

# L.S.V. Tijdschrift



*Nu ook het einde van de reeks 80 : hier het buitenbeentje 8037 te Merelbeke*

*Foto J. Casier*

Stoomlocomotieven type 8  
Dieselmotorwagen type 610 ex NB  
Stoomlocomotief NB nummers 81 - 86  
Schrappingen : type 90  
Oorlogslocs : inleiding  
TEE-verbinding Brussel-Paris  
Vreemde locomotief : BB 467 400  
Exploitatie lijn 156  
N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 2002 - 20 € .  
Uitgebreid lidgeld : 25 € .

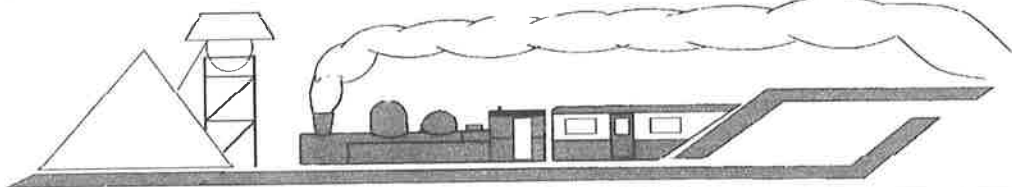
Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As I

Tweemaandelijks tijdschrift .

108

November - december 2002



**L.S.V. Tijdschrift :**

Versijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	20 €
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	25 €

**Verantwoordelijk uitgever :**

*J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren*

**Inhoud :**

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 8	Blz 1
<u>Stoomlocomotieven Nord Belge</u>	Tenderlocomotieven 81 - 86	Blz 11
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 610 ex Nord Belge	Blz 15
<u>Schrappingen :</u>	Type 91	Blz 19
<u>Oorlogslocomotieven :</u>	Inleiding	Blz 23
<u>T.E.E. verbinding</u>	Brussel - Paris	Blz 26
<u>Vreemde locomotieven in Belgie :</u>	S.N.C.F. diesellocc BB 67 400	Blz 30
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 156 Hastière – Mariembourg - Anor	Blz 34
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 41

*Graag zouden we aan alle lezers en hun familie een vreugdevol Kerstfeest en een voorspoedig 2003 toewensen en veel plezier met het uitoefenen van uw hobby.*

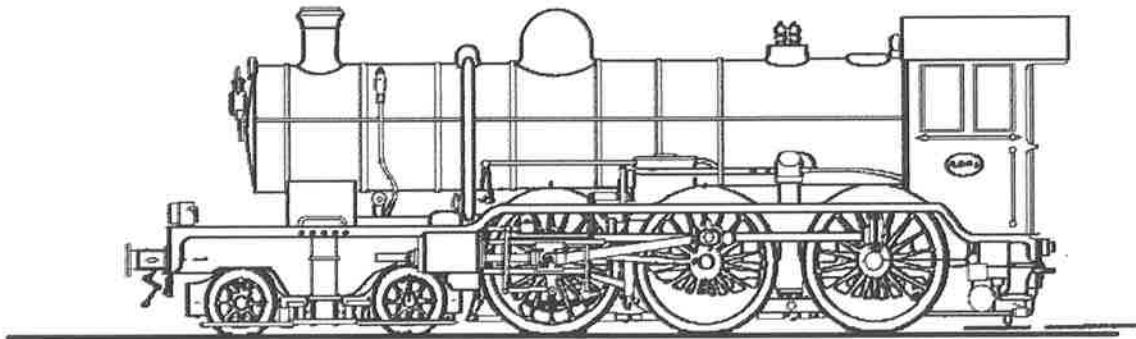
Volgend tijdschrift – nr 109 – versijnt 1 maart 2003

# *Stoomlocomotieven type 8*

## 1. Voorgeschiedenis

Bij de indienststelling van de typisch Engelse locomotieven in de Mac Intosh periode had men zware problemen bij de zwaardere reizigersmachines. Voor de lokale diensten en zelfs de iets zwaardere treinen waren er met de typen 15, 32 en 35 voldoende machines aanwezig. Maar de typische sneltreinmachines van de typen 17 en 18 vielen met hun asindeling 2'B te licht uit en voldeden slechts op de vlakke lijnen, voor de overige treinen moesten noodgedwongen nog de oudere (verouderde) machines inspringen.

Maar ook de testen met verschillende Franse locomotieven – waarop de compoundwerking uitgetest werd – in 1897 bracht geen nieuwe gegevens op en daarom zat men kort na de eeuwwisseling met de handen in het haar. Intussen werden de eerste Franse machines met vier cilinders in compound steeds verder verbeterd. Bij de compound wordt de stoom op de normale uitgangsdruk van de ketel (12 bar) naar de cilinder met een kleine diameter die uitwendig aangebracht zijn. Na een eerste expansie gaat de stoom bij een druk van 4 à 6 bar naar de grotere lage druk cilinders die binnen het chassis aangebracht zijn. Pas dan ontsnapt de stoom via de schoorsteen naar buiten. Omstreeks 1900 ontstonden twee krachtige typen met asindeling 2'B1' (reeks 2.660) en vooral de "nieuwe" asindeling 2'C (reeks 3.078 – 3.350 > SNCF 230 A). Beide machines sleepten in de loop van 1903 diverse snelle en zware reizigerstreinen op de hoofdlijnen van het net vanuit Brussel naar Tournai, Mons, Charleroi maar ook op de verbinding naar Luxemburg. Ook een locomotief gebouwd voor Chinese privé-maatschappij Peking – Hankow reed enkele testritten. Deze laatste machine voldeed niet, maar de beide Franse machines waren veel krachtiger dan alle Belgische locomotieven en konden de hoogste specificaties aan.

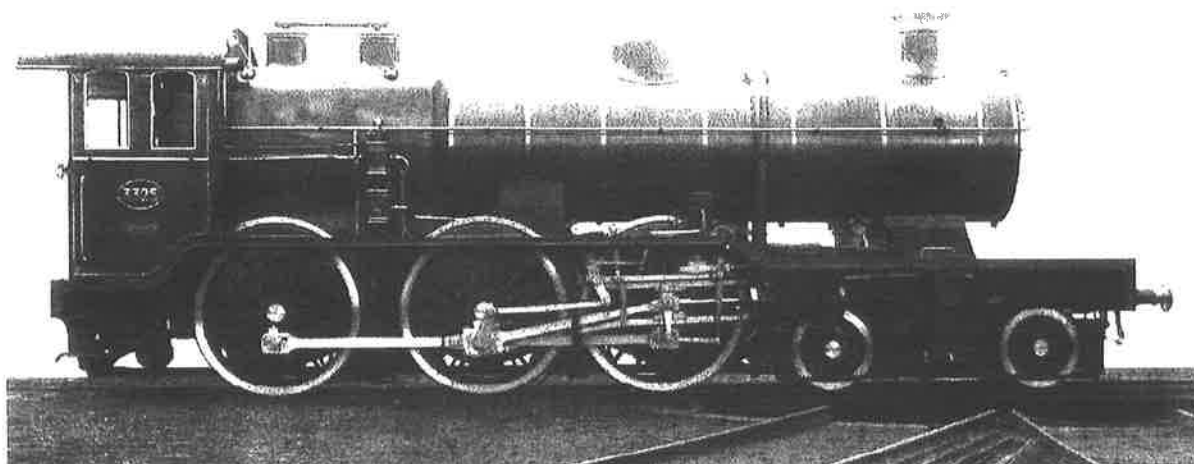


Daarom werd bij verschillende Belgische constructeurs zowel machines met asindeling 2'B1' als Atlantic (later type 6) en vooral machines met 2'C indeling als type 8 verder ontwikkeld en besteld. In eerste instantie zou een eerste bouwschijf van 42 machines van dit laatste type bij 6 verschillende constructeurs besteld worden en na de levering vanaf mei 1905 kregen ze de nummers 3313 tot 3354.

## 2. De levering en afwijkingen :

De locomotieven van de eerste bouwschijf werden gebouwd door Tubize (13), Couillet (5), St-Léonard (4), Haine-St-Pierre (6), Anglo-Franco-Belge (10) en La Meuse (4) gebouwd en meeste machines werden in de loop van 1905 aan de Etat Belge afgeleverd. De laatste machines werden in januari 1906 op de sporen geplaatst, doch opmerkelijk is wel dat de laatste machines van Tubize en St-Léonard slechts in december 1906 en juli 1906 in het bestand opgenomen werden. Reden voor deze latere indienststelling is het feit dat beide machines tijdens de zomer van 1906 op de internationale tentoonstelling te Milaan aan het publiek voorgesteld werden en pas na

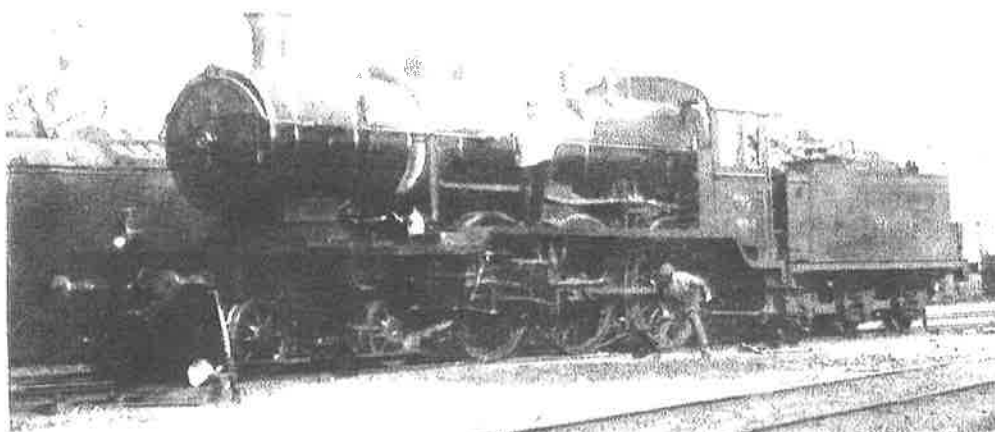
deze manifestatie naar België terugkwamen. Beide machines reden op eigen kracht naar Italië via de pas geopende Simplon spoorlijn, en de machine van Tubize zou trouwens nog enkele testritten in Italië rijden voor zijn terugkeer.



*De fabrieksfoto van de 3325 (type 8) van Tubize*

De eerste machines type 8 werden te Brussel-noord en Brussel-zuid gestationeerd: vanuit Brussel-noord sleepten ze vooral de snelle treinen naar Antwerpen, de machines van Brussel-zuid zouden vooral een aantal doorgaande treinen naar Mons en Tournai voor hun rekening nemen. Korte tijd later worden de machines van Brussel-noord ook gebruikt op de aartsmoeilijke verbinding naar Luxemburg en voor deze verbinding worden ook een aantal type 8 te Arlon ondergebracht.

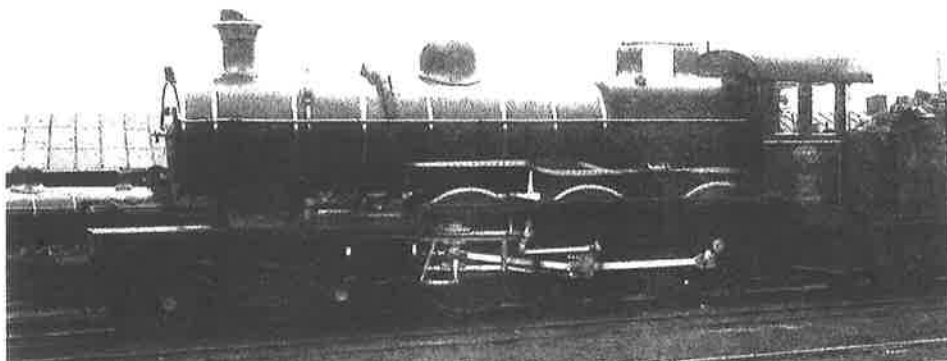
Daar de machines volledig voldeden in de opgelegde diensten, werd een tweede bouwschijf met 15 locomotieven besteld bij Tubize, Couillet en Anglo-Franco-Belge die elk vijf machines bouwden. Deze machines – de nummers 3355 tot 3369 werden in de tweede helft van 1907 aan de Etat Belge afgeleverd en deze stomers vonden onderdak te Berchem en Tournai. Deze diensten bleven gedurende een vijftal jaar behouden, maar door de levering van de krachtiger typen 10 vanaf 1910 werden de typen 8 van de verbinding naar Luxemburg verdreven en gingen een aantal diensten over naar de verbinding Brussel – Liège en verder tot in Herbesthal. Hiervoor werd een beperkte reeks opgebouwd te Verviers. Tussen 1910 en het begin van de eerste wereldoorlog waren de diensten steeds verder teruggedrongen tot minder belangrijke lijnen. De stelplaatsen waren op dat ogenblik Brussel-zuid, Schaarbeek, Tournai, Berchem en in mindere mate Verviers. Op de verbinding naar Duitsland waren de hoogwaardige diensten op het type 10 overgegaan en sleepten ze enkel nog de semi-directe treinen, meestal met Liège-Guillemins als bestemming. Hoofdinzet kenden de typen 8 naar Antwerpen en verder Roosendaal, en op de verbinding naar Tournai en verder Lille. Andere bestemmingen waren Mons, Charleroi en Dendermonde.



*De 3323 wacht te Brussel-zuid op zijn tegentrein naar Tournai*

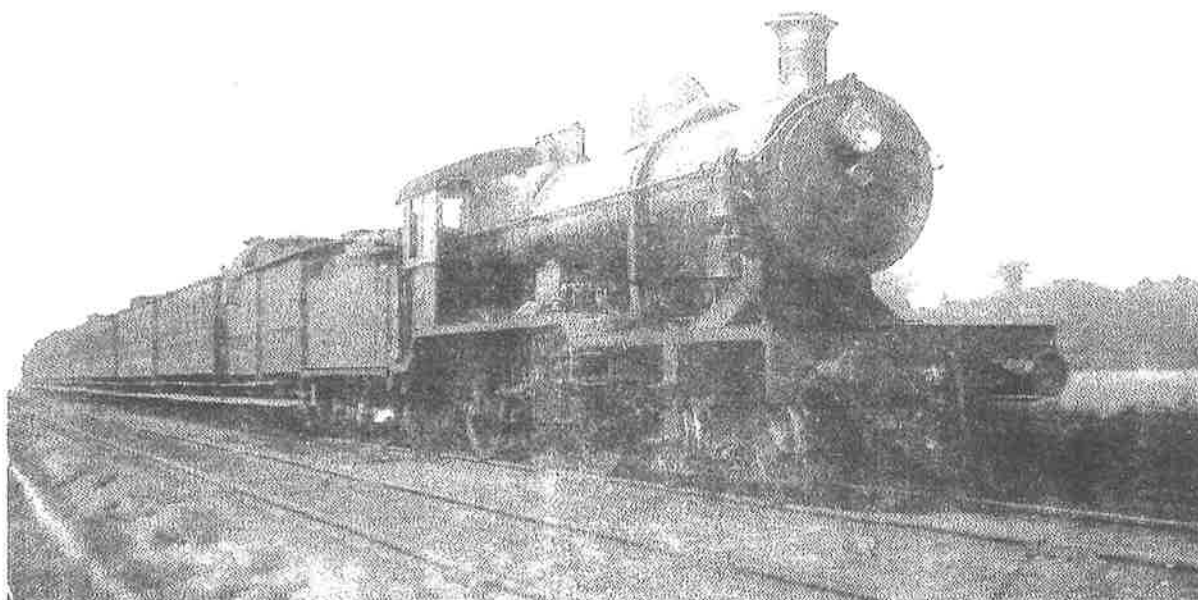
In 1913 leverde Tubize twee vervangketels, waarvan één afwijkend was: deze ketel was uitgerust met een oververhitter type Schmidt en zou aangebracht worden op locomotief 3327. Het is echter niet geweten of deze ombouw al voor de eerste wereldoorlog gebeurde, ofwel dadelijk na de bevrijding. Waarschijnlijk gaat het echter hier om een test voor de levering van de analoge machines type 8bis (later type 7) die standaard uitgerust waren met de oververhitting. Deze machines werden trouwens voor de oorlog besteld en werden vanaf 1921 afgeleverd. In 1928 werden nogmaals twee vervangketels door Tubize aan de N.M.B.S. geleverd.

Tijdens de eerste dagen van de bezetting kon meer dan de helft van de machines naar Frankrijk afgevoerd worden en werden ze afgesteld in de omgeving van Rouen. Reden voor deze afstelling was het feit dat ze weinig geschikt waren voor het slepen van de zeer zware transporten tijdens de oorlog, zowel in reizigersverkeer (troepentransporten) en bij de bevoorrading van het front. Er werden wel een aantal diensten in het zuiden van Frankrijk gereden en hier werd de 3351 bij een botsing tussen Tour en Bordeaux zwaar beschadigd.



*De 3337 te Schaarbeek in 1907*

Ten minste 17 machines type 8 bleven tijdens de bezetting in ons land achter en werden door de Duitse directie ingedeeld bij het type S 06 met als nummers 049xx. Waarschijnlijk reden ze nog enkele jaren een deel van de reizigersdiensten op de hoofdlijnen van het net, maar werden nadien naar Duitsland afgevoerd. Negen van deze machines bleven na de bevrijding vermist en werden in 1921 definitief uit het bestand afgevoerd.



*In 1909 sleepte de 3360 een sneltrein vanuit Oostende naar Brussel, hier in de buurt van Gent*

**3. De inzet na WO I :***Overzicht van de diensten van het type 8 tussen beide wereldoorlogen*

Jaar	05/1922	06/1923	06/1924	06/1925	06/1926	06/1927	06/1928
Arlon > Stockem	3	3					
Jemelle	9	9	9	10	10	8	8
Namur > Ronet	6	6	9	7	9	8	9
Tournai		6	10	13	10	9	8
Antwerpen-zuid							
Kortrijk							
Tamines							
St-Niklaas							
Aarschot							
Aantal diensten	18	27	28	30	29	25	25
Effectief	44	47	47	47	47	47	47

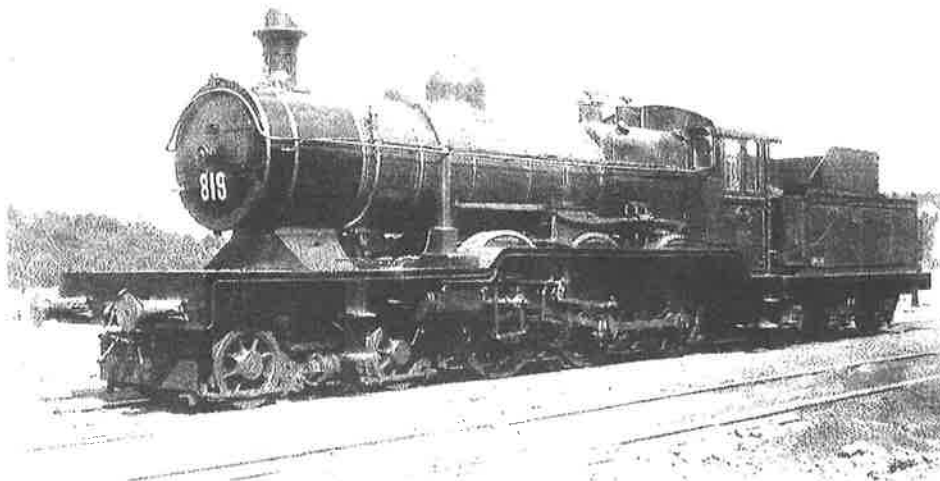
Jaar	06/1929	06/1930	06/1931	06/1932	06/1933	06/1934	06/1935
Arlon > Stockem						2	6
Jemelle	5	5	3	5	6	6	6
Namur > Ronet	8	6	6	6	7		
Tournai	9	11	10	10	10	11	11
Antwerpen-zuid		3	5				
Kortrijk			4	4	4	4	4
Tamines							
St-Niklaas							
Aarschot							
Aantal diensten	22	25	28	25	27	23	27
Effectief	43	43	43	43	43	43	43

Jaar	06/1936	06/1937	06/1938	06/1939	03/1940	(05/1940)	
Arlon > Stockem	5	6	6	6	6	7	
Jemelle	8	8	3	4			
Namur > Ronet							
Tournai	6						
Antwerpen-zuid							
Kortrijk							
Tamines	4	11	11	10	10	12	
St-Niklaas		3	4	4	4	5	
Aarschot					6		
Aantal diensten	23	28	24	24	26	24	
Effectief	43	43	43	42	38	37	

De eerste diensten na de eerste wereldoorlog werden vanuit Arlon doorgevoerd: de eerste ritvaardige machines werden in deze stelplaats gestationeerd en werden gebruikt voor de enkele semi-doorgaande treinen naar Jemelle en Namur, daar waar de echte internationale treinen door het type 10 gesleept werden. Gedurende de volgende maanden werden de gërviseerde machines type 8 ook te Jemelle en Namur. Voor de zomerregeling van 1922 waren er 44 machines in ons land, maar een 30-tal waren ritvaardig. Te Arlon waren er op dat ogenblik 3 inzetdagen met vooral diensten op het zuidelijk deel tot in Jemelle. Het andere eindpunt Namur had een uitgebreidere reeks voor 6 machines met diensten tussen Namur en Jemelle en enkele treinen naar Brussel. De hoofdinzet kenden de typen 8 vanuit Jemelle met 8 inzetdagen en deze locomotieven zouden een groot deel van de doorgaande treinen tussen Arlon en Namur voor hun rekening nemen. Vanaf eind 1923 werden de diensten op de Luxembourglijn geconcentreerd te Jemelle en Namur en verloor Arlon zijn diensten.

Gedurende de volgende jaren zouden steeds meer en meer machines beschikbaar worden en kon de inzet – vooral te Namur – uitgebreid worden. Daar waar te Jemelle de diensten tot in 1928 praktisch constant bleven, zou de inzet vanuit Namur stijgen tot 8 à 9 plandagen. Deze uitbreiding was vooral te wijten aan de overname van een aantal semi-directe treinen naar Brussel- Leopoldswijk, maar de typen 8 zouden ook enkele

treinen naar Charleroi voor hun rekening nemen. Ook te Namur bleef deze toestand tot 1929 verder duren, maar op dat ogenblik zou er een herschikking komen en werden een aantal treinen van Jemelle door de typen 38 overgenomen en daalde in zet tot vijf machines. Een jaar later zou ook de nieuwe stelplaats Ronet een deel van zijn diensten voor het type 8 verliezen. Dit leidde trouwens tot de schrapping van 4 machines die een grote herziening moesten ondergaan en waarvan de ketel vervangen moest worden. Maar ook nu zou tijdens de volgende jaren weinig veranderen en de steeds zwaarder wordende treinen zouden steeds vaker door een dubbel tractie gesleept worden en hierdoor steeg de inzet terug lichtjes. Nochtans zou de tractie te zwaar worden en zo zag Ronet zijn inzet overgaan op de sterke machines type 7 en gelijktijdig werd te Stockem een nieuw bestand uitgebouwd en voor de zomerregeling waren er twee machines nodig. Deze inzet zou tijdens de volgende maanden uitgroeien tot 5 à 6 diensten, maar opmerkelijk is hier dat de diensten op de lijn 162 sterk verminderd waren en dat de machines tot inzet kwamen op de verbinding naar Virton en verder Betrix en Libramont. Ook te Jemelle zouden de typen 8 nu meer ingezet worden op de verbinding naar Liège voor de lichtere reizigerstreinen op deze lijn. Daar waar de inzet te Stockem tot bij de bezetting van ons land ongewijzigd bleef, zou te Jemelle de dienst vanaf 1938 voor het grootste gedeelte door het type 7 overgenomen en bleven nog slechts 3 dagen over, vooral op de verbinding naar Namur. Twee jaar later verdwenen de laatste typen 8 uit deze stelplaats.



