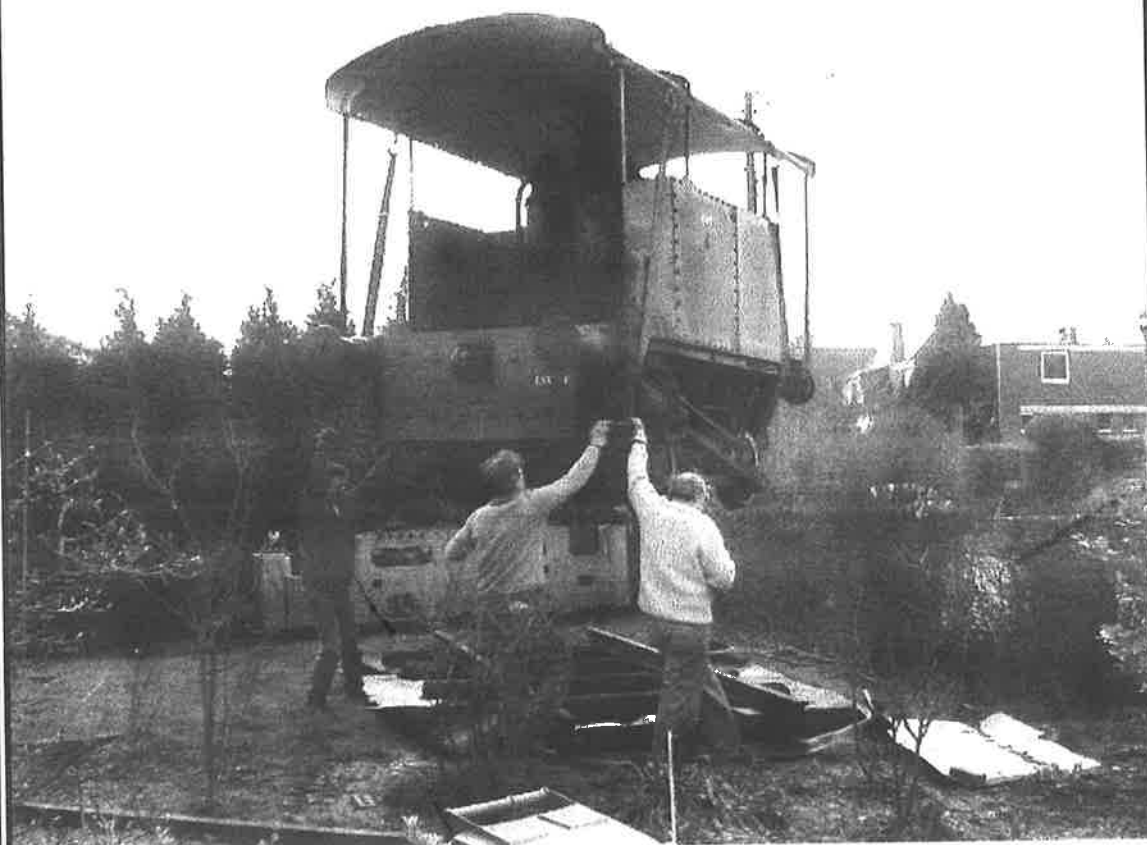


L.S.V. Tijdschrift



Nieuwe omgeving voor "Jojo" te Tongeren in de zetel van de L.S.V.

Stoomlocomotieven type 32S voor WO II
Stoomlocomotief NB 651 – 670
Dieselmotorwagens type 652
Schrappingen type 79
T.E.E. Etoile du Nord
Vreemde locomotief : SNCF BB 30 000

Exploitatie lijn 150 b
Museumverenigingen L.S.V. nieuw
N.M.B.S. actueel materieel
Infrastructuur

Lidgeld : 2002 - 20 Euro
Donatie : 30 Euro

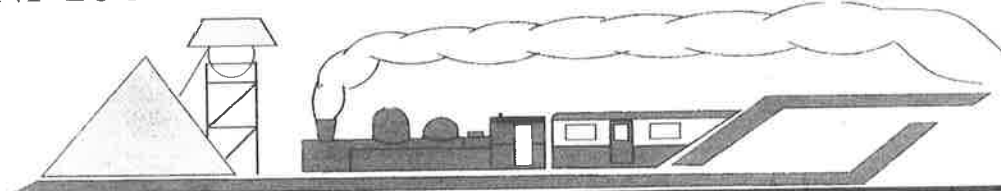
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

Nr 104

Januari – februari 2002



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

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

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

<u>Stoomlocomotieven</u>	type 32 S deel I voor WO II	Blz 1
	Reeks 651 - 670 NB	Blz 22
	Schrappingen : type 79	Blz 26
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 651	Blz 17
<u>T.E.E.-diensten</u>	Etoile du Nord	Blz 28
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	SNCF elektrische locs BB 30 000	Blz 32
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 150 Jemelle - Houyet	Blz 36
<u>Museumlijnen</u>	L.S.V. doet verder	Blz 41
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 44

Volgend tijdschrift – nr 105 jaarboek 2001 verschijnt midden juni 2002

Hernieuwing van de lidgelden :

Dit nummer het laatste uit de jaargang 2001, de hernieuwing van de lidgelden dringt zich dan ook op. Hiervoor is een overschrijvingsformulier bijgevoegd in dit nummer. De bedragen vindt U boven op deze bladzijde. Gelieve het lidgeld zo snel mogelijk over te maken, het volgend nummer krijgt U zeker nog in de bus, maar nadien worden geen verwittigingen gestuurd en indien U niet mocht gestort hebben, wordt het abonnement automatisch gestopt

Veel leden hebben echter al hun lidgeld betaald en we danken U hiervoor zeer hartelijk. Normaal is dan geen overschrijving meer bijgevoegd. Indien dit toch het geval is verontschuldigen we ons voor deze vergissing

Stoomlocomotieven

type 32S (later type 41) .

De voorgeschiedenis :

Bij de levering van de locomotieven type 32 – met verzadigde stoom – deed de oververhitting zijn intrede en net zoals vele andere locomotief types in deze periode, werden ook deze typen 32 aangepast en zo ontstond het type 32S. In principe werd het geheel van de locomotief behouden : een driecassige locomotief met binnenliggende cilinders en drijfwerk. Nochtans moest men de nodige aanpassingen uitvoeren : de rookkast werd verlengd om de collector voor de oververhitte stoom te kunnen aanbrenge en ook de as van de ketel kwam hoger te leggen. Reden hiervoor is het feit dat de vlakke bakschuif voor de stoomverdeling vervangen werden door cilindervormige schuiven, nodig bij oververhitting. De eerste machines type 32S werden drie jaar na het type 32 – namelijk op 16 december 1905 – voor het eerst afgeleverd en tot bij in 1910 werden toch nog 20.97 exemplaren gebouwd. In 1905 werd nog slechts één bijkomende locomotief op 29 december door Franco-Belge geleverd. De volgende tabel geeft de leveringsjaren per constructeur.

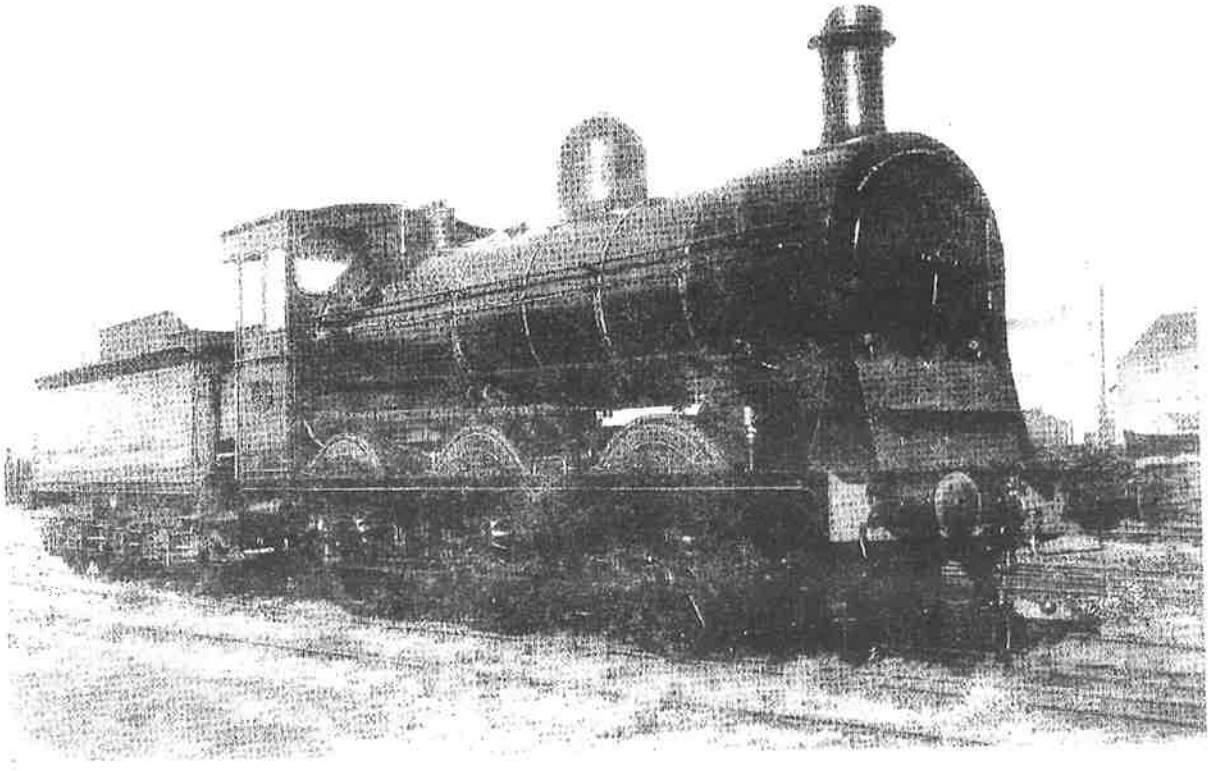
	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Tubize		9	18	13						
Carels			8	15	7	9				
Franco-Belge	1	9	6	12		10				
Haine-St-Pierre		2	16	15	7					
Energie			7	12	6	7				
Gilain			6	6	5	7				
Thiriau				11	4	7				
Biesme			4	10	5	1				
La Meuse					5	14				
Gilly					8	5				
St-Léonard	1	5								5
Couillet		5	3							
Detombay						4				
Totaal	2	30	68	94	39	64	0	0	0	5

Om de vernieuwing aan het publiek voor te stellen werd de 3143 door de Luikse constructeur Saint-Léonard op de universele tentoonstelling in 1905 te Liège voorgesteld, dit naast de 3142 van het type 32 gebouwd door La Biesme. Hetzelfde lot onderging de 4311 van de firma Detombay voor de tentoonstelling van 1910 van Brussel.

De typeindeling :

In tegenstelling met vele andere locomotief types zouden deze machines met oververhitter drie types krijgen. Bij de levering werd geen eigen typeaanduiding gegeven en werden ze ingedeeld bij het type 32. In de eerste jaren werd geen onderscheid gemaakt tussen de beide onderreeksen en slechts omstreeks 1912 werden de inzetreeksen gescheiden en kregen de machines de aanduiding type 32S.

Om het onderscheid beter te kunnen aangeven werd beslist om deze machines in een eigen type onder te brengen en in 1925 werden ze het type 31, dit echter zonder dat de bedrijfsnummers veranderden. Bij de invoering van de nieuwe typeaanduiding in 1931 werden ze ondergebracht bij de middelzware gemengde locomotieven en kregen hierbij het type 41 (nummers 4100 tot 4315) aangemeten, waarbij ook de nummering in overeenstemming werd gebracht. In 1946 had men de nieuwe nummering met drie cijfers voor de reeks en werden de machines genummerd van 41.001 – 41.215.



Een locomotief type 32S na een revisie omstreeks 1925 poseert voor de Etat Belge fotograaf

De loopbaan :

a. Voor de eerste wereldoorlog :

Al snel na de eerste leveringen zouden de sterkere typen 32S hun zusterlocomotieven op de lijnen met de hellingen in de Ardennen (stelplaatsen Bertrix, Ciney, Latour, Statte en Trois-Ponts) en in de industriestreek tussen Charleroi en Mons gestationeerd en ingezet. Hier waren ze ingedeeld bij de stelplaatsen Haine-St-Pierre, Manage en Mons. Naast de zware goederentreinen werden ze ook voor de lichtere reizigerstreinen gebruikt op de hoofdlijnen van het net. Vooral in het voorstadsverkeer rondom Brussel waren ze uitgebreid tot inzet gekomen. De stelplaatsen hierbij waren Braine-le-Comte, Brussel-zuid en Denderleeuw. Voor analoge diensten waren ook typen 32S aanwezig te Antwerpen-zuid, Brugge en Oostende en als laatste stelplaats zette ook Walcourt een aantal machines in op de zware lijnen tussen Sambre et Meuse.

Opmerkelijke diensten in deze eerste jaren van hun inzet waren onder meer de sneltreinen tussen Oostende en Brussel, die gerden werden door de machines van Oostende en Brugge. En de doorgaande reizigerstreinen op de Athus-Meuse lijn vanuit Virton tot in Namur met machines van Bertrix en Latour. Op de Luxembourglijn werden vooral de zwaardere goederentreinen gesleept, waarbij drie machines gebruikt werden : twee locomotieven op kop en één bijkomende locomotief als lichterloc. Deze toestand bleef echter niet zolang duren en de sneltreinen gingen over op de zwaardere sneltreinlocomotieven type 10 en later type 8bis (later type 7). Voor de goederentreinen kwamen de zware typen 36 opdagen en de typen 32S verhuisden op dat ogenblik vooral naar de semi-directe treinen vanuit Gent-St-Pieters, Dendermonde en Aalst naar Brussel en voor de treinen tussen Gent en Antwerpen- linkeroever. Hiervoor gingen de machines van Brugge en Oostende naar de stelplaatsen Aalst, Dendermonde en St-Niklaas over.

Door een locomotieftekort werden in de loop van 1913 nogmaals 10 bijkomende locomotieven besteld bij St-Léonard, maar van deze machines waren er slechts 5 afgeleverd bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog en de vijf overige machines werden waarschijnlijk niet meer geleverd.

En bij het begin van de eerste wereldoorlog was de toestand nog steeds dezelfde : de typen 32S hadden in werkelijkheid nog twee inzetgebieden : de reizigersdiensten in de omgeving van Brussel, meer bepaald op de

lijnen van Oost-Vlaanderen en in de driehoek Brussel – Antwerpen – Leuven. En de goederendiensten in het belangrijkste industriegebied van België – de streek van Charleroi – La Louvière – Mons – Tournai. Geïsoleerde inzetplaatsen waren thans nog steeds Pepinster (diensten naar Trois-Ponts), Hasselt (met de ontluikende steenkoolwinning) en Walcourt met het voorstadsverkeer van Charleroi.

De eerste wereldoorlog :

De inval van de Duitse troepen leidde ertoe dat één vierde van deze locomotieven naar Frankrijk afgevoerd werden. In eerste instantie werden ze juist achter de frontlinie in Noord-Frankrijk gebruikt voor alle soorten transporten, maar geleidelijk aan verplaatste het inzetgebied zich zuidelijker en werden veel machines afgesteld in de Belgische basis Oissel in de buurt van Rouen. Vanuit deze plaats werden ze nu vooral gebruikt in het noord-westelijke deel van Frankrijk met uitschieters naar Arras en Dunkerque. Naarmate de oorlog verder duurde zouden ze – wegens defecten en het gebrek aan wisselstukken steeds minder gebruikt worden en opnieuw afgesteld worden in afwachting van betere tijden.

De overige locomotieven bleven in België en werden ingedeeld bij de goederentreinlocomotieven type G 04. Daar waar ze tot ca. 1916 vooral gebruikt werden voor de goederendiensten in België zelf, werden ze nadien – door de grote locomotiefschaarste – voor het grootste gedeelte naar Duitsland afgevoerd. Omwille van hun gemakkelijke bediening en hun robuustheid werden ze – over gans Europa – voor alle mogelijke treinen gebruikt. Na de bevrijding bleven in feite slechts weinig machines – 82 in het totaal – vermist en werden in 1922 definitief uit het bestand afgevoerd.

Vanaf 1917 kregen enkele locomotieven een nieuwe taak : ze werden volledig met zware platen gepantserd en werden gebruikt voor het zware Franse spoorweggeschut bij de bevrijding van de haven van Antwerpen ; een aantal van deze locomotieven werd ook gebruikt door de geallieerde troepen voor verkenningsritten in de buurt van het front. De overige machines die in Frankrijk uitgeweken waren, zouden op dat ogenblik gebruikt worden voor de bevoorradingsstreinen en enkele machines gingen op dat ogenblik verloren bij « wilde treinen », dit zijn treinen die in volle snelheid (onbemand) op belangrijke knooppunten van het net ingezet werden om bruggen, lijnen of (vormings)stations achter de Duitse linies onbruikbaar te maken.

Na de eerste wereldoorlog :

Na de eerste jaren, waar de inzet vrij chaotisch verliep, zou de vooroorlogse inzetpatroon zich terug instellen. In 1922 – het eerste jaar waar er gegevens beschikbaar zijn – hadden we 18 stelplaatsen verdeeld over de drie streken. De regio Brussel kende zijn inzet vanuit Brussel-zuid, Braine-le-Comte, Baulers, Schaarbeek, Leuven, Dendermonde en Aalst. Ook in de industriële regio Charleroi waren de machines uitgebreid ingezet en verder hadden we weer de hoofdas Brussel – kust met stelplaatsen Oostende, Brugge en een uitloper naar Kortemark.

Naast deze regio's waren er ook de individuele stelplaatsen : in de Ardennen was er weer een inzet vanuit Trois-Ponts, Statte en Pepinster. Verder was er nog steeds Hasselt in de mijnstreek en nieuw in deze context was nu Landen.

Deze inzet zou al vrij snel evolueren in nieuwe, standvastiger inzetplaatsen en de afbouw van een aantal diensten in de vlakke regio's. De evolutie wordt door de volgende tabel met de inzetgegevens van de periode tussen beide wereldoorlogen gegeven. Nadien wordt verder – per stelplaats – ingegaan op de effectieve inzet van deze locomotieven.

Stelplaatsoverzicht 1922 - 1940

	FLV	FSR	FLS	FR	FTK	FSD	FT	FHS	FLD	FPS
1922	11	11	10	6	8	6	9	10	5	11
1923	12	29	6	8	8	8	11			9
1924	28	31								9
1925	23	25						9		14
1926	13	12						13		11
1927	13	17						12		11
1928	13	15						12		10
1929	10	16						12		10
1930	12	17						11		11
1931	7	13						9		8
1932	7	13						6	6	8
1933	7	8						4		7
1934	7	8								7
1935	6	8								8
1936	6	8								10
1937	6	8								12
1938	10	9								10
1939	10	9								10
1940	6	8								6

Afkortingen

FLV : Leuven FLS : Aalst FSR : Schaarbeek FR : Brugge
 FTK : Kortemark FSD : Oostende FT : Dendermonde FHS : Hasselt
 FLD : Landen FPS : Pepinster

	LHY	FNO	GT	FNR	FSU	FBC	FBM	FLU	FKR	FVS
1922	4	14	10	9	5	9	19	3		
1923		13	10	10	6	15	10	5	17	
1924			10	11	5	19	15	4		7
1925			10	6	6	11	23	4		
1926			11		6	10	16	4		
1927			9			12	15			
1928			10			12	13			
1929			13			12	13			
1930			11			13	16			
1931			27			13	10			
1932			20			13	13			
1933			20			15	9			
1934			15			16	9			
1935			15			13	11			
1936			22			12	6			
1937			21			17	6			
1938			20			15	6			
1939			16			16	6			
1940			14			19	8			

Afkortingen

LHY : Statte FNO : Trois-Ponts GT : Haine-St-Pierre FNR : Namur
 FSU : Baulers FBC : Braine-le-Comte FBM : Brussel-zuid FLU : Luttre
 FKR : Merelbeke FVS : Visé

	LC	FEO	FRST	Laeken	ANS	LMK	LML	LT	ATH	LJ
1922										
1923										
1924										
1925	2	1								
1926		1	5	7	4	1	2			
1927		1	6	12						
1928			8	14			1	5	10	
1929		7	16	13			1	4		8
1930		5	16	15				7		
1931			15	13						6
1932			13					3		
1933			13					1	14	
1934		5	15						14	
1935		5	10						15	
1936		5	12						15	
1937		5	6						15	
1938		4	5						15	
1939		4	8						15	
1940		4							15	

Afkortingen

LC : *Ciney* *FEO :* *Ronet* *FRST :* *Aarschot*
ANS : *Ans* *LMK :* *Maaseik* *LML :* *Mol*
LT : *Ottignies* *ATH :* *Ath* *LJ :* *Jemelle*

	FMN	MKM	FMS	FGH	FTY	FNDM
1922						
1923						
1924						
1925						
1926						
1927						
1928						
1929						
1930	15					
1931	13					
1932	13	1				
1933	12		9	8		
1934	12		12	11		
1935	9		12	10	6	4
1936			13	9	6	5
1937			11	9	6	
1938		2	9	8	9	1
1939		4	9	10	ç	1
1940		2	6	10	8	3

FMN : *Manage* *MKM :* *Stockem* *FMS :* *Mons*
FGH : *St-Ghislain/Blaton* *FTY :* *Tournai* *FNDM :* *Antwerpen-Dam*

- De inzet :

Regio Brussel :

Stelplaats Schaarbeek :

Eén van de stelplaatsen met de grootste inzet zou Schaarbeek worden. In tegenstelling met Brussel-noord, die vooral voor de reizigersdienst instond, was Schaarbeek gespecialiseerd in de goederendienst en het type 32S nam in 1922 het grootste deel voor zijn rekening. In drie verschillende reeksen werden niet minder dan 31 machines gebruikt, het effectief omvatte een 40 machines. De meeste typen 32S werden in de doorgaande dienst gebruikt, met vooral diensten naar Antwerpen en Leuven maar verder ook Ottignies en Charleroi. De resterende diensten waren meer lokaal in de omgeving met bestemmingen Muizen, Dendermonde, Aarschot en vanuit Muizen werd ook Willebroek, Boom en Puurs bereikt.

Deze diensten bleven nog tot eind 1925 behouden, maar op dat ogenblik werden de doorgaande treinen aan de zwaardere machines type 37 afgestaan en de inzetreeks daalde tot 12 inzetdagen, maar geleidelijk steeg deze weer tot 16 à 17 plandagen. Op dat ogenblik waren het vooral lokale diensten, maar ze werden ook voor een klein gedeelte in de reizigersdienst naar Antwerpen gebruikt. Maar op dat ogenblik was het hoogtepunt voorbij en na enkele dienstjaren met 13 plandagen, zakte de dienst vanaf 1933 tot slechts 8 à 9 ingezette machines. Tot de tweede wereldoorlog bleef deze toestand behouden en de – inmiddels type 31 en nadien type 41 geworden – machines behielden hun pendeldiensten naar Muizen, Leuven en Antwerpen. Bij de bezetting had Schaarbeek nog steeds 15 locomotieven in depot.

Stelplaats Leuven :

Een analoge situatie kende men in de stelplaats Leuven : nochtans zouden de typen 32S hier voor de helft in de reizigersdiensten gebruikt, de overige machines sleepten doorgaande goederentreinen. In de reizigersdiensten waren er vooral doorgaande diensten naar Antwerpen via Aarschot. Ook Hasselt werd bereikt. Voor stoptreinen reden ze naar Brussel-noord. In goederendienst sleepten ze vooral doorgaande treinen naar de Antwerpse haven. Voor deze diensten werden 11 à 12 machines gebruikt.

Gedurende de volgende jaren zou de inzet nog verder uitgroeien en in 1924 werd dit concreet en in verschillende reeksen werden 28 locomotieven gebruikt en werden praktisch alle middelzware diensten voor hun rekening genomen. Ze sleepten reizigerstreinen naar Brussel, Antwerpen, Hasselt en Herentals en diverse goederentreinen, vooral naar Antwerpen. Nochtans zouden de locomotieven type 37 (later type 31) de zwaarste diensten overnemen en zo gingen de treinen naar Antwerpen op dit type over. De inzet daalde vanaf 1926 terug tot 13 inzetdiensten, ditmaal vooral in de semi-direkte en lokale reizigersdienst. Deze toestand bleef behouden tot in 1931, maar op dat ogenblik werden opnieuw een aantal treinen overgedragen door de locomotieven type 31 en 38 en zodoende reden de (inmiddels hernummerde machines) type 41 vooral de reizigerstreinen naar Brussel, Tienen en Hasselt. Tijdens de volgende jaren zou deze inzet nog verder afkalven in in 1931 bleef er nog slechts werk voor een 6 à 7 locomotieven over.

Ook hier kwam er voorlopig geen wijziging meer tot in 1938, op dat ogenblik zou de inzetreeks opnieuw opgetrokken worden tot 10 plandagen en opnieuw treinen naar Antwerpen. Bij het begin van de tweede wereldoorlog was de inzet terug gedaald tot slechts 6 ingezette typen 41.

Stelplaats Brussel-zuid

Een tweede Brusselse stelplaats was Brussel-zuid met een bestand van ca. 30 locomotieven type 32S. In tegenstelling met Schaarbeek, primeerden hier de reizigersdiensten en hiervoor werd in 1922 een inzetreeks met 19 dagen opgesteld. Op dat ogenblik werden ze vooral gebruikt voor de talrijke semi-directe treinen en piekuurtreinen ten zuiden van Brussel. In deze hoedanigheid bereikten ze vooral plaatsen als Nivelles, Charleroi, Ath, Geraardsbergen en Mons. Maar ook op de verbinding naar Manage werden ze ingezet, maar hier zouden vooral de machines van Braine-le-Comte zijn die de dienst uitmaakten. Verder waren er ook enkele treinen naar Aalst in het programma opgenomen. Vanaf 1923 zou de inzet rendabeler gemaakt worden en daalde de inzet tot 10 machines, maar met een aanzienlijk hoger daggemiddelde. Dit was mogelijk door de verhoging van de maximale snelheid op verschillende (herstelde) lijnen. Tijdens de volgende jaren steeg de inzet verder aan tot niet minder dan 23 plandagen in 1925. Vooral op de verbindingen naar Mons en Tournai werden er meer treinen gesleept. Verder werden de typen 32S ook gebruikt naar Zottegem en Oudenaarde. Doch op dat ogenblik werd het vtoppunt van hun inzet bereikt en door de stijgende treinmassa's en de verhoging van de snelheid moesten vele diensten noodgedwongen afgestaan worden aan sterkere machines en werd de inzet beperkt tot de semi-directe verbindingen, vooral tijdens de daluren.

In 1926 was de inzet al gedaald tot slechts 16 machines en dit aantal werd behouden tot in 1933, het ogenblik van de levering van de eerste zware twee- en driedelige motorwagens die een aantal snelle verbindingen van het type 41 overnamen en deze toestand werd in de volgende jaren nog verder doorgevoerd. Hierdoor bleef er in 1936 nog slechts werk voor 6 locomotieven, met een inzet naar o.m. Aalst, Zottegem en Oudenaarde. Deze diensten behielden ze tot bij het begin van de tweede wereldoorlog.

Stelplaats Braine-le-Comte

Naast Brussel-zuid zou ook de iets zuidelijker gelegen stelplaats Btraine-le-Comte al vanaf 1922 een aantal locomotieven type 32S in zijn stelplaats krijgen en een gelijkaardig inzetpatroon kennen. In 1922 waren er een 15 machines aanwezig en in twee reeksen werden er 9 typen 32S gebruikt. Ook hier de meeste diensten voor reizigerstreinen. Hier werden de locomotieven vooral gebruikt op de lijn tussen Brussel en Mons, maar ook naar Manage, Haine-St-Pierre en Binche waren er diensten voorzien. Verder reden de machines ook op de dwarsverbindingen vanuit Mons en Soignies naar Haine-St-Pierre. Een jaar later werden een aantal machines vanuit Brussel getransfereerd en ook de diensten werden overgenomen en hierdoor steeg de inzet in eerste instantie tot 15, in 1924 zelfs tot 19 inzetdagen.

