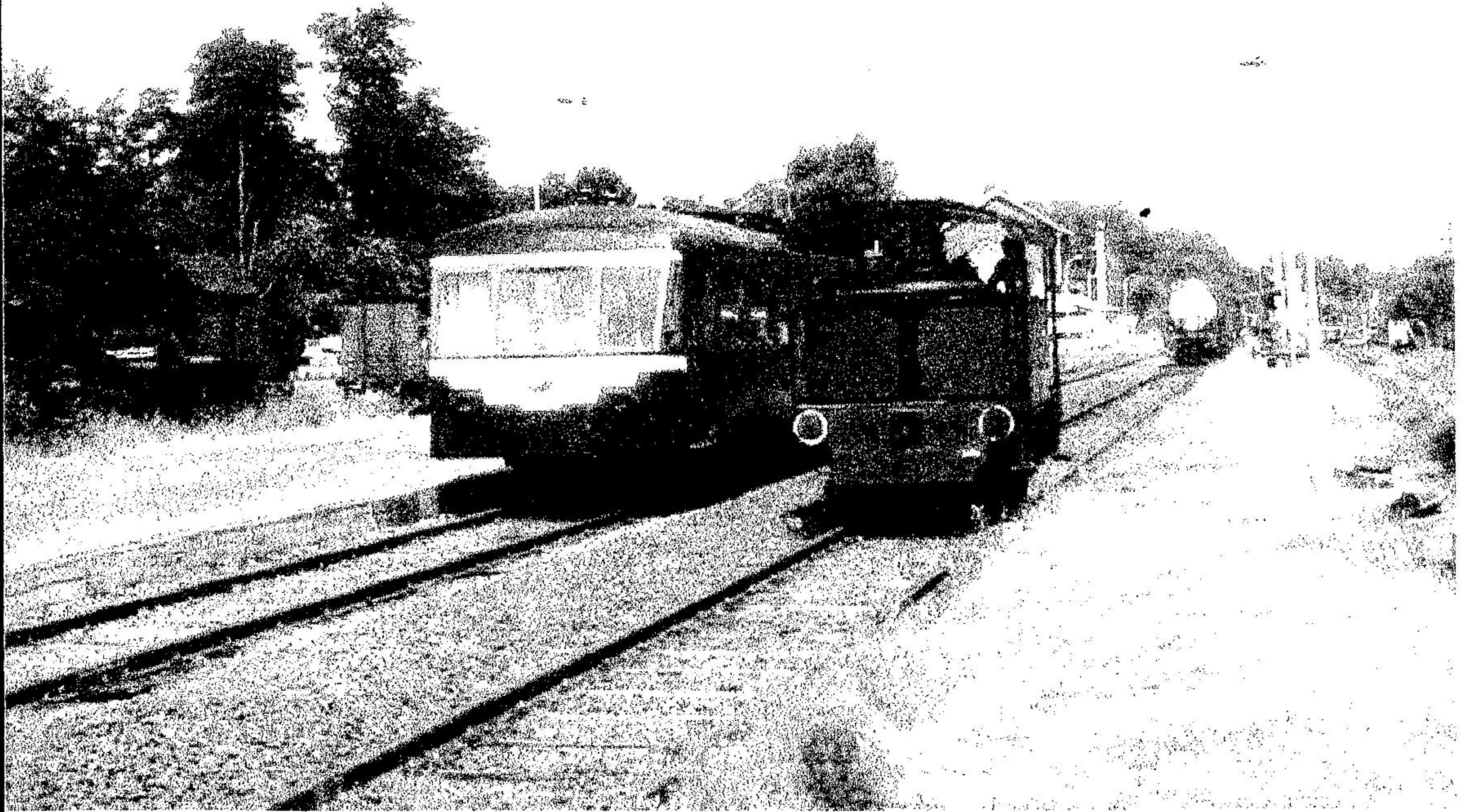


L.S.V. Tijdschrift



Binnenkort weer actief te As : 554.14 + S4 – Jojo

Stoomlocomotieven type 18

Stoommotorwagens VV 57 -- ...

Stoomlocomotief NB type 71

Elektrische locomotieven type 160 / reeks 16

Schrappingen : type 53

Dienstregeling zomer 1986

Exploitatie lijn 137

L.S.V. Aktueel

N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 1999 - 700 BEF

Donatie : 1 200 BEF

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier

Gravierstraat 109

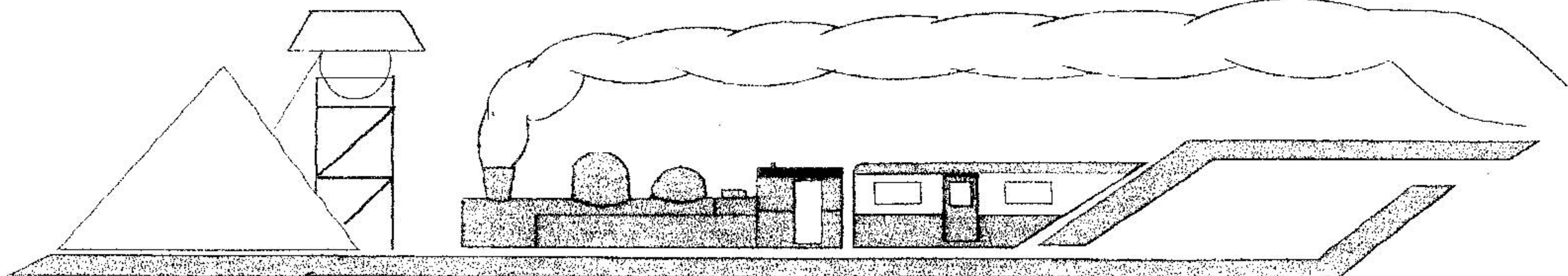
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift

93

November – december 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	

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	type 18	Blz 1
	Stoommotorwagen VV 57 - 62	Blz 13
	Type 71 (G 7-1) NB	Blz 16
<u>Elektrische locomotieven</u>	Type 160 > Reeks 16	Blz 21
<u>Schrappingen :</u>	Type 53	Blz 27
<u>Dienstregeling</u>	Zomerregeling 1986	Blz 31
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 137	Blz 35
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 39
Industrieloos	locomotieven type Moës	Blz 42
<u>L.S.V.</u>		Blz 46

Graag wil de redactie en het bestuur van de Limburgse Stoomvereniging / Kolenspoor

U en uw gezin prettige feestdagen wensen, een goede overgang in het nieuwe millennium

En minstens nog 1 000 jaar spoorwegplezier

Stoomlocomotieven

Type 18 .

Geschiedenis :

Al bij de levering en de testritten van het type 17 bleek al snel dat deze locomotieven te weinig vermogen hadden voor de opgelegde taken en dadelijk toog men aan de slag voor het ontwerpen van een krachtiger versie van deze locomotieven. Er werden een aantal aanpassingen aan de ketel doorgevoerd en zo werd o.m. de haard met 152 mm verlengd. Dit leidde dan verder ook tot een evenredige verlenging van het chassis. Anderzijds werden nog verdere modernisering en verbeteringen aangebracht aan het drijfwerk en het machinistenhuis. Hierdoor werd het vermogen verhoogd tot 880 pk en de massa verhoogde tot 53 500 kg. Het lastenboek legde trouwens op dat deze locomotieven een trein van 375 ton in het vlakke landsgedeelte kon rijden met een snelheid van 95 km/h.

Dit nieuwe type werd in 134 exemplaren gebouwd en kreeg de type-aanduiding 18. Bij de bouw waren de meeste Belgische constructeurs betrokken, zo werden ze gebouwd door Biesme, Carels, Cockerill, Couillet, Hanrez, Gilain, Haine-St-Pierre, Thiriau en Tubize. De eerste machines werden in 1902 gebouwd en de levering liep uit tot in 1905. Gedurende de bouw ontstonden nog twee verdere onderreeksen als type 18bis en 18 S beide uitgerust met oververhitting. Deze machines worden in de volgende nummers van het tijdschrift besproken.

Van bij de levering werden de typen 18 enkel gebruikt op de belangrijke sterlijnen naar Brussel en dit uit zich ook heel duidelijk in de stelplaatsindeling van deze machines in 1905 : ze waren gestationneerd te Brussel-noord en Brussel-zuid, te Arlon, Gent (Ledeberg), Liège, Verviers en Kortrijk. De machines van Brussel-noord verzorgden vooral de treinen naar Antwerpen en verder Nederland, Brussel-zuid zette de typen 18 in op de verbinding naar Mons. Liège en Verviers zou – samen met Brussel-noord enkele lichtere sneltreinen gaan slepen op de verbinding tussen Brussel en Duitsland, Arlon gebruikte de machines in dubbel tractie op de Luxembourg- lijn en Kortrijk had een beperkte dienst naar Brussel.

In 1908 werden de luxueuse Blok-treinen tussen Brussel en Antwerpen (zonder tussenstop) ingevoerd en hier kreeg het type 18 de eer om deze frequente treinen te slepen. Daar deze treinen als eerste uiterust waren met elektrische verlichting werden de machines uitgerust met een stroomgenerator. Deze werd ontwikkeld door de ingenieurs L'Hoëst en Pieper en gebouwd door de Cie Internationale d'electricité te Liège.

Met de levering van de eerste reeks typen 10 in 1910 veranderde de inzet grondig. Deze zware machines namen de zwaardere diensten over en zo verdwenen de typen 18 nu definitief uit Arlon en Verviers. Te Liège bestond nog een kleine reeks, maar hier werden de machines nu gebruikt op de verbinding naar Hasselt en Antwerpen. De inzet verlegde zich nu vooral naar de vlakkere provincies en men kreeg een inzetreeks te Oostende. Vooral op de kustlijn werden een groot aantal diensten gepresteerd, maar verder reden de typen 18 ook op de verbindingen Brussel – Kortrijk, Kortrijk – Tournai – Mons en Kortrijk – Brugge. Deze inzet bleef duren tot bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog. Wel werden de diensten van de bloktreinen nog uitgebreid in 1912 en werd het bestand van Brussel-noord verder uitgebreid. Kort voor de eerste wereldoorlog waren er ca. 50 machines te Brussel-noord gestationneerd. Deze locomotieven kwamen hoofdzakelijk uit Brussel-zuid die op dat ogenblik zijn bestand praktisch volledig zag wegvallen. In 1914 werd dan – met een gedeelte van de machines van Kortrijk – een nieuw inzetbestand opgericht te Brugge.

De eerste wereldbrand was niet zo nefast voor het type 18 : door de stationering in de westelijke stelplaatsen en hun hogere vermogen konden een groot aantal machines bij de inval naar Frankrijk geëvacueerd worden en hier reden ze tijdens de oorlog nog enkele diensten. Na de bevrijding bleken er 40 machines verdwenen of vernield. Het duurde echter vrij lang eer de 94 overgebleven machines terug evenwaardige diensten kregen.

Na de eerste wereldoorlog.

Tussen 1919 en 1922 was de toestand voor het type 18 vrij verward : de typische sneltreindiensten waren nog niet terug opgestart en de machines waren minder geschikt voor de zware reizigerstreinen die op dat ogenblik gereden werden. Daarom bleven de meeste machines werkloos achter. Enkel te Gent-Ledeberg en Antwerpen-noord waren er resp. 13 en 9 machines gestationneerd die ook effectief ingezet konden worden. Deze machines werden echter praktisch niet gebruikt. Vanaf 1922 zou de toestand sterk gaan verbeteren. De machines werden op dat ogenblik opnieuw gereviseerd en ze zouden geleidelijk aan de nieuwe snelle verbindingen gaan inrijden. Eind 1922 werden opnieuw de eerste effectieve inzetreeksen voor het type 18 opgesteld en werden er 4 inzetstelplaatsen voorzien

	FNN	FNS	FYM	FLS	FG	FR	FBM	ATH	FTM	FT	FSD	FSN	MKM	LML	Tot
1923	1	4	3	5	16										94
1924		4	3		14	6	10	5							94
1925		7	4		16	4	10	5	8						94
1926		3	3		13	4	6	5	8						94
1927			3		17			5	9	13					94
1928			3		15			3	8	12					94
1929			4		12			3	10	10	4				79
1930		3	5		9				13	8	4	6			79
1931		1			6				13	8	4				79
1932					5				6	8	4				79
1933					4				11	8	4		6		79
1934					6				7	8	6		4		78
1935									9	5					78
1936					3				6	5		3		7	78
1937										6				6	73
1938					1					5				5	25
1939										5				6	25
1940										4				6	22

Afkortingen

FNN : Antwerpen-noord

FSD : Oostende

FSN : St-Niklaas

FTM : Tamines

FT : Dendermonde

FNS : Antwerpen-zuid/ Berchem vanaf 1931

FYM : Muizen

FLS : Aalst

FG : Gent-Ledeberg / Merelbeke van 1928

MKM : Stockem

FR : Brugge

FBM : Brussel-zuid

LML : Mol

:

Stelplaats Antwerpen-noord

Eerste stelplaats waar de typen 18 tot inzet kwamen was Antwerpen-noord. Hier waren een twintigtal locomotieven gestationneerd en werden er in 1922 een vijftal van gebruikt, vooral op de doorgaande verbinding tussen Antwerpen-centraal en Roosendaal. Deze inzet verminderde zeer snel en in 1923 was er nog slechts één enkele locomotief nodig. Na de zomerregeling werd de dienst overgedragen aan Antwerpen-zuid

Stelplaats Antwerpen-zuid > Berchem.

Na aankomst van een aantal machines vanuit Antwerpen-noord werd eind 1922 een eerste kleine reeks opgesteld met 4 inzetdagen. De dienst werd vooral gereden voor de doorgaande treinen naar Mechelen, Dendermonde en verder Gent. In 1925 werd de inzet verder uitgebreid tot 7 locomotiefdiensten en op dat ogenblik werden opnieuw een aantal diensten op de verbinding Brussel – Mechelen – antwerpen-centraal gereden, maar op dat ogenblik zou de invloed van Antwerpen-zuid verder tanen en werden de typen 18 snel vervangen door locomotieven type 64. Daar op dat ogenblik de inzet van het type 18 verder achteruit ging en een groter aantal machines afgesteld werd, bleef er een kleiner bestand te Antwerpen-zuid achter en deze machines stonden « in park ». In 1930 werd dan opnieuw een kleinere reeks voor het type 18 opgesteld en ze reden opnieuw enkele diensten naar Dendermonde. Eind 1930 ging het bestand van Antwerpen-zuid naar Berchem over, maar zeer snel zou dit het einde worden voor het type 18 in Antwerpen. In 1931 werd er nog slechts één locomotief – zeer beperkt – ingezet en de winterregeling zou zorgen voor de afgifte van de laatste machines

Stelplaats Muizen :

Naast Antwerpen-zuid, zou nog een tweede stelplaats in deze regio een aantal treinen gaan verzekeren met het type 18, nl. Muizen. Al zeer vroeg werd een inzetreeks opgesteld met drie inzetdagen. De sneltreinlocomotieven werden hier gebruikt voor de doorgaande treinen tussen Leuven en Gent via Mechelen. Opmerkelijk is wel dat deze stelplaats een vrij omvangrijk bestand had met gemiddeld ca. 15 locomotieven, maar hiervan waren de meeste afgesteld wachtend op betere tijden. In 1929 werden trouwens een vijftal machines definitief uit het bestand afgevoerd. Deze reeks bleef praktisch 10 jaar onafgebroken en zonder veel wijzigingen doorlopen. Vanaf 1928 werd ze nog verder uitgebreid naar vier en zelfs 5 inzetdagen in 1930. Maar op een vrij korte periode werden de typen 18 vervangen door vrijgekomen krachtiger locomotieven en werden de 10 nog aanwezige machines over de andere stelplaatsen verdeeld.

Stelplaats Gent-Ledeberg > Merelbeke :

²Deze Gentse stelplaats zou in de loopbaan tussen beide wereldoorlogen de voornaamste blijven voor het type 18. Al in 1919 werden de nog ritvaardige machines te Gent samengebracht en zo zouden ca. 50 machines in 1921 hier uitgeweken staan. De machines werden waarschijnlijk – in de mate van het mogelijke – gebruikt op de verbinding naar Brussel en naar Brugge en Oostende. Het is echter niet waarschijnlijk dat ze de doorgaande treinen sleepten. In 1922 werden 10 machines gebruikt maar een jaar later was dit al aangegroeid tot een inzetreeks met 16 locomotieven. De dienst op de lijn 50 bleef – ook in latere periodes – de belangrijkste, maar een tweede verbinding waar de typen 18 zich nuttig maakten was deze naar Adinkerke. Verder reden ze ook naar Mechelen en Kortrijk. Deze reeks bleef – met enkele schommelingen bestaan tot in 1929.

Inmiddels was begin 1929 de nieuwe stelplaats Merelbeke – enkele kilometers verderop opengesteld en de machines verhuisden dan ook naar hun nieuwe onderkomen. Maar vanaf dat ogenblik zou de inzet stilaan beginnen af te brokkelen. De doorgaande diensten op de lijn 50 vielen weg en meestal werden de typen 18 nu gebruikt tussen Brussel en Adinkerke. Ondanks de nieuwe locomotieven uit deze periode bleef de inzet ook nu nog tot eind 1934 verder lopen, doch de levering van de typen 1 zorgde voor diverse verschuivingen en de inzetreeks werd zeer snel afgebouwd. Nochtans zouden ze nog verschillende keren opduiken in diverse kleinere reeksen te Merelbeke. De reden was de onbeschikbaarheid van de typen 7 die hen moesten vervangen en een chronisch locomotieftekort door de vele schrappingen van oud materieel. In 1936 werden opnieuw drie machines aan het werk gezet en de inzet liep nu pas in de loop van 1938 definitief ten einde.

Stelplaats Aalst :

Naast Gent werden ook enkele Gentse machines te Aalst afgesteld en door het opstarten van nieuwe snellere diensten, werden deze machines vanaf 1922 ook de Aalst gebruikt voor enkele doorgaande treinen tussen Brussel en Gent. Maar in tegenstelling met Gent, zou de inzet slechts enkele jaren duren en werden de Aalstse machines gebruikt voor het opbouwen van nieuwe bestanden te Brussel-zuid en Kortrijk.

Stelplaats Brugge :

Vanaf de zomerregeling van 1924 werd de dienst van het type 18 sterk uitgebreid : reden hiervan was een drastische uitbreiding van het aantal snelle verbindingen en hiervoor kwamen de typen 18 duidelijk in aanmerking. Ook het aantal herstelde machines was verder vergroot en hierdoor konden 4 bijkomende stelplaatsen een nieuwe inzet programmeren. Brugge was hierbij de meest logische keuze. Deze stelplaats had een vrij grote drukte in het zomerseizoen met het aantal kusttreinen. Zo werd een inzetreeks met 6 inzetdagen opgesteld en de diensten verliepen praktisch volledig tussen Gent en de voornaamste kuststeden, meestal Blankenberge en Knokke. Enkele treinen reden trouwens ook door tot in Brussel-noord. Nochtans zou deze inzet vrij snel terug dalen en nam het type 7 de zwaarste diensten vanaf 1925 over. Twee jaar later gingen ook alle andere lichtere diensten over op dit type 7

Stelplaats Brussel-zuid :

Opmerkelijk is dat ook Brussel-zuid vanaf 1924 terug in contact kwam met deze locomotieven. Nochtans werden de zware treinen naar Frankrijk vooral door de typen 10 – samen met Franse stomers – gereden. De nieuwe dienst voorzag nu vooral treinen op de verbinding naar Tournai. Hiervoor werd een inzetreeks met 10 plandagen opgesteld en ook vanuit Ath werden een deel van deze treinen gesleept. Maar ook hier duurde de inzet slechts een drietal jaar en midden 1926 werden deze diensten dan enerzijds overgedragen

aan de stelplaats Tournai, anderzijds namen de typen 60 en vooral 62 de overblijvende treinen voor hun rekening.

Stelplaats Ath :

Gelijktijdig met Brussel-zuid werden ook een tiental locomotieven te Ath gestationneerd en hier werden ze – in een vijf dagen tellende reeks – in dezelfde diensten tussen Tournai en Brussel gebruikt. Nochtans zou de inzet vanuit deze plaats langer duren dan te Brussel : wel werd de reeks vanaf de zomerregeling van 1928 beperkt tot 3 inzetdagen en werden enkele diensten aan Tournai doorgegeven, maar de typen 18 bleven deze – toch wel zware - lijn tot eind 1929 berijden.

Stelplaats Tamines :

Laatste inzetplaats uit deze periode werd Tamines : ondanks de zwaardere verbindingen in deze streek had deze stelplaats ook een aantal semi-directe verbindingen waar het aantal reizigers toch beperkter was gedurende de dag. Dit gold vooral voor de verbindingen naar Dinant via de lijn 150 en naar Gembloux en Ramillies / Landen noordwaarts. En op deze twee lijnen zouden de typen 18 een aantal treinen gaan slepen. De inzetreeks begon met slechts 8 inzetdagen maar geleidelijk aan zou de inzet steeds verder uitbreiden en tussen 1928 en 1931 werden er 13 machines gebruikt in de reeks en was het bestand uitgegroeid tot een 25 locomotieven. Maar in 1931 zou men beslissen om de typen 18 op betrekkelijk korte termijn te vervangen en werd de reeks overgedragen aan de pas aangekomen o.m. de vrijgekomen typen 8. De inzetreeks werd beperkt tot 8 locomotieven type 18, maar door moeilijkheden met de nieuwe machines zouden de typen 18 nog geregeld moeten bijspringen. Eind 1936 werd de inzet dan definitief afgebroken maar daar de afstelling beslist werd, bleven de meeste machines nog geruime tijd te Tamines achter en sprongen nog sporadisch in. In 1938 had men te Tamines nog 14 afgestelde locomotieven, bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren er nog steeds 3 typen 18 te Tamines aanwezig.

Stelplaats Dendermonde :

Vanaf 1926 zou Dendermonde één van de voornaamste inzetplaatsen worden van dit type 18 : op korte termijn werden een twintigtal locomotieven vanuit Kortrijk en Brussel-zuid in deze stelplaats samengebracht en al dadelijk werd een inzetreeks met 13 inzetdagen opgesteld. Er waren hierbij twee hoofdlijnen : de verbinding naar Gent en Mechelen vormde de hoofdbrok en hierbij reden de treinen ook regelmatig door tot in Leuven. Maar ook de verbinding met Brussel werd in deze eerste periode enkele malen per dag afgelegd. Maar juist deze inzet zou na een paar jaar overgedragen worden aan de locomotieven type 31 en ook 38. De treinen waren zo zwaar geworden dat de kracht van een 18 niet meer volstond. De inzetreeks werd ingekort tot 8 plandagen en deze situatie zou tot ca. 1935 doorlopen. Bijna de helft van de treinen op de verbinding Gent – Mechelen werd door een type 18 gesleept en verder waren er enkele diensten naar St-Niklaas en Lokeren.

Vanaf 1935 werden de zwaarste diensten overgedragen aan het type 38 en bleven enkel nog de lichtere diensten over : hoofdtak in de vijf dagen tellende reeks gingen nu naar St-Niklaas, Lokeren en verder naar Gent. Deze inzet bleef tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog stand houden. Opmerkelijk is ook het feit dat vanaf 1935 – op het ogenblik dat men beslist had om het type 18 snel te vervangen – het bestand van Dendermonde over een vijftigtal locomotieven beschikte, waarvan natuurlijk het grootste gedeelte al definitief afgesteld stond, wachtend op de definitieve afvoer. In mei 1940 daarentegen was dit bestand afgebouwd en waren er nog 8 machines te Dendermonde aanwezig.

Stelplaats Oostende :

Eind 1927 werd een nieuw bestand met een tiental locomotieven te Oostende opgebouwd en de inzetreeks voorzag diensten voor vier machines. Deze locomotieven werden vooral gebruikt op de lokale lijnen naar Lichtervelde via Torhout en in mindere mate naar Kortrijk via Brugge. Deze situatie bleef gedurende een zestal jaar ongewijzigd doorlopen, waarbij het bestand wel verder aangroeide, zonder dat de inzet gelijke tred hield. Pas eind 1932 werd de inzetreeks tot 6 inzetdagen uitgebreid, maar op dat ogenblik zou ook de achteruitgang duidelijk optreden en deze uitgebreide reeks tijdens de zomer van 1933 zou ook de laatste zijn voor de ctypen 18 te Oostende.

Stelplaats St-Niklaas :

Gelijktijdig met de afbouw van de inzetreeks te Gent- Ledeberg, zouden een aantal van de diensten op de verbinding Gent – Antwerpen-LO aan de stelplaats St-Niklaas overgedragen worden. Doch deze overgang kwam te bruusk en het aantal machines type 32 was onvoldoende om deze verhoging op te vangen. Daarom werden een tiental machines type 18 gelijktijdig naar St-Niklaas getransfereerd en werd er een inzetreeks met 6 plandagen opgesteld tijdens de winterregeling van 1928. Deze reeks duurde nog even door tijdens de volgende zomer, maar anderzijds kwamen er op dat ogenblik voldoende typen 32 over en werd de inzetreeks vrij snel opgeheven.

Daar er een aantal machines te St-Niklaas afgesteld bleven, kwam deze toestand in de loop van 1935 terug en sprongen de ritvaardige machines type 18 gedurende enige tijd terug in, meestal op de verbinding naar Mechelen. Er werd zelfs een eigen reeks met drie dagen opgesteld, maar na enkele maanden werd deze inzet werd opgeheven.

Stelplaats Bertrix :

Eind 1929 werden enkele machines type 18 te Bertrix gestationneerd en werden ze gebruikt voor de piekurtreinen op de verbinding naar Bastogne en verder Gouvy. Hiervoor werd voor de zomerregeling van 1930 zelfs een eigen reeks opgesteld. Maar deze locomotieven voldeden niet voor deze toch wel zwaardere treinen op het hellingsrijke traject en de stationering werd dan ook vroegtijdig stopgezet.

Stelplaats Stockem :

Opmerkelijk was wel het feit dat enkele jaren later de typen 18 opnieuw in de Ardennen opdoken en ditmaal te Stockem. Begin 1933 werden 8 machines naar deze stelplaats verwezen en werd een inzetreeks met 6 inzetdagen opgesteld. De machines sleepten de lichte doorgaande treinen naar Athus en verder Virton en zelfs Lamorteau, maar ook naar Marbehan op de lijn 162. Deze laatste diensten werden al vlug overgenomen door de zwaardere locomotieven type 8 en zodoende kon de reeks teruggebracht worden tot 4 inzetdagen. De diensten op de verbinding naar Virton werden eind 1934 door de typen 8 overgenomen, maar de locomotieven type 18 bleven te Stockem afgesteld. Tot midden 1938 stonden er 8 machines op de uitwijkbundels van Stockem, bij het begin van de tweede wereldoorlog was er nog steeds 1 locomotief te Stockem aanwezig.

Stelplaats Mol :

Laatste vooroorlogse stelplaats zou hierbij Mol worden. Midden de jaren dertig had deze Kempense stelplaats enkel de typen 44 in dienst en deze verzekerden alle treinen. Maar vanaf 1935 wilde men de dienst Antwerpen – Hamont en Antwerpen – Hasselt versnellen. Deze treinen waren in principe vrij kort, daar het aantal reizigers in deze streek toch vrij klein was. Hierdoor konden de typen 18 – die elders te licht bevonden werden – op deze vrij vlakke verbindingen ingezet worden. Vanaf 1936 werden er 13 machines naar Mol overgeplaatst en hiervoor werd een inzetreeks met gemiddeld 6 inzetdagen opgesteld. De diensten werden enkel op boven vermelde lijnen gereden. Geleidelijk aan zou Mol de uitloopstelplaats worden en werden alle ritvaardige machines naar de Kempen gedirigeerd. In 1939 waren er trouwens 19 machines te Mol gestationneerd en met deze situatie ging men dan de moeilijke oorlogsjaren in.

