

L.S.V. Tijdschrift



De nieuwe taken van de reeks 13 : de goederentreinen Leuven – Metz te Gastuche

Foto : © Papym

Stoomlocomotieven type 32 > type 44
Stoomlocomotief NB 301 – 310
Dieselmotorwagens type 602
Schrappingen type 71 / 72
Elektrische locomotieven reeks 13
Vreemde locomotief : CFL reeks 3000

Exploitatie lijn 147
N.M.B.S. actueel materieel
Infrastructuur

Lidgeld : 2001 - 20 Euro
Donatie : 30 Euro

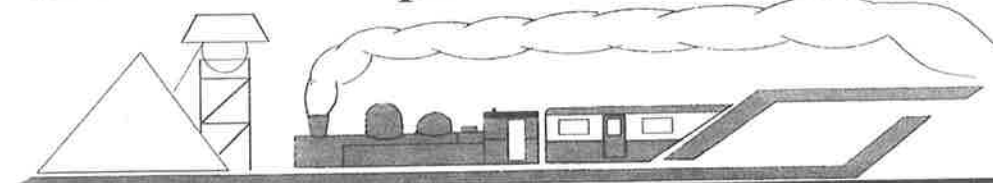
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift

Nr 102

September – oktober 2001



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

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

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	type 32 > type 44	Blz 1
	Reeks 301 – 310 NB	Blz 16
	Schrappingen : type 71 - 72	Blz 19
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 602	Blz 21
<u>Elektrische locomotieven</u>	Reeks 13	Blz 24
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	CFL elektr locomotief reeks 3000	Blz 32
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 147 Landen - Tamines	Blz 37
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 42

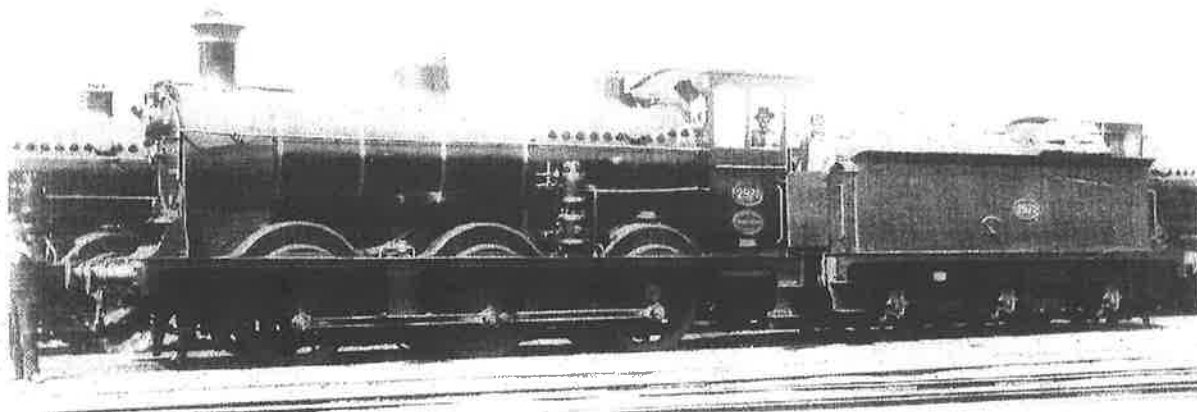
Volgend tijdschrift – nr 103 verschijnt midden januari 2002

Stoomlocomotieven

type 32 (later type 44) .

De voorgeschiedenis :

Daar de testresultaten van het type 30 niet voldeden, moest men noodgedwongen de bouw van deze locomotieven afbreken, maar ook de variante – in de vorm van de Amerikaanse type 31 – voldeed helemaal niet. Daarom opteerde men toch voor de « Belgische » type 30, die in verschillende onderdelen zou verbeterd worden. Men hield de algemene karakteristieken van de locomotief: chassis, grondafmetingen van de ketel en de aandrijving met twee binnenliggende cilinders bleef gehandhaafd. Daar waar de haard van de nieuwe locomotief type 32 behouden bleef met een roosteroppervlak van 2,52 m², vergrootte men de diameter van de ketel tot 1 430 mm, waardoor het aantal vlampijpen evenredig steeds van 228 exemplaren bij het type 30, tot 254 pijpen bij de nieuwe versie. Die leidde ertoe dat het verwarmingsoppervlak met ca. 10 m² steeg tot 115,42 m².



Locomotief 2971 (latere 44.071) te Schaarbeek omstreeks 1910

Foto NMBS

De deze verhoogde stoomopbrengst te kunnen benutten werd de diameter van de cilinders vergroot tot 470 mm. Hierdoor steeg zowel het vermogen als vooral de trekkracht van deze locomotieven. De eerste bouwschijf van deze nieuwe locomotieven werd in 1901 besteld en vanaf 1902 werden deze machines dan door de meeste Belgische constructeurs afgeleverd. Tot in 1909 werden niet minder dan 502 dergelijke locomotieven aan de Etat Belge afgeleverd. De verdeling over de verschillende constructeurs was de volgende :

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Tubize	19	8	9						
Couillet	14	18	10		7	12	21		
Haine-S-Pierre	16				6	6			
A.F.B.	12	20	10		5		13	12	
La Meuse	13	17					4		
Carels	11		6			11			
Energie	9	6			3	9			
Thiriau	6	8	4						
St-Léonard			9		5	9	13	10	
Cockerill		12	9	4	17	10	13	6	
Biesme			3	2	3	1			
Gilly						13	6		
Gilain					2	1			
Deyombay						2	6		5

Voor de levering werd één locomotief – de 3142 van La Biesme op de tentoonstelling van Liège in 1905 aan het grote publiek voorgesteld. Vanaf 1905 verscheen dan de tweede versie – met oververhitter op de sporen en deze werd tot in 1914 verdergebouwd en hiervan werden er 307 machines geleverd. Hierdoor ontstond het locomotiefstype met het grootste aantal locomotieven van het net en waren ze praktisch over alle stelplaatsen veruurd.

De loopbaan :

a. Voor de eerste wereldoorlog :

Bij de eerste leveringen van deze locomotieven werden ze vooral op de moeilijke assen gestationeerd ; in eerste instantie voor de diensten tussen Brussel en Stockem. De eerste locomotieven werden te Schaarbeek, Ronet en Jemelle ondergebracht en werden gebruikt voor de zware goederentreinen op deze verbinding. In deze diensten waren er een aantal treinen in dubbel tractie, maar ook werd regelmatig een lichterlocomotief gebruikt. Na deze stelplaatsen werden de verdere locomotieven in de industriegebieden gebruikt, met als stelplaatsen Haine-St-Pierre, Manage, Mons en St-Ghislain.

Naarmate er meer locomotieven in dienst kwamen deinde het inzetgebied zich verder uit, eerst naar de andere zware lijnen, zoals Verviers en Trois-Ponts voor de verbinding naar Gouvy, maar ook Charleroi en Tournai voor de doorgaande treinen in deze streek. Ook Arlon kreeg een aantal machines in depot. Vanaf 1905 werden de typen 32 ook in stelplaatsen in Vlaanderen : Oostende, Merelbeke, Antwerpen-zuid, Dendermonde en Tienen waren dergelijke stelplaatsen. Met de levering van het type 32S werden de zwakkere locomotieven weggetrokken uit de Ardeense stelplaatsen en uit de zware goederendienst en kwamen er kleinere stelplaatsen in aanmerking voor hun inzet : dit was o.m. het geval voor Visé en Tamines. De inzet werd nog steeds geleverd voor de doorgaande goederentreinen en de semi-directe reizigerstreinen vooral op de zwaardere, hellingrijke lijnen.

Vanaf 1906 kwam de levering van het type 32S echt op gang en werden steeds verdere locomotieven type 32 met verzadigde stoom afgeleverd en nu kwamen ook andere streken in aanraking met dit type. Door de opkomst van de steenkoolontginning in Limburg kreeg Hasselt een aantal machines op stal, ook Bertrix had een aanzienlijk bestand, eerst voor de zware goederentreinen, maar later – na de levering van het type 36 vooral voor lichtere diensten. Verder doken de typen 32 ook op te Baulers en Braine-le-Comte voor de zware reizigerstreinen naar Brussel. Vanaf 1910 zouden de typen 32 steeds verder uit de hoogwaardige diensten op de verbinding naar Luxemburg verdwijnen : de levering van de typen 9, 10 en 36 zorgden voor de aflossing, maar ook te Haine-St-Pierre na de typen 32S steeds meer diensten over. Een aantal 32-ers verhuisden op dat ogenblik naar Oost- en West-Vlaanderen en werden er vooral gebruikt in de goederendienst, ter vervanging van de oude locomotieven type 25 die er nog overal aanwezig waren.

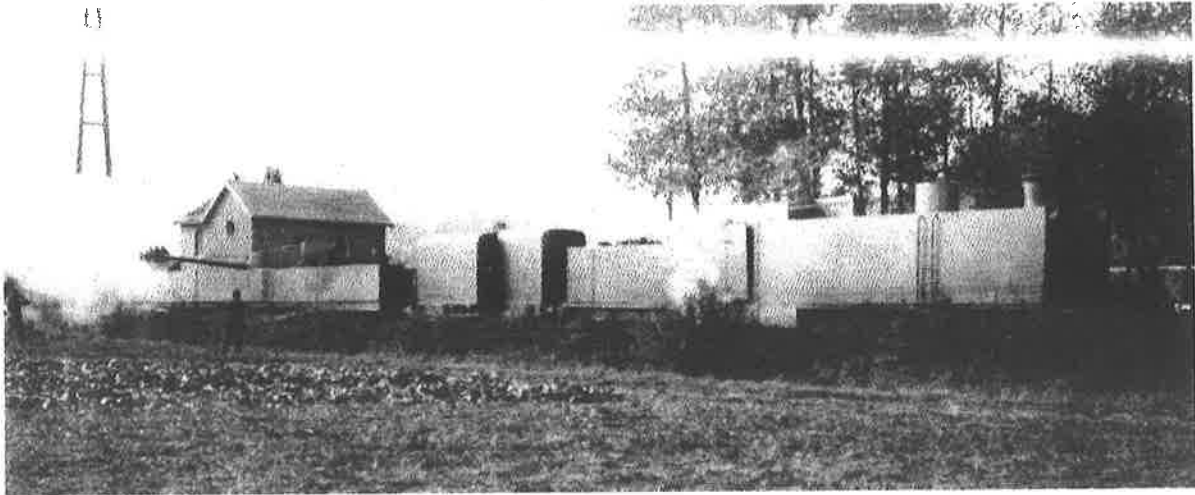
Met deze inzet werd ook de bezetting van ons land door het type 32 beleefd.

De eerste wereldoorlog :

Bij de bezetting van ons land zouden meer dan de helft van de locomotieven type 32 naar Frankrijk afgevoerd zijn : reden hiervoor is het feit dat deze machines zeer gemakkelijk te besturen waren met lage aslast en dat hierdoor een aantal diensten achter het front mogelijk waren. De meeste machines zouden in eerste instantie in de buurt van Rouen afgesteld worden, maar op het ogenblik dat het front aan de IJzer gevormd werd, kwamen een groot aantal locomotieven naar het noorden terug en werden voor de bevoorrading van het front gebruikt. Ze werden vooral vanuit Calais en Dunkerque gebruikt maar stonden ook in de Belgische stelplaatsen Adinkerke en Veurne. Gedurende de ganse oorlogsjaren bleven ze bij voorkeur deze zware taken uitvoeren. De herstellingen werden gedaan in de Belgische basis Oissel bij Rouen, maar op het einde van de vijandelijkheden zouden zwaarder beschadigde locomotieven naar Groot-Brittannië oversteken en in Britse werkplaatsen hersteld worden voor nieuwe taken. Dit was mogelijk door het feit dat ze voor het grootste gedeelte aan het Britse vrije ruimteprofiel voldeden, enkel het machinistenuis moest verwijderd worden.

Andere taak die een aantal locomotieven tijdens de eerste oorlogsdagen toebedeeld kregen was het slepen van de zware spoorwegkannonen voor de verdediging van de haven van Antwerpen. Voor deze taken werden de machines gepantserd met zware platen over de ganse locomotief en tender. Naast deze treinen werden later ook een aantal gepantserde treinen voorzien voor de gewone troepen : deze bestonden uit een locomotief type 32 (of 30), een pakwagen type Bika voor het vervoer van de munitie en een aantal platte wagen waarop platen met een hoogte van ca. 1 m gemonteerd werden en waarachter de militairen enige bescherming kregen.

Deze aanpassing werd door Antwerpen-noord of een privé werkplaats te Hoboken uitgevoerd en er werden een tiental treinen op deze wijze gedurende enkele maanden ingezet.



Een locomotief type 32 voor een gepantserde trein in omgeving van Antwerpen

De overige locomotieven werden in bezet België, maar later ook in de bezette gebieden in Frankrijk buitgemaakt en kreeg de nieuwe typeaanduiding G 03 (01501 – 02100) en werden vooreerst in België gebruikt. Maar naarmate de oorlog zich uitbreidde zouden deze locomotieven teruggetrokken worden en over heel bezet Europa gebruikt worden. Verder werden een aantal machines gesloopt voor de recuperatie van het koper en het brons. Na de bevrijding van ons land en na het opzoeken kwamen 327 locomotieven terug naar België, 175 machines gingen verloren of werden omwille van de beschadigingen dadelijk na terugkeer gesloopt.

Na de eerste wereldoorlog :

Door het comfort van deze locomotieven, werd beslist om deze machines zo snel mogelijk terug in dienst te stellen. Daarom kwam er ook de beslissing om een 20 tot 25 locomotief in Britse werkplaatsen (o.m. Crewe) te laten herstellen, net zoals het tijdens de oorlogsjaren gebeurde. Maar ook Belgische constructeurs werden ingeschakeld bij de herstelling van het type 32. De onderstaande tabellen geven de inzet van deze uitgebreide reeks tussen 1922 en 1940 weer.

	FTL	FLS	FR	FTK	FKR	FSD	FT	FHS	FLD	FPS
1922	11	10	6	8	16	6	9	10	5	11
1923	11	6	8	8	17	8	11	19	7	
1924	8	11		8	27	8	12			
1925	13	10			26		13		13	
1926	10	10			23		14		13	
1927	9	9			13				14	
1928	9	9			10				13	
1929	15	10			14				15	
1930	17	10	6		12	6	6		14	
1931	15	9			12	6	7		14	
1932	14	9	2		11	6	5		9	
1933	14	14	3		11	6	8	9	11	
1934	14	9	5		11	8	8	8	12	
1935	10	8	9		11	9	8	9	15	
1936	11	10	16		11	6	11		16	
1937	10	10	14		10	6	11		17	
1938	12	10	14	3	12	9	10		19	
1939	10	11	13	2	14	6	9		17	
1940	9	7	11	3	12	2	9		13	

FTL : Tienen

FLS : Aalst

FR : Brugge

FTK : Kortemark FKR : Merelbeke FSD : Oostende
 FT : Dendermonde FHS : Hasselt FLD : Landen
 FPS : Pepinster

	LHY	FNO	FMN	FMS	FQR	FGH	ATH	FC	FTY	FNND
1922	4	14	15	8	13	11	9	15	16	4
1923	4		13	17		12	10	10	18	4
1924	6	9	15	21		13	15	18	18	6
1925	5	5	17	19		12	8	16	10	
1926	6	10	17	19		13	8	16	11	
1927	1	8	14	19		13	6	14	13	
1928	1	7	16	16		11		17	10	
1929	1	6	15	15		11		21	12	
1930	1	8		16		11		20	10	
1931		4		13		10	21	23	9	
1932		6		9		9	16	17	8	
1933		6				5	16	18	8	
1934		6					18	17	9	
1935		6						18		
1936		5						15		
1937	1	4						18		
1938	4	5						14		
1939	5	8						13		
1940	5	6						11		

LHY : Statte FNO : Trois-Ponts FMN : Manage
 FMS : Mons FQR : Quaregnon, FGH : St-Ghislain / Blaton
 ATH : Ath FC : Kortrijk FTY : Tournai
 FNND : Antwerpen-noord

	FCR	FDD	FTG	GHA	MBX	LC	FG	LML	FSN	FY
1922	6									
1923	10									
1924	12									
1925	11	6	2	4						
1926	8	6		5						
1927	6	7		5	1	1	6	1		
1928		7		5	1	1	6	1		
1929		7		5		3	9	2		
1930		7		6		3		3	2	1
1931		5		6		4		5	14	9
1932		6		6		3		7	15	8
1933		6		5	3	5		6	13	10
1934		7		2	8	4		7	12	9
1935		6		2	10	5		7	12	10
1936		7			10	8		2	7	10
1937		9			7	6		5	9	10
1938		9			10	9		6	9	10
1939		9			9	6		3	8	9
1940		7			7	9		4	11	4

FCR : Charleroi FDD : Denderleeuw FTG : Tongeren
 GHA : Hamont MBX : Bertrix LC : Ciney
 FG : Gent-zuid LML : Mol FY : Ieper

	FDK	FDN	FCLO	FMC	FVS
1922					
1923					
1924					
1925					
1926					
1927					
1928					
1929					
1930	4		6	2	
1931	4	3	6	3	
1932	5	9	6		2
1933	5	7	5		2
1934	6	8	5		2
1935	4	6	4		2
1936	4	7	1		1
1937	5	9	2		2
1938	5	10	2		1
1939	5	10	3		1
1940	3		2		4

FDK : Adinkerke
FMC : Moeskroen

FDN : Oudenaarde
FVS : Visé

FCLO : Eeklo

Al dadelijk na de bevrijding werden de typen 32 over het ganse net verspreid, waarbij wel rekening gehouden werd dat de machines met oververhitting in de Ardeense stelplaatsen gestaioneerd werden. Bij het type 32 ging het vooral om de depots met lichtere diensten, zonder dat er een welbepaalde streek in aanmerking kwam. Pas vanaf 1930 zouden de machines vooral geconcentreerd worden in de stelplaatsen van Oost- en West-Vlaanderen. Maar laten we de verschillende stelplaatsen in detail bekijken :

Stelplaats Tienen :

Deze stelplaats zou een constante worden in de ganse loopbaan van het type 32 en de inzetreeks bevatte gemiddeld een 10 à 11 diensten. Hoofdinzet kende de locomotieven op twee inzetlijnen, namelijk deze vanuit Tienen naar Tongeren via St-Truiden en naar Diest via Drieslinter. Op deze beide lijnen werden alle treinen door dit type gesleept, zowel de talrijke stoptreinen, maar ook de weinige bedieningstreinen in goederendienst. Voor deze dienst werden 6 à 7 dagen gevuld. De overige diensten werden geleverd op de zuidelijke lokaallijn naar Namur via Ramillies en deze plaats was ook het beginpunt voor enkele diensten naar Gembloux. Maar op deze verbinding moesten ze hun diensten delen met locomotieven van Namur, maar ook met enkele zwaardere locomotieven type 37 (later type 31) voor de mijnwerkerstreinen. Door variatie van deze diensten naar Namur, zal ook regelmatig de inzetreeks aangepast worden. Vanaf 1929 zou het (inmiddels hernummerde)-type 44 zijn inzet in belangrijke mate zien uitbreiden door de overname van een aantal stoptreinen naar Leuven en in mindere mate naar Landen. Hierdoor steeg het aantal inzetdagen tot eerst 15 en zelfs in 1931 tot 17 ingezette machines. Doch deze dienst verminderde al snel terug tot een 10 inzetdagen en werden de treinen op de lijn 36 overgedragen aan machines van Leuven. Tot aan de tweede wereldoorlog bleef het inzetpatroon behouden en in 1940 waren er nog 9 machines die het programma moesten afwerken.

Stelplaats Aalst :

Ook in dit depot ten westen van Brussel van tussen 1922 en 1940 een groot steunpunt in de inzet van het type 32 : ook hier werden er gemiddeld 10 tot 11 locomotieven gebruikt in de lokale stoptreindienst. Hier was het inzetgebied vrij uitgebreid met diensten op de vele sterlijnen rondom Aalst. Zo reden deze machines vooral naar Dendermonde en Lokeren, maar ook naar Gent-St-Pieters, Denderleeuw en verder Geraardsbergen en Zottegem via Burst. Twee à drie locomotieven werden vanuit Moerbeke-Waas ingezet op de lokaallijnen naar St-Niklaas, Gent en Lokeren. Op al deze lijnen werden ook enkele bedieningstreinen gereden.

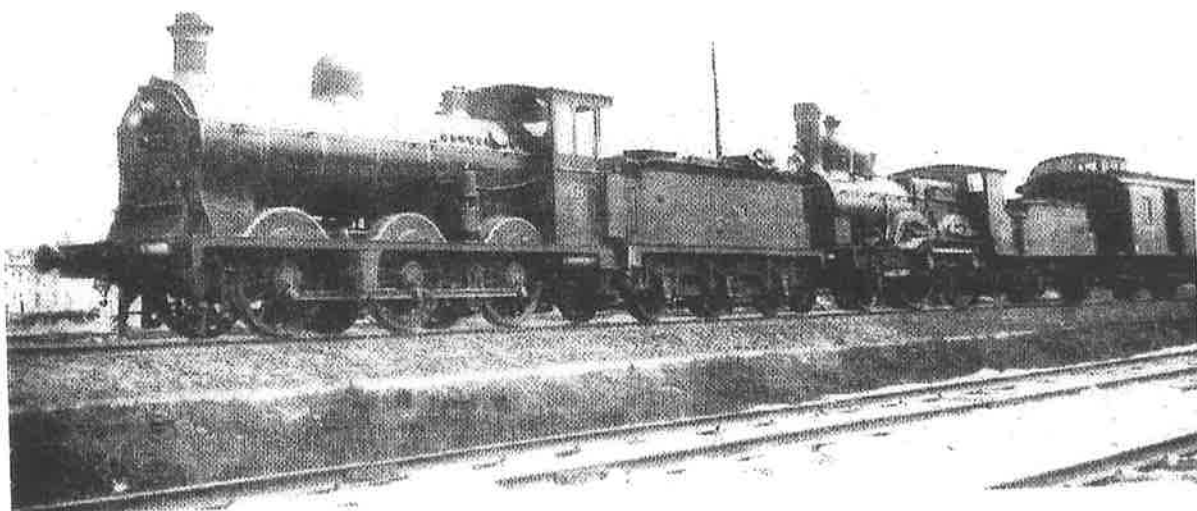
Gedurende de vele jaren bleef de dienst praktisch ongewijzigd doorlopen, enkel werd omstreeks 1930 de dienst te Moerbeke overgenomen door het nieuwe bestand te St-Niklaas en de verloren diensten werden nu vooral overgeheveld naar enkele treinen (tijdens de daluren) naar Brussel-noord en hier werden dan gedurende

de dag ook de ringlijnen rondom de hoofdstad bereiden. Het type 44 werd ook gebruikt voor afstelritten tussen Brussel-noord en Schaarbeek. Dit stramien bleef tot bij de bezetting van ons land behouden.

Stelplaats Merelbeke :

In dezelfde streek werd er een bestand met een dertigtal locomotieven uitgebouwd te Merelbeke : in 1922 werden er van dit bestand 16 locomotieven effectief gebruikt. In tegenstelling met de vorige stelplaats zouden te Merelbeke vooral goederentreinen in het programma opgenomen zijn. In reizigersdienst waren er enkel een aantal treinen naar Zottegem en Lokeren. In de goederendienst werden de typen 32 zowel voor de doorgaande treinen naar de streek van het Centre en de Borinage gebruikt, maar vooral voor de talrijke bedieningstreinen in de omgeving. Hierbij zijn er een aantal treinen naar Aalst, Geraardsbergen (via Zottegem), Ronse via Oudejaarde en Tielt. Ook in de Gentse kanaalzone en op de verbindingen in het Waasland werden ook de lokale diensten gereden. Naarmate er meer locomotieven ter beschikking kwamen werd de inzetreeks uitgebreid tot 26 plandagen en een nieuwe inzetgebied vanuit Denderleeuw, maar deze laatste diensten werden vanaf eind 1925 aan de stelplaats St-Niklaas afgestaan en hierdoor daalde in zet terug tot 11 tot 13 inzetdagen en deze toestand bleef behouden tot aan de tweede wereldoorlog.

Ook de inzet bleef constant met vooral reizigersdiensten naar St-Niklaas en Lokeren, en vooral goederendiensten op alle vanuit Gent uitgaande lijn.



Nog een vooroorlogse foto met de 3126 (latere 4726) en een type 1 voor een trein tussen Brussel en Oostende te Gent in 1906 (Foto NMBS)

Stelplaats Oostende :

De inzet vanuit Oostende zou slechts omstreeks 1920 starten en hier werden vooral reizigersdiensten gereden. Hoofdinzet keuzden de locomotieven op de verbinding naar Gent waar een groot aantal semi-directe treinen op sleeptouw genomen werden. Maar naast deze diensten sleepten de typen 32 ook enkele doorgaande (snel)treinen naar Brussel. Maar vanaf 1924 zou het rijk van dit type ten einde raken en werden –door het steeds zwaarder worden –, ze vervangen door o.m. door het type 32S maar ook o.m. door de typen 7 van Brugge en 10 van Brussel-zuid.

Maar vanaf 1930 doken de typen 44 opnieuw op in de kustgemeente en werd een bestand met een 12-tal locomotieven uitgebouwd. Hiervoor was er een nieuwe inzetreeks met gemiddeld 6 inzetdagen. De diensten waren veranderd en ze sleepten op dat ogenblik vooral de semi-directe treinen vanuit Oostende naar Kortrijk via Torhout en verder enkele lokaal treinen naar Brugge, Gent werd nog slechts tweemaal per dag bereikt. In deze reeks waren ook goederendiensten opgenomen en hier werden vooral de lokale bedieningstreinen naar Merelbeke en Torhout / Lichtervelde gesleept. Geleidelijk aan breidde de reeks verder uit met een aantal semi-

directe treinen naar Gent-St-Pieterqd maar dit gebeurde slechts gedurende enkele korte periodes. Vanaf 1939 werd de inzet steeds verder afgebouwd en bleven enkel de goederendiensten over en in mei 1940 was de inzetreeks gedaald tot slechts 2 inzetdagen.

Stelplaats Kortemark :

Naast Oostende werden nog twee verdere West-Vlaamse stelplaatsen in contact gebracht met het type 32 : één ervan was Kortemark die een 14 machines in depot kreeg en vanaf 1920 8 à 9 locomotieven effectief gebruikte. Over de inzet in deze periode is weinig bekend, maar waarschijnlijk reden ze vooral de doorgaande treinen tussen Gent en Adinkerke. Deze eerste inzet was van korte duur en midden 1924 werden deze diensten overgedragen op de oudere locomotieven type 28 en verdwenen op korte tijd de sterkere type 32 uit deze stelplaats.

Kort voor de tweede wereldoorlog werd een nieuwe – kleinere – bestand uitgebouwd en omvatte de inzetreeks 3 inzetdagen : Nu was de inzet lokaler en reden ze vooral enkele treinen naar Ieper en Brugge. Bij het uitbreken van de oorlog was deze inzetreeks nog steeds van toepassing.

Stelplaats Brugge :

Een praktisch analoge ontwikkeling kende Brugge daar er vanaf 1920 een zestal locomotieven ingezet werden vanuit dit depot : hoofdzinzet kenden de machines naar Torhout, Lichtervelde en verder Kortrijk, maar in de zomermaanden werden ook kusttreinen gereden naar Blankenberge en Knokke. Maar ook hier verdween deze dienst al in het begin van 1924.

