

# *L.S.V. Tijdschrift*



Overbrenging van de motorwagens ES en trekkers te Bokrijk

Stoomlocomotieven type 17  
Stoommotorwagens VV 62 -- 56  
Stoomlocomotief NB type 76 ex ROD  
Elektrische locomotief type 150 / reeks 15  
Schrappingen : type 51  
Dienstregeling zomer 1984  
Exploitatie lijn 136 / 136A  
L.S.V. Actueel > Kolenspoor  
N.M.B.S. actueel

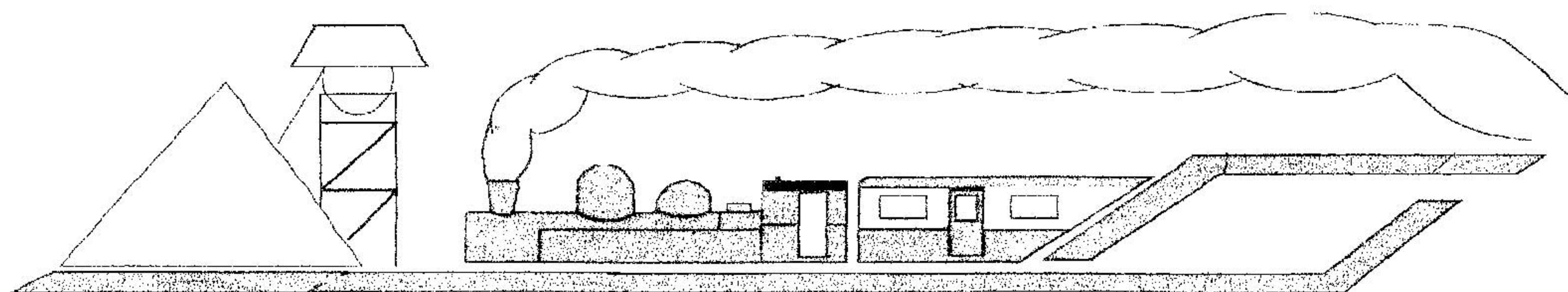
Lidgeld : 1999 - 700 BEF .  
Donatie : 1 200 BEF

Tweemaandelijks tijdschrift

Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren  
Afgiftekantoor : As 1

92

September – oktober 1999



*Kolenspoor Genk - As - Eisden*

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

Versijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	700 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	825 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	
Jaarkaart Kolenspoor	
Aankoop " <b>Materieel van de lezer</b> " : locomotief type Couillet	

***Verantwoordelijk uitgever :***

***J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren***

**Inhoud :**

**Stoomlocomotieven**

type 17  
Stoommotorwagen VV 52 - 56  
Type 76 NB ex ROD

**Elektrische locomotieven :**

Type 150 > Reeks 15

**Schrappingen :**

Type 51

**Dienstregeling**

Zomerregeling 1984 IC/IR regeling

**Exploitatie :**

Lijn 136 – 136A

**L.S.V.**

overgang kolenspoor

**N.M.B.S.- actueel**

# *Stoomlocomotieven*

## *Type 17 .*

### Geschiedenis :

In de beginjaren negentig van vorige eeuw ontstond een polemiek over de toekomst van het materieel van de Etat Belge. De voorheen gebouwde machines voldeden niet meer voor de steeds zwaarder wordende treinlasten en ook de experimenten die door hoofdingenieur Belpaire uitgevoerd werden konden niet op de beoogde resultaten rekenen. Dit leidde tot het feit dat de inzet steeds moeilijker werd.

Het verdwijnen van Belpaire in 1893 leidde verder tot een vacuum, daar er op dat ogenblik geen enkele ingenieur de nodige maturiteit had om de vernieuwingen door te voeren. Maar ook op technisch vlak zat men in een tussenperiode en de vernieuwingen die vanaf 1900 doorgang zouden vinden waren nog niet voldoende uitgerijpt. Wel waren er testen met allerlei oververhitters en verdere verbeteringen, maar men wilde hier geen experimenten meer wagen. Daarom werd naar het buitenland uitgekeken. Duitsland zat veruit het verste met de ontwikkelingen, maar door politieke spanningen, te wijten aan de Frans-Duitse oorlog zouden van de oosterbuur geen valabele onderhandelingspartner maken en de ontwikkelingen in Pruisen werden dan ook genegeerd. Ook de Franse ontwikkelingen konden de Belgische autoriteiten niet echt boeien : de testen met enkele Franse locomotieven waren wel voldoende, maar de ingewikkelde techniek van de compound-werking schrikte de Etat Belge af.

Laatste hoop vond men in Engeland, waar in deze periode tal van nieuwe, eenvoudige maar krachtige locomotieven ontworpen werden. Het zou ingenieur Flamme zijn die zich ter plaatse ging van vergewissen welke locomotieven het meest geschikt zouden zijn en zijn voorkeur viel op de sneltreinlocomotieven met asindeling 2B ontworpen door de Schotse ingenieur Mac Intosh. Deze locomotieven werden voor de Caledonian Railway gebouwd en kregen de bijnaam « Dunalisatir ». Dadelijk werd contact gezocht met deze maatschappij, maar het feit dat de nabouw verboden werd, zou voor enkele problemen zorgen. Na enkele onderhandelingen ging men akkoord voor de bouw van 5 verbeterde machines van hetzelfde type. Er werd echter beslist om de machines tot in de puntjes na te bouwen en zelfs de originele blauw-paarse livrei moest behouden blijven. Enkel werd de besturing verplaatst naar Belgische normen. De locomotieven werden volgens contract door Neilson Reid and cie te Glasgow gebouwd en in 1898 te Antwerpen per boot afgeleverd. Met hun nummers 2411 tot 2415 vormden ze het type 17.

Deze machines werden dadelijk vanuit Brussel-noord getest op de verbinding naar de kust en al na korte tijd werd beslist om een eerste reeks van 40 locomotieven bij te bouwen. Ook nu lieten de ritten het toe om deze machines na de bouw en hiervoor kreeg de Etat Belge de licentie en kon de Britse periode effectief starten. Deze « Belgische » machines verschilden slechts in details van hun Britse voorgangers : typisch Belgische buffers, enkele verschillen in de opbouw, maar vooral de klassieke donkerbruine livrei. Deze machines werden door Tubize, Couillet, Anglo-Franco-Belge, La Meuse, Carels, Hanrez en Boussu gebouwd en kregen de nummers 2463 tot 2502 toebedeeld. Nog tijdens de bouw kwam er een derde bouwreeks met 50 bijkomende locomotieven met nummers 2622 tot 2671 : naast de boven genoemde bouwers werd nu ook opdracht gegeven aan Cockerill voor de bouw van 17 machines. De eerste bouwreeks werd in 1900 geleverd, de tweede kwam al in 1901 uit de werkplaatsen. Hierdoor was het bestand uitgegroeid tot niet minder dan 95 sneltreinlocomotieven.

Tijdens de eerste 10 jaar van hun bestaan zouden ze de edelste taken krijgen : ze werden vooral op de oost – west as gestationeerd. In 1905 waren ze in depot te Brussel-noord, Gent-Ledeberg, Liège en Verviers en al hun diensten verrichtten ze hier voor de snelle treinen tussen Oostende en Aachen via Brussel en Liège. Voor de lichtere treinen volstond hun vermogen ruimschoots, maar voor de zwaardere sneltrein werd ze regelmatig ook in dubbel tractie gebruikt. Maar al vlug zouden de machines type 17 hier vervangen worden door de zwaardere machines type 18.

Al vanaf hun levering werden twee verdere stelplaatsen aangeduid voor het type 17 : Kortrijk was de eerste en een voor de hand liggende stelplaats. Vanuit deze West-Vlaamse stad verzekerden ze de snelle semi-directe treinen naar Brussel, maar ook in mindere mate de treinen tussen Lille en Oostende via Kortrijk en Brugge. Vanaf 1903 verhoogde het aantal locomotieven te Kortrijk en verzekerden ze – samen met de machines van Gent-Ledeberg praktisch alle sneltreinen in de streek en reden ze naast de boven genoemde diensten ook de treinen tussen Adinkerke en Brussel via Gent.

Tweede afwijkende stelplaats werd Charleroi en hier zou zich een belangrijk effectief gaan ontplooiën vanaf 1905. Eerste taak waren de treinen tussen Brussel en Charleroi, maar al zeer snel zouden ze afdalen naar minder zware taken en zouden ze een aantal diensten ten zuiden van Charleroi gaan overnemen en reden ze treinen naar Florennes, maar vooral op de verbinding naar Mariembourg en verder Treignes – Vireux.

Vanaf 1910 zou de inzet op de hoofdassen van het net sterk achteruit gaan en verloren de « moeilijker » stelplaatsen Liège en Verviers hun machines. Inmiddels werd een deel van het effectief al op non-actief gesteld en zo werden minstens twee machines al gebruikt als vaste stoomketel voor de voorverwarming van de reizigersstellen te Brussel-noord. De overige machines werden vooral op de vlakkere lijnen gebruikt. Naast Charleroi die zijn diensten bleef behouden, kwamen de typen 17 ook te St-Niklaas in depot en verzekerden ze de lichtere diensten tussen Gent en Antwerpen, maar reden ook naar Dendermonde en Mechelen. Ondanks deze vermindering in dienst werden de herstellingen trouw doorgevoerd en werden tussen 1909 en 1911 nog 3 vervangketels geleverd door Thiriau en Haine-St-Pierre.

De eerste wereldoorlog leidde tot een halvering van het aantal machines : niet alleen werden vele afgestelde locomotieven in de beginmaanden naar Duitsland afgevoerd en verdwenen daar definitief, maar door het gebrek aan werkgebied – de machines waren te zwak voor de zwaardere oorlogstreinen – werden veel machines afgesteld en de edele grondstoffen werden hergebruikt voor minder edele taken. Bij de bevrijding bleven - bij de eerste telling in 1921 – nog 44 exemplaren over.

#### *Na de eerste wereldoorlog.*

De situatie voor het type 17 is in de eerste periode vrij verward, waarschijnlijk stonden nog vrij veel machines in desolate toestand over het net verspreid en was er een beslissing om deze machines niet meer te gebruiken. Hierdoor werden de zwaar beschadigde of geplunderde machines afgebroken en bleven nog 44 locomotieven in drie districten (Gent, Brussel-noord en Charleroi) achter. Gedurende enkele jaren werden ze niet meer gebruikt, doch door een tekort aan machines in de beginjaren '20 werden de overgebleven machines toch nog hersteld en voor het eerst vanuit Charleroi gebruikt. De onderstaande tabel geeft dan ook – naast de werkelijke diensten per stelplaats ook het effectief per district in hun naoorlogse loopbaan.

Jaar	District					Inzetstelplaatsen					Totaal
	Gent	FBN	FCR	FN	FMS	FTK	FCR	FMS	FSD	FSN	
05/1922	13	6	25				8				44
10/1922	13	6	25				5				44
06/1923	13	6	25				1				44
06/1924	13	6	25			4	5		5	8	44
06/1925	27		16	1		5	5		4	8	44
06/1926	29		15			5	6			6	44
02/1927	27		17			1	6			6	44
06/1927	27		17				5			6	39
05/1928	25		14				6			6	31
02/1929	16		15				7			6	24
05/1929	11		13				7			6	21
02/1930	9		12				3			6	21
05/1930	9		5		7		3	6			21
10/1930	1		5		10		3	7			16
02/1931	1		4		8		3	5			13
05/1931	1		4		6		3	3			11
10/1931	1		4		4			1			9
02/1932			3								3

Afkortingen

FBN : Brussel-noord  
FTK : Kortemark  
FSN : St-Niklaas

FCR : Charleroi-sud  
FMS : Mons

FN : Antwerpen  
FSD : Oostende

*Stelplaats Charleroi-sud*

Als eerste stelplaats zou Charleroi vanaf eind 1921 de typen 17 terug gaan gebruiken. Het is zeer moeilijk om de werkelijk inzet tijdens de eerste bedrijfsjaren te achterhalen, waarschijnlijk werden de machines gebruikt op de verbinding Namur – Charleroi – Mons voor de snellere verbindingen in deze regio, het vervangen van deze inzet door de zwaardere locomotieven type 64 op het einde van 1922 staft dit vermoeden. Op dat ogenblik daalde de inzet nog tot slechts één inzetdag, maar men vond al snel een nieuw inzetgebied voor deze machines. Net zoals voor de wereldoorlog, waren er snelle treinen op de verbindingen vanuit Charleroi naar het zuidelijke deel van de provincie en zouden de meeste diensten op de verbinding naar Mariembourg en Treignes gereden worden. De overige verbindingen zijn weinig waarschijnlijk daar er op dat ogenblik voldoende zwaardere locomotieven aanwezig waren voor o.m. de verbindingen naar Brussel en dat de Nord Belge anderzijds een aantal treinen op de Waalse as verzekerde. Mogelijk reden de typen 17 ook nog enkele diensten op de lokaallijnen vanuit Florennes. Deze inzet bleef constant schommelen rond de 6 inzetdagen en bleef behouden tot na de zomerregeling van 1929. Op dat ogenblik begint de teruggang van de machines, maar ook een nieuwe inzetplaats nl. Mons. De inzetreeks van Charleroi vermindert ineens tot slechts drie inzetdagen, maar ook de diensten stellen niet veel meer voor : enkele lokale treinen in de buurt van Charleroi en een paar diensten richting Walcourt en Mariembourg. Van het effectief dat eens ca. 15 locomotieven telde blijven er nog slechts 5 eenheden over. Ondanks deze krappe reserve blijven de drie inzetdiensten nog een tweetal jaar behouden. De winterregeling van 1931 – 1932 zou de laatste zijn waarin er nog effectieve diensten gepresteerd worden, maar nog gedurende deze dienst nemen de tenderlocomotieven type 15 de laatste treinen over. Hiermee eindigt de dienst van deze sneltreinlocomotieven praktisch ongemerkt en bleef Charleroi de laatste stelplaats voor deze machines.

*Stelplaats Kortemark :*

Twee stelplaats waar de typen 17 gereactiveerd werden was de kleine stelplaats Kortemark. Na de oorlog stond een belangrijk deel van de machines type 17 in de Gentse agglomeratie (meestal te Gent-Ledeberg) afgesteld en begin 1925 waren er niet minder dan 27 locomotieven in dit district aanwezig. Vanaf 1922 zouden de eerste machines terug in dienst komen en behielden ze een deel van hun vooroorlogse dienstenpakket. In eerste instantie ingezet vanuit Gent, verhuisden ze vrij vlug naar Kortemark en hier werd een eerste inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. De inzet beperkte zich vooral tot praktisch alle treinen tussen Adinkerke en Brussel via Gent tijdens de daluren en enkele treinen vanuit Kortemark naar Brugge en Oostende. Nadat de inzetreeks nog verder uitgroeide tot 6 inzetdagen in 1925 werden de machines eind 1926 vervangen door sterkere locomotieven. In 1927 werd nog een reeks met 1 inzetdag opgesteld, doch enkele maanden later waren de typen 17 dan weer werkloos afgesteld.

*Stelplaats Oostende :*

Na Kortemark werd er enige maanden later ook een beperkte inzet vanuit Oostende beslist, inmiddels waren er voldoende machines terug in dienst gesteld zodat voor de zomerregeling van 1925 een inzetreeks met 5 plandagen opgesteld werd. De diensten werden vooral gereden op de lokale lijnen vanuit Oostende naar Kortrijk via Torhout en Gistel, maar ook via Brugge. Maar hier zou de inzet steeds zwaarder worden en zouden de typen 17 vlug plaats moeten ruimen voor o.m. de locomotieven type 44. Eind 1926 eindigde dan ook de korte inzetperiode in deze kuststad.

*Stelplaats St-Niklaas :*

Gelijktijdig met Oostende werd nog een derde stelplaats in contact gebracht met de typen 17, nl. St-Niklaas. Deze stelplaats zou gedurende zijn lange loopbaan vooral de lokale verbinding in het noorden van Oost-Vlaanderen verzekeren en kreeg steeds te maken met machines die elders overtollig werden. Ook voor het type 17 was dit het geval en vanaf mei 1925 werden niet minder dan 8 locomotieven vanuit deze stelplaats gebruikt. Hoofdinzet kenden de machines op de verbinding tussen Gent en Antwerpen-linkeroever, maar verder werden ze

– in de daluren – ook gebruikt voor enkele treinen naar Dendermonde en Aalst. Deze inzet bleef trouwens een groot aantal jaren bestaan, wel werd ze begin 1927 ingekrompen tot slechts 6 inzetdagen en verloren de machines enkele treinen tijdens de piekuren, maar het gros van de diensten bleef behouden en het daggemiddelde werd opgetrokken.

Deze dienst werd trouwens praktisch ongewijzigd behouden tot bij de zomerregeling van 1930, maar op dat ogenblik werd beslist om de typen 17 in een versneld tempo af te voeren en St-Niklaas zou hiervan het eerste slachtoffer worden. Op korte termijn verloren de typen 17 hier al hun diensten.

#### *Stelplaats Mons :*

Onverwacht werd nog een laatste stelplaats in de loop van 1929 aangeduid : op het ogenblik dat al een groter aantal machines type 17 richting sloper gegaan waren, werd Mons aangeduid als uitloopstelplaats voor deze machines. Hier werd een bestand met een tiental machines uitgebouwd, waarbij zowel Gent als Charleroi elk een vijftal locomotieven aan Mons afstond. Er werd toch nog een vrij uitgebreide inzetreeks opgesteld met 6 à 7 inzetdagen. De inzet was hier vrij afwisselend, doch de meeste tijd brachten de typen 17 door op de lange, lokale verbinding naar Chimay via Fauroeux en Beaumont. Hier werden praktisch alle treinen voor hun rekening genomen. De overige diensten speelden zich af in de nabijheid van de stelplaats met diensten naar Haine-St-Pierre, Ath en op de lokale verbindingen ten zuiden van Mons.

Maar daar er steeds meer en meer machines afgevoerd werden, zou ook het bestand van Mons geleidelijk aan afbrokkelen en bij elke wijziging van dienstregeling slonk de inzet steeds verder weg. De laatste diensten werden gereden in de loop van 1931 op de verbinding naar Chimay maar hier zouden de eerste dieselmotorwagens geleidelijk aan de stomers gaan verdringen. In 1931 werd nog een inzetreeks met één enkele inzetdag opgesteld, maar nog voor het einde van het jaar werden de laatste machines definitief afgevoerd.

#### *De schrapping van de locomotieven :*

Ondanks het feit dat deze machines al voor de eerste wereldoorlog afgeschreven werden, zouden ze na de bevrijding nog gedurende geruime tijd de boven genoemde lokale diensten blijven verzekeren. Hierin is het standpunt van de Etat Belge niet erg duidelijk. Wel is het zo dat de beslissing om alle typen met slechts enkele exemplaren voortijdig af te stellen het effect had dat men vanaf 1924 te kampen had met een groot tekort aan locomotieven. Hierdoor bleef de loopbaan van een aantal typen behouden.

De crisis van 1928 leidde tot een overschot aan machines, maar had ook tot gevolg dat – vooral in de landelijke gebieden – de treinmassa's terug verminderden en dat het te lichte type 17 weer opgetrommeld werd voor deze treinen. Daar de bediening vrij gemakkelijk was en het verbruik behoorlijk was werd beslist om de afstelling zo lang mogelijk te rekken. Opmerkelijk was ook het feit dat de bedrijfreserve bij dit type vrij laag lag, waaruit an bliken dat de betrouwbaarheid ook tijdens de laatste jaren nog behoorlijk bleef.

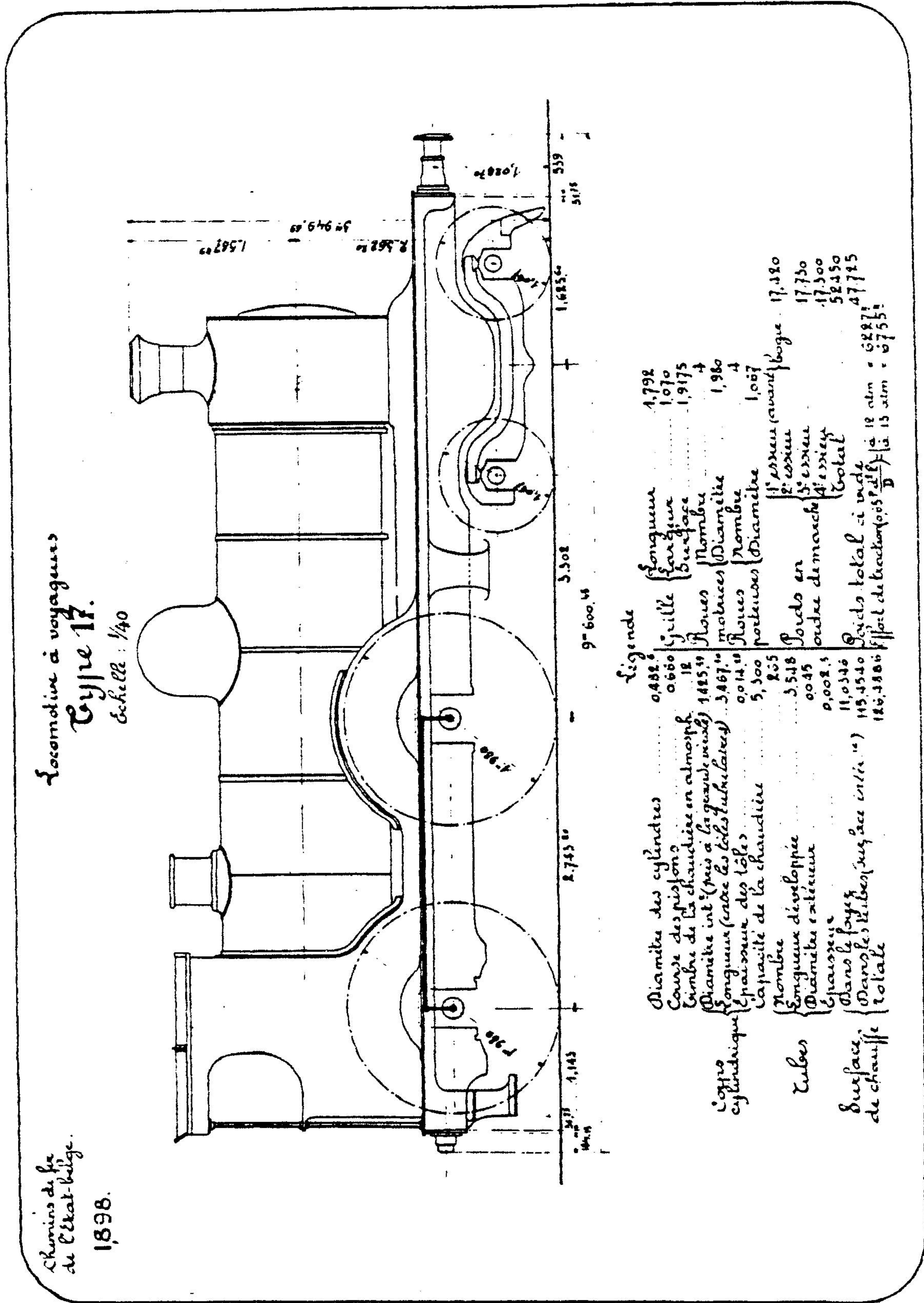
Daar de machines tussen 1923 en 1925 een grote herziening gekregen hadden was een theoretische inzet tot in 1931 mogelijk en dit werd dan ook nagestreefd. Pas vanaf midden 1928 werden de eerste machines – bij het bereiken van hun sleetgrens – definitief afgevoerd. Deze tendens bleef gedurende de volgende jaren bestaan en werden er slechts een tiental machines per jaar uitgerangeerd.

Pas midden 1931 werd beslist om de overgebleven 11 machines versneld af te voeren en nog tijdens de eerste maanden van de zomerdienstregeling 1931 werden praktisch alle diensten overgenomen en bleven er enkel nog wat reserve-diensten voor dit type over. In de loop van augustus werden dan ook de laatste effectieve kilometers vanuit Charleroi afgelegd.

Al zeer snel na deze afstelling werden de machines definitief uit het bestand afgevoerd en korte tijd later effectief gesloopt.

