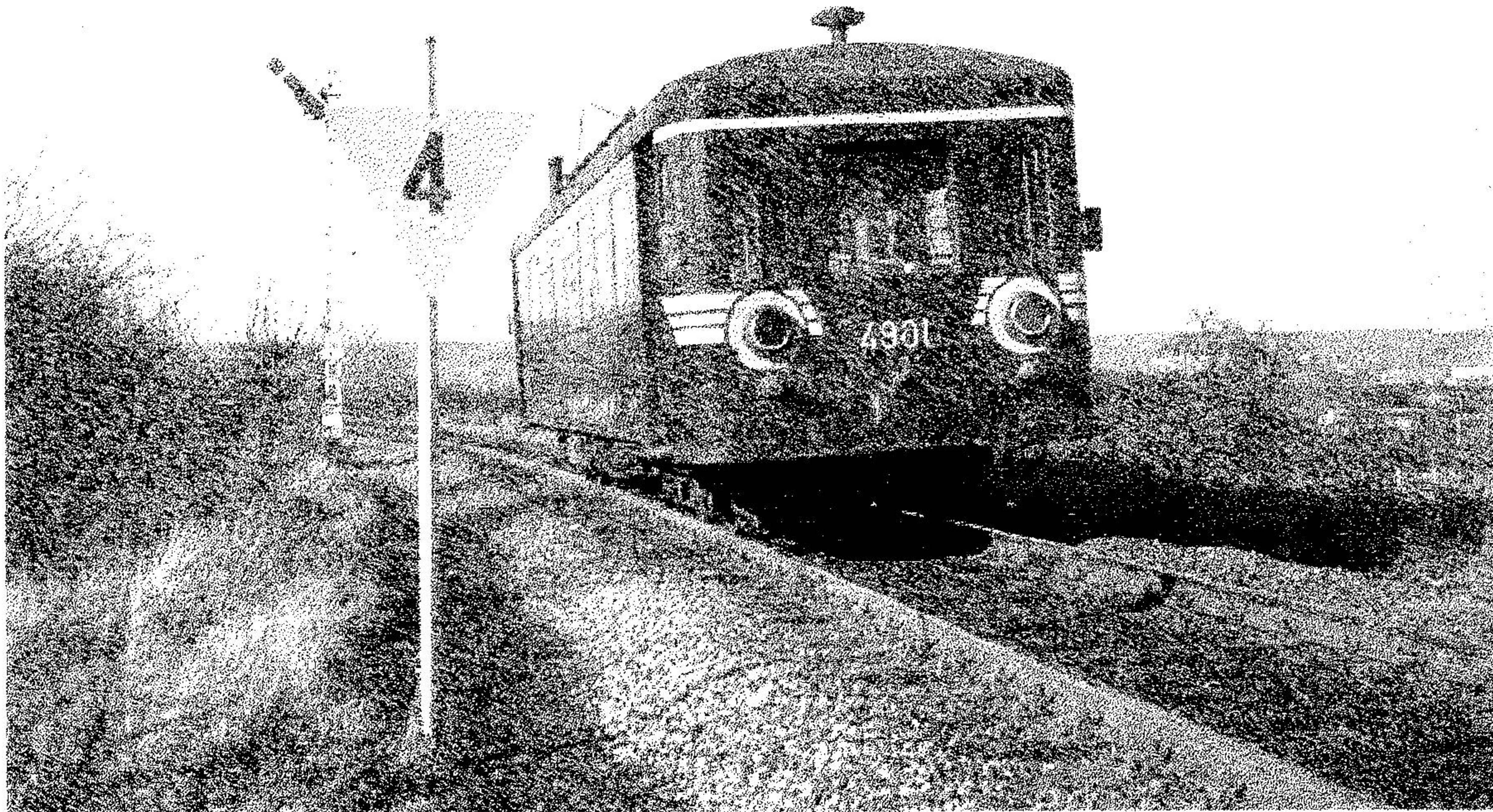


L.S.V. Tijdschrift



Laatste diensten van de reeks 49 tussen Welkenraedt en Montzen

Stoomlocomotieven type 15
Stoommotorwagens type 501
Stoomlocomotief NB type 48
Elektrische locomotief reeks 27
Schrappingen : type 60 – 61 - 62
Vreemde locomotieven in België : DB reeks 215
Exploitatie lijn 140
N.M.B.S. Actueel

Lidgeld : 2000 - 700 BEF .
Donatie : 1 200 BEF .

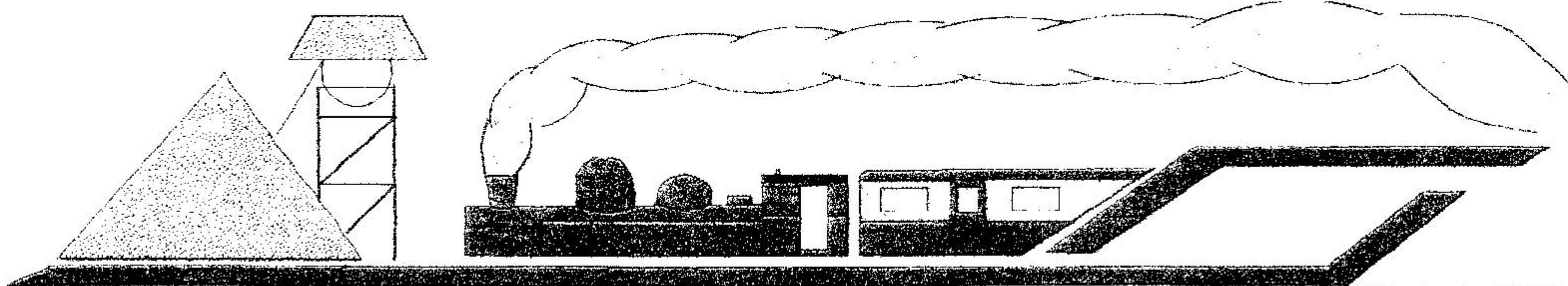
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

97

Oktober – november 2000



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt 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	

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Inhoud :

Stoomlocomotieven

type 15 N.M.B.S.
Stoommotorwagen type 501
Type 48 Nord Belge

Schrappingen :

Type 60 – 61 - 62

Elektrische locomotief

Reeks 27

Veemde locomotief in België

DB Reeks 215

Exploitatie :

Lijn 140 Ottignes - Charleroi

N.M.B.S. - actueel

Industri locomotieven

Type Köf II

Stoomlocomotieven

Type 15 .

Geschiedenis :

Gelijktijdig met het ontwerp van de locomotieven van het latere type 14 (zie vorig tijdschrift) met diepe vuurhaard werd een tweede versie ontwikkeld met halfdiepe vuurhaard. Deze machines konden met steenkool van mindere kwaliteit en kolengruis gestookt worden. Hierdoor kon de prijs van de brandstof verminderd worden. Doch door het feit dat men uitging van dezelfde machines met een gelijkaardig roosteroppervlak zou het vermogen echter ietwat lager liggen. Tussen 1902 en 1908 werden in het totaal 73 machines afgeleverd. Bij de bouw werden negen constructeurs ingeschakeld met de volgende leveringsaantallen :

Haine-St-Pierre	14
Zimmerman-Hanrez	14
Carels	14
Franco-Belge	6
Thiriau	6
La Meuse	6
St-Léonard	5
Couillet	4
Boussu	4

In de eerste periode werd er zowel in stationering en gebruik geen onderscheid gemaakt tussen beide versies en werden ze vooral in de lokale reizigersdiensten gebruikt, wel zouden deze machines bij de levering van de krachtigere locomotieven type 15S met oververhitting uitwijken naar de inzetplaatsen met een gemakkelijkere dienst.

Voor het jaar 1907 kon een volledig overzicht van deze stelplaatsverdeling teruggevonden worden en op dat ogenblik verzekerden de beide type machines de volgende diensten :

Stelplaatsen	Voornaamste inzetlijnen
Baulers :	Manage – Baulers – Ottignies, voorstadsverkeer Charleroi
Braine-le-Comte	Haine-St-Pierre – Braine-le-Comte - Lessines - Ronse
Luttre	Voorstadsverkeer Charleroi
Piéton	Manage – Piéton - Charleroi
Haine-St-Pierre	lokaallijnen rondom Haine-St-Pierre
Manage	verkeer Braine-le-Comte - Binche
Tamines	voorstadsverkeer naar Charleroi
Aalst	lokaallijnen rondom Aalst
Dendermonde	lokaallijnen rondom Dendermonde – St-Niklaas
Antwerpen-zuid	voorstadsverkeer ten zuiden van Antwerpen - Mechelen
Liège	Voorstadsverkeer naar Battice, Verviers, Rivage
Liers	Voorstadsverkeer rondom Liège
Visé	Visé – Liège / Montzen / Tongeren
Jemelle	
Schaarbeek	Voorstadsverkeer Brussel

Brussel-zuid
Aarschot

Voorstadsverkeer Brussel
Verkeer naar Leuven, Herentals, Hasselt

Virton-St-Mard

Verkeer Athus, Marbehan, Ecouvy-Montmédy

Tijdens de volgende jaren zou de inzet nog enigszins wijzigen en zouden de machines ook in de omgeving van Gent opduiken en hier een gedeelte van het voorstadsverkeer voor hun rekening nemen. Opmerkelijk is ook dat in de periode juist voor het uitbreken van de vijandelijkheden de machines verder verspreid werden over tal van stelplaatsen en dat de gemiddelde inzetreeks steeds verder afbrokkelde en dat de machines meestal nog slechts één of enkele specifieke inzetlijnen bedienden.