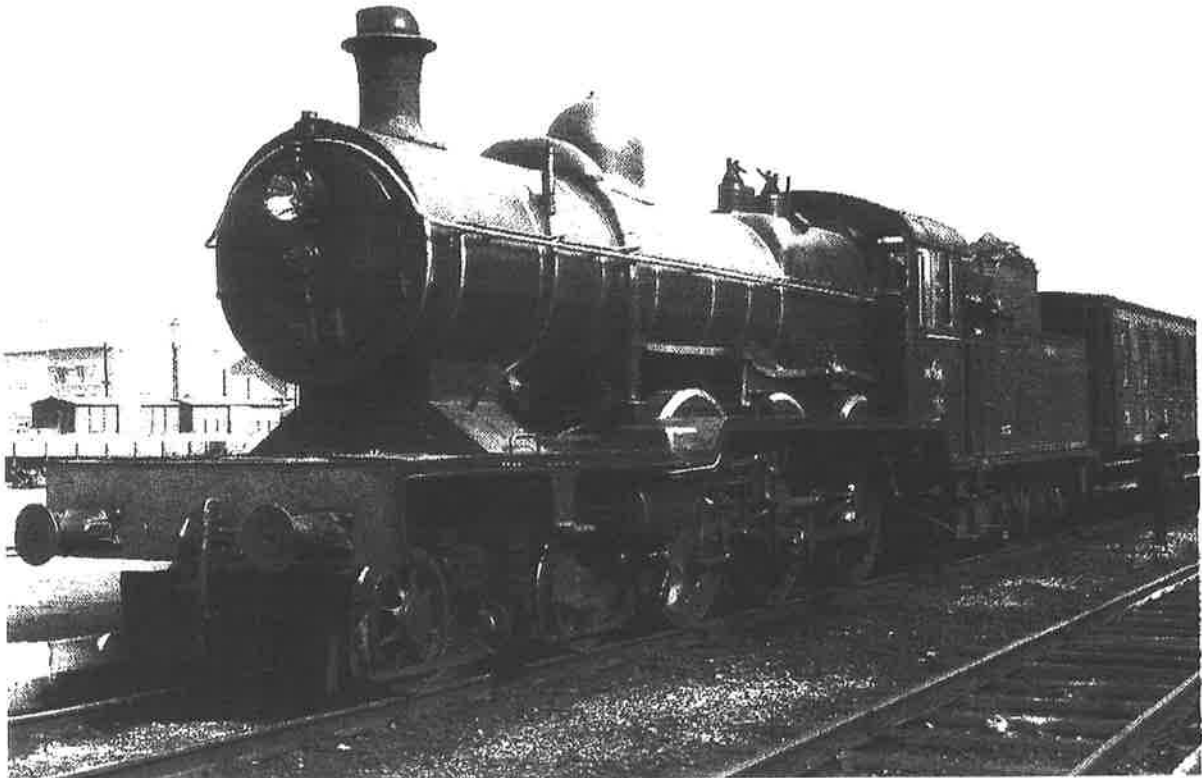
*De 819 in de stelplaats van Jemelle in 1932*

Door de verhoging van het ritvaardige bestand door de herstelling kon eind 1922 een eerste bestand buiten de lijn naar Luxembourg te **Tournai** uitgebouwd worden en tegen de zomerregeling van 1923 waren er 10 machines in deze stelplaats aanwezig. Hiervoor werd een inzetreeks met 6 plandagen opgesteld en deze voorzag voor diensten naar Brussel-zuid via Ath en Enghien. Een jaar later werd een tweede inzetreeks met 4 plandagen opgesteld en deze reeks voorzag twee treinenparen tussen Tournai en Liège via Charleroi en Namur en voor deze treinen bereed het type 8 ook de lijn van de Nord Belge tussen Namur en Liège. Als tegenprestatie kwamen de Nord Belge machines ook te Charleroi en zelfs Mons. De diensten werden uitgebreid met enkele treinen naar Mons en Kortrijk, maar ook Lille werd in deze reeks bereikt. Deze inzet bleef – met enkele kleinere schommelingen – gedurende meer dan 10 jaar geldig waarbij in deze twee inzetreeksen de boven genoemde treinen gesleept werden. Het effectief zelf schommelde tussen de 15 en 17 locomotieven. Pas in de loop van 1935 kwamen de eerste machines type 7 te Tournai aan en deze namen op vrij korte tijd de inzetreeks A met de diensten tussen Brussel en Tournai – Lille over. Gedurende de volgende maanden steeds het bestand steeds verder aan en begin 1937 werd ook de tweede reeks – met de diensten op de Waalse as – door het type 7 gereden. De machines van Tournai zouden vooral het nieuwe bestand van Tamines uitbouwen.

Het zou pas in de loop van 1930 zijn dat men nieuwe inzetplaatsen zocht voor de typen 8 : door de vermindering van de inzet te Jemelle keek men uit naar lichtere treinen en deze werd in eerste instantie gevonden te **Antwerpen-zuid**. Begin 1930 kwamen 4 machines naar Antwerpen afgezakt en deze werden in een beperkte inzetreeks met 3 dagen gebruikt voor de doorgaande treinen tussen Antwerpen-zuid en Dendermonde en verder Gent-St-Pieters. Doch de machines waren door een moeilijke bediening niet erg geliefd bij de Antwerpse machinisten en voldeden hierdoor niet echt in deze stelplaats en al een jaar later werd beslist om deze typen 8 terug af te voeren en ze vormden het grootste gedeelte van het nieuwe bestand te Kortrijk;

De West-Vlaamse stelplaats **Kortrijk** werd als volgende aangeduid om de typen 8 te herbergen en vanaf juni 1931 werden er vier machines naar dit depot gedirigeerd en het bestand zou nadien verder uitgebreid

worden tot 8 eenheden. Hiervoor werd een inzetreeks met vier plandagen opgesteld. De Kortrijkse machinisten hadden al ervaring met deze machines daar de naburige stelplaats Tournai regelmatig hun machines naar Kortrijk voerden en dat de machinisten moesten zorgen voor de machines gedurende de nacht. In deze reeks waren enkele treinen naar Brussel opgenomen, maar verder waren er ook diensten naar Gent, Brugge maar ook naar Tournai, alle voor semi-directe treinen. Nochtans zou de inzet slechts een vijftal jaar duren en in 1935 zouden de eerste zuster machines type 7 te Kortrijk aankomen en de oudere machines verdringen.



*De 814 staat te Jemelle met zijn trein klaar om naar Dinant en Tamines te vertrekken.*

Pas in de loop van 1936 zou een toestand ontstaan die gedurende de rest van de loopbaan zou blijven duren: de diensten vanuit Jemelle en Tournai verminderden en zouden even later volledig verdwijnen ten gunste van de nieuwere typen 7. De hoogwaardige reizigersdienst verdween volledig en de machines werden naar een aantal zijlijnen verbannen. Na Kortrijk kreeg de stelplaats **Tamines** een nieuw bestand en naast de West-Vlaamse machines werden ook de typen 8 van Tournai naar de nieuwe stelplaats verwezen. Hier werd eerst een beperkte reeks met 4 plandagen opgesteld, waarvoor er zes machines ter beschikking stonden. Tijdens de volgende maanden groeide het effectief verder aan tot 15 eenheden. Hoofdinzet kenden de machines op de verbinding tussen Tamines en Jemelle via Ermeton en Dinant. Deze lijn voldeed goed daar het aantal stopplaatsen vrij klein was en ondanks het moeilijke reliëf was de treinlast vrij beperkt. Naast deze verbinding – die ook door de machines van Jemelle bereden werd – reden de typen 8 ook tussen Namur en Charleroi en zelfs verder tot in Mons. De inzetreeks was op dat ogenblik al uitgegroeid tot 10 à 11 plandagen. Deze toestand bleef tot aan de tweede wereldoorlog bestaan.

In 1937 werd dan opnieuw een stelplaats in contact gebracht met het type 8, dit was nu **St-Niklaas**. In deze stelplaats was de inzet vrij beperkt: in 1937 waren er vier machines in het waasland aangekomen en ze reden drie diensten, voornamelijk op de verbinding tussen Antwerpen- linkerover en Gent-St-Pieters, maar ook enkele lokale treinen naar Dendermonde. De inzet zou verder uitgebreid worden tot vier gebruikte machines, terwijl het eigenlijke effectief vanaf 1939 toch al 8 typen 8 omvatte. Deze dienst bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog.

Laatste stelplaats die kort voor de tweede wereldoorlog onze machines type 8 op stal kreeg was **Aarschot**. Tijdens de laatste maanden van 1939 kwamen 6 locomotieven over en ze werden ingezet in de reizigersreeks A, bestemd voor het type 38. Deze reeks omvatte 6 plandagen met vooral de doorgaande diensten tussen Antwerpen en Leuven, maar ook enkele treinen naar Diest en Hasselt. Het uitbreken van de oorlog



verhinderde in eerste instantie de uitbouw van de reeks en hierdoor bleef de inzet van het type 8 vrij beperkt. Vermelden we nog dat in de loop van 1939 drie reeds lang afgestelde locomotieven – de 827, 831 en 839 – definitief afgevoerd werden en tijdens de laatste maanden voor de inval ondergingen de 816, 821 en 824 hetzelfde lot.

#### 4. De tweede wereldoorlog :

Jaar	05/1940	12/1940	05/1941	10/1941	08/1942	12/1942	03/1943
Aarschot	8	8	6	3	4		
Tamines	12	7	6	6	12	12	12
Jemelle	7	8	6	6	7	10	11
St-Niklaas	5	4					
Liège		6		2			
Montignies			6				
Pepinster			7				
Walcourt				6			
Stockem						3	3
Aantal diensten	32	33	31	23	23	25	26
Effectief	37	37	37	37	31	31	31

Ook na de bezetting van ons land werd de inzet van het type 8 in de vooroorlogse stelplaatsen behouden en deze stationering bleef voor twee stelplaatsen – Jemelle en Tamines – gedurende de ganse oorlog voortduren. Ook de inzet van beide stelplaatsen wijzigde niet echt: Tamines behield praktisch alle treinen op de verbinding naar Dinant en verder Jemelle en na een inzakking van het aantal treinen in 1941, werd de inzetreeks nog verder uitgebreid met een aantal diensten naar Charleroi en Liège. Hierdoor werden vanaf midden 1942 weer 12 machines effectief gebruikt.

Ook Jemelle sleepte nog steeds de treinen naar Namur, naar Dinant – Tamines en naar Liège in een reeks met 6 à 8 locomotieven. Geleidelijk aan steeg de inzet verder tot 10 plandagen en werden ook treinen naar Arlon in het dienstenpakket opgenomen.

Derde vooroorlogse stelplaats Aarschot zou gedurende een drietal jaar het typen 8 verder gebruiken op de verbindingen naar Antwerpen, Leuven en Hasselt, maar eind 1942 werden alle locomotieven onder meer dan de stelplaats Stockem afgestaan. De laatste inzetplaats van voor de vijandelikheden – St-Niklaas – zou slechts enkele maanden nog zijn locs gebruiken op de verbinding Gent – Antwerpen-Linkeroever. Eind 1940 werden de locomotieven aan de stelplaats Liège doorgegeven. Voor de 8 à 10 locomotieven die tijdens de zomer van 1940 naar de vurige stede kwamen werd een inzetreeks met 6 plandagen opgesteld en ze werden vooral gebruikt op de Vesderlijn naar Verviers en ze sleepten ook enkele treinen naar Hasselt en Namur, maar ze werden vlug vervaangen door vrijgekomen locomotieven type 48 van de Nord Belge en ze gingen naar de naburige stelplaats Pepinster. Vanuit dit depot werden 7 machines ingezet in de diensten van Liège, tussen Liège en Verviers / Herbestal, maar ook in mindere mate via Spa naar Trois-Ponts. Maar ook hier hield de inzet slechts enkele maanden stand en eind 1941 waren alle typen 8 terug uit de Vesdervallei verdwenen.

Een andere stelplaats voor een korte periode was Montignies, waar begin 1941 een 10 machines kwamen opdagen en in een reeks met 6 plandagen vooral diensten tussen Charleroi en Namur verzekerden. Ook hier werden deze locomotieven na enkele maanden afgestaan om nu te Walcourt een nieuw bestand uit te bouwen. Ook hier waren er zes plandagen en enkel diensten in het gebied tussen Samber en Maas en vooral op de verbinding Charleroi – Mariembourg - Couvin / Treignes. Deze regeling die in oktober 1941 officieel in dienst ging, werd eind 1942 terug opgeheven.

Inmiddels werden opnieuw zes bijkomende – meestal beschadigde – machines uit het bestand geschrapt: het waren de 801, 806, 809, 812 en 834 die in november 1941 richting schroot gingen.

Vanaf 1942 kregen we dan de definitieve toestand die tot bij de bevrijding (en zelfs nadien) behouden bleef: naast Tamines en Jemelle werd Stockem de derde inzetplaats voor de typen 8. Vanuit deze zuidelijke stelplaats reden ze de weinige overgebleven semi-directe treinen vanuit Arlon naar Jemelle en in mindere mate ook Virton. Hiervoor had men drie machines nodig.

**5. De periode na de tweede wereldoorlog :**

De toestand van begin 1944 bleef ook na de bevrijding behouden en Jemelle, Tamines en Stockem behielden hun locomotieven. Wel moet gezegd worden dat meer dan de helft van het effectief door beschadigingen en verminderd onderhoud niet meer ritvaardig waren. Een gedeelte van deze machines werd met beperkte middelen terug ritvaardig gemaakt, nochtans was de beslissing genomen om dit type zo snel mogelijk af te voeren en hierdoor werden machines die een grotere herstelling nodig hadden, gewoon afgesteld.

Voor de periode omstreeks 1946 hadden we de volgende situatie :

**\* Tamines :**

Effectief : 8.002, 8.003, 8.014, 8.015, 8.017, 8.042

Ook na de tweede wereldoorlog werd een beperkt bestand opgebouwd met dezelfde diensten : in 1945 werden vier machines in deze reeks gebruikt op de verbinding naar Dinant en verder Jemelle, maar door de levering van het type 29 kwamen op verschillende plaatsen een aantal machines type 64 vrij en deze kwamen in de loop van 1946 naar Tamines en namen geleidelijk aan de diensten over. Maar in eerste plaats vertrokken de ex Nord Belge machines type 22 uit Tamines en de typen 8 bleven zeker tot midden 1947 actief, maar werden in de daarop volgende maanden geleidelijk aan definitief afgesteld.

**\* Jemelle :**

Effectief : 8.005, 8.013, 8.022, 8.023, 8.030, 8.032, 8.033, 8.035, 8.036, 8.037, 8.040

Te Jemelle kregen we weer de vooroorlogse toestand waarbij 11 machines in het bestand aanwezig waren voor een inzetreeks met 8 plandagen. Naast de treinen naar Dinant en tamines, reden de typen 8 in 1945 – 1946 ook een aantal semi-directe treinen naar Liège-Guillemins. Maar in deze stelplaats zou de inzet snel achteruit gaan. De reden was de snelle levering van het type 29 dat in dit depot de diensten van het type 8 overnam. Hierdoor werd de inzet al begin 1946 praktisch volledig beëindigd en werden sporadisch nog enkele treinen naar Dinant gereden. De machines werden na de schrapping vooral te Ronet afgesteld.

**\* Stockem :**

Effectief: 8.007, 8.008, 8.010, 8.018, 8.019, 8.025, 8.026, 8.028, 8.029, 8.038, 8.041, 8.042

Ook in dit depot werd het bestand met 12 machines opgebouwd voor een inzetreeks met een achttal plandagen. De diensten werden vooral geleverd voor de lokale reizigerstreinen tussen Arlon en Marbehan, Athus, Virton-St-Mard. Vanuit deze plaats werd éénmaal verder gereden naar Libramont via Bertrix, maar ook naar Lamorteau. Net zoals te Jemelle werden de machines al vanaf eind 1945 door de eerst geleverde typen 29 en zodoende werden praktisch alle typen 8 midden 1946 definitief afgesteld. Sporadisch werden ze nog tot op het einde van het jaar gebruikt.

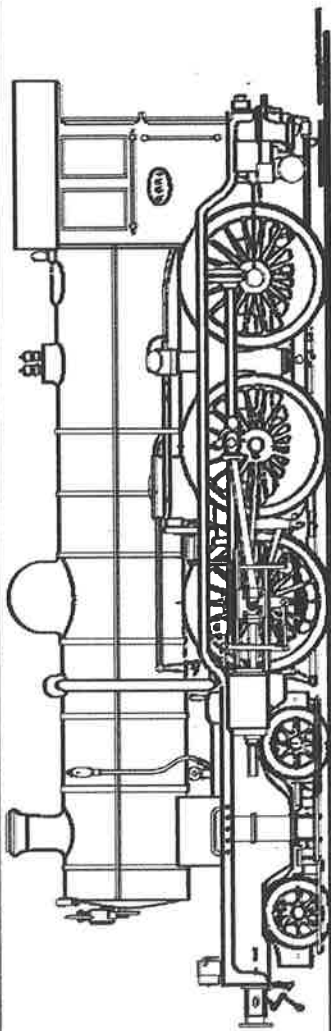
Numm		Effect		Bouwer			
1835	MDGB 1931	1946	IN	UIT	NAAM	NUM	OPMERK
3313		813	8.013	10/05/05	26/05/48	Tubize	1423
3314		814	8.014	23/05/05	26/05/48	Tubize	1424
3315		815	8.015	07/06/05	05/06/48	Tubize	1425
3316		816		26/06/05	08/04/40	Tubize	1426
3317		817	8.017	24/07/05	26/06/48	Tubize	1427
3318	04948	818	8.018	05/08/05	17/07/48	Tubize	1428
3319				06/10/05	11/27	Tubize	1429
3320	04912	820		17/10/05	09/44	Tubize	1430
3321		821		13/11/05	24/02/40	Tubize	1431
3322		822	8.022	29/11/05	17/07/48	Tubize	1432
3323		823	8.023	26/12/05	17/07/48	Tubize	1433
3324		824		09/01/06	24/02/40	Tubize	1434

Numm		Effect		Bouwer			
1835	MDGB 1931	1946	IN	UIT	NAAM	NUM	OPMERK
3325		825	8.025	19/12/05	17/07/48	Tubize	1435
3326	04913	826	8.026	08/08/05	17/07/48	Couillet	1415
3327		827		04/09/05	03/39	Couillet	1416
3328		828	8.028	04/10/05	17/07/48	Couillet	1417
3329	04903			16/12/05	1921-25	Couillet	1418
3330	04920	830	8.030	28/01/06	08/06/48	Couillet	1419
3331		831		06/12/05	10/10/39	St-Léonard	1411
3332		832	8.032	09/12/05	17/07/48	St-Léonard	1412
3333		833	8.033	02/01/06	17/07/48	St-Léonard	1413
3334		834		26/07/06	27/12/41	St-Léonard	1414
3335		835	8.035	23/07/05	08/06/48	Haine-St-Pierre	821
3336	04941			07/08/05	WO I	Haine-St-Pierre	822
3337	04909			01/09/05	WO I	Haine-St-Pierre	823
3338	04905			09/10/05	WO I	Haine-St-Pierre	824
3339		839		26/10/05	21/04/39	Haine-St-Pierre	825
3340		840	8.040	10/11/05	17/07/48	Haine-St-Pierre	826
3341		841	8.041	20/07/05	25/06/48	Anglo-Franco-Belge	1500
3342	04915			31/07/05	WO I	Anglo-Franco-Belge	1501
3343	04908			17/08/05	WO I	Anglo-Franco-Belge	1502
3344		808	8.008	15/09/05	17/07/48	Anglo-Franco-Belge	1503
3345	04914			15/09/05	WO I	Anglo-Franco-Belge	1504
3346				30/09/05	1927	Anglo-Franco-Belge	1505
3347		803	8.003	04/10/05	26/06/48	Anglo-Franco-Belge	1506
3348		819	8.019	24/10/05	17/07/48	Anglo-Franco-Belge	1507
3349		829	8.029	17/11/05	17/07/48	Anglo-Franco-Belge	1508
3350		800	8.001	27/11/05	05/04/46	Anglo-Franco-Belge	1509
3351		801		30/11/05	27/12/41	La Meuse	1930
3352		802	8.002	15/12/05	05/06/48	La Meuse	1931
3353	04950			18/01/06	WO I	La Meuse	1932
3354		804	8.004	23/01/06	25/06/48	La Meuse	1933
3355		805	8.005	12/07/07	17/07/48	Tubize	1504
3356		806		19/07/07	27/12/41	Tubize	1505
3357		807	8.007	13/08/07	26/05/48	Tubize	1506
3358	04906			17/08/07	WO I	Tubize	1507
3359	04931			31/08/07	WO I	Tubize	1508
3360		810	8.010	25/05/07	25/06/48	Couillet	1457
3361	04907	811		18/06/07	12/11/41	Couillet	1458
3362		812		13/07/07	15/11/41	Couillet	1459
3363				10/08/07	02/28	Couillet	1460
3364	04942	836	8.036	05/09/07	17/07/48	Couillet	1461
3365		837	8.037	11/10/07	17/07/48	Anglo-Franco-Belge	1624
3366		838	8.038	19/10/07	17/07/48	Anglo-Franco-Belge	1625
3367	04911			23/10/07	11/27	Anglo-Franco-Belge	1626
3368		842	8.042	08/12/07	05/06/48	Anglo-Franco-Belge	1627
3369		809		06/12/07	15/11/41	Anglo-Franco-Belge	1628

# Stoomlokomotief type 8

## 2'C

Reizigerstreinlocomotief



Bouwers :  
 Tubize 18  
 Franco-Belge 15  
 Couillet 10  
 Haine-St-Pierre 6  
 La Meuse 4  
 St-Léonard 4

### Loopbaan :

Nummering : 3313 - 3369

Effektief bij bouw 57

Bouwer : 05/1905 - 12/1907

Levering : ---

Ombouw : 1948

Buiten dienst : 2'C

Asindeling : 90 km/h

Snelheid :

Aandrijving : Walschaerts

Type overbrenging : 2 binnen / 2 buitenliggend

Plaatsing cilinders : 360 mm

Diameter cilinders HD : 600 mm

Diameter cilinders LD : 640 mm

Zuigerslag :

Remming : enk Westinghousepomp

Kompressor : 1 000 l/min

Debiet : Westinghouse

Automatische rem : Stoomrem

Rechtstreekse rem : Schroefrem

Handrem :

### Ketelkenmerken :

Keteldruk : 16 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 3 030 mm

Roosterbreedte : 1 019 mm

Roosteroppervlakte : 3,08 m<sup>2</sup>

Verwar.opp. haard : 16,23 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 232

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 144,50 m<sup>2</sup>

Lengte vlampijpen : 4 400 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 144,50 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp. : 160,73 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelromp : 1 488 mm

Dikte pijpenplaat : 27 mm

Dikte langsketel : 14 - 17 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 8,250 m<sup>3</sup>

Inhoud stoomruimte : m<sup>3</sup>

Oppervlakte stoomafgifte : m<sup>2</sup>

### Afmetingen :

Totale lengte : 12 031 mm

Lengte chassis : 11 235 mm

Breedte : 3 100 mm

Hoogte as ketel : 2 700 mm

Hoogte (totaal) : 4 270 mm

Radstand (totaal) : 8 200 mm

Afstand tussen assen : 2 200 mm + 1 900 mm + 1 850 mm + 2 250 mm

Oversteek voor : 800 mm

Oversteek achter : 3 031 mm

Diameter drijfwielen : 1 800 mm

Diameter loopwielen : 900 mm

Massa (rijvaardig) : 75 500 kg

Aslast : 1ste as : 9 750 kg

2de as : 9 750 kg

3de as : 18 900 kg

4de as : 18 700 kg

5de as : 18 400 kg

6de as : ---

Massa /lopende meter : 5 800 kg/m

Inhoud watertender s : ---

Inhoud kolenbak : ---

## *Stoomlocomotieven*

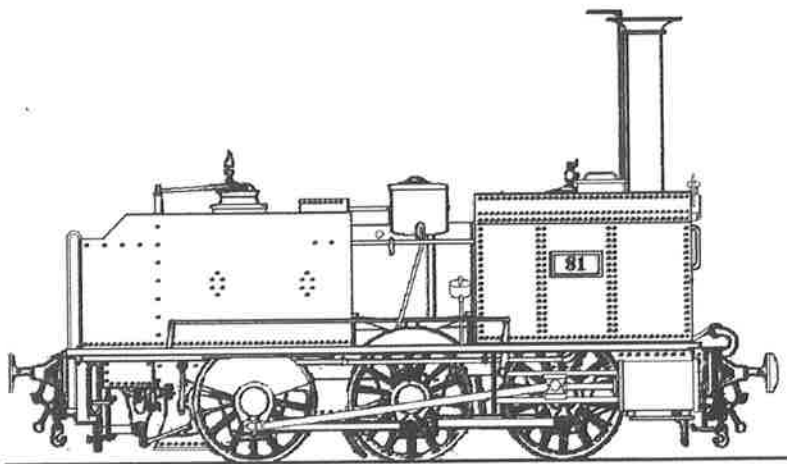
### *Nord Belge nummers 81 - 86 .*

#### Geschiedenis bij de Nord Belge :

Toen de Nord Belge de primitieve maatschappijen overnam, had de "Chemin de fer de Liège à Namur" juist bij St-Léonard 6 lichte tweeassige rangeerlocomotieven besteld en deze werden in de loop van 1856 rechtstreeks aan de Nord Belge geleverd en hier kregen ze de nummer 81 tot 86 toegewezen en kregen – ondanks hun beperkte taken – de namen van Griekse wijsgeren. In feite was het een aangepaste versie van een lichte industriële locomotief die op dat ogenblik standaard in het leverprogramma van de Luikse constructeur aanwezig was. Deze machine met een vrij kleine ketel had een beperkt vermogen van ca. 50 kW en had in verhouding slechts vrij kleine watertenders die slechts 1/3 van de ketel innamen. De machines van de Nord Belge waren van een iets zwaardere constructie omdat ze toch zwaardere reizigerstreinen moesten kunnen gereedzetten.