*** De tweede wereldoorlog :**

Bij het uitbreken van de vijandelijkheden waren er nog 22 machines type 18 in het N.M.B.S.- bestand aanwezig maar her en der stonden nog verschillende locomotieven afgesteld. Tijdens de eerste oorlogsmaanden werden twee of drie machines gereactiveerd. In mei 1940 werd een eerste voorlopige inzetregeling uitgewerkt en bleven de beide vooroorlogse stelplaatsen – Mol en Dendermonde actief. Maar tegen het einde van het jaar werden de typen 18, 19 en 20 samengebracht en kreeg men de volgende verdeling :

	LML	FT	FHS	FL	FSN	FRST	Tot
05/1940	7	5					24
12/1940	7		10	18			24
05/1941	4				5		24
10/1941					6	4	24

Als eerste stelplaats verloor Dendermonde zijn typen 18 en werden alle ritvaardige locomotieven te Hasselt en Liège samengebracht, maar het is niet waarschijnlijk dat deze locomotieven veel dienst gedaan

hebben in deze periode. Begin 1941 is er een nieuwe situatie, waarbij de verdeling realistischer is : twee nieuwe inzetplaatsen zouden hierbij op de voorgrond treden.

St-Niklaas krijgt opnieuw ongeveer de helft van de machines toebedeeld en verzekert de nog resterende reizigersdiensten naar Gent en Dendermonde. Heel nieuwe stelplaats wordt Aarschot met een inzetquota van 4 locomotieven. Deze worden waarschijnlijk gebruikt op de verbindingen naar Leuven, Antwerpen en Herentals/Turnhout. Gedurende de eerste oorlogsmaanden worden anderzijds een aantal machines zwaar beschadigd en worden zelfs minstens twee typen 18 definitief afgevoerd.

Midden 1942 wordt de inzet te Aarschot opgegeven en verhuizen de meeste machines van deze stelplaats voor korte tijd naar Dendermonde, maar na enkele maanden worden ze reeds verder gegeven. Vanaf eind 1942 hebben we opnieuw de twee bekende stelplaatsen : Mol heeft een achttal machines in zijn bestand en rijdt hiermee een aantal diensten naar Antwerpen en Hasselt. St-Niklaas is de grootste slokkop en heeft 14 machines in depot. De inzet is voornamelijk te noteren op de verbindingen naar Gent, Antwerpen, Dendermonde en Mechelen. Deze toestand blijft behouden tot bij de bevrijding.

De inzet na de tweede wereldoorlog

Na de tweede wereldoorlog bleven er nog twee stelplaatsen over : St-Niklaas en Mol. Deze zouden tot bij de zomerregeling van 1946 nog deze machines gebruiken :

St-Niklaas :

13 locomotieven 18.006, 008, 018, 027, 041, 043, 046, 051, 057, 058, 059, 066, 072

Deze locomotieven reden tot eind 1945 vooral de doorgaande treinen tussen Gent en Antwerpen-LO. Verder waren er nog enkele treinen op de verbinding naar Dendermonde die door het type 18 gesleept werd. Op zaterdag werd doorgereden tot in Aalst. Voor deze diensten waren er 6 machines nodig, maar zelfs in 1945 werden al een aantal diensten door het type 41 gereden. Begin 1946 werd de dienst volledig overgenomen en belandden ook de laatste typen 18 op een zijspoor.

Mol :

4 locomotieven : 8.031, 036, 047, 078

Opmerkelijk was hier het zeer beperkte bestand, waar toch zouden de typen 18 hier actief blijven. In de reeks A was er een beperkte inzet voor 3 locomotieven. De dienst bestond nog slechts uit enkele lokale treinen en zo reden de typen 18 naar Hasselt en Herentals, maar ook na Leopoldsburg. In 1946 werden de diensten A en B versmolten en doken de typen 41 frequenter op voor deze treinen. Eind 1946 werden de laatste typen 18 afgesteld.

De schrapping van de locomotieven :

De schrapping van deze locomotieven is in feite in twee stappen gebeurd, waarbij de beide wereldoorlogen een grote invloed hadden. Voor WO I werden tussen 1907 en 1910 al twee machines afgevoerd, waarschijnlijk na ongevallen. De eerste wereldoorlog eiste daarentegen een minder hoge tol als bij veel andere machines. Nochtans zou er toch 53 machines in deze periode vernield of vermist worden.

In 1922 bestond het plan om de typen 18 op korte termijn af te stellen en men ziet heel duidelijk dat in deze periode nog slechts een 20 % van de machines effectief gebruikt werden. Twee locomotieven werden tussen 1926 en 1928 afgevoerd. Maar door de stijging van de conjunctuur en daarmee gepaard gaande het verhogen van het aantal « verre » reizen was er terug een taak weggelegd voor het type 18 en de machines werden vanaf 1924 gereactiveerd.

Nochtans zou deze verbetering slechts van middellange duur zijn en vanaf 1930 stortte de inzet van het type 18 in elkaar . Elk jaar werden er meer en meer machines voorlopig afgesteld en vele machines zouden gedurende meer dan 5 jaar afgesteld blijven. Begin 1938 werd dan beslist om deze afgestelde machines zeer snel uit het bestand te schrappen en in 1938 werden niet minder dan 52 locomotieven (2/3 van het bestand) afgeschreven.

De tweede wereldoorlog gaf dan weer was respijt voor de overige machines : door de afgifte van de ex_duitse locomotieven werden enkele afgestelde locomotieven terug in dienst genomen, maar de algemene toestand was meestal zo slechts dat ze tijdens de volgende oorlogsjaren toch afgevoerd werden. Na de bevrijding werden de 17 resterende locomotieven alsnog terug in dienst gesteld, maar al vlug werd duidelijk dat er voldoende vervangende locomotieven aanwezig waren, dat de typen 18 op vrij korte tijd afgesteld konden worden. Eind 1946 was de inzet afgelopen, maar het zou tot de tweede helft van 1948 duren eer de machines definitief uit het N.M.B.S.- bestand verdwenen. De beide laatste machines werden begin 1949 geschrapt.

De museumlocomotief :

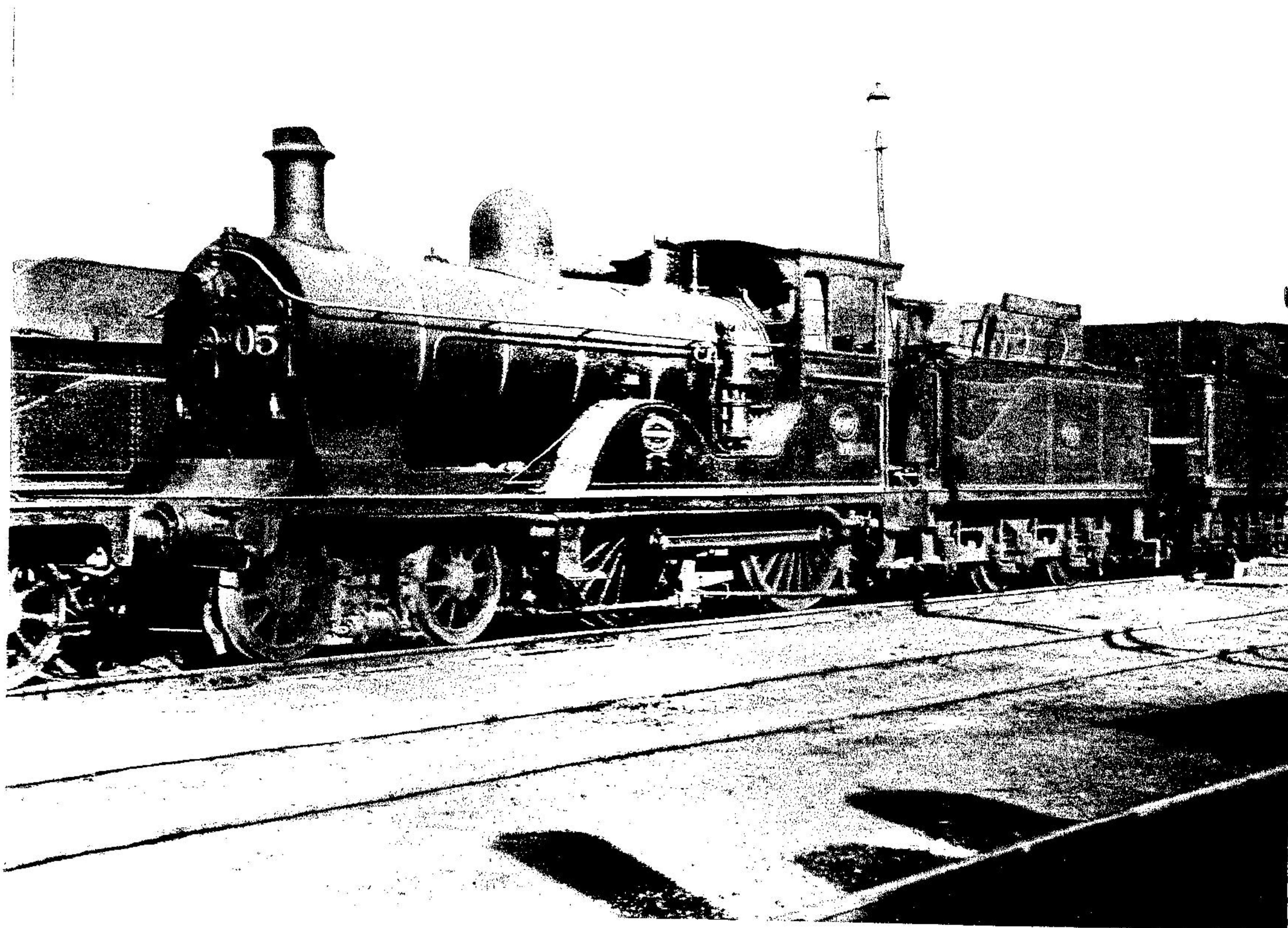
Ondanks het feit dat bij de afstelling van deze machines weinig enthousiasme overbleef voor de prestaties, werd de 18.051 wel gedurende geruime tijd afgesteld. Deze locomotief eindigde zijn loopbaan te St-Niklaas en werd op 7 juli 1948 definitief uitgeschreven.

Na de afstelling maakte de locomotief een zwerftocht doorheen verschillende stelplaatsen en dook de machine op te Tournai, Brussel-zuid en Leuven. Ondertussen hadden enkele spoorwegwerkers het plan opgevat om de machine uiterlijk te restaureren en hem voor te stellen als trekker voor de koninklijke trein. Deze opstelling was nodig om de nodige interesse in de jaren zestig op te wekken. Er werd een vrij lange periode gewerkt om de machine te restaureren en hierbij werd gekozen voor het Caledonian Bleui waarin wel de typen 17 geleverd werden maar dat nooit door het type 18 gedragen werd.

De locomotief werd voor het eerst bij de officiële beëindiging van de stoomtractie voorgesteld en was daarmee de eerste museumlocomotief van de N.M.B.S. Nadien kwam de machine te Leuven terecht en werd nog op verschillende evenementen tentoonstelling. Tijdens de laatste jaren was de machine tentoongesteld te Treignes in het museum van de CFV3V.

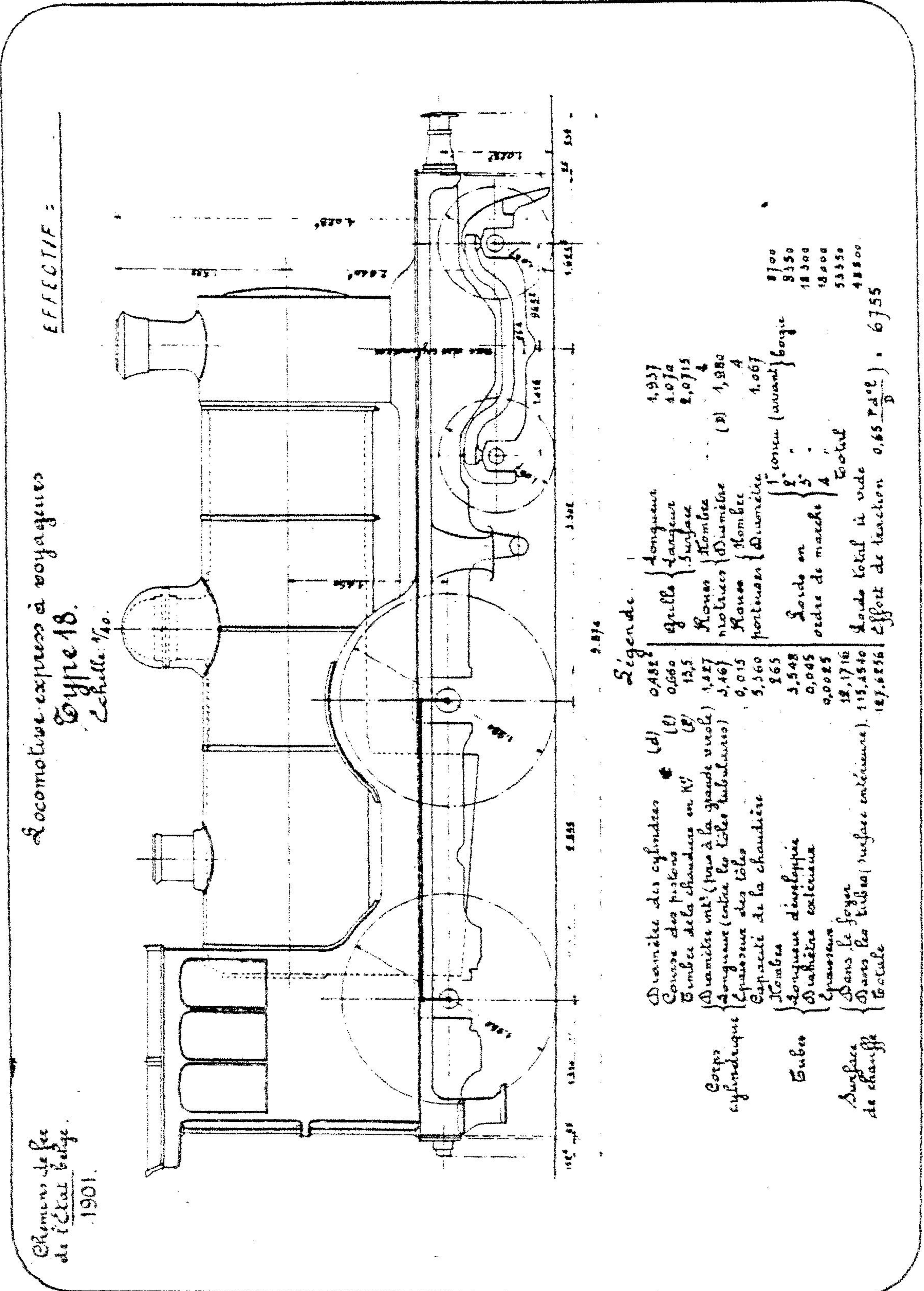
Locomotief 1805 afgesteld te Brugge in 1942

Foto Harder/ Verzameling LSV



Overzichttekening :

Type 18

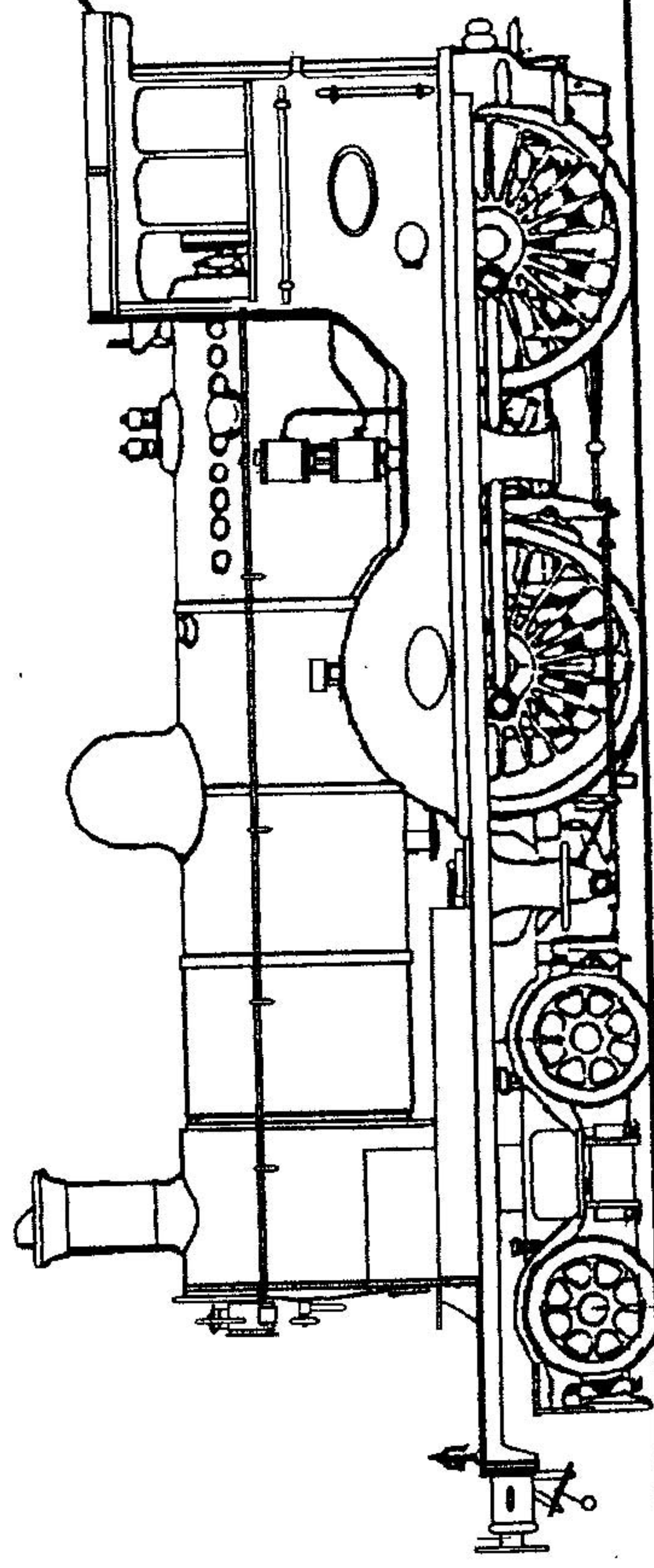


Nummerlijsten type 18

Oorspr	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	1946	IN	UIT	NAAM	
2672		1872	18.072	1902	08/1948	Cockerill	2357
2673		1873		1902	09/1938	Cockerill	2358
2674	04565	1874		1902	09/1938	Cockerill	2359
2675	04425			1902	WO I	Cockerill	2360
2676	04566	1876		1902	02/1938	Cockerill	2361
2677	04410			1902	WO I	Cockerill	2362
2678	04443			1902	WO I	Cockerill	2363
2679	04576			1902	1926/28	Cockerill	2364
2680		1810		1902	02/1938	Cockerill	2365
2681		1811		1902	08/1938	Cockerill	2366
2682	04541	1822		1902	11/1944	Cockerill	2367
2683	04474			1902	1926/28	Cockerill	2368
2684	04415			1902	WO I	Cockerill	2369
2685		1865		1902	05/1942	Hanrez	590
2686	04426			1902	WO I	Hanrez	591
2687	04451			1902	WO I	Hanrez	592
2688		1808	18.008	1902	05/1948	Hanrez	593
2689		1819		1902	08/1838	Hanrez	594
2690	04511	1840		1902	09/1938	Hanrez	595
2691	04452	1831	18.031	1902	06/1948	Hanrez	596
2692	04475	1832		1903	08/1938	Carels	401
2693				1903	1907/11	Carels	402
2694	04411	1804		1903	06/1938	Carels	403
2695	04412	1805		1903	11/1941	Carels	404
2696	04472	1866	18.066	1902	06/1948	Haine-SP	738
2697	04471	1807		1902	06/1938	Haine-SP	739
2698	04427			1902	WO I	Haine-SP	740
2699				1902	WO I	Haine-SP	741
2700	04490	1800		1902	08/1939	Haine-SP	742
2701				1902	WO I	Haine-SP	743
2702		1802		1903	06/1938	Cockerill	2396
2703	04567	1803		1903	06/1938	Cockerill	2397
2704	04583			1903	WO I	Cockerill	2398
2705	04491			1903	WO I	Cockerill	2399
2706		1806	18.006	1903	04/1949	Cockerill	2400
2707	04413			1903	WO I	Cockerill	2401
2708				1903	WO I	Cockerill	2402
2709	04512	1809		1903	09/1938	Cockerill	2403
2710				1903	WO I	Cockerill	2404
2711	04534			1903	WO I	Cockerill	2405
2712		1812		1902	09/1938	Tubize	1324
2713		1813		1902	09/1938	Tubize	1325
2714	04568	1814		1902	06/1938	Tubize	1326
2715	04535	1815		1902	01/1934	Tubize	1327
2716		1816		1902	08/1938	Tubize	1328
2717		1817		1902	06/1938	Tubize	1329

Stoomlocomotieven type 18

Snelreinlocomotieven



Cockerill 31
 Hanrez 20
 Carels 17
 Haine-St-Pierre 20
 Tubize 16
 St-Léonard 10
 Couillet 8
 Thiriau 8
 Gilain 2
 Biesme 2

Loopbaan :

Nummering :

Effektief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleinevlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenlaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

2672 - 3287

1800 - 1872

18.001 - 18.072

134

zie boven

06/1902 - 05/1905

1949

2'B

140 km/h

Walschaerts

2 binnenliggend

182 mm

660 mm

enk Westinghousepomp

Westinghouse

Stoomrem

Schroefrem

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

Massa /lopende meter :

Tender type

Type 14

9 910 mm

9 345 mm

2 950 mm

2 440 mm

4 029 mm

7 187 mm

1 981 mm + 2 311 mm +

2 895 mm

660 mm

1 335 mm

1 980 mm

1 067 mm

53 350 kg

8 700 kg

8 350 kg

18 300 kg

18 000 kg

5 380 kg/m

2718		1818	18.018	1903	07/1948	St-Léonard	1323	
2719	04485			1903	WO I	St-Léonard	1324	
2720		1820		1903	06/1938	St-Léonard	1325	
2721	04480			1903	WO I	St-Léonard	1326	
2722				1903	WO I	Haine-SP	773	
2723		1823		1903	09/1938	Haine-SP	774	
2724	04536	1824		1903	06/1938	Haine-SP	775	
2725	04476	1825		1903	08/1938	Haine-SP	776	
2726	04458	1826		1903	10/1928	Haine-SP	777	
2727	04527			1903	WO I	Haine-SP	778	
2728	04569			1903	WO I	Haine-SP	779	
2729	04570			1903	1921/26	Haine-SP	780	
2730	04513	1830		1903	09/1938	Haine-SP	781	
2731				1904	WO I	Carels	415	
2732	04428			1904	WO I	Carels	416	
2733		1833		1904	12/1938	Carels	417	
2734		1834		1904	11/1939	Carels	418	
2735	04537	1835		1904	08/1938	Carels	419	
2736				1904	WO I	Carels	420	
2737		1837		1904	09/1938	Carels	421	
2738	04429			1903	WO I	Tubize	1355	
2739		1839		1903	09/1938	Tubize	1356	
2740	04414			1903	WO I	Tubize	1357	
2741		1841	18.041	1903	08/1948	Tubize	1358	
2742	04430	1842		1903	08/1938	Tubize	1359	
2743		1843	18.043	1903	06/1948	Tubize	1360	
2744	04444			1903	WO I	Tubize	1361	
2745	04431	1845		1903	08/1938	Tubize	1362	
2746		1846	18.046	1903	05/1948	Tubize	1363	
2747		1847	18.047	1904	04/1949	Cockerill	2440	
2748		1848		1904	02/1938	Cockerill	2441	
2749	04432			1904	WO I	Cockerill	2442	
2750				1904	1907/11	Cockerill	2443	
3191	04571			1905	WO I	Tubize	1415	
3192	04416			1904	WO I	Hanrez	615	
3193		1801		1904	06/1938	Hanrez	616	
3194		1838		1904	09/1938	Hanrez	617	
3195	04528			1904	WO I	Hanrez	618	
3196	04417	1850		1904	08/1938	Hanrez	619	
3197	04453			1904	WO I	Cockerill	2444	
3198		1828		1904	08/1938	Cockerill	2445	
3199		1829		1904	02/1938	Cockerill	2446	
3200	04579			1904	WO I	Cockerill	2447	
3243		1853		1905	08/1938	Couillet	1407	
3244		1854		1905	09/1938	Couillet	1408	
3245		1875		1905	06/1938	Couillet	1409	
3246	04580			1905	WO I	Couillet	1410	
3247		1827	18.027	1905	07/1948	Couillet	1411	
3248	04538	1858	18.058	1905	06/1948	Couillet	1412	
3249		1859	18.059	1905	06/1948	Couillet	1413	
3250	04445			1905	WO I	Couillet	1414	

3251	04473	1851	18.051	1905	07/1948	St-Léonard	1405	
3252	04454	1852		1905	08/1938	St-Léonard	1406	
3253	04577			1905	WO I	St-Léonard	1407	
3254	04481	1854		1905	06/1941	St-Léonard	1408	
3255	04531	1855		1905	09/1938	St-Léonard	1409	
3256	04433	1856		1905	08/1938	St-Léonard	1410	
3257	04572	1857	18.057	1904	08/1948	Haine-SP	813	
3258				1904	WO I	Haine-SP	814	
3259				1904	WO I	Haine-SP	815	
3260	04434	1860		1904	12/1938	Haine-SP	816	
3261	04581	1861		1904	09/1938	Haine-SP	817	
3262		1862		1905	08/1938	Thiriau	51	
3263	04418	1863		1905	07/1939	Thiriau	52	
3264	04573			1905	WO I	Thiriau	53	
3265				1905	WO I	Thiriau	54	
3266				1905	WO I	Thiriau	55	
3267		1867		1905	08/1938	Thiriau	56	
3268	04446			1905	WO I	Thiriau	57	
3269	04514	1849		1905	08/1939	Thiriau	58	
3270	04574			1905	WO I	Hanrez	621	
3271		1871		1905	02/1938	Hanrez	622	
3272	04419			1905	WO I	Hanrez	623	
3273	04435			1905	WO I	Hanrez	624	
3274	04455	1844		1905	04/1940	Hanrez	625	
3275		1868		1905	12/1938	Hanrez	626	
3276	04456	1877		1905	08/1938	Hanrez	627	
3277	04420			1905	WO I	Hanrez	628	
3278		1878	18.078	1905	06/1948	Gilain	5	
3279		1869		1905	09/1938	Gilain	6	
3280	04515	1870		1905	09/1938	Biesme	20	
3281	04436			1905	WO I	Biesme	21	
3282		1821		1905	06/1938	Carels	428	
3283	04516			1905	WO I	Carels	429	
3284				1905	WO I	Carels	430	
3285		1836	18.036	1905	06/1948	Carels	431	
3286	04517			1905	WO I	Carels	432	
3287	04518			1905	WO I	Carels	433	

Stoommotorwagens

Type VV 57 – 60 .

Nadat de vierassige motorwagen VV 52 tot 56 duidelijk voldeden, besliste de Etat Belge nogmaals vier bijkomende analoge stoommotorwagens te bestellen bij Tubize. Intussen was deze constructeur echter afgestapt van het vorige concept met binnenliggende cilinders en koos men resoluut voor de klassieke opstelling met twee buitenliggende cilinders en de Walschaerts- stoomverdeling met platte schuiven. Als type 39 stond immers een kleine industriële locomotief in het standaard leverprogramma van deze firma ingeschreven en bij de bestelling van de Etat Belge was het ook logisch dat men deze bestaande onderdelen ook effectief gebruikte.