Tijdens de eerste wereldoorlog zouden deze machines vrij grote verliezen te verwerken krijgen en slechts 48 machines werden na de bevrijding van ons land teruggevonden en geractiveerd. Tijdens de eerste periode zou men nog steeds geen onderscheid maken tussen de beide versies van het type 15, slechts vanaf 1930 – 1932 zouden er stelplaatsen komen voor beide types afzonderlijk, doch in andere, grotere inzetplaatsen bleef de inzet nog steeds gemengd. Hierdoor kunnen we dan ook voor een gedeelte de inzettabellen van het type 15 met diepe vuurhaard (laterc type 14) overnemen.

Na de eerste wereldoorlog.

	FTK	GT	FMS	FGH	LLT	LJ	FTM	LPT	FLU	LHY	MSM	FTY	FDN	FRST
1922	3	3	7	5	2	3	10	7						
1923	3	3	7	10			6		3					
1924	1	3	8	4	5		4		3	4	5	4		
1925	1	2	6	4			6		3	2	6	3	4	
1926			6	4			3		6		6	2	3	
1927			7	2			3		6		1	1	3	1
1928					2		3		6		2	2	2	
1929			4		5		5		6		2	4	1	
1930					8		7			1	3	4	3	
1931					8		7			1	3	5	1	
1932					7		8					5		
1933							6					6		
1934							6					6		
1935							6							
1936							7							8
1937							6							8
1938							6							4
1939							6							4
1940	7						6							

Afkortingen

FTK	Kortemark	GT	Haine-St-Pierre	FMS	Mons
FGH	St-Ghislain	LLT	Blaton	LJ	Jemelle
FTM	Tamines	LPT	Pieton	FLU	Luttre
LHY	Statte	MSM	Virton-St-Mard	FTY	Tournai
FDN	Oudenaarde	FRST	Aarschot		

	ATH	FLS	FCV	FYM	FTL	FKR	FC	LWC	FY	FHS	LC	FSD
1922												
1923												
1924												
1925												
1926												
1927								3			4	
1928	5							4			4	

1929	5	1						4			2
1930	5							5			2
1931	5							5		1	3
1932	4	7				1	5	7		1	3
1933		4				4	7	9		1	
1934		6	4	5	1		8	11			
1935		6	3	5			8	11			
1936		6	5	5			9	11			
1937		6	4	5			9	11			
1938		6	4	5			10	11			
1939		6	4	4			10	10			
1940		6	3	4			8	7	1		2

Afkortingen

<i>FLS</i>	<i>Aalst</i>	<i>FCV</i>	<i>Berchem</i>	<i>FYM</i>	<i>Muizen</i>
<i>FTL</i>	<i>Tienen</i>	<i>FKR</i>	<i>Merelbeke</i>	<i>FC</i>	<i>Kortrijk</i>
<i>LWC</i>	<i>Walcourt</i>	<i>FY</i>	<i>Ieper</i>	<i>FHS</i>	<i>Hasselt</i>
<i>LC</i>	<i>Ciney</i>	<i>FSD</i>	<i>Oostende</i>		

	LL	MBX	FDN	FKR	FCR						
1922											
1923											
1924											
1925											
1926											
1927	4	1									
1928	4	1									
1929	6	1									
1930	4										
1931	5										
1932			1	1							
1933			3	4	4						
1934			1								
1935											
1936											
1937											
1938											
1939				1							
1940											

Afkortingen

<i>LL</i>	<i>Arlon > Stockem</i>	<i>MBX</i>	<i>Bertrix</i>	<i>FDN</i>	<i>Oudenaarde</i>
<i>FKR</i>	<i>Merelbeke</i>	<i>FCR</i>	<i>Charleroi</i>		

Door de zware beschadigingen aan de locomotieven type 15 en door het feit dat vooral de doorgaande treinen in de eerste naoorlogse periode aandacht kregen, zou het terug in dienst nemen van deze lokaaltrein-locomotieven vrij traag verlopen. De eerste diensten zouden zich vooral in de industriële gebieden rondom Charleroi en Mons voordoen, maar opmerkelijk is wel dat zich deze locomotieven zeer snel over het ganse land verspreidden. De inzetreeksen waren in deze periode steeds vrij beperkt en ook zouden vooral vanaf 1925 een aantal grotere wijzigingen voordoen in de stationering. Voor de periode voor 1925 zullen we deze inzet vrij summier behandelen en verwijzen we naar het vorige tijdschrift. De loopbaan liep op dat ogenblik trouwens volledig parallel met de locomotieven type 14.

Stelplaats Haine-St-Pierre

Hier had men een vrij beperkte inzetreeks met vooral lokaaltreinen in de buurt van de stelplaats met uitlopers naar Mons, Charleroi en Erquennes. De inzet eindigde in 1925

Stelplaats Mons :

Te Mons had men vrij snel een grote inzetreeks met vooral de lokaaltrains ten zuiden van Mons in de driehoek Mons, Quéivrain – Quévy. Net zoals te Haine-St-Pierre eindigde de inzet voor de toch wel zware voorstadstreinen in de loop van 1925 en werden ze vervangen door o.m. de zwaardere typen 16 en vooral 64. Het bestand bleef wel nog enkele jaren aanwezig en regelmatig sprongen de typen 15 hier nog in. In de loop van 1930 waren alle machines type 15 uit Mons verdwenen.

Stelplaats St-Ghislain :

Zelfde situatie kende men te St-Ghislain waar de typen 15 ongeveer hetzelfde inzetgebied bestreken, met nog een aantal diensten naar Tertre en Ath. Ook hier zou de inzet al vrij vlug opgeheven worden en eind 1927 waren alle treinen overgenomen door zwaardere machines.

Stelplaats Blaton :

Nadat Blaton tussen 1922 en 1925 een beperkte reeks had waarin de beide typen machines gebruikt werden, zou deze stelplaats vanaf eind 1927 terug in contact komen met ditmaal het type 15 met halfdiepe vuurhaard. Voor de zomerregeling was er een beperkte reeks met twee inzetdagen doch in dezelfde periode verhoogde het bestand tot een 14-tal machines en zou ook de inzetreeks tot 8 plandagen oplopen. Deze machines zouden het ganse lokaalverkeer op de verbindingen naar Bernissart (lijn 80) en Ath (lijn 81) voor hun rekening nemen. Daarnaast waren er nog verschillende treinen naar Leuze en verder zelfs Ronse en verder sporadisch ook naar St-Ghislain. Deze uitgebreide inzetreeks zou gedurende een vijftal jaar standhouden maar tijdens de winterregeling van 1932 – 1933 zou deze dienst op korte termijn door de locomotieven type 16 van Ath en Tournai overgenomen worden en verloor Blaton het grootste deel van zijn reizigersdiensten.

Stelplaats Tamines :

Deze stelplaats zou gedurende de ganse periode tussen de beide wereldoorlogen één van de hoofdinzetplaatsen blijven. In de eerste periode werden de beide locomotiefversies gebruikt in de lokale diensten naar Dinant, Florennes en Ermeton. Vanaf het midden van de tinterjaren werden de latere typen 14 geleidelijk aan afgestaan en kreeg Tamines – met ca. 15 locomotieven – het grootste bestand aan machines type 15. Daar waar de inzet tussen 1925 en 1928 slechts beperkt was tot 3 inzetdagen zou deze vanaf 1930 terug opgelopen zijn tot 7 plandagen. Nochtans had zich het inzetgebied verplaatst naar het noorden van deze stelplaats en deze locomotieven reden praktisch alle treinen naar Fleurus en verder Gembloux. Maar ook Nivelles werd regelmatig bediend. Op de verbinding naar Dinant en zelfs verder naar Rochefort werden slechts enkele diensten tijdens de daluren gereden. Gedurende de ganse periode tot bij de bezetting van ons land in 1940 bleef deze inzet praktisch ongewijzigd doorlopen.

Stelplaats Piéton

In 1922 was er een beperkte reeks machines te Piéton ingezet voor de voorstadsdiensten in het noordwesten van Charleroi. Eén jaar later verdwenen de locomotieven opnieuw uit Piéton.

Stelplaats Kortemark :

Deze kleine stelplaats was de eerste in Vlaanderen met locomotieven type 15 voor de lokale verbinding naar o.m. Nieuwpoort en Veurne. Hiervoor waren in 1922 – 1923 drie locomotieven nodig. Vanaf 1924 daalde de inzet tot nog slechts één locomotief. Na een lange periode zonder machines type 15, zou er een nieuw uitgebreider bestand opgebouwd worden vanaf begin 1939 en bij het begin van de vijandelijkheden waren een tiental machines te Kortemark aanwezig en reden er diverse lokaaltrains.

Stelplaats Jemelle :

Jemelle zou gedurende enige jaren – tot 1923 – een zestal machines gebruiken voor lokaaltrains.

Stelplaats Luttre :

Na een beginperiode zouden de diensten van het type 15 vanaf 1924 stilaan gaan wijzigen : als eerste « nieuwe » stelplaats zou Luttre aangeduid worden. Nochtans bleef dit depot in de regio van Charleroi en met een beperkte inzetreeks met drie inzetdagen nam ze eigenlijk enkel de diensten van Piéton over en reden de typen 15 de voorstadsdiensten in het noordelijke district van Charleroi. Vanaf 1926 zou – door de vermindering van de inzet te Tamines – de dienst te Luttre uitbreiden tot 6 inzetdagen met nog steeds de voorstadsdiensten tussen Nivelles / Manage en Charleroi en de bediening van een aantal zijlijnen. Vanaf 1927 zou de inzetreeks praktisch volledig door de typen 15 gereden worden en hiervoor waren een tiental machines in het bestand aanwezig. De dienst te Luttre zou pas tijdens de winterregeling van 1929 – 1930 op zeer korte tijd afgebouwd worden en de machines gingen vooral naar het nieuwe bestand van Ath over.