Overzichttekening :

Type 17



## Nummerlijsten type 17

NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
1835	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2411	04546		1898	WO I	Neilson	5403	Oorspronkelijke reeks
2412			1898	WO I	Neilson	5404	
2413			1898	03/1929	Neilson	5405	
2414			1898	1926/28	Neilson	5406	
2415	04547		1898	WO I	Neilson	5407	
2463	04447		1900	WO I	Tubize	1190	Tweede bouwreeks
2464	04488		1900	1926/28	Tubize	1191	
2465			1900	1926/28	Tubize	1192	
2466	04548		1900	WO I	Tubize	1193	
2467	04448		1900	WO I	Tubize	1194	
2468	04477	1700	1900	01/1932	Couillet	1260	
2469			1900	1926/28	Couillet	1261	
2470			1900	02/1931	Couillet	1262	
2471	04506		1900	WO I	Couillet	1263	
2472			1900	11/1930	Couillet	1264	
2473	04549		1900	1926/28	Couillet	1265	
2474	04550		1900	11/1930	Couillet	1266	
2475			1900	WO I	Couillet	1267	
2476	04402		1900	WO I	Couillet	1268	
2477	04539		1900	WO I	A.F.B.	1263	
2478	04526		1900	WO I	A.F.B.	1264	
2479	04449		1900	11/1930	A.F.B.	1265	
2480			1900	05/1929	A.F.B.	1266	
2481	04529		1900	WO I	A.F.B.	1267	
2482	04486		1900	WO I	A.F.B.	1268	
2483	04563		1900	WO I	A.F.B.	1269	
2484	04489		1900	WO I	A.F.B.	1270	
2485			1900	01/1929	La Meuse	1548	
2486	04450	1702	1900	10/1931	La Meuse	1549	
2487	04551		1900	WO I	La Meuse	1550	
2488			1900	1926/28	La Meuse	1551	
2489	04552		1900	09/1930	Carels	358	
2490	04403		1900	WO I	Carels	359	
2491			1900	1926/28	Carels	360	
2492	04530		1900	1926/28	Carels	361	
2493			1900	04/1929	Carels	362	
2494			1900	1926/28	Carels	363	
2495			1900	03/1929	Hanrez	72	
2496	04479		1900	WO I	Hanrez	73	
2497	04553		1900	WO I	Hanrez	74	
2498	04437		1900	WO I	Hanrez	75	
2499	04507		1900	WO I	Boussu	96	
2500	04404		1900	WO I	Boussu	97	
2501	04575		1900	WO I	Boussu	98	
2502		1703	1900	01/1932	Boussu	99	





2622		1704	1900	10/1931	Haine-SP	655	Derde bouwschijf
2623		1705	1900	11/1931	Haine-SP	656	
2624	04457		1900	08/1930	Haine-SP	657	
2625			1900	07/1930	Haine-SP	658	
2626	04554	1706	1900	10/1931	A.F.B.	1284	
2627	04405		1900	WO I	A.F.B.	1285	
2628	04421		1900	1926/28	A.F.B.	1286	
2629	04438	1707	1900	01/1932	A.F.B.	1287	
2630	04422		1900	05/1929	A.F.B.	1288	
2631	04478		1900	05/1929	Carels	364	
2632	04423		1900	07/1930	Carels	365	
2633	04555		1900	WO I	Carels	366	
2634			1900	1926/28	Carels	367	
2635	04556		1900	WO I	Carels	368	
2636	04557		1900	WO I	Couillet	1287	
2637	04424		1900	WO I	Couillet	1288	
2638	04439		1900	WO I	Couillet	1289	
2639	04578		1900	WO I	Couillet	1290	
2640	04406		1901	WO I	Cockerill	2263	
2641	04407		1901	WO I	Cockerill	2264	
2642			1901	07/1929	Cockerill	2265	
2643	04487		1901	WO I	Cockerill	2266	
2644	04508		1901	WO I	Cockerill	2267	
2645	04408		1901	WO I	Cockerill	2268	
2646	04582	1708	1901	11/1931	Cockerill	2269	
2647	04558		1901	WO I	Cockerill	2302	
2648	04440		1901	07/1930	Cockerill	2303	
2649	04532		1901	WO I	Cockerill	2304	
2650			1901	10/1929	Cockerill	2305	
2651		1709	1901	11/1931	Cockerill	2306	
2652	04559		1901	WO I	Cockerill	2307	
2653	04560		1901	WO I	Cockerill	2308	
2654	04499		1901	WO I	Cockerill	2309	
2655	04540		1901	WO I	Cockerill	2310	
2656	04505		1901	WO I	Cockerill	2311	
2657	04561		1901	1926/28	Hanrez	577	
2658			1901	04/1929	Hanrez	578	
2659	04533		1901	1926/28	Hanrez	579	
2660	04483		1901	WO I	Hanrez	580	
2661		(1710)	1901	08/1931	Hanrez	581	
2662	04441		1901	WO I	Boussu	108	
2663	04482		1901	WO I	Boussu	109	
2664	04510		1901	WO I	Boussu	110	
2665	04409		1901	WO I	Boussu	111	
2666	04562		1901	05/1931	Boussu	112	
2667	04484		1901	WO I	Carels	375	
2668	04501		1901	WO I	Carels	376	
2669	04442		1901	WO I	Carels	377	
2670			1901	02/1931	Carels	378	
2671	04564		1901	WO I	Carels	379	

# *Stoommotorwagens*

## *Type VV 52 – 56 .*

Na de testen uitgevoerd met motorwagen VV 51 werd de beslissing genomen om nog 9 bijkomende stoomrijtuigen aan te schaffen, echter wel verdeeld over twee bouwschijven. Voor de vier eerste motorwagens ging men uit van de ketel die al in gebruik was bij de drieassige motorwagens VV 102 tot 131, maar Tubize ontwikkelde hierrond een eenvoudiger afscherming. In tegenstelling met het prototype zou de rookkast en een deel van de langsketel niet meer onder een dak aangebracht worden, maar vrij opgesteld zijn.

De ketel zelf was een klassieke vlampijpketel met 150 pijpen met een lengte v&n 1 090 mm, een roosteroppervlak van 1,097 m<sup>2</sup> en werkend op een druk van 12,5 bar. DE aandrijving gebeurde door twee binnenliggende cilinders die de tweede as aandreven. Tussen beide drijfassen was een koppelstang aanwezig.

Voor de kastindeling werd er wel een verandering doorgevoerd, die echter niet de bedoelde verbetering met zich mee bracht. In tegenstelling met de vorige stoommotorwagens werd de kast in één enkel deel uitgevoerd waarbij de indeling van de klassen als volgt doorgevoerd werd :

- de bagageafdeling en dadelijk een 1<sup>ste</sup> klasse compartiment
- een middenplatform
- het 2<sup>de</sup> klasse compertiment
- het 3<sup>de</sup> klasse compartiment.

Daar waren vooral klachten van de eerste klasse reizigers, die zowel de geurhinder als de trillingen van de aandrijving hadden, maar ook de onrustige loop van de motorwagen was hier het gevolg van. Dit laatste punt kon niet meer opgevangen worden, maar na enkele jaren dienst werd de indeling omgedraaid en had men achtereenvolgens de derde klasse, een middenplatform, de tweede klasse en achteraan de eerste klasse met eindplatform.. Deze indeling werd bij de latere stellen dan ook aangehouden.

De 4 motorwagens hadden tijdens hun loopbaan drie inzetgebieden : na levering werden ze waarschijnlijk voor het grootste gedeelte in het Brusselse, op de lokale voorstadlijnen gebruikt, maar door het stijgende aantal reizigers moesten ze regelmatig meerdere lichte tramrijtuigen meeslepen en hierdoor werden ze te traag voor het aangewezen verkeer.

Tweede inzetgebied werd de Gentse agglomeratie met de lokaallijnen ten noorden van Gent naar Eeklo, Zelzate en verder naar Moerbeke, St-Gillis en St-Niklaas. Maar hier waren de diensten minimaal en werden vooral de kleinere drieassige motorwagens gebruikt.

Hoofdinzet kenden ze in het gebied rondom Mons, en vooral de kleine lokale lijnen buiten het eigenlijke industriegebied van de Borinage. Zo waren er diensten naar Roisin-Autreppe (vanuit St-Ghislain), maar ook naar Tertre en verder Ath en op de verbindingen vanuit Péruwelz en Blaton.

Over de schrapping is weinig bekend : waarschijnlijk werden de laatste diensten omstreeks 1905 gereden en werden de meeste motorwagens al voor de eerste wereldoorlog afgevoerd. In 1909 waren enkel de 54 en 55 nog effectief in dienst vanuit Mons. De 56 was afgesteld en werd in deze periode omgebouwd tot werkplaatslocomotief. Het rijtuiggedeelte werd verwijderd, het bagagecompartiment bleef, maar moest gedeelte plaats ruimen voor een bijkomende tender. Deze locomotief kwam als nr 258 in dienst, overleefde de eerste wereldoorlog en werd omstreeks 1926 uit het bestand afgevoerd.

# Stoommotorwagen type VV 52 - 56

# B-2

Stoom - lokale dienst

**Tubize :**

Type 29 Tubize

**Aantal zitplaatsen**

1<sup>ste</sup> klasse : 6 (0)  
 2<sup>de</sup> klasse : 16 (24)  
 3<sup>de</sup> klasse : 30

**Loopbaan :**

Nummering : VV 52 - VV 56

Effectief (bij bouw) 4

Bouwer kast : Tubize

Levering : 1885

Ombouw : ---

Buiten dienst : ca. 1902

Asindeling : B - 2

Snelheid : 50 km/h

**Remming :**

Compressor : ---

Debiet : ---

Automatische rem : Tegenstroom

Rechtstreekse rem : Schroefrem

**Kenmerken :**

Zuigers :

Type :

Werkingsprincipe ::

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Aantal vlampijpen:

Lengte vlampijpen:

Diam. ketel onder/boven:

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

# *Stoomlocomotieven*

## *Nord Belge 701 - 710 > Type 76*

### Geschiedenis :

Na de eerste wereldoorlog en vooral bij het hervatten van de economische bedrijvigheid had ook de Nord Belge behoefte aan krachtige locomotieven, vooral voor de doorgaande goederendienst op de maaslijn. Op dat ogenblik had zowel het Amerikaanse leger als het Britse leger op verschillende plaatsen in België nog grote stocks legerlocomotieven staan en de Nord Belge zou hier de toestand gaan verkennen. De keuze viel op 10 afgestelde locomotieven uit de Britse ROD (Railroad division) die te Gent afgesteld stonden. Het waren krachtige, moderne goederentreinlocomotieven met vier gekoppelde assen en een loopas vooraan. Deze locomotieven hadden al een behoorlijke geschiedenis.

In 1912 liet de New South Wales Government Railways uit Australië bij de Schotse firma North British Locomotive Company te Glasgow deze locomotieven bouwen volgens een model dat al vanaf 1896 ontwikkeld was. Nochtans zouden tal van verbeteringen aangebracht worden en waren deze machines al uitgerust met een oververhitter. Verder waren het vrij klassieke machines volgens Brits model : buitenliggende aandrijving op de derde drijfas, twee uitwendige cilinders met een diameter van 558,5 mm en een slaglengte van 660 mm, maar wel een binnenliggende stoomverdeling type Allan.

Nog voor ze de bedrijfspoorren verlieten werden de 10 machines door de eerste minister James Mac Donald opgeëist. Hierdoor kregen deze machines klasse T 524 ook hun bijnaam Mac Donald. In oktober 1915 werd de eerste locomotief aan de ROD afgeleverd en in Engeland voor militaire treinen ingezet. Het verleggen van de oorlogsactiviteiten leidde ertoe dat de 10 machines – die de nummers 701 – 710 droegen – op 28 juni 1917 naar Frankrijk overgebracht werden. Tijdens de opmars van de geallieerde troepen zouden deze locomotieven de vele zware militaire treinen tussen de Franse havens en het front gaan slepen en kwamen hierbij vooral in België tot inzet. Dit gebruik zou tot ca. 1919 blijven duren waarbij op het einde ze ook ingezet werden voor diverse verlogangerstreinen en zelfs in de gewone « burgerlijke » dienst gebruikt werden. Na de oorlog had de Australische maatschappij geen interesse meer voor hun machines.

Vanaf deze periode werden de machines dan ook werkloos afgesteld op één van de afstelsporen van het vormingsstation Gent-Zeehaven en dit was nog steeds het geval in 1924 bij de overname door de Nord Belge.

Na overname werden de machines te Kinkempois in depot ondergebracht. Opmerkelijk was wel dat de machines ook bij de Nord Belge de nummers 701 – 710 toebedeeld kregen, maar dat de nummering wel aangepast werd : bij de Nord Belge werden ze vernummerd in de volgorde van overname.

Gedurende hun ganse loopbaan bij de Nord Belge bleven de tien machines te Kinkempois gestationneerd en ook hun inzetpatroon bleef hetzelfde : ze sleepten enerzijds de doorgaande (internationale) goederentreinen vanuit Duitsland naar Frankrijk op het traject tussen Kinkempois en Namur, waarbij enkele treinen verder reden tot in Givet en daar door de Nord Français overgenomen werden. Anderzijds werden ze ook gebruikt voor de zware treinen met ballast en kalk uit de diverse steen- en kalkgroeves in de Maasvallei en de vormingsstations Kinkempois en Ronet. Sporadisch reden de machines over Etat Belge spoor door tot in

Charleroi (St-Martin) en Jeumont. Ondanks hun goede rijeigenschappen zouden er diverse moeilijkheden bij de machines optreden en dit leidde vooral tot een gebrek aan reserve-onderdelen. Deze verschilden trouwens voor een deel van de in België gebruikte onderdelen. Daarom besliste men om in de eindjaren '20 de locomotieven 709 en 710 af te stellen en te gebruiken als pluklocomotieven om de overige machines ritvaardig te houden.

Maar ook de levering van de zware locomotieven type 99 en de economische crisis van de jaren dertig leidde tot een verminderd vervoersaanbod. Hierdoor zouden geleidelijk aan de goederentreinlocomotieven op een afstelspoor geraken. In 1932 werden de 702 en 704 te Kinkempois afgesteld en tijdens de volgende jaren volgden de overige machines. Enkel de 708 was bij het begin van de tweede wereldoorlog nog in dienst en verzekerde vooral de lichte lokale goederentreinen tussen Kinkempois en Namur.

#### De overname door de N.M.B.S. :

Bij de overname door de Etat Belge zouden 7 van de 8 locomotieven op non-actief staan, doch door het nijpend tekort was met genoodzaakt om de afgestelde machines te reactiveren, maar voor enkele machines zou een herstelling niet meer lonen en zo werden de machines 701, 706 en 708 gebruikt als pluklocomotief. Inmiddels waren de locomotieven hernummerd in type 76, nummers 7601 – 7608. De 701 kreeg echter nooit het nieuwe nummer, maar kreeg wel een nieuwe opgave : demachine werd een vaste stoomleverancier voor de hoofdgebouwen van de N.M.B.S. en stond te Brussel-zuid afgesteld. Deze taak werd tot eind 1943 uitgevoerd. De ritvaardige machines werden onderverdeeld tussen St-Martin en Montignies

#### *Montignies :*

2 machines : 7603, 7607

Begin 1941 werden de typen 76 opnieuw gebruikt en Montignies kreeg vooreerst 2 machines – de 7603 en 7607 toegewezen. In deze barre eerste oorlogsperiode werd er geen eigen reeks voor deze machines opgesteld, maar werden ze – naar mogelijkheden – in de inzetreeks van andere typen gebruikt. Hier werden ze vooral ingezet voor het slepen van lokale goederentreinen op de verbinding naar Tamines en Ronet. Doch de inzet is nooit erg uitgebreid geweest en eind 1941 / begin 1942 werden beide locomotieven aan Kinkempois afgestaan.

#### *Kinkempois :*

2 machines 7603, 7607 eind/1941 > 07/1943

Deze Luikse stelplaats kreeg nog éénmaal twee machines in depot, deze machines kwamen van Montignies en werden te Kinkempois vrij uitgebreid gebruikt. In de loop van 1942 werden de Luikse metaalbedrijven opgeëist door de Duitse bezetter en steeg het verkeer met Duitsland drastisch. Hierdoor was er een tekort aan machines, dit ook door de afgifte van de laatste Duitse stomers van deze stelplaats.

In het te kleine effectief van deze stelplaats waren alle aanwinsten welkom en te Kinkempois kregen de machines hun vooroorlogse taken terug, eer bepaald de goederentreinen van en naar de voornaamste steengroeves en kalkovens in de Maasvallei. Zo gingen de typen 76 de treinen ophalen te Hermalle, Andenne, Namêche en Marches-les-Dames en brachten er ook de lege goederenwagens naar deze bedrijven. Deze dienst werd tot midden 1943 – niet zonder problemen – uitgevoerd. Defecten zouden de machines soms voor langere tijd immobiliseren.

Op 8 mei 1943 vertrok de 7603 naar St-Martin, op 9 juli volgde de tweede machine dezelfde weg.

#### *Mons :*

1 machine 7605 begin 1941 > 08/1942

Mons kreeg in de loop van 1941 voor het eerste een locomotief type 76 in depot, deze machine werd slechts sporadisch gebruikt en deed waarschijnlijk dienst voor de lokale goederentreinen tussen Mons en St-Ghislain. Al vrij vlug – midden 1942 – werd de 7605 dan ook naar de naburige stelplaats St-Ghislain overgeplaatst.

**St-Ghislain :**

1 machine            7605                            08/1942 > 08/1943

De overplaatsing van de 7605 naar St-Ghislain veranderde niet veel aan de inzet van deze locomotief. Buiten reeks werd de locomotief vooral ingezet voor lokale goederendiensten rondom de stelplaats, naar Tertre, Dour en de omliggende steenkoolmijnen en naar Jemappes. Deze dienst zou ongeveer een jaar duren, maar op 9 augustus 1943 verliet ze de stelplaats en zouden de 5 locomotieven verzameld zijn te St-Martin.

**St-Martin :**

6 machines :        7602, 7603, 7604, 7605, 7607

Naast Kinkempois en St-Ghislain werd ook St-Martin aangeduid als stelplaats voor het type 76, in 1941 kwamen er twee machines – de 7602 en 7604 naar deze stelplaats afgezakt. In de mate van de beschikbaarheid werden deze machines ingezet in de lokale goederendienst. Zo waren er treinen naar Montignies, Charleroi-sud-quai en Erquelinnes. In deze drie gevallen was er een trein 's morgens, werden nadien de stationsrangeringen uitgevoerd en werden de lokale bedrijven bediend en in de namiddag werd de terugrit ingelegd. Deze dienst werd gedurende de volgende jaren behouden.

Vanaf 1943 werd beslist om de vijf machines te St-Martin te verzamelen en tussen mei en augustus 1943 kwamen de overige locomotieven vanuit Kinkempois en St-Ghislain over. Er was een inzetreeks met drie inzetdagen opgesteld met de boven beschreven diensten. De andere machines werden in de werkelijke goederenreeks gebruikt en deze voorzag vooral lokale diensten binnen de agglomeratie rondom Charleroi.

De bevrijding zou in eerste instantie niet veel wijzigen aan het inzetpatroon van het type 76 : wel zouden de diensten in de reeks J geleidelijk overgaan op de locomotieven type 81, die in de loop van 1945 overkwamen vanuit Duitsland en na herstelling terug in dienst kwamen.

De vier dagen tellende inzetreeks bleef bestaan en zo legden de typen 76 een schamele 100 km per dag af. De inzet voorzag :

Dag 1	onderhoud te St-Martin
Dag 2	stationsrangeringen te St-Martin tussen 5 en 9 uur en 13 en 20 uur Bediening van staalbedrijf La sambre te Marchienne-est
Dag 3	Lokale goederentrein St-Martin – Erquelinnes Rangeringen te Erquelinnes tussen 8 uur en 22 uur Enkele overgaveritten naar Jeumont Lokale goederentrein Erquelinnes – St-Martin
Dag 4	Losse rit naar Charleroi-sud , afstelrit naar Montignies Rangeringen te Montignies van 8 uur tot 13 uur Rangeringen te Charleroi-sud – quai van 13 uur tot 20 uur Losse rit naar St-Martin.

Deze inzet bleef tot eind 1945 praktisch ongewijzigd doorlopen, doch op dat ogenblik bestond het plan om de machines te vervangen. De eerste aderlating was het wegvallen van de dag 4. Deze ging al vrij vlug over op de lichte rangeerlocomotieven type 51. Op 1 januari 1946 werd de nieuwe nummering ingevoerd en kregen ze de nummers 76.001 – 76.005.

In de loop van 1946 zouden de meeste diensten wegvallen : de diensten naar Erquelinnes werden overgenomen door de reizigerslocomotieven type 22, die door de sterkere locomotieven type 64 vervangen werden. Deze ritdag werd uit het bestand afgevoerd en vormde de nieuwe reeks R, waarbij de machines te Erquelinnes bleven overnachten.

Vanaf de winterregeling 1946 werd de laatste inzetdag in beslag genomen en overgedragen op de (nog oudere) locomotieven type 71 en op dat ogenblik werden de typen 76 definitief werkloos.

### *Schrapping :*

Vanaf eind 1945 werden de typen 76 al regelmatig op een afstelspoor geplaatst en begin 1946 werd de 76.004 definitief afgesteld. Tegen het einde van het jaar werden alle locomotieven dan definitief buiten dienst gesteld en de 5 machines roestten weg op de afstelspoor te St-Martin. Het zou echter tot midden 1948 duren eer de officiële PV's van schrapping opgemaakt werden en dit type het effectief verliet. Na enkele maanden werden de machines dan voor sloop verkocht . Opmerkelijk is wel dat de 76.001 die te Manage afgesteld werd, de overige stonden te St-Martin

## Nummerlijsten type 76

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
701	10/1915	7601	--	North British Cie		10/1941	Ex ROD 705
702	10/1915	7602	76.002	North British Cie		04/06/1948	Ex ROD 702
703	11/1915	7603	76.003	North British Cie		04/06/1948	Ex ROD 703
704	11/1915	7604	76.004	North British Cie		04/06/1948	Ex ROD 704
705	12/1915	7605	76.005	North British Cie		04/06/1948	Ex ROD 709
706	01/1916	7606	--	North British Cie		10/1941	Ex ROD 710
707	01/1916	7607	76.001	North British Cie		03/07/1948	Ex ROD 707
708	02/1916	7608	--	North British Cie		10/1941	Ex ROD 708
709	02/1916	--	--	North British Cie		voor 1936	Ex ROD 701
710	03/1916	--	--	North British Cie		voor 1936	Ex ROD 706





# Stoomlocomotief type 76

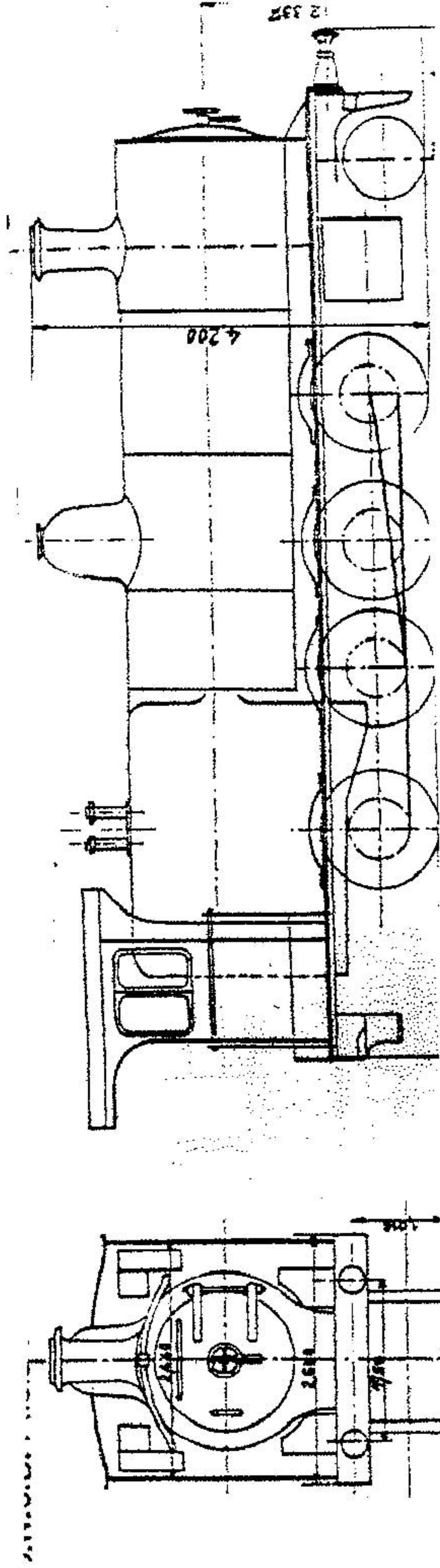
# I'D

Locomotief voor goederentreinen

ex Nord Belge 701 - 710

ex ROD 701 - 710

North British Cie 10



## Loopbaan :

Nummering : 701 - 710 > 7601 - 7608

76.001 - 76.005

Effectief bij bouw : 10

Effectief bij Etat Belge : 8

Bouwer : North British Cie

Glasgow

1915 - 1916

-

Buiten dienst : 1936 - 1948

Asindeling : I'D

Snelheid : 60 km/h

Aandrijving : oververhitting

Type overbrenging : Allan

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 558,5 mm

Zuigerslag : 660,4 mm

Remming :

Compressor : > enk Westinghousepomp

Debiet :

Automatische rem : Oerlikon

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

## Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig) :

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

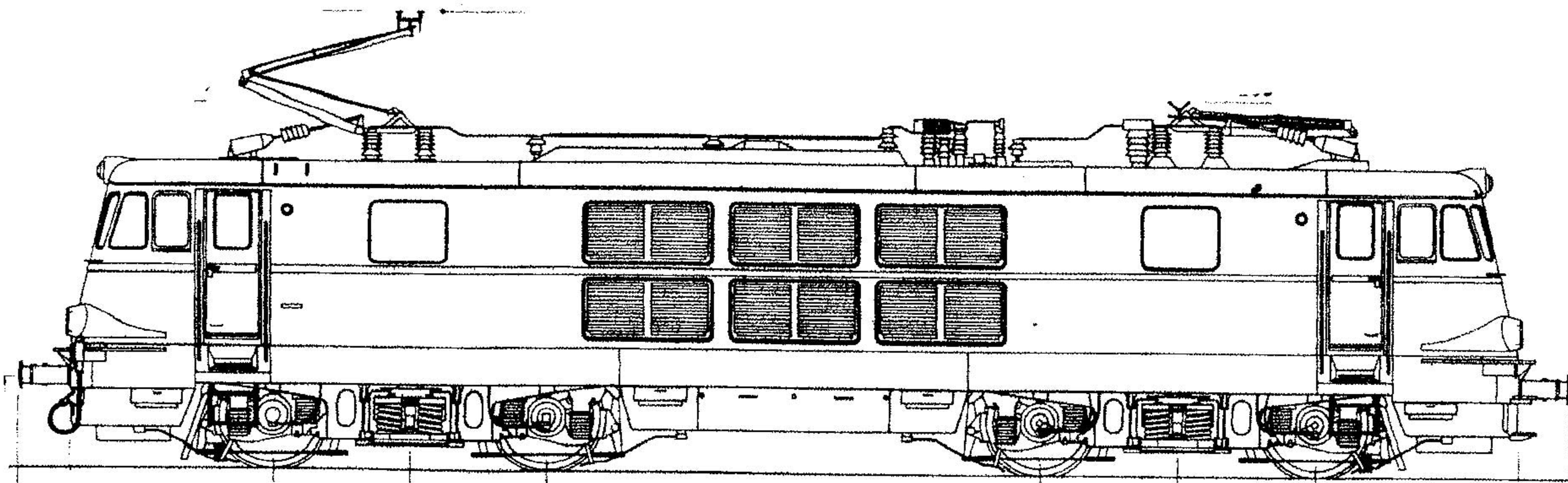
Type tender

Type 10

## **Elektr. locomotief type 150**

1962 / 1963

Brugeoise & Nivelles



### Geschiedenis :

In de vijftiger jaren had men het plan opgevat om de hoofdlijnen van het net te elektrificeren en naarmate er meer lijn in dienst kwamen, werden ook steeds verdere elektrische locomotieven in dienst genomen. Maar in deze periode was men zich nog niet bewust van het grensoverschrijdende elektrische verkeer. Een eerste maal kwam dit probleem naar voren bij de elektrificatie van de verbinding vanuit Antwerpen naar Nederland. Doch hier was het probleem niet zo groot: een aantal locomotieven werden aangepast zodat ze zonder problemen het grenstraject konden afleggen. En voor het benelux-verkeer bestelde men 12 "Benelux"-stellen. Dit waren in feite aangepaste NS stellen waar enkel de schakeling van de motoren kon aangepast worden.