De ketel – een klassieke vlampijpketel – werd van de vorige motorwagens overgenomen, maar werd gedeeltelijk vergroot. De vlampijpen hadden een lengte 1 400 mm, maar voor de rest bleef de aandrijving dezelfde. De cilinders bleven met een diameter van 220 mm en een slaglengte van 350 mm identiek met de voorgangers.

Bij de eerst geleverde motorwagen – de 57 – werd een andere opstelling uitgetoetst: het rijtuiggedeelte was hier volledig vrij van de locomotief, met een instapplatform tussen de bagage- afdeling en de 3^{de} klasse afdeling. Deze bood plaats aan 30 reizigers. Dan volgde een 2^{de} klasse afdeling met 12 plaatsen, een tweede platform en dan de 1^{ste} klasse afdeling met 8 plaatsen. Achteraan de motorwagen was een klein platform. Hierop nam de conducteur plaats op het ogenblik dat de motorwagen achteruit reed. Door deze opstelling ging nogal wat plaats verloren. De 57 werd al in november 1888 geleverd en figureerde op de universele tentoonstelling te Paris in 1889.

Daarom besliste men om de volgende drie motorwagens op te bouwen zoals hun voorgangers: nl. met een 3^{de} klasse afdeling vast tegen de bagageruimte, een middenplatform tussen 3^{de} en 2^{de} klasse en de toegang tot de 1^{ste} klasse via een breder eindplatform. Deze drie motorwagens werden tussen juni en oktober 1889 door Tubize afgeleverd.

Ook deze motorwagens hadden hetzelfde inzetgebied als hun voorgangers, nl. de Brusselse voorstadlijnen, de stelplaats Merelbeke met de lokaallijnen ten noorden van Gent, en ook Mons met inzet in de drie gevormd door St-Ghislain, Dour en Mons. Vanaf 1890 zouden de diensten rondom Brussel echter wegvallen en werden de vierassige motorwagens waarschijnlijk te Mons geconcentreerd. Hier reden ze de diensten St-Ghislain – Dour – Quéivrain, Dour – Roisin-Autreppe, Dour – Flénu – Mons en Mons – Fauroeux.

Gedurende meer dan 10 jaar werden deze lokale diensten voortreffelijk uitgevoerd, maar dan kwamen de eerste ouderdomsverschijnselen. Verder waren de motorwagens ook niet meer aangepast aan het drukker wordende verkeer. De motorwagens 58 tot 60 werden begin van deze eeuw al uit het bestand afgevoerd. Nochtans hadden de locomotieven de ideale karakteristieken voor een gebruik als rangeerlocomotief. Daarom werd de VV 60 in 1905 omgebouwd tot werkplaatslocomotief en kreeg hierbij het nieuwe nummer 278. De machine werd waarschijnlijk in de CW Luttre gebruikt. Ook de VV 58 zou nog een nieuwe loopbaan krijgen. Ook deze machine werd omgebouwd, nadat ze verkocht werd. Gedurende geruime tijd zou de VV 58 dienst gaan doen bij de PapeteriesCatala te Braine-le-Comte.

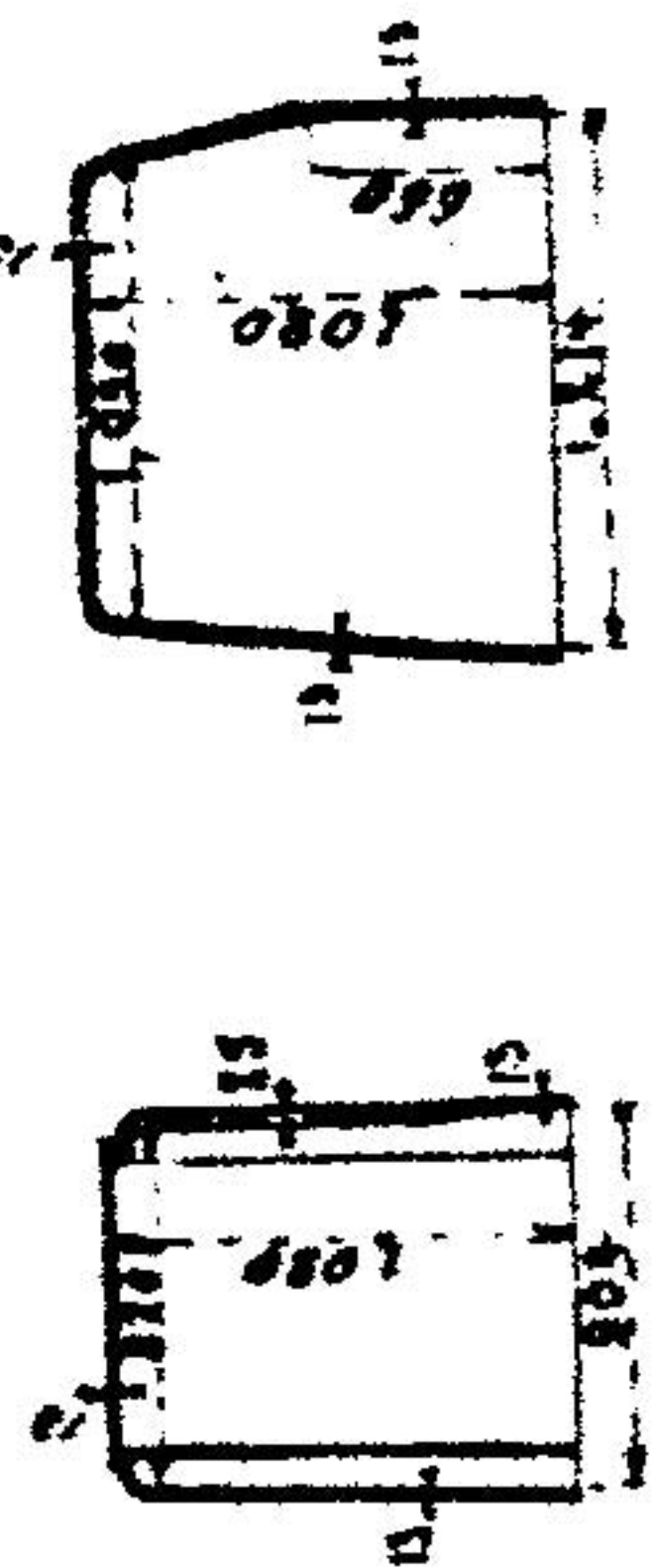
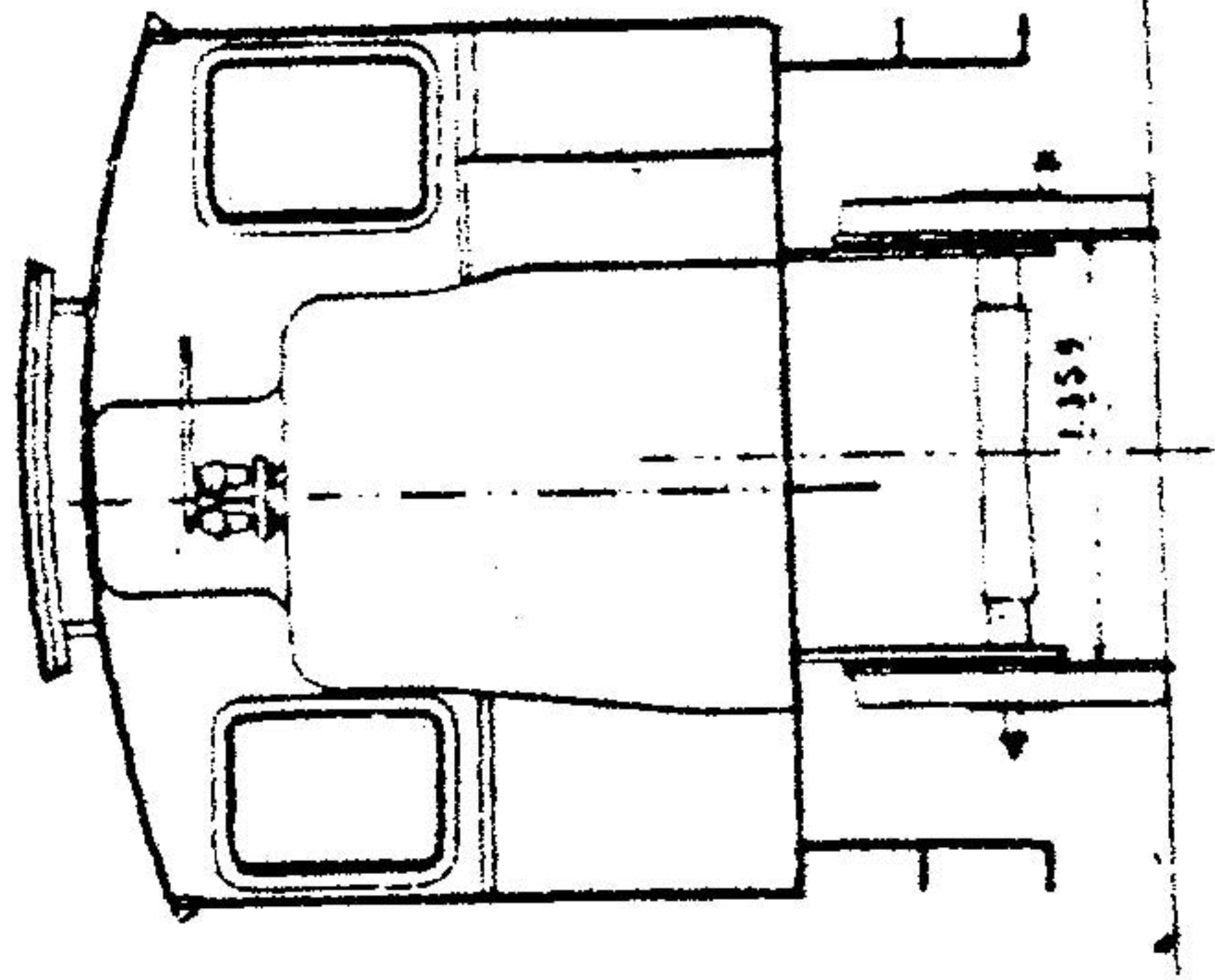
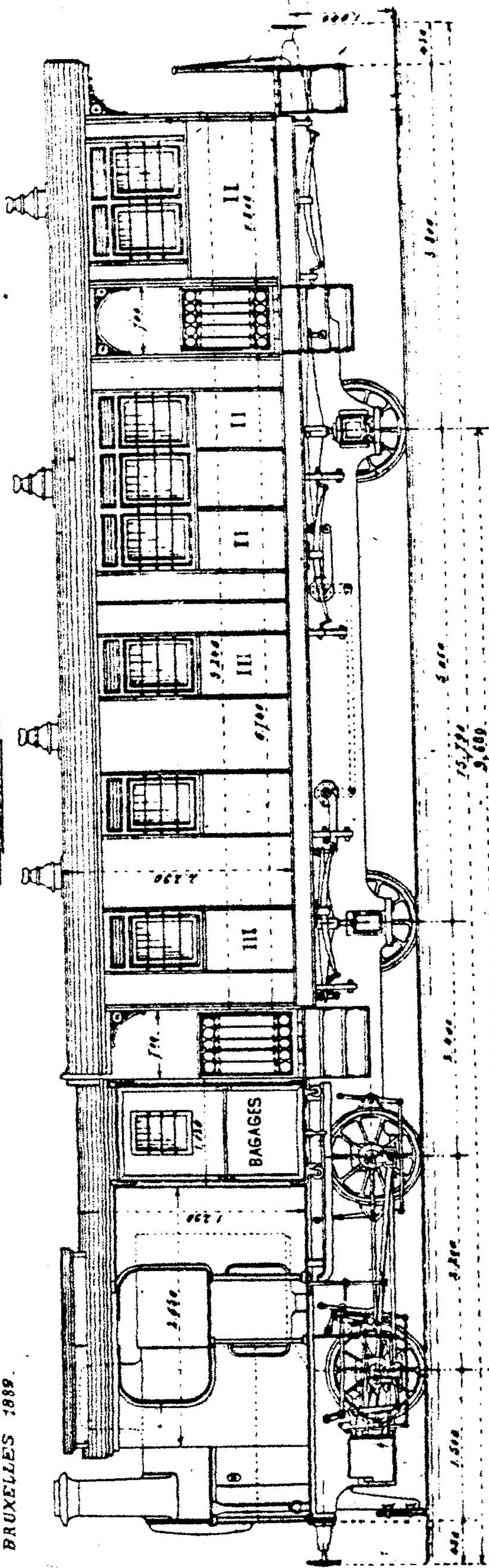
In 1907 was enkel nog de VV 57 actief, maar ook deze motorwagen zou voor 1910 definitief afgevoerd worden. De 278 anderzijds zou zeker tot na de tweede wereldoorlog in dienst blijven en dan voor 1926 definitief afgevoerd worden.

VOITURE A VAPEUR A 2 CLASSES. 2^{ème} modèle.

Au cinquantième déreculion.

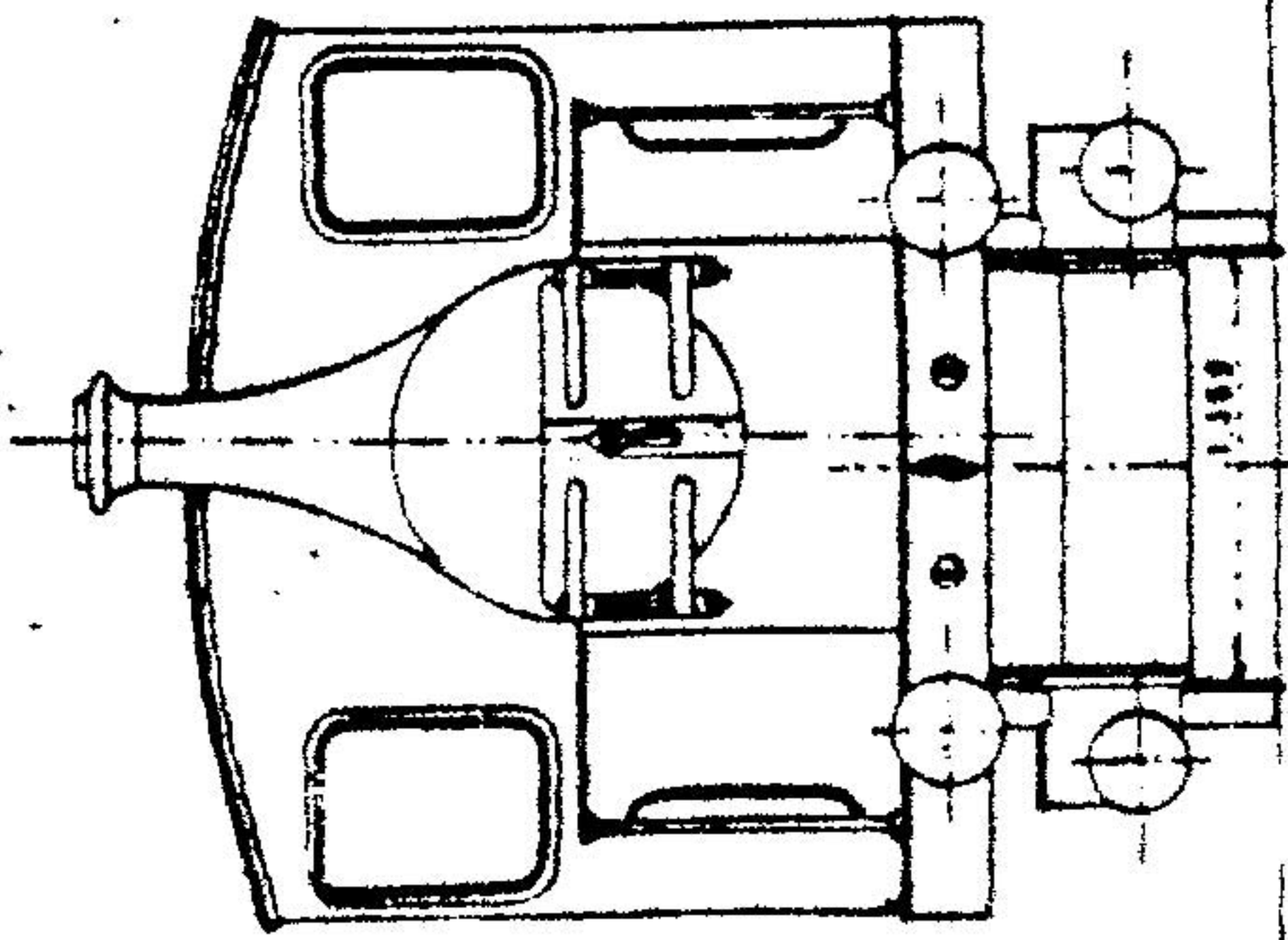
CHEMINS DE FER
DE L'ETAT-BELGE.

BRUXELLES 1889.



LEGENDE.

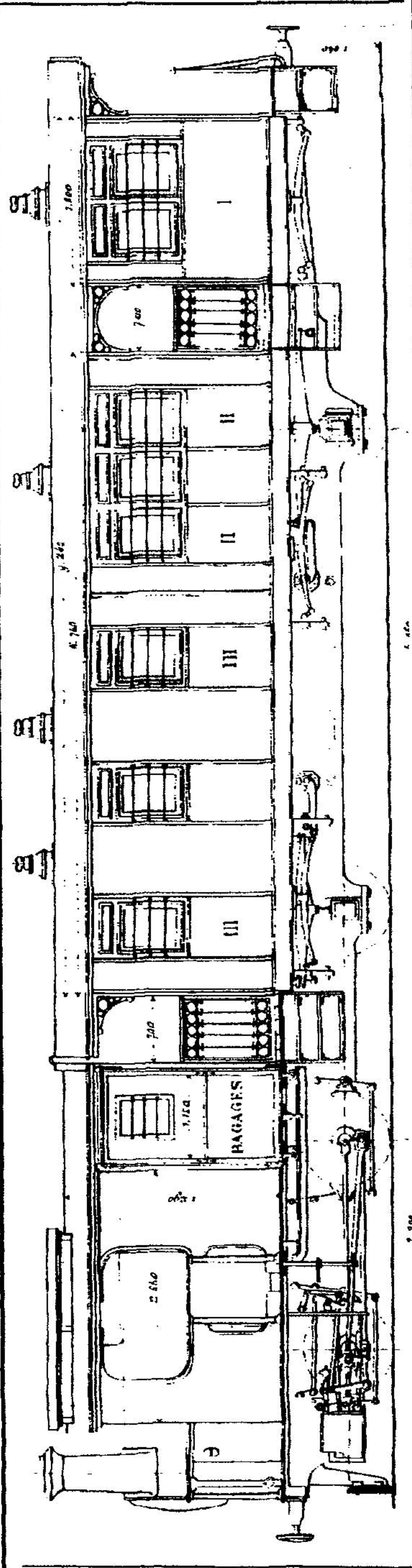
Diámetro des cilindres (a) 0.200	Capacité de la chaudière 1800.
Course des pistons (c) 0.350	1 ^{re} paire de roues 9.450
Diámetro de la chaudière 1.098	2 ^{de} id id 7.900
Nombre des tubes 150	3 ^{de} id id 7.750
Longueur des tubes 1.400	4 ^{de} id id 8.000
Diámetro extérieur des tubes 0.04	Poids total en ordre de marche 33.160
Surface de chauffe (au foyer) 4.1394	Poids de la Voiture à vide 24.160
id. id. dans les tubes 22.5075	Longueur de la grille 0.900
id. id. totale 16.335	Largeur de la grille 1.200
id. de la grille 1.098	Pression maxima en vapeur 5 kg/cm²
	Système de la coulisse Walschaert
	Effort de traction (0,65 x 24160) = 11500



Stoommotorwagen type VV 57 - 60

B-2

Stoom - lokale dienst



Tubize :

Type 39 Tubize

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : 6
2^{de} klasse : 12
3^{de} klasse : 30

Loopbaan :

Nummering : VV 57 - VV 60
Effectief (bij bouw) : 4
Bouwer kast : Tubize
Levering : 1888 - 1889
Ombouw : ---
Buiten dienst : 1903 - 1910

Asindeling :

Snelheid : 50 km/h

Remming :

Compressor : ---
Debiet : ---
Automatische rem : Tegenstoom
Rechtstreekse rem : Schroefrem

Kenmerken :

Zuigers :
Type : 4
Werkingstype : Tubize
Cilinders : 4
Diameter : 188 mm
Zuigerslag : ---
Type : 1903 - 1910
Ketel : B-2
Type : ---
Roosterlengte : 50 km/h
Roosterbreedte : ---
Roosteroppervlakte : ---
Keteldruk : ---
Aantal vlampijpen : ---
Lengte vlampijpen : ---
Diam. ketel onder/boven : ---
Verwarmingsoppervlakte : Tegenstoom
Totaal verwarmingsoppervlakte : Schroefrem
Voorraad kolen : ---
Voorraad water : ---

Afmetingen :

Totale lengte : 15 790 mm
Lengte kast : 14 930 mm
Breedte : 3 139 mm
Hoogte dak : 3 550 mm
Hoogte totaal : 3 765 mm
Radstand (totaal) : 9 660 mm
Radstand voor : 2 260 mm + 2 400 mm
Radstand achter : 5 000 mm
Oversteek voor : 1 500 mm
Oversteek achter : 3 300 mm
Diameter drijfwielen : 1 000 mm
Massa (rijvaardig) : 33 180 kg
Aslast : 1^{ste} as : 9 490 kg
2^{de} as : 7 900 kg
3^{de} as : 7 790 kg
4^{de} as : 8 000 kg
Massa /lopende meter : 1 300 kg/m
Trekkracht : 1 150 kg
Uurvermogen : ---
Beschikbaar vermogen : ---

Stoomlocomotieven

Nord Belge 781 - 785 > Type 74

Geschiedenis :

Zoals reeds bij de vorige typen aangehaald, zocht de Nord Belge ook na de eerste wereldoorlog naar geschikte machines om de eigen locomotieven – die beschadigd waren of niet meer voldeden – te vervangen. Naast de ROD- bestanden waren er ook de vele ex-Duitse locomotieven die aan de Etat Belge moesten afgestaan worden. Bij de eerste contacten met de Etat Belge zou blijken dat men een overschot had aan onder meer de (lichte) goederentreinlocomotieven type G 7¹. Deze vierassige machines met verzadigde stoom werden vanaf 1893 voor de Pruisische spoorwegen gebouwd en de bestellingen liepen door tot omstreeks 1910. In deze lange periode waren er wel diverse verbeteringen aangebracht en ontstonden verdere versies. Maar de locomotieven voldeden zeer goed voor hun taken : nl. de lichte lokale goederentreinen tussen de verschillende hoofdstations en de verdeelpunten in een bepaalde streek.

Van deze machines werden er niet minder dan 156 aan de Etat Belge afgestaan en deze locomotieven zouden vooral ingezet worden voor dezelfde taken als in Duitsland, nl. de lichte goederentreinen over het ganse net. De locomotieven werden dan ook verdeeld over een twintigtal depots ten noorden van de as van Sambre en Meuse. Nochtans zou al vlug blijken dat in deze vermogensklasse voldoende machines aanwezig waren : de Belgische locomotieven typen 32 en 32S (latere typen 41 en 44) hadden eenzelfde pakket en konden daarenboven ook voor reizigersdiensten gebruikt worden. De lage snelheid van de Duitse locs zou dit verhinderen. Daarom werden al vlug een aantal machines – die later het type 71 zouden vormen – afgesteld.

De vraag van de Nord Belge om een vijftal machines te verwerven kon dan ook gehonoreerd worden . In 1921 werden deze machines aan deze privé-maatschappij verkocht. Men koos dan ook voor eenzelfde bouwschijf en zodoende werden de 5 machines gebouwd tussen 1900 en 1907. Hierdoor bleven de kenmerken ook identiek. De locomotieven werden in 1920 overgenomen en kregen de nummers 781 – 785.

Gedurende de ganse periode tussen de beide wereldoorlogen waren de machines te Kinkempois gestationneerd. Hier zouden ze vooral gebruikt worden in de lokale goederendienst op de maaslijn. Hier waren er twee taken : eerst de verbindingstreinen die de vormingsstations van Kinkempois, Statte en Ronet met elkaar verbonden met twee treinen per dag. De hoofdinzet lag echter in de bediening van de verschillende bedrijven – meestal steen- en kalkgroeves tussen Kinkempois en Huy.

Tot omstreeks 1930 bleef deze inzet onveranderd, doch de levering van de locomotieven 501 – 520 (later type 99) zou de goederendienst sterk wijzigen. In eerste instantie namen deze locomotieven vooral de zware rangeerdienst te Kinkempois voor hun rekening, maar ook de lokale bedieningen tot in Huy werden door deze moderne locomotieven uitgevoerd. Door deze levering konden veel oudere locomotieven terzijde gezet worden, maar ook voor de locomotieven 781 – 785 brak een dieptepunt in hun diensten op. Minstens drie van de vijf locomotieven werden vanaf 1930/1931 voorlopig afgesteld te Kinkempois. De beide overige machines verzekerden vanaf dat ogenblik de lokale bedieningstreinen tussen Kinkempois en Statte.

Deze toestand zou gedurende een vijftal jaar bestaan, maar twee feiten zouden leiden tot de reactivering van de afgestelde machines. Een aantal oudere locomotieven – onder meer de reeks 701 – 710 – kreeg af te rekenen met defecten en moesten afgesteld worden. Verder zou de metaalnijverheid nieuwe impulsen krijgen en tot een grotere productie komen. Vanaf 1937 waren alle vijf locomotieven terug in diensten en deze toestand bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog en de overname door de N.M.B.S.

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

Met de overname werden de vijf locomotieven daadwerkelijk hernummerd, maar kregen de type-aanduiding 74 en de nummers 7481 – 7485. Reden voor dit nieuwe type was de misleiding van de Duitse bezetter zodat het moeilijk te achterhalen werd dat ook dit type ex-Duitse machines waren. Hierdoor werd de afvoer verhinderd. Gedurende enkele maanden bleven de machines te Kinkempois, maar eind 1941 verhuisden twee locomotieven naar Montignies. Hier vervingen ze de eerder getransfereerde machines type 76 die terug naar Kinkempois vertrokken.

Montignies :

2 machines : 7482, 7483

Eind 1941 werden de machines 7482 en 7483 naar Montignies overgeplaatst en hier werden ze gebruikt voor lokale goederentreinen in de buurt, met bestemmingen Châtelineau en Charleroi-sud. De inzet was hier van korte duur daar nog tijdens de volgende zomerregeling – meer bepaald op 12 juli 1942 - werden beide machines verder overgeplaatst naar Luttre.

Kinkempois :

5 machines 7481, 7482, 7483, 7484, 7485

Tot eind 1941 bleven de vijf machines te Kinkempois en werden er nog twee effectief gebruikt. Ze sleepten vooral de lokale goederentreinen naar Statte en van hieruit naar de steengroeves in de buurt. Aar de reserve vrij groot was besliste men om twee van deze – toch zeer betrouwbare – locomotieven over te plaatsen naar Montignies om er de minder betrouwbare locomotieven type 76 te vervangen. Deze afgifte veranderde in eerste instantie niets aan de inzet, enkel de reserve werd kleiner. Doch anderzijds was er voldoende reserve in het Luikse en kampte de streek van Charleroi met een dringend locomotieftekort.

Om dit op te lossen – meer bepaald te afgifte van de locomotieven type 81 van Luttre – werden ook de Luikse locomotieven in de loop van juli 1942 aan Luttre afgestaan.

