en een vijftal vierassige brossels type 553 in het Centre aanwezig. In 1945 werd de eerste beperkte inzetreeks opgesteld: met slechts vier inzetdagen werden vooral lokale diensten naar Manage, Ecaussines en Charleroi-sud gereden, verder ging het zuidelijk naar Fauroeux en éénmaal verder naar Mons. Vanuit deze stad werden ook twee treinparen naar Quiévrain gereden. Eind 1945 kwamen de drie stellen vanuit Brussel-zuid naar Haine-St-Pierre en vanaf 1946 werd de inzetreeks verder uitgebreid tot 8 à 10 inzetdagen en deze reeks bleef gedurende vele jaren praktisch ongewijzigd doorlopen.

In 1947 was de stelplaats van La Louvière uitgegroeid tot één van de belangrijkste uit de regio en werden volgende inzetreeksen opgetekend:

Reeks A :	type 29	9 dagen	daggem. 137 km
	<ul style="list-style-type: none"> • doorgaande reizigerstreinen, vooral mijnwerkerstreinen naar Aalst, Geraardsbergen, Brussel • doorgaande en lokale goederentreinen 		
Reeks B :	type 64	11 dagen	daggem. :
	* reizigerstreinen naar Brussel, Wavre, Charleroi en Mons		
Reeks C :	type 16	9 dagen	daggem. :179 km
	* lokale reizigerstreinen in omgeving		
Reeks D	type 600, 601, 553	9 dagen	daggem. : 299 km

De stellen verzekerden vele stoptreinen en zelfs enkele doorgaande treinen op volgende verbindingen :

Lijn 78 – 86	Haine-St-Pierre – Basecles – Ronse
Lijn 96	Mons – Frameries en éénmaal verder tot Quévy
Lijn 106	Manage – Clabecq – Tubize
Lijn 108	Haine-St-Pierre – Fauroeux – Erquelinnes
Lijn 109	Mons – Fauroeux – Thuillies
Lijn 112	Haine-St-Pierre – Charleroi
Lijn 114	Haine-St-Pierre – Soignies
Lijn 116	Manage – Luttre
Lijn 117	Haine-St-Pierre – Braine-le-Comte
Lijn 119	Luttre - Gosselies

Reeks J	type 29	10 dagen	daggem. 140 km
	• vooral goederentreinen in de omgeving van La Louvière, maar ook treinen naar Merelbeke en Tournai en Schaarbeek		
Reeks K	type 29	4 dagen	daggem : 16 km
	* reserve voor bijkomende goederentreinen.		
Reeks L	type 81	10 dagen	daggem. 50 km
	• lokale goederentreinen en bediening van steenkoolmijnen		
Reeks R	type 53	9 dagen	daggem : 96 km
	• rangeringen te Haine-St-Pierre		
Reeks S	type 53	1 dag	daggem : 96 km
	• rangeringen stelplaats		
Reeks T	type 51	1 dag	daggem 16 km
	• rangeringen koleznpark		
Reeks V	type 51	1 dag	daggem : 16 km
	• rangering CW Bascoup		

De inzetreeks voor de motorwagens breidde tijdens de volgende jaren nog lichtjes uit, doch de inzet werd beperkt en de stellen reden nu meer in de kortere omgeving. In 1952 was het nog steeds om en bij de 300 km. Tijdens de volgende jaren werd het inzetgebied verder verlegd richting Mons en vanuit deze plaats waren er ritten naar Frameries, maar verder ook naar Quévy en Quéivrain. Ondanks de storingsgevoeligheid werden de stellen type 601 nog regelmatig gebruikt en sommige bestuurders verkozen deze stellen daar de premie voor het aanhouden van de uurregeling van deze stellen hoger was als voor het lichtere en modernere type 553. De bestuurders hadden immers een premie van 18 F/dag voor het type 601, tegen 15 F voor de "Brossels".

Inmiddels waren de motorwagens 600.02 en 651.01 in de loop van 1953 voorlopig afgesteld en voor deze inzetreeks had Haine-St-Pierre nog de volgende stellen ter beschikking :

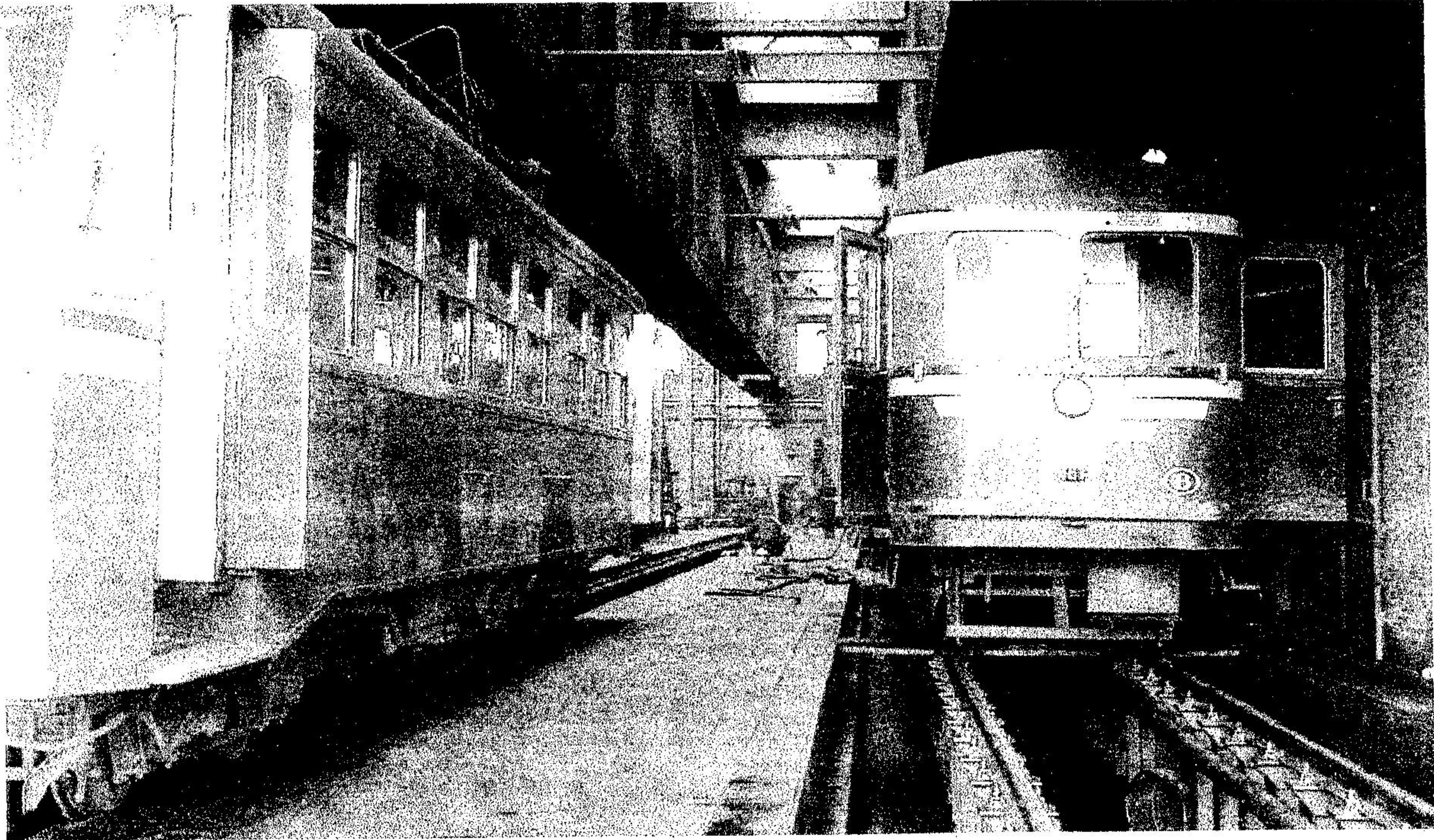
Type 553 :	553.08, 553.16, 553.19, 553.22, 553.26, 553.27, 553.30, 553.31 553.37, 553.47, 553.49
Type 601 :	601.01, 601.02, 601.03, 601.04, 601.05
Type 607 :	607.01 (ex 606.01)
Type 651:	651.01

Ondanks hun hoge leeftijd en de storingsgevoeligheid van de stellen type 601, werd in 1952 toch nog beslist om de 5 stellen uit te rusten met een nieuwe dieselmotor en hiervoor werd gekozen voor een Deutz-motor met een vermogen van 170 pk. Deze ombouw werd gelijktijdig met de grote herziening uitgevoerd door de CW Luttre eind 1953 voor één stel en in 1954 voor de overige motorwagens. Opnieuw werden nu deze stellen uitgebreider ingezet en konden ook enkele Brossels aan andere stelplaatsen afgestaan worden. Het inzetgebied bleef echter gedurende de volgende jaren ongewijzigd. Nochtans zou de inzet van het type 601 enkele jaren later gevoelig verminderen: reden hiervoor was de aankomst van de moderne stellen type 46 vanuit Brugge naar Haine-St-Pierre. Op dat ogenblik werd de inzet wel sterk uitgebreid met de overname van alle treinen op de verbinding tussen Fauroeux / Thuillies en Chimay en hier waren er twee inzetdagen voor uitgetrokken. Anderzijds werden enkele stellen type 553 aan Bertrix afgestaan. Nochtans zou het einde van het type 601 zich gaan aftekenen en de stellen 601.03 en 601.04 werden eind 1958 definitief op een zijspoor geplaatst, door een tekort aan stellen bleven ze echter nog in het N.M.B.S. effectief.

De drie overige stellen werden nog tot midden 1960 effectief gebruikt, maar hun inzet werd zoveel mogelijk beperkt. De afschaffing van een aantal lokaallijnen enerzijds en de overkomst van de zwaardere

motorwagens type 605 vanuit Landen luidde het definitieve einde in voor de drie laatste motorwagens. De reeds afgestelde 601.03 en 601.04 werden in november 1959 uit het bestand afgevoerd de drie laatste typen 601 verlieten in februari 1962 het N.M.B.S.- effectief. Al zeer snel werden ze voor sloping verkocht en spijtig genoeg werd geen van deze unieke stellen voor het nageslacht bewaard.

De 601.01 in de groene schildering afgesteld te Haine-St-Pierre in 1958



De schildering:

1933 – 1936

De motorwagens type 601 werden in deze periode geleverd in een volledig beige kast met een waarschijnlijk zwarte lijn in het midden van de kast. De nummering werd in grote blauwe belettering op de kopvlakken aangebracht, waarbij bij deze letters gebruikt gemaakt werd van schaduwen in een donkerder tint. Op de zijkant werden de aanduidingen C.F.B. – B.S.M. en de klasseaanduiding in even grote beschrifting aangebracht, echter zonder schaduwen. Op een tweede foto uit deze periode is de bovenzijde – tussen de ramen – donkerder geschilderd en waarschijnlijk gaat het hier om een lichtblauwe kleur. De grote nummering op de kopwand is verdwenen.

1939 – 1946 :

Vanaf 1936 wordt de standaard schildering ingevoerd met lichtblauwe onderzijde en beige partij tussen de vensters. Al vlug werd de lichtblauwe kleur vervangen door een koningsblauwe tint. Nochtans bestaan er voor het type 601 geen foto's met deze schildering en hierdoor is het mogelijk dat deze kleurstelling nooit (of slechts kort voor de tweede wereldoorlog) aangebracht werd, dit tegenstelling tot de latere stellen die deze schildering fabrieksnieuw aangemeten kregen.

1946 – 1962 :

Met de herstelling van de motorwagen in de loop van 1945/ 1946 werd de kleurstelling met twee tinten groen aangebracht. Net zoals de overige tractievoertuigen werd ook – waarschijnlijk enkele jaren later omstreeks 1952/1953 – de schildering uitgebreid met gele zichtbaarheidslijnen in de vorm van een trapezium en drie bijkomende gele lijnen

Dieselmotorwagen type 601

B'2'

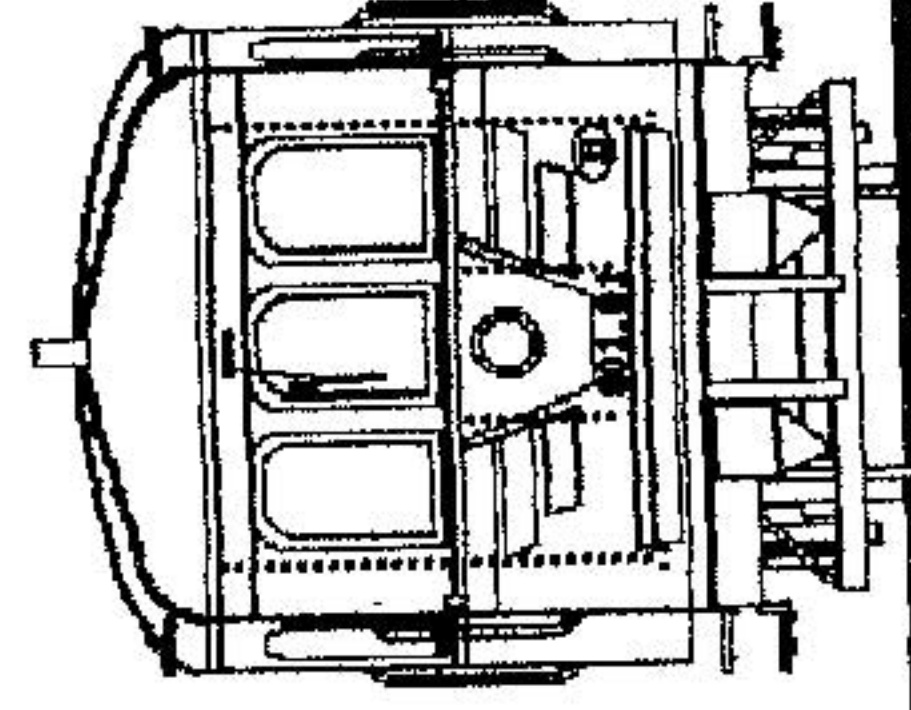
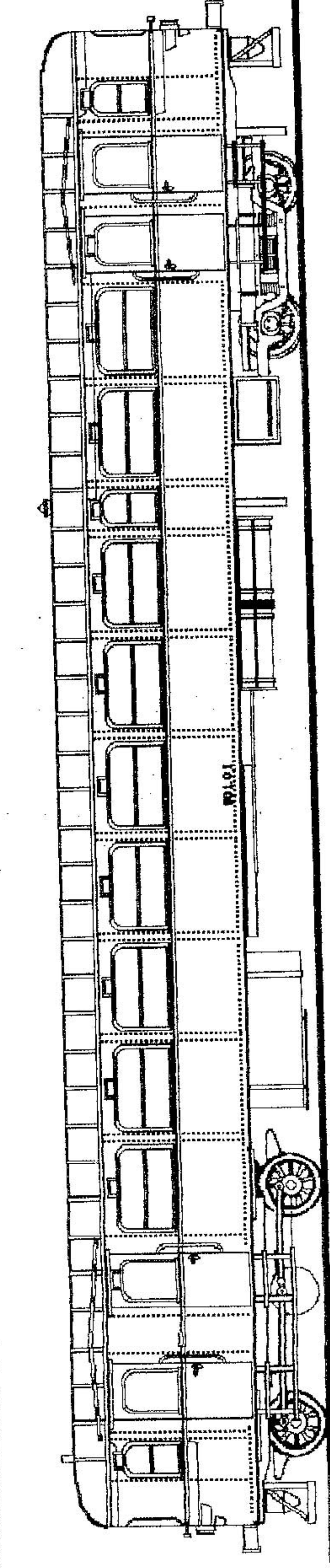
Diesel-mechanisch - lokale dienst

Na ombouw Deutz motor

Brugeoise & Nicaise
& Delcuve

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : --
2^{de} klasse : 20
3^{de} klasse : 77
Klapbanken : 8
Staanplaatsen : 43



Loopbaan :

Nummering : < 1935
> 1935

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid (maximaal)

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

601.01 - 601.05

Bouwer :

14

Brugeoise, Nicaise & Delc

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Westinghouse
800 l/min

Remkraan WS

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motordraaistel

Loopdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

22 100 mm

22 000 mm

2 950 mm

1 310 mm

3 765 mm

18 250 mm

15 400 mm

3 500 mm

2 200 mm

1 550 mm

2 200 mm

980 mm

45 700 kg

13 100 kg

13 000 kg

9 800 kg

9 800 kg

2 290 kg/m

170 kW

145 kW

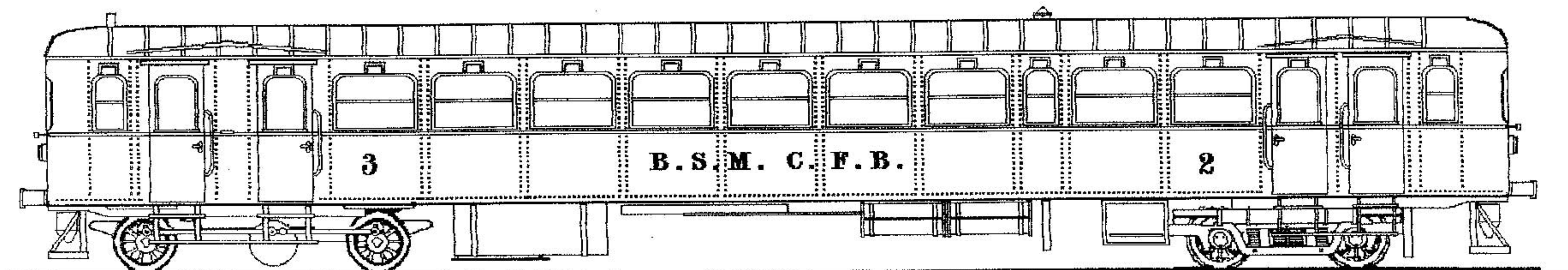
Overzicht type 601

Nummer 1933	Nummer 1946	In dienst	Bouwer	Schrapping	Opmerkingen
601.01	601.01	1933	Brugeoise	20/02/1962	PV 62 van FM Recuperatie dieselmotor
601.02	601.02	1933	Brugeoise	20/02/1962	PV 62 van FM Recuperatie dieselmotor
601.03		1933	Brugeoise	19/06/1946	PV 138 van FLU Sabotage te Obaix-Buzet
601.04		1933	Brugeoise	19/06/1946	PV 138 van FLU Sabotage te Obaix-Buzet
601.05		1933	Brugeoise	19/06/1946	PV 138 van FLU Sabotage te Obaix-Buzet
601.06		1933	Brugeoise	19/06/1946	PV 138 van FLU Sabotage te Obaix-Buzet
601.07	601.03	1933	Brugeoise	19/10/1959	PV 433 van FM Recuperatie motor / onderd.
601.08		1933	Brugeoise	16/06/1948	PV 103 van FLU Vernield in 1940
601.09		1933	Brugeoise	16/06/1948	PV 103 van FLU Vernield in 1940
601.10	601.04	1933	Brugeoise	19/10/1959	PV 433 van FM Recuperatie motor / onderd.
601.11		1933	Brugeoise	19/06/1946	PV 138 van FLU Sabotage te Obaix-Buzet
601.12		1933	Brugeoise	19/06/1946	PV 138 van FLU Sabotage te Obaix-Buzet
601.13		1933	Brugeoise	16/06/1948	PV 103 van FLU Vernield in 1940
601.14	601.05	1933	Brugeoise	20/02/1962	PV 62 van FM Recuperatie dieselmotor

FM : CW Mechelen

FLU : CW Luttre

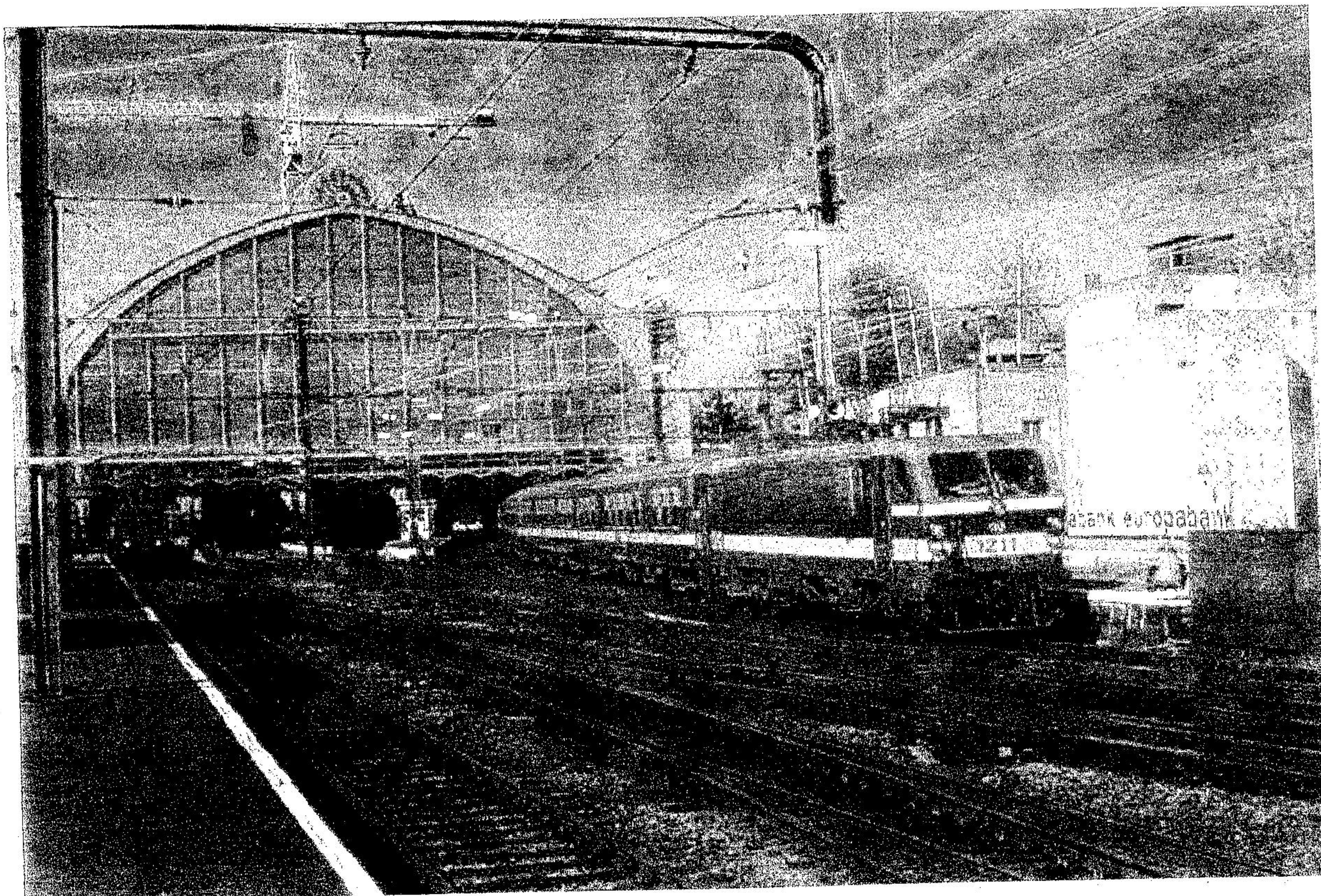
De vijf dieselmotoren type Deutz werden gerecupereerd en ingebouwd in de generatorwagen omgebouwd uit de bagagerijtuig type Dms.



