

# L.S.V. Tijdschrift



*Einde voor de reeks 51 is nakend : in 1971 was de 5167 nog een moderne machine bij de N.M.B.S.*

*Foto J. Casier*

Stoomlocomotieven      type 35 oud  
Dieselmotorwagen      type 604  
Stoomlocomotief      NB type Engerth  
Schrappingen :      type 81  
TEE-verbinding      Saphir / Diamant  
Vreemde locomotief :      VT 11.5  
Exploitatie      lijn 155  
N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 2002      - 20 € .  
Donatie :      30 € .

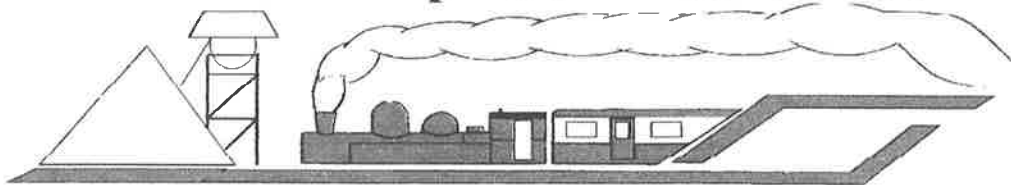
Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

107

September - oktober 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 :**

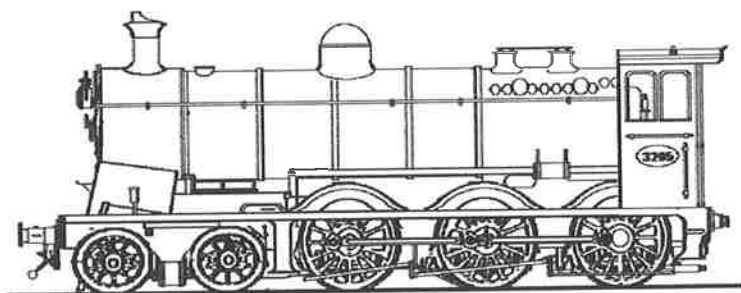
<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 35 oude	Blz 1
<u>Stoomlocomotieven Nord Belge</u>	Type Engerth	Blz 10
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 604	Blz 15
<u>Schrappingen :</u>	Type 80	Blz 19
<u>T.E.E. verbinding</u>	Edelweiss – Iris	Blz 24
<u>Vreemde locomotieven in Belgie :</u>	S.B. reeks RAm – NS DE 1000	Blz 29
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 154 Namur – Dinant - Givet	Blz 34
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 40

Volgend tijdschrift – nr 108 – verschijnt 1 januari 2003

# Stoomlocomotieven type 35

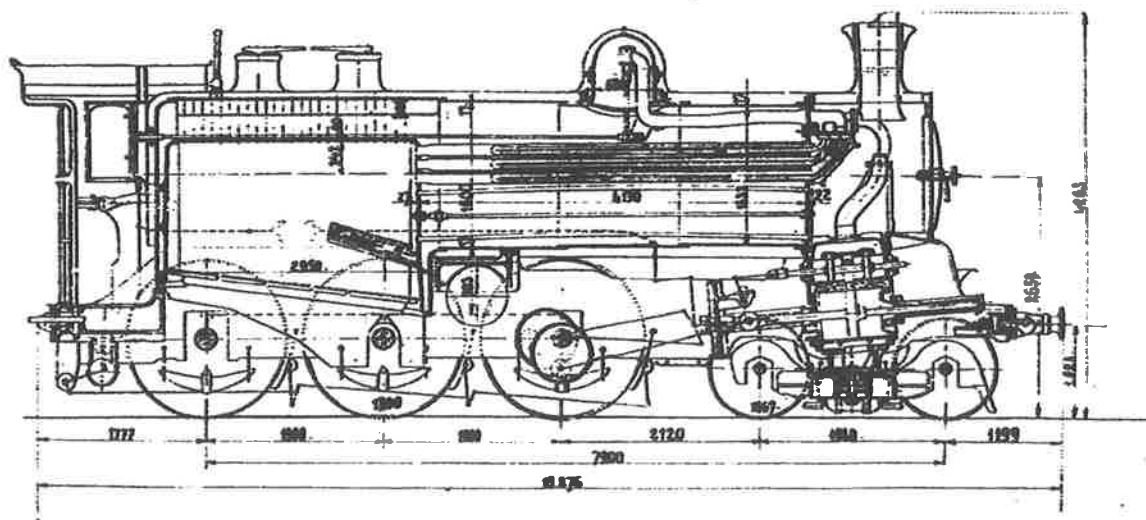
## 1. Voorgeschiedenis

Bij de levering van de locomotieven type 32 (latere type 44), zag men dadelijk dat deze machines volledig voldeden in opdracht en het waren zeer robuuste, economische en eenvoudige machines. Daarom dacht men ook dadelijk aan een sterker type. Er waren immers een aantal taken waar de drieassige machines niet berekend waren: zo waren er de zware reizigerstreinen vanuit Brussel naar Frankrijk (via Quévy), de diensten naar Liège en Antwerpen. Voor de treinen naar de kust en o.m. Kortrijk waren er nog voldoende moderne machines aanwezig. Een andere taak waar er geen betrouwbare locomotieven ter beschikking stonden, waren de snelle stukgoedtreinen dit vanuit Brussel Tour & Taxis de verschillende grote steden bedienden.



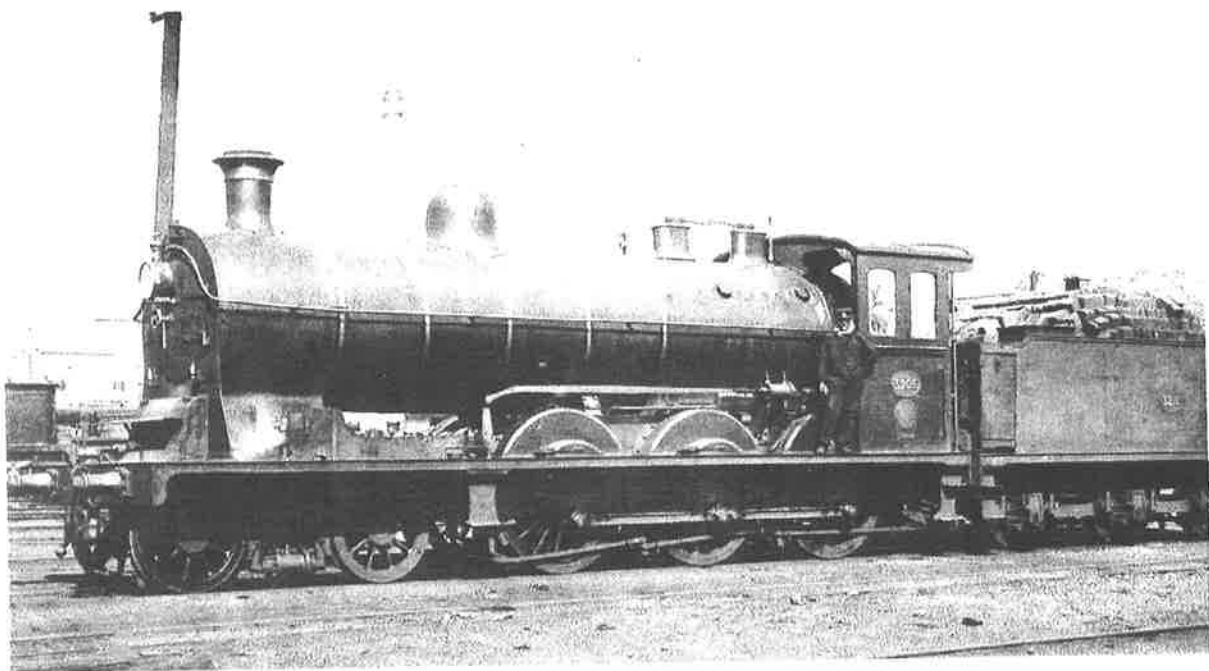
*Oorspronkelijke versie zonder oververhitting*

Daarom werd aan Cockerill – samen met de studieburelen van de Etat Belge – de opdracht gegeven om een ontwerp te verwezenlijken van deze nieuwe machines. In eerste instantie werd de ketel vergroot, waarbij vooral de lengte van de langsketel aangepast werd. De afstand tussen de beide pijpenplaten werd van 3 270 mm op niet minder dan 4 130 mm gebracht. De eigenlijke haard daarentegen veranderde nauwelijks, het roosteroppervlak steeds met ca. 0,30 m<sup>2</sup> tot 2,84 m<sup>2</sup>. Om deze verlenging van de ketel toe te laten moest ook het chassis verlengd worden en dit kreeg men enerzijds door de afstand tussen de drijfwielen te verkleinen van 2 286 mm naar 1 900 mm en dit liet toe om vooraan een tweeassig draaistel aan te brengen. De diameter van de drijfwielen werd met 80 mm verhoogd tot 1 600 mm.



Deze opdracht werd al in 1902 gegeven aan Cockerill, maar op dat ogenblik werden in Duitsland de eerste locomotieven met een oververhitter type Schmidt uitgerust en ook in België wenste men deze nieuwe uitvinding proberen. Er was op dat al een oude locomotief omgebouwd, maar de Etat Belge besliste om bij het nieuw te ontwerpen type 35 een vergelijkende studie te maken en daarom besliste men om vooreerst slechts drie prototypes te bestellen. De eerste machine – de 3201 – zou de klassieke vorm behouden met verzadigde stoom, de tweede locomotief – de 3202 – werd uitgerust met een oververhitter ontwikkeld door Cockerill. Bij deze versie vond de oververhitting plaats in de rookkast zelf en had als voordeel dat de bouw en onderhoud gemakkelijker was. De derde locomotief – de 3203 – werd uitgerust met de (later klassieke) oververhitting in de vlampijpen waarbij een aantal pijpen een grotere diameter bezaten. Deze vorm werd ontwikkeld door de Duitse ingenieur Schmidt. Opmerkelijk is wel dat de drie locomotieven – voor het eerst – uitgerust werden met cilindrische stoomschuiven, in plaats van de vlakke bakschuiven. De beide binnenliggende cilinders werden trouwens vergroot 482 mm diameter en 660 m zuigerslag. Door de beperkte ruimte binnen het chassis was een verdere vergroting onmogelijk en hier zou trouwens één van de problemen voor deze machines ontstaan. De drie machines werden in de loop van 1903 aan de Etat Belge afgeleverd en dadelijk werden er een groot aantal vergelijkende testritten georganiseerd.

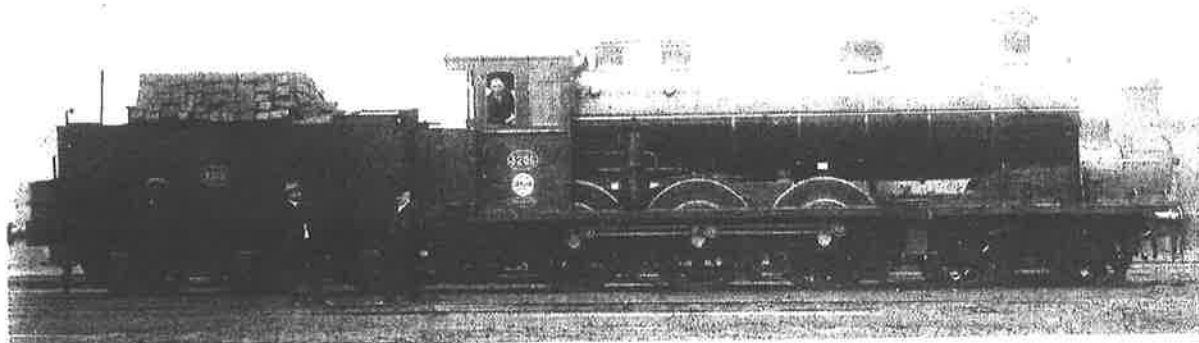
De eerste testen van de drie machines vonden plaats – in de gewone dienst – op twee inzetlijnen, nl. voor stukgoedtreinen tussen Schaarbeek en Antwerpen enerzijds en vanuit Schaarbeek naar Namur anderzijds. Hiervoor werd een inzetreeks met twee plandagen opgesteld waarin de drie machines afwisselend reden. Na deze testen die ongeveer twee maanden duurden, kwamen ze tot inzet voor de zware reizigerstreinen vanuit Brussel-zuid naar Charleroi. Na 10 testdagen werden ze voor analoge treinen ingezet vanuit Brussel-noord naar Antwerpen-centraal. Al deze testritten toonden aan dat de 3203 met Schmidt oververhitter betere resultaten boekte: niet alleen werd het vermogen met ca. 20 % verhoogd, maar zowel het kolen- als waterverbruik daalde met 15 à 20 %. De temperatuur van de stoom liep op tot ca. 300 °C. De machine 3202 met de Cockerill oververhitter had geen echte verbeteringen met zich mee gebracht. Het vermogen steeg niet echt, de stoomtemperatuur steeds slechts tot 220 °C (tegen 180 °C voor verzadigde stoom) en het brandstofverbruik daalde nauwelijks. Hierdoor werd de bouw van dit type dan ook niet verder doorgevoerd. Naast de vergelijkende studie tussen de drie oververhitters werden nog verdere fouten aangetoond. Om aan de gestelde eisen te voldoen waren de drijfwielen te klein bemeten en ook de cilinders waren zeer krap.



*Oorspronkelijke versie van het type 35 : de 3205 van Brussel-zuid met wielen van 1 600 mm en zonder oververhitting*

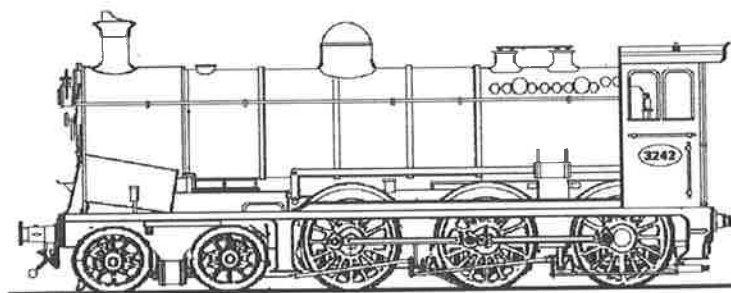
## 2. De levering en afwijkingen :

Bij de eerste bestelling – die 20 machines omvatte – kon men de ervaringen uit de testritten niet aanbrengen en hierdoor werden de machines geleverd als machines met verzadigde stoom. Enkel de Luikse firma La Meuse – die zes machines mocht leveren – kon zijn constructieband nog aanpassen en leverde zijn laatste drie machines 3207 – 3209 als machines met oververhitting. Al deze machines waren nog uitgerust met drijfwielen van 1 600 mm. Het verschil tussen beide types machines was het feit dat de locomotieven met oververhitter uitgerust waren met een langere rookkast en de schouw werd meer naar voren aangebracht. Al deze machines werden in de loop van 1904 geleverd en voor de juiste data verwijzen we naar de tabel op het einde van het hoofdstuk.



*De 3206 van Schaarbeek met kleine wielen (zie de wielkappen) en verzadigde stoom.*

Intussen werd een tweede bouwschijf van 12 machines besteld bij Haine-St-Pierre, La Meuse, Boussu en Energie, terwijl ook Anglo Franco Belge één machine voor demonstratiedoeleinde bouwde. Deze machine werd in 1905 voorgesteld op de internationale tentoonstelling te Liège en het jaar later vertegenwoordigde deze locomotief de Belgische constructeur op de tentoonstelling in het Italiaanse Milano. En nadien werd de 3221 aan de Etat Belge geleverd. Het lastenboek voorzag voor deze machines grotere drijfwielen van 1 700 mm, een aanpassing van de cilinders en diverse verbeteringen. Maar ook bij de tweede bouwschijf konden niet alle bedrijven zich aanpassen aan de oververhitting en pas vanaf de locomotief 3233 werd de nieuwe techniek standaard ingebouwd. Enkel de 3221 van Anglo-Franco-Belge was ook uitgerust met de oververhitter. Deze machines waren te herkennen door een verandering in de wielkappen (nodig door de hogere ligging van de koppelstangen) en de verhoging van de ketel met ca. 50 mm. De levering gebeurde eind 1904 en de eerste helft van 1905 en de laatste machine werd door La Meuse op 5 september van dat jaar afgeleverd.

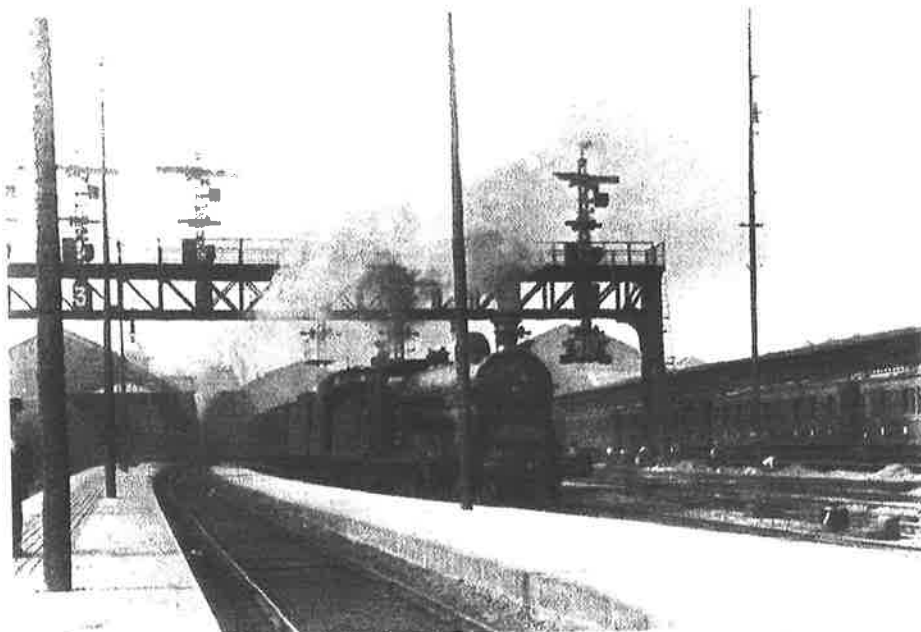


*Het type 35 met oververhitting en grote drijfwielen*

Opmerkelijk was wel het feit dat er geen bijkomende locomotieven besteld werden, maar op dat ogenblik was men al volop bezig met het ontwerp van nog sterkere en aangepaste machines, afgeleid van het type 35, maar met o.m. grotere, buitenliggende cilinders. Deze machines werden de latere typen 8 en 9 en leidden tot de bouw van de latere type 8bis (> type 7) die alle een asindeling 2'C hadden.

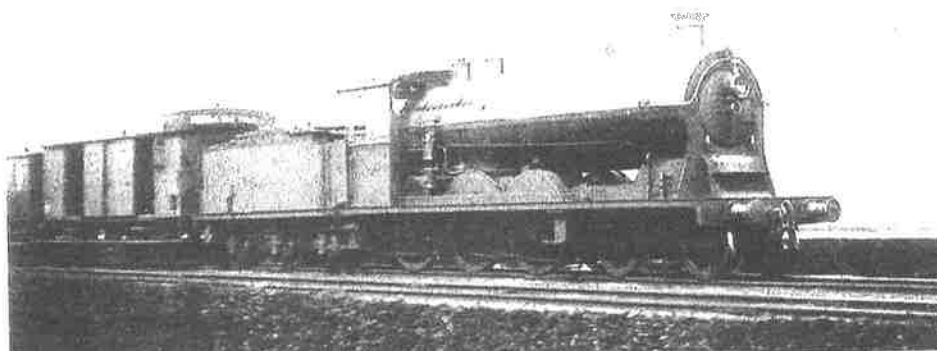
### 3. De inzet :

Na levering en de testritten vanuit Schaarbeek werden de overige machines ongeveer gelijkmatig verdeeld over deze laatste stelplaats en Brussel-zuid. De machines van Schaarbeek werden voor meer dan de helft gebruikt voor de diverse stukgoedtreinen afkomstig uit Brussel-Tour & Taxis, naar verschillende verwerkingscentra te Liège, Antwerpen, Gent, Charleroi, Namur en Mons. Daar deze diensten meestal 's nachts doorgevoerd werden, konden de machines gedurende de dag . De overige diensten werden dan ook vooral voor de zware reizigerstreinen naar Antwerpen-centraal gevoerd. Deze diensten bleven gedurende vele jaren praktisch ongewijzigd doorlopen.



*Een 35S van de tweede reeks vertrekt vanuit Brussel-noord omstreeks 1910*

De machines van Brussel-zuid werden vooreerst gebruikt voor de hoogwaardige internationale treinen naar Paris, waarbij de Belgische machines tot in Quévy of het Franse Feignies doorreden. De andere helft van de diensten werden uitgevoerd voor de reizigerstreinen naar Charleroi-sud, maar ook naar o.m. Haine-St-Pierre. Hier zouden de internationale diensten al vlug overgaan op de modernere machines: in 1905 werden de eerste typen 8 afgeleverd en deze zouden al zeer snel de treinen naar Quévy voor hun rekening nemen. Daarom werden een aantal locomotieven vanaf 1906 – 1908 aan de naburige stelplaats Schaarbeek afgestaan worden en hier werd de inzetreeks verder uitgebreid met een aantal bijkomende stukgoedtreinen, waarbij de typen 35 nu ook via Namur tot in Jemelle en Arlon doorreden. Op dezelfde lijn werden ook een aantal (lichtere) reizigerstreinen van het type 32 (en type 32S) overgenomen en zo bereikten ze regelmatig ook Namur en Jemelle.



*De 3225 verlaat in 1907 Tournai richting Brussel.*

Naarmate verdere moderne machines in dienst kwamen – o.m. de typen 9 en 10 – werd het inzetgebied verder beknot en gingen verschillende stukgoedtreinen verloren. De typen 35 kwamen dan ook in minder hoogwaardige diensten tot inzet, meestal zware semi-directe reizigerstreinen met vele stopplaatsen. Voornaamste inzetlijn voor Brussel-zuid werden de diensten op de verbinding naar Charleroi en hiervoor kwamen de machines van de eerste bouwschijf – dus met de kleinere drijfwielen – beter tot hun recht en zodoende werden de meeste van deze machines te Brussel-zuid gestationeerd. Enige tijd later werden ze ook voor het grootste deel van deze verbinding afgevoerd en reden de locomotieven een aantal doorgaande treinen naar Tournai.

Schaarbeek had vooral machines van de tweede bouwschijf in depot en verzekerde nog steeds een aantal stukgoedtreinen, maar de beperkte snelheid zorgde ervoor dat deze treinen met een verdere bestemming (bv. Liège, Oostende of Kortrijk ) aan het type 8 of 9 overgedragen werden. Ook voor de gewone goederentreinen voldeden ze niet echt, daar ze een lager adhesiemassa hadden dan de driecassige typen 32 en 32S en deze kregen dan de voorkeur. Zodoende bleven er nog enkele sprokkels over: de lichtere reizigersdiensten met beperkte snelheid en zo werden de typen 35 ingezet naar Antwerpen, Gent, Brugge, Leuven en in mindere mate Liège.

Omstreeks 1910 werd het dienstenpakket te Schaarbeek nog verder verminderd en werden een tiental locomotieven naar de Antwerpse stelplaats Berchem overgeplaatst. Hier werden ze nog steeds gebruikt voor de treinen naar Brussel, maar ze sleepten ook een aantal treinen naar Essen / Roosendaal en in mindere mate in de Kempen naar Turnhout en mogelijk ook Mol.

Intussen werden bij hun eerste grote herziening een aantal machines met verzadigde stoom omgebouwd met een oververhitting. Als eerste werd de locomotief 3202 – met de Cockerill oververhitter – omgebouwd, dit reeds kort na de levering, omstreeks 1905 / 1906. Meestal ging deze transformatie dit zonder een vernieuwing van de ketel, slechts een ombouw, nochtans werd minstens één vervangketel geleverd door de firma Smulders in 1914. In deze periode tussen 1910 en de eerste wereldoorlog werden tussen de 10 en 15 machines omgebouwd, slechts 9 locomotieven behielden hun aandrijving met verzadigde stoom. In de onderstaande tabel wordt deze ombouw in detail weergegeven, doch het is verder ook mogelijk dat – door verwisseling van ketels ook andere machines voor een periode een ketel met oververhitting kregen.

Met de inzet vanuit Brussel-zuid, Schaarbeek en Berchem werd de eerste wereldoorlog ingegaan. Tijdens de eerste dagen van de wereldbrand werden de meeste machines naar Frankrijk afgevoerd en werden daar meestal werkloos afgesteld. Meestal bleven de machines met verzadigde stoom in België achter en zes machines kregen een nieuwe Duits nummer en werden ingedeeld bij het type P 04. Van de omgebouwde machines werden slechts 5 locomotief in de Duitse nummering ingepast, dit met type-aanduiding P 05. Over de diensten tijdens de wereldoorlog is weinig bekend, als het bestand in de loop van 1919 opgemaakt wordt, blijkt wel dat er niet minder dan 7 machines met verzadigde stoom (type 35) tijdens het conflict verloren gingen, hierbij zijn er twee machines die bij de bezetting naar Frankrijk afgevoerd werden. Van de machines met oververhitting gingen er drie machines verloren. Zodoende bleven er nog 32 locomotieven over.

In de eerste jaren na de eerste wereldoorlog werden nog enkele machines alsnog omgebouwd met de oververhitting. Rondom 1920 werd echter beslist om deze machines op korte termijn af te stellen, de oorzaak hiervoor was het feit dat er geen geëigend inzetgebied meer was. Op dat ogenblik bleven er nog slechts twee machines over zonder oververhitter, nl. de 3206 en 3212. Eén van deze machines werd in de loop van 1920 afgesteld en de tweede locomotief ging eind 1923 definitief richting afstelspoor.

Na een korte inzetperiode te Schaarbeek gingen de 31 overgebleven machines naar de stelplaats Antwerpen-noord en verloren ze hun reizigersdiensten en werden ze vooral in de ondergeschikte goederendiensten gebruikt. Deze stelplaats had op dat ogenblik voor het grootste gedeelte ex-Duitse machines in zijn bestand : de typen 90 en 81 sleepten een aantal doorgaande goederentreinen, de type 72 werden gebruikt in de lokale haven-diensten. Verder was er een uitgebreide reeks voor het type 32 en hier zouden de typen 35 geleidelijk aan de diensten gaan overnemen. De onderstaande tabel geeft de diensten weer van het type 35 na de eerste wereldoorlog.