Doch op dat ogenblik werd ook de piek bereikt en daalde de inzet terug tot een 11 à 13 plandagen met een gelijk blijvend inzetgebied. Deze toestand bleef tot in 1933 ongewijzigd duren, op dat ogenblik steeg het aantal ingezette machines zelfs tot 15 eenheden en geleidelijk aan zou zowel het bestand als ook de inzetreeksen uitgebreid worden en in 1940 – op de vooravond van de tweede wereldoorlog waren er niet minder dan 19 typen 41 nodig om hun opgelegde diensten te kunnen verzekeren.

Stelplaats Aalst :

Een verdere (kleinere) oorspronkelijke inzetplaats voor de diensten naar Brussel was Aalst en in 1922 waren er 15 locomotieven ondergebracht en verzekerden ze 10 diensten, meestal tussen Gent en Brussel, maar ook vanuit Aalst naar Dendermonde en vanuit deze plaats naar Brussel-noord. Gezien het vlakke karakter van de bereden lijnen, zou zeer snel het zwakkere type 32 opduiken en geleidelijk aan de diensten overnemen. In 1923 waren er nog slechts 6 inzetdagen en het volgende jaar verdwenen de typen 32S uit Aalst.

Stelplaats Dendermonde

Net zoals Aalst zou in dezelfde periode ook te Dendermonde een belangrijk bestand – ca. 20 locomotieven type 32S – uitgebouwd worden. In 1922 werden er 9 machines gebruikt in de reizigersdienst, vooral naar Brussel-noord, maar ook naar Gent en Mechelen. In 1923 zou de reeks nog uitgebouwd worden tot 11 locomotieven maar anderzijds werd er ook beslist om de type 32S te vervangen door de zwakkere zuster machines type 32 en op zeer korte termijn verdwenen de typen 32S uit Dendermonde. De laatste locomotieven zou in de loop van 1925 het nieuwe bestand van Laken gaan vormen.

Stelplaats Laken

Na de vervanging van de machines te Aalst en Dendermonde ontstond er een overschot en werd een nieuwe stelplaats gezocht met analoge diensten. Dit werd dan Laken. Deze Brusselse stelplaats bediende vooral de reizigersdiensten naar Dendermonde en Gent via Aalst en de typen 32S waren uitermate geschikt om deze treinen over te nemen. In de loop van 1925 kwamen de eerste locomotieven te Laken aan en werden dadelijk in de bestaande reeksen opgenomen. Voor de winterregeling van 1925 werd de eerste eigen inzetreeks opgesteld met 5 dagen en diensten naar Dendermonde. Geleidelijk aan steeg de inzet tot 7 plandagen in 1927 en vanaf 1928 werd de definitieve inzet bereikt : er waren 12 tot 15 in het programma opgenomen en praktisch alle semi-directe treinen tussen Brussel en Dendermonde en Aalst / Gent-St-Pieters waren in deze reeks opgenomen.

Deze diensten bleven tot in 1934 bestaan, maar op dat ogenblik werd de stelplaats opgeheven en werden de beschikbare diensten verdeeld over Dendermonde (voor de reizigersdiensten) en Schaarbeek (voor de lokale treinen). Hiermee eindigde de inzet van het type 41 en het belangrijke bestand werd over verschillende nieuwe inzetplaatsen – vooral in de buurt van Haine-St-Pierre – verdeeld.

Stelplaats Aarschot :

Laatste stelplaats in de regio Brussel was Aarschot : net zoals Laken begon de inzet in dit depot in de loop van 1926 met een beperkte inzetreeks met 5 plandagen. De inzet beperkte zich vooral tot de semi-directe diensten tussen Leuven en Antwerpen-centraal. Geleidelijk aan groeide het bestand verder aan tot een 25 machines in de loop van 1928. Hiervoor werden twee inzetreeksen opgesteld : de eerste reeks omvatte een groot aantal semi-directe treinen op de boven genoemde verbinding. De tweede – beperktere – reeks had een uitgebreid inzetgebied : er waren enkele treinen vanuit Leuven / Aarschot naar Diest en Hasselt. Nochtans werden de machines ook gebruikt in de piekurdiensten vanuit Leuven naar Brussel, de inzet werd nog verder uitgebreid met enkele treinen naar Herentals en Turnhout.

Met de nodige schommelingen werden deze beide reeksen behouden tot in 1936, maar op dat ogenblik werden de zware treinen tussen Antwerpen en Leuven overgenomen door de typen 31 die te Aarschot aankwamen. De inzet werd beperkt tot nog slechts 5 à 6 inzetdagen, vooral voor lokale treinen naar Diest en Herentals. Nochtans reden ze vanuit Leuven nog een aantal treinen naar Brussel. Bij het begin van de tweede wereldoorlog werden nog steeds 8 machines vanuit Aarschot gebruikt.

Regio Charleroi - Mons

Stelplaats Haine-St-Pierre :

Hoofdinzet kenden de locomotieven type 32S al dadelijk na de eerste wereldoorlog vanuit Haine-St-Pierre met een bestand van ca. 15 locomotieven werd een gemengde inzetreeks met 10 plandagen opgesteld. De locomotieven werden hier zowel in de reizigersdiensten – vooral naar Charleroi en Mons – en voor goederentreinen gebruikt. In deze functie sleepten ze vooral de lichtere doorgaande treinen naar Gent / Merelbeke in eerste instantie en verder naar Schaarbeek . Ook een aantal bedieningstreinen naar de verschillende steengroeves (Soignies, Ecaussines, Manage) waren in de reeks opgenomen. Deze inzet bleef met slechts kleinere schommelingen bestaan tot in 1930, maar op dat ogenblik werd de stelplaats gereorganiseerd, dit vooral met de nakende aankomst van de eerste motorwagens in het vooruitzicht. Op dat ogenblik namen de typen 41 ook alle overige semi-directe reizigersdiensten over en zo waren er nu diensten naar Braine-le-Comte, Soignies, Tubize en naar het zuiden via Fauroeuix naar Chimay en St-Ghislain. Ook Brussel werd tweemaal per dag bereikt. Verder waren er nog lokale diensten in de omgeving naar o.m. Luttre, Nivelles en Piéton. Hierdoor steeg het aantal benodigde locomotieven tot 27 eenheden en groeide het bestand aan tot een 40-tal machines.

Na een eerste inzet, kon het aantal machines terug beperkt worden tot een 20 plandagen : dit was mogelijk door het samenvoegen van de reizigersreeksen waardoor een rationeler gebruik kon gebeuren. Anderzijds namen de eerste motorwagens enkele treinen over. Dit was nog verder het geval vanaf de winterregeling van 1933. Op dat ogenblik werd de inzetreeks voor de motorwagens type 601 opgesteld en gingen opnieuw verschillende treinen op deze nieuwe tractievorm over. Hierdoor verloren de typen 41 opnieuw vijf inzetdagen en werd de reeks beperkt tot 15 gebruikte stomers.

Vanaf 1936 werd de stelplaats Manage gesloten en Haine-St-Pierre nam een gedeelte van deze diensten over : de reizigersdiensten gingen over op Braine-le-Comte, de goederentreinen werden door de typen 41 overgenomen. Ook het bestand van Manage ging naar de naburige stelplaats over en zo kreeg Haine-St-Pierre een 35 typen 41 in depot. De inzetreeks steeg tot 22 plandagen, het inzetgebied werd vooral naar het noorden uitgebreid met diensten naar Clabecq, Quenast en zelfs naar Merelbeke. Op dat ogenblik primeerden de goederendiensten terug en deze toestand zou tijdens de volgende jaren zich verstevigen. Geleidelijk aan werden de reizigersdiensten door de de nieuw geleverde motorwagens overgenomen en de inzetreeks verminderde jaarlijks met 1 à 2 plandagen. Bij het begin van de tweede wereldoorlog waren er nog steeds 14 machines te Haine-St-Pierre nodig.

Stelplaats Luttre :

Tweede stelplaats in de buurt van Charleroi was Luttre met een vrij beperkt bestand : dit depot had een zestal typen 32S in onderhoud en had een inzetreeks met 3 à 5 plandagen. De diensten werden vooral in het reizigersverkeer verzekerd, vooral in het voorstadsverkeer van Charleroi. De machines reden voor de diensten tussen Charleroi en Nivelles, maar ook treinen naar Haine-St-Pierre en Mons stonden op het programma. Nochtans zou deze inzet niet lang blijven duren en vanaf 1926 werden de diensten overgedragen op de meer aangepaste tenderlocomotieven type 15 en de machines van Luttre zouden nieuwe bestanden gaan vormen bij verschillende stelplaatsen van het net.

Stelplaats Baulers :

Naast Luttre zou ook Baulers – de stelplaats van Nivelles – gedurende korte tijd na de eerste wereldoorlog een, tiental locomotieven type 32S in depot hebben. Er werden vijf à zes machines gebruikt in de lichte reizigersdiensten, meer bepaald de voorstadsdiensten tussen Nivelles en Charleroi-sud en verder enkele treinen in de buurt naar o.m. Manage en Piéton. Maar ook hier zou men een analoge toestand kennen als te Luttre en na een vijftal dienstjaren zouden de typen 32S op vrij korte termijn vervangen worden door de beter geschikte tenderlocomotieven type 15 en 15S en de zomerregeling van 1926 was de laatste waar de typen 32S tot inzet kwamen.

Stelplaats Manage :

Gedurende geruime tijd – tussen 1926 en 1930 – zouden de typen 32S / type 41 slechts van Haine-St-Pierre ingezet worden, maar vanaf 1930 zouden ze massaal in de streek opduiken en de eerste stelplaats die in aanmerking kwam voor deze inzet was Manage. Hier werden een 22 locomotieven in het effectief opgenomen en werden de uitgebreide inzetreeksen in de lokale goederendienst overgenomen. In het totaal waren er 15 diensten voorzien: in eerste instantie waren er de doorgaande goederentreinen vanuit de verschillende metaalverwerkende bedrijven en de steengroeves naar vooral het Gentse met als bestemmingen Merelbeke, Gent-Zeehaven en de kanaalzone. Maar ook Brussel (meer bepaald Schaarbeek en Muizen) werden ook bereikt. Een tweede reeks omvatte de diensten vanuit Tubize met de bediening van Clabecq (Forges de Clabecq) en de steengroeve van Quenast. Ook hier gingen een aantal treinen richting Gent.

De helft van de diensten werd echter volbracht in meer lokale diensten binnen het industriegebied van het Centre met talrijke bestemmingen in de driehoek Manage – Charleroi – Haine-St-Pierre. Naast de afvoer van steenkolen uit de verschillende mijnzetels naar de cokesfabrieken, was er ook de bediening van de zware metaalnijverheid in de streek.

Gedurende de volgende jaren werd de inzet gedeeltelijk verminderd en overgedragen op o.m. de locomotieven type 81 voor de lokale bedieningen en daalde het inzetgemiddelde tot 12 à 13 machines. Eind 1935 werd de stelplaats Manage dan definitief gesloten en gingen alle diensten over op de naburige stelplaats Haine-St-Pierre, een stelplaats die ook de meeste van de locomotieven van Manage overnam in zijn eigen bestand.

Stelplaats Ath :

Enigszins afgelegen van de industriële regio van het « Centre » en de « Borinage » lag Ath, maar deze stelplaats had toch hechte banden met de streek. Vanaf 1927 werd het bestand aan locomotieven type 32 (later type 44) vervangen door de typen 32S (type 41) en voor de zomerregeling van 1928 werd een eigen inzetreeks met 10 plandagen opgesteld. Maar de aankomst kwam niet echt op gang en de typen 32S bleven een minderheid te Ath. Op dat ogenblik reden ze vooral de semi-directe reizigerstreinen naar Tournai, Edingen en Mons via St-Ghislain. Ook in de goederendienst kwamen ze tot inzet voor de doorgaande treinen vanuit de streek van Mons naar Gent. Maar omdat de locomotieven elders meer nodig waren – vooral door de uitbouw van bestanden te Ottignies en Jemelle – werd de inzet vanuit Ath terug beperkt en verdwenen de typen 41 uit dit depot. Slechts enkele machines bleven in het bestand achter.

Daar de inzet vanuit de beide voornoemde plaatsen niet voldeed, werd beslist om dan toch nog te Ath een nieuw bestand uit te bouwen en geleidelijk aan kwamen een tintigtal machines naar deze stad over. Vanaf de winterregeling van 1933 werd een eerste kleine reeks opgesteld met vooral reizigersdiensten naar Tournai en St-Ghislain. Maar al snel groeide het bestand en kon dus ook de inzetreeksen konden verder overgenomen worden: er waren thans twee reeksen: een eerste reeks –B met 8 inzetdagen – had een grote aantal semi-directe treinen vanuit Tournai naar Brussel-zuid, waarbij niet altijd de volledige lijn bereden werd. De inzet werd uitgebreid met enkele diensten naar Mons. De tweede reeks speelde zich vooral in de goederendiensten af met zowel doorgaande treinen vanuit St-Ghislain naar Schaarbeek en Merelbeke, maar ook de meer lokale diensten op de lijn 94 met de afvoer van de treinen vanuit de verschillende bedrijven uit de streek. Zo werd o.m. Havinnes bediend, maar ook via de lijn 100 de bedrijven rondom Tertre. Deze beide inzetreeksen met in het totaal 14 tot 16 diensten bleven bestaan tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog en ook aan de inzet veranderde gedurende deze ganse periode niet veel. Enkel de reizigersdiensten werden gedeeltelijk beperkt door de inzet van de eerste motorwagens vanuit Ath vanaf 1938. Hieruit volgde dat enkele lokale diensten wegvielen en dat het type 16 een deel van de semi-directe treinen van het type 41 overnam. De inzet voor de reizigerstreinen werd dan verplaatst naar de richting Geraardsbergen.

Stelplaats Mons :

Ongeveer gelijktijdig met Ath zouden nog twee verdere stelplaatsen – ditmaal in de buurt van Mons – een aantal locomotieven type 41 in depot krijgen. De eerste was Mons zelf, de reizigersstelplaats bij uitstek. Hier daagden de eerste machines in de loop van 1932 op en werden dadelijk ingezet voor de semi-directe treinen in de buurt. Zo waren er vooral diensten naar Ath, Quévrain en verder zelfs Armentières en naar Quévy. In 1933 was de inzet al gestegen tot 9 inzetdagen en een jaar later werden al 12 machines actief in de inzetreeks B. Ook het inzetgebied breidde verder uit met o.m. diensten naar Tournai en Braine-le-Comte. Een tweede beperkte reeks met 3 plandagen voorzag diensten voor de enkele goederentreinen die vanuit Mons bediend werden.

Vanaf 1937 werden beide reeksen samengevoegd tot reeks K, maar hieruit vielen een aantal goederentreinen weg, maar werden ook enkele reizigersdiensten aangepast. Met 9 actieve typen 41 bereikten ze voor reizigerstreinen Quévrain, Tournai, Haine-St-Pierre, Ronse en Ath, gewoonlijk slechts één à tweemaal per dag. Verder waren er goederentreinen naar La Louvière en verder de lokale bediening van o.m. Frameries, Obourg, Cuesmes en Quévy. Met deze diensten werd ook de tweede wereldoorlog bereikt.

Stelplaats St-Ghislain :

Naast Mons kreeg ook de naburige stelplaats St-Ghislain vanaf 1932 zijn eerste machines type 41 in zijn effectief en hier werden ze in de gemengde reeks J gebruikt, ter vervanging van de zwakkere locomotieven type 44. De reeks omvatte 8 tot 10 plandagen met voor 90 % goederendiensten. De enige reizigersdiensten werden verzekerd naar Quévrain en Ath.

In de goederendienst waren er drie doorgaande treinen : één naar Gent-Zeehaven vanuit Warquignies, één naar Merelbeke (beide met een uitslaap in dit depot) en verder een kortere dienst naar Tournai. De overige plandagen waren opgevuld met de afvoer van volledige treinen vanuit de verschillende bedrijven naar het vormingsstation van St-Ghislain. Twee dagen werden gespendeerd tussen Tertre en St-Ghislain met rangeringen te Tertre, gedurende één dag waren er pendelritten naar Jemappes, verder waren er bedieningstreinen naar Mons, Quévrain, Blaton en Ronse.

Vanaf 1938 werd de inzet nog licht uitgebreid door de overname van de reeks Jbis met 2 inzetdagen en met twee doorgaande goederentreinen vanuit St-Ghislain naar Antwerpen-noord, waarbij éénmaal een uitslaap georganiseerd werd. Met deze 10 inzetdagen werd de bezetting van ons land beleefd.

Stelplaats Tournai :

Een heel andere inzet kenden de machines type 41 vanaf 1934 te Tournai : hier namen ze de taken over van het type 44 in de gemengde reeks J van deze stelplaats. Er was hierbij werk voor zes locomotieven in de lokale dienst rondom Tournai. De machines bereikten hierbij stations zoals Blaton, Kortrijk, Mons en Ronse. Er was ook één enkele diensten naar het grensplaatsje Blandain op de lijn naar Lille. In de beperkte goederendienst was er de bedieningstrein naar Ronse. Gedurende de volgende jaren steeg de inzet tot 9 inzetdagen en nam het type 41 vooral lokale goederentreinen op de lokale lijnen rondom Tournai over met bestemmingen Rumes, Chercq, Baisieux en Blaton. Verder waren er ook twee nieuwe treinparen voor reizigerstreinen naar Mons tijdens de piekuren. Tijdens de korte periode tot aan de tweede wereldoorlog veranderde er praktisch niets meer bij deze inzet.

Regio Liège – Ardennen :

Stelplaats Pepinster :

Een klassieke stelplaats gedurende de ganse periode tussen de beide wereldoorlogen was Pepinster met trouwens een enkele stamlijn : namelijk de verbinding tussen Verviers / Pepinster naar Trois-Ponts via Spa en Francorchamps. Op deze verbinding werden alle treinen door het type 32S gereden, zowel door de stelplaats Pepinster als door Trois-Ponts. En vooral tijdens de winter hadden de machines zware problemen op deze hellingrijke lijn en regelmatig moesten de treinen in dubbel tractie gereden worden.

Op deze verbinding werden ook enkele treinen doorgetrokken tot in Gouvy via Vielsalm en ook hier kwamen de typen 32S tot inzet. Naast de reizigerstreinen werden ook de schaarse lokale goederentreinen gesleept.

Naast deze verbinding, reden de typen 32S ook enkele treinen op de Vesderlijn naar Liège en ook enkele goederentreinen naar Verviers en Battice via Dison. Voor al deze treinen waren er in deze eerste periode 9 tot 11 locomotieven nodig .

Vanaf 1925 werden de diensten nog verder uitgebreid tot 14 plandagen en namen de typen 32S ook een aantal semi-directe treinen op de Vesder-lijn tussen Verviers en Liège-Guillemins voor hun rekening, maar dit was van korte duur daar een jaar later deze treinen door de stelplaatsen Liège en Herbesthal gereden werden en opnieuw waren er enkel nog de treinen naar Trois-Ponts. Wel werden ook twee treinen tussen Trois-Ponts en Liège-Guillemins opgenomen en in één geval ging de terugweg naar Pepinster over de lijn 37. Deze toestand bleef behouden tot bij de winterregeling van 1932 / 1933. Op dat ogenblik verdwenen de goederentreinen uit de inzetreeks en ook de diensten naar Gouvy werden beperkt. Verder vielen ook enkele lokale treinen tussen Pepinster en Spa weg ten gunste van de stoommotorwagens en de eerste dieselmotorwagens. Nochtans zou hier vooral het type 96 het slachtoffer worden. Hierdoor spaarde men een drietal diensten uit, waardoor hun inzet daalde tot nog 7 à 8 plandagen. Deze toestand bleef vrij lang gehandhaafd, pas in de loop van 1936 kwam er terug een uitbreiding van de diensten, dit door de overname van enkele diensten van het type 97. Hierdoor verschenen de typen 41 opnieuw vaker op de Vesderlijn met bestemming Liège-Guillemins en Liège-Longdoz. Het aantal benodigde locomotieven steeg op dat ogenblik tot 10 en even later tot 12 machines.

Pas op de vooravond van de tweede wereldoorlog was er terug een reorganisatie ten gunste van het type 97 en daalde het inzetprogramma tot zes locomotieven type 41.

Stelplaats Statte :

Bij de oorspronkelijke stelplaatsen hoorde ook het depot van Huy, nl. Statte dat een gemengde reeks opstelde voor de locomotieven type 32 en 32S. hiervoor was een bestand van een 8 à 10 machines aanwezig en werden vier locs gebruikt. Ze reden vooral de lokalere diensten naar Hannut en Landen in noordelijke richting en naar Clavier en Havelange in zuidelijke richting. Ciney werd hierbij niet bereikt, maar al in de loop van 1922 verdwenen de machines met oververhitting Statte en werd de ganse reeks door de typen 32 met verzadigde stoom overgenomen.

Stelplaats Trois-Ponts :

Een analoge situatie kende men te Trois-Ponts, waar al in 1920 een uitgebreid bestand met ca. 25 locomotieven type 32 en vooral type 32S uitgebouwd werd en een uitgebreide inzetreeks met 14 inzetdagen opgesteld werd : de te verzekeren diensten speelden zich vooral af op de twee verbindingen, nl. naar Rivage en Liège enerzijds en – samen met de machines van Pepinster – ook naar Verviers via Spa. In zuidelijke richting was de uiterste bestemming Bastogne via Gouvy. Een deel van deze diensten gebeurde in dubbele tractie. De reeks werd nog uitgebreid met de piekurtreinen op de verbinding naar Waismes en Weywertz. Op deze lijn werden ook enkele goederentreinen gesleept.

Maar zoals te Statte, oordeelde men zeer snel dat de zwakkere machines type 32 ook voor deze diensten voldeden en de sterkere typen 32S werden op vrij korte termijn vervangen door hun zuster machines. Vanaf 1924 werd de reeks officieel overgedragen aan het type 32, maar het duurde nog enkele jaren eer de laatste machines met oververhitting Trois-Ponts verlieten.

Stelplaats Visé

Door de afbouw van het bestand van trois-Ponts kwamen er in de regio Liège een aantal typen 32S vrij en voor deze machines werd een nieuwe inzetplaats gezocht en deze werd gevonden in de grensstelplaat Visé. Eind 1923 kwamen er een tiental locomotieven aan en werd een inzetreeks met 7 plandagen opgesteld. De machines reden vooral de treinen tussen Visé en Liège-Longdoz in het voorstadsverkeer van Liège. Hiervoor waren vijf stomers nodig. De overige diensten werden verzekerd op de lokale verbindingen naar Montzen en verder Herbesthal enerzijds en (in mindere mate) naar Tongeren. Verder waren er ook enkele lokale goederentreinen in deze reeks opgenomen. Maar dadelijk bleek dat deze typen 32S overgedimensioneerd waren en beter konden ingezet worden in zwaardere inzetplaatsen en op korte tijd werden ze te Visé verdrongen door o.a ; de tenderlocomotieven type 96. Voor de winterregeling waren nog 4 machines nodig, maar in de eerste helft van 1925 verlieten de laatste typen 32S de maasstad.

Stelplaats Ans :

Daar Visé niet alle machines van trois-Ponts kon gebruiken werd ook Ans aangeduid om een vrij klein bestand aan typen 32S uit te bouwen en er kwamen 6 à 7 machines over. Hiervan werden er 4 in de inzetreeks gebruikt. Hier was het moeilijker om de inzet te achterhalen. Ans was in principe een stelplaats voor goederendiensten, maar had ook een beperkte inzetreeks in de reizigersdienst die vanuit Liers opgesteld werd. Hier reden ze vooral de voorstadstreinen tussen Liège-Guillemens en Ans over de lijn 31, maar waarschijnlijk ook enkele treinen naar Tongeren en mogelijk Hasselt. Doch de inzet te Ans was van korte duur en al na enkele maanden werden de inzet hier afgebroken en vormden ze waarschijnlijk het nieuwe bestand van Hasselt.

Regio Hasselt / Limburg :

Stelplaats Hasselt :

Voor het groeiende verkeer in het nieuwe steenkoolgebied, had Hasselt op vrij korte termijn na de eerste wereldoorlog een uitgebreider bestand aan locomotieven nodig en werden een tintigtal machines naar de Limburgse hoofdplaats gedirigeerd en ze reden in een reeks met een 10 inzetdagen. De hoofdinzet kenden ze in de reizigersdienst ter vervanging van de oudere typen 28 en 29. Zo reden ze praktisch alle diensten in de mijnstreek naar Mol, Maaseik en Eisden, maar ook een aantal diensten naar Lanaken en Maastricht. Maar daar de steenkoolwinning toch enige vertraging opliep werd terug overgeschakeld op de zwakkere machines type 28 voor deze diensten en eind 1922 verdwenen de meeste locomotieven type 32S terug uit Hasselt.

In 1924 kwam de steenkoolwinning pas goed op gang en voldeden de oude locomotieven niet meer voor de steeds zwaarder wordende (mijnwerkers)treinen en zonodig had Hasselt opnieuw recht op sterkere locomotieven en daagden de typen 32S opnieuw op te Limburg met de analoge inzetreeksen van 1922. Doch in de volgende jaren steeg de nood aan degelijke verbindingen opnieuw en werd de inzet uitgebreid tot 12 à 13 plandagen. Naast de vroegere diensten naar Mol, Maaseik en Eisden-mijnen werden ook een groter aantal aanvoertreinen vanuit noordelijk Limburg ingevoegd in de reeks en bereikten ze plaatsen zoals Neerpelt en Hamont. Vanuit Mol reden ze ook verder tot in Herentals. Vermelden we nog dat Hasselt op dat ogenblik nog de volgende locomotief types in dienst had :

- * type 40 : doorgaande reizigerstreinen naar Liège en Leuven
- * type 2 / 29 : lokale reizigersdiensten in de buurt
- * type 37 : doorgaande goederentreinen
- * type 80 : lokale goederentreinen en treinen in mijnstreek

Vanaf 1931 zou de inzet van de – inmiddels hernummerde – typen 31 silaan verminderen door de inzet van o.m. de typen 81 die een deel van de goederentreinen overnamen, waardoor het type 37 vrijkwam voor de reizigersdienst. De vermindering duurde nog enkele jaren verder en eind 1934 zouden de laatste diensten verdwijnen en enkele maanden later zouden de typen 31 het nieuwe bestand van Ath gaan vormen.

Stelplaats Maaseik :

In de loop van 1925 werd één locomotief gedetacheerd naar de buitenpost Maaseik – het onderhoud bleef in Hasselt. Deze machine werd gebruikt voor de morgentrein vanuit Maaseik naar Hasselt en na de terugrit naar Maaseik verzekerde de stomer de lokale goederentrein naar As. In de late namiddag was er nog een treinpaar naar Hasselt met de terugrit als laatste verbinding naar Maaseik. Al in 1927 werd de stelplaats Maaseik afgeschaft en de machine ging in het bestand van Hasselt over.

Stelplaats Mol :

Ook Mol zou ter gelijker tijd met Maaseik een viertal machines van Hasselt in zijn bestand krijgen en deze machines namen twee diensten van Hasselt over : het waren enkele treinen op de verbinding naar Hasselt en twee treinparen vanuit Mol naar Waterschei via Neerpelt en Houthalen. Deze laatste dienst bleef nog gedurende een drietal jaren bestaan maar toch werden ook hier de zwakkere machines type 32 gebruikt en vanaf 1930 was de aflossing door deze machines definitief afgesloten.