Elektr. Locomotief reeks 12

1986

Bombardier



De 1211 met een IC-trein naar Lille verlaat Antwerpen-centraal

Geschiedenis en indienststelling

Naast de nieuwe locomotieven voor de verbinding naar Nederland, waren er ook nieuwe grensovergangen met Frankrijk onder draad gebracht. Het betrof hier de verbindingen tussen Tournai en Lille en Moeskroen en Lille. Ook hiervoor waren tweespanningslocomotieven nodig voor dit grensverkeer en daarom werd er beslist ook 12 bijkomende machines voor 3 000 V DC en 25 000 V AC te bestellen. Ook voor deze versie werd de kastvorm van de reeks 27 overgenomen, doch door de inbouw van de transformator ontstonden hier duidelijk problemen met de massa van deze machines en dus ook de aslast. Daarom werd – in tegenstelling met de gelijkstroommachines – overal op het materiaal gespaard.

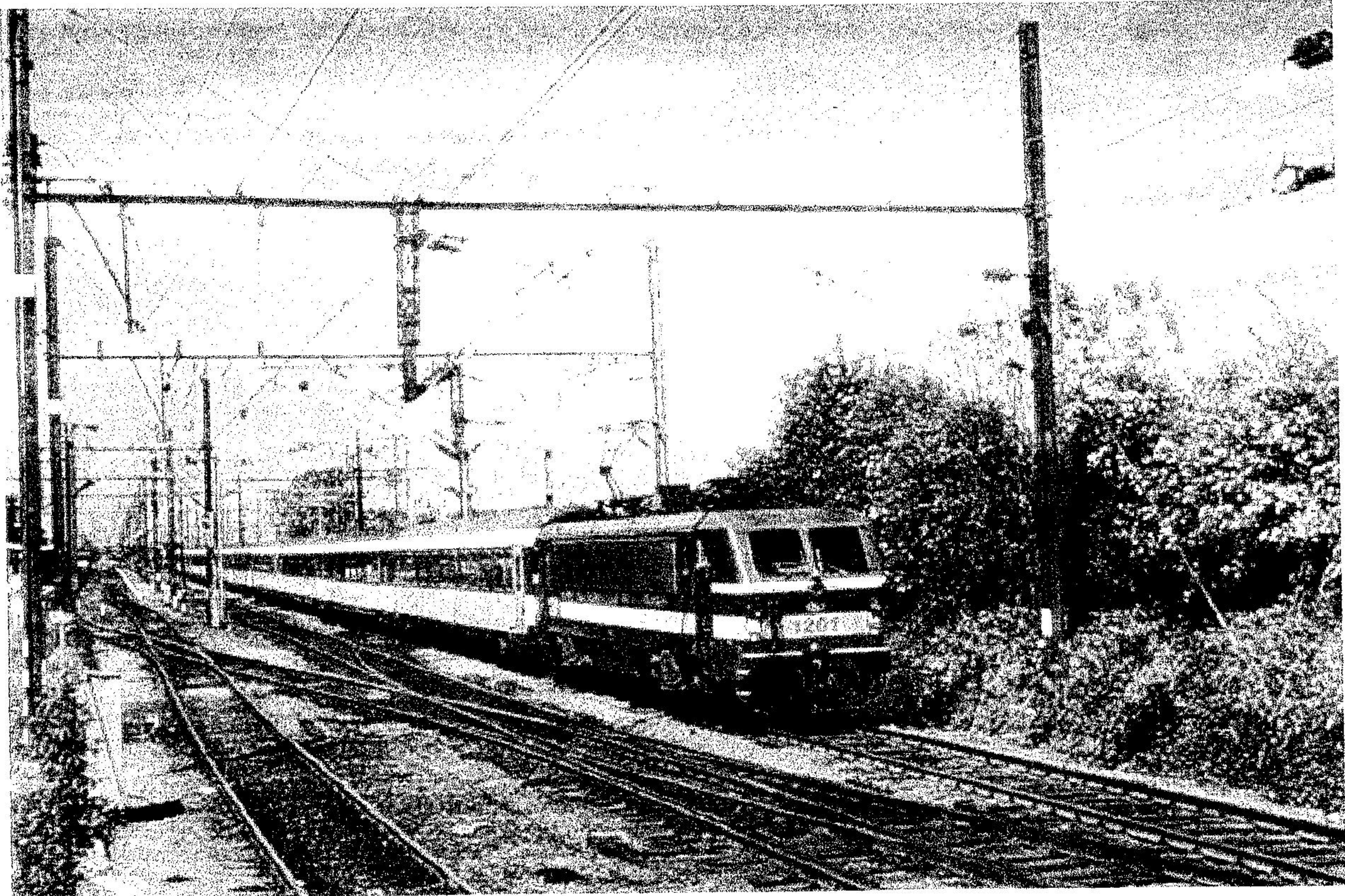
De locomotieven werden dadelijk na de reeks 11 in bouw gegeven en werden tussen juni en november 1986 aan de N.M.B.S. afgeleverd en te Brussel-zuid gestationeerd.

De loopbaan :

Daar al op 28 september 1986 de nieuwe elektrische verbinding tussen Antwerpen en Lille in gebruik genomen werd, konden de nieuwe locomotieven al dadelijk in commerciële dienst gebruikt worden en vanaf 28 september 1986 werden vier locomotieven in trek- duwdiensten tussen beide voornoemde plaatsen gebruikt. Ondanks het feit dat er geen proefritten gereden werden, waren er geen echte problemen bij deze inzet. Al korte tijd later werd ook de verbinding tussen Tournai en Lille onder draad gebracht en vanaf de zomerregeling van 1987 werden vier bijkomende locomotieven reeks 12 op de verbinding tussen Brussel en Lille gebruikt. Een

negende inzetdag werd gebruikt voor enkele goederentreinen tussen Merelbeke en Lille. Maar op dat ogenblik zou al de grillige inzet van deze locomotieven tot uiting komen en zouden de machines steeds beide grensovergangen gebruiken, doch steeds nieuwe diensten gaan rijden.

In 1987 waren er ook homologatieritten in Frankrijk en plande men om de reeks 12 te gebruiken voor de verbinding Brussel – Paris in vervanging van de reeks 15 en voor de Franse machines CC 40 100. De homologatie kwam er eind 1987, maar tot een effectieve inzet van deze locomotieven in deze reeks is het nooit gekomen: de S.N.C.F. had geen interesse in de opleiding van Franse bestuurders op deze locomotieven voor een te korte periode – de TGV- nord was praktisch gereed en de inspanningen gingen volledig in deze richting. Wel zouden de locomotieven reeks 12 voor bijzondere treinen sporadisch Paris bereiken, waarbij de ganse rit door een N.M.B.S.- bestuurder uitgevoerd werd. Maar ook het aantal Belgische bestuurders dat opgeleid was voor deze locs was beperkt.



Eén van de weinige keren dat de reeks 12 een internationale trein naar Paris sleepte: de 1201 te Qu"vy

Tot 1994 bleef deze dienst praktisch ongewijzigd behouden, maar met ingang van de zomerregeling werden de doorgaande treinen tussen Brussel en Paris door de nieuwe driespanningsstellen TGV- Réseau gereden en vervielen de doorgaande treinen Brussel – Lille. Hierdoor kwamen er vier locomotiefdiensten vrij en kregen deze machines een nieuw inzetgebied. Door de verandering in de goederendiensten door de opening van de kanaaltunnel, verhoogde het aantal treinen vanuit Merelbeke naar Lille-délivrance en verder Engeland en daarom werden twee bijkomende locomotieven op deze verbinding gebruikt, waarbij de reeks 12 doorreed tot in het vormingsstation Lille-Délivrance. Een derde beperkte dienst was er voor enkele goederentreinen vanuit Mons naar Quévy en hier reden de machines nu zonder locomotiefwissel door tot in Aulnoye en Maubeuge. Deze diensten werden gedurende een tweetal jaar behouden, wel was er 's nachts een rit voor een goederentrein tot in het Franse Fréthun aan de ingang van de kanaaltunnel. De machine wordt hierbij vanaf Lille door een S.N.C.F.- bestuurder gevoerd.

Inmiddels kwam de levering van de tweespanningsstellen reeks 04.4 geleidelijk op gang en op 12 februari 1996 werd de 441 aan de N.M.B.S. geleverd. Na testen zou dit stel – na homologatie door de Franse spoorwegen – samen met zijn opvolgers geleidelijk aan op de verbinding Genk – Brussel – kust tot inzet komen en was er nog geen bedreiging voor de reeks 12 maar de aflossing was er wel in een nabije toekomst.

Pas met ingang van eind 1997 zouden de stellen reeks 04.4 ingezet worden op de verbinding Antwerpen – Lille en kwam de reeks 12 geleidelijk aan vrij. Doch met ingang van 1998 kwam de nieuwe dienstregeling in voege en waren er meer grensoverschrijdende diensten en kreeg de reeks 12 een nieuw inzetgebied. In reizigersdienst waren er vier inzetlijnen :

- Antwerpen – Lille : hier waren ze echter praktisch volledig vervangen door de reeks 04.4, maar er stond nog steeds 1 stel reserve te Antwerpen en Kortrijk
- Oostende – Lille : twee locomotieven werden op deze verbinding gebruikt
- Liers – Liège – Lille : twee inzetdagen waren voorzien voor deze IC- dienst, regelmatig werden ook hier de stellen reeks 04.4 al gebruikt
- Mons – Aulnoye : was niet in de inzetreeks opgenomen en werd in feite gereden door de reeks 19, maar regelmatig werd ook op deze verbinding een locomotief reeks 12 gebruikt.
- Merelbeke – Lille – (Fréthun) : vier locomotieven werden gebruikt voor deze doorgaande goederentreinen.
- Lille – Schaarbeek : 1 locomotief wordt tweemaal per week gebruikt voor dit treinpaar, de rest van de tijd staat de locomotief reserve te Brussel.
- In het totaal worden dus 10 inzetdagen opgetekend, verder nog twee locomotieven reserve: door de krappe reserve wordt daarom praktisch constant één inzetdag in goederendienst overgenomen door een Franse diesellocomotief reeks BB (4)67 400

Nochtans zou deze situatie zich zeer snel versoepelen : vanaf augustus werden de beide locomotieven die reserve gehouden werden vrijgesteld, daar er voldoende stellen aanwezig zijn om de diensten Antwerpen – Lille volledig te rijden. Ook op de Waalse as wordt één inzetdag praktisch altijd door de stellen overgenomen en voor de beperkte dienst Mons – Aulnoye / Maubeuge wordt de reeks 12 regelmatig vervangen door andere treinsamenstellingen. Wel ondergaan de machines in deze periode tussentijdse herzieningen zoals 1 à 2 locs niet beschikbaar zijn.

Op datzelfde ogenblik – nl. 24 mei 1998 – werden de machines van Oostende naar Merelbeke getransfereerd. Tijdens de volgende maanden zou de reizigersdienst steeds verder door de nieuwe stellen overgenomen worden en verzeilde de reeks volledig in de goederendienst. De diensten Oostende – Kortrijk – Lille bleven het langs in het inzetprogramma en ook de autoslaaptrein is nog steeds een onderdeel van het takenpakket. Vanaf 1999 werd de reeks steeds beperkt tot 8 à 9 inzetdagen : nochtans zouden de bestemmingen steeds wisselen. Fréthun werd vaker als eindpunt bereikt, maar naast Aulnoye reden de machines ook verder in Frankrijk waarbij Bobigny bij Paris de verste bestemming was. Ook in België was Merelbeke niet meer het eindpunt en bereikten de locomotieven ook Zeebrugge, Monceau, Kinkempois, Hasselt en zelfs het grensstation Montzen. Nochtans mag men ervan uitgaan dat het hoogtepunt van de inzet al voorbij is : de reeks 12 krijgt twee belangrijke concurrenten. In eerste plaats heeft men de locomotieven reeks 13 die een groot gedeelte van het grensverkeer – vooral in de Ardennen – voor hun rekening neemt. Anderzijds zal de Franse tegenhanger – de BB 36 000 – een groot gedeelte van de goederendiensten voor zijn rekening nemen en de treinen een heel stuk in België gaan slepen. Indien deze machines betrouwbaarder worden zullen ze vooral op de verbinding België – Frankrijk – Italië via Quévy of Moeskroen voor hun rekening nemen. Op dat ogenblik zal de reeks 12 vooral gebruikt worden voor de diensten naar de kanaaltunnel, een streek die meer geschikt is voor deze machines omwille van het gemakkelijke profiel van de bereden lijnen.

De schilderijen / uiterlijk :

Oorspronkelijke schildering:

De locomotieven reeks 12 kregen de standaardschildering van de reeksen 27 en 21 en er werden geen wijzigingen aangebracht tot op heden.

Overzicht reeks 12

	Bouwer	Levering	Stelplaatsen		
1201	BN Brugge	/06/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1202	BN Brugge	/08/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1203	BN Brugge	/09/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1204	BN Brugge/09/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1205	BN Brugge	/09/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1206	BN Brugge	/09/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1207	BN Brugge	05/10/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1208	BN Brugge	10/10/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1209	BN Brugge	14/10/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1210	BN Brugge	28/10/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1211	BN Brugge	14/11/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	
1212	BN Brugge	28/11/1986	Brussel-zuid Schaarbeek Oostende Merelbeke	26/05/1992 26/09/1993 24/05/1998	

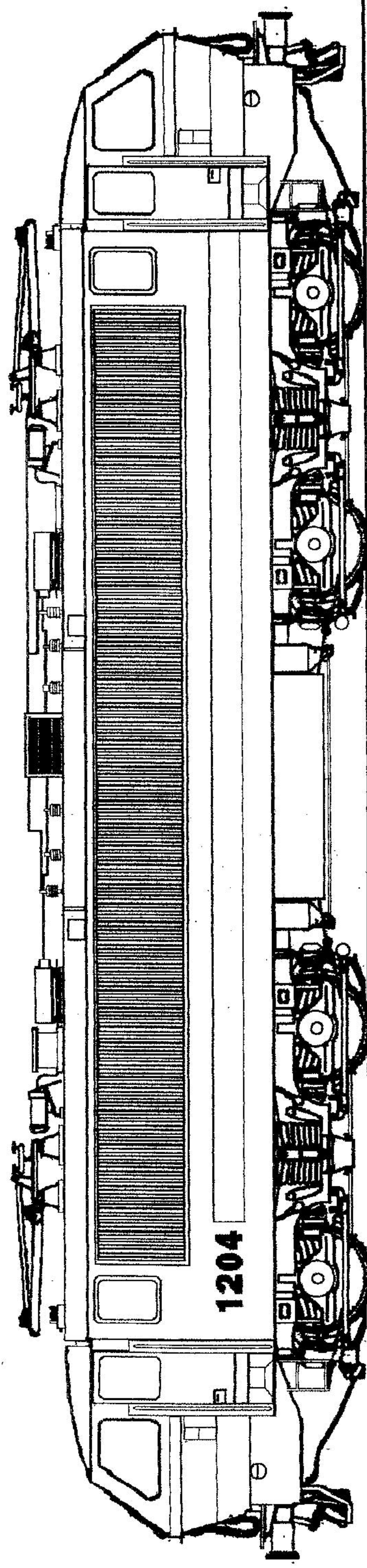
Elektrische locomotief reeks 12

B'Bo'

Reizigers / goederdienst

Brugeoise & Nivelles

1201 - 1212



Loopbaan :

Nummering : 1201 - 1212
 Effectief (bij bouw) 12
 Bouwer kast : Brugeoise & Nivelles
 Ombouw : ---
 Levering : 06/ 1986 - 11/1986
 Ombouw : ---
 Buiten dienst : ---
 Asindeling : B'Bo'
 Snelheid : 160 km/h (140 km/h)

Bedrijfsspanningen 3 000 V DC
 Remming : 25 000 V AC 50 Hz
 Compressor : 2 x Wabco 243 VC
 Debiet : 1 800 l/min
 Automatische rem Oerlikon FV4
 Rechtsstreekse rem : Oerlikon FDI
 Weerstandsrem

Kenmerken :

Motor : Acec Charleroi
 Bouwer tractiemotoren Elastisch / drie punten
 Ophanging 4 motoren
 Aantal LE 622 S
 Type : Seriebekracht
 Overbrenging : Thyristoren
 Aandrijving sturing : Hakkers
 Uurvermogen : 827 kW
 Doorlopend vermogen : 785 kW
 Overbrenging : BBC Federantrieb
 Tandwielverhouding : 3,742
 Ventilatoren : 2 helicoïdale
 Generator : 440 V/ 18,6 kW type GRM0
 Statische omvormer Stephan
 Batterijen 440 V / 3 000 kVA
 Cadmium-Nikkel
 75 elementen - 100 Ah

Afmetingen :

Totale lengte : 18 650 mm
 Lengte kast 17 500 mm
 Breedte : 3 080 mm
 Hoogte dak : 3 600 mm
 Hoogte (totaal) 4 200 mm
 Afstand tussen draaist. 9 000 mm
 Afstand binnen draaist. 2 900 mm
 Radstand (totaal) 11 900 mm
 Oversteek voor / achter 3 375 mm
 Diameter wielen : 1 250 mm
 Massa (leeg) 83 000 kg
 Massa (ritvaardig) 85 000 kg
 Aslast : 1^{ste} as : 21 250 kg
 2^{de} as : 21 250 kg
 3^{de} as : 21 250 kg
 4^{de} as : 21 250 kg
 5^{de} as : kg
 6^{de} as : kg
 Trekkkracht : 234 kN
 Vermogen 3310 kW

Schrappingen

Type 67 / 69 .