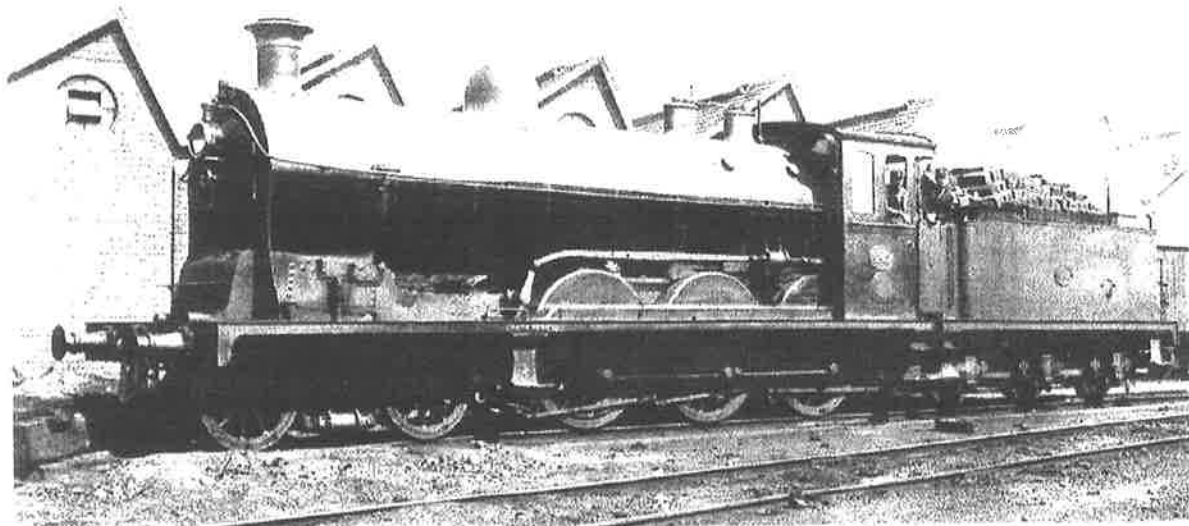
Jaar	10/1922	06/1923	10/1923	02/1924	06/1924	02/1925	06/1925
Aantal diensten	16	19	20	23	19	12	12
Effectief	31	31	31	29	29	21	21

Jaar	10/1925	02/1926	06/1926	02/1927	05/1927	10/1927	02/1928
Aantal diensten	12	16	9	8	4	4	0
Effectief	21	20	20	12	12	6	3

Begonnen met een vrij klein inzetprogramma zou het type 35 vrij snel alle diensten van de typen 32 overnemen en hun inzet steeg geleidelijk tot niet minder dan 23 inzetdagen bij de regeling van begin 1924. De diensten waren vrij lokaal en ondergeschikt : de meeste diensten werden verzekerd binnen de Antwerpse agglomeratie tussen de verschillende vormingsstations en naar de diverse havensecties. Nochtans waren er ook diverse lijndiensten, meestal lichtere goederentreinen naar Muizen en Leuven. Verder werden de machines ook gebruikt voor diverse bedieningstreinen: zo reden ze tweemaal per dag naar Essen, maar ook in de Antwerpse Kempen werden ze gebruikt voor diverse diensten naar Herentals, Turnhout / Weelde en zelfs tot in Mol. Bij deze inzet kwam er weinig verandering, vanaf 1924 werden echter een aantal van de lijndiensten overgedragen aan de pas aangekomen machines type 81 of de sterkere typen 90 en hierdoor kon de inzet gekortwiekt worden tot nog 12 diensten. Dit was trouwens nodig daar een aantal machines een grote revisie nodig had en hierdoor afgesteld moesten worden. Eind 1924 werden dan ook 8 typen 35 definitief afgevoerd.

Met de 21 overgebleven machines werden dan nog gedurende twee jaar deze diensten verzekerd en begin 1926 werd – door een reorganisatie – de inzetreeks nogmaals opgetrokken tot 16 inzetdagen voor de 20 overgebleven locomotieven. Hierdoor reden regelmatig machines type 90 in deze reeks mee. Maar hiermee werd ook de zwanenzang van de typen 35 ingeluid en voor de zomerregeling van 1926 waren maar 9 machines meer nodig. Dit leidde tot de afstelling van opnieuw 8 van de zwakste locomotieven en de 12 resterende locomotieven zouden steeds meer en meer voor de lichtste taken gebruikt worden: ze sleepten nog slechts de lokale verbindingstreinen tussen de Antwerpse haven, Schijnpoort en Kiel en ze werden gebruikt voor de diverse baantreinen. Inmiddels waren de diensten overgenomen door de nieuwe stelplaats Antwerpen-Dam en werden de machines alsnog gemuteerd.

Vanaf de zomerregeling werden nog slechts 4 machines gebruikt en werd korte tijd later ook het effectief gehalveerd. De winterregeling van 1927 was trouwens de laatste voor het type 35, eind 1927 was het bestand gedaald tot slechts 3 machines die korte tijd later afgesteld werden. Midden 1928 werden ook deze machines voortijdig uit het bestand afgevoerd.



*De 3242 was bij de bouw voorzien van oververhitting, te zien door het feit dat de schouw meer naar voor staat, en natuurlijk ook van drijfwielen van 1 700 mm*



1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
3201			17/08/1903	21-25	Cockerill	2418	35 > 35S
3202			11/12/1903	21-25	Cockerill	2419	35 (Cock) > 35S
3203	03416		24/12/1903	21-25	Cockerill	2420	35S
3204			31/10/1904	21-25	La Meuse	1877	35 > 35S
3205			12/11/1904	26-28	La Meuse	1878	35 > 35S
3206			19/11/1904	21-24	La Meuse	1879	35
3207			07/01/1905	26-28	La Meuse	1880	35S
3208			21/01/1905	WO I	La Meuse	1881	35S
3209	03418		07/03/1905	26-28	La Meuse	1882	35S
3210			06/08/1904	26-28	Energie	102	35 > 35S
3211			23/08/1904	21-25	Energie	103	35 > 35S
3212	03306		29/08/1904	21-25	Energie	104	35
3213			27/09/1904	WO I	Energie	105	35
3214			03/02/1905	26-28	Boussu	152	35 > 35S
3215			14/02/1905	26-28	Boussu	153	35 > 35S
3216			08/02/1905	26-28	Boussu	154	35 > 35S
3217			27/10/1904	26-28	Haine-St-P	795	35 > 35S
3218			07/11/1904	26-28	Haine-St-P	796	35 > 35S
3219			16/11/1904	21-25	Haine-St-P	797	35 > 35S
3220	03301		30/11/1904	WO I	Haine-St-P	798	35
3221			22/12/1906	26-28	Anglo-Fr-B	1486	35S
3222	03309		05/12/1904	21-25	Energie	106	35 > 35S
3223			18/11/1905	WO I	Boussu	156	35
3224			11/07/1905	26-28	Boussu	157	35 > 35S
3225	03308		25/07/1905	WO I	Boussu	158	35
3226			29/07/1905	26-28	Boussu	159	35 > 35S
3227	03326		12/08/1905	WO I	Boussu	160	35
3228			18/08/1905	WO I	Boussu	161	35
3229			27/03/1905	26-28	Energie	108	35 > 35S
3230			03/04/1905	21-25	Energie	109	35 > 35S
3231			14/04/1905	26-28	Energie	110	35 > 35S
3232	03307		28/04/1905	WO I	Energie	111	35
3233	03401		18/11/1905	26-28	Energie	107	35S
3234	03417		22/05/1905	WO I	Energie	112	35S
3235			03/06/1905	21-25	Energie	113	35S
3236			24/06/1905	26-28	Energie	114	35S
3237			20/07/1905	WO I	Energie	115	35S
3238			15/07/1905	26-28	La Meuse	1911	35S
3239	03406		26/07/1905	WO I	La Meuse	1912	35S
3240			16/08/1905	26-28	La Meuse	1913	35S
3241			22/08/1905	26-28	La Meuse	1914	35S
3242			05/09/1905	26-28	La Meuse	1915	35S

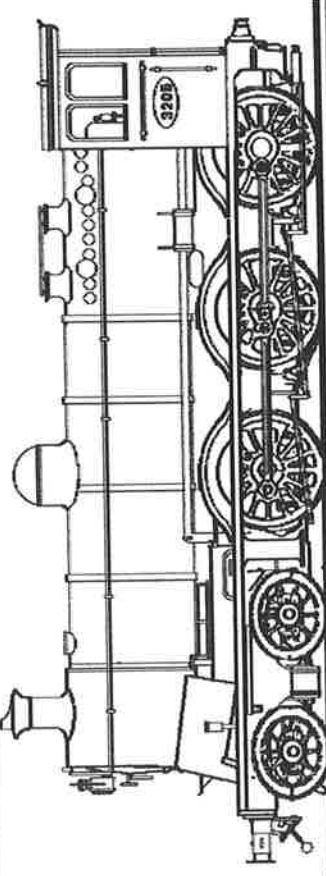
35 : type 35 met verzadigde stoom

35S : oververhitting

# Stoomlokomotief type 35

# 2'C

Reizigerstreinlocomotief



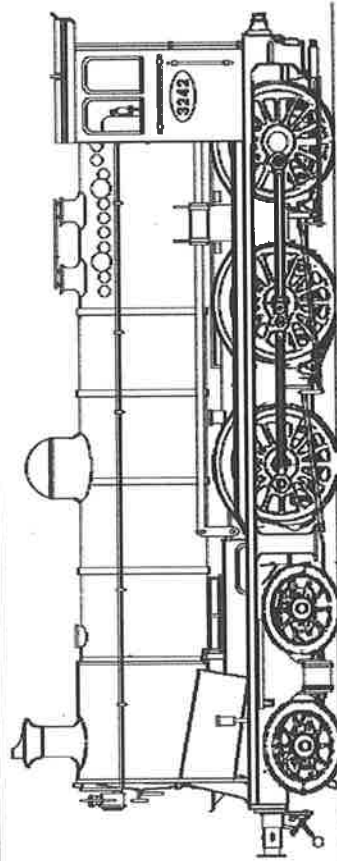
Bouwers :  
 Cockerill 2  
 La Meuse 3  
 Energie 9  
 Boussu 9  
 Haïne-S-Pierre 4  
 Gewoon 3201-20  
 Cursief 3221-42

<b>Loopbaan :</b>			
<b>Nummering :</b>	3201 - 3232	13,5 (14,5) bar	
<b>Effektief bij bouw</b>	27	Belpaire	
<b>Bouwer :</b>		2 750 mm	
<b>Levering :</b>	08/1903 - 08/1905	1 052 mm	
<b>Ombouw :</b>	1910 - 1922	2,84 m <sup>2</sup>	
<b>Buiten dienst :</b>	1921 - 1923	14,91 m <sup>2</sup>	
<b>Asindeling :</b>	2'C	---	
<b>Snelheid :</b>	80 km/h	---	
<b>Aandrijving :</b>		---	
<b>Type overbrenging :</b>	Walschaerts		
<b>Plaatsing cilinders :</b>	2 binnenliggend		
<b>Diameter cilinders :</b>	500 (520) mm		
<b>Zuigerslag :</b>	660 mm		
<b>Remming :</b>	enk Westinghousepomp		
<b>Kompressor :</b>	1 000 l/min		
<b>Debiet :</b>	Westinghouse		
<b>Automatische rem :</b>	Stoomrem		
<b>Rechtstreekse rem :</b>	Schroefrem		
<b>Handrem :</b>			
<b>Ketelmerken :</b>			
<b>Keteldruk :</b>			
<b>Type ketel :</b>			
<b>Roosterlengte :</b>			
<b>Roosterbreedte :</b>			
<b>Roosteroppervlakte :</b>			
<b>Verwar.opp. haard :</b>			
<b>Aantal grote vlampijpen :</b>			
<b>Diameter gr vlampijpen :</b>			
<b>Opp. grote vlampijpen :</b>			
<b>Aantal kleine vlampijpen :</b>			
<b>Diameter kl vlampijpen :</b>			
<b>Opp. kleine vlampijpen :</b>			
<b>Lengte vlampijpen :</b>			
<b>Verwarmingsopp. pijpen :</b>			
<b>Totaal verwarmingsopp. :</b>			
<b>Oververhittingsopp. :</b>			
<b>Diameter ketelromp :</b>			
<b>Dikte pijpenplaat :</b>			
<b>Dikte langsketel :</b>			
<b>Inhoud ritvaardige ketel :</b>			
<b>Inhoud stoomruimte :</b>			
<b>Oppervlakte stoomafgifte :</b>			
<b>Afmetingen :</b>			
<b>Totale lengte :</b>			
<b>Lengte chassis :</b>			
<b>Breedte :</b>			
<b>Hoogte as ketel :</b>			
<b>Hoogte (totaal) :</b>			
<b>Radstand (totaal) :</b>			
<b>Afstand tussen assen :</b>			
<b>Oversteek voor :</b>			
<b>Oversteek achter :</b>			
<b>Diameter drijfwielen :</b>			
<b>Diameter loopwielien :</b>			
<b>Massa (rijvaardig) :</b>			
<b>Aslast : 1ste as :</b>			
<b>2 de as :</b>			
<b>3 de as :</b>			
<b>4 de as :</b>			
<b>5 de as :</b>			
<b>6 de as :</b>			
<b>Massa /lopende meter :</b>			
<b>Inhoud waterender s. :</b>			
<b>Inhoud kolenbak :</b>			

# Stoomlokomotief type 35 (oververhitting)

2'C

Reizigerstreinlocomotief



Bouwers :  
oorspronkelijk  
Cockerill  
La Meuse  
Energie  
Anglo-Fr-Belge  
  
Gewoon  
Cursief  
3201-20  
3221-42

## Loopbaan :

Nummering : 3201 - 3242  
  
Effectief bij bouw  
Bouwer : 15 (+ 18 ombouw)  
Cockerill / La Meuse  
A.F.B. / Energie  
12/1903 - 12/1905  
1910 - 1922  
1921 - 1927  
2'C  
80 km/h  
  
Aandrijving : Walschaerts  
Type overbrenging : 2 binnenliggend  
Plaatsing cilinders : 500 (520) mm  
Diameter cilinders : 660 mm  
Zuigerslag :  
Remming : enk Westinghousepomp  
Kompressor : 1 000 l/min  
Debiet : Westinghouse  
Automatische rem : Stoomrem  
Rechtstreekse rem : Schroefrem  
Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 13,5 (14,5) bar  
Type ketel : Belpaire  
Roosterlengte : 2 750 mm  
Roosterbreedte : 1 052 mm  
Roosteroppervlakte : 2,84 m<sup>2</sup>  
Verwar.opp. haard : 14,91 m<sup>2</sup>  
Aantal grote vlampijpen : 21  
Diameter gr vlampijpen : 118 / 127 mm  
Opp. grote vlampijpen : 33,1 m<sup>2</sup>  
Aantal kleine vlampijpen : 188  
Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm  
Opp. kleine vlampijpen : 130,1 m<sup>2</sup>  
Lengte vlampijpen : 4 130 mm  
Verwarmingsopp. pijpen : 163,2 m<sup>2</sup>  
Totaal verwarmingsopp : 178,1 m<sup>2</sup>  
Oververhittingsopp. : m<sup>2</sup>  
Diameter ketelromp : 1 600 mm  
Dikte pijpenplaat : 25 mm  
Dikte langsketel : 14 - 17 mm  
Inhoud ritvaardige ketel : 7,888 m<sup>3</sup>  
Inhoud stoomruimte : m<sup>3</sup>  
Oppervlakte stoomafgifte : m<sup>3</sup>

## Afmetingen :

Totale lengte : 10 881 mm  
Lengte chassis : 10 342 mm  
Breedte : 3 015 mm  
Hoogte as ketel : 2 600 mm  
Hoogte (totaal) : 4 268 mm  
Radstand (totaal) : 7 890 mm  
Afstand tussen assen : 1 980 mm + 2 110 mm + 1 900 mm + 1 900 mm  
Oversteek voor : 660 mm  
Oversteek achter : 1 770 mm  
Diameter drijfwielen : 1 600 (1 700) mm  
Diameter loopwielen : 1 067 mm  
Massa (rijvaardig) : 70 910 kg  
Aslast : 1ste as : 9 740 kg  
2 de as : 9 704 kg  
3 de as : 17 500 kg  
4 de as : 17 160 kg  
5 de as : 16 770 kg  
6 de as : ---  
Massa /lopende meter : 6 705 kg/m  
Inhoud waterender s : ---  
Inhoud kolenbak : ---

## *Stoomlocomotieven*

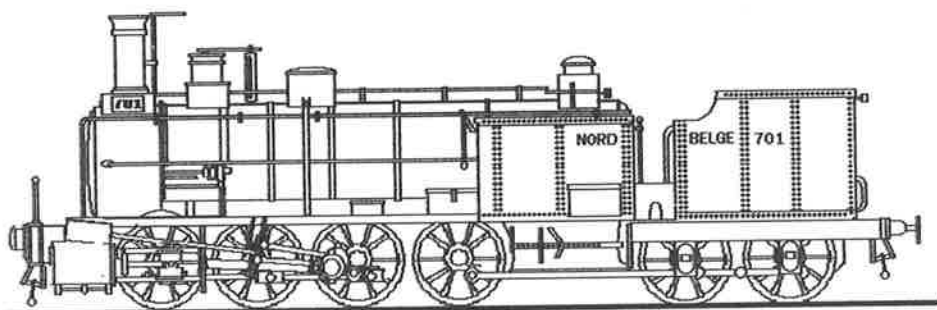
### *Nord Belge type Engerth .*

#### Geschiedenis bij de Nord Belge :

In de jaren vijftig van de negentiende eeuw probeerde men de treinmassa van de goederentreinen te verhogen en om deze zwaardere treinen te kunnen slepen waren er nieuwe machines nodig. Daar waar de Etat Belge de klassieke weg bewandelde voor de bouw van nieuwe locomotieven, zou de Nord Belge opteren voor een nieuw type machines. In deze periode bracht de Oostenrijkse ingenieur Wilhelm von Engerth een nieuw principe uit. Het probleem in deze periode was dat het nog niet mogelijk was om machines met vier drijfassen te contrueren en dat hierdoor de adhesiemassa beperkt werd. Verder dat men het dood gewicht van de gekoppelde tenders. Daarom dacht deze ingenieur een systeem uit om de wielen van deze tenders ook aan te drijven en toch te zorgen dat deze assen los opgesteld bleven om de vrij krappe bochten te kunnen nemen.

Daarom werd in eerste instantie een tweeassige machine gebouwd met een bijkomende loopas (asindeling B1'). Nochtans werd deze loopas – die zich dwars kon verplaatsen – ook aangedreven en dit door middel van rechte tandwielen tussen de tweede drijfjas en de “loopas”. In deze opstelling was er nog een losse tender, maar korte tijd later werd deze tender op hetzelfde chassis aangebracht en werd er een verbinding door middel van koppelstangen verwezenlijkt tussen de drie assen (de loopas en de beide assen van de tender. Deze reizigerslocomotieven voldeden niet acht en de loop was vrij onrustig.

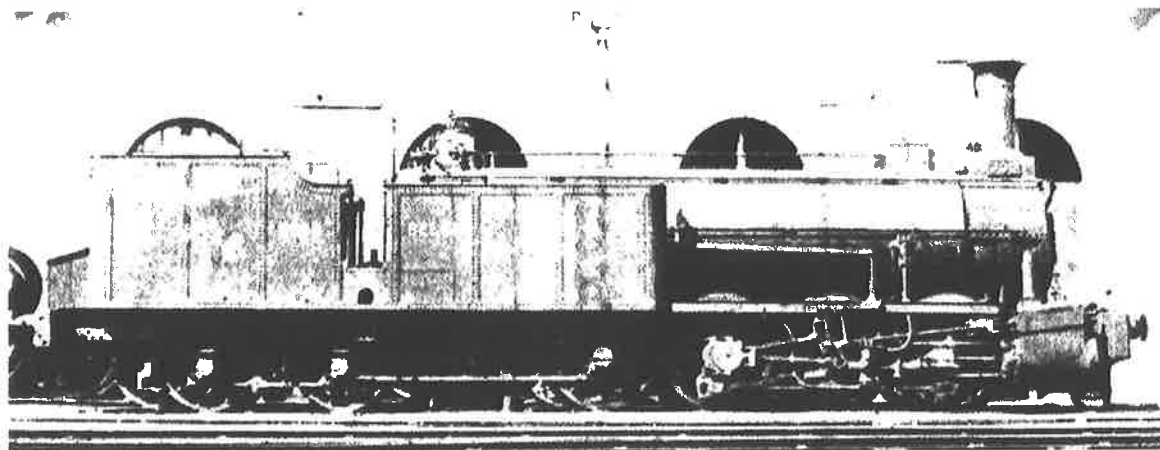
Daarom beelde de Nord Français een nieuw type goederentreinen locomotief bestaande uit drie gekoppelde assen, een vierde as verbonden door tandwielen en de twee assen van de vaste tender, gekoppeld met de vierde as (asindeling C3'). Deze 30 locomotieven werden onder de nummers 4.370 – 4.399 in de loop van 1852 in dienst gebracht. Met deze locomotieven als voorbeeld gaf de Nord Belge de opdracht aan Cockerill om een verbeterde versie van deze machines te ontwerpen voor het goederenverkeer in de omgeving van Charleroi.



Cockerill opteerde voor een vierassige locomotief waarvan de drie eerste assen aangedreven werden door de twee buitenliggende cilinders met een diameter van 500 mm en een zuigerslag van 600 mm. Voor de ketel koos men voor een type Crampton met een druk van slechts 7 bar. Voor de stoomverdeling koos men voor het ingewikkelde systeem Gooch met twee afzonderlijke excentrieken. Opmerkelijk was wel dat de vierde as en de twee assen van de tender in een eigen chassis aangebracht waren en dit kon zijdelings bewegen. Tussen de derde en vierde as – juist voor de vuurhaard – waren dan de typische tandwielen aangebracht en vanuit de vierde as werden de beide tenderassen door lichte koppelstangen aangedreven.

georganiseerd en één van deze machines – waarschijnlijk de nr 701 – voerde ook een aantal testritten uit tussen Paris en Pontoise op de Parijse noordring. Deze testen waren nodig om gelijkaardige Nord Français machines te ontwikkelen voor het goederenverkeer rondom Paris. Deze testen werden uitgevoerd in aansluiting op de internationale tentoonstelling te Paris waar de 701 het nieuwe aandrijvingssysteem belichtte.

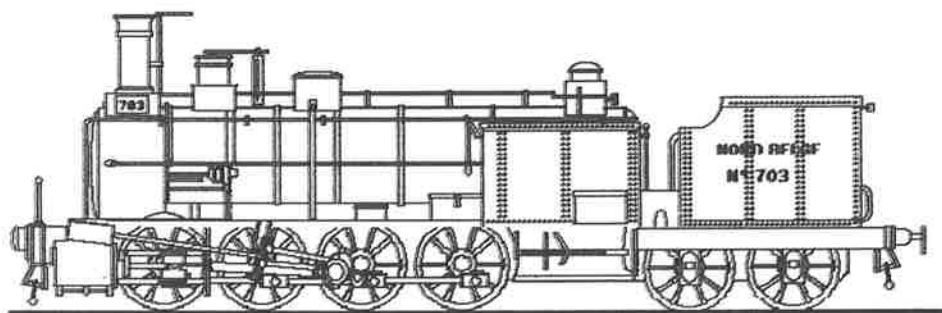
De overige 8 machines 703 – 710 (die elk de naam kregen van een Griekse wijsgeer) werden dan in de loop van 1856 en 1857 aan de Nord Belge afgeleverd werden.



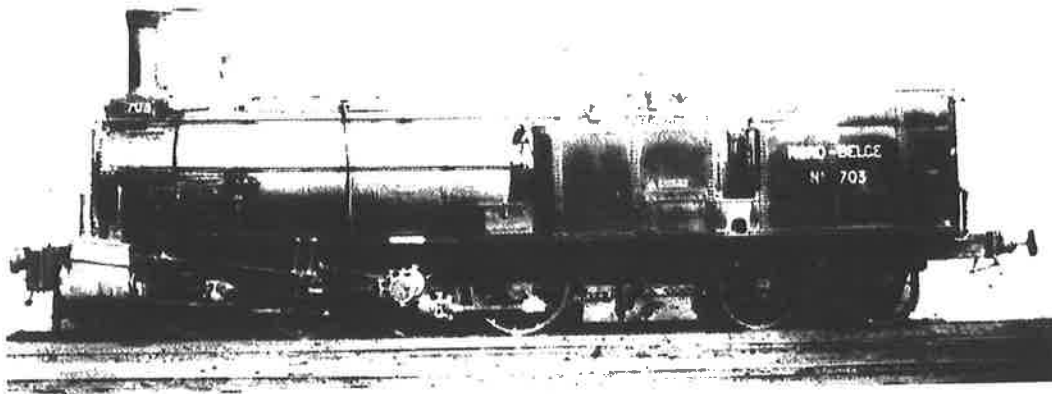
*De locomotief 702 in een oorspronkelijke toestand.*

Over de inzet van de machines is weinig bekend : wel waren ze oorspronkelijk gestationeerd in de stelplaats St-Martin en werden ze gebruikt voor de doorgaande goederentreinen naar Frankrijk en hier reden ze zelfs vrij ver door tot in het Franse Tergnier. Ook lokale diensten op de Samberlijn tot Erquelinnes waren in het takenpakket opgenomen. Een kleiner aantal machines werd waarschijnlijk vanuit Kinkempois gebruikt voor lokale goederendiensten.

Gedurende een tien jaar bleven de diensten praktisch ongewijzigd, maar de levering van de nieuwe vierassige locomotieven, leidde ertoe dat een deel van de diensten – vooral de doorgaande treinen – verloren gingen . Zodoende werden ze nog enkel gebruikt voor lokale treinen en hiervoor was het vermogen in feite te hoog. Daarom werd beslist om de locomotieven te verbouwen: de ingewikkelde en delikate tandwieloverbrenging werd verwijderd en ook de koppelstangen tussen deze assen verdwenen. Bij de eerste machines bleef men op drie aangedreven assen en bleef de asindeling C3' behouden. Bij de later omgebouwde machines werd een bijkomende koppelstang aangebracht en kreeg men een vierassige locomotief met asindeling D2', waarschijnlijk werd ook het beweegbare chassis veranderd en werd de vierde as vastgezet.