Luttre :

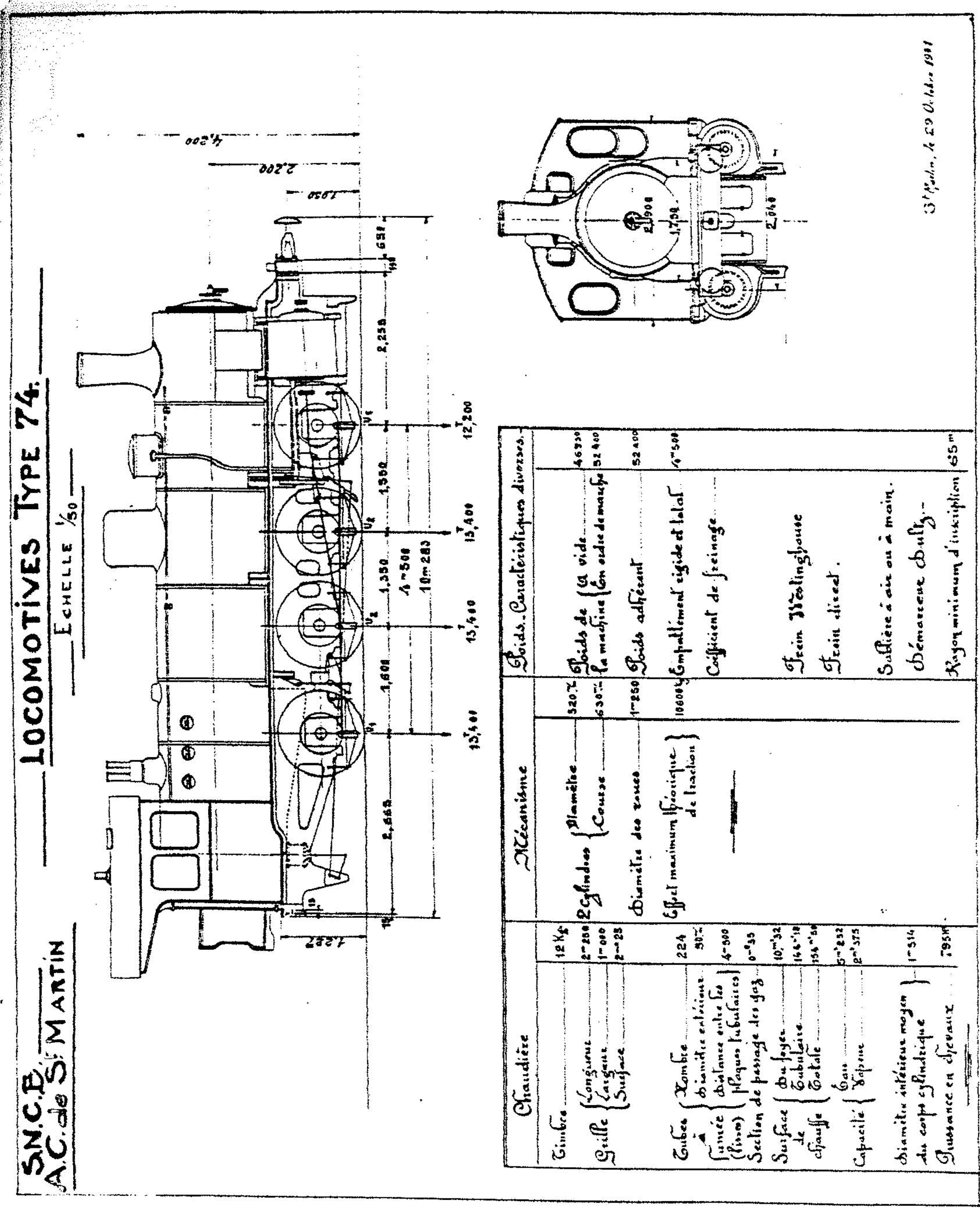
5 machines 7481, 7482, 7483, 7484, 7485 07/1942 > 08/1946

De stelplaats Luttre was vooral gekenmerkt door een groot aantal goederendiensten, gesleept door de locomotieven type 81. Maar op het ogenblik dat deze opgeëist werden door de bezetter, moest er dringend vervanging komen en gebeurde onder de vorm van het type 74. Vanaf de zomerregeling van 1942 werden de vijf machines te Luttre gestationneerd en er werd een inzetreeks met vier machines opgesteld. Deze omvatte vooral lokale diensten in het noorden van de agglomeratie en zo waren er treinen naar Marcinelle, Jumet en Nivelles, maar ook twee dagen als reserve-locomotief voor bijzondere treinen. Deze dienst bleef gedurende de ganse oorlog behouden. Wel werd de 7482 tijdens de laatste oorlogsmaanden zwaar beschadigd en moest ze noodgedwongen afgesteld worden.

Na de bevrijding bleef de dienst praktisch ongewijzigd : de reeks omvatte drie dagen, maar was verder uitgebreid : naast de lokale diensten waren er grotere uitstappen : éénmaal werd Ronet bereikt en éénmaal werd doorgereden naar Moeskroen, waarbij de bestuurdersploeg daar overnachtte. In augustus 1945 werd de 7482 dan definitief uitgerangeerd.

In deze periode kwamen de eerste locomotieven type 81 terug naar Luttre, maar ze werden eerst ingezet in de belangrijkste inzetreeks J, pas eind 1945 werden ook de diensten van het type 71 geleidelijk aan overgenomen. Begin 1946 bleven er enkel nog reserve- diensten over. Toch bleven de typen 71 (die inmiddels hernummerd werden in type 71 en die ook het gezelschap kregen van de twee uit Duitsland teruggekeerde N.M.B.S.-machines) bleven nog enkele maanden te Luttre achter. Tegen de verwachtingen in werden drie van de vier machines (71.001 – 71.003) op 17 augustus 1946 naar St-Martin overgeplaatst. De vierde locomotief bleef – samen met de twee teruggekeerde locs te Luttre werkloos achter en werden in 1948 afgevoerd.

Overzichtstekening van de Nord-Belge 781 - 785



St-Martin :

3 machines : 71.001, 71.002, 71.003

De transferts van de locomotieven type 71 kwam goed gelegen : de op dat ogenblik ingezette machines type 76 waren zeer storingsgevoelig geworden en St-Martin had een samenraapsel van oude locomotieven en de stelplaats stond toch in voor reizigersdiensten naar Erquelines en Mons en goederendiensten op dezelfde (internationale) goederenlijn. Als we het bestand van 1945 bekijken hebben we – naast een aantal locomotieven type 22, nog locomotieven type 11, 51, 76 en 88, waarlijk een echt museum.

Bij aankomst van het type 71 waren er al enkele locomotieven type 81 aangekomen en deze sleepten op dat ogenblik de doorgaande diensten. De typen 71 werden in deze reeks gebruikt voor de lokale verbindingen naar Erquelines en Jamioux. Eind 1946 waren er voldoende machines type 81 aanwezig en konden de typen 71 gedeeltelijk afgesteld worden. Er was nog één inzetreeks (reeks S) met één plandag. Deze voorzag de rangeringen in het station van St-Martin en de bediening van de privé-aansluiting La Sambre (Marchienne-est).

Sporadisch werd nog een tweede locomotief gebruikt : deze verzekerde de rangeringen te Erquelines en verzekerde enkele overgaveritten naar Jeumont. Daar het type 71 daar een ganse week verbleef en de machines toch niet volledig betrouwbaar meer waren, zou men echter bij voorkeur een locomotief type 22 uit het reserve- bestand hiervoor gebruiken.

De inzet van de typen 71 bleef – steeds onregelmatiger – behouden tot begin 1948, maar op dat ogenblik werd de laatste machine van dit type gedoofd.

Schrapping :

Naast de schrapping van de 7482 in augustus 1945, zouden de overige vier machines nog vrij lang in het bestand blijven. Als eerste werd de 71.004 (ex 7485) begin 1946 definitief afgesteld wegens schade. Deze machine werd te Luttre afgesteld en bleef nog tot midden 1948 in deze stelplaats aanwezig. De overige machines bleven nog in dienst tot begin 1948 en werden – al dadelijk bij de eerste afstellingsgolf van midden 1948 definitief uitgeschreven. Toch zou het nog ongeveer een jaar duren eer de machines voor sloping verkocht werden en ook daadwerkelijk hun laatste rit ondernamen.

Nummerlijsten type 74 > type 71

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
781	1900	7481	71.001	Schwarzkopff		04/06/1948	
782	1904	7482	-	Schichau		08/1945	
783	1904	7483	71.002	Hanomag		04/06/1948	
784	1907	7484	71.003	Vulcan		05/05/1948	
785	1907	7485	71.004	Henschel		26/05/1948	

Stoomlocomotief type 74 > type 71

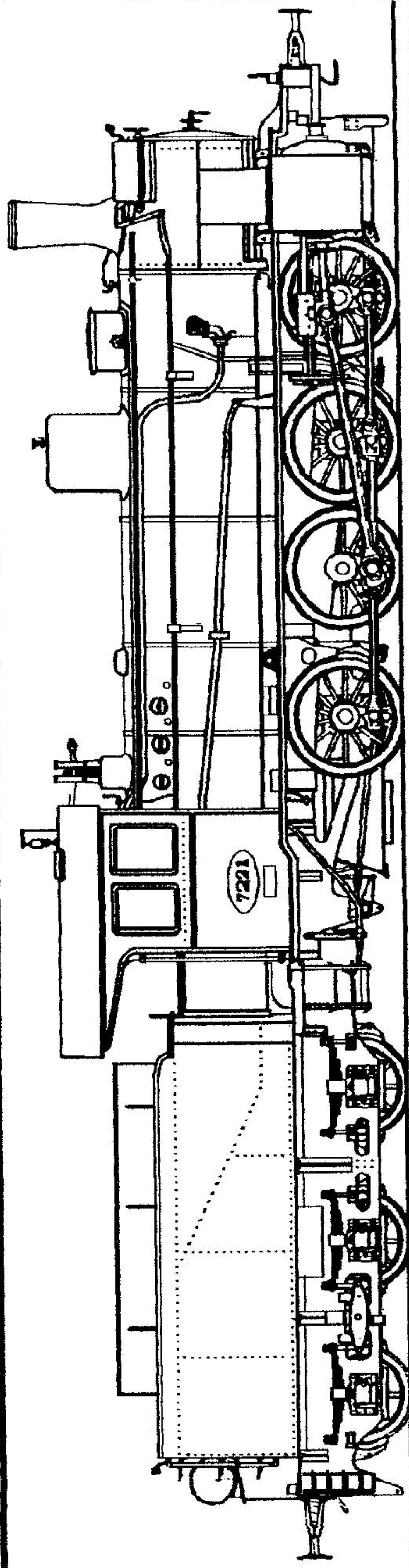
D

Goederentreinlocomotief

ex KPEV G 7¹

Nord Belge
781 - 785

Schichau
Henschel
Hanomag
Vulcan
Schwarzkopff



Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij Nord Belge
Effectief bij Etat Belge
Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

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

Massa /lopende meter

Gekoppeld aan tender :

12 bar

Crampton

2 250 mm

1 000 mm

2,25 m²

10,32 m²

224

45 / 50 mm

144,18 m²

4 500 mm

144,18 m²

154;10 m²

1 530 mm

25 mm

16 - 22 mm

5,232 m³

2,375 m³

9 m³

10 283 mm

9 633 mm

2 800 mm

2 200 mm

4 260 mm

4 500 mm

1 550 mm + 1 350 m +

1 600 mm

2 453 mm

2 680 mm

1 250 mm

52 400 kg

12 200 kg

13 400 kg

13 400 kg

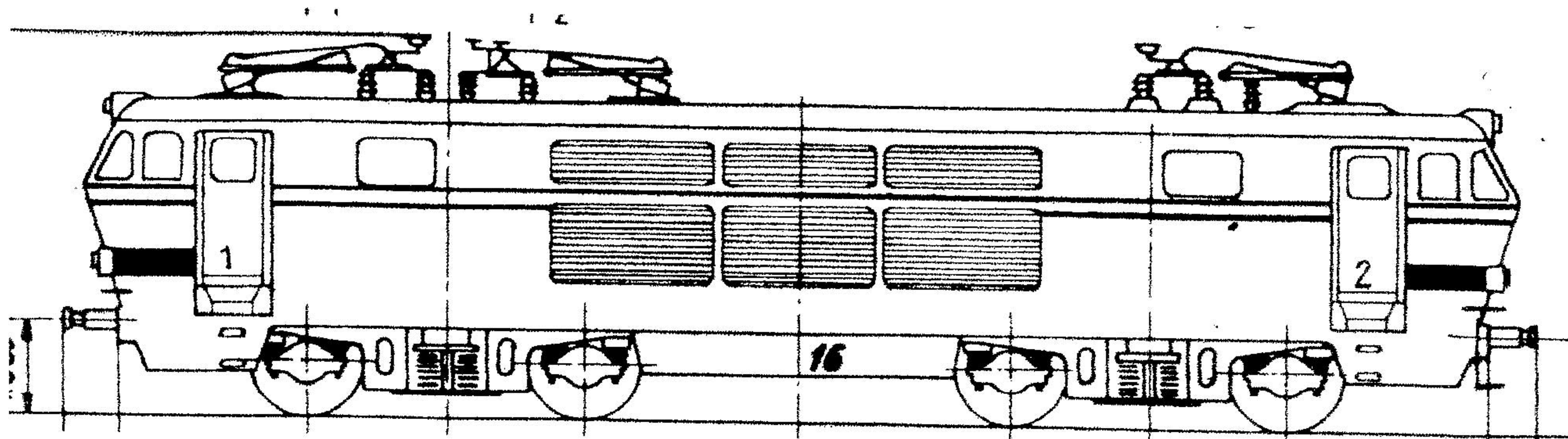
13 400 kg

5 180 kg/m

type 30

Elektrische locomotief type 160

1966 Brugesse & Nivelles



Geschiedenis :

Na de elektrificatie van de verbinding met Frankrijk werd dan ook werk gemaakt van het onder draad brengen van de lijn 37 naar Duitsland. Maar door het moeilijke tracé doorheen de vallei van de Vesdre met zijn talrijke tunnels zuden deze werken toch nog duidelijk uitdeinen.

Maar voor deze verbinding had men duidelijk ook meerspanningslocomotieven nodig. Als systeemwisselstation werd wel Aachen-Hbf aangeduid, maar men opteerde voor een snelle rechtstreekse verbinding tussen Oostende en Köln zonder locomotiefwissel. Zowel de DB als de N.M.B.S. zouden voor deze verbinding een vierspanningslocomotief ontwikkelen en in het totaal zouden 13 locomotieven nodig zijn voor alle doorgaande treinen. De Duitse spoorwegen gaven de opdracht aan Krupp – samen met Siemens – om hun tweespanningslocomotieven 25 000 V / 15 000 V reeks 181 (E 320) uit te breiden met een gelijkspanningsgedeelte en zo de “Europa” locomotief E 410 (reeks 184) te ontwikkelen. In het totaal werd de opdracht gegeven voor de bouw van 5 dergelijke machines en deze werden – voor de N.M.B.S.- locomotieven in de loop van 1965 afgeleverd en te Köln gestationneerd (deze locomotieven worden hierna uitvoeriger belicht).

Ook de N.M.B.S. zou een studie laten uitvoeren om een vierspanningslocomotief te bouwen, en hiervoor ging men uit van het type 150 dat volledige voldoening schonk. Van deze locomotieven werden de algemene kenmerken onveranderd overgenomen. Enige verschil was in het wisselspanningsgedeelte waarbij op de transformator een bijkomende aftakking in de primaire (voor de 15 000 V) aangebracht werd en waarvan de koeling ook verbeterd werd. De lagere frequentie die in Duitsland gebruikt werd had geen echte invloed op deze constructie. Net zoals bij het type 150 werd de locomotief gebouwd door Brugesse & Nivelles, het elektrisch gedeelte werd ontworpen door ACEC, maar ook hier werden twee firma's aangeschreven voor de gelijkrichters en het elektronisch gedeelte: Siemens voor de locomotieven 160.001 tot 160.004, ACEC voor de 160.021 – 160.024. In tegenstelling met de vorige machines, werd hier een volledig nieuwe kastvorm ontwikkeld met de typische geknikte koppen. Deze vorm zou trouwens na deze machine praktisch standaard worden voor de latere Belgische elektrische locomotieven.

De eerste locomotief – de 160.021 met gelijkrichters van ACEC - kwam net op tijd voor de indienststelling van de elektrificatie op 12 april 1966 op de sporen en werd te Brussel-zuid gestationneerd. Tijdens de eerste maanden werd de machine aan diverse proefritten en opleidingsritten onderworpen, maar opmerkelijk genoeg waren er weinig problemen met deze ingewikkelde locomotief. Op 24 mei zou met de 160.001 de eerste locomotief met Siemens gelijkrichters geleverd worden en ook deze variante zou geen echte problemen hebben.

Vanaf juni zou de levering in volle omvang aanvangen en de laatste locomotief werd als op 10 augustus 1966 aan de N.M.B.S. overgedragen.

De loopbaan :

Iets meer dan een maand na de levering werd de 160.021 op 18 mei 1966 gebruikt voor de officiële opening van de nieuwe verbinding naar Köln. De effectieve opening gebeurde pas met ingang van de zomerregeling eind mei, maar op dat ogenblik was er een inzetreeks voor 4 locomotieven, maar de levering en opleiding was nog niet voltooid. In deze reeks sprongen op dat ogenblik nog steeds de diesellocomotieven type 205 in om de dienst staande te houden. Tegen het eind van de zomer konden de opgelegde diensten gereden worden en werd de inzetreeks uitgebreid tot 6 treinparen per dag tussen Oostende en Köln. In eerste instantie was het de bedoeling om tien doorgaande treinen te verzekeren, waarbij de N.M.B.S. deze zes treinen zou slepen, terwijl de D.B. met de locomotieven reeks E 410 vier treinparen naar Liège en zelfs Brussel voor zijn rekening zou nemen. Maar daar de Duitse locomotieven niet betrouwbaar waren, bleef de reeks voor het type 160 beperkt. Reden hiervoor was het feit dat er een enorm onevenwicht was tussen de prestaties in het buitenland.

Gedurende vijf jaar zou deze toestand stand houden en de inzetreeks groeide wel tot 7 inzetdagen, waarbij het type 160 ook enkele binnanlandse treinen reed tussen Oostende en Welkenraedt. Opmerkelijk bleef het feit dat twee treinparen zoals voorheen te Aachen-Hbf van locomotief wisselden. In deze periode waren de inzet naar Frankrijk uiterst zeldzaam: een tekort aan machines enerzijds en het ontbreken van de kennis van de Franse bestuurders op het type 160 zouden deze inzet beperken. Ritten in Nederland waren anderzijds verboden: de hoge aslast verbood de machines op bepaalde hefbruggen te Rotterdam en de hoge aanloopstromen onder 1500 V zorgde voor problemen. Enige inzet te Nederland was de testritten onder 1500 V na een revisie te Brussel-zuid of in de CW Mechelen. Hierbij ging de rit tussen Breda en Bergen-op-Zoom.

Vanaf 1971 kregen de machines de reeksaanduiding 16 en pas met de levering van de reeks 18 in 1973 zou de inzet van deze machines gaan wijzigen. Beide locomotieftypes werden in pool gebruikt met de Franse CC 40100 en de Franse bestuurders werden ervoor opgeleid. Door de aanwezigheid van 14 locomotieven die onderling gemengd gebruikt werden vergrootte het inzetgebied. De reeks 16 kwam nu ook dagelijks te Paris-Nord en voor de reeks 18 waren er twee inzetdagen naar Duitsland. Opmerkelijk was nu ook de inzet van een reeks 16 (of 18) rechtstreeks tussen Paris-nord en Köln via Brussel zonder locomotiefwissel. Met slechts 5 inzetdagen was de reserve voor de reeks 16 aangegroeid en daarom ontstond het plan om deze machines voor de typische vakantie-treinen te gebruiken.

In 1974 werd de toestemming bereikt om de vakantietreinen "Freccia del Sole" tot aan de voet van de Alpen – tot in het Zwitserse Spiez te brengen. Hiervoor werden de 1601 en 1602 met een vierde stroomafnemer naar Zwitsers model uitgerust. Gedurende een jaar bracht de reeks 16 deze trein via Arlon, Mulhouse en Basel naar Spiez. Maar toch waren er problemen op de bergachtige lijnen in Zwitserland en werd deze echt internationale dienst na één seizoen afgebroken.

Gedurende meer dan tien jaar bleef deze inzet praktisch ongewijzigd: zes treinparen Oostende – Köln, drie treinparen Brussel – Paris en enkele binnenlandse dienst op de inzetreeks te vervolledigen. In 1981 kwam daar nog een stoptrein bij op Duits grondgebied tussen Köln en Aachen, maar de locomotieven waren hier niet voor gebouwd en na één seizoen verdween deze dienst. Met ingang van de zomerregeling van 1987 werd het aantal treinparen uitgebreid tot 7, reden hiervan was het feit dat de Duitse locomotieven reeks 215 nu doorreden tot Antwerpen via Neerpelt en dat hierdoor het onevenwicht verminderde.

Tijdens de volgende jaren zou het reizigersverkeer richting Duitsland nog aangroeien en door het wegvallen van de muur van Berlijn in 1989 zou het oost-west-verkeer verder stijgen. Hierdoor werd het aantal treinen vanaf 1991 nogmaals met 1 treinpaar uitgebreid worden. Twee jaar later kreeg de verbinding met Duitsland zijn grootste omvang: met de nieuwe Thalys-verbindingen voor ogen werd het aantal diensten uitgebreid tot 10 en kreeg men een uurdienst tussen Oostende en Köln. Opmerkelijk was het groot aantal EC-treinen, waarbij de "Memling" zelfs doorgetrokken werd tot in Dortmund, waarbij de Belgische locomotief tot bij het eindpunt aan de trein bleef. Door deze verdere uitbreidingen zou de reserve zo klein worden zijn dat het aantal defecten zich opstapelde. Anderzijds waren de locomotieven reeks 16 op 27 mei 1990 naar de stelplaats Oostende overgegaan en deze stelplaats had geen ervaring met het onderhoud. Meer nog: daar waar

te Brussel-zuid speciale testsporen met omschakelbare bovenleiding 25 000 V / 15 000 V aanwezig waren, was dit te Oostende niet het geval en moesten diverse testen toch nog te Brussel plaatsvinden.

Nochtans zou de situatie geleidelijk aan verbeteren: door de eerste TGV-diensten tussen Paris en Brussel kon de inzetreeks van de meerspanningslocomotieven verminderd worden, maar dit speelde in eerste instantie slechts in de kaart van de Franse CC 40 100 die op korte tijd afgesteld kon worden. Maar jaar na jaar zou de toestand iets gunstiger worden. Het aantal diensten op de verbinding naar Frankrijk viel op nul terug en de reeks 18 kon nu volledig op de dienst Oostende – Köln gebruikt worden. Deze nieuwe situatie leidde er zelfs toe dat de 1607 vervroegd kon afgesteld worden. Deze locomotief stond te Oostende afgesteld en werd op 24 februari 1994 door een leeg stel rijtuigen zo zwaar aangereden dat het chassis geplooid werd. De schrapping gebeurde al op 1 maart 1994.

Vanaf 1996 werd wel een proef gedaan om de autoslaaptreinen naar Italië te versnellen en daarom werden de meerspanningslocomotieven uitgekozen om deze wekelijkse trein tot in het Franse Thionville te rijden. Officieel voorzien voor de reeks 15, werden regelmatig machines reeks 16 gebruikt, maar de zware hellingen zorgden voor vertragingen en ook deze inzet ging vlug verloren.

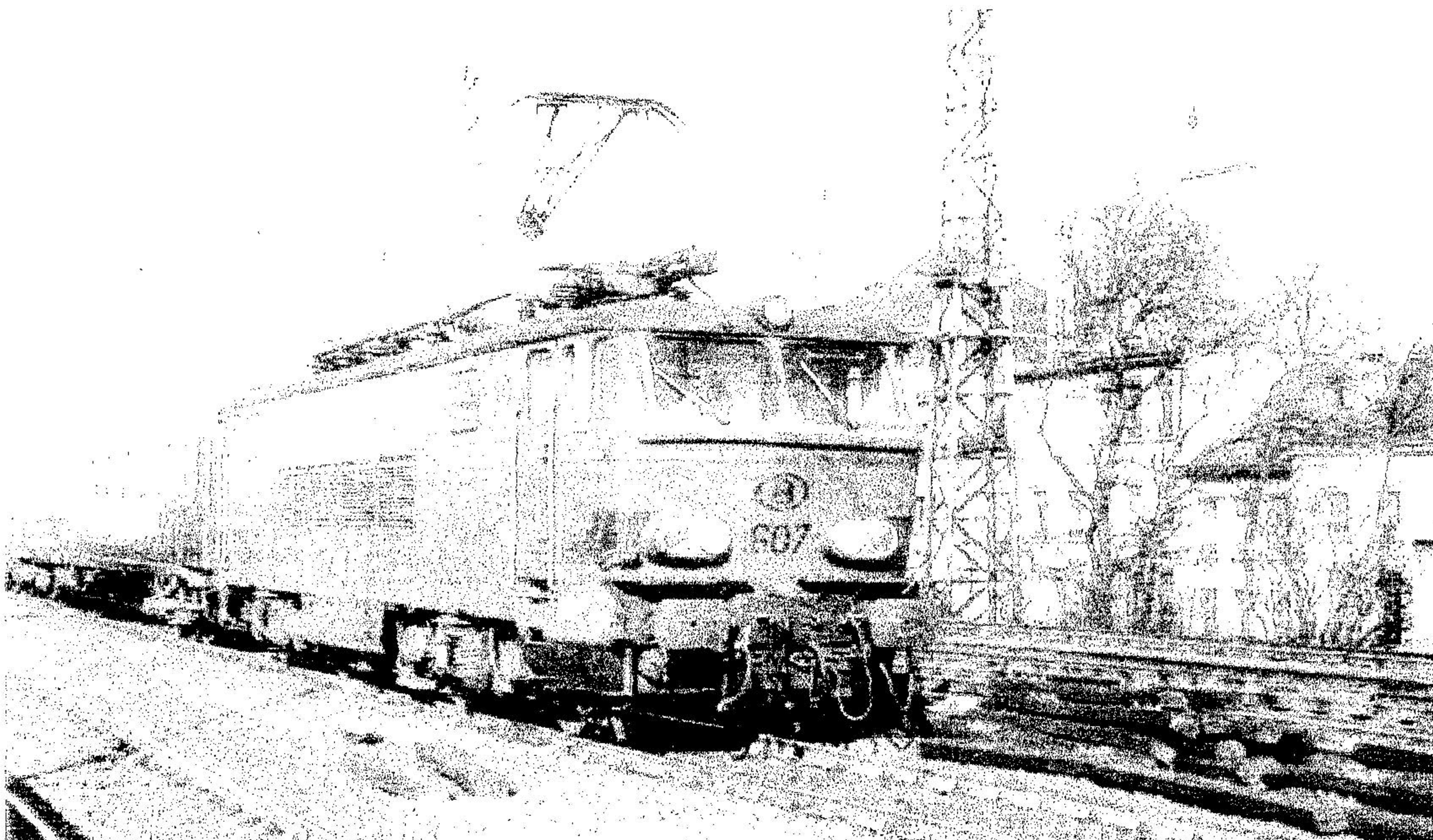
Vanaf 1997 zouden de nieuwe Thalys-stellen een gedeelte van de treinen naar Köln overnemen en de inzetreeks verminderde tot 6 dagen. In eerste instantie werden de locomotieven reeks 18 uit deze reeks weggetrokken en buiten dienst gesteld. In 1999 daalde de inzet verder tot slechts vier treinpares en op dat ogenblik verlieten de laatste machines reeks 18 het strijdperk. Thans blijven nog steeds 4 inzetdagen voor 7 machines, maar door de hoge ouderdom en de grote daggemiddelden worden de storingen frequenter. Een verder vermindering gebeurt op het ogenblik dat de ICE-stellen de dienst naar Brussel overnemen maar dit is pas voorzien voor 2002. Tot op dat ogenblik zal de reeks 16 waarschijnlijk in dienst moeten blijven. Nadien moet toch een vervanger gezocht worden voor het grensoverschrijdende verkeer met Duitsland.

