

L.S.V. Tijdschrift



*15 december 2002 betekende het einde voor de hoogwaardige treinen voor de reeks 16
Hier een trein Oostende – Köln met I 10 rytuigen te Neerwinden*

Foto J. Casier

Stoomlocomotieven type "Atlantic"
Dieselmotorwagen type 605
Stoomlocomotief NB nummers 51 - 54
Schrappingen : type 93
Oorlogslocs : de Leihlocomotieven
Protypelocomotieven : het type 210 (1^{ste} deel)
Vreemde locomotief : DB VT 08.5
Exploitatie lijn 160
N.M.B.S. actueel

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

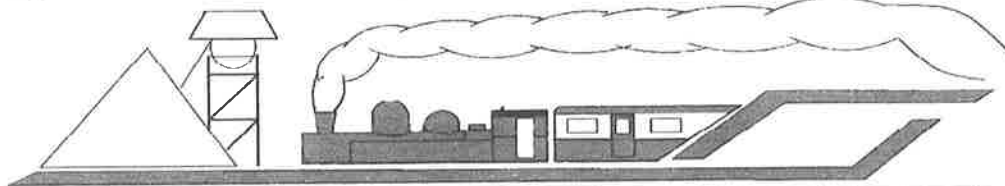
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

109

Januari – februari 2003



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

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

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

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type "Atlantic" > type 6	Blz 1
<u>Stoomlocomotieven Nord Belge</u>	Tenderlocomotieven 51 - 54	Blz 8
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 605	Blz 13
<u>Schrappingen :</u>	Type 93	Blz 17
<u>Oorlogslocomotieven :</u>	De "Leih" locomotieven	Blz 20
<u>Prototypelocomotieven</u>	Type 210 – 210.001 – 006 1 ^{ste} deel	Blz 24
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	D.B. dieselmotorwagens VT 08.5	Blz 30
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 160 Brussel – Tervuren	Blz 34
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 38

Hernieuwing van de lidgelden :

Opnieuw is er een jaargang ten einde en moeten we noodgedwongen opnieuw naar de lidgelden vragen. Een aantal leden hebben dit reeds in de vorige weken gedaan en hiervoor danken we U hartelijk. Voor de anderen is de tijd gekomen. Stort uw bijdrage van 20 € of 25 € op rekening **860 – 0068579 – 79**.

Het volgende nummer – het jaarboek – wordt U in elk geval nog toegestuurd, indien U niet betaalt eindigt dan uw abonnement automatisch. Er worden nadien echter geen herinneringen toegestuurd.

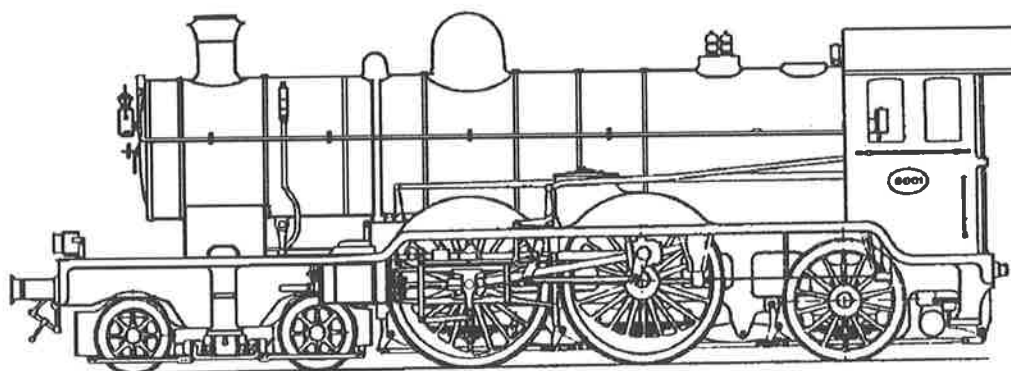
Volgend tijdschrift – nr 110 – Jaarboek 2002 – verschijnt op 1 mei 2003

Stoomlocomotieven type Atlantic

> type 6

1. Voorgeschiedenis

Naast de in vorig nummer beschreven locomotieven type 8 met als asindeling 2'C, zou de Etat Belge in 1903 nog twee locomotieven type "Atlantic" met asindeling 2'B1' bij Cockerill bestellen. Deze machines waren in principe identiek met de typen 8: dezelfde ketel en machinistenhuis, dezelfde aandrijving volgens het compoundsysteem en ook de aandrijving volgens het systeem Glehn. Enige verschil waren de grotere drijfwielen met een diameter van 1 980 mm en de achterste loopas. Deze machines waren bestemd voor de lichte sneltreinen met verhoogde snelheid. Omwille van het beperkte vermogen waren ze enkel geschikt voor de verbinding tussen Oostende en Brussel. Door deze opstelling kon een maximale snelheid bereikt worden van 120 km/h.



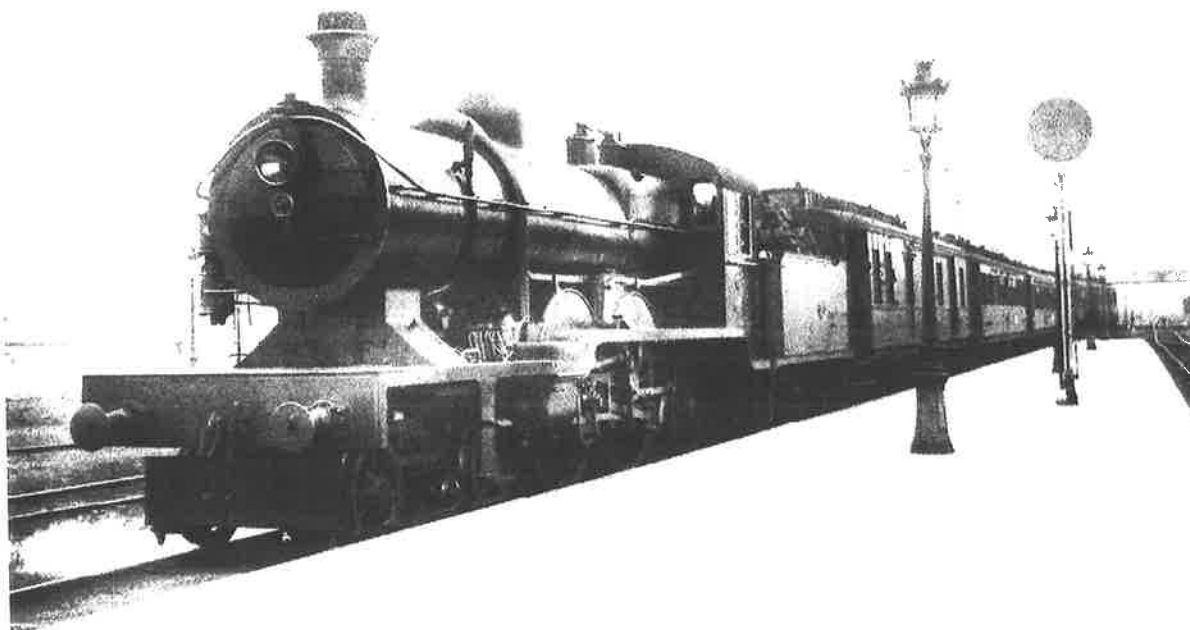
Deze eerste twee machines – de nummers 3311 en 3312 – werden in 1905 door Cockerill geleverd en te Brussel-noord ondergebracht. Terwijl de 3312 op de tentoonstelling van Brussel voorgesteld werd, reed de 3311 gedurende deze maanden een treinpaar tussen Brussel en Oostende. Tijdens de volgende maanden ondergingen ze tal van testritten, meestal naar Oostende om de maximale snelheid en het vermogen na te gaan en werden ze vergeleken met de onlangs geleverde locomotieven van het type 18 (asindeling 2'B). Hieruit bleek duidelijk dat de Atlantics met hun vermogen van 1 000 kW in deze snelle diensten de typen 18 overtroffen, maar op het ogenblik dat er tussenstops voorzien waren te Brugge en Gent de versnelling van het type 18 beter was en dat de maximale snelheid door een hogere aslast sneller bereikt kon worden. Vermelden we nog dat voor deze machines voorlopig geen type-aanduiding gebruikt werd en dat in alle documenten de term "Atlantic" opduikt.

Opmerkelijk is wel dat voor het type 18 een verdere ontwikkeling plaats vond en dat er een versie met oververhitting ontwikkeld werd en dat de ontwikkeling van de Atlantic gestopt werd. Men had echter nog een optie genomen op twee verdere bouwschijven van zes en vier machines die alle gebouwd werden bij Cockerill. Bij de levering valt wel op dat in 1907 de machines 3306 tot 3310 aan de Etat Belge afgeleverd werden, maar dat de 3305 pas een jaar later, samen met de machines 3372 tot 3375 op de sporen kwam. Mogelijk bestond het plan om met de 3305 een prototype te ontwikkelen, mogelijk met oververhitting, maar door de betrekkelijk kleine diameter van de langsketel dit niet mogelijk was. Nochtans zijn er geen bronnen die de late levering van deze locomotief kunnen staven.

2. De levering en inzet voor WO I :

Al bij de levering van de eerste machines, werden ze in de sneltreindienst tussen Brussel en Oostende gebruikt, samen met de pas geleverde locomotieven type 18. In 1908 waren alle 12 locomotieven afgeleverd. Acht machines werden te Brussel-noord ondergebracht en gemiddeld werden er 6 machines in deze dienst naar Oostende gebruikt. De vier overige locomotieven waren te Brussel-zuid gestationeerd en sleepten twee

treinparen met een treinmassa van 350 ton tussen Brussel en Feignies en verder waren er nog enkele treinen naar Oostende. Nochtans werd de bestaande hoogwaardige dienst van de bloktreinen – sneltreinen met verhoogd comfort en weinig tussenstops – verder uitgebreid en vooral tussen Brussel-noord en Antwerpen-centraal was er praktisch een uurdienst voorzien en voor deze dienst werden nieuwe machines voorzien.



Kort na zijn levering staat een type 6 met de express naar Wien vertrekkensklaar te Oostende

Ook hier werden er vergelijkende tests uitgevoerd tussen de typen 18 en de “Atlantics” en voor deze dienst voldeden beide machines even goed. Omdat het type 18 beter geschikt was voor de zwaardere treinen naar Oostende, werden onze “Atlantics” aangewezen voor deze treinen. Nieuw was wel dat de nieuwe rijtuigen voor de bloktreinen uitgerust waren met elektrische verlichting en daarom werden een deel van de typen 18 en alle “Atlantics” voorzien van een generator ontworpen door L’Hoëst-Pieper. Deze generator werd boven op de langsketel geplaatst en werd aangedreven door de verse stoom afgetakt op de ketel.

Vanaf 1908 waren alle locs te Brussel-noord gestationeerd en werden 8 locomotieven Atlantic en vier machines type 18 gebruikt voor deze treinen, waarbij ze steeds twee treinparen per dag sleepten, twee machines stonden steeds reserve te Brussel en Antwerpen. Deze dienst bleef behouden tot bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog, de machines bleven gedurende de ganse periode te Brussel-noord gestationeerd.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog konden 8 machines naar Frankrijk afgevoerd worden, waarschijnlijk verzekerden ze in Frankrijk enkele reizigersdiensten. Reden hiervoor is het feit dat deze machines praktisch analoge zusterlocomotieven had in verschillende regio’s en dat zodoende de Franse machinisten vertrouwd waren met de bediening van deze machines. Van deze machines ging er één locomotief – de 3372 – tijdens de oorlog verloren. Vier machines werden buitgemaakt door de Duitse troepen en werden ingelijfd bij het type S 05, met nummers 048xx. Deze machines bleven waarschijnlijk voorlopig in België en reden de nog bestaande lichte reizigerstreinen. Van deze vier machines, was er bij de bevrijding de helft vermist. In 1919 kwamen de machines uit Frankrijk terug en bestond het bestand nog uit 9 locomotieven.

3. De inzet na WO I:

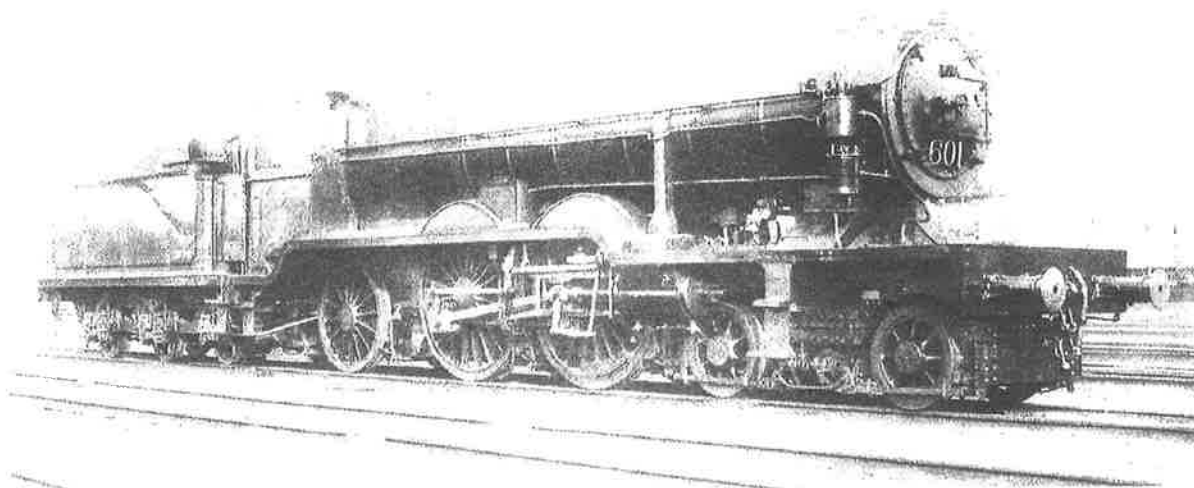
Na de eerste herstellingen werden de machines te Oostende ondergebracht en de onderstaande tabel geeft een beeld over de inzet van de Atlantics tussen 1922 en 1940

Overzicht van de diensten van het type Atlantic (type 6) tussen beide wereldoorlogen

Jaar	05/1922	06/1923	06/1924	06/1925	06/1926	06/1927	06/1928
Oostende	6	1	5	6	4	2	
Brussel-noord			(1)				
Berchem							3
Aantal diensten	6	1	5	6	4	2	3
Effectief	9	9	9	9	9	9	9

Jaar	06/1929	06/1930	06/1931	06/1932	06/1933	06/1934	06/1935
Oostende							
Brussel-noord							
Berchem	5	6	6	5	5	6	6
Aantal diensten	5	6	6	5	5	6	6
Effectief	9	9	9	9	8	8	8

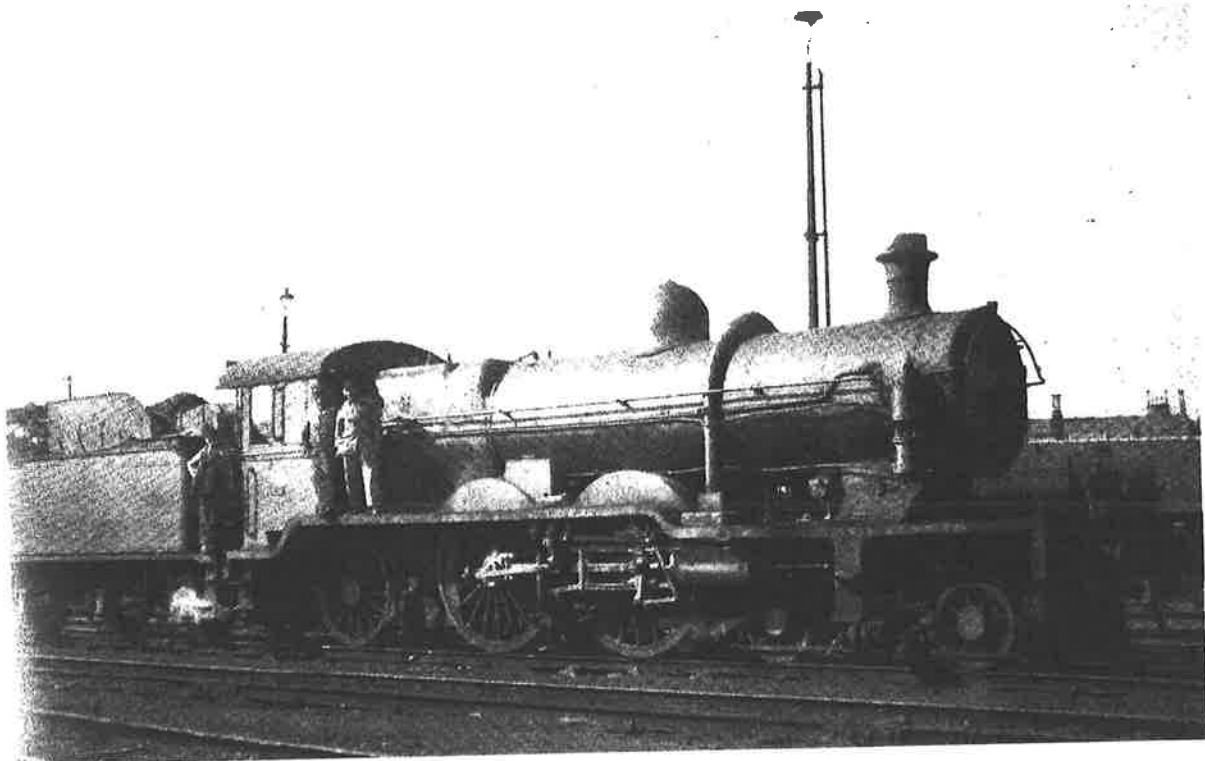
Jaar	06/1936	06/1937	06/1938	06/1939	03/1940	(05/1940)	
Oostende							
Brussel-noord							
Berchem	6	6	6	6	4	5	
Aantal diensten	6	6	6	6	4	5	
Effectief	8	8	8	6	6	6	

*Locomotief 601 te Berchem omstreeks 1935*

De eerste inzet kenden ze terug in de gewone oorspronkelijke diensten voor de snelle treinen vanuit de kuststations naar Brussel. Hiervoor waren er niet minder dan 6 planlocomotieven nodig. Maar deze inzet zou vrij snel achteruit gaan: eind 1922 werden de locomotieven type 8bis (latere type 7) afgeleverd voor de doorgaande reizigersdiensten en hierdoor kwamen de verschillende sneltreinlocomotieven type 18 en 18S vrij. Deze namen een deel van deze treinen over, de zwaardere treinen gingen anderzijds over op de zware type 10, maar ook op de typen 8bis van Brugge. In 1923 werd er nog slechts één locomotief gebruikt, maar door problemen met de nieuwe stomers moest men al vlug teruggrijpen op het type "Atlantic" en na enkele maanden afstelling werden opnieuw vier diensten voorzien. En door een reorganisatie van de dienst verdwenen de typen 7 (ex 8bis) van de verbinding Brussel – Oostende en onze locomotieven namen een steeds groter deel van deze treinen voor hun rekening. De inzet steeg terug tot 6 plandagen. Inmiddels werden de machines vanaf 1925 aangeduid als type 6.

Nochtans bleef dit niet duren en vanaf 1926 daalde hun inzet gestaag en werden ze vervangen door sterkere machines. Begin 1928 waren alle machines uit Oostende verdwenen.

Al vanaf 1924 zocht men naar een nieuw inzetgebied en men opteerde voor een inzet vanuit Brussel-noord, ook nog naar Oostende, maar ook op de verbinding naar Antwerpen en hiervoor werd één locomotief naar de hoofdstad overgeplaatst. Maar deze planning vond geen doorgang. Reden hiervoor was de uitbreiding van de diensten vanuit Oostende en na enkele maanden waren alle typen 6 terug aan de kust aanwezig.



Locomotief 602 in zijn stelplaats Berchem

Door de afvoer van het bestand te Oostende zocht men naar nieuwe inzetgebieden en noodgedwongen moest men in het noordelijk deel van het land blijven. De nieuwe stelplaats moest betrekkelijk lichte sneltreinen bezitten over lange afstanden. Zo kwam in principe enkele Berchem in aanmerking voor zijn treinen naar Lille via Dendermonde en Gent en verder de diensten in de noorderkempen.

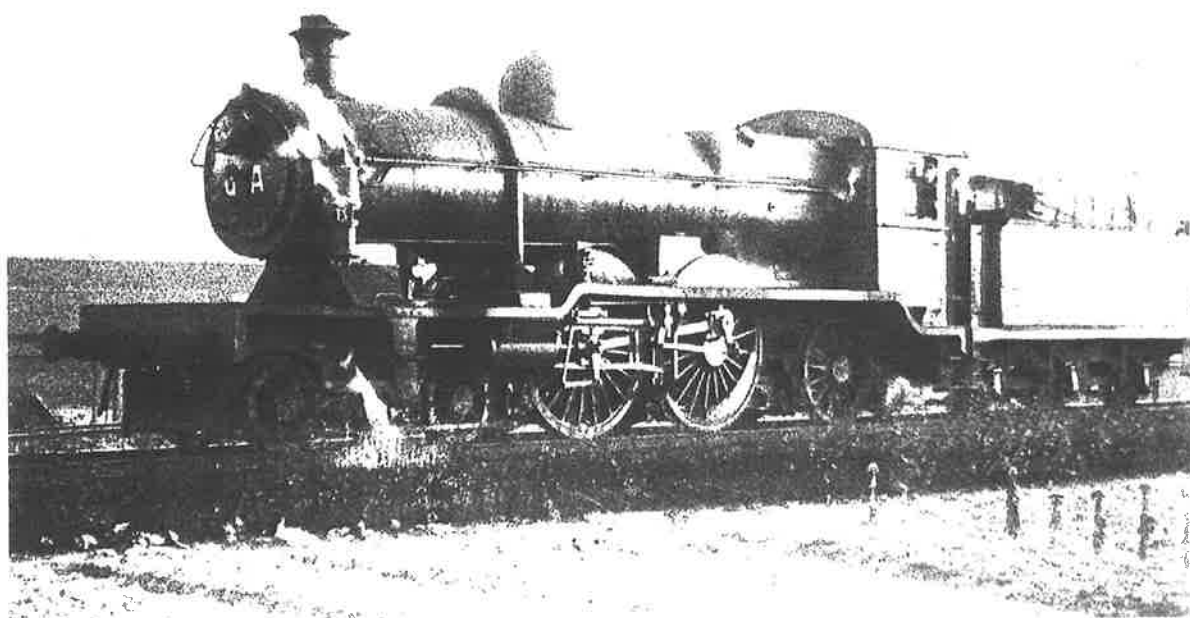
Vanaf eind 1927 verhuisden alle typen 6 dan naar het Antwerpse en enkele maanden later waren de 9 locomotieven te Berchem aangekomen en werd voorlopig een vrij beperkte inzetreeks met 3 plandagen opgesteld. Ze reden op dat ogenblik enkel de bloktreinen naar Lille. Al snel zou de reeks uitbreiden tot 6 plandagen en dit bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Naast deze voornoemde dienst zouden de typen 6 ook de bloktreinen naar Liège via Leuven en Landen rijden en worden ze ook gebruikt voor enkele treinen naar Brussel-noord.. In 1931 kregen ze de nieuwe nummering – 600 tot 608 – toegewezen.

In 1933 werd één locomotief - de 600 ex 3305 – uit het bestand afgevoerd, waarschijnlijk na een ongeval, maar dit veranderde niets aan het inzetgemiddelde. Wel zouden de treinen naar Lille door het type 7 overgenomen worden en in 1935 werden de diensten naar Brussel elektrisch gereden. Zodoende werd een nieuw inzetgebied gezocht en verzeilden de typen 6 naar minder belangrijke inzetlijnen. Hoofdinzet kenden de machines in de directe treinen naar Hasselt via Mol. Op dezelfde verbinding waren er ook enkele treinen naar Hamont en Turnhout. Verder sleepten ze ook enkele treinparen naar Roosendaal. Deze inzet bleef nu trouwens constant tot eind 1939. Voor de winterregeling was de inzet beknot tot 4 plandagen. Reden was de beslissing om twee locomotieven – die een grote herziening moesten ondergaan, de nummers 601 en 606 – definitief af te stellen en ze werden op 7 november 1939 definitief uit het N.M.B.S. bestand afgevoerd. Met nog slechts zes locomotieven ging men de tweede wereldoorlog in.