Maar vanaf 1930 werd een nieuwe inzet genoteerd en moesten een 12 machines te Brugge aankomen, er werd een inzetreeks met 6 inzetdagen opgesteld, maar daar er nog niet voldoende locomotieven overgekomen waren, werd deze eerste dienst dadelijk opgeschort en in 1931 probeerde men het kleiner met een beperkte reeks met 2 à 3 inzetdagen. De inzet werd vooral richting kust voor de diverse stoptreinen uitgevoerd. Geleidelijk aan groeide de inzet verder aan en eind 1935 – na een massale aankomst van locomotieven type 44 – werd de inzetreeks verhoogd tot 16 inzetdagen met nagenoeg alle treinen op de lijn naar Kortrijk via Torhout, maar ook enkele treinen naar Gent en zelfs Adinkerke stonden in het dienstenpakket ingeschreven. Tijdens de volgende jaren werd de inzet licht verminderd en werden – bij het uitbreken van de wereldoorlog – nog 11 typen 44 gebruikt.

Stelplaats Dendermonde :

Laatste stelplaats in Oost-Vlaanderen tijdens de eertste periode was Dendermonde die omstreeks 1921 een 156 locomotieven type 32 in depot kreeg en hiervoor een inzetreeks met 9 inzetdagen opstelde. In deze plaats waren het vooral reizigersdiensten op alle sterlijnen, met voornaamste bestemmingen Gent en Mechelen, maar er waren ook diensten naar St-Niklaas, Lokeren en Antwerpen-zuid via Puurs. In zuidelijke richting naar Brussel en Aalst was het gebruik van deze typen beperkter. Tijdens de volgende jaren groeide ook hier de inzet steeds verder uit en in 1926 werden er reeds 14 machines gebruikt. Maar op dat ogenblik zouden de typen 32 op korte tijd vervangen worden door hun sterkere zusters van het type 32S.

Deze inzet was slechts van korte duur en vanaf 1929 doken de machines met verzadigde stoom (inmiddels type 44) terug te Dendermonde op en werd een bestand met een 10 locomotieven. De inzetreeks was beperkter en ze sleepten vooral lokale treinen naar Lokeren en St-Niklaas, maar verder waren er nog enkele treinen naar Mechelen en zelfs verder Leuven. Ook Gent werd nog bereikt. De inzet werd gedurende de volgende jaren nog uitgebreid met een maximum van 11 diensten in 1936. In 1940 waren er nog 9 machines nodig in de lokale diensten.

Stelplaats Landen :

Ook in de oostelijke provincies zou er een – alhoewel kleinere – inzet optreden voor de machines type 32. Naast Tienen zou ook Landen vrij snel een uitgebreide inzet kennen en vanaf 1920 werd een bestand met een vijftien machines uitgebouwd. De inzet werd in eerste instantie beperkt op de lokale verbindingen naar in eerste plaats Statte / Huy en in mindere mate naar Ramillies en verder Gembloux. Hiervoor waren een zestal machines nodig. Na een korte onderbreking van de dienst – overgenomen door de typen 32S – zou de inzet vanaf eind 1924 sterk uitbreiden en zou het type 32 alle lokale reizigers- en goederentreinen voor hun rekening nemen. Hiervoor werd een inzetreeks met 13 à 15 dagen opgesteld en de diensten werden uitgebreid met treinen naar

Hasselt en verder de Limburgse Kempen, maar ook richting Tienen en Wareme werden de bedieningsgoederentreinen gesleept.

Na een korte vermindering van de inzet tot een tiental plandagen in 1931 – 1934 werden de machines later weer verder uitgebreid ingezet en steeg het aantal benodigde locomotieven tot 16 à 19, met nu ook de inzet voor een aantal semi-directe treinen naar o.m. Leuven en vooral voor zwaardere goederentreinen vanuit de Limburgse kolenstreek naar de metaalverwerkende bedrijven rondom Charleroi. Deze inzet daalde slechts in geringe mate voor de inval van de Duitse troepen in 1940.

Stelplaats Hasselt :

Met de start van de steenkoolontginning had ook Hasselt voor het eerst zwaardere locomotieven nodig en daarom werd ook in de Limburgse hoofdplaats een vrij uitgebreid bestand uitgebouwd en was de inzetreeks in 1922 al uitgebreid tot 10 inzetdagen. De meeste diensten werden hier in de zware goederendienst in het steenkoolbekken gerden. Hier zouden de kolentreinen – meestal in dubbel tractie – afgevoerd worden naar de omliggende vormingsstations. Maar naast deze goederentrafiek was er in mindere mate ook de reizigersdiensten, vooral vanuit Hasselt naar Neerpelt en Eindhoven enerzijds en naar Mol anderzijds.

Door de uitbreiding van de activiteiten van de mijnzetels was de inzetreeks in 1923 al uitgebreid tot 19 plandagen, maar anderzijds zocht men voor geschiktere locomotieven voor deze zware taken en deze vond men in de vorm van de pas geleverde locomotieven type 38 en deze namen op korte tijd alle diensten over. De eigenlijke reizigersdiensten daarentegen werden vanaf 1925 gereden door de de machines die op dat ogenblik te Hamont in depot kwamen.

Maar tien jaar later werden opnieuw de machines type 32 (die inmiddels als type 44 genoteerd stonden) naar Hasselt gedirigeerd, maar ditmaal zou de inzet zich beperken tot de lokale en semi-directe reizigersdiensten op de verbindingen naar Mol, Neerpelt en vooral in de Kempen met een aantal treinen naar Maaseik. Deze dienst was van korte duur en in de loop van 1935 verlieten de eerste machines van dit type Limburg.

Stelplaats Antwerpen-noord :

Om de hoogste nood in het locomotieftekort op te lossen zou ook Antwerpen-noord gedurende korte tijd een beperkte inzetreeks met waarschijnlijk een aantal lokale diensten naar Essen. Met slechts vier ingezette machines eindigde deze inzet al in de loop van 1924.

Stelplaats Pepinster :

Ook in de provincie Liège hadden de typen 32 zeer snel stek gevonden en één van de eerste stelplaatsen die met onze machines in aanraking kwam was Pepinster. Als vanaf 1919 werden een 20-tal locomotieven in deze plaats ondergebracht en ze reden praktisch het volledige verkeer tussen Verviers via Spa naar Trois-Ponts en enkele lokale diensten op de Vesder-lijn naar Liège. Hiervoor waren in 1922 niet minder dan 11 machines actief. Maar al zeer snel zouden de typen 32S en een aantal ex-Duitse locomotieven deze diensten overnemen en eind 1923 waren alle 32-ers uit Pepinster verdwenen.

Stelplaats Trois-Ponts :

In gelijke omstandigheden kreeg ook Trois-Ponts vanaf 1921 een bestand met een 25 locomotieven toegewezen en ook hier werden de locomotieven vooral in de reizigersdiensten gebruikt : naast de boven vermelde verbinding naar Spa en Verviers, zouden de locomotieven vooral actief zijn op de pas overgenomen lijn naar Losheim via Malmédy en Weywertz en in mindere mate naar Gouvy en Bastogne. Maar ook hier werden deze diensten al vrij vroeg – begin 1923 – aan de zwaardere zusters type 32S afgestaan, doch in tegenstelling met Pépinster kwamen de typen 32 al na enkele maanden terug in dienst, weliswaar in een geringere inzet. De inzetreeks was gekrompen tot nog slechts 9 inzetdagen en tijdens de volgende jaren zou ze nog verder beperkt worden om vanaf 1932 te eindigen op 5 à 5 ingezette machines.

Op dat ogenblik was het inzetgebied beperkt en werden de locomotieven vooral verdrongen naar de lokale goederendiensten naar Gouvy, Spa en Rivage. In de reizigersdiensten reden ze nog een aantal semi-directe treinen naar Gouvy / Bastogne en Rivage, waarbij ze waarschijnlijk ook doorstootten tot in Liège. Met dit bestand werd dan ook de tweede wereldoorlog bereikt.

Stelplaats Statte :

De Maasvallei kende een uitgebreid reizigersverkeer naar vooral Liège en daarom is het niet verwonderlijk dat de typen 32 ook in deze regio, meer bepaald te Statte opdaagden. De eigenlijke Maasvallei was volledig in handen van de Nord Belge en daarom was Statte dan ook vooral belangrijk voor het aanbrengen van de pendelaars vanuit het « hinterland » en waren de verbindingen naar Landen en Ciney vrij belangrijk. En op deze twee lijnen werden de sterke typen 32 vooral in het piekverkeer gebruikt en hiervoor was er een inzetreeks met 4 à 6 plandagen opgesteld. Deze dienst hield het vol tot omstreeks 1926, maar op dat ogenblik werden de meeste diensten overgedragen op zwaardere locomotieven, dit door het feit dat de treinen te zwaar geworden waren op deze toch wel vrij hellingrijke lijnen. Nog gedurende een vijftal jaren bleven er drie machines te Statte achter en deze werden in een inzetreeks met één plandag vooral gebruikt voor de beide bedieningstreinen in het lokale goederenverkeer naar Hannut. Vanaf 1930 werd ook deze laatste inzetdag in de andere geïntegreerd en verdwenen de typen 44 voor een achttal jaar uit Statte.

Kort voor de tweede wereldoorlog kwamen deze machines terug, eerst in een zeer beperkte reeks, maar nadien namen ze de vroegere diensten terug over en bereikten ze voor semi-directe treinen opnieuw Landen en Ciney en dit was nog steeds het geval bij de inval van de Duitse troepen.

Stelplaats Manage :

In de eerste bedrijfsjaren na de eerste wereldoorlog zouden de typen 32 (meestal in gemengde reeksen met het type 32S) ook in het Centre en de Borinage ingezet worden, maar dan gewoonlijk vanuit de kleinere stelplaatsen in de regio : één ervan was Manage die vanaf 1919 een 25 locomotieven in depot kreeg en een vrij uitgebreide reeks voor deze locs opstelde : gemiddeld waren hier een 16 machines gebruikt in zowel de reizigersdienst als in de middelzware goederendienst. Voor reizigerstreinen werden de 32-ers vooral gebruikt op de verbindingen naar Charleroi (met verschillende stations in deze stad als bestemming en Hain, e-St-Pierre. In noordelijke richting bereikten de drieassige locs Brussel, maar meestal werden ze op de lijn 106 naar Clabecq en Tubize gebruikt. Ook de verschillende verbindinglijnen in de streek werden door de 32-ers bediend.

De goederendienst was uitgebreider en hier waren de bestemmingen gediversifieerder : vanuit het Centre werden er treinen gereden naar Merelbeke / Gent-Zeehaven, Edingen, Schaarbeek, Mons/St-Ghislain, Tournai maar ook lokale diensten naar Lessines, Quenast, Tubize en Clabecq. Deze diensten bleven grosso modo behouden tot eind 1929, maar op dat ogenblik opteerde men toch voor de inzet van zwaardere locomotieven. Op dat ogenblik kwamen de « Britse » machines type 31 vrij en deze zouden op korte termijn de oudere machines vervangen en hier vooral de goederendienst overnemen. Begin 1930 waren alle machines type 44 (ex type 32) uit Manage verdwenen.

Stelplaats Quaregnon :

Opmerkelijk is wel de zeer uitgebreide inzet vanuit de kleine stelplaats Quaregnon, gelegen op de verbinding tussen Mons en St-Ghislain. Deze stelplaats bediende in deze naoorlogse tijd het steenkoolbekken gelegen ten zuiden van Mons met als voornaamste bestemming Flénu, Paturages en Wasmes, maar ook gebieden ten noorden zoals Tertre, Baudour en Jemappes zelf. Met een bestand van ca. 20 locomotieven werden 13 machines effectief gebruikt. Al zeer vroeg – begin 1923 – werden alle diensten door de naburige stelplaats St-Ghislain overgenomen.

Stelplaats Mons :

In de nabijheid van vorige stelplaats, werden ook typen 32 vanuit Mons gebruikt, maar dit depot was vooral gespecialiseerd in de reizigersdienst en onze locomotieven werden dan ook vanaf 1920 in een beperkte reeks met 6 tot 8 inzetdagen in deze diensten gebruikt. Ze sleepten vooral stoptreinen in de buurt van Mons. Vanaf eind 1922 werd de inzet drastisch verhoogd en werden tot 21 machines effectief ingezet. Het nieuwe programma was ook veel uitgebreider en omvatte Nochtans zouden deze locs vooral de lokale diensten verzekeren op de vele lijnen in de omgeving van Mons in de driehoek Mons – Quéivrain – Quévy. Maar verder waren er diensten naar Tournai, Ath, Braine-le-Comte, La Louvière en zelfs Charleroi. Tot in 1930 bleef deze inzet praktisch ongewijzigd behouden, maar vanaf 1928 kwamen de eerste locomotieven type 32S (type 41) te Mons aan en deze zouden geleidelijk aan de diensten overnemen en de zwakkere zusters naar het vlakke landsgedeelte verdringen. De eigenlijke overname zou verschillende jaren duren en pas omstreeks 1932 afgesloten worden met het verdwijnen van alle typen 44.

Stelplaats St-Ghislain :

Derde stelplaats in deze regio was St-Ghislain, met weer een uitgebreid bestand aan locomotieven, voornamelijk in het goederenverkeer in dit steenkoolbekken. Vanaf de eerste naoorlogse jaren was er een inzetreeks met een 12-tal diensten uitgebouwd, met vooral de vele kolentreinen vanuit de talloze mijnzetels naar het vormingsstation van St-Ghislain. Vanaf hier ging het dan geregeld verder naar de talrijke metaalverwerkende bedrijven in de buurt, maar vooral rondom La Louvière en Charleroi en ook hier zouden de typen 32 voor een groot gedeelte voor de aanvoer zorgen. Geleidelijk aan werden de diensten verder uitgewerkt en steeg het aantal treinen en hierdoor ook het daggemiddelde, maar dit leidde dan ook tot bijkomende problemen i.v.m. de stiptheid en zodoende zou ook hier al snel de vraag naar de zwaardere typen 32S gesteld worden en de eerste machines kwamen vanaf 1928 naar St-Ghislain en namen de zwaarste treinen over.

Op dat ogenblik werden middelpunt van de diensten naar Blaton verlegd en werden de (hernummerde) type 44 vooral in de lokale reizigersdiensten op de verschillende lokaallijnen gebruikt : zo waren er diensten naar Bernissart, Ath en Leuze, maar ook vanuit Péruwelz naar het Franse Condé. Op deze lijnen werden ook de – soms wel zware – bedieningsgoederentreinen gesleept. Deze dienst bleef tot in 1932 behouden, maar op dat ogenblik zouden de typen 41 ook hier onze machines verdringen en zo konden de typen 44 uitwijken naar de provincies Oost-Vlaanderen en Limburg.

Stelplaats Ath :

In dezelfde streek waren er nog twee stelplaatsen – Tournai en Ath – die echter wel een heel ander inzetpatroon zouden kennen. Van deze laatste stelplaats was er in 1922 al een inzetreeks met 9 inzetdagen voor het type 32 opgesteld. Maar deze machines zouden in de reizigersdiensten meerdere hoogwaardige diensten opnemen en zo een aantal semi-directe treinen naar Mons en Tournai slepen. De overige diensten werden verzekerd op de verschillende lokaallijnen die vanuit Ath vertrokken en zo St-Ghislain, Blaton en Geraardsbergen bedienden. De reeks werd nog verder uitgebreid met een aantal lokale goederentreinen op de lijnen. Gedurende de volgende jaren deinde de inzetreeks zich verder uit tot 15 plandagen en ook diensten naar Edingen en waarschijnlijk zelfs Brussel.

Maar deze semi-directe treinen zouden een steeds groter probleem vormen voor de lichte machines en vanaf 1925 werden deze overgenomen door de locomotieven type 31 en viel het aantal ingezette locomotieven terug tot nog slechts, dit vooral voor de lokale lijnen en diensten naar Tournai, St-Ghislain en Blaton. Maar ook deze diensten zouden geleidelijk aan overgaan op de Britse machines type 31 en in 1928 werd de inzetreeks officieel opgeheven. Maar tijdens de volgende jaren ontstond een tekort aan zware locomotieven en moesten de typen 31 uitwijken naar grotere stelplaatsen en zwaardere diensten en doken de typen 44 terug te Ath op en hier zouden ze vanaf 1932 praktisch alle bestaande inzetreeksen gaan overnemen en werden in het totaal 21 machines gebruikt. Op enkele directe treinen tussen Brussel en Tournai, waren nu alle overige treinen in handen van het type 44 en waren ze alomvertegenwoordigd in de streek tussen Geraardsbergen, Edingen, Tournai, Mons en St-Ghislain zowel voor reizigers- als goederentreinen. Deze hegemonie hield een viertal jaar stand, maar door een reorganisatie en het vrijkomen van een aantal typen 41 zou ook te Ath op vrij korte termijn voor aflossing door deze machines gezorgd worden en vanaf 1935 zouden een groot aantal locs een nieuw bestand te Bertrix gaan vormen.

Stelplaats Tournai :

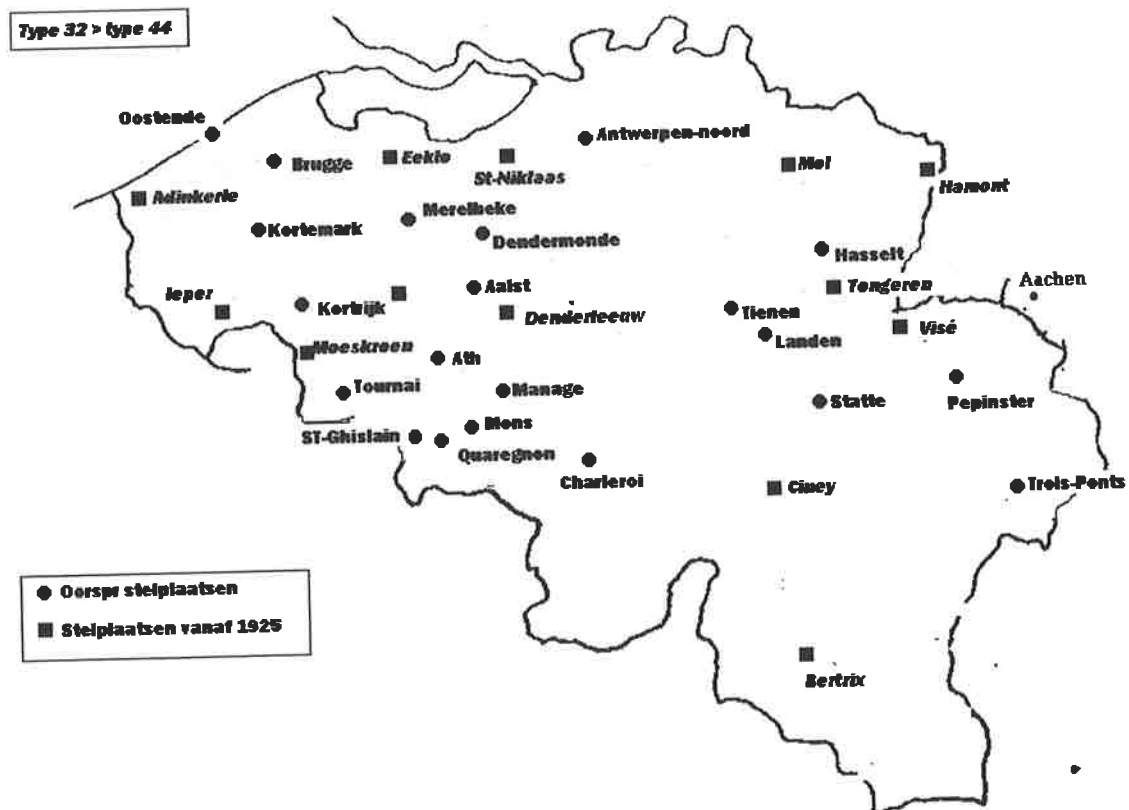
Een analoge toestand kenden de locomotieven in deze stelplaats, toen vanaf 1919 een bestand met een 25 machines uitgebouwd werd. Hiervoor werd een programma met 16 diensten opgesteld met meer tal van reizigersdiensten in de wijde omgeving. Zo waren er veel treinen naar Ath, St-Ghislain. Maar ook de lokale lijnen naar Bléharies, Rumes en ook in de noordelijk richting naar Ronse zagen de typen 32 regelmatig passeren. Op deze verbindingen werden ook de lokale goederentreinen gereden en deze inzet bleef gedurende een tiental jaar doorlopen. Enige verandering vanaf 1924 was het feit dat de reeks ingekort werd tot een 10 à 11 plandagen en het wegvallen van een aantal doorgaande treinen. Gedurende de volgende jaren zou de inzet steeds verder afbrokkelen met nog slechts 8 ingezette machines vanaf 1932.

Net zoals de voorgaande stelplaatsen zou ook te Tournai de inzet vrij zwaar worden en ook hier zouden de machines type 41 (ex type 32S) voor de vervanging zorgen en vanaf 1935 verlieten de laatste machines met verzadigde stoom Tournai.

Stelplaats Charleroi :

Aan de andere zijde van deze industriële streek lag Charleroi : in tegenstelling met de streek van Mons waren de typen 32 hier weinig te gast en enkel Charleroi-sud zou gedurende korte tijd na de eerste wereldoorlog een beperkt bestand zien uitbouwen. Na een bescheiden start met 5 à 6 machines zouden er vanaf 1923 10 à 12 locomotieven gebruikt worden, meestal in het voorstadsverkeer ten oosten van Charleroi, naar o.m. Fleurus, Châtelet en verder naar Tamines. Ook op de vele industriële lijntjes in deze streek kwamen de typen 32 zowel voor reizigers- als goederentreinen tot inzet. Maar al vlug gingen deze diensten over op de nieuwe stelplaats Montignies en werd het bestand te Charleroi afgebouwd en eind 1927 verdwenen de typen 32 uit deze streek.

Na deze eerste periode zou vanaf 1925 een reorganisatie doorgevoerd worden waardoor de zwakkere machines type 32 (later type 44) uit de zware verbindingen in de industriegebieden tussen Charleroi en Tournai verdwijnen en hier voor het grootste deel vervangen worden door de zuster machines type 32S (later type 41) en ze zouden vooral vanuit stelplaatsen met lichtere diensten in Oost en West-Vlaanderen en Limburg gebruikt worden. Deze reorganisatie zou echter meerdere jaren in beslag nemen en pas vanaf 1930 definitief afgesloten zijn. De onderstaande kaart geeft een beeld over de verdeling van de machines over de verschillende stelplaatsen van het net.

Limburg :Stelplaats Hamont :

Deze noord Limburgse stelplaats was één van de eerste die na de reorganisatie in contact kwam met het type 32 en wel eind 1924, op het ogenblik dat het bestand van Hasselt opgeheven werd. In eerste instantie werd een bestand met een achttal machines uitgebouwd en de reeks omvatte 4 tot 6 machines. De inzet was hier gedurende de ganse loopbaan beperkt tot twee lijnen, nl. vanuit Hamont en Neerpelt naar Hasselt enerzijds en naar Mol anderzijds. Op de eerste verbinding werden de meeste treinen – zowel personen als goederen – voor hun rekening genomen en vanuit Neerpelt reden ze sporadisch ook door tot in Achel en in mindere mate Eindhoven. Vanuit Hamont werden enkele goederentreinen tot in Budel en Weert gesleept. Deze diensten

werden behouden tot in de loop van 1933, maar op dat ogenblik gingen de meeste reizigersdiensten over op o.m. de machines type 64 van Hasselt. In een reeks met twee inzetdagen bleven enkel de lokale bedieningstreinen naar Mol en Houthalen over. Begin 1936 gingen ook deze diensten over naar hetzelfde type 44 van Mol en werden de laatste machines dan ook naar deze stelplaats overgedragen.

Stelplaats Tongeren :

Eind 1924 werden ook vier locomotieven van Hasselt aan de kleine stelplaats Tongeren overgedragen en hier werden twee inzetdagen opgetekend voor deze machines : één inzetdag was ingenomen door de lichterdiensten voor goederentreinen op de zware helling naar Liers, de tweede dag omvatte slechts twee lokale bedieningstreinen naar Borgloon en St-Truiden (lijn 23) en naar Visé. Deze inzet bleef slechts één jaar bestaan en in de loop van 1925 werd de stelplaats gesloten en gingen de machines waarschijnlijk het nieuwe bestand van Mol vormen.

Stelplaats Mol :

De start van de reeks voor het type 32 begon in de loop van 1926 heel bescheiden met twee locomotieven in depot en slechts één enkele plandag. De machine sleepte waarschijnlijk de lokale bedieningstrein naar Neerpelt en Leopoldsborg. Gedurende de volgende jaren was er slechts een lichte vooruitgang en steeds voor lokale goederentreinen naar o.m. Herentals. Het zou slechts in 1930 zijn dat deze machines type 44 ook een deel van de reizigerstreinen naar Hasselt overnam en de inzetreeks uitgebreid werd tot 5 en later tot 7 inzetdagen. Deze laatste uitbreiding ging vooral ten koste van de naburige stelplaats Hamont en hierdoor werden de 44-ers ook gebruikt op deze verbinding naar deze grensplaats. Maar dat ogenblik was het hoogtepunt van de inzet al bereikt en vanaf 1935 zou het type 19 zijn intrede doen te Mol en ingezet worden voor de directe treinen Antwerpen – Mol – Hamont en gingen de 44-ers terug naar de goederendienst over. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bezat Mol nog 10 locomotieven type 44 en een inzetreeks met 3 à 4 inzetdagen.

Oost- & West-Vlaanderen

Stelplaats Denderleeuw :

In de eerste jaren na de eerste wereldoorlog had men in de streek enkel locomotieven type 32 te Aalst en Dendermonde, maar al zeer snel zou het aantal depots in deze streek sterk uitbreiden : de eerste in deze reeks die de machines zou krijgen was de vrij kleine inzetplaats Denderleeuw. Deze stelplaats verzekerde vooral een aantal diensten vanuit Brussel naar Zottegem, Oudenaarde en Ronse, maar ook naar Geraardsbergen en verder Edingen. En het was juist op deze verbindingen dat de typen 32 een aantal semi-directe en lokale treinen zou overnemen. En hiervoor werd een inzetreeks met 6 tot 7 plandagen opgesteld. Deze toestand bleef gedurende de volgende vijftien jaar praktisch ongewijzigd doorlopen en bij het begin van de tweede wereldoorlog omvatte de reeks nog steeds 7 dagen.

Stelplaats Gent-Oost :

Naast de grotere stelplaats Merelbeke, kreeg nog een andere stelplaats uit het Gentse de typen 32 in depot : het betrof hier het depot Gent-Oost. Hier werden de locomotieven vooral gebruikt voor de bediening van de verbinding tussen Gent-St-Pieters en Antwerpen-Linkeroever via Lokeren en St-Niklaas. Hiervoor werd in de loop van 1926 een bestand met een tiental machines opgebouwd en vanaf de zomerregeling van 1927 werd een eerste officiële inzetreeks met 6 plandagen opgesteld. Nochtans was deze inzet van vrij korte duur en na een uitbreiding tot 9 ingezette machines vanaf eind 1928, werden de diensten voor het grootste gedeelte opgeslorpt door Merelbeke die zijn bestand met een achttal machines zag uitbreiden en ook vier inzetdagen van Gent overnam. De rest van de machines zou een nieuw bestand te St-Niklaas gaan vormen.

Stelplaats St-Niklaas :

In het Waasland werd de tractie in de eindjaren twintig nog steeds uitgevoerd door de lichte machines type 30, die echter niet meer voldeden voor het zwaardere verkeer en hierdoor zocht de N.M.B.S. vervanging. Door de sluiting van Gent-Oost, kwamen hier een vijftal machines type 32 vrij en deze werden in de loop van 1928 naar St-Niklaas overgebracht. In een eerste periode werden deze machines nog gezamenlijk met het type 30 gebruikt, maar vanaf de winterregeling van 1928 werd een eigen – beperkte – inzetreeks opgesteld met twee inzetdagen en enkel diensten tussen Gent en Antwerpen-Linkeroever.