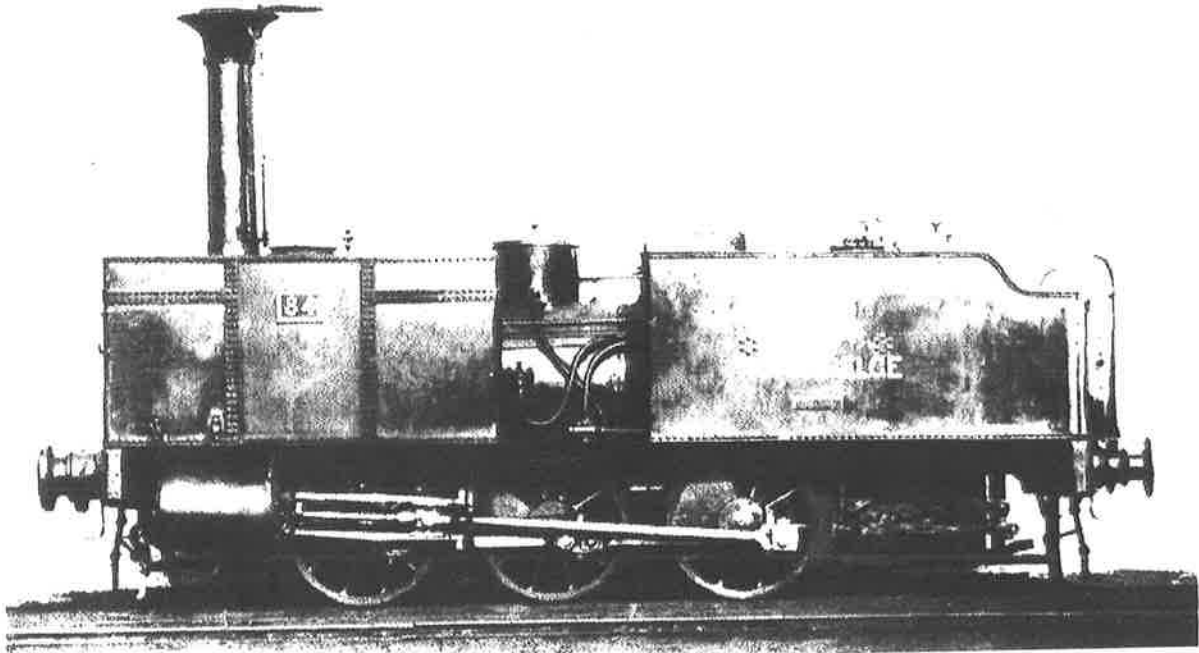
In eerste instantie werden de machines gebruikt voor de typische stationsrangeringen (zoals bij de Etat Belge het latere type 51) en zo werden vier machines gebruikt te Liège-Longdoz, Kinkempois stelplaats, Huy / Statte en waarschijnlijk te Namur. Naast deze rangeringen verzorgden ze ook de lokale goederentreinen naar de loskoeren in de buurt. Ondanks de vrij moderne bouwwijze voldeden deze machines niet volledig: de actieradius was te beperkt daar de watertenders te klein waren voor een dienst rondom het uur en verder was de aslast te groot voor de verschillende zwak aangelegde stationssporen. Al snel had men plannen om deze machines geschikter te maken voor de dienst.

Zo werden ze al na een vijftal jaar onderworpen aan deze ombouw: ze voorzag het aanbrengen van een derde as tussen de twee bestaande, de wijziging van de koppelstangen. De machine bleef echter aangedreven op zijn laatste as, wat een vreemd gezicht opleverd. Verder werden bijkomende watertenders aangebracht vooraan de ketel en hierdoor steeg de watercapaciteit tot 3 200 l en ze hadden een kolenvoorrad van 1 500 kg. . Hierdoor verloor de machine zijn sierlijke uitzicht van bij de bouw en ontstond een weinig esthetische locomotief, die nu wel voldeed voor haar taken. De zes machines werden tussen 1861 en 1863 door de stelplaats St-Martin in eigen beheer omgebouwd.



*Overzichtstekening van de omgebouwde locomotief.*

Ook na deze ombouw bleef de inzet beperkt tot de stationsrangeringen maar ze werden verdeeld over twee stelplaatsen: vier machines bleven te Kinkempois en behielden hun diensten te Liège-Longdoz, Kinkempois en Huy. Twee machines verhuisden naar St-Martin en werden gebruikt voor de rangeringen in deze stelplaats en het naburige station.



*Locomotief nr 84 kort na zijn verbouwing omstreeks 1865*

Gedurende bijna tien jaar bleven deze diensten behouden, maar intussen waren voldoende nieuwe machines afgeleverd en werden sterkere locomotieven geklasseerd. Het grote nadeel van onze driecassers was nog steeds de beperkte actieradius en hierdoor moesten ze regelmatig naar de kolenbunkers voor bevoorrading en vooral te Liège-Longdoz was dit een opdracht omdat de machines tegen een snelheid van 20 km/h naar Kinkempois moesten. Ook te Statte was de inzet beperkt en konden de naburige stations niet bediend worden. En juist op deze twee plaatsen werden de machines vrij snel vervangen en twee machines – de 81 en 82 – verdwenen al voor 1873 uit het Nord Belge effectief. Op dat ogenblik waren er nog twee diensten te Liège (Kinkempois en Statte) en één enkele te St-Martin. Deze toestand bleef behouden tot bij de eeuwwisseling, maar op dat ogenblik besliste men om deze verouderde locomotieven buiten dienst te stellen, dit werd versterkt daar er interesse was vanwege de industrie voor de aankoop van deze machines voor eigen gebruik.

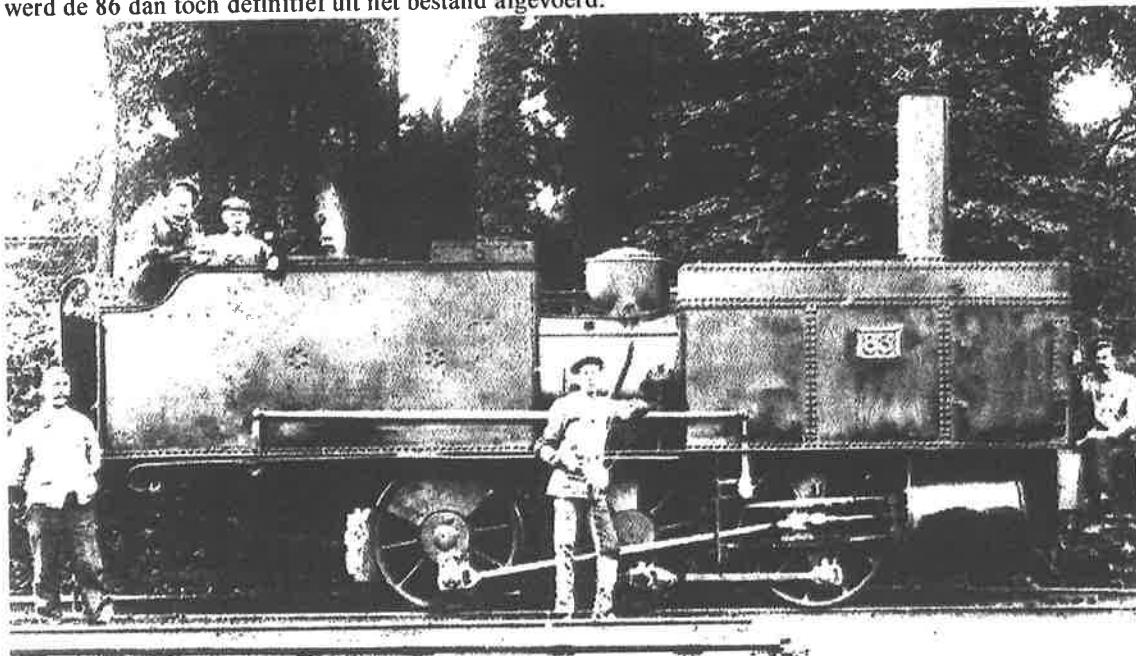
In 1899 werd de 84 buiten dienst gesteld te Kinkempois en korte tijd later aangekocht door de **Usine à Gaz te St-Gilles te Brussel** en hier verzekerde de machine de rangeringen van cokeswagens vanuit het Etat Belge station naar de eigen installaties. Na enkele jaren dienst werd de machine afgesteld en in 1907 verder verkocht aan de **Houillères Unies du Bassin de Charleroi** te Marchienne. De locomotief kreeg hier het bedrijfsnummer 4 en werd tot in 1934 gebruikt voor de rangeringen binnen het bedrijf.

Een tweede machine – de 83 – werd in 1900 afgesteld en nog hetzelfde jaar verkocht aan de **Société de Couillet** die als gieterij en metaalverwerkend bedrijf een toeleverancier was van verschillende grotere bedrijven in de buurt. Deze locomotief zou zeker een tiental jaar gebruikt worden maar voor de eerste wereldoorlog verloor men deze stomer uit het zicht.

Dit gebeurde ook met de 86 die omstreeks 1904 nog in het Nord Belge effectief opgenomen was te Kinkempois, maar die voor 1911 definitief afgevoerd werd.

Enkel de 85 kende een gunstiger lot bij de Nord Belge: in 1904 werd deze machines gemoderniseerd en verder omgebouwd. De locomotief kreeg waarschijnlijk de bestaande reserveketel van deze reeks machines ingebouwd en ook de tenders werden aangepast. Over de ombouw weten we weinig daar er geen plannen of

foto's van bestaan. Wel deed deze locomotief vanaf deze periode dienst als rangeermachine binnen de stelplaats Kinkempois en werd gebruikt voor het verplaatsen van machines en de aanvoer van kolenwagens aan het kolenpark. Deze machine overleefde de eerste wereldoorlog en was in 1918 nog steeds actief. Korte tijd later werd de 86 dan toch definitief uit het bestand afgevoerd.



De 83 op het einde van zijn loopbaan omstreeks 1895, bemerk ook de nieuwe vereenvoudigde schouw

#### Schildering :

Zoals de eerste machines van de Nord Belge werden ook deze machines uitgevoerd in een zwart chassis en waren de ketelbekleding en de tenders lichtgroen. De nummers waren in messing platen aan de basis van de schouw aangebracht. Bij de verbouwing bleef het kleurschema behouden, maar opmerkelijk was wel het feit dat de oorspronkelijke nummerplaten op de voorste watertender bevestigd werden. Gedurende de ganse loopbaan behielden ze deze kleurstelling. De drijf- en koppelstangen waren blank. De aanduiding NORD BELGE werd op de tweede watertender in witte letters aangebracht. De machines waren oorspronkelijk uitgerust met een lange schouw met een messing kroon.

Enkel de 85 werd bij zijn verbouwing in 1904 uitgevoerd in de nieuwe kleurstelling die vanaf 1899 ingevoerd werd: de machine werd op dat ogenblik volledig zwart waarbij voor de bufferbalken rood gebruikt werd.

#### Nummerlijsten type 81 - 86

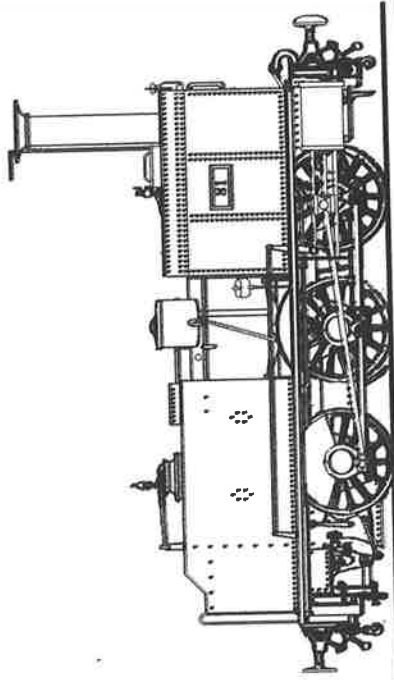
Nr	Levering	Bouwer	Ombouw	Nummer	Naam	Schrepp.	Opmerkingen
81	1856	St-Léonard	1863		Eschyle	Voor 1873	
82	1856	St-Léonard	1863		Sophocle	Voor 1873	
83	1856	St-Léonard	1863		Eurypyde	1900	Industrie
84	1856	St-Léonard	1863		Praxitéle	1899	Industrie
85	1856	St-Léonard	1863		Ménandre	1918	Nieuwe ketel
86	1856	St-Léonard	1863		Plaute	voor 1911	

# Stoomloc type Nord Belge 81 - 86

## Ct

Locomotief voor stationsrangeringen

St-Léonard : 6  
 Fabr nr 95 - 100



	Ketelkenmerken :		Afmetingen :
Nummering :	81 - 86	6 bar	Totale lengte : 3 500 mm
Effectief bij bouw	6	Crampton	mm
Effectief bij Etat Belge	0	mm	mm
Bouwer :	St-Léonard	0,902 m <sup>2</sup>	mm
Levering :	1856	m <sup>2</sup>	mm
Ombouw :	1862 - 1863	---	mm
Buiten dienst :	1873 - 1918	---	mm
Asindeling :	<i>Bt &gt; Ct</i>	---	mm
Snelheid :	20 km/h	---	mm
Aandrijving :	verzadigde stoom	119	mm
Type overbrenging :	Walschaerts	45 / 50 mm	mm
Plaatsing cilinders :	2 buitenliggend	m <sup>2</sup>	mm
Diameter cilinders :	380 mm	mm	mm
Zuigerslag :	560 mm	mm	mm
Remming :	---	mm	mm
Compressor :		64 m <sup>2</sup>	mm
Automatische rem :	Vacuümrem	---	mm
Rechtstreekse rem :	Schroefrem	1 050 mm	mm
Handrem :		20 mm	mm
		12 - 15 mm	mm
		m <sup>3</sup>	Inhoud waterbakken
		m <sup>3</sup>	Inhoud kolentender
		m <sup>3</sup>	3,2 m <sup>3</sup>
			1 500 kg



# *Dieselmotorwagen Nord Belge*

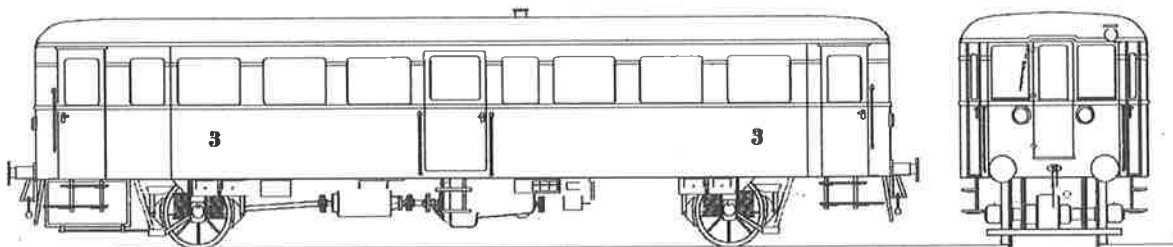
## *Type 602 > type 610*

### 1. Voorgeschiedenis :

Toen de N.M.B.S. in de jaren dertig de eerste testen deed met dieselmotorwagens, was er ook interesse van de grootste privé-maatschappij – de Nord Belge. Daarom zou deze maatschappij zich aansluiten bij de keuze om bij de Hongaarse firma Ganz ook twee gelijkaardige motorwagens te bestellen die dezelfde kenmerken hadden als het type 604. Nochtans zou de Nord Belge een eigen koers volgen en diverse wijzigingen laten aanbrengen.

Zo werd geopteerd om de radiatoren die bij het type 604 op het dak stonden naar een plaats onder het chassis te verplaatsen. Er werd ook gekozen voor een gedwongen luchtcirculatie door middel van twee zware ventilatoren die de koellucht zijdelings aanzogen. Er werd om die reden ook slechts één radiatorblok aangebracht, dit in tegenstelling met het type 603 van de N.M.B.S. die twee radiatoren aan weerszijden hadden. Verder werd de typische kopdeur – die bij de leveringen aan de Hongaarse spoorwegen voorkwam – ook hier behouden en zo was er een verbinding naar de rijtuigen. Om het slepen mogelijk te maken waren er ook de normale buffers en trekhaak aanwezig en waren er de slangen voor de luchtremming aanwezig. Laatste verschil was het feit dat men slechts 3<sup>de</sup> klasse afdelingen had, terwijl bij de N.M.B.S. ook één 2<sup>de</sup> klasse compartiment aanwezig was.

De beide bestelde motorwagens werden in de loop van 1936 afgeleverd en kregen de nummering A1 en A2 toegewezen.



### 2. De loopbaan :

Over de werkelijke inzet van deze motorwagens bij de Nord Belge is weinig bekend: de aankoop was meer ingegeven op het verkrijgen van gegevens voor toekomstige bestellingen. De lijnen van de Nord Belge – die in principe alle hoofdlijnen waren met een vrij moeilijk reliëf – leenden zich niet tot het gebruik van deze zwakke motorwagens en voor het drukke voorstadsverkeer van Liège was de capaciteit onvoldoende.

In de dienstregelingen werd er geen onderscheid gemaakt tussen de treinen met stoomtractie en de motorwagens en daarom is niet af te leiden welke diensten ze reden. Wel werden ze in eerste instantie gebruikt voor enkele daluurtreinen vanuit Liège op de voorstadslijn naar Flémalle, maar omdat de Nord Belge geen rijtuigen bezat met intercirculatie werden meestal geen rijtuigen aangehaakt. Na deze eerste ervaringen werden ze vooral ingezet vanuit Namur en reden enkele treinen naar Dinant en verder Givet, maar ook Huy werd enkele malen bereikt. Er werd hierbij geen gebruik gemaakt van de hogere snelheid van deze motorwagens.

Daar de Nord Belge geen geschikte inzetmogelijkheid had, werd vanaf begin 1938 één motorwagen uitgeleend aan de "Compagnie de Chimay" en deze maatschappij reed enkele doorgaande treinen vanuit Dinant via Hastière en Doische naar Mariembourg. Vanwege het rurale karakter van de verbinding en het beperkte

cliënteel voldeden de motorwagens hier wel en vanaf de zomerregeling werden beide motorwagens nu definitief – en voor langere termijn – aan de Chimay uitgeleend.

Deze maatschappij had voor zijn reizigersverkeer een inzetreeks met drie inzetdagen en in deze regeling werd één enkele dag volledig door de motorwagens gereden en daar alle treinen de volledige lijn bereden werden er drie treinenparen voorzien tussen Hastière, Mariembourg, Chimay tot in het Franse Anor. De tweede motorwagen had een beperktere inzet en reed enkele malen tussen Mariembourg en Chimay en stootte ook door tot in het grensstation Momignies. Deze dienst bleef behouden tot bij het begin van de tweede wereldoorlog.

Door brandstofgebrek moesten op dat ogenblik de beide motorwagens afgesteld worden, eerst te Chimay en later ook te Mariembourg. Mogelijk werden beide motorwagens ook gebruikt al gesleept rijtuig, dit bij gebrek aan gewone rijtuigen tijdens de oorlog. Wel staat vast dat beide stellen de oorlog zonder zware beschadigingen doorstonden.

Na de bevrijding bleven de motorwagens vooreerst nog afgesteld te Mariembourg, maar ze werd niet meer door de “Chimay” overgenomen en werden – net zoals het overige Nord Belge materieel – dadelijk door de Etat Belge overgenomen en naar de CW Luttre afgevoerd. Hier werden ze in de tweede helft van 1945 terug in orde gebracht en tegen het einde van het jaar waren ze terug ritvaardig.

Na deze herstelling kregen ze een nieuwe stelplaats, nl. Florennes. Hier was men vertrouwd met het besturen van de lichte motorwagens daar er een groter aantal tweeassige Brossels type 551 aanwezig waren. Tot bij de overname van de Chimay werden de motorwagens toch nog bij voorkeur gebruikt op de verbinding tussen Florennes en Doische en dan verder via de lijn van de “Compagnie de Chimay” naar Mariembourg en Chimay. Op dit laatste deel werden ze bestuurd door machinisten van deze privé-maatschappij.

Vanaf eind 1947 werden ze volledig ingelijfd bij het N.M.B.S. bestand en werden ze ook ingepast in het nummerschema van de N.M.B.S. en kregen er de type-aanduiding 602 (de oorspronkelijke 602.01 was tijdens de oorlog onherstelbaar beschadigd) met nummer 602.01 en 602.02.

Op dat ogenblik waren er te Florennes twee inzetreeksen : de reeks B omvatte twee dagen voor de vierassige motorwagens type 553 met vooral diensten naar Walcourt en Châtelineau.