In deze vorm zouden ze nog minstens 20 tot 25 jaar gebruikt worden: vanuit St-Martin sleepten ze de vele lokale treinen in de omgeving, vooral op de Sambre- lijn naar Jeumont en verder Aulnoye, vanuit deze Franse plaats werden ook enkele treinen gesleept op de verbinding naar Mons. Verder ook vele lokale treinen binnen de agglomeratie ten zuid – oosten van Charleroi en de bediening van de verschillende bedrijven in de buurt. Over andere inzet is niets bekend, doch waarschijnlijk werden ook enkele machines vanuit Kinkempois gebruikt.



*Nr 703 na zijn ombouw in D2' machine, waarbij een bijkomende koppelstang tussen derde en vierde as aangebracht werd.*

Gedurende verschillende jaren bleven de machines in deze diensten behouden en voldeden. Op dat ogenblik – en dat gedurende ongeveer 10 jaar – huurde de Nord Belge een aantal analoge machines van de reeks 4.300 van de Nord Français om de uitgebreide inzetreeks te kunnen rijden. De eerste machines werden omstreeks 1900 afgesteld, in 1906 waren echter nog zes locomotieven in het effectief aanwezig, nl. de 701, 704, 706, 707, 708 en 709. Ze waren alle nog in St-Martin in depot. Maar vanaf 1910 werden echter de laatste diensten uitgevoerd en werden de meeste machines definitief afgesteld. Op dat ogenblik waren ook nog enkele Nord Français machines – waaronder de 4.387 – bij de Nord Belge bedrijvig.

Minstens één locomotief zou het nog enkele jaren uithouden : de 709 werd in 1908 aan de Chemin de fer de Chimay uitgeleend en verzekerde hier de lokale goederendiensten op de verbinding tussen Anor en Chimay en verder Mariembourg. Deze machine verving de oude locomotieven uit de beginperiode van deze maatschappij. De 709 werd tot omstreeks 1912 gebruikt en op dat ogenblik aan de Nord Belge teruggegeven maar bleef afgesteld te Chimay. Nog voor de het uitbreken van de eerste wereldoorlog werd de locomotief gesloopt. Op te merken valt wel dat een dergelijke locomotief van de Nord Français bewaard bleef en in het spoorwegmuseum van Mulhouse opgesteld staat.

### Schildering :

Zoals sommige andere machines uit deze periode, waren ook de locomotieven type Engerth uitgevoerd met een ketelbekleding bestaande uit een blanke messing plaat die gedurende lange tijd – goed onderhouden – de typische goud-gele kleur had. Het chassis en de tenders waren zwart geschilderd. Tijdens de laatste jaren vanuit loopbaan – na 1900 – werd de messingplaat zwart geschilderd en had men enkel nog de messing ketelbanden.

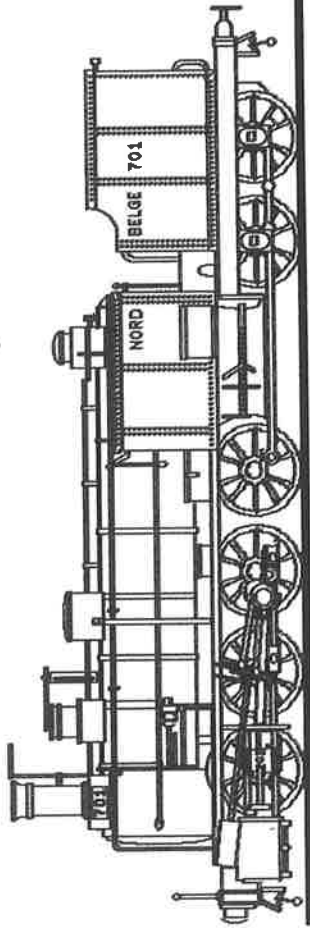
### Nummerlijsten type Engerth

Nr	Levering	Bouwer	Ombouw	Nummer	Naam	Schrapp.	Opmerkingen
701	1855	Cockerill 424	V 1874		<i>Duc de Brabant</i>	1906	
702	1855	Cockerill	V 1874		<i>Comte de Flandre</i>		
703	1856	Cockerill	V 1874		<i>Térence</i>		
704	1856	Cockerill 418	V 1874		<i>Vergile</i>	1906	
705	1856	Cockerill 419	V 1874		<i>Horace</i>		
706	1856	Cockerill 420	V 1874		<i>Sénèque</i>	1906	
707	1856	Cockerill 421	V 1874		<i>Juvenal</i>	1906	
708	1856	Cockerill 422	V 1874		<i>Phèdre</i>	1906	
709	1856	Cockerill 423	V 1874		<i>Tibulle</i>	n 1912	> Chf Chimay
710	1856	Cockerill 424	V 1874		<i>Pétronne</i>		

# Stoomloc type Nord Belge 701 - 710 (oorspr)

# C1

Locomotief voor goederentreinen .



Cursief: na ombouw

Cockerill 10

### Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

### Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

### Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender

7 bar

Crampton

mm

mm

1,896 m<sup>2</sup>

m<sup>2</sup>

---

---

---

45 / 50 mm

m<sup>2</sup>

mm

m<sup>2</sup>

194,36 m<sup>2</sup>

---

1 250 mm

20 mm

12 - 15 mm

m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

7,4 m<sup>3</sup>

4 500 kg

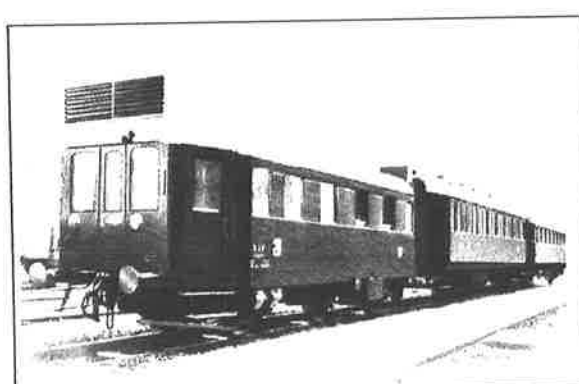
# Dieselmotorwagen

## Type 604

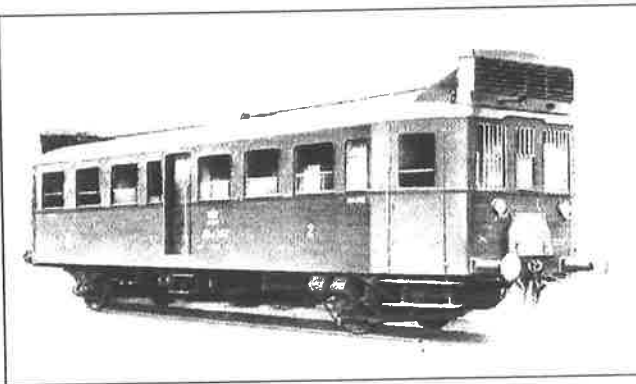
### 1. Voorgeschiedenis :

Na de levering van de zwaardere motorwagens type 601, 602 en 651 keek de N.M.B.S. uit naar lichte tweeassige motorwagens. In Europa waren er nog niet veel constructeurs die dergelijke stellen op hun leverprogramma staan hadden en meestal ging het om prototypestellen. Om op korte tijd de weinig rendabele lijnen te kunnen uitbouwen was een stel nodig dat dadelijk – en zonder kinderziektes – gebruikt kon worden. Op dat ogenblik werd een dergelijk stel enkel gebouwd door de Hongaarse firma Ganz te Budapest en deze firma had al dergelijke stellen geleverd aan de Hongaarse spoorwegen, maar ook in Oostenrijk. In Duitsland was het de firma Wismar die lichte motorwagens op de spoorwegmarkt bracht, maar deze ontwikkeling was nog niet zover gevorderd.

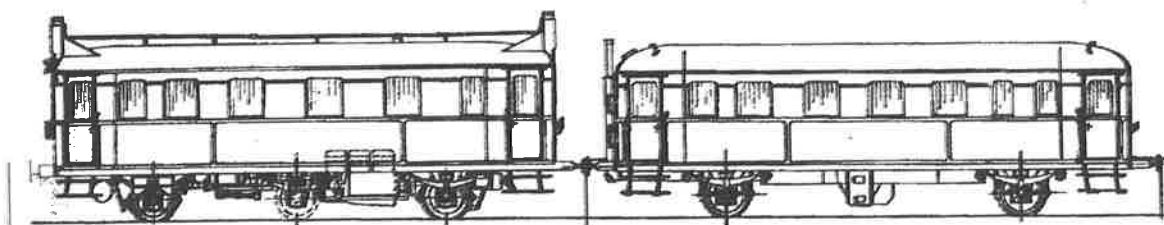
Al in 1924 werd de bouw van dergelijke lichte stellen opgestart en in eerste instantie werden zowel twee- als drieassige stellen geleverd. In feite ging het om een aanpassing van oude rijtuigen die met behulp van dieselmotoren uit de vrachtwagensector aangedreven werden. In de volgende jaren werd deze motorwagen steeds verder verbeterd en aangepast en in 1929 ontstond een standaardmotorwagen. Dit stel kon geleverd worden met twee assen, maar – voor lijnen met een zwakke bovenbouw – ook met drie assen. De ingebouwde motor werd speciaal door Ganz-Jendrassik voor de spoorwegvoertuigen ontwikkeld en verbeterd en leek niet meer op de vroegere vrachtwagenmotoren. Dit type VI JmR 130 had zes cilinders van 135 mm diameter en 185 mm zuigerslag en werkte volgens het viertakt principe. Met deze robuuste, motor met een vermogen van 100 kW (120 pk) kon de motorwagen één tot twee lichte aanhangrijtuigen meeslepen. Vanaf 1932 tot in 1938 werden meer dan 100 dergelijke motorwagens aan de Hongaarse spoorwegen geleverd, doch hier handelde het steeds om de drieassige versie. De bestelling van de N.M.B.S. betrof de eerste tweeassige versie en deze werd in 1935 in één exemplaar aan de privé- maatschappij GySEV (die de grensoverschrijdende spoorlijnen met Oostenrijk uitbaatte) geleverd. Opmerkelijk bij deze motorwagens was de plaatsing van de koelradiator op de beide uiteinde van het dak (de voorgangers hadden een centrale radiator in het midden van de motorwagen).



Drieassige MAV versie



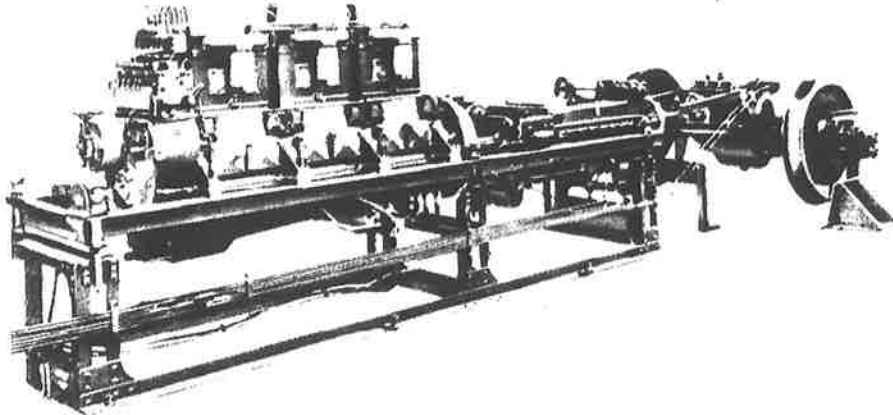
Motorwagen van GySEV



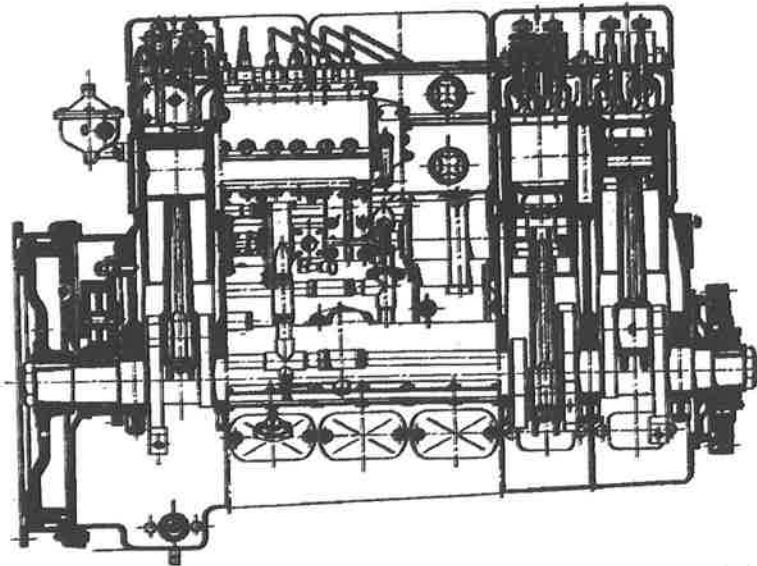
Tekening van kortere Hongaarse versie van de motorwagen



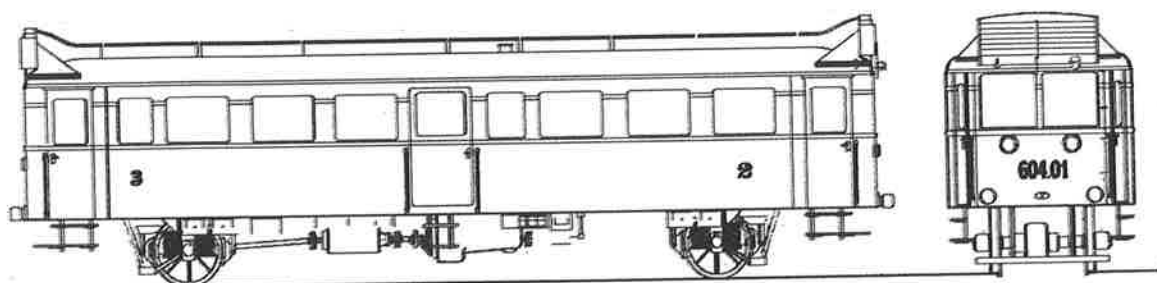
Ondanks het feit dat de motorwagens vrij vroeg besteld werden, zou de levering nog uitlopen tot in april en mei 1934. De vijf bestelde stellen kwamen in twee keer (2 en nadien drie stellen) naar België, waarbij de moeilijkheid bestond door het feit dat – in tegenstelling tot de Hongaarse stellen – geen normale buffers en koppeling aanwezig was en dat de stellen met een noodkoppeling moesten gesleept worden. Daar het Belgische prototypestel enkele dagen eerder geleverd werd, kreeg dit het type 603 toegewezen, terwijl de motorwagens van Ganz het type 604 – nummers 604.01 tot 604.05 – kregen. In tegenstelling met de motorwagens van de Hongaarse spoorwegen MAV, kreeg men hier een langere versie met zes compartimenten en een centrale ruimte die toegankelijk was door een schuifdeur. Hier was de motor aangebracht (hoger dan de Hongaarse versie) maar deze ruimte diende ook als bagage-afdeling. De zescilindermotor dreef één as aan.



De motorwagen zelf bestond uit een open stuurpost aan weerszijden en langs deze stuurpost kon men door enkele zwenkdeuren toegang krijgen tot de afdelingen. Hier had men een half compartiment (twee plaatsen) en ernaast het enige toilet, drie compartimenten derde klasse met 10 zitplaatsen, de motorruimte, twee 3<sup>de</sup> klasse compartiment en dan een tweede klasse compartiment met 8 zitplaatsen.

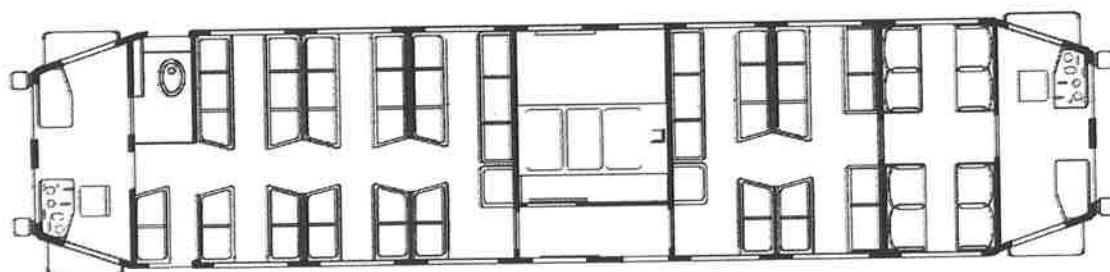


*Doorsnede van de dieselmotor gebouwd door Ganz - Jendrassik*

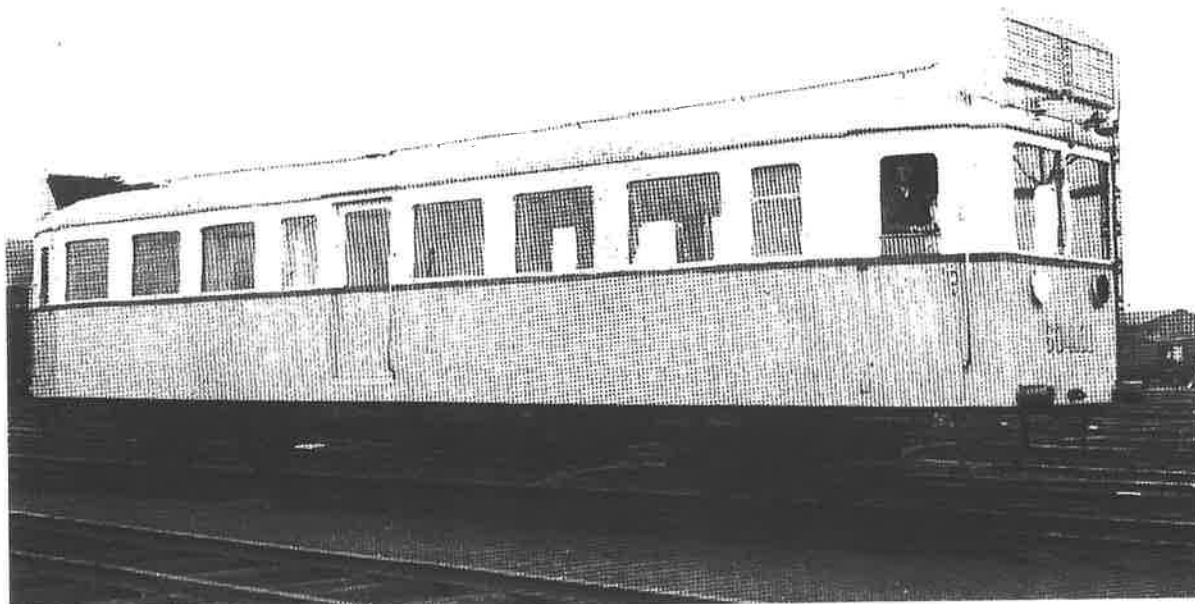
**2. De loopbaan :**

Bij de levering werden de vijf motorwagens – net zoals de 603.01 – te Haine-St-Pierre gestationeerd. In de eerste jaren werd een inzetreeks met vier inzetdagen opgesteld waarin de beide typen gebruikt werden. Zoals al in het vorig nummer vermeld ging het inzetgebied vooral naar het zuiden, meer bepaald Binche en verder Faurouelx. Vanuit dit knooppunt waren er ritten naar Mons en in beperkte mate naar Chimay, maar ook op de lokale diensten naar Thuillies, Berzée en Laneffe. Deze dienst bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1938, maar op dat ogenblik werd de inzet te Haine-St-Pierre beperkt tot nog 2 inzetdagen en werden nog slechts de beperkte diensten tussen Thuillies, Lobbes en Berzée en Laneffe verzekerd. De capaciteit voor de treinen naar Binche (met zijn vele steenkoolmijnen) was te klein geworden.

Voor de werkloze motorwagens type 604 werd dan ook een nieuwe inzetplaats gezocht en nu kwam Brugge in aanmerking. Hier had men één lokale inzetlijn nl. de verbinding naar Gent via Eeklo. Hier kwamen de motorwagens van Merelbeke tot inzet, maar op het baanvak tussen Brugge en Eeklo was het aantal reizigers zeer beperkt. Voor deze dienst kwamen de typen 604 goed uit en daarom werden de 604.01, 604.02 en 604.03 naar West-Vlaanderen gedirigeerd. Ze kregen te Brugge een inzetreeks met twee plandagen met de bovengenoemde diensten, maar ook de zeer lokale treinen vanuit Eeklo naar Zelzate. In de vroege morgen werd ook nog Blankenberge bereikt. De 604.04 en 604.05 bleven – samen met de 603.01 – te Haine-St-Pierre.



Gedurende de korte periode tot aan de tweede wereldoorlog bleef toestand ongewijzigd doorlopen en de motorwagens bleven te Haine-St-Pierre en Brugge. Begin 1940 besliste men echter om de vijf stellen terug te Haine-St-Pierre te concentreren. Maar tot de uitvoering van deze maatregel is het nooit gekomen, want bij de bezetting van ons land waren de drie stellen nog steeds te Brugge aanwezig.



*Kort na de levering wordt de 604.01 te Haine-St-Pierre gefotografeerd.*

Na de bezetting was er een extreem tekort aan dieselbrandstof en zodoende moesten de dieselmotorwagens noodgedwongen afgesteld worden. De stellen van Brugge vonden een onderkomen in het station van Ternat, de stellen van Haine-St-Pierre werden te Luttre – zowel in het station als in de Centrale Werkplaats – afgesteld. Al in de eerste maanden werd de 604.02 te Ternat gesaboteerd en bleef door de aansluitende brand onherstelbaar achter. De twee andere stellen van Ternat werden alsnog naar Luttre overgebracht en daar met een groot aantal andere stellen hier een voorlopige afstelplaats. In de loop van de oorlog werden ook hier diverse brandstichtingen uitgevoerd en de vier stellen type 604 werden min of meer ernstig beschadigd. Toch bleven ze nog tot bij de beëindiging van de tweede wereldoorlog behouden en er werd nog onderzocht of het mogelijk was ze alsnog te herstellen. De vijf stellen werden in blok in juni 1946 uit het bestand afgevoerd.

### **3. Overzicht :**

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
604.01	Ganz Budapest	04/1934	Haine-St-Pierre Brugge Haine-St-Pierre	08/1938 06/1940 06/1946	06/1946
604.02	Ganz Budapest	04/1934	Haine-St-Pierre Brugge Haine-St-Pierre	08/1938 06/1940 06/1946	06/1946
604.03	Ganz Budapest	04/1934	Haine-St-Pierre Brugge Haine-St-Pierre	08/1938 06/1940 06/1946	06/1946
604.04	Ganz Budapest	05/1934	Haine-St-Pierre	06/1946	06/1946
604.05	Ganz Budapest	05/1934	Haine-St-Pierre	06/1946	06/1946

# Dieselmotorwagen type 604 oud

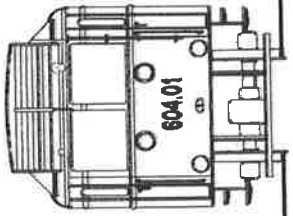
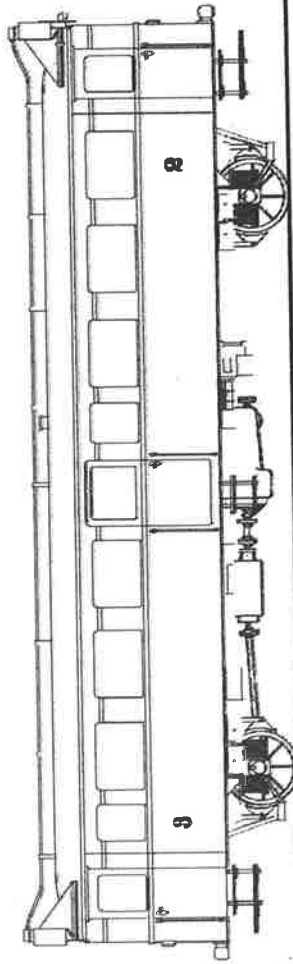
# IA

Diesel-mechanisch - lokale dienst

**Ganz Budapest**

**Aantal zitplaatsen**

1<sup>ste</sup> klasse : --  
 2<sup>de</sup> klasse : 8  
 3<sup>de</sup> klasse : 49



**Loopbaan :**

Nummering : 5  
 Effectief (bij bouw)  
 Bouwer kast : Ganz Budapest  
 Levering : 04 - 05/1934  
 Ombouw : 06/1946  
 Buiten dienst : A1  
 Asindeling : 70 km/h  
 Snelheid :

**Remming :**

Compressor : Westinghouse  
 Debiet : 800 l/min  
 Automatische rem : WS 4  
 Rechtstreekse rem : Schroeffrem  
 Rangeerrem

**Aankoop prijs**

Actieradius

819 250 BF  
 1 320 km

**Kenmerken :**

**Motor :** Ganz Jendrassik  
**Bouwer :** VI JaR 135  
**Type :** viertakt  
**Werkingsprincipe :** rechtstreeks  
**Wijze van inspuiting :**

**Omwentelingssnelheid :**

**Inspuitdruk :**

**Cilinders :**

**Boring / Zuigerslag**

**Zuigersnelheid : (gem)**

**Massa motor :**

**Lengte / breedte motor**

**Overbrenging :**

**Bouwer :** Ganz Budapest

**Werking :** Mechanisch

Vier versnellingen  
 (pneumatisch bediend)  
 met glijdende tandwielen  
 cardanas

**Keerkoppeling :**

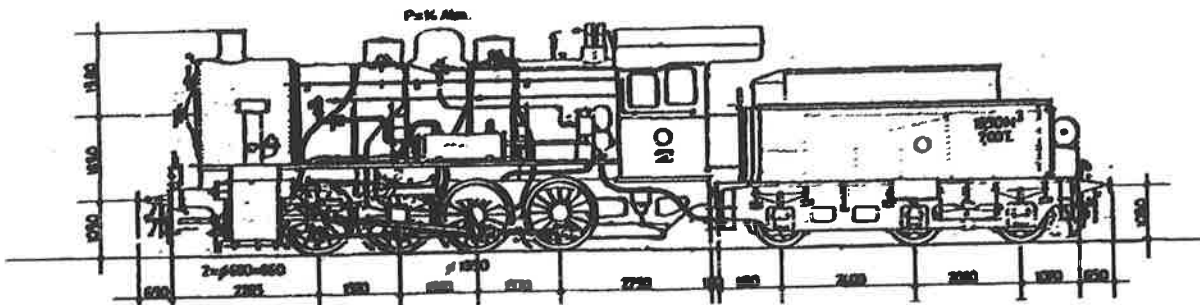
**Overbrenging op wielen**

**Afmetingen :**

**Totale lengte :** 14 470 mm  
**Lengte kast :** 13 740 mm  
**Breedte :** 3 035 mm  
**Hoogte vloer :** 1 200 mm  
**Hoogte totaal :** 3 850 mm  
**Radstand (totaal) :** 8 000 mm  
**Afstand tussen draaistel.** ---  
**Afstand binnen draaistel.** ---  
**Motordraaistel** ---  
**Loopdraaistel** ---  
**Oversteek voor :** 3 235 mm  
**Oversteek achter :** 3 235 mm  
**Diameter drijfwielen :** 970 mm  
**Massa (rijvaardig)** 30 600 kg  
**Aslast : 1ste as** 15 300 kg  
**2 de as** 15 300 kg  
**3 de as** kg  
**4 de as** kg  
**Massa /lopende meter** 2 115 kg/m  
**Trekkkracht :** ---  
**Uurvermogen :** 170 kW  
**Beschikbaar vermogen** 140 kW

# Schrappingen :

## Type 81 .



Het type 81 zou in de naoorlogse periode één van de voornaamste types worden in het Belgische spoorweggebeuren, en vooral in de lichtere goederendienst. Met zijn 442 machines korte na de oorlog waren meer dan 130 machines verloren gegaan. Nochtans zouden ze in alle districten (behalve Arlon) opduiken. De voornaamste inzet kenden ze echter in de typische mijngebieden Liège, Charleroi en Mons en ook in Limburg.