Door de reorganisatie in het « Centrum » kwamen er bij deze stelplaatsen grote aantallen machines type 32 vrij en een twintigtal vonden in de loop van 1928 hun weg naar St-Niklaas en hierdoor kon de inzetreeks vanaf 1931 grondig uitgebreid worden en waren er tussen de 12 en 15 locomotieven nodig. Hoofdinzet kenden de locomotieven nog steeds op de voorheen genoemde verbinding, maar ook op de verbinding naar Dendermonde en Aalst werden meer dan de helft van de treinen gereden.

Naast St-Niklaas zelf werden een drietal machines vanuit de standplaats Moerbeke gebruikt en hier reden ze praktisch alle lokale diensten op de lijnen naar St-Gillis-Waas, Lokeren en Zelzate.

Deze uitgebreide dienst bleef behouden tot eind 1934, maar op dat ogenblik zouden een aantal diensten opgeslorpt worden door o.m. de stelplaats Dendermonde, maar ook door de inzet van de nieuwe dieselmotorwagens vanuit Merelbeke. Hierdoor werd de inzetreeks ingekrompen tot nog slechts 7 inzetdagen. Gedurende de volgende jaren breidde de inzet nog geleidelijk aan uit en St-Niklaas ging de tweede wereldoorlog in met een inzetreeks met 11 locomotieven type 44.

Stelplaats Ieper :

Naast Oost-Vlaanderen zouden ook een aantal depots in West-Vlaanderen in contact komen met dit type. De eerste in de reeks was Ieper. Ook hier werden de voorlopers van het type 32 – met name het type 30 – nog massief gebruikt op de vele lokale lijnen in de streek en gelijktijdig met St-Niklaas kwamen vanaf 1928 de eerste typen 32 naar de « Kattestad » over. Na een bescheiden begin met slechts één enkele inzetdag, werd de reeks vanaf eind 1930 uitgebreid tot 9 à 10 ingezette locomotieven. Zodoende namen ze te Ieper alle diensten over. Hoofdinzet kenden de locomotieven op de verbinding Kortrijk – Ieper – Poperinge – Abeele, waarbij de Belgische locomotieven ook doorreden naar het Franse Hazebrouck.

Verder sleepten de typen 32 ook alle treinen – zowel reizigers als goederen op de verbindingen naar Roeselare en verder Lichtervelde en naar Kortemark. Vanuit Komen werd ook de korte verbinding naar Le Touquet en Armentières bediend. Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd doorlopen tot in 1938, maar op dat ogenblik werden – na de zware motorwagens – ook de eerste lichte tweeassige « Brossels » geleverd en een kleiner gedeelte kreeg Kortrijk als stelplaats en nam een gedeelte van de lokale treinen op deze landelijke lijnen over en zodoende werd de inzet vanuit Ieper beperkt tot slechts 4 inzetdagen vanaf midden 1939. Naast enkele doorgaande treinen tussen Poperinge en Kortrijk, bleven enkel nog de lokale goederentreinen over.

Stelplaats Moeskroen :

Vanaf 1929 werd de inzetreeks van Kortrijk verder verdeeld en de diensten vanuit Moeskroen werden nu effectief vanuit deze stelplaats gereden en hiervoor kreeg deze grensplaats een zestal machines in zijn effectief. Het onderhoud bleef echter te Kortrijk. Voor deze machines werd een inzetreeks met twee à drie plandagen opgesteld en de machines werden vooral gebruikt op de verbinding tussen Kortrijk en Tournai, maar in goederendienst waren er enkele overgaveritten naar het Franse Tourcoing en de bedieningstrein naar Ronse via Avelgem. Nochtans zou de stelplaats Moeskroen vanaf 1932 opnieuw opgeheven worden en deze diensten werden weer in het bestand van Kortrijk opgenomen, maar tot aan de tweede wereldoorlog bleef men vanuit Moeskroen deze typen 44 gebruiken.

Stelplaats Adinkerke :

Bij het opheffen van de Waalse bestanden rondom Mons, kwam ook Adinkerke in aanmerking voor de inzet van het type 32 en midden 1929 kwamen een acht tot tien locomotieven naar deze stelplaats over en namen de diensten van de oude locomotieven type 28 over. De hoofdtaak lag op lokale lijn naar Poperinge en verder Ieper, maar ook op de verbinding naar Kortemark. Verder zouden ze ook een aantal reizigersdiensten naar Bray-Dunes en zelfs verder Dunkercque voor hun rekening nemen. In de lokale goederendiensten werden dezelfde lijnen bereden, maar was er ook een dienst naar Nieuwpoort. Gedurende de periode tot aan de tweede wereldoorlog bleef de toestand ongewijzigd, enkel vanaf 1939 gingen enkele stoptreinen over op de tweeassige Brossels van Kortrijk.

Stelplaats Eeklo :

Opmerkelijk was ook de stationering van een vrij behoorlijk bestand aan typen 32 te Eeklo: deze stelplaats had een beperkte reeks voor de oude machines type 28, die trouwens dringend moesten vervangen

worden. Vanaf 1929 kwamen dan ook een 12-tal machines vanuit de Waalse stelplaatsen over, maar gelijktijdig werd de inzetreeks duidelijk uitgebreid worden tot een zestal plandagen. De inzet werd hier uitgevoerd op de verbinding vanuit Gent naar Brugge via Eeklo en Maldegem, maar ook op de lijn naar Zelzate. Vanuit Brugge waren er ook enkele treinen naar Oostende en Blankenberge. Naast alle reizigerstreinen zorgden de typen 32 ook voor het geringe goederenvervoer en de lokale rangeringen te Eeklo en Maldegem.

Deze toestand bleef behouden tot eind 1935, maar door de levering van de diverse typen dieselmotorwagens, kregen zowel Brugge als Merelbeke een aantal lichte stellen in depot en deze namen de lokale diensten van de stomers over en bleven enkel nog de goederentreinen over. Hiervoor volstonden 1 à 2 machines ruimschoots en daarenboven werden nog enkele poekuurtreinen in stoomtractie gevoerd. Met deze toestand werd de tweede wereldoorlog aangevangen.

Stelplaats Oudenaarde :

Laatste stelplaats in deze reeks is Oudenaarde, die pas omstreeks 1930 in contact kwam met de typen 32 en die op vrij korte tijd een belangrijke bestand zag uitbouwen. Ook hier zorgden ze voor de vervanging van de zwakke machines type 30, met vooral diensten op de talrijke lokaallijnen in de omgeving. Zo waren er diensten naar Gent via Deinze, naar Ronse, rechtstreeks als via Ruien. In de goederendienst waren de bestemmingen uitgebreider, naast de vorige stations was er ook Kortrijk en Denderleeuw, maar bv. ook Leuze en Blaton. Gedurende de volgende jaren zou de inzetreeks van deze typen 44 steeds verder uitgroeien tot 10 plandagen in 1939, maar juist op dat ogenblik zouden ze op zeer korte termijn vervangen worden door de typen 41.

Regio Ardennen – Liège

Stelplaats Bertrix :

Al vrij snel – omstreeks 1926 – werd een klein bestand aan typen 32 opgebouwd te Bertrix. Met slechts één plandag werden vooral de diensten naar Muno gereden. Daar waar in 1928 de dienst officieel ophield bleef het bestand te Bertrix behouden en de inzet zou vanaf 1932 opnieuw opgenomen worden. Maar op dat ogenblik werd een belangrijk bestand opgebouwd en werden geleidelijk aan tot 10 locomotieven gebruikt in de ganse streek, met bestemmingen Dinant, Bastogne en Virton, dit vooral voor de reizigerstreinen, maar ook voor de lokale goederentreinen in de streek. Gedurende vele jaren behielden deze machines het grootste deel van dit verkeer in deze streek en bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren er nog steeds 7 typen 44 nodig voor deze diensten.

Stelplaats Ciney :

Ook deze stelplaats zou al vanaf 1926 een beperkte inzet kennen van het type 32, met een inzetreeks met slechts één inzetdag. De dienst bestond uit de bedieningstreinen naar Yvoir en iets later waren er ook de goederentreinen naar Clavier. In dit station werd de trein overgedragen aan de analoge machines van Statte. Deze beperkte dienst bleef behouden tot in 1935, maar door een verhoging van het bestand aan typen 44, zou de inzetreeks uitgebreid worden tot een 8 à 9 plandagen en namen ze ook het reizigersverkeer naar Yvoir via Spontin voor hun rekening, terwijl waarschijnlijk ook enkele treinen naar Statte gesleept werden. Deze toestand bestond nog steeds in mei 1940.

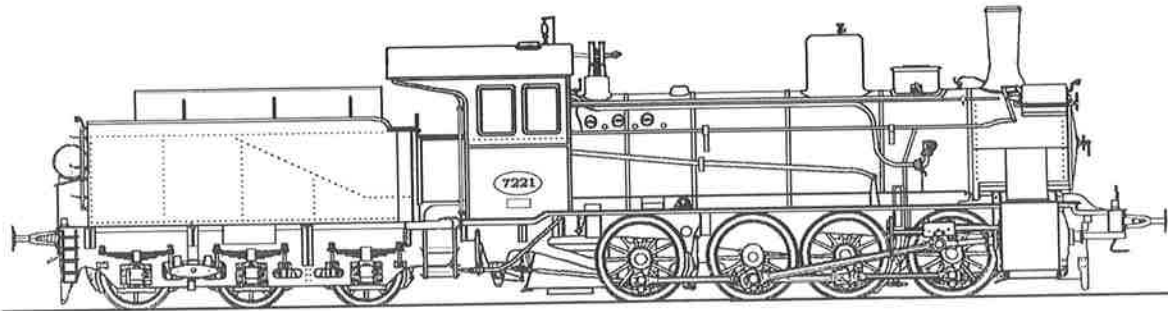
Stelplaats Visé :

Laatste stelplaats voor het type 32 / 44 was Visé. In deze grensplaats vervingen ze de tenderlocomotieven type 96 en in een kleine reeks verzekerden ze vooral de vele voorstadstreinen tussen Visé en Liège-Longdoz in de maasvallei. Ook voor de lokale goederendienst werden ze gebruikt, en in deze dienst bereikten ze Bressoux, Bassenge en in mindere mate ook Maastricht. Deze dienst bleef behouden tot kort voor de tweede wereldoorlog, maar eind 1939 zouden ze ook de reizigersdiensten van Montzen overnemen en sleepten ze een aantal treinen van de toch wel beperkte dienst naar Montzen / Gemmenich en ook naar Tongeren. Met een inzetreeks met vier inzetdagen werd de bezetting van België meegemaakt.

In het volgende tijdschrift wordt in een tweede deel de oorlogsperiode en de korte periode na de bevrijding tot hun afstelling behandeld.

Schrappingen

Type 71 - 72 .



Van deze Pruisische locomotieven kwamen er na de eerste wereldoorlog 156 exemplaren van het type 71 (met twee gelijke cilinders en verzadigde stoom) en 139 eenheden van het type 72 (compound-werking) naar ons land. Vijf machines type 71 en één type 72 werden in 1920 aan de Nord Belge doorverkocht.

Jaar	05/31	10/31	02/32	05/32	10/32	02/33	05/33	10/33	02/34	05/34	10/34	02/35
Effectief	280	280	279	277	273	273	273	273	273	273	273	273
Diensten	101	98	98	96	76	52	48	59	49	43	74	85

Jaar	05/35	10/35	02/36	05/36	10/36	02/37	05/37	10/37	05/38	10/38	04/39	03/40
Effectief	258	221	221	221	221	209	203	201	131	119	112	55
Diensten	86	91	91	108	112	127	123	117	96	90	53	37

Bij deze twee typen locomotieven – die slechts in een aantal details van elkaar afweken en die steeds als één type ingezet werden – is het einde van de loopbaan sterk afwijkend van vele andere typen locomotieven. Tot in 1932 waren er nog 280 machines in het N.M.B.S. bestand, maar op dat ogenblik was de inzet al zeer sterk verminderd en werden al minder dan 100 locomotieven nog effectief gebruikt. Meer dan 100 typen 71 / 72 stonden op dat ogenblik al afgesteld en werden de eerste locomotieven al afgeschreven. Enkele machines werden in deze periode aan de privé- maatschappij Mechelen – Terneuzen (MT) verkocht. Voor de zomerregeling van 1934 was de inzet al gedaald tot nog slechts 43 inzetdagen met een ritvaardig bestand van een 70-tal locomotieven. Maar op dat ogenblik ontstond door de verbetering van de economie een groot locomotieftekort en moest men noodgedwongen deze verouderde locomotieven terug in dienst nemen en in 1937 was het bedrijfsbestand terug aangegrooid tot meer dan 120 plandagen en waren opnieuw meer dan 200 machines ritvaardig. De overige locomotieven werd in deze periode echter wel definitief afgesteld. Deze inzet duurde nog tot begin 1938, maar op dat ogenblik besliste men om deze typen versneld af te voeren. Voor de laatste diensten nemen we de winterregeling van 1938 / 1939 als referentie, daar deze periode de laatste was dat deze locomotieven nog een uitgebreid inzetprogramma hadden. Enkele maanden later was het aantal benodigde machines trouwens gedaald van 90 tot slechts 50 in 1939 en 37 in 1940, met praktisch enkel nog plaatselijke rangeringen rondom de vele stelplaatsen. De volgende tabel geeft een overzicht over de inzetstelplaatsen in deze periode :

	FNDM	FNZD	FYZ	FSR	FTL	LDS / FMY	LNC	FLU	FLS
10/1938	7	1	1	4	1	9	8		2
04/1939	5	1		4	1	9	1	1	1
03/1940	3	2		5		10			
Type	71/72	71	71	71	71	72	71	72	71

	FR	FGZH	FY	FKR	FTK	FBC	FBM	FGH	FTY
10/1938	7	6	1	7		4	8	9	3
04/1939	1	7	1	2	5	1	7	6	
03/1940	3	7	2	6		2	3	7	
Type	72	71/72	71	72	71	72	71	71	72

Bij de bovenstaande tabel wordt een indicatie gegeven aangaande de ingezette locomotieven : elke stelplaats had in principe beide typen, maar de kleinere depots kregen de gemakkelijk te bedienen machines type 71, de zwaardere diensten waren voor het type 72. Het type geeft dan ook enkel de meerderheid van het bestand aan. Voor de inzet hebben we de volgende situatie :

Groep Antwerpen : **effectief eind 1938 : 20 locomotieven**
Stelplaats Antwerpen-Dam :

De inzet beperkte zich hier tot een groot aantal overgaveritten tussen de vormingsstations Schijnpoort, Kiel en Noord en de verschillende havensecties. Verder ook een bedieningstrein naar Essen. De diensten werden zeer snel overgenomen door de vrijgekomen machines type 81 en in mindere mate type 90.

Stelplaats Antwerpen-zuid :

De inzet van deze éne locomotief gebeurde voor plaatselijke rangeringen binnen de stelplaats .

Stelplaats Muizen (FYZ) :

Ook hier gebruikte men deze locomotieven voor rangeringen in het vormingsstation van Muizen.

Stelplaats Schaarbeek :

Hier werden vier locomotieven gebruikt voor de plaatselijke rangeringen te Schaarbeek-vorming en voor de overgaveritten naar de verschillende aansluitingen langs het kanaal en in de haven van Brussel.

Stelplaats Tienen :

Ook hier werd de locomotief enkel nog gebruikt voor lokale rangeringen in het station van Tienen en in de stelplaats.

Groep Charleroi : **effectief eind 1938 : 24 locomotieven**
Stelplaats Lodelinsart (LDS) > Montignies

Het vrij uitgebreide programma bestond vooral in de overgaveritten vanuit de vormingsstations van Lodelinsart en Châtelet naar de diverse bedrijven en steenkoolmijnen ten oosten van Charleroi met bestemmingen Fleurus, Luttre maar ook Auvélais en Tamines. Eind 1939 werden deze diensten door de nieuwe stelplaats Montignies overgenomen.

Stelplaats Monceau :

Met 8 locomotieven sleepten deze vooral de lokale goederentreinen ten westen van Charleroi naar Luttre, Marchienne en Piéton, maar in 1939 eindigde deze opdracht definitief en bleef nog enkel één rangeerdienst over.

Groep Gent : **effectief in 1938 : 39 locomotieven**
Stelplaats Aalst :

Twee locomotieven verzekerden de rangeerdiensten te Aalst (zowel in het reizigersstation als in de bundel oost) en te Denderleeuw.

Stelplaats Brugge :

Met 7 locomotieven reden ze vooral overgaveritten tussen Zeebrugge en Brugge, maar werden ook ingezet voor de bedieningstreinen naar Blankenberge en Knokke-Heist en in mindere mate Oostende.

Stelplaats Gent-Zeehaven :

Hier zou de inzet het langst duren met nog steeds 7 inzetdiensten bij de bezetting van ons land : de typen 71 / 72 werden vooral in de Gentse kanaalzone gebruikt voor bedieningstreinen naar Zelzate en Moerbeke, maar ook voor de vele overgaveritten vanuit de haven naar Merelbeke.

Stelplaats Merelbeke :

Hier zou men dezelfde toestand kennen met ook hier de meeste diensten naae Gent-Zeehaven, Gent-Oost en diverse punten binnen de Gentse kanaalzone. Eén locomotief werd gebruikt voor de afstelritten voor leeg reizigersmaterieel tussen Gent-St-Pieters en de diverse afstelbundels.

Stelplaats Ieper :

In de enige dienst werd de locomotief type 71 gebruikt voor de lokale rangeringen in de stelplaats (sorteren van de treinen in het kolenpark) en in het station.

Groep Mons :

effectief in 1938 : 36 locomotieven

Stelplaats Braine-le-Comte :

In 1938 werden nog vier locomotieven gebruikt voor de lokale goederentreinen in de buurt, maar enkele maanden later was de inzet teruggebracht tot de lokale rangeerdienst

Stelplaats Brussel-zuid :

Ook hier werden deze machines enkel nog gebruikt voor de afstelritten tussen Brussel-zuid en de afstelbundels van Vorst, en verder enkele lichte bedieningstreinen binnen de Brusselse agglomeratie, o.m. naar Halle en Etterbeek. Tegen eind 1939 waren deze diensten teruggebracht tot enkele lokale rangeringen te Vorst en Etterbeek.

Stelplaats St-Ghislain :

In deze stelplaats kenden de locomotieven type 71 nog hun uitgebreidste inzet voor een groter aantal bedieningstreinen binnen het steenkoolbekken rondom Dour en voor treinen naar Tertre en Jemappes met de aansluitende bedrijven. Deze dienst bleef trouwens nog behouden tijdens de eerste oorlogsmaanden tot hun afvoer naar Duitsland.

Stelplaats Tournai :

De lokale rangeerdienst te Tournai-stelplaats (1 machine) en te Tournai reizigers (twee locs) eindigde al in de loop van de zomer van 1938.

Alle in België aanwezige locomotieven typen 71 en 72 werden vanaf 1941 afgevoerd en van het type 71 kwamen 2 locomotieven nog na het beeindigen van de vijandelijkheden terug naar ons land. Bij het type 72 werden er drie machines teruggebracht. Verder werden nog vier locomotieven type 71 en één locomotief type 72 – overgenomen van de Nord Belge – in het effectief opgenomen. Geen van deze locomotieven zou nog veel ingezet worden in de naoorlogse periode :

Liège : **72.001 – 72.002 :** Tot midden 1945 werden ze gebruikt voor lokale rangeringen te Liège maar werden nadien in de stelplaats op een zijspoor geplaatst

Luttre : **71.004, 71.008, 71.025** Tot begin 1946 werd nog één locomotief gebruikt voor lokale rangeringen in het kolenpark, maar nadien stonden ze doelloos in het depot. De 71.025 heeft daarentegen geen enkele dienst meer verzekerd na de oorlog omwille van zijn beschadigingen

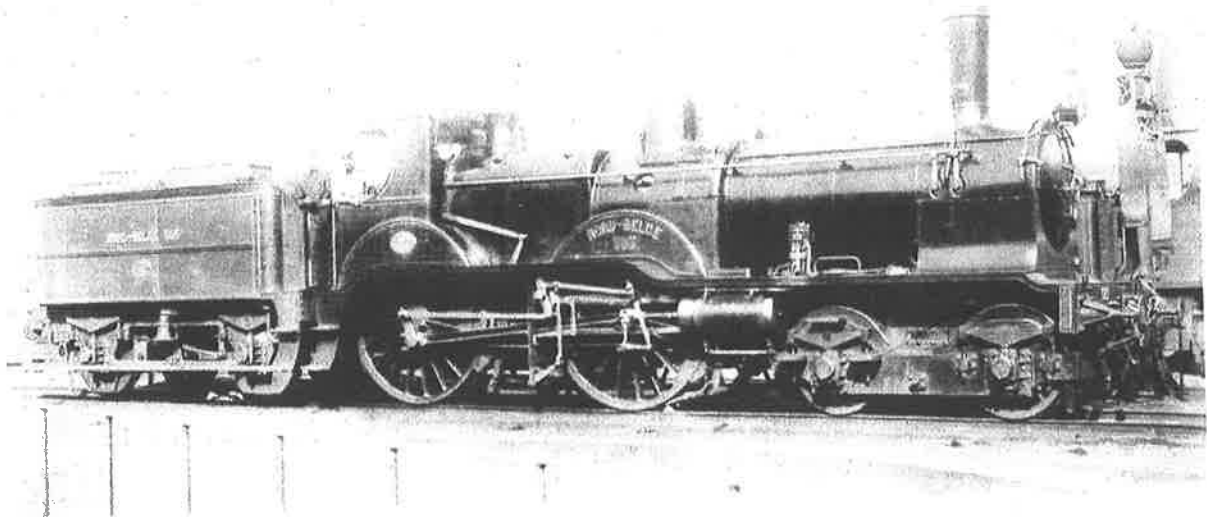
St-Martin **71.001, 71.002, 71.003** Hier deden de typen 71 het langst dienst voor lokale rangeringen en voor de bediening van het metaalverwerkend bedrijf « La Sambre » te Marchienne-Est. De dienst werd in de loop van 1948 overgenomen door een rangeerlocomotief type 51, iets wat aangeeft over de belangrijkheid van de inzetreeks en de inzet van deze goederenlocomotieven.

Stoomlocomotieven

Nord Belge 301 - 310.

Geschiedenis bij de Nord Belge :

Toen in de negentiger jaren van de 19^{de} eeuw het aantal snelle verbindingen in trek kwamen, moest men noodgedwongen ook krachtige en vooral snelle locomotieven ontwikkelen en in deze periode opteerde men bijna overal in Europa voor machines met twee drijfwielen met een diameter van 1 800 tot 2 000 mm en voorafgegaan door een tweeassig draaistel, dus asindeling 2'B. Bij de Etat Belge ontstonden de typen 18 in verschillende uitvoeringen, bij onze zuiderburen werd het type 2. 120 – 157 bij de Nord Français besteld en vanaf 1893 werden deze eerste locomotieven van dit nieuwe type geleverd. Ze werden vooral voor het lange afstandsverkeer vanuit de Noordelijke industriestreek naar vooral Paris ingezet. Deze locomotieven werkten volgens het Compound systeem met vier cilinders volgens het systeem van Glehn – du – Bousquet. De lage drukcilinders waren inwendig ter hoogte van het draaistel aangebracht, de hoge drukcilinders bevonden zich uitwendig, horizontaal geplaatst hoog tegen de voetplaat. Voor de ketel koos men vrij grote afmetingen en voor een type Belpaire. Hierin werden als vlampijpen deze van het type Serve ingebouwd. Deze vlampijpen hadden inwendig een aantal bijkomende metalen strips die in feite een voorloper van de oververhitting vormden.



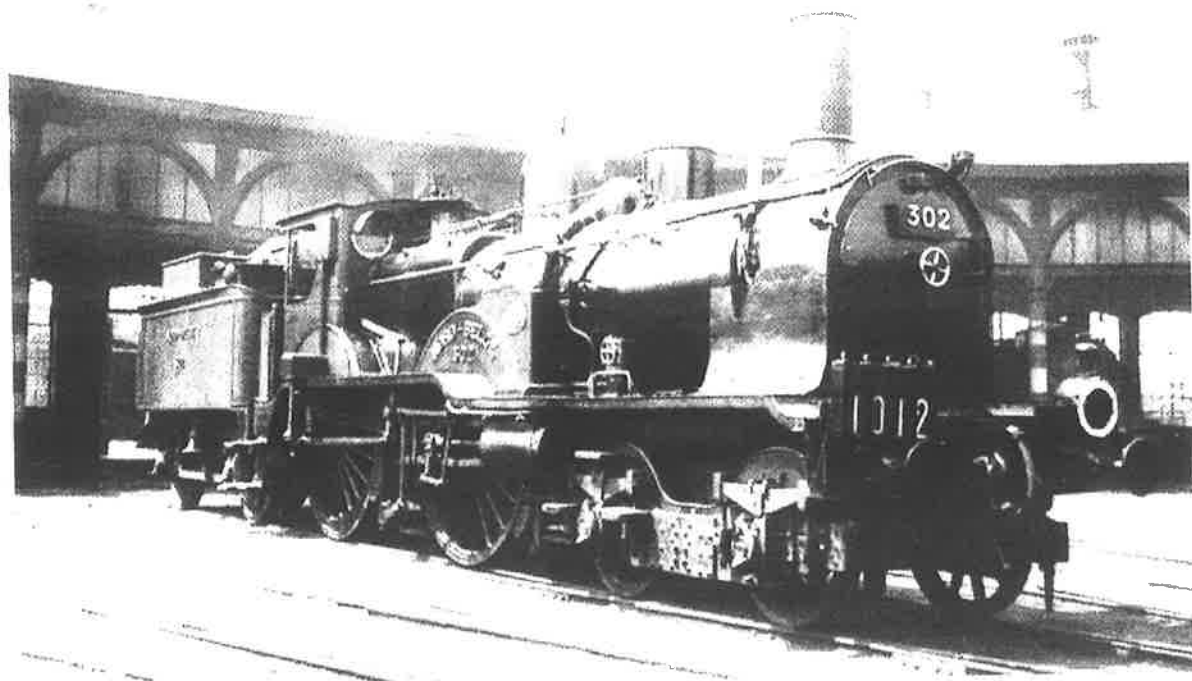
De 303 wacht in de stelplaats St-Martin op een nieuwe opdracht omstreeks 1910

Foto A Jacquet

Ook bij de Nord Belge ontstond een behoefte aan dergelijke zware machines : deze maatschappij zag trouwens een aantal internationale treinen tussen Paris en Liège en verder Duitsland over zijn sporen donderen. Om die redenen besliste men bij de Nord Belge om het type 2.121 – 157 onder licentie na te laten bouwen en Cockerill sleepte op de opdracht in de wacht voor de bouw van 6 machines. In 1900 werden deze aan de Nord Belge geleverd en als nummers 301 – 306 in het bestand ingevoerd. Deze eerste locomotieven waren gekoppeld aan tweeassige tenders met een watervoorraad van 10 m³. Deze tenders werden door de centrale werkplaats van de Nord Belge te St-Martin zelf gebouwd. De stelplaats werd hierbij Kinkempois en tijdens de eerste jaren werden deze machines enkel gebruikt in de hoogwaardige reizigersdienst tussen Liège en Givet, maar vooral voor de internationale treinen tussen Liège en Paris, waarbij ze over de Etat Belge sporen reden tussen Namur en Erquelinnes. De locomotiefwissel gebeurde hierbij te Aulnoye. Deze laatste diensten zouden slechts een vijftal jaar – en dit steeds nog in beperktere mate – gereden worden. De reden hiervoor was de steeds hogere tonnemaat

van de treinen en de levering van de zwaardere locomotieven 321 – 362 (asindeling 2'C, later type 22 NMBS). Deze machines zouden die zwaardere verkeer op zich nemen.