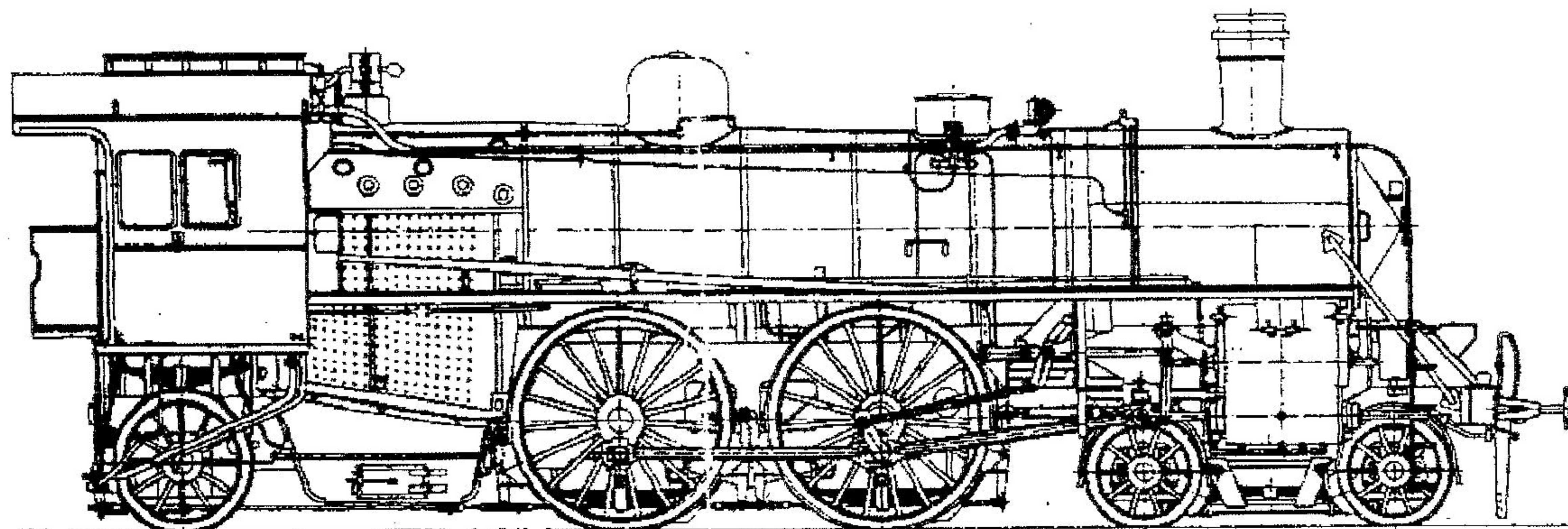
Type 67 :

Bij het type 67 gaat het om een Duitse locomotief reeks 39 : het is een sneltreinlocomotief met asindeling 1' D gebouwd in de periode na de eerste wereldoorlog. Eén locomotief – de 39 133 – bleef tijdens de bevrijdingsdagen in ons land achter en werd eerst door het Amerikaanse leger gebruikt, maar werd op 20 oktober 1945 aan de N.M.B.S. overgedragen.

De locomotief werd te Liège gestationeerd en reed mee in de reeks C van het type 64. Deze reeks omvatte 15 inzetdagen met vooral semi-directe reizigersdiensten. De locomotief bereikte hierbij vooral bestemmingen op de Maaslijn, Namur en Charleroi-sud, maar sleepte ook treinen naar Verviers en Gouvy. In de lokale diensten bereikten ze voor de typische stadsdiensten ook Statte en Landen, verder waren er ook enkele diensten naar Tongeren en hier verder naar St-Truiden en Hasselt.

De 67.001 werd eind 1947 definitief afgesteld in de stelplaats Liège en bleef daar gedurende drie jaar. In 1950 werd de locomotief aan Duitsland teruggegeven.

Type 69 :



Net zoals het type 66 bleven ook de sneltreinlocomotieven type 69 tijdens de tweede wereldoorlog in ons land, daar ze van geen nut waren voor de zware militaire treinen en hierdoor overleefden ze alle deze wereldbrand. Na de bevrijding werden ze nog slechts gedurende enkele jaren gebruikt en al vanaf 1947 definitief afgesteld. De onderstaande tabel geeft het overzicht van de schrappingen :

Jaar	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	Tot
1948						3	3	1					7
1949				6									6

Na de tweede wereldoorlog waren de 13 machines constant te Berchem gestationeerd: twee locomotieven waren tijdens de laatste maanden van de oorlog zwaar beschadigd en stonden afgesteld: het betrof de 69.001 en 69.007. De overige locomotieven werden ingezet in de hoogwaardige reizigersdienst, in de reeks A.

In deze reeks waren 8 inzetdagen in tweeploegenstelsel en in 1947 werd nog een daggemiddelde van 154 km behaald. Deze diensten werden bij voorrang gereden door het type 69, doch vanaf eind 1946 reden steeds meer en meer locomotieven type 64 in de reeks mee en tegen eind 1948 waren praktisch alle diensten overgenomen. In detail werden volgende treinen gereden:

Dag 1		onderhoud te Berchem	
Dag 2:	328 km	Trein 1171 / 1172 Trein 21151 Trein 12755	Antwerpen-Centr – Kortrijk – Antwerpen-Centr Afstellen te Berchem en kolen nemen Stukgoedtrein Antwerpen – Brussel -N Stukgoedtrein Brussel-N – Antwerpen
Dag 3	132 km	Trein 3240 / 3251 Trein 3147 / 3106	voormiddag afgesteld Antwerpen – Aarschot – Antwerpen Afstellen in bundel Congo Antwerpen – Essen – Antwerpen
Dag 4	100 km	Trein 3119 – 3130 Trein 3139	voormiddag afgesteld Antwerpen – Essen – Antwerpen Antwerpen – Essen Uitslaap te Essen
Dag 5	130 km	Trein 3110 Trein 3117 – 3138 Trein 3129	Essen – Antwerpen Antwerpen – Essen – Antwerpen Antwerpen – Essen Uitslaap te Essen
Dag 6	98 km	Trein 3112 Trein 3125 – 3140	Essen – Antwerpen Onderhoud locomotief Antwerpen – Essen – Antwerpen
Dag 7	219 km	Trein 3109 Trein 86 (Intern) Trein 1175	Antwerpen – Roosendaal Roosendaal – Antwerpen Antwerpen – Moeskroen Uitslaap te Moeskroen
Dag 8	218 km	Trein 1176 Trein 3222 / 3221	Moeskroen – Antwerpen Onderhoud locomotief Antwerpen – Leuven – Antwerpen

Opmerkelijk is wel dat – gelijktijdig met het afstellen van de locomotieven type 69 – ook het type 64 uit deze hoogwaardige diensten verdreven werd en dat op dat ogenblik de eerste locomotieven type 7 te Berchem aankwamen en de inzet volledig wijzigde: de reeks A kende vooral de doorgaande diensten naar Moeskroen en Lille en de treinen naar Essen werden in de reeks B van het type 64 opgenomen.

Vreemde locomotieven

De reeks 241.8 van DB .

1. Voorgeschiedenis :

Voor de hoofdlijn van het goederenverkeer naar Duitsland via Montzen is er nog steeds een groot probleem : daar waar beide netten hun baanvakken geëlektrificeerd hebben tot Aachen-West en Montzen, kon men nooit tot een akkoord komen voor de korte grensbaanvak tussen beide vormingsstations. Dit leidde tot een situatie dat beide maatschappijen voor dit baanvak een aantal diesellocomotieven ter beschikking moesten houden. Voor de N.M.B.S. was dit het geval voor de reeks 55 die vanuit Montzen het grensverkeer verzekerde en verder het fezit dat een aantal goederentreinen vanuit de Ford Genk steeds met diesellocomotieven gesleept werden. Zodoende kwamen de machines reeks 51 ook regelmatig tot in Aachen.

Voor de DBAG is de toestand nog schrijnender : in de buurt is er geen enkele diesellijn meer en daarenboven had men te kampen met een tekort aan kilometers. De N.M.B.S. verzekert immers alle diensten naar Köln en hierdoor moest de DBAG het grootste gedeelte van het verkeer naar Montzen voor zijn rekening nemen en werden de Duitse locomotieven ook in België gebruikt tot in Hasselt, Winterslag en Kinkempois. Hierdoor werden de locomotieven reeks 215 – de machines 215.023 - 028 - omgebouwd voor het Belgische beveiligingssysteem en kregen ze o.a. een borstel voor de krokodillen. Op het ogenblik dat het grensverkeer nog verder steeg, had men een tekort aan locomotieven reeks 215 en moest men noodgedwongen de lichte locomotieven reeks 212 in dubbel tractie gebruiken voor dit grensverkeer. Een tweede probleem was de zware helling tussen Aachen-West en Gemmenich en voor de zware goederentreinen was er een lichterlocomotief nodig. Om het hier gemakkelijker te maken werd het baanvak tot aan de Gemmenicher tunnel geëlektrificeerd en konden de elektrische locomotieven die de trein tot in Aachen-West brachten, ook zorgen voor de lichterdiensten.

%Maar deze toestand was niet meer rendabel en de DB Cargo zocht voor een oplossing en vond deze in de zware diesel-elektrische locomotieven reeks 232 voor het slepen van deze goederentreinen.

2. De reeks 232 wordt omgebouwd tot 241.8 :

In 1996 werd al een eerste keer een beslissing genomen om deze zware locomotieven in te zetten in het goederenverkeer naar Nederland en werden de oude locomotieven reeks 232 aangepast voor dit nieuwe verkeer. Maar laten we even terugkomen op de geschiedenis van deze locomotieven : in 1970 werd er in het voormalige OosDuitsland een nieuwe zware universele locomotief uitbesteed en de bestelling werd in de wacht gesleept door de Russische onderneming « Oktoberrevolution » Lugansk. Men ontwikkelde een zeer zware zesassige machines met diesel-elektrische aandrijving en in 1972 werd de eerste twee prototypelocomotieven van deze nieuwe reeks 130 afgeleverd. Na de nodige testen werden in eerste instantie 76 machines zonder treinverwarming – reeks 231 – voor de goederendienst afgeleverd. In 1973 werd dan de universele locomotief reeks 132 met elektrische treinverwarming afgeleverd. Tot in 1982 werden niet minder dan 709 dergelijke locomotieven gebouwd en tijdens de volgende jaren werden ook de prototypes en de goederenlocomotieven omgebouwd en uitgerust met elektrische verwarming. Deze locomotieven zouden in deze periode het grootste gedeelte van de stoomlocomotieven in Oost-Duitsland vervangen en voor het grootste gedeelte alle doorgaande en internationale treinen over het ganse grondgebied gaan slepen. Maar ook de zware goederentreinen waren – in mindere mate – hun inzetgebied. Gedurende vele jaren zouden ze de voornaamste reeks locomotieven in Oost-Duitsland blijven.

Bij de hereniging van beide Duitslanden zou de – inmiddels hernummerde – reeks 232 een groot gedeelte van de diensten blijven verzekeren en waren ze in vele gevallen betrouwbaarder dan de West-Duitse zusterlocomotieven. Door de reorganisatie zouden in de volgende jaren een aantal locomotieven overtollig worden in Oost-Duitsland en zocht men nieuwe inzetgebieden.

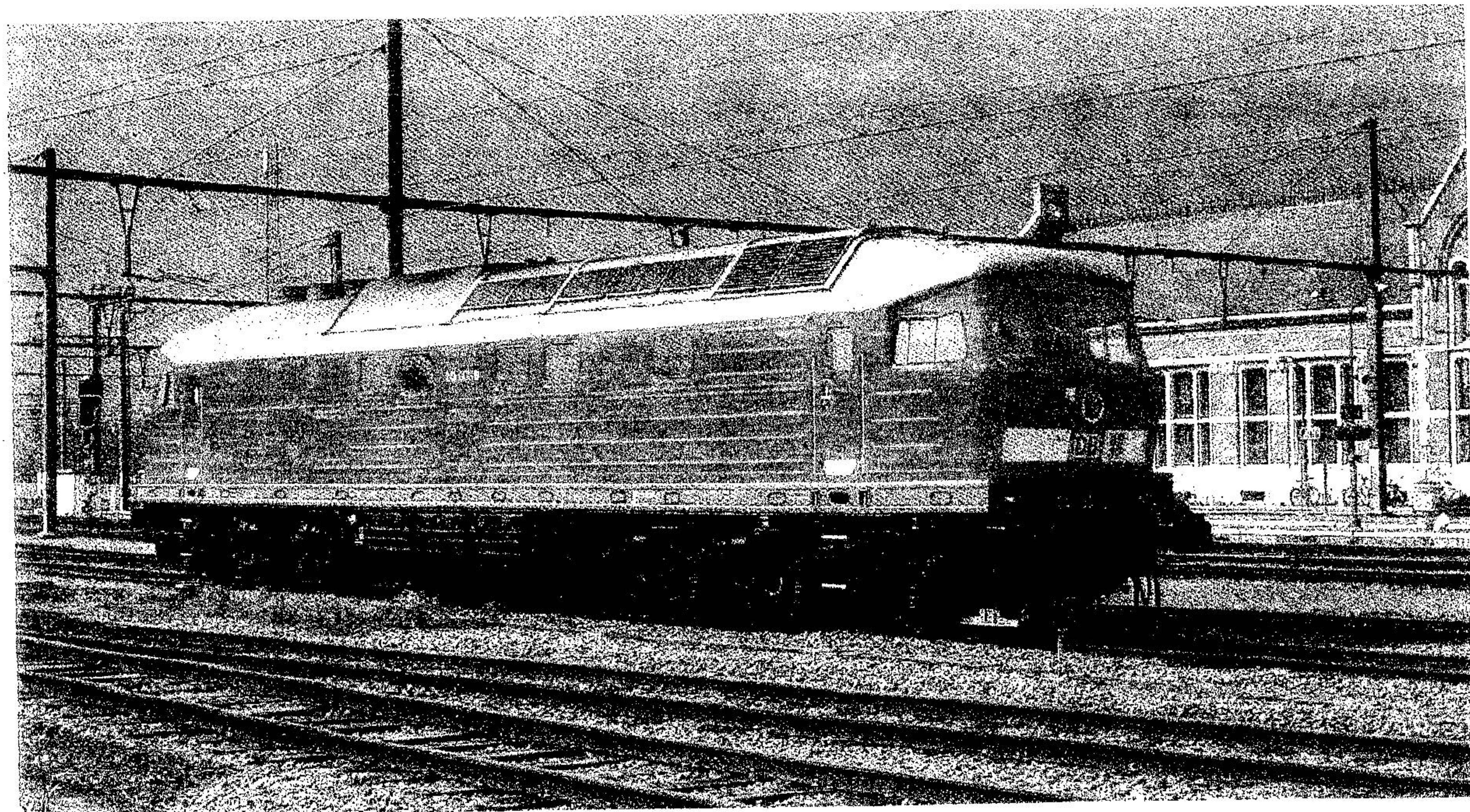
Door deze evolutie werden een aantal locomotieven verkocht aan grote industriebedrijven en private maatschappij, maar voor het zware verkeer in het Ruhrgebied werden een aantal van deze Oost-Duitse machines

voor het eerst in het westelijke gedeelte ingezet en ze kwamen te Oberhausen in depot. Door een aantal aanpassingen en het geschikt maken voor trek / duweenheden werden diverse machines hernummerd in de reeks 234.

Op het eind van de negentiger jaren besliste men om de locomotieven reeks 232 voor langere tijd te behouden en werd een ombouw en modernisering voorzien. In enkele prototype- locomotieven werden verschillende dieselmotoren uitgetest. Zo kwamen o.a. een Caterpillar en een Russische Kolomna motor tot inbouw. Na testen bleek dat deze laatste motor het best voldeed en werd een band opgestart om geleidelijk aan deze zware machines om te bouwen en bij deze gelegenheid kregen ze ook het reeksnummer 241. Ondertussen ontstond ook het idee om deze zware machines in te zetten in het grensoverschrijdende verkeer en door de nauwe samenwerking tussen DB Cargo en NS Cargo in Railunoin werd er beslist om een aantal goederentreinen met NS diesels tot in Duisburg en met DB diesels tot in Amsterdam te slepen. De elektrische tractie was uitgesloten daar geen van beide netten geschikte locomotieven had. Zo werd vijf machines uitgerust met ATB voor deze diensten.

3. En dan België :

Ook voor het verkeer met België werd nu geopteerd voor deze machines, daar op dat ogenblik een aantal lichterdiensten tussen Aachen en Gemmenich kon wegvallen. Nochtans was er een groter probleem : deze enorme locomotieven drongen in het Belgische ruimteprofiel en vooral de carters van de elektrische tractiemotoren raakten de krokodillen van het beveiligingssysteem. Naast de gewone ombouw met nieuwe motoren moesten dan ook een aantal bijkomende aanpassingen doorgevoerd worden. Hiervoor werd de CW Cottbus aangeduid en vanaf 2000 werden vijf locomotieven aangeduid voor deze ombouw. In tegenstelling tot de overige machines, die hun nummer behielden, werd beslist hier een onderreeks te vormen als 241.8xx.



De locomotief 241 801 tijdens zijn testen afgesteld te Ath op 28/04/2001

De eerste locomotief werd in de loop van februari 2001 afgewerkt en reed een aantal testritten vanuit o.m. Dresden. Op 26 april 2001 kwam de eerste locomotief van deze reeks voor een aantal testen en controles voor storingen bij de seinrichting naar België via Montzen. Na enkele bijkomende aanpassingen ging het nog dezelfde nacht door naar Ath waar de locomotief afgesteld werd en aan een aantal statische tests onderworpen werd. Op 29 april ging de nodige testritten door tussen Ath en Silly, waarbij de trein samengesteld was uit de 241.801, 5 M2-rijtuigen en de locomotieven 5506 en 5514 als remlocs en om de trein terug te slepen naar het beginpunt.

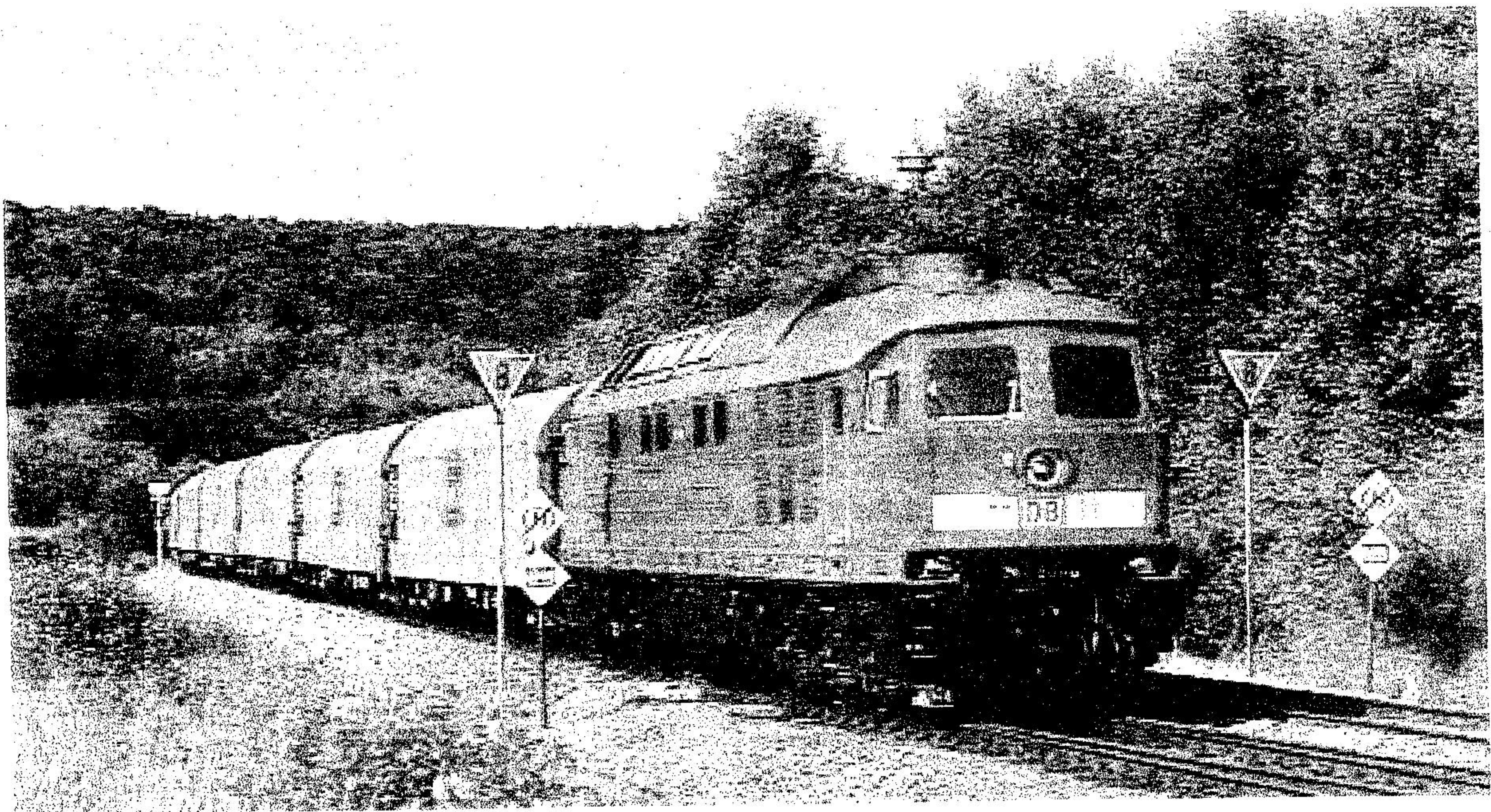
Deze tests waren voldoende om de locomotief – na nog enkele bijkomende aanpassingen toe te laten, maar daar kwam ook aan het licht dat de grote aslast en de lange drieassige draaistellen nefast zijn voor de bovenbouw van de sporen en daarom werd in eerste instantie slechts toelating gegeven voor de korte baanvak tot

in Montzen. Een inzet verder dan dit vormingsstation is niet toegestaan. Op 30 april vertrok deze locomotief terug naar Duitsland en naar zijn nieuwe stelplaats Oberhausen. De inzetplaats is echter Aachen-West. Intussen waren nog verder machines omgebouwd en de volgende tabel geeft de ombouwdata :

241.801	232 580	19/03/2001
241.802	232 706	04/04/2001
241.803	232 558	/04/2001
241.804	232 483	/05/2001
241.805	232 284	/05/2001 ³

Vanaf begin mei zouden de locomotieven dan vanuit Aachen-West sporadisch opduiken in de diensten naar Montzen, dit voor personeelsopleiding en gedurende de volgende weken zouden ze een deel van de treinen overnemen. Ook een aantal bestuurders van Montzen kregen op dat ogenblik een beperkte opleiding om deze te kunnen bedienen.