De uitgebreidste reeks A voor de tweeassige Brossels type 551 en de twee motorwagens type 602 omvatte niet minder dan 9 plandagen en wordt onderstaand in detail beschreven voor de inzetregeling van 1948:

Effectief te Florennes :	551.01, 551.02, 551.03, 551.04, 551.15, 551.22, 551.29, 551.30, 551.40, 551.49 602.01, 602.02
Dag 1 :	0 km                      Onderhoud te Florennes
Dag 2 :	329 km                    3 ritten Florennes – Ermeton en terug Pendelritten Laneffe – Berzée – Thuin
Dag 3 :	352 km                    5 ritten Florennes – Doische Ritten naar Walcourt en Châtelineau
Dag 4 :	273 km                    2 ritten Florennes – Châtelineau en terug Ritten naar walcourt, Doische en Acoz
Dag 5 :	319 km                    pendelritten Florennes – Walcourt Ritten naar Senzeille en Ermeton
Dag 6 :	155 km                    3 ritten Florennes – Senzeille en terug
Dag 7 :	94 km                     planton te Florennes Rit naar Merlemont
Dag 8 :	260 km                    Pendelritten Laneffe – Thuillies en Florennes – Walcourt



middel van PV 350 van dezelfde dag. De effectieve schrapping ging in op 30 maart 1956. Na een afstelling van bijna een jaar in de CW Luttre werd de 610.02 begin 1957 ter plaatse gesloopt.

### Schildering :

Over de schildering bij de Nord Belge zijn er geen gegevens, noch foto's aanwezig. Waarschijnlijk werden de motorwagens in dezelfde schildering van de rijtuigen – middelgroen – uitgevoerd. Ook bij de Compagnie de Chimay bleef de oorspronkelijke livrei behouden.

Pas bij de herstelling door de CW Luttre na de bevrijding werd de standaard kleurstelling van de N.M.B.S. toegepast, namelijk de livrei in de twee tinten groen, gescheiden door een zwarte sierlat. Het dak werd waarschijnlijk zwart, de gele zichtbaarheidslijnen in trapeziumvorm werden echter nooit aangebracht. Deze schildering werd behouden tot bij de schrapping in 1954 en 1956.

### 3. Overzicht :

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
A 1 > 602.01 > 610.01	Ganz Budapest	1936	Kinkempois (Nord Belge) Chimay (Cie Chimay) Florennes (NMBS)	Ca. 1938 1945 1954	1954
A2 > 602.02 > 610.02	Ganz Budapest	1936	Kinkempois (Nord Belge) Chimay (Cie Chimay) Florennes (N.M.B.S.)	Ca ; 1938 1945 1956	30/03/1956 PV 350

### Technische fiche van de 610.01

Sp. 5/MLA. 22-52.

(B) 610.01 Type 610

Autorail n° ..... HI Diesel n° .....

Année de mise en service 1936

*Avijle à l'emise*

MUTATIONS			Moteur(s) placé(s) sur l'autorail		
Écriture propriétaire	Depuis le	Observations	N° S.N.C.B. du moteur	Placé le	Observations
<i>Florennes</i>	<i>1-5-55</i>	<i>recouvrement</i>			
<i>Sorti des unités le 30-3-56</i>					
<i>PV 350 du C. 1-56 G.C. P.L.U.</i>					
<i>Binole.</i>					
<i>(Chimay n° 55 le 30-3-56)</i>					

© - 1956-4-25 (600). 4 0

# Dieselmotorwagen type 602 > 610 (ex Nord Belge)

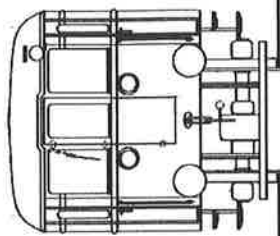
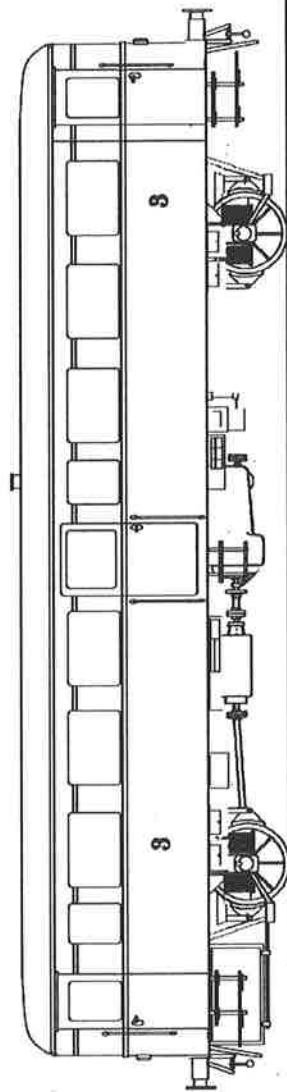
IA

Diesel-mechanisch - lokale dienst

**Ganz Budapest**

**Aantal zitplaatsen**

1<sup>ste</sup> klasse : --  
 2<sup>de</sup> klasse : --  
 3<sup>de</sup> klasse : 64



**Loopbaan :**

Nummering : 2  
 Effectief (bij bouw)  
 Bouwer kast : Ganz Budapest  
 Levering : 1936  
 Ombouw : 1954 - 1956  
 Buiten dienst : A1  
 Asindeling : 80 km/h  
 Snelheid :

**Kenmerken :**

**Motor :** Ganz Jendrassik  
**Bouwer :** VI JaR 170  
**Type :** viertakt  
**Werkingsprincipe :** voorverbrandingskamer  
**Wijze van insputing :** type Ganz  
**Omwentelingsnelheid :** 1 250 omw/min  
**Insputdruk :** 150 bar  
**Cilinders :** 6 in lijn  
**Boring / Zuigerslag :** 170 mm x 185 mm  
**Zuigersnelheid : (gem)** 9,2 m/s  
**Massa motor :** 2 600 kg  
**Lengte / breedte motor**  
**Overbrenging :** Ganz Budapest  
**Bouwer :** Mechanisch  
**Werking :** 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 : 3 610 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  
 Trekkraft : ---  
 Uurvermogen : 190 kW  
 Beschikbaar vermogen : 160 kW

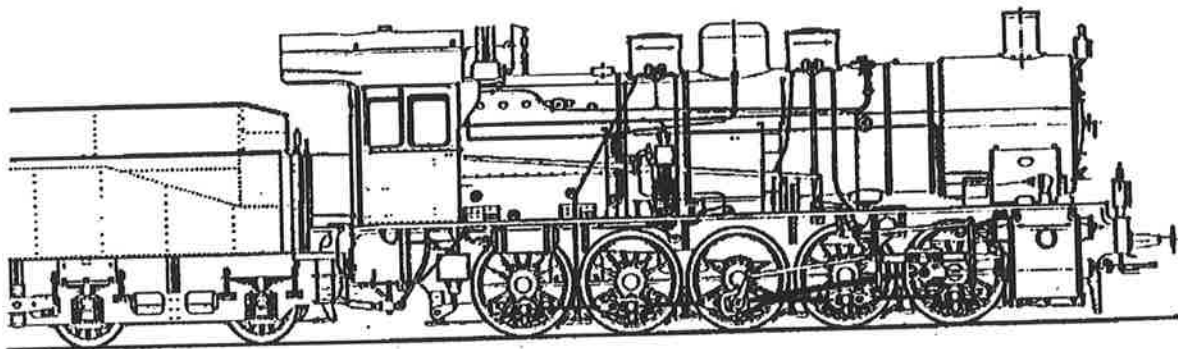
# Schrappingen :

## Type 90.

In vorig tijdschrift werd het type 81 behandeld en thans duidt de titel op het type 90, nochtans zijn er tal van (kleinere) types tussen deze beide machines in.

De typen 82 en 83 zijn machines die buit gemaakt werden tijdens de tweede wereldoorlog en vanaf dit tijdschrift behandelen we uitgebreider al de oorlogsmachines die tijdens de tweede wereldoorlog en nadien tot in 1950 in ons land verbleven.

De typen 87, 88, 89 zijn de typische Nord Belge machines die in de vorige tijdschriften uitvoerig aan bod kwamen en voor de laatste periode verwijzen we naar deze beschrijvingen.



### Overzicht van de schrappingen:

WO II	2 locomotieven	vermist
03/1945	1 locomotief	onherstelbaar beschadigd
07/1945	1 locomotief 9011	teruggestuurd naar SNCF
06/1950	9 locomotieven	teruggestuurd naar DB – oorlogsbuit
05/1952	4 locomotieven	
06/1952	23 locomotieven	
10/1952	2 locomotieven	

Na een eerste inzet vanuit Schaarbeek, verhuisden alle nog aanwezige machines vrij snel naar de stelplaats Antwerpen en gedurende een vijftal jaar werden deze machines vrij uitgebreid in de goederendienst gebruikt. Als we de dienstregeling van 1950 in detail bekijken, hebben we de volgende situatie te Antwerpen-dam.

<u>Reeks A</u>	<u>Type 101 / 120</u>	25 diensten	Type 101: goederen Antwerpen – Monceau
			Type 120 / 121: reizigers Antwerpen – Brussel-noord

<u>Reeks J</u>	<u>Type 90</u>	6 diensten	Daggemiddelde 168 km
Dag 1	171 km		onderhoud te Antwerpen-Dam
		los	19.36 – 20.08 Antwerpen-Dam – Antwerpen-noord
		24322	22.58 – 01.58 Antwerpen-noord – Hasselt
		32335	03.18 – 08.08 Hasselt – Antwerpen-Schijnpoot
Dag 2	118 km	21155	14.30 – 15.55 Antwerpen-DS – Brussel Tour & Taxis (stukgoed)
		12172	18.12 – 19.42 Brussel Tour & Taxis – Antwerpen DS
		20120	23.49 – 00.38 Antwerpen-Schijnpoot – Antwerpen-noord
		23391	01.46 – 02.21 Antwerpen-noord – Antwerpen-Schijnpoot
Dag 3	113 km	22256	07.48 – 08.52 Antwerpen-Schijnpoot – Kapellen
		20534	10.21 – 10.54 Kapellen – Antwerpen-noord
		22368	14.00 – 14.56 Antwerpen_noord – Essen (rangering)
		22240	17.34 – 18.45 Essen – Antwerpen-noord
		los	19.10 – 19.28 Antwerpen-noord – Kapellen
		20000	20.35 – 20.49 Kapellen – Antwerpen-noord
		29347	21.44 – 22.20 Antwerpen-noord – Antwerpen-Schijnpoot
Dag 4	312 km	26356	03.50 – 07.14 Antwerpen-Schijnpoot – Ottignies
		62334	09.25 – 11.56 Ottignies – Antwerpen-Noord
		26357	16.12 – 20.14 Antwerpen-noord – Ottignies
		62335	21.50 – 01.12 Ottignies – Antwerpen-Schijnpoot
Dag 5	102 km	RP3215	05.56 – 06.17 Antwerpen-Centraal – Lier
		3215	07.06 – 07.32 Lier – Antwerpen-centraal
			pendelritten Antwerpen-Schijnpoot – Noord
Dag 6	195 km	20119	03.45 – 05.10 Antwerpen-Schijnpoot – Antwerpen-noord
		26333	06.25 – 11.05 Antwerpen-noord – Ottignies
		62377	12.12 – 16.42 Ottignies – Antwerpen-noord
		23359	18.07 – 18.43 Antwerpen-noord – Antwerpen-Schijnpoot
<u>Reeks K</u>	<u>Type 90</u>	5 diensten	Daggemiddelde 190 km
Dag 1	91 km		onderhoud te Antwerpen-Dam
		21150	20.45 – 23.10 Antwerpen-Schijnpoot – Brussel Tour & Taxis
		12154	03.45 – 04.10 Brussel TT – Antwerpen-Schijnpoot
Dag 2	163 km		pendelritten Antwerpen-Schijnpoot – Noord
		29379	09.36 – 14.10 Antwerpen-noord – Denderleeuw
		92363	14.58 – 18.33 Denderleeuw – Antwerpen-Schijnpoot
		22329	21.39 – 22.26 Antwerpen-Schijnpoot – Essen
		22314	23.32 – 00.29 Essen – Antwerpen-noord
Dag 3	279 km	24365	02.10 04.04 Antwerpen-Schijnpoot – Leuven
		32315	06.03 – 08.43 Leuven – Antwerpen-Schijnpoot
			pendelritten Schijnpoot – Noord
		29154	21.07 – 23.32 Antwerpen DS – Merelbeke
		92161	00.31 – 02.44 Merelbeke – Antwerpen-DS
Dag 4	275 km	22239	06.00 – 06.56 Antwerpen-noord – Essen
		22304	08.00 – 08.44 Essen – Antwerpen-Schijnpoot
			pendelritten Schijnpoot – Noord
		22311	12.25 – 14.50 Antwerpen-noord – Leuven
		22359	16.10 – 19.08 Leuven – Antwerpen-Schijnpoot
		29347	23.04 – 01.45 Antwerpen-Schijnpoot – Merelbeke
		92344	02.40 – 06.09 Merelbeke – Antwerpen-Schijnpoot

Dag 5	124 km	los		Antwerpen-noord
		22308	10.48 – 13.07	Antwerpen-Noord – Essen
		22320	14.25 – 15.30	Essen – Antwerpen-noord
		22360	16.28 – 17.46	Antwerpen-noord – Essen
		22361	18.58 – 20.00	Essen – Antwerpenn-Schijnpoort

<b>Reeks L</b>	<b>Type 90 / 81</b>	4 diensten		Daggemiddelde 63 km
Dag 1	39 km	28557	23.16 – 01.13	Antwerpen – Schaarbeek
		Los		Schaarbeek – Antwerpen
Dag 2	53 km			reserve te Antwerpen-Dam
Dag 3	82 km	28553	01.10 – 03.06	Antwerpen DS – Schaarbeek
		Los		Schaarbeek – Essen
		28551	15.00 – 16.38	Essen – Schaarbeek
		Los		Schaarbeek – Antwerpen
Dag 4	79 km			Pendelritten Schiipoort – Noord
				Reserve te Antwerpen-Dam

<b>Reeks M</b>	<b>Type 90 / 81</b>	1 dienst		Daggemiddelde 60 km
Dag 1	60 km			Baantrainen
<b>Reeks R</b>	<b>Type 99</b>	9 diensten		Heuveldiensten te Antwerpen-noord
<b>Reeks S</b>	<b>Type 53</b>	10 diensten		Rangeerdiensten in de dokken
<b>Reeks Sbis</b>	<b>Type 53</b>	8 diensten		Rangeerdiensten in de dokken
<b>Reeks T</b>	<b>Type 93</b>	7 diensten		Rangeerdiensten in de dokken (oude haven)
<b>Reeks U</b>	<b>Type 53</b>	1 dienst		Rangeringen wagenwerkplaats
<b>Reeks V</b>	<b>Type 93</b>	1 dienst		Rangeringen te Antwerpen-Dam

De vervanging van de typen 90 – die iets te zwak waren voor de opgedragen diensten – verliep vrij snel. Eind 1951 waren er voldoende locomotieven type 38 te Antwerpen-Dam aanwezig om de zware reeks – met de ertstreinen naar Ottignies – over te nemen. Gelijkijdig doken steeds meer typen 81 in de overige reeksen op.

Tegen het einde van het jaar 1951 werd ook de reeks K grotendeels door het type 81 gereden en voor deze diensten waren de vierassige locomotieven beter geschikt, omwille van de rangeringen te Essen en Brussel Tour & Taxis. De krappe bochten in deze beide stations waren nefast voor de vijfassige machines type 90 en daarom zouden de machinisten het type 81 liever hebben in deze dienst. De bediening was immers identiek, maar de typen 81 maakten sneller stoom en verbruikten minder.

Tot bij de zomerregeling van 1952 bleven de typen 90 de hegemonie behouden in de reeksen L en M. Maar met ingang van deze zomerregeling werd de dienst in de reeks L volledig aan het type 81 overgedragen en werden bijna alle typen 90 onmiddellijk uit het bestand afgevoerd. Slechts twee machines bleven nog gedurende een zestal maanden in dienst.

Gedurende deze periode werden de machines dan gebruikt in de reeks M en sleepten ze nog een aantal baantreinen in de regio, namelijk in het havengebied, en verder in het district beperkt door Mechelen, Aarschot, Herentals en Essen. Maar ook deze dienst werd steeds meer en meer door het type 81 opgeëist en de typen 90 zouden in de loop van augustus definitief afgesteld worden.



# Oorlogslocomotieven:

## Inleiding .

### 1. Overzicht :

Vanaf volgend nummer beginnen we aan een nieuwe reeks artikelen over een vrij ongekende periode in de spoorweggeschiedenis, namelijk de periode van de tweede wereldoorlog en ook de bevrijding en de nasleep van de vijandelikheden die voort duurde tot in 1940.

In tegenstelling met de eerste wereldoorlog, zouden zeker in het begin van de tweede wereldbrand de spoorwegen een minieme rol spelen en zou de opmars vooral over de weg gebeuren. Hierdoor was een snelle voortgang mogelijk. Met dit voor ogen, is het begrijpelijk dat slechts een 500 locomotieven naar Frankrijk afgevoerd werden bij de vlucht van de troepen en de bevolking en een groot deel van dit materieel zou zeer snel door de oprukkende legers ingehaald worden. In 1914 zou bijna de helft van het rollend materieel naar Frankrijk gaan en daar gedurende de ganse oorlog op niet bezet gebied blijven.

Pas tegen het einde van 1940 zouden de spoorwegen – vooral voor de bevoorrading – een grotere rol gaan spelen en ontstond er bij de Duitse spoorwegen een groot tekort aan machines. Als eerste stap werden alle ex-Duitse bevrijdingslocomotieven geleidelijk aan opgeëist om in Duitsland het verkeer terug vlot te trekken en vanaf oktober 1940 ging de eerste golf van start en verlieten een aantal locomotieven ons land. Opmerkelijk ging het hier om een “leihvertrag”, dus een leen en bleven de machines eigendom van de N.M.B.S. en werden ze ook zoveel mogelijk in België onderhouden. Hierdoor bleven deze machines – die de N.M.B.S. nummering behielden – in de districten gans de grens gebruikt. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de geleende machines :

Type 53	68 locs	Type 71	29 locs	Type 90	33 locs	Type 98	47 locs
Type 61	3 locs	Type 72	26 locs	Type 93	81 locs		
Type 62	15 locs	Type 80	1 loc	Type 96	6 locs		
Type 64	167 locs	Type 81	459 locs	Type 97	35 locs		

Een ander geval was de inname van de Oostkantons, dat voormalig Duits gebied was. Hier werden de aanwezige machines van St-Vith, Montzen en Herbesthal effectief eigendom van de Duitse spoorwegen en kregen dan ook de Duitse nummering aangemeten.

Type 81	35 locs	> reeks 55	Type 96	6 locs	> reeks 74	Type 98	1 loc	> reeks 94
Type 93	8 locs	> reeks 91	Type 97	21 locs	> reeks 93			

De opeising van N.M.B.S. machines (waaronder een een kleiner aantal type 53), zou tot begin 1943 doorlopen en op dat ogenblik waren praktisch alle ex-Duitse machines naar het “vaderland” teruggekeerd. Ondanks de vermindering van de diensten in België zou zich vanaf eind 1940 toch een tekort aan machines laten voelen en de Duitse bezetter zocht naar oplossingen om het binnenlandse verkeer terug vlot te trekken. Daarom eiste men een groter aantal locomotieven in Frankrijk op en deze zouden gedurende min of meer lange termijn in België een aantal diensten overnemen. Deze inzet van Franse locomotieven startte in december 1940 en zou tot na de bevrijding doorlopen. Het aantal locomotieven hing echter af van het tekort aan machines in de verschillende periodes en schommelde zeer sterk tijdens de vier jaar bezetting. Opmerkelijk was ook dat de Franse machines niet hun nummers behielden maar ingewerkt werden in de klassering en eigen type - aanduidingen en nummers kregen bij de N.M.B.S. In het totaal kwamen tien verschillende typen naar ons land en de onderstaande tabel geeft een overzicht van deze locomotieven en de periode dat ze in ons land bleven. In de volgende nummers van het tijdschrift komen we in detail terug op al deze typen Franse locomotieven en hun inzet hier.

Type N.M.B.S.	Omnummering	Type S.N.C.F.	Aantal	Periode	
2		140 B	84	12/41 – 12/44	
3		140 G	59	03/42 – 12/44	
3bis		140 C	8	03/42	
3"	68	141 TB	25	12/41 – 12/44	
4	70	040 TB	7 + 3	/42 – 09/44	
13		230 B	7	03/43 – 03/45	
23		230 A	3	03.43 – 03/45	
73		151 TA	(13)	(42)	Voorzien
78		040 D	67	12/40 – 07/42	
78"		040 D	103	03/43 – 03/44	

Hierdoor zouden gedurende het grootste gedeelte van de bezetting de binnenlandse dienst afgewikkeld worden met de overgebleven N.M.B.S. machines, samen met deze Franse stomers en enkele locomotieven overgenomen van de laatste privé-maatschappijen. De overname van de Nord Belge was trouwens ook een onrechtstreeks gevolg van deze wereldoorlog.

Nochtans was er nog een ander transport: namelijk de militaire treinen voor de bevoorrading van het front en voor de verlofgangers bij de bezettende troepen. Hiervoor werden enkele vaste treinen in de dienstregelingen van de N.M.B.S. opgenomen. Deze treinen werden dan begeleid door Duits personeel, maar ook een aantal van deze treinen werd door Duitse locomotieven gesleept. Maar over deze inzet is weinig effectief bekend. We kunnen gedeeltelijk uit de buitgemaakte locomotieven oordelen over de machines die hier gebruikt werden en we zien dat hier machines van alle mogelijke reeksen gebruikt werden. Maar meestal werden hier de zwaardere en moderne stoomlocomotieven gebruikt, gezien de te overbruggen afstanden en deze machines werden bij de terugtrekking bij voorkeur terug afgevoerd. Zo werden de reizigerstreinen waarschijnlijk vooral gesleept door de sneltreinenlocomotieven reeksen 01, 03 en vooral 39 van de directie Köln, terwijl bij de bevoorradingstransporten vooral de "kriegslocomotieven" reeksen 50 en 52 ingezet werden.

## 2. De bevrijding :

Toen met de landing in Normandië in 1944 de bevrijding op gang kwam, ontscheepten in verschillende Franse havens een groot aantal Britse en Amerikaanse oorlogslocomotieven en kon een snelle terugtocht van de Duitse troepen bewerkstelligd worden. Hierbij zouden de spoorwegen een grote rol gaan spelen en zo kwamen vanaf de eerste dagen na de bevrijding al een groot aantal van deze machines op het N.M.B.S. net tot inzet. Zo waren er voor de eigenlijke transporten twee verschillende typen Amerikaanse machines, terwijl ook een Brits type gebruikt werd. Voor de rangeringen nadien in de havens werden zowel door de Amerikanen als de Britten lichte driecassige tenderlocomotieven gebruikt en verder kwamen ook enkele diesellocomotieven tot inzet. Tot midden 1945 zouden deze machines het grootste deel van de bevoorrading van de geallieerde troepen verzorgen, waarbij het te doorlopen traject steeds langer werd. Maar nadien werden deze machines ook gebruikt door de N.M.B.S. voor de eigen diensten gebruiken, dit om het eigen tekort te kunnen oplossen.