Nochtans voldeden de machines 301 – 306 zo goed dat de Nord Belge dacht aan een bestelling van bijkomende locomotieven. Maar op dat ogenblik was ook de Nord Français zijn locomotiefpark aan het moderniseren en had men een aantal van deze lichtere locomotieven op reserve gesteld en deze machines werden aan de Nord Belge aangeboden. Vier van deze locomotieven - de nummers 2.121 tot 2.123 en de 2.126 - werden in de loop van 1903 overgenomen. Het betrof hier steeds om machines die tussen 1891 en 1893 door de SACM gebouwd werden. Ze weken slechts en geringe mate van de Belgische zusters af, enige verschil was het feit dat ze gekoppeld waren aan drieassige tenders met een capaciteit van 14,8 m³ water. Deze inhoud was in Frankrijk nodig omdat de afgelegde afstanden hier groter waren en zodoende de actieradius tussen twee waternames kon vergroten. Deze locomotieven kregen bij de Nord Belge de nummers 307 tot 310.



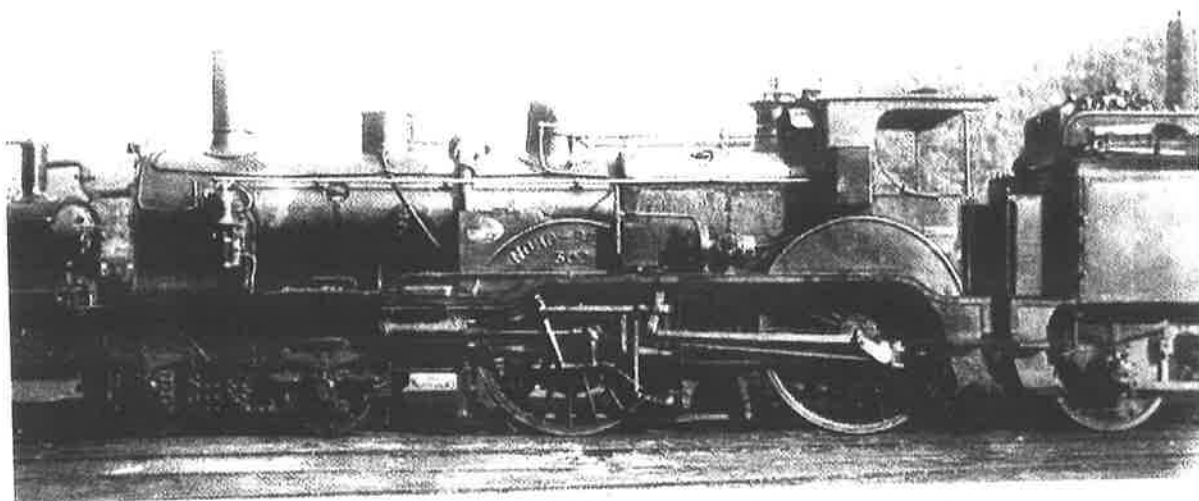
De 302 staat te Kinkempois afgesteld in 1935 kort voor zijn definitieve schrapping Foto Hesselink

Na beëindiging van de diensten voor de internationale treinen, werd een nieuw inzetgebied gezocht. De machines 321 – 362 zouden vooral instaan voor de zware doorgaande treinen, voor de 301 – 310 bleven de lichte sneltreinen over : deze vond men in de minder industriële maasvallei en hierdoor sleepten ze dan ook deze treinen vanuit Liège via Namur naar Givet en hier werden ze dan overgenomen door de Est Français met verdere bestemmingen als Charleville-Mézières en Reims. Verder waren er ook een aantal stoptreinen tussen Liège en Namur in de inzetreeks opgenomen. Gedurende de ganse vooroorlogse periode bleef deze inzet standhouden. De sterlplaats bleef constant Kinkempois.

Tijdens de eerste wereldoorlog werden alle 10 locomotieven naar Frankrijk afgevoerd en hier werden ze achter het front gebruikt door de Nord Français voor allerlei taken, zowel in reizigersdienst, maar ook voor de bevoorrading van de troepen aan het front. Alle machines overleefden deze wereldbrand.

Ook na de bevrijding kwamen alle 10 locomotieven terug te Kinkempois in depot en in deze eerste periode kenden ze nog een vrij uitgebreid programma, met vooral diensten voor de minder zware semi-directe treinen tussen Liège – Namur en Givet, terwijl ze ook sporadisch naar Charleroi doorreden. Maar hun ster taande vrij snel en ze kwamen in ondergeschikte diensten terecht : vanaf 1923 / 1924 werden ze vooral ingezet voor de stoptreinen tussen Liège – Huy en Namur. In mindere mate reden ze vanuit Namur nog enkele treinen naar

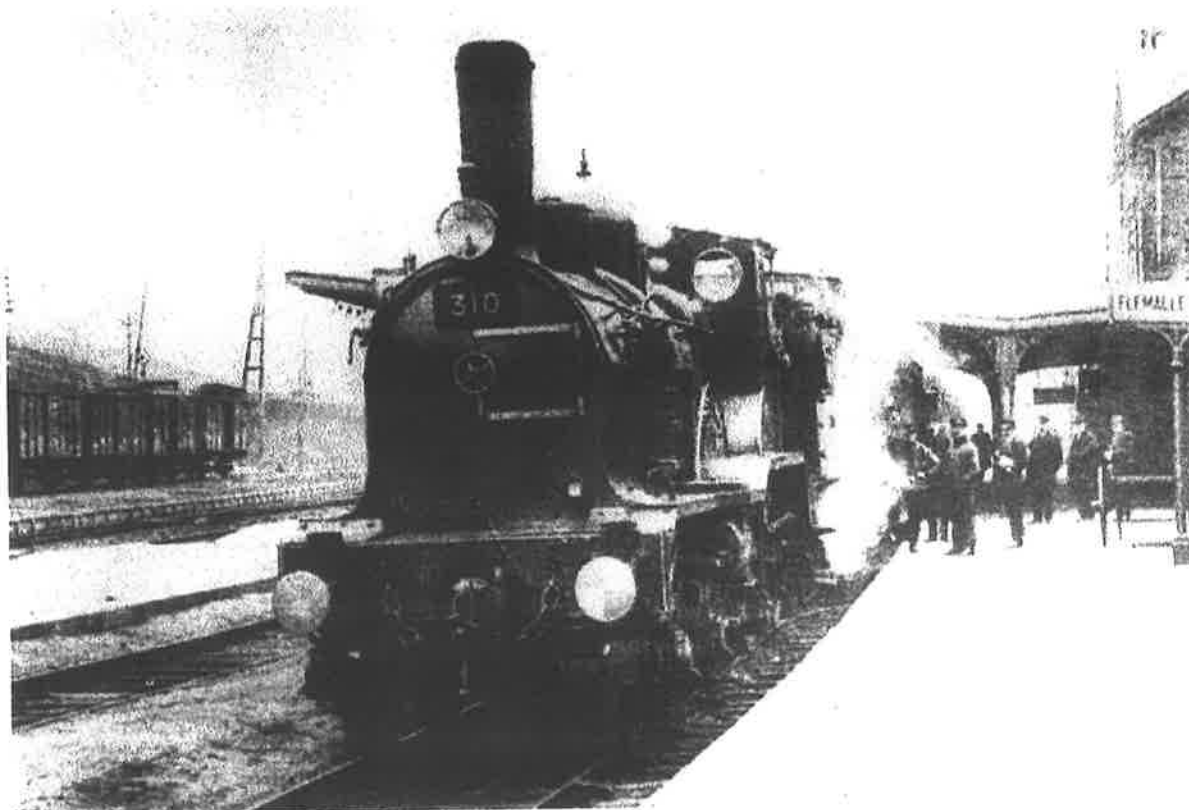
Givet. Maar jaar na jaar verminderde het aantal treinen en geleidelijk aan werden ze ook gebruikt in het typische voorstadsverkeer van Liège, tussen Liège-Longdoz en Flémalle. De eerste echte aderlating kwam er in 1927 door de levering van de zware locomotieven 421 – 455 (later NMBS type 48), die zeer snel alle doorgaande treinen overnamen van de 321 – 362 (later type 22) en deze laatste locomotieven zouden dan vooral de zwaarste stoptreinen en het typische voorstadsverkeer gaan overnemen. Zodoende verzeilden onze machines 301 – 310 dan naar de lichtere stoptreindiensten, waarbij ze vooral treinen tussen Huy en Namur – het minst drukke baanvak van de Nord Belge – gingen slepen. Vanaf 1931 werden dan ook de eerste locomotieven op een zijspoor geplaatst. De heropflekkering van de economie in de beginjaren dertig zorgde ervoor dat de loopbaan van de machines alsnog met enkele jaren verlengd werd, maar omstreeks 1936 werden ze voor hun diensten bedankt en werden ze definitief afgesteld en korte tijd later gesloopt.



De 302 vertrekt uit Kinkempois naar zijn nieuwe taak, het slepen van een stoptrein Liège – Namur
Foto Hesselink

Nummerlijsten 301³ - 310

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Ombouw	Schrapp.	Opmerkingen
301	1900			Cockerill 2211		Voor 1936	
302	1900			Cockerill 2212			
303	1900			Cockerill 2213			
304	1900			Cockerill 2214			
305	1900			Cockerill 2215			
306	1900			Cockerill 2216			
307	1891			SACM 4266			Ex NF 2.121
308	1891			SACM 4267			Ex NF 2.122
309	1893			SACM 4468			Ex NF 2.123
310	1893			SACM 4471			Ex NF 2.126



De 310 verzekeret een stoptrein naar Liège te Flemalle omstreeks 1928

Foto NMBS

Technische fiche :

Op de volgende bladzijde wordt de technische fiche van deze locomotieven afgedrukt, doch tussen de verschillende locomotieven en constructeurs zijn er toch wel enige verschillen en deze worden in onderstaande tabel aangegeven :

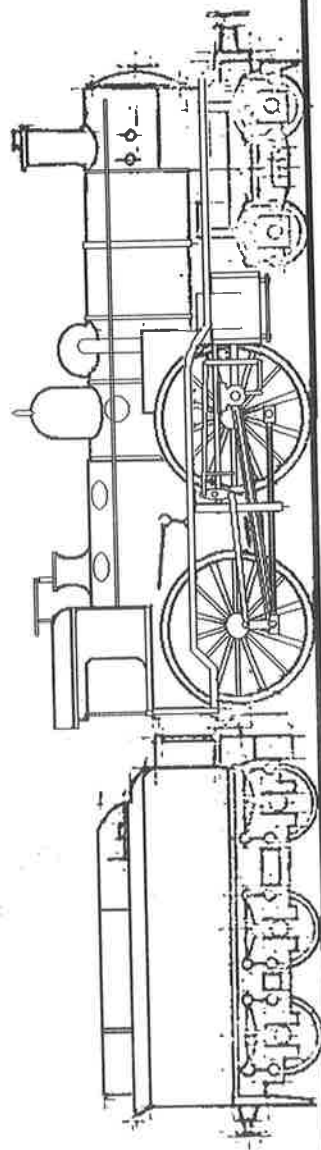
	301 – 306	307 – 309	310
Bouwer	Cockerill	SACM 1891	SACM 1893
Herkomst		Ex Nord Français 2.121 – 2.123	Ex Nord Français 2.126
Roosteroppevlakte	1,95 m ²	1,99 m ²	2,04 m ²
Verwarmingsoppervlakte haard	10,51 m ²	9,81 m ²	9,87 m ²
Pijpen	145,43 m ²	145,43 m ²	145,43 m ²
Totaal	156,34 m ²	155,24 m ²	155,30 m ²
Totale massa	52 630 kg	47 800 kg	48 620 kg

SACM : Société Alsacienne de construction métallurgique te Belfort

Stoomlocomotief Nord Belge 301 - 310

2'B

Locomotief voor reizigersdiensten .



ex Nord Belge 301 - 310

Cockerill 6
SACM 4

Levensduur :

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 :

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 keteltromp :

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

9 852 mm

9 282 mm

2 800 mm

mm

4 250 mm

7 330 mm

1 800 mm +

2 530 mm + 3 000 mm

700 mm

1 282 mm

2 130 mm

900 mm

52 630 kg

9 700 kg

9 700 kg

16 600 kg

16 630 kg

10 000 l / 14 300 l

3 000 kg > 3 500 kg

Dieselmotorwagen type 602

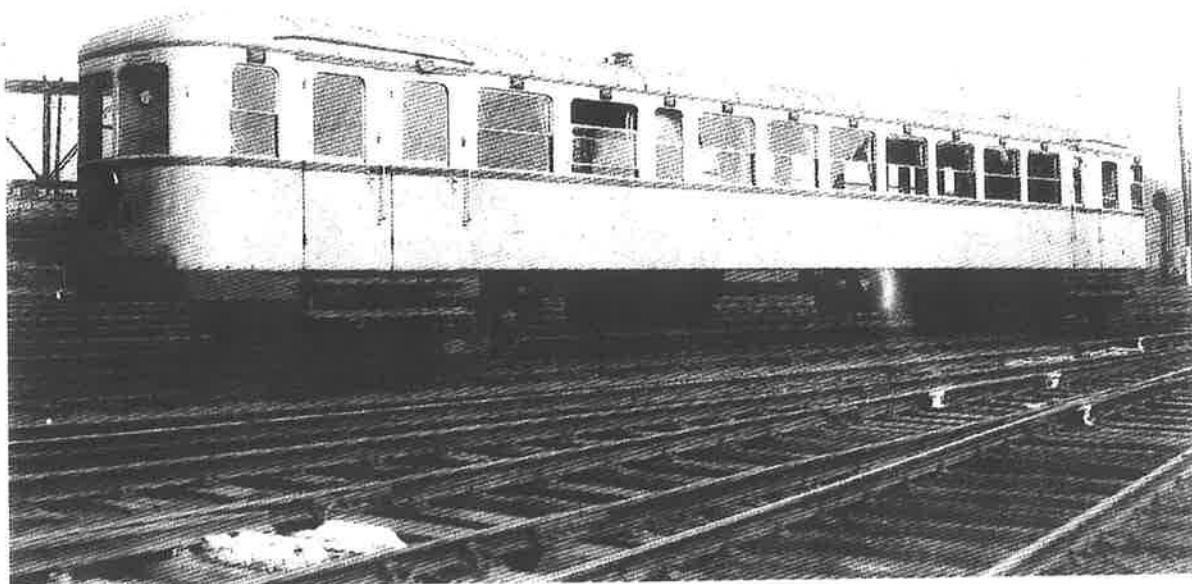
1933

Brugeoise & Nivelles - Maybach

1946

a. De voorgeschiedenis

Bij de bestelling van de motorwagens type 601 bij la Brugeoise opteerde men naast de 14 gewone stellen ook voor twee afwijkende prototypes. Bij een eerste type behield men de volledige aandrijving van het type 601, maar er kwam een nieuw ontwikkelde sterkere motor van de firma Maybach tot inzet. In tegenstelling met de vorige motoren was het vermogen verhoogd van 175 pk naar 210 pk en door het gebruik van nieuwe materialen was de massa van deze motor met praktisch 2 000 kg verminderd. Hierdoor daalde ook de massa van deze motorwagen in dezelfde grootteorde en hierdoor werd het rendement nog verder verhoogd. Ook qua kast en interieur was dit prototype volledig identiek met de typen 601, terwijl ook de werkelijke aandrijving via een valse as en koppelstangen op het motordraaistel gebeurde.



De 602.01 wordt te Haine-St-Pierre door de NMBS fotograaf op de film vastgelegd

Daar de nieuwe motor ontwikkeld was, was de levering dadelijk na het type 601 geen probleem en midden 1934 werd 602.01 aan de N.M.B.S. geleverd en – net zoals de typen 600, 601 ook aan Merelbeke toegewezen. Deze motorwagen werd in dezelfde reeks als de typen 600 en 601 gebruikt, waarbij ze vooral de diensten naar Aalst, Dendermonde en Brussel-noord verzekerden. Verder werd hij ook ingezet in de diensten van het type 600, meer bepaald naar Eeklo en Brugge enerzijds en naar Tielt anderzijds. Eind 1934 werd de 602.01 gedurende enige maanden uitgeleend aan de stelplaats Berchem en hier werd dit stel vooral ingezet op de verbinding tussen Antwerpen-centraal en Essen, waarschijnlijk ook met enkele ritten naar Roosendaal. Vanaf midden 1935 ging de 602.01 dan terug naar Merelbeke in de boven vermelde inzetreeks. Deze toestand bleef ongewijzigd tot in 1938.

Op dat ogenblik werd – met o.m. de nakende levering van het type 608 en 620 – een reorganisatie doorgevoerd en werd de 602.01 (samen met nog andere prototypes) naar Haine-St-Pierre overgebracht Hier werden de verschillende lokaallijnen in het Centre bediend in de reeks van het type 601 en zo hadden ze de

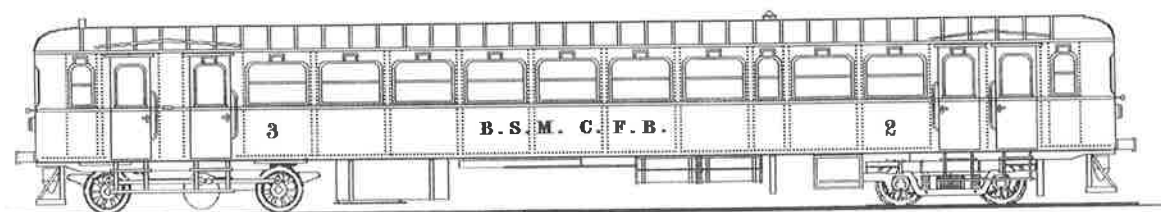
volgende bestemmingen: Binche / Fauroeux, Erquelines, Charleroi, Mons, Ronse en Tubize / Braine-le-Comte. Ook deze toestand bleef tot bij het begin van de tweede wereldoorlog verder lopen.

Door het tekort aan brandstof werden alle stellen op verschillende plaatsen werkloos afgesteld, zo stond de 602.01 in de CW Luttre doelloos te wachten op een nieuwe inzet. Doch deze zou het stel niet meer kennen, daar het eind 1940 te Luttre – samen met verschillende andere motorwagens – zwaar gesaboteerd werd en in brand gestoken werd. De ganse oorlog bleef het vernielde stel hier afgesteld en na de bevrijding werd nog nagegaan of een herstelling nog rendabel was. Doch de kosten lagen te hoog en de 602.01 werd in de loop van 1946 uit het bestand afgevoerd en – na recuperatie van enkele onderdelen – enkele maanden later gesloopt.



Tijdens zijn korte stationering te Berchem rijdt de 602.01 naar Essen en passeert hier Kapellen.

Nummer 1933	Nummer 1946	In dienst	Bouwer	Schrapping	Opmerkingen
602.01	602.01	1934	Brugeoise	1946	Na sabotage en vernieling te Luttre



Dieselmotorwagen type 602

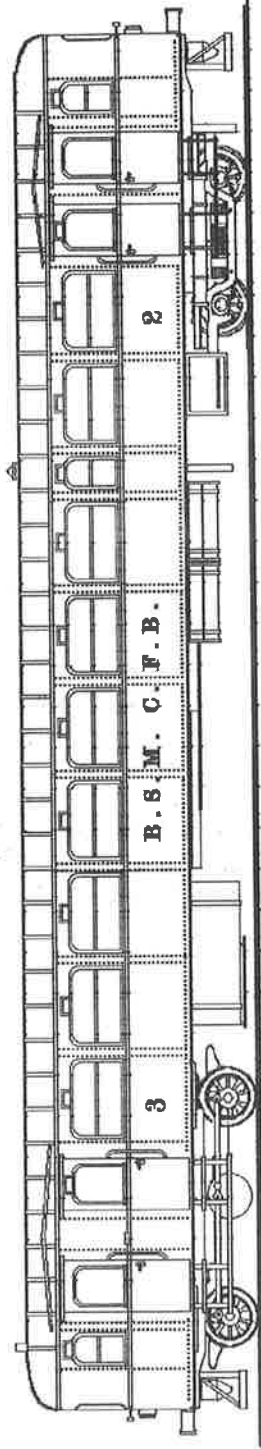
B'2'

Diesel-mechanisch - lokale dienst

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 :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van insputting :

Omwentelingsnelheid :

Insputdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motordraaistel

Loopdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

22 100 mm

22 000 mm

2 930 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

39 430 kg

11 440 kg

11 360 kg

8 315 kg

8 315 kg

2 270 kg/m

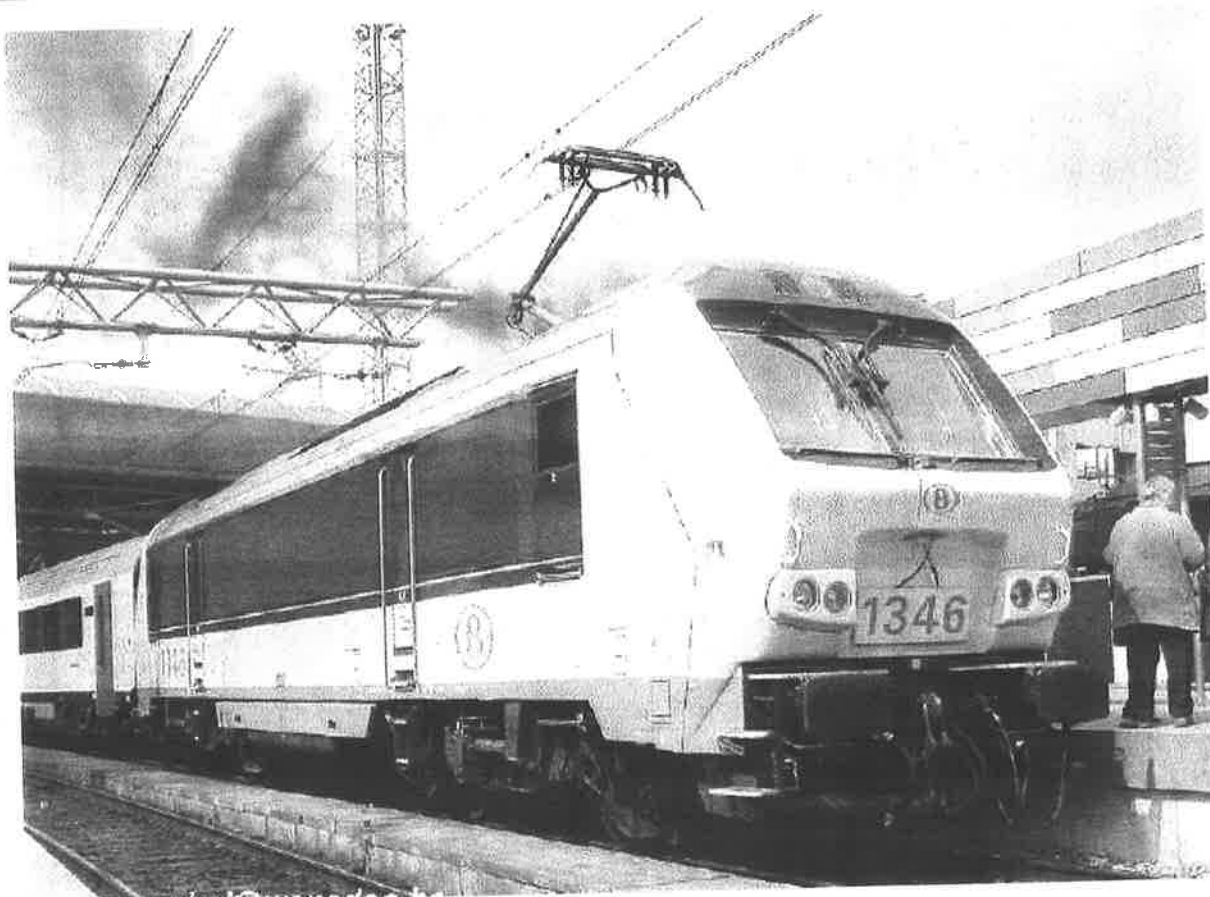
200 kW

165 kW

Elektr. Locomotief reeks 13

1986

Bombardier



De 1346 staat op 6 mei 2001 tentoongesteld te Ottignies

Foto Papym

Geschiedenis en indienststelling

Toen in de beginjaren negentig de planning ontstond voor het net van hoge snelheidslijnen, opteerde men voor de verbinding tussen Brussel en Duitsland voor het gebruik van deze lijn door gewone binnenlandse treinen. Doch hiervoor moesten nieuwe locomotieven ontworpen worden, die niet alleen een maximale snelheid van 200 km/h konden halen, maar ook geschikt waren voor de "nieuwe" Belgische spanning van 25 kV wisselspanning. Technisch was het geen probleem om dergelijke locomotieven te ontwikkelen en in Frankrijk was men al verder gevorderd met de tweespanningslocomotieven (25 kV / 1 500 V) type Sybic. Daarom koos men bij de N.M.B.S. ook resoluut voor een dergelijke oplossing. Voor deze verbinding had men een twintigtal machines nodig.

Door deze optie groeide ook de vraag om het niet rendabeler was om de in de toekomst te elektrificeren lijnen in de Ardennen te voorzien voor deze 25 kV en na verschillende studies besliste men om de verbindingen vanuit Liège naar Luxemburg en de Athus-Meuse lijn in wisselspanning onder draad te brengen en ook de lijn Namur - Luxemburg in een verdere toekomst in 25 kV te herelektrificeren. Wel werd de beslissing om de verbinding Liège - Jemelle op 3 000 V te brengen niet ongedaan gemaakt en zodoende moest noodgedwongen tot in Rivage onder de 3 000 V gereden worden. Met deze resultaten werd berekend dat men voor deze verbindingen 60 nieuwe locomotieven nodig had en dadelijk sloot de C.F.L. bij deze bestelling aan voor 20 bijkomende machines ter vervanging van de oeroude locomotieven reeks 3600. Er werd een Europese prijsofferte gevraagd en hierop reageerden een zestal constructeurs met een offerte. Grootste kandidaten waren

Siemens en Alstom, maar bij de latere verfijningen van het lastenboek werd dit aangepast om voorkeur te geven aan de Franse machines. Ook bij de bestelling werd gerefereerd naar het feit dat de Duitse constructeurs nog geen ervaring hadden op gelijkspanning en dat de S.N.C.F. al een aantal machines in dienst gesteld had. Nochtans voldeden op het ogenblik van de bestelling de Duitse locomotieven van Siemens en AEG al zeer goed en had de S.N.C.F. nog steeds enorme problemen om de machines oppunt te stellen. En deze beslissing zou ook de N.M.B.S. en de CFL gedurende verschillende jaren grote parten spelen.