Vanaf de zomerregeling op 10 juni zou de effectieve reeks met drie inzetdagen ingereiden worden : ze vervangen in principe de treinen gesleept door de reeks 212 en twee dagen van de reeks 215, naast het grensverkeer tussen Montzen en Aachen-West worden de diesels ook gebruikt in het lokale verkeer naar Stolberg en sporadisch Herzogenrath. Vanuit Aachen-Hbf verzekeren ze ook enkele lichterdiensten naar Aachen-Süd. Voor de reeks 215 blijft er nog een reeks met twee inzetdagen : hierbij nemen ze een aantal treinen van de reeks 51 over. Reden hiervoor is het feit dat een aantal dieselgesleepte treinen vanaf 10 juni door de reeks 20 gesleept worden en dat te Montzen een locomotiefwissel nodig is. Naast deze twee inzetreeksen staat er nog een locomotief 215 en twee machines reeks 55 reserve te Montzen voor bijkomende goederentreinen.



Locomotief 241 801 voor de GM – trein op het grenspunt te Gemmenich.

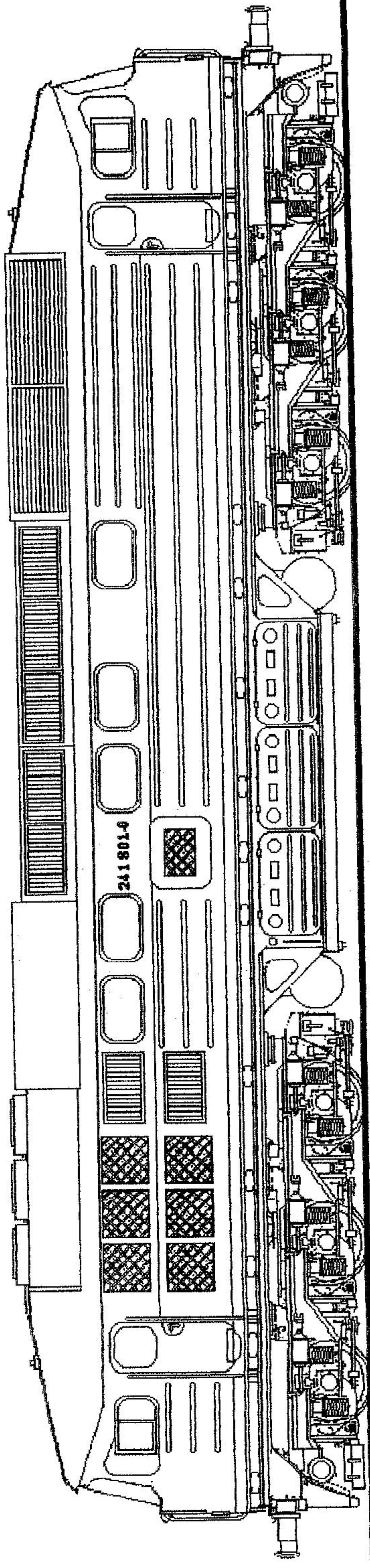
Daar de vijf machines reeks 241 niet voldoende zijn voor alle goederendiensten, zouden nogmaals een evenredig aantal machines omgebouwd moeten worden. Doch hier is nog geen beslissing gevallen en er is een optie om een tiental machines geschikt te maken voor het Nederlandse en Belgische net, zodat ze ook op het traject van de Ijzeren Rijn gebruikt kunnen worden.

Diesellokomotief reeks 241.8

Duitsland DR > DB AG.

C°C°.

Ex reeks 232



Loopbaan :

Nummering :

Effektief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van insputting :

Omwentelingssnelheid :

Insputdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Westinghouse

1 500 l/min

Remkraan FV2

Remkraan Fd1

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistell.

Afstand binnen draaistell.

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast :

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

20 820 mm

19 625 mm

15 180 mm

11 480 mm

3 700 mm

2 820 mm

2 820 mm

1 050 mm

122 000 kg

2 030 kg

340 kN

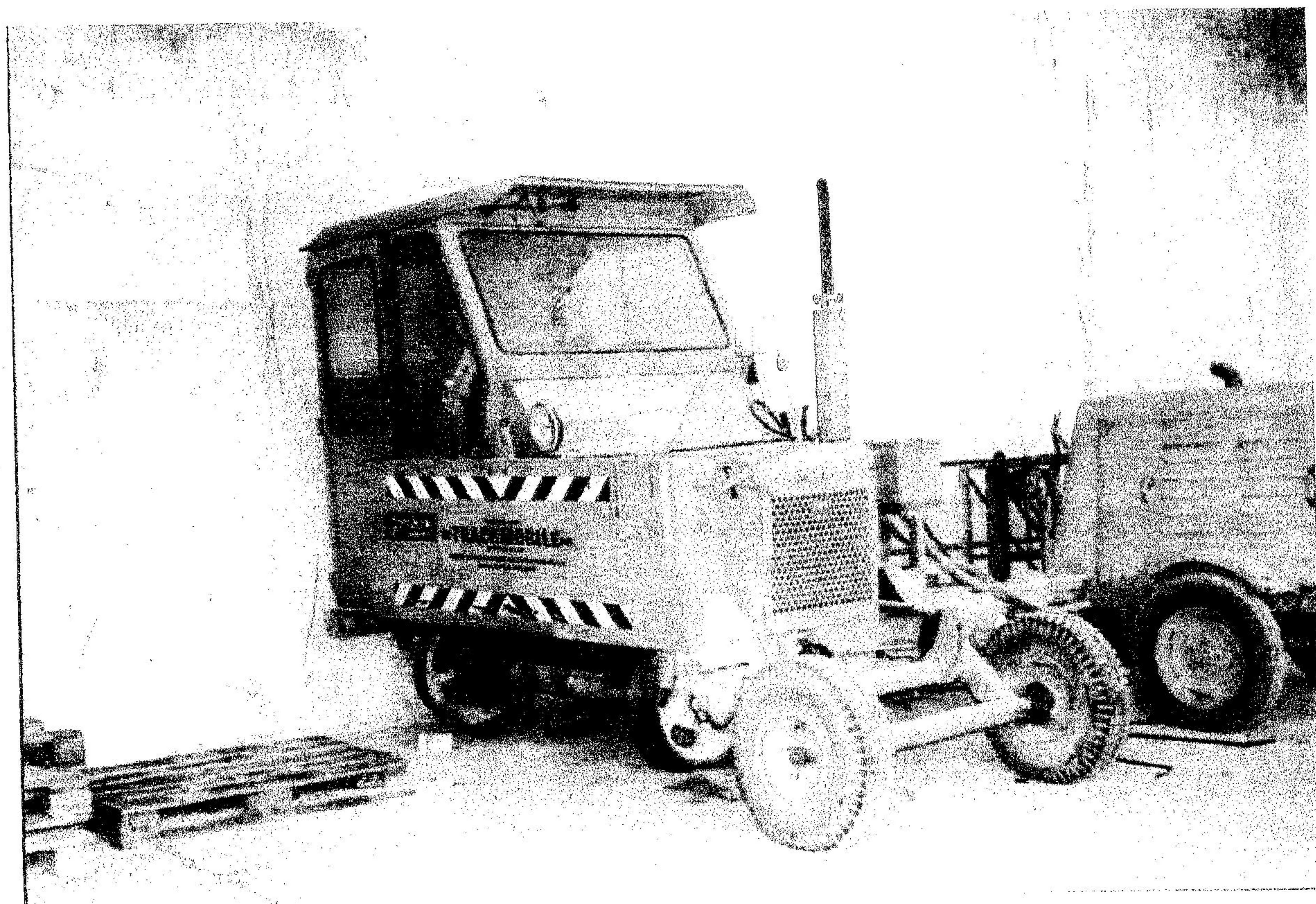
2 940 kW

2 600 kW

Industri locomotieven

Tweewegvoertuigen type Chariotrac.

In het tijdschrift nummer 99 hebben we de gewone wagens en een eerste rudimentair tweewegvoertuig beschreven. Hierin kunnen we verder vermelden dat naast Moreels te Gent nog een tweede dergelijk voertuig in België aanwezig is, namelijk in de "Sucrerie de Frasnes-lez-Anvaing", waar dit voertuig al enkele jaren afgesteld staat.



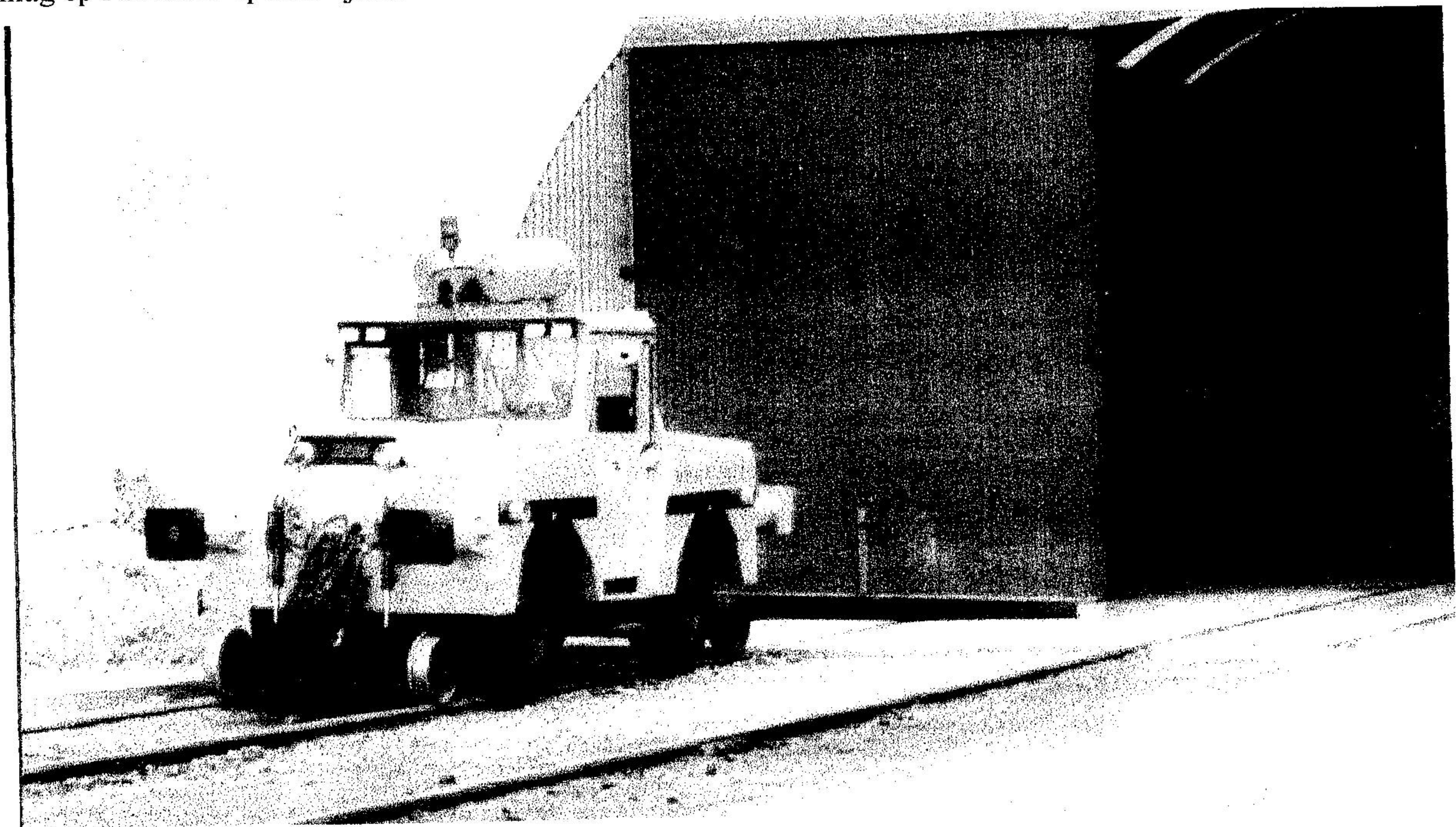
Chariotrac type Jambes te Frasnes-lez-Anvaing

Foto R Crikelaire

Naast deze lichte voertuigen, hebben verschillende bedrijven ook zware tweewegvoertuigen in hun bezit: in principe zijn er drie verschillende firma's die dergelijke trekkers maken. De oudste en meest bekende is de firma Unimog als onderdeel van Mercedes. Deze lichte vrachtwagens worden uitgerust met bijkomende kleine spoorwielen, waarbij de aandrijving gebeurt met de gewone banden van het voertuig. Dit type voertuig wordt vooral gebruikt door firma's voor spoorwerken en worden vooral gebruikt voor het slepen van wagen bij kleinere spoorwerken, maar vooral voor de onkruidbestrijding op bijsporen in stations en vormingsstations. Ook voor bovenleidingswerken heeft de firma Abay een dergelijke vrachtwagen. Slechts één firma in België gebruikt een unimog vrachtwagen voor rangeringen: dit gebeurt in de Antwerpse haven bij de firma BNFV als transportbedrijf in de fruitnatie en in de containerterminal. Deze Unimog heeft trouwens een versterkte voor- en achterplaat, buffer en de gewone schroefkoppeling, hierdoor is de kans op beschadigingen bij rangeringen geringer en kan de vrachtwagen ook in gewone wegdiensten gebruikt worden.

Een tweede, nieuwere firma is Zephyr. Deze firma bouwt speciale spoorvoertuigen, aangepast voor zwaardere rangeringen, maar die over het terrein of over de weg van één stel naar het andere kan rijden. De

eerste uitvoering is nog een aanpassing van een vrachtwagenchassis naar de spoorwegtechnologie, deze vorm heeft nog een stuurpost aan het uiteinde en neerlaatbare kleine spoorwielen. Daarentegen is deze Zephyr uitgerust met een zware bufferbalk en buffers, anderzijds een overwerpkoppeling. In België is één zephyr van dit type in gebruik, nl. bij het chemisch bedrijf UCB in de Gentse kanaalzone. Dit voertuig is geïmmatriculeerd en mag op N.M.B.S.-sporen rijden.



Locotractor type Zephyr te Aalst

Foto R Crikelaire



Trackmobile bij Sidmar Gent

Foto Verzameling LSV

Recent is een tweede Zephyr in dienst gekomen, ditmaal te Aalst. Ter vervanging van de ex Oost-Duitse rangeerlocomotieven kocht Amylum een tweewegvoertuig, maar dit in een nieuwe uitvoering. Zoals de vorige types wordt de aandrijving nog steeds gedaan door de banden van de wegwitvoering en heeft men hefbare

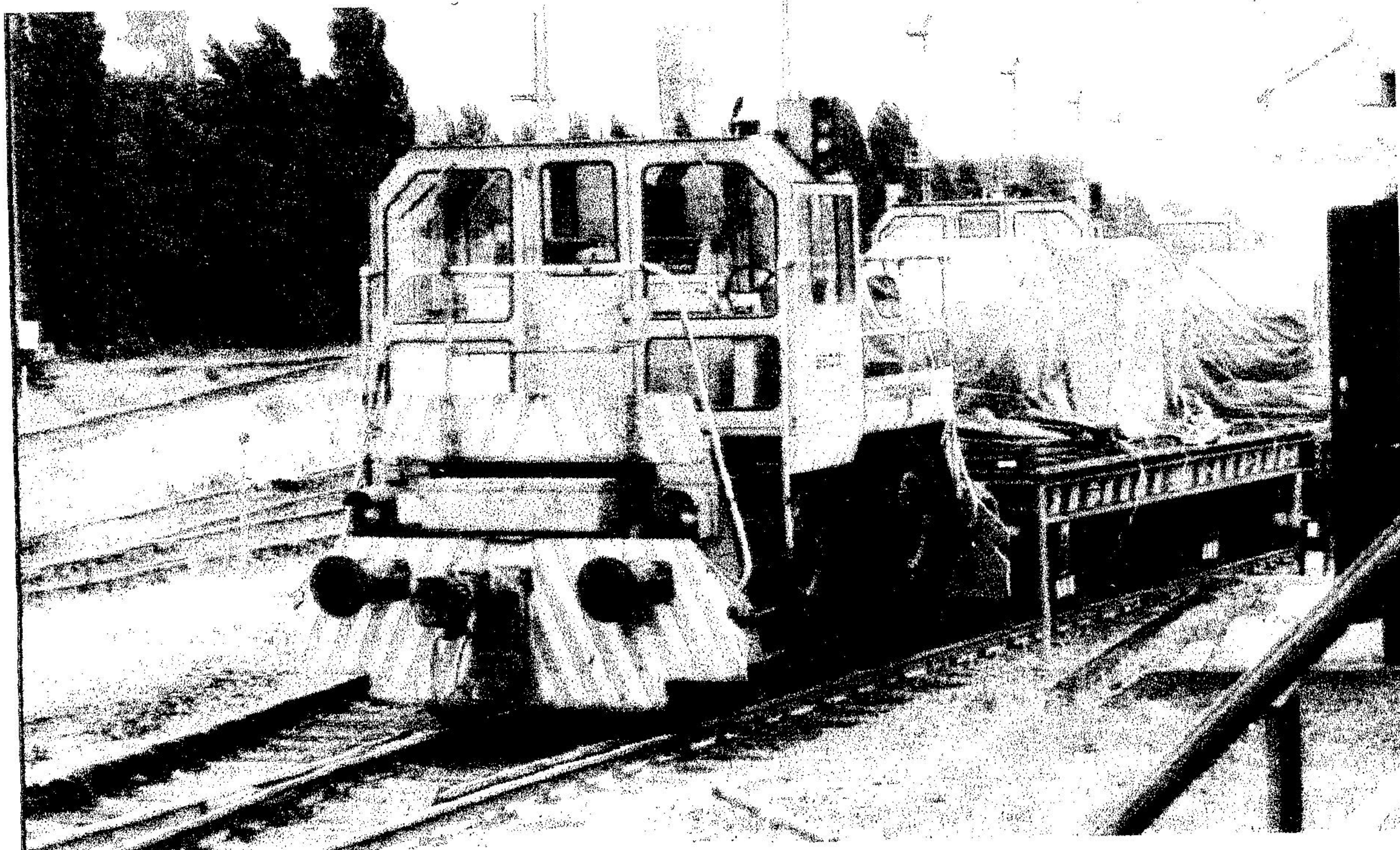
kleine spoorwielen. Nochtans is er een groot verschil, daar dit type symmetrisch opgebouwd is met centrale stuurposten een keerkoppeling waardoor men op het spoor in beide richtingen even snel kan rijden. Verder zijn er de zware bufferbalk en buffers, de automatische koppeling maar ook als nieuwigheid de luchttrem. Hiervoor zijn op het dak de luchtreservoirs aangebracht. Ook dit voertuig is goedgekeurd door de N.M.B.S. en mag op de bijsporen te Aalst rijden. In tegenstelling tot de vorige Zephyr mag dit type niet op het gewone wegennet ingezet worden.