Amerikaanse	Aantal gebouwd	Britse locs	reeks	Aantal gebouwd
1D	2120	1 D 1 E	70, 77, 78 73	935 150
Ct	382	Ct	71, 75	377
		C Diesel		> NMBS 230

Als laatste hebben we de zogenaamde buitlocomotieven : bij de bevrijding stonden nog een groter aantal Duitse machines op het Belgisch grondgebied, al dan niet beschadigd. Deze werden in eerste instantie door de militaire autoriteiten opgeëist en gebruikt, maar na de eerste maanden werden deze machines aan de N.M.B.S. overgedragen.

Om het tekort op te vangen werden deze machines – voor de typen die ook bij de N.M.B.S. in dienst waren – voorlopig hersteld en terug in gebruik genomen. Een ander deel – dat zwaarder beschadigd was – bleef afgesteld en ook de machines waar slechts enkele eenheden in België bleven, werden na korte tijd afgesteld.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze machines :

N.M.B.S. type	Duitse reeks	Asind	Aantal	Gebruik	Opmerking
25	50	1 E	8	Goederen tot 1950	
25	44	1 E	1	Goederen tot 1950	
27 > 28	52cond	1 E	3	Goederen tot 1946 > afgesteld	
29 > 82	56		2	Goederen tot 1946	
34 > 83	58		2	Goederen tot 1946	
59	89	Ct	1	Rangeringen	
64	38	2C	1	Reizigers tot 1950	
67	39	1D	1	Reizigers tot 1946	
81	55	D	14	Goederen tot 1950	
90	57	E	11	Goederen tot 1950	
97	93	1D1t	1	Reizigers tot 1950	
98	94	E	1	Rangeringen tot 1950	
-	KBE	Ct	1	Verhuurd privé	

Op het einde van de oorlog waren trouwens nog niet alle opgevorderde locomotieven teruggekeerd en bij de aftocht hadden de Duitse troepen nog een aantal machines buitgemaakt en werden voor de treinen die voor de terugtocht mogelijk maakten gebruikt. Zo werden ook een aantal typische N.M.B.S. machines gebruikt en de volgende tabel geeft een overzicht :

Type	Aantal	Type	Aantal	Type	Aantal	Type	Aantal
1	2	40	4	60	1	99	1
31	1	41	3	66	1		
38	2	44	7	81	85		

Dadelijk na de bevrijding werd door de geallieerde troepen een speciale dienst opgestart om de Belgische locomotieven die in Duitsland verbleven op te sporen, aan te duiden en naar België te repatriëren. Tot in 1946 kwamen praktisch dagelijks een aantal van dergelijke machines naar ons land terug, maar nadien werd beslist om langs beide zijden deze machines enkel aan te duiden, waarbij de N.M.B.S. de buitlocomotieven mocht gebruiken, terwijl Duitsland ook de Belgische machines behield. Wel werd beslist om in 1950 al deze machines dan uit te wisselen tussen de beide maatschappijen. Hierdoor gingen de boven genoemde buitlocomotieven in juni 1950 terug naar de DB, anderzijds kwamen nog een aantal machines naar België terug.

In 1950 werden de oorlogsgegeven afgesloten en er bleven 299 N.M.B.S. machines vermist en deze werden dan officieel uit het bestand geschrapt. De onderstaande tabel geeft de aantal per type. Een aantal van deze machines waren echter nog actief in de oostblok en werden nadien nog teruggevonden, maar bleven in deze landen achter.

#### Vermiste locomotieven

Type	Aantal	Type	Aantal	Type	Aantal	Type	Aantal
1	1	53	44	72	23	97	21
38	1	61	3	81	91	98	36
40	1	62	8	90	2		
41	1	64	14	93	14		
44	1	71	26	96	9		

Een aspect vormden de locomotieven reeks 50 (type 25) gebouwd door de Belgische bedrijven in opdracht van de Duitse bezetter : in het totaal werden 200 dergelijke locomotieven besteld bij 7 Belgische constructeurs en hiervan werden er tijdens de oorlog 186 aan de Deutsche Reichsbahn afgeleverd. De veertien overblijvende machines werden voor rekening van de N.M.B.S. afgewerkt en als type 25 in dienst gesteld.

Tussen 1949 en 1952 werden 140 van deze machines teruggebracht, maar daar ze geen eigendom waren van de N.M.B.S. maar van de Belgische staat en daar door de levering van het type 29 geen bijkomende machines meer nodig waren, werden al deze machines voorlopig op verschillende plaatsen afgesteld. Twaalf van deze machines werden in 1952 aan de Deense Spoorwegen verkocht, de overige machines werden vanaf 1952 dan gesloopt. En daarmee eindigden de gevolgen van de tweede wereldoorlog op de N.M.B.S.

# *T.E.E. in België*

## *Verbinding Brussel - Paris ..*

### **Inleiding :**

Zoals we in tijdschrift 104 beschreven hebben waren er twee treinparen tussen Paris en Amsterdam, namelijk de "Etoile du Nord" en de "Ile de France". Voor de Nederlandse tak was dit aanbod ruim voldoende, maar tussen Brussel en Paris was er een zeer groot cliënteel en deze verbinding zou trouwens de ruggegraat vormen voor de T.E.E.- diensten, maar ook zorgen dat de rendabiliteit van deze hoogwaardige dienst hoog lag. Al van vanaf het eerste jaar was de capaciteit van de ingezette Franse en Nederlandse stellen onvoldoende en zodoende moest men voor de meeste verbindingen tussen Paris en Brussel een ontdubbelingstrein inzetten en we komen op het gebruikte materieel in de volgende paragraaf terug.

Daarom werd al bij de oprichting van de T.E.E.- dienst in juni 1957 een derde treinpaar ingericht: deze treinen "L'Oiseau bleu" zou beide hoofdsteden zonder tussenstop met elkaar verbinden gedurende de eigenlijke daguren, terwijl de twee andere verbindingen 's morgens en 's avonds ingelegd werden. Alle drie verbindingen reden in ca. 2 h 45 tussen Brussel en Paris.

Maar gedurende de volgende jaren zouden er steeds weer problemen ontstaan, maar men kon door een gebrek aan materieel geen betere dienstverlening verschaffen. Daarom zette men alles op alles om de lijn zo snel mogelijk onder draad te brengen. Voor het noordelijke deel was dit geen probleem daar de NS haar baanvak al in 1950 geëlektrificeerd had en dat in 1957 al het Belgische deel tussen Roosendaal en Antwerpen elektrisch bereden werd. Het grootste probleem was de ganse verbinding tussen Paris en Brussel. Daar waar in de buurt van Paris al langere tijd geëlektrificeerd was, zou de rest van de lijn nog even duren. Reden was de keuze van de S.N.C.F. om het noordelijk deel met 25 kV te elektrificeren en dat men daar pas de nodige ervaringen opdeed op de dwarslijn tussen Thionville en Lille voor het zware ertsverkeer. Eens de nodige ervaring opgedaan zou het nog tot in 1962 duren eer de verbinding tot in Aulnoye onder draad was. Het baanvak tussen Brussel en Aulnoye zou één jaar later volledig elektrisch bereden worden.

Ander probleem waren de locomotieven: de ontwikkeling van betrouwbare machines voor de drie spanningen (1 500 V, 3 000 V en 25 kV AC) zou langer op zich laten wachten en het benodigde vermogen voor de hogere snelheden vereiste heel nieuwe technieken. Pas in 1963 werden de nieuwe vierspanningslocomotieven reeks CC 40 100 aan de S.N.C.F. afgeleverd. Voor de ontwikkeling van de rijtuigen verwijzen we naar de volgende paragraaf.

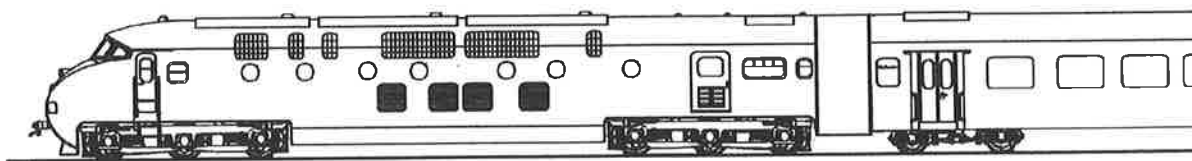
Men heeft ook op deze elektrificatie gewacht om enerzijds de capaciteit van de treinen te verhogen door een groter aantal rijtuigen, maar ook voor het inleggen van een vierde dagelijkse verbinding onder de naam "Brabant". Verder kon ook de snelheid verhoogd worden waardoor de tijd tussen beide steden tot ca. 2 h 30 daalde. Gedurende een tiental jaar zou deze dienstregeling aangehouden worden, maar op dat ogenblik was de capaciteitsgrens weer bereikt en zodoende werden voor de winterregeling van 1974 twee bijkomende treinparen ingelegd waardoor een tweeuurdienst ontstond. Ook het materieel werd uitgebreid door de inzet van de 6 Belgische locomotieven reeks 18 en 8 nieuwe rijtuigen voor deze verbinding.

Tot bij de omvorming naar een EC- dienst voor de zomerregeling van 1984 bleef de verbinding Brussel - Paris de uitgebreidste T.E.E.- dienst.

### **Het ingezette materieel :**

Bij het begin van de T.E.E. dienst werd de tractie van de drie verbindingen gereden door de dieselmotorwagens van de NS/SBB (voor de Etoile du Nord en de Oiseau Bleu) en de SNCF waarbij resp. twee en één stel ingezet werd. Begin 1958 moest noodgedwongen een ontdubbelingstrein ingezet worden tussen

Brussel en Paris en hiervoor werd het reservestel van de SNCF gebruikt. Opmerkelijk is wel dat voor een verbinding door België, de N.M.B.S. geen eigen tractiematerieel ter beschikking had. Hierdoor zou de toestand tot bij de elektrificatie dramatisch blijven en moest de verbinding noodgedwongen beperkt blijven tot drie effectieve treinenparen en de ontdebellingstrein op de (vaak voorkomende) drukke dagen.



De elektrificatie in 1963 zou zorgen voor een betere dienstverlening en zodoende beslisten de N.M.B.S. en de S.N.C.F. om gezamenlijk het nieuwe materieel te bestellen en te laten bouwen. De Franse spoorwegen stonden in voor de locomotieven en hiervoor ontwikkelde men en bestelde men 10 nieuwe machines voor de vier spanningen reeks CC 40 100, de N.M.B.S. anderzijds liet lichtere locomotieven bouwen voor drie spanningen, nl. het type 150 (latere reeks 15) waarvan er vijf gebouwd werden in 1962.

Voor de rijtuigen zou de S.N.C.F. zorgen voor het ontwerp en de ontwikkeling van nieuwe comfortabele rijtuigen. In 1956 had men al dergelijke rijtuigen type "Mistral" gebouwd voor de sneltreinen op lange afstand, namelijk vanuit Paris naar Lyon, Marseille en Bordeaux en deze rijtuigen werden verbeterd en aangepast aan de T.E.E. diensten. Het waren rijtuigen uit roestvrij staal – een techniek die op dat ogenblik grootschalig gebruikt werd – en uitgerust met talrijke verbeteringen: zo werden de draaistellen aangepast voor de hogere snelheden en werd de klimaatregeling toegepast. Door het grote verbruik van een dergelijk rijtuigstel, was het onmogelijk dat de locomotief (onder verschillende spanningen, o.m. de zeer beperkte 1 500 V in Nederland) voor de energie zorgde en daarom werden ook de nodige generator- bagagerijtuigen besteld. In het totaal werden de rijtuigen voor 7 rijtuigstellen besteld bij de Franse firma Carel-Fouché en bij het Belgische La Brugeoise. De eerste bestelling gebeurde bij La Brugeoise in december 1961 voor 11 rijtuigen met middengang, de 25 Franse rijtuigen werden in februari 1962 besteld

Deze eerste bestelling was als volgt samengesteld :

Aantal	Type	Nummer	UIC	Eigenaar	Opmerking
11	8 open compartimenten en middengang	A8s 41 – 51	A8tü 61 88 18 18 980 – 990	NMBS	46 pl
7	7 gesloten compartimenten en zijgang	A8myfi 31 – 37	A8u 61 87 18 89 881 – 887	SNCF	48 pl
7	5 open compartimenten, middengang en keuken	A5smyfi 21 – 27	A5rtu 61 87 18 89 018-024	SNCF	29 pl
4	4 open compartimenten middengang + bar	A3Rmyfi 15 – 18	A3Rtu 61 87 18 89 025-028	SNCF	17 pl + 12 pl bar
7	Generatorrijtuig met Bagageafdeling	A2Dsmyi 3 – 9	A2Dx 61 87 81 89 701-707	SNCF	Dienstruimte

Op dat ogenblik waren er vier T.E.E. treinen, twee tot in Amsterdam, de twee andere (L'Oiseau Bleu en de Brabant) tot in Brussel. De beide eerste treinen waren samengesteld als volgt :

Naam	Paris – Brussel	Brussel – Amsterdam
Etoile du Nord	CC 40 100 + A2D + A5s + A8t + 2x A8t + 2x A8 + A5s + A3R + A2D	Type 150 + D2A + A5s + A8t
Ile de France	CC 40 100 + A2D + A5s + 2A8t + 2x A8t + 2x A8 + A5s + A3R + A2D	Type 150 + D2A + A5s + 2A8t
Oiseau Bleu	CC 40 100 + A2D + A3R + A5s + A8t + A8	
Brabant	CC 40 100 + A2D + A5s + 2x A8t	

Daar de machines reeks CC 40 100 niet in voldoende mate op tijd afgeleverd waren, werden deze diensten in de eerste maanden de prototype locomotieven reeks BB 30 000 van de S.N.C.F. (beschrijving zie nr 104) samen met de Belgische machines type 150. Al tijdens de eerste jaren moesten de treinen regelmatig uitgebreid worden met een bijkomend rijtuig en vanaf de eindjaren zeventig was dit praktisch constant aanwezig en was de reserve aan rijtuigen praktisch onbestaande geworden. Hierdoor moest men terugrijpen op rijtuigen

voor de binnenlandse dienst, voornamelijk rijkwielen die tussen Paris en Lille gebruikt werden (van het type Mistral), maar dit rijkwiel moest tussen de locomotief en de generatorwagen gekoppeld worden daar het rechtstreeks door de locomotief van elektriciteit voorzien werd en hierdoor was dit rijkwiel volledig van de trein afgezonderd. Het deel naar Amsterdam werd zelden uitgebreid en omvatte maximaal vier rijkwielen. Opmerkelijk is wel dat te Brussel van locomotief gewisseld werd, een feit dat oorspronkelijk niet voorzien was. Reden was het feit dat de CC 40 100 zoveel energie uit de bovenleiding pompte, dat de maximale stroom in Nederland overschreden werd en de bovenleiding doorbrandde. Dit had tot gevolg dat de lichtere Belgische machines type 150 op deze verbinding ingezet werden en dat nadien zelfs diesellocomotieven type 204 en later type 200 (reeks 51) voor de T.E.E. treinen gebruikt werden. De 5106 werd voor dit doel met een andere tandwielverhouding uitgerust om een hogere snelheid te kunnen bereiken.

In 1972 besliste men om twee bijkomende T.E.E. treinparen tussen Brussel en Paris in te leggen vanaf de zomerregeling van 1974. Voor de "Memling" en "Rubens" was er echter niet voldoende materieel aanwezig en op dat ogenblik had de S.N.C.F. een bestelling van nieuwe T.E.E. rijkwielen type Mistral 69 lopende ter vervanging van de oudere rijkwielen. Deze bestelling van 82 rijkwielen werd met 8 bijkomende rijkwielen uitgebreid en deze bestelling zal nu als volgt uit :

Aantal	Type	Nummer	UIC	Eigenaar	Opmerking
22	6	8 open compartimenten met middengang	A8tu 61 87 (88) 18 89 915 – 942	NMBS 6 rijkwielen	46 pl
26	1	8 gesloten compartimenten met zijgang	A8u 61 87 18 89 888 – 914	SNCF	48 pl
11		Restauratierijkwiel	Vru 61 87 88 89 051 – 061	SNCF	
4	-	Barriijkwiel Volledig compartiment bar	Arux 61 87 84 89 101 – 104	SNCF	
2	-	Barriijkwiel Met reizigerscompartimenten	A3rtu 61 87 84 89 036 – 037	SNCF	17 pl
13	1	Bagagerijkwiel Met generator	A5Dtux 61 87 81 89 711 – 724	SNCF	21 pl

*De tweede kolom geeft het aantal rijkwielen voorzien voor de verbinding naar Brussel*

Samen met de oorspronkelijke rijkwielen werd een heel andere treinsamenstelling uitgewerkt: daar de treinen een dienst gedurende de ganse dag (met een groter aantal treinen in de avondpiek) reden, ging men uit van een vaste samenstelling met elk 7 rijkwielen. De samenstelling bestond uit

<b>CC 40 100 of NMBS reeks 18 + A2D + A8u + A8tu + A5rtu + A8tu + A3rtu + A8u.</b>
--

Deze samenstelling bood plaats aan 234 reizigers, een aantal dat voldoende was in deze periode. Voor het uitvoeren van de dienst had men 7 stellen nodig, zes voor de eigenlijke dienst, één als reserve of voor ontdebellingstreinen. Verder waren er drie rijkwielen type A8tu voorzien voor de versterking van de Memling op vrijdag avond. Door deze combinatie van rijkwielen en tijden konden twee stellen tweemaal per dag de verbinding Paris – Brussel uitvoeren en zodoende was de capaciteit van de Etoile du Nord en de Ile de France niet minder dan 14 rijkwielen met een capaciteit van bijna 500 reizigers.

Laten we nog opmerken dat de tractie in principe uitgevoerd werd door de 10 Franse locomotieven CC 40 100 en de 6 zuster machines reeks 18, maar dat gedurende geruime tijd ook de machines reeks 16 regelmatig naar Paris reden. Dit leidde regelmatig tot problemen daar niet alle Franse bestuurders opgeleid waren voor deze machines en hierdoor sommige treinen bleven staan. Ook de reeks 15 – te zwak voor deze diensten – toch nog sporadisch moest inspringen op sommige dagen dat er onverwachte defecten optraden bij de oorspronkelijke locs.

Deze dienst bleef bestaan tot de beginjaren tachtig, maar op dat ogenblik daalde de belangstelling en zo werd in 1980 beslist om de verbinding tussen Paris en Brussel terug slechts twee T.E.E.- treinen met enkel eerste klasse, de Etoile du Nord, Oiseau Bleu en Brabant vielen weg en er kwamen nieuwe EC- diensten met ook tweede klasse rijkwielen. Met dit doel werden een aantal T.E.E. rijkwielen omgebouwd tot tweede klasse en kregen ze een lichtgroene band boven de vensters in plaats van de T.E.E. rood.

**De inzet en stopplaatsen :**

Voor de eerste jaren verwijzen we naar de beschrijving van de “Etoile du Nord” (tijdschrift 104), waarbij de situatie voor de “Ile de France” identiek verliep. Gedurende deze vijf jaren lag de gemiddelde ritduur tussen Paris en Brussel-zuid op ongeveer 3u30. Deze vrij lange ritduur was te wijten aan het bochtige karakter van de lijn en de doortocht van verschillende stations op betrekkelijk lage snelheid.

Pas na de modernisering van de lijn kon de snelheid praktisch over de ganse lengte op 160 km/h gebracht worden. Geleidelijk aan kon de maximale snelheid opgedreven worden en de ritduur tot ongeveer 2u20 dalen. Vanaf 31 mei 1964 kwamen dan de rijkstrijtuigen PBA in dienst bij de Ile de France en de Etoile du Nord, ingevolge van een vertraging bij de levering van vooral de generatorwagens, werden de twee andere T.E.E. diensten nog gereden met oudere Mistral-rijkstrijtuigen 1<sup>ste</sup> klasse of door de vrijgekomen Franse stellen voor de Brabant. Op 2 augustus van hetzelfde jaar zou ook de Oiseau Bleu nieuwe rijkstrijtuigen. Vanaf september 1963 werd de oude motorwagen bij de Brabant vervangen door gesleept materieel, maar op dat ogenblik werd nog een beroep gedaan op de rijkstrijtuigen type “Grandes lignes” maar in de loop van de winter werd ook deze dienst door de PBA- rijkstrijtuigen overgenomen.

Tijdens de volgende jaren werd zowel in Frankrijk maar ook op het Belgisch traject de snelheid verder verhoogd en sommige doorritten van stations verbeterd en hierdoor kon de ritduur op twee verschillende waarden gebracht worden : de treinen uitgerust met slechts 5 tot 7 rijkstrijtuigen reden tussen Paris en Brussel ongeveer 2u10 minuten, de zwaardere treinen deden er 2u30 over. In 1968 werd het maximum bereikt: de modernisering van de lijnen was voltooid en de dienststop voor de douane te Quévy en Aulnoye konden wegvallen en de ritduur daalde opnieuw met een achttal minuten.

En dan kon men wachten op de nieuwe, versterkte dienstregeling van 1974, waarin twee bijkomende T.E.E. treinparen opdoken. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de eerste winterregeling van de nieuwe dienst.

1974	Rubens	Oiseau Bleu	Etoile du N	Brabant	Memling	Ile de France
Nummer	79 – 86	80 – 89	82 – 85	83 – 84	79 – 86	81 – 88
Vertrek Brussel-zuid	6.42	7.30	11.43	17.18	18.40	20.45
Vertrek Paris	18.45	20.32	17.45	11.40	6.45	7.23
Bestemming	Brussel	Brussel	Amsterdam	Brussel	Brussel	Amsterdam
Ritduur	2u20	2u07	2u24	2u05	2u20	2u24
Ritduur (tot)			5u00			5u02
Stopplaatsen	Paris  Brussel-zuid	Paris St-Quentin Mons Brussel-zuid Brussel-noord	Paris Aulnoye Feignies Brussel-zuid Brussel-noord Antwerpen Roosendaal Rotterdam Den Haag Amsterdam	Paris  Brussel-zuid	Paris  Brussel-zuid	Paris  Brussel-zuid Brussel-noord Antwerpen Roosendaal Rotterdam Den Haag Amsterdam

Deze toestand bleef behouden tot in 1984, op het ogenblik dat de laatste TEE treinen omgevormd werden in de nieuwe EC-treinen met twee klassen.

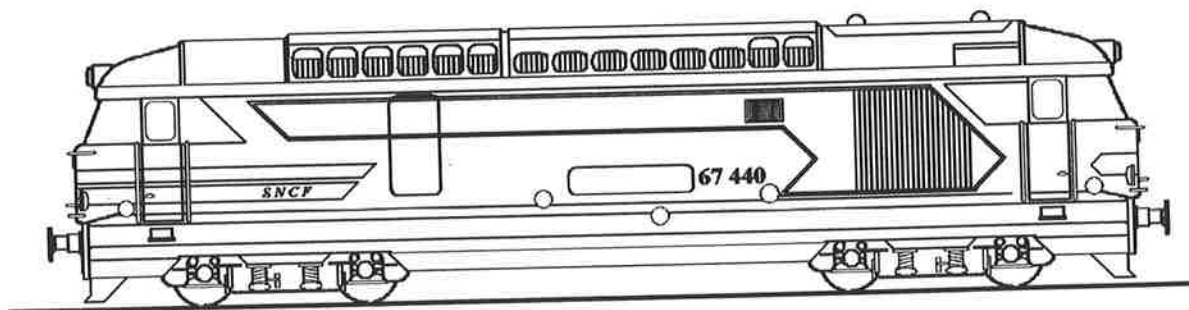
# Vreemde locomotieven

Reeks BB 67 400 SNCF .