Stelplaats Statte :

Deze stelplaats van Huy zou gedurende twee korte periodes in contact komen met deze machines : tussen 1924 en 1926 werden vier machines gebruikt in de diensten naar Hannut / Landen en naar Ciney. Begin 1930 zouden opnieuw 3 machines te Statte aankomen en in een zeer beperkte reeks met één inzetdag werden er twee treinparen gereden naar Hannut en verder één treinpaar naar Ciney. Verder ook enkele plaatselijke rangeringen. Eind 1932 verdween het type 15 terug uit Statte.

Stelplaats Virton-St-Mard

Deze zuidelijke inzetplaats kende tussen 1924 en eind 1926 een vrij uitgebreide inzet voor de beide versies van het type 15, met diensten naar Marbehan en Athus. Maar op dat ogenblik voldeden de machines op deze hellingrijke lijnen niet meer en het bestand werd afgebouwd. Nochtans zouden een drie à vier machines type 15 te Virton afgesteld blijven en vanaf de zomerregeling van 1928 werd een vernieuwde reeks met twee ingezette machines opgesteld. De diensten werden volledig gereden op de lijnen naar Marbehan en in mindere mate het grensstation Lamorteau. Met ingang van de zomerregeling van 1930 gingen de locomotieven nog over naar de nieuwe stelplaats Latour en werd de inzetreeks uitgebreid tot 3 plandagen. Eind 1931 werden de locomotieven type 15 te Latour vervangen.

Stelplaats Tournai :

Tournai zou in van de eerste stelplaatsen zijn waar er gedurende de ganse periode van hun inzet een gemengde reeks bestaan heeft voor de typen 14 en 15. Tussen 1922 en 1926 schommelde de inzetreeks rond de 6 inzetdagen met vooral lokaaldiensten naar Ath en Moeskroen. Vanaf 1926 waren er twee inzetreeksen, waarbij deze van het type 15 slechts aarzelend begon met slechts 1 plandag. Maar snel snel groeide de inzetreeks uit tot 4 à 5 plandagen en de diensten werden vooral verzekerd op de verbinding naar Ath. Maar ook op de lokaallijn naar Rumes kwamen de typen 15 vooral in de piekurdienst tot inzet. Deze toestand bleef ongewijzigd doorlopen tot eind 1934, waarbij het type 14 al vanaf ca. 1930 de diensten van het type 15 effectief volledig overnam. In de loop van 1935 werden met de machines van Tournai o.m. het nieuwe bestand van Aarschot uitgebouwd. De typen 14 bleven tot bij de tweede wereldoorlog te Tournai tot inzet.

Stelplaats Oudenaarde :

Na een korte inzet in de periode rondom 1924, meestal met locomotieven type 14, zou gedurende een tweede korte periode ook de typen 15 te Oudenaarde opduiken. Voor de zomerregeling van 1932 werd er al één plandag opgesteld met lokaaldiensten naar Ronse. Een paar maanden later werd de inzet uitgebreid tot 3 machines maar deze inzet was van korte duur en in de loop van 1934 werden de typen 15 te Oudenaarde vervangen.

Stelplaats Aarschot :

Na een korte stationering van vooral locomotieven type 14 in 1926 – 1927, zou vanaf eind 1934 een belangrijker periode in de inzet van de typen 15 te Aarschot aanbreken. Op dat ogenblik gingen een 12-tal machines naar deze stelplaats en werd een inzetreeks met 8 plandagen opgesteld. Ze werden vooral in de lokale diensten gebruikt, met als hoofdlijn de verbinding Aarschot – Herentals en verder Turnhout. Verder waren er ook enkele treinen naar Leuven en Diest. Deze uitgebreide dienstregeling hield het slechts twee jaar uit en nadien werden enkel nog de treinen naar Herentals in de reeks opgenomen en volstonden 4 machines voor het slepen van deze treinen. Begin 1939 werden ook deze diensten opgegeven ten gunste van de locomotieven type 16.

Stelplaats Ath :

Ath zou een typische stelplaats zijn voor het type 14, die er vanaf 1928 een vijftal inzetdagen kende in de verbindingen naar Tournai, St-ghislain en Edingen. Geleidelijk aan zouden ook een aantal machines type 15 het bestand aanvullen en vanaf 1929 vermeld de inzetreeks enkel nog diensten voor het type 15, dit ondanks het feit dat de helft van het bestand nog steeds uit machines type 14 bestond. Eind 1932 werden alle treinen uit deze reeks aan het type 16 overgedragen.

Stelplaats Walcourt :

Ook Walcourt – met de buitenpost Florennes – zouden vanaf 1928 de locomotieven type 14 gaan gebruiken en hiervoor werd een inzetreeks met 5 inzetdagen opgesteld. De meeste locomotieven werden vanuit Florennes gebruikt op de verschillende lokaallijnen rondom deze plaats. Gedurende meer dan vier jaar werd deze inzet behouden. Geleidelijk aan werden een aantal ondergeschikte diensten aan het type 11 overgedragen en werden de typen 14 op korte tijd vervangen door de machines type 15. Deze zouden vanaf 1929 het monopolie vormen in deze stelplaats. In deze periode namen de typen 15 ook nog de treinen van de oudere zuster machines over en groeide de inzetreeks geleidelijk aan uit tot niet minder dan 11 plandagen. Deze inzet – die tot bij het begin van de tweede wereldoorlog ongewijzigd behouden bleef – voorzag nu praktisch alle lokaal treinen op de diverse lijnen van de ster van Florennes, terwijl ook een drietal machines vanuit Walcourt gebruikt werden naar Mariembourg en Charleroi.

Stelplaats Arlon > Stockem :

Naast Virton zou ook Arlon vanaf 1926 een aantal locomotieven type 15 in depot krijgen. Met een bestand van 7 machines werd een inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. De locomotieven verzekerden de lokaal treinen op de verbinding naar Athus, Longwy en Virton, terwijl ook enkele treinen naar Marbehan gereden werden. Gedurende een vijftal jaren bleef deze inzet ongewijzigd. Met ingang van de zomerregeling van 1931 gingen de machines over naar de nieuwe stelplaats Stockem, een jaar later waren alle diensten overgedragen aan o.m. machines van het type 40 en verlieten de typen 15 het zuiden van het land.

Stelplaats Bertrix

In 1926 werden twee machines type 15 te Bertrix ondergebracht en één locomotief werd in een beperkte reeks gebruikt op de verbinding naar Libramont en Bastogne. Eind 1929 eindigde de inzet vanuit deze stelplaats.

Stelplaats Merelbeke :

In 1931 werd een beperkte reeks machines ondergebracht te Merelbeke voor de lokale verbindingen naar Zelzate en Lokeren. Deze eigenlijke inzet zou slechts twee jaar duren en nadien opgeheven worden.

Stelplaats Kortrijk :

Begin 1930 zou ook Kortrijk één van de voornaamste West-Vlaamse stelplaatsen worden en werd geleidelijk aan een bestand met een 16 tot 20 locomotieven type 14 / 15 opgebouwd. Na een eerste jaar met slechts 5 ingezette machines zou de inzetreeks stilaan oplopen tot 9 à 10 inzetdagen. Deze machines zouden tot bij het begin van de tweede wereldoorlog ingezet worden op verschillende lokaallijnen in de buurt van Kortrijk met voornaamste bestemmingen Oudenaarde, Ronse, Ieper, Poperinge, Roeselare en Moeskroen. Bij de bezetting van ons land in 1940 had Kortrijk 15 locomotieven in depot.

Stelplaats Aalst

Vanaf eind 1931 zou ook te Aalst een belangrijk bestand aan locomotieven type 15 opgebouwd worden en al dadelijk stelde men een inzetreeks met 7 inzetdagen op. De machines werden vooral gebruikt op de verbindingen naar Dendermonde, Londerzeel en naar Zottegem en Geraardsbergen. Deze vrij uitgebreide inzet bleef behouden gedurende de ganse periode tot aan de tweede wereldoorlog waarbij de inzetreeks op 6 machines afgestemd was. Het bestand van Aalst schommelde tussen de 10 en 12 machines waarbij slechts enkele machines type 14 te Aalst in depot waren.

Stelplaats Tienen :

Te Tienen werd er eind 1933 een beperkt bestand opgebouwd met twee à drie locomotieven en een zeer beperkte inzet naar St-Truiden. Al zeer snel werd de stationering te Tienen opgeheven

Stelplaats Muizen :

De inzet van de locomotieven type 14 / 15 te Muizen begon in de loop van 1933 en werd een inzetreeks opgesteld met 4 à 5 inzetdagen. De machines werden gebruikt voor de lokaaltreinen naar Antwerpen-zuid en Dendermonde, maar ze sleepten ook enkele treinen naar Antwerpen-centraal. Deze inzet bleef tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog behouden.