Door de terugkeer van 31 machines vanuit Duitsland in 1950 steeds hun effectief tot 472 machines, maar slechts de helft van deze locomotieven werd effectief gebruikt. Vele typen 81 stonden gedurende lange tijd – in park – afgesteld. Geleidelijk aan verminderde hun bestand, maar eind 1952 / begin 1953 werd het effectief in overeenstemming gebracht met de werkelijke behoeften en werden in twee maanden niet minder dan 125 machines richting sloper gestuurd. Reden hiervoor waren de eerste naoorlogse elektrificaties en de beslissing om op korte termijn het tractiepark te moderniseren door de aankoop van een groot aantal diesellocomotieven.

Nochtans zou de levering van deze eerste diesellocomotieven typen 201 – 203 geen echte gevolgen hebben en slechts in 1959 zouden bijkomende 30 machines richting zijspoor verhuizen. En vanaf deze periode zou de afstelling in een versneld tempo verlopen. Voor de laatste diensten gaan we terug naar 1962, de periode waarin wel al een groter aantal diesellocomotieven (typen 200, 205, 210, 211 en 212) geleverd waren, maar dat de stoomtractie nog steeds niet uitgediend was. Op dat ogenblik waren er nog 119 typen 81 nodig voor de opgelegde diensten.

In de districten **Antwerpen** (stelplaats Antwerpen-Dam) en **Brussel** (stelplaats Schaarbeek) was de inzet al gedaald tot enkele reserve-diensten voor diverse baandienst-sten.

Te **Charleroi** werden de typen 81 nog steeds in vrij uitgebreid ingezet in vier stelplaatsen, nl. te Monceau, Montignies, Tamines en Walcourt en waren er in het totaal nog 27 machines nodig.

De grootste inzet kenden de machines nog te **Monceau** waar de reeks J nog 8 plandagen telde met veel lokale goederentreinen ten oosten van Charleroi, met bestemmingen Piéton, Anderlues, Lobbes, Luttre en Godarville. Twee dagen voorzagen bedieningstreinen naar verschillende bedrijven, waarbij La Providence de voornaamste was. Ook te **Montignies** hadden de typen 81 nog steeds een inzetreeks met acht plandagen: Ze reden hier vooral lokale goederentreinen en bereikten hierdoor Acoz, Tergnée, Marcinelle, Gosselies en

**Overzicht van de naoorlogse diensten van het type 81**

Jaar	Antw	Brugge	Brussel	Charler	Gent	Hasselt	Liège	Mons	Namur	Effect	Ritvaard	Inzeld
Zomer 1947	49	6	17	45	29	20	97	50	6	441		298
Winter 1947	51	6	17	45	26	20	88	50	5	442		307
Zomer 1948	45	5	17	45	23	21	70	48	4	442		277
Winter 1948	41	6	14	45	19	16	72	46	4	441	305	257
Zomer 1949	29	5	13	42	13	9	71	46	3	441	286	230
Winter 1949	28	5	14	41	14	8	67	42	3	441	276	221
Zomer 1950	25	5	11	37	15	8	63	40	4	472	254	208
Winter 1950	20	5	9	36	15	7	66	36	4	472	249	198
Zomer 1951	29	6	9	37	14	9	69	43	3	472	255	217
Winter 1951	31	7	9	35	17	8	70	42	3	472	254	222
Zomer 1952	29	-	9	34	18	7	68	41	2	468	240	204
Winter 1952	25	-	9	43	17	7	66	33	2	431	233	205
Zomer 1953	25	-	8	41	18	8	66	33	2	306	232	201
Winter 1953	25	-	8	42	18	8	67	34	2	301	246	204
Zomer 1954	24	-	7	42	19	8	72	36	2	301	245	210
Winter 1954	25	-	8	39	18	11	71	35	2	301	251	209
Zomer 1955	26	-	8	37	22	10	69	40	2	300	257	214
Winter 1955	26	-	8	36	23	10	59	40	2	300	254	204
Zomer 1956	25	-	7	35	21	8	56	39	2	297	224	193
Winter 1956	25	-	6	36	18	8	54	40	-	297	226	187
Zomer 1957	18	-	6	36	17	9	46	40	-	294	208	172
Winter 1957	17	-	6	35	17	8	47	40	-	287	206	170
Zomer 1958	14	-	2	34	16	8	46	40	-	280	194	160
Winter 1958	13	-	2	35	16	8	46	40	-	280	192	158
Zomer 1959	13	-	2	36	13	8	43	36	-	250	185	150

Jaar	Antw	Brugge	Brussel	Charler	Gent	Hasselt	Liège	Mons	Namur	Effect	Ritvaard	Inzetzd
Winter 1959	11	-	2	32	12	9	43	36	-	250	180	145
Zomer 1960	11	-	3	31	11	9	44	34	-	220	179	139
Winter 1960	11	-	4	31	11	10	44	34	-	209	178	141
Zomer 1961	5	-	3	28	10	8	42	32	-	202	163	128
Winter 1961	2	-	3	23	8	8	42	32	-	195	159	118
Zomer 1962	2	-	5	27	9	9	41	32	-	179	158	125
Winter 1962	2	-	5	24	9	9	41	29	-	179	154	119
Zomer 1963	-	-	-	25	6	10	40	21	-	172	127	102
Zomer 1964	-	-	-	30	2	14	38	14	-	161	127	98
Zomer 1965	-	-	-	32	2	12	35	15	-	144	127	96
Winter 1965	-	-	-	23	2	4	30	9	-	113	86	68
Zomer 1966	-	-	-	3	-	-	9	5	-	61	31	17
Winter 1966	-	-	-	3	-	-	7	-	-	36	15	10

Effectief : werkelijk effectief aan type 81 (en 82 voor Schaarbeek tot in 1950)

In dienst : aantal machines onder druk dat dadelijk kan ingezet worden

Diensten : aantal machines nodig voor de uitvoering van de dienst (10 % reserve niet inbegrepen)

Hauchies. Verder waren er twee doorgaande treinen naar Tamines en Erquelinnes. De rest van de opdracht werd uitgevoerd als pendelritten tussen Châtelaineau en de diverse metaalverwerkende bedrijven in de buurt.

Iets verder uit het industriegebied rondom Charleroi lag de stelplaats *Tamines*: hierdoor kenden de typen 81 hier – in een beperkte reeks voor twee locomotieven – een heel ander inzetstramien. Ze werden hier vooral gebruikt voor de bedieningstreinen naar de bedrijven in de buurt en verder de af- en aanvoer van de goederenwagens naar de verschillende losplaatsen in de streek. De machines gingen hun treinen halen te Fleurus en Lambusart in de vroege morgen, en nadien werden de wagens verdeeld. De bedienden zo de losplaatsen van Frasnes en Moignelée en reden ook drie treinen naar de kalkgroeve van Aisémont. In de late namiddag werden de gevulde wagen naar Lambusart en verder Châtelaineau afgevoerd. De laatste stelplaats in deze regio was Walcourt en hier werden zes machines type 81 gebruikt voor de typische bediening van de loskoeren in de streek en hier werden de verschillende lijnen bereiden. Als we de inzetreeks in detail bekijken hebben we de volgende situatie :

<u>Inzetreeks J</u>		<u>6 inzetdagen in drieploegenstelsel</u>
Dag 1	90 km	Bediening van Mariembourg en vanuit deze plaats naar Boussu en Couvin
Dag 2	100 km	Bediening van Mariembourg met verder treinen naar Chimay, Momignies en Het Franse Anor, verder werd op maandag, woensdag en vrijdag vanuit Chimay Sivry bediend, de overige dagen ging het vanuit Mariembourg naar Treignes
Dag 3	93 km	Bediening van Mariembourg en verder Chimay en Couvin
Dag 4	150 km	Bediening van Berzée en vanuit deze plaats o.m. Ham en Thy, in de namiddag werd Philippeville en Senzeilles bediend. 's Nachts werden de wagen naar Monceau gevoerd en nieuwe wagens teruggebracht
Dag 5	128 km	Bediening van Florennes en verder Oret, Fraire, Merlemont en Doische 's Nachts werden de wagens naar Châtelaineau afgevoerd
Dag 6	61 km	Bediening van Florennes met bediening van St-Aubin en Ermeton Rangingen te Walcourt

#### Inzetreeks K 1 inzetdag :

Dag 1 Reserve voor baantreinen

Tweede district – namelijk Liège – had gedurende de ganse periode de uitgebreidste inzet voor de typen 81 en hier had men ook de meeste stelplaatsen. Nu hebben we hier de volgende inzet : te *Gouvy* waren er drie reeksen. Naast de reizigersdiensten door het type 64 werden alle andere treinen door de vierassers gereden. In reeks J met drie plandagen waren er vooral de lokale bedieningstreinen naar Bastogne, maar ook Limerlé, Reuland en Trois-Ponts werden bereikt. Verder deden ze ook nog lichterdiensten naar Bellain. De tweede reeks K met als standplaats Trois-Ponts had ook werk voor drie machines, maar nu vooral in de Oostkantons. Hier werden vanuit Trois-Ponts Malmédy, Losheimergraben, Waismes en St-Vith bereikt. Andere bedieningstreinen reden naar Rivage, Francorchamps en Grand Halleux. Verder werden nog twee locomotieven gebruikt voor baantreinen en rangingen te Gouvy.

In de Luikse stelplaats Kinkempois waren er twee reeksen met resp. 3 en 15 diensten. De eerste reeks had als standplaats Ans en verzekerde de vele kolentreinen op de kolenlijn naar Flémalle met de mijnen te St-Nicolas en Plateau. Verder waren er twee bedieningstreinen naar Fexhe le haut Clocher en naar Herstal via Rocourt en Liers. De uitgebreidste inzetreeks werd vanuit Kinkempois en Bressoux gereden met vooral de bediening van de vele bedrijven op de maasoevers. Verder ging de rit vanuit Kinkempois ook naar Voroux en Waremme op de lijn 36 en naar Herstal. Vanuit Bressoux waren er twee plandagen voor diensten naar Visé en verder naar CBR Lixhe. Twee machines verzekerden alle diensten naar de mijnen op de verbinding vanuit Chenée naar Beyne en Micheroux; De verste bestemming was de bediening van Poulseur en Rivage. Verder werden de typen 81 ook gebruikt voor de baantreinen in de streek. De machines van Kinkempois werden ook te



Statte gebruikt: twee machines zorgden hier voor de goederendiensten naar Marchin, Moha en Andenne. Eénmaal werd ook de volledige verbinding tot in Landen (met rangeringen te Hannut) afgelegd.

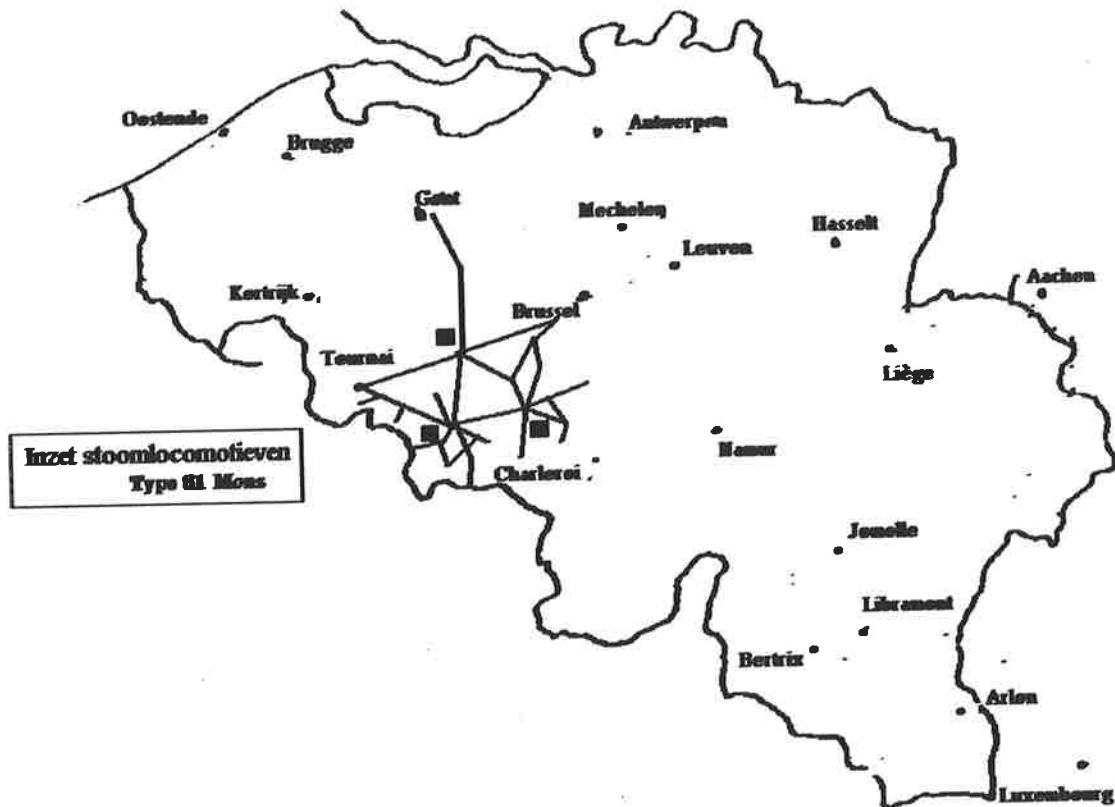
Volgende stelplaats was Herbesthal met ook hier een uitgebreide inzet voor 3 machines : de eerste plandag verzorgde diensten vanuit Verviers naar Spa voor diverse reizigerstreinen, de twee volgende dagen waren de 81-ers gebruikt voor goederentreinen naar Raeren – Sourbrodt enerzijds en naar Montzen anderzijds. Ook de goederentrein naar Spa werd tijdens de derde plandagen gesleept. Verder werden er drie machines gered gehouden voor het slepen van de vele militaire treinen naar Elsenborn (eindpunt Sourbrodt).



Derde district men een uitgebreid dienstenpakket en diverse stelplaats was Mons. Hoofdinzet kenden de machines type 81 te *Haine-St-Pierre* met verschillende inzetreeksen. Hier was de reorganisatie in volle gang daar de typen 201 al een groot deel van de diensten overgenomen had en de rangeerdiesels type 253 voor de volledige rangeerdienst zorgde. Nochtans zouden de lokale goederendiensten nog steeds door de oude getrouwe stomers gereden worden. In de reeks L waren acht machines bedrijvig voor diverse bedieningstreinen. Zo bereikten ze diverse lokale bestemming in het Centre, nl. Piéton, Anderlues, Luttre, Ecaussines en Manage. Maar ze reden ook verder nl. naar Clebecq en van hieruit naar Braine-le-Comte, maar ook naar Fauroelux en Soignies. In de reeks M stonden ze reserve voor baantreinen. Tweede groot inzetgebied werd vanuit *St-Ghislain* bediend. Hier waren in de reeks J nog steeds acht machines bedrijvig. Ook hier veel bedieningstreinen in de omgeving, met bestemmingen Blaton, Beloeil, Péruwelz en vooral de industriële gebieden rond Tertre en Soignies. Nochtans stonden ook enkele doorgaande goederentreinen op het programma, naar Tournai en Luttre. De rest van het programma werd doorgevoerd in de kolenstreek rondom Dour en Warquignies.

Naast deze hoofdreeksen waren er nog twee bijkomende reeksen: in de reeks K werden 4 machines gebruikt in de onmiddellijke omgeving naar Tertre en Warquignies. Enige verdere bestemming was Quèvy. Dan waren er nog de reeksen M (één locomotief voor baantreinen) en L. Deze reeks was bijzonder want hier werd één van de twee locomotieven gebruikt die uitgerust waren met een radioverbinding. Deze verzekerde de rangeerdiensten te St-Ghislain en nam ook de bediening van Quévrain voor zijn rekening. In de reeks V zouden de typen 81 ook gebruikt worden voor de rangering in het reizigersstation en bij de stelplaats.

Derde stelplaats in de regio was Ath waar nog drie machines gebruikt werden. Hoofdinzet kenden de stomers te Lessines waar twee dagen doorgebracht werden. Vanuit deze plaats was er ook een doorgaande dienst naar Merelbeke. Verder waren er nog twee bedieningstreinen – één naar Tournai, de andere naar Halle – met de bediening van alle tussenliggende stations. De onderstaande kaart geeft een overzicht van deze inzet rondom Mons.



Ander – meer noordelijk gelegen – mijnstreek was deze in Limburg en ook te *Hasselt* waren de typen 81 hiervoor gestationeerd. In de vrij uitgebreide inzetreeks K werden acht machines gebruikt vier dagen werden volledig gevuld met diensten in het oostelijk mijngebied met pendel ritten tussen Eisden, Waterschei, Winterslag en de Genkse kolenhaven. In deze dienst was ook de rangeerdienst te As en de bediening van Rotem ondergebracht. De overige dagen voorzagen het slepen van de typische bedieningstreinen. De eerste dag was er de dienst naar Lanaken en Maastricht, de tweede inzetdag werd opgevuld met een treinen naar Neerpelt en Hamont via Houtahelen. De derde dag voorzagen diensten naar Tongeren en Diest en de laatste inzet voor deze treinen bracht de 81-er te Tessenderlo en Scherpenheuvel. Verder was er nog reeks L met de klassieke reservedienst voor de baantreinen.

Als laatste regio voor de inzet van de typen 81 was Gent, meer bepaald de stelplaats *Brugge*. Hier waren tijdens de zomer van 1962 nog 5 inzetdagen in de reeks J, maar men voorzagen enkel rangeringen te Zeebrugge (drie machines) en lokale bedieningsritten naar Knokke, Blankenberge, Beernem en ook als verste plaats Roeselare. Bij de dienstwissel verzekerden de typen 81 ook een aantal pendelritten tussen Brugge en Zeebrugge.

Door de levering van de diverse diesellocomotieven (de typen 200, 210 en vooral 212) en een aantal rangeerdiesels zou de inzet tijdens de volgende jaren snel bergaf gaan. De beperkte dienst voor de baantreinen te Antwerpen en Schaarbeek viel al tijdens de zomer van 1962 weg en Brugge was de volgende stelplaats waar het type 81 vervangen werd, ditmaal door de levering van de rangeerdiesels type 262 (latere reeks 82) speciaal bestemd voor Zeebrugge. Vanaf 1964 bleven enkel nog de lijndiensten over, maar ook deze laatste twee machines werden in de loop van 1965 door de typen 212 van Merelbeke vervangen.

Te Hasselt kwamen in 1965 de locomotieven type 211 en 213 vanuit Schaarbeek over en deze zouden onrechtstreeks het type 81 uit de mijnstreek verdringen. Deze diesel -hydraulische machines zouden vooral de reizigersdiensten overnemen en hier voldoende machines type 200 (voor de dienst uit Eisden) en 210 (overige treinen) vrijmaken. De effectieve dienst eindigde te Hasselt in de loop van de zomer van 1965. Nog gedurende enkele maanden werden de diensten voor baantreinen behouden, maar tegen het einde van het jaar verdwenen ook deze laatste treinen.

Met de winterregeling werden de laatste grote inzetreeksen te Liège (Kinkempois en Gouvy), te Charleroi (Monceau en Montignies) en te Mons (St-Ghislain) gereden, we hadden op dat ogenblik nog de volgende inzetgegevens :

Charleroi	Monceau	23 inzetdagen	(waaronder 3 te Walcourt)	
Gent	Merelbeke	2 inzetdagen		baantreinen
Hasselt	Hasselt	4 inzetdagen		kolentreinen
Liège	Kinkempois	21 inzetdagen	(waaronder 3 te Statte)	
	Gouvy	7 inzetdagen		
Mons	St-Ghislain	9 inzetdagen		

Maar na deze regeling viel de inzet terug van 68 actieve machines naar nog slechts 17. Reden hiervoor was het feit dat de derde bouwschijf van het type 212 in volle omvang tot inzet kwam, maar ook dat belangrijke elektrificaties (o.m. de verbinding naar Duitsland) in dienst kwamen. Na deze winterregeling werden alle diensten van Monceau overgedragen op de pas geleverde locomotieven type 212 voor de lijndiensten en vooral op de nieuwe rangeerdiesellocomotieven type 262 (eerste bouwschijf) die samen met enkele machines type 260 een nieuwe reeks met 11 plandagen voor hun rekening namen. Deze namen alle rangeerwerk en lokale treinen over. Op dat ogenblik werd een nieuwe inzetreeks met drie plandagen en de overgebleven diensten vanuit Walcourt opgesteld.

Ook de inzetreeks van Kinkempois viel volledig weg ten gunste van de machines type 212 en vooral door de levering en transfer van een aantal locomotieven type 262 waardoor de inzetreeks van Kinkempois diensten voor 21 machines type 260 en 8 typen 262 voorzag. Hierdoor werden voorlopig nog 2 typen 81 te Kinkempois gebruikt voor baantreinen, drie machines waren te Statte actief en vier machines werden nog vanuit Gouvy gebruikt.

Te St-Ghislain zou de omschakeling op het type 262 nog iets langer duren en bij het begin van de zomerregeling van 1966 waren nog maar 5 machines type 262 te St-Ghislain aanwezig en ze namen vier diensten over. Tijdens de volgende maanden werden ook de laatste vijf diensten van het type 81 definitief overgedragen aan de nieuwe rangeerdiesels. Op 1 juli 1966 eindigde dan definitief de stoomtractie en de laatste negen typen 81 (de nummers 81.002, 81.005, 81.075, 81.154, 81.211, 81.256, 81.332, 81.335 en 81.510) werden definitief op het afstelspoor geplaatst.

Vanaf de zomer van 1966 ging het dan snel bergaf met de diensten van het type 81 (maar ook met de stoomtractie in het algemeen). Nog in de loop van augustus, begin september werden de laatste locomotieven van Walcourt door de typen 273 en 262 vervangen. De locomotieven 81.059, 81.327 en 81.367 bleven nog actief en sleepten sporadisch nog enkele baantreinen in de buurt van Monceau. Op 29 december 1966 werd de laatste stomer van Monceau gedooft.

Enkele dagen voorheen – op 26 december – werd ook de laatste 81-er van Statte (de 81.178) definitief afgevoerd. Tijdens de vorige dagen werden nog enkele lokale treinen gereden, maar de typen 262 van Kinkempois verdrongen ook hier de stoomtractie.

De laatste diensten op het Belgische net werden in Gouvy gedaan. Hier waren nog zeven machines type 81 actief in een vier dagen tellende reeks met de boven genoemde diensten naar Bastogne en in de Oostkandons, maar naarmate er meer machines type 262 te Kinkempois in dienst kwamen, werden drie dergelijke locomotieven naar Gouvy gedirigeerd en twee machines werden vanuit Gouvy zelf gebruikt, één machine was te Trois-Ponts aanwezig. De machines 81.205, 81.209, 81.287, 81.307, 81.324, 81.432 en 81.434 verloren de meeste diensten in de loop van november 1966, maar daar er nog niet genoeg machinisten opgeleid waren voor de nieuwe dieseltractie moesten de 81-ers nog regelmatig inspringen vooral voor de rangering te Gouvy en de diensten naar Bastogne. Maar in januari 1967 werden ook deze laatste diensten van het Belgische net verdieseld. Alle overblijvende stoomlocomotieven werden in april 1967 definitief uit het bestand afgevoerd.

## **T.E.E.-treinen**

*Saphir* .

De vierde verbinding waarin België betrokken was (dit naast de T.E.E.- treinen Duitsland – Paris, Nederland – Zwitserland en Paris – Brussel – Amsterdam) was er ook nog de verbinding vanuit het Duitse Ruhrgebied met Brussel en verder Oostende en Groot-Brittannië. Vanaf het begin van de jaren vijftig bestond deze verbinding al als “Saphir” en deze werd gereden met de nieuwe motorwagens van de Duitse spoorwegen reeks VT 08.

Daar deze verbinding een vrij groot succes kende, was het ook normaal dat ze ook opgenomen werd in het eerste T.E.E.- net dat in 1955 uitgedokterd werd en er werd voorzien dat de Duitse Spoorwegen hiervoor het materieel zouden voorzien in de vorm van de nieuwe dieselmotorwagens reeks VT 11.5. En op 2 juni 1957 werd deze nieuwe trein volgens het oude uurschema ingericht tussen Dortmund en Oostende via Köln en Brussel.

### **Het ingezette materieel :**

Opdat deze verbinding al bestond met de motorwagen reeks VT 08, moest men noodgedwongen deze verbinding met de gloednieuwe motorwagens gaan rijden om een duidelijk onderscheid te maken met de nieuwe, hoogwaardige dienst. Maar er was een grote vertraging bij de levering en hierdoor waren er slechts twee stellen afgeleverd en zonder echte testritten, moest de VT 11.5 hier zijn vuurdoop doorstaan en werd hier als allereerste dienst gebruikt. Omwille van de beperkte cliënteel volstaan vijf tussenrijtuigen voor de “Saphir”. Deze dienst blijft maar een jaar behouden, maar door de levering van de volgende motorwagens en een grondige heroriëntering wordt het parcours voor de zomerregeling van 1958 veranderd en wordt Frankfurt het beginpunt van de “Saphir” en wordt de inzet gecombineerd met o.m. de Rhein – Main en rijden stellen gekoppeld tussen Frankfurt en Köln. In deze laatste stad is er trouwens een aansluiting met de IC- treinen naar het Ruhrgebied.