De schilderingen / uiterlijk :

Oorspronkelijke volledig turquoise > blauwe schildering :

1966 --1981

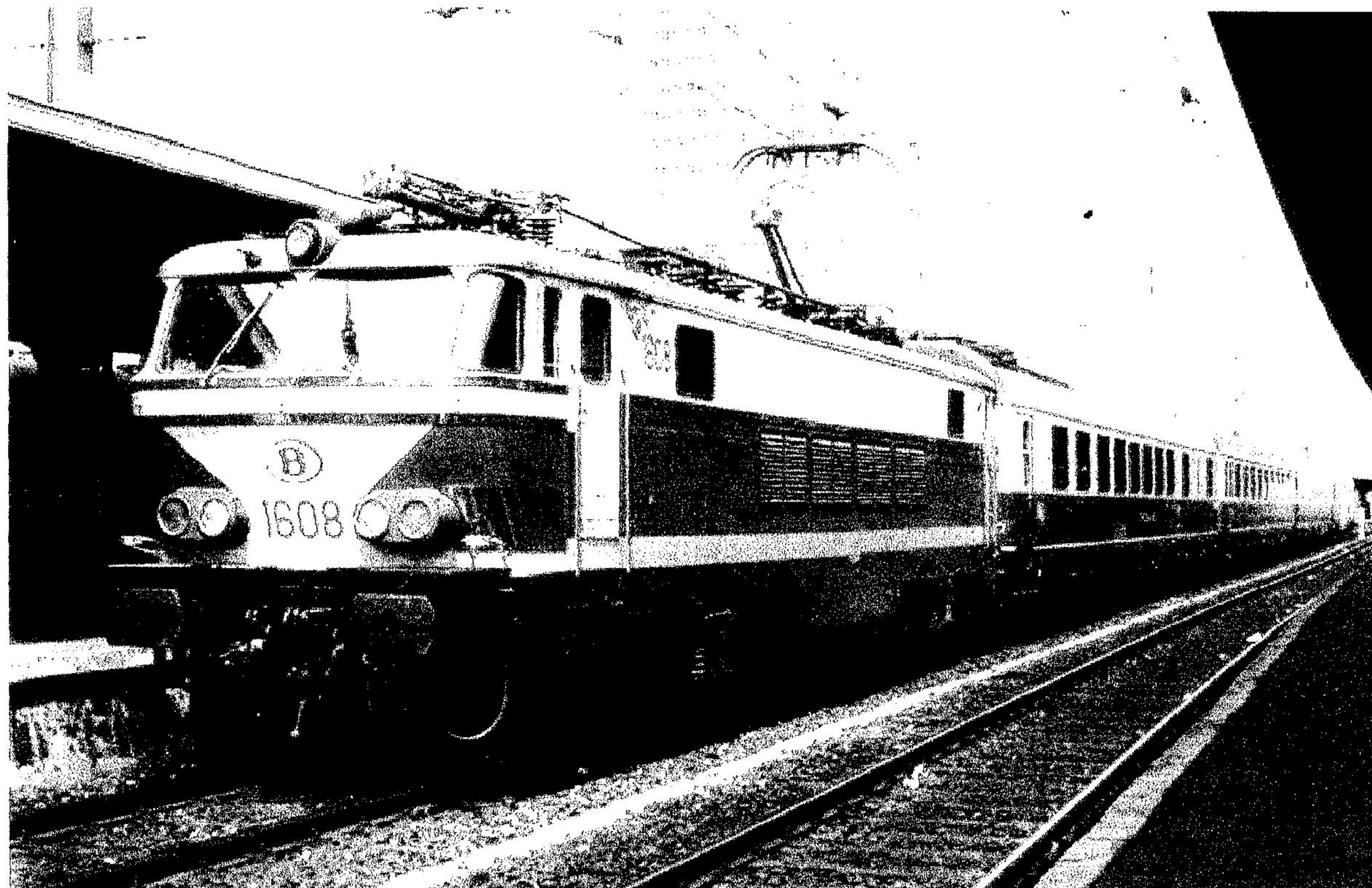
Nzet zoals het type 150, werden de locomotieven type 160 geleverd in dezelfde turquoise kleurstelling met inox-sierbanden. Deze schildering hield tot in de beginjaren zeventiger stand, maar op dat ogenblik werd de blauwe kleur aangepast en kregen de machines een donkerder schildering. Vanaf 1971 werden ook de (grotere) nummers in blinkende inox-cijfers uitgevoerd.



Locomotief 1607 in oorspronkelijke schildering te Brussel-noord

Gele schildering :

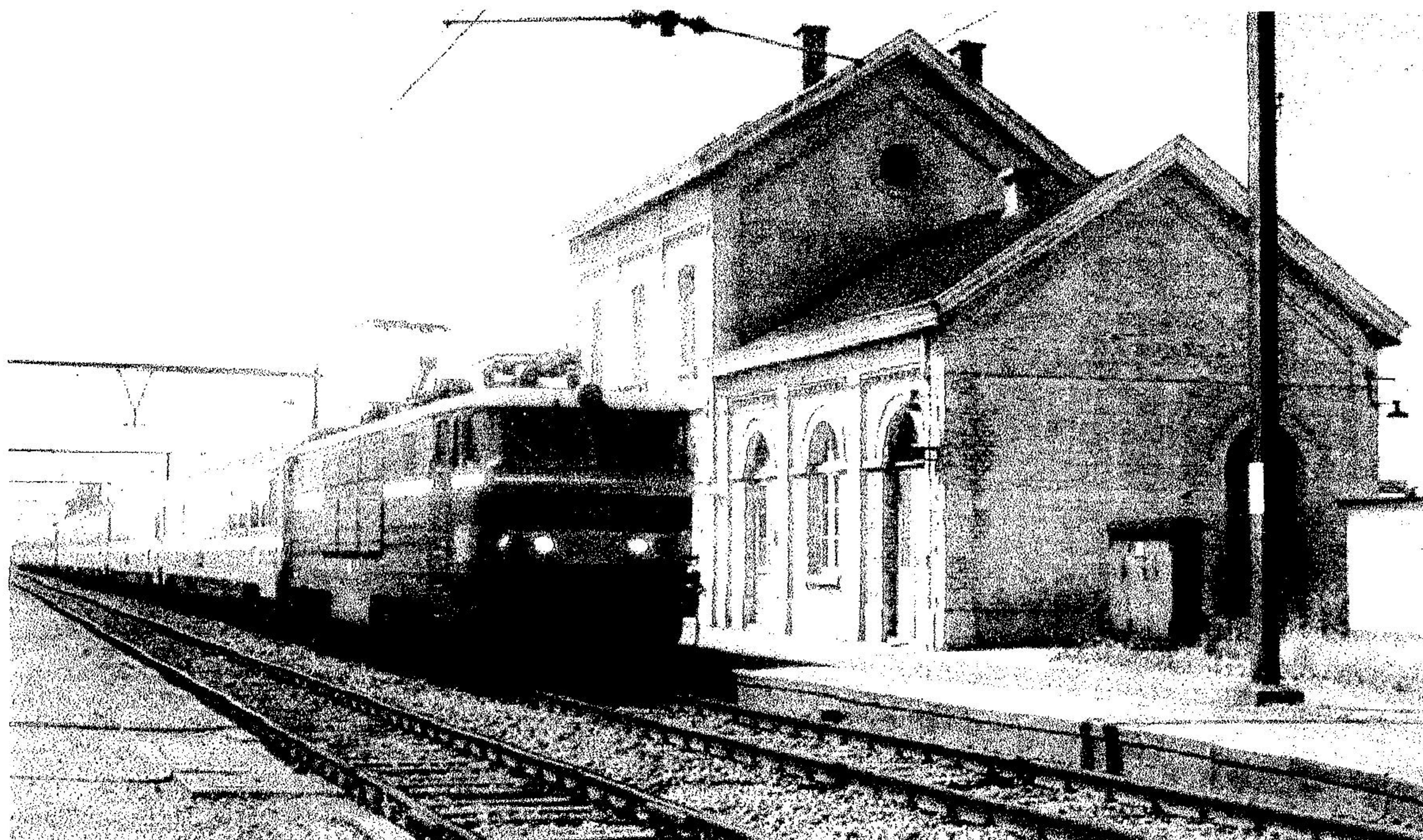
Door het grote aantal afgelegde kilometers, komen de grote herzieningen ook kort achter elkaar en hierdoor werden deze machines vrij snel in de nieuwe gele kleurstelling uitgevoerd. Tussen mei 1978 en januari 1980 kregen 6 machines hun geel kledje. Alleen de 1605 en 1607 gingen rechtstreeks naar de nieuwe blauwe uitmonstering



Locomotief 1608 met de Saphir te Brussel-zuid

Blauwe schildering :

Ook voor de blauwe schildering geldt hetzelfde en bij de volgende grote herziening – die hier gemiddeld slechts 4 jaar tussenpoos had, werden de acht machines in de staalblauwe uitvoering gebracht.



Locomotief 1603 te Neerwinden

Schildering type Memling :

Daar de rijtuigen voor de EC-trein "Memling" een eigen kleurstelling kregen, overwoog men om ook de locomotieven in deze kleurstelling uit te brengen. Daar de modelbouwfirma Märklin geïnteresseerd was in een nieuwe kleur voor zijn model, bracht de sponsoring van de firma de herschildering sneller en op 29 juni 1995 werd de 1602 in deze nieuwe kleur aan de pers voorgesteld. Deze locomotief zou ca. vijf jaar deze kleurstelling behouden en zou bij voorkeur voor de Memling ingezet worden. Door de diverse defecten van deze machines, werd beslist om een tweede locomotief – nu de 1601 – in een licht afwijkende schildering uit te voeren en deze machine verliet de CW Salzannes op 20 november 1995 met de nieuwe kleuren

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de herschilderingen bij de reeks 16

	Oorspr	Geel	Blauw	Memling
1601	05/1966	05/1978	05/1982	11/1995
1602	07/1966	03/1978	08/1982	06/1995
1603	07/1966	11/1979	07/1981	
1604	08/1966	01/1980	05/1984	
1605	04/1966	---	01/1981	
1606	06/1966	03/1980	02/1982	
1607	08/1966	---	04/1981	
1608	07/1966	12/1978	09/1982	

Levensloop van de reeks 16

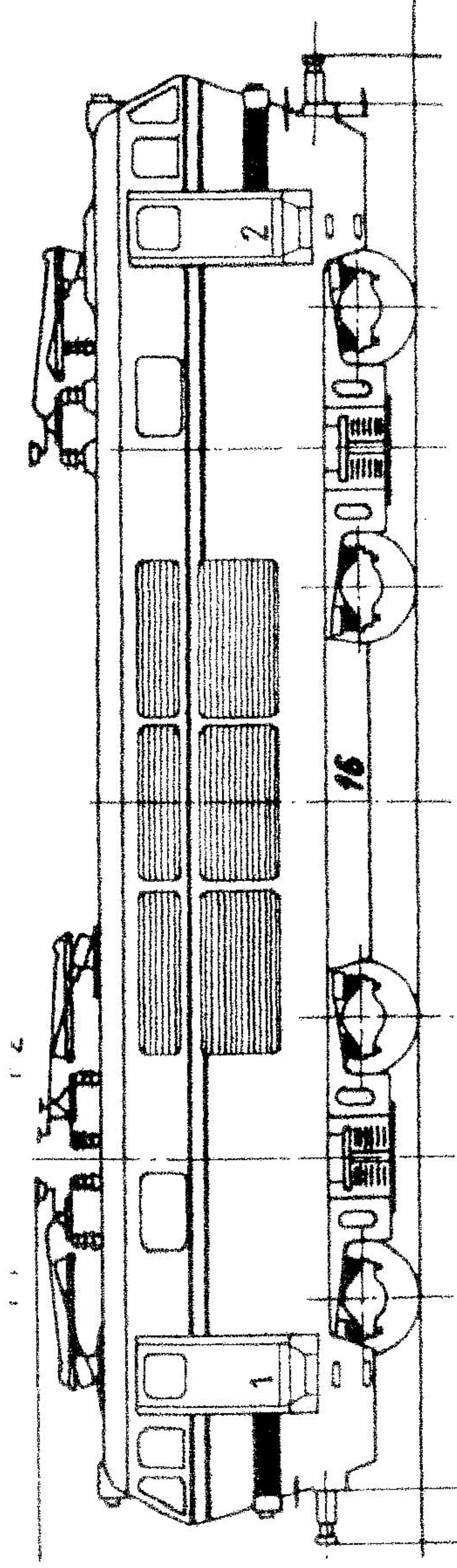
160.001	1601	24/05/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	
160.002	1602	01/07/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	
160.003	1603	07/07/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	
160.004	1604	10/08/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	
160.021	1605	12/04/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	
160.022	1606	04/06/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	
160.023	1607	21/08/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	+ 01/03/1994
160.024	1608	14/07/1966	BN	Brussel-zuid	27/05/90	Oostende	

Elektrische locomotief type 160 > reeks 16

B°B°

Internationale reizigersdienst

Brugoise & Nivelles



Loopbaan :

Nummering : 160.001 - 004 / 021 - 024

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Ombouw :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

Overbrenging :

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Generator :

Batterijen :

:

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1st as:

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

5^{de} as

6^{de} as

Trekkkracht :

Vermogen

Elektr. locomotief type E 410 DB

1965

Krupp



Locomotief 184 003-2 te Liège-Guillemins

Geschiedenis :

Gelijktijdig met de N.M.B.S. liet ook de Deutsche Bundesbahn een "Europa"-lok ontwerpen voor het nieuwe verkeer met België. Ook hier opteerde men voor een vierspanningslocomotief en men ging van het ontwerp uit van de tweespanningslocomotieven E 320. Hiervan werden er twee gebouwd op basis van een klassieke éénspanningslocomotief reeks E 10 (110) die men aanpaste voor de tweede wisselspanning, nl. het Franse 25 000 V 50 Hz. Nochtans zou voor de nieuwe E 410 een groter probleem ontstaan. Voor het gelijkspanningsgedeelte had men in Duitsland geen enkele ervaring. Voor het NMBS- type 160 ging men uit van een typische gelijkspanningslocomotief, waarbij men een transformator voor de wisselspanning installeerde en deze (lagere) wisselspanning gewoon gelijkrichtte. Bij de Duitse locomotieven had men wisselspanningslocomotieven (met dito tractiemotoren) en hier moest men van de gelijkspanning aan de bovenleiding wisselspanning maken. De statische omvormers waren op dat ogenblik nog niet betrouwbaar en daarom installeerde men voor de eerste keer thyristoren die de gelijkspanning in "mootjes" hakte. Voor deze omvorming werden twee firma's gecontacteerd nl. AEG die zorgde voor de uitrusting van de drie eerste machines E 410.001 - 003 en BBC die twee machines voor zijn rekening nam (E 410.011 - 012)

In tegenstelling met de klassieke eenheidslocomotieven zou Krupp voor een volledig nieuwe kastvorm opteren die ook gebruikt werd voor de nieuwe tweespanningslocomotieven E 310, maar ook in een aangepaste vorm de reeks E 51 (reeks 151) zou sieren. De locomotieven werden op zeer korte termijn ontwikkeld en werden vanaf eind 1965 afgeleverd.

De loopbaan :

Alhoewel de levering tot 1965 teruggaat, zouden deze locomotieven tijdens de eerste maanden van hun loopbaan tal van kinderziekten ondervinden en stonden de machines regelmatig terug in de werkplaatsen van

Krupp. Hierdoor konden ze bij de opening van de elektrische dienst niet hun aanwezigheid laten merken. Vanaf 1967 werden ze dan effectief in het bestand opgenomen en te Köln-Deutzerfeld gestationeerd. Hier werd voor deze machines een inzetreeks met 3 à 4 inzetdagen opgesteld. Twee dagen werden gereden op de verbinding tussen Köln en Venlo, maar hun verdere inzet in Nederland stootte op een verbod van de NS. Twee dagen waren voorzien voor diensten in België, meer bepaald voor de (TEE-) verbinding Köln – Liège – Paris via de maaslijn. Hier werden de treinen gesleept tussen Köln en Liège-Guillemins. Verder stond er ook één treinpaar tussen Köln en Brussel ingeschreven. Maar al dadelijk zou de zwakte van deze machines naar voren komen. Al van de eerste maanden had men zware problemen op het Belgisch net en moesten de diesellocomotieven reeks 215 inspringen. Reden hiervan waren de hoge stroomstromen die ontstonden onder gelijkspanning. Verder waren er – zeker op de Vesdre-lijn – sterke schommelingen in de spanning (de spanning kon schommelen tussen de 3500 en 2000 V) en dit leidde dan weer tot zware opwarmingen aan de tractiemotoren. Dit leidde dan ook tot frequente herstellingen te Köln of bij Krupp. Ook de verbouwingen die deze locomotieven ondergingen brachten geen verbeteringen met zich mee.

Tot omstreeks 1973 bleven de – inmiddels als reeks 184 omgenummerde machines – nog onregelmatig naar ons land komen. De hoofdinzet kenden de locomotieven echter voor binnenlandse treinen tussen Köln en Aachen-Hbf. Maar in de twee dagen tellende reeks waren er nog twee treinparen tot in Liège-Guillemins. Vooral de inzet voor de Paris- Ruhr werd zoveel mogelijk nagestreefd. Door deze bespanning kon de locomotiefwissel te Aachen-Hbf wegvallen en werd deze TEE- verbinding duidelijk sneller gemaakt. Een sleepdienst door een Belgische locomotief reeks 16 was niet mogelijk daar er niet voldoende reserve- locs aanwezig waren. Na 1973 werd de inzet in België volledig afgebouwd: de diensten werden overgenomen door de Belgische machines. Dit was mogelijk door de levering van de locomotieven reeks 18 en de uitbreiding van de inzetreeks.

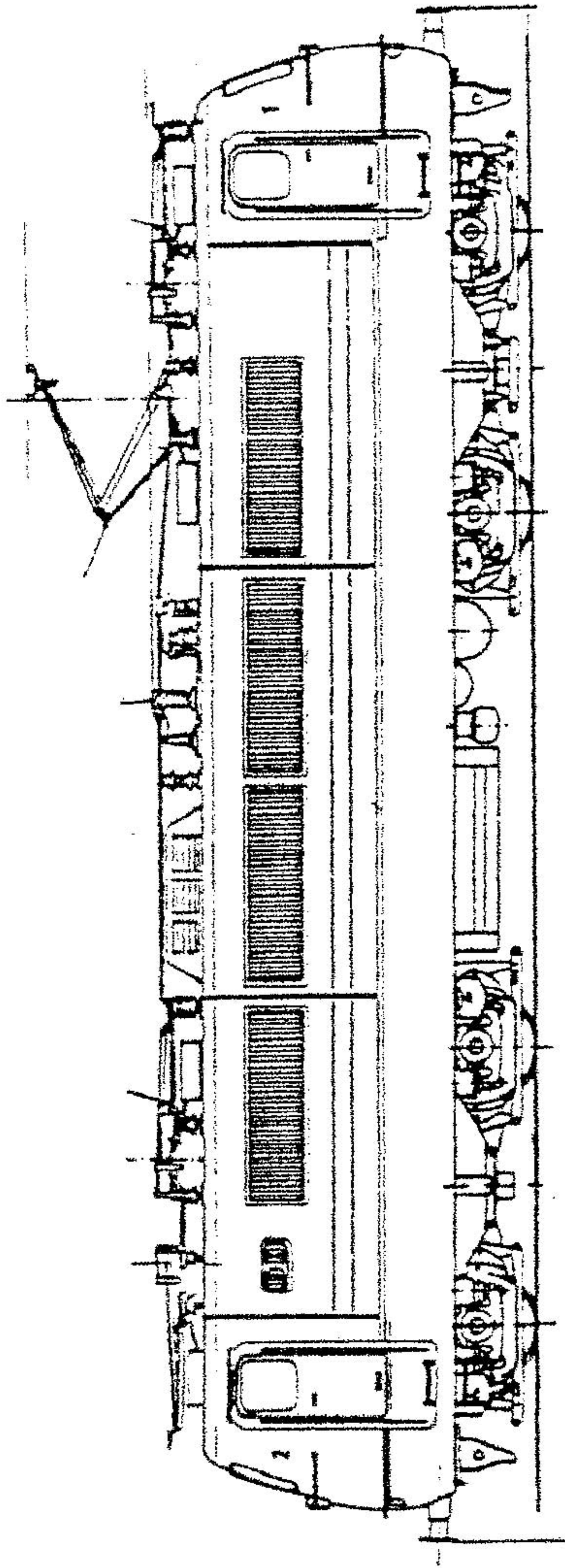
Intussen werd geleidelijk aan het gelijkspanningsgedeelte uit de locomotieven uitgebouwd, ze bleven nog gedurende enkele jaren te Köln. Hier werden ze vooral ingezet voor binnenlandse treinen, meestal op de verbinding naar Aachen, maar ook nog tot in Venlo en daarnaar verschillende plaatsen in het Ruhrgebied.

Door de uitbreiding van de internationale diensten, ontstond er een tekort aan tweespanningslocomotieven voor de diensten naar Frankrijk (Strasbourg) en Luxemburg. Daarom werd in de eindjaren tachtig beslist om de 5 machines te transfereren naar de stelplaats Saarbrücken. De inzetplaats van deze machines werd echter Ehrang (nabij Trier). Hier werden drie machines gebruikt voor de internationale verbinding tussen Trier (en vooral het vormingsstation Ehrang voor goederentreinen) en het Franse Apach, waarbij de lijn langs de Moesel langs de Luxemburgse grens bereden werd. De locomotieven werden ook sporadisch gebruikt tot in Metz of Thionville en ook voor lokale diensten tot in het Luxemburgse Wasserbillig.

Nochtans bleven de 5 machines storingsgevoelig en stonden ze vaak maanden afgesteld in de CW Opladen, wachtend op reserve- onderdelen. Maar meestal werden de machines nog hersteld. In de eindjaren tachtig zou geleidelijk aan het einde komen: om de overige machines nog te kunnen herstellen werden steeds nieuwe pluklocomotieven gebruikt, die dan ook definitief afgesteld werden. De dienst werd nu gereden met de analoge tweespanningslocomotieven (prototypereeks) 181.0.

Op dit ogenblik is de 184 003 bnog de enige locomotief van deze reeks die nog steeds in dienst is op deze lokale verbinding. Een tweede locomotief werd in het museumpatrimonium van de DB opgenomen en staat in het spoorwegmuseum van Berlin afgesteld.

D.B. Série E 410



Carrière

Numéro original : E 410.001 -003 / 011-012
 nouveau 184.001 - 003 / 011-012
 Constructeur : AEG / Krupp
 Livraison : 1965
 Hors service : 1995
 Nombres construits : 5 locomotives
 Suspension : AEG / Krupp
 Disposition essieux : B⁰B⁰
 Vitesse : 150 km/h
 Tensions : 25 000 V 50 Hz
 15 000 V 16 2/3 Hz
 1500 V / 3000 V courant continu
 Rapport de transmission continu
 Ventilation Knorr
 Compresseur : 300 l/min
 Débit : Rhéostatique
 Frein automatique : Oerlikon
 Frein direct : Batteries :

Caractéristiques

Moteur :
 Constructeur : AEG / BBC
 Type : 4 x UZ 116 64 h
 Suspension : complète
 Nombres : 4
 Commandes : Thyristors
 Puissance max. : 3 240 kW
 Puis. en régime continu : 3 000 kW
 Transmission : élastique
 Fonctionnement : engrenage droit
 Rapport de transmission : 2.56
 Ventilation : 2 ventilateurs électrique
 Génératrice : Bosch
 Batteries : Nickel-Cadmium

Mesures

Longueur totale : 16 950 mm
 Longueur caisse : 15 800 mm
 Largeur : 2 970 mm
 Hauteur plate-forme : 3 612 mm
 Hauteur toit : 4 182 mm
 Hauteur panto : 12 100 mm
 Entre axe (total) : 9 000 mm
 Distance entre bogies : 3 100 mm
 Entre axe bogies : 2 425 mm
 Dist. butoir / 1er roue dev. : 2 425 mm
 Dist. butoir / 1er roue der. : 1 250 mm
 Diamètre roue motrice : 80 000 kg
 Poids (vide) : 84 000 kg
 Poids (en ordre de marche) : 21 000 kg
 1er essieux : 21 000 kg
 2ieme essieux : 21 000 kg
 3ieme essieux : 21 000 kg
 4ieme essieux : 21 000 kg
 Poids par mètre courant : 4 955 kg/m
 Effort de traction : 280 kN

Dienstregeling :**Zomerregeling 1986 .**

Als laatste dienstregeling baseren we ons op deze van 1986: op dat ogenblik is de IC/IR- regeling in volle omvang en na de nodige bijstellingen in voege gekomen en ondertussen werd ook het nieuwe materieel – de reeksen 21 en 27, maar ook de reeks 12 volledig afgeleverd. Dit leidde voor een gedeelte ook tot een nieuwe stelplaatsindeling en vooral een nieuwe verdeling van de diensten over de locomotieven.

Elektrische locomotieven

Door de levering van de nieuwe machines zou de dienst bij de locomotieven grotendeels vernieuwd zijn. Met Oostende en St-Ghislain kwamen er trouwens twee “nieuwe” elektrische stelplaatsen bij.