Stelplaats Berchem :

Een zelfde situatie te Berchem die ook vanaf 1933 de inzet van de machines type 15 kende voor het lokale verkeer naar Aarschot, Lier en Herentals. De inzet schommelde tussen de 3 en 5 machines en bleef behouden tot in 1940

Stelplaats Hasselt :

De inzet van het type 15 te Hasselt was vrij beperkt en slechts enkele machines zouden vanaf 1931 in de Limburgse hoofdplaats aankomen en er werd een beperkte reeks met één plandag opgesteld, dit naast de uitgebreidere reeks van het type 14. Deze diensten zouden trouwens al in 1933 in deze laatste reeks opgenomen worden en verdween het type 15 uit Hasselt.

Stelplaats Charleroi-sud :

In een korte periode tussen eind 1932 en begin 1934 waren een zestal machines te Charleroi gestationeerd en gebruikt in het voorstadsverkeer van deze agglomeratie. Nochtans zou deze dienst na krap een jaar terug opgeheven worden.

Stelplaats Oostende :

Vlak voor het uitbreken van de oorlog kwamen de machines nog in twee West-Vlaamse stelplaatsen tot inzet. Oostende was één van deze depot die vanaf eind 1939 twee machines type 14/ 15 inzette, mogelijk op de verbinding naar Torhout. De bezetting van het land beëindigde ook deze dienst.

Stelplaats Ieper :

Zelfde toestand voor Ieper met een nieuwe inzetreeks met 1 enkele inzetdag, die ook hier slechts heel even standhield.

De tweede wereldoorlog

Daar waar voor de bevrijding nog slechts een beperkt aantal machines type 15 vanuit 7 stelplaatsen ingezet werden, maar in de volgende maanden werden de machines verspreid over het ganse land en werden ze in niet minder dan 17 stelplaatsen gestationeerd en in kleine inzetreeksen gebruikt. Meestal verzekerden ze het overgebleven lokale verkeer in de omgeving, maar in verschillende stelplaatsen werden ze ook gebruikt voor doorgaande treinen. Opmerkelijk is ook het feit dat praktisch alle vooroorlogse stelplaatsen weer in contact kwamen met de typen 15, hoofdzakelijk kende men nochtans in de stelplaatsen van Oost- en West-Vlaanderen en ook op de as Namur – Charleroi – Mons – Tournai. Hier waren de stelplaatsen Tamines, Montignies, Luttre, St-Ghislain en Tournai.

Naast de bovengenoemde inzetgebieden doken er terug machines op te Tienen, Aarschot en iets later ook Antwerpen-zuid en Muizen

De onderstaande tabel geeft dan ook de laatste toestand weer voor de bezetting en de eerste bezettingsjaren.

Stelplaats	05/1940	12/1940	05/1941	10/1941
Berchem	3			
Muizen	4		1	2
Tamines	6	2	1	3
Walcourt	7	5	8	3
Aalst	6	4	3	4
Kortrijk	8	9		
Montignies		2	2	2
Eeklo		3	5	5
Ieper	1	4		3
Kortemark		7		
Kortrijk		9		
Merelbeke		3		
Aarschot		2		
Tienen		3		4
Ath		3	2	
St-Ghislain		3	2	3
Tournai		5	5	5
Antwerpen-zuid			6	6
Luttre				3
Aantal diensten	35	64	35	44

In de tabel kan men duidelijk zien dat in de eerste oorlogsmaanden geen onderscheid gemaakt werd tussen de typen 14 en 15, maar dat vanaf begin 1941 een duidelijk aflijning werd gevoerd tussen beide typen. Het aantal stelplaatsen verminderde drastisch en Walcourt zou samen met Eeklo de voornaamste inzetplaatsen voor het type 15 worden.

In de loop van 1941 zou dan de definitieve organisatie doorgevoerd worden en bleven er nog 12 stelplaatsen over voor het type 15. Naast de klassieke inzet kwamen er opnieuw typen 15 te Ieper en Tienen en werden te Luttre en Muizen nieuwe bestanden uitgebouwd. Deze toestand werd gedurende de rest van de bezetting behouden met de grootste inzet vanuit Walcourt, Eeklo en Antwerpen-zuid. Enige nieuwe inzetplaats werd Ans die enkele machines ter beschikking kreeg. Nochtans zou het aantal diensten tijdens de barre oorlogsjaren steeds verder afbrokkelen.

De periode na wereldoorlog II :

In tegenstelling met vele andere typen locomotieven – o.a. de zuster machines type 14 – zouden de typen 15 zeer snel hersteld worden en nog gedurende lange tijd intensief gebruikt worden. In de eerste periode na de bevrijding bleven de machines in hun bezettingsstelplaatsen maar vanaf 1945 werd de definitieve inzet bepaald. De volgende tabel geeft de inzet gedurende deze periode.

	FNSD	FCV	LMG	LWC	FTL	FTY	FC	FRST	Effectief
19456	2	4	2	5	4	6			46
1947	2	4	3	5	4	6	5		46
1948	1	4	8	4	5	6	5		46
1949	1		9	4	5	6	5		46
1950	1		6	6	4	6	5		46
1951			10	6	4	4	8		46
1952			10	6	4		6		46
1953			10	6	4			3	39
1954			8	6	2			3	28
1955			7						15
1956			7						13
1957				4					11
1958				5					7
1959				3					3

Daar waar tot midden 1945 de locomotieven in hun depots uit de bezettingsperiode bleven of in de werkplaatsen afgesteld waren, zouden ze in deze periode geleidelijk aan in hun definitieve stelplaatsen ondergebracht worden. Voor de zomerregeling van 1946 was deze transfert volledig doorgevoerd en waren er voor het type 15 nog zes stelplaatsen – Antwerpen-zuid, Berchem, Tienen, Mariembourg, Walcourt en Tournai. Een jaar later kwam er Kortrijk nog bij.

Stelplaats Antwerpen-zuid :

In deze stelplaats van de metropool zou de inzet steeds beperkt blijven, nochtans kenden de typen 15 in een reeks met 2 inzetdagen een vrij uitgebreid inzetgebied. Hoofdinzet kenden deze locs op de korte verbindingen naar Kontich-kazernen en Bornem via Boom. Verder werd ook nog Aalst en Dendermonde bereikt. Al van de zomerregeling van 1948 daalde de inzet tot slechts één enkele plandag met enkel nog de zeer lokale diensten naar Kontich en enkele treinen naar Boom.

Deze dienst bleef tot na de winterregeling van 1950 / 1951 behouden, maar op dat ogenblik vielen ook deze laatste diensten weg.

Stelplaats Berchem :

De tweede Antwerpse stelplaats – Berchem – had een uitgebreidere reeks met vier inzetdagen. De machines hadden twee duidelijk verschillende taken : gedurende één dag verzekerden ze de volledige dienst tussen Lier en Kontich-kazernen. De drie overige dagen werden gevuld met lokaalreinen op de verbinding Antwerpen – Lier – Herentals en zelfs verder Mol. Hier werden een groot aantal van de lokale diensten tijdens de daluren gereden. Opmerkelijk was ook de personeelstreinen tussen Antwerpen en Antwerpen-noord. Deze dienst werd slechts een vier jaar gereden en eind 1948 werden deze diensten o.m. door het type 64 overgenomen.

Stelplaats Tienen :

Deze stelplaats – die gedurende de ganse rest van de loopbaan van het type 15 vier à vijf machines inzette – zou de vooroorlogse diensten voor het grootste gedeelte terug opnemen. In de reeks C was het inzetgebied zeer gevarieerd en niet beperkt tot één inzetlijn. Hoofdinzet werd gereden op de verbinding naar Diest, maar verder werd ook Landen, Hasselt, Leuven, Ramillies en Jodogne éénmaal per dag bereikt. Vanaf 1950 zouden de diensten naar Leuven en Hasselt wegvallen, maar verhoogden vooral de diensten naar Diest en werd soms doorgereden tot Leopoldsburg. Ook Drieslinter werd verschillende malen per dag als eindpunt bereikt. Nieuwe verbinding was deze naar St-Truiden waar enkele piekurtreinen op het programma stonden. spOradisch werd ook doorgereden naar Tongeren. Deze dienst bleef tot eind 1953 behouden, maar dan verminderde men de inzet geleidelijk en werden sommige diensten gereden door de nieuwe motorwagens. In 1954 waren er nog 2 machines nodig, maar tegen het einde van het jaar verdwenen alle typen 15 uit Tienen.

Stelplaats Tournai :

Ook deze stelplaats kende gedurende geruime tijd een vrij uitgebreide inzet van de typen 15 en werden er 6 machines gebruikt in de inzetreeks B. Ze reden vooral op de lokaallijnen in de buurt van Tournai en bereikten hierbij Bléharies, Antoing, Rumes en Blandain. Verdere bestemmingen in deze reeks waren Ronse en ook Edingen. Gedurende de volgende jaren bleef de inzet op de eerste verbindingen praktisch ongewijzigd en werden drie inzetdagen vanuit Blaton afgehandeld. De overige diensten verplaatsten zich en de nieuwe bestemmingen waren nu St-Ghislain – Mons en vooral Ath. Eind 1950 werd de vervanging van de typen 15 ingezet en eind 1951 waren de laatste machines van dit type uit Tournai verdwenen.