Ook het verkeer met Frankrijk leek in deze periode geen problemen met zich mee te brengen daar ook de SNCF gekozen had voor 1 500 V. Maar de evolutie stond niet stil en voor het noordelijk deel van het land koos men vrij snel voor 25 000 V / 50 Hz en zo wel de oost-westlijn tussen Dunkercque en Thionville met deze spanning geëlektrificeerd. In 1960 begon men dan met de elektrificatie van de noordlijn tussen Paris en de Belgische grens. Maar op dat ogenblik stond de elektronica nog in zijn kinderschoenen en de toepassingen bij de locomotieven reeksen BB 12 000 en CC 14 100 zouden al vlug voorbijgestreefd zijn. Zo ontstond de moderne wisselspanningslocomotieven reeks BB 16 000 met meer betrouwbare elektronische componenten.

Toen in 1961 de grens benaderd werd boog men zich over de problemen van tweespanningslocomotieven. Bij de SNCF werden twee oudere locomotieven experimenteel omgebouwd tot tweespanningsmachines en deze zouden klaar staan voor de eerste ritten onder de draad tot in Brussel. Maar anderzijds kende de TEE- verbinding Paris – Brussel een explosieve groei en volstonden de dieselmotorwagens nog amper. Voor deze treinen ontstonden dan ook de zeer comfortabele maar zware TEE- rytuigen en dit leidde al vlug tot de vaststelling dat deze treinen vlug een massa van meer dan 400 ton hadden en voor deze snelle, maar zware treinen had men nog geen ervaring.

Met dit lastenboek in handen besliste de N.M.B.S. om zelf 5 meerspanningslocomotieven te ontwikkelen. Ze werden in eerste instantie afgeleid van de zeer betrouwbare locomotieven type 122, maar werden voorzien van een transformator en gelijkrichter voor het rijden op de wisselspanningsnetten. Hiervoor zocht men raad bij twee verschillende fabrikanten van elektronische componenten om zo een vergelijking te kunnen maken tussen beide systemen. Maar door het aanbrengen van de toch zware transformatoren in een klassieke gelijkspanningslocomotief kreeg men problemen met de massa en zocht men een oplossing in een vereenvoudiging van de kast, in niet lichtere draaistellen en een vermindering van de secundaire uitrusting. Daar er geen bijkomende problemen waren zou deze locomotief dadelijk geschikt gemaakt worden voor de drie spanningen tussen Paris en Amsterdam. En zo ontstond één van de meest betrouwbare locomotieven in deze

periode, het type 150. Deze locomotief zou trouwens voorbeeld worden voor de latere vierspanningslocomotieven type 160.<sup>2</sup>

### De loopbaan :

De opdracht tot de bouw van deze locomotieven werd in 1961 gegeven aan Brugoise et Nivelles (BN) te Brugge, de draaistellen werden ontwikkeld door Schlieren te Zwitserland en in licentie gebouwd. De elektrische uitrusting werd ontworpen door ACEC te Charleroi en ook daar gebouwd. Enkel de elektronische uitrusting werd in eerste instantie uitgegeven. De Duitse elektriciteitsreus Siemens leverde de uitrusting voor de drie eerste machines (150.001 – 150.003), nadien had ook ACEC een dergelijke gelijkrichter uitgewerkt en onder licentie van Schneider Westinghouse werd deze uitrusting in de twee volgende machines – 150.011 en 150.012 ingebouwd. Voor het eerst werden ook de moderne, éénbenige stroomafnemers type Faively in België gebruikt.

Ook nog andere verbeteringen werden aangebracht: zo werd de sturing van de tractiemotoren verbeterd en vereenvoudigd en werden de tractiemotoren zelf volledig opgehangen. De locomotieven werden eind 1962 – begin 1963 afgeleverd, dus ruim voor de indienststelling van de elektrische tractie naar Paris. Ze werden te Brussel-zuid gestationneerd. Tijdens de eerste maanden waren er vooral de test- en opleidingsritten en opmerkelijk voor een dergelijke ingewikkelde locomotief was het feit dat ze praktisch onmiddellijk inzetbaar waren.

In eerste instantie waren ze voorzien voor de volledige dienst tussen Paris en Amsterdam voor de T.E.E.-treinen, maar het grote succes ervan had tot gevolg dat er vier locomotieven nodig waren voor de internationale verbindingen tussen Brussel en Paris. Deze treinen werden overgenomen van de diesellocomotieven type 204 (later ook type 202) van Schaarbeek. Tijdens de zomerregeling van 1963 reden de twee experimentele tweespanningslocomotieven BB 26 001 / BB 26 002 (latere reeks BB 30 000) nog mee in deze reeks. Maar deze locomotieven waren vrij storingsgevoelig en het type 150 moest dan ook dikwijls inspringen. Te Brussel-zuid namen de diesellocomotieven nog steeds de treinen over om ze naar Amsterdam te brengen. In eerste instantie waren het de typen 202 die hiervoor gebruikt werden, maar vanaf 1966 ging deze dienst over op het type 200 (latere reeks 51) van Schaarbeek.

Gedurende drie jaar bleef deze dienst ongewijzigd behouden, waarbij de reserve-locomotieven nu echter ook regelmatig insprongen bij de diensten naar Amsterdam en zelfs naar Liège. Met de levering van het type 160 zou de reserve aan meerspanningslocomotieven vergroot worden. Inmiddels was de treinmassa van de internationale treinen verhoogd tot 600 ton en de zwakkere locomotieven type 150 hadden hiermee last om op de talrijke hellingen de snelheid te behouden. Even later werden ook de zware Franse vierspanningslocomotieven reeks CC 40 100 geleverd en werd een pool gemaakt voor de internationale treinen. Voor de verbinding tussen Paris en Brussel - samen met het inmiddels geëlektrificeerde baanvak Jeumont - Namur - waren er 8 locomotieven nodig en hiervoor waren 17 machines (10 CC 40 100, 5 type 150 en 2 type 160) ter beschikking. Bij voorkeur zouden de sterkere machines de zwaarste treinen slepen, terwijl het type 150 bij voorkeur op de "nieuwe" verbinding Paris - Köln (via de Waalse as) ingezet werd. De machines sleepten deze lichtere treinen tussen Paris en Namur en hier werden ze overgedragen aan de diesellocomotieven type 202 en later 205.

Vanaf 1972 verhoogde de inzet weer duidelijk door de elektrificatie van de verbinding Liège - Namur en werden er nieuwe directe treinen ingelegd tussen Paris en Köln, zowel via Brussel, als via Liège. Voor deze verbinding waren er vierspanningslocomotieven nodig en hiervoor kwamen de Franse locomotieven en de (inmiddels hernummerde) reeks 16 in aanmerking. Verder werden de 6 locomotieven reeks 18 geleverd en hierdoor werd het internationale verkeer bij voorkeur aan deze locomotieven overgedragen. De reeks 15 werd minder gebruikt en kreeg nieuwe taken. Zo bleven ze bij voorkeur gebruikt voor de internationale treinen tussen Liège en Paris, maar er waren ook twee inzetdagen op de verbinding tussen Brussel en Amsterdam. Meestal namen ze de T.E.E.-treinen te Brussel-zuid over, maar geregeld reden ze ook door tot in Paris. Verder waren er ook enkele binnenlandse treinen tussen Brussel en Liège en stotten ze ook regelmatig door tot in Aachen-Hbf. Ook deze diensten bleven ze gedurende geruime tijd behouden.

In de eindjaren zeventig kwamen er vrij ernstige problemen met de elektronische schakelingen en moesten regelmatig deze uitgeschakeld worden bij gebrek aan reserve-onderdelen. Dit had tot gevolg dat de

machines enkel nog op de gelijkspanningsnetten konden rijden en men verwachtte dan ook een spoedig einde voor deze reeks. De inzet werd aangepast en zo waren er enkel nog twee treinparen tussen Brussel en Amsterdam en enkele binnenlandse treinen tussen Oostende en Liège / Aachen. Slechts twee machines behielden hun statuut als driespanningsloc en werden nog sporadisch naar Paris ingezet. In de loop van 1990 gingen ze over in het bestand van Oostende en werd daar het onderhoud verzekerd.

Vanaf dat ogenblik zou het lot van de reeks 15 gaan afhangen van de overige locomotieven: Daar de Franse locomotieven reeks CC 40 100 steeds verder verouderingsverschijnselen vertoonden en zeer sterk storingsgevoelig waren, besliste de SNCF deze machines voortijdig af te stellen. Dit leidde dan tot de herstelling van de machines reeks 15 en opnieuw werden ze versterkt ingezet op de verbinding naar Paris. De inzetreeks voorzag weer 4 inzetdagen met een hoog daggemiddelde. Maar er wachtten andere moeilijkheden: vanaf 1986 werd een verbod gelegd op de diensten in Nederland dor het feit dat deze machines geen ATB beveiliging hadden en eind 1987 reden ze hun laatste diensten op N.S.-sporen. Om deze inzet te compenseren kregen ze de vertrouwde treinen tussen Liège en Paris in hun programma en hier vervingen ze de Franse zusterlocomotieven.

Door de afschaffing van de T.E.E.-treinen en de vervanging door EC- verbinding leidde tot een toename van het aantal rijtuigen en de "oude" machines reeks 15 konden deze treinen nog amper slepen en hierdoor werden ze van de verbinding Paris – Brussel geweerd en de inzetreeks omvatte nog drie inzetdagen: twee op de verbinding Liège – Paris en één inzetdag in de binnenlandse dienst tussen Welkenraedt en Oostende via Brussel. Deze dienst bleef behouden tot bij de invoering van de TGV- treinen tussen Paris en Brussel. Het einde van de reeks 15 werd in het zicht gesteld.

Opnieuw zou het niet ter beschikking zijn van nieuw materieel de inzet verlengen: door de sluiting van de stelplaats Brussel-zuid verhuisden de machines naar Oostende en hier werden ze vooreerst gebruikt op de verbinding naar Liège en Eupen. Nochtans zouden ze ook regelmatig in andere diensten opduiken: zo reden ze sporadisch treinen vanuit Mons naar Aulnoye / Maubeuge (ter vervanging van de overbelaste reeks 12) en ook tussen Mons en Lille. Het feit dat ze niet geschikt waren voor trek-duwdiensten zou deze inzet echter sterk bemoeilijken.

Ook deze dienst zou stilaan eindigen en de levering van de nieuwe locomotieven reeks 13 zou zeker het definitieve einde vormen voor de tweespanningslocs. Er werd al een nieuwe inzetreeks opgesteld voor deze machines, maar door de vele moeilijkheden bij het op punt stellen zou men opnieuw voor problemen komen te staan. De inzetreeks was gedeeltelijk voorzien voor 160 km/h en geen enkele locomotief was hiervoor geschikt. Opnieuw kwam enkel de reeks 15 in aanmerking. Deze reeks omvatte twee dagen met een inzet tussen Oostende en Welkenraedt/Eupen. Verder was er ook een piekudienst op dezelfde verbinding. Inmiddels waren de machines in Kinkempois in depot gekomen. Vanaf de winterregeling is de inzetreeks opnieuw uitgebreid met een bijkomende piekudienst tussen Brussel, Waremme en Welkenraedt.

Nochtans schijnen de dagen voor de reeks 15 nu definitief geteld te zijn, de reeks 13 komt stilaan effectief in dienst en de reeksen 21/27 zijn toegelaten voor 160 km/h. Maar daar er nog steeds geen problemen optreden bij de reeks 15 is het niet uitgesloten dat ze toch nog een nieuwe inzet gaan krijgen in het nieuwe millennium.

### De schilderijen / uiterlijk :

Oorspronkelijke volledig donker<sup>blauwe</sup>groene schildering :

1962 --

Daar waar de groene kleurstelling standaard was bij de locomotieven, werd bij de mererspanningsmachines een bijzondere schildering toegepast: oorspronkelijk bestond deze uit een zeer mooie, turkooise uitvoering, waar de sierlijnen en het B- monogram in roestvrij staal uitgevoerd was. De aanduidingen werden in de beginperiode gewoon op de kast geschilderd. Het dak was zilvergrijs, het chassis zwart.

Bij de eerste tussentijdse revisie met herschildering (in de beginjaren zeventig) werd een doffere staalblauwe kleur aangebracht, waardoor het typische karakter enigszins verloren ging. Het dak kreeg op dat

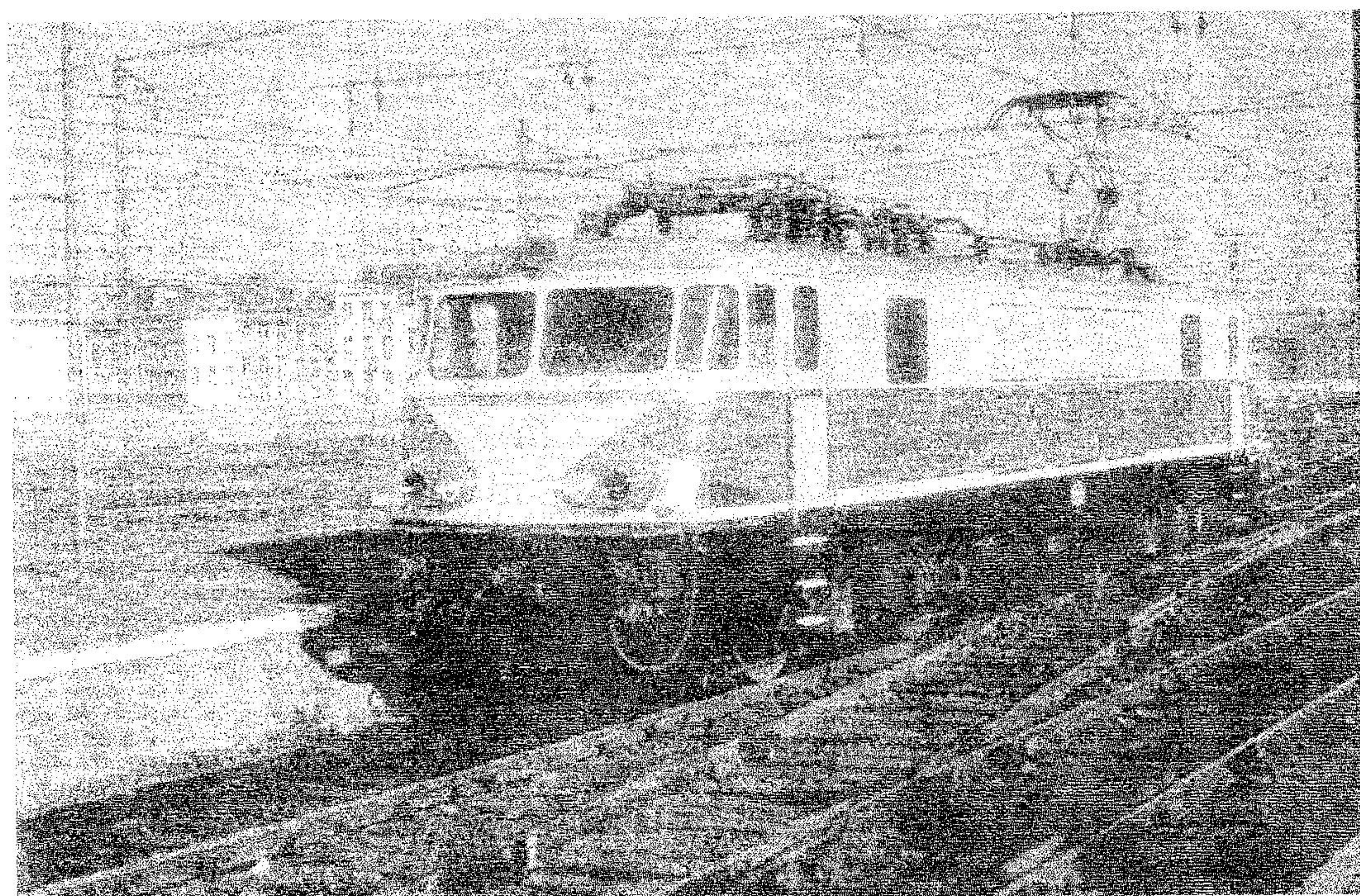
ogenblik een donkerder kleur grijs aangemeten. Anderzijds werden bij de hernummering in 1971 de (grotere) cijfers van de nummering ook in roestbrij stalen cijfers uitgevoerd.



Loc 1502 in oorspronkelijke schildering rijdt Brussel-zuid binnen met TEE Amsterdam- Paris

**Gele schildering :**

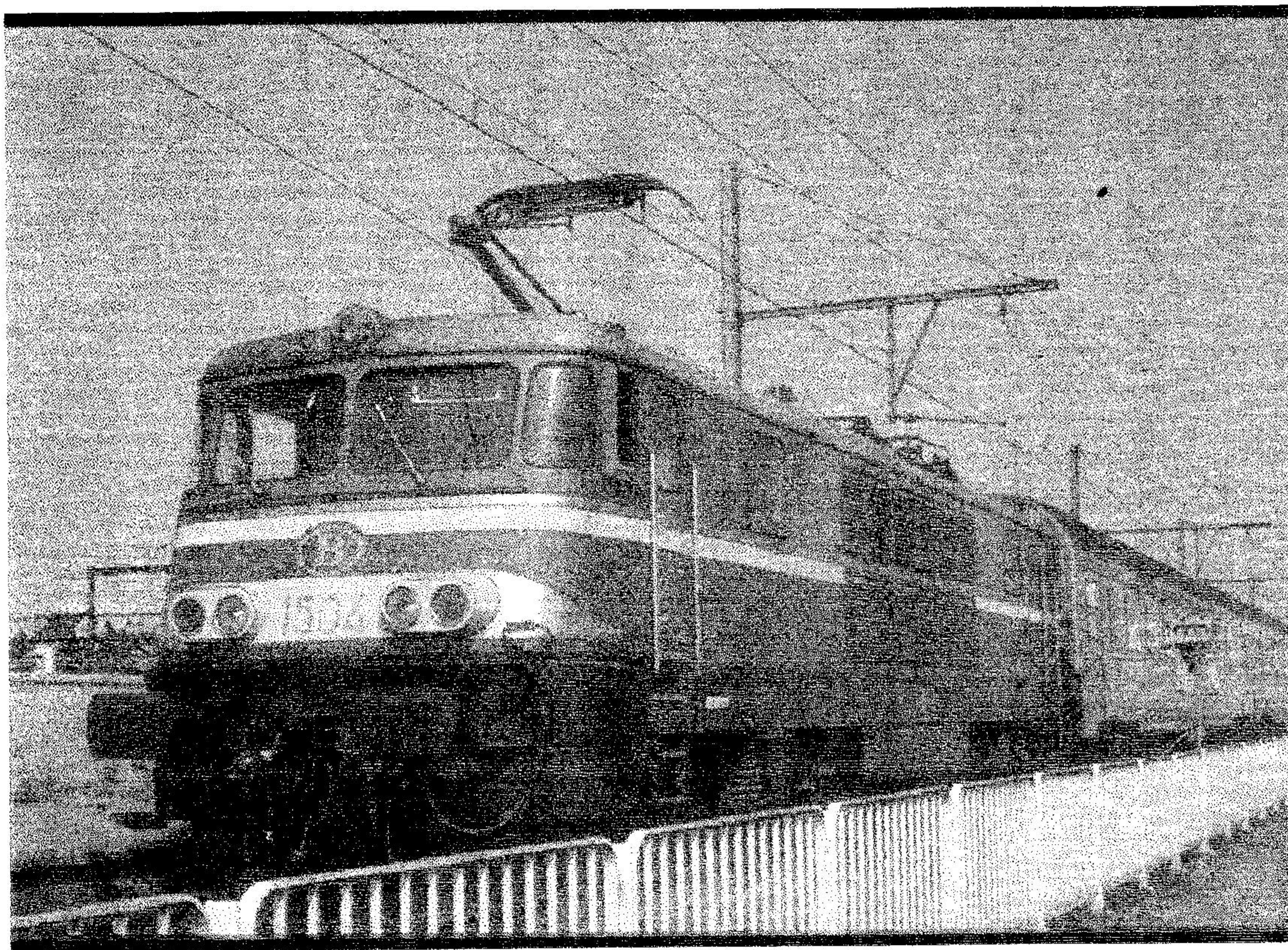
Samen met de invoering van de gele schildering, kreeg ook de reeks 15 deze nieuwe kleurstelling aangemeten. Men behield het schema van de overige machines maar gedeeltelijk, daar de blauwe band op de zijwanden breder was. De roestvrij stalen sierlijnen en beschrifting bleef behouden, maar was minder goed leesbaar op de gele achtergrond. Daar de reeks 15 – omwille van de grotere afgelegde afstanden – vaker een herziening nodig hadden, werden alle vijf machines in deze kleurstelling geschilderd.



Locomotief 1503 bracht net de TEE Etoile du Nord naar Brussel-zuid en wordt dan vervangen door een locomotief reeks 25.5

**Blauwe schildering :**

Ook deze laatste schildering werd bij de vijf machines aangebracht. Hier hebben we slechts een smalle gele lijn op de zijwanden en een gele verbinding tussen de koplampen.



Locomotief 1504 in nieuwe blauwe schildering te Berchem

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de herschilderingen bij de reeks 15 :

	Oorspr	Geel	Blauw
1501	Levering	03/1977	12/1981
1502	Levering	07/1979	08/1982
1503	Levering	03/1979	08/1982
1504	Levering	06/1979	02/1983
1505	Levering	---	07/1980

**Levensloop van de reeks 15**

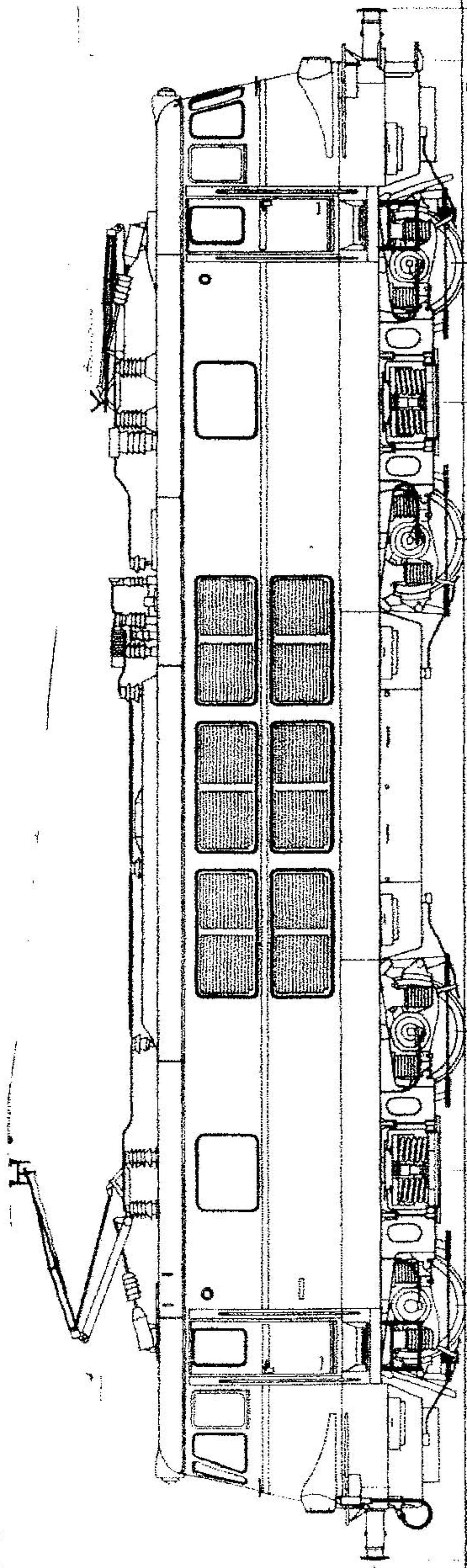
150.001	1501	1962	BN	Brussel-zuid 01/06/90 Oostende 02/06/1996 Kinkempois
150.002	1502	1962	BN	Brussel-zuid 01/06/90 Oostende 02/06/1996 Kinkempois
150.003	1503	1962	BN	Brussel-zuid 01/06/90 Oostende 02/06/1996 Kinkempois
150.011	1504	1963	BN	Brussel-zuid 01/06/90 Oostende 02/06/1996 Kinkempois
150.012	1505	1963	BN	Brussel-zuid 01/06/90 Oostende 02/06/1996 Kinkempois

# Elektrische locomotief type 150 > reeks 15

## B' B'

Internationale reizigersdienst

Brugeoise & Nivelles



### Opbouw :

Nummering : 150.001 - 003 / 011 - 012  
1501 - 1505  
5  
Effectief (bij bouw)  
Bouwer kast :  
Ombouw :  
Levering :  
Ombouw :  
Buiten dienst :  
Asindeling :  
Snelheid :

### Kenmerken :

Motor :  
Bouwer tractiemotoren : Acec Charleroi  
Ophanging : Volledig  
Aantal : 4 motoren  
Type : Onafhankelijke bekracht  
Overbrenging :  
Aandrijving sturing : Thyristoren  
Uurvermogen : Hakkers  
Doorlopend vermogen : 850 kW  
Overbrenging : 800 kW  
Tandwielverhouding : rechte tandwielen type G  
Ventilatoren : 3,17  
2 helicoïdale  
1 500 V / 125 m<sup>3</sup>/min  
Generator : Acec  
90 V / 35 A  
Batterijen : Cadmium-Nikkel  
54 elementen - 80 Ah

### Afmetingen :

Totale lengte : 17 750 mm  
Lengte kast : 16 600 mm  
Breedte : 3 040 mm  
Hoogte dak : 3 800 mm  
Hoogte (totaal) : 4 265 mm  
Afstand tussen draaist. : 8 500 mm  
Afstand binnen draaist. : 3 150 mm  
Radstand (totaal) : 11 650 mm  
Oversteek voor / achter : 2 325 mm  
Diameter wielen : 1 250 mm  
Massa (leeg) : 72 000 kg  
Massa (ritvaardig) : 77 700 kg  
Aslast : 1<sup>ste</sup> as : 19 500 kg  
2<sup>de</sup> as : 19 500 kg  
3<sup>de</sup> as : 19 500 kg  
4<sup>de</sup> as : 19 500 kg  
5<sup>de</sup> as :  
6<sup>de</sup> as :  
Trekkracht : 1 740 kN  
Vermogen : 3 200 kW



**Dienstregeling :****Zomerregeling 1984 .**

Na 1981 bleef de dienst praktisch ongewijzigd en bereidde men zich voor op de totale ommezwaai die zich zou voltrekken in 1984 met de nieuwe IC/IR regeling en deze dienst wordt dan ook hieronder afgedrukt en gedeeltelijk besproken

**Elektrische locomotieven**

Bij de elektrische locomotieven zou het aantal inzetstelplaatsen sterk verminderen: alleen Brussel-zuid, Kinkempois, Merelbeke, Ronet en Stockem zouden nog instaan voor het onderhoud. In de inzetreeksen komen echter veel personeelsstelplaatsen voor. Dit is niet mogelijk om deze in dit korte overzicht te vermelden, daar sommige inzet over verschillende locomotiefreeksen verdeeld is.