Stelplaats Landen :

Naast Hasselt zou ook Landen vanaf 1919 een aantal locomotieven type 32S in depot krijgen en hiervoor werd een inzetreeks met 5 plandagen opgesteld. Waarschijnlijk werden hier treinen naar Hasselt en verder naar Maaseik. Deze inzet duurde echter slechts enkele jaren en eind 1922 verdwenen deze machines uit Landen.

In 1932 werd nogmaals een reeks met 6 locomotieven opgesteld, maar het is weinig waarschijnlijk dat dit nieuwe bestand uitgerbouwd werd. Enkele maanden later waren deze diensten als uit de geschriften verdwenen.

Regio Namur / Luxembourg-lijn

Stelplaats Namur :

Opmerkelijke verschijning deden de typen 32S al kort na de eerste wereldoorlog te Namur. Deze stelplaats was vooral het verzekeren van de doorgande en semi-directe reizigerstreinen naar Brussel en Jemelle, maar ook naar Charleroi. In deze dienst werden de typen 32S dan ook gebruikt : ze sleepten vooral de lichtere treinen naar Ciney en Jemelle richting zuiden en naar Ottignies in noordelijke richting. Slechts een kleine gedeelte werd uitgevoerd in de zware goederendienst, in dubbele tractie tot in Jemelle. Naast de typen 32S, had Namur in deze periode ook nog locomotieven type 8 (doorgaande reizigersdienst), 25 oud (goederentreinen), 38 (zware goederendiensten) en 23 (later type 53 – rangeerwerk) in depot.

In 1922 waren er voor de opgelegde diensten 9 locomotieven nodig en deze inzet zou tijdens de volgende jaren verder uitgroeien tot 11 diensten in 1925, maar op dat ogenblik zou het snel naar beneden gaan en de reizigersdiensten werden overgenomen door o.m. de stelplaatys Ciney en op vrij korte termijn verdwenen onze typen 32S definitief vanuit Namur, samen met hun verzekerde diensten.

Stelplaats Ronet :

Met de schrapping van een aantal diensten te Namur, nam Ronet het goederengedeelte over : slechts drie machines gingen in het bestand over en er was nog werk voor één locomotief, met name enkele lokale diensten op de maaslijn naar de diverse steen- en kalkgroeves in de streek. Voor de reizigersdiensten waren de machines type 29 ingezet, in de zware goederendienst werden de typen 25 (oud), 36, 38 en 81 gebruikt.

Deze beperkte dienst bleef gedurende een vijftal jaar bestaan, waarbij de dienst ook tussen eind 1927 en begin 1927 door een locomotief type 25 overgenomen werd. Maar nadien steeg de inzet van het type 32S (inmiddels type 31) tot 7 inzetdagen, dit ter vervanging van de oudere locomotieven type 25 die op dat ogenblik in grote getale buiten dienst gesteld werden. Zodoende werden onze machines ingezet in de lokale goederendiensten vanuit Ronet naar Statte, Ottignies, Châtelineau en Ciney. Maar daar de typen 31 elders meer nodig waren voor de reizigersdiensten verhoogde men het bestand van de type 81 en deze machines namen geleidelijk aan de taken over en konden de typen 31 afgestaan worden.

Maar ook deze toestand zou slechts enkele jaren duren en in deze periode bleven zeker een kleiner aantal machines te Ronet achter en verzekerden dezelfde inzet. In 1933 werd beslist om opnieuw een bestand met een 8 à 10 machines uit te bouwen ter vervanging van de laatste oude locomotieven type 25 die te Ronet nog steeds gebruikt werden en er werd opnieuw een inzetreeks met 5 plandagen uitgewerkt met ongeveer dezelfde diensten als voorheen. Deze inzet bleef praktisch ongewijzigd tot bij het begin van de tweede wereldoorlog bestaan.

Stelplaats Ciney :

In de loop van 1924 werd beslist om een kleiner aantal locomotieven type 32S te Ciney te stationeren en hier vervangen ze – in een zeer beperkte reeks met twee plandagen – de oude tenderlocomotieven type 4 en waarschijnlijk werden ze gebruikt op de lokale lijn naar Yvoir via Spontin. Maar ook hier waren de machines te zwaar voor de beperkte treinmassa's op deze verbinding en werden ze noåg in de loop van 1925 terug vervangen door oudere locomotieven, waarschijnlijk de typen 25 en 28. Hierdoor stopte de inzet hier al na enkele maanden inzet.

Stelplaats Jemelle :

Hier hadden we een opmerkelijke situatie : Jemelle was vooral bedrijvig in de goederendienst met de typen 36, 37 en 38 voor de doorgaande treinen en de typen 72 en 81 voor de lokale diensten. In de reizigersdienst waren ook slechts sterke machines type 8 en 10 aanwezig en plots doken in 1929 plots een 15-tal machines type 31 op te Jemelle. Dit was te wijten aan de afbouw van het bestand van Namur en hierdoor was er een overschot in de regio Namur. Dadelijk werd een inzetreeks met 8 inzetdagen opgesteld en hierin was er één stamlijn, nl. de verbinding naar Dinant via Rochefort en Houyet. Hier werden dan ook de meeste treinen gesleept. Verder waren er enkele lokale treinen naar Libramont.. Doch de inzet was hier van korte duur daar een jaar later de typen 8 deze diensten terug overnamen, doch hun bestand was niet uitgebreid genoeg en zodoende bleven de typen 32S steeds bijspringen en in 1931 werd opnieuw een eigen inzetreeks opgesteld met 6 plandagen. Doch korte tijd later verdwenen de typen 32S uit Jemelle.

Stelplaats Stockem :

Deze stelplaats van Arlon was vooral gespecialiseerd in de doorgaande treinen – zowel reizigers met het type 10 als voor goederentreinen met de typen 36, 37 en 38 – maar had ook een beperkte lokale reeks B met diensten naar Athus en Virton. Hiervoor kwamen vooral de typen 15 tot inzet, maar deze stomers voldeden niet voor de zwaardere piekurtreinen. Hiervoor werd dan – onnodig – een type 10 gebruikt en daarom werd in 1931 beslist om enkele locomotieven type 31 (ex type 32S) te Stockem te stationeren voor deze inzet. In 1932 was er dan een inzetreeks met slechts één enkele dag. Doch de inzet was niet rendabel en zodoende verdwenen de machines korte tijd later.

Nochtans zouden ze nogmaals opduiken in de loop van 1937 toen een bestand met een zestal machines type 41 uitgebouwd werd. Hier zouden ze de diensten van het type 8 voor hun rekening nemen en ze sleepten vooral de lokale reizigerstreinen naar Athus en verder Longwy en Virton. Ook op de lijn 162 werden ze gebruikt naar Marbehan. Hiervoor waren er slechts twee machines nodig, maar in 1938 steeg de inzet al tot 4 typen 41. Dit bleef in een iets gewijzigde vorm tot bij de bezetting van ons land in 1940.

Stelplaats Ottignies :

Daar waar de vorige stelplaatsen op het zuidelijke deel van de lijn naar Luxemburg lagen, kreeg ook het noordelijke baanvak met Ottignies een aantal typen 32S toegewezen. Dit gebeurde in de loop van 1927. Op dat ogenblik werd het werk van deze stelplaats verdeeld over de locomotieven typen 64 (reizigers), 38 (goederen) en 11 / 93 (rangeerwerk). Door het stijgende verkeer werd een bestand van een tiental machines uitgebouwd en deze namen een gedeelte van de diensten van het type 64 over. Deze laatste machines beheersten vooral het verkeer naar Charleroi-Ouest, maar in de vijf dagen tellende reeks zouden de typen 32S vooral de lokalere verbindingen naar Nivelles en de diensten naar Wavre voor hun rekening nemen. In deze reeks waren ook een groter aantal lokale goederentreinen opgenomen op dezelfde verbindingen. Ondanks het feit dat de inzet van onze machines tijdens de volgende jaren steeg, werd beslist om de diensten terug af te bouwen. Reden hiervoor was de aankomst van de typen 81 die op dat ogenblik instonden voor de lokale goederentreinen en zodoende werden de reizigersdiensten overgedragen aan het type 64 en in 1931 werd geen eigen reeks meer opgesteld voor de typen 32S (> type 31).

Nochtans zou het bestand aan typen 64 onvoldoende zijn en hierdoor bleven een vijftal machines te Ottignies achter en deze sprongen in ter aanvulling van het type 64 en dit werd concreter daar tegen de winterregeling van 1931/1932 een nieuwe beperkte reeks opgesteld met drie plandagen. Maar geleidelijk aan groeide het bestand van het type 64 en verdrongen ze onze machines uit de toch wel zware diensten van deze stelplaats.

Regio Oost / West-Vlaanderen :

Stelplaats Brugge :

Hoewel deze vlakke streek bij voorrang het inzetgebied werd van de zwakkere typen 32 met verzadigde stoom, zouden in de eerste jaren na de eerste wereldoorlog doch op verschillende plaatsen ook de typen 32S aanwezig zijn. Dit was ook het geval voor Brugge waar tot 1923 een gemengde reeks voor beide locomotief typen aanwezig was. De reeks telde 6 tot 8 plandagen en voorzag vooral reizigersdiensten naar de verschillende kuststeden maar ook naar Lichtervelde en Kortrijk. Vanaf 1922 nam het type 32 echter de

overhand en verdwenen de type 32S uit Brugge, meestal voor de uitbouw van de nieuwe effectief rondom de hoofdstad.

Stelplaats Oostende :

Een analoge situatie kende men in de koningin der badsteden : ook hier waren een 12-tal machines kort na de eerste wereldoorlog ondergebracht . Hiervan werden 6 tot 8 machines gebruikt – samen met het type 32 -- in de reizigersdiensten naar Brugge en Torhout – Lichtervelde. Maar zeer snel verdwenen de sterke machines vanuit Oostende naar de stelplaatsen rondom Brussel en eind 1923 waren alle taken door de zustermachines overgenomen.

Stelplaats Kortemark :

De derde stelplaats met een gelijkaardig inzetpatroon was Kortemark met ook hier een 15-tal machines type 32 en 32S in depot voor een inzetreeks met 8 plandagen. Daar deze locomotieven het enige type was in het Kortemarkse bestand verzekerden ze alle mogelijke taken, van de semi-directe treinen tussen Adinkerke en Gent, naar de meer lokale treinen op de sterlijnen rond de stelplaats, maar ook de bedieningstrein naar Diksmuide en Nieuwpoort en de lokale rangeringen te Kortemark en Lichtervelde. Maar ook hier namen de type 32 snel de bovenhand en midden 1924 verdwenen de laatste locomotieven van ons type uit West-Vlaanderen.

Stelplaats Merelbeke :

Opmerkelijk was wel de (korte) inzet van de locomotieven type 32S vanuit Merelbeke : door de vervanging van alle typen 32S te Kortemark, Oostende en Brugge was er plotseling een groot overschot van deze machines in de regio en Merelbeke – die al een belangrijk bestand had van de typen 32 – kreeg ineens een dertigtal machines toegewezen en moest hiervoor een nieuw inzetgebied vinden. De bestaande reeks werd verder opengetrokken tot 20 inzetdagen : de diensten speelden zich vooral af in de reizigersdiensten waarbij bijna alle lijnen rondom Gent breiden werden. Er waren natuurlijk de diensten naar Brussel, Dendermonde en Mechelen, maar ook de vele treinen naar Adinkerke en Geraardsbergen. Verder bereikten ze ook Ronse en Eeklo. Maar hoe snel ze ook te Merelbeke opdoken, even snel daalde hun effectief. Al de taken werden opnieuw overgenomen door de zwakkere zusters van het type 32 en in de loop van 1924 waren alle machines al uit Merelbeke verdwenen en vormden hierbij waarschijnlijk het nieuwe bestand van Hasselt.

Regio Antwerpen :

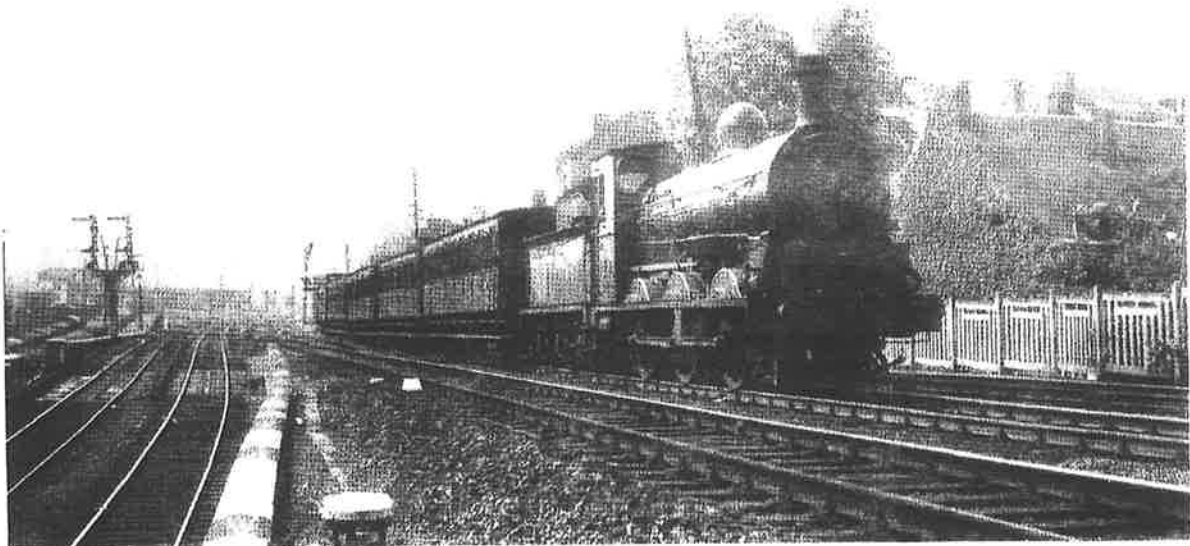
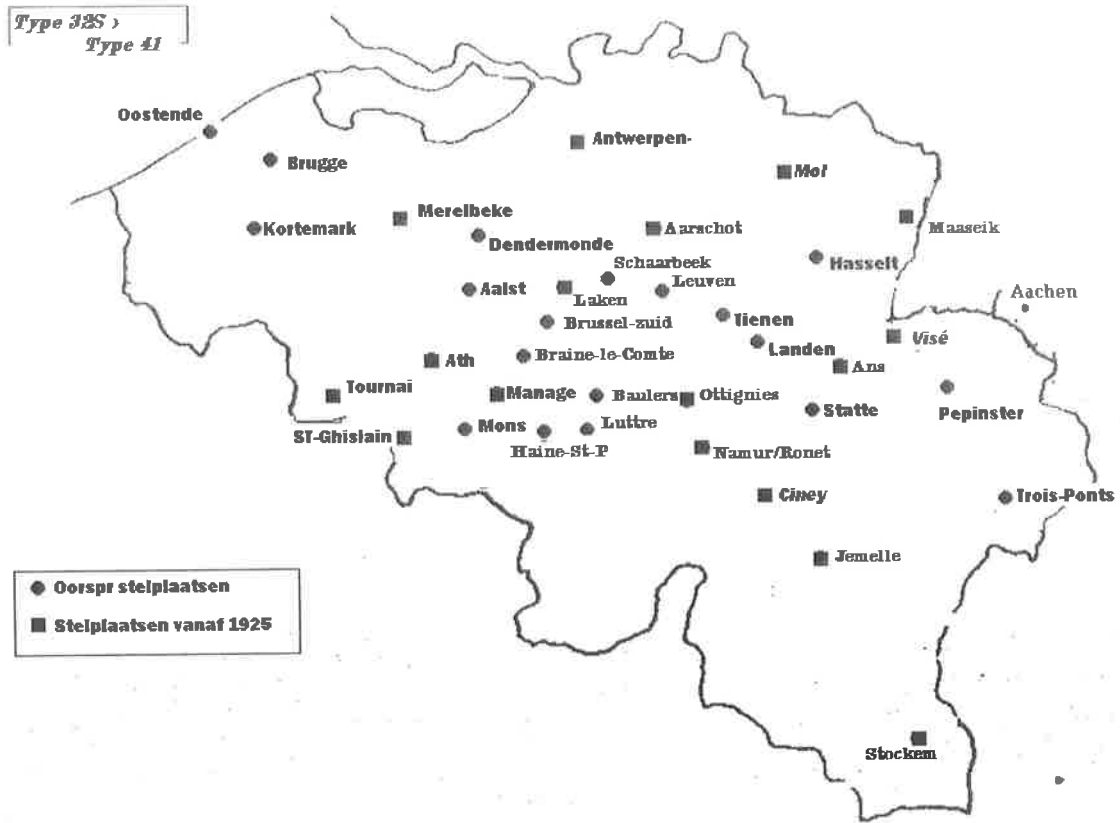
Stelplaats Antwerpen-Dam :

Deze stelplaats had voor het grootste gedeelte tussen de beide wereldoorlogen een volledige dienst in het goederenverkeer en in de havendiensten, Berchem stond in voor het reizigersverkeer. Hiervoor waren enkel de goederenlocomotieven van de typen 71/72, 79, 81 en 90 aanwezig.

Maar in 1933 besliste men om de diensten ten noorden van Antwerpen aan Antwerpen-Dam toe te vertrouwen en hiervoor waren 4 à 5 machines nodig. Daar Aarschot een uitgebreid bestand had, werden een tiental typen 41 vanuit deze stelplaats naar Antwerpen getransfereerd en – in het begin nog samen met het type 79 – gebruikt voor de semi-directe treinen tussen Antwerpen-centraal en Essen en verder ook sporadisch Roosendaal. Ook enkele directe treinen stonden in dit programma ingeschreven. Maar deze inzet was echter van vrij korte duur, daar al in de loop van 1936 de eerste typen 40 voor deze diensten naar de metropool overkwamen en de typen 41 verdrongen.

Nochtans bleef er een overschot aan machines te Antwerpen en ondanks het feit dat een aantal locomotieven overgeplaatst werden bleven 3 à 4 typen 41 te Antwerpen achter en hiervoor had men een nieuwe taak, namelijk de personeelstreinen tussen Antwerpen-centraal en de verschillende havensecties en Antwerpen-noord. Hiervoor werd een eigen reeks met één plandag opgesteld. Deze dienst bleef behouden tot bij het begin van de tweede wereldoorlog , eind 1939 werd de inzetreeks wel uitgebreid tot 3 plandagen en waarschijnlijk verscheen het type 41 opnieuw op de verbinding naar Essen.

Overzichtskaart van de verschillende stelplaatsen van het type 32S > type 31 > type 41
tussen beide wereldoorlogen



Een locomotief type 41 – de 41.066 – verlaat Liège-Guillemins richting Landen

Foto Renaud

Dieselmotorwagen type 652

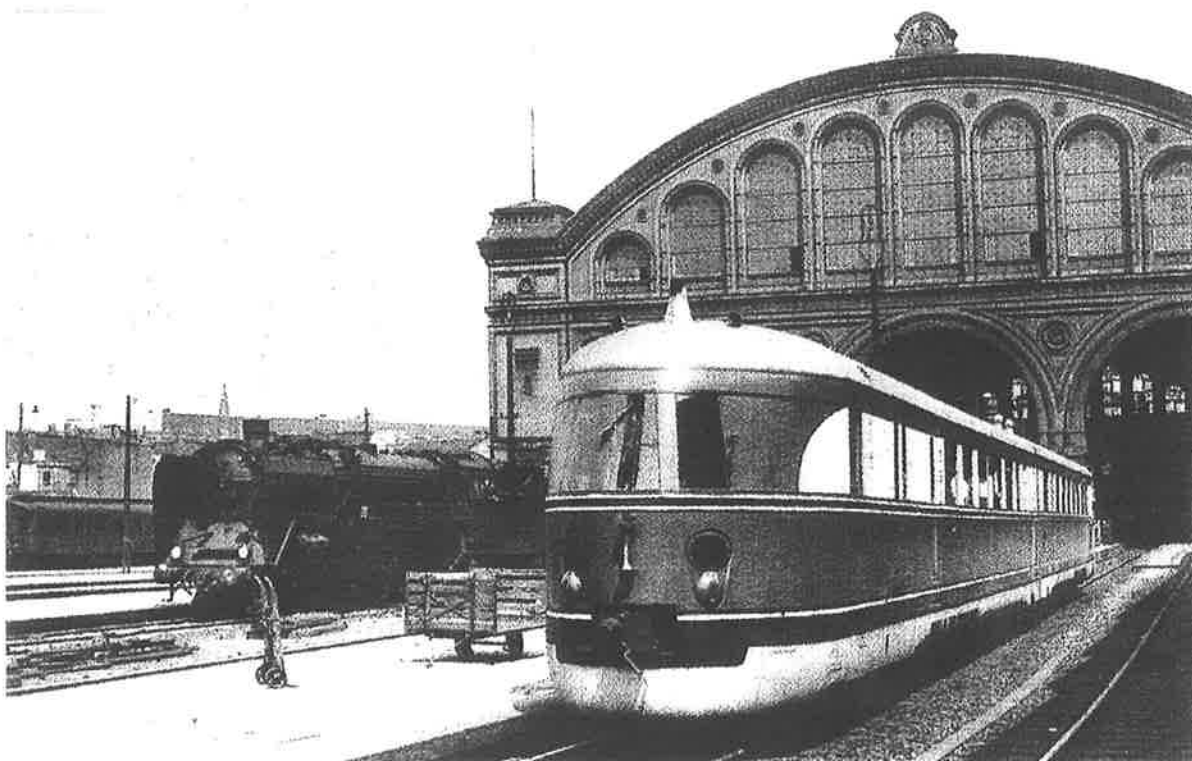
1934

Brugeoise & Nivelles - Maybach

1955

a. De voorgeschiedenis

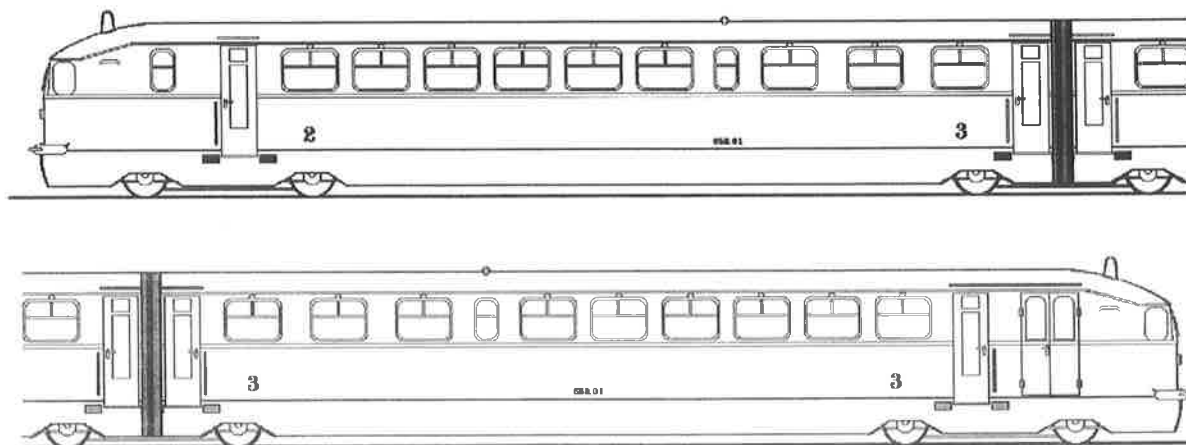
In het begin van de dertiger jaren ontwikkelde men in Duitsland de eerste snelle verbindingen de grootsteden en hiervoor ontstonden gloednieuwe, zeer moderne dieselmotorwagens bestaande uit verschillende vast gekoppelde rijtuigen. Na enkele testen bestelde de Deutsche Reichsbahn in de loop van 1932 een eerste tweeledig stel dat de dienst tussen Hamburg en Berlin moest opnemen. Het stel bestond uit twee kastdelen steunend op twee motordraaistellen aan de uiteinden en een gezamenlijk middendraaistel waarop de twee kasthelften steunden. Het werd begin 1933 geleverd en nam zijn nieuwe taken op 15 mei 1933 op. Hierbij kreeg dit stel de toepasselijk naam "Fliegende Hamburger". Daar er geen echte problemen opdoken, werden tijdens de volgende jaren nog diverse motorwagens besteld voor dezelfde verbinding maar ook voor de treinen vanuit Köln en Leipzig naar Berlin.



In 1935 verlaat de "Fliegende Hamburger" het Berlijnse Anhalter Bahnhof Foto DR

Opmerkelijk hierbij was wel het feit dat de N.M.B.S. dadelijk – al bij de bouw van de motorwagen – de nodige belangstelling betoonde en dadelijk de nodige licenties aankocht en dadelijk de bestelling doorgaf aan La Brugeoise. Deze firma begon al aan de bouw van dit nieuwe stel in de loop van 1933, paste in geringe mate het uiterlijk en vooral het interieur aan, waarbij – door de toepassing van mooi, maar goedkoop Congolees hout -- het veel comfortabeler was dan de Duitse stellen. Voor het zeer luxueuse interieur deed men trouwens een beroep op Henry van de Velde die op dat ogenblik trouwens de designer was voor de N.M.B.S. Het probleem waren echter de motoren en geen enkele constructeur in België had een dergelijk motortype ontwikkeld en daarom moest men noodgedwongen een beroep doen op de Duitse bouwers en net zoals bij de overige Belgische stellen was het weer Maybach die in aanmerking kwam voor de levering. Het werden ditmaal twee zeer moderne, snelopende motoren met 12 cilinders in V- vorm

Voor de aandrijving koos men voor vier elektrische tractiemotoren en deze werd – net zoals de Duitse stellen – geleverd door de firma Gebus, een onderafdeling van Siemens. Voor het eerst werd er ook gebruik gemaakt van geventileerde trommelremmen in plaats van de klassieke remblokken, dit om ook bij hoge snelheden een korte remweg te garanderen, zonder dat de wielbanden te sterk afsleten.



Overzichtstekening van de 651.01

b. De loopbaan:

Slechts één jaar later dan de eerste Duitse stellen kwam het Belgische stel op begin mei 1934 de fabriekspoorten te La Louvière uitgereden. Oorspronkelijk kreeg de motorwagen het nummer 651.01 en al dadelijk werd het met de bijnaam “de Slang” vereerd. Als nieuwe stelplaats kreeg de motorwagen Merelbeke toegewezen en hier onderging het tijdens de eerste maanden uitvoerige testen, waarbij het op de 22 mei 1934 de afstand tussen Brussel-zuid en Gent in 32 minuten aflegde en deze tijd werd tijdens de volgende dagen nog verder verkort tot 27 minuten met een gemiddelde snelheid van 115 km/h en een top van 140 km/h.

Vanaf de zomer van 1934 werd de 651.01 vooral gebruikt op de verbinding Brussel-zuid – Gent – Oostende waarbij het dagelijks drie (later zelfs vier) treinpares verzekerde. Gedurende de ganse vooroorlogse periode verbleef de motorwagen te Merelbeke en veranderde er niets aan de klassieke inzet tussen de hoofdstad en de kust. In de loop van 1936 werd er beslist om de nummers van de motorwagens typen 651 en 652 om te wisselen en hierdoor kreeg onze motorwagen het nieuwe nummer 652.01. Ondertussen werd ook beslist om 12 analoge, maar minder luxueuse en minder dure motorwagens van deze reeks te bouwen en deze kwamen als type 651.1 op de sporen.