4. De tweede wereldoorlog :

Jaar	05/1940	12/1940	05/1941	10/1941	08/1942	12/1942	03/1943
Berchem	5	5	3	3	10	3	3
Aantal diensten	5	5	3	3	Samen Type 69	3	3
Effectief	6	6	6	6	6	6	6

Tijdens de tweede wereldoorlog bleven de typen 6 de ganse periode te Berchem en tijdens de eerste periode waren er vijf van de zes aanwezige machines nodig voor het uitvoeren van de opgelegde diensten. De reden van dit grote aantal diensten was de afgifte van de locomotieven type 64, waardoor er te Berchem (en overal in het land) een groot tekort ontstond. De diensten bleven gelijk: verschillende treinen naar Roosendaal en praktisch alle doorgaande treinen in de noorderkempen naar Turnhout en Hamont.



In het begin van WO II werden alle locomotieven vanuit Brugge getest, ook het type 6 (foto Harder)

Deze toestand was echter niet te houden en zo kreeg deze Antwerpse stelplaats een aantal typen 69 toegewezen. Opmerkelijk genoeg werden deze machines niet opgeëist daar ze niet voldeden voor de zware oorlogstaken. Deze stomers zouden de diensten naar Roosendaal en verder naar Gent, Kortrijk en Lille voor hun rekening nemen, de typen 6 werden uitsluitend in de Kempen gebruikt en reden nu ook enkele treinen naar Hasselt via Mol.

Deze toestand bleef gedurende de rest van de oorlog behouden, wel werden voor de winterregeling van 1942 de beide inzetreeksen van de typen 6 en 69 samengevoegd en reden de typen 6 over een vrij groot inzetgebied. Op dat ogenblik had Berchem de volgende inzetreeksen :

Reeks A	type 69	10 plandagen	treinen naar Lille en Roosendaal
Reeks B	type 6	3 plandagen	treinen naar Turnhout, Hamont en Hasselt
Reeks C	type 15	3 plandagen	voorstadsdiensten naar Mechelen, Duffel en Lier
Reeks E	type 40	4 plandagen	lokale goederentreinen
Reeks R	type 57	1 plandag	rangeringen te Berchem.

Enkel tijdens de laatste maanden van de bezetting zou de inzet wegvallen en werden de machines buiten reeks gebruikt, maar naarmate de geallieerde troepen naderden, werden de machines afgesteld. In tegenstelling met vele andere machines, werden de typen 6 niet afgevoerd maar werden uitgeweken te Antwerpen-zuid (602, 604 en 608) en te Schaarbeek (603 en 607). Ze overleefden de wereldoorlog zonder grote schade.

5. De periode na de tweede wereldoorlog :

Daar de 6 overblijvende locomotieven praktisch zonder schade de oorlog overleefd hadden, konden ze al begin 1945 effectief terug in dienst komen en weer werd een reeks met drie inzetdagen gebruikt. De typen 6 gingen opnieuw naar Roosendaal, Mol/Hamont, Turnhout en ook Hasselt. Maar al vlug kreeg Berchem opnieuw de typen 64 en ook de typen 7 in depot en konden de diensten voor het type 6 sterk verminderd worden. Ze werden begin 1946 nog (op papier omgenummerd in 6.001 tot 6.006). Eind 1945 werden ze nog zeer sporadisch ingezet en in de eerste helft van 1946 werden de machines definitief afgesteld. Nochtans zouden ze nog gedurende meer dan twee jaar te Antwerpen-zuid (6.002, 6.004 en 6.005), te Schaarbeek (6.001) en te Salzinnes (6.003) afgesteld, de afstelplaats van de 6.005 is niet bekend. Midden 1948 werden ze dan definitief afgevoerd en omstreeks 1950 gesloopt.



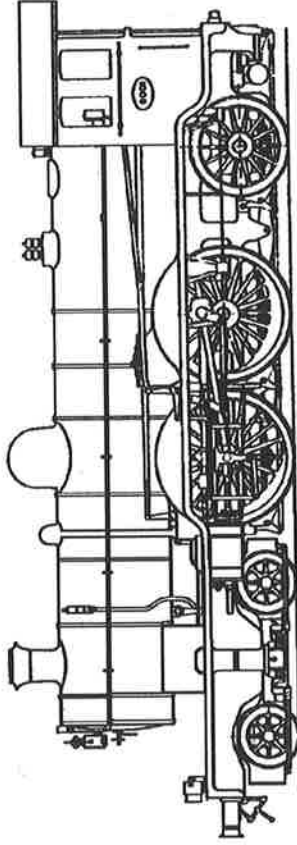
De 604 tijdens een van de laatste bedrijfsjaren te Berchem (in 1945)

Numm		Effect		Bouwer		NUM	OPMERK
1835	MDGB 1931	1946	IN	UIT	NAAM		
3305		600		11/05/08	09/33	Cockerill	2655
3306		601		03/07/07	07/11/39	Cockerill	2624
3307	04806	602	6.002	10/07/07	03/06/48	Cockerill	2625
3308	04801	603	6.003	29/07/07	03/06/48	Cockerill	2626
3309		604	6.004	19/08/07	03/06/48	Cockerill	2627
3310	04811			02/09/07	WO I	Cockerill	2628
3311		605	6.005	10/04/05	08/04/48	Cockerill	2479
3312	04807			12/12/05	WO I	Cockerill	2480 Expo Brussel
3372				13/05/08	WO I	Cockerill	2656
3373		606		25/05/08	07/11/39	Cockerill	2657
3374		607	6.001	15/05/08	03/08/48	Cockerill	2658
3375		608	6.006	04/08/08	03/08/48	Cockerill	2658

Stoomlocomotief type "Atlantic"

2'B1'

Snelre locomotief



Cockerill : 12

Loopbaan :

Nummering :

3305 ... 3375
600 - 608
6.001 - 6.006

Effectief bij bouw

12

Bouwer :

Cockerill

Levering :

07/1907 - 08/1908

Ombouw :

Buiten dienst :

1948

Asindeling :

2'B1'

Snelheid :

100 km/h

Aandrijving :

Compound

Type overbrenging :

Walschaerts

Plaatsing cilinders :

2 binnenliggend

Diameter cilinders :

360 / 600 mm

Zuigerslag :

640 mm

Remming :

enk Westinghousepomp

Compressor :

Oerlikon Fv 4

Automatische rem :

Oerlikon Fd 1

Rechtstreekse rem :

Schroefrem

Handrem :

Afmetingen :

Totale lengte : 12 067 mm
Lengte chassis : 11 340 mm
Breedte : 2 850 mm
Hoogte as ketel : 2 700 mm
Hoogte (totaal) : 4 270 mm
Radstand (totaal) : 8 640 mm
Afstand tussen assen : 2 250 mm + 1 850 mm + 2 000 mm + 2 450 mm

Oversteek voor :

925 mm

Oversteek achter :

1 775 mm

Diameter drijfwielen :

1 980 mm

Diameter loopwielen :

900 mm / 1 420 mm

Massa (rijvaardig)

74 500 kg

Aslast : 1ste as

9 900 kg

2 de as

18 600 kg

3 de as

18 500 kg

4 de as

17 800 kg

5 de as

6 de as

6 175 kg/m

Massa /lopende meter

6 175 kg/m

Gekoppeld aan tender :

type 17

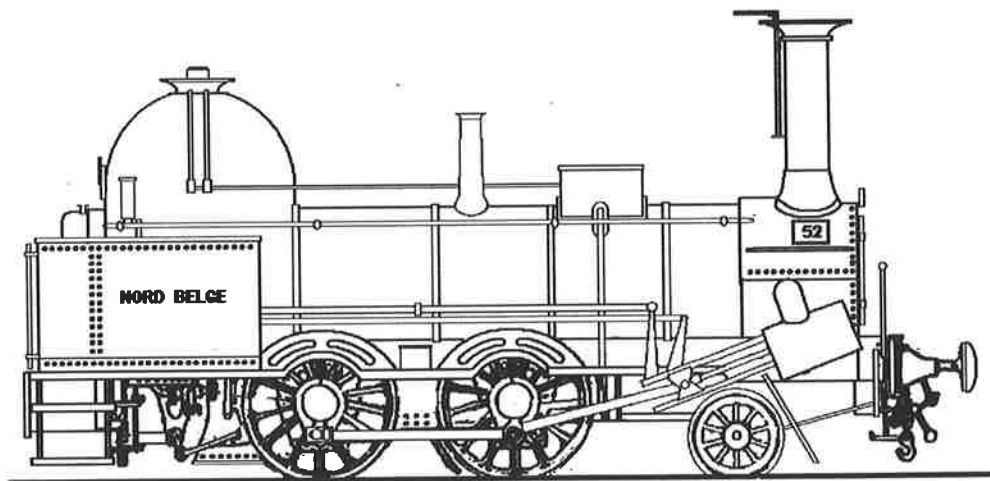
Stoomlocomotieven

Nord Belge nummers 51 – 54 .

Geschiedenis bij de Nord Belge :

Nog tijdens de bouw van de verbinding tussen Liège en Namur bestelde de Compagnie Liège – Namur bij St-Léonard vier locomotieven voor de doorgaande reizigerstreinen. Deze machines met asindeling 1B werden al in 1846 in opdracht gegeven: men opteerde voor een klassieke bouw voor deze machines. De ketel was van het primitieve type waarbij de haard met zijn ovale hemelplaats herinnerde aan de gotische bouwstijl. Toch hield men zich aan de klassieke opstelling voor de langsketel. De keteldruk bedroeg slechts 6 bar.

De aandrijving gebeurde door middel van twee schuin aangebrachte cilinders tegen de rookkast. De aandrijving gebeurde op de eerste gekoppelde as door middel van vrij korte drijfstanen. De stoomverdeling werd uitgevoerd volgens het systeem Stephenson met binnenliggende regeling. Opmerkelijk waren de vrij grote drijfwielen met een diameter van 1 524 mm. Alhoewel de machines al in 1848 klaar waren, zouden ze pas in 1850 – bij de officiële opening van de lijn – geleverd worden. De nummering van de locomotieven is niet gekend: twee locomotieven droegen de nummers 4 en 5, voor de andere machines zijn de oorspronkelijke nummers niet bekend.



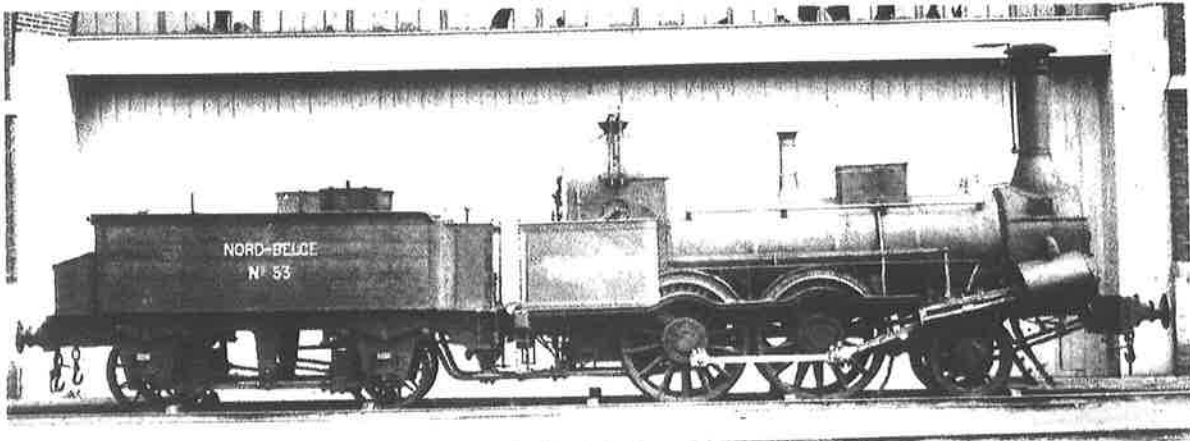
Bij de Namur – Liège werden deze machines vooral gebruikt voor de doorgaande treinen tussen de beide steden van de maatschappij.

Al na vier jaar ging de Namur – Liège over in de Nord Belge en behielden ze hun oorspronkelijke taken voor de doorgaande treinen, maar ze reden ook op de verbinding naar Dinnt en Givet. Ze kregen de Nord Belge nummers 51 tot 54 toegewezen. Over de latere inzet is weinig bekend.

In de eindjaren zestig van de 19^{de} eeuw voldeden de machines niet meer voor de opgelegde taken en daarom werd beslist om de machines in verschillende etappes te verbouwen en moderniseren. Er werden door de werkplaats van St-Martin drie aanpassingen doorgevoerd:

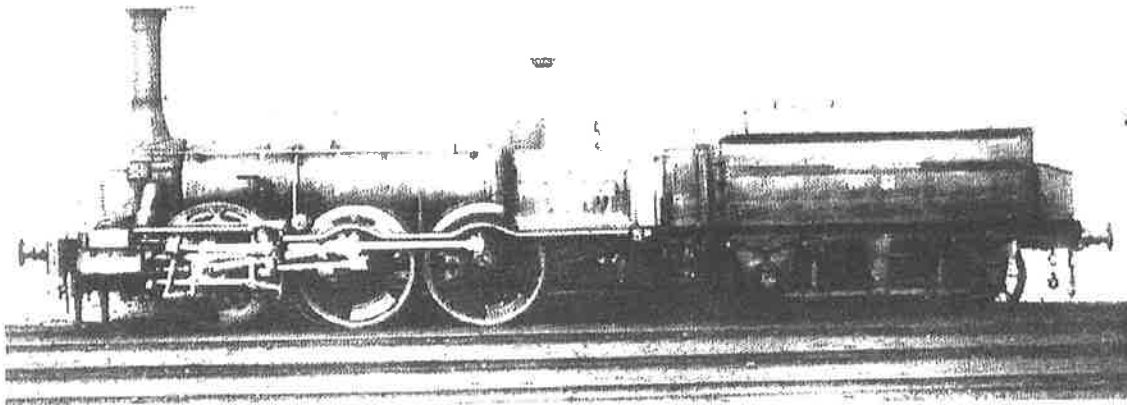
- in eerste instantie werden de ketels vervangen door modernere, klassieke ketels met ongeveer dezelfde afmetingen. Ze hadden echter een gewone vuurhaard type Crampton.

- Als tweede verbouwing werden de oorspronkelijke cilinders vervangen door twee horitale buitenliggende cilinders en werd de oorspronkelijke stoomverdeling type Stephenson vervangen door de klassieke verdeling systeem Walschaerts. Hierbij werd deze volledig buitenliggend geplaatst.
- Derde aanpassing was de asindeling : de voorste loopas werd verwijderd en vervangen door een derde aangedreven as, hierdoor kreeg men de asindeling C.



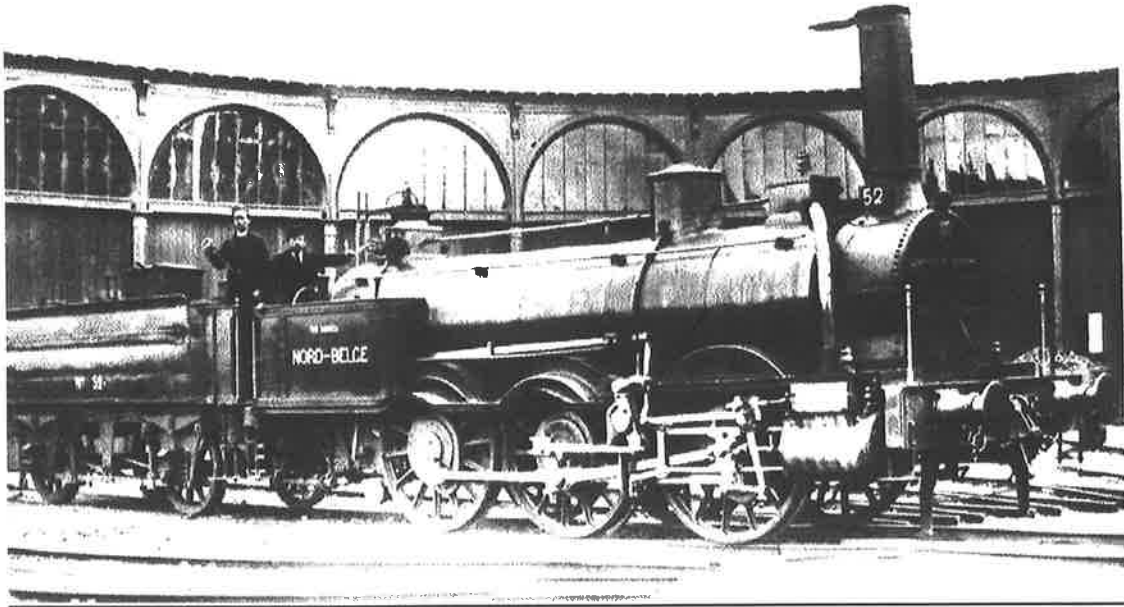
Oorspronkelijke uitvoering van de machines 51 - 54

De verbouwingen gebeurden echter niet gelijktijdig en hierdoor ontstonden in een bepaalde periode verschillende versies, op de onderstaande foto is locomotief 51 afgebeeld met drie gekoppelde assen, maar toch nog met de originele ketel. Wel is bekend dat de 51 en 52 in de loop van 1871 een nieuwe ketel kregen, de twee overige machines werden twee jaar later uitgerust met de nieuwe ketels.

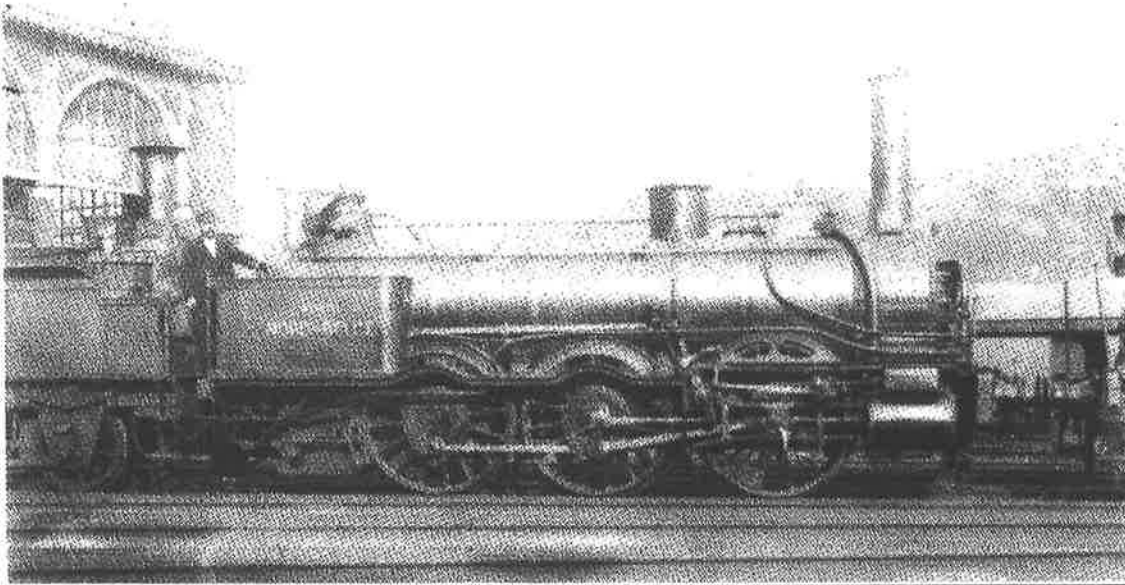


Vanaf deze periode is er nog slechts weinig bekend over de inzet van de machines, waarschijnlijk werden ze nog gedurende een bepaalde tijd te Kinkempois gestationeerd en gebruikt voor lokale reizigerstreinen. Ook over de schrapping is weinig bekend: de locomotieven 51, 53 en 54 waren al voor de eeuwwisseling afgevoerd. Enkel de 52 bleef op dat ogenblik nog in dienst en deze machine werd te St-Martin gestationeerd en waarschijnlijk nog enkel gebruikt voor lokale diensten en afstelreinen. Rond de eeuwwisseling werd de 52 nog eens omgebouwd en werd uitgerust met een vacuumrem systeem Schmidt-Harly en hiervoor werden een aantal leidingen geplaatst tussen de remcilinder en de rookkast.

In 1908 is deze locomotief nog steeds in het Nord Belge bestand, in 1911 was deze locomotief echter al afgevoerd.



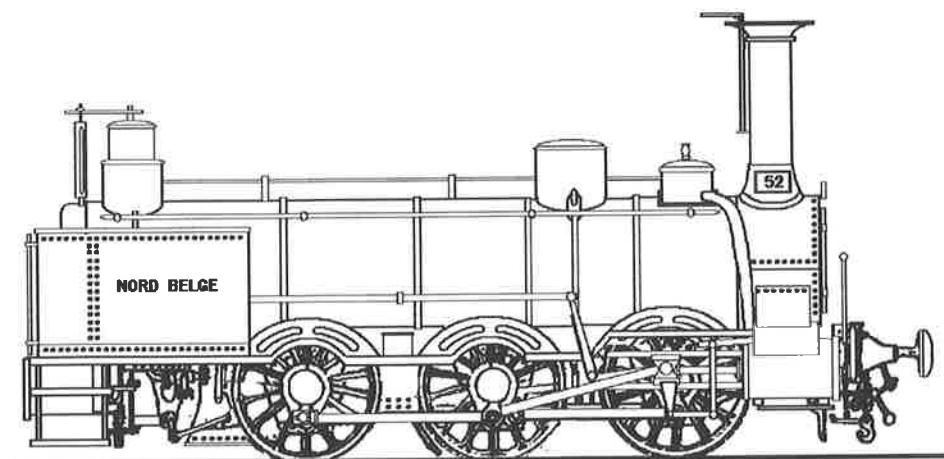
De 52 – in omgebouwde versie - was in 1898 nog steeds te Kinkempois



In 1900 werd de machine te St-Martin gesignaleerd, let ook op de leidingen voor de Vacuumrem.

Schildering :

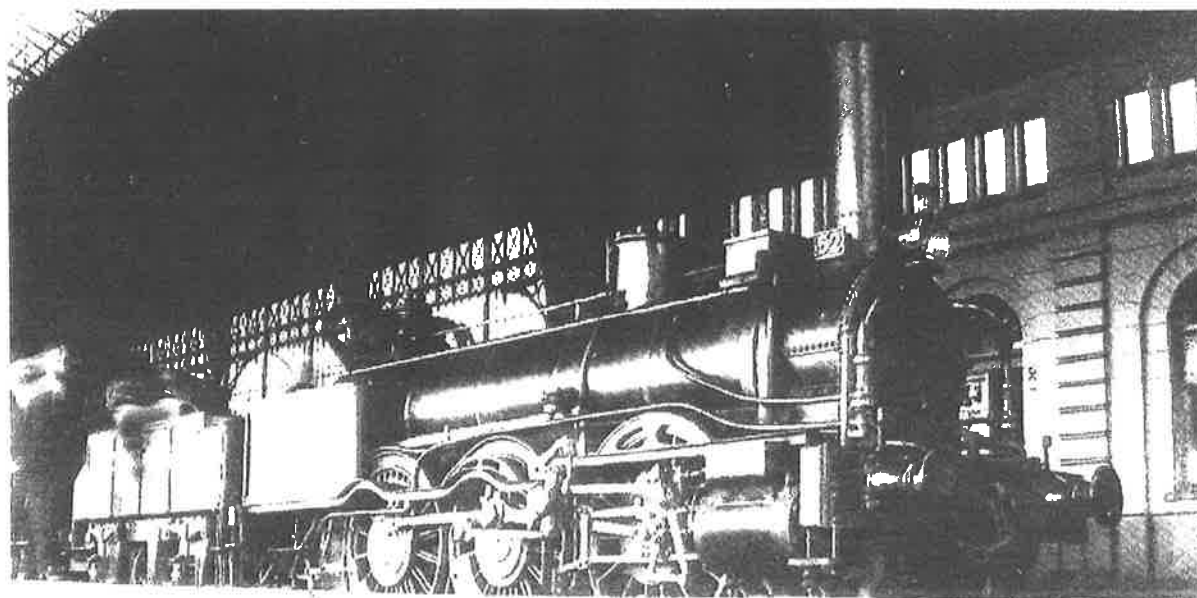
Over de schildering in de Namur – Liège is niets bekend, bij de Nord Belge waren deze locomotieven in olijfgroen (voor de langsketel en de tenders) met messing ketelbanden. Het chassis , de wielen en de rookkast waren zwart, de bufferbalken en de zijkant van het looppad was rood. De aanduidingen werden in het geel aangebracht, het nummer stond op een messing plaat aan de basis van de schouw.