Een derde firma is "Chariotrac" te Jambes. Deze firma bouwde de in vorig nummer beschreven twee-wegvoertuig, maar heeft ook in zijn programma een zware versie als zware rangeertrekker. Bij dit type 11 TMC is men uitgegaan van een middelzwaar spoorvoertuig – type Robot – en met een motor van ca. 300 kW. Zoals elk spoorvoertuig is de Tracmobil uitgerust met een zware bufferplaat, gewone buffers en een automatische BSI-koppeling. Naast een korte lage motorkap is de machine voorzien van een grote stuurpost.

In tegenstelling met de overige voertuigen is de aandrijving op de spoorwielen en de gewone wielen raken het spoor niet en kunnen hydraulisch naar beneden gebracht worden om zo over de weg te kunnen rijden. Met een maximale snelheid van 25 km/h op de weg en 10 km/h op de sporen is deze enkel geschikt voor lokale rangeringen en het laden en lossen van treinen. De besturing kan ook met een afstandsbediening gebeuren. Sommige versies hebben nog een inrichting om de eerste wagen op te lichten en zo de massa van het voertuig te verhogen. Bij testen kon hierbij een trein van 4 000 ton gesleept worden. De eerste voertuigen van dit type werden uitgetest in de week van 13 tot 18 september 1976 in het staalbedrijf Matix te Dunkercque. Naderhand kwamen deze voertuigen ook daadwerkelijk hier tot gebruik.

In België is – zover we weten – maar één bedrijf die dergelijke Tracmobiles in gebruik heeft: dit is Sidmar te Gent die minstens twee locotrackoren in bedrijf heeft voor de interne rangeringen binnen het bedrijf zelf. Ze verzekeren hier het interne transport van metaalproducten tussen de verschillende bedrijfshallen. De voertuigen zijn in de standaard kleuren van Sidmar geschilderd : geel met op voor en achterzijde rose / witte zichtbaaheidstrepen.

Opmerkelijk is ook dat dit type voertuig nog steeds interesse heeft en dat men een grote bestelling kon in de wacht slepen: de N.M.B.S. bestelde immers 50 aangepaste Tracmobiles voor het de rangeringen in de nieuwe stelplaatsen van het net. Deze voertuigen werden voor het eerst aan het publiek voorgesteld tijdens de opendeurdagen te Vorst en Oostende.



Tracmobile 2 te Sidmar

Foto verzameling LSV

Lijn 144

Gembloux – Jemeppe-s-Sambre .

Al dadelijk na de overname van de Grand Central Belge in 1873 liet de cEtat Belge een groot aantal goederentreinen vanuit de Antwerpse haven naar Lotharingen via Leuven en Ottignies rijden. Zo bereikten ze dan Namur en verder de Ardeense hoofdlijnen.

Maar daar waren drie grote problemen bij dit tracé: eerst en vooral was er de zware helling vanuit Namur op de verbinding naar Brussel. Hierdoor moest de treinlast sterk verminderd worden en was er een lichterlocomotief nodig.

Tweede probleem was het feit dat het grote vormingsstation van Ronet niet rechtstreeks bereikt kon worden. Hierdoor was de locomotiefwissel te Namur nodig wat voor bijkomende capaciteitsproblemen zorgde in het stadscentrum met zijn beperkte plaats. Derde probleem betrof de treinen die de Athus-Meuse lijn zouden berijden: ook deze werden via Namur geleid, waardoor ze tussen Namur en Anseremme de Nord Belge moesten gebruiken. Om deze ritten over een vreemd net – samen met de financiële consequenties – te beperken werden de treinen via Warnant geleid. Doch ook dit was niet mogelijk via de rechtstreekse lijn.

Daarom werd al zeer snel een beslissing genomen om een korte verbinding aan te leggen tussen de lijn 161 en de vallei van de Sambre en als beginpunt werd gekozen voor het station van Gembloux. Via een landelijke streek werd de lijn met een lengte van 14,4 km aangelegd en deze sloot dan te Jemeppe-sur-Sambre aan op de bestaande lijn. Het traject werd zo gekozen dat de hellingen zo beperkt mogelijk waren in de afdaling naar de Sambre en in Jemeppe werd een driehoek aangelegd zodat de treinen zowel naar Namur (en ook naar Ronet) konden rijden, maar ook naar Charleroi of via Tamines de Athus-Meuse lijn konden bereiken. In 1875 werd gestart met de aanleg en op 5 maart 1877 werd de lijn officieel geopend. Daar waar het reizigersverkeer altijd een lokaal karakter behield en slechts zorgde voor een toevoer van mijnwerkers en arbeiders naar de streek van Charleroi, kende de lijn gedurende de ganse duur een uitgebreid goederenverkeer. Dit leidde hiertoe dat na de eerste wereldoorlog de lijn dubbelsporig aangelegd werd om het steeds groter wordende aantal goederentreinen te kunnen verwerken.

Gedurende de volgende decennia bleef het verkeer ongewijzigd: een aantal lokale reizigerstreinen, enkele doorgaande treinen tijdens de piekuren en een praktisch verzadiging aan zware goederentreinen.

Deze korte lijn werd gelijktijdig met de lijn 161 geëlektrificeerd en de eerste elektrische treinen reden vanaf 29 januari 1956 vanuit Antwerpen naar het vormingsstation van Ronet. Maar het verkeer bleef steeds verder stijgen. Voor de reizigersdiensten werd de halte van Vichenet met ingang van de zomerregeling van 1988 gesloten en de stations van Onoz-Spy en Jemeppe-Froidmont kenden hetzelfde lot vanaf 26 september 1993.

Vanaf de negentiger jaren kende men een verzadiging van deze verbinding en moesten een aantal goederentreinen omgeleid worden via Ottignies en Charleroi en daarom besliste men om de verbinding tussen Fleurus en Tamines (lijn 147) te reactiveren en dit gebeurde gecent met ingang van de zomerregeling van 2001. Op dat ogenblik verwerkt de lijn 144 nog slechts de goederentreinen in zuid-noord richting en het reizigersverkeer, de treinen in noord-zuid richting worden over de nieuwe verbinding omgeleid. Hierdoor is vooral de toekomst van het reizigersverkeer verzekerd.

Overzicht lijn 144 :

Voornaamste data:

05/03/1877	Opening van de lijn door Etat Belge
29/01/1959	Elektrificatie

Stations – stopplaatsen :

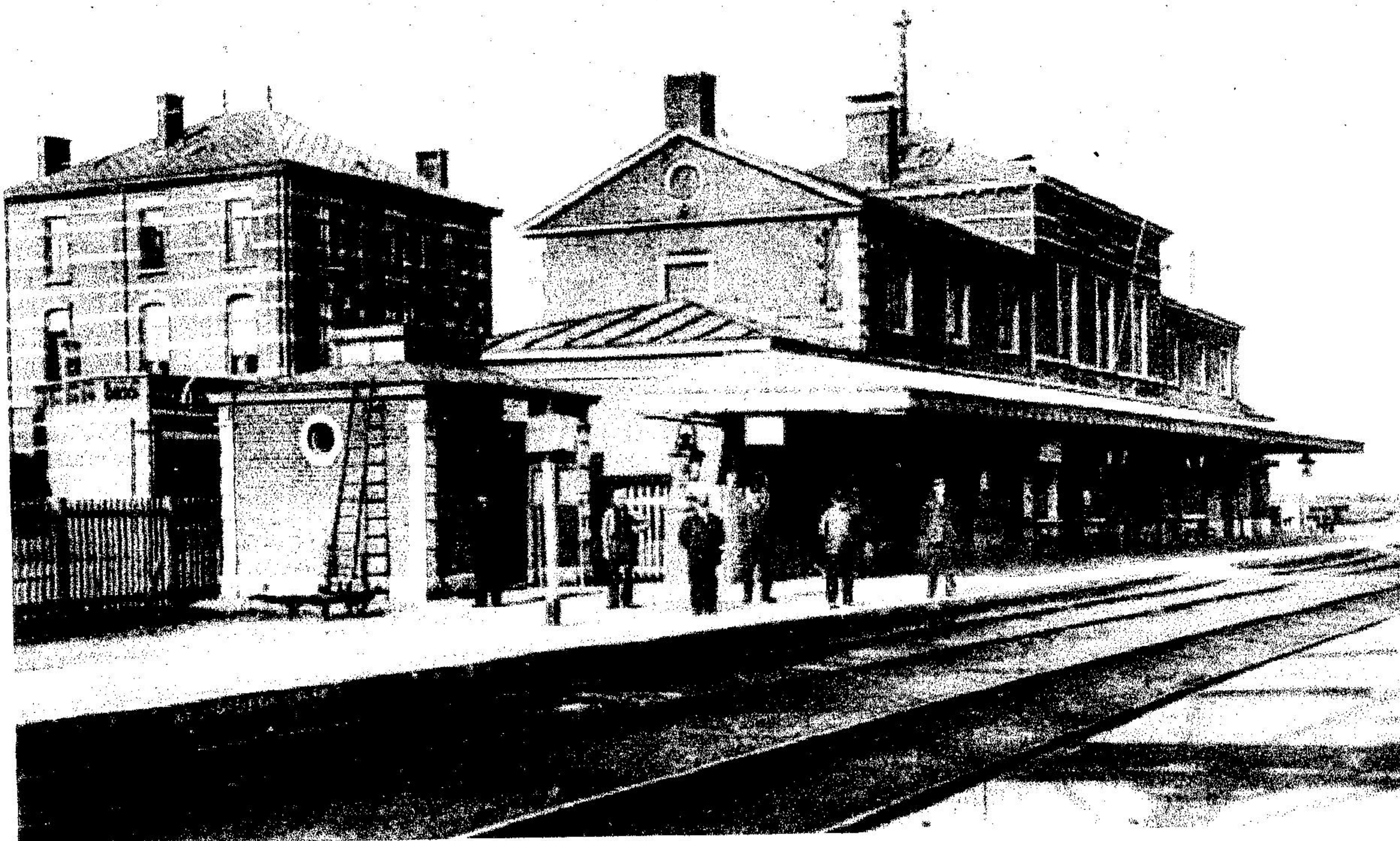
LBG	LBG	Gembloux	Km 0,0
		Chapelle Dieu	1,6
		Vichenet	5,1
FZY		Mazy	7,1
LWZ		Onoz-Spy	10,4
LJF		Jemeppe – Froidmont	12,9
FJS	FJS	Jemeppe sur Sambre	14,4

Aansluitingen op overige lijnen :

Gembloux	lijn 161	Brussel - Namur
	Lijn 147	Landen - Taminés
Jemeppe-Sur-Sambre	lijn 130	Namur - Charleroi

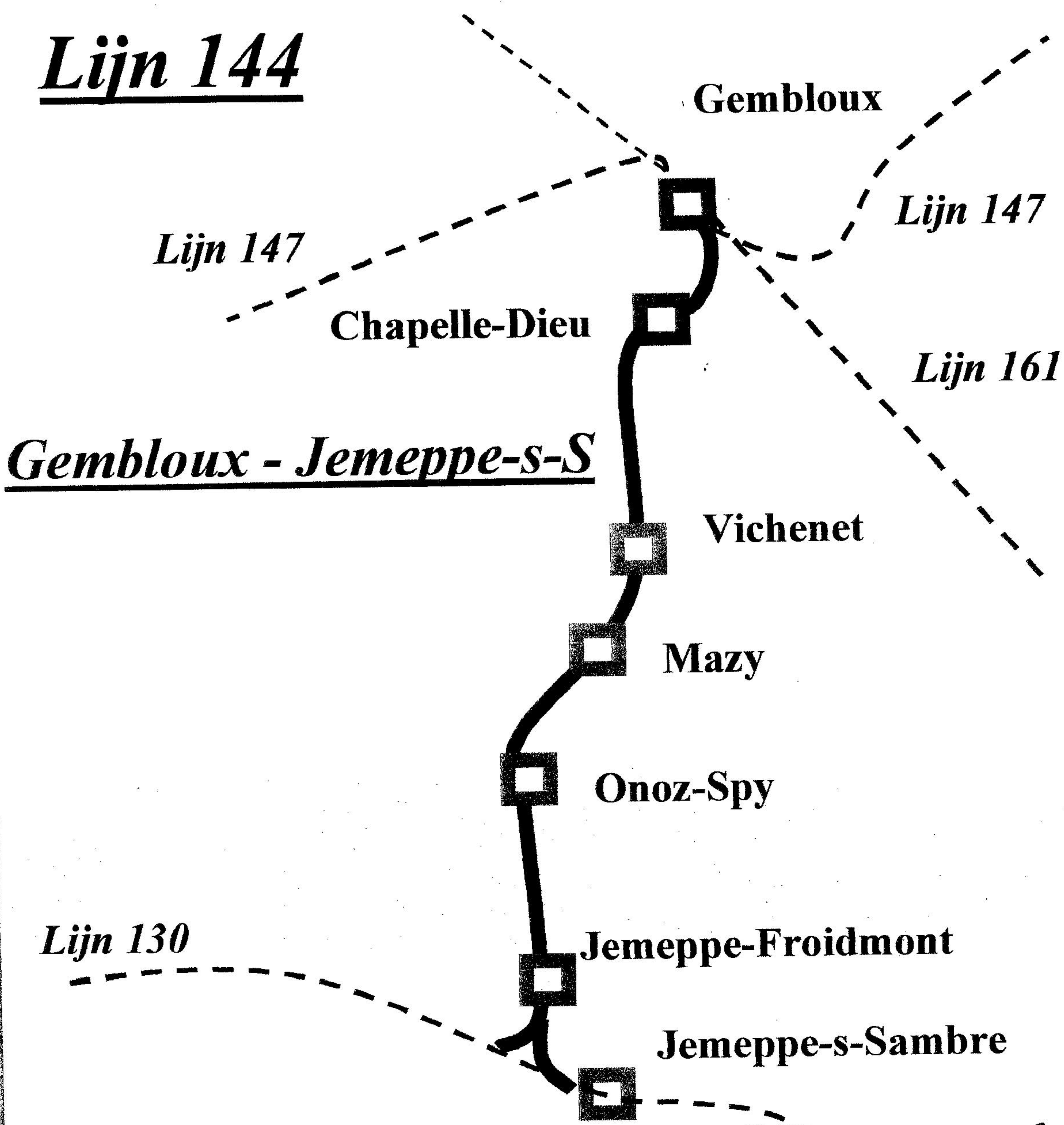
Industrie :

Jemeppe-Sur-Sambre Chemiebedrijf Solvay



Beginpunt van de lijn 144 : het station van Gembloux

Lijn 144



144		Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre										144	
		6384	6388	6382	6398	6390	6380	6392	6394	6396			
		☉	☉		Sam. Zat.		Sam. Zat.						
km	Bruxelles (Q. L.) 161	4.17	5.24	6.44	7.44	12.09	14.06	14.44	(1) 17.12	(2) 18.13	19.44		
0	Gembloux ☉	5.13	6.47	7.20	8.20	13.48	14.53	15.15	17.48	18.56	20.13		
2	Chapelle-Dieu	5.16	6.50	7.23	8.23	13.51	14.56	15.18	17.51	18.59	20.16		
6	Vichenet-Bossière	5.22	6.56	7.29	8.29	13.57	15.02	15.24	17.57	19.05	20.24		
8	Mazy	5.26	7.00	7.33	8.33	14.01	15.06	15.28	18.01	19.09	20.28		
11	Onoz-Spy	5.31	7.05	7.38	8.38	14.06	15.11	15.33	18.06	19.14	20.33		
13	Jemeppe-Froidmont	5.35	7.09	7.42	8.42	14.10	15.15	15.37	18.10	19.18	20.37		
15	Jemeppe-s/Sambre A	5.38	7.12	7.45	8.45	14.13	15.18	15.40	18.13	19.21	20.40		
..	Tamines 130 A	5.52	7.26	7.54	9.06	14.23	15.27	15.49	18.21	19.29	20.49		
		6381	6385	6383	6379	6387	2087	6389	6397	6391	6393	6395	
		☉	☉	+	☉	☉	Sam. Zat.	☉	☉	☉	☉	☉	
km	Tamines 130	4.33	5.39	6.29	7.09	7.27	12.24	12.53	15.25	16.08	17.20	18.36	
0	Jemeppe-s/Sambre	4.41	6.03	6.41	7.19	7.39	12.42	13.01	15.35	16.17	17.29	18.45	
2	Jemeppe-Froidmont		6.06	6.44	7.22	7.42		13.04	15.38	16.20	17.32	18.48	
5	Onoz-Spy		6.10	6.48	7.26	7.46		13.08	15.42	16.24	17.36	18.52	
8	Mazy		6.16	6.53	7.32	7.52		13.13	15.47	16.30	17.41	18.57	
10	Vichenet-Bossière		6.20	6.57	7.36	7.56		13.17	15.51	16.33	17.45	19.01	
13	Chapelle-Dieu		6.26	7.03	7.42	8.02		13.23	15.57	16.39	17.51	19.07	
15	Gembloux ☉	A 5.05	6.30	7.07	7.46	8.06	13.02	13.27	16.01	16.43	17.55	19.11	
..	Bruxelles (Q. L.) 161 A	6.24	7.04	8.10	8.16	8.44	13.58	14.15	(3) 16.53	17.15	18.45	(4) 19.57	
		(1) Dimanche : 16.44.											
		(2) Samedi : 17.45.											
		(3) Samedi : A. 16.43.											
		(4) Dimanche : A. 20.17.											
		(1) Zondags : 16.44.											
		(2) Zaterdag : 17.45.											
		(3) Zaterdag : A. 16.43.											
		(4) Zondag : A. 20.17.											

Reisgids 1958

N.M.B.S.- aktueel

1. Statistiek :

a. Leveringen :

1343	BN Brugge	Merelbeke	07/12/2000
1344	BN Brugge	Merelbeke	20/12/2000
1345	BN Brugge	Merelbeke	15/01/2001
1346	BN Brugge	Merelbeke	26/01/2001
1347	BN Brugge	Merelbeke	08/02/2001
1348	BN Brugge	Merelbeke	21/02/2001
1349	BN Brugge	Merelbeke	06/03/2001
4108	Alsthom Spanje	Hasselt	07/01/2001
4109	Alsthom Spanje	Hasselt	15/01/2001
4110	Alsthom Spanje	Hasselt	30/01/2001
4113	Alsthom Spanje	Hasselt	24/01/2001
4114	Alsthom Spanje	Hasselt	20/02/2001
4115	Alsthom Spanje	Hasselt	14/02/2001
4116	Alsthom Spanje	Hasselt	21/02/2001
4118	Alsthom Spanje	Hasselt	27/02/2001
4119	Alsthom Spanje	Hasselt	05/03/2001
4120	Alsthom Spanje	Hasselt	08/03/2001
4121	Alsthom Spanje	Hasselt	19/03/2001
7730	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	22/12/2000
7731	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	22/12/2000
7732	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/01/2001
7733	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	13/02/2001
7734	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	27/02/2001
7735	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/02/2001
7736	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/03/2001
7737	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/03/2001

b. Stelplaatswijzigingen :

200 tot 222	Merelbeke	Schaarbeek	28/02/2001
223 tot 250	Schaarbeek	Charleroi-sud	08/01/2001
2321 tot 2350	Merelbeke	Antwerpen-noord	28/01/2001
6250	Hasselt	Merelbeke	25/03/2001
7349	Charleroi-sud	Merelbeke	06/04/2001
7360	Charleroi-sud	Merelbeke	06/04/2001
7721	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/01/2001
7722	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/01/2001
7723	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/01/2001
7724	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/01/2001
7730	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/01/2001
7731	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/01/2001
7732	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	06/04/2001
7733	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	06/04/2001
7734	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	18/05/2001
7735	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	18/05/2001
8209	Merelbeke	Schaarbeek	06/04/2001
8210	Merelbeke	Schaarbeek	06/04/2001

c. Ombouw – modernisering :

621	Charleroi-sud	CW Mechelen	22/11/2000
605	Charleroi-sud	CW Mechelen	19/01/2001
627	Charleroi-sud	CW Mechelen	05/02/2001
614	Charleroi-sud	CW Mechelen	02/03/2001
663	Schaarbeek	CW Mechelen	19/03/2001
604	Charleroi-sud	CW Mechelen	06/04/2001
5526	Kinkempois	CW Salzannes	14/07/2001

d. Schrappingen :

5130	Antwerpen-noord	01/02/2001	Motorschade
5148	Charleroi-sud	01/02/2001	Motorschade
7004	Antwerpen-noord	01/03/2001	Destandardisatie
7005	Antwerpen-noord	01/03/2001	Destandardisatie

2. Aktuele berichten :**Reeks 00 :**

Met ingang van de zomerregeling is er een reorganisatie doorgevoerd in de inzetreeksen van Charleroi-sud en werden twee reeksen uitgebouwd men in het totaal 69 diensten :

In reeks MS worden 30 stellen gebruikt op de IR- verbindingen Geraardsbergen – Leuven, Tournai – Charleroi, verder voor de L- treinen Geraardsbergen – Aalst en Schaarbeek – Ath. In deze dienst zouden bij voorkeur de stellen reeks 06 (601 – 640) gebruikt worden. In de reeks MT met 39 inzetdagen worden dan de stellen reeks 00 gebruikt – 223 – 270 - hier zijn er vooral stoptreinen op de verbindingen vanuit Charleroi naar La Louvière, Erquelinnes, de treinen Ath – Mons – Soignies, Leuven – St-Joris-Weert, Gembloux – Jemeppe en ook enkele treinen tussen Verviers en Quéivrain. In de praktijk wordt er echter weinig onderscheid gemaakt en komen beide reeksen stellen in beide diensten voor. Om het grotere aantal benodigde stellen te compenseren kwamen 28 bijkomende stellen reeks 00 eind februari naar Charleroi : het betreft de nummers 223 – 250.