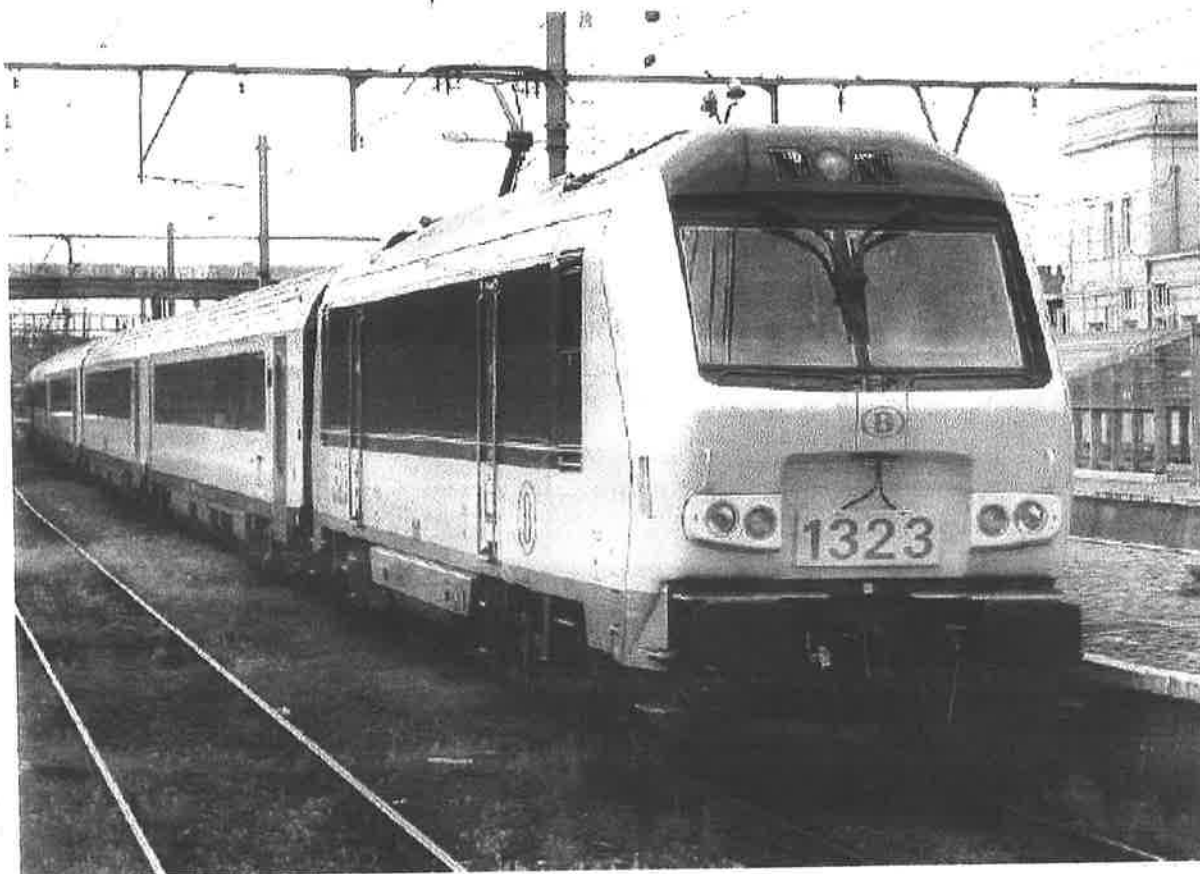
De 1301 samen met de 1901 tijdens zijn eerste testritten te Ronet

Met enkele weken vertraging werd de 1301 op 31 december 1997 aan de N.M.B.S. afgeleverd en in de Alstom fabrieken door de N.M.B.S. ingenieurs nagekeken. Op 2 februari 1998 werd deze loc vanuit Belfort naar de CW Salzinnes overgebracht voor de statische testen. De eerste effectieve ritten werden – samen met de 1901 – te Ronet uitgevoerd. Op 16 maart werden de homologatieritten tussen Ath en Silly doorgevoerd en 's avonds ging de locomotief naar zijn stelplaats Merelbeke. Tijdens de volgende weken waren er nog verdere testen vanuit Ath en Tournai met verschillende ritten tussen Tournai en Moeskroen. Begin april kwam de 1302 te Merelbeke aan. Na de testen in België ging de 1302 naar de CFL voor zijn eerste testen onder de 25 kV en deze gebeurden op de verbinding tussen Wasserbillig en Oetrange. In mei werden de remkarakteristieken opgenomen tussen Moeskroen en Blaton en werd de invloed op de bovenleiding uitgevoerd tussen Merelbeke en Kortrijk. De 1303 daarentegen ging nog voor zijn levering naar de klimakamer te Wien. Na de levering van de 1305 eind juni 1998 werden de 15 eerste machines aan de CFL geleverd in de volgende maanden. Dit was contractueel afgesproken om de oude machines reeks 3600 op korte termijn te kunnen afstellen. Vermelden we nog dat de eerste 10 locomotieven door Alstom te Belfort gebouwd en afgewerkt werden, voor de overige machines werd de kast te Frankrijk gebouwd, terwijl de afwerking en de testen bij Bombardier te Brugge doorgevoerd worden.

Maar op dat ogenblik begonnen de eerste problemen met de locomotieven. De klassieke elektrische en mechanische tekorten konden in de volgende maanden opgelost worden, maar groter waren de problemen met de tractie en de elektronica die instond voor de regeling van het vermogen en de remming. Net zoals bij de vroegere Franse locomotieven was de software van de diverse computers niet aangepast aan de bedrijfsomstandigheden en deze leidden in het zwakste geval voor een uitval van de machine, in een erger geval voor diverse defecten in het elektronische gedeelte. Door al deze problemen werd de inzet van de machines – die voorzien was voor de winterregeling van 1998 zonder datum uitgesteld en moesten o.m. de locomotieven reeksen 15 en 18 langer in dienst blijven.

Na al deze testen werden een aantal verbeteringen en aanpassingen doorgevoerd en deze werden als eerste op de CFL- loc 3006 (als eerste te Brugge gebouwde machine) doorgevoerd en de reeds geleverde locomotieven werden terug naar Frankrijk afgevoerd voor deze aanpassingen. Nochtans zouden ook na de aanpassingen nog diverse defecten optreden.

De loopbaan :



*De 1323 duwt vanaf 2001 ook op de verbinding Liège – Oostende de I 11-rijtuigen, hier te Leuven op 16/05/2001
Foto Papym*

Pas op 19 april 1999 werden dan de 1305 en de 1306 voor het eerst aan de pers en het publiek voorgesteld te Brussel-zuid voorgesteld en werden ze dan officieel voor de commerciële dienst vrijgegeven. Op 20 april zou de 1306 dan de eerste treinen tussen Oostende en Eupen slepen, waarbij de locomotief reeks 27 mee in de trein bleef bij eventueel defect. Dit trad bij deze eerste dienst niet op, maar tijdens de volgende weken stapelden de schadegevallen zich op en werden de machines reeks 13 terug afgesteld. Ook de Luxemburgse machines – die al eerder in commerciële dienst gekomen waren – werden in deze periode afgesteld en ondergingen diverse testritten in België, maar werden ook sporadisch ingezet voor commerciële diensten.

Intussen onderging de 1302 de nodige testen te Vitry bij Paris en later tussen Le Mans en Nantes voor het bekomen van de homologatie voor het Franse net.

Vanaf de zomergeling van 1999 – met ingang van 30 mei – werd een inzetreeks met drie dagen opgesteld

Dag 1	7002 : Oostende – Schaarbeek – los Merelbeke – Schaarbeek – 8007 Oostende
Dag 2	528 : Welkenraedt – Oostende – los Merelbeke – Oostende – 516 Welkenraedt
Dag 3	Welkenraedt – Eupen – 529 – Oostende – 510 – Eupen – 538 – Oostende – 520 – Welkenraedt

Ondanks het feit dat bij het begin van deze zomerregeling al 10 machines geleverd waren, zou tot eind juli gemiddeld slechts één locomotief in deze dienst opduiken. De toestand werd zo kritisch dat de N.M.B.S. eiste dat een herstelde locomotief gedurende twee weken zonder defecten voor een testtrein tussen Merelbeke – Brugge – Kortrijk – Merelbeke (met 12 M2-rijtuigen als last) moest rijden eer hij terug in de commerciële reeks mocht terugkomen. Pas vanaf augustus 1999 werd de toestand regelmatig en konden de drie inzetdagen aangehouden worden. Zodoende besliste men om vanaf de winterregeling de inzetreeks tot 9 dagen uit te

breiden en werden alle treinen Oostende – Brussel – Welkenraedt – Eupen in principe door een reeks 13 gesleept. Doch gedurende deze intensievere inzet zou de betrouwbaarheid zienderogen achteruit gaan en op 29 oktober 1999 werd een nieuw verbod uitgevaardigd om nog machines reeks 13 in te zetten en werden alle treinen terug door een reeks 27 overgenomen. Gedurende deze afsteltijd werd een volledig vernieuwde software aangebracht en op 16 november werden deze aangepaste locomotieven – met name de 1303 en 1309 – voor een trein Oostende – Eupen getest en goed bevonden. Geleidelijk aan werden alle geleverde locomotieven op deze wijze aangepast. Toch bleven de problemen en daarom werd beslist om de drie oorspronkelijke inzetdagen te rijden door speciaal opgeleide instructeurs, samen met een technicus van Alstom. Na een nieuwe opleiding van de bestuurders werd deze maatregel eind december 1999 opgeheven en reden deze machines opnieuw met slechts één enkele bestuurder. Deze verbeteringen zouden – ondanks de strengere winterse omstandigheden – de betrouwbaarheid sterk verbeteren en eind januari 2000 werd de inzetreeks met de 9 plandagen zonder verdere problemen gereden.



De 1322 met een trein Liège – Oostende te Brugge

Op dat ogenblik werden ook de testritten georganiseerd om in trek-duw combinatie met de I 11-rijtuigen te rijden en ook hier zouden talrijke problemen opduiken die de aanpassing van de software vergden, maar die ook aanpassingen aan de stuurstandrijtuigen nodig maakten. Anderzijds werden ook de eerste vermogenstesten in treinschakeling georganiseerd tussen Liège en Gouvy met de bedoeling om de zware goederentreinen te slepen.

Vanaf begin 2000 zou dan de betrouwbaarheid steeds gunstiger evolueren en besliste men om deze machines ook op verdere verbindingen in te zetten. Eerste lijn zou de verbinding Antwerpen – Oostende worden en hiervoor gingen enkele locomotieven naar Antwerpen voor personeelopleiding en reden hier diverse lokale treinen. Vanaf de zomerregeling werd de reeks uitgebreid met 6 plandagen voor deze laatste verbinding. Hier zouden ze voor het eerst in trek duwtreinen gebruikt worden. Een verdere locomotief werd ook – buiten reeks – gebruikt voor de autoslaaptrein vanuit Bressoux naar Gouvy. Verder mochten de machines nog niet daar ze nog niet toegelaten werden op het CFL- net. Geleidelijk aan werden er steeds meer locomotieven geleverd, vergrootte de betrouwbaarheid en kon zo het inzetgebied vergroot worden. Eerste uitbreiding kwam er op 3 december 2000 waarbij zes bijkomende machines ingezet werden in drie plandagen in treinschakeling.

Deze verzeckerden de overgebleven goederentreinen op de verbinding vanuit Liège naar Gouvy, waarbij de Belgische machines nu mochten doorrijden op het CFL-net tot in Luxemburg en Bettembourg. Op dezelfde datum werd ook een eerste dienst gereden tussen Stockem en Bettembourg, dit vooral voor personeelsopleiding van de bestuurders van Stockem.

Tijdens de volgende maanden zouden steeds meer en meer diensten op de lijn tussen Ronet en Stockem door machines reeks 13 gesleept worden en vanaf de zomerregeling van 2001 hadden we de volgende inzet :

Reizigersx:

Dagen 851 – 859 : reizigersdiensten tussen Oostende – Brussel en Eupen.

Dagen 860 – 863 : reizigersdiensten tussen Oostende en Antwerpen-centraal

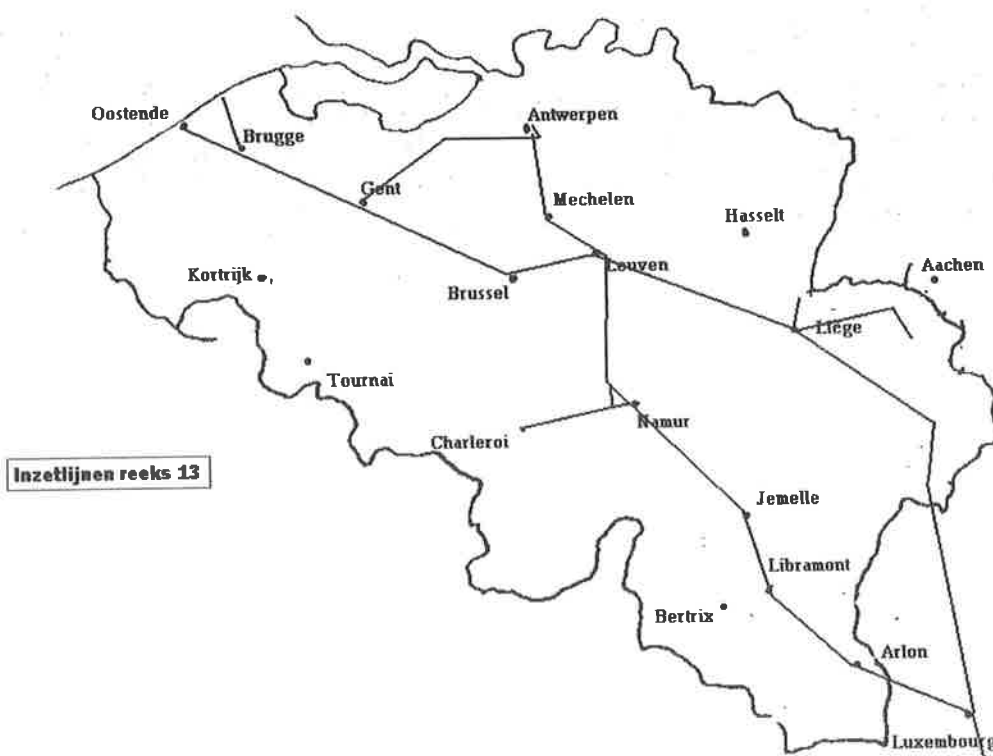
Goederen :

Dagen 801 – 837 : gemengd NMBS 13 / CFL 3000

Goederentreinen Liège – Gouvy – Bettembourg. Het begin van enkele treinen ligt echter te Leuven.

Goederentreinen Leuven – Namur – Stockem – Bettembourg (in treinschakeling)

Nieuwigheden zijn hierbij dat de meeste treinen geleidelijk aan doorrijden tot in Thionville en Metz (vormingsstation Woippy). Hiervoor werden trouwens een aantal bestuurders van de stelplaats Thionville opgeleid en deze S.N.C.F. bestuurders nemen de trein over te Bettembourg en voeren hem verder op het Franse net. Naast Leuven worden ook Zeebrugge en Monceau door de machines reeks 13 bereikt. De onderstaande kaart geeft een inzicht over de berden lijnen in België.



Toekomst :

De inzet van deze locomotieven zal tijdens de volgende jaren nog verschillende keren veranderen en deze gebeurt in fases, afhankelijk van de belangrijke werken aan de infrastructuur.

In eerste instantie zal de goederendienst verlengd worden vanuit Metz tot in het vormingsstation van St-Louis ten noorden van Bazel. Door deze aanpassing kunnen de Zwitserse locomotieven de trein hier oppikken en vervalt een bijkomende locomotiefwissel in Frankrijk. Hierdoor wordt de reistijd met twee à drie uur verkort voor alle goederentreinen naar Italië. Deze doorrit zal waarschijnlijk al eind dit jaar plaatsvinden.

In dezelfde context wordt ook het beginpunt van de inzet verlegd naar Antwerpen-noord en zelfs de havensekties. Dit is thans niet mogelijk daar de baanvakken vanuit Antwerpen naar de haven nog niet aangepast zijn voor de doorrit van voertuigen met asynchrone tractiemotoren. Deze aanpassing wordt voorzien voor begin 2002.

Na de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn wordt het doorgaande goederenverkeer over deze lijn geleid en krijgt men een volledig nieuw goederentreject vanuit Antwerpen naar Bettembourg. Mogelijk wordt deze lijn in de volgende jaren terug omgelegd vanuit Auby naar Longwy door de aanleg van een verbindingsbocht. Hierdoor wordt de omweg via Luxembourg afgeschaft en wordt de ritduur opnieuw met één à twee uur verkort.

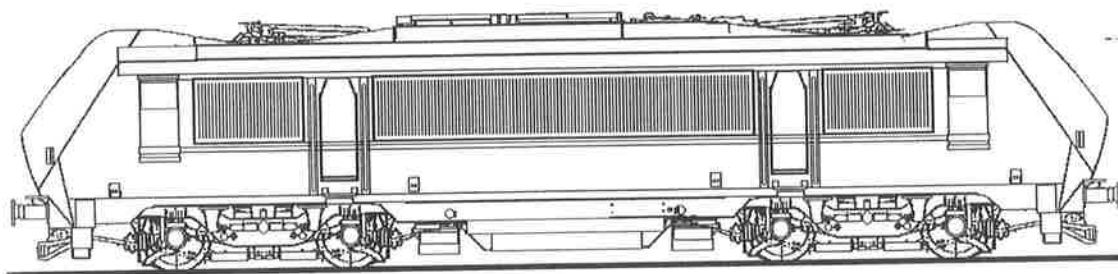
In 2005 wordt de HSL-lijn tussen Brussel en Duitsland in dienst genomen en worden de directe treinen via deze lijn geleid. Met een maximale snelheid van 200 km/h wordt de rittijd naar Liège verder verkort tot iets minder dan één uur.

In dezelfde periode wordt ook het goederenverkeer vanuit Zeebrugge en Gent gereorganiseerd en worden de treinen naar Italië en Zwitserland versneld, waardoor ook hier een groter aantal doorgaande treinen zonder locomotiefwissel tot in St-Louis doorrijden.

Overzicht reeks 13

	Bouwer	Levering	Stelplaatsen	
1301	Bombardier Alstom	31/12/1997	Merelbeke	Eff. 02/02/1998
1302	Bombardier Alstom	25/03/1998	Merelbeke	Eff. 04/04/1998
1303	Bombardier Alstom	08/05/1998	Merelbeke	
1304	Bombardier Alstom	03/06/1998	Merelbeke	
1305	Bombardier Alstom	30/06/1998	Merelbeke	
1306	Bombardier Alstom	26/03/1999	Merelbeke	
1307	Bombardier Alstom	16/04/1999	Merelbeke	
1308	Bombardier Alstom	07/05/1999	Merelbeke	
1309	Bombardier Alstom	25/05/1999	Merelbeke	
1310	Bombardier Alstom	11/06/1999	Merelbeke	
1311	Bombardier Alstom	02/07/1999	Merelbeke	
1312	Bombardier Alstom	09/07/1999	Merelbeke	
1313	Bombardier Alstom	12/08/1999	Merelbeke	
1314	Bombardier Alstom	26/08/1999	Merelbeke	
1315	Bombardier Alstom	14/09/1999	Merelbeke	
1316	Bombardier Alstom	21/09/1999	Merelbeke	
1317	Bombardier Alstom	05/10/1999	Merelbeke	
1318	Bombardier Alstom	12/10/1999	Merelbeke	
1319	Bombardier Alstom	26/10/1999	Merelbeke	
1320	Bombardier Alstom	10/11/1999	Merelbeke	
1321	Bombardier Alstom	07/02/2000	Merelbeke	
1322	Bombardier Alstom	07/02/2000	Merelbeke	
1323	Bombardier Alstom	17/02/2000	Merelbeke	
1324	Bombardier Alstom	29/02/2000	Merelbeke	
1325	Bombardier Alstom	10/03/2000	Merelbeke	
1326	Bombardier Alstom	05/04/2000	Merelbeke	
1327	Bombardier Alstom	05/05/2000	Merelbeke	
1328	Bombardier Alstom	05/05/2000	Merelbeke	
1329	Bombardier Alstom	26/05/2000	Merelbeke	

1330	Bombardier Alsthom	26/05/2000	Merelbeke	
1331	Bombardier Alsthom	15/06/2000	Merelbeke	
1332	Bombardier Alsthom	30/06/2000	Merelbeke	
1333	Bombardier Alsthom	03/07/2000	Merelbeke	
1334	Bombardier Alsthom	03/08/2000	Merelbeke	
1335	Bombardier Alsthom	24/08/2000	Merelbeke	
1336	Bombardier Alsthom	06/09/2000	Merelbeke	
1337	Bombardier Alsthom	19/09/2000	Merelbeke	
1338	Bombardier Alsthom	02/10/2000	Merelbeke	
1339	Bombardier Alsthom	13/10/2000	Merelbeke	
1340	Bombardier Alsthom	26/10/2000	Merelbeke	
1341	Bombardier Alsthom	13/11/2000	Merelbeke	
1342	Bombardier Alsthom	24/11/2000	Merelbeke	
1343	Bombardier Alsthom	07/12/2000	Merelbeke	
1344	Bombardier Alsthom	20/12/2000	Merelbeke	
1345	Bombardier Alsthom	15/01/2001	Merelbeke	
1346	Bombardier Alsthom	26/01/2001	Merelbeke	
1347	Bombardier Alsthom	08/02/2001	Merelbeke	
1348	Bombardier Alsthom	21/02/2001	Merelbeke	
1349	Bombardier Alsthom	06/03/2001	Merelbeke	
1350	Bombardier Alsthom	20/03/2001	Merelbeke	
1351	Bombardier Alsthom	30/03/2001	Merelbeke	
1352	Bombardier Alsthom	12/04/2001	Merelbeke	
1353	Bombardier Alsthom	02/05/2001	Merelbeke	
1354	Bombardier Alsthom	16/05/2001	Merelbeke	
1355	Bombardier Alsthom	01/06/2001	Merelbeke	
1356	Bombardier Alsthom	15/06/2001	Merelbeke	
1357	Bombardier Alsthom	26/06/2001	Merelbeke	
1358	Bombardier Alsthom	/07/2001	Merelbeke	
1359	Bombardier Alsthom	/07/2001	Merelbeke	
1360	Bombardier Alsthom		Merelbeke	



Zijaanzicht van de reeks 13

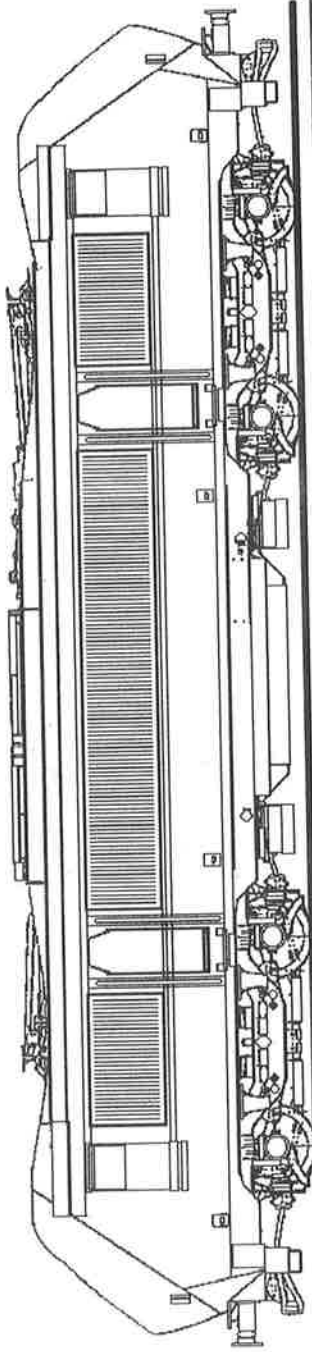
Elektrische locomotief reeks 13

B' B'

Reizigers / goederendienst

Bombardier Brugge
Alsthom (mech. Deel)

1301 - 1360



Leopbaan:

Nummering:

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast:

Ombouw

Levering:

Ombouw:

Buiten dienst:

Asindeling:

Snelheid:

Bedrijfsspanningen

Remming:

Compressor:

Debiet:

Automatische rem

Rechtstreekse rem

Kenmerken:

Motor:

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type:

Overbrenging:

Aandrijving sturing:

Uurvermogen:

Doorlopend vermogen:

Overbrenging:

Tandwielverhouding:

Ventilatoren:

Generator:

Statische omvormer

Batterijen

Weerstandrem

GEC Alsthom

Elastisch / drie punten

4 motoren

4 PXA 4339 B

Asynchroon

Thyristoren GTO

Hakkers

1 750 kW

1 450 kW

Jacquemin

3,96

2 helicoïdale Snubbers

400 V/ 18,6 kW drief

Alsthom

4 x 1 520 V / 1 375 kVA

Cadmium-Nikkel

75 elementen - 90 Ah

Afmetingen:

Totale lengte:

Lengte kast

Breedte:

Hoogte dak:

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen:

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast: 1^{se} as:

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

5^{de} as

6^{de} as

Trekkracht:

Vermogen

19 110 mm

17 900 mm

3 080 mm

3 700 mm

4 200 mm

10 400 mm

3 000 mm

13 400 mm

2 855 mm

1 250 mm

89 000 kg

90 000 kg

22 500 kg

22 500 kg

22 500 kg

22 500 kg

kg

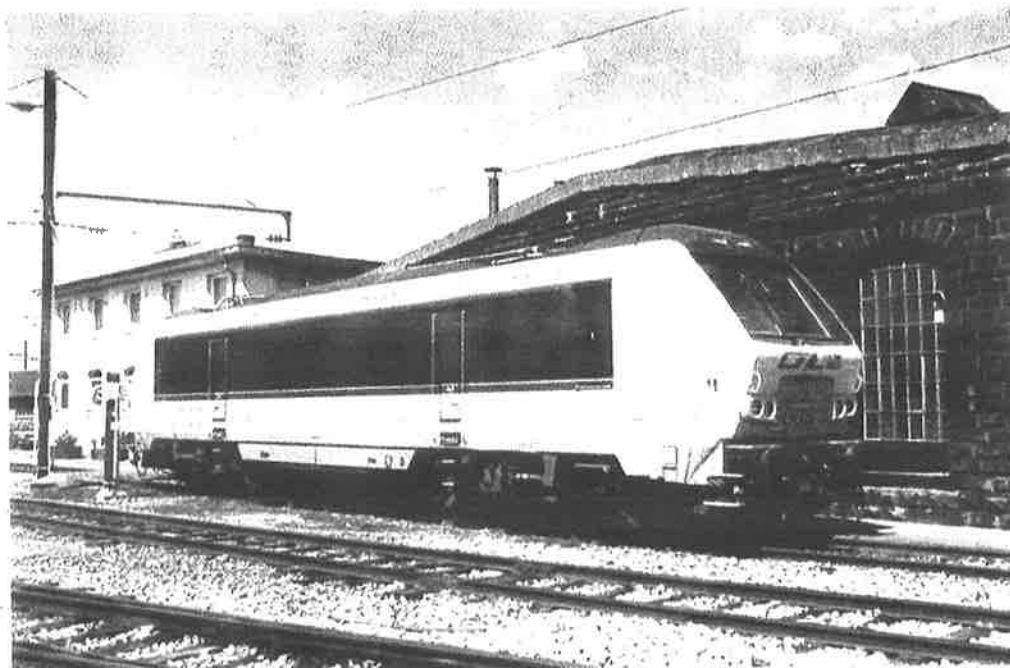
kg

28,8 kN

5 200 kW

Vreemde locomotieven

Reeks 3000 CFL.