Overzichtstekening van de 51 – 54 na ombouw

Nummerlijsten nummers 51 - 54

Nr	Levering	Bouwer	Fabr nr	Ombouw	Naam	Schrapp.	Opmerkingen
51	1848	St-Léonard	46	1871	<i>Caroline</i>	1908	Ex NL 4
52	1848	St-Léonard		1871	<i>Tacite</i>		Ex NL 5
53	1848	St-Léonard	47	1873	<i>Emily</i>		
54	1848	St-Léonard	48	1873	<i>Demonceau</i>		

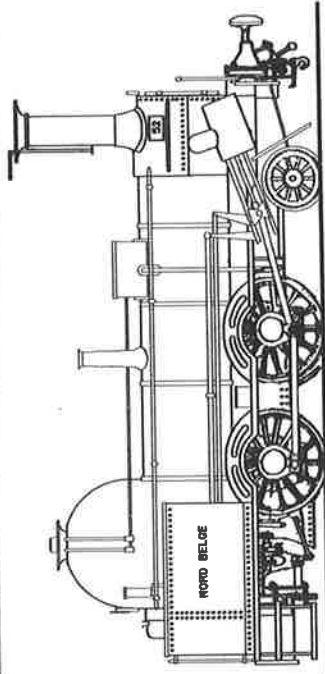


De laatste opname van de 52 in 1908 te Charleroi-sud.

Stoomloc type Nord Belge 51 - 54

IB1

Locomotief voor reizigerstreinen.



Ex Cie Namur Liège

St-Léonard 4

De afmetingen zijn benaderend, gegevens ontbreken

Loopbaan:

Nummering: NB 51 - 54

Effectief bij bouw: 4

Effectief bij Etat Belge: 0

Bouwer: St-Léonard

Levering: 1848

Ombouw: 1871 - 1873

Buiten dienst: 1908

Asindeling: 1B

Snelheid: 50 km/h

Aandrijving: verzadigde stoom

Type overbrenging: Stephenson

Plaatsing cilinders: 2 buitenliggend hellend

Diameter cilinders: 380 mm

Zuigerslag: 500 mm

Remming: Schroefrem

Compressor: Schroefrem

Automatische rem: Handrem

Rechtstreekse rem: Handrem

Ketelkenmerken:

Keteldruk: 6 bar

Type ketel: Gotisch

Roosterlengte: mm

Roosterbreedte: mm

Roosteroppervlakte: m²

Verwar. opp. haard: m²

Aantal grote vlampijpen: ---

Diameter gr vlampijpen: ---

Opp. grote vlampijpen: ---

Aantal kleine vlampijpen: ---

Diameter kl vlampijpen: mm

Opp. kleine vlampijpen: m²

Lengte vlampijpen: mm

Verwarmingsopp. pijpen: m²

Totaal verwarmingsopp.: 77,14 m²

Oververhittingsopp.: ---

Diameter ketelromp: mm

Dikte pijpenplaat: mm

Dikte langsketel: mm

Inhoud ritvaardige ketel: m³

Inhoud stoomruimte: m³

Oppervlakte stoomafgifte: m³

Afmetingen:

Totale lengte: 6 925 mm

Lengte chassis: 6 325 mm

Breedte: mm

Hoogte as ketel: 1 950 mm

Hoogte (totaal): 4 250 mm

Radstand (totaal): 4 007 mm

Afstand tussen assen: 2 007 mm + 2 000 mm

Oversteek voor: 2 052 mm

Oversteek achter: 865 mm

Diameter drijfwielen: 1 524 mm

Diameter loopwielen: 970 mm

Massa (rijvaardig): kg

Aslast: 1ste as: kg

2 de as: kg

3 de as: kg

4 de as: kg

Inhoud waterbakken: m³

Inhoud kolentender: m³

Dieselmotorwagen

Type 605

1. Voorgeschiedenis :

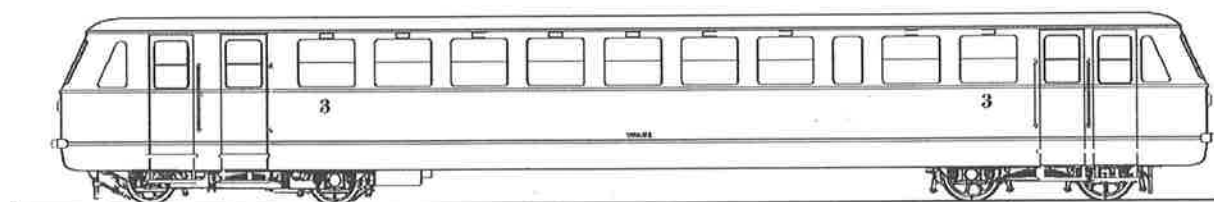
Na de levering van de zwaardere motorwagens type 601, waren er tal van verbeteringen bij de aandrijving: bij de in het buitenland ontwikkelde motorwagens was men resoluut afgestapt van de mechanische transmissie via een valse as en via drijfstangen en koos men voor cardanassen die het vermogen op de beide drijfassen overbrachten.

De N.M.B.S. had echter hoge nood aan een groter aantal motorwagens: de terugloop van het aantal reizigers op de lokaallijnen werd heel duidelijk en de stoomtractie met de verouderde machines werd te duur. Men bestelde wel moderne sneltreinlocomotieven (type 1) en goederentreinmachines (type 5 en 35) maar voor de lokale dienst was niets voorzien.

Ondanks dit tekort besliste men bij de N.M.B.S. opnieuw voor de bouw van een aantal prototypes en gaf aan drie firma's – les Usines de Braine-le-Comte, Baume & Marpent en FUF Haine-St-Pierre – om elk een motorwagen zelf te ontwikkelen en na akkoord te bouwen. Deze drie motorwagens – typen 605, 606 en 607 – zouden dan met elkaar vergeleken worden en men zou dan de beste motorwagen in groter aantal bouwen.

Voor de 605.01 volgden de ingenieurs van de bouwfirma voor het mechanische gedeelte een geheel eigen weg, waarbij men de indeling van het type 601 aanhield. Nochtans gebruikte men uitvoerig de nieuwe technieken en werd de kast volledig gelast en kreeg een nieuwe aero-dynamische kopvorm waarbij de ruiten hellend aangebracht werden. De ontwikkeling van de motor werd aan de Gentse firma SEM toevertrouwd en deze kocht de licentie voor de motoren van Ganz over en ontwikkelden een verbeterde en versterkte vorm. Deze kwam tot inbouw bij deze motorwagen in een compartiment waar ook de voorste stuurpost deel van uit maakte.

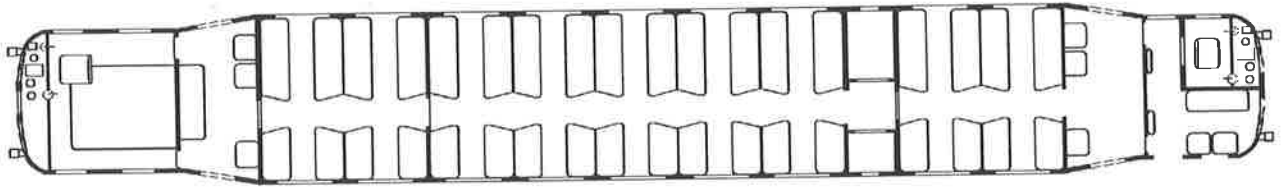
De eigenlijke transmissie was nog mechanisch, maar de verandering van de versnellingen gebeurde pneumatisch. Via cardanassen en conische kamwielen werden de beide assen van één draaistel aangedreven. Het andere draaistel was een gewoon loopstel.



Voor het interieur ging men uit van een eigen ontwerp, dat voor een gedeelte overgenomen werd van de vierledige elektrische motorwagens die op dat ogenblik in ontwerp waren: de motorwagen was onderverdeeld in drie afdelingen : één grote afdeling in het midden met 5 compartimenten en twee kleinere met elk twee compartiment. Tussenin was het toilet en de elektrische schakelkast ondergebracht. De beide ingangen bevonden zich aan de uiteinden en waren bereikbaar door telkens twee enkele ingangsdeuren. Naast de voorste stuurpost waren er nog vier zitplaatsen die een vrije blik gaven over de spoorbaan.

In de beide ingangssassen waren er nog een aantal klapstoelen aangebracht die kant motor plaats boden aan vijf reizigers, aan de andere zijde waren er drie plaatsen voorzien. De verwarming gebeurde door het koelwater van de motor, de verluchting gebeurde door verluchttingsroosters boven de vensters. Verder had men vensters waarvan het bovenste gedeelte naar beneden kon schuiven.

Opmerkelijk is ook dat de motorwagen – net zoals de 651 – aan één zijde (kant motor) – drie kopvensters had, aan de andere zijde was de stuurpost afgesloten door een tussenwand en hier had men maar twee kopvensters.



2. De loopbaan :

Eind 1935 werd de 605.01 aan de N.M.B.S. afgeleverd en deze motorwagen werd in eerste instantie vanuit Brussel getest, vooral op de verbindingen naar Gent en op de lijn naar Namur. Na deze eerste ritten werd het stel te Merelbeke ondergebracht. Op dat ogenblik had deze stelplaats de drie motorwagens type 600, 2 stellen type 601 en de eenlingen 602 en 651 in depot. Voor het type 600 was er een eigen inzetreeks voorzien met twee plandagen en voor het analoge stellen type 601 en 602 was er een inzet van twee dagen. De overige twee stellen werden beurtelings gebruikt in een inzet met één plandag. De inzet liep vrij analoog met het type 601 met vooral diensten tussen Gent en Brugge via de rechtstreekse lijn en enkele diensten naar Dendermonde en Brussel-noord. Vanuit deze plaats werd ook éénmaal naar Ottignies gereden. Deze inzet bleef gedurende bijna vier jaar bestaan, maar eind 1939 kwam er een verandering in. De 605 en 651 gingen op dat ogenblik naar Haine-St-Pierre over

In deze stelplaats werd er geen onderscheid gemaakt tussen alle vierassige motorwagens – de typen 601, 602, 605 en 651 – en ze werden in één enkele gemengde reeks gebruikt met 5 inzetdagen en een vrij uitgebreid inzetgebied. De stellen reden op die wijze naar Charleroi, Mons, Clabecq / Tubize en vooral Binche / Fauroeulx. Vanuit Mons werd ook Quéivrain bereikt.

Van alle ingezette stellen reden de bestuurders van Haine-St-Pierre het liefst met de 605.01 omwille van zijn gemakkelijke besturing, zijn robuustheid en vooral het snelle optrekken. Ook het onderhoud was beduidend minder dan de oude stellen.

Door het uitbreken van de tweede wereldoorlog zou deze dienst snel ten einde gaan en wegens brandstoftekort werden alle motorwagens afgesteld. De 605.01 werd waarschijnlijk vooreerst te Luttre afgesteld, maar verhuisde later naar het station van Londerzeel. Hier werd de motorwagen aan zijn lot overgelaten en gedurende de oorlog werd hij gesaboteerd en in brand gestoken en in deze toestand werd het stel na de bevrijding teruggevonden.

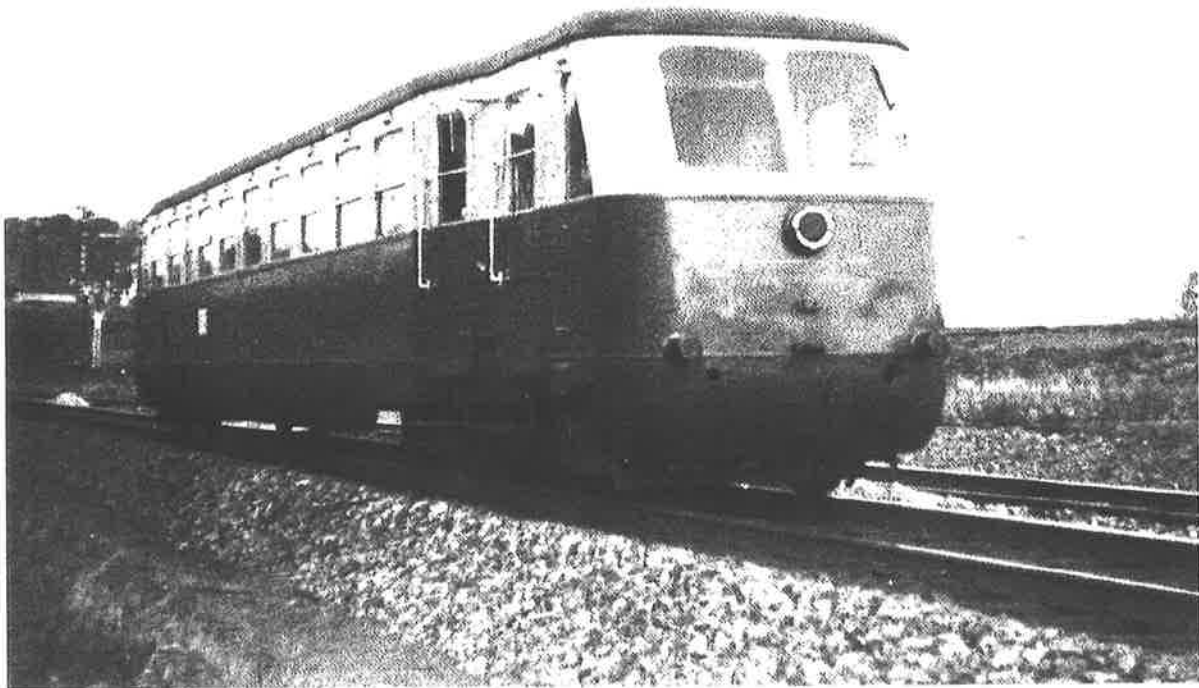
De 605.01 werd nog naar de CW Mechelen overgebracht en men opteerde nog voor een herstelling, daar de algemene toestand dit nog mogelijk maakte. Nochtans zou men niet meer tot een herstelling overgaan, daar deze motorwagen te sterk afweek van de overige stellen van de N.M.B.S. Eind 1945 werd beslist om de 605.01 dan definitief af te voeren en dit gebeurde effectief op 1 juni 1946. Korte tijd later werd deze motorwagen ter plaatse gesloopt.

Schildering :

Daar de 605.01 pas eind 1935 afgeleverd werd, is het onwaarschijnlijk dat de motorwagen de lichtblauwe kleurstelling (die tot 1947 gehandhaafd werd) kreeg.

Volgens de bestaande foto's had de 605.01 in de loop van 1936 al de nieuwe schildering in koningsblauw voor de onderzijde van de kast en het dak en beige voor het vlak tussen de vensters. De aanduidingen waren in beige aangebracht. Hierdoor is het mogelijk het eerste stel die deze schildering fabrieksnieuw kreeg.

Daar het stel niet meer hersteld werd, kreeg het ook niet meer de groene standaard – livrei toegemeten



De 605.01 tijdens een rit naar Ottignies te Bosvoorde in de loop van 1936 (Foto NMBS)

3. Overzicht :

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
605.01	Usines Braine-le-Comte	1935	Merelbeke Haine-St-Pierre	10/1939	06/1946

Dieselmotorwagen type 605

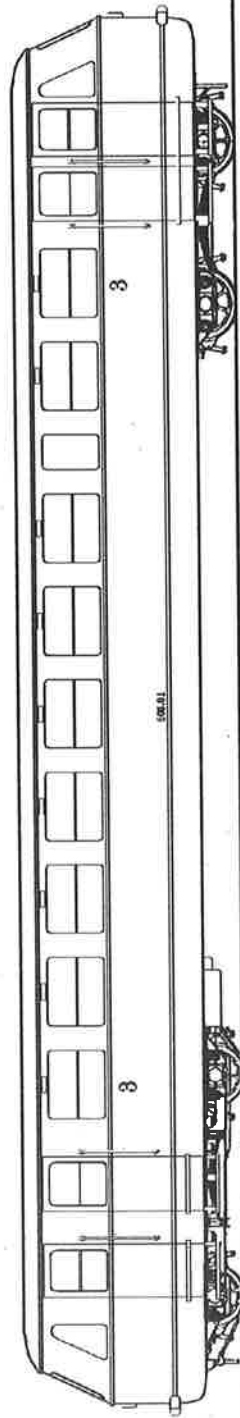
B'2'

Diesel-mechanisch - lokale dienst

Usines Braine-le-Comte

Aantal zitplaatsen

- 1^{ste} klasse : --
- 2^{de} klasse : 20
- 3^{de} klasse : 70



Loopbaan :

Nummering :
 Effectief (bij bouw)
 Bouwer kast :
 Levering :
 Ombouw
 Buiten dienst :
 Asindeling :
 Snelheid :

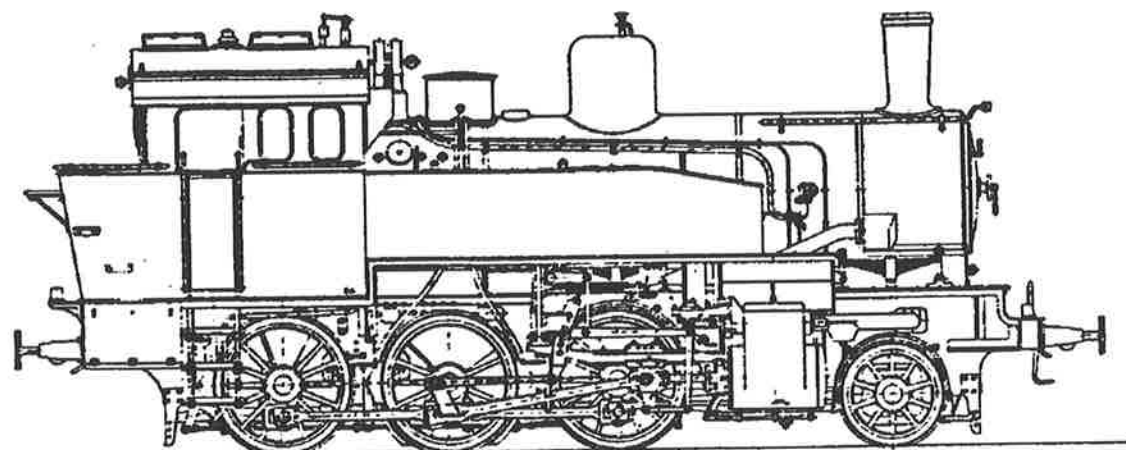
605.01
 1
 Usines Braine-le-Comte
 Eind 1935
 06/1946
 B'2'
 80 km/h

Kenmerken :

Motor :
 Bouwer : SEM > Ganz Jendrassik
 Type : VI JaR 135
 Werkingsprincipe : viertakt
 Wijze van inspuiting : rechtstreeks
 Omwentelingssnelheid : 1 330 omw/min
 Inspuitdruk : 150 bar
 Cilinders : 6 in lijn
 Boring / Zuigerslag : 180 mm x 195 mm
 Zuigersnelheid : (gem) 9,2 m/s
 Massa motor : 2 500 kg
 Lengte / breedte motor
Overbrenging :
 Bouwer : Ganz Budapest
 Werking : Mechanisch
 Vier versnellingen
 (pneumatisch bediend)
 met glijdende tandwielen
 cardanas
 conische tandwielen

Afmetingen :

Totale lengte : 22 300 mm
 Lengte kast : 22 000 mm
 Breedte : 2 930 mm
 Hoogte vloer : 1 065 mm
 Hoogte totaal : 3 431 mm
 Radstand (totaal) : 18 300 mm
 Afstand tussen draaistel. : 15 400 mm
 Afstand binnen draaistel. : --
 Motordraaistel : 3 600 mm
 Loopdraaistel : 2 200 mm
 Oversteek voor : 500 mm
 Oversteek achter : 2 200 mm
 Diameter drijfwielen : 970 mm
 Massa (rijvaardig) : 37 900 kg
 Aslast : 1ste as : kg
 2 de as : kg
 3 de as : kg
 4 de as : kg
 Massa /lopende meter : 1 700 kg/m
 Trekkracht : ---
 Uurvermogen : 220 kW
 Beschikbaar vermogen : 190 kW

Schrappingen :**Type 93.**

De lichte en kleine tenderlocomotief werd vooral ontworpen voor lichte goederentreinen en rangeerwerk in de tussenliggende stations. In het totaal kwamen er 81 machines na de eerste wereldoorlog naar ons land en bij het begin van de tweede wereldoorlog waren alle machines nog aanwezig. Tijdens deze oorlog gingen 15 locomotieven verloren en 2 zwaar beschadigde machines gingen 1948 buiten dienst.

De werkelijke schrapping van de machines gebeurde in 1953 – 1955 waarbij 38 machines geschrapt werden. De rest werd slechts mondjesmaat afgesteld en het zou tot in 1963 dat de laatste machines definitief afgesteld werden. De onderstaande tabel geeft het overzicht.

Overzicht van de schrappingen:

WO II	1948	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
15	2	16	14	8	3	6	4	2	3	1	3	5

Ook de eigenlijke inzet zou gedurende jaren lang geleidelijk afnemen en de onderstaande tabel geeft een overzicht van deze diensten vanaf 1952 tot het einde in 1962.

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Aarschot	2										
Antwerpen-D	13	11	11	10	10	1					
Berchem	1	1	1	1	1	4	5	5	5	3	2
Walcourt	1	1	1	1	1						
Brugge	6	4	4	4	3	3	2	2	2	2	
Oostende	5	5	5	5	6	4	1	1			
Ath	9	2									
St-Niklaas								1	1		
Inzetbaar	43	34	26	27	25	19	12	11	10	7	3
Diensten	37	24	22	22	21	12	9	9	8	5	2
Effectief	65	65	35	31	25	20	15	12	10	7	4

Voor de inzet bekijken we in detail de diensten van 1956 : op dat ogenblik hadden we nog de klassieke inzetplaatsen en ondanks de schrappingen bleven de 93-ers onmisbaar, vooral in de drie grote havens: Antwerpen, Zeebrugge en Oostende.

Hoofdinzet kenden de machines in Antwerpen-Dam met niet minder dan 10 locomotieven in verschillende reeksen :

Antwerpen-Dam :

- | | | | |
|--------------------|----------------|------------------|--|
| Reeks N | 1 dag | 58 km | |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• De reeks voorziet de diensttreinen tussen Antwerpen-centraal en Antwerpen-noord. In de voormiddag is een lokale goederentrein naar Lier voorzien. Hier rangeert de 93-er tussen 8.30 en 14.45 |
| Reeks V | 4 dagen | 81 km/dag | |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• Hier zijn rangeringen voorzien in de stelplaats Antwerpen-Dam en drie dagen rangeringen in de zuidelijke, oude dokken. |
| Reeks W | 1 dag | 27 km | |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• De locomotief verzekert de rangering aan de kaaien langs de Schelde richting 't Steen. |
| Reeks R | 1 dag | 54 km | standplaats Essen |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• De machine verzekert de stationsrangeringen te Essen en wordt om de maand vervangen voor onderhoud. |
| Reeks J | 1 dag | 54 km | standplaats Lier |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• De 93-er verzekert de rangering te Lier en heeft de bedieningstreinen naar Kontich-kazerne en Mortsel. Ook hier wordt de locomotief om de maand vervangen. |
| Reeks J bis | 1 dag | 58 km | standplaats Turnhout |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• Ook hier heeft men de lokale rangering te Turnhout , maar bijna de helft van de tijd worden lokale bedieningstreinen gereden. Weelde wordt tweemaal bereikt en in deze plaats wordt er gerangeerd tussen 13.00 en 15.00. In de late namiddag wordt Tienen bereikt. |

Berchem :

- | | | | |
|----------------|--------------|--------------|---|
| Reeks R | 1 dag | 96 km | |
| | | | <ul style="list-style-type: none">• Men voorziet hier de rangeringen te Antwerpen-centraal in drieploegenstelsel. |

Vermelden we nog dat vanaf 1957 de diensten te Antwerpen-Dam overgenomen werden door de nieuwe geleverde dieselrangeerlocomotieven, de drie dagen te Essen, Lier en Turnhout gingen over op de stelplaats Berchem die zijn inzet zag vergroten tot 5 inzetdagen. Dit kwam door het feit dat een tweede inzetdag te Antwerpen-centraal bijgevoegd werd: reden hiervoor was het feit dat een aantal rijtuigen niet meer in de bundel Congo afgesteld werden maar wel te Berchem, waardoor er een groter aantal afstelritten op deze langere afstand nodig waren.