Ter compensatie werden de stellen 200 tot 222 vanuit Merelbeke naar Schaarbeek overgeplaatst en ontstond er een reeks MN die zowel door stellen van Schaarbeek als Merelbeke gereden wordt. Deze reeks omvat 46 inzetdagen met vooral diensten in Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen, steeds voor stoptreinen.

Reeks 03 :

Na een onregelmatige inzet van deze stellen reeks 03 van Hasselt, is er vanaf de zomerregeling een nieuwe inzet uitgewerkt en deze omvat 35 diensten voor 42 te Hasselt gestationeerde stellen. De dienst Antwerpen – Liège komt niet meer voor, maar anderzijds zijn er twee IR- diensten, nl. Leuven – Mechelen – St-Niklaas en Turnhout – Manage in het programma opgenomen. Verder rijden deze stellen gedurende de week ongeveer een derde van de diensten tussen Genk en Gent. Deze laatste dienst zal waarschijnlijk nog uitbreiden door een uitbreiding van de diensten Tongeren – Blankenberge en het tekort dat er bestaat aan deze stellen.

Ook op de verbinding Brussel – Luxembourg is de inzet van deze stellen weer licht uitgebreid door het stijgende aantal reizigers : naast een aantal piekurtreinen, verzekeren de « Breaks » ook nog enkele lokale diensten tussen Arlon en Luxembourg, overgenomen van de reeks 1800 van de CFL. Tussen Luxembourg en Kleinbettingen is de Belgische inzet echter verdwenen en worden alle treinen gereden door de nieuwe dieselmotorwagens reeks 2100.

Reeks 04.4 :

De inzetreeks is weer verder uitgebreid en omvat 42 diensten voor 50 beschikbare stellen. Naast de internationale diensten naar Lille (vanuit Liège, Antwerpen en Oostende) worden deze stellen ook gebruikt voor de IC- dienst Antwerpen – Brussel – Charleroi. Nochtans blijft de inzet van andere reeksen – zeker tijdens de piekuren – mogelijk wegens een tekort aan stellen.

Reeks 13 :

De levering van deze locomotieven loopt op zijn einde en ook de betrouwbaarheid verbetert steeds verder. Nochtans wordt er nog steeds gerekend met een bedrijfsreserve van 20 %, ook door het feit dat nog niet voldoende bestuurders opgeleid zijn en dat de locomotieven geleidelijk aan in het goederenverkeer op de Athus-Meuse lijn ingeschakeld zullen worden. Dit houdt in dat ook hier een groot aantal bestuurders van dieseltractie naar elektrische tractie omgeschoold moeten worden.

De inzet – geëvoceerd in het nummer 99 – wordt goed gevolgd, nochtans zijn er een aantal veranderingen opgetreden. Voor de reizigersdiensten zijn er geen wijzigingen, enkel in de goederendienst worden er meer locomotieven ingezet als eerst gepland.

Met ingang van de zomerregeling namen ze alle goederendiensten over van de reeks 20 op de lijn 162, maar tegen de planning in worden deze treinen doorgetrokken tot in Antwerpen zonder locomotiefwissel. Wel wordt bij een aantal treinen de eerste locomotief – bij een rit in treinschakeling – te Ronet losgekoppeld. Deze oplossing werd gekozen zodat deze treinen zonder problemen vanaf 2002 over de Athus-Meuse lijn kunnen geleid worden zonder de beurtregeling drastisch te veranderen. Vanaf de zomerregeling worden ook alle treinen op de lijn 42 door de reeks 13 (en reeks 3000 CFL) gereden, waarbij de goederentreinen ook rechtstreeks doorrijden naar hun eindbestemming Antwerpen en zelfs sporadisch ook Montzen. Deze versterkte inzet bij de goederentreinen, hield echter in dat de internationale treinen Brussel –Luxembourg en omgekeerd nog steeds door de reeks 20 gereden worden en dat de helft van het bestand te Stockem aanwezig blijft. Bij het begin van de zomerregeling werden 28 locomotieven in de inzetreeks opgenomen.

Reeks 15 :

De 1503 werd ook tijdens de zomer voor meetritten over het ganse net gebruikt. Wel had deze meetrein in juni te Ans een ongeval met een locomotief reeks 59, waarbij het meetrijtuig 0800 licht beschadigd werd. Na herstelling gingen de meetritten vanaf half juli terug gewoon door. De overige drie locomotieven staan nog steeds te Kinkempois, de 1505 daarentegen staat op het kerkhof te Salzennes en wordt niet meer hersteld.

Reeks 16 :

Op 28 april 2001 werd de grote herziening van de 1608 te Salzennes afgesloten en deze locomotief kwam in een volledig gouden kleurstelling op de sporen. Opnieuw werd deze schildering gesponsord door Märklin. Enkel de koppen bleven volledig geel en tussen de vensters in de machinekamer werd dit deel in het zilver uitgevoerd. Deze locomotief wordt in de gewone dienst tussen Oostende en Köln gebruikt. Op dit ogenblik hebben de zeven locomotieven vier verschillende kleurstellingen.

Reeks 20 :

Zoals al aangekondigd namen de locomotieven reeks 20 een deel van de diensten vanuit Antwerpen met ingang van de zomerregeling over : er werd een inzetreeks met 7 plandagen opgesteld en ze voorziet een aantal diensten voor de zware goederentreinen tussen Antwerpen en Montzen / Kinkempois. Deze worden vooral van de locomotieven reeks 51 en 23 overgenomen. Vanuit Montzen anderzijds staan er enkele ritten naar Jeumont via Namur en Charleroi op het programma. Hiervoor zijn gemiddeld 12 tot 15 locomotieven te Antwerpen aanwezig.

Nochtans werd niet de volledige reeks van Stockem afgeheven : de reeks 20 blijft in een reeks met 6 inzetdagen alle internationale reizigerstreinen slepen tussen Brussel en Luxembourg en de klassieke piekuurtreinen vanuit Brussel naar Huy en Jemelle. Hier komt voorlopig nog geen verandering in tijdens de volgende jaren. Enkel de P-treinen zouden overgaan op vrijgekomen locomotieven reeks 21 / 27 vanaf 2002. In deze reeks zijn ook enkele goederentreinen tussen Antwerpen en Stockem opgenomen om de locomotieven tussen beide reeksen uit te wisselen voor onderhoud.

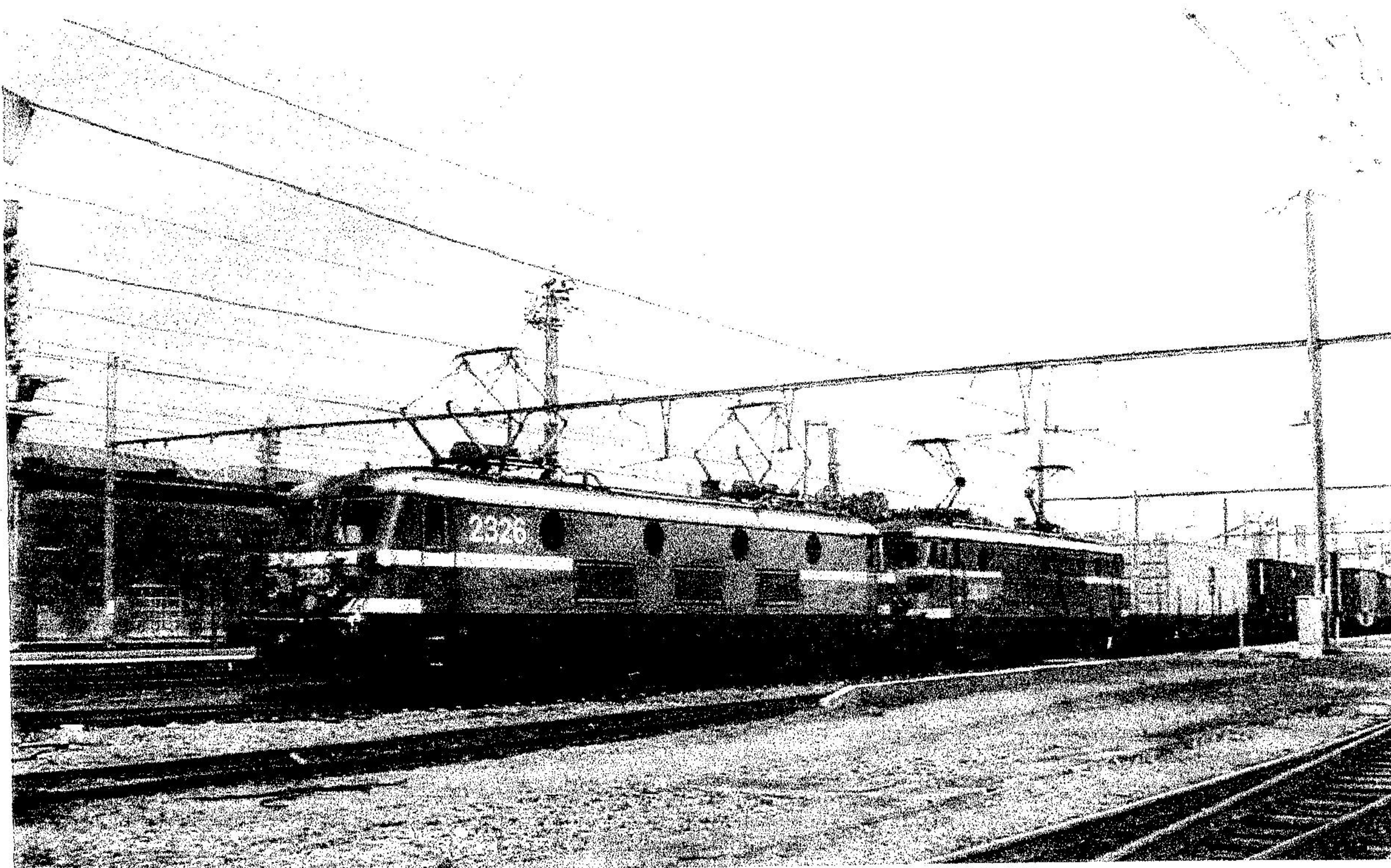
Reeks 22 :

De inzet van deze reeks is nog verhoogd door de overname van een aantal diensten die tot bij de zomerregeling toevertrouwd waren aan de reeks 25. Nochtans verliezen ze anderzijds steeds meer en meer piekuurtreinen die overgenomen worden door de klassieke stellen reeks 00.

Reeks 23 :

Door de transfert van de locomotieven 2321 tot 2350 is het grootste gedeelte van deze machines nu te Antwerpen-noord aanwezig en ontpopt deze stelplaats zich steeds meer tot onderhoudsstelplaats voor de elektrische locomotieven. Deze transfert was nodig door de verdere aankomst van machines reeks 13 te Merelbeke – waardoor de onderhoudscapaciteit overschreden werd, en het opgeven van het onderhoud van de machines reeks 25 door Antwerpen. In de inzet is er duidelijk een verschil gekomen en verliezen ze een aantal diensten op de verbinding naar Montzen. Daarentegen wordt de inzet op de verbinding naar Stockem verder verhoogd en rijden ze voorlopig praktisch alle ertstreinen vanuit Antwerpen naar Stockem, meestal in treinschakeling.

Verder verminderde de inzet in Oost-Vlaanderen en vanuit Zeebrugge gedeeltelijk door de overname van deze diensten door machines reeks 21. Waarschijnlijk zullen de tien machines van deze reeks binnenkort van Antwerpen naar Oostende overgebracht worden.



De reeksen 23 en 26 rijden nog steeds een groot deel van de goederendiensten naar Stockem : de 2326 Jemelle op 23/08/2001
Foto J. Casier

Reeks 25 :

Met ingang van de zomerregeling is er geen eigen reeks meer opgesteld voor deze machines. De diensten werden overgenomen door de overgekomen machines reeks 23 in goederendienst en de reeks 22 in de reizigersdiensten. Nochtans worden deze locomotieven nog steeds gebruikt, meestal in het inzetplan van de reeks 22 voor de talrijke piekurtreinen en hierdoor duiken ze steeds meer over het ganse net op.

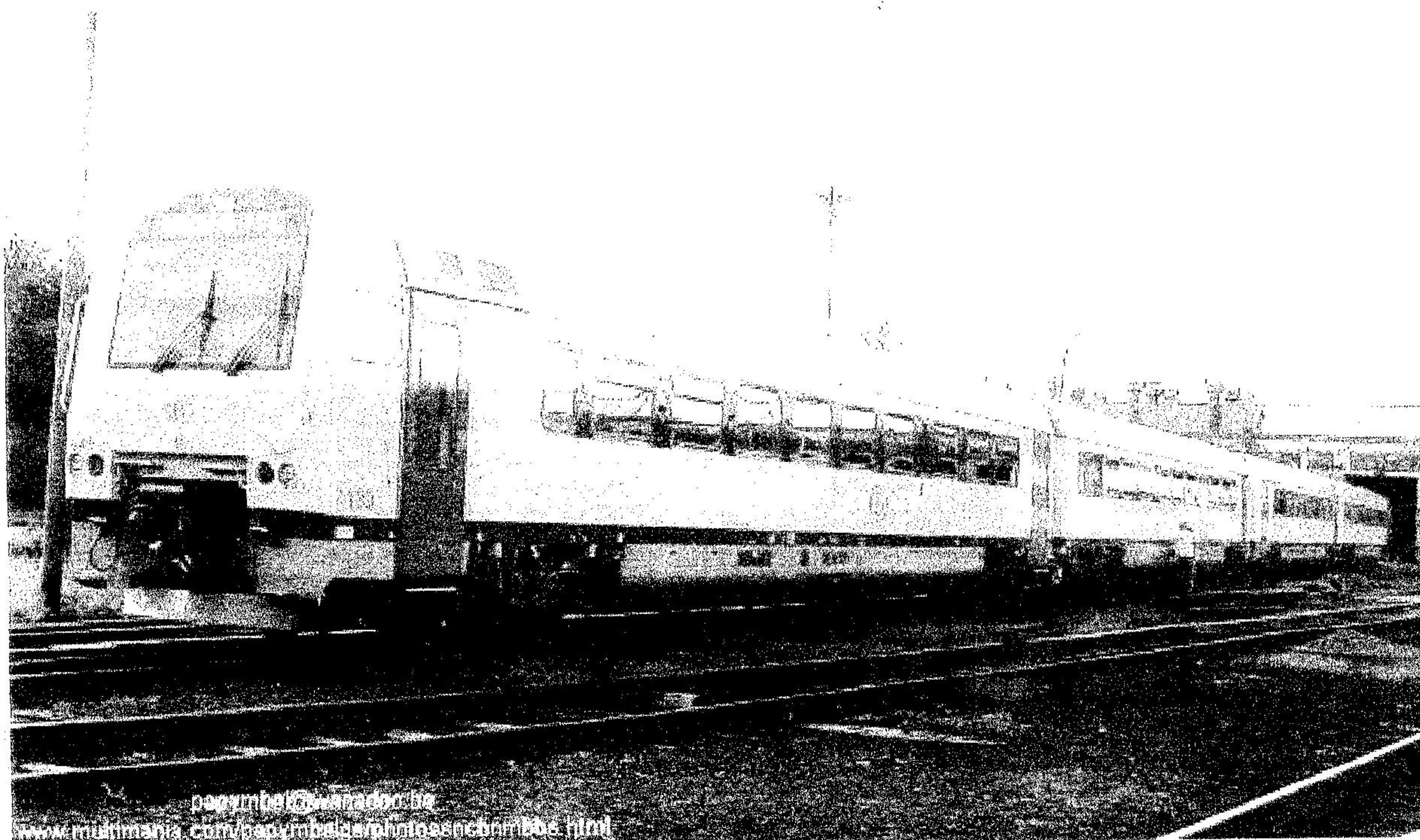
De onderhandelingen voor de verkoop van vier locomotieven aan de Italiaanse privé-maatschappij FSF is echter nog niet rond, dit omwille van de nog steeds hoge vraagprijs van de N.M.B.S.

Reeks 41 :

Zoals verwacht, is de volledige dienst tussen Hasselt en Mol maar ook tussen Antwerpen en Neerpelt met ingang van de zomerregeling opgenomen. Hiervoor is een reeks met 15 inzetdagen opgesteld met op dat ogenblik een bestand van 20 motorwagens. Al van bij het begin van de diensten met de reeks 41 waren er talrijke problemen, o.m. met de motoren en de sturing van de deuren. Verder kwam er nog bij dat de air conditioning

regelmatig – bij warme dagen – overbelast werd en uitviel en dat er tal van vertragingen optraden door de te smalle toegangsdeuren. Dit leidde dan ook tot een frequent uitvallen van één of meerdere stellen. Hiervoor stonden te Antwerpen, Mol en Neerpelt nog steeds locomotieven reeks 62 met M2-rijtuigen reserve en vanaf juli werden twee inzetdagen terug door de diesellocomotieven overgenomen om ook hier de rijtuigen inzetbereid te houden.

Intussen worden de motoren van alle stellen te Schaarbeek aangepast en per week worden door de diensten van Alstom hersteld. Nochtans bracht ook deze aanpassing nog steeds niet een gunstig gevolg met zich en is de uitval op volle lijn nog altijd vrij hoog.



De 4130 en 4129 afgesteld te Bertrix op 11/08/2001 Foto Papym

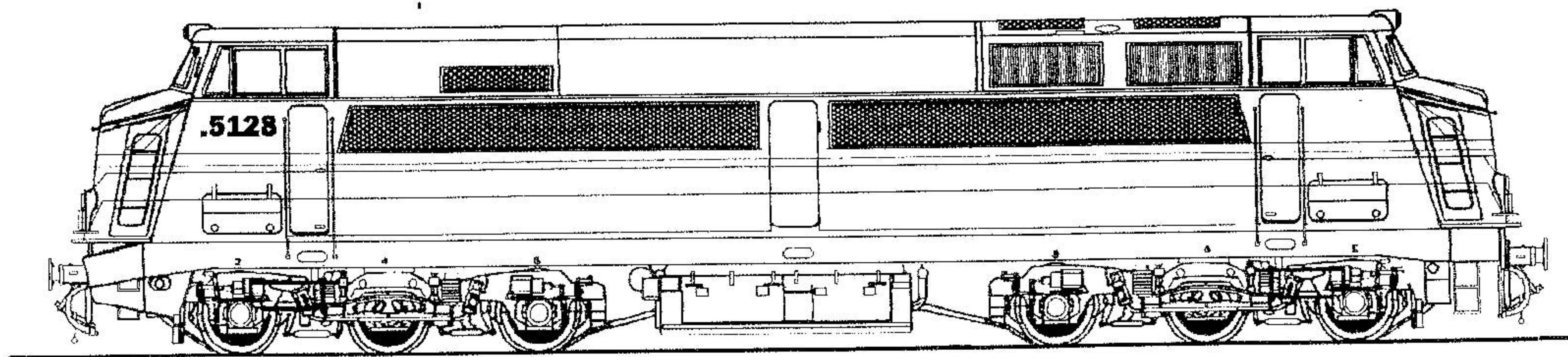
Vanaf augustus zijn dan twee stellen naar Virton en Bertrix vertrokken voor opleiding van het personeel. Wanneer er voldoende stellen te Hasselt ritvaardig zijn – er moeten minstens 18 motorwagens gebruiksklaar zijn, d.w.z. ongeveer 30 motorwagens geleverd – worden de negen eerste motorwagens – 4102 – 4110 – naar Stockem overgebracht en geleidelijk vervangen ze hier de oude motorwagens reeks 44 en 45. Vanaf begin augustus zijn de 4128 tot 4130 trouwens al in Bertrix aanwezig voor personeelopleiding en hebben reeds een aantal ritten naar Libramont gereden in deze functie. De moeilijkheden zullen waarschijnlijk hier minder groot zijn, daar de meeste motorwagens hier alleen rijden en koppelingen zeer beperkt zijn. Ook vertragingen door de smalle deur zullen zich minder laten voelen. Probleem is echter of de motorwagens met slechts één ingeschakelde motor de zware hellingen aankunnen. De eerste diensten op de Athus-Meuse lijn zouden midden september starten. Vermelden we nog dat de 4101 omwille van de vele defecten nog steeds niet officieel opgenomen is in het N.M.B.S.-bestand en te Hasselt gebruikt wordt als plukstel.