De 3008 kort na zijn levering in de stelplaats van Luxembourg (mei 1999)

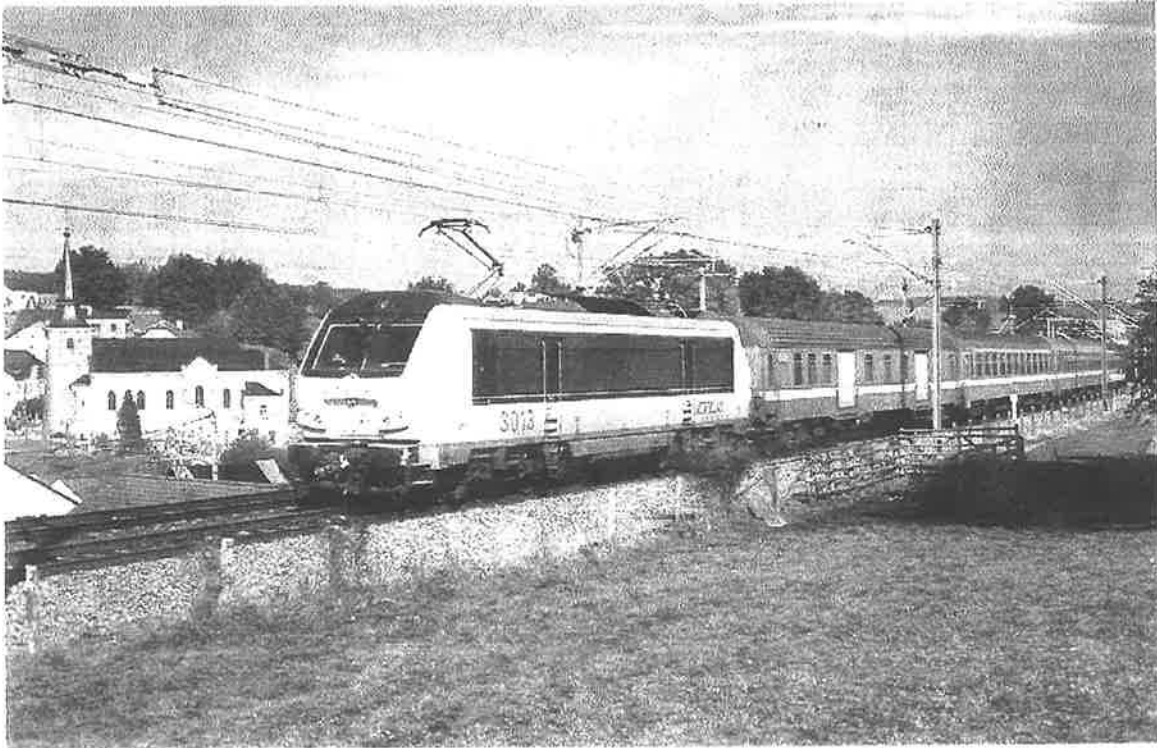
Gelijktijdig met de Belgische machines reeks 13, bestelde de C.F.L. 20 identieke locomotieven die bij de Luxemburgse spoorwegen de reeks 3000 (3001 – 3020) zouden vormen. Bij de bestelling werd trouwens zo onderhandeld dat de N.M.B.S. de eerste testen zouden uitvoeren met de vijf eerste machines, doch dat er dan bij voorrang 15 CFL- locomotieven geleverd zouden worden. Deze snelle levering was te wijten aan het feit dat de beschikbare locomotieven reeks 3600 tot op de draad versleten waren en om ze nog één jaar langer in dienst te houden hoge revisiekosten moesten doorgevoerd worden.

Zodoende werden de eerste Luxemburgse machines vanaf augustus 1998 door GEC Alstom te Belfort gebouwd en volledig afgewerkt. In het Franse bedrijf werden de eerste vijf machines geassembleerd, vanaf de 3006 werd de kast nog steeds in Frankrijk gebouwd, doch de montage en de testen gebeurden in het bedrijf van Bombardier te Brugge. De eerste testritten van deze locomotieven gebeurden – zoals voor de Belgische machines – in ons land met o.m. de snelheidsritten op de HSL-lijn tussen Brussel en de Franse grens. Daar de locomotieven niet voorzien zijn van de TVM 430 beveiliging gebeurden deze ritten steeds 's nachts.

De levering van deze eerste bouwschijf werd al kort na de jaarwisseling van 1999 met de levering van de 3011 afgesloten en vanaf oktober 1998 werden de machines al effectief ingezet in de inzetreeksen van de locomotieven reeks 3600, waarbij deze laatste locomotief steeds aan de trein gekoppeld bleef. Dit was geen loze maatregel, daar ook de C.F.L. grote problemen ondervonden met de machines reeks 3000 en dat ze zeer frequent defect moesten afgesteld worden. Daar er te weinig locomotieven reeks 3600 ter beschikking stonden, moesten nu zelfs de diesellocomotieven reeks 1800 ettelijke keren inspringen. Eind 1998 werden alle locomotieven op non-actief geplaatst, wachtend op de nodige aanpassingen. Verschillende locomotieven bleven trouwens te Merelbeke achter. De C.F.L. weigerde op dat ogenblik de locomotieven te betalen en zodoende werd de levering vanaf de 3012 opgeschort.

In tegenstelling met België zouden de grootste problemen zich voordoen bij storingen bij het te zwakke elektriciteitsnet en bij de signalisatie, vooral bij het optrekken op volle vermogen. Om dit tegen te gaan werden

twee tractiemotoren uitgeschakeld en zodoende nog slechts op half vermogen gereden. Dit voldeed nog ruimschoots voor de lichtere reizigerstreinen op de pas geëlektrificeerde noordlijn. Door al deze defecten werden er grote spanningspieken op het bovenleidingnet geregistreerd en hierdoor werd andere elektrische locomotieven (ook van de SNCF en DBAG) beschadigd. Ontmoedigd door de resultaten zocht de C.F.L. een koper en bood ze aan aan de N.M.B.S. die echter niet op het aanbod inging.



CFL 3013 met een trein Trois-Ponts – Luxembourg te Bobigny in 1999

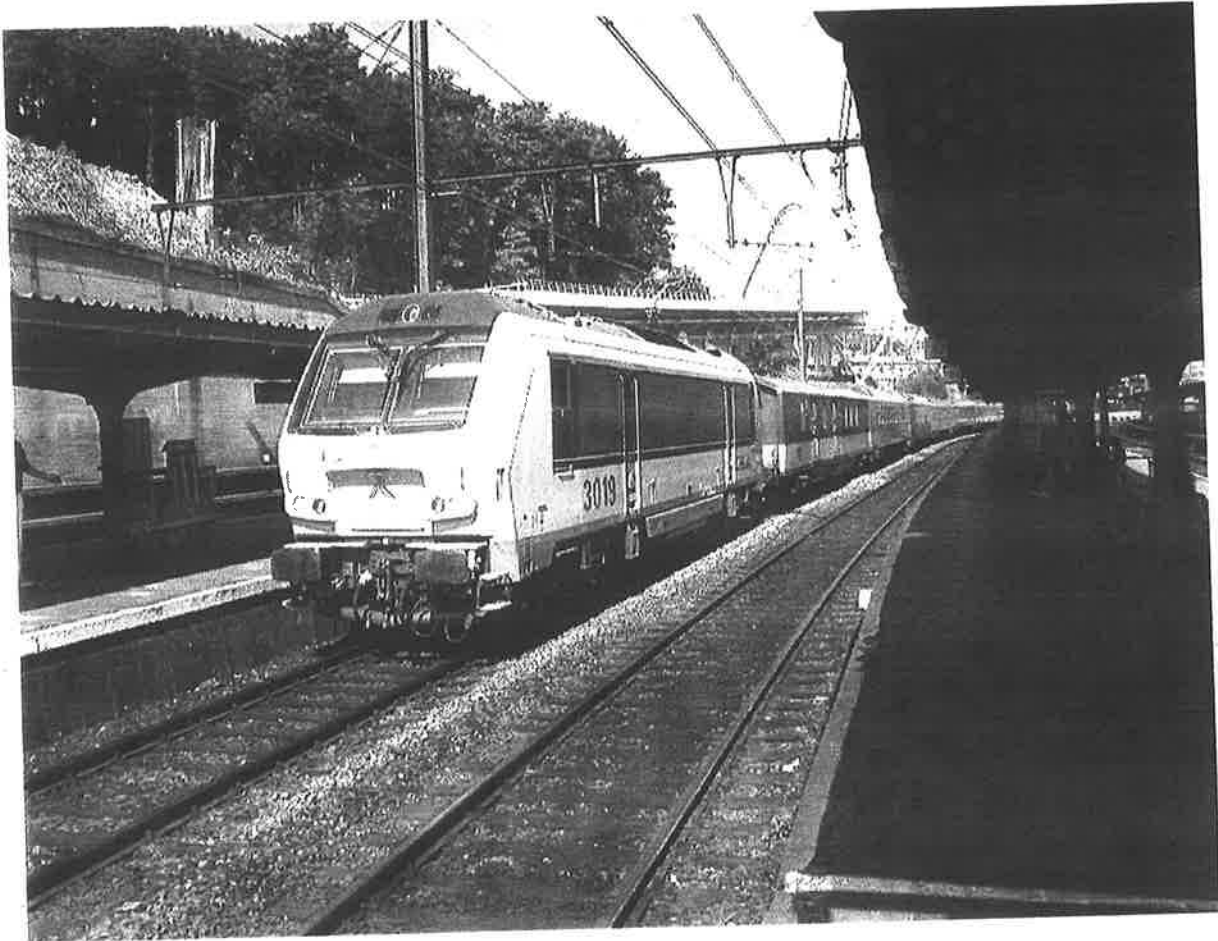
Zelfs nog in de herfst van 1999 waren de problemen nog niet opgelost en regelmatig moesten de oude locomotieven reeks 3600 nog ingezet worden, ook naar de elektrificatie van het baanvak tot in Trois-Ponts en regelmatig doken deze machines tot in deze gemeente op. Voor deze dienst waren 5 locomotieven nog, meestal stonden maar drie machines ter beschikking. Doch geleidelijk aan werd de betrouwbaarheid beter en werden de locomotieven 3012 tot 3015 door de CFL overgenomen en konden alle treinen tussen Luxembourg en Trois-Ponts door deze machines gereden worden. Verder sleepten ze nog enkele piekurtreinen in het zuiden van het land en bereikten sporadisch ook Athus. Ondanks deze verbeteringen werd de tweede bouwschijf – 3016 – 3020 – nog niet overgenomen en was er een geschil met Alstom zodat de Luxemburgse machines niet verder aangepast werden zoals dat wel mogelijk was met de NMBS-locs.

Met de zomerregeling van 2000 zou de eerste echte taak voor de reeks 3000 starten: door de elektrificatie van de verbinding met Liège moest de reeks 3000 instaan voor het slepen van alle treinen. De inzet van een 3600 was niet meer mogelijk daar een deel van de verbinding vanaf Rivage met 3000 V geëlektrificeerd is. Voor de 15 aanwezige locomotieven werd een inzetreeks met 11 dagen opgesteld: vier dagen voorzagen enkel diensten op deze verbinding waarbij de machines doorrijden tot in Liers. Twee bijkomende dagen voorzagen de overige diensten op de noordlijn tot in Trois-Vierges en éénmaal tot in Gouvy.

De overige dagen waren er vooral reizigersdiensten tijdens de piekuren met bestemmingen Rodange, Wasserbillig en Rummelange. Tijdens het weekend zijn er vijf locomotieven in dienst en rijden enkel de treinen naar Liège, op zaterdag is er een stoptrein tussen Luxembourg en Arlon. Tijdens de zomermaanden wordt de reeks 3000 ook ingezet voor de toeristentrein tussen Luxembourg en Blankenberge.

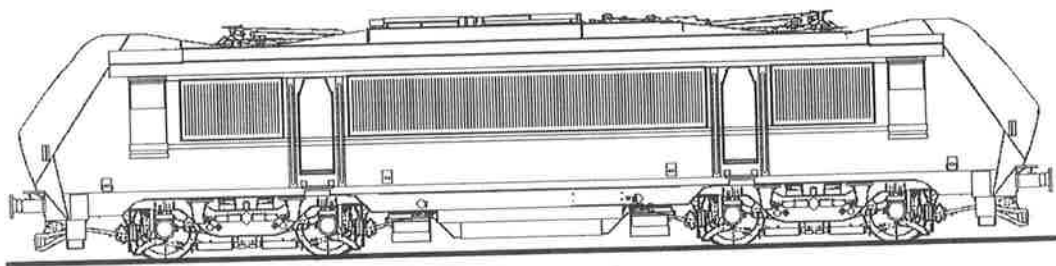
Deze inzet blijft gedurende de volgende periode geldig, maar vanaf midden 2001 zou een uitbreiding komen: daar de betrouwbaarheid van de locomotieven sterk verbeterd is en het geschil met Alstom geregeld wordt, neemt de C.F.L. ook de laatste vijf machines van deze reeks af. Deze locomotieven stonden al bijna twee jaar in de Bombardier fabrieken te Brugge, terwijl de 3019 in het vormingsstation van Brugge verkommerde. Deze locomotieven worden eerst in de gewone goederendiensten binnen Luxembourg ingezet, maar vanaf de

winterregeling van 2001 is de goederenreeks van de N.M.B.S. gemengd van de 27 inzetdagen worden er 2 door de C.F.L. machines gereden. Zoals reeds behandeld bij de reeks 13 rijden ze door tot Leuven, Monceau en Zeebrugge in België en Woippy (Metz) in Frankrijk. Tijdens de volgende maanden zal ook hun inzetgebied geleidelijk aan uitbreiden tot Antwerpen-noord en tot St-Louis in Frankrijk. Hierdoor kan dan ook de zeer moeilijke aanlooperperiode afgesloten worden, worden ook de Luxemburgse machines betrouwbare locomotieven die slechts weinig onderhoud vragen.



De 3019 met de Ardennen express Amsterdam – Luxembourg te Liège-Guillemins in de zomer van 2000

Daar de locomotieven identiek zijn met de NMBS-loc verwijzen we voor de technische gegevens naar de fiche op blz 33.



Lijn 147

Landen - Tamines .

Net zoals bij de naburige lijn 144, zou men in de helft van de negentiende eeuw ook nog een tweede noord-zuid verbinding plannen en wel vanaf Landen naar de streek van Charleroi. De lijn werd zo geprojecteerd dat men in deze landelijke streek zoveel mogelijk gemeentes bediende en toch aansloot op de bestaande lijnen en zodoende werd de aanleg omstreeks 1860 uitgeschreven. Daar op dat ogenblik de meeste privé-lijnen reeds door de Etat Belge overgenomen werden, besliste men om deze nieuwe lijn door de Etat Belge te laten aanleggen. Het noordelijke deel werd als eerste aangelegd en hierin voorzag men een kruisingsstation met de verbinding Tienen – Namur te Ramillies en verder sloot de lijn 147 verder aan op de Luxemburg-lijn te Gembloux.

Dit baanvak werd vrij snel gebouwd en ook de zuidelijke tak tussen Gembloux en Fleurus en de verbinding met de lijn 140 werd ter gelijker tijd uitgevoerd. Deze bijna zestig kilometer lange verbinding werd op 15 oktober 1865 officieel ingereden en gedurende de volgende periode verzorgde ze vooral de aanvoer van arbeidskrachten uit de landelijke streken van de Haspengouwse streek naar de steenkoolmijnen en metaalverwerkende bedrijven rondom Charleroi.

Na de opening werd verder gewerkt aan de doorsteek vanuit Fleurus naar Tamines en dit baanvak met een lengte van 8,8 km kwam drie jaar later – op 12 juni 1868 – in bedrijf. Nu zou de lijn – naast het personenverkeer ook meer en meer gebruikt worden in het goederenverkeer en door de aansluiting op de lijn 150 werd een tweede omleidingweg aangelegd waardoor de Etat Belge het gebruik van de Nord Belge sporen kon vermijden. Zodoende konden de treinen vanuit Leuven via Ottignies en Gembloux een rechtstreekse verbinding krijgen met de Athus-Meuse lijn. Enige nadeel was hier het wisselen van de locomotief te Gembloux, door het gebruik van de verbinding via Tienen en Ramillies kon ook dit nadeel weggewerkt worden. Tevens was het profiel van deze verbinding vrij vlak tot in Gembloux, zodat de treinmassa steeds verder verhoogd kon worden. Gedurende de vele jaren van het bestaan van deze lijn – tot minstens in de jaren dertig van vorige eeuw - behield ze dit toch wel uitgebreide verkeer Naast dit doorgaande verkeer had men ook nog een lokaal reizigersverkeer afgestemd op de landelijke bevolking en de verschillende markten in de omgeving. Anderzijds waren er ook enkele lokale goederentreinen met vooral plaatselijke betekenis. Enkel de bietentransporten naar Tienen zouden lange tijd in de herfst voor bijkomend verkeer zorgen. Langs deze lijn lagen geen grotere bedrijven met industriële aansluitingen. Op het zuidelijke deel tussen Sombreffe en Tamines waren daarentegen een aantal steenkoolmijnen en kleinere bedrijven op deze baanvakken aangesloten en deze zorgden voor een aantal treinen naar Charleroi.

Vanaf de dertiger jaren zou – door de economische achteruitgang – het belang van deze verbinding sterk achteruit gaan en geleidelijk aan werden de doorgaande goederentreinen omgeleid via de grotere assen en bleef enkel nog het lokale verkeer over. De naoorlogse periode bracht hierin geen verbetering en ook het typische pendelverkeer zwakte steeds verder af en het verkeer werd verder ingekrompen. Gedurende de ganse periode werd trouwens de tractie op deze lijn voor het grootste gedeelte verzekerd door de stelplaats Landen. Na de oorlog werden voor een aantal diensten trouwens de vierassige Brossels type 553 gebruikt. Vanaf 1955 zou de dienst trouwens gemoderniseerd en versneld door de overname van een aantal treinen door de moderne motorwagens type 604 / 605. Maar deze vernieuwing kon het tij niet keren en het reizigersverkeer verminderde zienderogen. Vanaf 4 oktober 1959 werd het reizigersverkeer op twee baanvakken verbust: het betrof hier Landen – Ramillies en het ganse zuidelijke deel tussen Gembloux en Fleurus. Op dit laatste baanvak werd ook het goederenverkeer vanuit Gembloux tot in Sombreffe op dezelfde datum stilgelegd. Op het korte gedeelte Gembloux – Ramillies bleef nog een beperkt reizigersverkeer in stand gehouden tot met ingang van de winterregeling van 1961 (tot 11 september). Enkel de korte verbinding tussen Fleurus en Tamines kende nog een groot piekverkeer en bleef in dienst tot 12 juli 1965, maar op dat ogenblik verdwenen de laatste reizigerstreinen van deze verbinding.

Het goederenverkeer was niet beter en op 11 september 1961 werd het grootste gedeelte van het noordelijke baanvak volledig stilgelegd; enkel tot in Orp was er nog één treinpaar per dag vanuit Landen en hiervoor werd de oude rangeerdiesellocomotief type 230 (ex Engels leger) van Landen gebruikt. Deze dienst bleef tot in 1982 bestaan met in de laatste periode een locomotief type 250 (reeks 84) van Hasselt.

Ook het voorstadsverkeer van Charleroi werd snel stilgelegd: in 1973 verdwenen de treinen tussen Fleurus en Lambussart en na de sluiting van de steenkoolmijn te Lambussart in 1979 werd ook deze plaats niet meer bediend. Enkel een bedrijf te Sombreffe werd nog tot in 1992 door een locomotief reeks 83 (of in mindere mate reeks 73) vanuit Fleurus bediend.

In oktober 1990 kwam er een nieuwe toekomst voor het zuidelijke baanvak tussen Fleurus en Tamines daar de N.M.B.S. besliste om een tweede tracé te ontwikkelen voor het goederenverkeer tussen Antwerpen en de Athus-Meuse lijn. Daar zowel het baanvak Ottignies – Namur als de lijn 162 tegen verzadiging zaten en het feit dat de helling aan de uitrit van Namur te zwaar was, besliste men om de treinen in de zuidelijke richting via Ottignies, de lijn 140 naar Fleurus zouden sporen, terwijl de treinen naar het noorden via Jemeppe en Gembloux zouden rijden. Hiervoor moest de lijn nieuw aangelegd worden. De planning voorzag een in dienststelling in 1995, maar pas in 1999 begon men met het geschikt maken van de bedding en de aanleg van het spoor gebeurde tijdens de tweede helft van 2000. Na de elektrificatie van de lijn eind 2000 / begin 2001 werd dit enkelsporige baanvak met ingang van de zomerregeling in dienst gesteld. Vermelden we nog dat nu niet meer richting Tamines gereden wordt, maar dat een nieuwe bocht de treinen richting Auvélais en verder Ronet leidt. In eerste instantie zijn er vier goederentreinen in elke richting te noteren.

Overzicht lijn 147 :

Voornaamste data:

15/10/1865	Opening baanvak Landen – Fleurus
12/06/1868	Opening baanvak Fleurus – Tamines
04/10/1959	Schrapping reizigersverkeer Landen – Ramillies Schrapping reizigersverkeer Gembloux – Fleurus
11/09/1961	Schrapping reizigersverkeer Gembloux – Ramillies
12/07/1965	Schrapping reizigersverkeer Fleurus – Tamines
04/10/1959	Afschaffing goederenverkeer Gembloux – Sombreffe
11/09/1961	Orp – Ramillies – Gembloux
/1973	Fleurus – Lambussart
/1982	Landen – Orp
/1979	Lambussart – Tamines
01/09/1992	Sombreffe – Fleurus
10/06/2001	Heropening en elektrificatie Fleurus – Auvélais Aanleg nieuwe bocht Moignelée – Auvélais



Het beginpunt van de lijn : het station Landen

Stations – stopplaatsen:

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Sluiting	Afstand Km 0,0
FTM	FTM	Tamines		
		Moignelée	12/07/1965	3,4
LLM		Lambusart	12/07/1965	5,9
LFR	LFR	Fleurus		8,8
FGY		Ligny-Sud	04/10/1959	13,0
FMF		Sombreffe	04/10/1959	15,6
GCY		Corroy le Château	04/10/1959	19,3
		Penteville	04/10/1959	21,9
LGB	LGB	Gembloux		24,2
MSV		Sauvenière	11/09/1961	27,5
MGL		Grand Leez Thorembais	11/09/1961	29,8
FPW		Perwez	11/09/1961	35,2
LPE		Petit Rosière	11/09/1961	38,9
FRM	FRM	Ramillies	04/10/1959	41,9
LUG		Autre Eglise	10/12/1962	44,0
FJB		Jauche	04/10/1959	47,5
ORP		Orp	04/10/1959	50,3
		Maret	04/10/1959	52,2
FCE		Lincet	04/10/1959	54,4
		Rocour	04/10/1959	56,7
FLD	FLD	Landen		60,5

Aansluitingen op overige lijnen :

Y Moignelée	aansluiting lijn 130 naar Tamines en lijn 150 naar Warnant Vanaf 2001 : aansluiting lijn 130 naar Auvélais
Lambussart	aansluiting lijn 121 naar Le Vieux Campinaire / Ransart
Fleurus	aansluiting lijn 131 naar Nivelles / lijn 140 naar Charleroi-Ouest
Ligny	aansluiting lijn 140 naar Ottignies
Gembloux	aansluiting lijn 161 naar Ottignies
Ramillies	kruising met lijn 144 Tienen – Namur
Landen	aansluiting lijn 36 naar Liège

Industrie :

Orp	landbouwmiddelen
Ramillies	plaatselijke landbouwbedrijven
Sombreffe	metaalnijverheid
Lambussart	steenkoolmijn Petit Try
Moignelée	steenkoolmijn