Ook te Lier werd de inzet uitgebreid: naast de diensten naar Kontich, waren er nu nieuwe diensten naar Boechout en ook Herentals.

Oorlogslocomotieven: De “Leih”locomotieven .

1. Overzicht :

Nadat de eerste oorlogsmaanden voorbij waren, kon men terugkeren naar een “normale” exploitatie. Midden 1940 ging men over tot een telling van de nog beschikbare, ritvaardige machines. In tegenstelling tot de eerste wereldoorlog werden slechts 381 machines naar Frankrijk afgevoerd, het grootste deel werd echter tijdens de snelle bezetting door de Duitse troepen ingehaald.

In juni 1940 namen Duitse spoorwegmannen de exploitatie over en installeerden te Brussel een Duitse directie, die verdeeld was in twee onderdelen. De eerste hield toezicht op de Belgische directies in verband met het reizigersverkeer en het goederenverkeer. Deze directie had ook zeggenschap op het Noord Franse net in het bezette deel van Frankrijk. Een tweede – volledige Duitse – directie zorgde voor het militaire verkeer naar de verschillende fronten en de bevoorrading van de troepen en de Duitse administraties. Daar waar het eerste verkeer volledig met Belgische locomotieven doorgevoerd werd, werden voor de militaire treinen bij voorkeur Duitse machines gebruikt, maar er konden ook Belgische locomotieven en machinisten opgeëist worden voor deze treinen.

Vanaf augustus 1940 was het Duitse “Reich” zover uitgebreid dat het aantal locomotieven van de “Deutsche Reichsbahn” niet meer voldoende was, dit ondanks de massale leveringen in de laatste jaren voor de oorlog en tijdens de eerste oorlogsperiode.

Daarom werden tot in 1943 in verschillende leveringen een aantal Belgische en Franse locomotieven opgeëist voor het militaire verkeer in België, maar ook voor taken binnen Duitsland en later zelfs in de bezette gebieden voor het oostfront.

Bij de opeisingen waren er verschillende voorwaarden waaraan de locomotieven moesten voldoen :

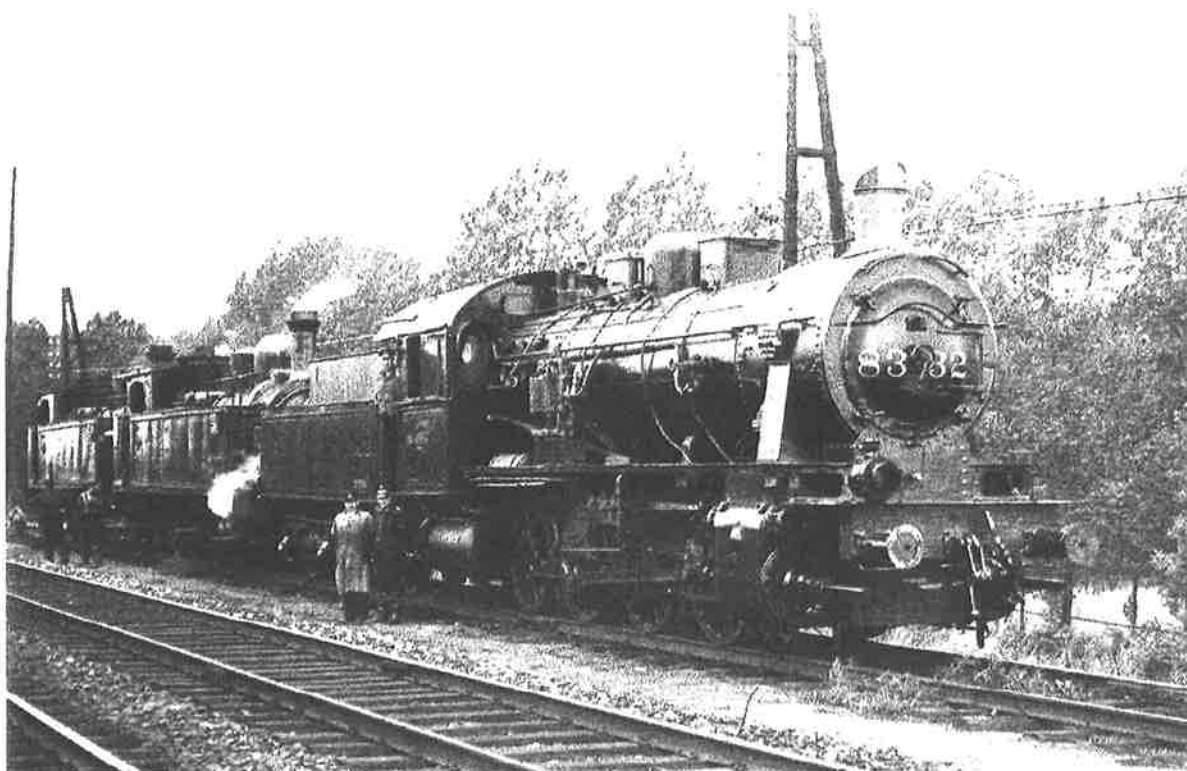
- meestal ging het om ex- Pruisische locomotieven vanuit de eerste wereldoorlog, reden hiervoor was het feit dat de Duitse machinisten vertrouwd waren met deze machines.
- Bij voorkeur werden in eerste instantie de goederentreinlocomotieven (typen 81 en 97) gevraagd. Deze polyvalente machines konden voor tal van taken ingezet worden.
- De machines moesten voor de afgifte een tussentijdse herstelling ondergaan. Er moest minstens een periode van 3 maanden bestaan voor het doorlopen van een volgende grote herziening. Indien dit niet het geval was, moest deze dadelijk doorgevoerd worden. De locomotieven moesten trouwens gedurende twee maanden zonder schade kunnen functioneren.
- Het verdere onderhoud bleef in principe steeds in België gebeuren, naarmate de machines verder van de grens verwijderd werden, waren ook Duitse werkplaatsen verantwoordelijk voor het onderhoud.
- De locomotieven behielden hun Belgisch nummer en werden nooit eigendom van de DRB. Vandaar ook de benaming Leih-locomotieven (leenlocomotieven). Bij eventuele herstellingen werden de Belgische normen aangehouden (kleurstelling, onderdelen, ...)
- De machines moesten te Hasselt en Montzen binnen de twee maanden na de verordening ter inspectie aangeboden worden.
- Er werden onderhandelingen gevoerd om het verkeer in België in stand te houden en hierdoor stond de bezetter garant voor dit verkeer. Hierdoor zouden in Frankrijk opgeëiste locomotieven naar België komen om voldoende locomotieven te hebben. Ook werden de aantallen opgeëiste machines regelmatig aangepast aan de behoeften en werden de behoeften steeds bijgestuurd. Zeker in de eerste periode kwamen de machines die in stelpplaatsen aan de grens waren in België ter hulp.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de opgeëiste locomotieven :

Type	53	61	62	64	71	72	80	81	90	93	96	97	98
1								34				11	
2								196				10	
3				125					32	20	15	13	5
4		3	15	42		14	1	100			6	22	10
5					28			35		11	6		25
6	50					12		128					7
Tot	50	3	15	167	28	26	1	493	32	31	27	56	47
Eff	372	3	15	167	29	26	1	574	32	81	27	56	48

In eerste instantie waren het vooral de typen 81 en 97 die afgegeven moesten worden: het type 81 kon praktisch overal gebruikt worden, zowel voor de zware overgavetreinen, als de lichtere goederentreinen en ook voor de rangeringen. Deze machines werden dan ook in de buurt van de grens gebruikt, vanuit Aachen-west in het steenkoolbekken rondom Aachen en iets verder in verschillende delen van het Ruhrgebied. Het type 97 was uiterst geschikt voor de lokale reizigerstreinen: door het grote vermogen en het feit dat ze op het eindpunt niet moesten gekeerd worden, werden ze ingezet op de verbindingen in de Eifel, vanuit Aachen, Düren en Köln enerzijds, naar Gerolstein en Trier anderzijds.

Tijdens de twee eerste "abgabewellen" van juli 1940 en september 1940 werden dan ook 230 machines type 81 en 21 typen 97 afgestaan.

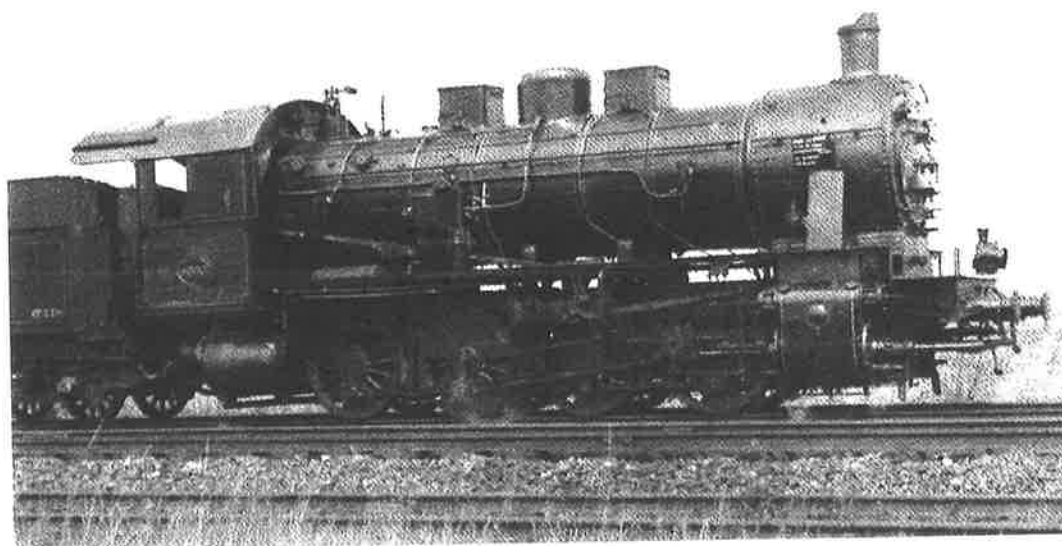


De 8332 van St-Ghislain wordt met twee machines type 53 tijdens de laatste afgiftegolf afgevoerd naar Duitsland, hier te Waremme op 9 augustus 1942 (Foto Harder)

Begin 1941 moest voor een derde maal een aantal machines afgestaan worden: intussen had men eind 1940 een telling van het materieel moeten doorvoeren en had de Duitse directie een overzicht op de ex- Duitse machines. Hierdoor werd beslist om nu vooral de machines uit andere typen op te eisen, meestal om het lokale reizigersverkeer in stand te houden in Duitsland. Zo werd vooral het type 64 het slachtoffer van deze afgifte, maar ook alle typen 90, twee derde van de 93-ers en meer dan de helft van de 96-ers werd op dat ogenblik

afgevoerd. Al deze machines bleven nog steeds vrij kort bij de grens gestationeerd, maar ook meer noordelijke plaatsen zoals Osnabrück, Bremen en Hamburg werden stelplaatsen van de Belgische machines. Deze afgifte had ook grote gevolgen op het interne verkeer in België, daar er een ernstig tekort ontstond aan machines. Vanaf 1941 werd de bestaande (beperkte) dienst nog verder uitgedund en werden een aantal afgestelde locomotieven gereactiveerd. Bij de dieselmotorwagens werden de typen 553 (Brossel) omgebouwd om aandrijving op arm gas.

Eind 1941 kwam nog een 4^{de} welle en ook deze was catastrofaal voor de N.M.B.S. : opnieuw werden praktisch alle reizigerslocomotieven opgeëist. Hierin waren de typen 60, 61, 62 en de resterende 64-ers inbegrepen, maar ook de typen 97 verdwenen volledig uit ons land en bij de goederenlocomotieven werden opnieuw 100 machines type 81 afgevoerd, en verder gingen de oudere typen 72 en 80 naar Duitsland. Op dat ogenblik dreigde het interne verkeer in elkaar te storten en daarom werd overeen gekomen dat een groter aantal S.N.C.F. machines naar België zouden komen om de toestand draaglijker te maken en verder werd beslist om ook de typen 60 in België te laten. Naast deze machines zouden nog twee andere typen – het type 66 en 69 – nooit naar Duitsland vertrekken. Reden hiervoor was het feit dat deze machines met slechts twee aangedreven assen (typische sneltreinlocomotieven) niet geschikt waren voor het oorlogsverkeer, tweede feit was nog dat dit type al land in Duitsland afgevoerd was. Hierdoor waren er slechts weinig machinisten die nog opgeleid waren op deze typen.



*Op 3 augustus was het de beurt aan de 8530 van Merelbeke om naar zijn oude "Heimat" terug te keren
Foto Harder*

Nadien zouden nog tweemaal een kleiner aantal machines naar Duitsland vertrekken : begin 1942 werden alle typen 71 afgevoerd en verder vertrokken nog 35 typen 81 en ook de laatste machines van de typen 93 en 96 en het grootste gedeelte van het type 98. Nochtans zouden anderzijds al enkele typen 81 – die vroeger afgevoerd werden – naar ons land terugkomen.

De laatste afgiftegolf volgde augustus 1942 met nogmaals 128 machines type 81 en hierdoor verdwenen 493 machines van het 574 eenheden tellende effectief van dit type naar Duitsland. Anderzijds waren op dat ogenblik alle locomotieven van de typen 61, 62, 64, 71, 72, 80, 93, 96, 97 en 98 afgestaan. In het totaal waren niet minder dan 925 ex-Pruisische locomotieven op die manier naar hun oorsprongland teruggekeerd. Wel moeten we vermelden dat dit aantal moeilijk exact te bepalen is daar er steeds locomotieven naar België terugkeerden voor onderhoud en dat sommige machines omwille van hun slecht onderhoud afgekeurd werden en hierdoor niet afgevoerd werden.

Opmerkelijk is ook dat tijdens de 6^{de} abgabewelle ook een aantal Belgische locomotieven opgeëist werden, dit in de vorm van de rangeerlocomotieven type 53. In het totaal moesten 50 dergelijke locomotieven naar Duitsland gaan om daar een aantal rangeerwerken uit te voeren. In de loop van 1942 werden deze machines dan aan een revisie onderworpen en werden vanaf augustus samengebracht te Hasselt. In eerste instantie werden deze locomotieven vooral in het Ruhrgebied gebruikt.

Vanaf 1943 zou de toestand echter evolueren : door de massale bouw van de kriegslocomotieven baureihe 52 had men in Duitsland geen vreemde locomotieven meer nodig en konden een aantal machines type 81, maar ook enkele locomotieven van andere typen naar ons land terugkeren. Anderzijds zou men – door het openen van het Oostfront – steeds meer en meer machines in de oostelijke stelplaats nodig hebben en men hield geen rekening meer met het feit dat de Belgische machines vooral in het grensgebied zouden ingezet worden en steeds meer machines verzeilden in meer oostelijke depots, maar ook in Oost-Duitsland, Oostenrijk en tegen het einde van de oorlog ook in Polen.

De machines van Oostkantons Eupen Malmédy :

Een bijzondere vorm van de “Leihlocomotieven” vormden de opgeëiste machines uit de stelplaatsen Montzen, Herbesthal en St-Vith. Bij de inval van de Duitse troepen besliste men om deze Oostkantons (die tot 1918 Duits gebied waren) terug bij het Duitse Rijk te annexeren en zodoende eiste men niet alleen de infrastructuur op, maar ook de locomotieven die bij het begin van de bezetting in deze stelplaatsen aanwezig waren. Zo hadden we in mei 1940 nog de volgende toestand :

	Type	Diensten	Effectief
Herbesthal	7	8	14
	53	4	6
	57	2	3
	81	13	20
	93	3	5
	97	17	24
Montzen	53	2	3
	81	6	8
	98	2	3
St-Vith	81	2	4
	93	6	8
	97	4	6

De aanwezige ex- Pruisische locomotieven werden zodoende ingelijfd bij de Deutsche Reichsbahn onder de type Duitse nummering (zie onderstaande tabel), de Belgische locomotieven typen 7, 53 en 57 werden aan de N.M.B.S. teruggegeven, maar hiervoor ontstond een hele problematiek, daar de Reichsbahn hiervoor vervangende locomotieven (in de vorm van bijkomende typen 81 en 97). Het zou pas in de loop van 1942 zijn er een definitieve oplossing gevonden voor dit probleem. In het totaal werden 70 machines op deze wijze in het DRB bestand opgenomen en in onderstaande tabel wordt het overzicht gegeven.

Type NMBS	Reeks DRB	Nummers DRB	Nummers NMBS
64	P8 38	38 6437 / 6455	6437/6435
81	G 8 ¹ 55	55 5666 – 5699	8110, 8116, 8129, 8149, 8179, 8275, 8289, 8348, 8393, 8404, 8447, 8475, 8515, 8550, 8562, 8594, 8601, 8639, 8674, 8127, 8134, 8177, 8181, 8231, 8303, 8370, 8506, 8565 8566, 8595, 8598, 8602, 8614, 8664
97	T 13 93	93 427 – 447	9707, 9712, 9713, 9714, 9720, 9728, 9731, 9735, 9748, 9755, 9775, 9763, 9704, 9718, 9724, 9738, 9739, 9740, 9745, 9754, 9793
98	T 16 94	94 489	9812
96	T 12 74	74 1339 – 1346	9605, 9606, 9607, 9609, 9662, 9679, 9610, 9655

In eerste instantie bleven de locomotieven in hun oorspronkelijke ex-Belgische stelplaatsen, maar vanaf eind 1943 werden ze gemuteerd naar diverse andere stelplaatsen over het ganse Duitse gebied en kwamen anderzijds andere Duitse machines naar deze drie depots. Zo kwamen de zwaardere goederentreinlocomotieven reeks 50 naar Montzen en kreeg Herbesthal een aantal sneltreinlocomotieven reeks 39 op stal.

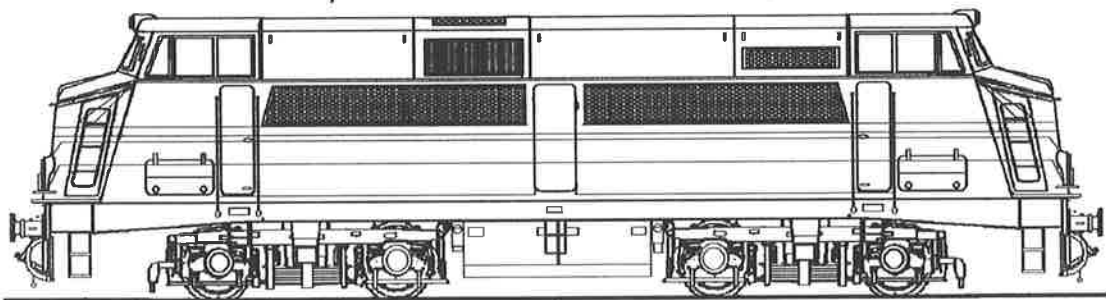
Over de terugkeer van de Leihlocomotieven en machines voor Eupen-Malmédy wordt in een later hoofdstuk verder geïnformeerd.

Prototypelocomotieven : Type 210.001 – 210.006

a. Voorgeschiedenis :

In de jaren vijftig werden de eerste zware lijndiesellocomotieven type 201, 202 en 203 geleverd en na de eerste proefperiode, werd beslist om van beide machinetypes een uitgebreide reeks te bestellen bij Cockerill (type 200, reeks 51) en bij BN (type 205, reeks 55). Deze 140 machines zouden voldoende zijn om zowel de zware doorgaande reizigerstreinen en de doorgaande goederentreinen te slepen.

Maar naast deze machines had men ook een grote behoefte aan middelzware diesellocomotieven voor de lichte, lokale reizigersdiensten en de binnenlandse goederentreinen. Deze machines moesten vooral de stoomlocomotieven type 64 en 81 gaan vervangen. Om dit te bereiken werd een opdracht gegeven aan zowel Cockerill als BN om een lichte vierassige versie te ontwikkelen van de types 200 en 205. A.B.R. kreeg de opdracht om een nieuw type te ontwikkelen met hydraulische transmissie, uitgaand van het type 200. Van deze voorreeksen werden steeds 6 machines besteld en deze zouden dan aan vergelijkende testen onderworpen worden om hieruit de serieuitvoering af te leiden.



Voor de nieuwe locomotieven type 210 ging Cockerill uit van de zesassige locomotieven type 200 en men zou hier de hoekige kastvorm behouden en verkorten, terwijl ook een lichtere versie van de Hamilton-dieselmotor tot inbouw kwam. Voor het overige waren deze machines analoog met hun zwaardere zuster machines. De machines werden eind 1959 besteld en de ontwikkeling duurde ongeveer anderhalf jaar.

De eerste locomotief – de 210.001 – werd op 19 juni 1961 aan de N.M.B.S. afgeleverd en de drie volgende locomotieven volgden met een tussenpoos van ca. twee maanden. Maar eind 1961 ging de levering van de tweede bouwschijf van de typen 200 voor en de levering van de prototypes werd overtraagd. De 210.005 werd pas in augustus 1962 geleverd, de laatste machine volgde in november van hetzelfde jaar.

b. De inzet :

Vanaf de levering werden de 18 locomotieven van de drie prototypereeksen te Schaarbeek gestationeerd en ze werden in een gemengde reeks gebruikt, meestal in de doorgaande goederendienst. Als we de beide inzetreeksen van 1962 nemen, hebben we in detail de volgende diensten :

Reeks D : Type 210 – 212 prototype

Dag 1	reizigerstreinen	Brussel – St-Ghislain en terug
		Brussel – Geraardsbergen en terug
		Brussel – Hasselt en terug

Dag 2	reizigerstreinen	naar Braine-le-Comte, Dendermonde (2x) en Gent
Dag 3	reizigerstreinen	Brussel – Kortrijk – Brugge en terug Brussel – Adinkerke en terug Brussel – Mons en terug
Dag 4	reizigerstreinen	Brussel – Haine-St-Pierre en terug Brussel – Kortrijk – Oudenaarde ten terug
Dag 5	reizigerstreinen	Brussel – Tournai en terug Brussel – Mons (3x)
Dag 6	reizigerstreinen	Brussel – Brugge en terug Naar Geraardsbergen, Kortrijk en St-Niklaas
Dag 7	reizigerstreinen	naar St-Niklaas, Jurbise, Zottegem en Kortrijk
Dag 8	Reizigerstreinen	Brussel – Adinkerke en terug Brussel – Ieper en terug
Dag 9	reizigerstreinen	Brussel Adinkerke en Brussel – Ieper
Dag 10	reizigerstreinen	naar Mons – Quévy (3x)

Reeks E : Type 211 (en 210)

Dag 1	reizigerstreinen	Brussel – Binche en terug Brussel – Erquelines en terug Brussel – Tournai en terug Brussel – Geraardsbergen en terug.
--------------	------------------	--

De dienst bleef trouwens gedurende een drietal jaar behouden en pas bij de levering van de serielocomotieven type 212 aan Schaarbeek, werd beslist om de voorlopers een gemakkelijker diensten over te hevelen en vanaf april 1965 werden de machines geleidelijk naar Hasselt overgeplaatst. Tot in oktober 1965 werden 5 van de zes machines overgeplaatst, enkel de 210.006 bleef voorlopig te Schaarbeek achter, dit omwille van garantiebepalingen.