Slechts vanaf 1938 – door de nakende levering van de nieuwe stoomlocomotieven type 12 en de snelle verbindingen met de kust, kwam de inzet terug ter sprake en daarom opteerde men voor enkele diensten tussen Brussel en Adinkerke. Maar door de vertraging met de levering van deze stokers is het pas gedurende de laatste maanden van 1939 dat het plan uitgevoerd werd en dat er ook twee treinpares naar Adinkerke ingelegd werden ter vervanging van de diensten naar Oostende.

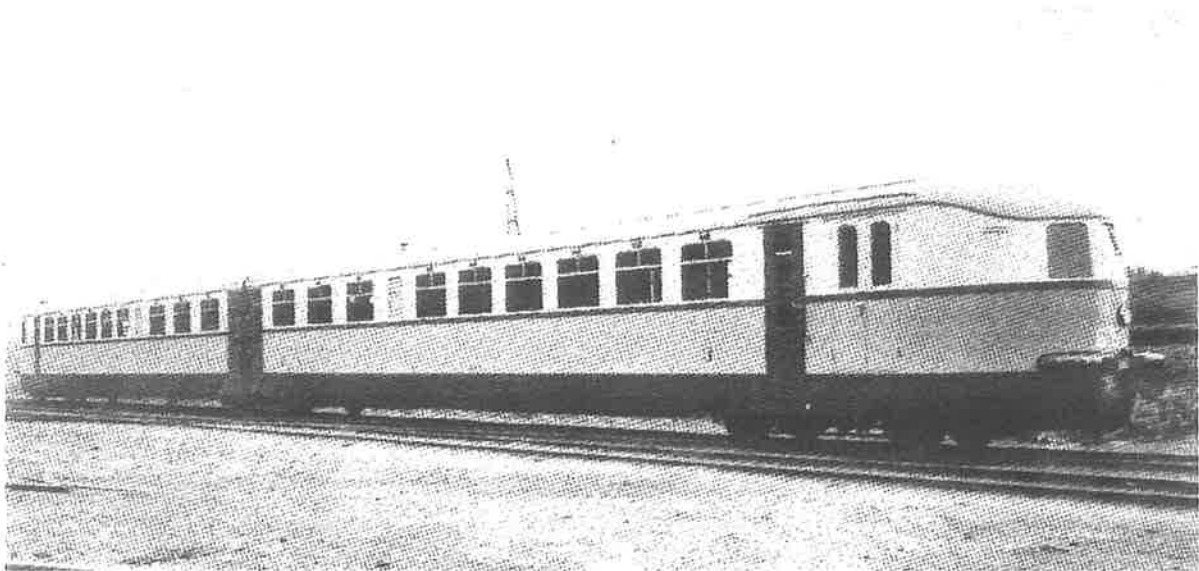
Met de bezetting van ons land door de Duitse troepen werd ook de 652.01 – wegens brandstoftekort – afgesteld en waarschijnlijk in de stelplaats Brussel-zuid afgesteld. Gedurende de vier jaar van de bezetting bleef deze motorwagen daar achter maar bleef gespaard van belangrijke schade.

Na de bevrijding was het dan ook een koud kunstje om de motorwagen terug ritvaardig te maken en al eind 1944 werd de 652.01 terug op de sporen gesignaleerd. Maar de eerste diensten werden niet in commerciële dienst afgelegd maar wel voor militaire opdrachten. De 652.01 werd een soort commando-motorwagen waarbij de hogere legerleiding – zowel Belgisch als ook Amerikaans – snel ter plaatste kon gebracht worden. Deze opdrachten duurden zeker tot in de eerste helft van 1945. Op dat ogenblik werd de motorwagen vrijgegeven voor de gewone dienst en na enkele aanpassingen werd een eerste inzetreeks te Brussel-zuid opgesteld. Tot 1946 verzekerde het stel vooral binnenlandse, meer lokale diensten naar o.m. St-Niklaas en Dendermonde,

maar even later werd de 652.01 terug ingezet op snellere verbindingen. In 1947 was dit het geval voor de verbinding Antwerpen -Centraal – Lille, waarbij we het volgende inzetpatroon kenden :

los	5.38	6.35	Brussel-zuid – Antwerpen-centraal
981	6.50	10.12	Antwerpen-centraal – Lille
980	11.30	13.22	Lille – Gent-St-Pieters
983	14.25	16.23	Gent-St-Pieters – Lille
982	17.30	20.53	Lille – Antwerpen-centraal
los	20.57	21.51	Antwerpen-centraal – Brussel-zuid

556 km/dag



De 651.01 bij zijn levering door la Brugeoise in 1934 te La Louvière.

Foto Brugeoise

Maar ook deze inzet was van korte duur, daar de treinen – omwille van de capaciteit – door de drieledige stellen verzekerd werden en daarom kwam de 652.01 tot inzet in de reeks B met twee plandagen. De tweede dag en onbeschikbaarheid de beide dagen werd verzekerd door een analoog tweeledig stel type 620. De inzetreeks voorzag binnenlandse diensten nl.

Dag 1 :			
1803	4.33	5.07	Brussel-zuid - Aalst
1804	5.18	5.44	Aalst – Brussel-zuid los naar Brussel-noord
2177	6.22	7.42	Brussel-noord – St-Niklaas
2178	7.47	8.48	St-Niklaas – Brussel-noord
			onderhoud te Brussel-zuid
2189	18.42	19.43	Brussel-noord – St-Niklaas
2188	19.49	20.50	St-Niklaas – Brussel-noord
			319 km
Dag 2 :			
805	6.35	7.13	Brussel – Kortrijk (via Brugge)
784	9.00	10.16	Kortrijk – Brussel-zuid
827	11.05	11.45	Brussel-zuid – Gent-St-Pieters
844	12.05	12.43	Gent-St-Pieters – Brussel-zuid
8549	14.20	15.14	Brussel-zuid – Zottegem
1764	15.16	15.51	Zottegem – Brussel-zuid
1739	16.15	17.07	Brussel-zuid – Geraardsbergen
8062	17.10	18.23	Geraardsbergen – Brussel-zuid
2094	18.56	20.10	Brussel-zuid – Manage
6951	20.42	21.49	Manage – Brussel-zuid
			616 km

Nochtans zou de motorwagen in deze periode frequent af te rekenen krijgen met defecten aan de elektrische transmissie en stond de 652.01 regelmatig buiten dienst. Daarom besliste men om de oorspronkelijke overbrenging te vervangen door een nieuwe, die ontwikkeld en geleverd werd door Acec, dit met een hoofdgenerator gebouwd door de firma Dupont. Na deze grote herziening en verbouwing was de motorwagen terug volledig betrouwbaar en voor 1952 kreeg het stel een nieuwe inzetreeks F. Dit was mogelijk daar de vorige overgegaan waren in een uitgebreide reeks voor het type 620. De nieuwe dienst voorzag twee treinparen tussen Brussel-noord en Spa met een daggemiddelde van 548 km.

310	8.51	10.50	Brussel-noord – Spa
349	13.27	15.36	Spa – Brussel-noord
360	15.50	18.05	Brussel-noord – Spa
364	19.10	21.12	Spa – Brussel-noord

Maar ook in deze dienst zou al vlug de onvoldoende capaciteit van de motorwagen leiden tot een verandering van de dienst en het stel kreeg vanaf 1955 een nieuwe inzetreeks D met een daggemiddelde van 531 km met de volgende ondergeschikte diensten op een heel ander inzetgebied, namelijk de verbinding naar Nederland :

Los	7.19	8.30	Brussel-zuid – Antwerpen-centraal
2603	8.36	9.23	Antwerpen-centraal – Roosendaal
2602	10.15	11.00	Roosendaal – Antwerpen-centraal
2609	11.36	12.23	Antwerpen-centraal – Roosendaal
2606	13.15	13.59	Roosendaal – Antwerpen-centraal
2611	14.34	15.23	Antwerpen-centraal – Roosendaal
2610	16.07	16.54	Roosendaal – Antwerpen-centraal
2615	17.36	18.22	Antwerpen-centraal – Roosendaal
2614	19.09	19.58	Roosendaal – Antwerpen-centraal
2621	20.37	21.28	Antwerpen-centraal – Roosendaal
2620	23.14	0.48	Roosendaal – Brussel-zuid

Maar op dat ogenblik begon de ouderdom van het stel zich laten gevoelen en ook de levering van de nieuwe motorwagens type 603 en later ook de typen 604/605 zou ervoor zorgen dat de oudere stellen stilaan werkloos worden. Daar waar de driedelige motorwagens naar verschillende stelplaatsen getransfereerd werden zou de 652.01 trouw in Brussel-zuid blijven. Ook door de verschillende elektrificaties zou het inzetgebied steeds verder afbrokkelen en de modernere stellen type 620 zouden steeds vaker de diensten van de oudere lotgenoot overnemen en de motorwagen werkloos achterlaten.

Vanaf de zomerregeling van 1957 werden de diensten naar Roosendaal overgedragen op gesleepte treinen en werd een nieuwe inzetreeks opgesteld, voorzien voor de nieuw te leveren motorwagens type 630 (latere reeks 40 prototype). Opnieuw steeg het daggemiddelde van de motorwagen aanzienlijk daar de reeks met één enkele plandag een uitgebreide dienstregeling voorzag :

1751	6.21	7.35	Brussel-zuid – Kortrijk
1756	9.50	11.02	Kortrijk – Brussel-zuid
1789	11.10	13.16	Brussel-zuid – Adinkerke
2788	13.45	15.09	Adinkerke – Gent-St-Pieters
2795	15.53	17.14	Genst-St-Pieters – Adinkerke
9872	18.00	18.53	Adinkerke – Lichtervelde
9863	19.16	20.04	Lichtervelde – Adinkerke
1796	20.40	22.48	Adinkerke – Brussel-zuid

653 km

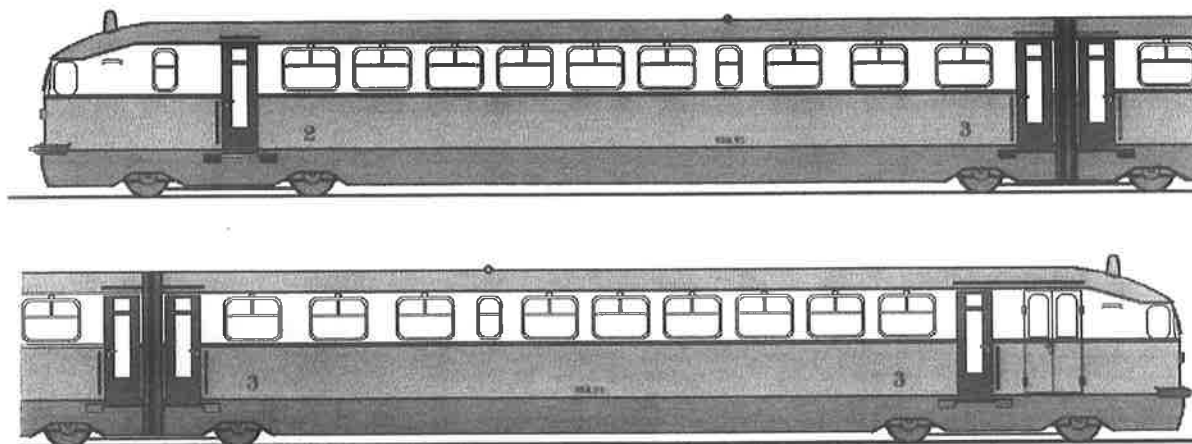
Op zaterdag veranderde de inzet lichtjes, daar er een rit was vanuit Kortrijk naar Brugge, op zondag werd anderzijds Zottegem bereikt. Maar de levering van het nieuwe prototypestel 630.01 in de loop van 1957 zou de 652.01 steeds vaker werkloos laten en de oude motorwagen werd enkel nog gebruikt bij de testritten van de nieuwe motorwagen, later nog steeds bij onderhoud of herstelling. Vanaf eind 1957 zou de inzet praktisch

tot nul herleid worden en in de loop van januari 1958 werd de 652.01 definitief op een zijspoor geplaatst te Brussel-zuid. De officiële schrapping van de 652.01 gebeurde op 1 april 1958 en na een afstelling van ongeveer één jaar werd het stel afgevoerd voor sloping.

Schilderingen :

Deze zijn dezelfde die reeds aangehaald werden bij het type 601 (tijdschrift 101), namelijk

1934 – 1937 : lichtblauw – beige



Bij deze eerste schildering was de onderzijde van de kast (onder de vensters) en het dak lichtblauw, het gedeelte tussen de vensters beige. Anderzijds zijn de toegangsdeuren, de bies onder de vensters en de aanduidingen waren koningsblauw. Het chassis was zwart geschilderd.

1937 – 1946 : koningsblauw – beige

Daar het lichtblauw zeer gevoelig was aan vuil worden, werd het lichtblauw overal vervangen door het koningsblauw, de aanduidingen werden op dat ogenblik chamois (beige)

1946 – 1953 : donkergroen – grasgroen

Na de oorlog kreeg de motorwagen de klassieke N.M.B.S. schildering in de beide tinten groen, maar nog zonder de gele zichtbaarheidssnor. Deze werd slechts tussen 1950 en 1953 aangebracht. Het is echter onbekend of de motorwagen nog de latere schildering – eenkleurig donkergroen – gevoerd heeft. Deze werd in het algemeen na 1956 aangebracht en gezien de korte tijd dat de 652.01 dat nog actief was, is het weinig waarschijnlijk dat ze nog een herschildering gekregen heeft.

Nummer 1934	Nummer 1936	In dienst	Bouwer	Stelplaats	Schrapping
651.01	652.01	mei 1934	Brugeoise	Merelbeke tot 1940 Brussel-zuid tot 1958	01/04/1958

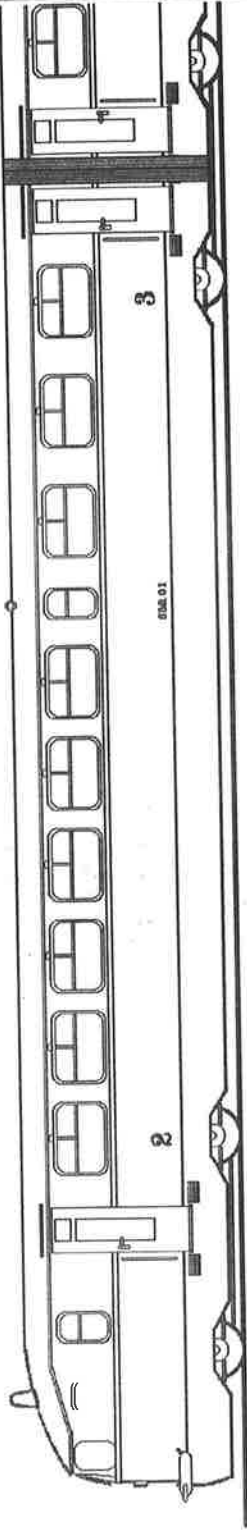
Dieselmotorwagen type 652

B'2'B

Diesel-elektrisch - snelle interstedelijke dienst

Brugoise & Nicaise
& Delcuve
Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : --
2^{de} klasse : 52
3^{de} klasse : 135
Klapbanken : 15
Staanplaatsen : 15



<p>Loopbaan : Nummering : < 1935 > 1935 Effectief (bij bouw) Bouwer kast :</p> <p>Levering : Ombouw Buiten dienst :</p> <p>Asindeling : Snelheid (maximaal)</p> <p>Remming : Compressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem :</p>	<p>651.01 652.01 1 Brugoise, Nicaise & Delc 05/1934 --- 04/1958 B'2'B' 140 km/h 2 x Westinghouse 2 x 800 l/min --- Remkraan WS</p>	<p>Kenmerken : Motor : Bouwer : Type : Werkingsprincipe : Wijze van insputing : Omwentelingsnelheid : Insputdruk : Cilinders : Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem) Massa motor : Lengte / breedte motor Overbrenging : Bouwer : Werking :</p> <p>2 x Maybach 9 G 56 B viertakt mechanisch 1 400 omw/min 200 bar 12 in V 150 mm x 200 mm 9,3 m/s 1 800 kg Gebus - Siemens Elektrisch Gelijkstroomdynamo 4 tractiemotoren (seriemotor) met rechte tandwielen rechtstreeks</p>	<p>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 5 de as 6 de as Uurvermogen : Beschikbaar vermogen</p> <p>44 330 mm 22 155 mm 2 980 mm 1 320 mm 3 747 mm 2 x 19 625 mm 2 x 18 125 mm 3 500 mm 23 500 mm 2 550 mm 2 325 mm 1 010 mm 87 000 kg 10 800 kg 10 900 kg 16 900 kg 16 900 kg 15 900 kg 15 600 kg 2 x 300 kW 2 x 265 kW</p>
---	--	---	--

Stoomlocomotieven

Nord Belge 651 - 670.

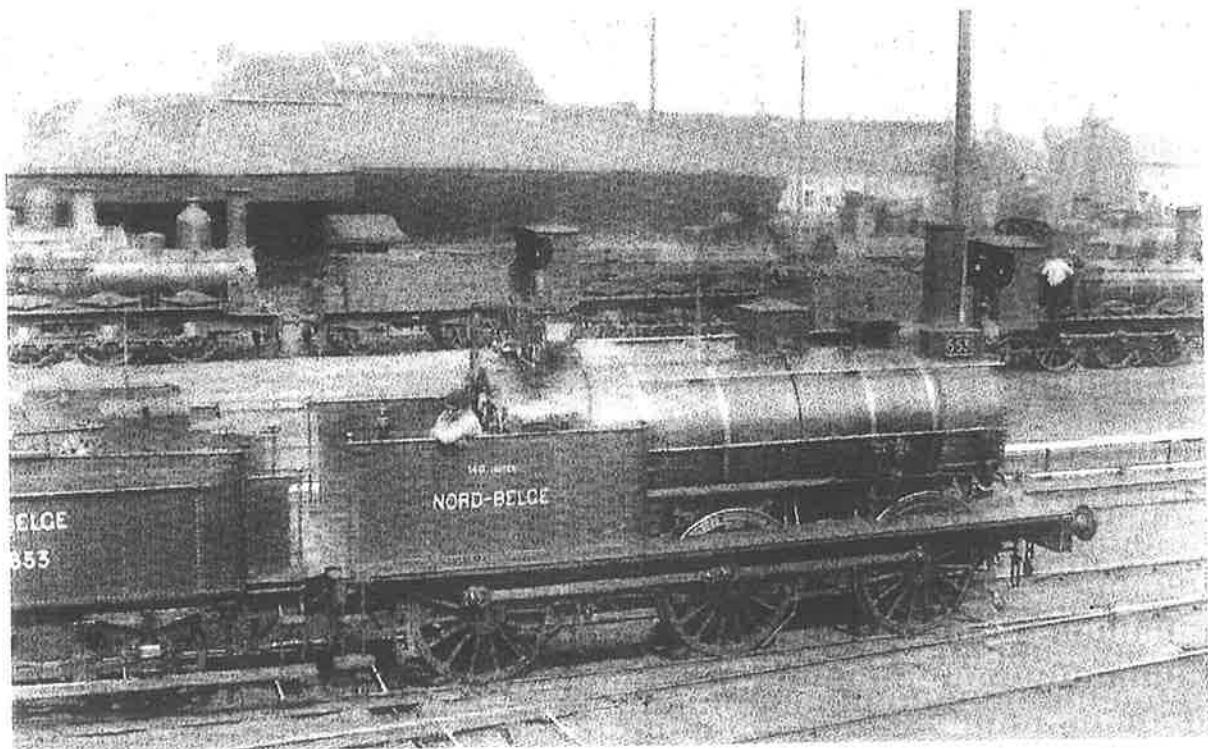
Geschiedenis :

Voorgeschiedenis & ontwikkeling :

Na de oorspronkelijke locomotieven, was er in de jaren vijftig van de negentiende eeuw dringend nood aan « moderne » sterke locomotieven voor de doorgaande goederendienst. Opnieuw werd er gezocht naar geschikte locomotieven bij de Nord Français . Deze maatschappij had bij Creusot in 1850 nieuwe driessige locomotieven laten ontwerpen Men ging uit van een klassieke ontwerp met een nieuwe ketel met een voor die tijd een langsketel met zeer grote diameter en een halfdiepe vuurhaard. Door de grote roosteroppervlakte en vooral de grote lengte ervan zorgden ervoor dat de laatste gekoppelde as ver naar achter moest verschoven worden.

Voor de aandrijving koos men voor binnenliggende cilinders die hellend opgesteld werden en de tweede as aandreven. De beide andere assen werden door koppelstangen aangedreven.

De eerste machines van dit type werden in de loop van 1852 door Schneider en later door Creusot aan de Nord Français geleverd en daar voor de zware ertstransporten in het noord-oosten van Frankrijk gebruikt.



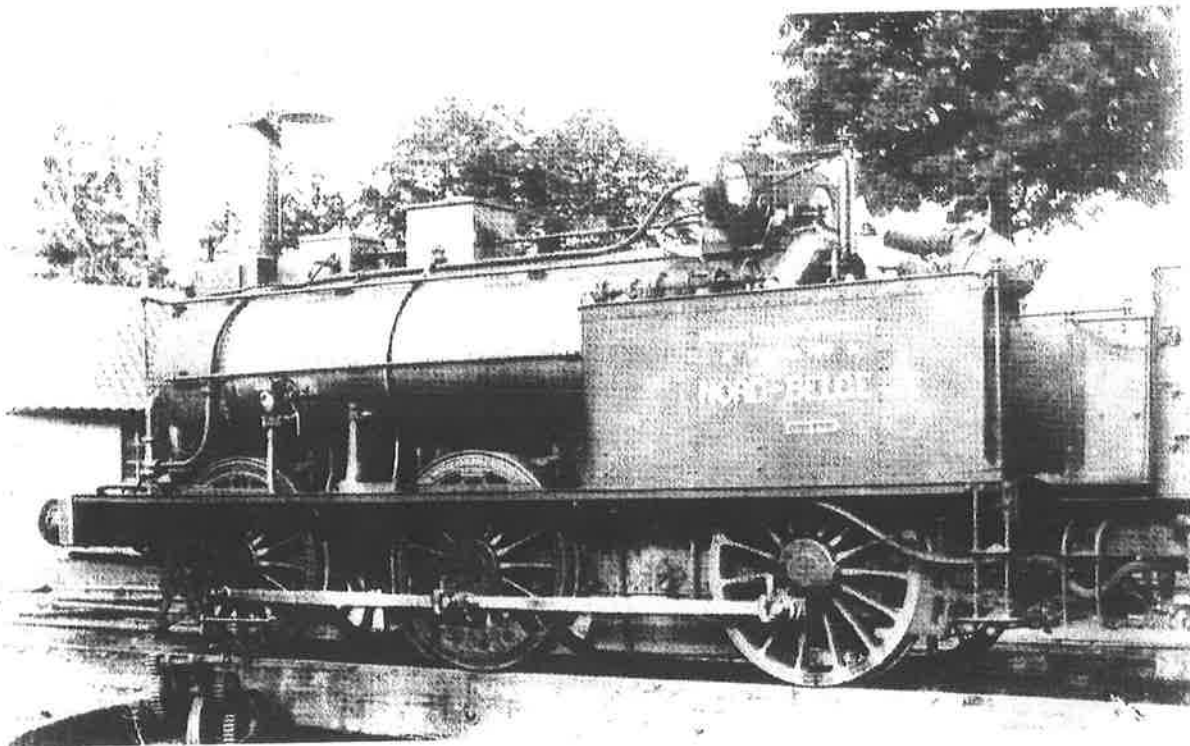
De 653 kort na zijn levering te Liège tussen een aantal Etat Belge machines.

Na een vergelijkende test met o.a. deze locomotieven besliste de Nord Belge om 20 dergelijke locomotieven te bestellen en de huisleverancier Cockerill kreeg de opdracht toegewezen en de eerste Belgische machines werden in de tweede helft van 1854 aan de Nord belge afgeleverd. De overige machines werden tot eind 1885 op de sporen gezet. Ze kregen de nummers 651 tot 670 toegewezen. Bij deze machines hadden we oorspronkelijk twee bouwvarianten : de eerste 10 machines hadden een kort chassis ter hoogte van de haard,

waardoor de stookplaats vrij kort was. Daar er problemen ontstonden bij het stoken werd bij de tweede bouwschijf het chassis naar achter verlengd waardoor de voetplaat ongeveer 30 cm langer werd.

Opmerkelijk bij deze locomotieven was ook de schildering, daar er voor de bekleding van de langsketel gebruik gemaakt werd van messingplaat en koperen spanbanden. Deze plaat werd nadien of vervangen door zwartgelakte staalplaat of gewoon zwart overschilderd.

De twintig locomotieven kwamen vanaf hun levering te Kinkempois in depot en hier verzekerden ze praktisch alle zware, doorgaande goederentreinen vanuit het Luikse naar Givet, maar ook naar Namur, waar de Etat Belge de treinen richting Charleroi of verder Frankrijk van de Nord Belge overnam. Nochtans kwam het ook regelmatig voor dat de eigen machines doorreden tot in Aulnoye waarbij ze de afstand tussen Namur en St-Martin (Charleroi) op Etat Belge sporen reden.



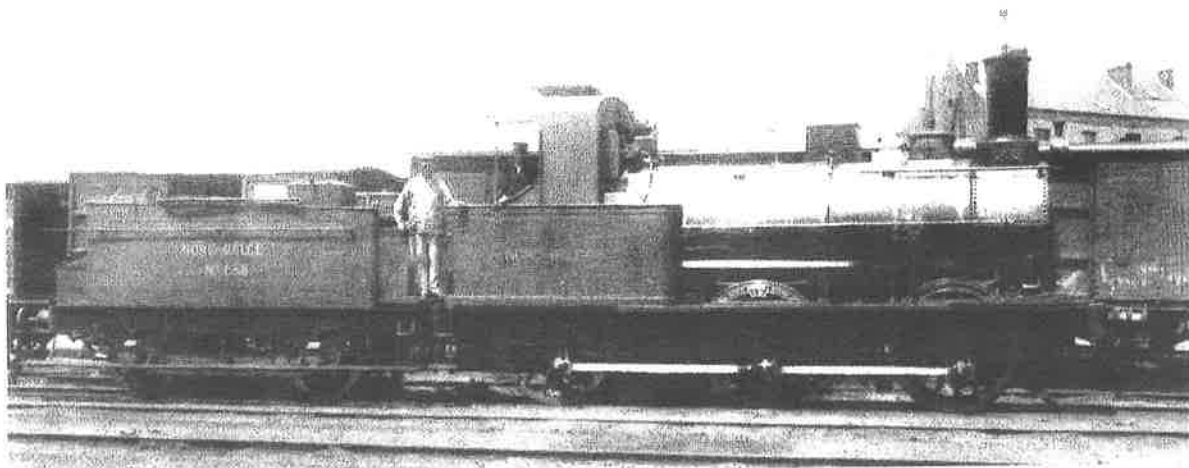
De 655 gefotografeerd tijdens zijn laatste periode met de inzet vanuit St-Martin

Naast de doorgaande treinen – die twee derden van de inzet vormden – waren er ook de meer lokale goederendiensten nzaar de verschillende steen- en kalkgroeves in de Maasvallei, zowel tussen Liège en Namur maar ook richting Givet. Hier namen ze de soms zware treinen voor hun rekening en brachten deze naar het vormingsstation van Kinkempois. Deze toestand bleef zeker een twintigtal jaar praktisch ongewijzigd van kracht, maar in de eindjaren zeventig was er een overschot aan goederenlocomotieven te Kinkempois. De levering van de nieuwe vierassige locs had tot gevolg dat deze de doorgaande treinen overnamen en dat enkel de lokale afvoertreinen bleven.