Deze dienst bleef gedurende vele jaren behouden en werd deze dienst met een daggemiddelde van meer dan 1 100 km voor deze stellen behouden, waarbij de – inmiddels hernummerde – reeks 601 in de vroege morgen verliet richting Oostende en in de vroege namiddag verliet de kuststad terug richting Duitsland. In de eindjaren zestig – door de elektrificatie van de lijn 37 tussen Liège en Aachen – werd de “Saphir” omgelegd via Montzen en reed hij gekoppeld met de Parsifal.

Pas na de elektrificatie van de volledige lijn werden de verouderde motorwagens vervangen door een gesleepte trein met de meer moderne Duitse T.E.E.- rijtuigen. Voor deze verbinding werden opnieuw vijf rijtuigen gebruikt, één rijtuig met compartimenten, 2 rijtuigen met een volledig open ruimte, een gecombineerd bagagerijtuig met buffetafdeling en een restauratierijtuig. De tractie op het Duitse raject werd verzekerd door de locomotieven reeks 103, te Köln werd voorzien in een locomotiefwissel waarbij de N.M.B.S. machines reeks 16 (of in mindere mate de reeks 18) de trein zouden slepen. Eén jaar later – in 1972 – werd de samenstelling verminderd en werd het bagagerijtuig achterwege gelaten.

Deze samenstelling bleef tot bij de afschaffing van de dienst in 1979 behouden, enkel werd het restatierijtuig vanaf 1974 vervangen door een gewoon buffetrijtuig.

### **Stopplaatsen en ritgegevens :**

Zoals al boven aangehaald was het oorspronkelijk traject gelegen tussen Dortmund (in het Ruhrgebied) en Oostende waarbij de trein in de voormiddag naar België reed, terwijl de rit terug naar Duitsland in de namiddag plaatsvond. Hierdoor was duidelijk dat deze trein vooral ingelegd werd voor de Duitse klanten en zakenlui die Brussel en London als bestemming hadden.

Al een jaar later ontstond de behoefte om het traject te wijzigen: de zakenlui in het Ruhrgebied had met de Parsifal en Paris-Ruhr al voldoende aansluitingen met hun doelgebieden, en er waren voldoende aansluitingen te Köln en Liège aanwezig op Brussel te bereiken. Daarom werd het nieuwe zakencentrum te Frankfurt de

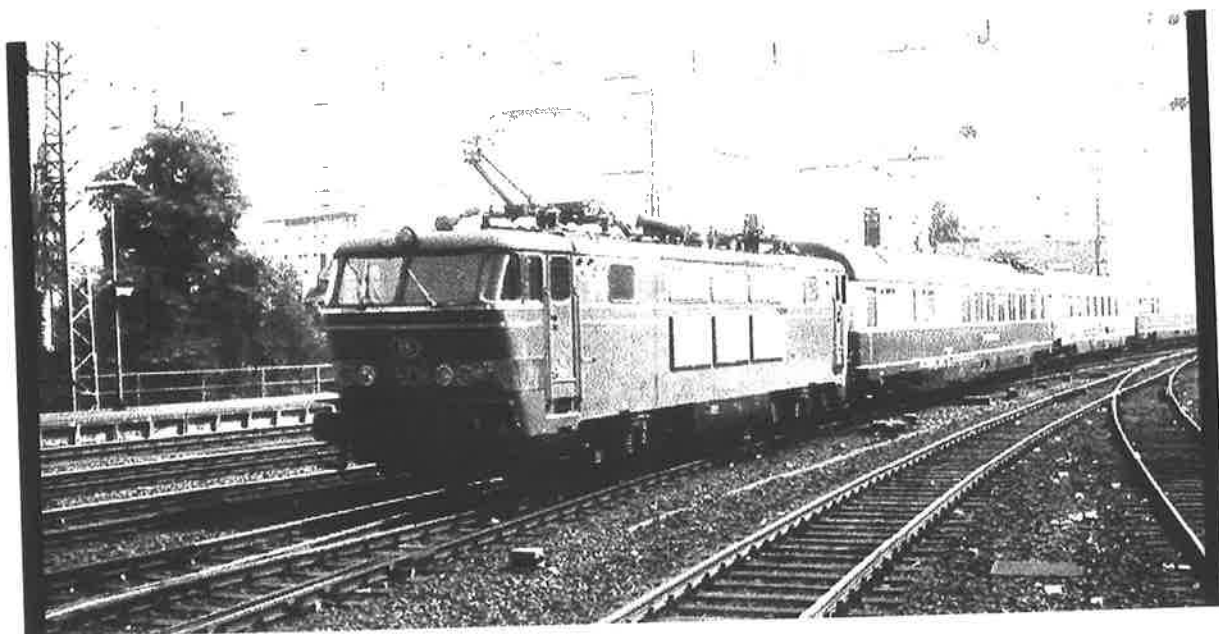
nieuwe oorsprong voor de “Saphir” en hierdoor vergrootte de afstand van 463 km tot 568 km. De uurregeling tussen Köln en Oostende bleef behouden, alleen werd het vertrek te Frankfurt omwille van de groter af te leggen afstand vervroegd tot ca. 7 u. 15. Opmerkelijk was wel dat er in de richting België een oponthoud was van 20 minuten te Köln dit om de nodige aansluitingen te verwezenlijken met de binnenlandse IC-treinen uit Dortmund en Hannover. In de richting Frankfurt was er maar een oponthoud van 3 min voorzien. Dit was mogelijk daar er geen echte aansluiting moest voorzien worden richting Frankfurt. Door deze lange stilstanden en door het moeilijke en bochtrijke traject langs de Rijn was de gemiddelde snelheid van deze verbinding slechts 88 km/h. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de stopplaatsen en geeft het uurschema van de allereerste jaren.

TEE 75 / 74		TEE 19 / 20	TEE 74	TEE 75	In dienst	Afschaffing
Dortmund			8.15	21.52	02/06/1957	01/06/1958
Bochum			8.27	21.37	02/06/1957	01/06/1958
Essen			8.42	21.24	02/06/1957	01/06/1958
Duisburg			8.58	21.08	02/06/1957	01/06/1958
Düsseldorf			9.16	20.50	02/06/1957	01/06/1958
	Nürnberg		(6.05)		26/09/1971	28/05/1978
	Würzburg				26/09/1971	28/05/1978
	Aschaffenburg				26/09/1971	28/05/1978
	Frankfurt		(7.15)	(22.29)	01/06/1958	27/05/1979
	Mainz				01/06/1958	27/05/1979
	(Wiesbaden)				31/05/1959	26/09/1971
	Koblenz				01/06/1958	27/05/1979
	Bonn				01/06/1958	27/05/1979
	Köln		9.52	20.18	02/06/1957	27/05/1979
	Aachen		10.39	19.33	02/06/1957	27/05/1979
	Herbesthal			19.16	02/06/1957	22/05/1966
	Verviers		11.08	19.04	02/06/1957	27/05/1979
	Liège-Guill		11.34	18.43	02/06/1957	27/05/1979
	Brussel-nord		12.41	17.29	02/06/1957	27/05/1979
	Brussel-centr				01/06/1975	27/05/1979
	Brussel-zuid		12.48	17.22	02/06/1957	27/05/1979
	Gent-St-Piet		13.18	16.50	02/06/1957	22/05/1966
	Brugge		13.43	16.26	02/06/1957	22/05/1966
	Oostende		13.59	16.10	02/06/1957	22/05/1966

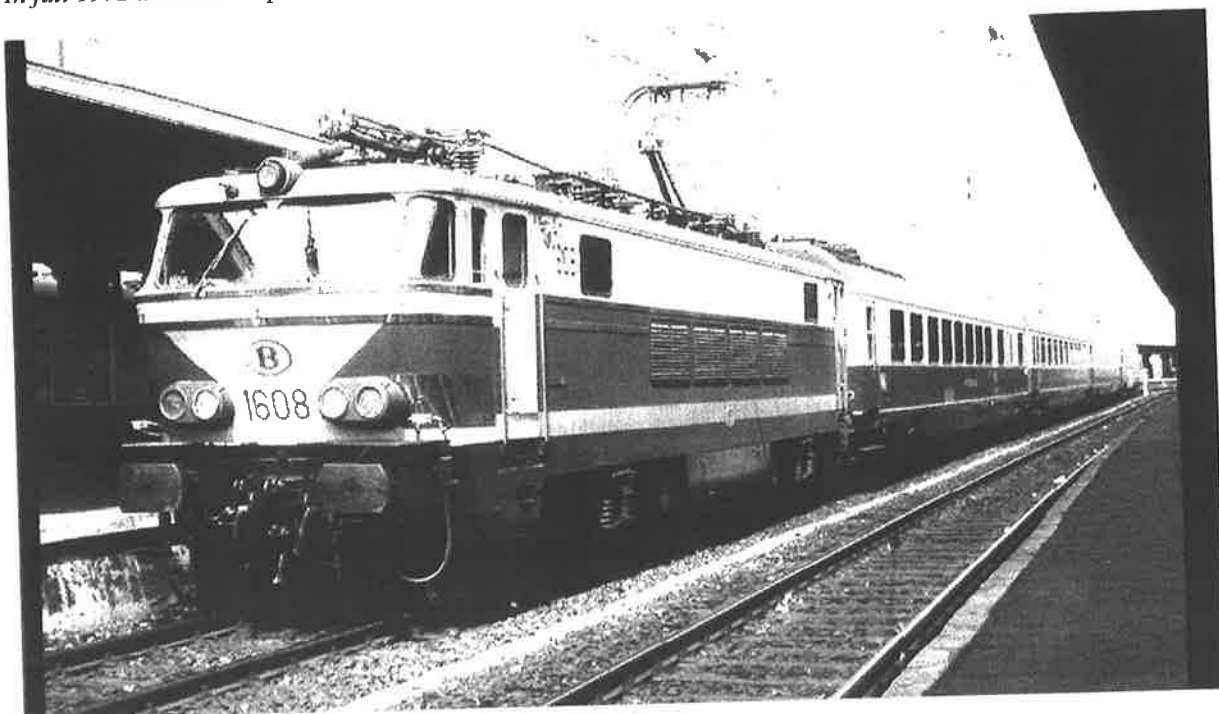
Meer dan tien jaar waren er praktisch geen wijzigingen te noteren, wel zou de linkeroever van de Rijn geruild worden door de lijn via de rechteroever en deed men Mainz niet meer aan maar wel de zusterstad op de rechteroever, namelijk Wiesbaden. Dit traject was trouwens 10 km langer, maar de rittijd bleef door de hogere snelheid gelijk. Gedurende de volgende jaren kon de rittijd – vooral tussen Oostende en Köln verder verkort worden en zo steeg de gemiddelde snelheid boven de 100 km/h. De enige verandering die optrad was het feit dat de T.E.E. in 1966 beperkt werd tot in Brussel-zuid, dit omdat het aantal reizigers voor Oostende onbeduidend geworden was.

Met ingang van de winterregeling van 1971 – een drietal jaar na de volledige elektrificatie van de verbinding – besliste men om de T.E.E.- trein te laten slepen en zo kwam er de inzet van vijf moderne T.E.E.-rijtuigen van de Duitse spoorwegen. Reden hiervoor was dat de motorwagens niet meer het comfort konden volgen en dat ook de maximale snelheid op sommige baanvakken te hoog geworden was. Ter gelegenheid van deze verandering werd de “Saphir” gekoppeld werd met de binnenlandse IC- dienst en zo had men in de richting Brussel een nieuwe oorsprong, namelijk Nürnberg (met stopplaatsen Würzburg en Aschaffenburg). In de tegenrichting bleef Frankfurt het eindpunt en moest men overstappen om verdere bestemmingen te bereiken. Dit had echter alleen met de wagenomloop te maken. De rittijd was beperkt tot 4 u 41 (tegen 4 u 48 in dieseltractie) en die met een verlengde stop te Köln voor de locomotiefwissel. Anderzijds werd richting Brussel nog steeds via Wiesbaden gereden, richting Frankfurt nam de trein de andere oever van de Rijn en bediende Mainz.

Tot bij het einde van de T.E.E. dienst in mei 1979 bleef de dienst praktisch ongewijzigd. In 1975 werd een extra stop te Brussel-centraal bijgevoegd en voor de zomerregeling van 1978 werd het startstation van Nürnberg naar Frankfurt verplaatst. De “Saphir” bleef echter wel gekoppeld aan het Duitse IC-net zodat men vanuit Frankfurt tal van verdere bestemming kon bereiken.



*In juli 1972 komt de "Saphir" met locomotief 1606 te Aachen-Hbf vanuit Köln aan*



*Eindpunt van de "Saphir" te Brussel-zuid, enkele maanden voor zijn afschaffing*

Na de winterregeling van 1979 werd de trein omgevormd tot een Ec- verbinding met 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> klasse en deze verbinding hield het uit tot bij de IC / IR- rregeling. Op dat ogenblik werden alle doorgaande verbinding afgeschaft en bleef enkel de tweeurdienst naar Köln.

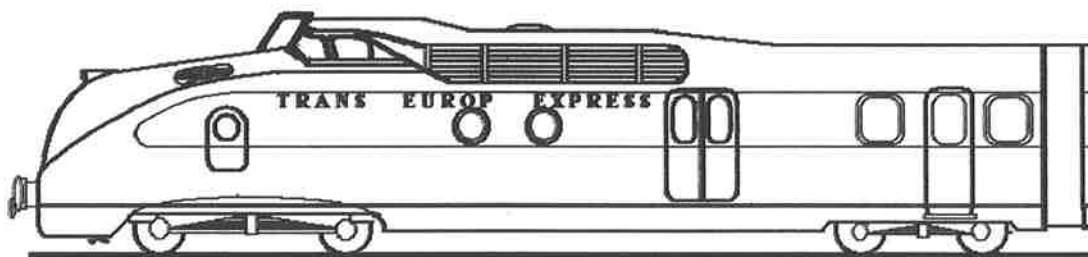
Opmerkelijk is wel dat binnen iets meer dan een maand er opnieuw een verbinding naar Frankfurt ingericht wordt, dit maal met de ICE- treinen via de hoge snelheidslijnen, waardoor de rittijd ongeveer gehalveerd wordt. Hopelijk krijgt deze verbinding een groter cliënteel dan de vroegere "Saphir" en worden opnieuw rechtstreeks treinen naar Zuid- Duitsland ingericht.

## T.E.E.-treinen

### Dieselmotorwagens reeks VT 11.5 van DB .

#### Voorgeschiedenis :

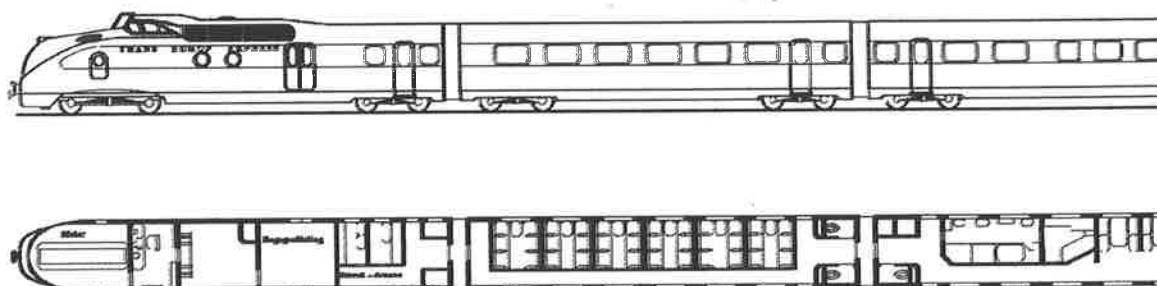
Toen de plannen voor de nieuwe T.E.E.- verbindingen ter sprake kwamen en ook de Deutsche Bundesbahn moest zorgen voor nieuw comfortabel materieel, had men in Duitsland al lange tijd ervaring met snelle dieselmotorwagens voor de binnenlandse dienst. Na de snelle motorwagens reeks SVT 137 uit de jaren dertig, waren ook recenter nieuwe dieselstellen ontwikkeld voor deze diensten. Het betrof te typische "Eierköpfe" van de reeksen VT 08.5 (uit 1952) en VT 12.5 (uit 1953). De eerste reeks was voorzien voor de snelle dooregaande reizigerstreinen en in deze vorm kwamen ze al regelmatig naar België daar ze o.m. gebruikt werden voor de voorlopers van de nieuwe T.E.E.- verbindingen Paris – Ruhr en Saphir naar Oostende. De twee reeks had dezelfde kenmerken, maar door een andere binneninrichting waren ze meer geschikt voor het voorstadsverkeer van o.m. Frankfurt. Beide motorwagens hadden een snelheid van 140 km/h, waren driedelig en hadden een vermogen van ca. 750 kW.



De nieuwe T.E.E.- motorwagens werden uit deze oudere motorwagens afgeleid, maar ze zouden natuurlijk de typische kenmerken van de nieuwe treinen (hoog comfort, alleen 1<sup>ste</sup> klasse en hogere snelheid) moeten krijgen. Daar men voorzag dat de treinen gereden zouden worden met 5 tot 7 tussenrijtuigen, besliste men om twee identieke motorwagens per trein te gebruiken en door de verbetering van de motoren kon het vermogen verhoogd worden tot 850 kW per motorwagen. Pas in 1955 werd aan de firma MAN de opdracht gegeven voor de bouw van negen dieselmotorstellen, MAN zou zorgen voor de motor en aandrijving, terwijl Linke Hofmann – Busch voor het grootste gedeelte van de rijtuigen zou zorgen. De firma Wegmann zorgde voor de 16 rijtuigen met bar en restauratie. Om deze acht stellen met twee motorwagens en vijf tussenrijtuigen te vormen werden de volgende voertuigen besteld :

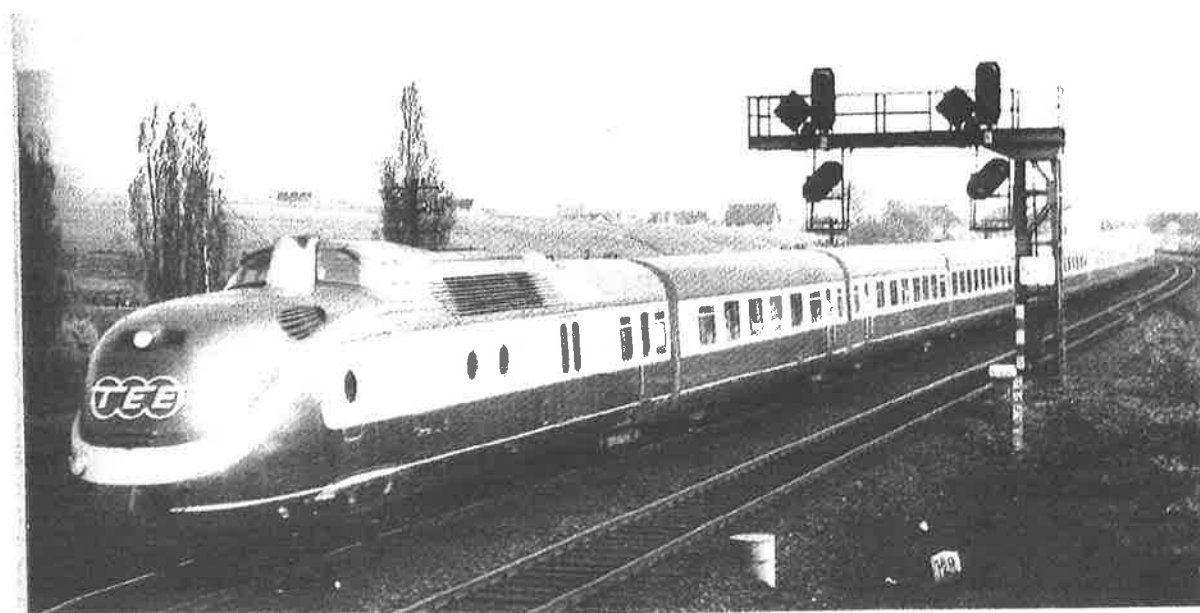
19 motorwagens reeks	VT 11 5001 – 5010 >	601.001 – 019	2x 8 motorwagens + drie reserve
8 rijtuigen met zijgang	VM 11 5201 – 5208 >	901 201 – 208	
23 rijtuigen met middeng	VM 11 5101 – 5123 >	901 101 – 123	2x 8 rijtuigen + 7 reserve
8 barrijtuigen	VM 11 5301 – 5308 >	901 301 – 308	
8 restauratie/keukenrijt	VM 11 5401 – 5408 >	901 401 - 408	

Door deze optie konden de stellen met twee extra rijtuigen uitgerust worden, terwijl eventueel een negende stel met 4 rijtuigen en eventueel een barrijtuig uit de gewone combinatie samengesteld worden. Het eerste stel werd pas in april 1957 aan de DB afgeleverd.



### De levering en inzet :

Bij de opening van het T.E.E.- net op 2 juni 1957 waren slechts twee volledige stellingen afgeleverd en deze werden bijvoorbeeld als "Saphir" tussen Dortmund en Oostende gebruikt, de tweede dienst die dadelijk gereden werd was de "Helvetia" tussen Hamburg en Zürich. Hiervoor waren twee stellingen nodig en hierdoor werd tijdens de eerste maanden deze trein toch nog enkele keren door de VT 08 vervangen. In de volgende maanden werden de volgende stellingen geleverd en begin december werd ook de Paris-Ruhr door de VT 11.5 (in plaats van de oudere VT 08) gereden. Enkele weken later was het de beurt aan de "Rhein – Main" tussen Frankfurt en Amsterdam, waarvoor ook één stel nodig was. Hierdoor werden vijf van de acht motorstellen gebruikt, een bijkomend stel stond reserve te Frankfurt voor ontubbelingstreinen of bijzondere (binnenlandse) chartertrenten. Deze dienst bleef gedurende drie jaar ongewijzigd, wel werd de "Saphir" naar Frankfurt geleid en reed men in treinschakeling met de "Rhein – Main" tussen Frankfurt en Köln.



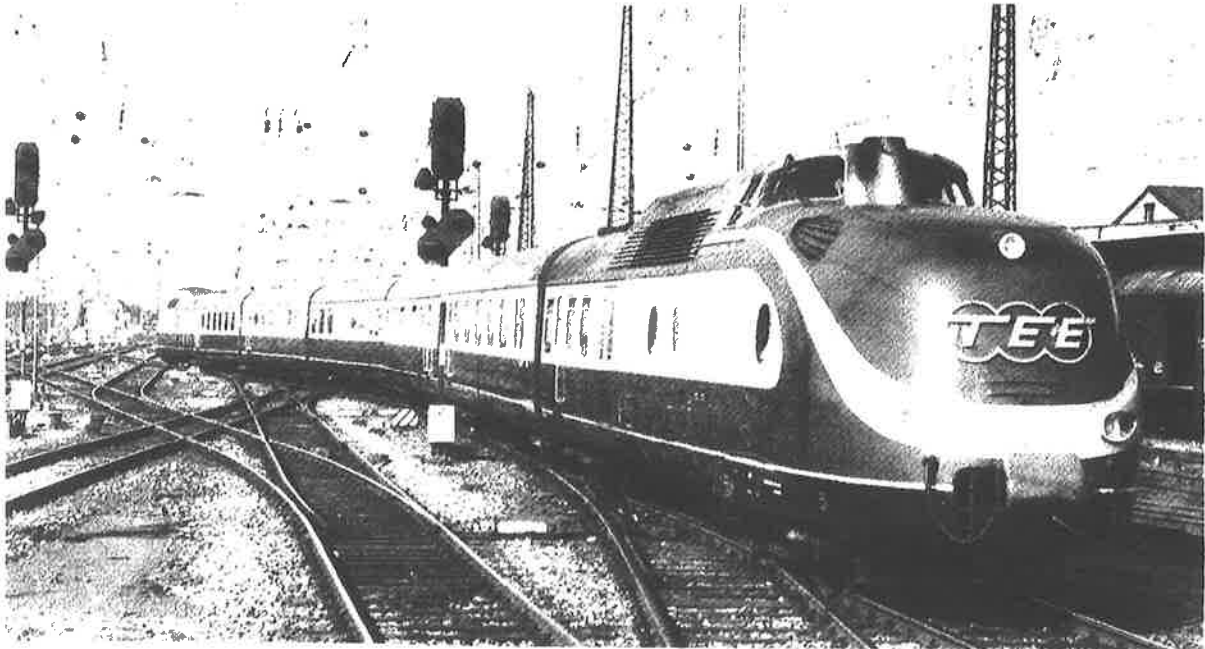
*TEE "Helvetia" bestaande uit 8 rijtuigen in 1958*

Vanaf de zomerregeling van 1960 werd de "Paris – Ruhr" afgestaan en werd de analoge dienst als "Parsifal" gereden tussen Hamburg en Paris. Door de langere reisweg, waren hiervoor twee stellingen nodig en werd het stel ook versterkt met een bijkomend rijtuig zodat deze trein een samenstelling met 6 tussenrijtuigen bezat. Ook nu bleef deze toestand gedurende vijf jaar ongewijzigd.