In de Limburgse hoofdplaats werden ze gebruikt in de reeks samen met enkele serie-machines die al te Hasselt aanwezig waren. In een reeks met 10 inzetdagen werden vooral reizigersdiensten gereden en hier bereikten ze een vrij uitgebreid inzetgebied, namelijk Leuven, Liège, Mol en Eisden / Maaseik als voornaamste bestemmingen. Anderzijds werden ze ook in lokale goederendienst in het Limburgse mijnbekken gebruikt. Maar tijdens deze periode kwamen naast de levering van een aantal typen 210 aan Hasselt ook de zes locomotieven type 211 tussen januari en eind februari 1966 naar Limburg afgezakt. Hierdoor werden de typen 210 overbodig en werd er een nieuw inzetgebied gezocht.



De 6005 gaat te Hermalle een kalktrein ophalen en zal richting Maastricht vertrekken.

Dit werd gevonden in het naburige Kinkempois : op 28 december 1965 werd de 210.001 als eerste voor personeelopleiding in de Luikse stelplaats aan en de overige vijf machines werden tijdens de volgende maanden gemuteerd, met als eerste de 210.006 uit Schaarbeek. Te Kinkempois werd – samen met de serieuitvoering – een vrij uitgebreide inzetreeks uitgewerkt. In het totaal waren er twee programma's: in reizigersdienst werden 6 machines gebruikt en ze reden vooral semi-directe treinen naar Hasselt en voorstadstreinen naar Flémalle, maar in deze reeks was er ook de internationale trein Amsterdam – Genua, die te Maastricht afgehaald werd. Verder werd er ook één enkel treinpaar naar Rivage gereden. Meestal kwamen voor deze diensten de machines uit de serie levering tot inzet.

De goederendienst was veel uitgebreider en speelde zich af voor alle mogelijk lokale treinen rondom Liège. Ze waren bedrijvig voor de diverse bedieningen van de steen- en kalkgroeves in de maasvallei, meestal echter tot in Statte. Vanuit deze plaats werd ook Møha en Marchin bediend. Een tweede dienst waar de prototypes meestal tot inzet kwamen was deze naar Visé, met de rangering in dit grensstation. Vanuit Visé werd in de voormiddag ook de bedieningstrein naar Tongeren voor zijn rekening genomen.



De buurtgoederentrein Tongeren – Visé heeft net de oudste stad verlaten. Let op de speciale schildering van de 6002.

Verder waren er tal van lokale diensten binnen de Luikse agglomeratie en werden er treinen gereden naar Voroux, Bressoux / Chertal, Liers (met de bediening van de laatste mijnen) en ook Maastricht. Een speciale dienst was de lokale goederentrein naar Rivage met de bediening van Poulseur, maar ook Gouvy werd regelmatig bereikt. Deze inzetreeks telde 12 dagen, meestal waren vier prototypes in deze reeks bedrijvig.

Naast Kinkempois werd ook één machine – de 210.006 – tussen eind 1967 en begin 1972 aan Merelbeke afgestaan. Deze locomotief werd in de gewone reeks van het type 210 gebruikt in de uitgebreide inzetreeksen van de Gentse stelplaats en inzet in de beide provincies Vlaanderen en in enkele diensten naar Brussel. Nochtans stond de locomotief meestal reserve in deze stelplaats.

Nochtans zouden in de beginjaren zeventig steeds meer en meer defecten optreden aan de motoren (ook bij de xseriemachines) en daarom werd beslist om alle zes locomotieven uit te rusten met een nieuwe standaardmotor type 6 TR 240 CO . gebouwd door Cockerill. Deze nieuwe motor werd ontwikkeld uit de oudere motoren van Cockerill. De ombouw van de eerste locomotief – de inmiddels hernummerde 6001 en 6006 startte begin 1972 en de ombouw zou bij een grote herziening doorgevoerd worden. Midden 1972 waren beide machines terug te Kinkempois en hernamen ze hun gewone diensten.

De overige machines werden tot in 1980 uitgerust met een nieuwe motor, deze versie wordt in het volgende tijdschrift onder de loep genomen.

Uitvoeringen :

- schilderijen :

Alhoewel bij het type 200 een standaardschildering aanvaard was, zou men bij de protypelocomotieven type 210 bij de twee eerste machines een experimentele livrei gaan toepassen. Bij 210.001 (6001) werden de beide smalle gele sierlijnen op de zijkant behouden, maar de lijnen naar de kop liepen hier naar boven (zie foto onder)



De 6001 staat te Liège Guillemins vertrekkensklaar met een trein naar Jemelle.

Ook de 210.002 (6002) had een volledig afwijkende schildering (zie foto op vorige bladzijde). Hier had men onderaan de kast een zeer brede gele lijn die nog aan de bufferbalken naar onder getrokken werd. Op de kop^wanden was er een gele driehoek aangebracht.

Vanaf de 210.003 kreeg men terug de standaardschildering met twee smalle gele sierlijnen zoals bij het type 200.

Bij de eerste grote herziening na 1971 – met de inbouw van de nieuwe motoren – werden de meeste machines uitgerust met de standaardschildering type '71, groen met brede gele banden. Op hetzelfde ogenblik werden ook de dubbele koplampen aangebracht. Bij deze gelegenheid werden deze machines naar St-Ghislain gemuteerd, enkel de 6006 zou gedurende enkele maanden te Kinkempois met deze nieuwe schildering rondrijden.

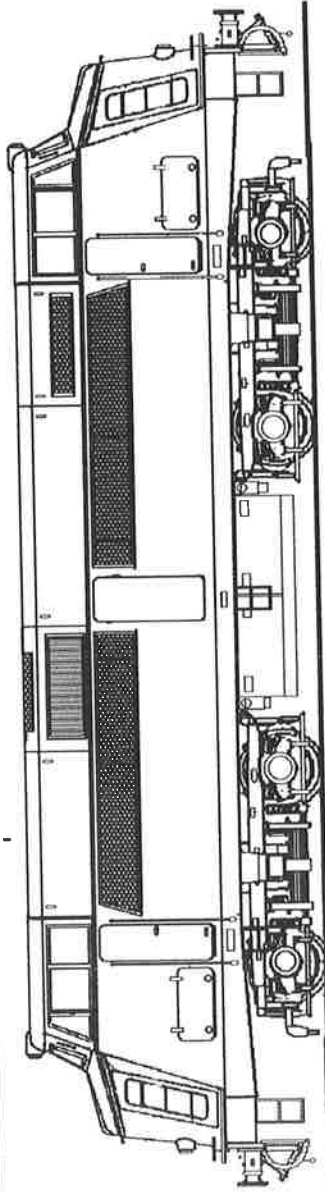
De 6002 en 6005 kenden deze kleurstelling niet en werden resp. dadelijk in het geel (6002) en in het blauw (6005) omgespoten.

Diesellokomotief type 210 prototype

Middelzware diesellocomotief voor gemengd gebruik..

B°B°

Cockerill 6



Loopbaan :

Nummering :

Effektief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

210.001 - 006

6001 - 6006

6

Cockerill

1961 - 1962

1972 - 1980

1988

B°B°

120 km/h

Gardner-Denver

1 000 l/min

Oerlikon FV4

Oerlikon FD1

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van insputing :

Omwentelingssnelheid :

Insputdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Overbrenging

Overbrengingsverhouding

Cockerill / Baldwin

TH 8,95 SA

Viertakt

Rechtstreeks

1 000 omw/min

275 bar

8 in lijn

241,3 mm x 304,8 mm

10,16 m/s

12 000 kg

elektrisch

Acec / Sem

Hoofdgenerator

Bekrachtigingsgenerator

Vier tractiemotoren

Rechte tandwielen

59/18

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

17 340 mm

116 200 mm

3 015 mm

1 200 mm

4 252 mm

4 400 mm

10 900 mm

8 100 mm

2 800 mm

2 535 mm

2 535 mm

1 019 mm

84 000 kg

21 000 kg

4 845 kg/m

1 000 kW

840 kW

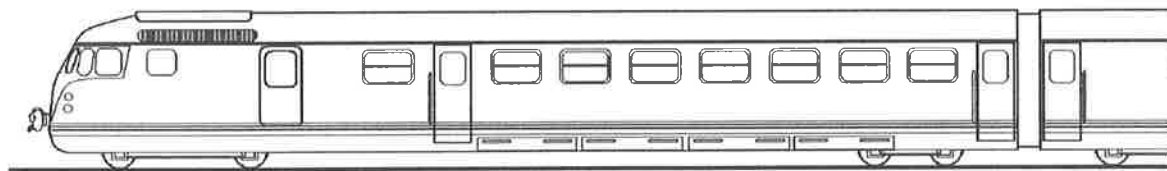
Dieselmotorwagens

Reeks VT 08 van DB.

Voorgeschiedenis :

In de jaren na de tweede wereldoorlog startten de sneltreindiensten terug tussen de voornaamste Duitse steden, maar voor deze diensten stonden enkel de oude, vooroorlogse sneltreinen ter beschikking. Net zoals in België (met de typen 653 – 656) voldeden deze stellen niet meer: de snelheid was te laag, het comfort niet meer voldoende en door de oorlogsschade was het onderhoud zeer hoog geworden. Daarom liet de Deutsche Bundesbahn in 1949 een nieuw type dieselmotorwagens ontwikkelen namelijk de reeks VT 08.5 voor de nieuwe sneltreindiensten.

In 1950 werden dan 14 driedelige motorwagens bij Man en Duwag besteld. Net zoals de vooroorlogse motorwagens ging men uit van deze opstelling, namelijk een motorwagen met een motordraaistel. Op dit draaistel type Görlitz werd de motor en de transmissie aangebracht en hiervoor was een beperkt motorcompartiment aanwezig. Hierin was ook de stuurpost en een kleine bagageruimte ondergebracht. Naast dit compartiment was een restauratieafdeling met 24 zitplaatsen en een kleine keuken aanwezig. In het stuurstandrijtuig en het middenrijtuig waren de gesloten afdelingen met een zijgang aangebracht en hierin waren 114 zitplaatsen eerste klasse. De toegang verliep via kleine kopplatforms met enkele zwenkdeuren. Deze oplossing werd gekozen daar de motorwagens toch enkel voor doorgaande diensten met weinig stopplaatsen gebruikt zouden worden. Opmerkelijk was de stroomlijnvorm van de kop – wat de motorwagens de typische naam “Eierköpfe” (eierkop) – zou geven en ook alle apparatuur was onder aan de kast onder de vloer aangebracht. Deze stellen werden tussen 18 april 1952 en 28 mei 1953 aan de stelplaats Frankfurt-)Griesheim afgeleverd.



Na de eerste levering van de motorwagens, werd een bijkomende bestelling van 6 motorwagens en 7 bijkomende tussenrijtuigen uitgegeven bij dezelfde bouwers. Reden voor deze levering was het feit dat de DB beslist had om een aantal nieuwe internationale verbindingen met deze motorwagens te rijden, anderzijds om de capaciteit te verhogen door het tussenvoegen van een tweede en zelfs derde tussenrijtuig voor de drukste verbindingen. De levering was eind 1954 een feit en 4 motorwagens werden te Dortmund ondergebracht, de twee laatste opnieuw te Frankfurt.



De levering en inzet:

Vanaf 1950 had de Duitse Bundesbahn een nieuw netwerk van snelle verbindingen uitgewerkt, dit netwerk was noodzakelijkerwijze noord zuid gericht en verbond het Ruhrgebied (Dortmund) via Köln en Frankfurt met Stuttgart / Basel, München en Nürnberg. Daar alle treinen de Rijnvallei namen kreeg dit netwerk de naam “Rheinblitz”. In eerste instantie werden de herstelde vooroorlogse motorwagens voor deze diensten gebruikt, maar bij de levering van de VT 08 namen deze stellen geleidelijk aan deze diensten over en verdrongen

ze de oude motorwagens naar de noordelijke tak naar Hamburg en Bremen. In 1953 waren al deze diensten al door de nieuwe stellen overgenomen.



In het begin van de T.E.E.-dienst kwam de VT 08 als Paris-Ruhr in de Franse hoofdstad.

In 1954 – met de levering van de tweede bouwschijf – werd een nieuwe dienst in dit schema ingepast. Het zou de eerste internationale treindienst worden. Als Paris – Ruhr reed deze nieuwe trein vanuit Dortmund via Köln en Liège via Namur en Charleroi naar Paris. Tussen Dortmund en Köln reed deze motorwagen gekoppeld met de verbinding naar Basel. Opmerkelijk hiervoor was het feit dat voor deze dienst vier motorstellen te Dortmund gestationeerd werden en in principe enkel deze trein voor hun rekening namen.

Ter informatie willen we nog vermelden dat in deze periode nog vier analoge stellen onder de reeks aanduiding VT 12.5 geleverd werden. Uiterlijk waren de stellen gelijk, doch als interieur werden open afdelingen gebruikt en werd een bijkomende middeningang voorzien. Deze stellen zouden vooral in het Ruhrgebied een aantal verbindingen met meer stopplaatsen bedienen. In 1957 werden 9 bijkomende motorwagens van dit type geleverd voor de bijkomende diensten tussen het Ruhrgebied en Hamburg.

Een jaar later kwam er voor de motorwagens van Dortmund een tweede trein bij: op dat ogenblik werd de Saphir ingevoerd en deze verbinding verbond Dortmund via Köln, Aachen, Liège en Brussel met Oostende en vanaf daar met de mailboot naar London. Ook deze dienst werd met de VT 08 gereden.

Deze diensten bleven ongewijzigd tot bij de zomerregeling van 1957, maar op dat ogenblik ging de nieuwe T.E.E.- dienst van start en hiervoor waren de gloednieuwe motorwagens type VT 11.5 voorzien. Maar bij de start met ingang van de zomerregeling van 1957 waren nog geen nieuwe motorwagens geleverd en moest de VT 08 inspringen en zo reden ze gedurende enkele maanden de vier T.E.E. treinenparen Helvetica, Paris – Ruhr, Rhein – Main en Saphir. Deze treinen waren trouwens ook hun voorgaande inzet. Om de T.E.E.- dienst kenbaar te maken kregen de stellen een kleine kenplaat op de kop.

Maar deze inzet duurde niet lang: op 14 juli 1957 werd de Saphir tussen Oostende en Dortmund door de VT 11.5 gereden en tijdens de volgende maanden volgden de Rhein-Main (in augustus) en de Helvetica (in

oktober 1957. De laatste diensten die op dat ogenblik afgestaan werden, was de Paris-Ruhr die op 22 december 1957 overging op de nieuwe motorwagens. Nochtans zouden nog twee motorwagens reserve gehouden worden om bij defecten van de VT 11.5 in te springen, daar ze onderling koppelbaar waren zouden ze ook regelmatig als versterkingsstel ingezet worden. Maar dit gebeurde bij voorkeur binnen Duitsland, meestal tussen Dortmund – Köln en Frankfurt.



Als Rhein – Main zal de VT 08 de grensovergang naar Nederland overschrijden richting Amsterdam

De motorwagens werden na deze T.E.E. inzet meestal gedeclasseerd tot binnenlandse sneltreinen en ze reden een aantal treinen tussen Hamburg / Hannover en Köln, maar ook buitenlandse doelen werden nog regelmatig in de inzetreeks opgenomen, zo reden de VT 08 nog treinen naar Hoek van Holland en vanaf 1961 een trein naar Paris. Door de elektrificaties werd het inzetgebied verder beperkt en verhuisden de stellen regelmatig van inzetlijn.

Nochtans zouden de stellen nog éénmaal naar België komen: voor de winterregeling van 1962 werd het sneltreinpaar “Diamant” ingericht en deze trein verbond Bonn via Köln, Liège en Brussel met Antwerpen. Vanaf 1963 werd Dortmund het start- en eindpunt van deze trein. Maar deze laatste trein werd voor de zomerregeling van 1965 in een T.E.E. omgevormd en door de stellen VT 11.5 overgenomen en hierdoor verloor de reeks VT 08 een van zijn laatste echte internationale treinen. Enkel Paris werd nog tot in 1968 bereikt.

Vanaf dat ogenblik werd de inzet sterk beperkt, geen sneltreinen meer en nog slechts doorgaande treinen op kortere afstanden. Hiervoor had men geen restauratie afdeling meer nodig en deze werd uitgebouwd en vervangen door een tweede klasse afdeling. Ook de eerste klasse afdelingen werden verbouwd tot 2^{de} klasse. In het totaal bleven slechts drie 1^{ste} klasse compartimenten over. Omwille van de elektrificaties in het zuiden en het beperkte vermogen werd beslist om ze in het vlakke noorden te gebruiken en ze werden gestationeerd te Braunschweig en Hamburg met diensten tot in het Ruhrgebied en het volledige noorden van het land. Nog ongeveer 20 jaar hielden deze stellen het uit, maar de ouderdom en de bovenleidingen zorgden ervoor dat de oude motorwagens in 1985 definitief uit het spoorwegbeeld verdwenen.

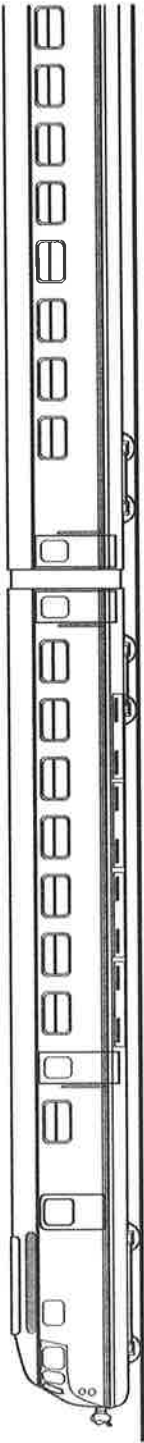
Nochtans zou één stel de status van museumvoertuig krijgen en het werd volledig gerestaureerd voor het 150 jarig bestaan van de Duitse spoorwegen in 1985 en na de voorstelling in dat jaar werd het regelmatig gebruikt voor charterritten en zo verscheen het minstens tweemaal in België, namelijk te Oostende en te Brussel. De laatste jaren ging de inzet echter sterk achteruit.

TEE-stellen type VT 08.5

Duitsland D.B.

Levering :
Man
Duwag

20



Loopbaan :
Nummering :
Aantal gebouwd :
Bouwjaar :
Bouwers :
Type
Ombouw :
Buiten dienst :
Asindeling :
Snelheid
Aantal plaatsen
Zitplaatsen
Restauratie

VT 08 501 - 520
608.501 - 520 / 613
20 motorwagens
1952 - 1954
MAN Nürnberg
Rijtuigen : Duwag
Diesel-hydraul
1965 - 1972
1985
B'2 + 2'2' + 2'2'
140 km/h

Kenmerken :
Motor :
Aantal cilinders
Boring / Slaglengte
Toerental
Type
Massa motor
Overbrenging :
Aandrijving
Uurvermogen
Overbrenging
Versnelling
Lengte compartiment:
Lengte open compartiment
Breedte compartiment :
Lengte kopplatforms
Breedte kopplatform:

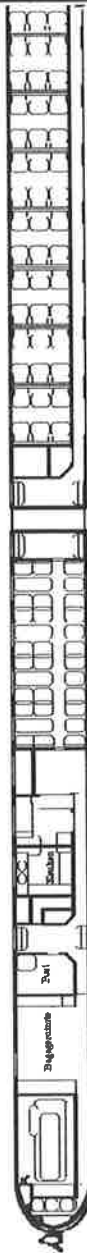
MAN L 12V 17,5
12 in V
175 mm x 210 mm
1 500 omw/min
viertakt
3 200 kg
Hydraulisch Voith
700 kW
rechte tandwielen
20 cm/sec²
2 076 mm
1 150 mm
1 980 mm
1 150 / 2 300 mm
2 814 mm

Afmetingen :
Totale lengte :
Lengte koprijtuig :
Lengte tussenrijtuig :
Lengte stuurstandrijt
Breedte :
Hoogte dak :
Totale hoogte :
Afstand draaistel motorw
Tussenrijt
Afstand binnen draaistel
Id. motorwagen
Diameter aandrijfwielen
Diameter loopwielen :
Massa (leeg)
Massa (ritvaardig)

79 970 mm
26 025 mm
25 670 mm
26 025 mm
3 092 mm
mm
4 180 mm
19 000 mm
19 000 mm
2 500 mm
3 600 mm
940 mm
900 mm
121 400 kg
137 400 kg

Verwarming :
Draaistellen :
Dieselmotoren
Aantal
Transmissieverhouding
Vermogen

Elektrisch
Görlitz
Wegmann
Maybach
1 per motorwagen
736 kW



samenstelling : motorwagen + tussenrijtuig + stuurstandrijtuig

Lijn 160

Brussel-LW - Tervuren

Met de uitbreiding van de Brusselse agglomeratie in het laatste deel van de negentiende eeuw, was er nood aan een aantal lokale lijnen rondom Brussel of naar belangrijke recreatiegebieden in de buurt. Zo ontstonden de ringlijnen naar Vilvoorde, Halle en Etterbeek, maar ontstond ook het plan om het “groene” Tervuren met o.m. het belangrijke Afrika-museum met het centrum te verbinden. Hiervoor was al een tramlijn, maar de Etat Belge wilde ook een korte spoorlijn vanuit Etterbeek via het landelijke Woluwe naar Tervuren. Het eerste korte gedeelte tot in Oudergem (het enige deel in de bebouwde kom) werd in juni 1881 officieel in dienst gesteld. Het resterende gedeelte zou iets meer dan een jaar later in dienst gesteld waarbij te Tervuren een station met aangepaste architectuur voor de residentiële streek gebouwd.

In de eerste periode was het reizigersverkeer nog beperkt en vooral het weekendverkeer zou zorgen voor het bestaansrecht voor deze verbinding, het goederenverkeer was praktisch nihil en enkel in Tervuren werden regelmatig enkele wagens neergeploft.

Ook tijdens het grootste gedeelte van de levensduur bleef deze lijn zeer beperkt: er waren een vijftal treinparen en de goederendienst werd steeds verder ingekrompen. Na de eerste wereldoorlog was het aantal reizigers zo sterk gedaald dat de lijn niet meer rendabel was en vroeg de pas opgerichte N.M.B.S. de opschorting van het verkeer. Nochtans was er kritiek vanwege de Brusselse gemeenteraad en deze drong in deze periode aan op de oprichting van een metro op Frans voorbeeld en zag deze verbinding een eerste schuchtere poging om dit te verwezenlijken.

De N.M.B.S. stond niet weigerachtig en zodoende een maatschappij – de “Société Générale de chemins de fer économiques” – opgericht om de mogelijkheden te onderzoeken voor een dergelijk net en ook de modaliteiten te bepalen voor de uitbating van een dergelijk net en de elektrificatie ervan. Los van de bestaande tramlijnen (onder meer naar Tervuren) zou deze lijn vooral een snelle verbinding naar het commerciële en politieke centrum rondom Brussel-Leopoldswijk opleveren en daarom werd besloten om dit station als eindpunt te nemen voor deze verbinding. Ook werd beslist om de lijn te elektrificeren met bovenleiding (en dus niet met een stroomrail) op een spanning van 1 500 V.

In december 1928 werd de overdracht van de lijn naar de nieuwe maatschappij goedgekeurd, maar de N.M.B.S. kon steeds de lijn ten alle tijden terugkopen. Nog voor het begin van de werken ging de maatschappij failliet en er werd een beperkte maatschappij opgericht: de naam laat deze bescheidenheid al uitstralen, nl. de Société du chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervuren. Er werd dadelijk begonnen met de elektrificatie en op 2 december 1931 werd de elektrische tractie ingehuldigd en had Brussel en het aantal treinen steeg tot 17 treinparen per dag. In één jaar steeg het aantal reizigers van ca. 10 000 reizigers per maand naar iets minder dan 100 000. Hiervoor werden een aantal stopplaatsen ingericht en werden de bestaande stations grondig aangepast.