Vanaf oktober zouden de eerste stellen te Merelbeke opduiken en geleidelijk aan de uitgebreide reizigersdienst opnemen. De eerste diensten zouden tussen Aalst en Burst plaatsvinden ter vervanging van de oude stellen reeks 44. In het totaal zou de reeks van Merelbeke 28 inzetdagen tellen en zouden 35 motorwagens in de Gentse stelplaats gehuisvest worden. Naar Merelbeke is het de beurt aan Charleroi waar 10 stellen hun onderkomen vinden. Dit zou echter pas vanaf de winterregeling van 2002 gebeuren.

Inmiddels zijn er echter besprekingen om een dertigtal stellen uit te rusten met een (al dan niet) gemotoriseerde middenrijtuig met grotere toegangsdeuren. Deze stellen zouden dan de diensten tussen Antwerpen en Neerpelt overnemen en zo het aantal gekoppelde stellen beperken tot drie. Of deze oplossing er komt is echter nog niet zeker daar de tractiekenmerken van de reeks 41 zelf al zeer middelmatig zijn.

Reeks 44 / 45 :

De toekomst van deze stellen is thans sterk bedreigd en al tijdens de laatste maanden van het jaar zouden de eerste vijf stellen van Stockem definitief buiten dienst gaan, de schrapping van alle stellen van Arlon zou dan voor februari 2002. De beperkte reeks van Merelbeke zou het nog tot bij de zomerregeling van 2002 als reserve uithouden en enkele diensten van de reeks 62 overnemen. In elk geval zullen een aantal stellen bij de verschillende museumverenigingen bewaard blijven, dit indien de vraagprijs van de N.M.B.S. binnen perken blijft.

Reeks 51 :

De museumlocomotief 5128 met twee verschillende bufferbalken

Met ingang van de zomerregeling kreeg deze reeks de grootste klappen toebedeeld in de meeste inzetplaatsen en tijdens de volgende maanden gaat de afbouw nog gestaag verder. Enkel **Merelbeke** kende in zijn beperkte reeks de minste veranderingen. Tot bij de levering van de eerste locomotieven reeks 77 worden de 51-ers zowel in reizigersdiensten als in de beperkte goederendienst in de Gentse kanaalzone gebruikt. Wel werden de 5112 en 5128 met motorschade op 1 juli 2001 uit het bestand geschrapt. Dadelijk werd door de T.S.P. contact opgenomen en na onderhandelingen werd de 5128 als museumlocomotief aangekocht door deze vereniging. Opmerkelijk bij deze locomotief is wel dat ze de beide bouwvormen groepeerd: gebouwd als locomotief met stroomlijning rond de buffers, werd – na een botsing – aan één zijde deze stroomlijn vervangen door de klassieke rechtlijnige bufferbalk. De locomotief werd te Merelbeke terug ritvaardig gemaakt en gaat begin september naar Schaarbeek voor een herschildering en wordt waarschijnlijk voor de opendeurdagen te St-Ghislain op 16 september aan het publiek voorgesteld.

Te Hasselt gingen vier inzetdagen verloren: het gaat hier vooral om diensten naar Montzen, die door de reeks 23 overgenomen werden. Een aantal treinen vanuit Winterslag en Ford Genk worden thans naar Hasselt geleid en hier overgedragen aan de elektrische locomotieven. Daarnaast gingen enkele lokale diensten – o.m. naar Tessenderlo en Diest – over op de vrijgekomen locomotieven reeks 62. Tegen de winterregeling zou ook het grootste deel van het onderhoud van de reeks 51 aan Antwerpen-noord afgestaan worden. Grootste knooppunt voor de inzet van de reeks 51 blijft echter Genk goederen (Winterslag) waar nog steeds een zevental locomotieven per dag de lokale diensten verzekeren.

Te Antwerpen-noord gingen ook vijf inzetdagen verloren, nu vooral door de aankomst van de elektrische locomotieven reeks 20 en reeks 23. Praktisch alle doorgaande treinen naar Montzen en Kinkempois worden nu elektrisch gesleept en de voornaamste inzet kennen de 51-ers nog in de Kempen voor de ersttreinen naar Budel. Andere diensten zijn de lokale treinen in de haven en nog enkele verbindingen naar Boom. Deze toestand zou nu blijven tot begin 2002: reden hiervoor is het feit dat er nog niet voldoende bestuurders opgeleid zijn om de reeks 77 te besturen op deze lijndiensten.

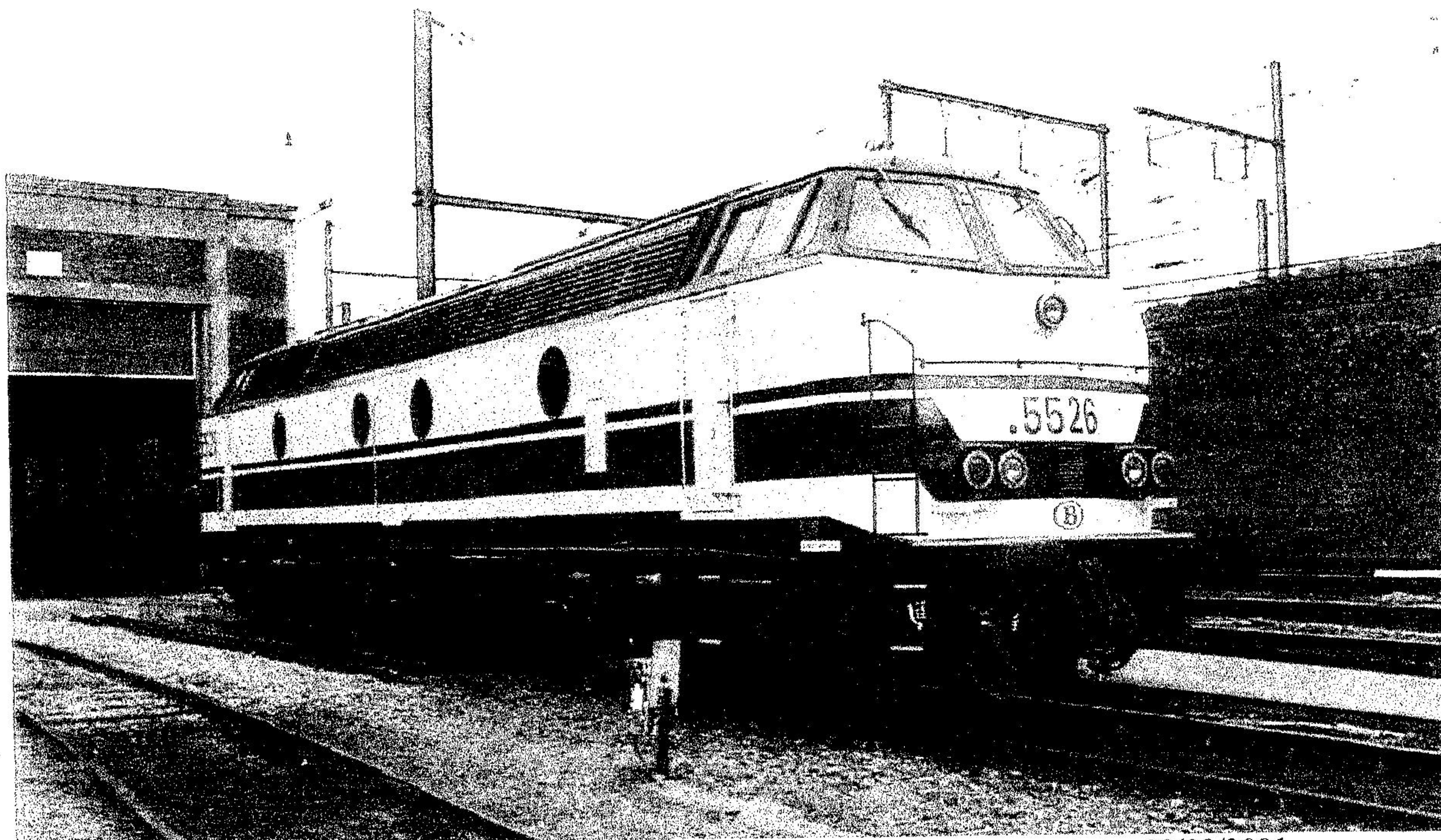
Het ergste getroffen in de afstellingsgolf zijn de machines van Charleroi-sud. Door de aankomst van de reeks 77 ging ongeveer de helft van de diensten verloren en de 8 ingezette locomotieven reeks 77 zouden vijf van de acht inzetdagen overnemen. De reeks 51 wordt enkel nog gebruikt voor de reizigersdiensten naar Couvin enerzijds en versterkt op de verbinding naar Jeumont en Aulnoye. Opmerkelijke inzet genieten de 51-ers voor de toeristentrein tussen Maubeuge naar Blankenberge via Mons. Tussen deze stad en Maubeuge wordt een 51-er aan het einde bijgeplaatst omdat er in de Franse stad geen omloopmogelijkheid is. Zowel op zaterdag als zondag zijn er de lege ritten tussen Maubeuge en Mons. Daar de reeks 77 nog toegelaten is door de S.N.C.F. is deze grensovergang taboe voor de 77-ers en waarschijnlijk door deze diensten zal de 51-er het waarschijnlijk tot midden 2002 te Charleroi uithouden.

Nieuwe inzet zullen de 51-ers echter kennen op de werven voor de HSL : vanaf september zouden een 15 locomotieven hier gebruikt worden ter vervanging van de reeks 59 en in mindere mate de reeks 55. Deze locomotieven zouden vooral de zwaardere baantreinen gaan slepen en meestal op de HSL naar Welkenraedt gebruikt worden voor de aanleg van deze verbinding.

Reeksen 52/53/54 :

De commerciële inzet van deze locomotieven loopt geleidelijk aan op zijn laatste benen en met de elektrificatie van de lijn Dinant – Athus in mei 2002 worden alle locomotieven definitief afgesteld. Op dit ogenblik is er terug een lichte uitbreiding van de inzet, door het feit dat – door de beëindiging van de werken op verschillende trajecten – een aantal goederentreinen terug de weg over deze verbinding nemen. Verder zijn er ook enkele nieuwe treinen tussen Stockem en Bettembourg, die voorheen door de CFL reeks 1800 geslept werden en die nu in afwachting door overname door een reeks 13, door de N.M.B.S. geslept worden. Ook de inzet vanuit Ronet werd licht uitgebreid en ze namen enkele treinen van de reeks 55 over om deze vrij te maken voor aanvoertreinen naar de TGV-werken. Zo is de reeks 52/53 weer regelmatige gast te Kinkempois.

Reeks 55 :



De 5526 is op 26 juni 2001 te Salzinnes buitengereden en wordt te Kinkempois gestest 23/08/2001

Gedurende de eerste helft van 2001 verloren de 55-ers tal van diensten in de commerciële dienst : zo gaven ze een aantal treinen over aan de reeks 20 en komen ze praktisch niet meer verder dan Hasselt of Genk-Goederen in deze richting. Ook op de maaslijn werden ze verdrongen door de reeks 20, terwijl alle diensten naar Gouvay overgingen op de reeks 13 of CFL 3000.

De uitbreiding is vooral in de lokale goederendienst met overname van de volledige reeks van de 62-ers, o.m. ; voor de mengervagentreinen tussen Ougrée en Chertal en vooral een groot aantal treinen, die materialen aanvoeren voor de bouw van de HSL, met vooral ballasttreinen tussen Quenast en Voroux. Nu deze verbinding volledig aangelegd is, gaat het nu meer richting Chenée voor de afvoer van de grond uit de tunnel van Soumagne.

Maar ook de voor TVM- uitgeruste machines reeks 55 (met rode lijn) worden regelmatig gebruikt in commerciële dienst en naast het slepen van gewone goederentreinen en ballasttreinen voor Schaarbeek en Leuven, worden ze ook gebruikt voor het slepen van lege reizigerswagens vanuit Vorst en Schaarbeek. Zo slepen ze ook regelmatig de van de S.N.C.F. gehuurde rijtuigen voor de vakantiegangerstreinen tussen Moeskroen en het Brusselse.

In juli 2001 werd de 5526 voor het gebruik op de Ijzeren Rijn door de CW Salzannes afgeleverd. Deze locomotief is uitgerust met de beveiligingsstelsels van de NS (ATB) en de DBAG (Indusi, LZB). Deze locomotief kreeg hierbij een weinig geïnspireerde schildering: daar waar de machine in de gewone gele uitrusting gehouden werden voor de zijkanten, werd het geel op de beide neuzen vervangen door een zilverkleurige schildering. Verder werd boven aan de kast, juist onder de ventilatieroosters, voorzien van een rode streep. Tegen alle nieuwe schilderingen in, echt een schildering die helemaal niet past bij deze machines en hopelijk wordt deze bij de volgende locomotieven grondig aangepast. De locomotief wordt nog steeds vanuit Kinkempois getest, maar zal vanaf september te Antwerpen-noord te gast zijn en in eerste instantie de ertstrein naar Budel slepen.

Reeks 59 :

Vanaf het begin van het jaar tot midden juli werden de 8 overgebleven locomotieven van deze reeks intensief gebruikt, meestal voor de zwaarste (ballast)treinen, maar op dit ogenblik zijn alle sporen gelegd en worden de treinen minder zwaar. Hierdoor is de inzet van deze locs enigszins verminderd. Na het ongeval met de 5947 en 5950 te Remicourt – de beide locomotieven werden ter plaatse gesloopt – werd naar aanleiding van een ongeval ook de 5936 definitief afgesteld. Deze locomotief reed op 11 juni het nieuwe meetrijtuig in de flank te Ans en ondanks de geringe schade werd de locomotief dadelijk op non-actief geplaatst.

Vanaf september worden dan ook de 7 machines definitief afgesteld en vervangen door de vrijgekomen locomotieven reeks 51. Hierdoor zou – nadat ze tot driemaal toe gereactiveerd werden – het definitieve einde voor deze machines ingeluid worden.

Reeks 62 :

Voor deze locomotieven nadert het einde van de commerciële dienst, maar dit leidt nog niet tot een afstelling: praktisch alle locs gaan over in het bestand van de dienst Infra. Vanaf de zomerregeling gingen de 10 ingezette locomotieven van Hasselt naar een zijspoor. De vervanging door de reeks 41 leek definitief, maar door de vele moeilijkheden werden drie machines terug in dienst gesteld en staan reserve te Antwerpen, Mol en Neerpelt. Vanaf begin juli is er een nieuwe reeks opgesteld met twee plandagen en enkele diensten tussen Antwerpen en Neerpelt, dit om de machines ritvaardig te houden. De overige machines staan meestal te Hasselt afgesteld, sporadisch worden ze gebruikt voor goederendiensten rondom Hasselt, meestal naar Tessenderlo. Ook Leuven zet een vijftal machines in voor de lokale goederendienst en voor de werktreinen voor de ombouw van het stationsemplacement. Verder werd de 6250 in maart aan Merelbeke afgestaan om in te springen in het verminderde bestand.

Reeks 70 :

Het is waarschijnlijk de laatste maal dat we deze reeks beschrijven in commerciële dienst: nadat de dienst al in de loop van 2000 sterk verminderden gingen de 7004 en 7005 op 1 maart 2001 uit het N.M.B.S.-effectief en werden te Antwerpen-Dam afgesteld. Na onderhandelingen kon de 7005 door de T.S.P. als museumlocomotief overgenomen worden en in de loop van juni verhuisde deze locomotief naar Schaarbeek. Hier krijgt de locomotief een schilderbeurt en een oppervlakkige renovatie.

Op dat moment waren enkel de locomotieven 7001, 7002 en 7003 nog bedrijvig op Antwerpen-linkeroever en hiervoor waren twee machines nodig voor de rangeringen. In mei 2001 raakte de 7003 defect en werd de locomotief afgesteld. Gedurende twee maanden werd deze inzetreeks praktisch onafgebroken door de beide overblijvende locomotieven gereden, maar met ingang van de zomerregeling vielen ook deze laatste diensten weg en werden de oudste diesels van het net werkloos. Ze werden op dat ogenblik te Antwerpen-noord afgesteld in afwachting van slooping.

Reeks 71 :

Midden juli werden de twee 71-ers vanuit Antwerpen via Stockem naar Italië gevoerd. Beide locomotieven werden – samen met de 7504, 7505 en 7506 – door de firma Neri te Bologna gekocht en zullen gebruikt worden voor spoorwerken over het ganse Italiaanse net.

Reeks 73 :

De eerste verschuivingen in dit bestand zijn reeds uitgevoerd, dit door de levering van de locomotieven reeks 77 : de 7349 en 7360 verlieten als eerste Charleroi richting Merelbeke om hier in eerste instantie de reeks 82 te vervangen. In het totaal zal Charleroi tot midden 2002 19 locomotieven reeks 73 afstaan. Verder geeft ook Kinkempois waarschijnlijk zijn machines af. Eerst krijgt Merelbeke – inzetplaats Zeebrugge/Brugge – nog 7 bijkomende locomotieven (7343 – 7348 en 7361) om evenveel 82-ers vrij te maken. In tweede instantie gaan 13 locomotieven uit de tweede bouwschijf naar Antwerpen-noord om hier de laatste locomotieven van de reeksen 84 en 85 definitief af te voeren. Deze transfert zal waarschijnlijk gaan om de Hasseltse machines die in de Limburgse hoofdplaats vervangen worden door de machines 7330 tot 7335.

Reeks 75 :

Samen met de twee 71-ers gingen de 7504 tot 7406 naar de Italiaanse firma Neri, de 7602 en 7603 daarentegen werden aan de firma Masia verkocht en worden vooral voor de onkruidbestrijdingstreinen doorheen gans Italië gebruikt.

Reeks 76 :

Na het ongeval te Remicourt werden de twee zwaar beschadigde locomotieven – 7601 en 7615 - op platte wagens naar Schaarbeek afgevoerd midden maart. Om dergelijke ongevallen te vermijden werd een test gedaan om de zichtbaarheid te verbeteren en werden, bij de 7603 als eerste twee zware zichtbaarheidsbanden in V-vorm op de achterwand van de stuurpost aangebracht. Gedurende de ganse periode tot begin augustus werden ze vooral voor treinen met dwarsliggers gebruikt, maar geleidelijk aan werden ze ook voor lichtere treinen met materialen voor de signalisatie en later voor de bovenleidingen gebruikt.

De inzet van deze machines blijft ook tijdens het volgende jaar gehandhaafd, wel in iets mindere vorm, maar vanaf midden 2002 – na de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn – worden ze op korte termijn vervangen door de vrijgekomen machines van de reeksen 52/53 en 54. Of ze dan effectief buiten dienst gesteld worden is twijfelachtig en waarschijnlijk worden ze nadien nog gebruikt voor lichte werktreinen voor de dienst INFRA.