Stelplaats Mariembourg :

De hoofdinzetgebied van de typen 15 waren de stelplaatsen Mariembourg en Walcourt. In de eerste stelplaats kwam de inzet slechts traag op gang en tot eind 1947 waren er maar twee inzetdagen met vooral diensten Mariembourg – Couvin. Vanaf 1948 namen ze geleidelijk aan de taken van de ex Nord Belge machines over en klom het inzetgemiddelde tot 8 en zelfs later 10 inzetdagen. Zo werd hun nieuwe inzetgebied vooral de verbinding Charleroi – Mariembourg – Treignes en regelmatig stootten ze door tot in het Franse Vireux. De reeks werd opgevuld met enkele lokale goederentreinen en één dag was gewijd aan rangeringen te Mariembourg. Gedurende de volgende jaren steeg de dienst verder. Wel werden een aantal treinen op de verbinding naar

Charleroi aan Walcourt overgedragen, maar ze namen een aantal treinen over naar Chimay en verder Momignies, Anor en zelfs verder in Frankrijk tot in Hirson. Vanuit Chimay werden ook enkele treinen naar Erquelines gereden. In oostelijke richting waren er ook enkele piekuurtreinen naar Hastière en zelfs verder tot in Dinant. Vanuit Charleroi was er ook één treinpaar naar Lobbes. Enkele lokale goederentreinen o.m. naar Frasnes vervulde de inzetreeks. Door de vermindering van het aantal lokale verbindingen daalde de inzet vanaf 1954 tot slechts 7 ingezette machines en bij de sluiting van Mariembourg in 1957 gingen de locomotieven en een deel van de diensten naar Walcourt over.

Stelplaats Walcourt :

De naburige stelplaats zou een gelijkaardig verloop kennen maar hier zou de inzet beperkter zijn. De inzet schommelde hier tussen 4 en 6 machines. In de eerste periode was de inzet beperkt tot de verbinding Charleroi – Mariembourg, maar twee inzetdagen waren uitgetrokken voor treinen op de verbinding naar Florennes. Vanaf 1948 stootten de machines vanuit Mariembourg door tot in Treignes en verder Vireux. Vanuit Florennes werden verschillende treinen naar Châtelineau gereden. Deze dienst bleef behouden tot omstreeks 1951, maar op dat ogenblik zou de dienst vanuit Charleroi gedeeltelijk verdwijnen en namen de typen 15 ook een aantal lokale goederendiensten over. Zo reden de machines de goederentreinen naar Jamagne, Stave en St-Rémy bij Chimay. In de reizigersdienst werden er treinen naar Chimay in de reeks opgenomen Vanuit Charleroi werd eenmaal ter dag een lokaaltrein naar Tamines gereden. Deze diensten verminderden vanaf 1954 en de typen 15 verdwenen vanaf eind 1954 uit Walcourt, wel bleven een aantal afgestelde machines in de stelplaats over.

In 1957 kwamen de locomotieven van Mariembourg over en werd opnieuw een beperkte reeks met vooreerst 4 à 5 plandagen opgesteld. Hoofdinzet op de verbinding Charleroi – Mariembourg – Treignes, doch deze diensten werden overgenomen door de dieselmotorwagens type 608 en 620 en zodoende bleven nog slechts enkele lokale diensten naar Florennes over. Hiervoor werden nog twee machines gebruikt, doch de vervanging door het type 16 gebeurde vrij snel. Eind 1959 werden de laatste treinen door het type 15 op sleeptouw genomen en verdwenen deze machines haast ongemerkt van het spoorwegtoneel.

Stelplaats Kortrijk :

Pas eind 1946 zouden de eerste machines type 15 te Kortrijk en merer bepaald in de standplaats Moeskroen opduiken en werd een inzetreeks met 5 plandagen opgesteld. In de reeks B was er vooral de inzet tussen Kortrijk – Moeskroen en Tournai, maar ook en vooral het grensoverschrijdende traject Moeskroen – Tourcoing waar alle lokaaltreinen door het type 15 gesleept werden. Gedurende twee plandagen werden ze vanuit Kortrijk ingezet met diensten naar Ronse en verder naar Lissinnes. Ook Oudenaarde werd verschillende keren als eindpunt bereikt en verder was er één dienst naar Ieper. Tijdens het weekend werd ook Gent bereikt. Vanaf 1950 werden de machines enkel nog vanuit Kortrijk ingezet en wijzigde de inzet. Tournai werd nog wel bereikt, maar hoofdinzet lag nu op de verbinding naar Oudenaarde en Ronse. Anderzijds waren er ook piekuurtreinen naar Roeselare en Waregem. Vanaf eind 1952 werden de diensten overgenomen door de vrijgekomen typen 40 en werden de eerste machines officieel afgesteld. Een gedeelte zou nog een kleine bestand gaan vormen te Aarschot.

Stelplaats Aarschot :

Eind 1952 doken de eerste typen 15 te Aarschot op en werd een inzetreeks met 3 inzetdagen opgesteld. De dienst werd voor het grootste gedeelte verzekerd op de lokaallijn naar Herentals en verder werd nog Turnhout en Weelde bereikt. Al eind 1954 eindigde de inzet vanuit Aarschot door de sluiting van de inzetlijn.

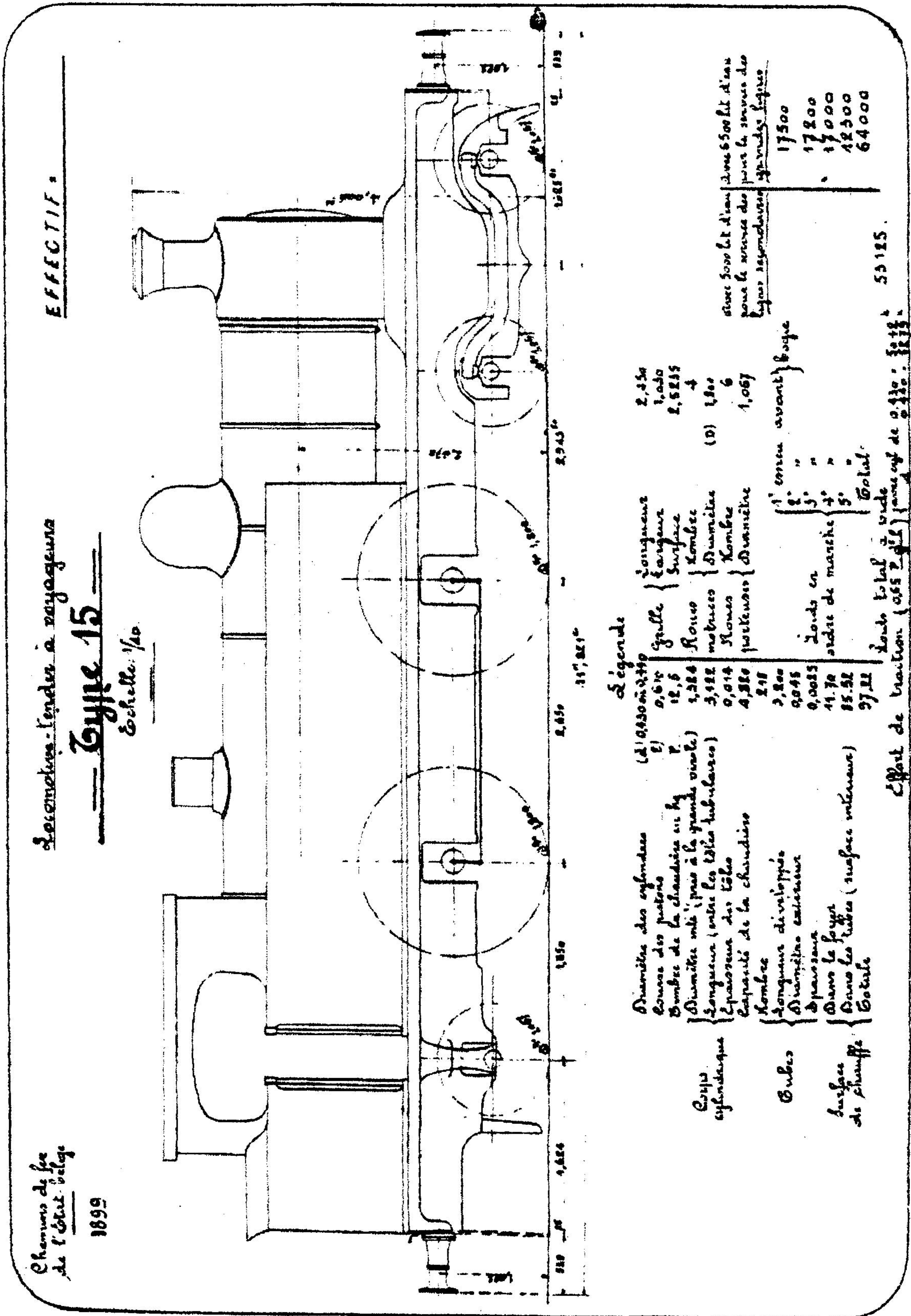
De schrapping van de locomotieven :

Naast de schrapping van twee zwaar beschadigde machines in 1945, zou de buiten dienst stelling zich over een lange periode uitstrekken en zouden vooral de stelplaatsen Mariembourg en Walcourt hun machines tot hun uiterste limiet van herstelling in dienst houden. Opmerkelijk was wel dat de laatste reeksen van Walcourt evenveel inzetdagen telden als beschikbare machines van dit type.