Tijdens de volgende jaren zou de toevloed aan reizigers nog verder duren: reden hiervoor was het feit dat deze streek verder verstedelijkte en de snelle spoorlijn zijn juist deze regio laten uitgroeien. In 1935 moest het rollend materieel nog verder uitgebreid worden. Ook was er een plan om

Deze toestand zou tot na de tweede wereldoorlog blijven duren, maar de snelle tramlijnen, de uitbreiding van het aantal auto's zou leiden tot een eerste vermindering. Het feit dat de reizigers niet dadelijk konden doorstoten naar het centrum en moesten overstappen te Brussel-LW zorgde voor een belangrijke bijkomende moeilijkheid. In de vijftiger jaren zou het verkeer verder afnemen en zodoende werden de eerste aanvragen gedaan om de exploitatie te staken. Het zou echter tot op 31 december 1959 duren eer de uitbating stopte en de lijn terug aan de N.M.B.S. overgedragen werd.

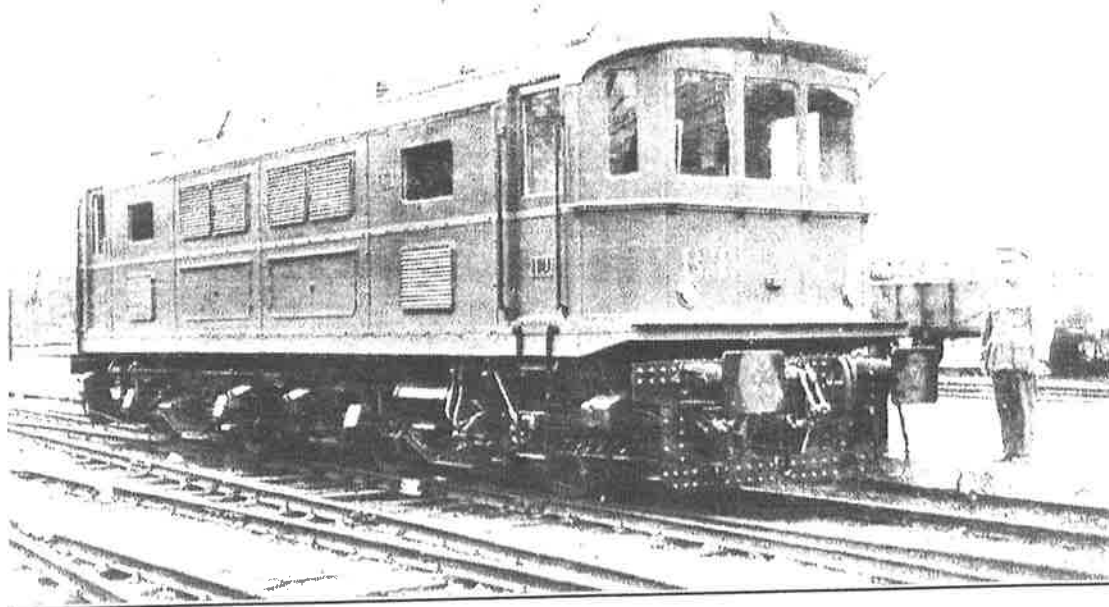
De beperkte goederendienst naar Tervuren werd echter nog behouden, in eerste instantie werd de lokale goederentreinen gereden door een stoomloc type 53, nadien door een diesellocomotief type 260 van de stelplaats Schaarbeek. Meestal was er maar één trein per week en dit daalde nog verder en midden 1970 werd ook het goederenverkeer opgeheven, korte tijd later werd ook de lijn zelf opgebroken.

Overzicht lijn 160 :***Voornaamste data:***

09/06/1881	Opening Baanvak Etterbeek – Oudergem
18/05/1882	Opening Baanvak Oudergem – Woluwe
15/09/1882	Opening Baanvak Woluwe – Tervuren
01/12/1931	Elektrificatie van de lijn
1931	Concessie verleend aan Cemin de Fer de Bruxelles à Tervueren
31./12/1959	Overname door de N.M.B.S.
31/12/1959	Afschaffing reizigersdiensten
01/07/1970	Afschaffing goederendienst
1972	Opbreken van de sporen

Stations – stopplaatsen:

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
MTB	MTB	Brussel-Leopoldwijk	25/09/1880		0,0
		Etterbeek	01/12/1931	31/12/1958	1,1
		Watermaal	01/12/1931	31/12/1958	2,0
		Waverse Steenweg	09/06/1881	31/12/1958	3,0
		Oudergem	01/05/1897	31/12/1958	4,1
MWW		Woluwelaan	18/05/1882	31/12/1958	5,0
		Woluwe	02/1926	31/12/1958	6,2
		Kapelleveld	01/04/1883	31/12/1958	7,1
NOP		Stokkel	01/11/1882	31/12/1958	7,8
		Wezembeek	01/12/1931	31/12/1958	8,5
MTV		Wezembeek centre	15/09/1882	31/12/1958	10,6
		Oppem	15/09/1882	31/12/1958	12,0
		Tervuren			

Cursief gedrukt : haltes

Uittreksel lijn 160 zomerregeling van 1949

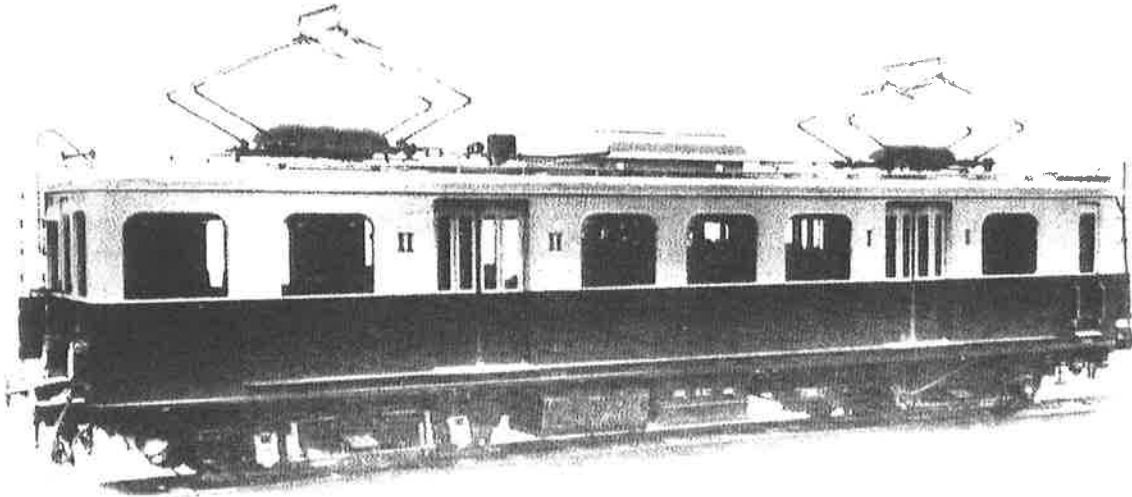
160 Bruxelles (Q.-L.) - Brussel (L.-W.) - Tervuren 160																																																																															
(Chemin de fer électrique — Electriche Spoorweg)																																																																															
<table border="0"> <tr><td>6.40</td><td>7.50</td></tr> <tr><td>6.43</td><td>7.53</td></tr> <tr><td>6.46</td><td>7.56</td></tr> <tr><td>6.48</td><td>7.58</td></tr> <tr><td>6.49</td><td>7.59</td></tr> <tr><td>6.51</td><td>8.01</td></tr> <tr><td>6.53</td><td>8.03</td></tr> <tr><td>6.56</td><td>8.06</td></tr> <tr><td>6.58</td><td>8.08</td></tr> <tr><td>6.59</td><td>8.09</td></tr> <tr><td>7.01</td><td>8.11</td></tr> <tr><td>7.05</td><td>8.15</td></tr> </table>	6.40	7.50	6.43	7.53	6.46	7.56	6.48	7.58	6.49	7.59	6.51	8.01	6.53	8.03	6.56	8.06	6.58	8.08	6.59	8.09	7.01	8.11	7.05	8.15	<table border="0"> <tr><td>.....</td><td>Bruxelles (Q.-L.) - Brussel (L.-W.) X ...A</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Etterbeek</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Watermael-Watermaal</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Auderghem (Chaussée de Wavre)</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Oudergem (Waverse Steenweg)</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Auderghem (Station)</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Oudergem (Station)</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Woluwe (Avenue - Laan) X</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Woluwe (Station)</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Kapelleveld</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Stockel</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Wezembeek</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Oppem (Sterrebeek)</td></tr> <tr><td>.....</td><td>Tervuren X</td></tr> </table>	Bruxelles (Q.-L.) - Brussel (L.-W.) X ...A	Etterbeek	Watermael-Watermaal	Auderghem (Chaussée de Wavre)	Oudergem (Waverse Steenweg)	Auderghem (Station)	Oudergem (Station)	Woluwe (Avenue - Laan) X	Woluwe (Station)	Kapelleveld	Stockel	Wezembeek	Oppem (Sterrebeek)	Tervuren X	<table border="0"> <tr><td>6.35</td><td>7.45</td></tr> <tr><td>6.31</td><td>7.41</td></tr> <tr><td>6.28</td><td>7.38</td></tr> <tr><td>6.25</td><td>7.35</td></tr> <tr><td>6.24</td><td>7.34</td></tr> <tr><td>6.22</td><td>7.32</td></tr> <tr><td>6.20</td><td>7.30</td></tr> <tr><td>6.17</td><td>7.27</td></tr> <tr><td>6.16</td><td>7.26</td></tr> <tr><td>6.15</td><td>7.25</td></tr> <tr><td>6.13</td><td>7.23</td></tr> <tr><td>6.10</td><td>7.20</td></tr> </table>	6.35	7.45	6.31	7.41	6.28	7.38	6.25	7.35	6.24	7.34	6.22	7.32	6.20	7.30	6.17	7.27	6.16	7.26	6.15	7.25	6.13	7.23	6.10	7.20	
6.40	7.50																																																																														
6.43	7.53																																																																														
6.46	7.56																																																																														
6.48	7.58																																																																														
6.49	7.59																																																																														
6.51	8.01																																																																														
6.53	8.03																																																																														
6.56	8.06																																																																														
6.58	8.08																																																																														
6.59	8.09																																																																														
7.01	8.11																																																																														
7.05	8.15																																																																														
.....	Bruxelles (Q.-L.) - Brussel (L.-W.) X ...A																																																																														
.....	Etterbeek																																																																														
.....	Watermael-Watermaal																																																																														
.....	Auderghem (Chaussée de Wavre)																																																																														
.....	Oudergem (Waverse Steenweg)																																																																														
.....	Auderghem (Station)																																																																														
.....	Oudergem (Station)																																																																														
.....	Woluwe (Avenue - Laan) X																																																																														
.....	Woluwe (Station)																																																																														
.....	Kapelleveld																																																																														
.....	Stockel																																																																														
.....	Wezembeek																																																																														
.....	Oppem (Sterrebeek)																																																																														
.....	Tervuren X																																																																														
6.35	7.45																																																																														
6.31	7.41																																																																														
6.28	7.38																																																																														
6.25	7.35																																																																														
6.24	7.34																																																																														
6.22	7.32																																																																														
6.20	7.30																																																																														
6.17	7.27																																																																														
6.16	7.26																																																																														
6.15	7.25																																																																														
6.13	7.23																																																																														
6.10	7.20																																																																														
Puis départs de Bruxelles (Q.-L.) à — Daarna treinen uit Brussel (L.-W.) te : En semaine — Op werkdagen : 7.15, 7.35, 7.50, 8.20, 8.50, 9.20, 9.50, 10.50, 11.50B, 12.15, 12.50, 13.20, 13.50, 14.20, 14.50, 15.20, 15.50, 16.20, 16.45B, 16.50B, 17.00, 17.20, 17.40, 17.50, 18.00, 18.20, 18.40, 18.50, 19.00, 19.20, 19.50, 20.20, 20.50, 21.50, 22.50, 23.50. Les dimanches et jours fériés — Op Zon- en feestdagen : 8.50, 9.20, 9.50, 10.20, 10.50, 11.20, 11.50, 12.20, 12.50, 13.20, 13.50, 14.20, 14.50, 15.20, 15.50, 16.20, 16.50, 17.20, 17.50, 18.20, 18.50, 19.20, 19.50, 20.20, 20.50, 21.20, 21.50, 22.50, 23.50.																																																																															
Puis départs de Tervuren à — Daarna treinen uit Tervuren te : En semaine — Op werkdagen : 6.50, 7.10, 7.25, 7.45, 8.00, 8.20, 8.50, 9.20, 10.20, 11.20B, 12.20, 12.50, 13.20, 13.30, 13.50, 14.20, 14.50, 15.20, 15.50, 16.15B, 16.20B, 16.50, 17.10, 17.20, 17.30, 17.50, 18.10, 18.20, 18.30, 18.50, 19.20, 19.25, 19.50, 20.20, 21.20, 22.20, 23.20. Les dimanches et jours fériés — Op Zon- en feestdagen : 8.20, 8.50, 9.20, 9.50, 10.20, 10.50, 11.20, 11.50, 12.20, 12.50, 13.20, 13.50, 14.20, 14.50, 15.20, 15.50, 16.20, 16.50, 17.20, 17.50, 18.20, 18.50, 19.20, 19.50, 20.20, 20.50, 21.20, 22.20, 23.20.																																																																															
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ne fait pas arrêt entre Bruxelles (Q.-L.) et Woluwe (Avenue). ● Ne fait pas arrêt entre Woluwe (Avenue) et Bruxelles (Q.-L.). ◆ Circule le samedi seulement. ▼ Ne circule pas le samedi. ■ Bagages admis. 																																																																															
<ul style="list-style-type: none"> ■ Stopt niet tussen Brussel (L.-W.) en Woluwe (Laan). ● Stopt niet tussen Woluwe (Laan) en Brussel (L.-W.). ◆ Rijdt enkel Zaterdags. ▼ Rijdt niet Zaterdags. ■ Bagage toegelaten. 																																																																															

Bediening van de lijn door de Chemin de Fer Bruxelles à Tervueren :Reizigersdienst :

Voor de oorspronkelijke dienst in 1931 werden vier elektrische motorwagens (1^{ste} klasse / 2^{de} klasse) geleverd door de Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Verder waren er nog twee bijkomende stuurstandrijtuigen (2^{de} klasse) en twee tussenrijtuigen (2^{de} klasse met bagageruimte) door dezelfde firma geleverd. Ze waren in principe een soort metro-rijtuigen met twee brede ingangsheuren. Daar er geen bijkomende treden voorzien waren, moesten alle perrons verhoogd worden. De treinen werden in principe gereden door een enkele motorwagen. Tijdens de piekuren werd gereden met een motorwagen en stuurstandrijtuig, slechts enkele treinen (in bovenstaande uurregeling aangeduid met de letter B) werden met drie rijtuigen gereden, steeds met motorwagen, tussenrijtuig en stuurstandrijtuig. Voor de dienst waren drie motorwagens nodig, de vierde stond reserve.

De motorwagens waren uitgerust met vier tractiemotoren in tramophanging in de beide draaistellen, twee motoren op een spanning van 675 V waren steeds in serie geschakeld. De aanzetinrichting met individuele

contactoren die de aanzetweerstand in schakelden werden pneumatisch bediend. De verwarming gebeurde elektrisch, de deuren werden pneumatisch bediend.



Door het oorspronkelijk succes, moest al zeer snel een vijfde gelijkaardige motorwagen bijbesteld worden en ook kwam er een derde tussenrijtuig, echter enkel met 2^{de} klasse zonder bagageafdeling. In de piekuren werd met vier rijtuigen gereden en hiervoor moesten de perrons verlengd worden op diverse tussenstations.

Nadien waren er nog de weekendtreinen naar de groene long van Brussel rondom Tervueren. Hiervoor waren meestal rijtuigen te kort om grotere groepen te ontvangen en daarom werden enkele oudere rijtuigen van de metro van Paris aangeschaft. Verder werd ook de opdracht gegeven voor de bouw van een elektrische locomotief: de bouw van de kast werd toevertrouwd aan de At Mét de Nivelles, de elektrische uitrusting werd door A.C.E.C. geleverd. Net zoals de motorwagens had de locomotief vier tractiemotoren, twee aan twee vast gekoppeld met een vermogen van 750 kW. Deze elektrische locomotief zou vooral ingezet worden voor de bovengenoemde chartertreinen, waarbij ook rijtuigen van de N.M.B.S. konden opgepikt worden en zonder overstappen de lijn bereden kon worden. Het verschil in de hoogte van de perrons leidde ertoe dat deze mogelijkheid slechts zeer zelden toegepast werd. Verder zou de locomotief ook het schaarse goederenverkeer voor zijn rekening nemen en hiervoor moesten sommige bijsporen onder draad gebracht worden.

Goederendienst :

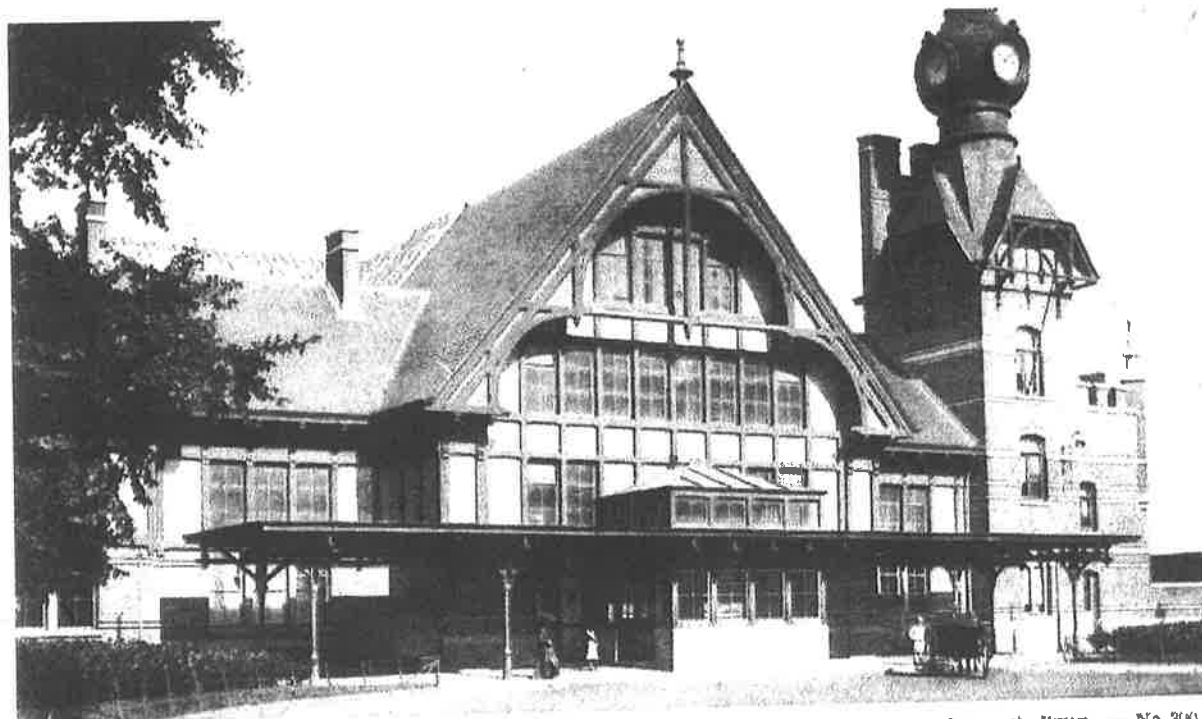
Na de uitbating door de Bruxelles – Tervueren werd de goederendienst vanaf 1960 terug door de N.M.B.S. overgenomen, maar ook in de vorige periode kwam de N.M.B.S. regelmatig voor treinen tot inzet, reden was het feit dat sommige opstelsporen geen bovenleiding hadden. Nochtans werden deze diensten niet in de beurtregeling opgenomen, ze werden uitgevoerd door de rangeerlocomotief van Etterbeek. In een eerste periode waren het de stomers type 53 (en sporadisch ook het type 57) die de treinen sleepten. Door de levering van de typen 260 zouden het deze diesels zijn die deze dienst waarnamen, maar de bediening gebeurde steeds minder vaak en vanaf 1965 was het verkeer praktisch tot nul gereduceerd.

Stations :

Station Etterbeek : startpunt



Station Tervuren : eindpunt



BRUXELLES-TERVUEREN. — La Gare.

Laguert Brux. — No 310

ARTUR

Actueel

1. N.M.B.S.

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
4185	Alsthom Barcelona	Merelbeke	21/10/2002	Tweede bouwschijf
4186	Alsthom Barcelona	Merelbeke	04/11/2002	
4187	Alsthom Barcelona	Merelbeke	11/11/2002	
7771	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/09/2002	Bouwschijf met ATB + Indusi
7772	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/09/2002	
7773	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/10/2002	
7774	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/10/2002	
7775	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/10/2002	
7776	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/10/2002	
7777	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/0/2002	
7778	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	22/11/2002	
7779	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	22/11/2002	
7780	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/11/2002	

2. Stelplaatswijzigingen :

zie ook in tijdschrift nr 108 – blz 41

Nummer	Van	Naar	Op datum van
2248	Charleroi-sud	Kinkempois	15/12/2002
5201	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5209	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5214	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5217	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5302	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5305	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5309	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5311	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5316	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5318	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5401	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5403	Stockem	TUC rail	15/12/2002
5407	Stockem	TUC rail	15/12/2002
6225 TBL	Charleroi	Kinkempois	15/12/2002
6227 TBL	Charleroi	Kinkempois	15/12/2002
6231	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6238	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6245	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6246	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6251	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6253	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6255	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6261	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6267	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6268	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6281	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002

6283	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6284	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6285	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6291	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6294	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6296	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6297	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6298	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6299	Hasselt	Antwerpen-noord	15/12/2002
6302	Kinkempois	Antwerpen-noord	15/12/2002
6313 TBL	Merelbeke	Kinkempois	15/12/2002
6315 TBL	Merelbeke	Kinkempois	15/12/2002
8209	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8210	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8211	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8214	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8216	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8217	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8218	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8222	Kinkempois	Schaarbeek	15/12/2002
8236	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8243	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8246	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8247	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002
8250	Merelbeke	Schaarbeek	15/12/2002

Ombouw - modernisering:

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
653	Schaarbeek	07/11/2002	Modernisering
655	Schaarbeek	29/04/2002	
661	Schaarbeek	25/11/2002	
662	Schaarbeek	27/05/2002	
663	Schaarbeek	18/03/2002	
6225	Kinkempois	18/12/2002	TBL 2
6227	Kinkempois	27/11/2002	

Schrappingen:

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
932	Schaarbeek	15/12/2002	Ongeval Pérot
2202	Charleroi-sud	15/12/2002	Destandardisatie
2205	Charleroi-sud	15/12/2002	
2207	Charleroi-sud	15/12/2002	
2208	Charleroi-sud	15/12/2002	
2209	Charleroi-sud	15/12/2002	
2210	Charleroi-sud	15/12/2002	
2212	Charleroi-sud	15/12/2002	
2215	Charleroi-sud	15/12/2002	
2217	Charleroi-sud	15/12/2002	
2222	Charleroi-sud	15/12/2002	
2225	Charleroi-sud	15/12/2002	
2227	Charleroi-sud	15/12/2002	
2228	Charleroi-sud	15/12/2002	
2231	Charleroi-sud	15/12/2002	
2232	Charleroi-sud	15/12/2002	
2238	Charleroi-sud	15/12/2002	
2239	Charleroi-sud	15/12/2002	
2244	Charleroi-sud	15/12/2002	
2246	Charleroi-sud	15/12/2002	
2250	Charleroi-sud	15/12/2002	

2361	Antwerpen-noord	15/12/2002	Ongeval lijn 162
4501	Stockem	15/12/2002	Museum NMBS
4505	Stockem	15/12/2002	
5117	Antwerpen-noord	01/12/2002	
8009	Schaarbeek	01/12/2002	

Definitief afgesteld :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
5132, 5133, 5146, 5156 5157, 5158, 5162, 5164 5166, 5168, 5172, 5173 5175, 5180, 5182	Antwerpen-noord	15/12/2002	Vervanging door Reeks 77
7602 – 7604 7606 – 7614 7616 – 7621 7623 – 7625	Schaarbeek	15/12/2002	Einde werf HSL 2
8002, 8006, 8011, 8012, 8020, 8028, 8032, 8033, 8034, 8035, 8037, 8040, 8045, 8047, 8049, 8051, 8052, 8054, 8055, 8061, 8062, 8064, 8065, 8066, 8067	Schaarbeek	15/12/2002	Vervangen door Reeks 82

Actuele berichten :**Reeks 00 :**

Bij deze stellen is er slechts een kleine aanpassing : ze rijden nu de nieuwe tweeuurdienst tussen Liège en Aachen. Reden voor het feit dat in deze internationale dienst de oude stellen tot inzet komen is de weigering van de Duitse autoriteiten om modernere stellen (uitgerust met thyristoren) toe te laten.