Uittreksel lijn 147 uit reispids van 1958

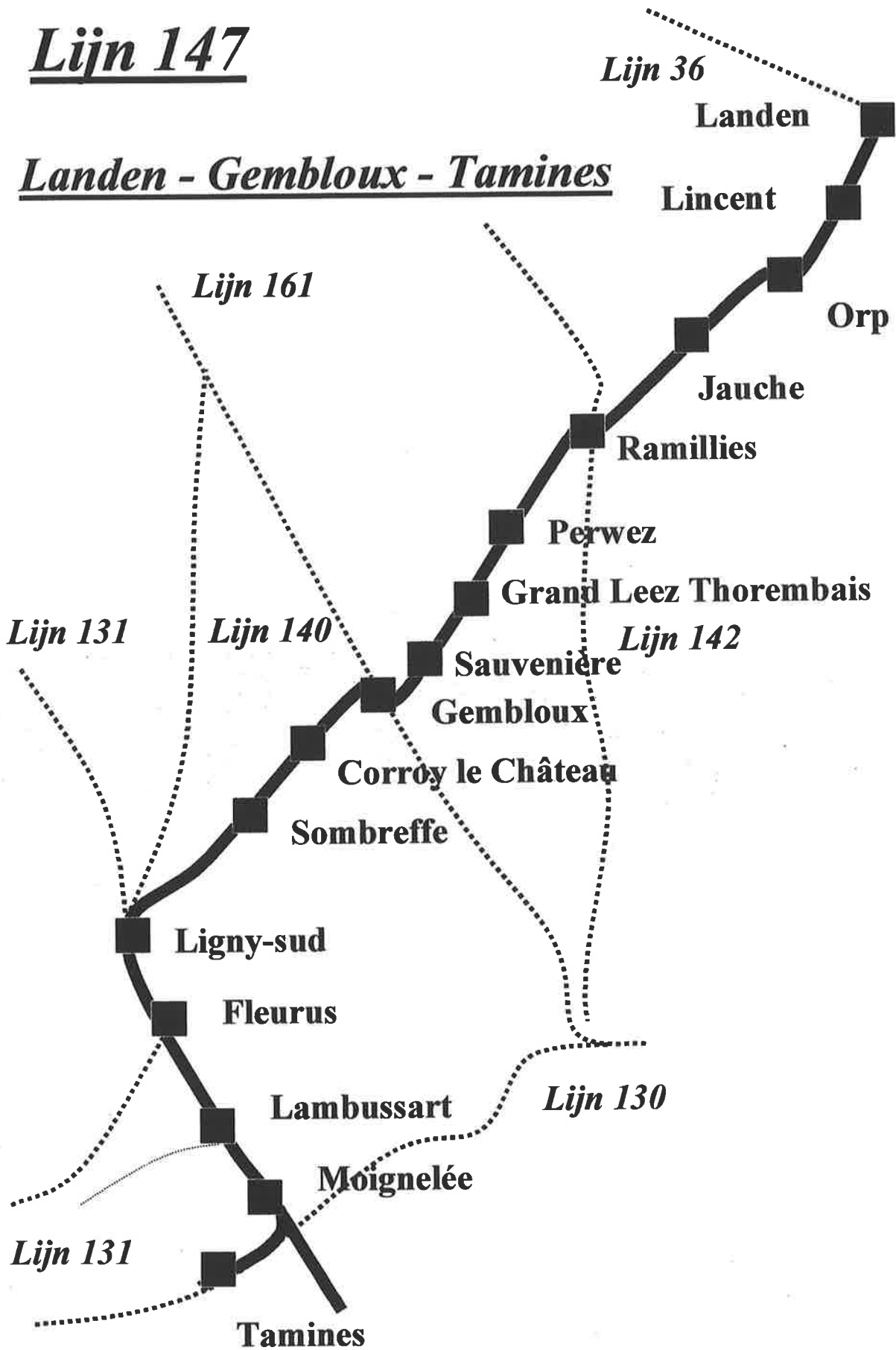
147 Landen - Ramillies - Gembloux - Tamines 147												
		5740 2	TT 5742 ◆	5746 ▲	5750	5752	TT 5754 ▲	5758	TT 5766 +	TT 5766 ⊗	TT 5766 Sam. Zat.	TT 5770 Sam. Zat.	TT 5768 ◆
..	km											
..	Bruxelles (Nord) 36	..	..	..	..	5.50	..	7.50	8.51	8.51	9.50	9.50
..	Liège (Guillemins) 36	..	..	..	..	..	..	8.00	9.00	9.00	10.00	10.00
0	Landen ♀	4.11	..	5.23	5.59	6.50	..	9.24	9.39	9.39	10.48	10.48
4	Racour	4.16	..	5.28	6.04	6.55	..	9.29	9.44	9.44	10.53	10.52
6	Lincen	4.20	..	5.33	6.09	6.59	..	9.33	9.48	9.48	10.57	10.56
9	Maret	4.23	..	5.37	6.13	7.02	..	9.36	9.51	9.51	11.00	10.59
11	Orp	4.26	..	5.40	6.16	7.05	..	9.39	9.54	9.54	11.03	11.02
13	Jaucha	4.30	..	5.45	6.21	7.09	..	9.43	10.02	10.02	11.07	11.12
17	Autre-Eglise	4.35	..	5.51	6.27	7.14	..	9.48	10.07	10.07	11.12	11.17
19	Ramillies	4.39	..	5.55	6.31	7.18	..	9.52	10.11	10.11	11.16	11.21
22	Petit-Rosière	4.40	5.03	5.56	6.32	7.19	..	10.08	10.11	10.11	11.17	11.22
26	Perwez	4.45	5.08	6.01	6.37	7.24	..	10.12	10.15	10.17	11.22	11.26
31	Grand-Leez-Thorem.	4.50	5.12	6.07	6.43	7.30	..	10.16	10.19	10.24	11.27	11.31
33	Sauvenière	4.56	5.18	6.16	6.52	7.38	..	10.22	10.25	10.31	11.33	11.37
37	Gembloux ♀	4.59	5.22	6.20	6.56	7.41	..	10.25	10.28	10.35	11.36	11.40
..	Namur 161	5.04	5.27	6.28	7.04	7.46	..	10.30	10.33	10.40	11.41	11.45
..	Bruxelles (Q.-L.) 161A	5.28	6.44	7.17	7.22	8.22	..	11.07	11.07	11.07	12.22	12.22
0	Gembloux ♀	6.24	6.24	7.04	7.45	8.16	..	11.15	11.15	11.15	12.15	12.15
3	Penteville	4.20	5.16	5.29	6.37	7.38	..	8.24	..	..	..	11.53
5	Corroy-le-Château	4.26	5.24	..	6.42	7.43	..	8.28	..	..	..	11.57
9	Sombreffe	4.30	5.28	5.41	6.46	7.47	TT	8.32	..	..	..	12.01
11	Ligny (Sud)	4.34	5.33	5.45	6.56	7.52	TT	8.37	..	..	..	12.05
15	Fleurus ♀	4.39	5.39	5.51	7.07	8.03	..	8.41	..	..	..	12.09
0	Lambusart	4.50	5.40	5.52	7.08	8.04	8.21	8.55	..	..	..	12.15
3	Moignelée	4.54	5.44	5.57	7.13	8.09	8.25	8.59	..	..	..	12.19
6	Tamines-Alloux	4.58	5.48	6.01	7.17	8.13	8.29	9.03	..	..	..	12.23
9	Tamines ♀	5.01	5.51	6.04	7.20	8.16	8.32	9.06	..	..	..	12.26
..	Charleroi (Sud) 130 A	5.04	5.54	6.07	7.24	8.20	8.35	9.09	..	..	..	12.29
..	Namur 130	5.35	6.32	7.30	7.47	8.50	9.10	9.44	..	..	..	(2) 12.50
..		6.16	..	6.55	8.02	8.54	9.21	(2) 9.39	..	..	..	13.20
		5774 Sam. Zat.	5776	TA 5780 Sam. Zat.	5784 ▲	TT 5782 ▲	TT 5782 +	TT 5790 ▲	5792	TT 5794 ▲	5788 ⊗	TA 5796 +
..	Bruxelles (Nord) 36	..	12.51	13.18	..	15.50	15.50	16.50	17.50	18.50	..	19.50
..	Liège (Guillemins) 36	..	13.00	..	..	16.00	16.00	17.00	18.00	19.00	..	20.02
..	Landen ♀	..	13.38	14.11	..	16.38	16.38	17.39	18.44	19.41	..	20.37
..	Racour	..	13.43	14.16	..	16.43	16.43	17.45	18.50	19.45	..	20.42
..	Lincen	..	13.48	14.21	..	16.47	16.47	17.50	18.55	19.49	..	20.47
..	Maret	..	13.51	14.24	..	16.50	16.50	17.53	18.58	19.52	..	20.50
..	Orp	..	13.54	14.28	..	16.54	16.54	17.56	19.01	19.55	..	20.53
..	Jaucha	..	13.59	14.33	..	16.59	16.59	18.04	19.06	19.59	..	20.58
..	Autre-Eglise	..	14.05	14.38	..	17.04	17.04	18.09	19.12	20.04	..	21.04
..	Ramillies	..	14.09	14.42	..	17.08	17.08	18.13	19.16	20.08	..	21.07
..	Petit-Rosière	..	14.12	14.42	..	17.19	17.19	18.30	19.20	..	20.16	..
..	Perwez	..	14.17	14.46	..	17.24	17.24	18.34	19.24	..	20.20	..
..	Grand-Leez-Thorembais	..	14.22	14.51	..	17.29	17.29	18.39	19.29	..	20.25	..
..	Sauvenière	..	14.30	14.59	..	17.35	17.35	18.45	19.37	..	20.33	..
..	Gembloux ♀	..	14.33	15.02	..	17.38	17.38	18.48	19.40	..	20.36	5798
..	Namur 161	..	14.39	15.08	..	17.43	17.43	18.53	19.46	..	20.42	+
..	Bruxelles (Q.-L.) 161 A	..	(1) 15.06	15.22	..	17.59	18.21	19.20	20.24	..	21.07	..
..	Gembloux ♀	13.56	14.53	..	17.32	18.15	19.01	19.00	19.55	..	..	22.17
..	Penteville	14.00	14.57	..	17.36	18.18	19.04	19.03	20.00	..	..	22.21
..	Corroy-le-Château	14.04	15.01	..	17.40	18.22	19.08	19.07	20.04	..	..	22.25
..	Sombreffe	14.08	15.05	..	17.44	18.30	19.12	19.11	20.10	TT	2070	22.29
..	Ligny (Sud)	14.12	15.09	..	17.48	18.35	19.16	19.15	20.14	+	▲	22.33
..	Fleurus ♀	14.17	15.15	..	17.53	18.40	19.21	19.20	20.21	+	▲	22.38
..	Lambusart	14.18	15.15	..	18.01	18.42	19.22	19.21	20.22	TT	20.30	20.32
..	Moignelée	14.22	15.20	..	18.05	18.46	19.26	19.25	20.26	TT	20.35	20.38
..	Tamines-Alloux	14.26	15.24	..	18.09	18.50	19.30	19.29	20.31	TT	20.39	20.43
..	Tamines ♀	14.29	15.27	..	18.12	18.53	19.33	19.32	20.34	TT	20.42	20.46
..	Charleroi (Sud) 130	14.32	15.31	..	18.15	18.56	19.36	19.35	20.38	TT	20.45	20.50
..	Namur 130	15.08	15.51	..	18.45	19.45	20.22	20.22	21.24	TT	21.48	21.48
..		15.21	16.21	..	19.55	19.58	20.02	20.02	21.24	TT	21.48	23.45

◆ TT 5742 Les jours ouvrables, changer de train à Gembloux.
 TT 5768 Entre Landen et Gembloux, ne circule pas le samedi.
 (1) Samedi : A. 14.56.
 (2) Samedi.

◆ TT 5742 Op werkdagen, overstappen te Gembloux.
 TT 5768 Tussen Landen en Gembloux, rijdt niet Zaterdag.
 (1) Zaterdag : A. 14.56.
 (2) Zaterdag.

Lijn 147

Landen - Gembloux - Tamines



Spoorwegmusea in België

L.S.V. *Limburgse Stoomvereniging*

Gedurende enkele maanden hebben we noodgedwongen geen berichten gegeven over de toestand van onze vereniging. Tussen de klacht van het Kolenspoor in augustus 2000 en heden hebben we niet stil gezeten om de museumactiviteiten verder te zetten, doch alle opties liepen op niets uit.

De voornaamste doelen waren tijdens de vorige maanden om een spoorwegmuseum uit te bouwen in het douane-entrepot van Montzen en later in dit van Tivoli in Herbesthal. Doch in geen van beide plaatsen was het mogelijk daar de N.M.B.S. hier niet dacht aan een verhuring, maar aan een verkoop van de gebouwen. En dit was met de beperkte financiële middelen niet mogelijk. Een andere mogelijkheid die overwogen werd, was de goederenkoer van het station van Tongeren, maar ook hier waren er andere plannen, nl. de uitbouw van een stelplaats voor de bussen van de lijn. Ook andere mogelijkheden waren er niet te vinden op deze korte termijn.

Daarom werd in juni 2001 beslist om een beperkt « museum » uit te bouwen op de zetel van de vereniging in Tongeren en werd nagegaan wat hier mogelijk was. Het normaalspoormaterieel kon natuurlijk niet overgebracht worden en werd aan de andere verenigingen te koop aangeboden. Wel werd beslist om de oudste stoomlocomotief van het vasteland « Jojo » te bewaren en ook het grootste gedeelte van het smalspoor over te brengen.

Ondertussen moest gewacht worden op het vonnis van de rechtbank, die voorzien was voor begin juni 2001, maar deze uitspraak werd niet minder dan vier maal verdaagd, eerst tot juist voor het gerechtelijk verlot, later in verschillende fasen tot begin oktober. Toen het vonnis dan toch door de rechtbank geformuleerd werd, was er nog geen oplossing. Hoofdoordeel was het feit dat de klacht van het Kolenspoor onontvankelijk verklaard werd, daar het Kolenspoor door diverse fouten geen rechtspersoonlijkheid bezat. Nochtans werd ook de klacht van de L.S.V. verworpen daar het contract tussen Kolenspoor en L.S.V. opgezegd werd. Hierbij hield de rechtbank geen rekening met het feit dat verschillende voorwaarden in dit contract niet door het Kolenspoor nageleefd werden. Hierdoor staan beide partijen terug op de situatie van vorig jaar zonder concrete aanwijzingen.

Maar nu helpt het niet meer om naar het verleden te kijken en wordt druk gewerkt aan het behoud van het historische materieel.

Een eerste stap werd in de loop van de zomer gezet, daar op dat ogenblik het nodige smalspoor in de tuin gelegd werd voor de opvang van het mijnmaterieel. In het totaal wordt ca. 250 m spoor aangelegd en dit omvat een hoofdspoor van ca. 200 m waar een beperkt verkeer mogelijk is. Verder zijn er de nodige afstelsporen voor de verzameling. Na de overbrenging van een groot aantal kleinere onderdelen, werd op 16 oktober ongeveer de helft van het smalspoormaterieel naar Tongeren gebracht en voorlopig gestockeerd. In de week van 22 tot 26 oktober zal een tweede vracht overkomen.

Naast de verzameling in de tuin, wordt er ook een spoorwegmuseum in de kelder en later in een speciaal museumgebouw ondergebracht : hier gaat het vooral om gereedschappen voor het spooronderhoud, een gedeelte over de seingeving met onder meer het seingestel uit Winterslag en verder een tentoonstelling over de tractie in België met diverse onderdelen van locomotieven.

Nog dit jaar zal het volgende materieel naar zijn nieuwe standplaats verhuizen :

Normaalspoor :

Cockerill	1875	ex Beaujonc et Patience	Jojo
-----------	------	-------------------------	------

Smalspoor : mijnen :

Schöma nr 1	1952	ex KS Eisdén	
Moës type DLM 3	1951	ex KS Zolder	
Deutz type A2M	1948	ex KS Waterschei	
Oxygenium Schiedam	1935	ex KS Beringen	persluchtlocomotief
Acec	1939	ex KS Winterslag	trolleylocomotief

Diverse typen mijnwagens uit de verschillende mijnzetels

Smalspoor : leger :

Vijf smalspoorwagen van Duitse leger

Smalspoor : decauville

BL type BL1	1935	ex Bellefroid Leuven
BL type BL2	1948	ex Bellefroid Leuven
BL type BL3	1957	ex Bellefroid Leuven

Diverse typen decauvillewagens (kipwagen, tremelwagen, baksteenwagen, tegeldraagwagen, ...)

Ondanks het feit dat juist tijdens het feestjaar « 100 jaar steenkool in Limburg » de grootste verzameling mijnmaterieel de mijnstreek verlaat, moeten we noodgedwongen ook afscheid nemen van de belangrijke reeks normaalspoormaterieel. Ondanks vele vragen zijn er slechts een kleiner aantal locomotieven en wagens verkocht en voor het nageslacht bewaard gebleven. Op dit ogenblik hebben we de volgende toestand :

Motorwagen 554.14	naar T.S.P.
Trekkers 7.02 en 7.06	waarschijnlijk naar Stoomtrein Puurs – Dendermonde
Goederenwagens : kraanwagen, schutwagen, ketelwagen :	Naar vereniging Le Moulin te Warnant
Rijtuigen type K1	naar restaurantketen Colmar / Crocodile

T.S.P. *Toeristisch Spoor Patrimonium*

Van alle museumverenigingen is het T.S.P. de vereniging die op dit ogenblik het sterkst uitbreidt. Tijdens 2001 wordt het seizoen vooral gekenmerkt door de deelname aan alle activiteiten in het kader van 75-jarig bestaan van de N.M.B.S. Overal was de 26.101 aanwezig, maar in Liège was ook de 6077 (210.077) van de partij. Deze twee locomotieven verzekerden de pendelritten tussen Liège-Palais en Liers.

Verder is er de uitbouw van het spoorwegmuseum te St-Ghislain en de verschillende opendeurdagen in deze nieuwe locatie. Anderzijds werd ook de museumverbinding tussen Ciney en Spontin doorgetrokken tot in Dorinne-Durnal.

De grootste wijzigingen zijn er echter bij de aankopen en in de vorige nummers hebben we reeds enkele nieuwe locomotieven aangehaald. Maar laten we deze nieuwste aanwinsten bekijken :

Voornaamste aankoop is deze van een stoomlocomotief reeks 230 in Roemenië : deze locomotief is in feite een ex Duitse locomotief P8 die tot in de negentiger jaren in dit land rondgereden heeft. Samen met de aankoop van deze locomotief is er ook de hoofdvisie in een Roemeense werkplaats. Deze revisie heeft het terug ritvaardig maken van de locomotief als doel, waarbij zowel de ketel als het drijfwerk gerenoveerd worden, maar anderzijds heeft men ook de ombouw tot de Belgische versie – als type 64. Deze revisie zal ongeveer een zes miljoen kosten en hiervoor zoekt de T.S.P. sponsors om deze revisie mogelijk te maken. Naast deze aankoop

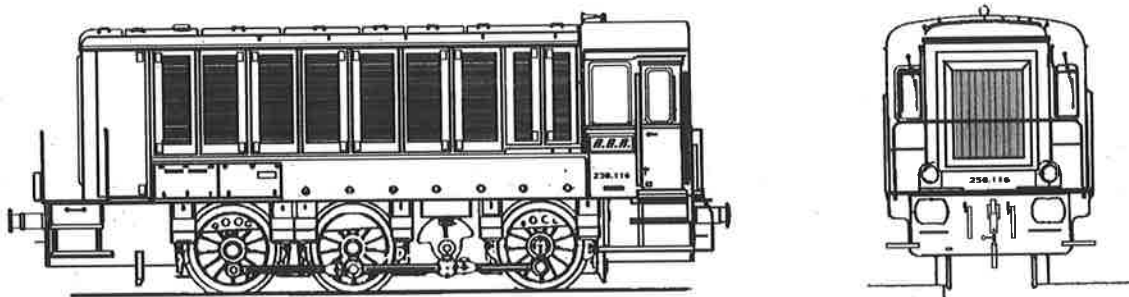
is het ook mogelijk dat een tweede locomotief – een machines reeks 050 – aangekocht wordt. Deze locomotief is een reeks G10, die in België na de eerste wereldoorlog als type 90 rondreed.

Naast het verwerven een tweede stoomlocomotief, is het ook de bedoeling van de T.S.P. van de voornaamste reeksen elektrische en diesellocomotieven van de N.M.B.S. één exemplaar te bewaren.

Als eerste werd de **1805** van de stelplaats Kinkempois aangekocht. Na een aantal onderhandelingen kon deze machines – niet ritvaardig – aangekocht en na enkele herstellingen te Kinkempois werd deze machine op 16 juni 2001 – samen met een M1- rytuig – door de 6077 vanuit het Luikse naar St-Ghislain gevoerd. Deze machines werden tijdens de opendeurdagen voor het 75- jarig bestaan van de N.M.B.S. te St-Ghislain aan het publiek voorgesteld.

Bijna gelijktijdig werd ook de **7005** van Antwerpen-noord verworven. Ook hier werd vrij snel de overbrenging doorgevoerd : als eerste etappe ging het op 16 juni van Antwerpen naar Schaarbeek en hier werd de locomotief dadelijk onder handen genomen. Te Schaarbeek zal de machine terug ritvaardig gemaakt worden en krijgt men een herschildering en een beperkte opknappbeurt. Te Schaarbeek werden verder nog enkele rangeringen uitgevoerd. De revisie zal waarschijnlijk tegen de zomer van 2002 afgesloten zijn en verhuist de machine naar St-Ghislain.

Over de aankoop van de **5128** van Merelbeke werd in vorig nummer uitvoerig bericht : intussen werd de locomotief ritvaardig gemaakt (de machine was afgesteld wegens motorschade) en wordt binnenkort naar Schaarbeek afgevoerd.



Gelijktijdig met de vorige aankoop werd ook de **8428** van Antwerpen-noord in het effectief opgenomen. Deze rangerlocomotief van de tweede bouwschijf van deze reeks staat – volledig ritvaardig – nog steeds te Antwerpen afgesteld en wordt tegen het einde van het jaar waarschijnlijk naar Schaarbeek overgebracht. Hierdoor werden van alle afgestelde reeksen één locomotief bewaard. Zoals reeds aangehaald werd ook de 554.14 (ex 4614) van de L.S.V. aangekocht, hier waarschijnlijk enkel als plukstel voor de overige motorwagens.

Nochtans is de aankoopgolf nog niet afgesloten en zo staan er nog de volgende locomotieven of motorwagens op het verlanglijstje en zullen waarschijnlijk nog dit jaar effectief aangekocht worden.

- motorwagen reeks 44 van Merelbeke of Stockem
- motorwagen reeks 45 van Stockem
- diesellocomotief reeks 59 van Kinkempois, vooral als plukloc voor de reeds aanwezige locomotief reeks 59
- diesellocomotief reeks 62 van Charleroi
- waarschijnlijk rangeerdiesellocomotief reeks 80 van Schaarbeek.
- Locotractor reeks 91

Ook in de toekomst wordt gepoogd om ook verdere machines van reeksen die volledige buiten dienst gesteld worden aan te kopen en te behouden. Hierdoor wordt de museumstelplaats van St-Ghislain geleidelijk aan uitgebreid tot een effectief uitgebreid spoorwegmuseum.

N.M.B.S.- aktueel

1. Statistiek :

a. Leveringen :

1350	BN Brugge	Merelbeke	20/03/2001
1351	BN Brugge	Merelbeke	30/03/2001
1352	BN Brugge	Merelbeke	12/04/2001
1353	BN Brugge	Merelbeke	02/05/2001
1354	BN Brugge	Merelbeke	16/05/2001
1355	BN Brugge	Merelbeke	01/06/2001
1356	BN Brugge	Merelbeke	15/06/2001
1357	BN Brugge	Merelbeke	26/06/2001
4111	Alsthom Spanje	Hasselt	19/04/2001
4112	Alsthom Spanje	Hasselt	09/05/2001
4122	Alsthom Spanje	Hasselt	26/03/2001
4123	Alsthom Spanje	Hasselt	29/03/2001
4124	Alsthom Spanje	Hasselt	02/04/2001
4125	Alsthom Spanje	Hasselt	06/04/2001
4126	Alsthom Spanje	Hasselt	22/04/2001
4127	Alsthom Spanje	Hasselt	02/05/2001
4128	Alsthom Spanje	Hasselt	10/05/2001
4129	Alsthom Spanje	Hasselt	16/05/2001
4130	Alsthom Spanje	Hasselt	17/05/2001
4131	Alsthom Spanje	Hasselt	23/05/2001
7738	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/04/2001
7739	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	18/05/2001
7740	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	20/06/2001
7741	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	02/07/2001
7742	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	17/07/2001

b. Stelplaatswijzigingen :

4127	Hasselt	Merelbeke	05/07/2001
4128	Hasselt	Stockem (Bertrix)	04/07/2001
4129	Hasselt	Stockem (Bertrix)	04/07/2001
5101	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5103	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5104	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5114	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5122	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5127	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5129	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5136	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5138	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5141	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5142	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5143	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5152	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5179	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5185	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001
5193	Hasselt	Antwerpen-noord	10/06/2001

6240	Hasselt	Hasselt (Infra)	10/08/2001
7301	Charleroi	Merelbeke	01/07/2001
7302	Charleroi	Merelbeke	01/07/2001
7317	Charleroi	Merelbeke	01/07/2001
7320	Charleroi	Merelbeke	01/07/2001
7739	Antwerpen-noord	Kinkempois	09/07/2001
7740	Antwerpen-noord	Kinkempois	31/07/2001
8201	Merelbeke	Schaarbeek	01/07/2001
8202	Merelbeke	Schaarbeek	01/07/2001
8204	Merelbeke	Schaarbeek	01/07/2001
8206	Merelbeke	Schaarbeek	01/07/2001

c. Ombouw – modernisering :

615	Charleroi	CW Mechelen	06/04/2001
626	Charleroi	CW Mechelen	08/05/2001

d. Schrappingen :

5112	Merelbeke	01/07/2001	Destandardisatie
5128	Merelbeke	01/07/2001	
5134	Antwerpen-noord	01/07/2001	
5183	Antwerpen-noord	01/08/2001	
5905	Kinkempois	01/07/2001	Ongeval
5936	Kinkempois	01/07/2001	Ongeval
5939	Kinkempois	01/07/2001	Ongeval
7001	Antwerpen-noord	01/07/2001	Destandardisatie
7002	Antwerpen-noord	01/07/2001	
7003	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8050	Schaarbeek	01/08/2001	Motorschade
8428	Antwerpen-noord	01/07/2001	Destandardisatie
8440	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8452	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8453	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8464	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8468	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8469	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8470	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8502	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8503	Antwerpen-noord	01/07/2001	
8507	Antwerpen-noord	01/07/2001	Destandardisatie
8524	Antwerpen-noord	01/07/2001	

2. Aktuele berichten :**Reeks 12 :**

Met ingang van de zomerregeling werd de inzet van de reeks 12 aangepast en rijden ze nog slechts goederentreinen en op vaste verbindingen. De reeks omvat 9 inzetdagen : 5 machines verzekeren nog steeds de bekende diensten vanuit Merelbeke of Gent-Zeehaven naar Lille-Délivrance en de machines rijden nog steeds door tot in Fréthun. In de reizigersdienst verzekeren ze enkel nog de autoslaaptrein 1433 tussen Tourcoing en Denderleeuw.

Het tweede deel van de inzet verloopt op nieuwe paden : vier machines verzekeren thans alle goederentreinen tussen de vormingsstations van Charleroi (Châtelet en Monceau) en Aulnoye. Hierdoor kan de locomotiefwissel te Jeumont wegvallen en zijn Erquelines en Jeumont praktisch gedegradeerd tot doorgangsstations. Alle andere diensten binnen België (Muizen, Montzen) vielen in deze nieuwe reeks weg. De overblijvende goederendiensten tussen Lille en Merelbeke worden nog steeds gesleept door de Franse diesellocomotieven reeks BB 67 400 en thans worden er gemiddeld twee machines per dag gebruikt voor 6 tot 8 goederentreinen.

Reeks 13 :

Voor de nieuwste veranderingen bij de inzet van deze locomotieven verwijzen we naar het hoofdstuk gewijd aan deze machines in dit tijdschrift. Het betreft hier vooral de overname van de goederendiensten op de lijn 162 en het doorrijden tot in Thionville en Metz.



*De nieuwe diensten van de reeks 13 – een goederentrein Leuven – Bettembourg te Limal op 11 juli 2001
Foto Papym (Patrick Maes)*

Reeks 15 :

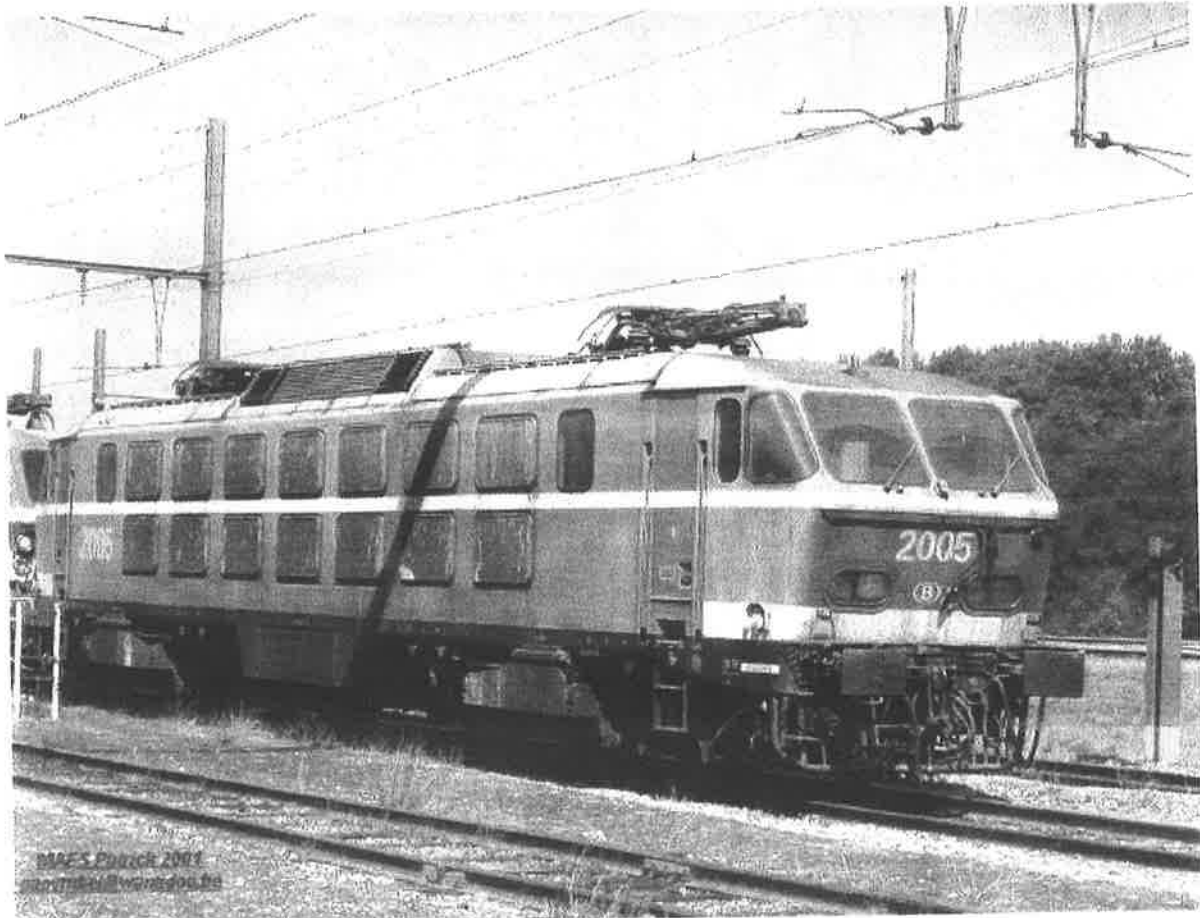
Door het tekort aan tweespanningslocomotieven (in casu de reeks 12) besliste men om de drie overblijvende locomotieven reeks 15 te reactiveren : in eerste instantie werd de 1503 na zijn meetcampagne terug in commerciële dienst gebruikt voor het slepen van de autoslaaptrein tussen Bressoux en Lourdes op het baanvak tot in Lille-Délivrance. Ook enkele duiventreinen werden in de zomer aan de haak genomen. Doch op dat ogenblik kwam er een klacht van de Franse spoorwegen dat de machines niet voorzien waren van de nieuwe beveiliging KVG van de S.N.C.F. en daarom werd het parcours beperkt tot het grensstation Tourcoing. Na de 1503 werden ook de 1501 en 1504 terug in dienst gesteld in de loop van juli jl. De 1505 is zwaar beschadigd door brand en staat te Salzennes afgesteld en bij de 1502 zijn de elektronische kasten voor het wisselspanningsgedeelte zwaar defect zodat deze locomotief enkel nog onder de gelijkspanning kan gebruikt worden.