Reeks	Nummer	Brussel-z	Merelbeke	St-Ghisl	Oostende	Kinkemp	Ronet	Stockem
11	A9	4						
12	B9	5						
15	C9	3						
16	D9	6						
18	E9					3		
20	A0 HKE						15 3	
21	A1		26					
22	A2		22					
23	B2 A3 B3 C3 HKE			22		16	21 23 13	
25	E3 A5	12					1	
25.5	A9	4						26
26	A6 HKE							1
27	A7 B7 C7				17	16 19		
28	A8	2						

HKE : reserve- locomotieven voor bijkomende, facultatieve goederentreinen

Effectief van de elektrische locomotieven

15	16	18	20	21	22	23	25	25.5	26
5	8	6	25	30	50	83	14	8	35
27	28								
60	3								

Elektrische stellen

Reeks	Reeksnummer	Aantal dienst	Stelplaats	Effectief	Soort dienst
010 - 049	MQ	32	Schaarb	31	Stopdienst
051 - 059	MZ	8	Hasselt	9	Stopdienst Limburg
060 - 096	MR	24	Kinkempois	28	Stopdienst Liège/Namur
097 - 150	MT	54	Ronet	41	Stopdienst Namur
151 - 206	MM	49	Merelbeke	56	Stopdienst Vlaanderen
207 - 229	ML	35	Hasselt	22	Stopdienst Limburg/Antwerp
230 - 247	ML	(35)	Schaarbeek	38	
248 - 270	MN	25	Kortrijk	23	Stopdienst Vlaanderen
301 - 337	MC	31	Stockem	37	IC Brussel-Luxembourg
338 - 356	MD	15	Kinkempois	19	IC Waalse as
357 - 440	MF	29	Oostende	84	IC Kust - Liège/Genk
502 - 516	MU	18	Stockem	15	Stopdienst
517 - 539	MV	13	Haine-St-P	20	Stopdienst
595 - 600	MS	3	Schaarbeek	6	Sabena
601 - 636	MK	31	Haine-S P	36	IR
637 - 658	MI	18	Kortrijk	20	IR
659 - 664	MN	20	Kortrijk	5	IR
665 - 700	MH	31	Kinkempois	36	IC Liège - Moeskroen
701 - 721	MW	15	Schaarbeek	22	IC Gent - Namur
722 - 782	MG	53	Hasselt	61	IR
801 - 844	MA	38	Schaarbeek	44	IC / IR
901 - 904	MX	9	Schaarbeek	4 + 8NS	Benelux
951 - 958	MP	6	Schaarbeek	8	Post

Lijndiesellocomotieven

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

Reeks	Reeksnummer	Effectief	Stelplaats	Inzet	Soort dienst
51	GA	13	Antwerpen	6	Goederen
	ZF	6	Schaarbeek	2	Reizigers Tournai
	ZN	14	Kortrijk	9	Reizigers Brussel
	GB	22	Hasselt	15	Goederen
	GN	25	Monceau	17	Goederen
	ZP	8	St-Ghislain	4	Reizigers
52/53/54	ZB	15	Ronet	4	Reizigers Dinant
	GO	4	Ronet	9	Goederen
	GR	20	Stockem	15	Goederen
55	GM	20	Montzen	15	Goederen
	ZO	10	Kinkempois	7	Reizigers Gouvy
	GU	7	Kinkempois	5	Goederen
	ZE	7	Gouvy	6	Reizigers Luxembourg
59	GC	26	Antwerpen	14	Goederen
	GD	18	Merelbeke	8	Goederen
	-	2	Haine-S P	-	-
60	GG	10	Merelbeke	1	6005
	-	2	Hasselt	-	-
	GQ	24	St-Ghislain	14	Goederen
62	ZM	15	Kortrijk	11	Reizigers
	ZK	12	Kortrijk	9	Reizigers
	ZC	35	Merelbeke	14	Reizigers Ronse / Eeklo
	GG	1	Merelbeke	1	Goederen (6005)
	GD	18	Merelbeke	8	Goederen haven
	ZH	11	Hasselt	9	Reizigers Neepelt/Antwerpen
	GE	10	Hasselt	7	Goederen
	GI	11	Hasselt	9	Goederen
	ZT	9	Haine-S P	6	Reizigers Mariembourg
	ZQ	16	St-Ghislain	12	Reizigers
GO	7	Kinkempois	5	Goederen Chertal	

Effectief van de lijndiesellocomotieven

51	52	53	54	55	59	60	61	62
88	12	18	6	40	47	31	0	126

Rangeerdiesellocomotieven

Nieuw bij de rangeerdiesels is de ombouw van de reeks 65 in reeks 75 en het begin van de afstelling van de reeksen 83 en 84

	FNDM	FSR	LNC	FKR	FC	FSD/FR	FHS/FLV
70	4						
71	2						8
73			23	13			
74	8						
75	5						
80		28		6		12	
82	24		17			4	
83					3		
84	11						
85	20						

	NK	GMN	FVY	GT	FGH	FEO	MKM
70							
71							
73	13						
74							
75							
80			2		10		
82	16						
83		5		2		3	3
84							
85							

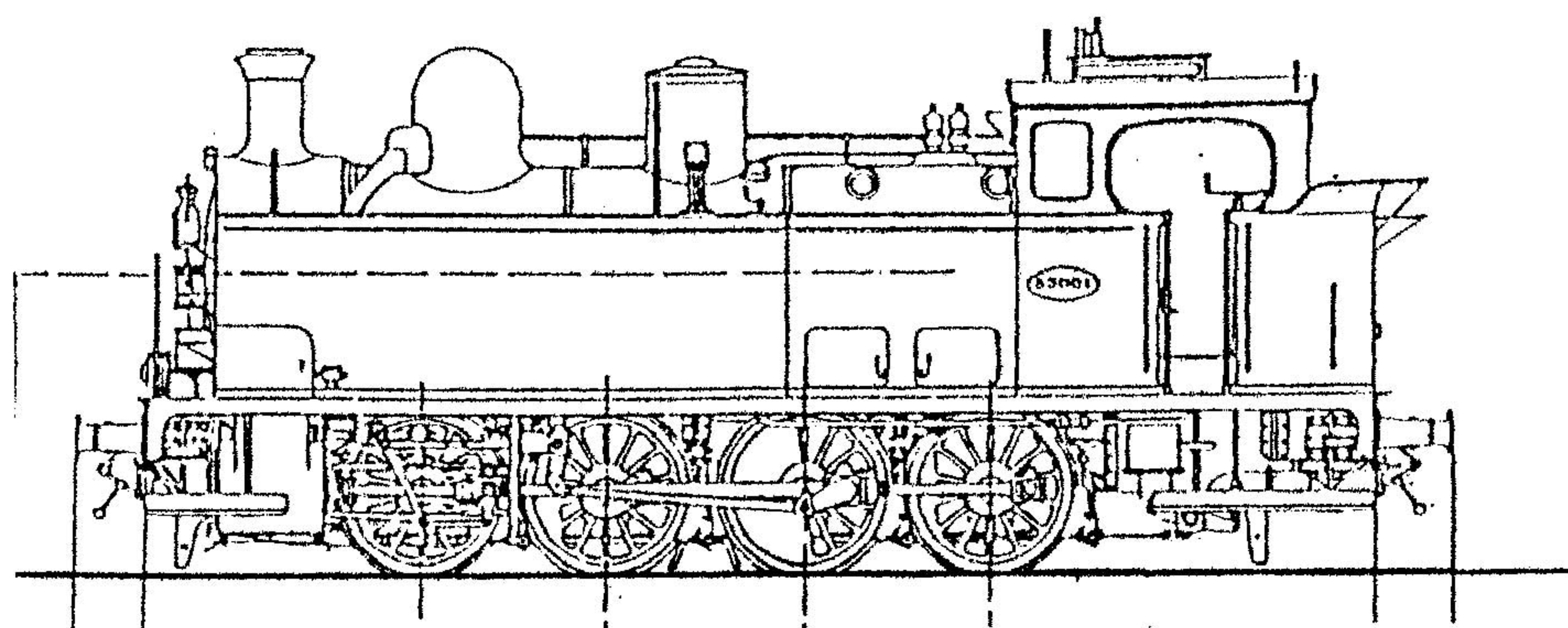
70	71	73	74	75	80	82	83	84	85	90/91
6	3	95	10	6	68	75	24	68	25	60

Dieselmotorwagens

	LK	GMN	ATH	MUT	MBX
43		2			
44	4			1	
45					8
46			6		
49					
1986	4	2	6		9
Reeks	TN	TQ	TP	TO	TM

Effectief van de motorwagens :

43	44	45	46	49
9	9	10	12	1

Schrappingen :**Type 53 .**

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Effect	318	318	318	318	318	318	318	318
Schrapp	0	0	0	0	0	0	0	0

	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Effect	318	318	318	296	260	240	200	120
Schrapp	0	0	0	22	36	20	40	80

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Effect	100	100	87	66	42	0
Schrapp	20	0	13	21	24	42

Voor dit type rangeerlocomotief kwam de afstelling vrij laat op gang. Tot in 1956 waren er 318 machines in dienst in praktisch alle stelplaatsen van het net, maar tijdens de volgende jaren zou de afstelling – door de levering van de vele nieuwe diesellocomotieven stilaan op gang komen. Nochtans zouden bij voorkeur de oudere machines afscheid nemen van de NMBS-sporen en zou het type 53 nog tot bij het einde van de stoomtractie stand houden.

Doch vanaf 1960 zou – door de bestelling van de rangeerdiesellocomotieven van de tweede generatie (typen 260, 262 en 273 met centrale stuurpost) – de inzet op vrij korte termijn sterk gaan dalen. In 1960 waren er nog 22 stelplaatsen die het type 53 inzette, maar gedurende de volgende 3 jaar vielen er toch al 10 weg. Om de laatste diensten even te bekijken gaan we uit van de dienstregeling van 1962, daar deze inzetregeling het beste beeld geeft van de werkelijke inzet. Ijdens de volgende jaren zouden de stomers meer en meer verdrongen worden naar ondergeschikte diensten.

Te **Antwerpen-Dam** met zijn havenactiviteiten had men in 1962 nog steeds vijf locomotieven type 53 in depot en deze locomotieven verzekerden vooral de rangeringen aan de dokken en te Antwerpen-schijnpoort. Voor de overige diensten waren er de machines type 93, maar ook al de zware rangeerdiesels typen 270 en 272. Maar al snel werden vanaf 1963 deze diensten overgenomen door de nieuwe locomotieven type 262 (latere reeks 82) en in 1963 eindigde de dienst voor de typen 53 te Antwerpen-haven. Nog gedurende enkele tijd bleven ze reserve en werden ze gebruikt in de wagenwerkplaats te Antwerpen-noord.

Eén van de grotere inzetplaatsen voor het type 53 was **Leuven**: deze stelplaats had in 1962 nog zes actieve machines in drie reeksen. De hoofdreeks met drie machines verzekerde de rangeringen in het vormingsstation. In reeks S waren er de rangeringen in de kanaalhaven en naar het entrepot. De laatste diensten werden verzekerd in de stelplaats zelf en deze machines bedienden tijdens de piekuren ook het reizigersstation. De aflossing van de stomers door diesellocomotieven zou hier pas later volgen, de reeksen verminderen door een samentrekken van de inzet. Pas in de loop van 1964 kwamen de eerste diesellocomotieven type 250 in de universiteitsstad opdagen en werd de inzet verminderd tot twee machines. Deze hielden het dan nog vol tot eind 1966.

In het Brusselse zouden de stomers vrij snel vervangen worden, maar dit was vooral het geval voor het type 57. Te **Brussel-zuid** zou het type 53 echter enige tijd langer in dienst blijven, maar vanaf 1960 zouden ze hier vooral nog ondergeschikte diensten verzekeren. Ze werden tot in 1962 gebruikt voor rangeringen te Brussel-klein eiland. In 1960 was dat nog in een gemengde reeks met het type 57, maar geleidelijk vervingen ze deze zadeltanklocomotief volledig. Verder waren er nog enkele lokale diensten naar Vorst-zuid en Halle. Daar waar in 1960 nog acht machines nodig waren voor de diensten, slonk dit aantal in 1962 al tot twee machines en tegen het eind van het jaar waren alle diensten verdieseld. Ook **Schaarbeek** kende een inzet van het type 53, maar hier werden de diensten al vanaf 1956 door de nieuwe diesels type 250 overgenomen. Gedurende enige tijd waren er nog enkele kruimels met vooral diensten in de stelplaats zelf. De inzet eindigde hier in 1962.

In Oost- en West-Vlaanderen daarentegen werden de typen 53 al vrij vroegtijdig vervangen. Reden hiervan was dat hier weinig grotere stelplaatsen waren en dat er hier vooral lichtere rangeerstomers gebruikt werden. Enkel Kortrijk en Brugge zouden in de zestiger jaren nog een gebruik van deze machines kennen. Te **Brugge** waren er drie inzetreeksen in 1962: De hoofdreeks R speelde zich volledig af te Oostende, vijf machines rangeerden in het reizigersstation, in de bundels bij de Vismijn en te Oostende-zuid. In een reeks S met één inzetdag werd er een 53-ers gebruikt te Brugge-vorming. Deze dienst bleef behouden tot eind 1962, maar op dat ogenblik werd de rangeerdienst op zeer korte termijn verdieseld door de aankomst van de locomotieven type 262 te Zeebrugge en 250 te Oostende.

Te **Kortrijk** zou de reconversie door de nieuwe motorwagen type 603 al zeer vlug doorgang vinden, doch in de goederdienst – met het type 40 – maar vooral in de rangeerdienst zouden de stoomlocomotieven zeer lang stand houden. Nochtans was de rangeerdienst vrij beperkt : twee locomotieven type 53 rangeerden in het vormingsstation van Kortrijk, een derde zou in de stelplaats actief zijn. Deze toestand duurde tot bij de laatste stoomdiensten in 1966, slechts op dat ogenblik werden de laatste typen 53 vervangen door vrijgekomen (oudere) rangeerdiesels type 250.

Een praktisch analoge situatie kende men in **Hasselt**: de rangeringen waren ook hier vrij beperkt, maar te Hasselt waren de typen 58 dan nog actief voor het lichtere werk in de stelplaats en de wagenwerkplaats. Het type 53 zou vooral de rangeringen in het vormingsstation uitvoeren, gedurende enige tijd waren ze ook bedrijvig te Winterslag voor de rangeringen aldaar. Deze inzet van 2 à 3 machines zou ook hier tot bij het einde van de stoomtractie verder lopen. Slechts in de loop van 1966 werden ze vervangen door de rangeerlocomotieven type 250.

In de provincie Liège hadden de typen 53 lange tijd een vaste stek, maar in de beginjaren zestig waren toch al praktisch overal vervangen door de nieuwe diesellocomotieven. Nadat Herbestal / Montzen in 1960 zijn laatste stoomdiensten verloor aan het type 250, zou enkel **Kinkempois** voor zijn ondergeschikte diensten nog enkele jaren de typen 53 gaan gebruiken. In 1960 waren er nog 15 locomotieven nodig, maar de levering van de eerste locomotieven type 260 (later reeks 80) zou de inzet verminderen tot nog 6 inzetdagen in 1962. Laten we de laatste belangrijke inzet van 1960 eens grondiger bekijken. Er waren de volgende inzetreeksen voor de verschillende rangeerstomers

Reeks	Type	Aantal dagen	Daggem.	Diensten
P	98	1 (vier ploegen)	96 km	Rangeringen te Liège-Vivegnis en Bressoux
R	53	1 (drie ploegen)	96 km	Rangeringen te Liège guillemins
Rbis	98	1 (drie ploegen)	96 km	Rangeringen te Liège-Vivegnis
Rter	53	1 (drie ploegen)	96 km	Rangeringen te Visé > Argenteau
Rqter	53	2 (drie ploegen)	96 km	Rangeringen te Ans / Voroux
S	81	1 (drie ploegen)	96 km	Rangeringen te Flémalle

T	81	1 (drie ploegen)	120 km	Rangeringen te Tilleur / Sclessin Overgaveritten naar Voroux
U	53	5 (drie ploegen)	70 km	Rangeringen te Angleur, Bressoux, Monsin
Ubis	53	3 (drie ploegen)	96 km	Rangeringen te Kinkempois/ Angleur / Chenée
V	53	2 (drie ploegen)	88 km	Rangeringen te Liège-guillemins
W	53	1 (twee ploegen)	54 km	Rangeringen te Renory
X	53	1 (twee ploegen)	54 km	Rangeringen kolenpark

In 1962 was de inzet verminderd tot 6 inzetdagen reeksen U, V, W en X en deze diensten zouden tijdens de volgende maanden steeds verder afbrokkelen. Nochtans bleven enkele machines – buiten reeks – tot in 1965 te Kinkempois actief.

Gedurende lange tijd zou het district Mons een uitgebreide inzet kennen van het type 53, maar ook hier werden ze vrij snel vervangen door de nieuwe diesellocomotieven. In 1960 waren er nog vier inzetplaatsen, maar al snel zouden twee stelplaatsen hun inzet zien verminderen en dit leidde tot de sluiting van Braine-le-Comte en Mons. Te **Braune-le-Comte** was de rangeerdienst beperkt tot enerzijds de stationsrangeringen, anderzijds de verplaatsingen in de wagenwerkplaats. Eind 1962 werden de diensten – na de geleidelijke sluiting van de stelplaats – overgenomen door St-Ghislain. Te **Mons** waren de rangeringen in het reizigersstation en de aanliggende afstelbundels aan het type 53 toevertrouwd. Voor de lichtere rangeerdiensten was er de inzet van het type 58.

Zoals al gezegd, zou **St-Ghislain** de uitloopstelplaats worden in deze streek: voor de lokale rangeringen waren er steeds 5 à 6 machines nodig. Hoofdinzet voor twee typen 53 was het vormingsstation en de bediening van de bedrijven in de buurt. De overige machines waren actief in de wagenwerkplaats, te Jemappes en in de stelplaats zelf. Vanaf 1965 werden ze vervangen door de nieuwe diesellocomotieven type 262 (reeks 82), enkel de lokale dienst aan de wagenwerkplaats bleef tot eind 1966 behouden.

Laatste inzetplaats was hier **Tournai** Hier waren tot eind 1963 drie machines actief: twee in het reizigersstation, één in de stelplaats en de goederenbundels.

Voorlaatste district waar de typen 53 lange tijd bedrijvig waren was Namur/ Stockem/Latour. Eerste stelplaats in deze regio was **Bertrix**. De rangeringen waren hier beperkt tot twee inzetreeksen met elk één plandag. De 53-ers waren actief te Bertrix en te Libramont. Al vrij vlug werden deze stationsrangeringen overgenomen door de locotactoren type 230. Het noordelijkste punt voor de inzet was **Ronet**: hier werden de zware rangeringen uitgevoerd door de typen 270. Voor de stoomlocomotieven waren er nog de lokale bedieningen: Twee machines waren te Namur zelf bedrijvig voor het afstellen van de rijtuiugen. Eén locomotief verzekerde de rangeringen te Ottignies en een laatste machine zorgde voor de bediening van de CW Salzennes en de interne rangeringen. Vanaf 1962/1963 werden de diensten overgenomen door de vrijgekomen machines type 250 en vooral de locotactoren type 230.

In deze regio zou het vooral **Stockem** zijn die gedurende vele jaren de uitgebreidste reeks had: gemiddeld waren hier 3 à 4 machines bedrijvig in drie reeksen: twee à drie machines verzekerden de rangeringen te Stockem-vorming en in de stelplaats (o.m. bij de kolenmenger). Eén verdere locomotief was te Arlon ingezet in het reizigersstation En ook in het uiterste zuiden konden de type 53 geruime tijd uit de greep van hun opvolgers blijven. Midden 1966 waren er nog 3 machines actief, maar enkele maanden later werden ze vervangen door de locomotieven type 250.

Daar waar er nog 5 stelplaatsen in 1966 een beperkte dienst hadden voor het type 53 (Leuven, Hasselt, Kortrijk en Stockem) zou de streek van Charleroi de allerlange belangrijke inzet kennen van deze onverwoestbare machines. Ondanks het feit dat al zeer vlug de rangeerdiesellocomotieven type 252 aan Monceau afgeleverd werden, zouden nog meer dan 10 stoomlocomotieven lange tijd actief blijven. Er waren eind 1962 nog vier – betrekkelijk uitgebreide inzetreeksen: in de reeks T met drie inzetdagen waren er vooral lokale bedieningstreinen naar de verschillende bedrijven en in de kanaalzone in de buurt van Monceau.

Reeks V kende een inzet voor 4 machines en had vooral lokale diensten binnen de stelplaats: de machines bedienden de wagenwerkplaats en enkele bedrijven rond Monceau/Roux. Eén dag werd volledig ingenomen door rangeringen in het reizigersstation van Charleroi-sud. In deze reeks kwamen ook de oudere

locomotieven type 58 tot inzet. Tot slot waren er nog twee kleinere inzetreeksen: reeks W omvatte de rangeringen te Marchienne-zone, reeks X voorzag de stationsrangeringen te Erquennes, met enkele overgaveritten naar het Franse Jeumont. Als laatste was er nog één machine vanuit Luttre bedrijvig in de centrale werkplaats aldaar.

Geleidelijk aan zouden de diesellocomotieven de diensten van de stoomlocomotieven gaan overnemen: eerst gingen de diensten te Erquennes en Marchienne verloren, nochtans moesten de typen 53 anderzijds regelmatig inspringen bij de diesellocomotieven. De levering van het type 273 zou de inzet nog verder beknootten. Maar voor de zomerregeling van 1966 bleven er nog 7 machines actief. Op 29 december 1966 bleven nog 6 machines type 53 – de 53.052, 119, 131, 186, 253 en 288 – in het bedrijfsbestand achter. Alle machines stonden te Monceau. Deze werden op deze datum definitief afgesteld. De 53.052 werd hierbij betrokken bij een officieel afscheid dat het einde van de stoomtractie te Monceau symboliseerde.

Op dat ogenblik waren er nog 9 machines – meestal afgesteld – in het bestand aanwezig. Deze locomotieven – de 53.001, 052, 055, 115, 126, 131, 288, 335 en 353 – werd met et laatste PV van buitendienststelling van 29 maart 1967 definitief uit het bestand afgevoerd.

De industrie:

De typen 53 zouden – zeker in de laatste periode van hun loopbaan – regelmatig aan de privé- industrie uitgeleend worden. Dit was vooral het geval aan verschillende steenkoolmijnen in het Limburgse, de streek rond Charleroi en in de Borinage.

Nochtans werden ook vier machines van dit type kort voor de tweede wereldoorlog aan twee Limburgse bedrijven verkocht en hielden het hier iets langer uit dan de machines bij de N.M.B.S. Bij de mijn van Zwartberg waren de 5494 en 5578 in dienst voor het interne transport en voor de verbindingen met het vormingsstation van Waterschei. Beide locomotieven bleven tot bij de sluiting van de mijn in 1966 in dienst, maar werden nog tot eind 1967 gebruikt bij de slopingswerken en de afbouw van de mijn.

De locomotieven type 53, die het langst in dienst waren in België waren de 5392 en 5473. Deze machines werden in 1939 verkocht en waren in de beginjaren '70 nog steeds aanwezig op de kolenhaven. Hier werden ze nog sporadisch gebruikt voor de overgaveritten naar het vormingsstation te Genk-zuid, samen met de nieuwe Cockerill-diesels.

De museumlocomotief 5620

Na de schrapping van de laatste locomotieven in 1967 werd de te Leuven afgestelde locomotief 53.320 aangeduid als museumlocomotief. Deze machine bleef nog gedurende jaren in de stelplaats van Leuven, maar werd dan omstreeks 1973 uiterlijk gerestaureerd in de kleurstelling van na de eerste wereldoorlog, namelijk chocoladebruin. Hierbij kreeg deze locomotief –die gebouwd werd door Boussu – zijn oude nummer 5620 terug.

De locomotief staat thans nog steeds te Leuven afgesteld.

Lijn 137**Acoz - Mettet**

Bij de lijnen in de streek tussen Sambre en Meuse zou er in 1855 een directe verbinding aangelegd worden tussen Florennes en de streek van Charleroi, meer bepaald Châtelineau. Deze verbinding zou lange tijd de spilfunctie gaan bekleden in deze netwerk. Maar in de jaren tachtig van vorige eeuw ontstond de noodzaak voor een afvoer van producten uit de streek naar de andere industriële centra van het land, vooral de verbinding met Namur en verder Liège en Duitsland werd belangrijker. Tweede voorname verbinding die nagestreefd werd was deze met Noord – Frankrijk. De eerste plannen om Couvin verder te verbinden gingen niet door, daarom ontstond het idee om het land tussen Sambre et Meuse met Noord-Frankrijk te verbinden via Dinant. Dit gaf nog de mogelijkheid om ook de producten af te voeren naar Luxemburg via de Athus-Meuse lijn. Na overname door de Etat Belge van alle privé-lijnen in deze streek besliste men tot de aanleg van een korte verbinding die Florennes zou verbinden met Namur. Deze nieuwe lijn had Acoz als startpunt en ging door veelal agrarisch gebied naar Mettet, waar de lijn aansloot op de directe verbinding Charleroi – Namur. Deze lijn werd op 25 april 1887 officieel ingerezen.

Alhoewel deze verbinding vooral een functie had voor doorgaande goederentreinen, zouden zich toch enkele bedrijven zich in de buurt vestigen. Dit was o.m. het geval voor de metaalverwerkende industrie Biesme die een tweede bedrijf in het gelijknamig dorp opende. Dit bedrijf was vooral gekend voor allerhande kranen – vooral voor spoorwegbedrijven.

Gedurende vele jaren bleef de lokale functie in het reizigersverkeer behouden, maar bijna 2/3 van de goederentreinen uit Mariembourg en Florennes zouden deze lijn transiteren.

Na de eerste wereldoorlog werd het net van doorgaande lijn uitgebouwd en ging veel van het vrachtverkeer over deze nieuwe verbindingen, hierdoor zou het belang van deze lijn 137 dalen tot een zuiver lokale lijn en werd het reizigersverkeer belangrijker dan de goederendienst. Deze dienst omvatte een 10-tal teeparen, waarbij verschillende Florennes als startpunt hadden. Mettet bleef echter steeds het eindpunt en de doorgaande treinen naar Namur verdwenen.

Deze toestand zou tot na de tweede wereldoorlog blijven duren, doch de treinen werd voor het grootste gedeelte met de tweessige motorwagens van Florennes gereden. De reizigersdienst werd met ingang van de zomerregeling van 1962 gestaakt, de goederendienst bleef – vanuit Mettet tot ca. 1978 behouden en werd dan ook afgebouwd. De lijn ging in 1979 volledig dicht, maar op dit ogenblik liggen de overwoekerde sporen nog praktisch over de ganse lengte. Enkel bij de overwegen werden ze gedeeltelijk verwijderd. Deze wel gedurende bepaalde tijd de enige toegang naar de nieuwe museumlijn TTMM te Florennes.

Voornaamste data :

25/04/1887	Opening lijn door Etat Belge
09/07/1962	Afschaffing reizigersdiensten
/1978	Afschaffing goederendiensten

Stations – stopplaatsen :

LZ	Acoz	Km 0
	Acoz-centre	Km 1
	Villers Poterie	Km 3
MGU	Gougnies	Km 5
MBI	Biesme	Km 8
SCRY	Scry	Km 11
MTT	Mettet	Km 14

Industrie :

Biesme : metaalverwerking - spoorwegmaterieel

Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 137

137		Ac - Mettet										137	
	6606	TA 6610	6620	TA 6618	TA 6626	TA 6622	TA 6624	6632	TA 6532	TA 6636	TA 6636	TA 6636	
Châtelineau-Ch. 138	5.27	6.39	12.34	12.41	13.21	14.09	14.52	18.34	21.31	22.51	22.54	22.54	
Acoz	5.45	7.01	12.54	13.01	13.34	14.22	15.20	18.51	21.46	23.06	23.08	23.08	
Acoz (Centre)	5.47	7.03	12.57	13.03	13.36	14.24	15.22	18.54	21.48	23.08	23.10	23.10	
Villers-Poterie	5.53	7.07	13.03	13.07	13.40	14.27	15.26	19.03	21.52	23.15	23.18	23.18	
Gougnies	5.57	7.11	13.07	13.11	13.44	14.31	15.30	19.07	21.56	23.18	23.18	23.18	
Biesme	6.04	7.17	13.14	13.17	13.50	14.37	15.36	19.14	22.02	23.24	23.24	23.24	
Scry	6.09	7.21	13.19	13.21	13.54	14.41	15.40	19.19	22.06	23.28	23.28	23.28	
Mettet	6.15	7.27	13.25	13.27	14.00	14.47	15.46	19.25	22.12	23.34	23.34	23.34	

◆ TA 6618 Ne circule pas le samedi. — Rijdt niet Zaterdags.
 6620 - TA 6622 - TA 6626 Circulent le samedi seulement. — Rijden enkel Zaterd.