Reeks 77 :

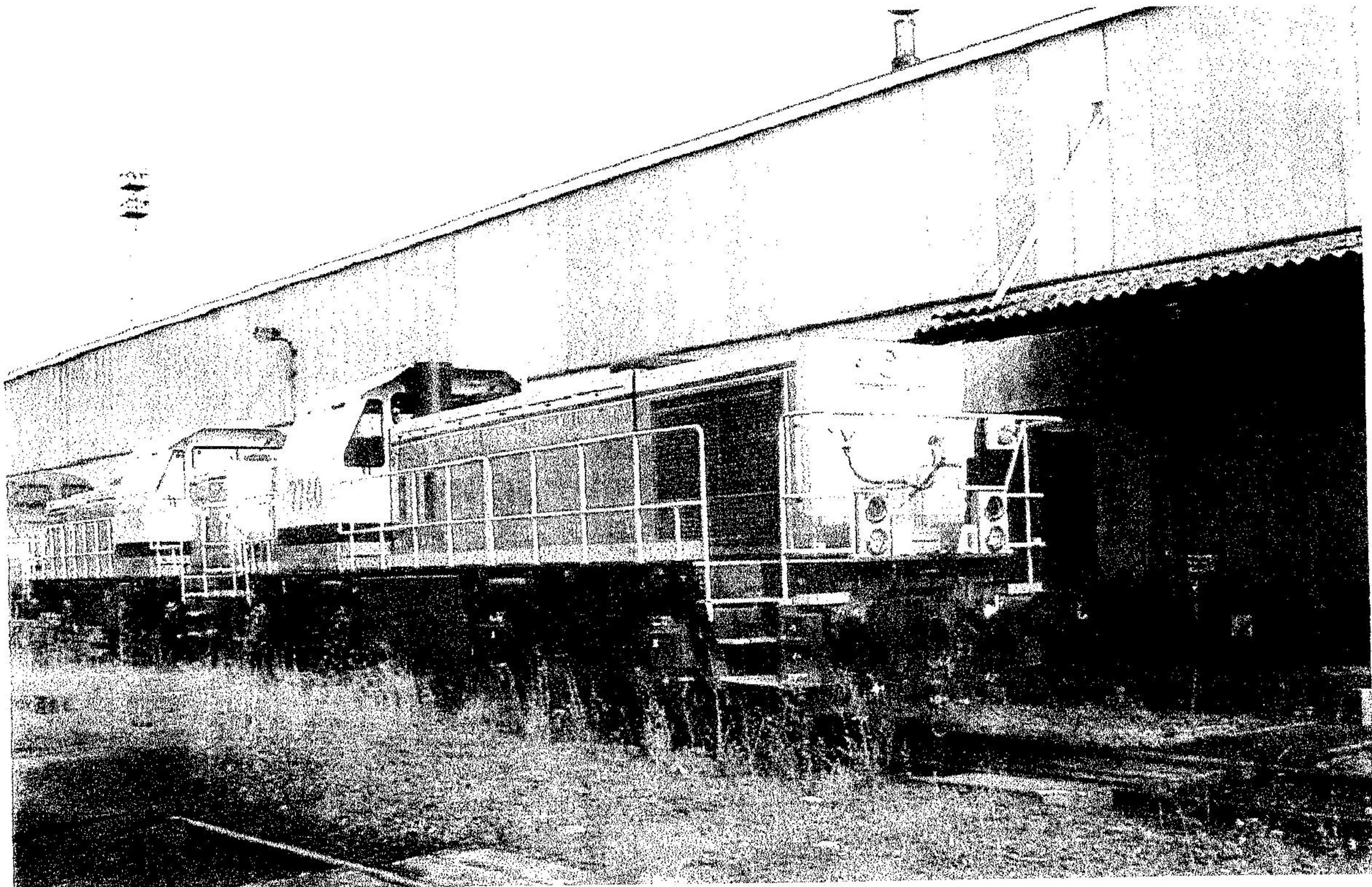
In tegenstelling met de planning, zou al sneller dan verwacht een tweede stelplaats in contact komen met deze reeks 77. Omwille van de moeilijkheden met de opleiding van bestuurders te Antwerpen werd in het begin van het jaar het bestand te Antwerpen voorlopig te beperken tot ca. 25 machines. Daar deze op dat ogenblik al overschreden waren, werd Charleroi-sud aangeduid als tweede onderhoudsplaats.

Al op 28 januari werden vier machines – dfe 7721 tot 7724 – naar Charleroi gedirigeerd, in eerste instantie voor personeelsopleiding. In deze opleiding was er een inzetreeks met één enkele inzetdag voorzien vanaf half februari. Deze voorzag – vanuit Châtelineau – de lokale bediening van Acoz (de firma Distreel) tweemaal per dag. Een tweede dienst – die vanaf maart gereden werd – is de zware rangeerdienst in de bundel Blanchisserie te Charleroi-sud. Intussen werden de 7730 en 7731 na een rodageperiode te Antwerpen-noord naar Charleroi overgebracht. In april volgden de 7732 en 7733 en deze transactie loopt zo verder tot de 7738 in juli te Charleroi aankwam. Vanaf de zomerregeling worden in drie reeksen 7 machines gebruikt. Naast de twee boven beschreven diensten, is er een reeks met 5 inzetdagen, voornamelijk diensten van de reeks 51. Zo rijden de 77-ers een aantal diensten naar Manage, La Louvière en Piéton, twee machines rangeren te Clabecq en Quenast, verder is er de (zware) dienst naar Anderlues (cokesfabriek). In een eerste instantie blijft het bestand dan ook beperkt tot deze 13 locomotieven.

In augustus kwamen dan – uit de locomotiefreserve van Antwerpen – een machine naar Merelbeke en Kinkempois voor personeelsopleiding. Met ongeveer één à 2 locomotieven per maand worden in beide stelplaatsen bestanden met 10 locomotieven uitgebouwd.

In Merelbeke – waar als eerste locomotieven de 7741 en 7742 verwacht worden – zal de dienst vooral lijndiensten in de Gentse kanaalzone gaan beslaan met vooral treinen naar Zelzate / Sas van Gent enerzijds en Sidmar anderzijds. Ook de pendelritten tussen Merelbeke en Gent-Zeehaven staan op het programma.

Te Kinkempois – waar de 7739 en 7740 in dienst komen – zal de eerste inzet voor de mengervagentreinen plaatsvinden, naderhand zijn vooral de zware rangeringen te Kinkempois en de overgaveritten naar Ougré en Flémalle in de reeks voorzien.



De 7739 en 7740 staan al vanaf eind juli te Kinkempois, maar deden nog geen diensten omdat er nog geen instructeur opgeleid werd.
23/08/2001

Reeks 80 / 82 :

De levering van de locomotieven reeks 77 zal onrechtstreeks desastreuze gevolgen hebben voor de 80-ers van Schaarbeek : op korte termijn (voor de zomerregeling van 2002) zullen alle locomotieven van deze reeks definitief verdwijnen. Een eerste stap in deze richting werd reeds gezet op 6 april, datum dat de 8209 en 8210 vanuit Merelbeke in Schaarbeek aankwamen voor personeelsopleiding. In het totaal moeten nog 30 bijkomende locomotieven in Brussel aankomen, voor de helft uit Kinkempois, de andere helft levert Merelbeke.

Reeks 84 :

Net zoals de reeks 80, zal ook deze reeks nog waarschijnlijk voor het einde van het jaar totaal verdwijnen. Met ingang van de zomerregeling van 2001 werden al 8 locomotieven van deze reeks op reserve gesteld en blijven nog slechts drie machines met inzetplaats Mechelen over. Eén van deze locomotieven zal waarschijnlijk werkloc bij de CW Mechelen blijven. De twee andere locs verdwijnen vanaf september en worden vervangen door machines reeks 82.

De 84-ers van de dienst INFRA zullen geleidelijk aan vervangen worden door de machines reeks 62 die vrijkomen door de levering van de reeks 41. De eerste machines van deze reeks van Hasselt vervangen al de rangeerdiesels van het district noord-oost. In september verdwijnen de 84-ers van Kinkempois en Namur.

Reeks 85 :

Voorlopig blijft deze reeks nog in beperkte mate in dienst. Ze worden gebruikt voor lichte rangeringen in de oude haven en voor een aantal werktreinen. Reden voor dit uitstel zijn de vele werktreinen voor de TGV-werken en de verbouwing van Antwerpen-centraal. Hierdoor blijft er een tekort aan machines te Antwerpen. Zelfs na de zomerregeling van 2002 zouden nog een tiental machines reserve blijven.

Anderzijds is er interesse van enkele buitenlandse firma's voor de aankoop van deze machines, voornamelijk voor het uitvoeren van spoorwerken.

Reeks 91 :

Over de toekomst van deze locotactoren wordt eerlang een beslissing genomen, maar de levensverwachtingen zijn eerder beperkt.

De N.M.B.S. heeft een bestelling gedaan van 50 chariotracs voor de diensten in de vernieuwde werkplaatsen en in sommige werkplaatsen van de dienst Baan. Hierdoor zouden een tiental locotactoren kunnen afgesteld worden (o.m. te Antwerpen, Merelbeke, Oostende en Charleroi). Nochtans blijven ze nog voorlopig reserve en zo werd bij de 9149 het nummer overschilderd in blauwe verf en de machine hernummerd in nr 1.

Anderzijds zouden ook weer een aantal locotactoren voor stationsrangeringen afgesteld en hier zouden een vijftal 91-ers afgesteld kunnen worden. Tegen midden 2002 zouden het bestand dan ook gehalveerd worden.

Overzicht voor de diesel locomotieven voor de zomerregeling van 2002.

	51	52/53	55	62	73/74	77	80	82	84/85
Antwerp	27 10		6		25 38	34 31		29 25	25 10
Merelb	9 5			32 20	16 24	0 10		27 13	
Kinkemp			31 25	14 5	5 15	0 10		33 19	
Charleroi	11			17 10	44 24	0 13			
Stockem		30 10			5 5				
Hasselt	17 5			23 15	10 8				
Schaarb			6 6				34 10	0 32	

Aantallen :

boven :

Onder cursief

toestand

prognose

01/01/2001

01/05/2002

Infrastructuur :

In het jaarboek hadden we geen plaats meer voor een overzicht van de infrastructuurwerken en het ziet er naar uit dat ook in het jaarboek 2001 geen ruimte overblijft, gezien de materieelverschuivingen. Daarom wordt er vanaf dit nummer ingegaan op de werken aan de verschillende lijnen van het net.

HSL 2 : Brussel – Liège :

Midden juli werden de spoorwerken op de ganse verbinding tot aan de inrit van Leuven beëindigd. Enkel het ontbreken van de brug over de lijn 139 verhindert dat er een effectieve verbinding tot stand gebracht kon. Inmiddels werden de signalisatiewerken praktisch over het ganse traject afgehandeld en staan de bovenleidingspalen tot voorbij Tienen. Het aanbrengen van de bovenleiding zelf begint in de loop van september. Daar men ongeveer twee maanden voor is op de planning, zal de indienststelling van de lijn in december 2002 waarschijnlijk geen vertraging oplopen.

Enige probleem op deze verbinding is de aanleg van de ondergrondse hoogspanningslijn naar de tractiestations : door protesten van buurtbewoners heeft deze een aanzienlijke vertraging opgelopen, maar het voeden van de lijn – op beperkter vermogen – vanuit de twee eindpunten kan dit probleem omzeilen.

Ook voor het baanvak tussen Schaarbeek en Leuven schieten de werken goed op en praktisch over de ganse lengte is de bedding voor de vier sporen gereed en wordt het derde spoor over de ganse lengte terug aangelegd. Ook de vertakking naar de luchthaven – inclusief de nieuwe bocht richting Leuven en Liège is praktisch gereed. De aanleg van het vierde spoor is voorzien vanaf september 2001, enige knelpunt is nog de brug over de ring van Brussel. Deze is nog niet afgewerkt

Te Schaarbeek beginnen de werken tegen het einde van het jaar. Hier is een grondige reorganisatie nodig van alle afstelbundels tussen Brussel-Noord en Schaarbeek.

HSL 2 : Liège – Aachen

Ook voor deze verbinding zijn de werken gestart te Chenée voor het uitgraven van de tunnel van Soumagne. Nadien het goederenemplacement verwijderd werd, werd een bijkomend spoor aangelegd voor de afvoer van de overtollige grond en werd gestart met de werken voor de bedding tussen het station en de ingang van de tunnel doorheen Chené. Hiervoor werd een nieuwe brug over de Vesder en over verschillende wegen en werd de ingang reeds uitgegraven. In eerste instantie wordt de tunnelmond in open bouwwijze aangelegd zodat de tunnelboormachine hier zijn werk kan aanvatten. Tegen het einde van het jaar wordt het voorlopige afvoerspoor doorgetrokken tot aan de tunnel en vanaf begin 2002 beginnen de eigenlijke graafwerken.

Ook langs de autosnelweg zijn de voorbereidende werken gestart en wordt het definitieve tracé afgebakend. Verder werd beslist om Welkenraedt te ontwijken en de autosnelheid te blijven volgen tot Walhorn om hier onder de snelweg door te steken en de lijn 37 te bereiken even voor de (vernieuwde) Hammerbrücke

HSL 3 : Brussel – Antwerpen – Nederland :

Op 23 juni werd de huidige situatie omgewisseld : op dat ogenblik werden op niveau +1 de drie nieuwe sporen 4 tot 6 in dienst genomen kant Zoo en gelijktijdig werden de oude sporen 1 – 3 buiten dienst gesteld voor vernieuwing. Deze werken nemen een twee jaar in beslag en zouden afgesloten worden midden 2003 waardoor slechts op dat ogenblik opnieuw zes sporen in dienst zullen zijn. De vier sporen op niveau –1 worden afgewerkt voor eind 2005, terwijl de doorgaande sporen op niveau –2 in 2006 gebruikt worden.

Ook ten noorden van Antwerpen-Dam zijn de voorbereidende werken in volle omvang gestart en worden de grondwerken uitgevoerd voor de nieuwe HSL- lijn en het korte stuk naar de autosnelweg. Gelijktijdig worden de afstelbundels voor het reizigersmaterieel heraangelegd te Luchtbal/Noorderdokken.

Lijn 48 : Vennbahn :

De plannen om deze verbinding door een Duitse privé-maatschappij opnieuw in dienst te stellen vorderen sterk : de Euregiobahn heeft met ingang van de zomerregeling al een eerste nieuwe verbinding tot stand gebracht tussen Heerlen – Aachen naar Stolberg-Hammer als voorstadsverkeer. Hiervoor zijn belangrijke werken uitgevoerd op het laatste stuk van deze verbinding tussen Stolberg en Stolberg-Hammer (ca. 4 km) op de verbinding naar Raeren.

Tweede doel van deze maatschappij is een typische voorstadlijn (her)aan te leggen tussen Alsdorf en het centrum van Aachen (bushof). Een groot deel van deze lijn bestaat als de typische kolenlijnen en de aansluiting van Talbot/Bombardier te Aachen. Deze zou dan over enkele km verlengd worden op de bestaande bedding tot in het centrum. Derde project is de heropening van de verbindingen vanuit Aachen-Hbf naar Walheim en van Walheim naar Stolberg. De gesprekken met de N.M.B.S. zijn bezig om ook vanuit Walheim verder te rijden naar Raeren en verder Eupen en Welkenraedt om zo de lus te sluiten naar Aachen-Hbf. Bij de opening van de HSL lijn is er trouwens geen verbinding meer tussen Verviers – Welkenraedt en Aachen. In een verdere toekomst zou ook de eigenlijke Vennbahn opnieuw personenverkeer krijgen, maar vooral een aantal goederentreinen zouden vanuit Montzen via Welkenraedt – Raeren – Losheim naar Gerolstein en Trier omgeleid worden. Het toeristisch verkeer van de Vennbahn zou tussen het gewone verkeer afgehandeld kunnen worden.

Lijn 51 :

Met ingang van de zomerregeling werd de nieuwe halte Zeebrugge-Strand geopend. Deze halte ligt op 200 m van het strand dat nadien via een voetgangersbrug bereikbaar zal zijn. In een latere fase – na de herinrichting van de weg, zal er ook een rechtstreekse aansluiting met de kusttram mogelijk zijn. Deze verbinding wordt enkel tijdens het weekend bereikt met lokaalreinen vanuit Brugge.

Lijn 147 :

Op 10 juni 2001 ging deze nieuwe lijn voor goederenverkeer tussen Fleurus en Auvélais in dienst. De bedoeling is om de verkeerstromen in het intense goederenverkeer tussen Antwerpen en de Athus-Meuse lijn te splitsen. Op dit ogenblik reden alle treinen via Leuven – Ottignies – Gembloux – Jemeppe naar Ronet. Maar

vooral tussen Ottignies en Gembloux was de lijn 161 oververzadigd. Daarom werd de nieuwe verbinding aangelegd. De treinen in de richting Antwerpen blijven de oude verbinding gebruiken, maar in zuidelijke richting rijden de goederentreinen vanuit Ottignies naar Fleurus en dan over de nieuwe enkelsporige verbinding naar Auvelais en verder Ronet. Voorlopig werd de lijn enkelsporig aangelegd, maar de bedding is voorzien voor een tweede spoor.

De lijn takt te Fleurus af en gebruikt de bestaande bedding van de oude lijn 147 (Landen – Fleurus – Tamines) over vijf kilometer. Vroeger was er een verbinding met Tamines en over de lijn 130 naar Warnant. Daar de nu richting Namur georiënteerd is, moest tussen Moignelée een de lijn 130 een nieuwe bocht aangelegd worden met een nieuwe brug over de Samber. De lijn werd gelijktijdig geëlektrificeerd en wordt door vijf goederentreinen in beide richtingen (dus 10 treinen) bereden.

Lijn 161/162 :

Na de groe werken op de overige hoofdassen, is nu deze verbinding aan de beurt en men voorziet volgende werken :

Brussel – Ottignies :

aanleggen van vier sporen en rechtekken van verschillende bochten (of de aanleg van een nieuwe snelle lijn naast autosnelweg naar Fleurus en verder naar Charleroi en Namur voor de rechtstreekse treinen. In dit geval volstaan drie sporen voor het toekomstige voorstadsnet.

Ottignies – Namur :

Vernieuwen van sporen en bovenleiding, afschaffen van overwegen, aanpassingen aan sporenplan te Ottignies en Gembloux.

Namur :

De werken aan het station vloten en bijna alle spoorwerken zijn beëindigd en het dek over alle sporen is gegoten en de eerste gebouwen en dienstlokale zijn als in bouw. Thans wordt vooral de doorgaande goederenlijn op de sporen 1 / 2 aangelegd en zijn er belangrijke werken tussen het station en de brug over de Maas, waarbij de goederensporen rechtstreeks uitmonden in de sporen van de lijn 154 naar Dinant. Deze nieuwe doorgang moet bij de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn klaar zijn. In een latere fase wordt ook het vormingsstation van Ronet aangepast en duidelijk in omvang verminderd. Thans zijn de afstelbundels voor het reizigersmaterieel al gedeeltelijk klaar. Deze liggen nu kant Samber.

Namur – Arlon :

Volledige vernieuwing van de sporen en rechtekken van sommige bochten waardoor de referentiesnelheid kan verhoogd worden. Te Ciney, Jemelle, Libramont en Neufchâteau worden de stationsemplacementen aangepast en alle overtollige sporen opgebroken. Verder worden een aantal bruggen vernieuwd. Naast deze werken wordt ook de signalisatie aangepast en de lijn opnieuw geëlektrificeerd. Er wordt een studie uitgevoerd om na te gaan om een gemengde bovenleiding aan te leggen, voorlopig voor 3000 V, maar die zeer snel kan omgeschakeld worden op 25 000 V AC zodat hier de onderhoudskosten en de spanningsvallen beperkt kunnen worden. Door deze werken kan de referentiesnelheid op sommige baanvakken op 160 km/h gebracht worden en heeft men een tijdswinst tussen Brussel en Luxembourg van 8 tot 10 minuten voor de doorgaande en internationale treinen.

Om deze werken mogelijk te maken werden de uurroosters aangepast en rijden de treinen 6 minuten langer tussen Brussel en Luxembourg. Ook de aansluitingen werden in die mate aangepast. De eigenlijke werken beginnen eind 2002, op dat ogenblik rijden alle goederentreinen over de Athus-Meuse lijn en kan het verkeer gemakkelijker afgewikkeld worden.

In een latere fase verdwijnt het vormingsstation te Marloie volledig en wordt dit van Stockem sterk ingekrompen. Dit is mogelijk door het verleggen van de goederenstromen naar de Athus-Meuse lijn en het doorrijden tot in Frankrijk. Stockem zal op dat enkel nog gebruikt worden voor enkele treinen naar Duitsland en voor lokale verbindingen.