1945	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
2	2	14	7	10	2	3	5	3

Overzichttekening :

Type 15

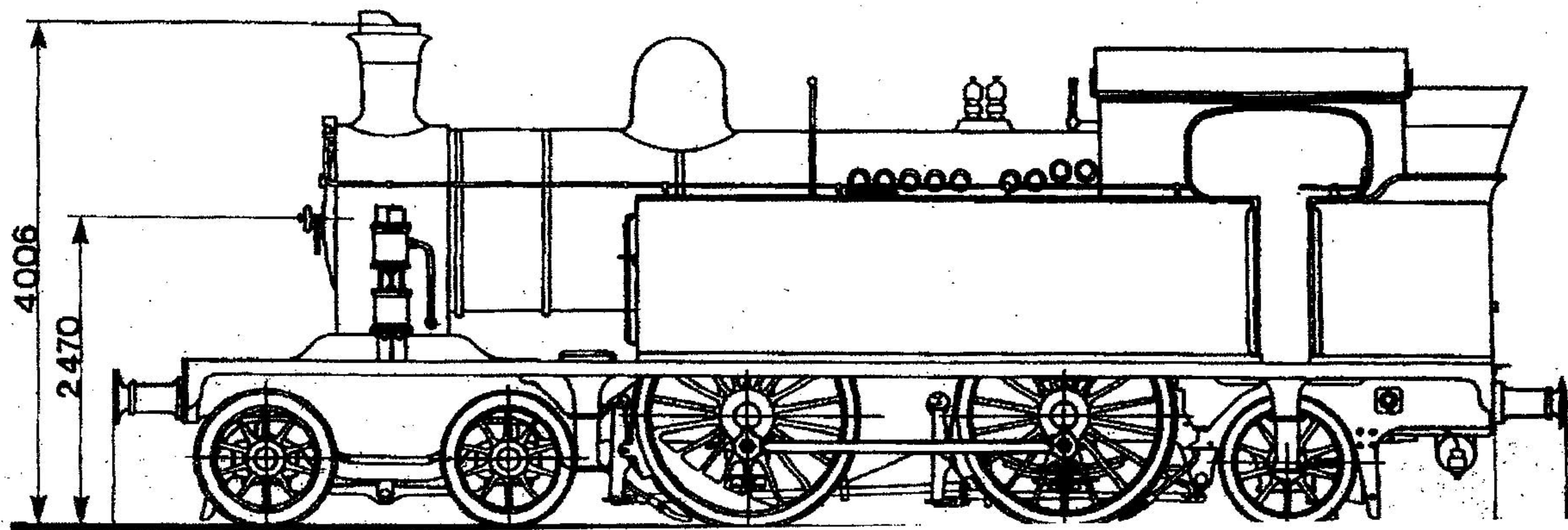


Légende		Légende	
Cylindres cylindriques	Diamètres des cylindres	Longueurs	2,450
	Épaisseurs des patins	Largeurs	1,050
	Nombre de la chaudière en feu	Surfaces	2,525
	Diamètres int. (pas à la grande vapeur)	Nombre	4
Cylindres	Longueurs (sans les tubes tubulaires)	Diamètres	(10) 1,800
	Épaisseurs des tôles	Nombre	6
	Capacité de la chaudière	Diamètres	1,067
	Nombre		
Surfaces de chauffe	Longueurs développées	Londs en ordre de marche	Total
	Diamètres extérieurs		
	Épaisseurs		
	Dans le foyer		
	Dans les tubes (surface intérieure)		
Total		53 125	
Effort de traction (0,52 g)		Londs total à vide (0,430 g)	
		53 125	

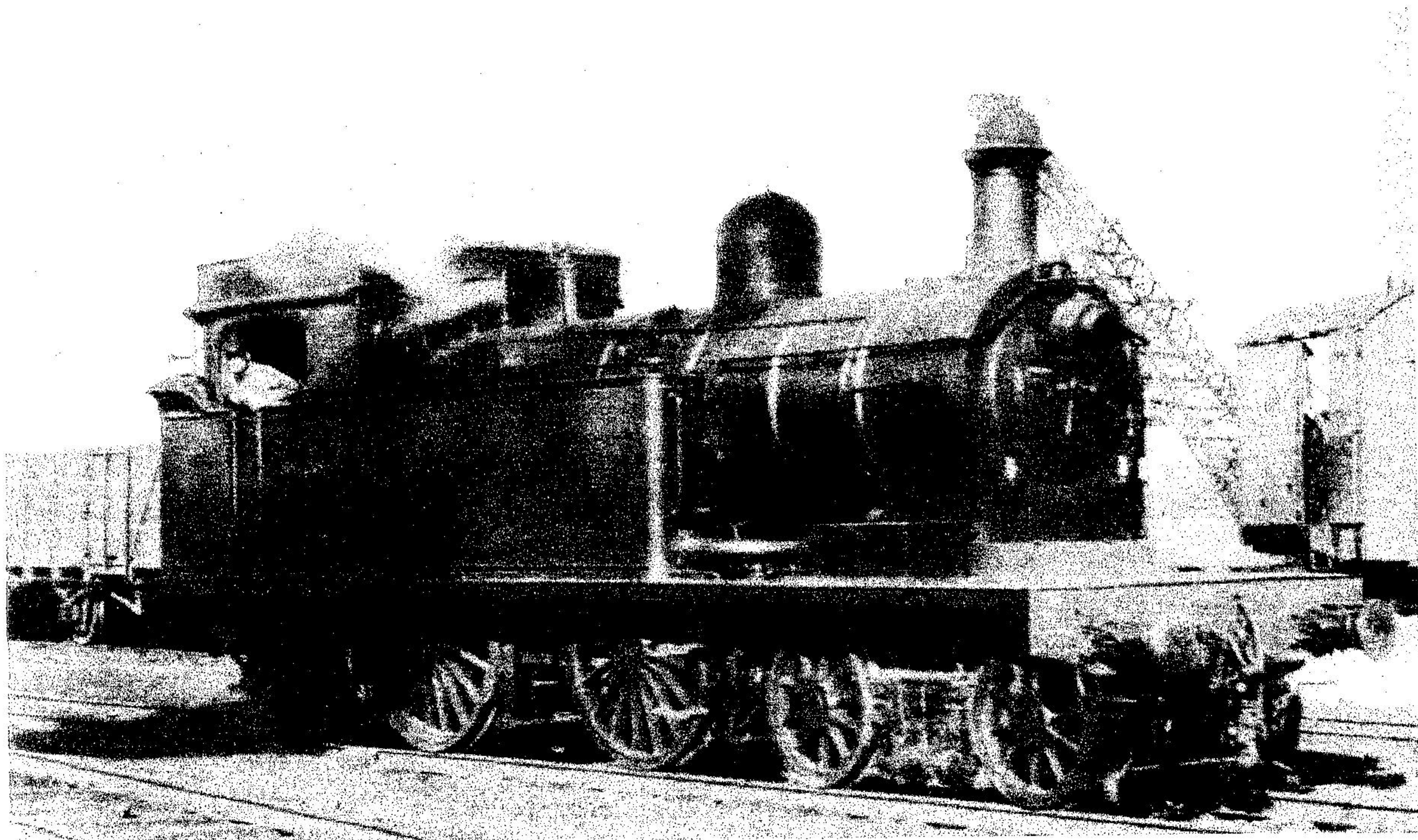
avec 5000 Lt d'eau pour la marche des tubes secondaires

Nummerlijsten type 15

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
797		1500	15.034	08/1908	07/1958	Haine-S-P	995
929		1501	15.001	05/1903	02/1955	Carels	405
930	06177			05/1903	WO I	Carels	406
931	06152	1502	15.002	06/1903	06/1957	Carels	407
933	06178	1503	15.003	06/1903	04/1958	Carels	408
936		1504	15.004	06/1903	01/1953	Carels	409
942	06179			04/1908	WO I	St-Léonard	1528
974	06180	1505	15.005	04/1908	02/1955	St-Léonard	1529
975	06181	1506	15.006	04/1908	05/1954	St-Léonard	1530
976	06182			05/1908	WO I	St-Léonard	1531
977	06153	1507	15.007	05/1908	02/1955	St-Léonard	1532
1060		1508	15.008	11/1905	08/1957	Thiriau	50
1167	06183			09/1908	WO I	Haine-S-P	956
1219		1509	15.009	09/1908	12/1956	Haine-S-P	957
1266	06141			09/1908	WO I	Haine-S-P	958
2516		1510	15.010	11/1900	09/1953	A.F.B.	1271
2567				02/1902	WO I	Thiriau	13
2568	06106	1511	15.011	03/1902	09/1958	Thiriau	14
2569	06197	1512	15.012	03/1902	11/1955	Thiriau	15
2570	06122			03/1902	WO I	Thiriau	16
2571		1513	15.013	03/1902	07/1955	Thiriau	17
2572		1514	15.014	01/1902	07/1953	Carels	386
2573	06198			02/1902	WO I	Carels	387
2574	06156			02/1902	WO I	Carels	388
2575	06175	1515	15.015	02/1902	09/1954	Carels	389
2576	06199	1516	15.016	01/1902	02/1955	La Meuse	1690
2577		1517	15.017	02/1902	11/1959	La Meuse	1691
2578	06146			02/1902	WO I	La Meuse	1692
2579		1518	15.018	03/1902	07/1955	La Meuse	1693
2580		1519	15.019	12/1901	08/1959	Hanrez	586
2581		1520	15.020	01/1902	07/1958	Hanrez	587
2582	06200			02/1902	WO I	Hanrez	588
2583	06158			02/1902	WO I	Hanrez	589
2584		1521	15.021	02/1902	10/1959	Boussu	113
2585	06107			02/1902	WO I	Boussu	114
2586		1522	15.022	02/1902	09/1955	Boussu	115
2587	06208			03/1902	WO I	Boussu	116
2588	06108	1523	15.023	02/1902	12/1952	Couillet	1331
2589		1524	15.024	03/1902	02/1955	Couillet	1332
2590	06211			03/1902	WO I	Couillet	1333
2591		1525	15.025	04/1902	11/1953	Couillet	1334
2592		1526	15.026	01/1902	09/1958	A.F.B.	1360
2593	06120			01/1902	WO I	A.F.B.	1361
2594		1527	15.027	01/1902	12/1957	A.F.B.	1362
2595		1528	15.028	02/1902	01/1953	A.F.B.	1363
2596	06109			02/1902	WO I	A.F.B.	1364