Hierdoor kon ongeveer de helft van het bestand aan de stelplaats St-Martin doorgegeven worden en daar er in dit depot minder zware treinen te slepen waren, werden de machines 651 – 670 hier terug gebruikt voor de zwaarste treinen. Opmerkelijk was ook wel dat de Nord Belge een belangrijk vervoer tussen Charleroi (St-Martin) en het Noord-Franse Tergnier (op de lijn naar Reims) kon verwerven, waarbij de locomotieven de ganse afstand voor de trein bleven. Dit werd trouwens gepast aangeduid op de locomotieven, zoals bovenstaande foto kan bewijzen. Anderzijds waren er ook veel pendeldiensten tussen St-Martin (en Monceau) en Aulnoye en Maubeuge.

In de volgende jaren zou de inzet echter gestaag achteruit gaan en de machines werden zowel in Kinkempois als te St-Martin enkel nog gebruikt voor lokale diensten : pendelritten tussen Kinkempois en Namur

Aulnoye in de streek van Charleroi. Deze diensten bleven behouden tot in het begin van de 20^{ste} eeuw : in 1906 waren alle locomotieven nodig in het bestand aanwezig, waarschijnlijk stonden de meeste op dat ogenblik al enkele jaren afgesteld. Tussen 1906 en 1908 verdwenen ze dan praktisch alle uit het Nord Belge effectief, enkel de 670 bleef minstens tot eind 1911 in dienst te St-Martin. Hier verzekerde deze locomotief vooral de lokale ransingen binnen de stelplaats en bij de kolenbevoorrading.



De 666 tijdens zijn laatste bedrijfsjaren te St-Martin, uitgerust met een eenvoudig machinistenhuis.

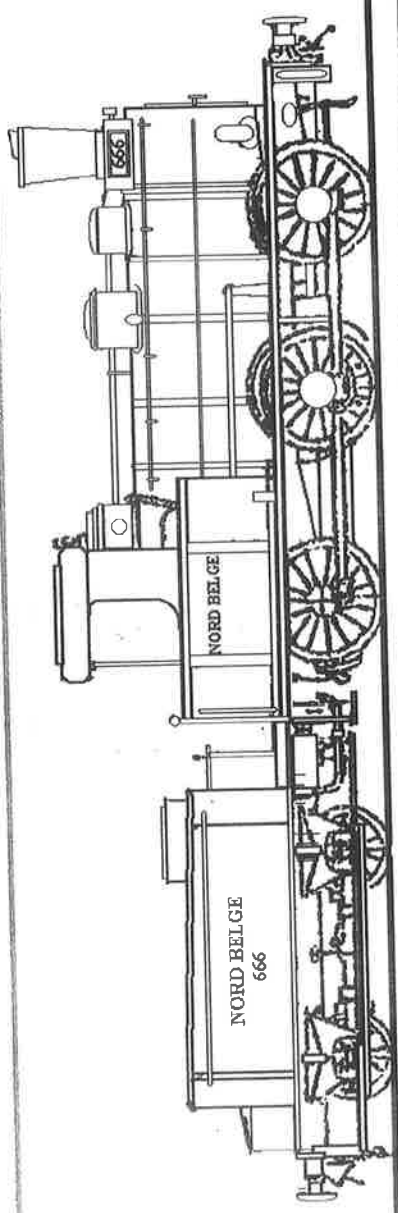
Nummerlijsten type 671 - 676 :

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
651	1854			Cockerill	376		Charles Quint
652	1854			Cockerill	377		Marie Thérèse
653	1854			Cockerill	378		Duc d'Albe
654	1854			Cockerill	379		Prince de Ligne
655	1854			Cockerill	380		Prince de Chimay
656	1855			Cockerill	381		Prince d'Arenberg
657	1855			Cockerill	382		Comte de Mérode
658	1855			Cockerill	383		Comte de Horne
659	1855			Cockerill	384		Jehan de Nivelles
660	1855			Cockerill	385		Jacques d'Artevelde
661	1855			Cockerill	386		Mathieu Laensberg
662	1855			Cockerill	387		Van der Meulen
663	1855			Cockerill	388		Barnevelt
664	1855			Cockerill	389		Grétry
665	1855			Cockerill	390		André Vesale
666	1855			Cockerill	391		John Cockerill
667	1855			Cockerill	392		Hubert Goffin
668	1855			Cockerill	393		Xavier de Feller
669	1855			Cockerill	394		Reine des Belges
670	1855			Cockerill	395	1911	Comte d'Egmont

Stoomlocomotief NB 651 - 670

C

Goederreinlocomotief.



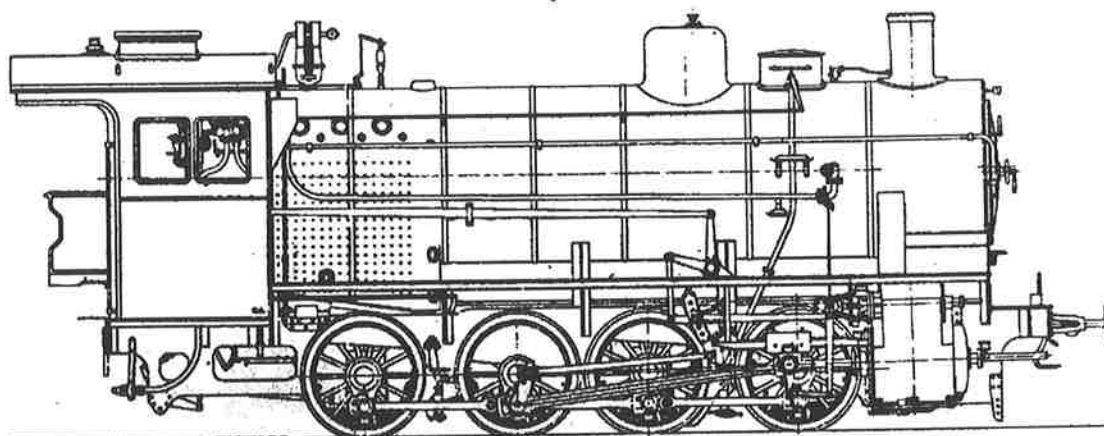
ex Nord Belge 651 - 670
 Cockerill 20
 Twee bouwschijven
 () : 651 - 659

Ketchkenmerken :		Afmeteringen :	
651 - 670	Keteldruk :	6bar	Totale lengte :
-	Type ketel :	Crampton	8 295 mm
20	Roosterlengte :	mm	7 725 mm
0	Roosterbreedte :	mm	2 805 mm
Cockerill	Roosteroppervlakte :	1,448 m ² (1,428 m ²)	2 075 mm
1854 - 1855	Verwar. opp. haard :	---	4 170 mm
1872 - 1879	Aantal grote vlampijpen :	---	4 700 mm
1906 - 1911	Diameter gr vlampijpen :	---	2 200 mm +
C	Opp. grote vlampijpen :	---	2 500 mm
40 km/h	Aantal kleine vlampijpen :	---	1 575 mm
verzadigde stoom	Diameter kl vlampijpen :	47 / 52 mm	1 750 mm
Walschaerts	Opp. kleine vlampijpen :	m ²	1 425 mm
2 binnenliggend	Lengte vlampijpen :	4 275 mm	---
Plaatsing cilinders :	Verwarmingsopp. pijpen :	m ²	34 100 kg
Diameter cilinders :	Totaal verwarmingsopp :	126,52 m ² (123,2 m ²)	12 400 kg
Zuigerslag :	Oververhittingsopp. :	---	11 300 kg
Remming :	Diameter ketelromp :	1 500 mm	10 400 kg
Compressor :	Dikte pijpenplaat :	18 - 25 mm	
Debiet :	Dikte langsketel :	12 - 15 mm	
Automatische rem :	Inhoud ritvaardige ketel :	m ³	Tender : 8 000 l
Rechtstreekse rem :	Inhoud stoomruimte :	m ³	5 000 kg
Handrem :	Oppervlakte stoomafgifte :	m ²	
	Voorraad waterenders :		
	Voorraad kolen :		

Schrappingen

Type 79 .

Type G 9 - type 79



	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
v 29	1											
1935					18							
1936											5	
1937		1						10		8	3	
1938	1				1							
1939				4	5							

De voorgeschiedenis :

De Pruisische locomotieven reeks G9 werden vanaf 1908 geleverd als opvolger van de iets zwakkere machines G 8 (N.M.B.S. type 80 – zie volgend nummer) met een ketel met een grotere diameter en hierdoor heelwat hoger opgesteld als de voorgangers. Tot 1911 werden ca. 200 machines gebouwd voor de lokale goederendienst, maar ondanks de grotere afmetingen voldeden deze locomotieven niet. Door het verdrag van Versailles kwamen er 58 machines naar België en gezien hun zwakke resultaten, werden ze bij voorkeur gebruikt in de typische goederendepots. Deze stelplaatsen werden gekozen door het feit dat de sterkere typen (meestal de 81-ers) de doorgaande treinen slepen, terwijl de machines type 79 gebruikt worden voor de lichtere, bedieningstreinen in dezelfde stelplaats. Dit was enkel mogelijk in de Antwerpse haven en de grote industriële gebieden van ons land.

Het einde van hun loopbaan :

Tegen het einde van hun loopbaan – dus vanaf de tweede helft van de dertiger jaren - werden ze gebruikt te Antwerpen-Dam, Mons en in laatste instantie ook St-Ghislain. Hier zouden ze vooral ondergeschikte diensten gaan verzekerden. De volgende tabel geeft een overzicht over de inzet en het effectief per regio van deze machines. :

Datum	FNDM	effect FN	FMS	FGH	Effect FMS	Totaal
10/1934	4	13	4		44	57
02/1935	5	18	3	5	39	57
05/1935	5	19	5	6	38	57
10/1935	5	11	5	4	28	39
02/1936	6	16	4	5	23	39
05/1936	8	20	5	3	19	39
10/1936	6	20	5	3	19	39
02/1937	6	19	4	2	16	35
05/1937	6	17	3	1	16	33
10/1937	4	7	3	1	16	23
02/1938	4	4		4	7	11
05/1938	1	4			6	10
10/1938	1	3			6	9
04.1939		3			6	9

De langste inzet kenden de machines te Antwerpen-Dam, voor de doorgaande diensten waren vooral de vijfassige, zwaardere locomotieven type 90 bedrijvig, de typen 79 hadden een zeer beperkte inzetreeks met 4 plandagen en vooral diensten tussen het vormingsstation Antwerpen-noord en Antwerpen-schijnpoort naar de verschillende havensecties, maar ook de bedieningstreinen naar Antwerpen-Kiel en verder naar Hemiksem. Deze dienst werd tijdens de volgende jaren nog verder uitgebreid tot een maximum van 8 plandagen. Hiervoor had men een bestand van 20 stomers ter beschikking.

Vanaf eind 1936 zou een groter aantal machines afgesteld worden en moest men noodgedwongen de diensten inkrimpen en zo reden de typen 79 enkel nog lokale diensten vanuit Antwerpen-Schijnpoort. Begin 1938 waren er trouwens nog slechts 4 machines actief voor een reeks met vier inzetdagen, zodat regelmatig de typen 81 insprongen. Vanaf de zomerregeling van 1938 was de inzet beperkt tot 1 enkele locomotieven met rangeerdiensten in Antwerpen-Schijnpoort. Eind 1938 werden de laatste drie typen 79 definitief afgesteld ;

In het « Centre » werden de locomotieven vooral te Mons ingezet : opmerkelijk is wel dat er 44 machines aanwezig waren voor 4 diensten en zodoende werden in 1935 ook 18 locomotieven van Mons uit het bestand geschrapt. De beperkte dienst voorzag vooral diensten naar Quévy, Flénu en Cuesmes voor de afvoer vanuit de bedrijven in deze streek. Tijdens de volgende jaren zou de dienst licht uitbreiden tot 5 inzetdagen met vooral diensten in de steenkoolstreek rondom Warquignies / Flénu. Maar geleidelijk aan werden de typen 79 vervangen door de sterkere typen 81 en tijdens de zomerregeling nam St-Ghislain de diensten van Mons over.

De naburige stelplaats St-Ghislain zou vanaf begin 1935 een eigen inzetreeks krijgen voor het type 79 en in een reeks met 4 à 6 inzetdagen werden vooralk lokale treinen naar Warquignies / Dour gesleept, maar ook de nieuwe vestigingen rondom Tertre werden aangedaan. Vanaf de zomerregeling van 1936 zouden echter steeds meer stomers van dit type afgesteld worden en moest men de inzet beperken. Vooral de zware steenkooltreinen werden aan het type 81 overgedragen en enkel de beperkte inzet naar Tertre bleef bestaan.

Eind 1937 daalde het bedrijfsklare bestand verder tot 7 machines, maar op dat ogenblik nam St-Ghislain de taken van Mons over en had daarvoor 4 machines nodig. Deze diensten werden enkele maanden later overgedragen aan de typen 81 van dezelfde stelplaats.

Gedurende ongeveer 1 jaar bleven de laatste 9 machines bedrijfsklaar afgesteld, maar de inzet beperkte zich tot slechts enkele lokale rangeringen in de beide laatste stelplaatsen Antwerpen en St-Ghislain.

T.E.E. in België

Etoile du Nord ..

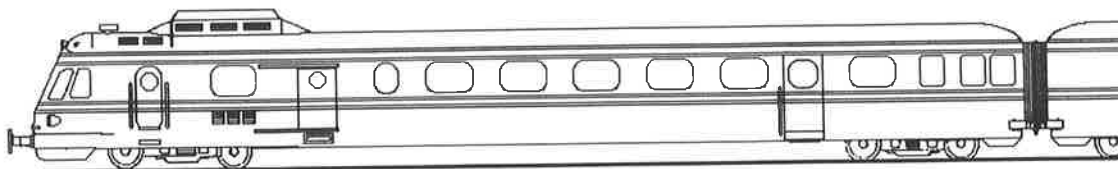
Inleiding :

Bij de T.E.E.-diensten was het vooral de verbinding Paris – Brussel die de meeste treinen zou krijgen en ook commercieel de beste resultaten zou boeken. Daarom was het dan ook normaal dat er bij de oprichting twee treinparen voorzien waren tussen de beide steden. De « Etoile du Nord » bestond trouwens al vanaf de twintiger jaren toen de Nord Français en de Etat Belge een eerste rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Paris in dienst nam, waarbij de Franse locomotieven steeds tot in Brussel-zuid doorreden.

De T.E.E.-verbinding werd op 2 juni 1957 ingerezen waarbij de trein doorgetrokken werd tot in Amsterdam. Hierbij werden beide treinen in de late namiddag doorgevoerd : de TEE 125 vertrok te Paris om 17 h 45 en 2 h 45 minuten later was de trein in Brussel. De tegentrein TEE 128 vertrok om 13 h 27 uit Amsterdam en kwam iets na 19 h te Paris-Nord aan. Opmerkelijk was wel dat naast dit treinpaar nog twee verdere TEE-treinen waren tussen Brussel en Paris : nl. de « Ile de France » tot Amsterdam en « L'oiseau blue » die beperkt was tot in Brussel-zuid.

Het ingezette materieel :

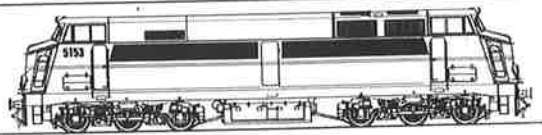
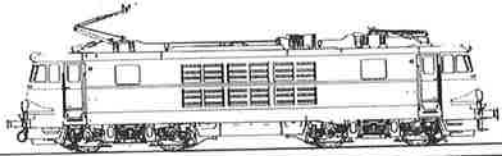
Bij de oprichting van deze diensten werd de « Etoile du Nord » gereden door een dieselmotorwagen van de NS/SBB, waarbij in deze reeks 4 inzetdagen waren. De diensten « l'Oiseau bleu » en « Edelweiss » werden hierin gecombineerd met de « Etoile du Nord », dit was mogelijk daar de tweede verbinding tussen Paris en Brussel een ochtendverbinding was. Deze dienst ging trouwens in op 2 juni 1957 en al na enkele maanden had men een groot probleem met de capaciteit van de ingezette stellen. Omdat er slechts één reserve was bij de NS / SBB stellen kon niet gereden worden met gekoppelde stellen en vanaf 1 maart 1958 werd een ontubbelingstrein gereden tussen Paris en Brussel met twee SNCF- dieselmotorwagens (beschrijving in vorig nummer), en deze toestand bleef noodgedwongen bestaan tot bij de elektrificatie van de verbinding vanaf 1963. Voornaamste reden van deze ontubbeling was de opening van de wereldtentoonstelling te Brussel. Doch de uitbreiding van de dienst was dringend nodig daar op piekdagen geen enkele plaats meer vrij was, ondanks de rit met twee gekoppelde stellen zowel in de oorspronkelijke trein als bij de ontubbeling.



In 1963 kwam de elektrificatie van de verbinding naar Mons en verder Quévy langzaam in dienst waarbij een vertraging van bijna drie maanden opgelopen werd tussen Mons en Quévy. Hierdoor kon de vernieuwde TEE- dienst niet ingaan vanaf de zomerregeling van 1963 en moest die uitgesteld worden tot in het volgende jaar. Ook de vertraagde levering van de Franse vierspanningslocomotieven reeks CC 40 100 leidde tot deze vertraging. Maar vanaf 2 augustus 1964 kon men overgaan op de elektrische tractie tussen Paris en Brussel en kwamen de gloednieuwe TEE- rijtuigen van het type PBA tot inzet. De trein werd samengesteld uit 4 rijtuigen, met steeds twee bijkomende eenheden als mogelijke versterking. In de eerste maanden kwamen de driespanningslocomotieven reeks BB 26 000 > reeks BB 30 000 tot inzet, daar de vierspanningsmachines nog niet geleverd waren en dat de NMBS typen 150 bij voorkeur voor zwaardere internationale treinen gebruikt

werden. Vanaf november 1964 kwamen de nieuwe CC 40 100 machines tot inzet voor deze treinen en werden de te lichte locs BB 30 000 verdrongen en deze toestand bleef gedurende de ganse verdere loopbaan behouden.

Voor het gedeelte naar Amsterdam was de elektrificatie bij de NS nog niet afgesloten en zodoende moest de tractie vanaf Brussel-zuid door de dieseltractie uitgevoerd worden en hiervoor kwamen de machines type 204 van de stelplaats Schaarbeek tot inzet. Maar eind 1966 verlieten deze « ronde neuzen » de Brusselse stelplaats en ze werden voor de TEE- treinen vervangen door het type 200. Deze dienst werd in 1967 uitgevoerd, maar geleidelijk aan werden ze vervangen door de driespanningslocomotieven type 150. Nochtans zouden de typen 200 nogmaals terugkomen voor deze dienst: in de loop van 1969 werden de typen 150 versterkt ingezet op de internationale dienst naar Paris en de diesels namen de TEE- trein 72 vanuit Amsterdam voor hun rekening. Voor deze dienst werd de 200.006 (latere 5106) aangepast met o.a. een transmissie die een hogere snelheid toeliet. Deze dienst bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1974: op dat ogenblik waren de machines reeks 18 geleverd en deze namen – samen met hun zusterlocomotieven reeks CC 40 100 – alle diensten naar Paris over en de vrijgekomen machines reeks 15 zouden nu alle TEE- treinen tussen Brussel en Amsterdam slepen. Deze toestand bleef behouden tot bij de vervanging van de TEE- dienst met ingang van de zomerregeling van 1984. Wel kwam het vooral tijdens de laatste jaren ook voor dat de TEE – bij onbeschikbaarheid van een locomotief reeks 15 – ook vrij regelmatig gesleept werd door de tweespanningsloc reeks 25.5, die in feite bestemd was voor de Benelux-dienst.

	
<i>Brussel – Amsterdam 1969 - 1974</i>	<i>Paris – Brussel : 1967 – 1974</i> <i>Brussel – Amsterdam 1974 – 1984</i>

Vanaf 1974 zou ook nu weer de capaciteit van de trein overschreden worden en was men genoodzaakt het aantal rijtuigen te verhogen tot niet minder dan 12, waarvan er zes doorreden naar Amsterdam. Daar het aantal rijtuigen type PBA te beperkt was, moest men deze vervangen door de analoge modernere rijtuigen van het type Mistral die in 1969 gebouwd werden voor de verschillende snelle verbindingen vanuit Frankrijk. Nochtans was het dikwijls nodig om op vrijdag de samenstelling nog verder uit te breiden met twee bijkomende rijtuigen. Gedurende tien jaar bleef de inzet praktisch ongewijzigd, maar vanaf de zomerregeling van dat jaar werd deze trein vervangen door een EC- verbinding bestaande uit 1^{ste} en 2^{de} klasse. Deze laatste werd slechts definitief vervangen door de nieuwe Thalys-diensten.

Maatschappij	Materieel	Van	Tot	Baanvak
NS	TEE NS/SBB	02/06/1957	02/08/1964	Paris – Amsterdam
SNCF	TEE SNCF	01/03/1958	02/08/1964	Ontdubbeling Paris – Brussel
SNCF	BB 30.001/002	02/08/1964	10/1964	Paris – Brussel
NMBS	type 202			Brussel – Amsterdam
SNCF	CC 40 100	10/1964		Paris – Brussel
NMBS	type 202			Brussel – Amsterdam
SNCF	CC 40 100	1968	1972	Paris – Brussel
NMBS	type 200 / r 51			Brussel – Amsterdam
SNCF	CC 40 100	1972	05/1984	Paris – Brussel
NMBS	reeks 15			Brussel – Amsterdam

De inzet en stopplaatsen :

Daar het TEE-net zich vooral afstemde op het zakenleven en hierin Paris en Brussel de hoofdpolen waren, was het ook logisch dat de nieuwe trein zo snel mogelijk deze afstand overbrugde en daarom werden ook alle tussenstops weggelaten. Hierdoor kon men bij de beide treinen – met nummering 125 en 128 – een rittijd tussen Brussel en Paris van 2 u 45 behalen (gemiddelde snelheid 112,3 km/h) Het noordelijke deel was een verbinding van de voornaamste steden op deze verbinding, nl. Antwerpen (Oost), Roosendaal, Rotterdam en Den Haag. Door deze vele stations was de totale rittijd opgelopen tot 5 h 33 en maar een gemiddelde snelheid van 82,6 km/h.

Nochtans zou – omwille van de vele elektrificatiewerken – de rittijd met een 5 minuten verlengd, en vanaf 1958 had men op het traject naar Paris dienststilstanden te Feignies en Busigny / Landrecies om de douane- en politiediensten op de trein te laten. Het zou tot bij de elektrificatie in 1964 duren eer de ritduur op het Franse traject sterk gereduceerd werd tot slechts 2 h 20 (gemiddelde snelheid van 132 km/h). Voor dit traject was dit trouwens het minimum daar de elektrificatie ook een modernisering met zich meebracht, maar dat het bochtige parcours een verdere verhoging van de snelheid verhinderde. De totale ritduur tot in Amsterdam was hierdoor ook verminderd tot omstreeks 5 h. Voor de zomerregeling van 1967 veranderde de nummering naar de nieuwe aanduiding met slechts twee cijfers, namelijk 73 – 72 en in 1971 werd deze voor het laatst gewijzigd in 85 – 82.



De 1502 rijdt als Etoile du Nord Brussel-noord binnen (08/1976) Foto J.Casier

	TEE 125	TEE 122	In dienst	Afschaffing
Paris-Nord	17.54	14.10	02/06/1957	03/06/1984
Brussel-zuid	20.32	11.30	02/06/1957	03/06/1984
Brussel-noord	20.39	11.23	02/06/1957	03/06/1984
Antwerpen-oost	21.10	10.53	02/06/1957	01/06/1975
Berchem			01/06/1975	03/06/1984
Roosendaal	21.34	10.29	02/06/1957	03/06/1984
Rotterdam CS	22.04	09.57	02/06/1957	03/06/1984
Den Haag HS	22.47	09.14	02/06/1957	03/06/1984
Amsterdam-CS	23.19	08.51	02/06/1957	03/06/1984

* uurregeling voor de inzetperiode 1966

Vreemde locomotieven . in België

S.N.C.F. –elektr. loc BB 30 000.

Inleiding :

Toen in de eindjaren vijftig de plannen voor de elektrificatie van de verbinding Brussel – Paris vorm kregen, ontstond ook het probleem voor de tractievoertuigen die geschikt waren om deze verbinding te berijden. Daar de ritduur van de T.E.E.- treinen vrij krap zat en er geen tussenstop aan de grens gepland werd, was het ook nodig om minimaal tweespanningslocomotieven te ontwikkelen. De eerste gedachte was het ontwerp van een elektrisch stel geschikt voor vier spanningen, maar toch opteerde men voor gesleepte treinen. Dit had het voordeel dat de samenstelling gemakkelijk kon veranderd worden, en verder dat er een eenheidslocomotief kon ontwikkeld worden die ook ingezet kon worden voor de gewone internationale treinen.

Daarom gaf de SNCF de opdracht om een krachtige vierspanningslocomotief te ontwikkelen voor alle diensten naar België maar ook naar Nederland en eventueel ook de bediening van Duitsland vanuit Liège of Luxembourg. Dadelijk werd een nieuwe machine ontwikkeld die als de reeks CC 40 100 op de sporen zou gezet worden, doch al vrij vlug zou blijken dat de levering een belangrijke vertraging zou oplepen. Daarom drong zich voor korte tijd een nieuwe oplossing op.

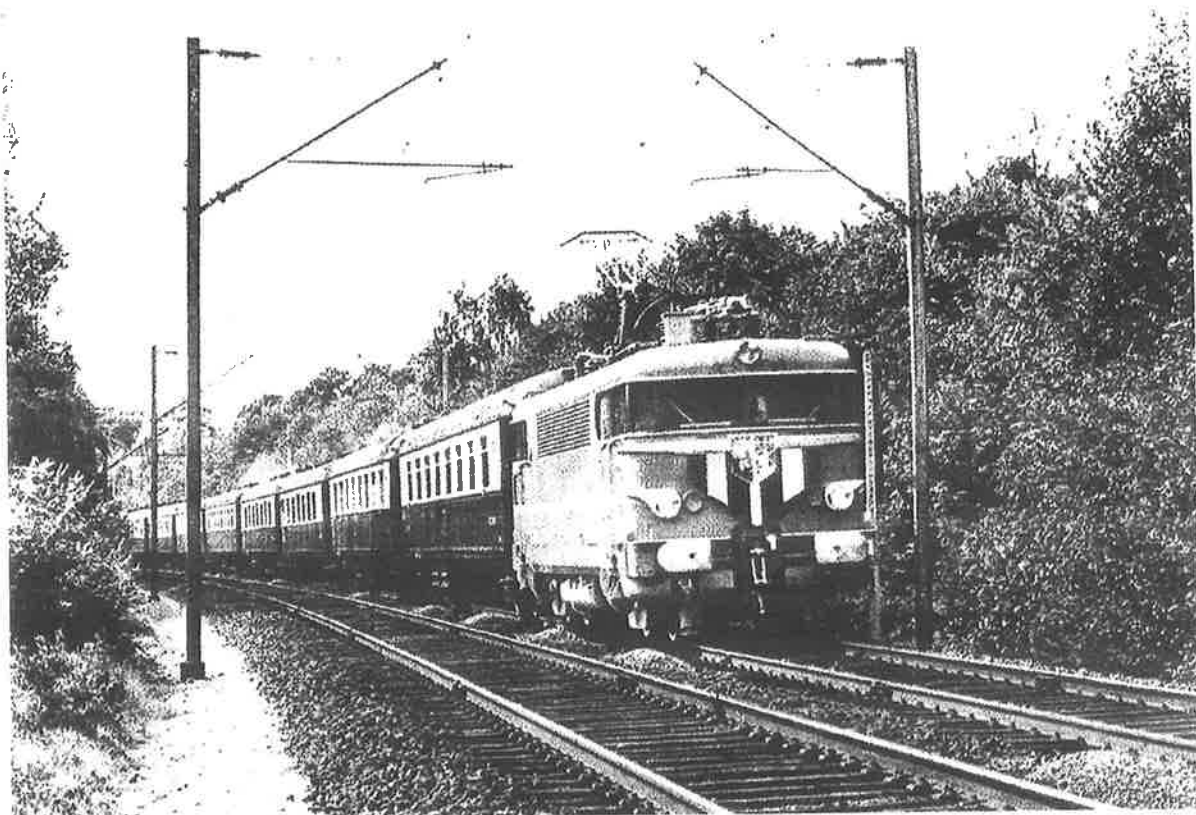
Op dat ogenblik werden de binnenlandse locomotieven reeks BB 94 00 ontwikkeld en begon de levering van deze machines geschikt voor 1 500 V DC. Ook de wisselspanningsmachines reeks BB 16 000 in ontwikkeling. Daarom besliste men ook om beide machines te combineren en uit de levering van deze machines werden twee locomotieven geplukt om deze tot driespanningslocs te maken. Daar het typische gelijkstroom-machines waren moest er plaats gevonden worden voor de inbouw van de transformator met de bijbehorende gelijkrichters. Dit had tot gevolg dat de inrichting van de machinezaal volledig hertekend moest worden. Verder moesten de motoren geschikt gemaakt worden voor een bedrijf onder 3 000 V en anderzijds werden de modernere Faively- pantografen aangebracht. De locomotief werd gebouwd door Fives Lille , maar de aanpassing werd in nauw overleg met de SNCF in het bedrijf zelf doorgevoerd. De eerste locomotief kwam op 15 november 1961 uit de werkplaatsen en kreeg het nummer BB 26 001 toegewezen. Dadelijk werden de nodige testritten ondernomen naar Lille (onder de 1500 V) en naar Lyon (25 kV). Daar deze testen goed verliepen kon de machine al zeer snel in commerciële diensten gebruikt worden. Vanaf de zomerregeling van 1962 was de elektrificatie tot in Aulnoye gevorderd en reed deze locomotief een aantal internationale treinen tot in deze plaats. In januari 1963 was het grensplaatsje Feignies (bij Quévy) onder draad en stootte de loc door tot vlak bij de Belgische grens.