Reeks 03

Door de indienststelling van de M6- rjtuigen op Genk – Gent kwamen een aantal stellen vrij : hierdoor werden verschillende diensten hervormd. Door de grotere reserve aan stellen reeks 05, werden de laatste Breaks op sommige verbindingen doorgeschoven.

Doordat de werken te Namur zo ver gevorderd zijn dat de treinen vanuit Brussel terug gesplitst kunnen worden rijden de stellen reeks 03 terug naar Dinant ter vervanging van de vierledige stellen. Het andere deel rijdt nog steeds verder naar Liège-Guillemins.

Anderzijds is de al lang geplande inzet van deze stellen tussen Antwerpen en Liège nu effectief een feit geworden en hier lossen ze de klassieke stellen reeks 06 af.

Reeks 05 :

De inzet is slechts zeer weinig veranderd : enkel op Genk – Gent kwamen enkele stellen vrij en deze worden gebruikt om de vrij krappe reserve te vergroten. Door de problemen met de M6- rjtuigen werden toch nog verschillende van deze treinen noodgedwongen met deze reeks gereden.

Reeks 06 :

Geen wijzigingen bij de inzet : enkel de dienst Antwerpen – Liège ging verloren en hierdoor kwamen een tiental stellen vrij. Deze worden nu gebruikt om de oudere klassieke stellen te vervangen op verschillende verbindingen, maar concreet zijn er geen echt nieuwe verbindingen te noteren.

Reeks 08 :

Bij deze reeks ging men terug op een vroegere situatie, daar de verbinding Essen – Brussel – Charleroi – Namur – Dinant terug beperkt werd tot Jambes beperkt werd. Dit leverde echter slechts de winst van twee stellen op die nu reserve staan.

Reeks 09 :

Na meer dan één jaar afsteltijd, werd de 932 – die te Pécrot onherstelbaar beschadigd werd – door het parket vrijgegeven en kon de schrapping op papier doorgang vinden. Hiermee is het eerste stel van deze reeks officieel uit het bestand afgevoerd.

Reeks 09.5 Post:

De toestand voor de poststellen is ongewis: na een uitstel heeft de post nu toch beslist om op 1 april 2003 zijn spoordiensten te vervangen door het vervoer over de weg. Hierdoor zouden de poststellen (die steeds meer en meer af te rekenen krijgen met defecten) afgesteld worden. Enkel tussen Brussel en Gent zouden nadien nog enkele maanden treinen rijden tussen de beide sorteercentra. Maar is deze beslissing nu definitief is (hij werd al tal van keren afgeblazen) is nog niet zeker.

Elektrische locomotieven

Reeks 12 :

De reeks bleef praktisch ongewijzigd : negen machines worden nog steeds gebruikt op twee grensovergangen : nl. Charleroi – Aulnoye en Merelbeke – Lille. Nieuwigheid is het feit dat één treinpaar vanuit Gent-Zeehaven doorgetrokken werd tot in Somain en ook de dienst naar Fréthun blijft bestaan.

Reeks 13 :

De dienst beschreven in het vorige nummer blijft bestaan. In de reizigersreeks worden 12 machines gebruikt tussen Oostende en Eupen en voorlopig nog Antwerpen en Oostende. Eén trein wordt als piekurtrein vanuit Liège verlengd tot in Gouvy (nummer 7444 / 8444)

In de goederenreeks B8 worden 41 locomotieven reeks 13 / 3000 gebruikt in de relatie Antwerpen / Zeebrugge – Leuven – Namur – Bertrix – Bettembourg – Metz – St-Louis. In de week wordt enkel deze verbinding bereden, op zondag zijn er ook enkele treinen naar Kinkempois via Gouvy. Deze worden in de week door Luxemburgse machines gesleept. Steeds meer en meer machines worden toegelaten op het SNCF net. Hiervoor dienen ze uitgerust te zijn met een registreertoestel voor de snelheid op papier, normaal wordt de snelheid elektronisch opgenomen en geregistreerd. In het totaal worden nu 35 goederentreinen op deze verbinding gesleept, dit moet oplopen tot ca. 80 na de levering van verdere locomotieven. Ook de inzet tot in Mulhouse en St-Louis zal tijdens de volgende maanden nog gevoelig stijgen: de inzetregeling is al op deze diensten voorzien, er zijn echter twee weinig SNCF bestuurders op de reeks 13 opgeleid.

Reeks 15 :

Met ingang van 15 december 2002 is de inzet tussen Liers en Gouvy voor piekurtreinen ingezet: er worden twee locomotieven gebruikt : de 4027 / 4017 bestaat uit I 10- rijtuigen, de 4028/4016 daarentegen bestaat uit gewezen ligrijtuigen type I5. Als er geen locomotief beschikbaar is wordt de tractie verzekerd door de reserve-locomotief reeks CFL 3000, een locomotief reeks 13 of zelfs een blauwe 55-er.

Reeks 16 :

Men heeft een nieuwe inzet gevonden voor de reeks 16, namelijk de IC G tussen Antwerpen en Oostende. Hier zouden acht treinen gereden worden met deze reeks, waarbij er steeds een locomotief voor en achter de trein gekoppeld wordt. De effectieve inzet wordt vertraagd door het feit dat de bestuurders op deze lijn de machines reeks 16 niet kennen. Door deze nieuwe dienst kunnen twee machines reeks 13 vrijgemaakt worden, waardoor opnieuw twee à drie treinparen op de Athus-Meuse lijn kunnen rijden.

Reeks 20 :

De inzetreeks van de reeks 20 is aangepast: het aantal dagen verminderde door de afschaffing van sommige internationale treinen en de omlegging van het goederenverkeer. Op dit ogenblik worden nog 14 machines ingezet. Zes machines slepen enkel nog reizigerstreinen tussen Luxembourg en Brussel (Denderleeuw). De andere acht machines nemen steeds meer treinen tussen Antwerpen en Montzen voor hun rekening. Dit is hun enige inzetlijn, op twee uitzonderingen na: er is één trein Montzen (11.34) – Châtelineau (16.23) en terug (16.23 > 19.13). Verder wordt ook vanuit Montzen ook Ruisbroek tijdens de middaguren bediend. Op zondag is er geen enkele goederendienst. Voor het onderhoud staat nog steeds Stockem in, de machines van Antwerpen gaan via Kinkempois en Jemelle naar Stockem.

Reeks 22 :

Wat verwacht werd is nu werkelijkheid : op 15 december werden niet minder dan 20 locomotieven definitief uit het bestand afgevoerd, naast de machines die al te Stockem uitgeweken waren werden nog acht bijkomende machines afgesteld. Op dit ogenblik zijn er nog 29 machines actief en werd de inzetreeks ingekort tot 14 plandagen. De inzet is beperkt tot de driehoek Brussel – Charleroi – Poperinge / Adinkerke, concreet hebben we :

Dag 1	Adinkerke - 7995 – Gent-St-Pieters – 8995 Adinkerke
Dag 2	Monceau – 77070 – Lessines – Quévy – 47003 – Denderleeuw – 49072 – Quévy – Mons
Dag 3	Gent – 7073 – Brussel-z – 7889 – Braine-le-Comte – 7893 – Schaarbeek – 8066 Gent-SP – 8996 – Adinkerke
Dag 4	Adinkerke – 7909 – Schaarbeek – 8902 – Oudenaarde - Adinkerke
Dag 5	Adinkerke – 7995 – Gent – 7075 – Denderleeuw – Gent – 44755 – Antwerpen-noord
Dag 6	Binche – 7741 – Schaarbeek – 8741 – Binche
Dag 7	Zottegem – 7967 – Brussel-z – 8994 – Braine-le-Comte
Dag 8	pendelritten Châtelineau – Monceau
Dag 9	Geraardsbergen – 7953 – Gent – 69408 – Zeebrugge – 69401 – Gent – 8952 – Geraardsbergen – Lessines – 77051 – Monceau
Dag 10	Tournai – 7560 Mons – Quévy – 44843 – Mons – 8561 – Tournai
Dag 11	Kortrijk – 7001 – Schaarbeek – 8001 – Poperinge
Dag 12	Poperinge – 7008 – Etterbeek – 8008 – Kortrijk
Dag 13	Tournai – 7513 – Schaarbeek – 8511 – Tournai
Dag 14	Aalst – 7074 – Brussel-z – 8067 – Aalst

Op zaterdag en zondag wordt geen enkele 22-er gebruikt en staat ze op de eindpunten afgesteld.

Naast deze diensten is er nog één lichterdienst te Liège-Guillemins, door het wegvallen van de diensten van de reeks 16 het aantal lichterdiensten verder beperkt. Daar de 2250 afgevoerd werd, nam de 2248 haar taak over en werd naar Kinkempois gemuteerd.

Reeks 23 :

Door de vermindering van de dienst op de Luxemburglijn (reeks 13) en op de verbinding naar Montzen (reeks 20) konden de locomotieven een groot aantal diensten van de 22-ers overnemen en thans slepen ze de piekuurtreinen vanuit Antwerpen (naar Turnhout, St-Niklaas en Brussel) en alle diensten in Limburg en Liège, zo onder meer de gesleepte treinen naar Jemelle vanuit Liers. De diensten in Antwerpen worden echter regelmatig door de reeks 25 verzekerd. In de goederendienst namen ze een aantal treinen vanuit Kinkempois voor hun rekening.

Reeks 25.5 :

Hier blijft de inzetreeks met 4 dagen constant, drie dagen verlopen vanuit Rotterdam Kijfhoek naar Antwerpen en verder tweemaal naar Gent-Zeehaven, de derde dag sleept de 25.5 de trein tot in Quévy. De vierde ritdag omvat de diensten tussen Kinkempois en Maastricht en Sittard (4 treinprenen)

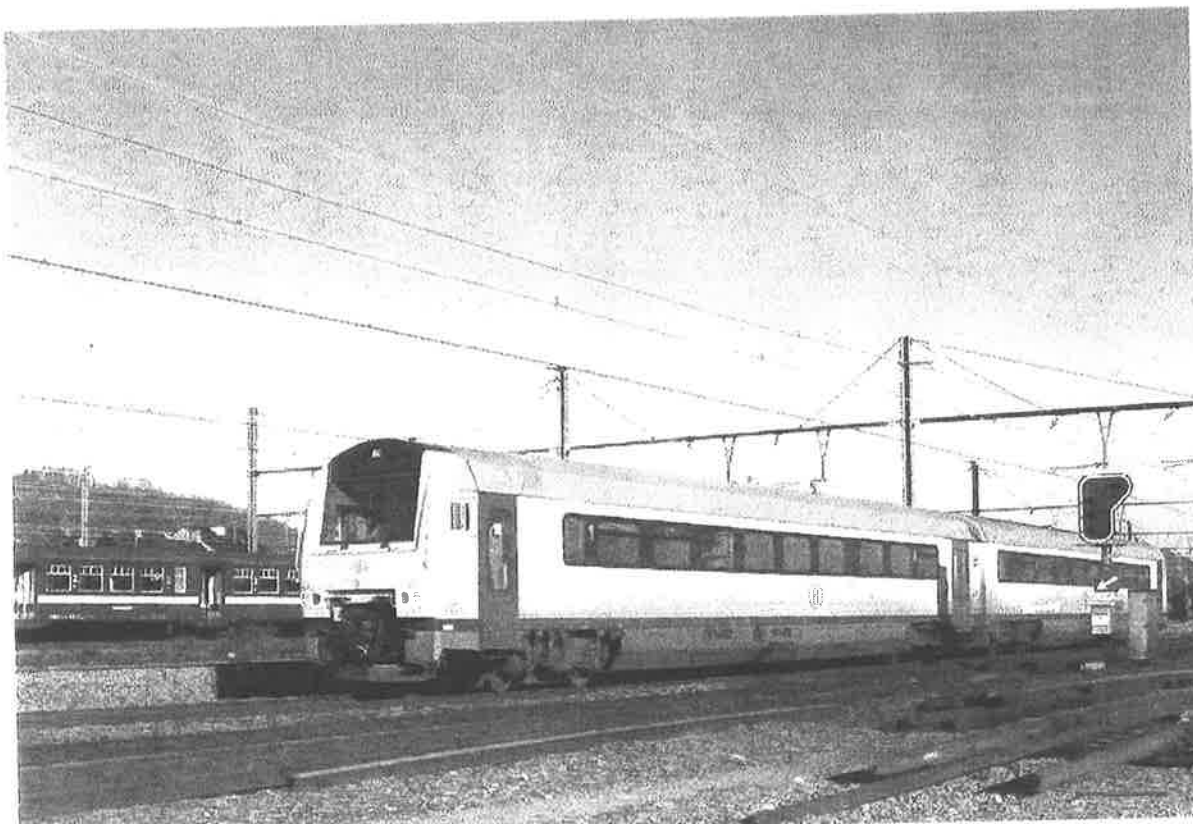
Motorwagens

Reeks 41

De levering van de tweede bouwschijf is goed op gang gekomen en de nieuwe stellen worden te Merelbeke ondergebracht. Hier namen ze de laatste dieselvesleepte pickuurtreinen over.

Te Hasselt is de inzet met één plandag uitgebreid, dit door de invoering van de uurdienst tussen Hasselt en Mol. Waarschijnlijk zullen binnenkort enkele bijkomende pickuurtreinen gereden worden tussen Hasselt en Mol. Deze rijden dan met twee gekoppelde stellen. Eén stel wordt gekoppeld met de treinen komende uit Neerpelt, het tweede stel wordt te Mol ontkoppeld en rijdt dan door naar Neerpelt. Hierdoor ontstond een doorgaande verbinding tussen Hasselt en Neerpelt.

Door de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn kon ook de snelheid van deze stellen verhoogd worden en wint men bijna een kwartier tussen Dinant en Virton. Over de verlenging tot Athus werd echter nog geen beslissing genomen. Nochtans is hiervoor geen extra materieel nodig daar de stellen lang genoeg te Virton stilstaan tussen twee treinen.



Voor de dienst Charleroi – Couvin worden de stellen te Châtelineau afgesteld zoals hier de 4176

Diesellocomotieven

Reeks 51 :

De afstellingsgolf is nog dramatischer dan verwacht: op 15 december 2002 is de inzetreeks gedaald tot 10 inzetdagen, waarvan er twee vanuit Antwerpen-noord gereden worden, nl. een planton te Antwerpen noord en een enkele dienst naar Denderleeuw. De resterende 8 dagen gebeuren vanuit Genk met lokale bedieningen en nog een aantal treinen naar Montzen en Aachen. Twee dagen worden vanuit Hasselt gereden, eenmaal naar Balen-werkplaats en de tweede naar Leuven en Vilvoorde. Voor deze treinen zijn er nog 15 machines reeks 51 actief, namelijk de nummers 5101, 5105, 5110, 5122, 5127, 5132, 5142, 5143, 5154, 5167, 5170, 5174, 5178, 5185 en 5186. Al een dag later daalde dit effectief met één eenheid daar de 5117 bij een botsing te Genk-zuid beschadigd werd en niet meer hersteld wordt. Deze dienst zal tijdens de volgende weken verder ingekrompen

worden: de twee diensten te Antwerpen gaan over op de reeks 77, die thans geleverd worden. Te Hasselt zullen de reeksen 55 en in latere instantie (juni 2003) de laatste diensten overnemen. Intussen werd de 5178 na een ongeval al definitief uit het effectief afgevoerd op datum van 1 februari 2003.

Door deze inkrimping konden op 15 december niet minder dan 15 locomotieven in park geplaatst worden: het zijn de 5132, 5133, 5146, 5156, 5157, 5158, 5162, 5164, 5166 (wordt museumlocomotief), 5168, 5172, 5173, 5175, 5180 en 5182. Al deze machines staan te Antwerpen-noord op een zijspoor.

Reeks 52 / 53 :

Na vele protesten van de bestuurders van Stockem is de vervanging van de reeks 52/ 53 door vrijgekomen machines reeks 62 niet doorgegaan. De bestuurders vreesden dat deze machines te zwak waren op de hellingrijke lijnen, vooral in de barre wintermaanden met sneeuw en ijsvorming. Daarom werden 6 machines voor de commerciële dienst behouden, namelijk de 5211, 5212, 5216, 5301, 53003 en 5306. Er is nog een reeks met zes inzetdagen opgesteld, concreet heeft men de volgende diensten :

- Dag 1 & 2 De bedieningsgoederentrein naar Marbehan en de bediening van Gantaufet (Valvert) in treinschakeling. Namiddag de bediening van Burgo Ardennes (ex Celluloses des Ardennes) te Lamorteau. Ook deze dienst wordt in treinschakeling gereden.
- Dag 3 Pendelritten tussen Stockem - Virton met de bediening te Burgo Ardennes
- Dag 4 Bedieningsgoederentrein tussen Stockem en Libramont via Virton. Deze locomotief verzekert ook de rangeringen te Libramont en Bertrix
- Dag 5 Bedieningsgoederentreinen naar Marbehan en Athus
- Dag 6 Pendelritten voor goederentreinen tussen Stockem en Athus.



Eén van de laatste diensten op de Maaslijn, hier te Sclaigneau in oktober 2002

Met slechts 6 locomotieven voor 6 dagen worden ook regelmatig machines van Tuc Rail in deze reeks ingezet. Deze reeks zal tijdens de volgende maanden waarschijnlijk al ingekrompen worden. Een aantal treinen tussen Stockem en Athus zullen over de Athus Meuse lijn omgeleid worden en hierdoor

vervallen de pendelritten , of toch nog 62-ers zullen gebruikt worden voor de resterende diensten blijft echter zeer waarschijnlijk.

Al de overige locomotieven van de drie reeksen 52 / 53 / 54 werden aan Tuc Rail overgedragen. Deze machines worden geleidelijk aan uitgerust met stickers met de vermelding "Tuc Rail". Er zijn op dit ogenblik twee inzetplaatsen: het grootste gedeelte staat thans te Schaarbeek en deze machines slepen vooral de talrijke ballasttreinen voor de werken te Schaarbeek en de verbinding naar Leuven. Oorsprong hebben ze te Quenast en Lessines.

Een kleiner aantal staat thans te Kinkempois voor de betrekkelijk weinige werktreinen voor de HSL naar Aachen. Ze werden wel gebruikt voor de laatste testritten voor de HSL 2, op dat ogenblik stonden ze reserve te Ans bij de testritten van de Thalysstellen.

Of een inzet op de verbinding Antwerpen – Nederlandse grens overwogen wordt, is nog niet bekend, waarschijnlijk zullen ze ook daar een aantal ballasttreinen slepen.

Reeks 55 :

Voor deze reeks is er een totaal nieuwe (voorlopige) situatie ontstaan. Door het afsluiten van de werf voor de HSL 2 en voor het eigenlijke begin van de treinen voor de HSL naar Aachen, ontstond een groot overschot aan machines reeks 55. Anderzijds wilde men op zeer korte termijn de reeks 51 aflossen en waren de machines reeks 77 (2^{de} bouwschijf) nog niet geleverd. Daarom besliste men om de reeks 55 ook te Antwerpen-noord en te Hasselt te gebruiken, het onderhoud blijft nochtans (tegen de eerste verwachtingen) te Kinkempois geconcentreerd.

In eerste instantie wilde men drie afzonderlijke inzetreeksen opstellen met resp. 4 diensten te Antwerpen en vier te Hasselt. Maar door de overlappingsen van de treinen besliste men alsnog om – zoals bij veel elektrische locomotieven – slechts één inzetreeks met 21 dagen op te stellen, waarin bestuurders van Kinkempois, Montzen, Hasselt, Mol en Antwerpen tot inzet komen. De inzet is vrij uitgebreid en gebeurt uit vier verschillende plaatsen :

Vanuit Kinkempois worden 7dagen voorzien, met vooral diensten naar Montzen en Genk-Ford. Twee dagen worden ingenomen voor de zware staaltreinen tussen Chertal en Kinkempois. Verder ook een aantal diensten naar Statte en verder de bediening van Rivage en Gouvy. Te Gouvy is er een dag plantondienst voorzien, hiervoor wordt bij voorkeur een locomotief met elektrische verwarming gebruikt voor de eventuele dienst voor de piekurtreinen. Ook te Kinkempois is er een plantondienst, deze loc verzekert ook de lichterdienst voor de trein 1737 tussen Liège-Guillemins en Ans.

Te Montzen worden 3 machines gebruikt voor de pendelritten naar Aachen-West, maar is er ook een dienst naar Herentals voor het afhalen van de trein afkomstig met de metaalproducten uit Olen en eventueel zandtransporten uit Lommel.

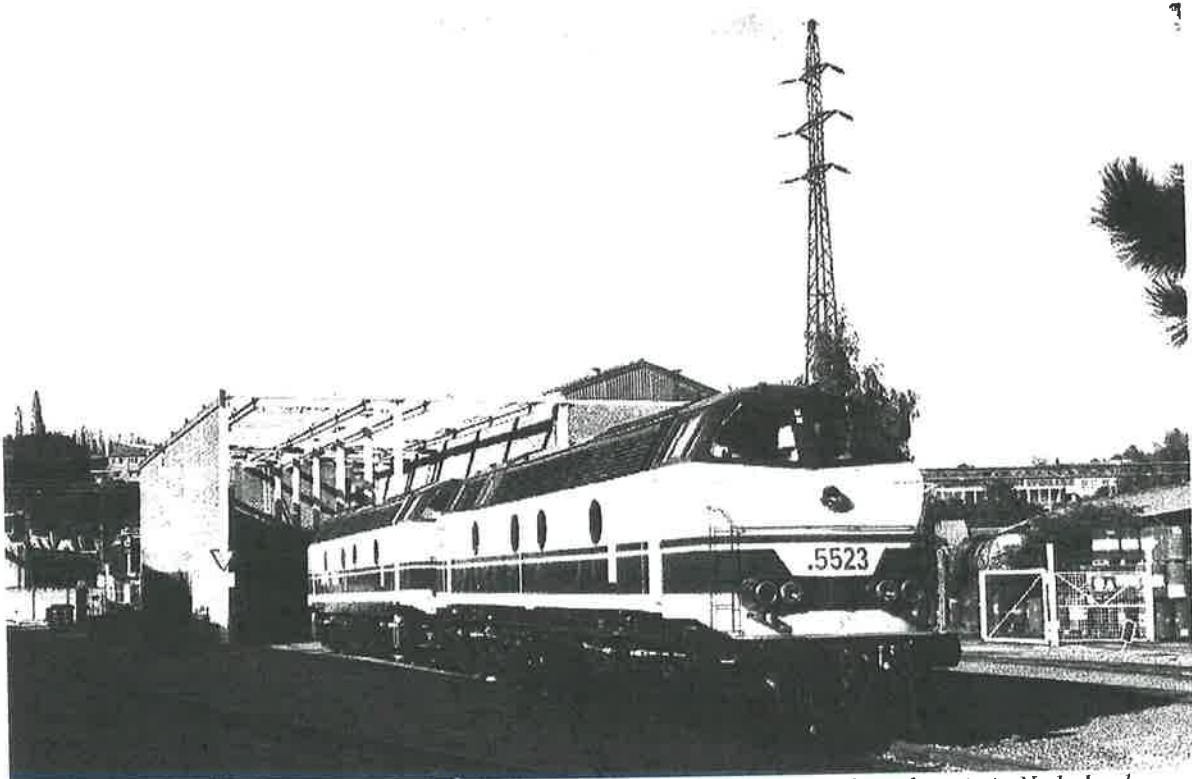
Te Antwerpen worden drie locomotieven gebruikt voor meestal lokale treinen binnen de agglomeratie en één treinpaar naar Denderleeuw. Er is ook een plantondienst voorzien te Antwerpen-noord voor bijkomende goederentreinen. Hierdoor kunnen de machines een groot deel van het net bestrijken.