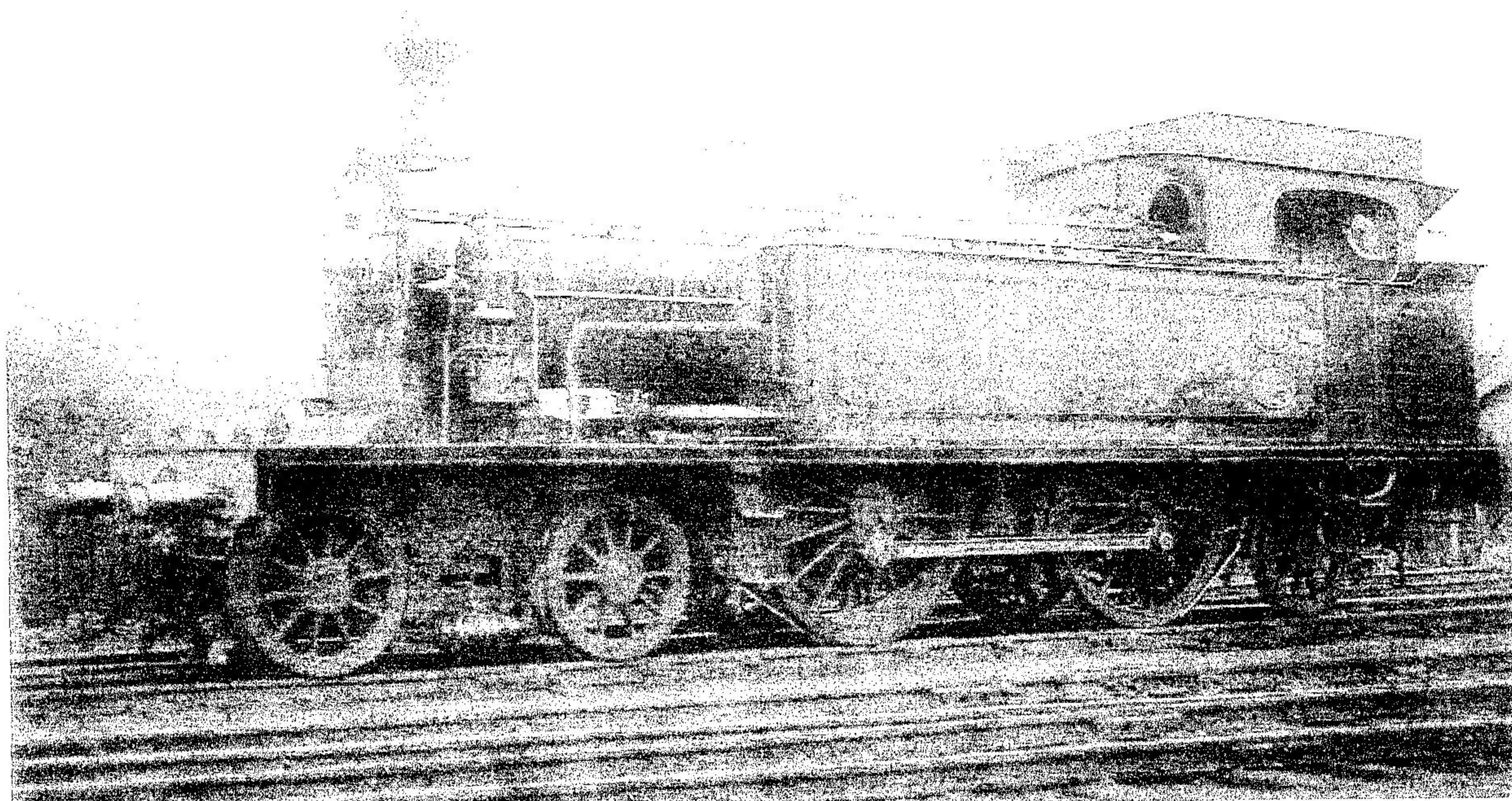
Tekening type 15



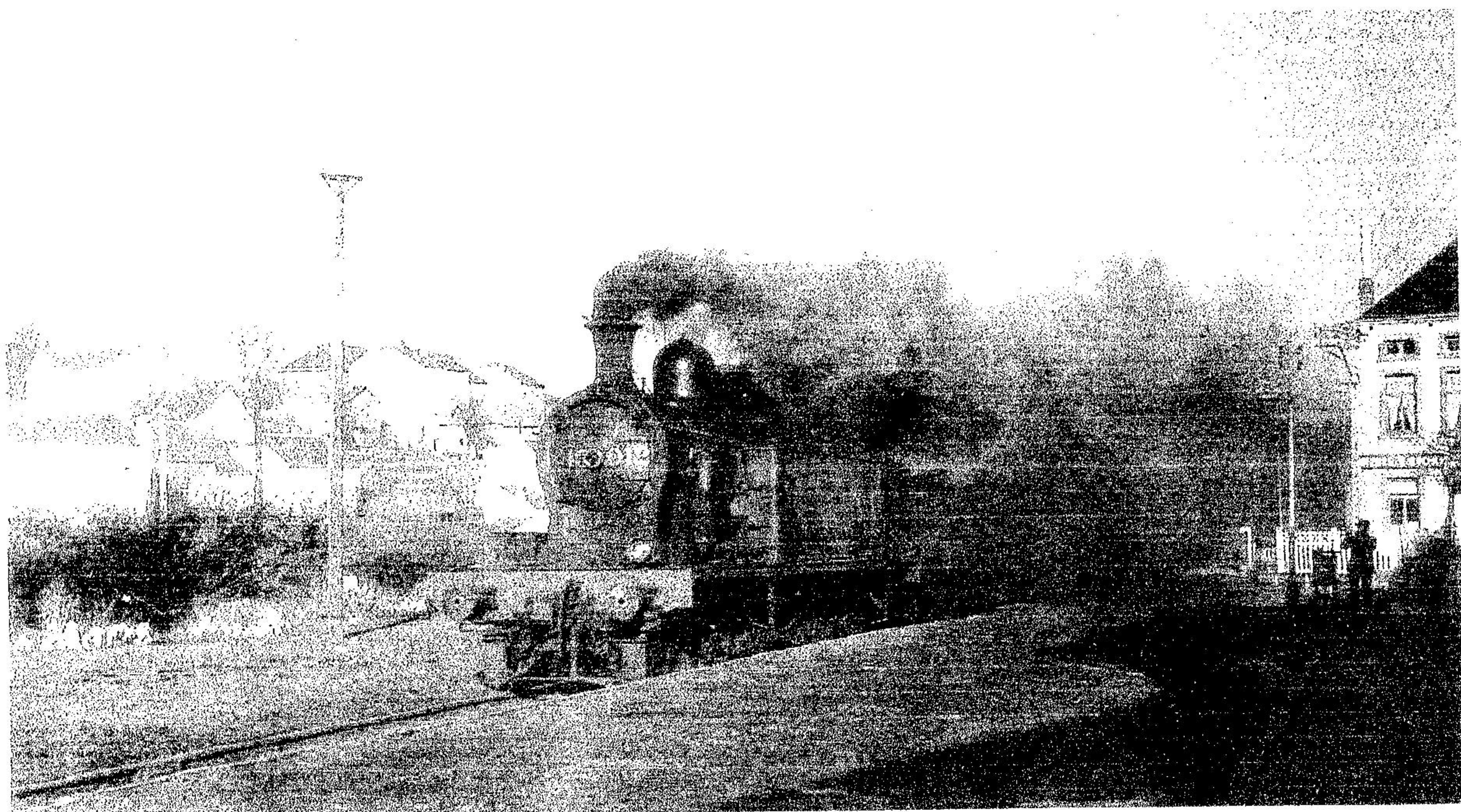
Locomotief 1406

§Foto Harder)

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN	
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER		
2597	06164			09/1903	01/1954	Carels	410	
2598	06151	1529	15.029	09/1903	09/1953	Carels	411	
2599		1530	15.030	09/1903	09/1953	Carels	412	
2600	06147	1531	15.031	10/1903	05/1954	Carels	413	
2601		1532	15.032	10/1903	07/1953	Carels	414	
2602	06165			02/1903	WO I	Hanrez	597	
2603		1533	15.033	02/1903	01/1953	Hanrez	598	
2604		1534		03/1903	06/1945	Hanrez	599	
2605	06209	1535		03/1903	06/1945	Hanrez	600	
2606	06201			04/1903	WO I	Hanrez	601	
2607		1536	15.036	05/1903	09/1953	Hanrez	602	
2608	06202	1537	15.037	06/1903	02/1955	Hanrez	603	
2609		1538	15.038	06/1903	09/1953	Hanrez	604	
2610		1539	15.039	07/1903	01/1954	Hanrez	605	
2611	06203	1540	15.040	08/1903	06/1955	Hanrez	606	
2612	06160			06/1903	WO I	Haine-S-P	744	
2613		1541	15.041	07/1903	01/1953	Haine-S-P	745	
2614	06204	1542	15.042	07/1903	12/1956	Haine-S-P	746	
2615	06161	1543	15.043	08/1903	06/1954	Haine-S-P	747	
2616	06205			08/1903	WO I	Haine-S-P	748	
2617		1544	15.044	08/1903	07/1954	Haine-S-P	749	
2618	06206			09/1903	WO I	Haine-S-P	750	
2619		1545	15.045	09/1903	02/1955	Haine-S-P	751	
2620	06207	1546	15.046	10/1903	12/1952	Haine-S-P	752	
2621		1547	15.047	10/1903	01/1953	Haine-S-P	753	