Reeks	Reeksnummer	Brussel-zuid	Merelbeke	Kinkempois	Ronet	Stockem
15	C9	4				
16	D9	5				
18	E9			2		
25.5	B9	6				
20	A0				12	
21	-					
22	A2		22			
	B2	22				
23	A3				23	
	B3				11	
	C3				21	
	D3			4		
	E3			1		
25	A5	11				
26	A6					31
27	A7			21		
	B7			23		
28	A8	2				

**Effectief van de elektrische locomotieven**

15	16	18	20	21	22	23	25	25.5	26
5	8	6	25	-	50	83	14	8	35
27	28								
60	3								

**Elektrische stellen**

Vanaf deze regeling werden de elektrische stellen effectief volgens reeks (of type) ingedeeld en hadden 9 onderhoudsstelplaatsen, die ook hun eigen inzetreeks hadden. Elk type elektrische motorwagen had trouwens één bepaalde reeks treinen waar ze bedrijvig voor waren

Reeks	Reeksnummer	Effectief	Stelplaats	Inzet	Soort dienst
010 - 049	Q	37	Schaarb	31	Stopdienst
051 - 108	U	58	Ronet	49	Stopdienst Namur/Hainaut
109 - 150	T	42	Stockem	35	Stopdienst Luxembour
151 - 206	M	55	Merelbeke	48	Stopdienst Vlaanderen
207 - 243	L	37	Hasselt	33	Stopdienst Limburg/Antw
244 - 270	R	27	Kinkempois	24	Stopdienst Liège/Namur
301 - 335	C	34	Stockem	29	IC Brussel-Luxembourg
336 - 385	B	52	Oostende	42	IC Kust - Liège/Genk
502 - 504	T	3	Stockem	35	Stopdienst
505 - 539	W	32	Schaarbeek	27	Stopdienst
595 - 600	S	6	Schaarbeek	3	Sabena
601 - 629	H	29	Haine-S P	25	IR
630 - 640	F	11	Schaarbeek	31	IR
641 - 662	I	21	Merelbeke	18	IR
663 - 676	F	14	Schaarbeek	31	IR
677 - 709	E	39	Oostende	28	IC Gent - Namur
710 - 728	D	19	Kinkempois	16	IC Liège - Moeskr
729 - 740	F	12	Schaarbeek	31	IR
741 - 782	G	42	Hasselt	36	IR
801 - 844	A	44	Schaarbeek	38	IC / IR
901 - 904	N	4 + 8NS	Schaarbeek	9	Benelux
951 - 958	P	8	Schaarbeek	6	Post

**Lijndiesellocomotieven**

Ook bij de lijndiesellocomotieven heeft men een nieuwe dienst, met vooral een volledige scheiding tussen reizigers (reeksen Z4/Z8) en goederen (reeks Zx). Het aantal reeksen is verminderd en de inzet wordt snel afgebouwd.

Reeks	Reeksnummer	Effectief	Stelplaats	Inzet	Soort dienst
51	Z8	13	Antwerpen	10	Goederen
	Z8	5	Schaarbeek	9	Goederen
	ZF	12	Schaarbeek	3	IR Geraarsbergen
	ZA	12	Kortrijk	10	IR
	ZN	11	Kortrijk	8	Stoptreinen
	Z8	13	Hasselt	10	Goederen
	Z4	12	Monceau	12	Goederen
	ZP	11	St-Ghislain	8	Stoptreinen
52/53/54	ZB	15	Ronet	5	Namur - Dinant
	ZK	6	Ronet	5	Stoptreinen
	Z4	17	Stockem	13	Goederen
55	Z4	15	Montzen	14	Goederen
	ZE	7	Kinkempois	6	Liège - Luxembourg
	ZL	18	Gouvy	8	Liège - Gouvy/Jemelle
59	Z8	23	Antwerpen	13	Goederen
	Z8	15	Merelbeke	8	Goederen
	Z4	10	Haine-S P	5	Goederen
60	Z8	28	Merelbeke	6	Lokale goederen
	Z4	9	Hasselt	5	Lokale goederen
	Z4	21	St-Ghislain	8	Lokale goederen
	--	2	Ronet		
	--	12	Kinkempois		
	--	4	Monceau		
62	ZM	13	Kortrijk	9	Stoptreinen
	Z8	8	Kortrijk	6	Goederen
	ZC	20	Merelbeke	14	IR Ronse/Eeklo
	ZG	8	Merelbeke	3	IR Geraardsbergen
	ZS	8	Merelbeke	3	Stoptreinen
	Z8	6	Merelbeke	4	Goederen
	ZH	11	Hasselt	7	Antwerpen/Neerpelt
	Z8	11	Hasselt	8	Goederen
	ZR	15	Haine-S P	11	Stoptreinen
	ZQ	17	St-Ghislain	11	Stoptreinen

**Effectief van de lijndiesellocomotieven**

51	52	53	54	55	59	60	61	62
89	13	19	8	40	48	59	11	130

**Rangeerdiesellocomotieven**

Enige nieuw feit was de ombouw van de reeks 66 in 71, maar bij het begin van deze regeling was er nog geen van deze locomotieven in dienst.

	FNDM	FSR	LNC	FKR	FC	FSD/FR	FHS/FLV
70	4						
71	2						
73			34	15			5
74	8						
80		32		19			
82	23					12	
83			18				
84	3				2	6	4
85	24						

	NK	GMN	FVY	GT	FGH	FEO	MKM
70							
71							
73	22			2			
74							
80							
82			2		13		
83	17					4	3
84		2					
85							

70	71	73	74	80	82	83	84	85	90/91
6	3	95	10	68	75	25	70	25	60

**Dieselmotorwagens**

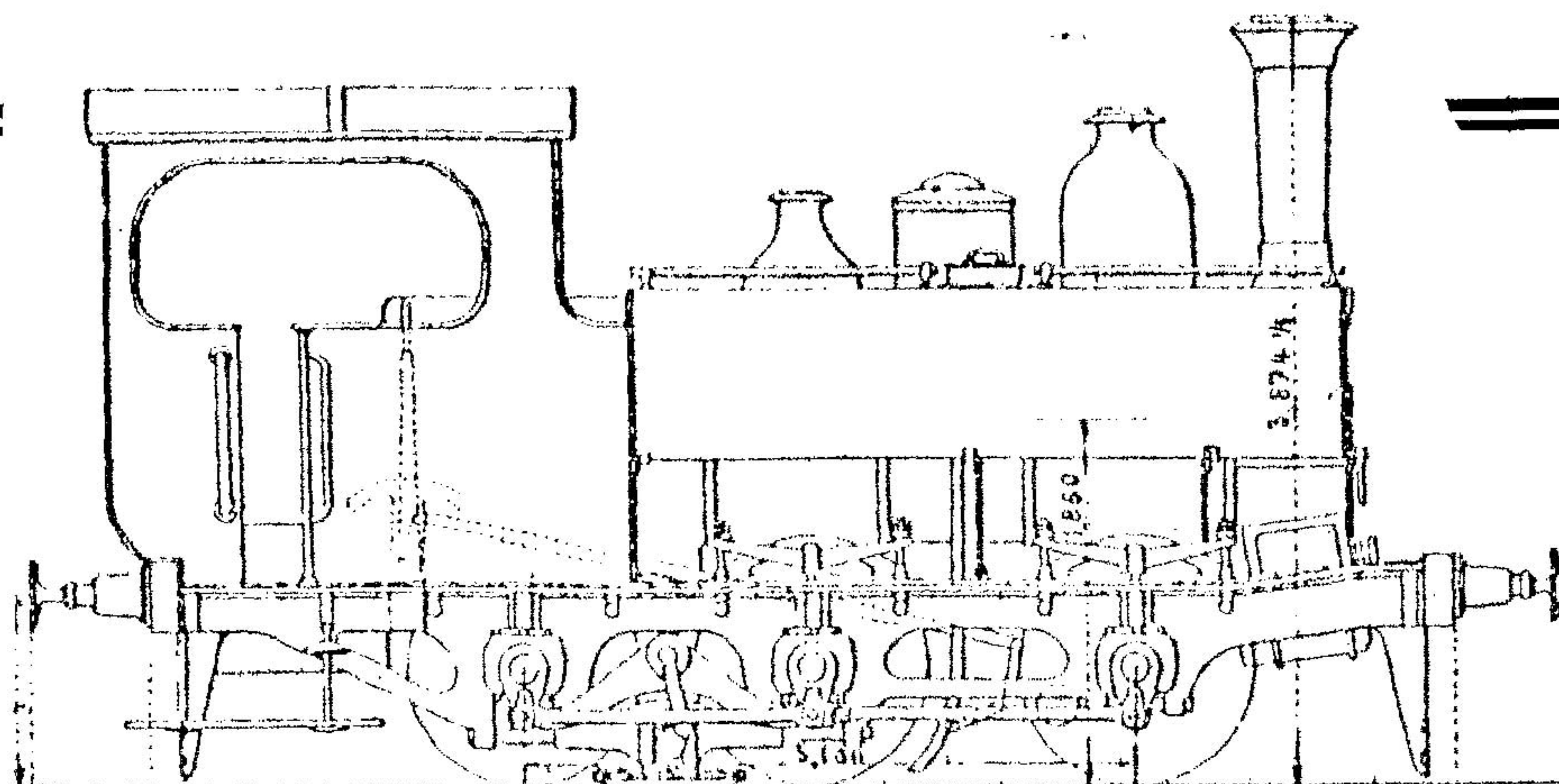
	FKR	GMN	MKM
43			
44	8		2
45			8
46		1	
49			
1984	8	1	10

Effectief van de motorwagens :

44	45	46	49
9	10	18	1

# Schrappingen :

## Type 51 .



<1921	1928	1930	1932	1933	1936	1937	1938	1939	1940	1941
269	4	5	1	1	1	1	50	1	15	2

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Effect	106	106	103	103	90	80	73	47
Schrapp	0	3	0	13	10	7	26	14

	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Effect	33	27	19	14	9	3	1	1
Schrapp	6	8	5	5	6	2	0	1

Voor een locomotieftype dat in een tijdsspanne van bijna veertig jaar (van 1866 tot 1905) gebouwd werd en tevens zoveel verschillende bouwvarianten kende, is het normaal dat de schrapping ook een ganse periode in beslag nam. In het totaal werd 469 (of 470) machines gebouwd en de eerste versies, die zeker niet de verbeterde kenmerken kenden werden al voor de eerste wereldoorlog (na 40 jaar dienst) buiten dienst gesteld. Tijdens de wereldoorlog zelf gingen een groter aantal machines verloren, dit door het feit dat zeker deze locomotieven niet veilig konden weggevoerd worden omwille van hun lage snelheid. Na de bevrijding bleven er nog een 270 machines in het bestand over.

Ook in de periode tussen beide wereldoorlogen ging nog eens de helft buiten dienst, maar werden voor een gedeelte verkocht aan industrieën. Vooral in 1938 kende men een afstellingsgolf met niet minder dan 50 machines, maar een gedeelte werd tijdens de tweede wereldoorlog gereactiveerd. In 1945 bleven er nog 106 machines in het N.M.B.S.-bestand achter.

Voor de laatste diensten willen we uitgaan vanaf 1950, een periode waarin de stationering betrekkelijk stabiel bleef en waarbij de machines geleidelijk aan door diesellocomotieven vervangen werden. In 1950 waren er nog 11 stelplaatsen en 3 centrale werkplaatsen waarin een (gewoonlijk vrij beperkte) inzetreeks voor deze machines bestond. Aan de hand van de beurtregeling van

Te **Antwerpen-Dam** had men in 1952 nog een achttal locomotieven type 51 in depot en hiervan werden er nog vier gebruikt in de lokale rangeerdienst: twee machines waren te Schijnpoort bedrijvig, één locomotief verzekerde de rangeringen in de stelplaats zelf aan de kolenlaadplaats, de vierde machine rangeerde in de centrale werkplaats. Maar geleidelijk aan zou de inzet slinken: de inzet te Schijnpoort ging in 1952 verloren aan vrijgekomen machines type 93 en tot in 1957 waren enkel de rangeringen op "Den Dam" nog overgebleven. De

laatste diensten werden verzekerd aan de kolenmenger, maar begin 1958 ging ook deze dienst over op het type 53, dat zelf verdrongen werd door de nieuwe diesellocomotieven.

In de streek van Charleroi waren er drie stelplaatsen die deze machines inzetten: naast Monceau (dat later besproken wordt) hadden we **Montgnies** dat een inzetreeks met 3 inzetdagen had en een vrij uitgestrekt gebied hiermee bestreek. In deze reeks U waren er vooral rangeringen, in drie ploegenstelsel. Zo voorzag de reeks rangeringen in het reizigersstation, (2 locomotieven) en in de stelplaats. Eind 1952 werden deze diensten overgenomen door vrijgekomen locomotieven type 53.

Te **St-Martin** bestond er een inzetreeks met 3 plandagen met praktisch alle rangeringen in de buurt van de stelplaats: twee machines rangeerden te St-Martin zelf (stelplaats en kolenbunker), de derde locomotief reed naar het naburige Marchienne-est en verzekerde de bedieningstreinen naar de aanliggende bedrijven. Met ingang van de winterregeling werd de stelplaats gesloten en de diensten gingen over naar Monceau, de locomotieven werden op dat ogenblik afgesteld.

Ook in het Gentse district waren nog een aantal locomotieven type 51 bedrijvig, in de eerste plaats was er **Aalst** waar er nog twee machines gebruikt werden. In reeks S werden ze gebruikt in de beide afstelbundels rondom Aalst, nl. Aalst-noord en Aalst-oost. Hier verzekerden ze in tweeploegenstelsel de vrij schaarse bewegingen en brachten de reizigersstellen naar Aalst zelf. Een derde machine was in reeks T vrij ver van de stelplaats actief, de 51-er verzekerde de rangeringen te Geraardsbergen en werd om de 14 dagen uitgewisseld voor onderhoud. De dienst werd pas omstreeks 1954/1955 door de machines type 53 overgenomen.

In 1952 had **Merelbeke** nog een uitgebreide inzet van het type 51 met drie inzetreeksen en vijf machines. De uitgebreidste reeks werd vanuit Merelbeke zelf gereden: twee dagen waren gevuld met lokale rangeringen te Merelbeke (ontvangstbundel) en Gent-oost. De derde dag voorzag vooral lokale treinen en rangeringen in de nabij gelegen stations. Zo bereikte het type 51 op één dag achtereenvolgens Melle, Ledeberg, de wagenwerkplaats te Merelbeke en Gentbrugge. De dag werd afgesloten met rangeringen aan de loskoer. Deze reeks V werd vanaf 1953 ingekort tot enkele de beide eerste inzetdagen en werd pas in de loop van 1957 volledig door de locomotieven type 53 overgenomen. De tweede inzetreeks W met één plandag speelde zich in de voormiddag in de haven af, de eerste rit ging richting Wondelgem met de rangeringen in dit station. Nadien werden er rangeringen uitgevoerd in de verschillende dokken ten oosten van het zeekanaal. In de late namiddag waren er enkele treinen naar Gent-oost. De derde reeks X omvatte één plandag met slechts één ploeg. De inzet gebeurde vanuit Deinze met stationsrangeringen in deze plaats. Beide laatste reeksen werden omstreeks 1956 – na aankomst van de eerste diesels – toevertrouwd aan de sterkere typen 53. Laatste stelplaats in de buurt was **St-Niklaas**: hier was er een reeks R voor twee locomotieven. Deze werden enkel ingezet voor rangeringen te St-Niklaas zelf en te St-Niklaas oost. Deze inzet was echter zeer onregelmatig, meestal werden ze uitgevoerd door locomotieven type 53. Eind 1952 hield de inzet van de 51-ers trouwens al op te St-Niklaas.

Ook in de streek van Mons was het type 51 goed vertegenwoordigd: te **Haine-St-Pierre** waren er drie beperkte reeksen voor deze machines: één locomotief verzekerde in reeks S de rangeringen te Haine-St-Pierre en reed ook een bedieningstrein naar La Louvière Gare industrielle. Deze dienst werd regelmatig door een type 53 overgenomen. De tweede reeks die tot eind 1953 behouden bleef waren de rangeringen aan de kolenmenger in de stelplaats zelf. De derde locomotief zorgde – in éénploegenstelsel – voor de rangeringen in de centrale werkplaats van de dienst Baan te Bascoup. Het zou deze dienst zijn die het langste stand hield en ondanks de overdracht aan de machines type 53 vanaf 1954, zou het type 51 tot in 1956 deze rangeerdienst blijven onderhouden en pas bij de afstelling van de laatste 51-er van Haine-St-Pierre werd ook hier – noodgedwongen – overgeschakeld.

**Mons** zelf had nog twee inzetreeksen met elk één inzetdag: de reeks S was de interessantste, daar hier praktisch enkel bedieningstreinen gereden werden. Ze ging de rit vooral naar Frameries, met de bediening van de bedrijven in de buurt. In de tussentijd werden ook de rangeringen in dit station uitgevoerd. De tweede – beperkte – inzet kon men optekenen als rangeerlocomotief voor de wagenwerkplaats van Mons. Beide diensten werden na 1954 nog uitgebreid en zo rangeerde een 51-er ook nog te Mons stelplaats en een vierde locomotief was te St-Ghislain (stelplaats) bedrijvig. Pas eind 1958 werd er abrupt een einde gemaakt aan deze diensten, door de aankomst van deze eerste diesellocomotieven te St-Ghislain. De overgebleven 51-ers werden zeer snel afgevoerd.

Verder werden de typen 51 ook gebruikt vanuit **Tournai**. Hier waren er twee inzetreeksen met elk één plandag en in drieploegenstelsel. De reeks T voorzag de rangeringen in het reizigersstation en de ritten naar de afstelbundels, deze dienst werd om de klok heen doorgevoerd. De tweede dienst voorzag de lokale rangeringen in de wagenwerkplaats, de kolenmenger, maar deze machine bediende ook de verschillende (kleine) bedrijven in de buurt en sprong tijdens de piekuren ook in in het reizigersstation. Maar ook hier waren er al vlug voldoende stoomlocomotieven type 53 beschikbaar: in 1952 werd de afstedienst overgenomen en ook de lokale rangeerdienst ging omstreeks 1955 definitief verloren, dit bij het aflopen van de revisiedata van de 51-ers.

Laatste groep waar de 51-ers nog in de jaren vijftig gebruikt werden, was **Namur**: in 1952 waren er twee reeksen : twee machines werden gebruikt te Namur station voor de gereed zetten van de reizigersstellen en de rangeringen in het station. Er was steeds één locomotief uitrit Liège/Luxembourg en één uitrist Brussel. Deze dienst werd echter al vlug overgenomen door machines type 53 en even later ook door de nieuwe diesellocomotieven type 250. De tweede inzet – reeks U met 1 plandag – voorzag de rangeringen in de wagenwerkplaats te Ronet in de voormiddag en aan de bundel van de stapelplaats voor betonproducten achter de stelplaats in de namiddag. Deze dienst werd trouwens tot ca. eind 1957 behouden en werd dan in de reeks van het type 53 ingewerkt. Verder was er nog een derde dienst die echter buiten reeks gereden werd: het betrof hier de ritten met goederenwagens met materialen voor de centrale werkplaats Salzannes.

Laatste inzetplaats was **Bertrix** hier waren ook twee inzetreeksen voorzien. Eén locomotief werd vanuit Libramont ingezet met stationsrangeringen, waarbij de bedieningstreinen naar Wideumont en Langlier in de reeks ingebrepen waren. Deze dienst ging eind 1951 al over op de machines type 53. De tweede inzetreeks T voorzag de stationsrangeringen te Bertrix zelf met het aanbrengen van de reizigersstellen aan perron. Hiervoor was trouwens maar één ploeg tussen 11 uur en 19 uur nodig. Ook hier hield het onverwoestbare type 51 het lange tijd uit daar de laatste machine er pas eind 1959 de brui aan gaf en vervangen werd door de eerste pas geleverde locotractoren type 230.

Te **Monceau** was er twee inzetreeksen : reeks V was de voornaamste en omvatte 5 inzetdagen in tweeploegenstelsel en werd volledig door het type 51 verzekerd. De reeks omvatte vooral lokale bedieningstreinen en rangeringen in de buurt van Charleroi. Als we de reeks gedetailleerder bekijken hadden we :

Dag 1	58 km	Rangeringen aan stelplaats Monceau Bediening van Rouix en steenkoolmijn MF puit 3
Dag 2	28 km	Rangeringen aan wagenwerkplaats (7 – 16 uur)
Dag 3	47 km	Rangeringen bundel Perier te Monceau
Dag 4	65 km	Losse ritten naar Charleroi-sud Rangeringen te Charleroi-sud (reizigers) van 5 tot 8 uur Rangeringen te Marchienne-zone van 9 uur – 16 uur Rangeringen te Charleroi-sud (reizigers) van 17 uur tot 21 uur Losse rit naar Monceau
Dag 5	48 km	Rangeringen te Monceau usines van 6 uur tot 16u30

Deze inzetreeks bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1956, maar werd dan overgenomen door de locomotieven type 53, die op hun beurt verdrongen werden door de nieuw geleverde diesellocomotieven type 253.

De tweede reeks N, voorzag enkel diensten bij de hulptrein met kraan van 15 ton. De locomotief stond hier planton en moest ervoor zorgen dat bij ongeval of werken deze kraan naar de uitwijkbundel gevoerd werd en daar overgenomen werd door een lijnlocomotief. Bij ongevallen (of werken) in de buurt van de stelplaats bracht de locomotief type 51 zelf de kraan ter plaatse en zorgde ook voor de verplaatsingen op dat ogenblik. Het is trouwens deze dienst die tot bij de zomerregeling behouden bleef en hier zou de laatste locomotief van het net – de 51.067 – zijn laatste bezigheid hebben.

### **De centrale werkplaatsen :**

Naast de gewone rangeerdienst waren de locomotieven type 51 uitermate geschikt voor de dienst in de centrale werkplaatsen. Hier moesten ze hun taken delezen met de nog lichtere machines type 50, maar er werden toch drie locomotieven voor deze taken gebruikt.

In de **CW Salzannes** werd tot eind 1953 een locomotief gebruikt voor de interne rangeringen, maar hier werden ook verschillende treinen naar Ronet verzekerd. In dit vormingsstation ging de machine de wagens met materialen en zelfs voor revisie in aanmerking komende locomotieven afgehaald. Ook in de **CW Luttre** hadden deze locomotieven dezelfde taak, hier duurde de inzet trouwens nog langer, namelijk tot in de loop van 1955.

Derde werkplaats was deze van **Gentbrugge**. In deze werkplaats voor wagens moest het type 51 zijn plaats delen met een locomotief type 50. De 51-er rangeerde hierbij vooral op de afstelbundels voor wagens buiten de eigenlijke werkplaats. Hier werden de wagens uitgerangeerd en naar de naburige werkplaats gevoerd. Voor deze taak was het type 51 meer geschikt omwille van zijn grotere trekkracht. Bij deze rangeringen werd zelf doorgereden tot in Merelbeke en Gent-oost. Bij het aflopen van de revisiedatum eind 1954 werd de laatste 51-er uit deze werkplaats vervangen door een tweede locomotief type 50.

### **De industrie:**

Tijdens de laatste jaren van de loopbaan werden de overtollige machines vrij vaak verhuurd aan diverse privé bedrijven. Reden hiervan was het feit dat ze zeer robuust waren, vrij gemakkelijk in gebruik en meestal in de vermogenscategorie van deze bedrijven. Zo werden er gedurende bepaalde periodes locomotieven verhuurd aan de steenkoolmijnen van Houthalen en Zwartberg, aan Cannon Brand te Burcht, de suikerfabrieken van Hoegaarden en Moerbeke, Interescout te Antwerpen en het cementbedrijf Defossez te Cronfestu.

Anderzijds waren ook nog tal van andere locomotieven bedrijvig in de verschillende industrietakken. Deze machines werden vanaf 1929 verkocht en bleven meestal nog lange tijd na de tweede wereldoorlog in dienst. Dit was zeker het geval in de steenkoolmijn van Houthalen (tot in 1954), maar vooral voor de 1152. In 1929 werd deze machine aan de Carbochimique van Tertre verkocht en deed hier minstens tot in de beginjaren zestig dienst, maar werd – waarschijnlijk in 1963 als laatste locomotief van dit type definitief afgesteld. Gedurende verschillende jaren bleef deze locomotief dan in open lucht afgesteld, maar bij de eerste stappen voor de oprichting van een spoorwegmuseum werd deze ex Etat Belge locomotief aan de N.M.B.S. teruggeschonken.

### **De museumlocomotief 1152**

Na de overname van de Carbochimique te Tertre werd de 1152 overgebracht naar de museumwerkplaats Leuven en de uiterlijke restauratie werd in 1988 gestart en duurde ongeveer drie jaar. In 1991 werd de locomotief voor het eerst in zijn donkergroene uitrusting aan het publiek getoond. Spijtig genoeg heeft men hier niet gekozen voor een restauratie in het bruin, daar het deze schildering was waarin de 1152 het grootste gedeelte van zijn loopbaan te zien was. De groene schildering heeft deze machine nooit gekend, zeker niet met het aangebrachte nummer.