Te Mol is er de dienst tussen Antwerpen en Budel voor de zinkertstrein, deze rijdt met twee locs in treinschakeling. Een tweede dienst in treinschakeling voorziet het slepen van de zandtreinen vanuit Balen naar Mol en verder Antwerpen, bundel Lillo.

Als laatste heeft men de dienst vanuit Hasselt, met inzetplaats Genk. Eén dag wordt ingenomen voor pendelritten binnen de Genkse industriezone, meestal voor treinen afkomstig vanuit ALZ, verder een aantal treinen vanuit Genk naar Kinkempois en Montzen / Aachen-West.

Voor de machines type Ijzeren Rijn bestaat er nog geen echte inzet: de aan de ACTS verhuurde machines zijn teruggekomen en inmiddels hebben alle locomotieven de toelating voor het NS net. Nochtans staan ze meestal te Kinkempois afgesteld. Sporadisch worden ze gebruikt voor bijzondere goederentreinen, maar tot een effectieve buitenlandse inzet is het (nog) niet gekomen.

Voor de TVM machines zijn er nu twee treinparen voor ballasttreinen tussen Quenast en Schaarbeek effectief in de inzetreeks opgenomen. Er zijn nu drie locomotieven te Ath gestationeerd, de drie andere staan te Vorst-zuid.



Na de ombouw was de 5523 nogmaals te Salzannes op oppuntstelling voor zijn homologatie in Nederland

Reeks 62:

Voor deze reeks zijn er grote wijzigingen opgetreden:

Eerste verschil is de stationering te Antwerpen-noord : deze stelplaats nam het onderhoud van alle machines van Hasselt over en kreeg nog 8 machines van Charleroi. Nochtans is de inzet beperkt gebleven: er worden slechts 11 machines ingezet: 7 locomotieven worden in de omgeving van Antwerpen gebruikt en slepen lokale treinen binnen de haven en naar Essen, Muizen, Schaarbeek en Herentals. Deze diensten worden nu al geleidelijk overgenomen door de nieuw geleverde machines reeks 77. Vier locomotieven worden vanuit Hasselt ingezet: ze rijden een aantal lichtere pendeltreinen tussen Hasselt en Genk en doen de bediening van de Genkse industriezone, meestal de lichtere treinen naar Genk zuid en rondom Genk-Goederen. Verder rijdt één locomotief de bedieningstrein naar Diest en ook Mol wordt bediend.

Tweede nieuw inzetgebied kenden de machines van Charleroi: de reeks telt nu vijf dagen. De klassieke reeks met drie dagen vanuit St-Ghislain bleef bestaan. Hier bereiken ze Tournai, Ath en Lessines. Belangrijkste dienst is cementrein tussen Havinnes en Quévy. De nieuwe dienst is deze rondom Ronet. Hier worden twee locomotieven gebruikt naar de steengroeves van Nameche, Marches-les-Dames, Andenne en Yvoir. Deze dienst werd overgenomen van de reeks 52/53.

De diensten van Kinkempois en Merelbeke bleven gelijk, maar worden bij de levering van de nieuwe 77-ers zeer snel opgeheven en overgedragen op de nieuwe machines.

Nieuwe dienst is deze van de omgebouwde machines met TBL 2 beveiliging. Op 27 november 2002 kwam de 6227 als eerste uit de werkplaatsen van de CW Salzannes en verzekerde zijn testrit voor een trein met staalproducten vanuit Ronet naar Châtelineau. Naast de TBL 2, kreeg deze machines de GPS positionering, een luchtdroger en een radioverbinding. Na de testrit werd de locomotief getest op de HSL 2 tussen Ans en Leuven en nadien volgde de personeelsopleiding. Op 18 december 2002 volgde de 6225 als tweede locomotief.

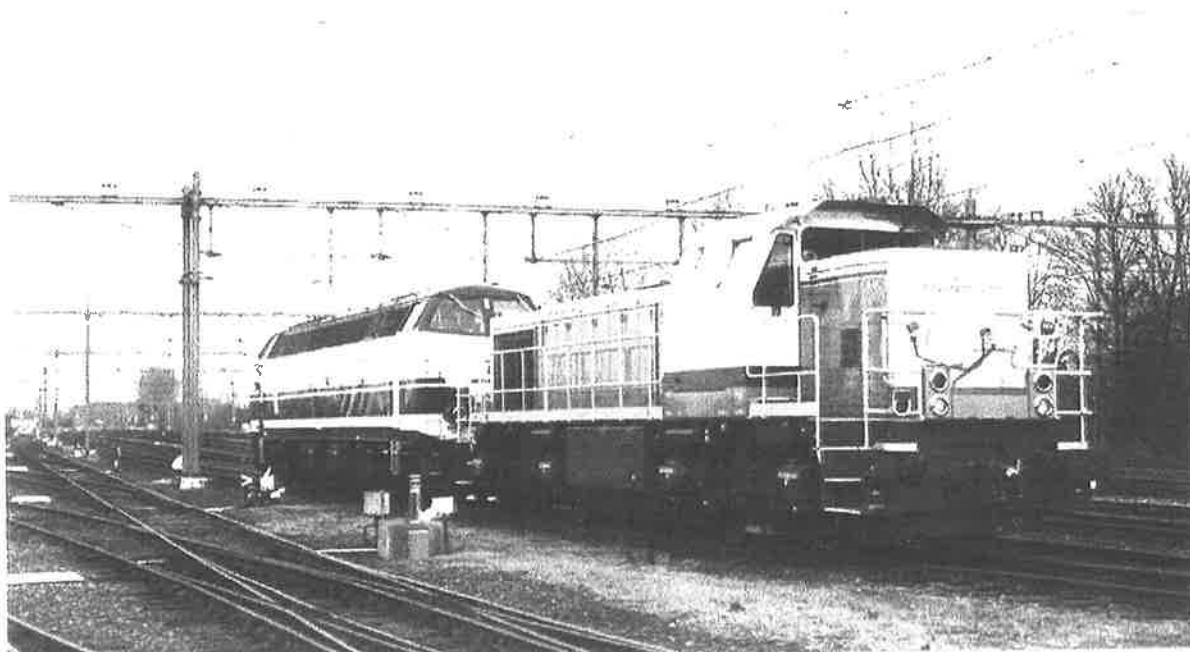
Intussen zullen ook de 6313 en 6324 omgebouwd zijn en deze twee machines zullen rechtstreeks de Scharfenberg koppeling krijgen, nadien worden de beide eerste machines ook aangepast worden.

Reeks 76 :

Op 15 december 2002 werd de ganse reeks op non actief geplaatst en de 21 overblijvende machines werden te Schaarbeek gegroepeerd en in de buurt van de stelplaats in park gesteld. Reden was het feit dat de belangrijkste werf – de HSL 2 – afgesloten werd en dat de nieuwe werven nog geen bijkomende locomotieven nodig hadden. De overdracht van de reeksen 52 / 53 en 54 is voorlopig voldoende. De machines worden echter nog niet definitief afgevoerd, daar ze mogelijk voor een kleiner gedeelte gebruikt kunnen worden voor de verbinding tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Waarschijnlijk zullen er echter genoeg reeksen 62 beschikbaar zijn en zullen de Ex NS machines wel degelijk definitief afgevoerd worden.

Reeks 77 :

Vanaf oktober 2002 is de levering van de laatste twintig locomotieven – 7771 – 7790 – op gang gekomen en deze werd inmiddels afgesloten. Alle machines zijn uitgerust met ATB en worden te Antwerpen-noord gestationeerd. Voorlopig worden enkel binnenlandse treinen gesleept, maar intussen is ook de aanvraag voor ritten op NS sporen ingediend en zullen binnenkort de nodige homologatieritten vanuit Amersfoort doorgevoerd worden. Vanaf de zomerregeling zullen ze dan waarschijnlijk de diensten van de reeks 25.5 overnemen. Om dit mogelijk te maken was de 7771 op 22 januari 2003 te Zuphen. De machine werd over de ganse afstand gesleept door de 5533.



Op weg in Nederland voor de homologatie, hier te Zuphen

Ook aan een homologatie voor Duitsland wordt aangevraagd en hierdoor kunnen ze in een latere periode ook in dit land rijden. Hiervoor zullen waarschijnlijk 10 machines te Kinkempois gestationeerd en er de treinen naar Sittard en nadien naar Aachen-west overnemen.

En op praktisch alle plaatsen breidt de inzet zich uit tot een aantal lijndiensten: dit is in iets mindere mate het geval voor Antwerpen waar de havendiensten primeren, maar de 77-ers bereiken voor bedieningstreinen en lichte doorgaande goederentreinen naar Mol, Puurs, Mechelen, Schaarbeek en Leuven.

In Kinkempois werd de inzetreeks uitgebreid tot acht dagen voor 10 machines: drie dagen worden nu ingenomen voor de mengerwagentreinen en andere pendelritten tussen Ougrée / Seraing en Chertal. Verder is er steeds één dag voorzien voor rangeringen te Visé, Bressoux, Kinkempois (2 machines) en Liers. Opmerkelijk is ook een goederentrein naar Poulseur en zelfs een trein met auto-onderdelen tussen Kinkempois en Genk-Goederen in de vroege voormiddag. Andere bijzondere dienst is het afhalen van de ballasttreinen in de groeve Belle Roche te Comblain-au-Pont. Hier rijdt de trein door tot in Aywaille en maakt daar kop om de terugweg

naar Kinkempois aan te vatten. Deze uitbreiding was nodig om een aantal 82-ers naar Schaarbeek te kunnen afgeven.

Te Charleroi is de inzetreeks uitgebreid tot 11 plandagen met veel lijndiensten. Zo bereiken de machines vanuit Monceau plaatsen als La Louvière, Clabecq, Feluy-zoning, Anderlues. Verder zijn er de talrijke pendelritten ten oosten van Charleroi naar de verschillende staalbedrijven te Charleroi en La Louvière.

Reeks 80 / 82 :

Na veel twijfelen heeft men toch een oplossing gevonden om de reeks 80 onmiddellijk te vervangen : Kinkempois gaf vijf locomotieven reeks 82 af (de 8212, 8213, 8216, 8217 en 8219) aan Schaarbeek. Door deze afgifte en de vroegere afgave van de reeks 73 aan Antwerpen, was het bestand vrij krap geworden. De Luikse stelplaats heft nog 25 machines voor in principe 24 inzetdagen. Dit was niet mogelijk en dit heeft men opgevangen door de uitbreiding van de inzet van de reeks 77 enerzijds en het overnemen van een aantal bedieningstreinen (o.m. naar Pepinster) door de reeks 62. Hierdoor kon het benodigde aantal machines beperkt worden tot 20 met de klassieke diensten in de Luikse agglomeratie, maar ook van één dienst te Gouvy en Rivage.

In Merelbeke was de toestand nog kritischer: deze stelplaats (inzetplaats Brugge) gaf al zijn 82-ers (in het totaal acht machines) af aan Schaarbeek en zag zijn bestand aan 73-ers met twee locomotieven stijgen. Met een krappere bestand namen de 73-ers nu de zes diensten vanuit Brugge over, met treinen naar Zeebrugge en Oostende, maar ook enkele bedieningstreinen naar o.a. Blankenberge en Knokke.

Schaarbeek heeft door de verschillende mutaties een bestand van 30 machines en voor de 20 inzetdagen zijn er nu voldoende machines aanwezig en konden de 80 al op 14 december definitief stilgelegd worden. Nochtans bleven nog 5 machines gedurende een twee weken reserve, maar zover we konden nagaan deden ze geen enkele effectieve dienst meer.

Vermelden we nog dat ten minste één locomotief bewaard blijft: eens te meer kon de 8061 door de T.S.P. overgenomen worden en na een uiterlijke opfrisbeurt gaat deze machine in het voorjaar naar St-Ghislain.

Reeks 84 :

Ondanks de veranderingen bij de reeks 62, konden voorlopig geen bijkomende machines vrijgemaakt worden voor de dienst Infra. Hierdoor is het lot van de laatste 84-ers nog met enkele maanden verlengd. Maar de levering van de 2^{de} bouwschijf van de 77-ers zal echter zeer snel de commerciële inzet van de reeks 62 laten eindigen en men verwacht voor de zomerregeling de volledige afstelling van de oude rangeerlocs. Trouwens, de machines worden praktisch niet meer gebruikt en staan meestal afgesteld op de diverse inzetplaatsen. De vertraging van de investeringen zal deze toestand nog verder aanwakkeren.

Vreemde locomotieven in België :

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

Zoals reeds gemeld is de inzet van deze machines tot in Schaarbeek en Zeebrugge een feit geworden, anderzijds gaat ook de opleiding van Belgische bestuurders verder. Hierdoor zal de inzet vanaf de zomerregeling verder uitgebreid worden en waarschijnlijk zal de nieuwe inzetreeks 5 plandagen tellen en zal ook Antwerpen een nieuwe bestemming worden. Hier wordt het treinpaar dat nu gesleept wordt door de reeks 25.5 overgenomen worden. Er zal ook meer en meer een concentratie komen : de reeks 12 zal de grensovergang Moeskroon voor zijn rekening nemen en de diensten van de Franse diesellocomotieven BB 467 400 overnemen. De Franse machines zullen de grensovergangen Quévy en Jeumont bedienen en doorrijden naar Antwerpen, Merelbeke, Zeebrugge enerzijds en Kinkempois en mogelijk Montzen via Jeumont. De doorgaande treinen naar Thionville en Mulhouse zijn reeds volledig voor de reeks 13 bestemd.

DBAG ICE 3 :

De indienststelling van deze stellen gebeurde zonder problemen en na de laatste opleidingsritten worden de drie treinparen zonder moeilijkheden gereden. Opmerkelijk is dat deze stellen in één beurtregeling met de diensten naar Amsterdam opgenomen zijn. Hierdoor komen – naast de Duitse stellen – ook de NS- stellen tot Brussel tot inzet. De Nederlandse spoorwegen hebben immers 3 stellen in eigendom voor de verbinding naar Amsterdam.

NS reeks 2200 – 204 ex DR

Op 31/12/2002 werden de twee eerste « nieuwe » machines voor het verkeer in Zeeuws-Vlaanderen vanuit Tilburg naar Terneuzen overgebracht. Dit gebeurde door een reeks 77 via Antwerpen en Gent. Bij deze machines gaat het om volledig gereviseerde ex- Oost-uitse locomotieven van de reeks 204. Bij de eerste lading ging het om de 204.366 en 204.399. Ze werden vooreerst voor personeelsopleiding te Terneuzen afgesteld. De derde locomotief – de 204.626 – kwam op 31 januari over en tijdens de volgende maanden zouden nog twee bijkomende machines naar Zeeuws Vlaanderen komen. Vanaf maart zouden ze in commerciële dienst de reeks 2200 vervangen. In principe is hun eindpunt Sas-van-Gent maar sporadisch komen ze ook in het Belgische grensstation Zelzate. Of de plannen om door te rijden tot in Gent-Zeehaven werkelijkheid worden hangt af van de inbouw van het Belgische beveiligingssysteem en de homologatie. In dit geval zou de reeks 77 ook doorrijden tot in Terneuzen zodat de locomotiefwissel aan de grens kan wegvallen.



Eind januari kwamen de eerste twee ex-Duitse locomotieven reeks 204 te Terneuzen aan.

Rijtuigen :

Type M2 / K4 :

Door de problemen met de M6- rijtuigen is de geplande vervanging van deze twee typen rijtuigen voorlopig uitgesteld en zullen ze zeker tot met ingang van de zomerregeling blijven rijden.

Type M6 :

Na de eerste piekurtreinen werden alle M6- rijtuigen vanaf 15 december 2002 gebruikt op de verbinding Genk – Gent met locomotieven reeks 21. Maar al bij de eerste ritten bleken er diverse defecten op te treden in het elektronisch gedeelte: de deuren konden niet meer geopend of gesloten worden, de verwarming viel uit en ook problemen in het remsysteem traden op. Hierdoor reden deze treinen of met vertraging of moesten vervangen worden door stellen met M4- rijtuigen of elektrische stellen. Tot de problemen opgelost zouden zijn, was er een leveringsstop. Inmiddels zijn een deel van de problemen opgelost, maar er zijn nog steeds vertragingen. Gemiddeld zijn slechts twee stellen in dienst en men hoopt dat de omschakeling tegen de zomerregeling volledig kan doorgevoerd worden.

Infrastructuurwerken :

HSL Liège – Aachen :

Hier gaan de werken zeer vlot: een deel van de tunnel van Soumagne is reeds uitgegraven en tussen de uitgang van de tunnel en de verkeerswisselaar van Battice zijn de grondwerken voor de nieuwe bedding al goed opgeschoten en werden al verschillende bruggen afgebroken, of zijn de aanpassingswerken aan de gang.

HSL Antwerpen – Nederland :

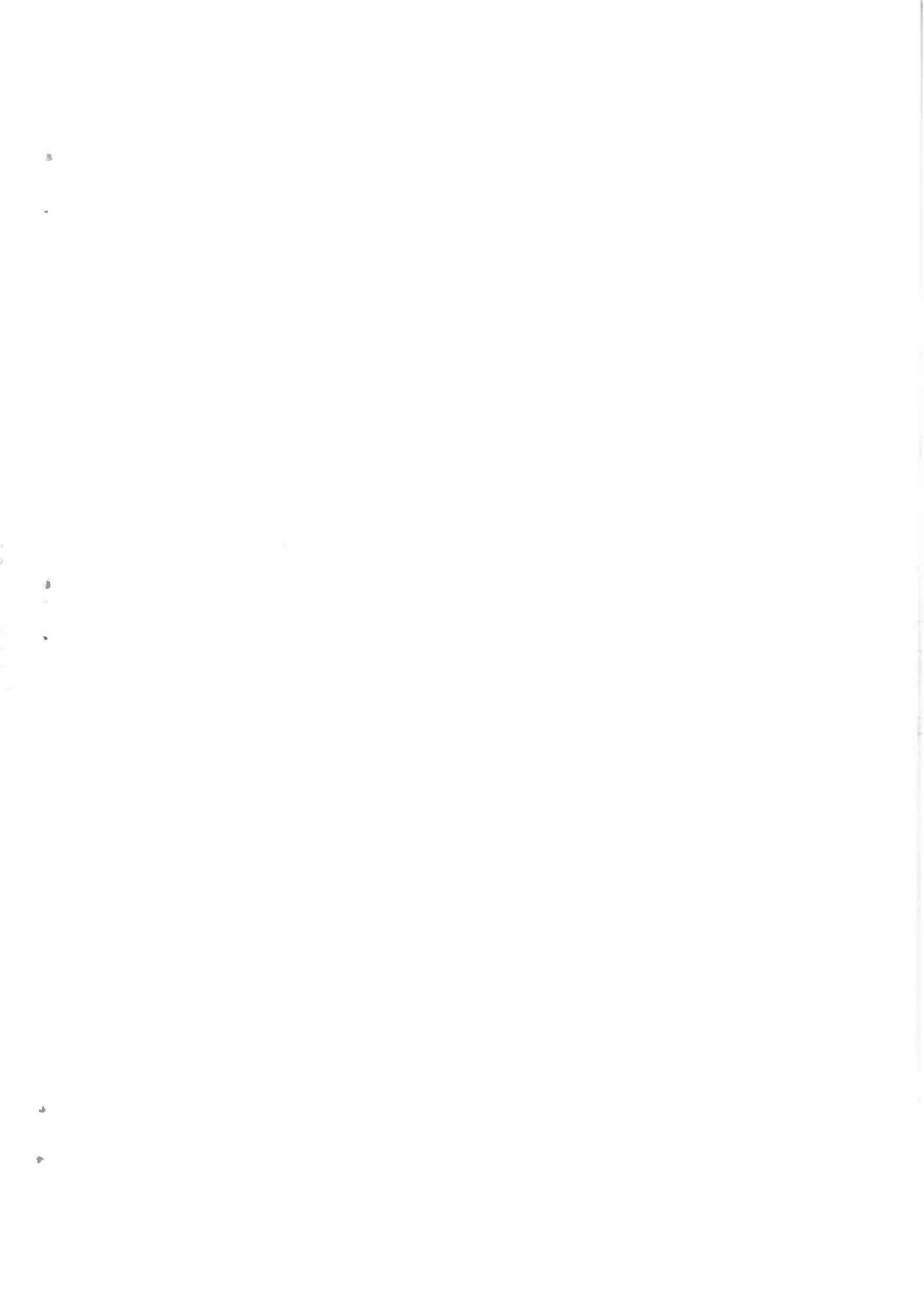
Zelfde situatie voor deze sectie : vanuit Antwerpen-dam zijn de eigenlijke graafwerken voor de eerste tunnelkoker gestart en geleidelijk aan vordert men in de Antwerpse ondergrond. Tussen Antwerpen-Dam en de autosnelweg zijn de burgelijke bouwwerken voor de bedding praktisch afgesloten en op veel plaatsen zijn de werkelijke spoorwerken al gestart. Vanaf dit eindpunt tot aan de Nederlandse grens zijn er grondwerken aan de gang over praktisch het ganse traject en is de gesloten bedding ter hoogte van het Peerdsbos praktisch afgewerkt.

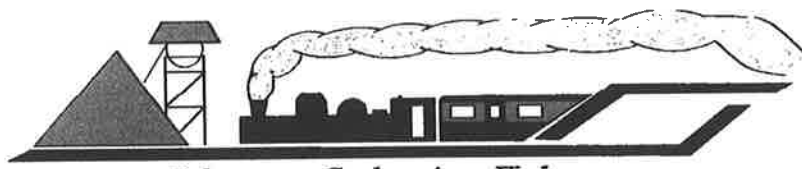
Viaduct van Moresnet :

Ook hier zijn de werken aan de pijlers al sterk gevorderd en in principe moest tijdens het weekend van 15 en 16 februari het eerste brugdek uitgewisseld worden. Doch dit werd uitgesteld en op dit ogenblik is de omwisseling van deze brugdekken voorzien voor de weekends van 15 – 17 maart, 19 – 21 april, 21 – 23 juni, 20 – 22 september en 15 – 17 november.

Op dat ogenblik worden alle treinen omgeleid vanuit Aachen-west naar Aachen-Hbf en verder via Welkenraedt terug naar Montzen. De tractie wordt verzekerd door zowel de reeks 55 als de 241 800 van de DB.

De trein gesleept door de privé-maatschappij DLC wordt omgeleid via Sittard, Roermond , Weert en verder Neerpelt, Mol en Herentals.





L.S.V. – 2002 – 2003

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

In 1999 wordt de exploitatie echter voor een groot gedeelte overgenomen door de drie gemeentes : Genk, As en Maasmechelen en wordt het "Kolenspoor" stilaan werkelijkheid. Door het feit dat de gemeentes de exploitatie zelf willen organiseren en geen externe inspraak dulden, moest de L.S.V. uitkijken naar een nieuwe bestemming. Daar deze niet gevonden werd, moest noodgedwongen het grootste deel van het patrimonium verkocht worden, een ander deel is gesloopt. Slechts enkele onderdelen konden bewaard blijven in de zetel van de vereniging en zullen vanaf 2003 beperkt toegankelijk zijn.

L.S.V.-tijdschrift met jaarboek 2002 : verder geeft de L.S.V. voor haar leden een tijdschrift uit boordevol informatie over het reilen en zeilen van de Belgische spoorwegen, zowel in het verleden als heden. Elk jaar is er het uitgebreid jaarboek met alle gebeurtenissen uit het vorige jaar, de stelplaatsindeling en inzet van alle locomotieven, de museumlijnen, de privé-locomotieven, ...

Overige publicaties :

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

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

Technische fiches :

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

Verdere informatie / rekeningsnummers :

Info

L.S.V. J. Casier

012 / 23 22 24

Rekening

Uitbating museumlijn L.S.V.

860 – 0068579 – 79

Rekening (Nederland)

89 61 54 580 SNS Maastricht