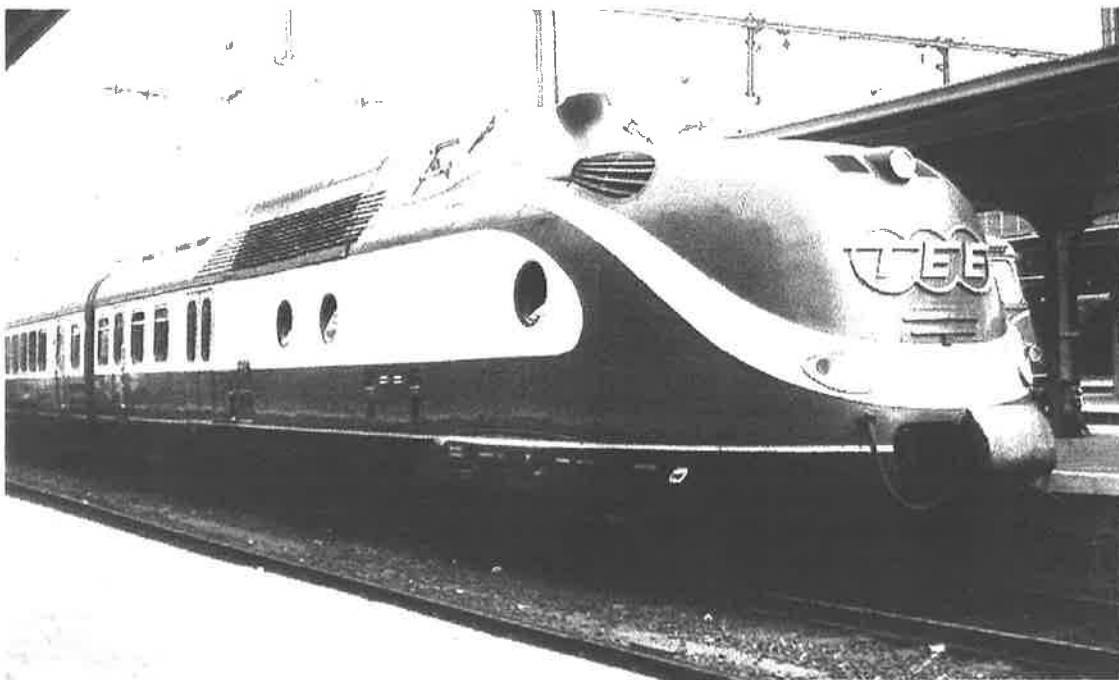
Voor de zomerregeling van 1965 werd een bijkomende verbinding tussen het Rhurgebied en België ingericht als "Diamant" en om tot een standardisatie te komen, werd ook voor deze verbinding bestemming Antwerpen-centraal de Duitse motorwagens gebruikt. Voor deze verbinding was één stel voldoende en deze werd gevonden bij de "Helvetia" die omgevormd werd in een geslept stel. Vermelden we nog dat de Duitse motorwagens in België door bestuurders van Herbesthal gereden werden. Opmerkelijk was ook dat – omwille



van de elektrificatie van de lijn 37 en de omvorming van het station Liège-Guillemins – het parcours gewijzigd werd. In richting België werden de “Diamant” en de “Parsifal” tussen Aachen en Liège gekoppeld om zo de belasting van de verbinding te ontlasten. In de richting Duitsland daarentegen reden de beide T.E.E.-treinen een omweg via Visé en Montzen om zo terug te Herbenthal te oude lijn te bereiken. Hierdoor steeds de rittijd met 7 minuten en viel de stopplaats Verviers weg.



*De “Saphir” rijdt het station van Frankfurt Hbf binnen*



*De VT 601 tijdens één van zijn laatste diensten als “Saphir” te Liège-Guillemins*

Vanaf deze datum zou de inzet van de – inmiddels hernummerde – dieselmotorwagens stilaan achteruit gaan. Wel werd de samenstelling van de Parsifal verhoogd tot 10 tussenrijtuigen, maar ook werd beslist om een aantal Duitse T.E.E.- treinen te laten rijden als gesleept stel. Reden hiervoor was het feit dat de elektrificatie oprukte en ook een aantal grensoverschrijdende trajecten onder draad gebracht werden. Verder begon de capaciteit van de motorwagens krap te worden en ook het comfort voldeed niet meer aan de normen. Door het

geringe vermogen was ook de verhoogde snelheid op verschillende plaatsen problematisch geworden. Als eerste werd de "Rhein – Main" voor de zomerregeling omgevormd en verloor de reeks 601 (ex VT 11.5) één plandag en werden nog slechts 5 motorstellen gebruikt voor de dienst. Wel reden gemiddeld twee stellen een aantal bijkomende binnenlandse treinen en werden ze ook gebruikt voor gecharterde treinen voor toeristische ritten.

Een jaar later – met ingang van de winterregeling – werd ook de "Parsifal" door een geslept stel overgenomen en werden hierdoor twee bijkomende motorwagens werkloos. Men zocht en vond een vervangtrein voor deze dienst en vanaf de volgende zomerregeling verhuisde de stellen naar Zuid-Duitsland en reed de T.E.E. dienst "Mediolanum" tussen München via Oostenrijk (Innsbrück) naar het Italiaanse Milano en verving hier de oude Italiaanse tweeledige stellen. De capaciteit werd trouwens te krap en zo werd de trein uitgerust met vijf tussenrijtuigen.

Op dat ogenblik was de zwanenzang van de oude dieselmotorwagens al ingeluid en zou de vervanging door moderner (geslept) materieel zich opdringen. Zodoende hadden we voor de T.E.E. verbindingen de volgende einddata:

"Saphir"	Hamburg – Brussel	25/09/1971
"Diamant"	Hamburg – Brussel	25/09/1971
"Mediolanum"	München – Milano	19/08/1972

Maar omdat de motorwagens nog niet afgeschreven waren, zocht men een nieuw inzetpakket en dit werd gevonden voor de nieuwe IC regeling in Duitsland zelf en er werd een inzetreeks voor vijf motorwagens opgesteld, volledig in de IC-dienst. Zo reden ze vanaf 26 september 1971 de volgende diensten :

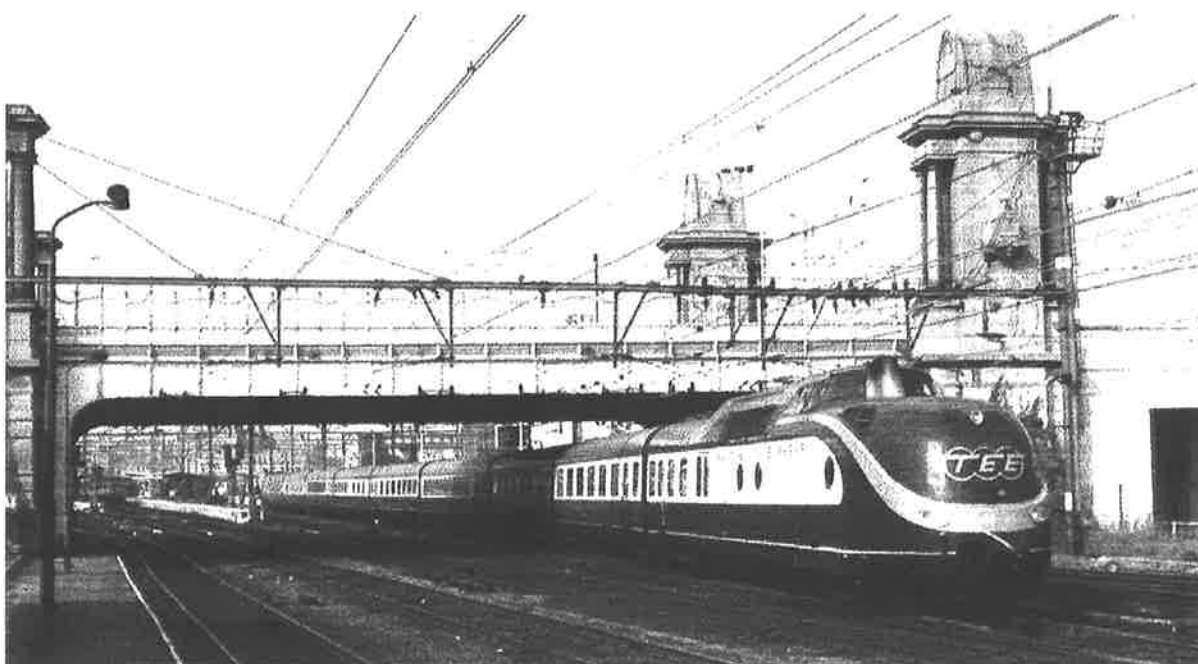
Dag 1	IC 153 / 156	"Prinzregent"	Frankfurt – Innsbrück
Dag 2	IC 160 / 165	"Präsident"	München – Frankfurt
Dag 3	IC 161 / 162	"Jakob Fugger"	Stuttgart – München
Dag 4	IC 163 / 164	"Hessenkurrier"	Wiesbaden – München
Dag 5	IC 185	"Nordwind"	Bremen – München
	IC 184	"Südwind"	München – Bremen

Maar om dit uitgebreidere takenpakket te kunnen uitvoeren, zocht men voor oplossingen bij een eventuele modernisering. Het comfort van deze treinen voldeed nog steeds, enkel de keuken werd aangepast, maar het vermogen van de oudere dieselmotoren was niet meer voldoende om de hogere snelheden aan te kunnen. Hiervoor zocht men een vervanging en gesterkt door de ervaringen bij de Franse spoorwegen, besliste men om één motorwagen vanaf 1968 om te bouwen met een gasturbine, afkomstig uit de helikopterwereld. Hierdoor kon men het vermogen verdubbelen tot ongeveer 2 000 kW en door de kleinere omvang bleven de verbouwingen beperkt. Deze opdracht werd gegeven aan de firma MAN in Nürnberg en het eerste stel kwam begin 1971 als VT 602.001 op de sporen. Uiterlijk was er enkel een verschil door de grotere luchtinlaten op de neus. Gelijktijdig werd ook het sierlijke T.E.E. embleem bedekt met een metalen plaat met de aanduiding Inter City. De schildering bleef behouden. Na diverse tests werd beslist om vier bijkomende motorwagens per jaar om te vormen en enkele maanden later was ook de 601.012 omgebouwd tot 602.012. Voor deze twee motorwagens werd een zesde dag ingevoerd vanaf de winterregeling van 1972, namelijk als "Sachenross" waar trouwens vooraf ook de nodige testen uitgevoerd werden. Nochtans zouden als snel een aantal moeilijkheden optreden, niet met de turbine zelf, maar door het feit dat de oude motorwagens niet meer geschikt waren voor deze hogere vermogens en hierdoor tal van trillingen en verouderingsverschijnselen optraden. Hierdoor werd de ombouw opgeschort en werd de 601.002 als derde en laatste motorwagen nog afgewerkt. Verder werd ook het vermogen beperkt.

Gedurende een vijftal jaar bleef deze dienst praktisch ongewijzigd verder lopen, maar vanaf de winterregeling 1977 / 1978 werd de inzet aangepast: er werden drie stellen gevormd met twee motorwagens reeks 601 en drie gemengde stellen met elk een motorwagen reeks 601 en 602. De werkelijke afstelling zou gedurende de volgende maanden gebeuren en voor de winterregeling van 1978 bleven er nog slechts vier inzetdagen over en werden de eerste omgebouwde motorwagens definitief uit het effectief afgevoerd. Op 27 mei 1979 eindigde dan de commerciële dienst voor deze mooie ex- T.E.E.-stellen en werden alle motorwagens reeks 602 afgevoerd. De overgebleven stellen werden vanuit Frankfurt naar de stelplaats Hamm (in het Ruhrgebied) overgebracht en hier zouden ze gebruikt worden buiten reeks: ze reden een groot aantal chartertreinen voor

gezelschappen tussen het Ruhrgebied en vooral de Duitse Alpen, maar ook bijzondere ritten met een toeristische bestemming.

Deze diensten bleven nog een tiental jaar verder duren, waardoor zeker in de zomer gemiddeld twee stellen per dag actief waren. Voor de verjaardag van 150 jaar Duitse Spoorwegen werd een volledig stel in zijn oorspronkelijke glorie gerenoveerd en op diverse plaatsen – ook op de grote tentoonstelling te Bochum Dahlhausen – aan het publiek voorgesteld en na de festiviteiten werd dit stel bij het museumpatrimonium ingedeeld. In deze functie verzekerde (en verzekert) de motorwagen diverse speciale ritten en kwam ook verschillende keren naar België met een bezoek aan de Venbahn en verschillende ritten naar Brussel en Oostende



*Tijdens één van de speciale ritten werd ook Oostende bereikt*

Door de hoge snelheidslijnen zou de interesse voor de oude stellen te Duitsland tanen en tegen het eind van de tachtiger jaren werden de overblijvende stellen definitief afgevoerd en geraakte nog drie volledige stellen (twee motorwagens en vijf tussenrijtuigen) naar een privé- firma in Italië, die er een aantal charterritten doorheen heel Europa wou mee ondernemen. Doch dit plan is nooit tot uitvoer gebracht en de stellen verkommerden na vele jaren inactiviteit. Op dit ogenblik is enkel het museumstel ritvaardig.

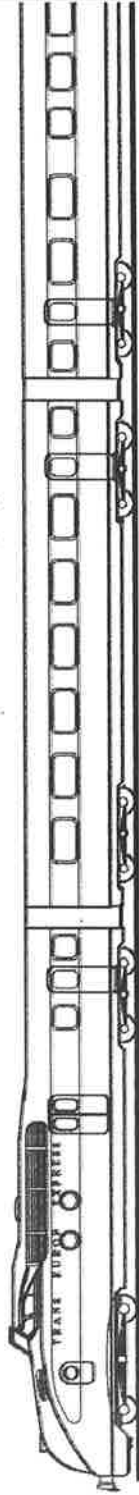
Naast de Duitse stellen, werden praktisch identieke stellen aangekocht door de Deense Spoorwegen: in 1962 werden 5 volledige stellen besteld bij MAN te Nürnberg : deze bestonden uit twee motorwagens en zes tussenrijtuigen. Opmerkelijk hierbij was dat het om twee halve stellen ging, waarbij in het midden twee stuurstandrijtuigen gebruikt werden. De bedoeling was een snelle verbinding tussen Kopenhagen en de voornaamste steden op het schiereiland Jylland. Deze opvatting werd gekozen daar de stellen toch moesten gedeeld worden om per ferry over de "Grote Belt" vervoerd te worden. Na de oversteek werden met de twee delen afzonderlijke bestemmingen bereikt. Richting Kopenhagen werden ze dan weer gekoppeld tot één enkel stel. Deze "Lyntog" treinen bleven tot in de eindjaren zeventig het snelverkeersnet in Denemarken rijden, maar werden dan door gesleepte treinen vervangen. De stellen werden nog aan een Poolse privé-maatschappij verkocht maar korte tijd later werden ze – na het faillissement van deze maatschappij – afgebroken.

# TEE-stellen type VT 11.5

Duitsland D.B.

Levering :  
 Man  
 LHB  
 Wegmann

19



**Loopbaan :**  
 Nummering : VT 11 5001 - 5019  
 601.001 - 019  
 Aantal gebouwd : 19 motorwagens  
 Bouwjaar : 1957 - 1958  
 Bouwers : MAN Nürnberg  
 LHB / Wegm  
 Rijtuigen : Diesel-hydraul  
 1970 - 1971  
 1985  
 Buiten dienst : B'2 + 2'2' + ...  
 Asindeling :  
 Snelheid : 140 km/h

Aantal plaatsen : 122  
 Zitplaatsen : 48  
 Restauratie :  
 Verwarming : Elektrisch

**Draaistellen :**  
 Wegmann

**Dieselmotoren**  
 Aantal : 1 per motorwagen  
 Transmissieverhouding :  
 Vermogen : 1 000 kW

## Kenmerken :

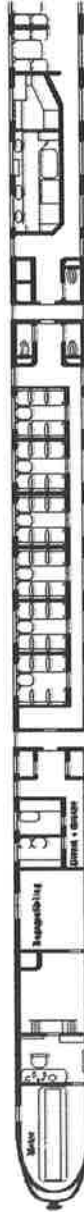
**Overbrenging :**  
 Aandrijving : Hydraulisch Voith  
 900 kW  
 Urvermogen : rechte tandwielen  
 Overbrenging : 26 cm./sec<sup>2</sup>  
 Versnelling :  
 Lengte compartiment : 1 400 mm  
 Lengte open compartiment : 1 100 mm  
 Breedte compartiment : 2 750 mm  
 Lengte kopplatforms : 3 010 / 3 847 mm  
 Breedte kopplatform : 2 750 mm

## Afmetingen :

Totale lengte : 129 960 mm  
 Lengte koprijtuig : 19 200 mm  
 Lengte tussenrijtuig : 17 400 mm

Breedte : 3 092 mm  
 Hoogte dak : 3 765 mm  
 4 180 mm  
 Totale hoogte : 12 600 mm  
 Afstand draaistel motorw  
 Tussenrijt : 12 600 mm

Afstand binnen draaistel : 2 300 mm  
 Id. motorwagen : 3 400 mm  
 Diameter aandrijfwielen : 970 mm  
 Diameter loopwielen : 900 mm  
 Massa (leeg) : 200 000 kg  
 Massa (ritvaardig) : 214 000 kg



samenstelling : 5 tussenrijtuigen

## *Lijn 155*

### *Marbehan – Virton - Montmédy.*

Toen de twee hoofdlijnen door de Ardennen – namelijk de Luxembourg-lijn in 1858 en de Athus-Meuse lijn – afgewerkt waren, besliste men om beide lijnen op verschillende punten te verbinden. Dit was trouwens de meest rendabele oplossing voor het weinig bevolkte gebied. In het zuiden werden twee verbindingen voorzien: deze tussen Arlon en Athus en een minder belangrijke lokale verbinding tussen Marbehan en Virton, twee kleine provinciesteden. Het zou echter geruime tijd duren eer men een exploitatiemaatschappij kon vormen en zo werd de “Compagnie de Virton” in 1868 als één van de allerlaatste opgericht.

Deze concessie met een looptijd van 25 jaar voorzag de boven genoemde verbinding vanuit Marbehan naar Virton en verder de aansluiting van deze lijn op het net van de “Est Français” die zijn hoofdlijn op korte afstand van de Belgisch Franse grens aangelegd had. Nochtans zou het nog bijna vijf jaar duren eer de noordelijke verbinding met een lengte van iets meer dan 25 km aangelegd werd en op 19 april 1873 reed dan de eerste commerciële dienst tussen Marbehan en Virton ingereden. Deze verbinding zou trouwens gedurende de ganse loopbaan een zeer lokaal karakter hebben en vooral de landelijke behoeften dekken. Verder waren er enkele treinen naar de staalnijverheid rondom Athus en in Frans Lotharingen.

Het korte zuidelijke traject (slechts 6 km tot aan de grens) kwam nog veel later klaar. In deze situatie werd een verbinding gebouwd die in het grensplaatsje Lamorteau België verliet en even verder in een nieuw aangelegd vormingsstation te Ecouviez de noordlijn bereikte en via een driehoek zowel in oostelijke als westelijke richting aansloot. Dit traject werd op 15 maart 1881 officieel ingereden.

De uitbating van de lijn werd tot op 20 juli 1894 door de kleine maatschappij met zwak, en later verouderd materieel uitgevoerd en de dienstregeling voorzag slechts een zestal treinparen op het noordelijk traject, op het zuidelijke traject tot in Lamorteau waren er maar 2 à 3 treinen te signaleren. Ook na de overname door de Etat Belge bleef het reizigersverkeer beperkt, enkel werden een aantal goederentreinen die tot dan over Aubange en Longwy geleid werden, nu via Ecouviez geleid en waren er doorgaande treinen vanuit het Franse Montmédy tot in Virton. In deze periode werden verschillende bijkomende haltes geopend om de lijn rendabeler te houden. De tractie werd meestal verzekerd door de stelplaats Virton (later Latour).

Gedurende vele jaren – zelfs tot na de tweede wereldoorlog – bleef deze toestand bestaan, waarbij steeds Latour voor de tractie van de reizigers- en goederentreinen zorgde, maar waarbij meestal ook verouderde rijtuigen ingezet werden. Bij de goederendienst naar Frankrijk werden tussen de beide wereldoorlogen vooral de zware machines type 36 gebruikt.

Na de tweede wereldoorlog werd de reizigersdienst tussen Marbehan en Virton uitgevoerd door de ex-Duitse locomotieven type 66, die echter al vlug vervangen werden door de sterkere machines type 40. Opmerkelijk is wel dat deze lijn – ondanks het lokale karakter – nooit bereden is door de motorwagens van Bertrix. Een overzicht van de treinen wordt op de volgende bladzijden in detail besproken.

Al zeer snel ging het cliënteel achteruit en werd het aantal treinparen beperkt en de lijn 155 was één van de eerste lijnen die vroegtijdig verbust werden. Het noordelijk deel zag zijn laatste reizigerstrein op 4 februari 1951 rijden, maar ook het baanvak naar Frankrijk hield het slechts enkele maanden langer uit en op 7 oktober 1951 werden ook hier de treinen verbannen. Maar ook het goederenverkeer zou al snel onderbroken worden en verdwenen de treinen vanuit Virton tot in Ethe in de loop van 1953 en de lijn werd op dat ogenblik vanuit Marbehan bediend. Het baanvak Ethe – Virton werd in 1956 opgebroken. Omstreeks 1960 werd ook het baanvak voorbij Croix-Rouge gesloten en in 1968 werden de sporen verwijderd. Gedurende vele jaren bleef het resterende deel bediend voor de diensten van de N.M.B.S. die te Croix Rouge een kleine werkplaats en opslagplaats voor houten dwarsliggers van de dienst baan had. Pas recent werd een deel van de lijn tussen Marbehan en Croix Rouge gerenoveerd en werd een nieuwe industriële lijn 289 van ca. 2 km naar Etalle aangelegd voor de bediening van het nieuwe bedrijf van mineraal water Valvert.

Het zuidelijk gedeelte naar Frankrijk kende veel langer goederenverkeer, daar de grensovergang tot in september 1985 openbleef voor een groot aantal treinen. De tractie werd na de wereldoorlog steeds uitgevoerd door de stomers type 25 / 26 en nadien door de diesellocomotieven type 203. Maar in de tachtiger jaren werd het grensoverschrijdend verkeer meer gecentraliseerd op de grenspost Mont-St-Martin / longwy en later zelfs overgebracht naar het vormingsstation van Bettembourg waarbij de treinen meestal via Stockem reden. Daarom werd het grenstraject in 1985 gesloten, de verbinding tot Harnoncourt bleef echter in dienst voor de bediening van de "Celluloses des Ardennes", Lamorteau zelf werd vanaf 1982 niet meer bediend.

**Overzicht lijn 155 :*****Voornaamste data:***

19/04/1873	Opening baanvak Marbehan – Virton door "Compagnie de Virton"
15/03/1881	Opening baanvak Virton – Ecouvies door "Compagnie de Virton"
20/07/1894	Overname door de Etat Belge
05/02/1951	Afschaffing reizigersdienst Marbehan – Virton
07/10/1951	Afschaffing reizigersdienst Virton – Montmédy
/1953	Afschaffing goederendienst Virton – Ethe
/1961	Afschaffing goederendienst Ethe – Croix-Rouge
28/09/1985	Afschaffing goederendienst Harnoncourt – Ecouvies

***Stations – stopplaatsen:***

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
LMH	LMH	Marbehan	27/10/1858	-	0,0
		<i>Villers sur Semois</i>		07/10/1951	3,1
MSR		St-Marie	19/04/1873	07/10/1951	6,1
MCR		Croix Rouge	19/04/1873	07/10/1951	11,4
		Buzenol		07/10/1951	13,5
MT		Ethe	19/04/1873	07/10/1951	19,5
		<i>Belmont</i>		07/10/1951	21,2
		<i>Pierrard Ecole</i>		07/10/1951	22,6
LTV		Virton Ville	19/04/1873	07/10/1951	23,9
MSM	MSM	Virton St Mard	19/04/1873		25,5
		<i>Dampicourt</i>	01/04/1889	01/10/1890	27,5
		Harnoncourt	15/09/1883	07/10/1951	29,6
MLM	MLM	Lamorteau	15/03/1881	07/10/1951	31,2
		Fransse grens			31,5
		Ecouvies (Fr)			
		Montmédy (Fr)			

*Cursief gedrukt : haltes*

***Aansluitingen op overige lijnen :***

Marbehan	Aansluiting lijn 162 richting Arlon
Virton – Est	Aansluiting lijn 165 richting Bertrix
Virton - ouest	Aansluiting lijn 165 richting Athus

***Industrie :***

Etalle	Eaux Minéraux Valvert
Croix-Rouge	SA Forestière Lorraine > N.M.B.S.
Harnoncourt	SA Celluloses des Ardennes

Uittreksel lijn 155 uit reisgids van 1943

155 Marbehan-Virton-Lamorteau-Ecouvies 155												
3529	3524		3528	3532	K			3531	3525	3529	3531	
6.54	12.10	—	17.42	21.05	0	Marbehan.....	A	6.54	9.35	17.00	19.36	—
6.58	12.15	—	17.46	21.10	8	Villers-sur-Semois .....	↑	6.49	9.30	16.55	19.31	—
7.03	12.20	—	17.53	21.15	6	Sainte-Marie .....	↑	6.44	9.26	16.50	19.27	—
7.10	12.26	—	18.01	21.23	12	Croix-Rouge .....	↑	6.35	9.17	16.41	19.18	—
7.15	12.33	—	18.05	21.28	14	Buzenol.....	↑	6.30	9.12	16.36	19.13	—
7.25	12.44	—	18.16	21.39	20	Ethe .....	↑	6.19	9.02	16.25	19.03	—
7.29	12.48	—	18.19	21.43	22	Belmont.....	↑	6.14	8.57	16.20	18.58	—
7.32	12.51	—	18.22	21.46	24	Pierrevr (Ecole) .....	↑	6.10	8.54	16.15	18.55	—
7.35	12.54	—	18.25	21.49	24	Virton .....	↑	6.07	8.52	16.13	18.52	—
7.39	12.58	—	18.29	21.53	25	Virton-Saint-Mard	↑	6.02	8.47	16.08	18.47	—
8.05	15.03	—	18.55	—	—	Hannoncourt .....	↑	—	8.43	15.35	18.30	—
8.12	15.08	—	19.02	—	30	Lamorteau .....	↑	—	8.37	15.29	18.24	—
8.17	15.14	—	19.07	—	32	Ecouvies .....	↑	—	8.32	15.24	18.18	—
—	—	—	19.10	—	—	—	—	—	—	—	17.58	—
—	—	—	19.14	—	—	—	—	—	—	—	17.52	—

◆ 3524 und 3525 verkehren nur an Samstagen;  
rijden enkel op Zaterdag;  
circulent seulement los samedis.

Uittreksel lijn 155b uit reisgids van 1953

Al uitgebaat door middel van bussen, is de structuur van het spoorwegbedrijf nog volledig aanwezig en heeft men een indruk van de laatste treindiensten.