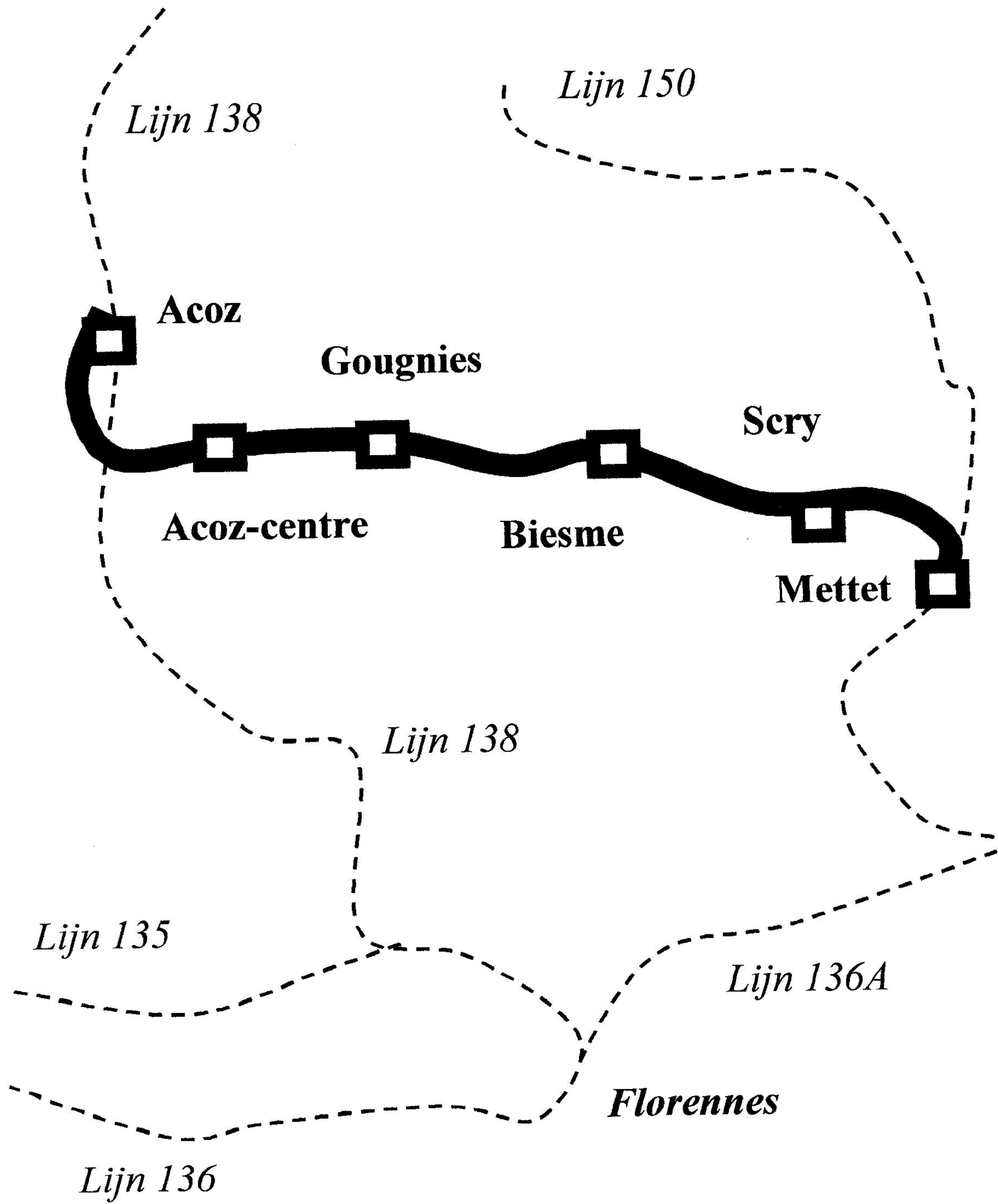
137		Mettet - Acoz										137	
	6601	TA 6601	6609	TA 6613	TA 6621	TA 6619	6623	6635	TA 6635	TA 6635	TA 6635	TA 6635	
0 Mettet	4.25	4.25	6.32	7.29	12.24	14.10	14.47	19.59	20.01	20.01	20.01	20.01	
3 Scry	4.30	4.30	6.37	7.34	12.29	14.15	14.52	20.04	20.06	20.06	20.06	20.06	
6 Biesme	4.33	4.33	6.42	7.39	12.34	14.20	14.57	20.08	20.10	20.10	20.10	20.10	
9 Gougnies	4.40	4.40	6.48	7.45	12.40	14.26	15.03	20.16	20.18	20.18	20.18	20.18	
11 Villers-Poterie	4.43	4.43	6.52	7.48	12.44	14.29	15.07	20.20	20.22	20.22	20.22	20.22	
13 Acoz (Centre)	4.50	4.50	6.56	7.53	12.48	14.34	15.11	20.27	20.29	20.29	20.29	20.29	
14 Acoz	4.52	4.52	6.58	7.55	12.50	14.36	15.13	20.29	20.31	20.31	20.31	20.31	
Châtelineau Ch. 138 A	5.06	5.06	7.14	8.07	13.13	14.50	15.33	20.45	20.47	20.47	20.47	20.47	

● REPERTOIRE DU VOYAGE : hôtels, pensions, restaurants, taxis, garages, autos sans chauffeur, banques, attractions, etc...: voir pages vertes (début vol.)

Récupérez VOS FORCES AVEC JUBILEE STOUT
 des Hope & Anchor Breweries Ltd / Sheffield

Lijn 137 :

Acoz - Mettet



N.M.B.S. - Actueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
538	BN Brugge	Hasselt	09/07/1999	
539	BN Brugge	Hasselt	13/08/1999	
540	BN Brugge	Hasselt	21/08/1999	
541	BN Brugge	Hasselt	03/09/1999	
542	BN Brugge	Hasselt	09/09/1999	
543	BN Brugge	Hasselt	14/09/1999	
544	BN Brugge	Hasselt	01/10/1999	
545	BN Brugge	Hasselt	05/10/1999	
546	BN Brugge	Hasselt	08/10/1999	
547	BN Brugge	Hasselt	10/1999	
548	BN Brugge	Hasselt	11/1999	
549	BN Brugge	Hasselt	11/1999	
1313	BN Brugge	Merelbeke	12/08/1999	
1314	BN Brugge	Merelbeke	26/08/1999	
1315	BN Brugge	Merelbeke	14/09/1999	
1316	BN Brugge	Merelbeke	21/09/1999	
1317	BN Brugge	Merelbeke	15/10/1999	
1318	BN Brugge	Merelbeke	12/10/1999	
7701	Siemens	Antwerpen-dam	13/09/1999	

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
Geen			

Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
132	St-Ghislain	02/07/1999	Destandardisatie
135	St-Ghislain	30/09/1999	
137	St-Ghislain	30/06/1999	
140	St-Ghislain	01/07/1999	
143	St-Ghislain	30/09/1999	
1805	Kinkempois	01/08/1999	Destandisatie
8007	Schaarbeek	01/10/1999	Motorschade

Verkopen :

Nummer	Stelplaats	Transfert	Verkocht aan :
130	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
132	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
135	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
136	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
137	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
140	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
143	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
146	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
147	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana
150	St-Ghislain		Ferr Adriatico Sangritana

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

Met ingang van de winterregeling werden alle motorrijtuigen type '56 Budd afgesteld op twee na : de 134 en 141. De overige stellen werden bij het bereiken van hun resiviegrens afgesteld.

Nochtans worden praktisch alle stellen bewaard: na de verkoop van de 142, 144 en 149 aan de Italiaanse privé-lijn LFI in 1998, werden nu de 133, 145 en 148 op 22 september naar Italië afgevoerd en door de SATTI bij Torino gebruikt. Naast deze beide maatschappijen, kocht de Ferrovia Adriatico Sangritana niet minder dan 10 stellen. Deze worden eerst te Oostende ontdaan van hun asbest en worden dan in de loop van 2000 naar Italië gevoerd.

Inmiddels werden de eerste drie stellen door de LFI gerenoveerd en staan ze vanaf september effectief in dienst.

Reeks 05

De levering van deze reeks stellen begint stilaan naar zijn einde te lopen, steeds meer en meer stellen worden thans in de beide inzetreeksen vanuit Hasselt gebruikt. Regelmatig komen er stellen reeks 05 tot inzet tussen Genk en Gent, maar anderzijds blijven de Breaks voorlopig reserve in deze inzetreeksen en namen ze hun nieuwe diensten tussen Antwerpen en Liège nog niet op. Waarschijnlijk zal de werkelijke omwisseling van deze diensten pas gebeuren bij de invoering van de nieuwe dienstregeling in januari 2000.

Reeks 06 :

Na de nodige aanpassingen aan de gemoderniseerde stellen 604 en 606, werden ze midden oktober definitief vrijgegeven voor de commerciële dienst en rijden ze voorlopig in de gewone inzetreeksen mee. Inmiddels werd ook de band voor deze modernisering in de CW Mechelen opgestart en gemiddeld zullen 2 à 3 stellen per maand omgebouwd worden. Eind november waren er trouwens al 7 stellen in Mechelen aanwezig voor deze ombouw.

Reeks 12 :

De inzet van de reeks 12 werd opnieuw veranderd en thans zijn er nog voor het grootste gedeelte vanuit Gent naar Lille-delivrance actief. Opmerkelijk is wel één dienst die te Antwerpen-noord start en die als bestemming Paris Bobigny heeft. Verdere eindpunten in Frankrijk zijn nu ook Aulnoye en Somain.

In België hebben de machines reeks 12 nog Monceau en zelfs 's nachts ook Montzen als eindbestemming.

Deze reeks zal binnenkort nog wijzigen, daar enkele van deze diensten overgenomen zullen worden door de Franse meerspanningslocomotieven reeks BB 36 000, dit op het ogenblik dat ze door de N.M.B.S. op hun net toegelaten worden. Op dat ogenblik zullen de treinen uit de zone Gent naar Italië rechtstreeks over het ganse traject door deze Franse machines gesleept worden.

Reeks 13 :

Met ingang van de winterregeling werden de locomotieven reeks 13 definitief ? vrijgegeven voor de commerciële dienst en er werd een inzetreeks met 9 dagen opgesteld. Alle diensten verliepen hierbij tussen Oostende en Eupen, voor Aachen-Hbf was er nog geen toelating verleend. Nochtans zouden slechts 3 à 4 machines per dag bedrijfsklaar zijn en de overige diensten werden gereden door de reeks 27 en zelfs 15. Doch door de intensievere inzet degradeerde de toestand en het aantal defecten liep weer op, in zo een mate dat eind oktober alle locomotieven uit de dienst weggetrokken werden en dat zelfs de leveringen opgeschort werden. Op dit ogenblik is het nog niet bekend hoe men aan de talrijke problemen een oplossing kan geven. Hierbij is het zelfs zo dat bij deze machines alle mogelijke defecten optreden zodat er zelfs geen echte lijn in de moeilijkheden kan getrokken worden.

Ook de testen met een trek- duwcombinatie konden niet verder gezet worden, daar ook hier diverse constructieve fouten teruggevonden werden, waardoor ook de rijtuigen reeks I 11 opnieuw aangepast moeten worden.

Reeks 15 :

In de officiële reeks komt er nog slechts in plandag meer voor bij deze reeks – namelijk de piekuurtrein Brussel – Welkenraedt, maar de inzet van deze reeks schommelt zeer sterk door de beschikbaarheid van de locomotieven reeks 13.

Reeks 18 :

Op 1 oktober werd met de definitieve schrapping van de 1805 het einde bezegeld van deze reeks locomotieven. De effectieve laatste dienst werd echter al midden september gereden. Wel zal er één van deze locomotief in het museumpatrimonium opgenomen worden en toevertrouwd worden aan de stelplaats Kinkempois (ATF). Men gaat nu na welke machine nog de beste mogelijkheden heeft om bedrijfsklaar hersteld te worden.

Reeks 22 :

Op 7 december ging een nieuwe dienst in voege: op dat ogenblik is er terug treinverkeer tussen Dunckerque en De Panne en verder naar Marcinelle. Het vloeibaar staal wordt in de Franse hoogovens gewonnen en met mengewagens en Franse diesel locomotieven tot in De Panne gevoerd. Hier neemt een locomotief reeks 22 de trein over en voert hem via Lichtervelde, Kortrijk, Mons naar Charleroi. De eerste rit werd verzekerd met de 2224. Na een proefperiode volgt er waarschijnlijk een contract voor 5 jaar.

Reeks 25.5

Het faillissement van Lovers Rail is een feit en het huurcontract voor de 4 locomotieven liep ten einde. Ze werden alle terug naar België overgebracht en wachten op nieuwe taken. De diensten tussen Antwerpen en Rotterdam werden niet versterkt. Nochtans blijven de machines thans reserve staan te Antwerpen en rijden sporadisch bijkomende diensten tussen Antwerpen en Roosendaal. Twee machines zijn nodig voor de bovenvermelde goederendiensten

Reeks 27 :

Door de indienststelling van de reeks 13 op het einde van de zomerregeling werd de inzet van de reeks 27 in de goederendienst uitgebreid. Doch dit was van korte duur daar de reeks 27 steeds vaker moet inspringen voor de reeks 13. De goederendiensten werden op dat ogenblik overgenomen door de machines reeks 23 die reserve stonden. Door de afstellingen bij de dieseltractie is een terugkeer van deze machines niet waarschijnlijk.

Reeks 41

Opnieuw vertraging bij de levering van de nieuwe stellen reeks 41. Het eerste stel zou volgens de laatste planning slechts eind februari 2000 beschikbaar zijn. Dit stel zou gedurende twee maanden intensief getest worden vanuit Hasselt en op de Athus-Meuse lijn. Na goedkeuring zouden de nieuwe stellen dan pas vanaf mei 2000 in levering gaan, met twee stellen per maand in 2000, drie stellen in 2001.

Reeks 46 :

Begin oktober werd de stoomlocomotief 41.195 – die als monument te Charleroi-sud opgesteld was – vervangen door de 4603. De keuze viel op dit stel daar het gedurende jaren een vaste gast was te Charleroi.

Anderzijds werd de ES 4612 van Visé – die voorzien was voor het museumpatrimonium van de N.M.B.S. – alsnog overgenomen door de T.S.P.

Reeks 51 :

Met ingang van de winterregeling werd ook te Merelbeke de inzet van deze locomotieven volledig afgebouwd. Een deel van de diensten ging over op de elektrische locomotieven reeksen 23 en 27, de overige diensten – voornamelijk in de kanaalzone – werden geïntegreerd in de inzetreeks van Antwerpen-Dam. In deze reeks blijven ook nog steeds de laatste reizigersdiensten behouden. De reeks 51 slepen drie treinparen Gent – Eeklo en twee treinparen Gent – Ronse. Deze treinen worden nog steeds gereden door bestuurders van de stelplaats Merelbeke. Tegen de nieuwe dienstregeling in januari zullen alle 51-ers van Merelbeke trouwens voor onderhoud overgedragen worden aan Antwerpen-Dam.

Vanuit Antwerpen-Dam is het aantal diensten naar Montzen praktisch op één treinpaar gevallen. De verste bestemming wordt nu het zinkfabriek te Budel, deze locomotief verzekert ook de rangeringen te Balen-

Wezel en Mol. De meeste diensten worden te Antwerpen in de haven zelf geleverd met verschillende overgavetreinen naar Antwerpen-Kiel. Verdere bestemmingen zijn Schaarbeek, Muizen en Merelbeke.

Reeks 59 :

Nu de werken aan de basis Voroux praktisch afgesloten zijn, komt het eigenlijke werkverkeer op gang. Om de afwerking mogelijk te maken, werden de locomotieven reeks 59 regelmatig gebruikt voor ballasttreinen vanuit Clabecq (Quenast) naar Voroux. Ook voor het aanbrengen van materialen zijn deze machines al gebruikt.

Reeks 62 :

Om het vrijmaken van de reeks 51 te Merelbeke mogelijk te maken, werd de goederenreeks van de reeks 62 met twee plandagen uitgebreid. Ze namen in september dan ook een aantal ondergeschikte diensten in de havenzone van Gent over.

Reeks 77 :

Bij deze nieuwe reeks locomotieven is de testperiode vrij goed afgelopen. De eerste locomotief kwam op 5 oktober via Montzen in ons land en werd te Merelbeke gereedgemaakt voor de eerste testcampagne. Deze startte op 14 oktober met een testrit naar Dendermonde en Mechelen. De dag later ging de testrit via Antwerpen naar Essen. De derde dag vanuit Merelbeke werd de 7701 naar Kortrijk gebracht. Daar deze testen uitermate goed verliepen, werden de vermogenmetingen doorgevoerd. Dit gebeurde op 20 oktober tussen Trois-Ponts en Bullingen met een trein met een massa van ca. 900 ton.

Na statische tests te Kinkempois en de weging in de CW Salzannes, werden de remproeven ondernomen op de Luxembourg-lijn. Op 25 oktober 1999 reed de locomotief los heen en terug naar Stockem, de dag later ging het met een goederentrein naar Libramont. Op dat ogenblik werd het testprogramma afgesloten en dienen enkel nog de duurzaamheidstests uitgevoerd te worden.

Daar er geen problemen optraden verwacht men een eerste inzet vanaf januari 2000 in de heuveldienst te Antwerpen-noord.

Reeks 80 :

Bij de reeks 80 is de afstellingsgolf nu definitief ingetreden: Op 1 oktober werd de 8007 definitief afgevoerd wegens zware motorschade, anderzijds was de 8027 betrokken bij een aanrijding te Brussel-zuid en zal waarschijnlijk op 1 januari 2000 het effectief verlaten.

Meetwagen M 130:

Na de brand in het meetrijtuig voor de spoorasymmetrie M 422, zocht de N.M.B.S. dringend naar een vervanger, die echter nog meerdere meetopdrachten aankan. De keuze viel op een standaard- meetrijtuig ontwikkeld door de firma Plasser & Theurer en al snel kon overgegaan worden tot de bestelling van deze nieuwe motorwagen. De motorwagen, die het nummer M 130 krijgt, werd in de loop van juli afgeleverd en aan de stelplaats dienst Baan te Schaarbeek toegewezen. Naast de typische metingen voor de ligging van het spoor, kan ook de plaatsing van de bovenleidingen nagemeten worden.

Het is de bedoeling dat dit meetrijtuig tweemaal per jaar alle lijnen van de N.M.B.S. berijdt en een uitgebreid meetprogramma uitvoert.

Vreemde locomotieven in België :

CFL reeks 3000

Op 26 september jl. ging dan de nieuwe (gedeeltelijke) elektrificatie van de lijn 43 in voege. Op dat ogenblik wordt de trein Liège – Luxembourg gesplitst te Trois-Ponts. In dieseltractie – met de locomotieven reeks 55 met elektrische verwarming – wordt het deel Liège – Trois-Ponts gereden. Hier stappen de reizigers over op de trein Trois-Ponts – Luxembourg. Deze wordt gereden door de CFL locomotieven reeks 3000 en I 10 rijtuigen. Hierdoor krijgen deze machines een eerste echte taak toegewezen. Maar ook de Luxemburgse machines zijn nog niet betrouwbaar en hierdoor kunnen op de internationale verbinding vertragingen ontstaan.

Tijdens de eerste dag waren de machines 3001, 3010 en 3015 tot inzet gekomen.

CFL reeks 1800

Deze nieuwe regeling op de lijn Liège – Gouvy – Luxembourg had ook gevolgen op de overige verbindingen. Daar het verschil in afstand afgelegd door CFL- locomotieven in België en N.M.B.S. machines in Luxembourg drastisch veranderde ten gunste van de CFL, vielen alle diensten van de CFL machines reeks 1800 weg op de Athus – Meuse lijn en worden de treinen hier weer volledig door Belgische machines gereden. Ook op de verbinding naar Stockem gingen enkele treinen opnieuw over op Belgische locomotieven.

Industrie :

Informatie en foto's : R Criquelair

Industri locomotieven van Moës :

Kort na de eerste wereldoorlog zou de firma Moës te Waremme zich gaan specialiseren in de invoer van locomotieven. Hierbij waren het vooral smalspoorlocomotieven van Orenstein & Koppel en Deutz die in het leverprogramma stond. In de beginjaren dertig ontwikkelden ze eigen locomotieven: het waren vooral lichte locomotieven voor steenbakkerijen en groeves (de type AL, BL en CL), maar ook de eerste typische mijnlocomotieven. Gedurende deze periode groeide de firma uit tot één van de belangrijkste leveranciers van dergelijke locomotieven en ze voorzagen voor machines voor de Luikse mijnen.

Na de tweede wereldoorlog ontwikkelde Moës ook diverse typen normaalspoorlocomotieven, doch deze kenden de verspreiding niet van de typische smalspoormachines. Anderzijds zou de firma ook nog verdere ontwikkelingen kennen bij de smalspoormachines en werden er nieuwe – zeer moderne – machines gebouwd. De

laatste locomotieven van Moës werden in de zeventiger jaren afgeleverd aan de K.S. te Zolder voor het bovengronds bedrijf.

Opmerkelijk is dat er thans slechts op twee plaatsen – voor zover we weten – nog industri locomotieven van Moës bedrijvig zijn, anderzijds is het zo dat er tal van locomotieven – zowel op normaalspoor als smlspoor – bewaard bleven bij diverse museumverenigingen en dat nog enkele locomotieven bij sloopbedrijven afgesteld staan. Door al deze bewaarde machines krijgt men een goed overzicht van het leverprogramma van deze firma.

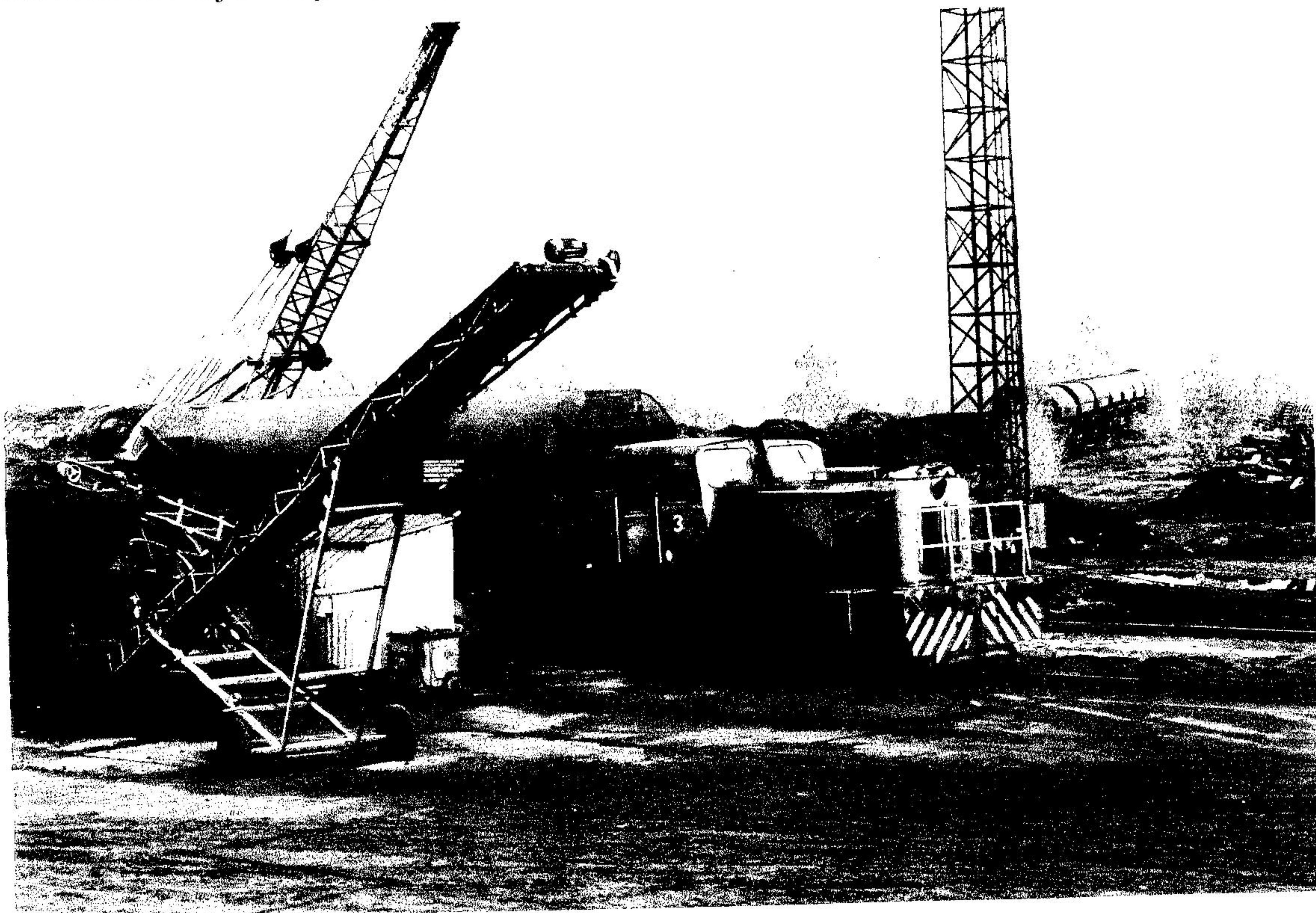
Normaalspoorlocomotieven :

Steenkoolmijn le Roton > handelaar in brandstoffen : Fraciennes :

Daar waar in het verleden een vijftigtal normaalspoormachines geleverd werden, is er thans nog slechts één locomotief (in beperkte mate) actief. Voor het interne verkeer had de mijn "Le Roton" te Farciennes in de eindjaren vijftig een tweeassige diesellocomotief aangeschaft. Deze deed dienst op het toch wel uitgebreide mijnterrein. Na de sluiting van de mijn – als laatste in Wallonië – werd een deel van de activiteit verder uitgevoerd: de eigenaar van de mijn begon een brandstofhandel, die nog steeds een vrij grote bedrijvigheid met zich mee brengt. Gemiddeld komen er tweemaal per week een twintigtal kolenwagens op het mijnterrein aan, waarbij de N.M.B.S. deze treinen tot op het privé-terrein brengt en komt halen.

De verdeling wordt uitgevoerd door deze Moës- locomotief met nummer 3. Op dit ogenblik is er geen aanleiding dat deze dienst vrij snel zou ophouden.