Op 18 juli werden twee locomotieven reeks 15 dan getest tussen Liège en Gouvy voor een omnibustrein en deze testen waren bevredigend, zodat ook de inzet voor de stoptreinen naar Gouvy doorgang kan vinden. Enige probleem is het feit dat de M2- rytuigen niet aangepast zijn voor een verwarming in het wisselspanningsgedeelte van de lijn en dat er nog geen I 10-rytuigen vrij gemaakt kunnen worden. Men hoopt de inzet van de reeks 15 vanaf de zomerregeling van 2002 te kunnen starten, mogelijk kan dit echter al vroeger beginnen.

Reeks 20 :

Tijdens de zomermaanden is de inzetreeks van de reeks 20 in goederendienst nog verder aangepast en uitgebreid. Naast de vele diensten tussen Antwerpen en Montzen, werd de reeks nog uitgebreid met een viertal treinparen tussen Montzen en het Franse Jeumont. Opmerkelijk is wel dat een aantal kortere diensten die oorspronkelijk opgenomen waren, nu verdwenen zijn en dat het nu praktisch enkel nog doorgaande treinen opgenomen werden. In deze diensten worden thans 8 machines gebruikt, twee locomotieven staan reserve te Antwerpen voor bijkomende treinen, probleem is wel dat het aantal opgeleide bestuurders vrij klein is zodat het rijden van deze bijkomende diensten problematisch is.

In de reizigersdienst rijden zeven 20-ers thans nog de internationale treinen Luxemburg – Brussel, waarbij de machines voor de lege reizigersstellen doorrijden naar Denderleeuw. In de piekurdiensten worden nu nog de trein 8602 Brussel – Jemelle en de trein 7405 Huy – Brussel door een reeks 20 gesleept.



De 2005 wacht op 14 augustus 2001 te Montzen op een nieuwe taak

Foto Papym

Reeks 22 :

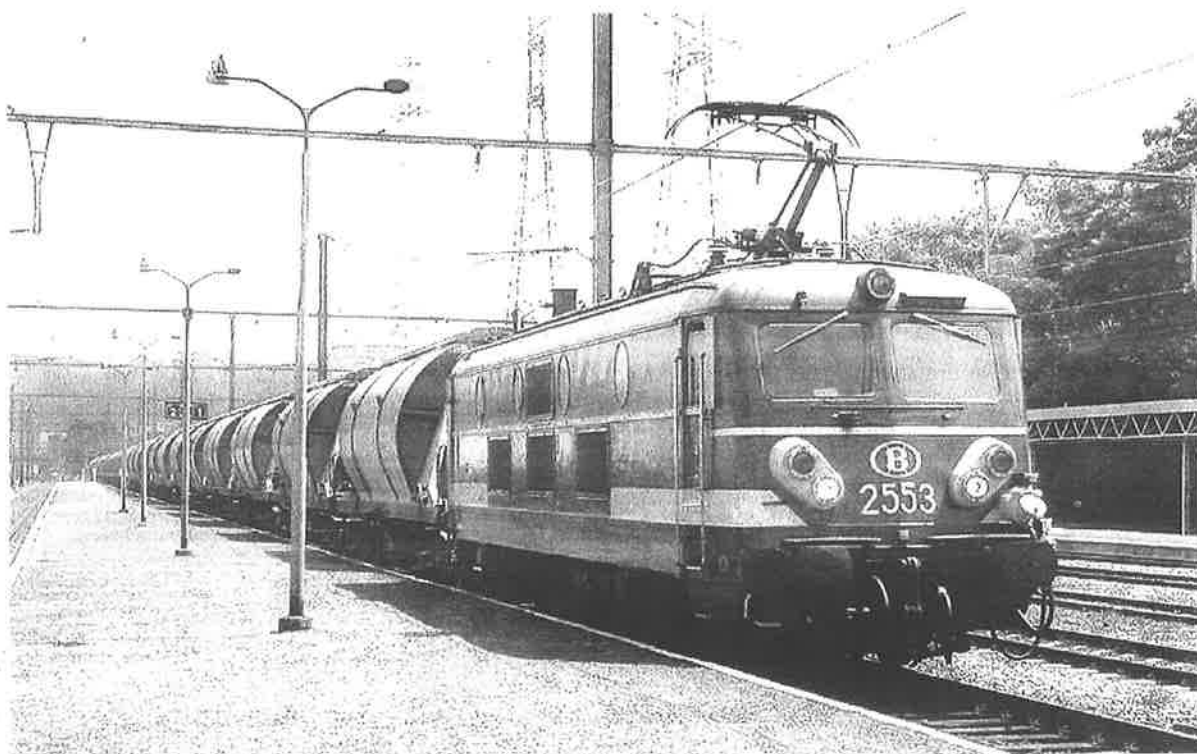
Nog steeds worden er in de reeks van de 22-ers niet minder dan 32 locomotieven gebruikt, meestal in ondergeschikte diensten. De helft van de plandagen voorzien slechts een inzet voor piekurtreinen met slechts één treinpaar, 's morgens naar Brussel, 's avonds vanuit Brussel naar tal van bestemmingen in Oost- en West-Vlaanderen, Antwerpen en verder Namur, Charleroi en Mons / Tournai. In deze reeks komen ook de locomotieven reeks 25 tot inzet. Maar door het vrijkomen van machines reeks 21 / 27 komen in de inzetreeks ook machines van deze reeksen tot inzet.

Reeks 23 :

Door het steeds verder versnellen van de goederendiensten en het grensoverschrijdend karakter ervan, worden de taken voor de machines reeks 23 / 26 steeds beperkter en rijden ze vooral binnenlandse goederentreinen tussen de vormingsstations onderling. Meestal gaat het vooral om lichtere gemengde treinen.

Voor de zware goederendienst zijn er nog de treinen tussen de Antwerpse haven en de metaalbedrijven rondom Charleroi, waar een groot aantal treinen in treinschakeling gereden wordt.

Een nieuw inzetgebied kennen de machines nu ook voor de aanvoertreinen voor materialen voor de HSL-lijn Brussel – Duitsland waarbij een aantal facultatieve diensten voorzien werden tussen Schaarbeek en Kinkempois, voor treinen met ballast en spoormaterialen en in de latere periode ook met onderdelen voor de aanleg van de bovenleiding.



De 2553 voor zijn nieuwe dienst : een goederentrein tussen Sittard en Kinkempois pasdert het station van Bressoux op 28 augustus 2001
Foto Papym

Reeks 41 :

Vanaf de zomerregeling is het effectief ruim voldoende om alle diensten – Antwerpen – Neerpelt en Hasselt – Mol – te kunnen uitvoeren en verder zijn de stellen voldoende betrouwbaar zodat het aantal defecten sterk verminderd is. Enkel de smalle deuren blijft een probleem en daarom gaat de studie verder om 30 driedelige motorwagens voor deze verbinding te ontwerpen. Het probleem bij deze studie is het feit dat de toegankelijkheid moet verbeterd worden door het gebruik van meer en bredere toegangsdeuren. Ook moet nog beslist worden of de tussenwagen al dan niet moet gemotoriseerd worden.

Op 15 augustus werd ook de commerciële dienst vanuit Bertrix gestart, in eerste plaats met één motorwagen tussen Libramont en Virton, eind augustus werd een tweede stel reeks 41 in de reeks opgenomen. Enige probleem op deze lijn is het feit dat de versnelling en de remming door één enkele kruk bediend wordt, wat het starten op een helling problematisch maakt daar de motorwagen de neiging heeft om achteruit te rijden.

Vanaf juli is anderzijds de 4127 te Merelbeke aanwezig voor personeelsopleiding en begin september werden de eerste diensten opgetekend : de motorwagen wordt vanuit Aalst ingezet op de verbinding naar Burst, maar hier is de inzet nog steeds vrij sporadisch. De effectieve dienst zou echter vanaf eind oktober opstarten.

Reeks 44 / 45 :

De indienststelling van de 41-ers op de Athus-Meuse lijn heeft nog geen eigenlijk gevolg gehad voor de oude motorwagens : zolang er nog niet voldoende bestuurders opgeleid zijn, staan deze stellen reeks 44 / 45 te Bertrix en te Virton in reserve zodat ze bij defecten steeds dadelijk gebruikt kunnen worden. Door de werken

zijn er trouwens zodanige vertragingen dat regelmatig ook bijkomende motorwagens moeten ingeschakeld worden.

Anderzijds is er vanwege de museumverenigingen een grote interesse om deze stellen te kopen en als museumstel te gebruiken. Zo zullen de meeste stellen dan waarschijnlijk ook bewaard blijven en ingezet worden op de diverse museumlijnen.

Reeks 51 :

Geleidelijk aan komt het einde voor deze reeks in het zicht : vanaf de zomerregeling werd het onderhoud van de 51-ers van Hasselt door Antwerpen-noord overgenomen en werden de drie inzetreeksen - Antwerpen, Hasselt en Merelbeke – samengevoegd tot een inzetreeks met 32 plandagen. Vijftien locomotieven worden vanuit Antwerpen gebruikt vooral voor lokale diensten binnen de agglomeratie tussen de havensecties en de verschillende vormingsstations. Enige uitgebreide dienst is de zinktrein naar Budel die in dubbeltractie gereden wordt. Nochtans zal deze trein vrij snel door de « nieuwe » locomotieven reeks 55 overgenomen worden. Verdere bestemmingen buiten Antwerpen zijn Muizen, Mol, Herentals en Boom.

Eén locomotiefdienst wordt vanuit Schaarbeek doorgevoerd voor twee treinparen voor ballasttreinen naar Quenast.

Vanuit Gent worden nog drie 51-ers gebruikt : twee locomotieven worden in de reizigersdienst gebruikt voor treinen naar Eeklo, Geraardsbergen en Ronse, de goederendiensten worden enkel nog uitgevoerd binnen de Gentse kanaalzone tot in Zelzate en Sas van Gent.

Hasselt zet nog steeds 12 machines in met als inzetpunt Genk-Goederen : er zijn vier plandagen met lokale diensten in de Genkse industriezone, verder zijn er nog enkele treinen vanuit de Ford naar Montzen en Aachen-West. Andere bestemmingen zijn Mol, Balen, Bressoux, Leuven en Diest.

Reeksen 52/53/54 :

Door de diverse werken op de Athus Meuse lijn, is de inzet gedurende de dag sterk verminderd. Nog slechts één enkele trein wordt gesleept door deze locomotieven. Anderzijds worden de treinen omgeleid via Athus en Arlon naar Stockem en hier komen de locomotieven veel frequenter tot inzet en op de lijn 162 rijden ze nu ook regelmatig naar Libramont en Jemelle. Vanuit Ronet zijn er steeds meer diensten op de Maas- en Samberlijn en ze bereiken hierbij nog verdere bestemmingen als Statte, Kinkempois en ook Châtelet en Monceau. Ook de diverse werktreinen zijn nog steeds een belangrijk onderdeel van hun inzet.

Reeks 55 :

Locomotief 5524 wordt te Montzen bevoorrad voor de pendelritten naar Aachen-West



Bij de « Ijzeren Rijn » locomotief 5526 werd de schildering opnieuw aangepast : de kop werd licht veranderd waarbij het grijs praktisch ongewijzigd behouden, enige verschil is het feit dat de brede groene lijn op de zijwand op de kopwanden verlaagd werd en nu onder de koplampen doorloopt. De schildering is hiermee nog niet verbeterd. In augustus werd de 5526 voor enkele dagen naar Antwerpen-noord overgebracht voor personeelopleiding en testritten en zo sleepte deze locomotief al enkele malen de zinktrein naar Budel. Ook werd de 5526 ook aan het publiek voorgesteld tijdens de monumentendag te Antwerpen-noord begin september. Naast deze machines waren ook nog de elektrische locomotieven reeks 13 en 29 en de diesellocs reeksen 54, 59, 70 en de stoomloc type 18 tentoongesteld.

Reeks 59 :

Het aantal exemplaren van de reeks 59 daalt nu vrij snel : nadat beide locomotieven die betrokken waren bij de botsing te Remicourt afgevoerd werden, is het nu de beurt aan drie verdere machines : als eerste ging de 5936 richting schroot. Deze machine was betrokken bij de (lichte) botsing met de 2741 op 11 juni 2001 te Voroux, enige tijd later werden de 5905 en 5939 definitief afgesteld wegens motorschade. De vijf overgebleven machines worden praktisch niet meer ingezet : reden hiervoor is het feit dat de zware ballasttreinen niet meer nodig zijn daar de lijn over de volledige lengte afgewerkt is qua spoorwerken, voor de lichtere treinen worden vooral de machines reeks 76 gebruikt. Nog dit jaar zullen deze machines vervangen worden door 10 vrijgekomen locomotieven reeks 51.

Reeks 62 :

Door de inzet van de motorwagens reeks 41 en (in mindere mate) de locomotieven reeks 77, staan op dit ogenblik een 15 machines reeks 62 reserve en dit aantal zal tegen het einde van het jaar opgelopen zijn tot 30 machines, vooral te Hasselt en Merelbeke. Van deze locomotieven zullen 20 machines de oude rangeerdiesels reeks 84 tegen het einde van het jaar volledig laten verdwijnen. De overige 10 machines worden afgevoerd of verkocht. De 6240 van Hasselt was de eerste die op 10 augustus 2001 de overstap naar de dienst Infra ondernam en enkele meters verder in de stelplaats aan de oude wagenwerkplaats zijn intrek nam.

Reeks 70 :

Op 8 juni 2001 – de vrijdag voor de nieuwe zomerregeling – verzekerde de 7003 de laatste diensten van deze reeks voor rangeringen te Antwerpen-linkeroever. Op dat ogenblik waren de diensten al overgenomen door machines reeks 73 of 74, maar ook de nieuwe locomotieven reeks 77 komen er tot inzet. De drie overblijvende locomotieven werden op 1 juli 2001 definitief uit het bestand afgevoerd en te Antwerpen-noord afgesteld. De 7003 werd wel tijdens de monumentendag op 9 september aan het publiek voorgesteld en zou museumlocomotief bij Antwerpen-noord worden en door enkele bestuurders – vrijwilligers in beperkte mate ritvaardig gehouden worden. Hiermee werden de oudste diesellocomotieven van de N.M.B.S. op non-actief geplaatst.

Reeks 73 :

Met ingang van de zomerregeling kreeg men een tweede golf van transferts van locomotieven reeks 73 : op dat ogenblik gingen vier machines van Charleroi-sud (de nummers 7301, 7302, 7317 en 7320) naar Merelbeke ter vervanging van de reeks 82. De nieuwe 73-ers worden vooral gebruikt voor de rangeringen te Zeebrugge.

Reeks 76 :

Deze locomotieven worden nu intens op de twee werven van de HSL-lijn gebruikt : vanuit Leuven worden gemiddeld een 7-tal machines gebruikt voor de werktreinen in het station van Leuven zelf, maar ook voor de werken op de verbinding naar Schaarbeek. Vanuit Voroux worden 8 tot 10 locomotieven ingezet voor de lichtere treinen voor de aanleg van de bovenleidingen en berijden hiermee de volledige lijn tot in Leuven. Ook te Schaarbeek zelf staan regelmatig 76-ers voor werktreinen voor de herinrichting van het vormingsstation.

Doch ook hier wordt de inzet tijdens de volgende maanden gedeeltelijk ingekrompen en voor een gedeelte overgenomen door o.m. de locomotieven reeks 62 voor de typische lijndiensten, en door enkele locomotieven reeks 80 te Schaarbeek zelf. Deze locomotieven komen trouwens vrij door de aankomst van de

reeks 82 en hierdoor kunnen ze nog enkele maanden – voor hun schrapping – voor deze lichtere werktreinen gebruikt worden.



De 7603 is als enige locomotief met de nieuwe zichtbaarheidsbalken uitgerust Foto Papym

Reeks 77 :

De kogel is nu definitief door de kerk : op 1 juni bestelde de N.M.B.S. 80 bijkomende locomotieven reeks 77 / 78 nummers 7791 – 7870. Deze machines worden door Vossloh te Kiel gebouwd en worden tussen midden 2003 en eind 2004 afgeleverd en lossen verder de meeste lijn- en rangeerdiesellocomotieven af.

Intussen is de inzet te Antwerpen definitief en er worden 22 machines gebruikt in drie verschillende inzetreeksen. De inzet is voor het grootste gedeelte beperkt tot de eigenlijke haven. Ook te Kinkempois is de inzet – zij het zeer sporadisch – van start gegaan. De twee aanwezige locomotieven worden bij voorkeur voor de mengervagentreinen tussen Ougrée en Chertal gebruikt ter vervanging van de machines reeks 55. Vanaf oktober worden nog verdere machines aan Kinkempois afgeleverd en worden ze ook in de overgavediensten in de buurt van Kinkempois gebruikt (naar o.a. Flémalle, Bressoux en Voroux).

In de loop van augustus kwamen de eerste machines vanuit Antwerpen naar Merelbeke in eerste instantie voor personeelsopleiding. De effectieve commerciële dienst zou in de loop van november starten, hier vooral in de inzetreeksen van de 51-ers in de Gentse kanaalzone. Verder zouden ze ook enkele diensten van de reeks 62 in dezelfde diensten gaan rijden en in een later stadium verzekeren ze ook de rangeringen te Merelbeke en Gent-Zeehaven en de verschillende treinen tussen beide vormingsstations. Merelbeke zou tegen april 2002 tien locomotieven in depot krijgen, waarschijnlijk de nummers 7749 – 7758.

Anderzijds werd ook beslist om de machines 7771 – 7790 uit te rusten met zowel de beveiliging van de NS (ATB- systeem) alsook het Duitse indusi. Naast de treinen naar o.m. Rotterdam, zouden ze ook in treinschakeling op de IJzeren Rijn gebruikt worden voor de lichtere doorgaande goederentreinen, dit samen met de omgebouwde machines reeks 55.

Reeks 80 / 82 :

Door de omwisseling van locomotieven reeks 73, kon Merelbeke zes machines reeks 82 (de nummers 8201, 8202, 8204, 8206, 8209 en 8210) aan Schaarbeek afstaan en hier zullen ze op vrij korte termijn de reeks 80 gaan vervangen. Eerste slachtoffer is de 8050 die wegens motorschade op 1 augustus 2001 uit het effectief afgevoerd werd. Nog dit jaar volgen de 8001, 8025, 8047, 8051, 8052, 8053, 8055, 8058 en 8059 die alle aan de grens van hun revisieperiode gekomen zijn. Eén van deze locomotieven zal echter voorlopig bewaard blijven, daar ze bij schrapping naar de CW Salzannes gaat voor de interne rangeringen. Hier vervangt ze de locotractor 9209.

De schrapping van de overige machines zal waarschijnlijk slechts geleidelijk aan gebeuren, daar er te Schaarbeek een chronisch tekort is aan rangeerdiesels wegens de verschillende werken te Schaarbeek- vorming en op de verbinding naar Leuven. In deze diensten worden gemiddeld 6 tot 8 diesels gebruikt.

In antwerpen werden de diensten van de reeks 82 met ingang van de zomerregeling grondig aangepast en ze worden – naast de klassieke stationsrangeringen – nu vooral gebruikt als rangeerder in de verschillende havensecties in vervanging van de reeks 84 / 85. De eigenlijke sleepdiensten verdwenen ten gunste van de reeks 77. Dit had tot gevolg dat alle diensten in dubbel tractie en treinschakeling verdwenen en onrechtstreeks leidde dit tot de afstelling van de 8275 (zonder stuurkabine). Deze machine staat te Antwerpen-Dam afgesteld en er is nog geen beslissing genomen om de locomotief terug te bouwen naar de gewone versie, doch deze mogelijkheid is de meest waarschijnlijke daar er nog reserve stuurkabinen in CW Salzannes aanwezig zijn.

Reeks 84 :

De commerciële dienst van deze locomotieven is praktisch beëindigd: met ingang van de zomerregeling werden niet minder dan 9 locomotieven van Antwerpen-noord definitief geschrapt. Op dit ogenblik zijn nog drie machines in dienst : de 8461, 8463 en 8467. De enige dienst die nog verzekerd wordt is deze in de CW Mechelen en de overgavetreinen naar Muizen.

Maar ook voor de dienst infrastructuur zijn de dagen geteld en nog voor het einde van het jaar worden alle machines vervangen door locomotieven van de reeks 62.

Reeks 85 :

Ook hier werden opnieuw vier locomotieven afgevoerd en blijven er nog slechts 10 machines over. Deze locomotieven worden enkel nog gebruikt voor rangeringen te Antwerpen-Dam, Schijnpoort en Antwerpen-noord. Ook deze locomotieven verdwijnen waarschijnlijk nog dit jaar.

Infrastructuur :

HSL 2 : Brussel – Liège :

Nog voor het bouwverlof werd de aanleg van het spoor zelf afgesloten en werd het over de ganse lengte afgewerkt. Enkel in de buurt van Bierset en Bierbeek is het nog voorlopig gelegd daar er nog nieuwe bruggen moeten gebouwd worden.

Tussen Schaarbeek en Leuven vorderen de werken en praktisch over de ganse lengte werd het derde spoor heraangelegd en is de bedding van het vierde spoor gereed. Enkel de aansluiting van de verbinding naar de luchthaven is nog niet afgewerkt en vooral de verbinding naar Leuven brengt nog enkele problemen.

Voor de werken te Leuven station schieten goed op : in het voorjaar werd het stationsplein in een volledig hjerwerkte vorm terug opengesteld, waarbij vooral het openbaar vervoer en de voetgangers en fietsers de ruimte kregen, ook het gebouw van « de lijn » is in dienst. Voor de sporen zelf zijn de sporen 1 – 4 in voorbereiding voor de HSL-lijn en de lijn 36 en worden de nieuwe lijnen tegen november afgewerkt. Ook de rest van het station wordt thans volledig gemoderniseerd.

Thans wordt er vooral gewerkt aan de bovenleiding. Tot in Jeuk zijn de bovenleidingspalen geplaatst en tussen Voroux en Ans werd ook al de draad uitgerold.

HSL 2 : Liège – Aachen

Vooral in Chenée zijn de werken aan het begin van de tunnel praktisch volledig afgewerkt : zowel de bedding voor de lijn en de nodige bruggen zijn thans afgewerkt Wel werd thans beslist dat de grond vrijgekomen bij het uitgraven van de eigenlijke tunnel niet per spoor, maar per vrachtwagen afgevoerd wordt. Hiervoor zijn de nodige toegangswegen aangelegd om alle vrachtwagens te kunnen opvangen.

Ook in het midden van de lijn wordt de bouwput voor de tweede toegang tot de tunnel - nl. tussen Olne en Foret – op dit ogenblik gegraven.

HSL 3 : Brussel – Antwerpen – Nederland :

Voor deze verbinding zijn er thans twee belangrijke werven : nl. te Antwerpen-centraal en en tussen Antwerpen-Dam en Noorderdokken. In Antwerpen-centraal zijn de sporen kant Pelikaanstraat thans verwijderd en werden ook alle perrons afgebroken. Hier ontstaat voor begin 2003 een nieuw kopstation met drie sporen op dezelfde wijze als het pas geopende gedeelte kant Zoo. Ook wordt alles in gereedheid gebracht op het Astridplein om de tunnel naar Antwerpen-Dam te graven. Tussen Berchem en Antwerpen is de fase II gestart voor de aanleg van de nieuwe sporen naar zowel niveau +1 als naar de tunnelsporen.

Tussen de Groenendaallaan en Noorderdokken werden de burgerlijke werken voor de aanleg van een nieuwe bedding voor de HSL voor het grootste gedeelte beëindigd.

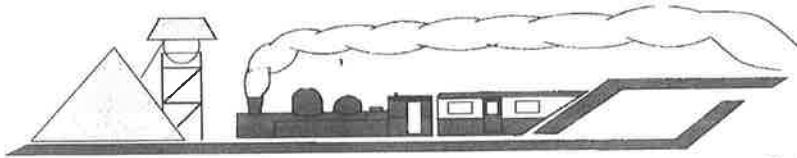
Op deze verbinding werd ook een aanvang genomen tot de omvorming van Schaarbeek door het demonteren van verschillende rangeerbundels.

Lijn 48 : Vennbahn :

De bedoeling om de lijn tussen Stolberg en Eupen opnieuw in dienst te stellen nemen concrete vormen aan en op 16 september werden drie treinen vanuit Stolberg verlengd tot in Eupen. Hiervoor kwam een Talentstel DB reeks 644 tot inzet. Drie van deze stellen worden door de Euregiobahn afgehuurd van de DBAG en verzekeren de diensten Stolberg – Heerlen. De rit tussen Stolberg en Eupen duurde – omwille van de slechte staat van het spoor meer dan 1 uur, maar de belangstelling van de plaatselijke bevolking voor dit evenement was zeer groot.



NMBS stel 251 en Euregio-talent reeks 644 broederlijk naast elkaar te Eupen op 16/09/2001



L.S.V. – 2001 - 2002

De Limburgse Stoom Vereniging vzw (ex Toeristische Trein Zolder) is ontstaan uit de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen en had tot doel een museumlijn te exploiteren in de provincie Limburg. In mei 1982 werd deze museumlijn tussen de koolmijn van Zolder en de kolenhaven van Genebos officieel geopend. Doch door de sluiting van de mijnen moest de TTZ uitkijken naar een nieuwe vestiging. Na de nodige onderhandelingen met de N.M.B.S. verhuisde men naar As en met als nieuwe naam "Limburgse Stoom Vereniging".

In 1999 wordt de exploitatie echter voor een groot gedeelte overgenomen door de drie gemeentes : Genk, As en Maasmechelen en wordt het "Kolenspoor" stilaan werkelijkheid. Door het feit dat de gemeentes de exploitatie zelf willen organiseren en geen externe inspraak dulden, moet de L.S.V. uitkijken naar een nieuwe bestemming. Indien de onderhandelingen, die thans gevoerd worden, vloten zal nog in 2001 deze nieuwe locatie van start kunnen gaan. Aangezien de restauraties aan het materieel nog steeds voor het grootste gedeelte door de vrijwilligers van de L.S.V. gebeurt, kunnen we nog steeds uw steun gebruiken.

L.S.V.-tijdschrift met jaarboek 2000: verder geeft de L.S.V. voor haar leden een tijdschrift uit boordevol informatie over het reilen en zeilen van de Belgische spoorwegen, zowel in het verleden als heden. Elk jaar is er het uitgebreid jaarboek met alle gebeurtenissen uit het vorige jaar, de stelplaatsindeling en inzet van alle locomotieven, de museumlijnen, de privé-locomotieven, ...

Overige publicaties :

In de vorige jaren werden tal van eigen publicaties uitgegeven. Een greep van de nog te verkrijgen boeken :

Stoomlocomotieven type 95/96
Diesellocomotieven type 271
Stoomlocomotieven type 38
Diesellocomotieven type 211 (reeks 64)
Jaarboek 1947 – 1948

Technische fiches :

N.M.B.S. tractiematerieel
N.M.B.S. rijtuigen en wagens
Dienstmaterieel, museummaterieel, dienstmaterieel.

Verdere informatie / rekeningsnummers :

Info

J. Casier

012 / 23 22 24

Rekening

Leden – boeken

860 – 0068579 – 79

Rekening (Nederland)

89 61 54 580 SNS Maastricht