In tegenstelling met de N.M.B.S. zou de modernisering van het dieselmaterieel vrij laat beginnen. Na de lichtere machines, zou het pas in 1963 zijn dat de S.N.C.F. pas zijn eerste zware lijndiesellocomotieven in dienst stelde: er waren twee reeksen: de vierassige machines BB 67 000 voor de hoofdlijnen en een zelfde zesassige versie (waarvan maar vier assen aangedreven worden) reeks A1A A1A 68000. In 1963 werden dan de eerste bouwschijf met 124 locomotieven geleverd. Uitgerust met een dieselmotor gebouwd door de firma SEMT (Alsthom Atlantique) met een vermogen van 1 240 kW en een elektrische overbrenging, zouden deze machines vooral in het zuiden en westen van het land gebruikt worden vanuit Chalindrey, Nevers en Avignon.

Daar de elektrische uitrusting niet voldeed zouden 46 machines tijdens de volgende jaren omgebouwd en verbeterd worden en deze kregen de reeks BB 67 200 toegewezen. In 1967 werd dan een versterkte versie uitgebracht en hiervan werden 65 machines gebouwd. Ze waren uitgerust met een versterkte dieselmotor met een vermogen van 1 440 kW en nieuwe elektrische uitrusting. Anderzijds werden nog 25 machines van de eerste reeks aangepast en werden ondergebracht in deze tweede bouwschijf. Ook deze machines werden in het zuiden en westen van Frankrijk gebruikt voor doorgaande treinen, zowel in reizigers- als goederendienst.

Vanaf 1969 werd dan een derde reeks van 232 machines gebouwd als reeks BB 67 400. Opnieuw werd het vermogen verder verhoogd tot 1 525 kW, de snelheid verhoogde tot 140 km/h en er werden nieuwe tractiemotoren ingebouwd. Ook de draaistellen werden volledig aangepast aan deze hogere snelheden en deze machines kwamen over heel Frankrijk tot inzet, maar de noordelijke stelplaatsen Strassbourg en Longueau kregen 60 machines in depot voor de diensten in de zware industriegebieden.



Al vanaf hun levering kwamen deze machines volgens plan naar ons land, waarbij vooral de machines van Longueau diverse grensovergangen overschreden. In principe komen deze machines in twee plaatsen tot inzet: de eerste inzet kenden de machines in de reizigersdienst tussen Lille en Tournai. Daar waar in de daluren vooral de dieselmotorwagens gebruikt werden, zouden voor de zwaardere treinen deze locomotieven gebruikt worden. Nochtans was hun inzet wisselvallig en regelmatig werden ze vervangen door de lichtere diesellocomotieven reeks BB 66 000. Deze machines werden algemeen gebruikt in de voorstadsdiensten van Lille voor de pendeltreinen "Nord / Pas de Calais".

Maar ook in goederendienst werden deze machines gebruikt voor de lokale treinen naar Tournai en sporadisch doken ze ook op voor de kalktrein die vanuit Havinnes via Tournai naar Frankrijk afgevoerd werden, doch ook hier was de normale tractie aan de reeks BB 63 000 toevertrouwd.

Een tweede grensovergang zou een veel frequentere inzet kennen van deze Franse diesels, namelijk de overgang van Tourcoing naar Moeskroen: al vanaf het begin van de zeventiger jaren zouden deze machines het grootste deel van de goederentreinen naar Moeskroen voeren en hiermee kwamen ze een vijfmaal per dag naar ons land, doch normaal reden ze niet verder dan deze grensplaats.

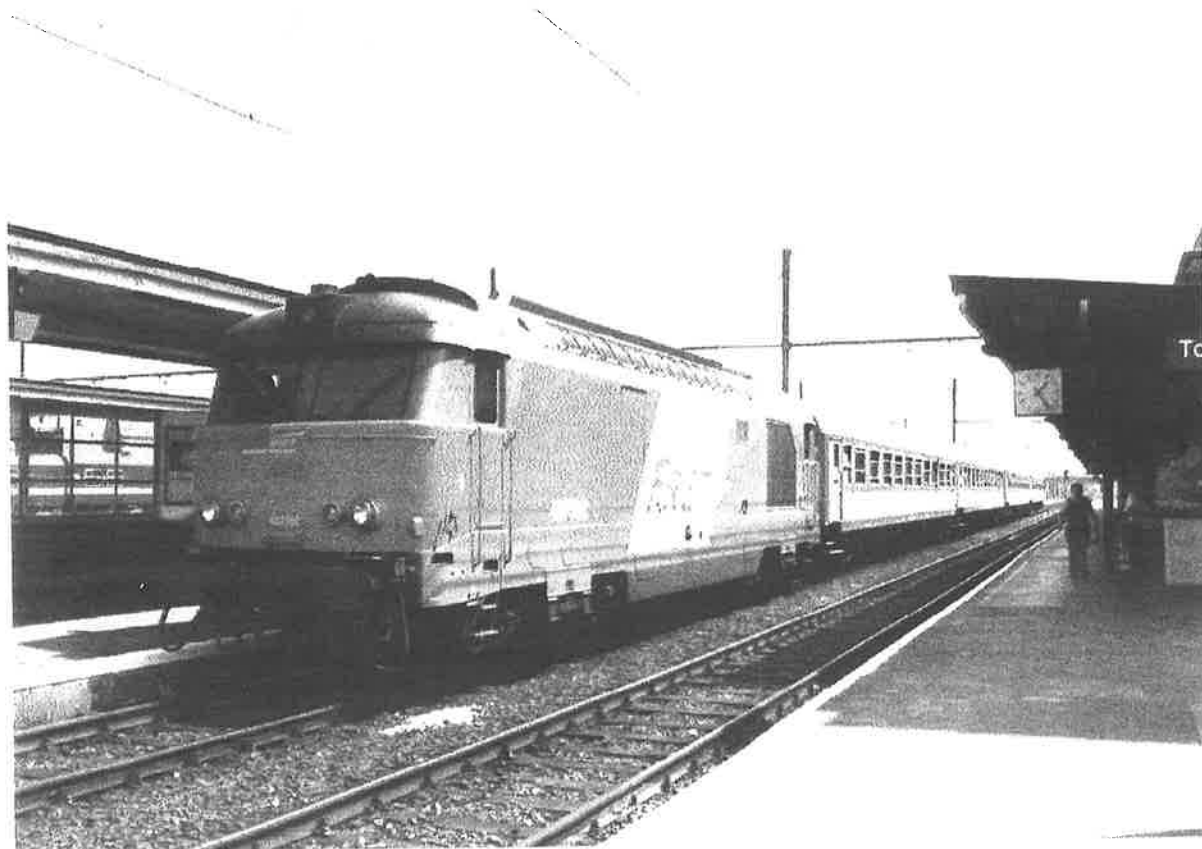


Op te merken valt dat deze machines ook nog via andere grensplaatsen België bereikten: dit was het geval voor Quévy (vanuit Maubeuge) en Athis (vanuit Longwy). Ook doken ze zeer sporadisch op te Adinkerke. Maar hier waren het vooral diensten die overgenomen werden van andere locomotiefreksen in geval van storingen of defecten.

Vanaf de zomerregeling van 1997 kregen deze diesels een nieuwe opdracht: in de inzet voor de reeks 12 waren een aantal diensten tussen Merelbeke en Lille-Délivrance voorzien, maar door een tekort aan locomotieven en de uitbreidende goederendienst moesten de Franse diesels regelmatig inspringen voor één van de plandagen. Deze sporadische dienst werd zeer snel effectief en vanaf de winterregeling werd één dag vast voorzien voor deze machines. De BB 67 400 reed tweemaal tussen Lille en Merelbeke via Moeskroen en Kortrijk, dit steeds met bestuurders van de S.N.C.F. Eind 1997 werd de dienst veranderd en werd Gent-Zeehaven tweemaal de bestemming.

Deze dienst bleef behouden tot 28 november 1998 : op dat ogenblik verloor de reeks 12 een aantal reizigersdiensten ten gunste van de elektrische stellen reeks 04.4 en werd de inzetreeks ingekort. Zodoende namen de elektrische locomotieven het heft weer in handen. Op dat ogenblik bereikten de Franse machines reeks BB 67 400 nog slechts Moeskroen, dit echter in zeer beperkte mate daar de meeste goederentreinen nu doorgaand door de reeks 12 geslept werd.

Maar de goederendienst groeide verder en vanaf eind 2000 waren er opnieuw onvoldoende elektrische machines aanwezig en moest de BB 67 400 noodgedwongen opnieuw inspringen en de vorige dienst naar Gent-Zeehaven. Op dat ogenblik werd de dienst bij de inzet van de reeks 12 ingewerkt, maar vanaf 16 juni 2002 kregen de Franse diesels een eigen inzetreeks met 3 plandagen. Tijdens dag 1 en 3 pendelen de machines driemaal per dag tussen Lille en Merelbeke / Gent-Zeehaven, tijdens de tweede dag staan ze reserve te Lille voor bijkomende treinen, maar regelmatig slepen ze ook tijdens deze dag een of twee treinpennen naar het Gentse.

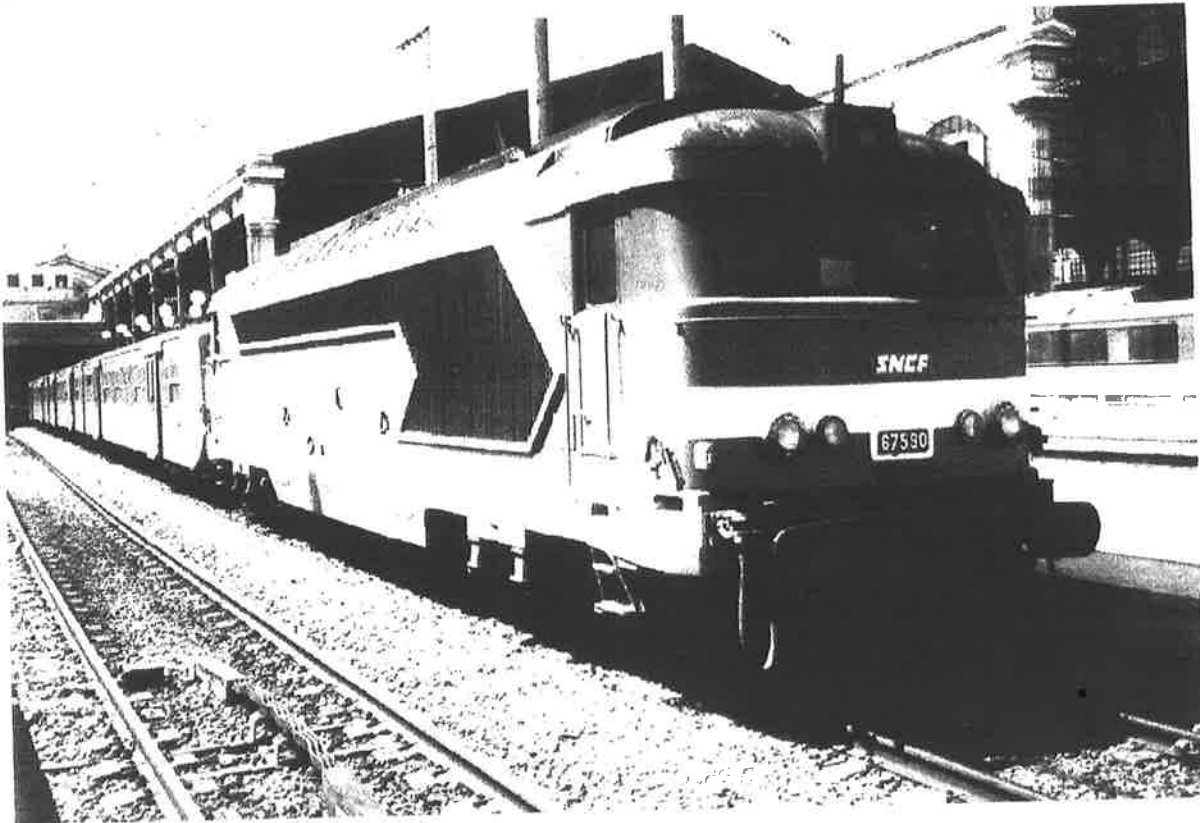


*In 2002 had de BB 67 400 nog een extra taak daar hij de "Tsernoby-trein" waarmee kinderen uit deze beruchte plaats naar vakantieadressen in België en Frankrijk kwamen mocht slepen tussen Tournai en Lille, hier in de kleurstelling voor de goederendienst te Tournai*

Deze inzet is echter geen lang leven meer beschoren, daar ze in feite voorzien zijn voor de elektrische locomotieven

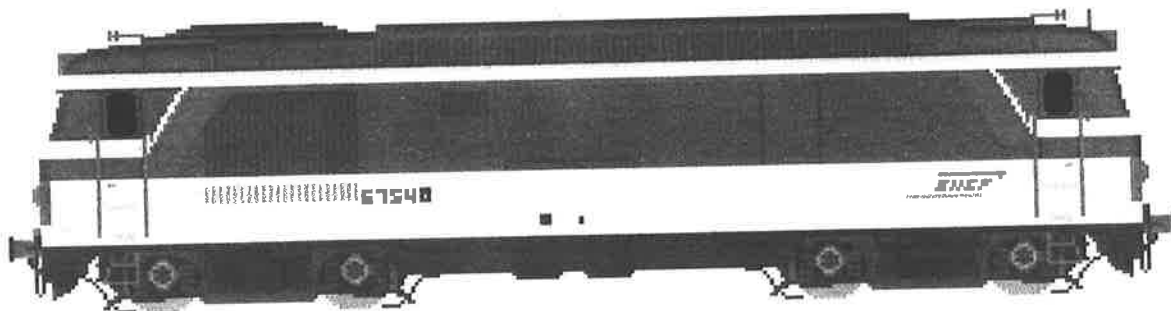
**De schilderingen bij de S.N.C.F.**

Oorspronkelijk – gedurende meer dan dertig jaar – kenden de locomotieven de klassieke blauwe kleurstelling van de S.N.C.F. met de witte sierlijnen in pijlvorm en de donkerblauwe kleur voor de ventilatieroosters. Deze schildering werd op tal van locomotieven aangebracht en gaf deze locomotieven een typisch, sierlijk uiterlijk.



*De BB 67 400 in de oorspronkelijke uitvoering in het regionale verkeer vanuit Paris-nord*

Met de splitsing van de diensten in Frankrijk kregen de reizigerslocomotieven en de goederenmachines een eigen kleur. De machines voor de reizigersdienst worden thans in zilvergrijs en donkergrijs geschilderd met rode sierlijnen en fronten. Deze vorm komt slechts uiterst zelden naar ons land. Aanvullend kregen ze het bijkomend cijfer 5 voor het nummer, dit betekent dat ze geschikt zijn voor multi-service, zowel doorgaande treinen als regionale diensten.



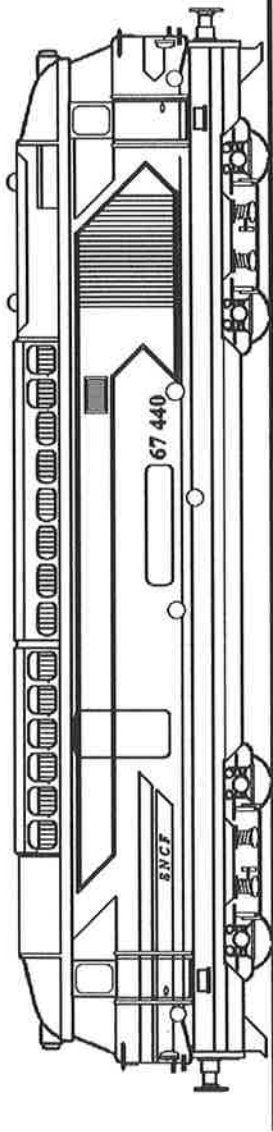
De tweede schildering voor de goederendienst "FRET" is grasgroen en middengrijs met een groot wit parallellogram en met in het groot de aanduiding FRET. Geleidelijk aan worden meer en meer machines in deze schildering gebracht en daar deze locomotieven vooral goederentreinen slepen, komen deze machines frequenter in ons land. Ze krijgen nu het voorcijfer 4. Geen van beide schilderingen mag echter als geslaagd genoemd worden.

# Diesellokomotief reeks BB 67 400

B'Bo'

Frankrijk S.N.C.F.

Brissonneau & Lotz  
MTE Jeumont  
SEMT Alsthom



## Loopbaan :

Nummering : BB 67 401 - 632

Effektief (bij bouw) 232

Bouwer kast : B & L, SEMT

Levering : 1969 - 1975

Ombouw ---

Buiten dienst : 2000 - 2010

Asindeling : B'B'

Snelheid 140 km/h

Remming : Westinghouse

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem Oerlikon

Rechtstreekse rem :

## Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Overbrenging

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistell.

Afstand binnen draaistell.

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast :

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

## Lijn 156

### Hermeton – Mariembourg – Anor.

Voor een locale lijn heeft deze verbinding een hele geschiedenis. In principe werd de concessie aangevraagd om het provinciestedje Chimay te verbinden met het Etat Belge net enerzijds te Mariembourg en met het Franse Nord- net te Hirson. Hiervoor diende de plaatselijke adel – onder leiding van de prins van Chimay – samen met een aantal industriëlen uit de streek een aanvraag in voor deze concessie, in eerste instantie tussen Mariembourg en Chimay, maar korte tijd later uitgebreid tot de verbinding met het Franse spoorwegnet te Anor. De concessie werd op 28 mei 1856 afgeleverd, met de clause erin dat binnen de tien jaar ook een verbinding met de lijnen in de maasvallei, meer bepaald met Dinant moest aangelegd worden. De naam van deze maatschappij werd de “Compagnie de Chimay”.

Al twee jaar later was het eerste baanvak tussen Mariembourg en Chimay een feit, en dit ondanks de grote hoogteverschillen en de verschillende te bouwen bruggen en viaducten. Een jaar later was Chimay ook aangesloten op het Franse net via het grensplaatsje Momignies. Hierdoor konden de producten van de streek – de producten uit de verschillende groeves, het hout uit de talrijke bossen en de landbouwproducten gemakkelijk afgevoerd worden, waarbij Frankrijk de grootste afnemer was. Voor deze diensten had men geen eigen locomotieven en gebruikte men machines van de “Centre Sambre et Meuse” die te Mariembourg op de Chimay aangesloten was.

De oostelijke tak werd slechts later aangevangen en in 1964 kon de trein vanuit Mariembourg de kleine industriële vestigingsplaats Doische bereiken en pas op het allerlaatste moment aangegeven door de concessie – in 1866 werd de lijn aangesloten op de Nord Belge lijn te Hermeton en reden de treinen door tot in Dinant. Op dat ogenblik startte ook de samenwerking met deze maatschappij, waardoor de Nord Belge een nieuwe onafhankelijke toegang had tot het net van de Nord Français en zo via Maubeuge zijn locomotieven kon uitwisselen voor de streek van Charleroi en Mons.

Door al deze voordelen kende de verbinding een vrij uitgebreid verkeer. Nochtans zou de Cie de Chimay steeds in financiële nood verkeren en kon het gedurende praktisch de ganse bestaansperiode zich niet moderniseren zoals het hoorde en kon men de aangeboden transporten met moeite uitvoeren. Om die reden moest de Nord Belge geregeld bijspringen en werden regelmatig (zelfs moderne) locomotieven van deze maatschappij uitgeleend en werden verouderde machines aan de “Chimay” verkocht. Omwille van voortdurende financiële problemen werd de maatschappij onder voogdij van de Nord Français geplaatst, die de eigenlijke controle aan de Nord Belge overliet.

Gedurende de periode voor de eerste wereldoorlog steeg het verkeer steeds verder, en werd er ook een behoorlijk reizigersaanbod gereden, ondanks het landelijke karakter. Nochtans was de Etat Belge niet echt geïnteresseerd in de overname en het kwam – omwille van de tegenvallende financiële resultaten – nooit tot een fusie met de Nord Belge en zodoende bleef deze maatschappij zelfstandig en was het de laatste privé-spoorweg in België. Pas in 1948 werd de “Cie de Chimay” door de N.M.B.S. overgenomen. Nochtans zou men na de tweede wereldoorlog nooit nog het vooroorlogse rendement halen. Reden hiervoor was het feit dat de Nord Belge al in 1941 door de N.M.B.S. overgenomen werd en hierdoor de slagkracht verdwenen was. Hierdoor nam de N.M.B.S. een verlieslaten maatschappij over, zonder eigen materieel en met een steeds minder wordend cliënteel. Om die redenen zal de N.M.B.S. al in 1953 het reizigersverkeer afschaffen op het grensbaanvak vanuit Momignies tot in Anor. Een jaar later zijn er geen reizigers meer op het landelijke gedeelte tussen Mariembourg en Hermeton en gelijktijdig verdwijnen de goederentreinen tussen Hermeton en Doische. Deze laatste plaats is enkel nog vanuit Florennes bereikbaar. Gedurende enkele jaren worden de metaalbedrijven te Matagne nog bereikt, maar ook dit verkeer wordt snel opgegeven.

In 1964 wordt ook het reizigersverkeer naar Chimay opgeheven en rijden er bussen in de plaats. Het goederenverkeer is nog druk: de landbouwproducten, het houtvervoer en vooral de verschillende kleine steengroeves (o.m. te Boussu) geven nog voldoende verkeer maar in 1984 verdwijnt het grensoverschrijdend verkeer naar Anor (dit vanuit Chimay) en in 1987 wordt enkel nog de steengroeve van Chimay en Fagnes bediend. Opmerkelijk is wel dat hier de eerste privé- vervoerder in actie schiet: de Temca NV is een initiatief

van de lokale besturen en de CFV3V om het goederenverkeer te stimuleren en zo werd de lijn opnieuw bediend door deze nieuwe maatschappij. Temca huurde en kocht o.m. locomotieven bij de N.M.B.S. (reeksen 60, 80 en 83) en verzekerde met (vrijwilligers)personeel van de CFV3V het goederenverkeer naar Chimay en later naar het nieuwe industriegebied rondom Mariembourg. Gelijktijdig startte de CFV3V toeristische ritten naar Momignies en Chimay. Doch door de financiële moeilijkheden (opnieuw) kon de Temca zijn materieel niet onderhouden en omstreeks 1992 nam de N.M.B.S. het goederenverkeer naar de Z.I. Mariembourg en Boussu over. Door de slechte staat van het spoor moest de CFV3V zijn toeristische exploitatie iets later staken.

Nochtans zijn er nog verdere ontwikkelingen: in 1986 nam de Carrières de Wallers (gelegen even over de grens in Frankrijk) de installaties van Momignies over. Tot dan vervoerde deze maatschappij zijn ballast met vrachtwagens naar het drukbewoonde Anor, maar door protesten opteerde men voor de aanleg van een laadinstallatie te Momignies (even over de grens in België) en kocht twee locomotieven reeks 60 bij de Temca en de N.M.B.S. Tot op dit ogenblik worden de zware ballasttreinen met deze machines tot in Anor gevoerd.

Thans ligt het spoor nog steeds – in verwaarloosde toestand tussen Mariembourg en Momignies en verder werd het spoor volledig vernieuwd door de voorgenoemde steengroeve.