Pas in mei 1963 werd de BB 26 002 afgewerkt en geleverd : de reden was het grote tekort aan machines BB 9400 en hierdoor ging deze levering voor. De levering kwam net op tijd daar de lijn vanuit Brussel naar Quévy tijdens de zomerregeling van 1963 – meer bepaald op 14 juli 1963 - afgewerkt was. Al in mei 1963 werd de BB 26 001 naar België gebracht voor testen en oppuntstelling van het elektrische gedeelte. De testen vonden plaats vanuit Brussel-zuid naar Braine-le-Comte en naar Gent. en vanaf begin augustus kwamen onze locomotieven niet meer tot inzet voor de treinen richting Brussel.

De officiële indienststelling van de elektrische verbinding zou plaatsvinden op 9 september 1963, maar vanaf 2 september zouden een aantal testritten georganiseerd worden tussen Brussel en Paris met de BB 26 001. Nochtans zou het de BB 26 002 worden die op de bewuste 9 september de inhuldigingstrein, bestaande uit een aantal Pullman-rijtuigen. Vanaf de winterregeling zouden de beide machines gebruikt worden – samen met de vijf Belgische locomotieven type 150 – voor alle internationale treinen tussen Brussel en Paris, de Franse locomotieven zouden – omwille van hun lagere vermogen – vooral de lichtere treinen, bij voorkeur de TEE-verbindingen gaan verzekeren.

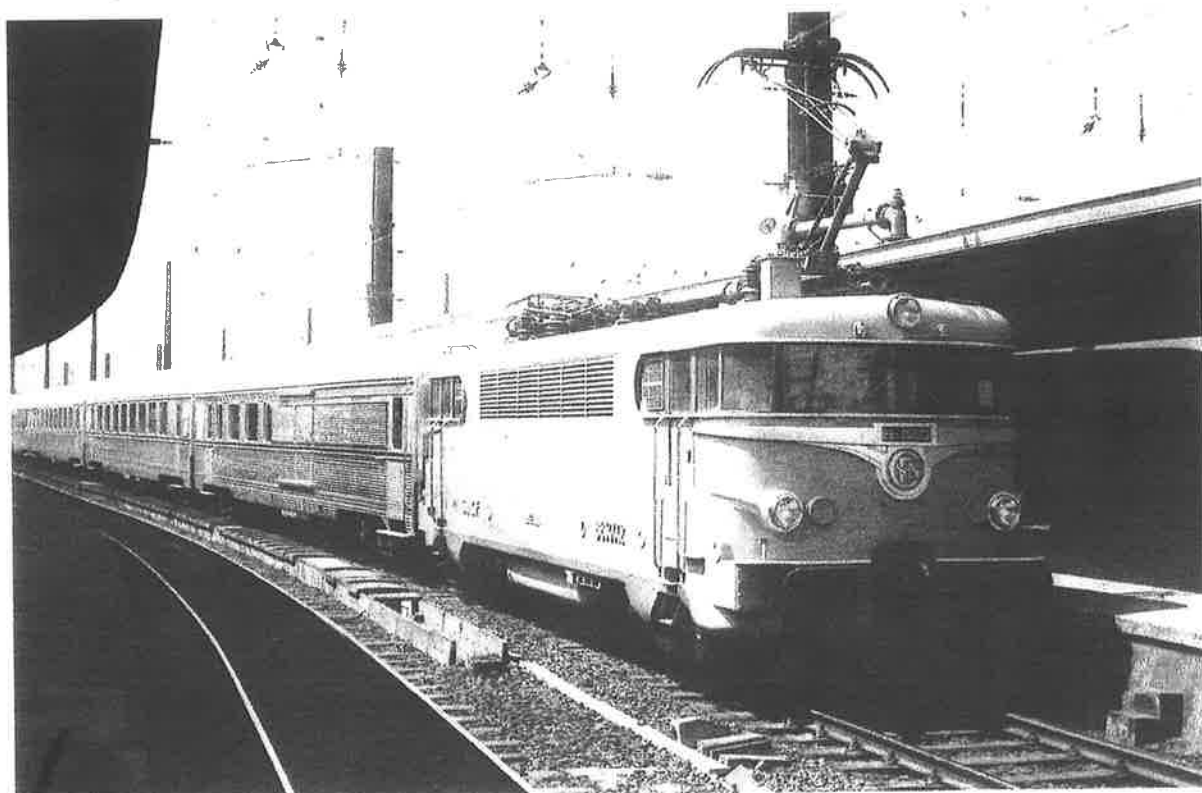
In januari 1964 kwam het nieuwe nummerschema in dienst en de beide machines kregen nu de nummers BB 30 001 – 002, waarbij de 3 staat voor de drie bedrijfsspanningen. Enkele maanden later werd de

eerste van de vier bestelde vierspanningslocomotieven reeks CC 40 100 afgeleverd en na de eerste testritten die zeer goed verliepen konden ze geleidelijk aan de treinen van de reeks BB 30 000 overnemen.

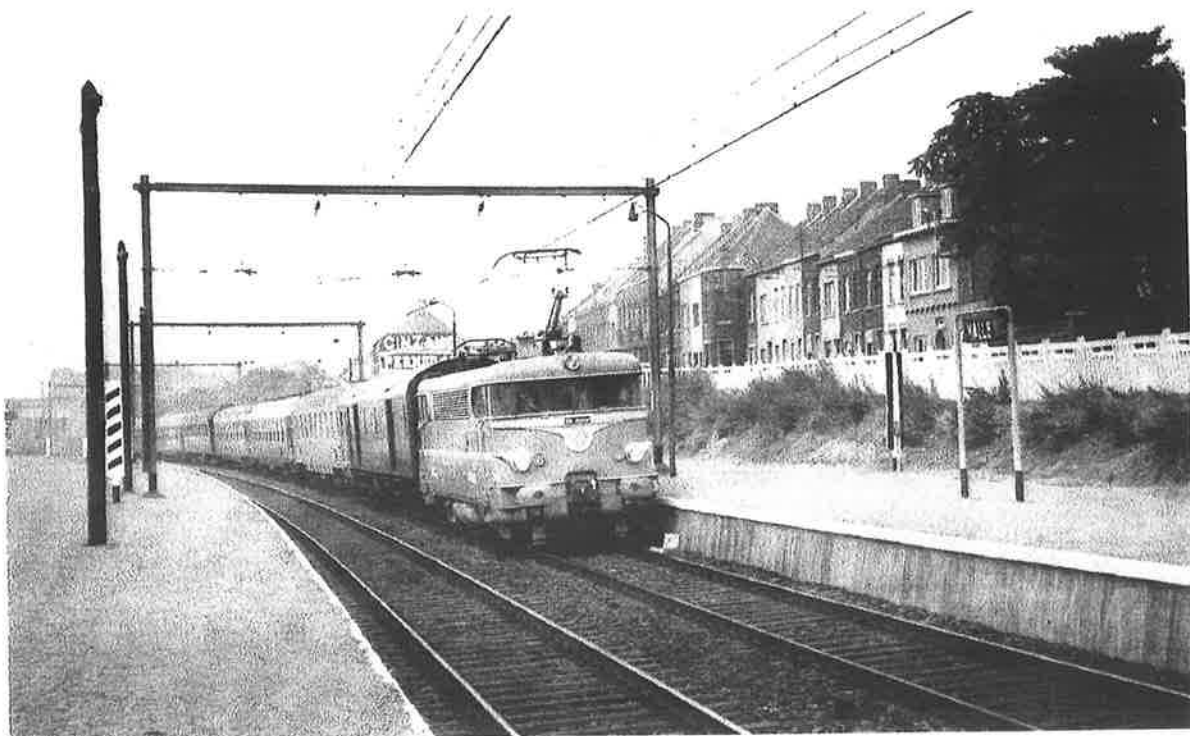


De BB 26 002 voor de inhuldigingstrein van de elektrificatie naar Brussel op 9 september 1963

Foto SNCF



De BB 30 002 met een TEE « Ile de France » met de nieuwe PBA-rijtuigen te Brussel-zuid op 19 mei 1964 (TSP)

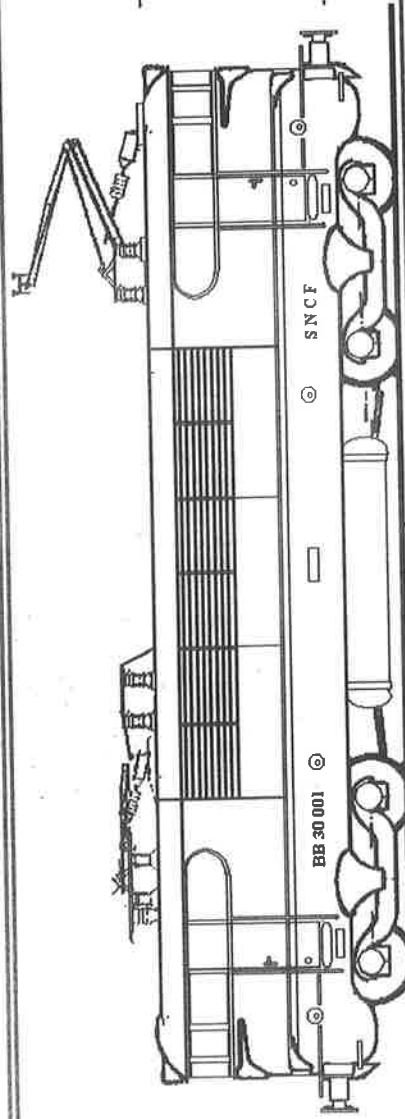


*Enkele maanden voorheen was de TEE Brabant nog voorzien van oudere Franse rijtuigen
Hier de BB 26 001 te Halle op 19 september 1963 (verz TSP)*

Nochtans zouden de beide machines nog enige tijd enkele treinen op deze verbinding slepen, ter vervanging van de Belgische locomotieven : een planreeks met vier dagen voor vijf locomotieven was immers redelijk krap bemeten, doch de inzet verminderde zienderogen. Pas vanaf 1965 kon men opnieuw een aantal diensten opmerken, zelfs voor T.E.E.-treinen : reden was de uitbreiding van het aantal treinen tussen Brussel en Paris. Hiervoor waren trouwens zes bijkomende machines reeks CC 40 100 besteld, maar tot bij de levering in 1967 bleven ze trouwe klanten op de verbinding naar Brussel . Door de verhoging van de snelheid tot 160 km/h tussen Paris en Aulnoye, waren de BB 30 000 niet meer geschikt voor het zuidelijke gedeelte van de lijn en vanaf eind 1967 werden ze vanuit Noord-Franse Aulnoye gebruikt, hun stelplaats bleef echter zoals tijdens hun ganse loopbaan Paris La Chapelle. De inzet verplaatste zich trouwens op dat ogenblik naar een andere bestemming in België, namelijk Namur en zo sleepten ze in een inzetreeks met één plandag verschillende internationale treinen tussen Aulnoye en Namur via Charleroi en deze taken konden ze gemakkelijk aan, daar de treinlast hier lager lag en de maximale snelheid beperkt was tussen 120 en 140 km/h. Gedurende een tweetal jaar zouden ze o.a ; gebruikt worden voor de TEE « Parsifal » en voor verschillende treinen tussen Paris en Köln (o.a. de Scandinavië-express naar Kobehavn. Normaal waren er nu twee inzetdagen, waarbij de tweede dag voorzien was voor de reeks CC 40 100. Te Namur droegen ze deze treinen over aan de Belgische diesellocomotieven type 202 en later ook type 205. Naast de elektrische tractie werden nog verschillende internationale treinen door diesels type 201 (van Kinkempois) of type 205 (stelplaats Ronet) over de ganse afstand tot in Jeumont of zelfs Aulnoye gesleept.

Door de levering van de CC 40 105 tot 40 110 waren er midden 1969 voldoende machines aanwezig om de hele dienst over te nemen en vanaf de winterregeling werden de voorlopers nog slechts sporadisch in de diensten naar België gebruikt, meestal met bestemming Namur. Ze sleepten vooral de snelle stukgoedtreinen en posttreinen tussen Paris en Lille. Tijdens één van deze diensten kreeg de BB 30 002 af te rekenen met een brand in de machineruimte te Creil op 2 oktober 1970 en de locomotief werd zo zwaar beschadigd dat de buiten dienststelling enige maanden later een feit werd. De BB 30 001 hield het in dezelfde diensten nog enige tijd uit maar in de loop van 1973 werd ook deze machine op een zijspoor geplaatst en na een lange afsteltijd in het depot Hellemmes bij Lille werd ook deze locomotief omstreeks 1976 gesloopt. Zodoende bleef geen enkele van deze weinig bekende machines voor een museum bewaard.

Elektrische locomotief BB 30 000

**Loopbaan :**

Nummering :
vanaf 1964
Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw :

Terugbouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

1961 - 1963

1971 - 1973

B°B°

140 km/h

25 000 V 50 Hz

1 500 / 3 000 V DC

Alsthom / Westinghouse

1 350 l/min

Oerlikon FVEL 1

Oerlikon Fd

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^{ste} as :

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

Trekkraft :

Vermogen

Uurvermogen :

14 400 mm

13 210 mm

2 980 mm

3 465 mm

4 200 mm

8 200 mm

2 200 mm

10 400 mm

1 405 mm

1 050 mm

67 500 kg

69 000 kg

17 000 kg

17 500 kg

17 500 kg

17 000 kg

1 980 kW

2 210 kW

Lijn 150 (b)

Dinant – Jemelle .

In tegenstelling tot het noordelijke deel van de lijn 150, zou de verbinding tussen Houyet en Jemelle een strikt landelijk karakter hebben en enkel Rochefort zou een iets grotere entiteit zijn op deze verbinding. Wel kon deze lijn ook gebruikt worden als omleiding voor goederentreinen op het ogenblik dat de Athus-Meuse lijn op een ogenblik onderbroken was.

De ontwikkeling van de lijn zou vrij traag verlopen : de plannen waren er al bij de overname van de Grande Compagnie de Luxembourg in 1873, maar het zou nog 7 jaar duren eer het eerste baanvak tussen Jemelle en Rochefort in dienst kwam: de eerste treinen bereed dit gedeelte van minder dan 4 km op 15 september 1880. Slechts zes jaar later was het volgende deel tot in Eprave gereed en in twee etappen werd nadien Villers en Wanlin bereikt. Pas op 4 januari 1894 zou het ontbrekende stuk van 5 km tot in Houyet opgesteld worden.

Tijdens de bouw van de lijn was er slechts beperkt reizigersverkeer, waarbij vooral Rochefort meer bediend werd dan de verder gelegen stations. Ook na het volledig openstellen van de verbinding bleef de dienst beperkt tot een zestal lokaal treinen per dag met als beginpunt steeds Dinant, voor de goederendienst was er slechts één enkele bedieningstrein op de verbinding voorzien.

Gedurende de ganse verdere loopbaan van deze verbinding zou er weinig in de inzet veranderen, tot bij de eerste wereldoorlog zou men een afzonderlijke dienst hebben tot in Dinant, nadien werden deze treinen meestal gecombineerd met het noordelijke deel van de lijn en waren er vooral doorgaande diensten tussen Jemelle en Tamines via Dinant. Ook de goederendienst bleef beperkt.

Ook na de tweede wereldoorlog bleef men de ingeslagen weg verder bewandelen en zo waren er een tiental treinen op deze verbinding op te tekenen, hiervan waren er vier die als startstation of bestemming Tamines hadden. Op de verbinding was er in 1949 ook één enkele trein die door de vierassige brossels gereden werd. Maar de interesse voor het spoorvervoer zou steeds verder verminderen en zodoende moest men het aanbod steeds vaker terugschroeven.

Nochtans zou nog tijdens de laatste inzetregeling – deze van 1958 – een vrij uitgebreide dienst bestaan: er waren nog drie doorgaande treinen tussen Jemelle en Dinant, verder waren er nog vijf lokale diensten naar Dinant. Opmerkelijk was ook dat er op zondag nog een toeristische verbinding was vanuit Charleroi naar Jemelle die enkel de verschillende grotere stations bediende en daarom een vrij snelle ritindeling had. Ondanks het lokale karakter werden slechts zeer weinig treinen door de motorwagens van Bertrix gereden. Een jaar later – op 13 april 1959 – werd de reizigersdienst definitief afgeschaft en vervangen door bussen. Het goederenverkeer bleef echter nog een aantal jaar bestaan. Opmerkelijk hierbij was wel dat het baanvak Houyet – Hour-Havenne al dadelijk buiten dienst gesteld werd en dat de bediening van de ganse lijn vanuit Jemelle doorgevoerd werd. Dit maakte het moeilijk daar Hour-Havenne – die het kortst bij Houyet lag – het voornaamste verkeer naar zijn loskoer kende. Ondanks het lokale karakter van de lijn bleef het beperkte goederenverkeer toch nog bijna 20 jaar duren. Eind 1978 werd dat verkeer dan ook definitief opgeheven.

De bedding kreeg in de negentiger jaren nogmaals een nieuwe bestemming, tussen Jemelle en Rochefort gebetonneerd en geschikt gemaakt voor het testen van een nieuw vervoersmiddel : de GLT, een gelede bus die via een centrale geleiding over een parcours gevoerd wordt. Deze nieuwe “bus” werd door BN gebouwd en werd gedurende een vijftal jaar getest, maar – ondanks de goede resultaten – nooit een vervolg kreeg en de plannen werden opgeborgen.

Overzicht lijn 147 :***Voornaamste data:***

15/09/1880	Opening baanvak Jemelle – Rochefort
16/02/1886	Opening baanvak Rochefort – Eprave
23/09/1888	Opening baanvak Eprave – Villers
03/07/1889	Opening baanvak Villers – Wanlin
04/01/1894	Opening baanvak Wanlin – Houyet
13/04/1959	Afschaffing reizigersdienst
13/04/1959	Afschaffing goederendienst Houyet – Hour Havenne
23/11/1978	Afschaffing goederendienst Jemelle – Hour Havenne
	Uitbating Jemelle – Rochefort in GLT
	Afschaffing van GLT dienst

Stations – stopplaatsen:

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
LJ	LJ	Jemelle	15/07/1858		0,0
LR		Rochefort	15/09/1880	13/04/1959	3,8
MPR		Eprave	16/02/1886	13/04/1959	7,8
MVL		Villers sur Lesse	23/09/1888	13/04/1959	12,0
GVE		Vignée	03/07/1889	13/04/1959	14,9
MWA		Wanlin	03/07/1889	13/04/1959	18,0
MHH		Hour Havenne	04/01/1894	13/04/1959	19,4
MHY	MHY	Houyet	04/01/1894		23,1

*Cursief gedrukt : haltes****Aansluitingen op overige lijnen :***

Jemelle lijn 162
 Houyet lijn 166

Industrie :

SA Lhoist steengroeve

uitrit Jemelle

bestaat nog steeds

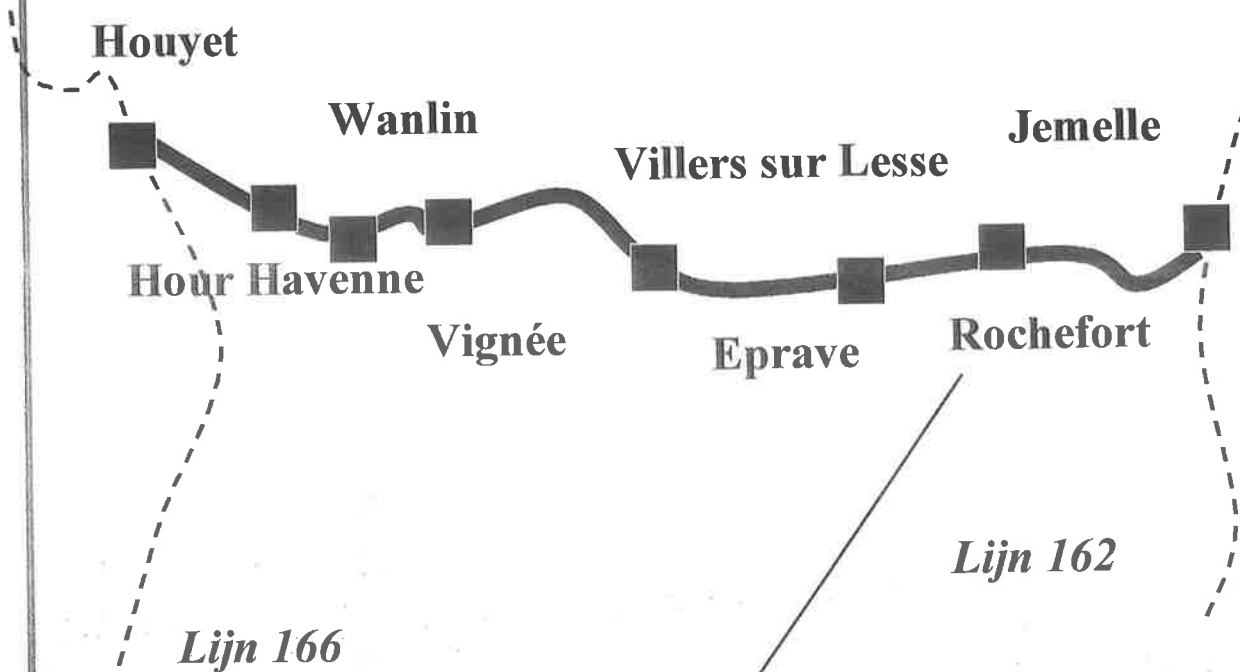
***Station Rochefort omstreeks 1925***

Uittreksel uit de reisgids van 1958 - lijn 150

150		Jemelle - Dinant - Tamines													150	
k		6441	6443	6447	2419	TA 5407	TA 5353	5413	5355	6455	TA 5413	5363	6459	TA 5419		
0	Jemelle ♀	2		6.08	◆	8.33		10.08				12.13				
4	Rochefort			6.16		8.38		10.14				12.19				
8	Eprave			6.21		8.43		10.19				12.25				
12	Villers-s-Lesse-Jambl.			6.26		8.49		10.24				12.30				
15	Vignée			6.31		8.54		10.29				12.34				
17	Wanlin			6.34		8.57		10.32				12.37				
19	Hour-Havenne			6.37		9.00		10.35				12.40				
22	Houvet-Ardenne			6.43		9.05		10.41				12.45				
27	Gendron-Celles			6.44		6.57 7.44		9.15 10.42			11.05	12.46		13.10		
30	Walzin			6.50		7.03 7.50		9.21 10.48			11.12	12.51		13.18		
34	Anseremme			6.55		7.56		9.26 10.53			11.18	12.55		13.25		
37	Dinant ♀			7.00		7.10 8.01		9.31 10.58			11.23	13.00		13.31		
37	Dinant ♀			7.06		7.17 8.07		9.37 11.04			11.29	13.06		13.37		
	Namur 154			7.49				11.07 12.20			12.20	14.27				
0	Dinant			5.55 7.25				11.14				13.32				
2	Bouvignes-s-Meuse			5.59 7.29				11.18				13.35				
7	Anhée			6.05 7.35				11.24				13.40				
10	Warnant			6.09 7.39				11.28				13.44				
15	Falaën			6.15 7.45				11.34				13.49				
17	Sosoye			6.19 7.49				11.38				13.52				
18	Denée-Maredsous			6.22 7.52				11.41				13.55				
20	Maredret			6.25 7.55				11.44				13.58				
23	Ermeton-sur-Biert			6.31 8.01				11.50				14.02				
24	Furnaux			5.06 6.32 8.02				12.02				14.02				
24	Furnaux			5.09 6.35 8.05				12.05				14.04				
27	Mettet			5.15 6.41 8.11				12.11				14.09				
30	Saint-Gérard			5.16 6.41 8.12				12.12				14.10				
35	Bambois			5.21 6.46 8.17				12.17				14.14				
37	Fosse			5.26 6.51 8.22				12.22				14.19				
42	Aisemont			5.30 6.55 8.26				12.26				14.22				
45	Falisolle			5.35 7.00 8.31				12.31				14.27				
45	Falisolle			5.40 7.05 8.36				12.36				14.31				
48	Tamines ♀			5.45 7.10 8.41				12.41				14.36				
	Charleroi (S.) 130			7.49				13.31				15.08				
	Dinant			16.19		17.50 19.04		20.05				21.31				
	Bouvignes-sur-Meuse			16.22		17.54 19.07		20.12				21.34				
	Anhée			16.27		18.01 19.12		20.12				21.39				
	Warnant			16.31		18.06 19.16		20.21				21.43				
	Falaën			16.36		18.13 19.21		20.21				21.48				
	Sosoye			16.39		18.18 19.24		20.28				21.51				
	Denée-Maredsous			16.42		18.22 19.27		20.35				21.54				
	Maredret			16.45		18.25 19.30		20.36				21.57				
	Ermeton-sur-Biert			16.49		18.31 19.34		20.36				22.01				
	Furnaux			16.50		18.32 19.35		20.44				22.03				
	Furnaux			16.52		18.35 19.38		20.44				22.08				
	Mettet			16.57		18.41 19.44		20.45				22.08				
	Saint-Gérard			17.02		18.47 19.50		20.56				22.12				
	Bambois			17.07		18.52 19.55		20.56				22.17				
	Fosse			17.10		18.56 19.59		21.09				22.20				
	Aisemont			17.15		19.01 20.04		21.09				22.25				
	Falisolle			17.19		19.06 20.09		21.09				22.29				
	Falisolle			17.24		19.11 20.14		21.09				22.34				
	Tamines ♀			17.24		19.11 20.14		21.09				22.34				
	Charleroi (Sud) 130			17.51		19.45 20.48		21.30				23.07				

Lijn 150b

Jemelle -- Houyet



Bediening van de lijn :**Reizigersdienst :**

Voor de reizigersdienst komen nog slechts twee stelplaatsen in aanmerking voor de bediening: namelijk de stelplaats Tamines, waarin alle diensten in de reeks A ingedeeld zijn, deze worden gereden door het type 64. De reeks B met het type 97 wordt wel op het noordelijke deel ingezet en komt nooit verder dan Ermeton. De tweede stelplaats is Jemelle en hier is het de gemengde reeks J die in aanmerking komt voor het slepen van een aantal treinen en de alom vertegenwoordigde type 29 kwam tot inzet. Verder zijn er ook twee treinparen met de tweeassige motorwagens type 551 van Bertrix, tussen Houyet en Dinant komen ook de nieuwe motorwagens type 603 tot inzet.