De locomotief staat thans nog steeds te Leuven afgesteld.



## Lijn 136

### Walcourt – St-Lambert - Florennes

Zoals al bij de lijn 135 aangehaald, zou de private maatschappij « Chemins de fer entre Sambre et Meuse » een gans neterk in deze toch wel dun bevolkte streek gaan aanleggen en uitbaten. Hoofdzak zou een stervormig net worden vanuit de streek van Walcourt en Florennes. In tegenstelling tot de noordelijke tak, zou de lijn 136 een zuidelijke tak tussen beide steden gaan vormen. Het eerste deel tot in Rossignol zou trouwens gemeenschappelijk zijn voor beide lijnen. Vanaf deze plaats vertakte de lijn 136 zich naar St-Lambert. Dit 6 km lange gedeelte werd op 15 december 1853 ingereden. De aanleg van de resterende 7 km via St-Aubin duurde vrij lang en pas op 7 juli 1854 ingereden worden.

Het verkeer op deze verbinding zou steeds vrij beperkt blijven, het werd praktisch constant met de zogenoemde TT – zeer lichte tramtreinen – gereden. Gemiddeld waren er een vijftal treinparen per dag geprogrammeerd. Het goederenverkeer op de zuidelijke tak was aanzienlijker en bediende enkele steengroeves uit de regio, maar diende ook voor een doorgaande naar Tamines en Givet.

Tot in 1871 werd ook deze lijn door de « Entre Sambre & Meuse » zelf uitgebaat, maar op dat ogenblik ging de exploitatie over op de veel grotere Grand Central Belge. Hierdoor zou het verkeer al voor de eerste keer duidelijk verminderen, grootste voordeel voor deze lijn was wel dat deze maatschappij nu een doorgaande verbinding in deze streek bezat. Deze exploitatie zou tot in 1897 duren, maar toen werd de maatschappij door de Etat Belge overgenomen en kreeg men opnieuw een uitbreiding van het treinaanbod. Om het verkeer consequenter te kunnen uitvoeren werden beide stations van Florennes (Florennes-central en Florennes –est) met elkaar verbonden en kreeg men bijkomende verbindingen in dit sterpunt. Op dat ogenblik werd de stelplaats ook verder uitgebreid.

Nochtans zou het verkeer al in de jaren dertig wegwijnen, maar vooral het vervoer van arbeiders naar het industriebekken rond Charleroi hield de bedrijvigheid open. Nochtans zou het reizigersverkeer vrij lang stand houden. In de naoorlogse periode werden alle treinen trouwens door de kleine tweeassige Brossels type 551 van de stelplaats Florennes gereden. Op 2 oktober 1960 reed de laatste reizigerstreinen, de lijn bleef wel nog open voor het goederenverkeer en Florennes bleef een belangrijk knooppunt in de bediening van deze streek. De lijn 136 zou trouwens de enige toevoerlijn blijven.

Met de omlegging van de lijn 132 naar Mariembourg werd het baanvak Walcourt – St-Lambert opnieuw gebruikt en volledig hernieuwd. Het reizigersverkeer over deze nieuwe verbinding startte op 31 augustus 1980 terug op en is thans nog volledig in dienst.

Anderzijds zou het goederenverkeer verder achteruitgaan en werd de lijn steeds minder en minder bediend. Op 2 januari 1984 werd het baanvak tussen St-Lambert en Florennes dan volledig voor alle verkeer gesloten. Tijdens de laatste jaren kende men nog verschillende speciale reizigerstreinen ingericht o.m. door de GTF.

#### Voornaamste data :

15/12/1853	Opening van baanvak Walcourt – St-Lambert
07/07/1854	Opening baanvak St-Lambert – St-Aubin – Florennes
14/06/1855	Aansluiting op net van Cie de l'Est Belge naar Florennes
17/08/1871	Overname door Grand Central Belge
01/01/1897	Overname door Etat Belge
02/10/1960	Afschaffing van reizigersdiensten
02/01/1984	Afschaffing goederendiensten Walcourt – Florennes

**Stations – stopplaatsen :**

LWC	LWC	Walcourt	0
		Vogenée	2,661
GRS		Rossignol	3,780
		Yves-Gomezée	5 714
GLB		St-Lambert	6 866
GHI		Hemptinne	9 645
GSB		St-Aubin	11 804
GF	GF	Florennes – central	14 635

**Industrie :**

St-Aubin : steengroeve / mijn

**Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 136 / 136 A**

136		Walcourt - St-Lambert - Florennes (C)						136					
Châtelein eau (Ch.) 136	2531	2533	2537	2535	3649	K	368	2532	2534	2720	2536	2538	
	5.09	10.50	13.13	15.50	18.37	0	3	5.06	8.05	13.03	15.34	17.18	20.33
	5.15	10.56	13.19	15.56	18.42	3	3	5.00	7.59	12.57	15.28	17.12	20.27
	5.20	11.01	13.24	16.01	18.46	6	3	4.55	7.55	12.53	15.24	17.07	20.22
	5.23	11.04	13.27	16.04	18.49	7	3	4.52	7.53	12.51	15.21	17.04	20.19
	5.29	11.10	13.33	16.10	18.54	10	3	4.46	7.48	12.46	15.15	16.58	20.13
	5.34	11.15	13.38	16.15	18.58	12	3	4.42	7.45	12.43	15.11	16.54	20.09
	5.39	11.20	13.43	16.20	19.03	15	3	4.37	7.41	12.39	15.06	16.49	20.04

136		Walcourt - St-Lambert - Florennes (C.)						136				
km		6503	6511	TA 6704	TA 6706	6517	6708	TA 6897	TA 6700	6710	6714	
	Charleroi (Sud) 132	—	—	5.40	6.58	9.39	12.19	—	14.31	—	16.27	
0	Walcourt	4.46	5.53	7.10	8.00	10.32	13.12	14.18	15.42	16.20	16.59	
3	Vogenée	4.50	5.58	7.14	8.04	10.36	13.16	14.22	15.46	16.24	17.03	
5	Rossignol	4.57	6.06	7.18	8.08	10.43	13.21	14.26	15.50	16.29	17.08	
6	Yves-Gomezée	5.00	6.14	7.21	8.11	10.47	13.24	14.29	15.57	16.32	17.11	
7	St-Lambert	5.05	6.19	7.25	8.15	10.52	13.28	14.33	16.01	16.36	17.15	
10	Hemptinne	5.09	6.24	7.29	8.19	10.56	13.32	14.37	16.05	16.40	17.19	
12	Saint-Aubin	5.14	6.29	7.34	8.24	11.01	13.36	14.42	16.10	16.45	17.24	
15	Florennes (Central)											
	Charleroi (Sud) 132	16.42	17.39	20.55								
	Walcourt	17.41	18.45	21.41								
	Vogenée	17.45	18.48	21.45								
	Rossignol	17.49	18.52	21.49								
	Yves-Gomezée	17.52	18.55	21.52								
	St-Lambert	17.56	18.59	21.56								
	Hemptinne	18.00	19.03	22.00								
	Saint-Aubin	18.05	19.08	22.05								
	Florennes (Central)											
	Florennes (Central)	8.39	11.37	12.31	13.49	15.44	16.17	16.57	18.16	19.14	20.11	23.45
	Saint-Aubin	8.43	11.41	12.34	13.53	15.49	16.21	17.01	18.21	19.18	20.16	23.50
	Hemptinne	8.47	11.45	12.38	14.01	15.52	16.25	17.05	18.24	19.22	20.19	23.53
	St-Lambert	8.56	11.48	12.41	14.05	15.56	16.33	17.12	18.28	19.27	20.23	23.57
	Yves-Gomezée	8.59	11.51	12.43	14.08	15.59	16.35	17.15	18.31	19.30	20.26	—
	Rossignol	9.05	11.55	12.49	14.12	16.04	16.41	17.19	18.35	19.36	20.30	—
	Vogenée	9.09	11.59	12.53	14.16	16.08	16.45	17.23	18.39	19.40	20.34	—
	Walcourt	10.47	—	13.40	16.06	17.04	—	17.52	19.27	20.26	21.35	—
	Charleroi (Sud) 132											

◆ TA 6707 Ne prend pas, les jours ouvrables, les voyageurs au départ de Yves-Gomezée.  
 ◆ TA 6707 Neemt op werkdagen geen reizigers op bij vertrek uit Yves-Gomezée.

## *Lijn 136 A*

### *Ermeton – Florennes - Senzeille*

Verder was er nog een derde parallellijn die Florennes bediende : deze startte te Hemptinne op de lijn 136 en verbond de iets grotere plaats Philippeville met Florennes. Dit korte baanvak werd door de « Entre Sambre & Meuse » vanaf 1852 aangelegd en werd op 14 november 1854 officieel geopend. Deze vertakking van ca 7 km werd in eerste instantie vanuit Florennes met lichte treinen bediend, waarbij de meeste treinen via de lijn 135 doorreden tot in Walcourt. Ook de overname door de Grand Central Belge zou geen verdere veranderingen met zich meebrengen.

Pas toen de concessie van deze maatschappij verliep, besliste de Etat Belge om Ermeton-sur Biert dat op de Etat Belge verbinding tussen Tamines en Dinant (lijn 150) lag met Florennes te verbinden. Al zeer snel zou men een aanvang maken van de werken en het eerste deel van de verbinding tot in Stave werd op 1 mei 1895 officieel door de Etat Belge geopend. Het resterende baanvak tot in Florennes volgde 6 maanden later.

Gedurende twee jaar zou deze verbinding door twee maatschappijen geëxploiteerd worden, maar in 1897 werd de Grand Central Belge door de Etat Belge overgenomen en waren er nu rechtstreekse treinen tussen Ermeton en Philippeville, waarbij enkele treinen zelfs doorreden tot in Tamines.

Maar al vlug ontstond het idee om ook in zuidelijke richting de lijn door te trekken en zo Philippeville te verbinden met de lijn 132 te Senzeille en dit 7 km lange baanvak werd in 1908 aangelegd. Op dat ogenblik waren er ook enkele rechtstreekse verbindingen tussen Mariembourg en Tamines. Maar al vlug zou blijken dat ook deze verbinding doorheen de landelijke gebieden weinig cliënteel trok en werd het aantal treinen beperkt. Enkel de schoolgaande jeugd en de pendelaars zouden de treinen gebruiken. Zo werden tussen beide wereldoorlogen enkel lichte lokaaltreinen ingezet en na de wereldoorlog werden deze vervangen door de tweecassige Brossels van Florennes.

Het reizigersverkeer werd op het zuidelijke traject tussen Florennes en Senzeille al in 1954 definitief door bussen overgenomen. Hierdoor kwam Philippeville zonder treinverkeer te zitten. In 1960 werd ook de verbinding naar Ermeton verbust.

In de eindjaren zestig kreeg men de werken voor de omlegging van de lijn 132 omwille van het stuwmeer en opteerde men voor het hergebruik van de verbinding Philippeville – Senzeille (de aansluiting gebeurde echter te Neuville) en op 31 augustus 1970 werd het reizigersverkeer hernomen. Deze werken leidden echter ook tot een drastische verandering in het goederenverkeer. Het verkeer op het zuidelijk deel was al in 1954 geschrapt tussen Senzeille en Philippeville en werd alsnog hernomen. Deze laatste plaats werd nu vanuit Mariembourg bediend.

Op het noordelijk deel werd het verkeer gestaakt tussen Ermeton en Biesmerée en deze steengroeve in deze plaats werd nu vanuit Florennes bediend, doch ook hier was de bedrijvigheid miniem, de lijn werd achtereenvolgens ingekort tot Stave (omstreeks 1976) en verloor in 1980 alle verkeer. Zoals al bij de lijn 136 aangehaald zou ook het gemeenschappelijke baanvak tot Hemptinne (Y Froidmont) in 1984 volledig uit het NMBS bestand geschrapt worden en korte tijd later werden de nog bestaande lijnen volledig door de vegetatie overwoekerd.

Florennes en de noordelijke tak kende opnieuw enige bedrijvigheid vanaf 1990 : op dat ogenblik startte de toeristische vereniging TTMM (train touristique te la Meuse et Molinee) een beperkte bedrijvigheid en zou Florennes zou de nieuwe stelplaats worden. De lijn naar Ermeton werd een jaar bereden met twee draisines van de N.M.B.S., in 1992 kwam een motorwagen (de 554.18) van de T.S.P. op deze lijn terecht en werd vooral ingezet vanuit Maredsous, maar bereed ook enkele malen de verbinding naar Florennes. Doch deze vereniging moest in 1993 zijn bedrijvigheid staken en de lijn kreeg opnieuw zijn rust (of roest) terug.

**Voornaamste data :**

14/11/1854	Opening van baanvak Florennes (Y Froidmont) – Philippeville
14/06/1855	Aansluiting op net van Cie de l'Est Belge naar Florennes
17/08/1871	Overname door Grand Central Belge
01/05/1895	Opening baanvak Ermeton – Biesmerée
10/11/1895	Opening baanvak Biesmerée – Florennes
01/01/1897	Overname door Etat Belge
/08/1908	Opening baanvak Philippeville – Senzeille
17/10/1954	Afschaffing van reizigersdiensten Florennes – Senzeille
02/10/1960	Afschaffing reizigersdiensten Florennes – Ermeton
1970 > 1984	Afschaffing goederendiensten Walcourt – Florennes

**Stations – stopplaatsen :**

MEB		Ermeton-sur-Biert	10,257
MB		Biesmerée	7,650
MSA		Stave	4,885
GF	GF	Florennes-central	0
GSB		St-Aubin	16,700
GHI		Hemptinne	14,600
LJB		Jamagne	9,962
GPL	GPL	Philippeville	7,395
GVN		Neuville (nord)	5,074
GSN		Senzeille	0

**Industrie :**

Biesmerée steengroeve, metaalverwerking  
 Stave Landbouwproducten  
 St-Aubin : steengroeve

**Tunnel :**

Philippeville km 6,615

**Vertakkingen :**

Ermeton-sur-Biert vertakking lijn 150  
 Florennes-central vertakking lijn 135 naar Walcourt  
 Y Froidmont vertakking lijn 136 naar Walcourt  
 Y Neuville-nord vertakking lijn 132 naar Walcourt  
 Y Neuville-sud vertakking lijn 132 naar Mariembourg

**Uittreksels uit reisgidsen :**

- boven : reisgids van 1943
- onder : zomerperiode 1949

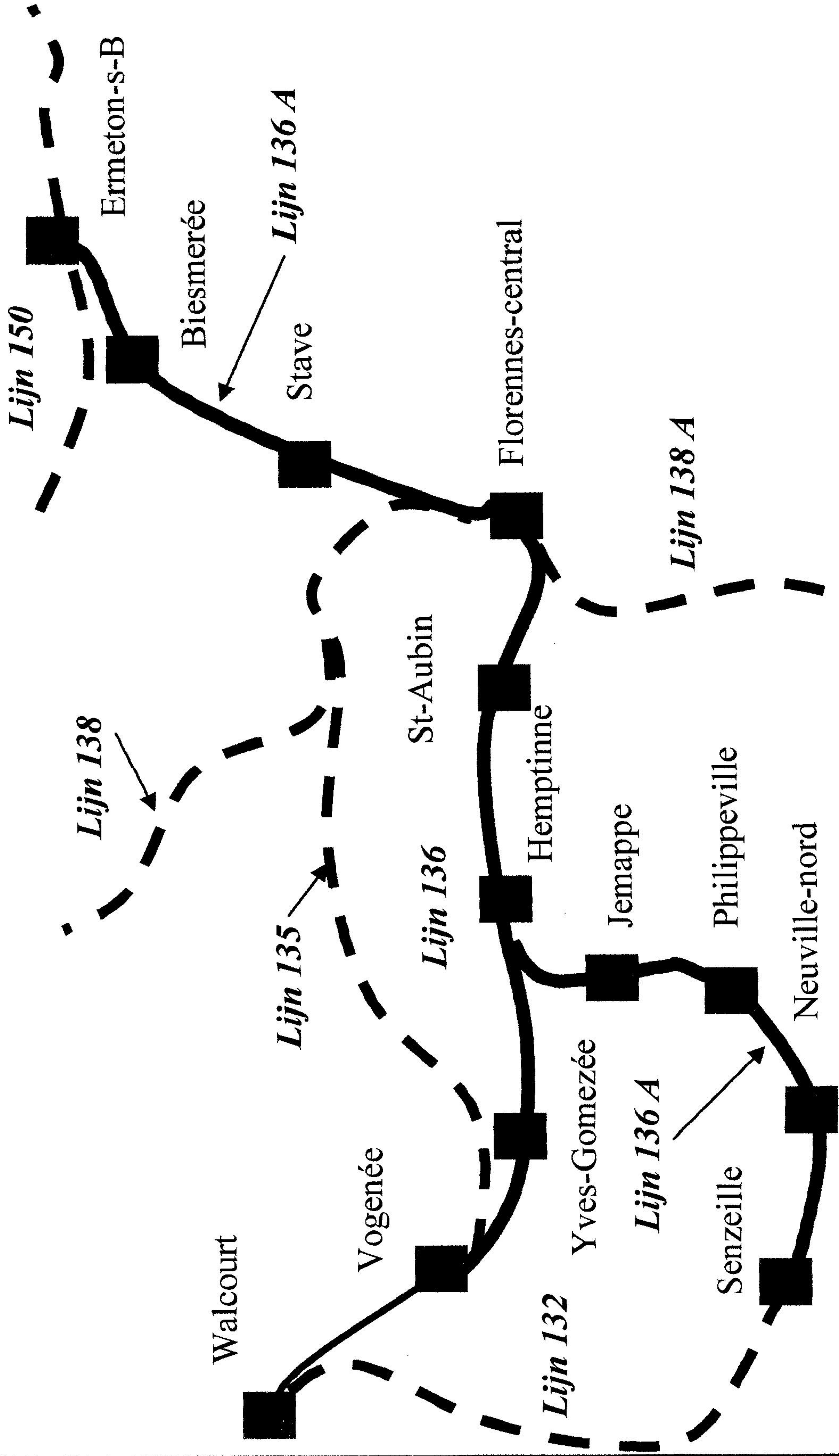
136 <sup>A</sup> Ermeton-s/Biert - Florennes (C.) - Senzeille 136 <sup>A</sup>											
3. klasse — 3 <sup>e</sup> classe											
T	T	T	T	T	T	K	T	T	T	T	
2540	2542	2716	2544	2546	2548		2541	2549	2543	2545	2547
—	8.13	12.08	14.40	17.00	19.36	0	8.04	11.48	14.19	16.48	19.22
—	8.19	12.12	14.46	17.06	19.41	2	7.59	11.43	14.14	16.43	19.17
—	8.26	12.18	14.52	17.12	19.47	6	7.54	11.38	14.06	16.37	19.12
—	8.33	12.24	14.58	17.18	19.54	11	7.48	11.32	13.59	16.30	19.06
6.10	9.30	—	15.00	17.19	—	14	7.37	11.32	—	16.29	18.49
6.15	9.35	—	15.05	17.23	—	16	7.32	11.27	—	16.24	18.44
6.19	9.39	—	15.09	17.26	—	21	7.27	11.23	—	16.20	18.39
6.27	9.47	—	15.17	17.33	—	23	7.17	11.14	—	16.11	18.29
6.32	9.52	—	15.22	17.38	—	0	7.12	11.10	—	16.07	18.24
6.33	9.53	—	15.23	17.39	—	3	7.11	11.10	—	16.07	18.23
6.38	9.58	—	15.28	17.42	—	8	7.07	11.06	—	16.03	18.19
6.45	10.05	—	15.35	17.49	—		6.59	10.59	—	15.56	18.11

136 <sup>A</sup> Ermeton-sur-Biert - Florennes (C.) - Senzeille 136 <sup>A</sup>															
0	Ermeton-s/Biert	TA 6491	TA 6707	TA 6483	TA 6485	TA 6499	TA 6495	TA 6487	TA 6489	TA 6622	TA 6624	TA 6725	TA 6493	TA 6505	TA 6497
2	Biesmerée	—	6.21	7.33	8.13	9.22	11.59	12.35	14.30	15.08	16.02	17.01	17.21	18.51	19.55
6	Stave	—	6.26	7.38	8.18	9.27	12.04	12.40	14.35	15.13	16.07	17.06	17.26	18.56	20.00
11	Florennes (C.)	—	6.33	7.45	8.25	9.34	12.11	12.47	14.42	15.20	16.14	17.13	17.33	19.03	20.07
14	St-Aubin	5.44	Walcourt (A. 6.58)	TA 6491	TA 6721	—	—	12.48	—	—	—	—	TA 6727	TA 6723	—
16	Hemptinne	5.48	—	7.49	8.58	—	—	12.53	—	—	—	—	—	17.44	19.39
20	Jamagne	5.52	—	7.54	9.03	—	—	12.56	—	—	—	—	—	17.48	19.44
23	Philippeville	5.59	—	7.57	9.06	—	—	13.03	—	—	—	—	—	17.52	19.47
25	Neuville (Nord)	6.04	—	8.04	9.13	—	—	13.08	—	—	—	—	—	17.59	19.54
30	Senzeille	6.08	—	8.09	9.18	—	—	13.12	—	—	—	—	—	18.04	19.59
		6.15	—	8.13	9.22	—	—	13.19	—	—	—	—	—	18.08	20.03
		—	—	8.20	9.29	—	—	—	—	—	—	—	—	18.15	20.10
Ermeton-s/Biert	—	22.20	23.44	23.52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Biesmerée	—	22.25	23.49	23.57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stave	—	22.30	23.54	0.02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Florennes (C.)	—	22.37	0.01	0.09	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St-Aubin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemptinne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jamagne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippeville	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuville (Nord)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senzeille	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senzeille	—	8.22	9.56	—	11.01	—	13.39	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuville (Nord)	—	8.29	10.03	—	11.08	—	13.46	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippeville	—	8.33	10.07	—	11.12	—	13.50	—	—	—	—	—	—	—	—
Jamagne	—	8.37	10.11	—	11.16	—	13.54	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemptinne	—	8.44	10.18	—	11.23	—	14.01	—	—	—	—	—	—	—	—
St-Aubin	—	8.48	10.22	—	11.27	—	14.04	—	—	—	—	—	—	—	—
Florennes (C.)	—	8.53	10.27	—	11.32	—	14.09	—	—	—	—	—	—	—	—
Stave	—	9.05	—	—	11.39	—	14.15	—	—	—	—	—	—	—	—
Biesmerée	—	9.10	—	—	11.44	—	14.20	—	—	—	—	—	—	—	—
Ermeton-s/Biert	—	9.14	—	—	11.32	—	14.23	—	—	—	—	—	—	—	—
Senzeille	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuville (Nord)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippeville	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jamagne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemptinne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St-Aubin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Florennes (C.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stave	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Biesmerée	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ermeton-s/Biert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

◆ TA 6492 Entre Florennes (C.) et Ermeton-sur-Biert circule le jeudi ainsi que le 4-XII.  
 TA 6496 Lorsque le TA 6724 roule, ne prend pas les voyageurs à destination de Stave et Biesmerée.  
 TA 6724 - TA 6725 Ne circulent pas les jeudi, dimanche et jours fériés, ni du 23-XII au 4-I et du 15-IV au 28-IV.  
 ◆ TA 6492 Tussen Florennes (C.) en Ermeton-sur-Biert rijdt Donderdags ook op 4-XII.  
 TA 6496 Wanneer TA 6724 rijdt, neemt geen reizigers op voor Stave en Biesmerée.  
 TA 6724-TA 6725 Rijden niet Donderdags, Zon- en feestdagen, noch van 23-XII tot 4-I en van 15-IV tot 28-IV.

# Lijn 136 / 136A:

## Walcourt - Florennes - Ermeton



# ***L.S.V.- actueel > Kolenspoor***

## ***1. Het kolenspoor***

Daar waar in vorig tijdschrift nog enige twijfel bestond over de subsidiëring, is deze thans volledig rond en wordt er thans gewerkt aan de administratie die een dergelijke uitbouw met zich meebrengt.

De werken in deze eerste fase omvatten voor het emplacement As de volgende werken :

- bouw van een werkplaatsloods met een lengte van 60 m, met één werkplaatsspoor en twee sporen voor het afstellen van het materieel gebruikt voor de exploitatie
- bouw van een onthaalcentrum met kantine, toeristisch info-centrum, een souvenirwinkel en het sanitaire gedeelte. Op de verdieping komt een poly-valente zaal en de aanvang van het museum.
- De aanleg van een parking voor ca. 70 voertuigen
- De aanleg van twee smalspoortrajecten over het ganse emplacement.
- De restauratie van een aantal kleinere onderdelen (schuilkelder, seinen, verlichting, ...)

Het grootste gedeelte van de subsidie gaat echter naar de herstelling van de lijn: hier moeten ca. 1 000 dwarsliggers vervangen worden, verder wordt een gedeelte onderstept en genivelleerd. Deze werken omvatten ook de aanleg van een wisselverbinding tussen spoor 1 en 2 en de werkplaatssporen te As.

Om al deze werken doorgang te laten vinden, moeten op korte tijd de nodige plannen en lastenboeken opgemaakt worden en moeten de prijsoffertes ingewonnen worden. Voor de meeste werkzaamheden zal de aanbesteding in de loop van november als plaatsvinden. Enkel voor de bouwwerken zal het begin van de werken later beginnen, daar er hier nog de nodige bouwvergunningen afgeleverd moeten worden. Volgens de laatste plannings worden deze vanaf september 2000 aangevat.

Derde luik van deze subsidie is het aanwerven van twee personen in vaste dienst: de exploitatie verantwoordelijke zal zich bezig houden met het uitwerken van een marketingplan en moet zorgen voor de publiciteit en de reclame. De technisch verantwoordelijke zal zorgen voor de begeleiding van de restauraties en de aankoop van het materieel. Beide personen komen waarschijnlijk op 1 december in dienst.