155 <sup>a</sup> Virton-St-Mard - Lamorteau - Montmédy 155 <sup>a</sup>											
AUTOBUS											
	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21
Virton-St-Mard .....	6.05	7.37	9.25	12.05	14.03	15.45	17.19	18.45	—	—	—
Dampicourt .....	6.09	7.41	9.29	12.09	14.07	15.49	17.23	18.49	—	—	—
Rouvroy .....	6.13	7.45	9.33	12.13	14.11	15.53	17.27	18.53	—	—	—
Lamorteau (Village) .....	6.16	7.48	9.36	12.16	14.14	15.56	17.30	18.56	—	—	—
Lamorteau (Douane) .....	6.19	7.51	9.39	12.19	14.17	16.00	17.34	19.00	—	—	—
Ecouvies (Douane) .....	6.22	7.54	9.42	12.22	14.20	16.03	17.37	19.03	—	—	—
Ecouvies (Centre) .....	6.28	8.01	9.49	12.28	14.26	16.09	17.43	19.09	—	—	—
Grand-Vernouil .....	6.34	8.06	9.54	12.34	14.32	16.15	17.49	19.15	—	—	—
Montmédy (Gare) .....	6.41	8.13	10.01	12.41	14.39	16.22	17.56	19.22	—	—	—
Montmédy (Pl. Préfecture) A .....	6.43	8.15	10.03	12.43	14.41	16.24	17.58	19.24	—	—	—
Montmédy (Pl. Préfecture) .....	6.45	8.17	10.05	12.45	14.43	16.26	18.00	19.26	—	—	—
Montmédy (Gare) .....	6.49	8.21	10.09	12.49	14.47	16.30	18.04	19.30	—	—	—
Grand-Vernouil .....	6.56	8.28	10.16	12.56	14.54	16.37	18.11	19.37	—	—	—
Ecouvies (Centre) .....	7.02	8.34	10.22	13.02	15.00	16.43	18.17	19.43	—	—	—
Ecouvies (Douane) .....	7.04	8.36	10.24	13.04	15.02	16.45	18.19	19.45	—	—	—
Lamorteau (Douane) .....	7.08	8.40	10.28	13.08	15.06	16.49	18.23	19.49	—	—	—
Lamorteau (Village) .....	7.12	8.44	10.32	13.12	15.10	16.53	18.27	19.53	—	—	—
Rouvroy .....	7.15	8.47	10.35	13.15	15.13	16.56	18.30	19.56	—	—	—
Dampicourt .....	7.19	8.51	10.39	13.19	15.17	17.00	18.34	20.00	—	—	—
Virton-St-Mard .....	7.24	8.56	10.44	13.24	15.22	17.05	18.39	20.05	—	—	—
Virton-St-Mard .....	7.28	9.00	10.48	13.28	15.26	17.09	18.43	20.09	—	—	—

Visitez  
la Grotte  
de Dinant  
« La  
Merveilleuse »  
RENSEIGNEMENTS  
M. Roulin  
Tél. 222.10  
DINANT

**Bediening van de lijn : toestand winterregeling 1948 - 1949****Reizigersdienst :**

	5523	5529	5537	5545	5551				
Tractie	T 40	T 40	T 40	T 40	T 40				
Stelpl	MUT	MUT	MUT	MUT	MUT				
Virton	4.37	7.48	14.25	17.06	19.59				
Marbehan	5.26	8.39	15.17	17.55	20.48				

	5526	5534	5540	5544	5556				
Tractie	T 40	T 40	T 40	T 40	T 40				
Stelpl	MUT	MUT	MUT	MUT	MUT				
Marbehan	6.39	11.27	15.58	18.31	21.14				
Virton	7.28	12.16	16.51	19.11	22.02				

	TA 2030	TA 5528	5542	5546	5548				
Tractie	551	551	T 40	T 40	T 29				
Stelpl	MBX	MBX	MUT	MUT	MKM				
Bertrix	6.46								
Virton		12.20	14.05	17.12	19.22				
Lamort			14.37	17.24	19.33				
Monmédy	8.18	13.08							

	TA 5531	TA 2035	5543	5547	5549				
Tractie	551	551	T 40	T 40	T 29				
Stelpl	MBX	MBX	MUT	MUT	MKM				
Montmedy	9.35	13.23							
Lamort			15.33	18.14	19.44				
Virton	10.23		15.45	18.26	19.56				
Bertrix		15.15							

**Goederendienst :**

Voor de doorgaande dienst naar het Franse Ecouvies waren er vijf à zes treinparen tussen Virton en het vormingsstation, alle gereden door locomotieven type 26 van Latour.

Voor de lokale bedieningstreinen hadden we :

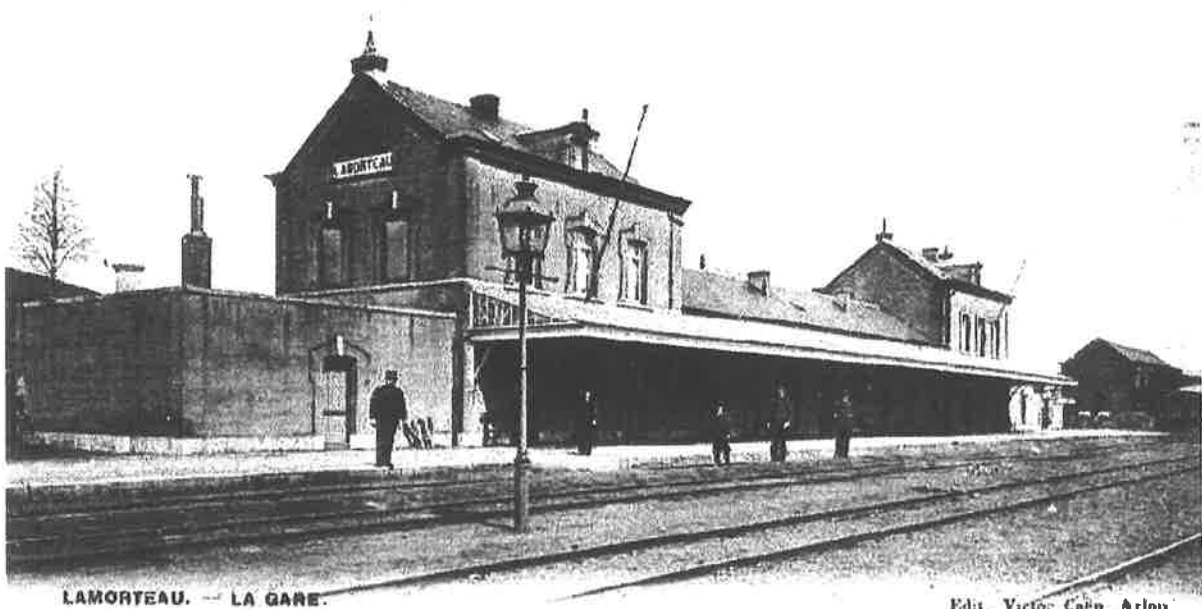
66 405	Virton	Lamorteau	Type 26	Latour	Bediening
66 406	Ecouvies	Lamorteau	Type 26	Latour	Aanvoer wagens
64 343	Lamorteau	Virton	Type 26	Latour	Afvoer wagens
64 356	Lamorteau	Virton	Type 26	Latour	Afvoer wagens
76 351	Virton	Lamorteau	Type 26	Latour	Bediening
- 76 351	Lamorteau	Ecouvies	S.N.C.F.		Bediening

Lamorteau werd in feite tweemaal per dag bediend : éénmaal vanuit Virton tot in Lamorteau door middle van de locomotieven type 26 van Latour. De tweede maal werd de volledige lijn bereden: richting Frankrijk werd de bedieningstrein door een type 26 gereden en hier werd de trein door de S.N.C.F. locomotieven overgenomen. De terugtrein werd vanuit Ecouvies volledig door Belgische machines gereden, waarbij het type 26 gedurende ongeveer twee uur alle rangeerwerk te Lamorteau uitvoerde

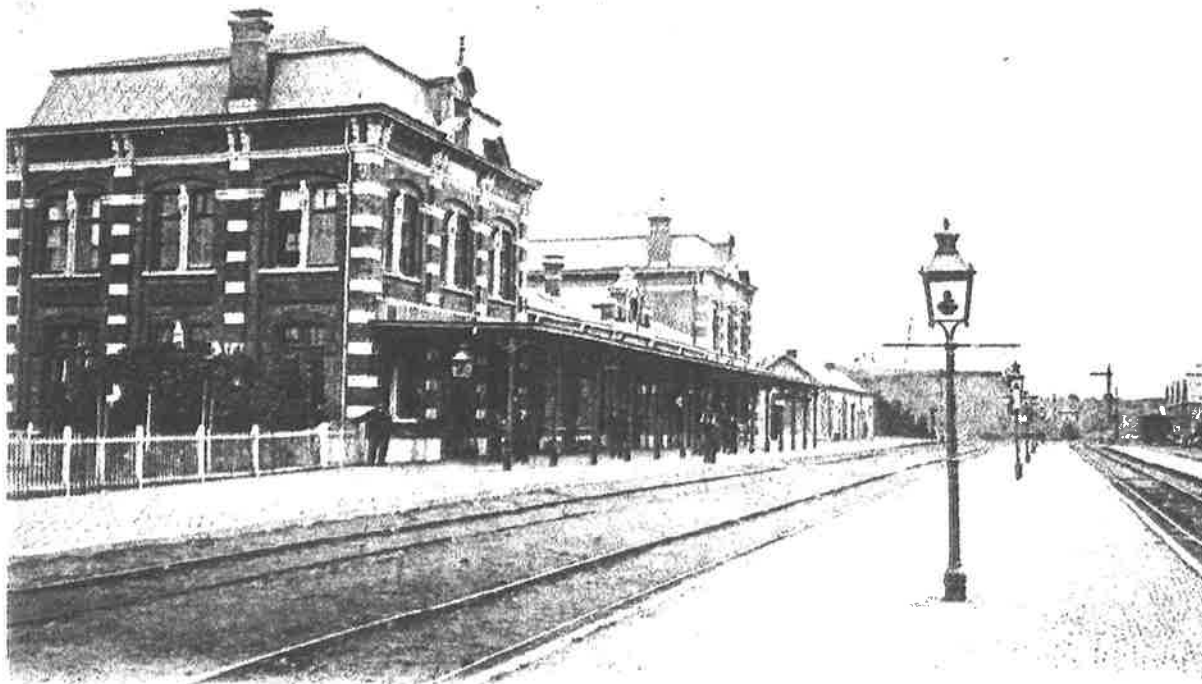
Voor de verbinding Marbehan – Virton hebben we in de dienstregeling geen effectieve trein gevonden, waarschijnlijk werd de bedieningstrein facultatief vanuit Marbehan door een type 29 van Stockem gereden. Deze was voor rangeringen in dit station aanwezig in de loop van de voormiddag.



Stations :



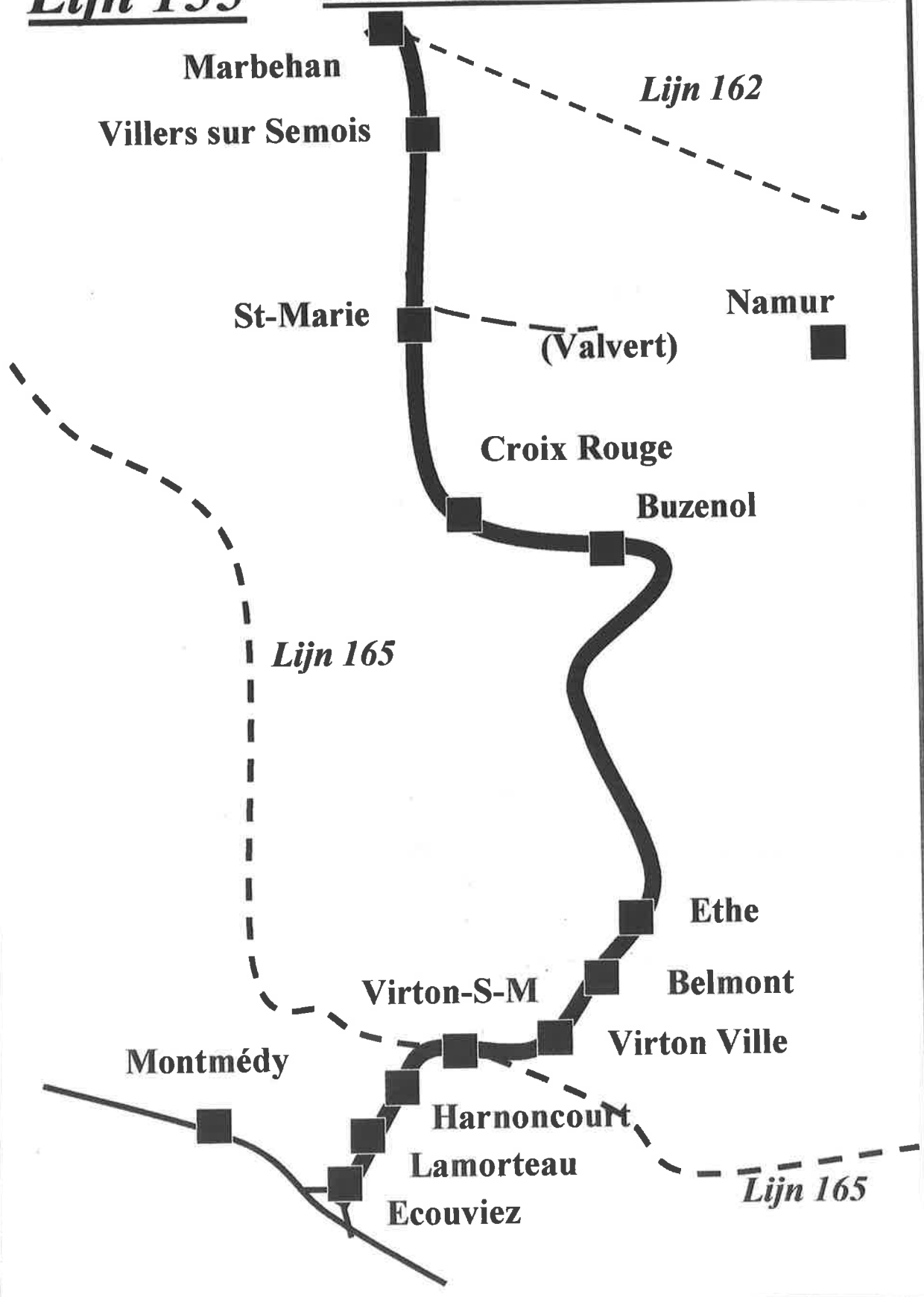
grensstation Lamorteau



knooppunt Virton St Mard

# Lijn 155

# Marbehan-Virton-Montmédy



# Actueel

## 1. N.M.B.S.

### Statistiek :

#### 1. Leveringen : (vanaf 01/01/2002)

voorheen zie jaarboek 2001

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
4173	Alsthom Barcelona	Merelbeke	27/02/2002	
4174	Alsthom Barcelona	Merelbeke	11/03/2002	
4175	Alsthom Barcelona	Merelbeke	15/04/2002	
4176	Alsthom Barcelona	Merelbeke	21/03/2002	
4177	Alsthom Barcelona	Merelbeke	06/05/2002	
4178	Alsthom Barcelona	Merelbeke	20/05/2002	
4179	Alsthom Barcelona	Merelbeke		
4180	Alsthom Barcelona	Merelbeke	18/07/2002	
7765	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/03/2002	
7766	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	18/04/2002	
7767	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/04/2002	
7768	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/04/2002	
7769	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/05/2002	
7770	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/05/2002	

#### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
4126	Merelbeke	Stockem	16/06/2002
4162	Merelbeke	Hasselt	16/06/2002
4174	Merelbeke	Hasselt	16/06/2002

#### Ombouw - modernisering :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
642	Schaarbeek	08/07/2002	Modernisering
648	Schaarbeek	16/06/2002	
655	Schaarbeek	30/04/2002	
657	Schaarbeek	01/07/2002	
662	Schaarbeek	03/06/2002	
663	Schaarbeek	25/06/2002	
697	Kinkempois	13/06/2002	

#### Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
8031	Schaarbeek	16/06/2002	➤
8046	Schaarbeek	01/07/2002	

## **Actuele berichten :**

### **Reeks 03**

We hebben al gemeld dat het effectief vrij krap geworden is door de verschillende beschadigde stellen en daarom werd beslist om te Salzannes een afzonderlijke band op te starten om een 15- tal afzonderlijke koppen voor deze stellen te bouwen. Deze zouden volledig uitgerust worden om snel beschadigde stellen te kunnen herstellen maar ook om een vijftal reserve-exemplaren te hebben om bij een grote revisie automatisch de kop te kunnen vervangen door een volledig gereviseerd exemplaar om zo de herstellingstijd te kunnen inkorten. Men hoopt om vanaf oktober twee stellen per maand te kunnen herstellen. Op dit ogenblik zijn de stellen 321, 338 en 366 in herstelling.

### **Reeks 06 :**

Nog steeds worden de gemoderniseerde stellen die dit jaar uit de werkplaatsen kwamen, uitgerust met de oude vensters en ook werden nog andere verbouwingen uitgesteld. Mogelijk gaat het hier nu om een beslissing om de kostprijs van de transformatie te verminderen.

### **Elektrische locomotieven**

#### **Reeks 12 :**

De inzet van deze reeks werd (en wordt nog gedurig) aangepast: de inzet vanuit Merelbeke werd met één dag verminderd en deze dienst ging voorlopig over de de diesel locomotieven reeks BB 467 400 van de Franse spoorwegen. De dienst ging daarentegen over naar de diensten vanuit Charleroi. Hier worden nu vijf machines gebruikt in de pendeldienst tussen Châtelineau / Monceau en Aulnoye.

Op dit ogenblik wacht men nog op de goedkeuring voor de inzet voor bestemmingen verder dan Aulnoye, maar waarschijnlijk zullen vanaf 15 december alle machines reeks 12 gebruikt worden op deze verbindingen waarbij ze de treinen waarschijnlijk vanuit Kinkempois of zelfs Montzen tot in de buurt van Paris zullen slepen om twee locomotiefwissels (te Charleroi en Aulnoye) te vermijden. Daarentegen zouden de Franse locomotieven BB 436 000 de diensten naar Gent (en mogelijk ook de grensovergang Quévy) voor hun rekening nemen.

#### **Reeks 13 :**

Zoals reeds aangehaald in het vorig tijdschrift zal de inzet van de reeks 13 sterk veranderen met ingang van 15 december aanstaande. Nochtans houdt men nog steeds vast aan de drie bekende inzetdiensten :

\* de dienst Oostende – Brussel – Eupen blijft bestaan maar wordt via de HSL 2 gereden. Er is echter nog geen toestemming van de Duitse spoorwegen om tot in Aachen Hbf te rijden en hierdoor moeten deze trein of via de oude lijn 36 blijven rijden, of er is een locomotiefwissel nodig te Liège-Guillemins. De toelating wordt begin 2003 verwacht en is waarschijnlijk (politiek) gekoppeld aan het toelaten van de ICE- stellen op de HSL 2

\* de dienst Antwerpen – Oostende blijft nog enkele maanden bestaan omdat er nog geen alternatief is, maar geleidelijk aan verdwijnen de machines reeks 13 van deze verbinding, waarbij waarschijnlijk de reeks 27 (mogelijk met M4-rijtuigen) deze dienst overneemt. Dit hangt af van de werken te Antwerpen-centraal.

\* de goederentreinen worden omgeleid via de geëlektrificeerde Athus-Meuse lijn. Op 15 december zouden een tiental treinen de nieuwe lijn gaan nemen, maar gedurende de volgende maanden verhoogt dit aantal tot 12 à 15 naargelang er voldoende machines ter beschikking zijn. Dit kan door de aanpassing van de uurregelingen van de treinen, het versnellen van de treinen en het doorstoten tot in Antwerpen-noord (vanaf 15/12) en St-Louis (voorjaar 2003). Het grote probleem is echter het opleiden van genoeg bestuurders met lijkennis op de "nieuwe" Athus-Meuse lijn en het ontstaan van mogelijke problemen en kinderziektes op deze verbinding.

\* enkele machines worden voor verschillende diensten gebruikt, o.a; voor het slepen van een nieuwe piekurtrein tussen Gouvy en Brussel via Liège en de HSL 2

Ondertussen worden een aantal machines gebruikt voor talrijke test- en opleidingsritten :

- vanaf 10 augustus verlopen er testritten op de HSL 2, waarbij steeds een locomotief reeks 13 tot inzet komt. De eerste rit voorzag enkel een rit van de 1358 met een stuurstandrijtuig tussen Leuven en Ans. De werkelijke testritten startten op 19 augustus met de 1341, het telecomrijtuig 0800 en 7 rijtuigen type I 11.
- op 22 werden de eerste snelheidsritten gehouden en hiervoor kreeg de 1341 een speciale pantograaf voor de 25 kV en dagelijks waren er twee ritten tussen Schaarbeek – Ans – Schaarbeek, waarbij de snelheid geleidelijk verhoogd werd tot 220 km/h
- vanaf oktober werden dan de homologatieritten en de ritten voor de personeelsopleiding gereden, hiervoor werd de 1358 uitgerust met een aantal meetopnemers om alle karakteristieken van de lijn te kunnen nameten.



*Op de eerste dag van de testritten op de HSL 2 werd de 1341 ingezet voor de meettrein (Schaarbeek 29/08/02)*

- op 1 oktober startten ook de eerste testritten op de Athus- Meuse lijn. Hier werd de 1360 gebruikt, samen met de 5318 als machine die moest instaan bij eventuele moeilijkheden. Gedurende bijna een week werden de nodige testen op verschillende snelheden doorgevoerd op de diverse baanvakken. In november worden dan een aantal meetritten georganiseerd met een steeds grotere treinmassa.
- Vanaf midden november worden de opleidingsritten gestart. Vooreerst hebben de bestuurders al kennis gemaakt met de nieuwe installatie en hiervoor kwam onder andere de 5168 tot inzet.
- De omschakeling gebeurt in principe op 15 december, doch men verwacht dat de eerste officiële goederentreinen als begin december gaan rijden, maar dat het omgooien van de dienstregeling pas eind januari afgesloten zal worden.

#### **Reeks 15 :**

De inzet gebeurde tijdens de zomer enkel voor de klassieke meetritten en voor de autoslaaptrein tussen Bressoux en Moeskroen (definitieve bestemming Lourdes).

Een speciale taak had de 1501 op 28 september daar deze locomotief ingeschakeld werd voor een speciale rit in Nederland. Die dag reed de werkgroep 1501 met de Nederlandse locomotief 1501 vanuit Rotterdam naar de ZLSM te Simpelveld. Bij deze speciale rit kwamen nu de twee locomotieven 1501 (NS en NMBS) tot inzet waarbij de Belgische machine op een gedeelte van het traject de trein sleepte. Vanuit Kerkrade

werden beide locomotieven door een stoomlocomotief van de ZLSM (de 1220) naar Simpelveld gesleept. Na een verder rit naar Maastricht ging de 1501 dan terug naar Kinkempois.

De effectieve inzet vanuit Gouvy (2 machines) zou dan toch op 15 december starten. De opleiding van de bestuurders vormt het grote probleem, daar de machinisten van Gouvy de voorkeur geven aan de reeks 13.

#### **Reeks 16 :**

Op 24 september 2002 werd de 1608 – gesponsord door Märklin – voorgesteld als promotiemachine voor de “Belgian Kids Fondation” en hiervoor werd de gouden machine voorzien van de nodige stickers. De modelbouwfabrikant gaat nu deze machine op de markt brengen, waarbij de winst bestemd is voor het goede doel.

Ondanks deze promotie is de toekomst van deze machines onzeker. Op 15 december verliezen ze officieel hun laatste diensten naar Köln, maar de machines worden daarentegen niet definitief afgevoerd. Maar er zijn geen nieuwe taken voorzien en men vindt trouwens ook niet veel nieuwe taken: omwille van het ontbreken van de nodige veiligheidstoestellen mogen ze zeker niet in Nederland en Frankrijk. Verder zijn er praktisch geen (bijzondere) treinen naar Duitsland. Enige diensten die de locomotieven zouden kunnen rijden zijn de treinen op de verbindingen naar Gouvy (en Luxembourg) en op de Athus-Meuse lijn. Verder zouden ze ook enkele (autoslaaptreinen) vanuit Denderleeuw naar Luxembourg / Bettembourg kunnen rijden. Er is echter nog steeds geen beslissing genomen.

#### **Reeks 18 :**

Deze afgestelde machines hebben sinds februari een nieuwe bezigheid : de beide machines die op dat ogenblik te Ronet aanwezig waren (de 1801 en 1803) dienen nu voor het testen van verwarming van de rijtuigen type I 10 die sinds kort te Salzannes in onderhoud gaan. Op dit ogenblik beschikt Salzannes immers nog niet over een vaste installatie en tot de bouw hiervan wordt de reeks 18 als vervanging gebruikt.

#### **Reeks 20 :**

Door de reorganisatie van de diensten op de verbinding naar Luxembourg, zouden vanaf 15 december een tweetal diensten uitgewonnen worden en hierdoor zou de inzet vanuit Antwerpen verder versterkt worden.

#### **Reeks 22 :**

Voor de 36 machines reeks 22 die overbleven, is er nog steeds een inzetreeks met 34 dagen, met vooral piekurentreinen. Hoofdinzet kennen ze vanuit Brussel (Schaarbeek) naar Oost- en West-Vlaanderen (Kortrijk, Poperinge, Gent, Aalst, Oudenaarde, Adinkerke, Zottegem, ...) maar ook naar Charleroi, Tournai. Vier machines worden vanuit Berchem gebruikt naar St-Niklaas, Leuven, Mechelen en Turnhout. Twee dagen worden ingepalmd door diensten vanuit Liers naar Statte en Jemelle.

In goederendienst worden ze vooral gebruikt in de buurt van Antwerpen (lokale treinen naar o.m. Leuven) maar vooral in de buurt van Mons naar Monceau, Quévy en St-Ghislain.

Door het krappe bestand komen ook andere reeksen tot inzet: de reeks 25 wordt vooral gebruikt in de Antwerpse diensten en bij de lokale treinen naar Aalst en Gent. In de omgeving van Mons komen dan weer vooral de machines reeks 26 (en in mindere mate de reeks 23) tot inzet in deze reeks. Op zaterdag en zondag is geen enkele dienst voorzien.

De overgebleven machines zullen (op uitzondering van ongevallen en zware schade) nog zeker een vijftal jaar standhouden. De grootste problemen is een gebrek aan reserve- onderdelen en vooral het doorroesten van de kast bij veel machines. Ze ondergaan echter nog steeds het volledige revisieprogramma te Salzannes.