Foto : locomotief nr 3 bij de rangeringen op 17/04/1999 (Foto R Criquelaire)

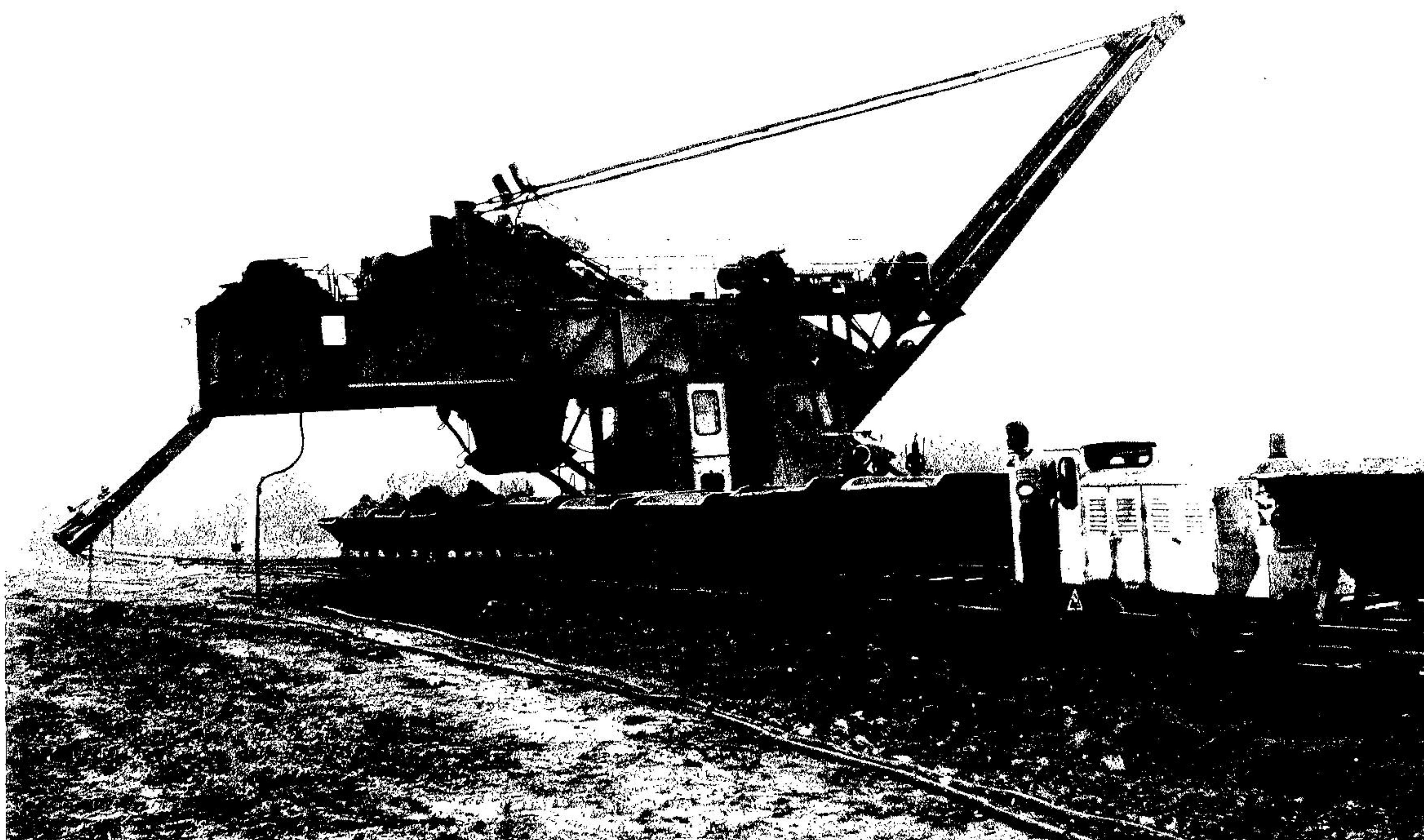


Naast deze locomotief is er nog een tweede Moës locomotief aanwezig, nl. een machine die tot 1997 dienst deed bij het bedrijf Leiedal te Heule en die thans te Kortrijk vorming afgesteld staat.

Smalspoorlocomotieven :

In deze sector werden verschillende honderden locomotieven geleverd aan diverse steenbakkerijen, groeves en mijnbedrijven. Thans is er nog slechts één enkele plaats waar er nog Moës locomotieven gebruikt worden. Dit gebeurt in de vrij uitgestrekte Briqueterie van Ploegsteert (tegen de Franse grens). Hier is tussen de eigenlijke steenbakkerij en de groeve van de leem een ringspoor aangebracht tot aan de excavator. Op dit spoor rijden in volle bedrijvigheid 5 locomotieven, die in de eindjaren zestig geleverd werden. Elke locomotief is gekenmerkt door een eigen kleur en de trein bestaat uit tweemaal een tiental kipwagens, waartussen de locomotief gekoppeld wordt. Deze treinen worden in ca. een half uur geladen en verlaten dan de groeve richting bedrijf.

Deze baksteenbakkerij is zeer modern uitgerust en de (spoorse) activiteit zal zeker nog geruime tijd blijven doorlopen.

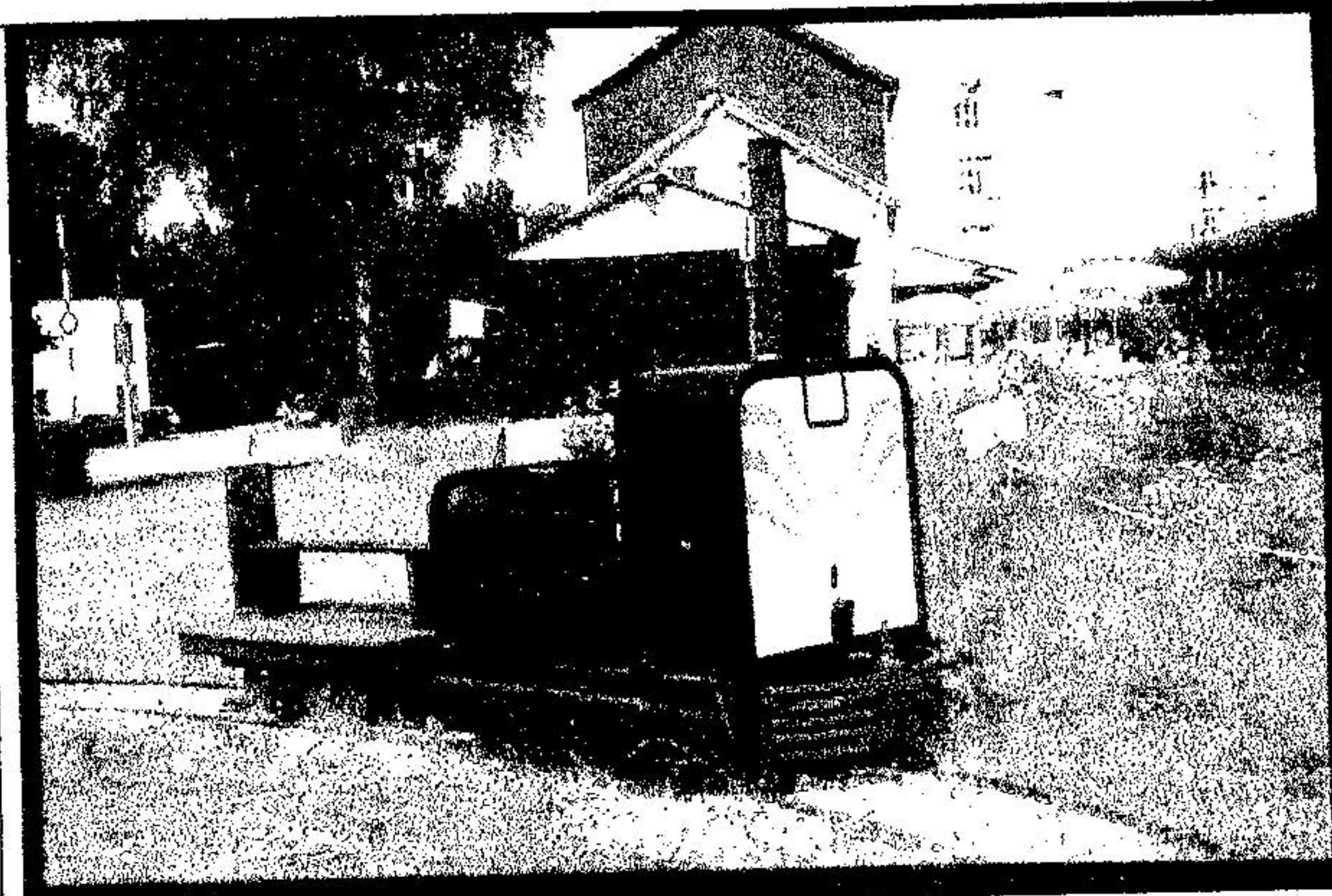


De museumlocomotieven

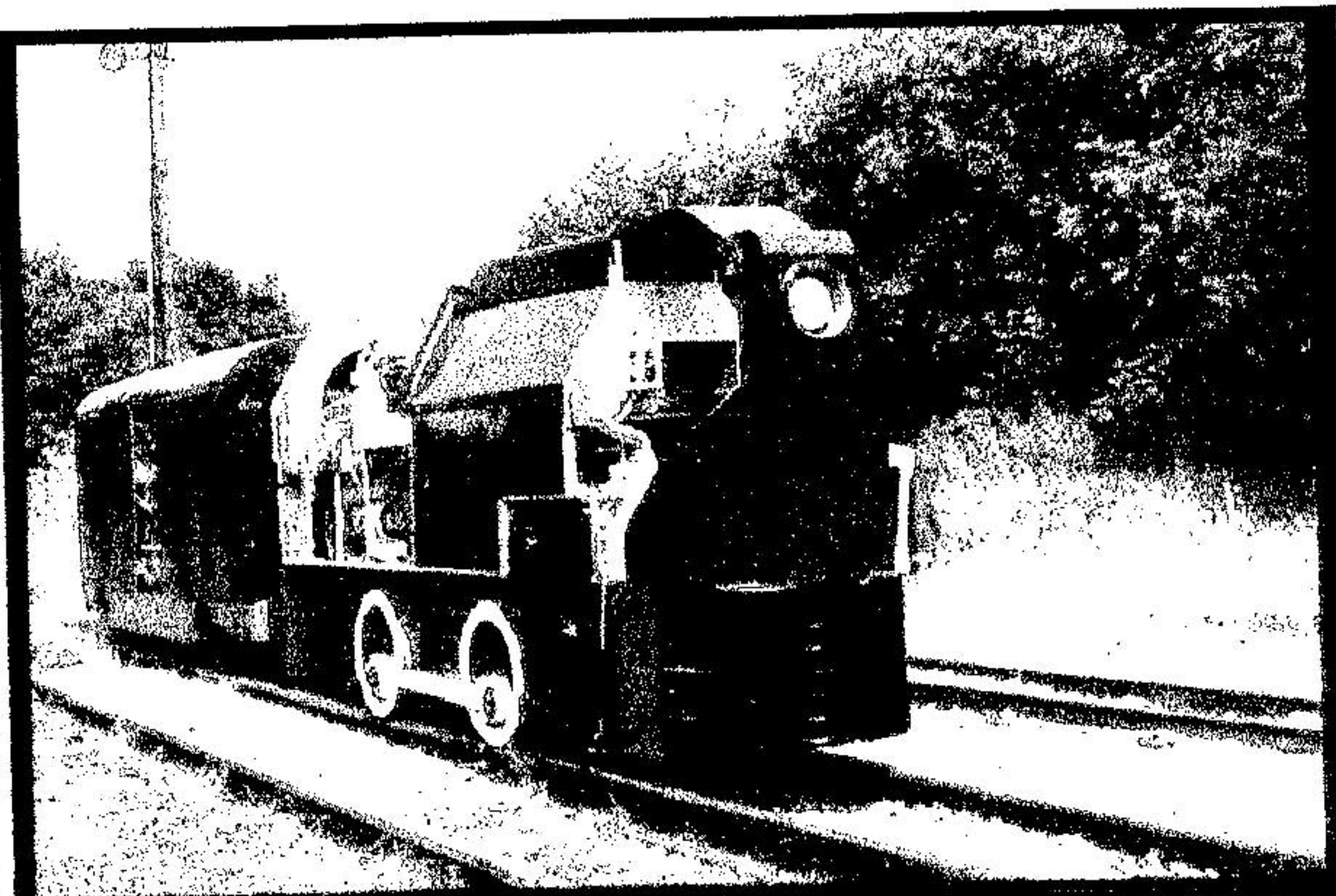
Opmerkelijk is hier wel dat er zeer veel locomotieven van Moës bewaard gebleven zijn bij museumlijnen en musea. Zowel op normaalspoor als smalspoor zijn er locomotieven van verschillende types behouden. Zo hebben we het volgende overzicht :

- * Normaalspoor :
 - bij L.S.V. (Kolenspoor) en SC Maldegem (loc van kazerne van Hassdonck)
 - bij legermuseum te Leopoldsburg
 - afgesteld bij schroothandelaar A. Lowie te Maasmechelen

- * Smalspoor :
 - bij L.S.V. (Kolenspoor) : 5 locomotieven
 - bij CF Sprimont (4 locomotieven)
 - bij dhr Tenaerts (CFS) (2 locomotieven)
 - bij SC Maldegem (2 locomotieven)
 - Rail Rebecq Rognon (1 locomotief)
 - Muserum van baksteen te Rumst en Boom
 - Bij steenbakkerij Nelissen (Veldwezelt) (2 locomotieven)
 - Smalspoorstichting Valkenburg (Nederland)
 - Afgesteld bij Frateur (Boom) en Swenden (Rumst)



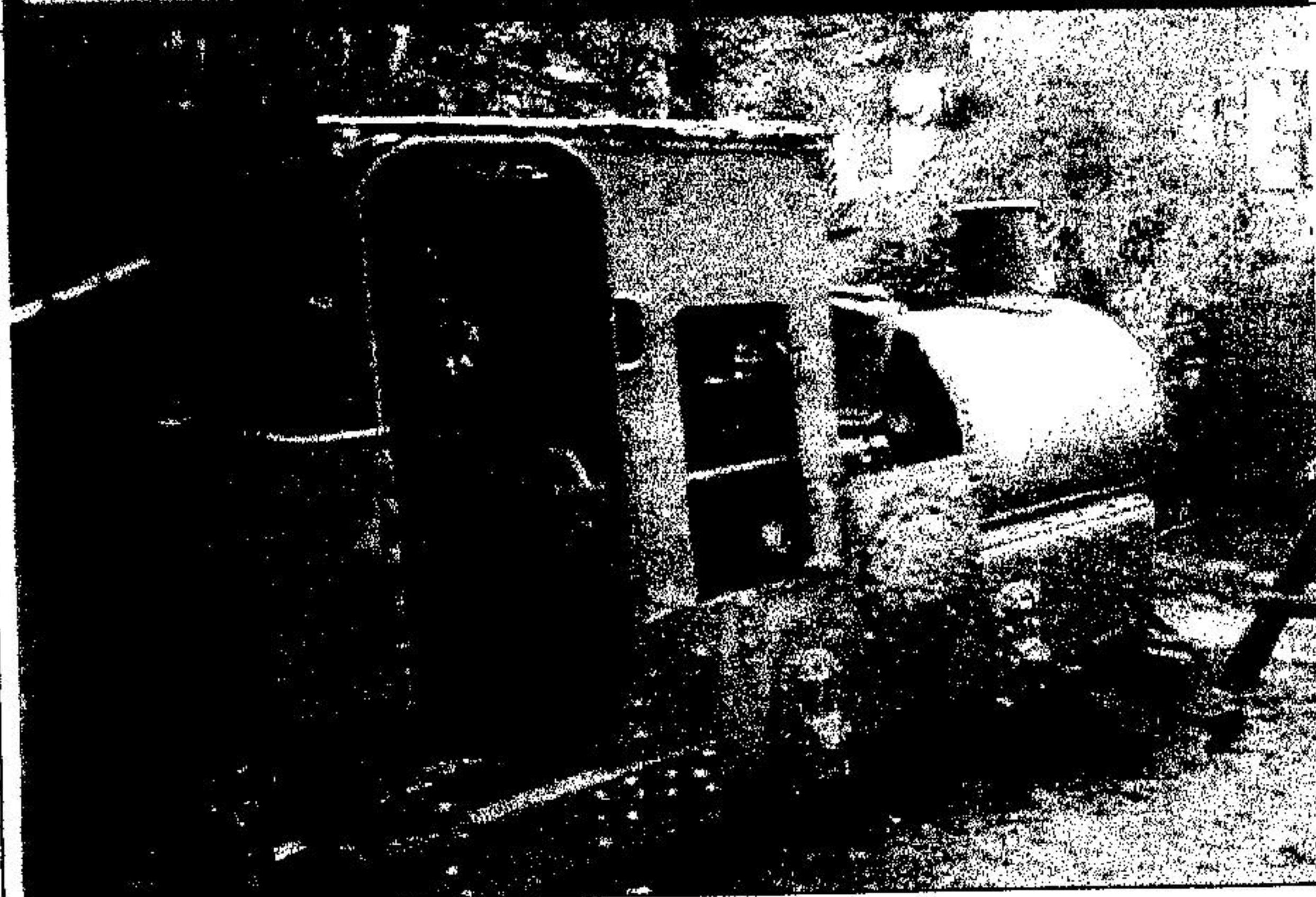
Boven : Moës type BL te As



Boven rechts : Moës type DLM 2 te As

Rechts : Moës type CL te Maldegem

Onder : schets van type CL



L.S.V.- actueel > Kolenspoor

1. Het kolenspoor

Eindelijk kon de administratie rond de subsidiëring afgesloten worden en eind december was alles zover in orde dat alle bestellingen – zowel voor het nieuwe materieel, als voor de restauraties, maar ook voor de gebouwen rond zijn. Daar deze bestellingen voor 1 januari 2000 in orde moesten zijn en zelfs al de aannemers aangeduid moesten worden, zijn er in laatste instantie nog enkele wijzigingen doorgevoerd.

Maar na deze administratieve ronde, komt de veel moeilijker zaak om al de geplande werken binnen de gestelde tijdslimiet van 2 jaar door te voeren en er toch voor te zorgen dat de exploitatie in 2000 gewoon zijn gang kan gaan. Want naast de uitbouw door de Europese steun, komt er nog de volledige restauratie van het stationsgebouw en de reconstructie van een aantal onderdelen op het emplacement.

Verder moet er – op administratief vlak – ook nog gezorgd worden voor de aanpassing van het BPA (bijzonder plan van aanleg) daar het ganse emplacement te As als parkgebied aangeduid werd en moet er ook zorg voor gedragen worden dat het geheel ook als knooppunt voor het fietspadennetwerk aangeduid werd.

2. Materieel

Aankopen :

Over de nakende aankopen hebben we het in het vorig nummer gehad, deze zijn nu in behandeling en zowel de rijtuigen als de goederenwagens worden in het eerste kwartaal van 2000 verwacht. Wel wordt een vierde K3 – rijtuig aangekocht. Dit zal worden omgebouwd tot een polyvalent (salon)rijtuig. Eén gedeelte wordt een zaal, die kan gebruikt worden als schoollokaal, maar ook als voorstelling van diverse producten. Het tweede gedeelte wordt een verblijfsruimte of dienstruimte. Het is de bedoeling dat – samen met het salonrijtuig – firma's hier voorstellingen kunnen geven over hun producten, maar dat ook groepen rond een bepaald thema (scholen, groepen met een bepaalde interesse, ...) hier opgevangen kunnen worden.

Stoomlocomotief Energie :

Daar er een tweede – zwaardere – locomotief nodig is voor de exploitatie, is er gezocht naar een bruikbare locomotief. Deze werd gevonden bij de drieassige locomotief gebouwd door de firma "Energie" en die afgesteld staat bij de firma Sobemai te Maldegem.

Deze locomotief werd in 1946 door deze firma geleverd aan het cokesfabriek te Zeebrugge en deed tot in het begin jaren '70 dienst in dit bedrijf. Nadien werd de machine – samen met een drieassige locomotief Couillet – aan de firma Delille verkocht. In de jaren tachtig ontstond de vereniging "de Blauwe Wimpel" die in het bedrijf zelf een museum oprichtte en er o.m. deze locomotief uitwendig restaureerde. Na ontbinding van de vereniging en de omvorming tot het Stoomcentrum Maldegem bleef de Energie in de bedrijfshallen achter en stond sinds enkele jaren te koop.

Tijdens de volgende maanden ondergaat de locomotief een grondige ketelkeuring door AIB en hiervan hangt af of de machine binnenkort aangekocht wordt en te As tot inzet komt.

Naast deze locomotief bezit de firma nog meerdere machines op het buitenterrein, maar de staat van deze locomotieven is zo slecht dat een aankoop en restauratie niet meer in aanmerking komt. Wel interessant zijn de verschillende kleinere onderdelen die vroeger het museum vormden, ook is er nog een stock aan reserveonderdelen die voor de restauratie van de overige machines gebruikt kan worden.

Restauraties :

Stoomlocomotief nr 10 Bebert

De afbraakwerken van Bebert gaan in gezwind tempo verder en op het einde van het jaar waren alle appendages verwijderd, was de ketel volledig losgemaakt en dit was ook het geval voor beide tenders. Eén tender is trouwens al verwijderd.

Naast de ketel werden ook de tenders aan de firma Brouhon toevertrouwd en hier zal men deze beide tenders zo origineel mogelijk nabouwen. Op alle zichtbare plaatsen worden de klinknagels nagebootst. Om het onderhoud te vergemakkelijken werd er wel geopteerd voor een losse, afneembare bovenplaat. Hierdoor kunnen de onzuiverheden en de kalkaanslag gemakkelijker verwijderd worden, zonder in de tenders te kruipen.

Indien de weersomstandigheden meevallen zal de ketel – samen met de tenders – naar Brouhon gebracht worden in de loop van januari. De nieuwbouw zal ca. 9 maanden duren.

Dieselmotorwagen 46 : nr 554.14

Bij de motorwagen wordt de ontmanteling en de heropbouw gelijktijdig doorgevoerd. Op dit ogenblik zijn beide stuurposten praktisch volledig in orde en werd ook al een deel van het houtwerk op beide instapplatformen volledig vernieuwd.

Anderzijds werden van drie compartimenten de banken en de zijwanden verwijderd en de ramen gedemonteerd. Hier is het nu wachten op beter weer om de schildering van het bovengedeelte in grasgroen aan te brengen en dan zo snel mogelijk de vensters opnieuw te monteren. Ondertussen zal het bedieningsmechanisme van de meeste schuiframen vernieuwd zijn.

Diesellocomotief 79 : Patience

Deze locomotief werd ritvaardig afgewerkt, we wachten echter op een onderkomen – waarschijnlijk eind 2000 – om de laatste verflagen aan te brengen en de afwerking door te voeren. Hierdoor zal "Patience" trouwens een grote rol gaan spelen bij de demonstratieritten te As, waarbij deze machine al in 2000 al gebruikt zal worden.

Diesellocomotief nr 88 : Caprice

Deze locomotief wordt thans onder handen genomen, daar er een zeer drukke tijd in het verschiet ligt. Deze machine zal immers tussen februari en mei instaan voor de meeste werktreinen bij het herstel van de lijn. Ook hier wordt gewacht men de definitieve afwerking tot de locomotief in de toekomstige loods kan afgesteld worden.

Motorwagen ES 206 :

Geleidelijk aan wordt dit stel omgebouwd tot mobiele werkplaats: op dit ogenblik is de elektrische uitrusting aangepast, zodat een voeding van buiten uit mogelijk is en dat hierdoor zowel de verlichting als de stopcontacten gebruikt kunnen worden. Thans is hij magazijn voor de onderdelen van het L- rijktuig dat in restauratie is.

Rijktuig type L nr 33 158 :

Ook hier wordt de restauratie verder doorgevoerd, maar bij het verder ontmantelen komt steeds meer en meer schade te voorschijn. Thans is de kast van de eerste afdeling volledig in orde en werden alle gaten voor de

klinknagels geboord. Bij een laatste revisie bij de N.M.B.S. werden er nieuwe platen ingelast, doch werden de typische klinknagels verwijderd. Deze worden nu teruggeplaatst.

3. de gebouwen

a. stationsgebouw :

Begin december werd het dossier voor de restauratie volledig afgewerkt en ingediend bij de bevoegde instanties. Verder zijn ook de voorbereidende werken gestart: zo werden de nodige boringen verricht om de bodemstabiliteit na te gaan. Bij het opmeten kwam tot uiting dat één zijmuur meer dan 10 cm verzakt is en hiervoor moet de reden bekend zijn. Verder worden binnenkort ook de diverse mogelijkheden voor de gevelreiniging en de verschillende stalen voor het voegwerk aangebracht. Dit alles leidt tot de volledige restauratie tegen het eind van 2000.

b. het onthaalcentrum :

Bij dit gebouw zijn de grootste problemen opgedoken: daar de nodige plannen en de bouwvergunning nodig was voor januari 2000, was de aanbesteding van een definitief gebouw niet meer mogelijk in deze periode. Daarom werd geopteerd voor een tussenoplossing in de vorm van een voorlopig onthaalgebouw. Dit wordt opgericht boven op de laadkaai in de vorm van 6 prefab- elementen. Deze oplossing werd gekozen voor het feit dat dit gebouw hierdoor voor het seizoen operationeel kan zijn, en dat op het spoor naast de laadkaai een rijtuig kan staan, zodat de ontvangstruimte met beperkte middelen duidelijk vergroot kan worden.

Dit gebouw zal gedurende een drietal jaar zijn functie hebben, nadien worden de elementen gebruikt als bureel- en dienstruimte in de werkplaats.

c. de werkplaats- en opstookloods:

In de plannen van deze loods zijn er geen wijzigingen gekomen en wordt ze op het einde van de loskoer geplaatst. Wel werd beslist om dadelijk na het verkrijgen van de bouwvergunning de volledige inrichting te voorzien, zodat de diverse metaal- en houtbewerkingsmachines voorzien zijn. Verder wordt ook een stand voor het zandstralen hierin voorzien. De inrichting werd echter zo aangepast dat het plaatsen van de elementen van het onthaalcentrum mogelijk blijft.

d. Het emplacement zelf:

Voor het emplacement werden de plannen aangepast en hiervoor werd een Bijzonder Plan van Aanleg aangevraagd. Samen met de verschillende bevoegde diensten wordt nu een definitief inplantingsplan opgesteld. Dit houdt echter in dat de werkelijke ligging van gebouwen en sporen nog niet bepaald werd.

Nochtans zijn er toch enkele punten voor de nieuwe sporen gekend, deze houden in :

- aanleg van de wisselverbinding tussen spoor 1 en 2 voor het station
- aanleg van een afstelspoor 5 (aansluitend op bestaande wissel)
- aanleg van een bijkomend vertrekspoor naast spoor 1 en de loskoer
- aanleg van een afstelspoor naast de laadkaai kant fietspad
- aanleg van drie loodsporen

Er werd geopteerd voor de recuperatie van een aantal wissels te Waterschei. Maar hier wil de spoorwegen een aantal sporen blijven reserveren voor het afstellen van wagens. Reden hiervoor is dat Genk-Goederen (Winterslag) in 2001 gemoderniseerd en uitgebreid wordt, maar tijdens de werken zullen een aantal sporen onbeschikbaar zijn. Om dan nog de nodige afstelcapaciteit te hebben zou Waterschei behouden blijven. Na 2002 zou deze vorming dan echter verdwijnen.

Dit feit houdt in dat enkel de 8 wissels van Eisdien gerecupereerd kunnen worden en hier heeft men enkel links wissels beschikbaar. Hierdoor wordt het een heel gepuzzel om met deze wissels een aanvaardbare oplossing te krijgen.

e. De herstelling van de lijn :

Gelijktijdig met het emplacement, zal in eerste instantie de lijn zelf een grondige herstelbeurt ondergaan: het begin van de werken wordt voorzien in de tweede helft van februari, de herstelling zou midden mei afgesloten moeten worden. De werken – die aan de firma Vanderaerden uit Kermt / Hasselt uitgegeven werden – omvatten :

- vervangen van ca. 1200 dwarsliggers door betonnen exemplaren
- het nazicht van het spoor en het regelen van de voegen
- het onderstoppen en nivelleren van het spoor met machines
- de aanvoer en plaatsen van ca. 1 000 ton ballast
- de aanleg van een wisselverbinding tussen spoor 1 en 2 te As
- de aanleg van een vertrekspoor naast spoor 1
- de onkruidbestrijding op de lijn en te As en Waterschei
- de heraanleg van het eerste gedeelte van de loskoer
- het demonteren van de seinpalen op de lijn en de herinplanting te As

De exploitatie in 2000 hangt voor het grootste gedeelte af van de herstelling van de lijn. Wel wordt voorlopig het oude schema behouden met demonstratieritten op zondag vanaf Pinksteren tot midden september. Mogelijk zijn er al ritten op de lijn met de motorwagen 554.14 vanaf juli te voorzien.

De werkelijke exploitatie van het “Kolenspoor” gaat in de loop van 2001 van start.