Concreet hebben we de volgende situatie :

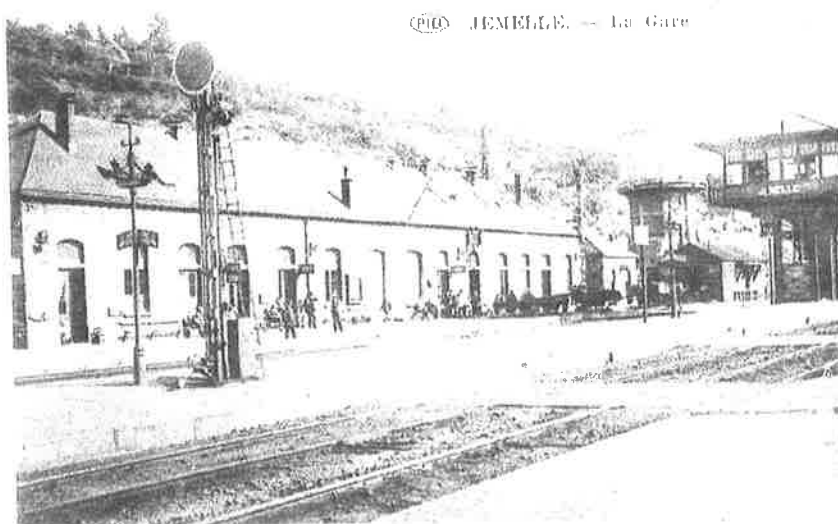
Treinpaar	Van	Naar	Type	Stelplaats	Opmerking
6447/6456	Jemelle	Tamines	29	Jemelle	Reeks J
5353/5356	Jemelle	Dinant	551	Bertrix	Reeks B
2074/2075	Charleroi	Jemelle			op zondag
5346/5355	Dinant	Jemelle	64	Tamines	Reeks A
5363/5372	Jemelle	Dinant	29	Jemelle	Reeks J
5367/5362	Jemelle	Dinant	551	Bertrix	Reeks B
6446/6467	Tamines	Jemelle	64	Tamines	Reeks A
6475/6458	Jemelle	Dinant	29	Jemelle	Reeks J
5364/6479	Dinant	Jemelle	64	Tamines	Reeks A
5375/5344	Jemelle	Dinant	29	Jemelle	Reeks J

Goederendienst :

In 1958 waren er geen doorgaande goederentreinen meer, enkel nog twee bedieningstreinen, één die de ganse lijn bediende, de tweede verzekerde de bediening van Rochefort

Voor de lokale bedieningstreinen hadden we :

60813	Jemelle	Rochefort	53	Jemelle	Reeks R
60814	Rochefort	Jemelle	53	Jemelle	Reeks R
60815	Jemelle	Vonêche	29	Jemelle	Reeks K
60816	Houyet	Jemelle	29	Jemelle	Reeks K



Spoorwegmusea in België

L.S.V. *Limburgse Stoomvereniging*

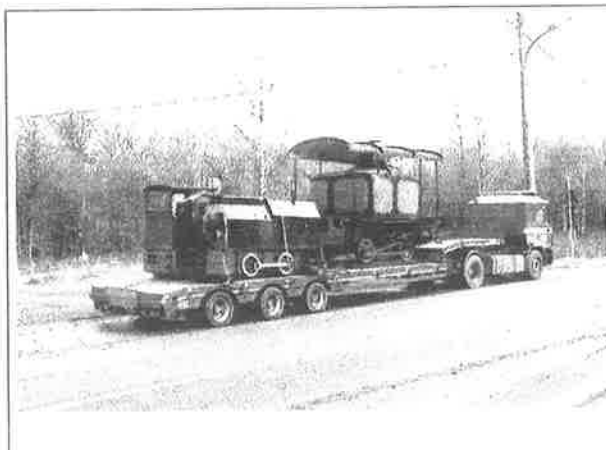
In het nummer 102 hebben we het voor het eerst gehad over de toekomst van de L.S.V. op museumgebied en gedurende de volgende maanden werden tal van voorbereidende werken uitgevoerd en geleidelijk aan ontstond een beeld over de toekomstige plaats voor het museummaterieel.

Nadat in de loop van oktober 2001 al het lichtere spoormaterieel – zowel de vier BL- locomotieven gebouwd door Moës alsook alle mijnwagens overgebracht werden door de firma P.T.A. te As, was de transfert van de zware mijnlocomotieven en vooral het normaalspoormaterieel veel problematischer.

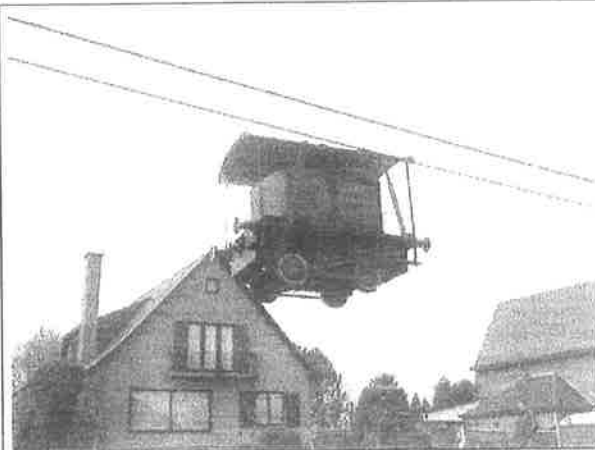
In de eerste plaats moest er een ruimte voorzien worden voor de plaatsing van Jojo (Cockerill 1875) en hiervoor werden voor het huis de nodige sporen gelegd. Er werd nog langs nagedacht om ook Bebert (La Meuse 1926) ook naast de kleine zuster te plaatsen. Dit was ingegeven door het feit dat niemand geïnteresseerd was in de aankoop van deze machine en dat deze stomer toch een belangrijk deel uitmaakte van het bestand van de L.S.V. en er waren ook heel wat sentimentele gronden om deze locomotief te houden. Doch de plaats was te klein om ook deze machine te Tongeren te plaatsen en hierdoor waren we ook genoodzaakt om deze stoomlocomotief – die de laatste commerciële ritten in België uitvoerde – te laten slopen.

Al zeer vroeg begon het transport op 30 januari : omwille van de elektrische draden in As en Tongeren moesten we – naast de twee diepladers – een beroep doen op een gigantische kraan die de locomotieven over de 6 m hoge draden kon tillen. In As werd eerst Jojo op de dieplader geplaatst, en nadien was het de beurt aan de mijnlocomotieven : op de eerste vrachtwagen de Moës DLM 3 en de Schöma.

De tweede vrachtwagen bood plaats aan de elektrische trolleylocomotief gebouwd door Acec en de lichte mijnlocomotief Deutz A2M. Ook werd het chassis en enkele belangrijke onderdelen van de persluchtlocomotief hierop geladen en de vracht werd aangevuld met enkele mijnwagens (o.m. de wagen voor het vervoer van gewonden afkomstig vanuit het Franse Forbach.



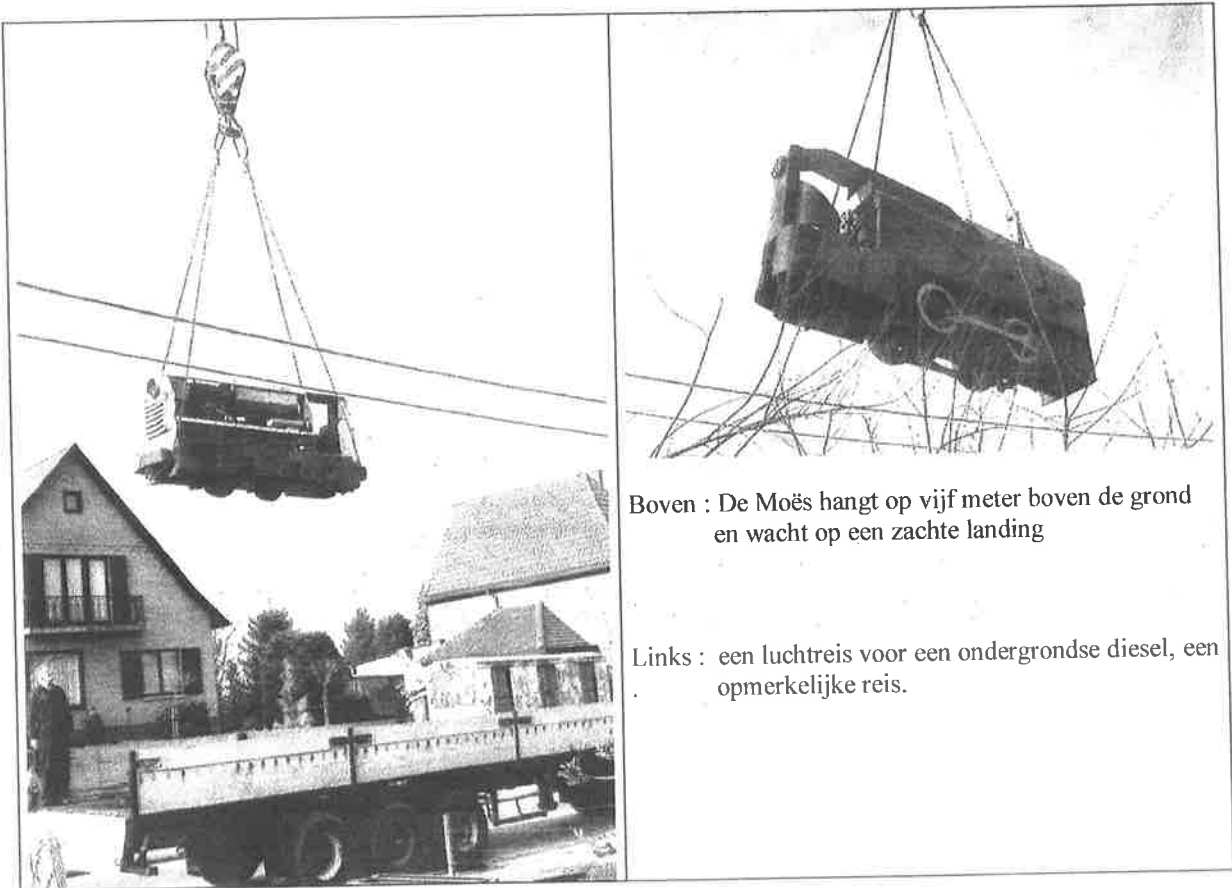
Klaar voor het vertrek te As



Hoog in de lucht om de elektriciteitsdraden te mijden te Tongeren.

Na een snelle rit vanuit As naar Tongeren kon in omgekeerde volgorde afgeladen worden. Om dit mogelijk te maken moest de straat gedurende twee uur voor alle verkeer afgesloten worden. Het meeste materieel vond plaats op het voorlopige spoor naast de woning om tijdens de volgende maanden opgesteld te worden op de definitieve sporen in de « museumtuin ». Enkel de trolleylocomotief Acec werd vast opgesteld op een afzonderlijk stuk spoor omdat zich lange tijd de beide tractiemotoren vastgelopen zijn en zodoende de locomotief niet meer kan gesleept worden.

Uiteindelijk kreeg « Jojo » zijn definitieve plaats. We hebben gekozen om – naargelang de beschikbare oppervlakte en de financiële mogelijkheden zoveel mogelijk historisch materieel vanuit Limburg te bewaren en hierdoor is thans de grootste verzameling van mijnmaterieel in Tongeren aanwezig.



Boven : De Moës hangt op vijf meter boven de grond en wacht op een zachte landing

Links : een luchtreis voor een ondergrondse diesel, een opmerkelijke reis.

Na deze overbrengingen werden ook nog verschillende onderdelen van deze locomotieven en diverse onderdelen voor de tentoonstelling overgebracht. Op woensdag 27 februari komen dan de laatste voertuigen – drie smalspoorwagens van het Duitse leger en een tremelwagen voor de steenbakkerijen, samen met nog de luchtflessen voor de persluchtlocomotief naar Tongeren en dan kan definitief gestart worden op de uitbouw van de nieuwe site.

Inmiddels werd wel al gestart met de restauratie van Jojo – die in eerste instantie een verse verflaag krijgt – en de trolleylocomotief – die uitwendig wordt gerenoveerd.

De toestand te As :

Naast de werken in Tongeren, moest ook noodgedwongen de ontuiming te As doorgevoerd worden. Naast het opruimen van de vele onderdelen, het uitbreken van zowel het decauville als het mijnspoor, moest ook een oplossing gezocht worden voor het historische materieel. Er werd contact gezocht met verschillende binnen- en buitenlandse musea en verzamelaars, maar uit deze hoek kwam weinig interesse en acties voor het behouden van het rollend materieel. Enkel de T.S.P. en vooral dhr P Herbiet hebben zeer veel inspanningen gedaan om zowel oplossingen uit te werken, contacten te leggen, zelf materieel aan te kopen en ook de transporten te organiseren. .

Na zeer veel onderhandelingen konden we het grootste gedeelte van het materieel toch nog voor het nageslacht laten bewaren en zeker het ex- N.M.B.S. – materieel zal voor het grootste deel behouden blijven. Eerste transport speelde zich op zondag 10 februari af : op dat ogenblik kwam de 202.020 van de T.S.P. de beide trekkers type 7 – de 7.02 en 7.06 – afhalen te As. Het opduiken van een dergelijke locomotief had een feest kunnen zijn voor de museumactiviteit, maar werd nu eerder een uittocht. De trein vertrok omstreeks 10 uur uit As richting Dendermonde maar moest nog eerst een rijtuig type M1 afhalen te Muizen. Uit de beide trekkers zal waarschijnlijk één trekker gereconstrueerd worden om bij de Stoomtrein Puurs – Dendermonde als extra attractie voor kleine groepen te fungeren. Hierdoor krijgt deze museumvereniging ook meer en meer de status als verzamelplaats voor diverse draisines.

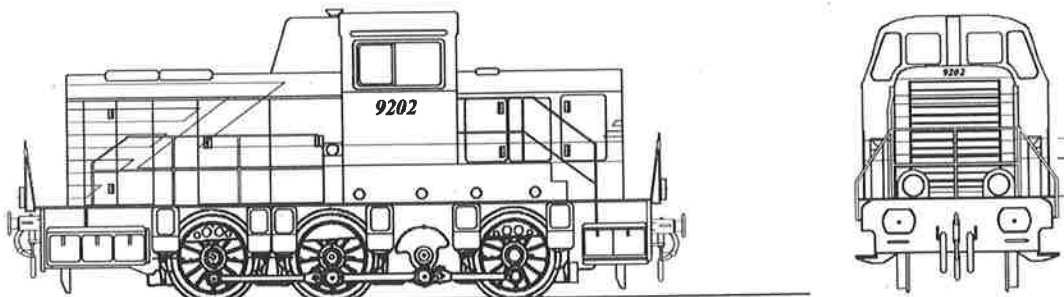
In de loop van de week van 18 tot 22 februari zijn nog twee transporten voorzien : als eerste worden op 19 februari de beide locomotieven Fauvet-Girel afkomstig van Tessenderlo chemie afgevoerd. De Cockerill stoomlocomotief met verticale ketel wordt later per vrachtwagen afgehaald : de koper is de firma locorem. De twee diesellocomotieven worden terug ritvaardig gemaakt en dienen om – net zoals de overige machines van deze firma – verhuurd te worden aan diverse firma's, ter vervanging van de eigen locomotief bij herstelling of onderhoud. De stomer zal anderzijds uiterlijk gerestaureerd worden en dient als statisch monument bij de ingang van de firma.

In dezelfde periode verlaat ook het meeste goederenmaterieel de site te As. de bestemming is hier het industriële museumproject van Les Moulins in de buurt van Anhée (Dinant). Hier wordt een zink, lood- en koperverwerkend bedrijf gerenoveerd tot historische site. Dit bedrijf had een aansluiting op de lijn 150 en heeft nog een aantal sporen liggen. Hierop wordt het typische goederenmaterieel uit deze periode opgesteld. Hierdoor nemen ze o.a. de donderbus, de kraanwagen met schutwagen en de ketelwagen (samen met een aantal smalspoorwagens) over.

Enkele weken later wordt ook de motorwagen 554.14 per vrachtwagen afgevoerd : de bestemming is Maredsous waar het stel gebruikt wordt als buffet en ontvangstruimte. De motor en de transmissie worden gerecupereerd door de T.S.P. en dienen als reserveonderdelen voor de eigen motorwagens.

T.S.P. *Toeristisch Spoor Patrimonium*

Nadat tijdens de vorige maanden een aantal locomotieven verworven werden, is de reeks nadien nog verdergezet en als eerste van de nieuwe reeks was de 9209 : deze lichte locotractor is de laatste ritvaardige machine van de reeks en werd behouden door het feit dat ze als rangeermachine in de CW Salzannes gebruikt werd : de machine was al in april 1995 definitief uit het effectief afgevoerd maar na een afsteltijd van drie jaar werd de machine gereactiveerd voor de boven genoemde rangeringen. Nochtans werd deze locomotief eind 2001 vervangen door een machine reeks 80 en definitief ter zijde gesteld. Hiervan maakte de T.S.P. gebruik om deze machine aan te kopen.

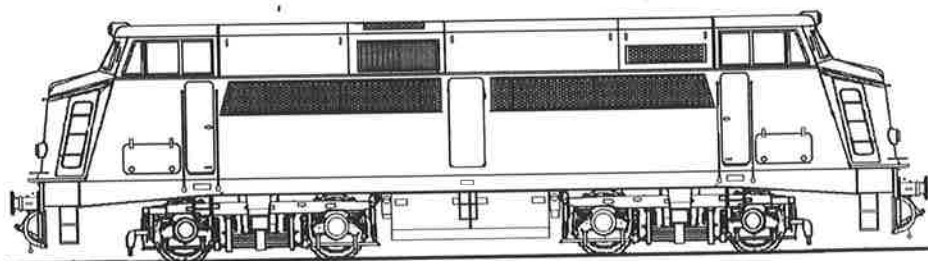


Rond de jaarwisseling werd nog een verdere locomotief aangekocht : het gaat hier om een tweede diesel reeks 51 – namelijk de 5185. De reden van de aankoop is het feit dat de T.S.P. steeds meer en meer overbrengingen uitvoert en dat de 202.020 als museumlocomotief niet niet zo voor geschikt is en dat deze bewaard wordt voor bijzondere ritten. De 5185 zal nu – na immatriculatie – deze taken gaan overnemen, deze

machine zal niet alleen de 26.101 en de rijtuigen naar het beginstation van de speciale rit brengen, maar ook een aantal overbrengen van museummaterieel tussen Schaarbeek en St-Ghislain voor zijn rekening nemen.

Bij de restauraties wordt er na een druk seizoen weer volop gewerkt : zo zijn de pas verworven machines 1805, 5128 en 8428 al uiterlijk opgeknapt en staan nu in de museumloods van St-Ghislain tentoongesteld. De 1805 verzeerde trouwens tijdens de laatste opendeurdagen al enkele demonstratieritten op het terrein voor de loods. Te Schaarbeek vordert de herschildering van de 7005 met rasse schreden. Waarschijnlijk zal deze beperkte opknopbeurt nog voor de zomer afgesloten worden en kan de rangeerdiesel naar St-Ghislain overgebracht worden.

Nieuw project is de herstelling van de **6003** : deze locomotief werd zonder motor en in slechte staat aangekocht en lange tijd te Ronet afgesteld. Recent werd deze machine naar locorem te Sclessin gevoerd en hier ondergaat deze locomotief een herstelling. Het is niet mogelijk om de 6003 ritvaardig te maken, doch het is de bedoeling dat de machine ingericht wordt als « stuurstandrijtuig ». Hiervoor wordt – met behulp van onderdelen van de locomotieven reeks 51 (hiervan is de stuurpost identiek met de prototypemachines reeks 60) een nieuwe stuurpost te reconstrueren waarmee in treinschakeling kan gereden worden met een locomotief reeks 51 of 60 waarbij deze machine zowel in tweede positie alsook achteraan kan gekoppeld worden.



Op dit ogenblik werd echter de agenda voor 2002 nog niet opgesteld/

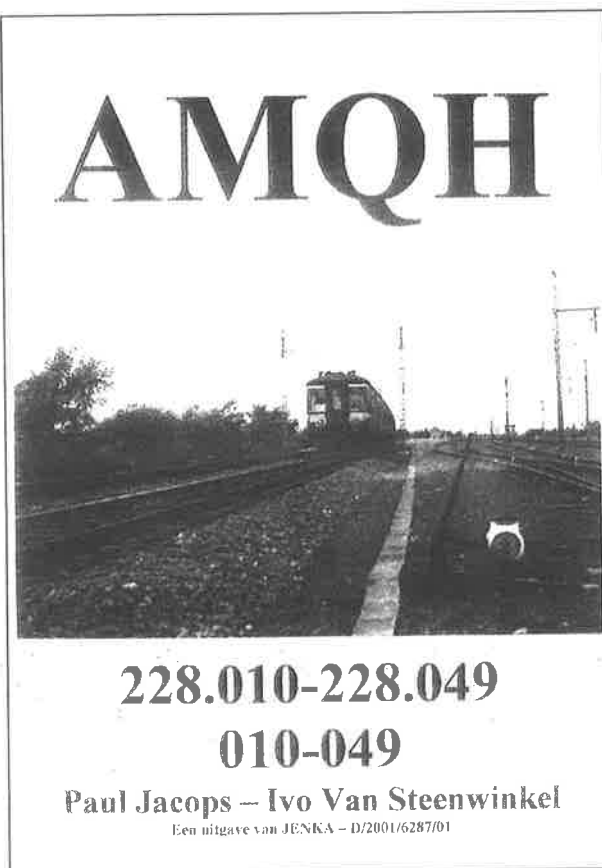
S.C.M. *Stoomcentrum Maldegem*

Het jaar 2002 lijkt – na enkele moeilijkheden jaren – zich gunstig aan te kondigen. Sinds lang kan nu weer het ganse traject tot in Eeklo opnieuw bereden worden, de lijn is voldoende terug in orde dat de toelating gegeven werd om terug door te rijden naar Eeklo.

De dienstregeling voorziet opnieuw een uitgebreide dienst op alle zondagen van mei tot eind september, tijdens de maanden juli en augustus is het stoomcentrum elke dag open en zijn er (stoom)treinritten voorzien op de verbinding naar Donk. Het stoomfestival is gepland tijdens het weekend van 4 en 5 mei 2002 , het Railfeest daarentegen worden gehouden op het weekend van 10 en 11 augustus 2002.

Boekbespreking :

AMQH : beschrijving van de stellen voor hoge perrons 228.010 – 228.049

 <p>AMQH</p> <p>228.010-228.049 010-049</p> <p>Paul Jacops – Ivo Van Steenwinkel <small>Een uitgave van JENKA – D/2001/6287/01</small></p>	<p>Auteurs : Paul Jacops – Ivo van Steenwinkel</p> <p>Formaat : A4 ca. 200 blz ca. 200 zwart-wit foto's</p> <p>Druk : gefotocopieerd geleverd in plastic koft</p>
--	---

Het nieuwe boekwerkje van P. Jacops behandelt één van de moeilijke thema's van de tractiemiddelen. Elektrische motorwagens zijn al niet echt populair bij de spoorwegliefhebbers en juist de stellen 010 tot 049 hadden nog het nadeel dat ze gedurende hun lange loopbaan slechts één enkele lijn bereiden en dat ze geen schokkende gebeurtenissen meemaakten.

Beperkt hierdoor is deze boek dan ook zeer technisch opgebouwd, gesteund op voldoende en juiste gegevens. In het eerste deel wordt de voorgeschiedenis en bouw bouw kort beschreven, nadien wordt ingegaan op de technische kenmerken. In het derde hoofdstuk wordt de inzet behandeld. Voor de modelbouwers wordt ingegaan op de verschillende verbouwingen en schilderingen. Het uitgebreidste deel geeft per stel – aan de hand van de foto's de specifieke loopbaan besproken en het boek wordt afgesloten door de integrale reproductie van de technische beschrijving bestemd voor de N.M.B.S.- bestuurders.

Algemeen kan gezegd worden dat hier een uitstekend boek voorligt voor de gespecialiseerde spoorweg-enthousiast met een schat van gegevens en nooit gepubliceerde foto's. Het nadeel is echter dat voor deze liefhebber de inhoud iets dieper kon behandeld worden. Vooral de technische beschrijving is fragmentarisch en er ontbreken duidelijke tekeningen en de beschrijving van het uiterlijk voor de modelbouwer. Ook bij de technische fiches ontbreken soms de gegevens van ombouw of herschildering en

Ondanks de enkele kleine nadelen, toch een boek dat aan te bevelen is voor de ervaren en geïnteresseerde spoorwegliefhebber, de doorsnee liefhebber zal enigszins ontgoocheld zijn daar de inhoud – noodgedwongen – wat eentonig is. Het is echter de goede ingesteldheid van de auteurs om de uiterst moeilijk te beschrijven onderwerpen aan te pakken .

N.M.B.S.- aktueel

1. Aktuele berichten :

De winterperiode is steeds de tijd dat er de minste veranderingen plaatsvinden en dat de toestand geconsolideerd wordt. Dit is ook nu het geval, enkel de instroom van de nieuwe locomotieven zorgt voor een geleidelijke verandering.

Reeks 00 :

Daar de toestand thans minder strak wordt, staan een aantal van de oudste stellen thans afgesteld en moet rekenen op een schrapping en verkoop van een tiental stellen in 2002. Vrijgekomen stellen dienen verder als versterkingsstellen, maar nemen ook enkele piekurtreinen van de reeks 22 over. Hierdoor kunnen de oude M2- rytuigen ook sneller afgevoerd worden.

Reeks 13 :

Tijdens de vorige maanden werd de inzet slechts licht aangepast en werd vooral de goederenreeks met drie dagen uitgebreid. De reeks 13 sleept nu praktisch alle doorgaande goederentreinen op de verbinding naar Stockem en verder Metz-Woippy. Er is nog steeds geen vergunning om nog verder te rijden, maar de inzetreeks is zo gemaakt dat deze verlenging gemakkelijk in te voegen is. Reden van dit uitstel is het feit dat de S.N.C.F. te weinig bestuurders heeft, zodat de opleiding op de Belgische locomotieven ernstige vertraging opgeleverd heeft. Men voorziet een verandering van de situatie tegen de zomerregeling.

Verder wordt er thans ook reeds gedacht aan de gevolgen van de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn en op dit ogenblik is de opleiding van de bestuurders van Bertrix en Virton al gestart. Zij rijden al enkele treinen tussen Bettembourg en Namur ter voorbereiding van hun nieuwe taken.

In de reizigersdienst komt nog geen verandering, de eerste uitbreiding volgt waarschijnlijk in december 2002, op het ogenblik dat alle treinen Oostende – Köln vervangen worden de ICE- stellen en dat deze treinen dan bestemming Eupen gaan hebben. Voor deze dienst zijn drie bijkomende locomotieven nodig. Met de indienststelling van de HST-lijn tussen Brussel en Liège worden deze treinen over de nieuwe lijn gereden en duurt deze rit ca. 30 min minder. Hierdoor kan terug één of twee locomotieven uitgespaard worden.