De beide machines van de Carrières de Wallers

Namelijk de 6086 en 6019



#### Overzicht lijn 156 :

#### Voornaamste data:

01/09/1858	Opening baanvak Mariembourg – Chimay door Cie de Chimay
08/11/1859	Opening baanvak Chimay – Anor (France)
30/03/1864	Opening baanvak Mariembourg – Doische
01/03/1866	Opening baanvak Doische – Hermeton
01/02/1948	Openname van Compagnie de Chimay door N.M.B.S.
15/11/1953	Afschaffing reizigersdienst Chimay – Momignies - Anor
17/10/1954	Afschaffing reizigersdienst Hermeton - Doische
14/09/1964	Afschaffing reizigersdienst Mariembourg – Chimay
17/10/1954	Afschaffing goederendienst Hermeton – Mariembourg
01/01/1984	Afschaffing goederendienst Chimay – Anor
21/10/1987	Afschaffing goederendienst Boussu en Fagnes – Chimay
/1971	Opbreken van spoor Hermeton – Mariembourg
/1986	Overname Momignies – Anor door Carrières de Wallers





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

	7583	7585	7587 264N	TA 6643	TA 7581	7589	7591 278N	7593	7595	TA 6657	7599	7597
Tractie	15	15	15	551	551	15*	15	15	15	551	15	41
Stelpl	LMG	LMG	LMG	GF	GF	LWC	LMG	LMG	LMG	GF	LMG	LMG
Hastière			5.56	6.12	8.02		11.00		16.26	17.43	19.35	
Doische			6.34	6.29	8.27		11.18		17.07	18.00	19.55	
Mariemb	4.33	6.03	7.20		8.57	9.57	12.17	16.30	17.42		20.23	20.45
Chimay	5.01	6.37	8.05			10.25	12.48	17.06	18.18			21.21
Momign	5.28	7.02	8.31				13.10	17.28	18.49			21.47
Anor	5.43		9.05				13.55		18.59			
Hirson			9.14				14.04					

	7582	6645	TA 6640	7586	7584	261N 7590	7592	TA 6656	269N 7594	7596 7568	7578	7598
Tractie	41	15	551	15	15	15	15	551	15	15	15	15
Stelpl	LMG	LWC	GF	LMG	LMG	LMG	LMG	GF	LMG	LMG	LMG	LMG
Hirson						10.49			15.45			
Anor				5.57		11.09			16.10			21.16
Momign				6.12	7.25	11.25			16.34	17.45	19.53	21.48
Chimay	4.06			6.34	8.49	11.47*	13.25		17.05	19.09	20.14	22.09
Mariemb	4.49	5.59		7.36	9.15	12.13*	14.15		18.05	19.35	20.40	22.35
Doische	5.21	6.26	6.41	8.28			14.52	17.06	18.38			
Hastière	5.38		6.57	8.48			15.10	17.24	18.54			

- trein 7589 wordt gereden met het type 15 van Walcourt tijdens de week, op zondag door het type 81 van Walcourt
- trein 7590 wisselt van locomotief te Chimay, hier neemt een type van Walcourt (op zondag type 81) de trein over.

**Goederendienst :**

Voor de lokale bedieningstreinen hadden we :

	77219	77206	70557	67200	77440		76225	77207	70558	77222	77442	
Tractie	41	41	15	41	41		41	41	15	41	41	
Stelpl	LMG	LMG	LMG	LMG	LMG		LMG	LMG	LMG	LMG	LMG	
Hastière				13.20		Hirson					21.40	
Doische				!		Anor				14.20	!	
Mariemb	5.20	8.02	12.30	10.47	18.40	Momign				!	!	
Chimay	!	8.45			!	Chimay		15.02		!	!	
Momign	!				!	Mariemb	8.15	16.12	13.30	15.00	23.45	
Anor	10.40				!	Doische	!					
Hirson					20.50	Hastière	10.47					
naar		Sivry L109	Boussu			van		Sivry L109	Boussu			

De tractie werd vooral gereden door het type 41 van Mariembourg voor alle diensten, de lokale dienst naar de steengroeve van Boussu en Fagnes werd gereden door het type 15, Verder gebeurde de rangering te Chimay door een type 81 van Walcourt (tussen 10u00 en 12u00) die de bedieningstreinen via de lijn 109 reed.



Stations :

*Momignies. — La Station.*



grensstation Lumorteau

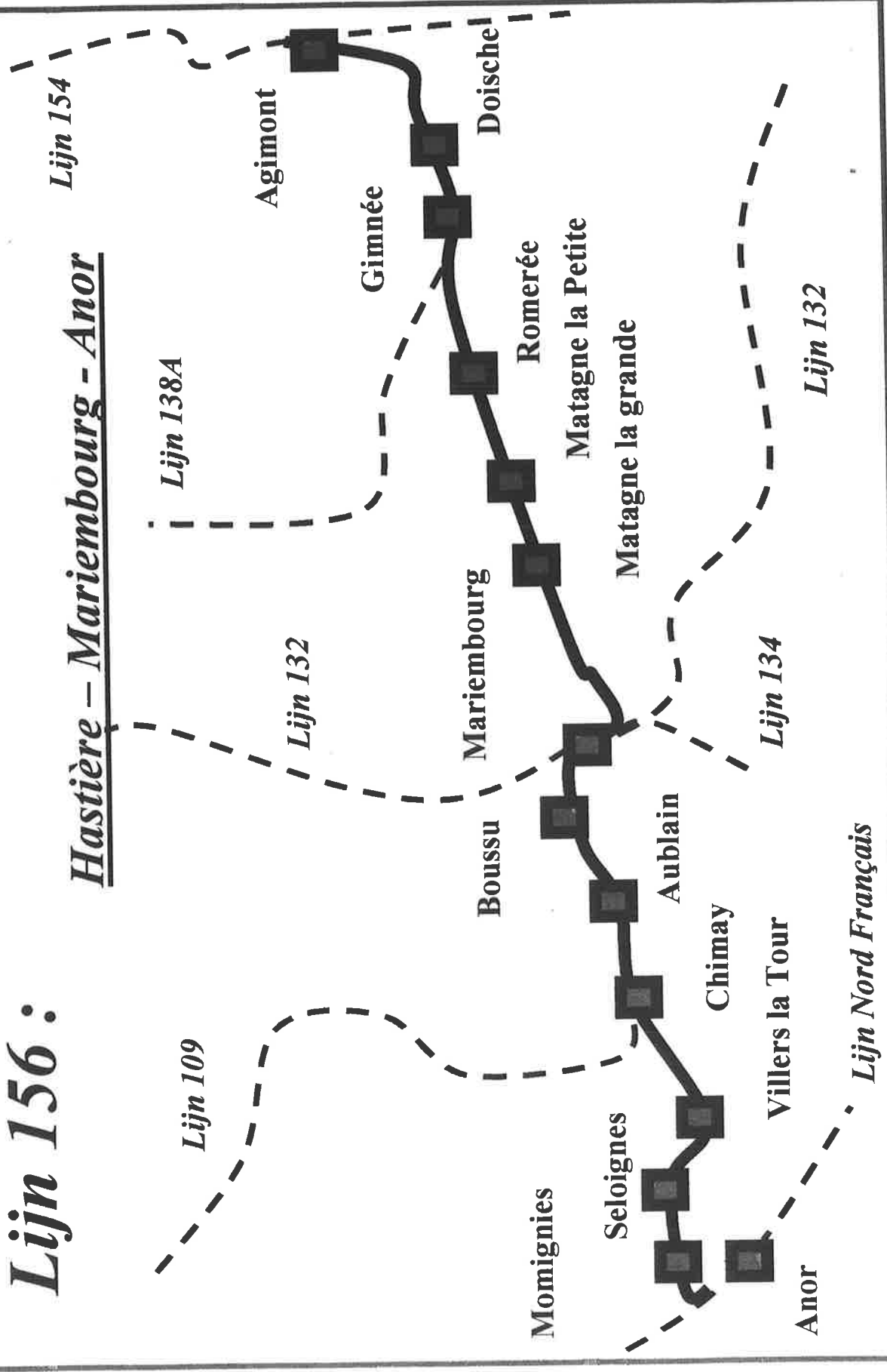
*Doische — La Gare.*



knooppunt Virton St Mard

# Lijn 156:

## Hastière - Mariembourg - Anor



# Actueel

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

### Statistiek :

#### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
4181	Alsthom Barcelona	Merelbeke	30/09/2002	Tweede bouwschijf

#### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
1181 – 1192	Brussel-zuid	Schaarbeek	07/10/2002
4176	Merelbeke	Charleroi-sud	11/07/2002
4178	Merelbeke	Charleroi-sud	11/07/2002
4179	Merelbeke	Charleroi-sud	11/07/2002
4180	Merelbeke	Charleroi-sud	11/07/2002
5205	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5215	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5307	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5312	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5313	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5507	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
5518	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
5521	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
5524	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
5528	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
5541	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
6224	Charleroi	Antwerpen-noord	15/12/2002
6234	Charleroi	Antwerpen-noord	15/12/2002
6243	Charleroi	Antwerpen-noord	15/12/2002
6260	Charleroi	Antwerpen-noord	15/12/2002
6271	Charleroi	Antwerpen-noord	15/12/2002
8203	Kinkempois	Schaarbeek	18/11/2002
8208	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8212	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8213	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8219	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8227	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8241	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8242	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8244	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8249	Merelbeke	Schaarbeek	18/10/2002
8251	Merelbeke	Schaarbeek	18/10/2002

#### Ombouw - modernisering :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
643	Schaarbeek	12/09/2002	Modernisering
646	Schaarbeek	09/10/2002	
650	Schaarbeek	27/07/2002	
660	Schaarbeek	25/07/2002	

**Schrappingen :**

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
5527	Kinkempois	02/09/2002	➤
4407	Stockem	15/08/2002	➤
4410	Stockem	15/08/2002	
7605	Schaarbeek	01/09/2002	➤ motorschade
7622	Schaarbeek	01/09/2002	
9108	Schaarbeek	01/11/2002	➤
9112	Charleroi	01/11/2002	
9121	Schaarbeek	01/11/2002	
9137	Charleroi	01/11/2002	

**Definitief afgesteld :**

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
2202	Charleroi	15/12/2002	➤ destandardisatie
2207	Charleroi	15/12/2002	
2208	Charleroi	15/12/2002	afvoer naar Stockem voorzien
2209	Charleroi	15/12/2002	
2212	Charleroi	15/12/2002	
2222	Charleroi	15/12/2002	
2227	Charleroi	15/12/2002	
2231	Charleroi	15/12/2002	
2250	Kinkempois	15/12/2002	

**Actuele berichten :**

De omwisseling van de beurtregelingen op 15 december 2002 had – ten opzichte van de beperkte veranderingen in de vorige jaren – een zeer uitgebreide invloed op het verkeer bij de N.M.B.S. Naast vele ondergeschikte veranderingen (zoals opening van stopplaatsen, verbetering van de uurregelingen, ...) had men volgende feiten :

- opening van de HSL 2 tussen Brussel en Liège
- start van een eerste ICE verbinding naar Köln – Frankfurt
- opsplitsing van de N.M.B.S. in een reizigers- en goederenafdeling met eigen materieel
- elektrificatie van de Athus Meuse lijn en de omzetting van het goederenverkeer
- versnellen van de goederentreinen door grensoverschrijdende treinen (reeks 13 naar St-Louis en SNCF reeks 436 000 naar Merelbeke en Zeebrugge)
- afschaffing van diesелgesleepte reizigerstreinen door verbod op gebruik van de stoomketels in de diesellocomotieven
- uitgebreider aanbod op verschillende lokale verbindingen
- afsluiten van eerste fase van modernisering van tractiepark
- afstellen van verschillende reeksen locomotieven en stellen
  - reeks 16 door afschaffing diensten naar Köln
  - reeks 22 gedeeltelijk door indienststelling reeks 13
  - reeks 44 / 45 door indienststelling reeks 41
  - reeks 51 gedeeltelijk door indienststelling reeks 77
  - reeks 52/53/54 gedeeltelijk door elektrificatie van Athus – Meuse , gaan naar TUC
  - reeks 59 / 76 vervangen door reeks 52/53/54 en vermindering van het aantal werven.
  - reeks 62 in reizigersdienst door indienststelling reeks 41
  - reeks 80 vervangen door reeks 82
  - reeksen 84 en 91 infra door instroom van reeks 62 bij infra
  - rijtuigen type M2 door nieuwe M6- rijtuigen (zie actuele berichten)
- Verdere concentratie en modernisering van de onderhoudsdienst.

### **Reeks 03**

Ondanks de snelheid waarmee men probeert de verschillende verongelukte stellen terug in dienst te stellen, is dit nog niet gelukt: vooral de CW Salzannes wacht op onderdelen voor de stuurposten, zodat deze nog niet konden samengesteld worden. Ook te Mechelen zijn er capaciteitsproblemen, daar door de modernisering van de stellen 06 praktisch geen ruimte meer is in het werkschema, om de Breaks te herstellen. Men hoopt echter vanaf januari 2003 één stel per maand terug op de sporen te krijgen. Thans staan gemiddeld 10 tot 12 stellen afgesteld omwille van ongelukken of zware schade.

Door al deze omstandigheden is het reservebestand vrij krap, één geluk is echter wel dat er praktisch geen extra treinen (toeristentreinen, versterkingen, ...) moeten gereden worden in deze periode

### **Reeks 06 :**

De modernisering van de eerste bouwschijf reeks 06 (zonder thyristorsturing) is praktisch afgesloten en thans komen ook de stellen boven de 700 al de CW Mechelen binnen voor deze modernisering. De 706 zal de eerste van deze reeks zijn, die deze transformatie ondergaat.

Aan de inzet van deze stellen is geen wijziging gekomen, wel worden de reserve-stellen bij voorkeur gebruikt in de inzetreeksen van de oude klassieke stellen, waardoor deze laatste meer en meer reserve blijven.

### **Reeks 08 :**

Er is nog altijd geen beslissing genomen over de modernisering van deze vierdelige stellen: normaal moest een eerste stel begin 2003 onder handen genomen worden, maar door het terugschroeven van de kredieten gaat men thans na in welke mate deze ombouw vereenvoudigd kan worden door het gebruik van standaardonderdelen.

### **Reeks 09.5 Post:**

Tegen alle verwachtingen is, blijft het postvervoer per spoor na 2002 verzekerd. De politieke druk op de post om het aantal sorteercentra te behouden, leidde tot de beslissing om de huidige situatie nog gedurende een tweetal jaar te behouden en hierdoor zijn de rode poststellen voor deze periode gered. Nochtans vormt er zich een probleem voor de aankoop van reserve – onderdelen en het behoud van een groot aantal onderdelen voor slechts 14 motorwagens. Om dit gedeeltelijk te verhelpen blijven enkele niet omgebouwde stellen van deze reeks te St-Ghislain afgesteld staan.

### **Elektrische locomotieven**

#### **Reeks 12 :**

Door de nieuwe diensten van de BB 436 000 (zie verder) is de toestand voor de reeks minder gespannen. Er worden volgens plan nog steeds 11 diensten voorzien, twee ervan worden echter nog steeds gereden door de Franse diesellocomotieven. Tijdens de volgende maanden worden nog verdere diensten door de Franse machines overgenomen, maar anderzijds zullen de machines reeks 12 opnieuw doorgaande treinen rijden vanuit verschillende Belgische plaatsen, naar bij voorkeur Fréthun. De diensten vanuit Aulnoye zouden echter op de machines BB 436 000 overgaan.

#### **Reeks 13 :**

Zoals reeds in het vorige nummer aangehaald veranderde het inzetpatroon van deze reeks :

- De IC A Oostende – Brussel – Eupen verloopt nu over de HSL 2 en hiervoor is uitdrukkelijk een locomotief reeks 13 nodig. Om dit mogelijk te maken is steeds een reserve locomotief nodig te Oostende, Brussel en Liège. Vervanging door een reeks 27 is niet meer mogelijk, bij een uitzonderlijk geval moet de trein over de klassieke lijn gereden worden. In deze reeks is ook de nieuwe piekurtrein Brussel – Gouvy inbegrepen. Deze wordt gereden door de reserve locomotief van Brussel. De rijtuigen komen leeg (en gaan ook leeg terug) vanuit Oostende.

- De IC dienst Antwerpen – Oostende blijft zoveel mogelijk behouden. Behouden. Vervanging door een reeks 21 blijft hier mogelijk
- Het grootste gedeelte van de goederentreinen werd al omgelegd via de Athus Meuse lijn, in het totaal rijden er een twaalf treinparen via Bertrix, hiervan zes gedurende de dag. Gelijktijdig is de toelating gegeven om door te rijden tot in St-Louis. Op dit ogenblik hebben een viertal treinen dit vormingsstation als bestemming, waarvan enkele het ganse traject Antwerpen – St-Louis in één ruk met dezelfde locomotief afleggen (ritduur ca. 12 uur). Enkele treinen hebben Mulhouse als bestemming. Deze dienst wordt nog uitgebreid naarmate er meer Franse bestuurders opgeleid zijn voor de reeks 13. Nochtans zijn niet alle machines toegelaten: voorlopig beperkt het zich om de machines 1301 – 1320 en de CFL 3002 – 3004 en 3006. Deze hebben een sticker op hun stuurpost. Naarmate de software aangepast wordt, kunnen ook verdere machines doorrijden. Tijdens de volgende maanden worden nog een vijftal verdere treinen via Bertrix gereden.

Vermelden we nog dat de inhuldigingstrein op 11 december tussen Brussel en Bertrix gesleept werden door de 1360 (effectieve locomotief) en de 1328 (tweede machine).

#### **Reeks 15 :**

De te Salzannes afgestelde 1505 werd in november 2002 uit het effectief afgevoerd en vrijgegeven voor sloping. De nodige reserve onderdelen werden verwijderd. De overige machines worden buiten reeks gebruikt voor diverse taken. Een vast inzetpatroon hebben ze niet, wanneer de piekurtreinen naar Gouvy van start gaan is nog steeds ongewis.

#### **Reeks 16 :**

Tijdens de laatste dag van hun inzet weden nog 3 van de 4 plandagen door machines van de reeks 16 gereden: de 1608 sleepte de 427, de 1604 werd gebruikt voor de treinen 419 en 432 en de 1606 leverde de laatste dienst: deze locomotief sleepte de 431 naar Köln en kwam dan in de avond met 8 I 11- rijtuigen terug naar Kinkempois. Op 15 september reed deze machine dan los naar Oostende terug. Eén dienst – de 428 – werd tot in Aachen-Hbf gereden door de 2720.

Met ingang van 15 december werden deze machines werkloos en op dit ogenblik is nog geen nieuwe inzet voorzien. Mogelijk worden ze gebruikt voor de enkele nog bestaande (en bijzondere) treinen vanuit ons land naar Duitsland en mogelijk worden hier enkele locomotieven voorlopig nog gebruikt tot in Aachen of zelfs Köln.

#### **Reeks 20 :**

Door het wegvallen van enkele internationale treinen (o.m. naar Milano) en de omlegging van de goederendienst komen op de Luxembourg- lijn een vijftal diensten vrij. Enkele machines worden te Stockem reserve gehouden bij eventuele defecten op de Athus Meuse, de andere machines vervoegen de overige diensten te Antwerpen-noord en rijden bijkomende treinen richting Montzen.

#### **Reeks 22 :**

Op 15 december kwam er opnieuw een vermindering van het aantal diensten en namen de vrijgekomen machines reeks 23 een aantal treinen rondom Antwerpen over. Hierdoor kon een tweede afstellingsgolf komen. Op dit ogenblik zijn de machines 2202, 2207, 2208, 2209, 2212, 2222, 2227, 2231 en ook de lichterlocomotief 2250 hierbij het slachtoffer. Ze werden verzameld te Charleroi, hier worden ze ontdaan van een aantal reserveonderdelen en na deze operatie worden ze naar Stockem afgevoerd waar ze voorlopig afgesteld worden, met een minimum aan onderhoud.

Ondanks deze vermindering van het effectief bleef de inzetreeks met 34 dagen bestaan voor de reeksen 22 en 25. Hierdoor moeten regelmatig machines van de reeks 23 inspringen. Anderzijds betoont de Duitse verhuurfirma Connex interesse voor deze reeks om hiermee te Polen een aantal lokale reizigersdiensten te verzekeren in eigen beheer.

**Reeks 23 :**

Deze locomotieven verloren een aantal goederendiensten op de lijn naar Stockem (> reeks 13) en naar Montzen (> reeks 20). Er werd geen bijkomende inzetreeks opgesteld, maar de vrijgekomen machines verzekeren een aantal taken in de piekurdienst van de reeks 22 over het ganse net, maar vooral rondom Antwerpen. Waarschijnlijk zullen ze voor de zomerregeling een eigen reeks met een vijftal diensten effectief gaan rijden.

**Reeks 26 :**

Ook hier werd de inzet uitgebreid: ze verloren een aantal diensten op de verbinding naar Stockem, maar ze namen een aantal piekurtreinen over vanuit Châtelet en St-Ghislain.

**Reeks 27 :**

Voorlopig geen wijzigingen in de inzet van deze reeks, ze verzekeren vooral goederendiensten vanuit Kinkempois naar Antwerpen, Montzen en Charleroi, maar ook een aantal piekurtreinen vanuit Liers naar Jemelle. Mogelijk nemen ze binnenkort ook de laatste piekurtreinen van de reeks 20 – namelijk tussen Huy en Brussel en tussen Jemelle en Brussel – over.

**Motorwagens**

**Reeks 41**

Veel vroeger dan oorspronkelijk gepland komen de stellen van de tweede bouwschijf tot inzet: de 4181 en 4185 werden begin december 2002 aan Merelbeke geleverd en namen dadelijk de laatste gesleepte reizigerstreinen in deze stelplaats over. De 4184 en 4186 worden midden december verwacht.

Voor 1 januari moeten alle M2- rytuigen met stoomverwarming afgesteld zijn. Reden hiervoor is het feit dat de vergunning voor de stoomketels in de diesellocomotieven op dat ogenblik afgelopen is en dat alle stoomketels moeten stilgelegd worden. Dit houdt in dat de laatste diesegelstepte treinen effectief vervangen moeten zijn. Hierdoor is de reserve aan stellen reeks 41 vrij krap, maar met de levering van 4 bijkomende motorwagens per maand zal dit vlug verholpen zijn.

Inmiddels werd het bestand van Charleroi uitgebreid door de aankomst van de 4176, 4178 – 4180 vanuit Merelbeke.

**Reeks 44 – 45 :**

Het einde van deze stellen is nu een feit : op 15 december 2002 werden de laatste 45-ers (de 4501 en 4505) definitief afgesteld.

Daar de verkoop aan Roemenië niet doorging, konden de motorwagens aan de Belgische museumverenigingen afgestaan worden: de 4403 ging zo naar het Stoomcentrum Maldegem, de 4506 daarentegen werd door de T.S.P. verworven en werd al naar Schaarbeek overgebracht.

Nadien is er terug belangstelling van de Roemeense spoorwegen, maar ook van Connex voor een inzet in Polen. Deze maatschappij nam een optie op de stellen 4402, 4404, 4406 en 4407, de 4405 zou dienen voor onderdelen.

**Diesellocomotieven**

**Reeks 51 :**

Op 15 december kwam er opnieuw een zware achteruitgang in de inzet en er worden officieel geen 51-ers meer ingezet vanuit Antwerpen zelf. Alle diensten gingen hier over op de reeks 55 en 62. Er worden nog slechts 6 machines gebruikt met bestuurders uit Hasselt, dit vooral vanuit Genk-goederen. Hier bleven de diensten gelijk: zo zijn er drie machines voorzien voor de lokale diensten binnen de Genkse industriezone, twee

machines rijden de treinen vanuit de Ford naar Montzen / Aachen-west en ook naar Leuven. Eén locomotief wordt vanuit Leuven gebruikt in een lokale dienst.