## ***2. Materieel***

### ***Aankopen :***

Zoals reeds in het vorig nummer aangekondigd werden te Hasselt drie motorwagens van de dienst ES – de ES 102, de ES 206 en de ES 208 – samen met twee trekkers type 7 aangekondigd. Op dat ogenblik werd de overbrenging nog geregeld. Inmiddels is deze zonder problemen verlopen.

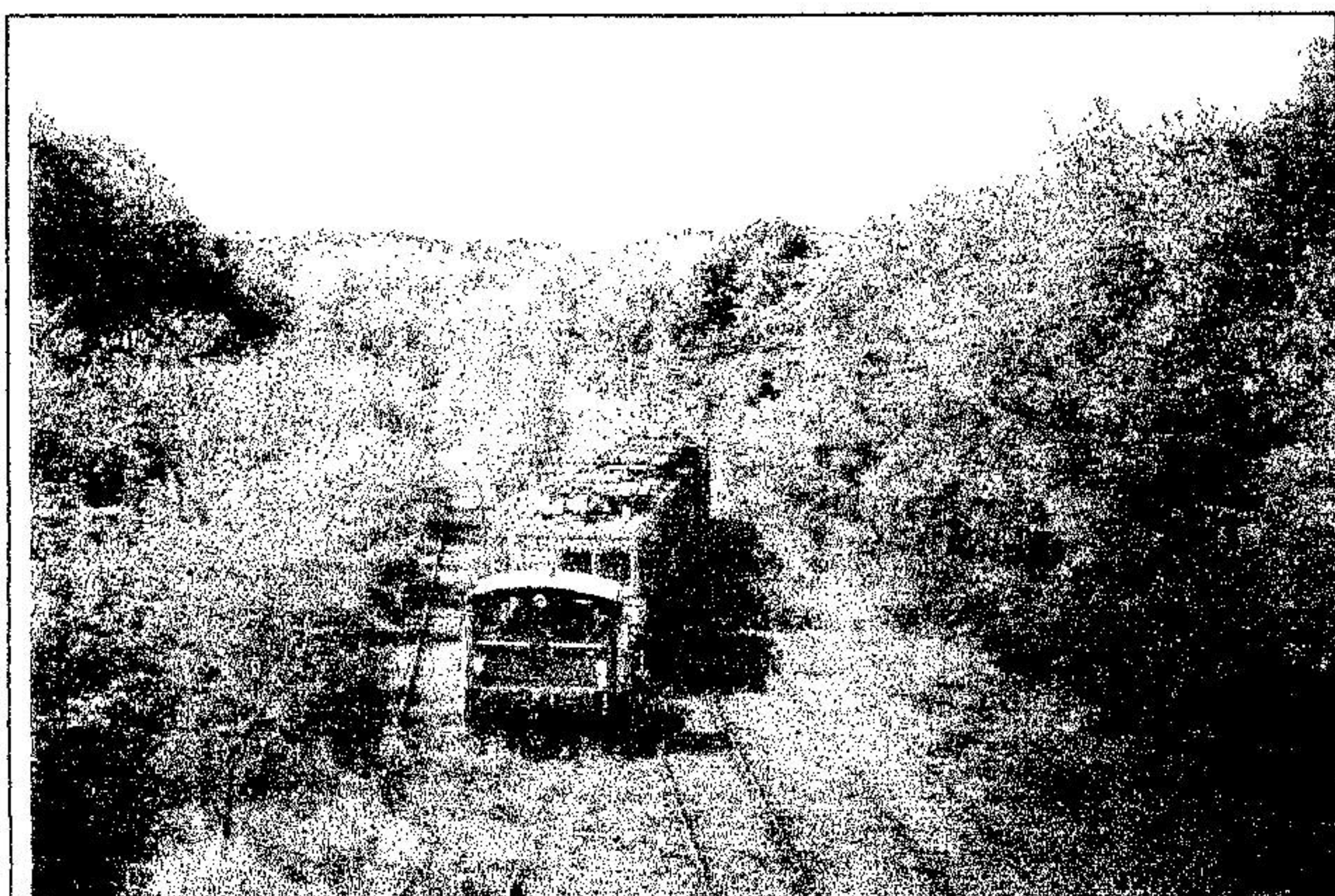
**a. . de overbrenging :**

De voorbereiding begon al in de week van 22 augustus, daar op dat ogenblik het materieel te Hasselt volledig nagezien werd; de L.S.V. zorgde voor de smering en het nazicht van de stand van de transmissies, de N.M.B.S. deed de nodige remproeven. Op 27 september werden de stellen – samen met vier remwagens in de vorming van Hasselt gereedgemaakt voor de overbrenging.

Op zaterdag 29 augustus was het dan zover. De extra-treinen voor pukkelpop en het sportfeest voor de opening van het nieuwe station van Genk dreigden de overbrenging nog te vertragen, maar uiteindelijk werd toch groen licht gegeven. Vertrokken te Schaarbeek kwam de 202.020 van de T.S.P. via de lijn 36 en St-Truiden naar Hasselt en pikte daar zijn vracht op. Na de remproeven kon de overbrenging starten en tegen een snelheid van 20 km/h ging de rit over de lijn 21 naar Genk-goederen (Winterslag). Tijdens de rit deden er zich geen problemen voor en precies op tijd werden de trein overgedragen. De rit naar As kon niet doorgevoerd worden door de te weelderige plantengroei op de lijn.

Na de nodige foto's met de 202.020 te Winterslag kon de terugrit beginnen en deze ging via Bilzen, Tongeren en Liège terug naar Schaarbeek. In middels werden de remwagens door twee locomotieven reeks 51 uitgerangeerd en werden het materieel van de L.S.V. voorbij de overweg van de Hengelhoefstraat geduwd en kon het stel door de L.S.V. in ontvangst genomen worden.

In de voormiddag was Caprice hiervoor trouwens via Waterschei naar Zwartberg gekomen en wachtte hier op de toelating om de trein te gaan oppikken. Dit gebeurde omstreeks het middaguur. Met bijna één uur voorsprong op het ritschema kon de terugreis aanvatten en na meerdere fotostops werd Waterschei bereikt. Ier had de ongewone trein veel bekijks bij de bezoekers aan de opendeurdagen van het Genkse stadion. Vanaf As werden de overwegen beveiligd door de lokale politie en omstreeks 3 uur werd dan As bereikt. Hier werd het materieel dadelijk uitgerangeerd naar spoor 3.



Caprice met de motorwagens en trekkers rijdt Waterschei-vorming binnen

29/08/99

**b. de verdere aankopen.**

In ons tijdschrift 86 kondigden we de aankoop van 5 bijkomende rijtuigen aan, het betrof hier :

Rijtuig type K3	tweede klasse	22 403
Rijtuig type K3	tweede klasse	22 472
Rijtuig type K3	tweede klasse	22 499
Rijtuig type M3	gemengd 1 <sup>ste</sup> / 2 <sup>de</sup> /bag	40 006
Rijtuig type K1	1 <sup>ste</sup> /bagage	28 908

Door het uitblijven van de zekerheid voor de subsidie, werd deze aankoop op een waakvlam gezet, wel werd er een optie genomen. Nu de subsidie er wel degelijk komt, gaat ook deze aankoop nu door. Nochtans zal het nog even wachten zijn, daar de gelden pas in de loop van januari vrijkomen en dat dan pas de effectieve verkoop kan doorgaan. De rijtuigen worden daarom eind februari te as verwacht.



De K3- rijtuigen zullen deel uitmaken van het stel rijtuigen dat de normale dienst zal verzekeren, het M3- rijtuig zal vooral dienen voor kleinere groepen, meer bepaald voor groepen fietsers. Het rijtuig is hier ideaal voor daar er een ruime bagage- afdeling aanwezig is, terwijl het rijtuig zelf toch nog ca. 50 personen comfortabel kan meenemen.

Van het K1- rijtuig is het interieur uitgebouwd, maar zal in een latere fase gaan dienen als salonrijtuig, met polyvalente zaal als restauratiegedeelte en een buffetgedeelte in de bagageafdeling.

### ***Vandalisme :***

Naast het goede nieuws, kreeg de L.S.V. ook af te rekenen met een grote tegenslag. Eind augustus vielen niet minder dan 5 rijtuigen ten prooi aan vandalisme en werden meer dan 40 ruiten vernield door (waarschijnlijk) jonge vandalen. De kostprijs van alleen al de ruiten loopt op tot boven de 200 000 BEF, zonder dat het werk hierbij in rekening gebracht wordt. Zo werden de ruiten van twee L- rijtuigen, één K1- rijtuig en één R- rijtuig door deze actie vernield.

Het is niet de eerste keer dat men te As af te rekenen krijgt van gebroken ruiten, maar tot op dit ogenblik bleef de schade steeds beperkt tot enkele ramen. Het vervangen van de ruiten zal geleidelijk aan bij de restauratie van de betrokken rijtuigen geschieden.

### ***Restauraties :***

Door de aangekondigde subsidie wordt het tempo van de restauraties opgevoerd en bij de in dienstname van de technisch verantwoordelijke zal dit nog verder uitgebreid worden. Al vanaf eind oktober komen de eerste financiële middelen vrij en kunnen sommige werken uitbesteed worden. Om de eerste ritten op de lijn al in 2000 mogelijk te maken werd het restauratieschema aangepast.

#### **Stoomlocomotief nr 10 Bebert**

In augustus en september reageerden drie ketelbouwers op de prijsaanvraag en onderzochten ze de nieuwbouw van de ketel van "Bebert". Thans komen de offertes binnen en binnen november wordt de aanbesteding gedaan. Hierdoor zal het voor de eerste maal in België zijn dat een stoomlocomotief niet terzijde geschoven wordt, maar een nieuwe ketel zal krijgen. Volgens de gegevens zou de nieuwbouw van deze ketel in het derde kwartaal van 2000 afgesloten zijn en is de vernieuwde inzet voorzien voor het voorjaar van 2001.

Ondertussen werd de demontage van de machine gestart en werden al veel ketelonderdelen verwijderd. Het is trouwens de bedoeling dat de ketel begin december naar het bedrijf van de bouwer gevoerd wordt en dat met dit voorbeeld voor ogen de nieuwe ketel vervaardigd wordt.

Anderzijds wordt ook druk gezocht naar een metaalverwerkend bedrijf om de watertenders zo nauwkeurig mogelijk te reconstrueren, zodat ook deze volledig vernieuwd kunnen worden. Vanaf begin 2000 wordt dan gewerkt aan de restauratie van de aandrijving en het onderstel. Hier moet het spel op het drijfwerk weggewerkt worden en moet de smeerinrichting volledig vernieuwd worden. Al deze werken zullen in eigen beheer doorgevoerd worden.

#### **Dieselmotorwagen 46 : nr 554.14**

Ook hier werd het tempo verhoogd: nadat de beide stuurpost volledig gerestaureerd werden, is het thans de beurt aan het interieur. Recent werd gestart met de volledige demontage van de banken en het hout van de zijwanden. Verder worden ook alle vensters gedemonteerd en de dichtingsrubbers vervangen. Verder wordt het bedieningsmechanisme voor de vensters nagekeken en meestal moet volledig nieuw gemaakt worden om de schuifvensters weer te laten functioneren.

Intussen werd ook doorgewerkt aan het pneumatisch gedeelte, waar er verschillende onderdelen werden vervangen.

**Diesel locomotief 79 : Patience**

In de vorige maanden werd het pneumatisch gedeelte nagezien en gedeeltelijk vervangen en werd het stuurbord volledig vernieuwd en aangepast aan de nieuwe eisen. Tijdens de volgende weken wordt het elektrische gedeelte onder handen genomen en wordt een automatische waakzaamheid ingebouwd.

Van het goede weer werd ook gebruik gemaakt om de kast te schilderen en de locomotief komt in zijn nieuwe nachtblauwe kleur goed uit de verf. Zonder problemen zal de locomotief voor zijn inzet tijdens de demonstratieritten te As vanaf 2000 volledig in orde zijn. Wel wordt met de afwerking gewacht tot op het ogenblik dat de nieuwe werkplaats gereed is en de machine binnen kan staan. Op dat ogenblik wordt ook de nieuwe houten vloer in de stuurpost gelegd.

**Diesel locomotief nr 88 : Caprice**

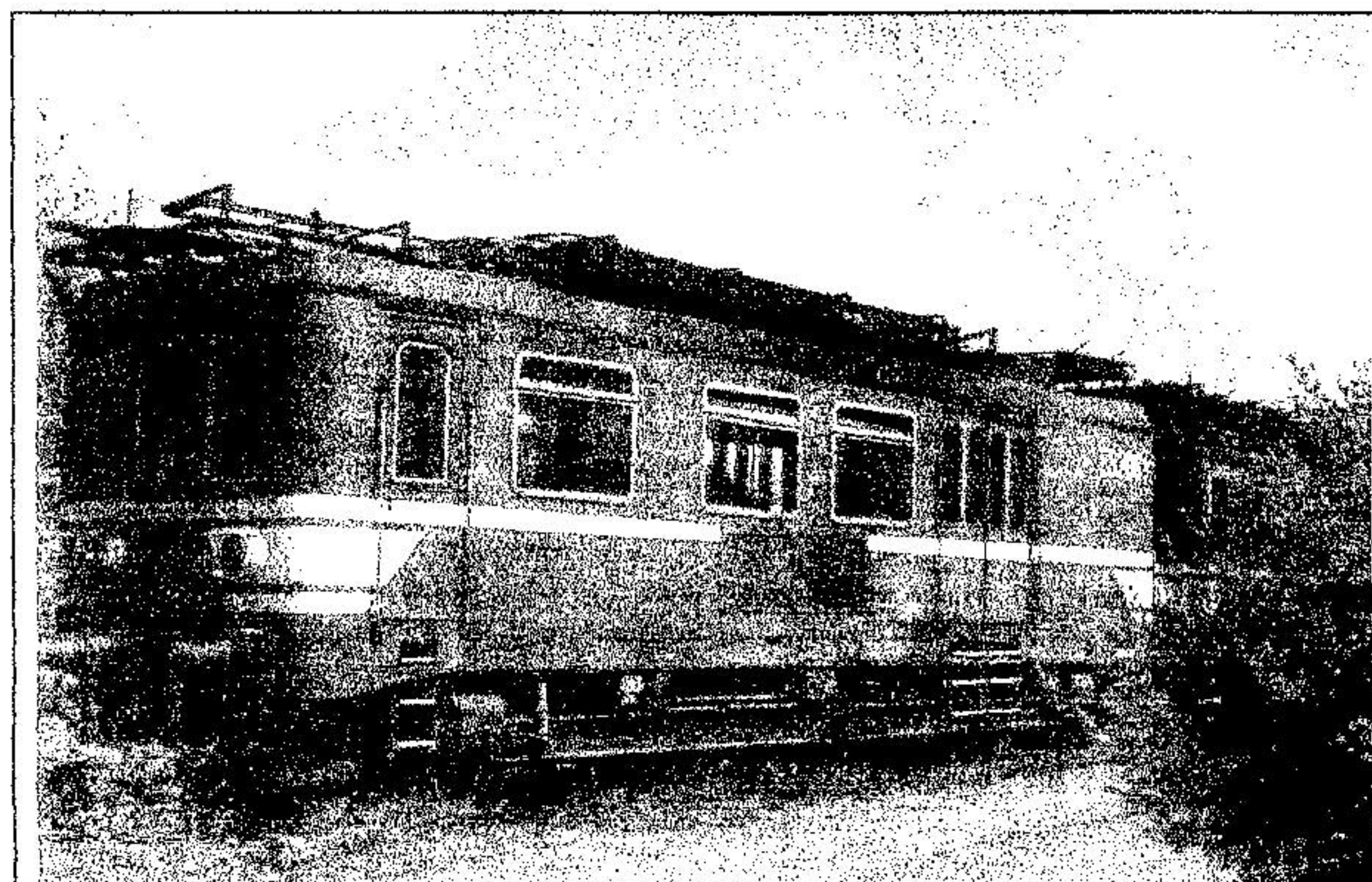
Caprice kreeg op 29 augustus de taak om het nieuwe materieel te Winterslag te gaan halen. Daar de machine nog steeds geen echte lijndienst met zulk een treinmassa gereden had, werden de gedragingen goed nagekeken. Nochtans is er tijdens de ganse treinrit geen enkel probleem opgedoken en is deze locomotief klaar om de exploitatie tussen As en Waterschei vanaf juli 2000 op te nemen.

**Motorwagen ES 102 :**

Na aankomst werd deze motorwagen al volledig ontruimd en zuiver gemaakt. Op dat ogenblik kon de ES 102 al dadelijk dienst doen als voorlopige opslagplaats voor de onderdelen van Bebert.

**Motorwagen ES 206 :**

Ook deze motorwagen werd dadelijk ontruimd en wordt geleidelijk aan omgebouwd tot rijdend magazijn en werkplaats. Hiervoor wordt de binneninrichting gedeeltelijk aangepast en komen er bijkomende rekken. Nochtans zal het nog enige tijd duren eer deze werkplaats operationeel is, daar op dit ogenblik de andere restauratiewerken voorkeur genieten.



De motorwagen ES 200 nog steeds afgesteld te Hasselt depot ES

14/08/99

**Motorwagen ES 208 :**

Deze motorwagen wordt gekozen als museumwagen: reden hiervoor is het feit dat deze motorwagen nog volledig origineel is, dus nog de uitkijkpost bezit. Ook het platform is nog volledig in zijn bouwtoestand. Bij de ES 206 werd het koepel verwijderd en werd het platform uitgebreid met een vast platform aan beide zijden. Hierdoor is deze motorwagen dan ook meer geschikt om te dienen als hoogwerker.

Nochtans is de restauratie van de ES 208 nog niet in de volgende periode voorzien en zullen enkel instandhoudingswerken doorgevoerd worden. De motorwagen krijgt nadien wel zijn oorspronkelijke schildering en het interieur wordt ingericht als tentoonstelling voor het onderhoud van de bovenleidingen.

### Trekker 7.06

Ook hier werden de eerste werken al uitgevoerd: na het zuiver maken van de stuurpost, werd de motor al nagezien. Hierbij bleek dat de aansluiting van de brandstofpomp afgebroken was. Na herstel wordt nu de motor verder nagezien en worden er startpogingen gedaan.

In de volgende weken worden beide personeelsruimtes volledig gereinigd en zodoende kan in het voorjaar de restauratie van het interieur starten. De trekker wordt teruggebracht in de toestand van na de modernisering door de CW Mechelen.

### Rijtuig type L nr 33 158 :

Bij de start van de restauratie van dit L-rijtuig was het de bedoeling om de eerste ritten met de twee L-rijtuigen uit te voeren. Maar hier kwam een dikke streep door de rekening. Enerzijds werd het tweede rijtuig door het boven beschreven vandalisme zwaar beschadigd: bij dit rijtuigen sneuvelden niet minder dan 15 ruiten, waaronder praktisch alle grote schuiframen. Anderzijds kwamen er bij het ontmantelen van het eerste rijtuigen zeer zware mankementen te voorschijn. Tijdens de zomermaanden was het dak al voor het grootste gedeelte hersteld en hierbij werd over praktisch een derde van de dakrand nieuwe stukken ingelast.

Maar bij het verwijderen van het houtwerk van de eerste afdeling, werd niet alleen vastgesteld dat een gedeelte van het houtwerk weggerot was, maar ook de kaders rond de vensters moesten dringend vernieuwd worden. Maar ook het plaatwerk was voor een deel weggeroest en hierdoor moet – voor de meeste vensters – ook alle omliggende plaatwerk vervangen worden. Daarom werd beslist om als proef dit eerste compartiment volledig te renoveren en naargelang de gebruikte tijd kan nagekeken worden of het resterende gedeelte als eerste gerestaureerd wordt.

Inmiddels is één raam praktisch volledig vernieuwd en van de gelegenheid wordt ook gebruik gemaakt om de – bij een vorige herstelling – verdwenen klinknagels althans optisch terug aan te brengen. Dit is nu mogelijk daar alle houtwerk gedemonteerd werd. Ook het nog bruikbare houtwerk werd al afgeschuurd en gestockeerd voor heropbouw.

### Mijnspoor :

#### Diesel locomotief nr 701 : Schöma

De restauratiewerken bij deze smalspoorlocomotief gaan gezwind door: na het testen van de motor wordt deze verder gereinigd en nagekeken. Anderzijds werd ook de motorkap verwijderd. Deze kast had door het ruwe gebruik op de bovengrond zware schade geleden en deze wordt nu zoveel mogelijk verholpen door uitdeuken en het inlassen van nieuwe delen. Ook de deuren naar de motorruimte moeten volledig vernieuwd worden daar deze voor het grootste gedeelte ontbraken of zo zwaar beschadigd waren dat herstelling onmogelijk was. Ondertussen werd ook gestart met de vernieuwing van het stuurbord en het afschuren van het chassis. Volgens planning zou deze locomotief in de loop van april 2000 volledig gerestaureerd zijn.

#### Personeelswagen type Waterschei:

In het kader van het opstarten van een derde smalspoortraject, werd de renovatie van deze tweede personeelswagen opgestart, recent werd de wagen opnieuw zuiver gemaakt en het interieur – dat al vroeger volledig ontroest was – werd volledig geschilderd. In de komende weken wordt ook de buitenzijde in zijn definitieve kleur gezet.

Nadien worden de nieuwe zitbanken gebouwd en kan de afwerking beginnen. Daar deze wagen binnen staat, wordt de renovatie pas uitgevoerd als de werken buiten niet meer mogelijk zijn.

### **3. de gebouwen**

#### **a. stationsgebouw :**

Zoals in vorig tijdschrift uitvoerig aangehaald, zal het station gerestaureerd worden in de toestand van 1926 en hiervoor zijn de nodige documenten teruggevonden. Ook werden de nazichten uitgevoerd, zodat de bouwaanvraag ingediend kan worden.

De administratieve weg is bijna doorlopen: zowel de restauratieplannen als het lastenboek zijn bijna afgewerkt en men krijgt stilaan zicht op de omvang van de werken.

Zo is de zijgevel kant Eisden door grondverzakkingen bijna 10 cm weggezakt en zal waarschijnlijk volledig moeten verwijderd worden. Ook het interieur van wachtzaal en lokettenzaal wordt volledig vernieuwd, terwijl de luifel in zijn oorspronkelijke staat heropgebouwd wordt.

Als alles meezit qua financiering zullen de werken in september / oktober 2000 starten en zullen – gezien de omvang – ongeveer 6 maanden duren.

#### **b. het onthaalcentrum :**

Tweede gebouw dat in de subsidies vervat zit, is het onthaalcentrum: dit gebouw biedt plaats aan de kantine, maar ook aan de souvenirshop en de toeristische info-stand. Het gebouw dat aan de zuidzijde – aanpalend aan de parking – opgetrokken wordt, zal dezelfde stijlkenmerken bezitten als de gebouwen uit ca. 1930 die o.m. te Waterschei (vorming) als administratieve gebouwen opgetrokken werden. Deze gebouwen kenmerkten zich door het gebruik van bakstenen,; de grote vensters en vooral het sterk vooruitspringend dak uit dakpannen.

Het onthaalcentrum wordt ca. 40 m lang en biedt achtereenvolgens plaats aan het sanitaire gedeelte, de kantine, de winkel, de toeristische balie en een video-zaal voor de opvang van groepen. Ook de keuken en de reserve voor de dranken vinden er hun plaats. Aan weerszijden is er een terras, terwijl ook een kleine herstelwerkplaats voor fietsen voorzien wordt.

De dakverdieping omvat een polyvalente zaal voor feesten, de dienstruimtes en een eerste gedeelte voor de uitbouw van tentoonstellingen. Het gebouw is zo opgevat dat het steeds verlengd kan worden, waarbij onder de tentoonstellingen in verband met de mijnen en het smalspoor plaats vinden, boven komen de fototentoonstellingen.

Als er geen extra administratieve problemen opduiken, zou de bouwvergunning in het eerste kwartaal van 2000 verkregen kunnen worden en kunnen de werken ook hier midden 2000 starten. Het gebouw moet zeker voor 2001 operationeel zijn.

#### **c. de werkplaats- en opstookloods:**

Het laatste gebouw dat in de huidige subsidie vermeld wordt is de werkplaatsloods. Deze wordt aan het einde van de loskoer in eerste instantie opgericht als afstellloods voor het weersgevoelige materieel. Deze rechte, metalen loods zal 60 m lang worden en heeft een breedte van 22 m

De loods biedt plaats aan één werkplaatsspoor met onderhoudsput en twee afstelsporen. Aan de zuidzijde zijn er de diverse werkplaatsen (metaal, hout, elektriciteit) de magazijnen en de administratieve ruimte en het sanitair gedeelte. Hoewel de loods in eerste instantie volledig uit metaalplaten opgebouwd wordt, zullen in een later stadium alle vanuit het station zichtbare muren in baksteen uitgevoerd worden.

Aan de voorzijde komt een verder gebouw waar zowel de reservoirs voor de brandstof als het regenwater in komen, maar ook bijkomende werkplaatsen ingebouwd worden. De periode van de bouwwerkzaamheden hangt ook hier van het verkrijgen van de bouwvergunning af.