Op 4 oktober 2002 werden de laatste vier afgestelde machines – de 2225, 2238, 2239 en 2246 – vanuit Charleroi naar Stockem afgevoerd

#### **Reeks 25 :**

Over de verkoop is nog geen verder akkoord gesloten, wel is opmerkelijk dat in juni en juli 2002 de 2503 en 2514 een grote herziening kregen te Salzannes, maar dat anderzijds de inzet sterk achteruit ging. Er is geen eigen reeks en van de 14 machines worden gemiddeld maar 3 à 4 locomotieven of in de inzet van de reeks 22 of voor speciale treinen gebruikt.

### Motorwagens

#### *Reeks 41*

Vanaf augustus waren alle voorziene diensten door de reeks 41 overgenomen en er restten op dat ogenblik nog slechts een aantal bijzondere treinen die geleidelijk aan op deze reeks overgingen. Het gaat om de typisch Kayak-treinen tussen Dinant en Houyet (die onregelmatig door de nieuwe stellen gereden werden) en de toeristische verbinding vanuit Neerpelt naar Blankenberge die tijdens de zomer regelmatig door de reeks 41 verzekerd werd. Ook de klassieke "Teutenexpress" tussen Neerpelt en Weert werd op 28 september 2002 (TTB-dag) opnieuw gereden.

Anderzijds worden de motorwagens ook betrouwbaarder en vermindert het aantal defecten, nochtans blijven de typische, structurele fouten aan o.m.; de motor, de deuren en de klimaatregeling bestaan en hier kan men geen echte oplossingen vinden.

Verder werd bekend dat de levering van de 16 bijkomende stellen, plus een nieuwe bak voor de te Mol uitgebrande 4117 vanaf april / mei 2003 zal plaats vinden met een ritme van twee stellen per maand. Door deze nieuwe leveringen kan de reserve uitgebreid worden en kunnen nieuwe diensten (bv. Uurdienst Mol – Hasselt) beter ingevoerd worden. Voor deze nieuwe diensten praat men van een verhoging van het treinaanbod naar Ronse en het doortrekken van de treinen vanuit Virton naar Athus en eventueel Arlon. Of hier verbeteringen zullen optreden zal pas in het voorjaar van 2003 beslist worden.

#### *Reeks 44 – 45 :*

Sinds augustus verzekerden deze oude stellen geen diensten meer en staan ze alle te Stockem afgesteld. Alleen de 4501 en 4505 zijn officieel nog in dienst maar zullen op 15 december 2002 afgevoerd worden. De 4505 wordt het museumstel van de N.M.B.S., de 4501 zal dienen als leverancier voor reserve- onderdelen.

Anderzijds is er niets meer bekend over de verkoop aan Roemenië en mogelijk kunnen hierdoor nog andere motorwagens naar verschillende museumverenigingen overgedragen worden.

### Diesel locomotieven

#### *Reeks 51 :*

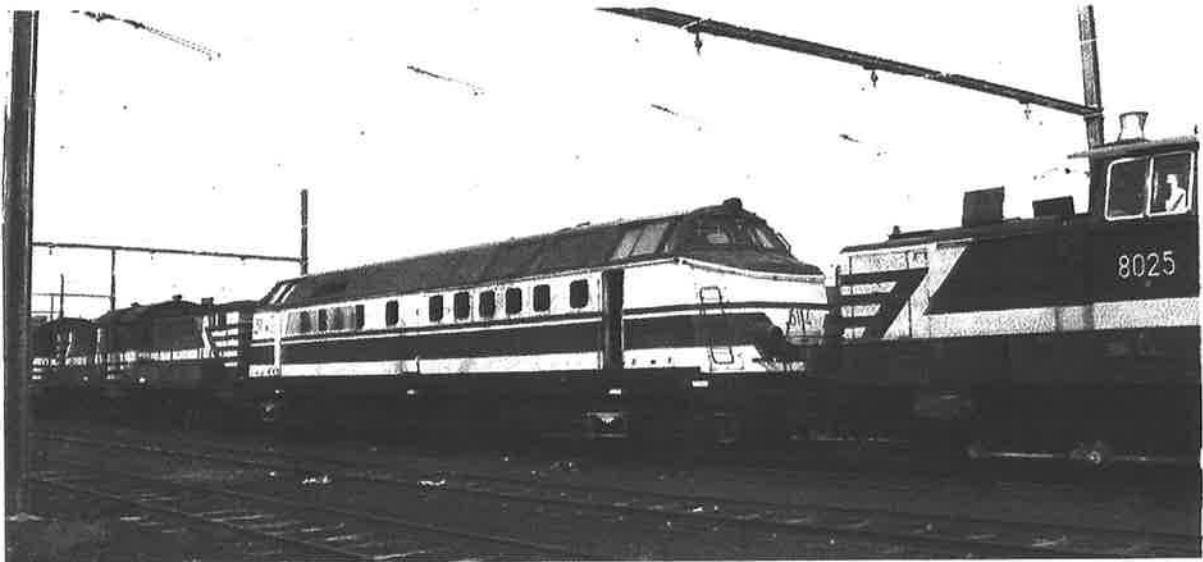
Na de rampzalige 16 juni , is de toestand praktisch ongewijzigd en nog steeds worden er 21 machines gebruikt in de dienstregeling, waarbij regelmatig een locomotieftekort ontstaat. Als belangrijkste feiten kan men noemen :

- de zinkertstrein tussen Antwerpen en Budel wordt voor het grootste gedeelte door de reeks 51 gereden en de reeks 55 kwam slechts sporadisch tot inzet. De reden is het feit dat onvoldoende bestuurders van Mol opgeleid zijn en de verhuur van deze machines aan de ACTS verbeterde de situatie in geen geval door een uitbreiding van het havenverkeer, zijn te Antwerpen meer machines nodig en hierdoor komt te facultatieve dienst tussen Schaarbeek en Quenast regelmatig weg te vallen.
- Te Hasselt voldoen de machines reeks 62 niet in de zware goederendienst, zodat bij voorkeur opnieuw machines reeks 51 vanuit Winterslag gebruikt worden.

Een eerste verandering zal pas te voorschijn komen naarmate de laatste locomotieven reeks 77 aan Antwerpen afgeleverd worden. Deze machines – 7771 tot 7790 – komen vanaf eind oktober in dienst en vervangen de 51-ers in de Antwerpse agglomeratie en Kempen. In tweede instantie – vanaf het voorjaar van 2002 – zouden ze ook vanuit Hasselt ingezet worden in de klassieke diensten rondom Genk.

Anderzijds werd de vervanging van de hoofdgenerator bij de 5183 van de TSP afgesloten en werd de locomotief op 10 oktober 2002 van Salzannes naar St-Ghislain overgebracht. Voor de tractie zorgde de 202.020.

Tijdens de volgende maanden wordt de 5183 te St-Ghislain volledig gerestaureerd en waarschijnlijk in zijn oorspronkelijk uitvoering teruggebracht.



*Op verschillende plaatsen staan machines reeks 51 afgesteld, zoals hier de 5114 te Schaarbeek tussen machines reeksen 80, 84 en 85*

Opmerkelijk is wel dat een locomotief reeks 51 – de 5168 – begin oktober gebruikt werd voor lijnstudie vanuit Ronet op de Athus-Meuse lijn.

#### **Reeks 52 / 53 :**

Geleidelijk aan verandert de situatie voor de reeksen machines. Eind september waren de werken aan de Athus Meuse lijn zover gevorderd dat een groot aantal werktreinen wegvielen en hierdoor was er terug een reserve aan machines. De inzetreeks met 14 dagen bleef bestaan, maar geleidelijk aan werden enkele goederentreinen van de lijn 162 terug naar de Athus Meuse lijn overgebracht en kwamen de 52/53-ers versterkt tot inzet.

Vanaf 1 oktober worden twee locomotieven standby gehouden voor de eerste testen van de bovenleiding, eerst tussen Bertrix en Dinant, vanaf eind oktober ook tussen Bertrix en Athus. Vanaf november is het mogelijk dat enkele treinen – voor personeelsopleiding – elektrisch zullen gesleept worden, maar de diesels blijven steeds aan de trein. Op 15 december eindigt officieel de dieseltractie en het onderhoud van deze machines te Stockem. Doch het is weinig waarschijnlijk dat op dat ogenblik alle diensten kunnen omgeschakeld worden en zodoende blijven een tiental machines reserve te Stockem en Bertrix.

Verder blijft het probleem van de verschillende lokale goederentreinen vanuit Ronet op de Maaslijn. Officieel zouden hier twee machines reeks 77 van kinkempois vrijgesteld worden om de verschillende steen- en kalkgroeves te bedienen en zouden de 55-ers dan weer te Kinkempois inspringen. Maar ook hier is er het probleem van de personeelsopleiding en waarschijnlijk zullen de 55-ers deze diensten overnemen.

Op 15 december worden in principe alle machines overgebracht naar TUC-rail en waarschijnlijk onderhouden te Kinkempois. De inzetplaatsen worden Schaarbeek (ter vervanging van de reeks 76) en Kinkempois

#### **Reeks 55 :**

Geen echte veranderingen in deze reeks, slechts op 15 december wordt de dienst verder aangepast en wel als volgt :

- de inzet van de blauwe 55-ers naar Gouvy verdwijnt en de diensten worden overgenomen door een reeks 13 (met piekurtrein Brussel – Gouvy ) en een reeks 15 (overige piekurtreinen).



- voor de gewone 55-ers zal een reeks met een 15 à 18 dagen opgesteld worden met diensten vanuit Kinkempois, Ronet en Montzen. Uiterste punten zijn Jeumont, Aachen-West, Genk (Ford) en nog éénmaal Antwerpen. De meeste diensten voor TUC-rail vallen weg tot de bedding van de HSL 3 (Liège – Aachen) voldoende ver gevorderd is. Inmiddels sleepten ze een aantal testtreinen op de verbinding tussen Leuven en Ans maar ook deze diensten zijn nu voorbij. Ze worden enkel nog gebruikt bij de demontage van de basis Voroux tot in het voorjaar van 2003.
- Voor de machines met TVM zijn er twee diensten : één in dubbel tractie tussen Ath en Vorst, een tweede vanuit Schaarbeek naar Quenast (of Lessines) voor ballasttreinen.
- Vanuit Mol is er officieel een dienst in dubbel tractie voor de zinkertrein, maar vanaf september wordt deze praktisch niet meer gereden.

Verder was er de aanvraag van de Nederlandse firma ACTS voor de huur van één locomotief reeks 55 voor de zware afvaltreinen tussen Veendam en Rotterdam (Maasvlakte). Door de diverse ongevallen en defecten was er een tekort aan tractiematerieel. Op 19 augustus werd de 5526 naar Roosendaal overgebracht en na een nazicht te Amersfoort werd deze locomotief vanaf 21 augustus 2002 gebruikt voor deze afvaltreinen. Dagelijks (niet in het weekend) wordt één slag gereden. Half september ging ook de 5517 naar de ACTS voor reserve en een bijkomende dienst in vervanging van de elektrische locomotieven reeks 1200. Deze huurperiode zou eind november aflopen, op dat ogenblik worden de eerste eigen locomotieven class 58 (afgeleid van de bekende class 66) afgeleverd en in dienst gesteld. De beide locomotieven zouden voor 15 december dan bereid moeten staan voor de zinkertrein.

#### **Reeks 59 :**

Deze reeks is onverwoestbaar : nog na de officiële schrapping werden de vijf machines nog regelmatig gebruikt voor diverse werktreinen op de HSL 2 en voor aanvoertreinen tussen Voroux en Kinkempois. Op 10 juli werd de 5941 – aangekocht door de TSP – naar Schaarbeek overgebracht voor restauratie. De overige vier machines bleven voorlopig te Voroux , maar begin augustus gingen ze ook naar Schaarbeek en ook hier werden ze nog regelmatig ingezet voor werktreinen binnen het vormingsstation. Zoals het nu uitziet zouden ze half september dan toch afgesteld worden.

#### **Reeks 62:**

De inzet van de reeks 62 ging sterk achteruit door de overname van de laatste reizigersdiensten door de motorwagens reeks 41. De 62-ers in commerciële dienst verzekeren enkel lokale goederendiensten te Merelbeke Kinkempois, Charleroi en Hasselt.

- te Charleroi worden drie machines gebruikt vooral tussen Ath, Tournai en Mons en verzekeren de bediening van de industriële zoning van Tertre.
- Te Kinkempois worden vier machines gebruikt : twee machines in treinschakeling verzekeren de bekende houttreinen naar Trois-Ponts en verder Bütgenbach, de twee overige verzekeren de pendeltreinen met mengerwagens tussen Ougrée en Chertal.
- Te Merelbeke zijn nog 10 machines actief voor lokale goederentreinen in de ganse regio gaande van Kortrijk, tot in Dendermonde, Eeklo en zelfs Schaarbeek
- Te Hasselt zijn er ook nog vier machines voor lokale diensten naar Mol, Tessenderlo en Diest en sommige treinen naar Genk.

Voor het overige worden ze enkel nog gebruikt bij de dienst Infra.

Vier machines worden thans omgebouwd met o.m. TBL2, automatische koppelingen type Scharfenberg en luchtdrogers voor gebruik op de HSL 2. In tegenstelling tot de machines reeks 55, die steeds in treinschakeling moeten rijden, is dit niet het geval voor de 62-ers die ook alleen kunnen ingezet worden. Twee machines – de 6225 en 6227 – worden nog voor 15 december ritvaardig gemaakt en worden te Leuven en Ans gestationeerd, twee verdere machines worden begin 2003 omgebouwd en deze komen te Schaarbeek en Ans. Deze machines krijgen waarschijnlijk dezelfde rode band als bij de reeks 55 TVM.

**Reeks 76 :**

Alle 76-ers werden nu te Schaarbeek samengebracht en gemiddeld worden nog tussen de 5 en 10 locomotieven gebruikt: een deel doet dienst te Schaarbeek zelf, enkele machines slepen de werktreinen tussen Schaarbeek en Leuven. Verder werden ze in oktober nog geregeld ingezet op de HSL 2 om de laatste afwerking van de lijn mogelijk te maken en de laatste verbeteringen aan te brengen. De 76-ers worden officieel op 15 december uit het bestand afgevoerd en vervangen door de reeks 52 / 53.

**Reeks 77 :**

De levering van de laatste twintig machines – 7771 – 7790 – uitgerust met de beveiligingen voor de NS (ATB) en DBAG (PZB 90) zal binnenkort starten en deze machines zullen te Antwerpen-noord ondergebracht worden. Mogelijk komen de laatste vijf eenheden te Kinkempois in depot voor de diensten naar Nederland (Sittard). De levering van de vervolgreeks is voorzien voor het eind van de zomer en de eerste machines gaan hier waarschijnlijk naar Charleroi voor de uitbreiding van de rangeerdienst en de vervanging van de reeksen 62 en 73.

Op 10 oktober startte ook de bietenperiode en ook dit jaar worden hier de machines van Merelbeke ingezet. Ze rijden de zware treinen in treinschakeling tussen Poperinge, Ieper, Merelbeke en Moerbeke. Deze periode wordt dit jaar op 20 december afgesloten.

**Reeks 80 / 82 :**

Begin december zouden de meeste machines reeks 82 vanuit Merelbeke (standplaats Brugge) naar Schaarbeek overgebracht worden en hier zouden ze op korte termijn alle rangeerders reeks 80 overbodig maken. Deze reeks zou trouwens het einde van het jaar niet meer in actieve dienst halen.

**Vreemde locomotieven in België :**

**S.N.C.F. BB (4)36 000 :**

De campagne voor de homologatie en het opnemen van de karakteristieken werd in september afgesloten en de toelating zou voor 15 december 2002 gegeven moeten zijn. Inmiddels werden al enkele opleidingen voor het personeel van Kortrijk ingeleid.

Vanaf 15 december zouden ze de inzetreeks van de Franse diesels BB 467 400 tussen Lille en Merelbeke moeten overnemen. Vanaf januari zouden ze dan nog de vier overgebleven dagen van de reeks 12 te Merelbeke overnemen en de treinen rechtstreeks slepen tot in Merelbeke en Gent-Zeehaven. Korte tijd later zouden ze deze treinen dan verder slepen tot in Zeebrugge en Antwerpen-noord.

**S.N.C.F. BB 67 200 :**

Op 7 augustus 2002 verzekerden de Franse diesellocomotieven BB 67 250 en 67 251 een aantal meetritten voor het berekenen van de terugstromen bij de inschakeling van de 25 kV leiding. De trein reed twee ritten tussen Leuven en Ans. Dezelfde trein zal waarschijnlijk in november 2002 dezelfde metingen uitvoeren op de Athus-Meuse lijn.

**DBAG ICE 3 :**

Als de homologatie op tijd afgeleverd wordt, zijn er drie ritten voorzien voor deze ICE-stellen tussen Frankfurt en Brussel-zuid, maar wel over de oude lijn. Deze treinen komen om 6.32, 17.32 en 21.32 te Brussel-zuid aan. De vertrektijden zijn 6.28, 12.28 en 18.28. In de tussentijd worden de stellen in de TGV- werkplaats Brussel-zuid afgesteld.

Begin januari zouden de stellen dan een aantal meetritten uitvoeren op de HSL 2 om de TBL 2 uit te testen en de storingen onder 25 kV na te meten. Pas na deze testen kan de toelating voor de hoge snelheidslijn afgegeven worden en vanaf de zomerregeling zouden ze dan over de nieuwe lijn rijden. Mogelijk wordt het aantal treinen dan tot 5 treinparsen (om de twee uur) uitgebreid. Op dit ogenblik zijn enkel de PBKA Thalysstellen en de reeks 13 gemachtigd om de nieuwe lijn in commerciële dienst te berijden.

### **HSL 2 : Brussel – Liège :**

Op het eigenlijke hoge snelheids gedeelte werden de werken midden augustus afgesloten en konden de homologatieritten beginnen, nadien werden 's morgens en 's avonds nog enkele werktreinen geprogrammeerd voor de afwerking en de aanpassingen die bij de metingen naar voren kwamen. Deze treinen werden meestal gesleept door de reeks 76.

Te Schaarbeek werden een groot aantal installatie van het vormingsstation afgebroken en werd ook de wagenwerkplaats ontmanteld. Hier ontstond in augustus de bedding voor de beide HSL lijnen naar Duitsland en Nederland. Voorbij Schaarbeek richting Leuven werden de grondwerken praktisch over het ganse traject afgesloten en is de plaats voor de vier sporen in orde en voorzien van de nodige steunmuren en afwateringskanalen. Vooral in de buurt van Herent zijn de vier sporen (de twee uitwendige voor het gewone verkeer en de binneliggende voor de HSL) al grotendeels aangelegd en de werf gaat verder richting Zaventem. Hier zijn de nodige burgerlijke werken voor de aansluiting van de luchthaven (zowel richting Brussel als Leuven) praktisch voltooid. Te Wisele is de brug die de HSL over de gewone sporen leidt volledig in ruwbouw af en werd gestart met de plaatsing van de sporen.

Te Leuven zelf zijn de beide vernieuwde sporen 1 en 2 terug in dienst en wordt thans gewerkt aan de sporen 3 en 4. Van de stationoverkapping zijn al een aantal spanten aangebracht. Te Liège-Guillemins is de eerste fase afgesloten en zijn vier nieuwe sporen in dienst gegaan, twee sporen (spoor 1 & 2) zijn kopsporen.

### **HSL 4 : Liège – Aachen-Hbf**

Voor bij het graven van de tunnel van Soumagne is duidelijk vooruitgang geboekt, daar deze tunnels van op drie plaatsen uitgegraven wordt (kant Chenée, midden te Bay-Bonnet en kant Herve). Naast deze werken zijn ook de grondwerken over praktisch de ganse lengte naast de autosnelweg gestart.

### **Lijn 165 : Athus – Meuse :**

Naast de HSL 2, is er nog een tweede verbinding die op 15 december 2002 elektrisch en volledig gemoderniseerd in dienst gaat, nl. de Athus - Meuse lijn. Het noordelijke gedeelte tussen Dinant en Bertrix (- Libramont) is begin september volledig afgewerkt en even later werd de bovenleiding onder spanning gebracht.

Het zuidelijke deel is nog niet zover gevorderd, daar er op diverse plaatsen nog tal van werken uitgevoerd moeten worden, maar dit deel werd midden oktober 2002 voorlopig vrij gegeven en kunnen de eerste meetritten begin november doorgevoerd worden. De indienststelling heeft zowel op gebied van tractie als exploitatie grote gevolgen. Op gebied van materieel hebben we :

- de sluiting van de werkplaats Bertrix en alle aansluitsporen. De motorwagens worden vanaf december op de afstelsporen van het station gestald en hier is ook een nieuwe tankinstallatie gebouwd.
- Te Virton werd (en wordt) het sporenplan aangepast en zijn nieuwe afstelsporen in dienst gesteld
- Het onderhoud van de diesellocomotieven reeksen 52/ 53/ 54 eindigt op 15 december te Stockem en deze stelplaats wordt – op de enkele 73-ers – een rasechte elektrische onderhoudsplaats. Mogelijk wordt het onderhoud van de reeks 20 opgeheven en krijgt men een deel van de locomotieven reeks 13 in depot.

In de nabije toekomst wordt het zuidelijke deel verder afgewerkt en de signalisatie aangepast en starten ook de werken voor een (geëlektrificeerde) bocht tussen Aubange en Mont-St-Martin richting Longwy. Ook wordt het sporenplan van Athus aangepast aan de nieuwe omstandigheden.

### Stelplaats Kinkempois :

Onlangs werd ook beslist om een nieuwe stelplaats te Liège te bouwen: deze zou gelegen zijn te Angleur op de plaats van de huidige werkplaats dienst Baan. Deze stelplaats wordt uitgevoerd zoals deze van Charleroi en Antwerpen en zou omstreeks 2006 operationeel worden. Hier wordt het onderhoud verzekerd van de stelplaatsen Kinkempois en Stockem, maar ook het onderhoud dat nu te Hasselt gebeurt zou verdeeld worden tussen Antwerpen en Angleur.

De ruimte die nu te Kinkempois ontstaat wordt gebruikt voor de uitbreiding van de havenactiviteiten, met waarschijnlijk een nieuwe containerterminal, maar ook voor de uitbreiding van de bouwzone op het noordelijke gedeelte. Ook het vormingsstation zou gemoderniseerd en verkleind worden, om zo aangepast te zijn aan de nieuwe traffic. Nadien wordt ook nog een nieuwe werkplaats voorzien in het Gentse (die de activiteit van Merelbeke en Oostende overneemt).

### Stations :

Na de modernisering te Liège, Leuven, Namur en Antwerpen wordt nu ook gewerkt aan nieuwe stations te Charleroi (in eerste instantie) en Gent. Deze volledige vernieuwingen worden gespreid tussen 2005 en 2010 en hierdoor is het programma voor de grootste stations van het net afgewerkt. Nadien komen ook de minder grote doorgangsstations (Mons, Tournai, Brugge en Kortrijk) aan de beurt. Afwachten wordt wel of de nieuwe leiding deze investeringen zal ondersteunen;

### **Museum :**

Het jaar 2002 is een negatief jaar voor de museumactiviteiten in België en na de afbouw van de L.S.V. zijn opnieuw twee museumlijnen in zware problemen.

### Vennbahn :

Als eerste museumlijn die in 2002 ter ziele ging was de Vennbahn: daar het onderhoud van de sporen zo duur geworden is, heeft de Duitse gemeenschap beslist om de financiering stop te zetten en daar er geen vergunning meer kon gegeven worden voor een veilig spoorverkeer, werd de exploitatie stilgelegd.

In mei werd dan het faillissement uitgesproken voor de vzw Vennbahn en wordt het materieel dat eigendom is van deze vereniging te koop aangeboden. Het materieel dat door subsidiering aangekocht is en hierdoor van de Duitse Gemeenschap is blijft voorlopig behouden, daar er gesprekken zijn om via een Duitse privé- investeerder het traject tussen Eupen en Monschau zowel commercieel als toeristisch uit te bouwen. Nochtans is er tot op dit ogenblik geen enkele vooruitgang geboekt.

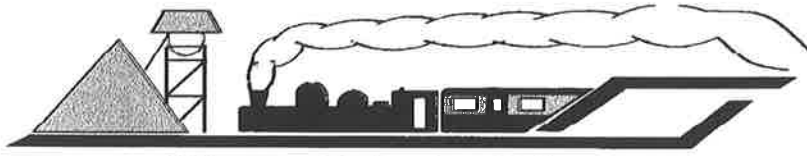
### Vzw Kolenspoor :

Ook deze (nieuwe) vereniging heeft zware financiële problemen, daar ze de aangegane leningen niet kan afbetalen en dat de inkomsten op zo een laag pitje liggen dat zelfs de gewone exploitatiekosten niet kunnen betaald worden. Voorlopig hebben de drie gemeentes beslist om gedurende twee jaar de officiële leningen van het Kolenspoor over te nemen en zo enige ademruimte te geven.

Intussen zijn er enkele initiatieven genomen om het aantal reizigers te verhogen en werd het smalspoor van het domein "Hengelhof" overgenomen.

### Toeristisch Spoor Patrimonium (T.S.P.)

De enige museumvereniging die de wind in de zeilen heeft is de T.S.P. die praktisch elke week een activiteit kon aanbieden en talrijke N.M.B.S. locomotieven kon verwerven (zie N.M.B.S. actueel). De grootste inspanning wordt nu geleverd bij de restauratie van het materieel (5183, 5941, 5947 en enkele motorwagens) en de inrichting van de museumwerkplaats St-Ghislain.



## L.S.V. – 2002 – 2003

De Limburgse Stoom Vereniging vzw (ex Toeristische Trein Zolder) is ontstaan uit de VeBOV-afdeling Limburg-Kempfen 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, moest de L.S.V. uitkijken naar een nieuwe bestemming. Daar deze niet gevonden werd, moest noodgedwongen het grootste deel van het patrimonium verkocht worden, een ander deel is gesloopt. Slechts enkele onderdelen konden bewaard blijven in de zetel van de vereniging en zullen vanaf 2003 beperkt toegankelijk zijn.

L.S.V.-tijdschrift met jaarboek 2002 : 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

L.S.V. J. Casier

012 / 23 22 24

Rekening

Uitbating museumlijn L.S.V.

860 – 0068579 – 79

Rekening (Nederland)

89 61 54 580 SNS Maastricht