Tijdens het bietenseizoen – tot midden januari – worden twee bijkomende machines gebruikt voor de bediening van de suikerfabriek van Genappe, een verdere locomotief wordt vanuit Mol ingezet voor de zandtrein vanuit Lommel.

Door deze inkrimping van het effectief worden op 15 december acht locomotieven definitief afgesteld, nl. de machines 5133, 5146, 5164, 5172, 5173, 5175, 5180 en 5182. Tijdens de volgende maanden worden opnieuw zes machines afgesteld, nl. de 5117, 5157, 5158, 5162, 5166 (museumloc FNND) en 5168. Dit gebeurt bij de levering van de laatste tien locomotieven reeks 77 van de eerste bouwschijf.

Zodoende blijven nog slechts 15 locomotieven in het N.M.B.S. effectief over : het zijn de 5101, 5105, 5110, 5122, 5127, 5132, 5142, 5143, 5154, 5167, 5170, 5174, 5178, 5185 en 5186. Maar ook deze locomotieven zouden volgens de planning de zomer van 2003 niet overleven en vervangen worden door de reeksen 77 en ook de reeks 55.

Vanuit het buitenland is er interesse: de Italiaanse firma Visali heeft een optie genomen op 5 machines voor een verkoop aan Italiaanse privé- maatschappijen, Transurb-Consult heeft een optie op 10 machines voor een verkoop aan de spoorwegen van Gabon.

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

Vanaf 15 december zijn er te Stockem nog slechts 4 diensten voor deze locomotieven: namelijk een aantal lokale treinen naar Athus, Virton en verder naar Bertrix enerzijds en naar Marbehan anderzijds. Er was voorzien om deze diensten door een reeks 62 te laten verzekeren, maar dit stuitte op protest van de bestuurders van Stockem en Virton en hierdoor blijven voorlopig zes machines in het bestand van Stockem.

Als tweede inzetplaats is er nog Ronet, hier zijn in feite nog drie à vier machines nodig voor de lokale diensten. Er is hier veel speculatie over de inzet van de reeks 55 of zelfs 62 van Kinkempois. De eerste optie viel weg door de afgifte van een aantal 55-ers aan Antwerpen, anderzijds zijn er ook te weinig 62-ers aanwezig zodat waarschijnlijk van de ex bolle neuzen nog enige tijd blijft. Ze rijden diensten naar Châtelineau, Andenne, Kinkempois en Ottignies. Welke optie de N.M.B.S. nadien neemt is nog niet bekend. Er staan gemiddeld 5 machines te Ronet- vorming afgesteld voor deze diensten.

Op 15 december werden vijf bijkomende locomotieven aan TUC rail afgestaan: het betreft de 5205, 5215, 5307, 5312 en de 5313. Voorlopig blijven ze in onderhoud te Stockem, maar in de volgende maanden worden ze waarschijnlijk gemuteerd naar Schaarbeek of Kinkempois. Voorlopig worden ze vooral gebruikt voor de zware ballasttreinen vanuit Quenast of Lessines naar de werven rondom Schaarbeek, en op de verbinding naar Leuven.

#### **Reeks 55 :**

Thans is er een verandering gekomen bij de inzet van deze machines :

- bij de blauwe 55-ers is één inzetdag verminderd door de overname van een piekurdienst door de reeks 13.
- Bij de gewone goederenreeks is er een vermindering door het wegvallen van verschillende werktreinen naar de HSL 2 en het feit dat er nog geen machines nodig zijn voor de verbinding naar Duitsland.
- Deze vrijgekomen machines werden nu op 15/12/2002 naar Antwerpen-noord overgebracht: het zijn de 5502, 5518, 5521, 5524, 5528 en 5541. Hier namen ze vier inzetdagen van de reeks 51 over, met vooral de laatste doorgaande treinen naar o.m. Montzen, Schaarbeek en Leuven en de bediening van Boom en Prayon te Ruisbroek. Of de zinktrein ook door deze machines gereden zal worden is nog niet zeker. De eerste testritten voor deze machines werd uitgevoerd door de 5504 die begin oktober voor personeelsopleiding te Antwerpen was.
- Voor de machines uitgerust met de ATB en de Duitse beveiliging is er geen plan opgesteld: twee machines waren tot in december bij de ACTS, de overige machines zouden de zinktrein naar Budel moeten rijden, maar dit gebeurde slechts zeer uitzonderlijk. Op dit ogenblik bestaat het plan om



deze machines vanuit Genk-goederen in te zetten voor de Ford-treinen naar Aachen-West. In deze functie zouden ze deze treinen trouwens tot in Düsseldorf kunnen rijden. Een andere mogelijkheid is het pendelverkeer tussen Montzen en Aachen-west gedeeltelijk in vervanging van de reeks 234. De beslissing valt tijdens de volgende maanden, rekening houdend met het tijdstip dat de reeks 77 op de Duitse sporen toegelaten wordt.

**Reeks 59 :**

Ondanks het feit dat de 59-ers in het voorjaar definitief afgevoerd werden, bleven ze vanuit Schaarbeek in dienst en reden niet alleen een aantal werktreinen rondom Schaarbeek, maar ze werden ook ingezet op de werven naar Leuven. Pas midden november werden de laatste ritten opgetekend.

Inmiddels is de restauratie van de 5941 door de T.S.P. aangevangen te Schaarbeek en volgens de planning zouden beide 59-ers van de verenging midden 2003 bedrijfsklaar zijn.

**Reeks 62:**

Grote veranderingen zijn er op te tekenen bij deze reeks: met de afgifte van de laatste reizigersdiensten worden ze enkel nog in de goederendienst gebruikt, maar ook hier gaat de inzet achteruit.

Nochtans kregen ze nog een nieuw inzetgebied voor enkele maanden: om de laatste 51-ers van Antwerpen op non-actief te kunnen plaatsen, werden 5 machines – de 6224, 6234, 6260 en 6271 – vanuit Charleroi naar de havenstad overgeplaatst. Deze machines nemen de lokale diensten van de 51-ers binnen de agglomeratie over en rijden vooral diensten binnen het havengebied. Nochtans werden de 62-ers – nl. de 6297 en 6298 van Hasselt in oktober uitgetest voor de zinkertstrein tussen Antwerpen en Budel. Doch door de grote massa voldeden deze machines slechts gedeeltelijk in deze dienst en zal er geen vervolg gegeven worden.

Anderzijds zijn er nog twee andere inzetplaatsen voorzien, die echter nog niet doorgevoerd werden. Over de inzet vanuit Stockem werd al bij deze machines gesproken en voorlopig blijven een 6 tot 8 locomotieven reeks 52/53 te Stockem. Ook voor Ronet en de bediening van de maaslijn werd nog geen beslissing doorgedrukt, waarschijnlijk nemen de 62-ers van Kinkempois deze diensten geleidelijk over, maar er is nog geen personeelsopleiding geweest.

In al de overige stelplaatsen – Hasselt, Kinkempois, Charleroi en Merelbeke – blijft een zeer beperkte inzetreeks, maar deze zal bij de levering van de volgende 77-ers snel verdwijnen. Enkel te Kinkempois werden enkele lokale diensten van de reeks 55 overgenomen en steeg de inzet met twee machines.

Als laatste punt kunnen we aanhalen dat de 6227 als eerste omgebouwd werd als hulploc voor de HSL 2 lijn. Deze machine kreeg de uitrusting voor de TBL 2 beveiliging ingebouwd en nadien wordt ook de hulpkoppeling vast ingebouwd om de thalysstellen te kunnen afslepen. Tussen 9 en 11 december werden nog een aantal test- en afregelingsritten gehouden op de HSL 2. De 6225 zal intussen ook omgebouwd zijn.

**Reeks 75 :**

De verkoop van de beide laatste machines – de 7502 en 7503 – is op het laatste ogenblik nog afgesprongen, ondanks het feit dat Antwerpen-Noord ze nog gereviseerd en herschilderd had. Zodoende wordt gezocht naar een nieuwe koper, intussen werden ze door een locomotief reeks 77 naar Schaarbeek afgevoerd.

**Reeks 76 :**

Opnieuw werden locomotieven op 1 september 2002 uit het bestand afgevoerd, het zijn de 7605 en 7622 die beide te kampen kregen met motorschade en ondanks de betrekkelijk geringe schade werd beslist om ze niet meer te herstellen. De overige 21 machines worden nog gebruikt voor lokale werktreinen te Schaarbeek zelf en in beperkte mate naar Leuven. Er wordt voorzien dat deze machines op 15 december 2002 afgesteld worden, nochtans zullen ze waarschijnlijk blijven rijden tot het optreden van de eerste defecten.

**Reeks 77 :**

De levering van de laatste tien machines van de eerste bouwschijf zal pas begin 2003 starten: ze worden ingedeeld bij de stelplaats Antwerpen: vier machines zouden de diensten naar Nederland (Rotterdam) overnemen van de reeks 25.5. Na toelating door de Duitse spoorwegen zouden de zes overige vanuit Hasselt (Genk) de Ford treinen naar Aachen-west slepen. Ook de andere diensten rondom Genk zouden midden 2003 op de reeks 77 overgaan.

#### **Reeks 80 / 82 :**

Na de recente mutaties van locomotieven reeks 82 vanuit Kinkempois en Merelbeke (zie statistiek) is het einde van de reeks 80 praktisch een feit. In december kwamen steeds meer en meer 82-ers in dienst, op 14 december 2002 was de inzetplaats Brussel-zuid vrij van machines reeks 80. De 8067 was de laatste die op 14 december te Brussel-zuid in dienst was en tegen het einde van zijn dienst werd de locomotief naar Schaarbeek afgevoerd. De 82-ers rijden nu alle treinen in het zuidelijk deel van de agglomeratie. Inmiddels werden ook een aantal 82-ers omgebouwd voor het slepen van de Thalys en Eurostar treinen.

Te schaarbeek zelf is de toestand verwarrender : officieel zijn alle effectieve diensten overgegaan op de reeks 82, maar Schaarbeek heeft ook een groot aantal reserve- diensten. Zo slepen de 80-ers een aantal werktreinen voor de werven te Schaarbeek zelf, maar anderzijds staan ook twee machines reserve te Brussel-noord en Schaarbeek voor het seizoensverkeer (piekurtreinen, vakantietreinen, ...) Voor deze diensten worden nog een 5 à 7 machines reserve gehouden. Officieel zouden nog vijf bijkomende machines 82 naar Schaarbeek moeten overkomen en dit zal waarschijnlijk al tijdens de volgende maanden gebeuren.

#### **Reeks 84 :**

Alhoewel de inzet al gedurende de vorige maanden praktisch tot op nul teruggevallen was, zouden alle 84-ers op 15 december definitief afgesteld moeten worden. Doch net zoals bij alle andere locomotieven van de dienst Infra is de afstelling hier niet zo kritisch en worden vele machines na hun defitieve afstelling nog regelmatig gereactiveerd. We mogen echter veronderstellen dat in de loop van 2003 voldoende 62-ers ter beschikking staan op alle werktreinen te verzekeren;

#### **Reeks 91 :**

Ook bij deze kleine locotractoren begint het aantal stilaan te verminderen: in november werden opnieuw vier 91-ers afgevoerd, één van deze machines – de 9112 werd verkocht aan Marcy International. Hierdoor is dit bedrijf de eerste die een dergelijke trekker van de N.M.B.S. overgekocht heeft.

### ***Vreemde locomotieven in België :***

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

Nu de toelating voor deze machines er is, zijn er de eerste ritten: deze locomotieven rijden nu rechtstreekse treinen tussen het vormingsstation van Melzo (bij Milano) en België. Zo zijn er twee nachtelijke treinen : één naar Zeebrugge via Quévy en één naar Schaarbeek. Daar waar de tweede trein volledig door S.N.C.F. bestuurders gereden wordt, nemen de N.M.B.S. bestuurders de trein naar Zeebrugge te Mons over. Beide treinen rijden zes dagen per week, maar niet op zondag. Hierdoor blijft de machine deze Zeebrugge bereikte tussen zondag nacht en maandag namiddag te Brugge afgesteld.

Tijdens de volgende maanden worden meer Belgische bestuurders opgeleid en stijgt het aantal ingelege treinen. In principe zullen ze vooral de treinen via Aunoye voor hun rekening nemen, eerst via Quévy, maar later ook via Jeumont.

#### **S.N.C.F. BB (4)67 400 en BB (5) 67 400 :**

Met ingang van 15 december is de inzet uitgebreid: in reizigersdienst zijn er zes treinparen tussen Lille en Tournai (drie in de morgen, drie in de late namiddag) bestaande uit het typische voorstadsmaterieel Nord Pas de Calais in trek / duwschakeling. Op de verbinding tussen Lille en Moeskroen is er één treinpaar (aankomst 16.20 – vertrek 16.53)

In goederendienst zijn er nog de twee ritdagen naar Merelbeke en Gent-Zeehaven. Deze zullen nog gedurende enige tijd blijven. Nochtans zullen de diensten tussen Charleroi en Aulnoye voor de reeks 12 verminderen en hierdoor kunnen ze deze dieseldiensten terug overnemen.

### **DBAG ICE 3 :**

Na moeilijke onderhandelingen zijn de drie ritten tussen Brussel en Frankfurt toch een feit geworden. Nochtans moesten tussen 9 en 11 december 2002 in extremis nog een aantal testritten doorgang vinden om bepaalde karakteristieken op te nemen. In eerste instantie worden de stellen gereden door Duitse bestuurders, bijgestaan door Belgische machinisten. Nadat deze bestuurders opgeleid zijn, zullen ze deze motorwagens besturen tussen Aachen en Brussel.

In de loop van januari worden er testritten georganiseerd op de HSL 2 voor het uittesten van de TBL 2. Na de administratie en de homologatie zullen de ICE diensten voor de hoge snelheidslijn verlopen. Dit zal ten laatste voor de zomerregeling van 2003 gebeuren, waarschijnlijk zullen ze al starten in de loop van maart, waarbij de aankomst met 10 min vervroegd wordt, het vertrek zal 10 minuten later gebeuren.

### **CFL 1800 :**

De inzet van deze diesellocomotieven is nu ook beperkt tot nog slechts één enkel nachtelijk treinpaar naar Ronet en de enkele stoptreinen tussen Luxembourg en Arlon.

## **Rijtuigen :**

### **Type I 11 :**

Door de vermindering van de diensten (o.m. naar Köln) kwamen er twee stellen vrij. Eén van deze stellen wordt gebruikt voor de piekuurtrein tussen Brussel en Gouvy. De andere rijtuigen worden verdeeld over verschillende internationale treinen.

### **Type M2 :**

Met ingang van 15 december zijn praktisch 75 % van alle diensten met M2- rijtuigen opgeheven: de dieselvesleepte stellen werden systematisch vervangen door de dieselmotorwagens reeks 41. Bij de stellen gesleept door een elektrische locomotief, kwamen – in afwachting van de levering van de rijtuigen M6 – de vanuit Nederland teruggekeerde rijtuigen K4 in dienst. Volgens de laatste gegevens zijn er nog slechts vijf stellen in dienst voor volgende diensten :

8894	Schaarbeek – Braine-le-Comte			reeks 22 / 25
7560	Tournai – Mons	8561	Mons – Tournai	reeks 22 / 25
7074	Aalst – Brussel-zuid	8067	Brussel-zuid – Aalst	reeks 22 / 25
8586	Brussel – Ottignies – Charleroi	los	Charleroi – Brussel	reeks 22 / 25
7486	Gouvy – Trois-Ponts			reeks 55
7498	Welkenraedt – Liers	8498	Liers – Welkenraedt	reeks 22
	Mons – CW Cuesmes		CW Cuesmes – Mons	reeks 73

Men mag verwachten dat ook deze diensten ten laatste in juni 2003 zullen verdwijnen.

### **Type M6 :**

Door verschillende moeilijkheden zijn op 15 december nog slechts twee rijtuigstellen in dienst, nl.

7003	Oostende – Schaarbeek	
8005	Schaarbeek – Kortrijk	onderhoud te Kortrijk

7004	Kortrijk – Schaarbeek	los naar Leuven
8006	Leuven – Oostende	

Op dit ogenblik zijn er al diverse rijtuigen geleverd en men verwacht dat in de loop van februari een deel van de dienst Gent – Genk op de M6- rijtuigen zal overgaan.

**Type K4 :**

In september was het huurcontract van de N.S. voor de K4- rijtuigen afgelopen en kwamen ze naar ons land terug. Normaal gesproken zouden de rijtuigen niet meer in dienst komen, maar door de vertraging bij de levering van de M6- rijtuigen, moest men noodgedwongen deze rijtuigen terug in dienst nemen. Tweede bijkomend voordeel was het feit dat hierdoor ook de minder comfortabele M2- rijtuigen afgesteld konden worden. Ze werden ontdaan van de NS logo's en kregen een kleine herziening.

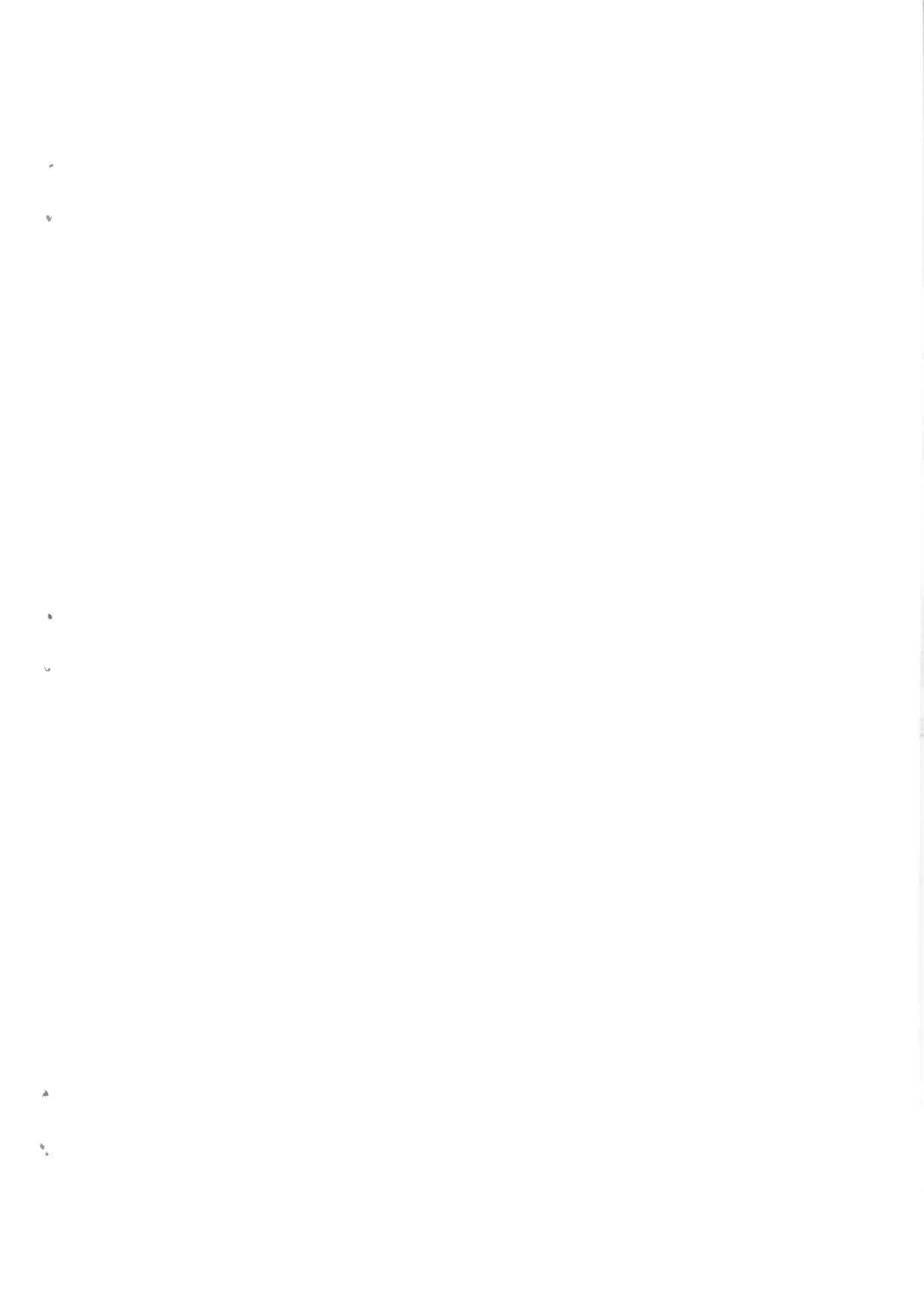
Op 7 oktober kwamen de twee eerste stellen in dienst met volgende ritschema :

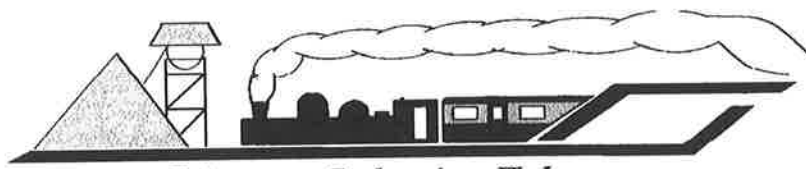
- |    |      |       |                        |                          |
|----|------|-------|------------------------|--------------------------|
| 1. | 7619 | 6.28  | Schaarbeek – Tournai   | los Tournai – Schaarbeek |
|    | 8606 | 15.09 | Brussel-zuid – Arlon   | los Arlon – Schaarbeek   |
| 2. | 7996 | 7.28  | Dendermonde – Leuven   |                          |
|    | 8397 | 17.20 | Leuven – Mechelen      |                          |
|    | 8097 | 18.07 | Mechelen – Dendermonde |                          |

Op 15 december kwamen er nog 4 bijkomende stellen in dienst :

- |    |      |       |                                  |               |
|----|------|-------|----------------------------------|---------------|
| 3. | 7995 | 7.13  | De Panne – Gent-St-Pieters       |               |
|    | 8995 | 16.26 | Gent-St-Pieters – De Panne       |               |
| 4. | 7995 | 6.25  | De Panne – Gent-St-Pieters       | los naar Gent |
|    | 7075 | 7.42  | Gent-St-Pieters – Denderleeuw    |               |
|    | 8996 | 17.27 | Gent-St-Pieters – De Panne       |               |
| 5. | 7953 | 7.06  | Geraardsbergen – Gent-St-Pieters |               |
|    | 8952 | 16.39 | Gent-St-Pieters – Geraardsbergen |               |
| 6. | 7073 | 5.56  | Gent-St-Pieters – Brussel-zuid   |               |
|    | 7889 | 7.18  | Brussel-zuid – Braine-le-Comte   |               |
|    | 7893 | 8.10  | Braine-le-Comte – Schaarbeek     |               |
|    | 8066 | 15.47 | Brussel-zuid – Gent-St-Pieters   |               |

Al deze treinen rijden in principe met de reeks 22 en vervangen treinen gevormd met M2- rijtuigen.





## L.S.V. – 2002 – 2003

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

In 1999 wordt de exploitatie echter voor een groot gedeelte overgenomen door de drie gemeentes : Genk, As en Maasmechelen en wordt het “Kolenspoor” stilaan werkelijkheid. Door het feit dat de gemeentes de exploitatie zelf willen organiseren en geen externe inspraak dulden, 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