# N.M.B.S. - Actueel

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
528	BN Brugge	Hasselt	29/03/1999	
529	BN Brugge	Hasselt	07/04/1999	
530	BN Brugge	Hasselt	05/05/1999	
531	BN Brugge	Hasselt	05/05/1999	
532	BN Brugge	Hasselt	12/05/1999	
533	BN Brugge	Hasselt	27/05/1999	
534	BN Brugge	Hasselt	10/06/1999	
535	BN Brugge	Hasselt	18/06/1999	
536	BN Brugge	Hasselt	28/06/1999	
537	BN Brugge	Hasselt	05/07/1999	
538	BN Brugge	Hasselt	07/1999	
539	BN Brugge	Hasselt	08/1999	
540	BN Brugge	Hasselt	08/1999	
541	BN Brugge	Hasselt	09/1999	
542	BN Brugge	Hasselt	09/1999	
543	BN Brugge	Hasselt	10/1999	
1308	BN Brugge	Merelbeke	07/05/1999	
1309	BN Brugge	Merelbeke	25/05/1999	
1310	BN Brugge	Merelbeke	11/06/1999	
1311	BN Brugge	Merelbeke	02/07/1999	
1312	BN Brugge	Merelbeke	09/07/1999	
1313	BN Brugge	Merelbeke	08/1999	
1314	BN Brugge	Merelbeke	08/1999	
1315	BN Brugge	Merelbeke	09/1999	

### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
2249	St-Ghislain	Kinkempois	23/05/1999
2250	St-Ghislain	Kinkempois	23/05/1999
2383	Kinkempois	Oostende	23/05/1999
5102	Schaarbeek	Antwerpen-dam	01/08/1999
5103	Schaarbeek	Hasselt	01/08/1999
5104	Schaarbeek	Monceau	01/08/1999

### Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
130	St-Ghislain	30/06/1999	Destandardisatie
131	St-Ghislain	30/06/1999	
133	St-Ghislain	30/06/1999	
136	St-Ghislain	30/06/1999	
141	St-Ghislain	30/06/1999	
145	St-Ghislain	30/06/1999	

146	St-Ghislain	30/06/1999	
147	St-Ghislain	30/06/1999	
148	St-Ghislain	30/06/1999	
1801	Kinkempois	01/07/1999	Bereiken sleetgrens
1803	Kinkempois	01/07/1999	
1806	Kinkempois	01/07/1999	
5144	Hasselt	01/07/1999	Motorschade
5160	Antwerpen-Dam	01/08/1999	Motorschade
8018	Schaarbeek	01/07/1999	Motorschade

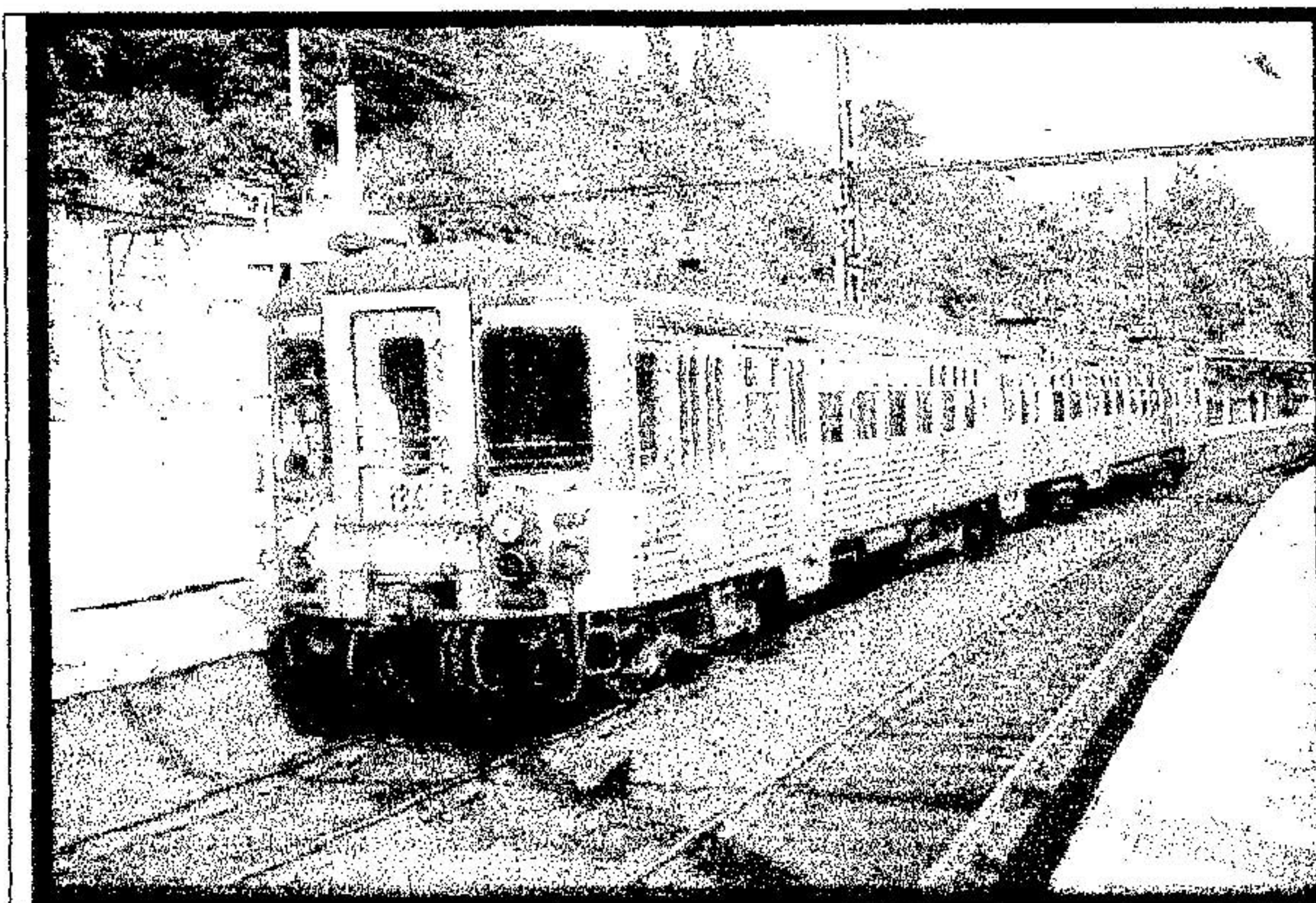
**Verkopen :**

Nummer	Stelplaats	Transfert	Verkocht aan :
133	St-Ghislain		La Ferroviaria Italiano
145	St-Ghislain		La Ferroviaria Italiano
148	St-Ghislain		La Ferroviaria Italiano

**Actuele berichten :*****Reeks 00 (klassiek)***

Ook bij de nieuwe zomerregeling is er nog een tekort aan klassieke stellen en worden de motorwagens vanaf nr 150 volledig in dienst gehouden en ondergaan ze zelfs versneld nog de revisies in de CW Mechelen.

Anderzijds werden op 30 juni 1999 alle resterende elektrische stellen type '56 (Budd) nu definitief uit het verkeer gehaald. Op die datum gingen niet minder dan 9 stellen – die meestal al langer afgesteld stonden – ook definitief uit het bestand. Zodoende bleven er nog maar zes motorrijtuigen van dit type in het bestand over en deze werden op 30 juni in park gezet, met het oog op een mogelijke verkoop. Volgens planning zouden ook deze stellen met ingang van 1 september definitief uit het bestand verdwijnen.



Het einde van de stellen type Budd in België

Stel 134 als stoptrein naar Verviers te Liège-Guillemins

Foto J. Casier  
Augustus 974

***Reeks 03 :***

Ook met de nieuwe zomerregeling kwam er geen wijziging in de inzet van deze stellen.

Wel werd de 343 na een aantal jaar hersteld door de CW Mechelen. Dit stel werd zwaar beschadigd bij het ongeval te Aalter, slechts enkele maanden na de levering. Hierbij ging een volledig rijtuig verloren. Na een afsteltijd werd dit stel in september 1992 in park gezet. Thans werd zowel een bijkomend tussenrijtuig alsook een stuurstandrijtuig gemeenschappelijk door BN en de CW Mechelen gebouwd, vooral met een aantal reserveonderdelen die nog voorradig waren. Dit was trouwens mogelijk daar er verschillende stellen zwaar beschadigd

werden en dat in het totaal 5 koppen met de stuurposten nieuw moesten gemaakt worden. Op 24 juni 1999 verliet het stel Mechelen en werd in het bestand van Hasselt bijgevoegd.

#### **Reeks 04.4 :**

Met ingang van de zomerregeling werd de verbinding Oostende – Lille door de tweespanningsstellen overgenomen en kwamen de locomotieven reeks 12 vrij uit de reizigersdienst. In het totaal zijn voor deze nieuwe diensten vier stellen nodig.

Met ingang van de winterregeling werd de dienst Kust – Hasselt tijdens de week verlengd tot in Tongeren. Hiervoor zijn er 4 bijkomende stellen nodig. De dienst Genk – Gent (die tijdens het weekend met de reeks 05 gereden wordt) is nog niet omgeschakeld. Het zal waarschijnlijk pas begin 2000 worden dat er voldoende nieuwe stellen aanwezig zijn. Op dat ogenblik zou de reeks 03 de dienst Antwerpen – Liège voor zijn rekening nemen en mogelijk terug doorrijden tot in Maastricht.

#### **Reeks 06 :**

Bij de gemoderniseerde 606 werden toch nog enkele mankementen vastgesteld en moest men nog beslissen over enkele problemen die zich met de ombouw gesteld hadden. Ook de vervanging van de deuren door zwenk – schuifdeuren is nog steeds in gesprek. Daarom werd de modernisering van de overige stellen vertraagd en ging de 606 terug naar de CW Mechelen voor enkele aanpassingen.

Wel werd de 606 voorgesteld bij de opendeurdagen te Oostende eind juni.

De overige stellen reeks 06 / 07 worden praktisch zonder reserve ingezet om het steeds verder uitbreidende verkeer te kunnen opvangen. Vooral tijdens de piekuren zijn alle stellen nodig. Door dit tekort, worden de stellen – samen met de reeks 00 – vrij wild gebruikt en kijkt men niet meer zo nauw met de indeling bij de onderhoudsstelplaats. Zo kan men praktisch alle typen stellen op alle inzetlijnen zien. Anderzijds worden sommige diensten dan ook gereden door de reeks 03, ter vervanging van de klassieke stellen. Hier is er wel een probleem bij de lijnkennis van de bestuurders.

#### **Reeks 12 :**

Na een korte adempauze, worden deze 12 locomotieven weer zeer uitgebreid gebruikt: er zijn 9 inzetdagen in het plan opgenomen. De meeste diensten worden gereden tussen Merelbeke en Lille-délivrance. Nochtans zijn er drie bijzondere inzetdagen.

Dag 4 :	41429	Fréthun – (04.50) – Kortrijk – Hasselt (12.18)
		Hasselt – Diest (los)
	41 426	Diest (13.09) – Kortrijk – Fréthun (18.09)
Dag 9	41435	Fréthun (07.04) – Aulnoye – Kinkempois (12.55)
	41436	Kinkempois (14.00) – Aulnoye - Fréthun(20.20)
Dag 7	TAA1437	Lille-Flandres – Schaarbeek (08.00) > los Kortrijk (dinsdag)
	TAA1430	Kortrijk (los) Schaarbeek (19.58) – Lille-Flandres (vrijdag)

#### **Reeks 13 :**

Vanaf de zomerregeling werd een eerste effectieve inzetreeks opgesteld met drie inzetdagen. De inzet gebeurt hierbij enkel op de verbinding Oostende – Brussel – Eupen. De eerste inzetdag, die op proef als vanaf begin juni in dienst was, bevat enkel een piekurtrein Oostende – Schaarbeek 's morgens (trein 7002) en de terugrit als 8007 naar Oostende 's avonds. Voor onderhoud gaat de locomotief dan los heen en weer naar Merelbeke. Tijdens de eerste maanden van de zomerregeling werd deze inzet van ongeveer 50 % van de dagen gereden, vanaf augustus werd de dienst praktisch constant gereden.

De tweede en derde inzetdag voorzag treinen op het ganse traject tot in Welkenraedt en Eupen. Tot eind augustus was de inzet in deze dagen zeer sporadisch en werden vooral machines reeks 27 ingezet. Geleidelijk aan zou de inzet verhogen en thans worden deze diensten regelmatig door de reeks 13 gereden.

Nochtans verlopen de testen niet zo gunstig: eer een machine effectief door de commerciële dienst overgenomen wordt, moet de machine een duurzaamheidstest ondergaan. Elke locomotief moet 10 werkdagen (2 weken) twee treinparen op de maximale last slepen zonder defecten. Deze ritten gaan altijd door vanuit Merelbeke en hierbij bereiken ze vooral Adinkerke, maar er zijn ook ritten naar Kortrijk bekend. Meestal bestaat een dergelijke trein uit 12 tot 14 M2-rijtuigen.

De testen en de homologatie voor Frankrijk verliep anderzijds wel vrij gunstig en precies zijn de machines betrouwbaarder onder de 25 000 V wisselspanning. De 1302 was – na zijn ombouw bij Alstom ongeveer twee maanden in Frankrijk. Naast statische tests werden ook verschillende ritten uitgevoerd. De homologatie voor de reeks 13 wordt tegen het einde van het jaar verwacht.

In oktober startten ook de testen met de stuurstandrijtuigen type I 11. Na de statische tests te Schaarbeek op 4 oktober, werden een reeks treinen geprogrammeerd tussen Schaarbeek en Mons. De eerste test in duwcombinatie was voor 6 oktober voorzien. De trein bestond uit de 1309, 10 rijtuigen type I 11 en het stuurstandrijtuig 19 812. De tests zouden ongeveer twee weken duren en nadien zou ook het duwcombinatie in het commercieel verkeer vrijgegeven worden.

Ondanks de vorderingen voorziet men nog geen echte uitbreiding van de inzetreeks voor de zomerregeling van 2000. Wel zouden in de tussenruimte steeds meer en meer machines reeks 13 in de reeks van de 27-ers opduiken, maar deze machines blijven nog steeds stand by in geval van defecten. De grote angst zit nog steeds bij vertragingen in de piekuren en de verkleinde capaciteit van de lijn 36 bij eventuele defecten.

#### **Reeks 15 :**

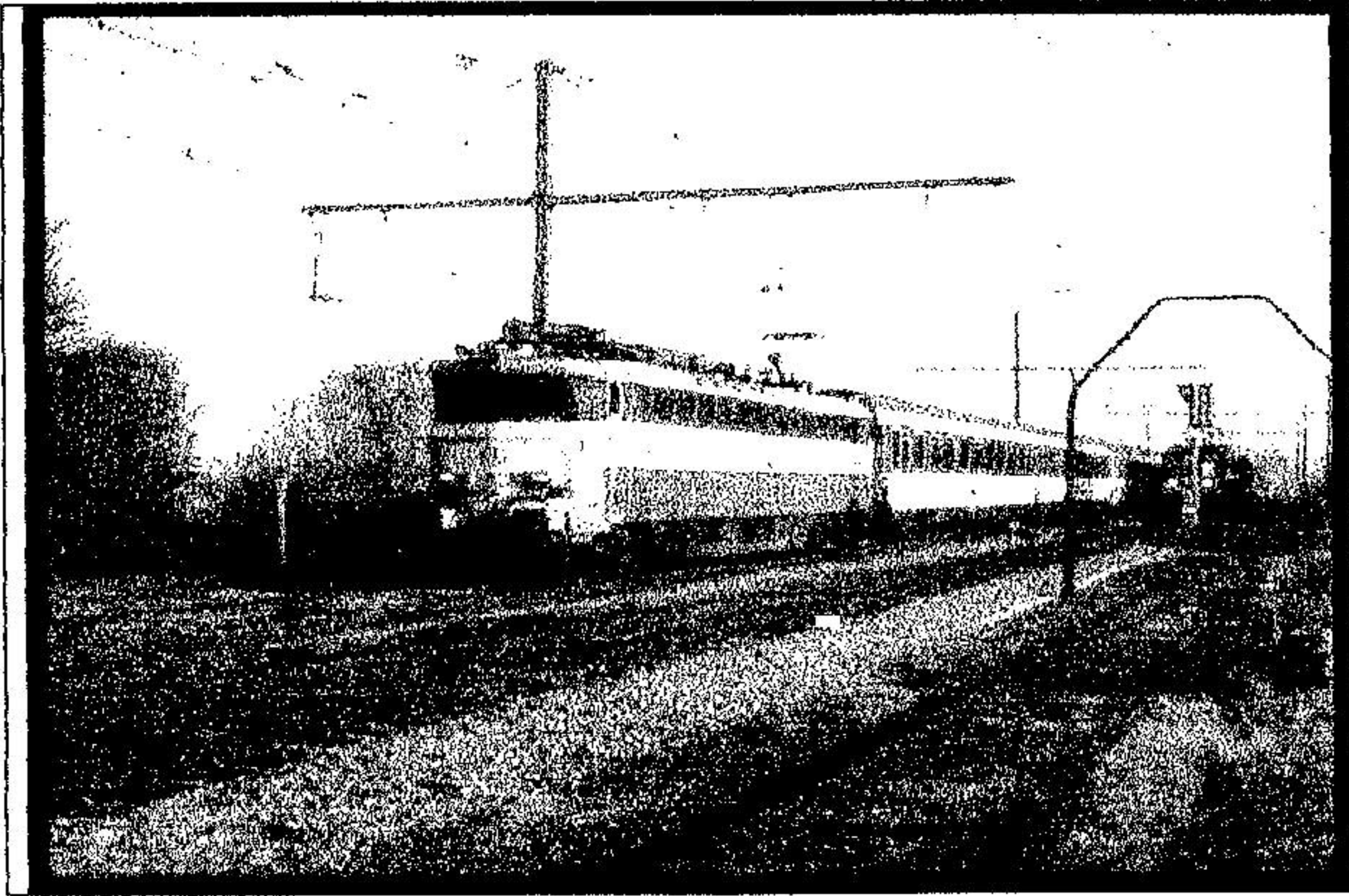
Met ingang van de zomerregeling werd een derde inzetdag voor de reeks 15 bijgevoegd: zo sleept deze locomotief de piekuurtrein 7401 Waremmes – Brussel 's morgens en de tegentrein 8401 Brussel – Welkenraedt 's avonds. Opmerkelijk is wel dat beide treinen bestaan uit de dubbeldekrijtuigen type M5, nadeel hierbij is wel dat men niet in trek/duwcombinatie kan rijden.

#### **Reeks 18 :**

Naast de stellen type '56 is er nog een tweede reeks die in de loop van de zomer definitief van de sporen verbannen werd, nl. de locomotieven reeks 18. In mei werden de twee locomotieven 1801 en 1803, die nog voor de testen te Luxemburg ritvaardig gemaakt werden, definitief afgesteld en eind juni was het de beurt aan de 1806. Bij deze locomotief waren de draaistellen aan de sleetgrens gekomen en ook de algemene toestand was vrij zwak. Daarom werd deze locomotief op dat ogenblik afgesteld. Deze drie machines werden op 1 juli 1999 definitief uit het N.M.B.S. bestand geschrapt.

Op dat ogenblik was enkel de 1805 nog actief, maar ook hier zou de sleetgrens vrij snel een einde maken aan de loopbaan: op 12 juli reed de 1805 zijn laatste diensten naar Köln en de locomotief werd op 13 juli naar Kinkempois teruggevoerd en dadelijk naast de stelplaats afgesteld. Waarschijnlijk zal Kinkempois één van deze machines in het museumpatrimonium opnemen en voor het nageslacht bewaren.





Locomotief 1803 passeert te Fexhe-le-haut-Clocher de stoptrein naar Waremme

### **Reeks 19 :**

Derde reeks die met ingang van de zomerregeling afgevoerd werd, is de éénling 1901. Begin juni 1999 ging deze experimentele locomotief de CW Salzannes binnen en wordt er teruggebouwd in zijn oorspronkelijke versie, nl. 2130. Deze locomotief stond al vanaf begin 1998 werkloos afgesteld. De testen werden gebruikt bij de ontwikkeling van de nieuwe locomotieven reeks 13, maar ook voor de elektrische stellen reeks 04/05.

### **Reeks 22 :**

Opmerkelijke wijziging bij de locomotieven. Gedurende geruime tijd was de 2208 de vaste lichterlocomotief te Liège-Guillemins, maar bij de grote herziening werd deze vervangen door de 2383. Daar deze locomotief binnenkort binnen moet voor een grote herziening, moest er een nieuwe lichterlocomotief gezocht worden. De keuze viel op de 2250. Deze werd omgebouwd en kreeg de grotere hydraulische buffers met de manometer voor het aflezen van de drukkracht en was eind mei geschikt voor zijn opdrukdiensten.

Maar door het feit dat de trein Verviers – Quéivrain ook door een geslept stel bediend wordt en door de werken te Ans en Liège-Guillemins, was één locomotief niet meer voldoende voor deze opdrukdiensten en gedurende enige tijd werden locomotieven reeks 55 voor deze werken gebruikt. Begin juni besliste men een tweede locomotief – de 2249 – om te bouwen en te gebruiken als tweede lichterlocomotief. Deze machine kwam midden juni in dienst te Liège-guillemins. Beide locomotieven werden – op papier – op 23 mei naar Kinkempois getransfereerd, terwijl de 2383 op dezelfde datum naar Oostende verhuisde.

Ondertussen worden ook de andere locomotieven steeds meer gebruikt en worden ze over het ganse net – zowel in reizigers- als goederendienst – gebruikt. Hoofdonderdeel vormen echter nog de piekurtreinen.

### **Reeks 23 :**

Door het vrijkomen van enkele locomotieven reeks 27, werd de inzetreeks van de 23-ers enigszins gewijzigd. Zo komen er opnieuw een aantal bijkomende goederentreinen in de verschillende reeksen bij en hierdoor konden bijkomende locomotieven reeks 51 vrijgemaakt worden. Dit is zeker het geval te Merelbeke en Schaarbeek, waar nu ook een aantal lokale diensten elektrische gereden worden. De reeks 23 zal trouwens nog verder verdrongen worden door de reeks 27, op het ogenblik dat de reeks 13 een aantal treinen effectief kan overnemen.

### **Reeks 25.5**

Door het feit dat Lovers rail praktisch alle diensten moest staken, is het lot van deze locomotieven terug in gesprek gekomen. Op dit ogenblik worden slechts twee machines gebruikt, maar de mogelijkheid bestaat dat de diensten van de NS-diesels tussen Antwerpen en Rotterdam nu ook door de reeks 25.5 overgenomen zullen worden. De reeks 6400 zou dan weer een aantal grensoverschrijdende treinen tussen Merelbeke en Zeeuws-Vlaanderen en naar Kinkempois gaan rijden. Deze verandering zou eventueel al in het voorjaar kunnen ingaan.

### **Reeks 26 :**

Ook deze reeks kent een nieuwe verhoging van zijn inzet: vooral op de Waalse as worden deze machines uitgebreider gebruikt voor allerlei soorten goederentreinen. Verder komen ze ook vaker tot inzet op de verbinding Liège – Antwerpen via Hasselt, om daar een aantal omleidingstreinen te kunnen slepen.

Verder zijn er – naast de vier verongelukte locomotieven - gemiddeld een vijftal machines in onderhoud te Salzinnes. Op dit ogenblik krijgen verschillende locomotieven van deze reeks een grote herziening.

#### **Reeks 27 :**

Door de vertragingen bij de indienstname van de reeks 13 werden de locomotieven reeks 27 (en ook de reeks 21) terug toegelaten voor 160 km/h. Om deze maatregel mogelijk te maken werden er extra schokdempers geplaatst op de draaistellen. Door deze verhoging wil de N.M.B.S. de vertragingen op de hoofdlijnen van het net (vooral tussen Oostende en Brussel) verminderen daar de treinen op sommige baanvakken met deze verhoogde snelheid extra tijdswinst kunnen halen.

De uitbreiding van de dienst verloopt op twee fronten: een tijdelijke verhoging is er voor de zware reizigerstreinen op de verbinding Oostende – Brussel – Liège – Aachen, hier worden trouwens regelmatig diensten van de reeks 16 overgenomen, daar de vele defecten voor problemen zorgt in de inzetregeling. De grootste uitbreiding is er in de goederenreeks, daar er een aantal doorgaande treinen vanuit Zeebrugge uit de reeks van de 23-ers overgenomen werden en ook hier de diensten versneld werden. De reeks 27 rijdt dan ook regelmatig door tot in Montzen of Kinkempois zonder locomotiefwissel.

#### **Reeks 41**

Volgens de laatste plannings zou de 4101 eind november afgeleverd worden aan de stelplaats Hasselt en na de statische tests zou dit stel in de tweede helft van december een aantal testritten ondernemen vanuit Hasselt naar Mol. Vanaf eind januari zou de aflevering van de stellen a rato van twee stellen per maand doorgang vinden.

#### **Reeks 51 :**

Door de versterkte inzet van elektrische locomotieven, wordt de inzet van de reeks 51 stilaan verminderd. Eerste stelplaats die de diensten moest staken was Schaarbeek. Deze stelplaats was één van de eerste die in contact kwam met het type 200 en had een uitgebreid dienstregeling voor een groot aantal reizigerstreinen. Zo reden deze locomotieven diensten naar Tournai, Kortrijk, Dendermonde, maar ook in TEE-verkeer naar Amsterdam. Met de IC/IR-regeling verloren ze praktisch al hun reizigersdiensten werden ze in de goederendiensten, vooral ten zuiden van Brussel gebruikt. De inzet kwijnde verder weg en tijdens de laatste jaren was er enkel het verkeer naar de steengroeve van Quenast, maar vooral het slepen van de treinen met langgelaste spoorstaven vanuit de werkplaatsen van de dienst baan te Schaarbeek.

Deze diensten werden overgedragen aan de machines van de dienst Infra (reeks 62) en met de zomerregeling werden de drie overgebleven machines afgevoerd: de 5102 ging naar Antwerpen, de 5103 naar Hasselt en de 5104 naar Monceau.

Maar anderzijds verdwijnen ook steeds meer locomotieven uit het bestand: zo werden de 5144 (Hasselt) en de 5160 (Antwerpen-dam) tijdens de zomer definitief uit het effectief afgevoerd. Beide locomotieven kregen te kampen met schade aan de dieselmotor en daar de reserve voldoende groot is, werden beide machines dan ook dadelijk afgevoerd. Dit jaar zouden nog een tiental bijkomende machines richting afstelspoor volgen.

Volgens planning zou Monceau in eerste instantie – vanaf de volgende zomerregeling – zijn machines reeks 51 verliezen. De betrekkelijk lichte diensten van deze stelplaats zouden overgenomen wrden door de vrijgekomen machines reeks 62. Enkele maanden later zou ook Merelbeke zijn diensten overdragen. Antwerpen en vooral Hasselt zouden de uitloopstelplaatsen worden voor deze reeks. De laatste machines zouden begin 2002 in Hasselt afgesteld worden.

**Reeks 52/53/54 :**

Naarmate de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn vordert, komen er opnieuw meer goederendiensten op de lijn. Hierdoor worden deze locomotieven dan ook uitgebreider gebruikt en ziet men ze ook overdag steeds vaker opduiken. Maar ook vanuit Ronet wordt de inzet uitgebreid en zo zijn er weer meer diensten naar Kinkempois en ook Monceau wordt vaker bediend.