In 2001 werd de 15 enkel gebruikt voor speciale treinen zoals de Mercia tours, hier te Kinkempois

Reeks 15 :

Ondanks de verschillende testritten is de effectieve inzet van deze locomotieven voor de piekurtreinen tussen Liers – Liège en Gouvy nog niet van start gegaan.

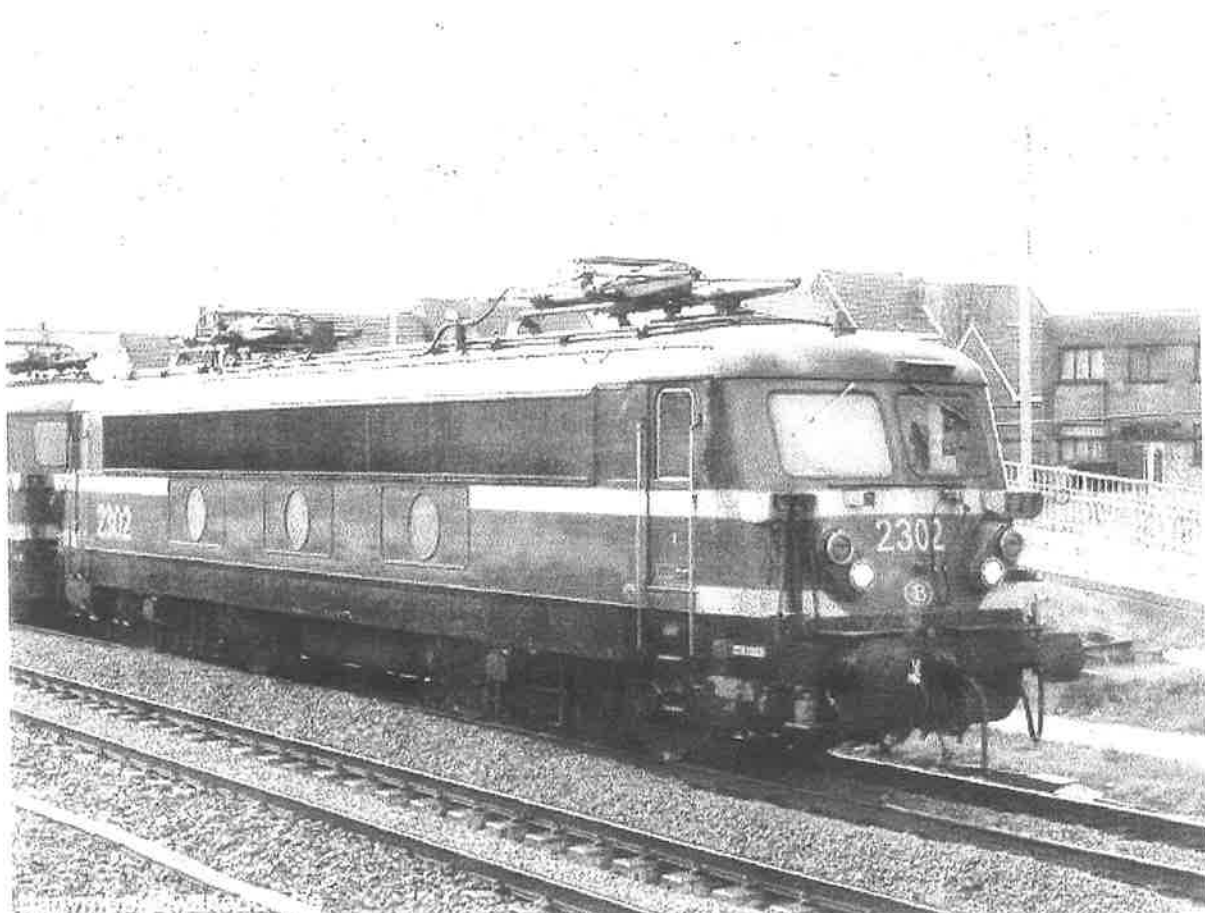
Reeks 16 :

Daar waar enige maanden geleden nog geen datum voorzien was voor de nieuwe verbinding met de ICE-stellen tussen Brussel en Frankfurt, wordt deze nu in het vooruitzicht gesteld voor december 2002. Dit houdt ook in dat de treindienst tussen Oostende en Köln gelijktijdig opgeheven wordt. Hierdoor is er een versneld einde voor de machines reeks 16. Vanaf deze datum zouden nog twee machines enkele internationale treinen slepen, maar tegen de zomerregeling van 2003 eindigt de inzet van de reeks 16.

Reeks 20 :

Met ingang van december 2001 werd de inzet van de reeks 20 vanuit Antwerpen nog uitgebreid en zo namen ze (althans onrechtstreeks) nog enkele treinen in van de diesellocomotieven over. In feite komen de 20-ers in de inzet van de reeks 27 tot inzet, deze nemen dan weer treinen van de reeks 23 over en de zodoende vrijgekomen locomotieven slepen nu de laatste doorgaande goederentreinen van de reeks 51

Reeks 23 :



De afwijkende 2302 komt niet snel voor de lens. Op 28 december 2001 stond hij te Leuven afgesteld

Foto Dirk Maes

De toestand bij deze reeks is vrij verward : in de diverse reeksen komen er steeds meer en meer machines vrij : de diensten worden overgenomen door de reeks 13 (diensten naar Stockem) en de reeks 27

(diensten te Antwerpen). Het aantal dieselgesleepte goederentreinen die het ganse traject onder de draad afleggen neemt sterk af. Hierdoor vermindert de inzet van deze oudere machines geleidelijk. Het grote struikelblok blijft Genk-goederen (Winterslag). Dit wordt het grootste dieselbolwerk door het feit dat de laatste 3 km nog niet onder draad gebracht werden. Nu viel de beslissing om deze zo snel mogelijk door te voeren, zodat ook hier de reeks 23 tot inzet kunnen komen. De indienststelling is verwacht voor 2004.



De reeks 25 wordt in alle mogelijke diensten gebruikt, hier gaat hij te Leuven samen met een reeks 20 een goederentrein naar Antwerpen oppikken (28/12/2001)
Foto Dirk Maes

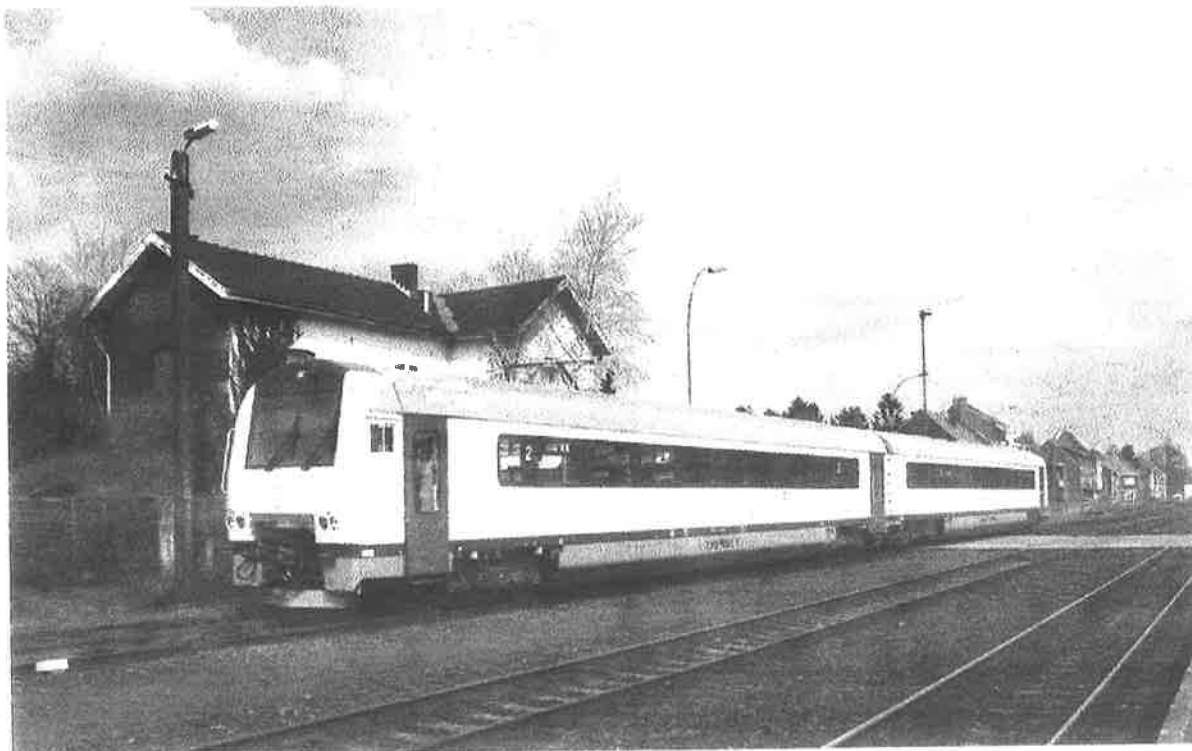
Reeks 41 :

Te Hasselt is de toestand – na veel moeilijkheden – enigszins gestabiliseerd en worden in de reeks 25 motorwagens gebruikt. De betrouwbaarheid is sterk toegenomen, maar de klassieke problemen met de te smalle en niet luchtdichte deuren, het uitvallen van verwarming en problemen met de remmen blijven bestaan. Doch de vervanging door gesleepte stellen type M2 is praktisch verdwenen. Reden hiervoor is dat nu te Antwerpen en Mol voldoende stellen reserve staan om bij defecten dadelijk in te springen.

Te Stockem / Bertrix is de inzet nu ook voltooid : op 26 november ging de tunnel van Gedinne tijdens de piekuren terug open voor het verkeer en verdween het eilandbedrijf tussen Beauraing en Dinant. Hierdoor verscheen op 26 november voor het eerst een motorwagen reeks 41 te Dinant en werd de dienst van de oude stellen opgeheven. Te Bertrix bleven de problemen beperkt : alle stellen waren voor aankomst al aangepast aan de nieuwste normen, door de geringe bezetting is het probleem met de deuren minder uitgesproken en daar er steeds maar één motorwagen rijdt en dan nog tegen een hogere snelheid kunnen vertragingen gemakkelijker ingehaald worden.

Te Merelbeke is de instroom van de motorwagens steeds uitgebreider en elke week worden meer treinen van de reeks 62 overgenomen. Men verwacht dat in de loop van mei 2002 alle diensten kunnen verzekerd worden en dat hierdoor de reeks 62 met de M2-rijtuigen afgesteld kunnen worden.

Ook te Charleroi is er al een eerste contact met de reeks 41, daar er vanaf december geregeld één stel te Charleroi of Walcourt aanwezig is voor personeelsopleiding. De dienst begint effectief met ingang van de zomerregeling één of twee inzetdagen door de reeks 41 gereden zal worden.



De klassieke dienst van een reeks 41 : nl. Mol – Hasselt bij uitrit Mol

Verzameling L.S.V.

Reeks 44 / 45 :

De inzet van deze oude stellen is vanaf begin december definitief afgesloten : de laatste stellen reden nog fussen Dinant en Beauraing tot 25 november, nadien stonden nog twee à drie stellen reserve te Bertrix en Virton, doch tot een effectieve inzet is het niet meer gekomen. De stellen staan nu afgesteld te Merelbekevorming, Bertrix en Stockem.

Reeks 51 :

Tijdens de vorige maanden is er niet veel veranderd in de inzet van de 51-ers : te Hasselt bleef de toestand ongewijzigd met vooral diensten vanuit Genk-goederen, te Antwerpen daalde in zet iets feller : reden was de afschaffing van de bananentrein, die steeds een van de voornaamste treinen was voor de reeks 51. Anderzijds werden twee bijkomende treinparen naar Hasselt en Montzen door machines reeks 23 overgenomen. Hierdoor kon de inzet met twee dagen ingekort worden.

Te Merelbeke is er een kleine achteruitgang door de levering van de reeks 77. Deze namen slechts weinig diensten van de reeks 51 over, maar werden vooral gebruikt ter vervanging van de reeks 73 in de kanaalzone, o.m. naar Zelzate. In de volgende weken verdwijnen de 51-ers echter uit de reizigersdiensten door overname van deze diensten door de motorwagens reeks 41. Toch zullen de 51-ers zeker tot in de herfst actief blijven vanuit Merelbeke.

Te Charleroi daarentegen ging de inzet nog vooruit : de diensten naar Jeumont, Aulnoye en Maubeuge bleven en de 51-ers nam anderzijds een tweede inzetdag in de reizigersdienst naar Couvin van de reeks 62 over, zodat er weer vier machines vanuit Charleroi gebruikt worden.

Over de definitieve schrapping van deze reeks zijn er nog meningsverschillen : volgens de gunstigste berichten zouden dez meeste machines vanaf de zomerregeling op non-actief gaan en zou de inzet te Charleroi, Antwerpen en Merelbeke opgeheven worden. Alleen de inzet vanuit Genk-goederen blijft behouden. Reden hiervoor is het feit dat de zware treinen niet door de reeks 62 gesleept kunnen worden. Mogelijk worden de 51-ers in de loop van de zomerregeling vervangen door vrijgekomen machines reeks 55 of zelfs reeksen 52/53.

In het meest ongunstige schema verdwijnen alle 51-ers al in mei van de N.M.B.S.-sporen, doch dit scenario lijkt weinig waarschijnlijk.

Reeks 55 :

Bij deze reeks is het inzetgebied gedeeltelijk veranderd : in de goederenreeks zijn het vooral de goederentreinen vanuit Montzen die nu het hoofdaandeel vormen. Vanuit dit grensstation bereiken ze nog Kinkempois, Hasselt en Genk-goederen / ford. Ook zijn er nog pendelritten naar Aachen-west. In de nabije toekomst zal de inzet nog verder uitbreiden. Door de herstelling van het viaduct van Moresnet zullen een aantal treinen omgeleid worden via Welkenraedt naar Aachen-Hbf en verder Aachen Rote Erde. Het is zelfs mogelijk dat ze doorstoten tot in Stolberg. En juist deze diensten zullen vooral door de reeks 55 gesleept worden. Bijkomende moeilijkheid is de vertraging bij de indienststelling van de Ijzere Rijn. Hierdoor moet deze vijftien goederentreinen via Montzen geleid worden en hier is Aachen-west de meest gunstige oplossing. Dit houdt in dat in de toekomst nog een vijftal locomotieven in de reeks zullen voorkomen.

Bij de diensten voor de HST- werken verplaatsen de diensten zich naar het derde deel, nl. de verbinding naar Aachen. Hier rijden de 55-ers nu al een aantal diensttreinen naar Chenée. In de loop van 2002 wordt waarschijnlijk een tweede werkbasis uitgebouwd worden te Welkenraedt en starten de werken vanuit Walhorn.

Voor de 5526 is er – omwille van de moeilijkheden met de Nederlander – geen werk voorzien en daarom werd de ombouw van de volgende locomotieven op een laag pitje gezet. Reden is dat waarschijnlijk de nieuwe 77-ers deze diensten dadelijk kunnen opnemen en dat een inzet van de reeks 55 niet meer nodig is. Wel gaan er geruchten om een aantal doorgaande treinen vanuit Aachen-west door de reeks 55 verder gesleept worden tot in het Duitse Ruhrgebied. Of het zo ver zal komen is echter nog niet beslist.

Reeks 62 :

De levering van de reeks 41 en 77 heeft het grootste gevolg op de inzet van de reeks 62. Te Hasselt zijn ze nu volledig uit de reizigersdiensten verdwenen en ook te Merelbeke worden ze geleidelijk aan geweerd en vervangen door de reeks 41. Ook in de goederendienst worden ze steeds meer verdrongen door de nieuwe 77-ers, dit is vooral het geval te Merelbeke waar de inzet met vier plandagen werd ingekrompen. Dit wordt gecompenseerd door de inzet in de plaats van de reeks 51.

Intussen gaan meer en meer machines over naar de dienst infra en vervangen er op korte termijn de reeks 84. De officiële overdracht zal waarschijnlijk binnen enkele maanden gebeuren.

Reeks 73 :

Te Merelbeke werden een vijftal diensten van deze reeks 73 door de reeks 77 overgenomen en daardoor verhuisden ze naar de inzetplaats Brugge (met inzet te Zeebrugge). Hierdoor kwamen evenveel locomotieven reeks 82 vrij voor de nieuwe diensten te Schaarbeek.

Reeks 76 :

Nu de werken op de HST-lijn tussen Ans en Leuven al ver opgeschoten zijn, is het aantal benodigde locomotieven beperkt. Voor de elektrificatietreinen komen vooral de machines reeks 62 tot inzet, vanuit Voroux worden nog een achttal machines reeks 76 gebruikt. Het gros van de locomotieven wordt vanuit Leuven en Schaarbeek gebruikt voor de modernisering van de lijn 36 tussen Schaarbeek en Leuven en voor de belangrijke werken te Schaarbeek-vorming. Om dit mogelijk te maken is het contract met de NS tot eind 2002 – met één jaar - verlengd

Reeks 77 :

Nu de levering van deze locomotieven voor een groot stuk gevorderd is, krijgt men ook de definitieve inzet van deze machines. Dit is thans het geval te Antwerpen en Charleroi. Te Antwerpen verzekeren ze de heuveldienst te Antwerpen-noord, de vele sleepdiensten in de haven en de rangeringen te Antwerpen Linkeroever. Als lijndiensten zijn er treinen naar Boom en Puurs/Willebroek, Essen, Muizen en Herentals. Ook te Mol duiken de locomotieven sporadisch op.

Te Charleroi worden er 8 van de 10 locomotieven ingezet. Ze verzekeren vooral de lokale bedieningen in de streek (Châtelineau, Monceau, La Louvière, Manage) en verzekeren lijndiensten naar St-Ghislain, Clabecq en Quenast. Door de sluiting van de hoogovens bij Dufenco te Clabecq is hier een gedeelte van het verkeer

verplaatst naar Boël te La Louvière en is ook de dienst hier sterk verminderd. Verder is er ook de vraag om de machines in het buurtverkeer met Frankrijk te gebruiken en hierdoor zouden ze kunnen doorrijden naar Aulnoye en Maubeuge, doch de S.N.C.F. is niet geneigd deze toestemming te geven.

Te Merelbeke had men tot midden december de inzet voor de bietentreinen tussen Poperinge en Moerbeke, nadien worden de 77-ers vooral gebruikt voor de pendelritten tussen Merelbeke / Gent-Zeehaven en de kanaalzone, met als voornaamste bestemmingen Sidmar en Zelzate. Tijdens de volgende maanden wordt de inzet nog uitgebreid met diensten naar o.m. Zeebrugge.

Te Kinkempois is de inzet nog zeer gering: de 77-ers worden onregelmatig gebruikt in de lokale diensten rondom Kinkempois met de bediening van de verschillende bedrijven in de buurt. Sporadisch worden ze ook in de reeks van de 55-ers gebruikt voor de lokale diensten naar Hermalle-s-Huy en Statte.

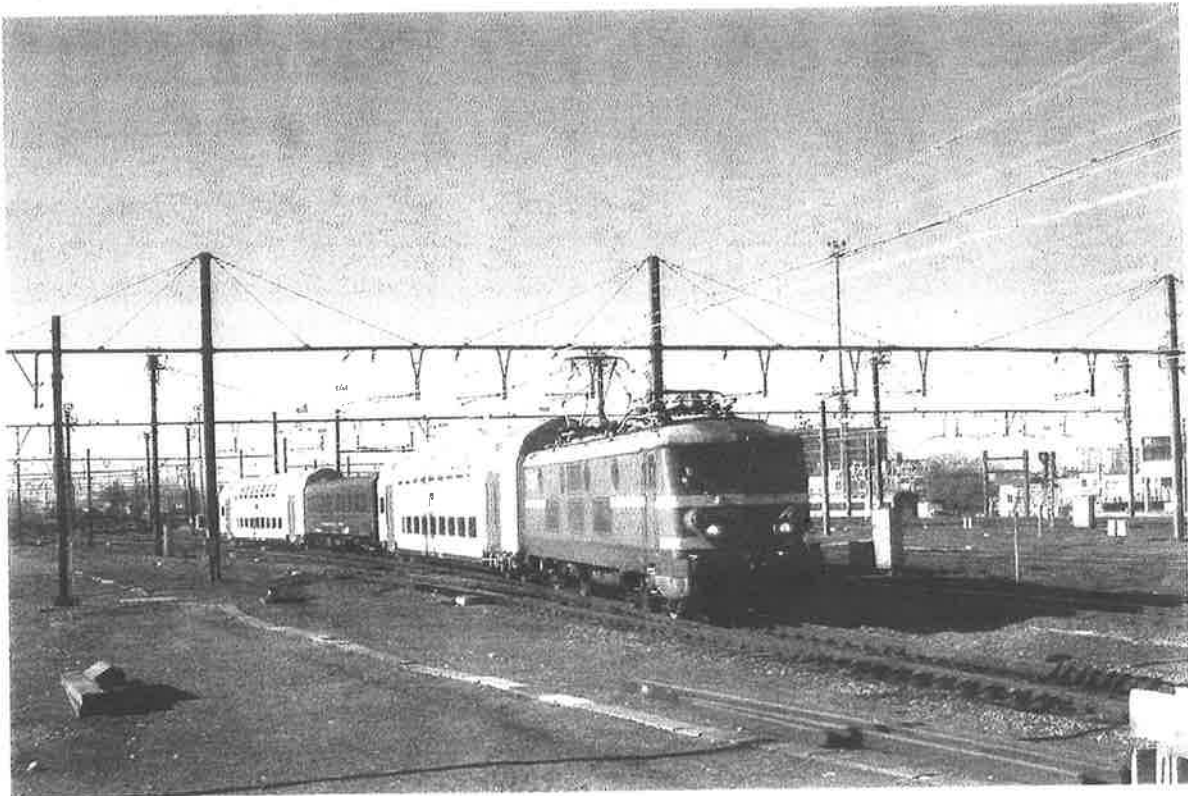
Op te merken valt ook dat vanaf de 7741 de ventilatieluiken op de motorkap verlaagd werden, zodat het zicht op de baan verbeterd werd.

Reeks 80 / 82 :

Ondanks de aankomst van verdere locomotieven reeks 82 worden ze nog slechts zelden gebruikt, gewoonlijk worden slechts twee machines ingezet in de buurt van Schaarbeek voor de afsteldiensten van de reizigerstellen en de bediening van de voorhaven. Vanaf de zomerregeling zouden alle diensten vanuit Schaarbeek op deze machines overgaan. De diensten vanuit Brussel-zuid zouden in augustus / september volgen.

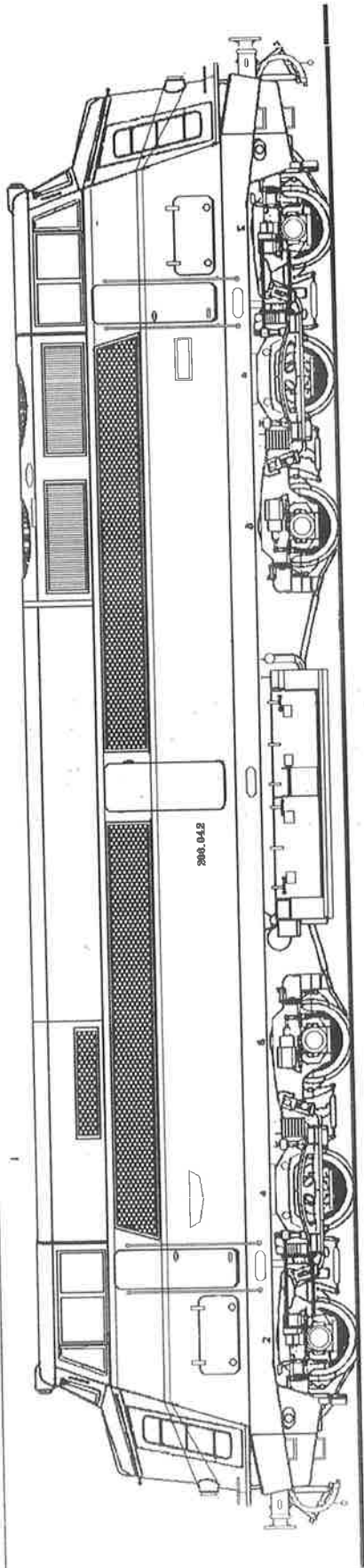
Rijtuigen :

Rijtuigen type M6 :

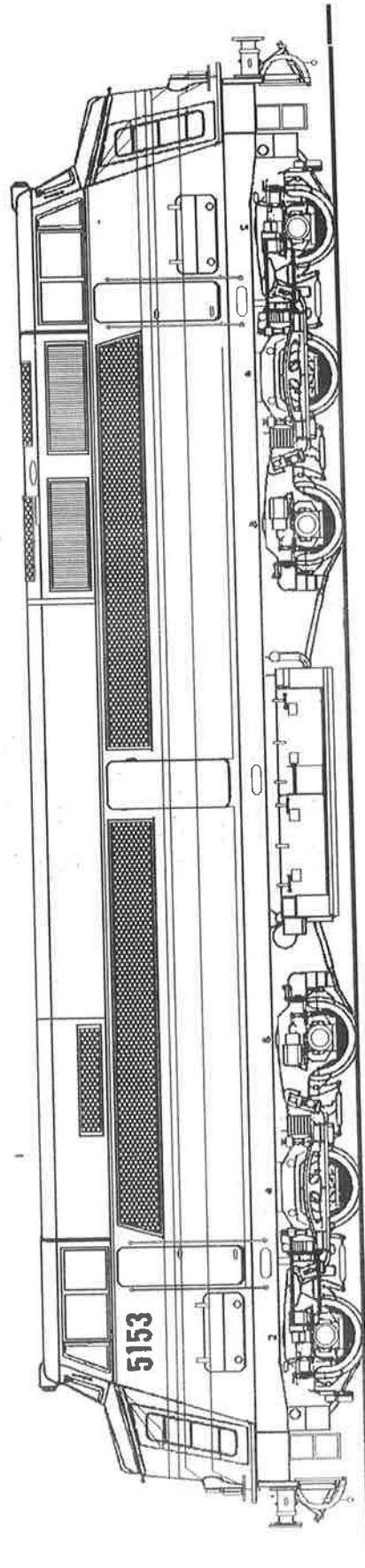


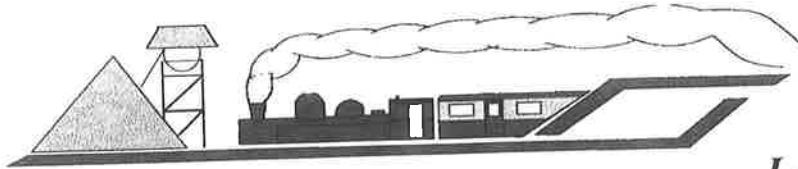
Begin februari werden de eerste testritten georganiseerd met de nieuwe M6-rijtuigen tussen Oostende en Brussel. Eén rijtuig was leeg, het tweede beladen. Sleeplocomotief was hier de 2503.

Locomotief type 200 - reeks 51



boven : locomotief in originele schildering in eerste versie (met gestroomlijnde bufferbalken
onder : locomotief in schildering type '71 volgens tweede bouwvorm met rechte bufferbalken





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. Er werd geen nieuwe locatie gevonden en daarom werd beslist om een smalspoorverzameling bij de voorzitter in Tongeren uit te bouwen. Het meeste materieel werd al overgebracht en in 2002 kan de inrichting starten. Vanaf 2003 zal dit beperkte museum op afspraak te bezoeken zijn. 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 2001: 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