**Reeks 55 :**

Met ingang van de winterregeling werd de inzetreeks van de reeks 55 met elektrische verwarming verminderd: vanaf deze datum worden de rechtstreekse treinen Liège – Luxembourg te Trois-Ponts gesplitst en nemen de machines reeks CFL 3000 de trein hier over. Tijdens een eerste periode bleef de reeks 55 in de trein aanwezig, maar naarmate de betrouwbaarheid van de nieuwe elektrische locomotieven verbeterde, werden ze ook zonder hulp ingezet.

De vrijgekomen blauwe 55-ers worden nu – buiten reeks – gebruikt voor de gewone (piekuur)treinen naar Gouvy en duiken dan ook terug te Liers op. De gewone locomotieven reeks 55 komen dan weer versterkt tot inzet voor de werktreinen op de verbinding naar Voroux en Welkenraedt en lossen hier de zeer storingsgevoelige locomotieven reeks 59 af. De eigenlijke zware goederendienst verminderde door versterkte inzet van elektrische locomotieven reeks 23 en 27.

**Reeks 62 :**

Bij de reeks 62 is er geen echte wijziging: wel worden ze nu regelmatig gebruikt in de inzetreeksen van de 51-ers en nemen ze vooral de lokale diensten te Charleroi en Merelbeke voor hun rekening. Het is pas met ingang van de volgende zomerregeling dat ze vrij drastisch zullen verdrongen worden door de nieuwe stellen reeks 41 en de locomotieven reeks 77.

**Reeks 71 :**

Voor deze twee overgebleven locomotieven is er interesse vanuit de industrie. Indien de testen met de reeks 77 goed verlopen, zou een verkoop overwogen kunnen worden. Indien deze koop niet doorgaat zouden ze nog een vijftal jaar in dienst blijven.

**Reeks 74 :**

Vanaf begin 2000 zouden deze machines op vrij korte termijn kunnen verdrongen worden door de reeks 77. Op dat ogenblik nemen ze de taken van de oude reeksen 84 en 85 over.

**Reeks 75 :**

Voor deze reeks blijven de werktreinen vanuit Antwerpen-centraal naar Antwerpen-noord de hoofdtaak vormen. Deze werken zouden nog een tweetal jaar verder blijven lopen. Na het beëindigen hiervan zouden ook de locomotieven van deze reeks op non-actief gesteld worden.

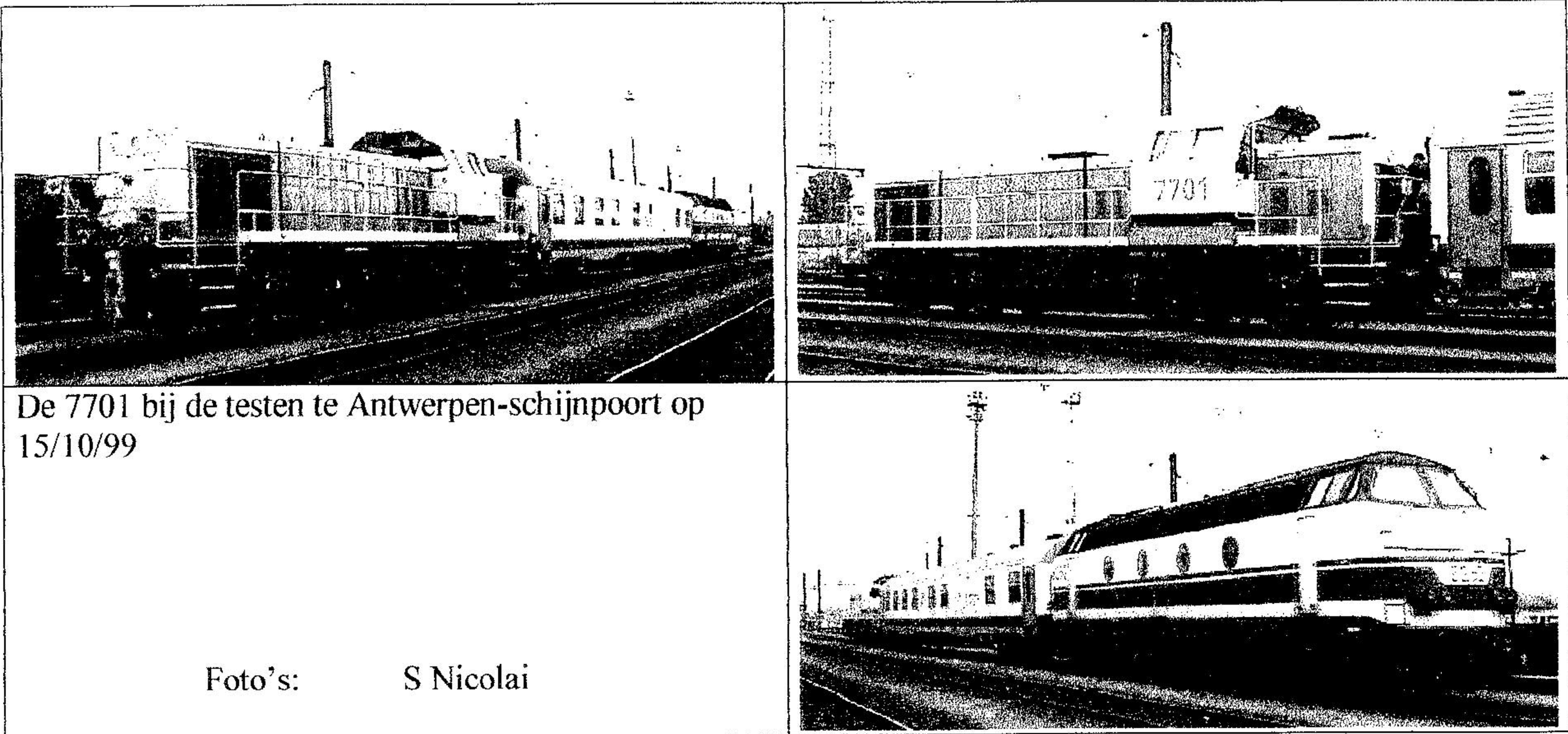
**Reeks 76 :**

De inzet van deze machines wordt zoveel mogelijk beperkt en – ondanks de nazichten te Tilburg – blijven er vrij veel defecten optreden. Te Antwerpen worden ze nog enkel gebruikt voor eventuele werktreinen voor de aanleg van de sporenbundels voor de nieuwe stelplaats te Antwerpen-noord. Over de inzet vanuit Voroux is nog niets beslist.

**Reeks 77 :**

Begin oktober werd de eerste locomotief van deze reeks door Siemens afgeleverd en naar Antwerpen-Dam gebracht. Korte tijd nadien werden de statische tests in de stelplaats zelf uitgevoerd. De eerste testritten startten op 14 en 15 oktober te Antwerpen-schijnpoort. De testtrein bestond uit de 7701, een meetrijtuig en de 6292 als remlocomotief. Daar deze locomotief al in honderden exemplaren gebouwd werd, verwacht men geen echte problemen bij de indienststelling.

Vanaf begin 2000 zou de levering beginnen: per maand zouden drie locomotieven van de band rollen. De eerste 10 machines zouden naar Antwerpen gaan en te Antwerpen-noord het heuvelwerk gaan overnemen. De latere machines worden vooreerst verdeeld over de havengebieden Zeebrugge, Merelbeke en Antwerpen.



#### **Reeks 80 :**

In de loop van de zomer werd beslist om deze locomotieven zo snel mogelijk te vervangen en wordt enkel nog het hoogstnodige onderhoud te geven. Op 1 juli werd trouwens al de 8018 definitief uit het bestand afgevoerd wegens schade aan de krukas van de motor.

Vanaf het eerste kwartaal van 2000 worden ze waarschijnlijk vervangen door locomotieven reeks 82, die te Merelbeke (Zeebrugge) en Antwerpen vrijkomen. Volgens de planning zouden de laatste machines reeks 80 midden 2001 hun laatste diensten verzekeren te Schaarbeek.

#### **Reeks 85 :**

Net zoals bij de reeks 80, werd ook voor deze locomotieven beslist om ze zo snel mogelijk af te voeren. Maar deze machines zijn steeds betrouwbaar geweest en het aantal defecten is nog gering. Hierdoor is het mogelijk dat ze alsnog verschillende jaren bedrijvig zullen blijven in de Antwerpse haven.

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

#### **NS reeks 6400 :**

Voor deze locomotieven is er een wijziging in de inzet opgetreden: sinds begin van de zomerregeling worden deze machines ook vanuit Maastricht gebruikt en zo is er een eerste grensoverschrijdende inzet tot in Kinkempois. Deze reeks verzekert een dienst tussen de containerterminal te Born (Sittard) en Kinkempois in de late namiddag (aankomst te Kinkempois om 17.36). De terugrit gebeurt ofwel los, ofwel met de facultatieve trein die Kinkempois om 18.36. Voor deze dienst werden trouwens drie bijkomende locomotieven voorzien van de Belgische Memor-installatie.

#### **CFL reeks 3000**

Vanaf de winterregeling stoten deze locomotieven ook effectief door op het nieuw geëlektrificeerde deel tussen Gouvy en Trois-Ponts en gaan er de directe reizigerstreinen ophalen. Dit deel van de lijn heeft trouwens nog geen verbinding (onder draad) met het Belgische net.

DB reeks 189

Thans ontwerpt de DB Cargo een nieuwe vierspanningslocomotief voor het goederenverkeer. Deze machine wordt afgeleid van de reeds beproefde goederenloc reeks 152 en wordt vanaf eind 2000 geleverd. Mogelijk zal ook de N.M.B.S. een aantal locomotieven bijbestellen voor de doorgaande diensten. Het is trouwens de bedoeling dat deze locomotieven zullen instaan voor de doorgaande verbindingen tussen België en Italië en Oostenrijk, waarbij de Duitse locomotieven de treinen o.m. te Kinkempois en Antwerpen-noord komen halen. Indien deze plannen werkelijkheid worden is er op middellange termijn geen functie meer voor het grensstation Montzen.

Deze locomotief vormt echter geen oplossing voor het reizigersverkeer, daar de snelheid van deze machines begrensd is tot 140 km/h. Voor de vervanging van de reeks 16 zou dan een aanpassing van de analoge reizigerstreinlocomotief reeks 101 moeten doorgevoerd worden.

## **Industrie :**

Informatie en foto's : R Criqueleire

### **Industri locomotieven van Couillet :**

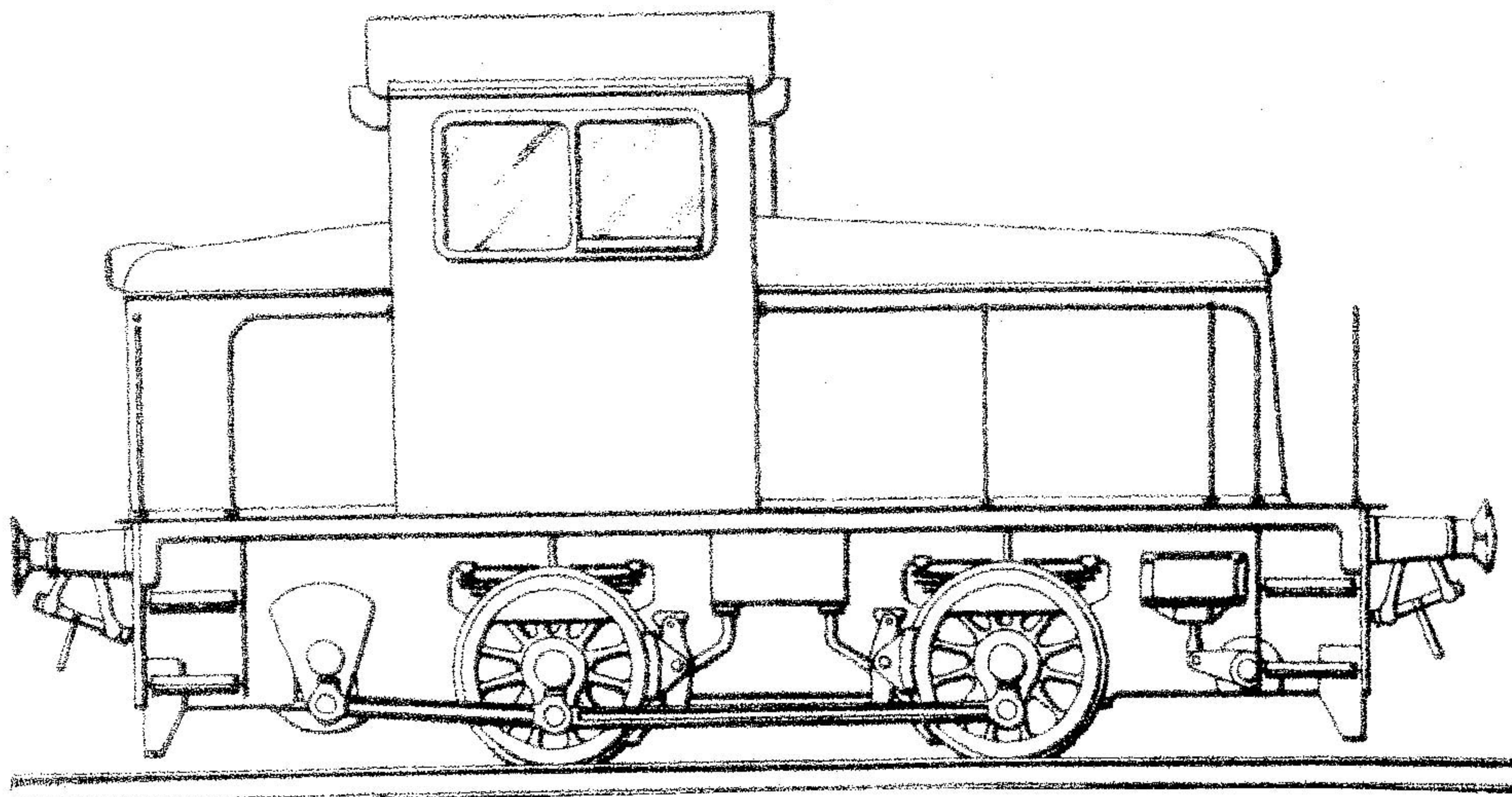
Naast Cockerill en FUF Haine-St-Pierre / ABR zou ook nog een derde Belgische fabrikant een aantal industri locomotieven in zijn programma hebben. Het handelt hier om Couillet te Charleroi die vanaf de vijftiger jaren vier verschillende type locomotieven aanbood. Van de zeer lichte versie type 162 kennen we geen inzet, maar van de drie zwaardere typen werden meer dan 100 machines geleverd en voor zover we weten zijn van elk van de onder beschreven types er nog slechts één exemplaar in België rondrijdt.

Opmerkelijk voor al de door Couillet ontwikkelde machines was het feit dat één en dezelfde zelf ontwikkelde dieselmotor gebruikt werd. Het was een vrij compacte viercilindermotor met een vermogen van 160 pk (100 kW), die ook steeds een automatische versnellingsbak aandreef.

#### **Type 252 :**

Dit was het eerste type dat door Couillet voor zwaardere industrieën ontworpen werd en was tweessig, aangedreven door een achterliggende valse as. Voor machines uit de beginjaren vijftig was de constructie – met centrale stuurpost en verlaagde motorkappen al zeer modern. Van dit type werden een 20-tal machines gebouwd en sinds geruime tijd is de locomotief van de Carrières Dolomies te Namêche de laatste nog ingezette locomotief. Deze machine verzekert het ganse verkeer tussen de steengroeve en het station Namêche op de lijn 125.

Voorheen waren de machines vooral ingezet in de lichte metaalbedrijven rondom Charleroi en in de streek van Manage. Al deze machines waren voor deze diensten te licht en verdwenen vrij vlug uit deze industrietakken.



### Type 322

Opgebouwd op hetzelfde chassis als het lichte type, ontstond een analoge locomotief. Deze machine met eindstuurpost en halfhoge motorkap lijkt vrij sterk op de alom gekende Cockerill-locomotieven. Nochtans wijken ze vooral af bij de deuren van de motorruimte en de vorm van de rangeerbruggen. Van deze locomotief werden een veertig à vijftig machines gebouwd en waren ook het meest verspreid in de streek rond Charleroi in de verschillende metaalverwerkende bedrijven en de steengroeven.

Opmerkelijk is ook dat deze machines gedeeltelijk konden aangepast worden aan de eisen van de koper en dat vooral het machinistenhuis verschillende vormen kan hebben, i.v.m. de plaatsing van de toegangsdeur en het doortrekken van het dak, zodat de achterste rangeerbrug overdekt was. Thans is er nog slechts één locomotief in dienst. De Carrières d'Aisémont hebben nog een locomotief – geïmmatriculeerd bij de N.M.B.S. als 92 88 205 0102 – die nog sporadisch enkele wagens vanaf de steengroeve te Aisémont naar het station sleept, maar meestal afgesteld is in een metalen loods.

Verder zijn er nog drie machines afgesteld: twee locomotieven deden dienst als nrs 3 en 4 te Longtain, maar stonden afgesteld bij de sloper Keyser te Courcelles-Motte en waren eind vorig jaar al gedeeltelijk ontmanteld. Een derde locomotief van de firma Moreels in de Gentse haven staat nog steeds bij zijn eigenaar afgesteld en is nog in vrij goede staat.

Foto's boven : locomotief van Carrières d'Aisémont

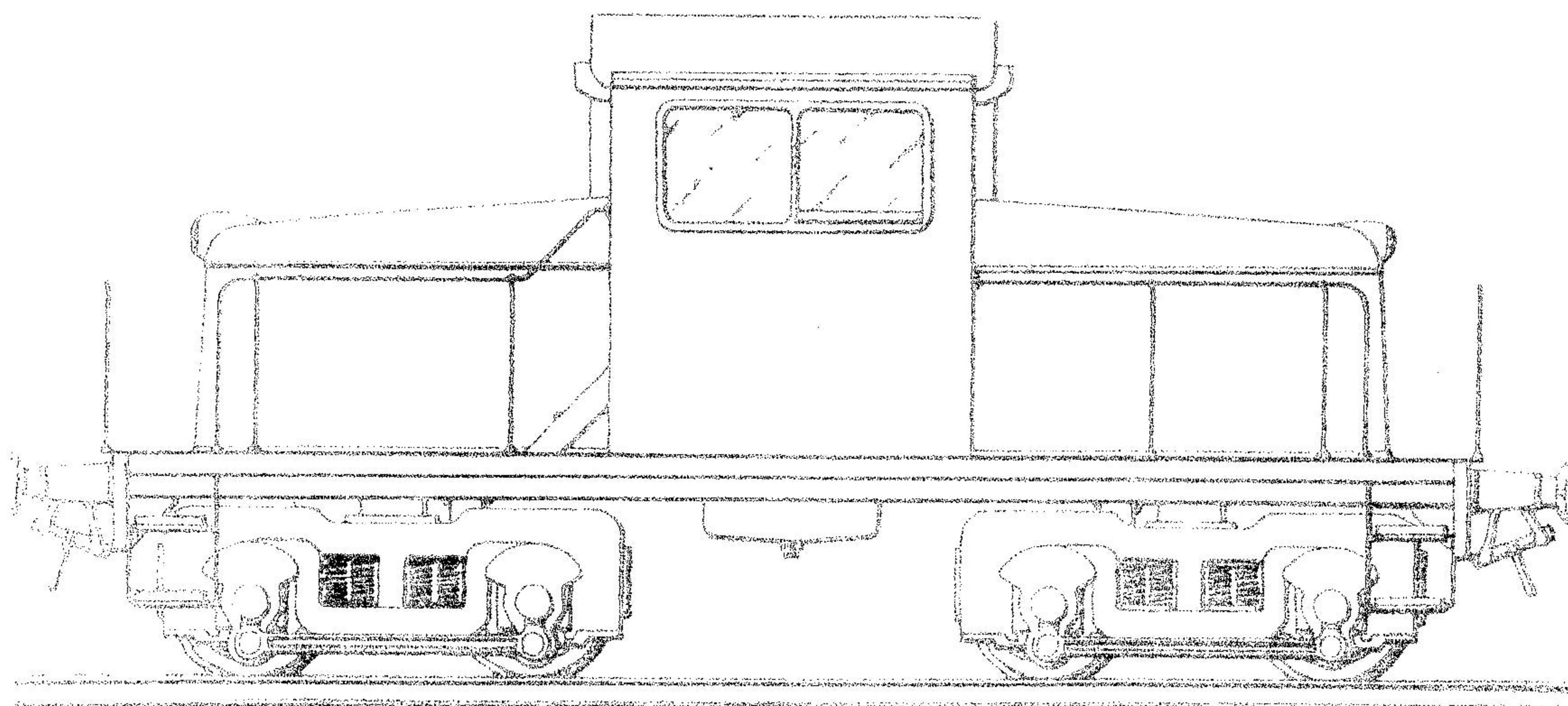
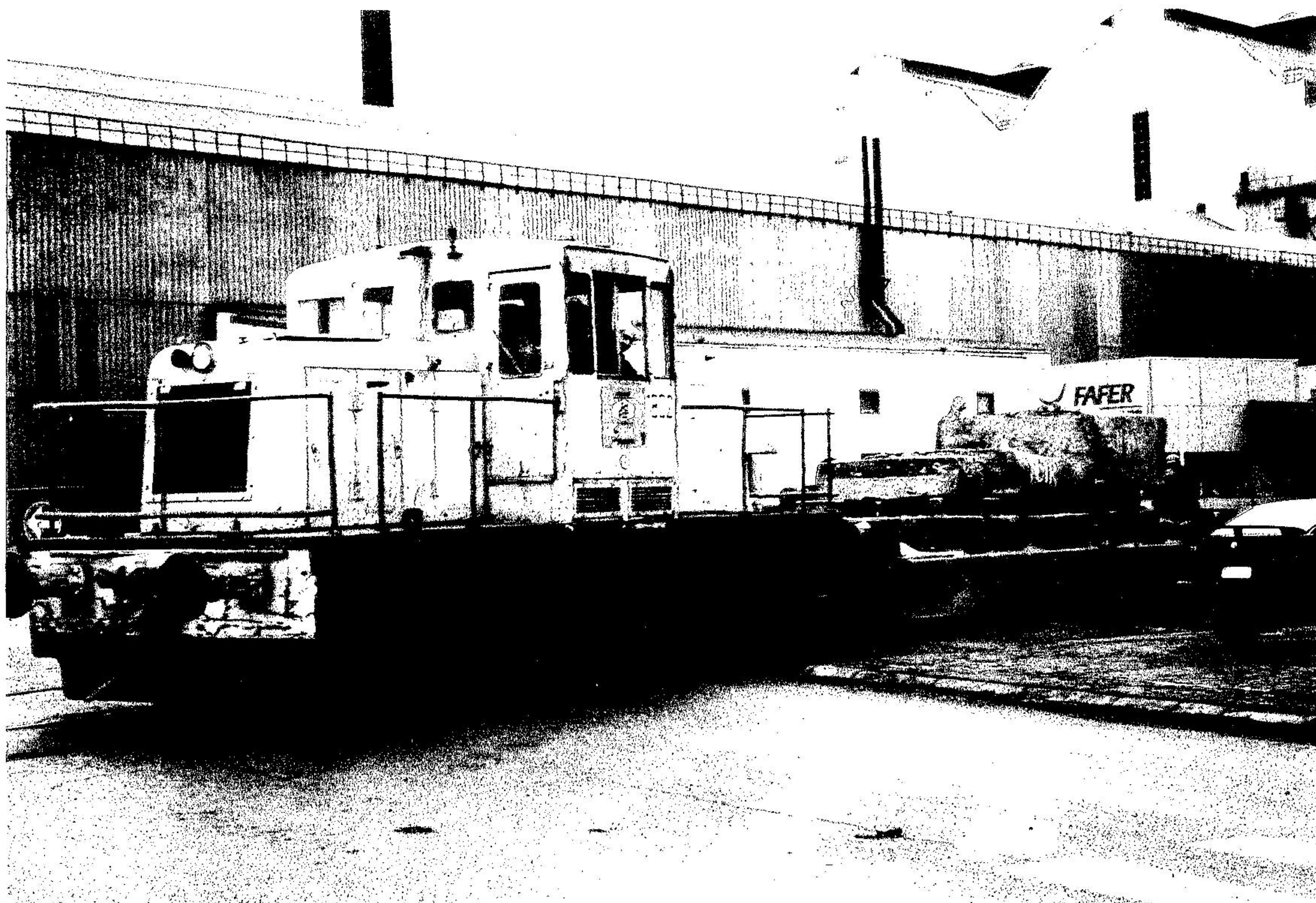


Type 454

Onder deze vorm ontsoond een vierassige locomotief met middenstuurpost en uitgerust met twee motoren. Deze machine werd vooral gebruikt in de zwaardere metaalnijverheid en was de locomotief die het meest gebouwd werd: er waren waarschijnlijk een 50-tal machines van dit type. De locomotief wordt ook dikwijls verward met een praktisch analoge locomotief van Baume & Merpent, maar die een diesel-elektrische aandrijving had.

De locomotieven hielden lange tijd stand in veel bedrijven maar verdwenen toch in de eindjaren tachtig. Ze werden vooral vervangen door Cockerill-diesel die in een opstelling "koe - kalf" ingezet werden en die beter geschikt waren om de enge bochten van de industrie te nemen.

De laatste locomotief is nog bedrijfsklaar bij de fabrique de fer te Charleroi en draagt er het nummer 1802.



Technische kenmerken

Omschrijving	Type 252	Type 322	Type 454
Massa (leeg)	25 000 kg	31 000 kg	44 000 kg
Maasa (ritvaardig)	26 000 kg	32 000 kg	45 000 kg
Diameter drijfwielen	940 mm	940 mm	850 mm
Asindeling	B	B	B'B'
Vermogen	160 pk	160 pk	320 pk
Toerental dieselmotor	1 800 omw/min	1 800 omw/min	1 800 omw/min
Radstand	2 200 mm	2 200 mm	5 800 mm
Lengte chassis	6 120 mm	6 120 mm	7 400 mm
Lengte totaal	7 210 mm	7 210 mm	8 550 mm
Hoogte	3 600 mm	3 600 mm	3 600 mm
Breedte	2 700 mm	2 700 mm	2 700 mm
Snelheid	24 km/h	24 km/h	24 km/h
Trekkracht	7 000 kg	10 500 kg	12 500 kg