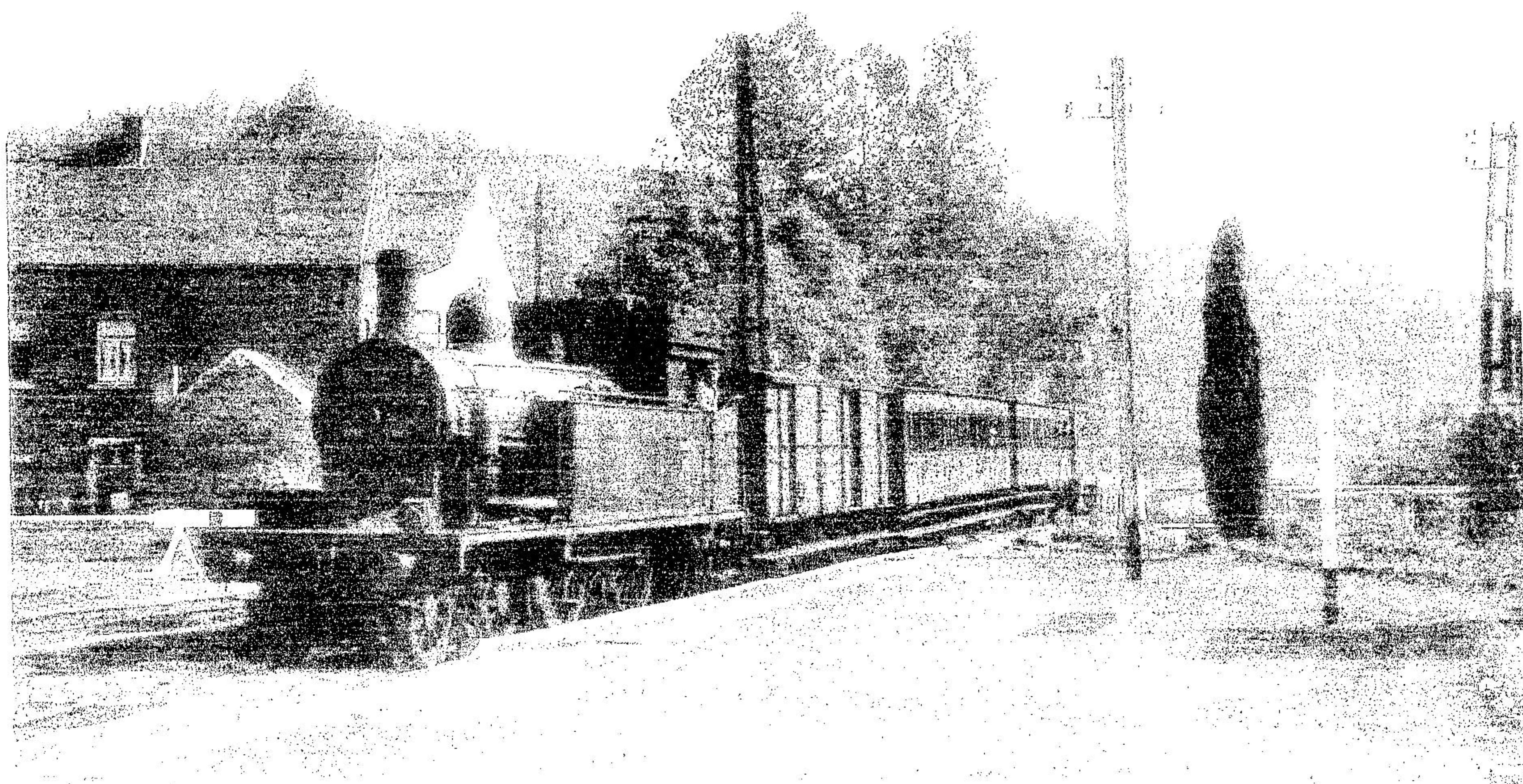
Locomotief 1531 tussen beide wereldoorlogen (foto NMBS)



Tweemaal het type 15 tussen Sambre en Meuse

Boven : 15.012 te Vierves
Onder : 15.021 te Ham sur Heure

(Foto Dedoncker verz TSP)
(Foto Renaud)

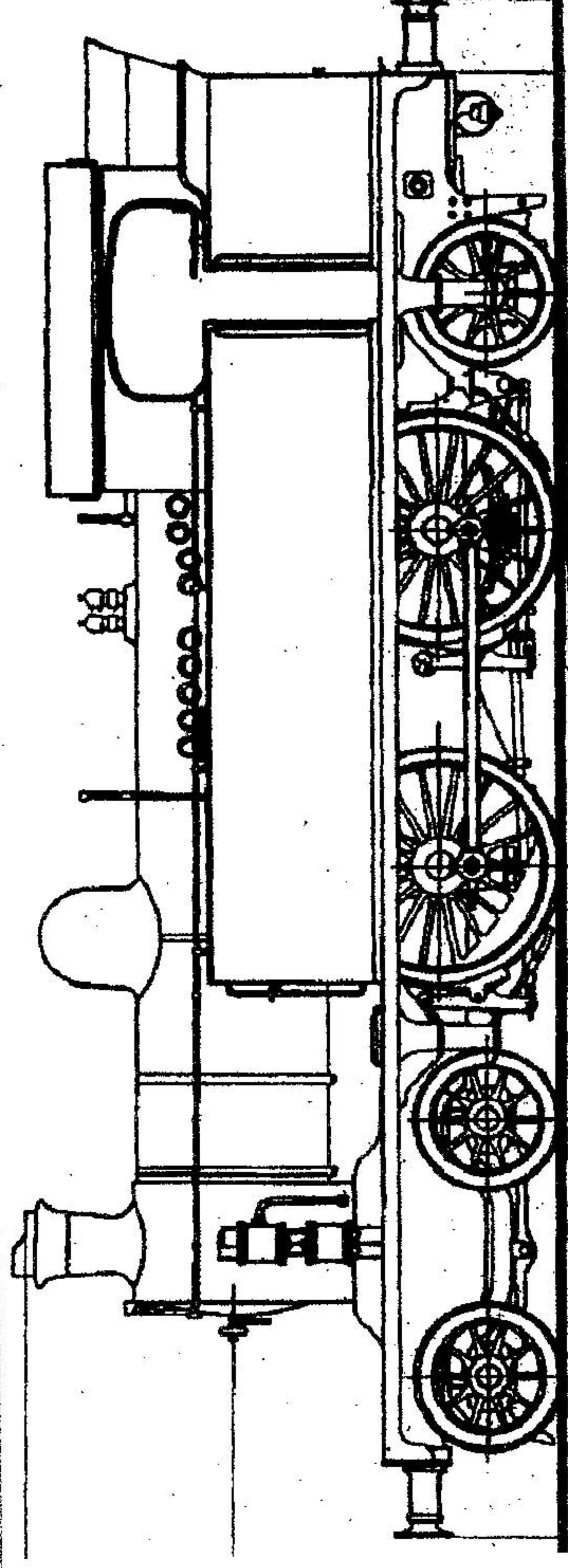


Stoomlokomotief type 15

2'B1't

Lokaalreinlocomotief

Haine-St-Pierre : 14
 Franco-Belge : 6
 La Meuse : 6
 St-Léonard : 5
 Couillet : 4
 Carels : 14
 Hanrez : 14
 Thiriau : 6
 Boussu : 4



Loopbaan :

Nummering :

Effektief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remmen :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

797 ... 2621

1500 - 1547

Roosterlengte :

73

Roosterbreedte :

zie boven

Roosteroppervlakte :

11/1900 - 09/1908

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

1959

Opp. grote vlampijpen

2'B1't

Aantal kleine vlampijpen :

100 km/h

Diameter kl vlampijpen :

Walschaerts

Opp. kleine vlampijpen :

2 binnenliggend

Lengte vlampijpen :

440 mm

Verwarmingsopp. pijpen :

610 mm

Totaal verwarmingsopp. :

enk Westinghousepomp

(vanaf 1933)

Oververhittingsopp. :

Westinghouse

Diameter ketelromp :

Westinghouse

Dikte pijpenplaat

14 - 16 mm

Dikte langsketel

3,000 m³

Inhoud ritvaardige ketel :

1,180 m³

Inhoud stoomruimte :

5,30 m³

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

11 893 mm

Lengte chassis :

10 743 mm

Breedte :

2 950 mm

Hoogte as ketel :

2 470 mm

Hoogte (totaal) :

4 006 mm

Radstand (totaal) :

8 434 mm

Afstand tussen assen :

1 981 mm + 1 953 mm + 2 650 mm + 1 850 mm + 660 mm

Oversteek voor :

1 649 mm

Oversteek achter :

1 800 mm

Diameter drijfwielen :

1 067 mm

Diameter loopwielen :

64 000 kg

Massa (rijvaardig)

8 775 kg

Aslast : 1ste as

8 775 kg

2 de as

17 200 kg

3 de as

17 000 kg

4 de as

12 300 kg

5 de as

6 de as

5 380 kg/m

Massa /lopende meter

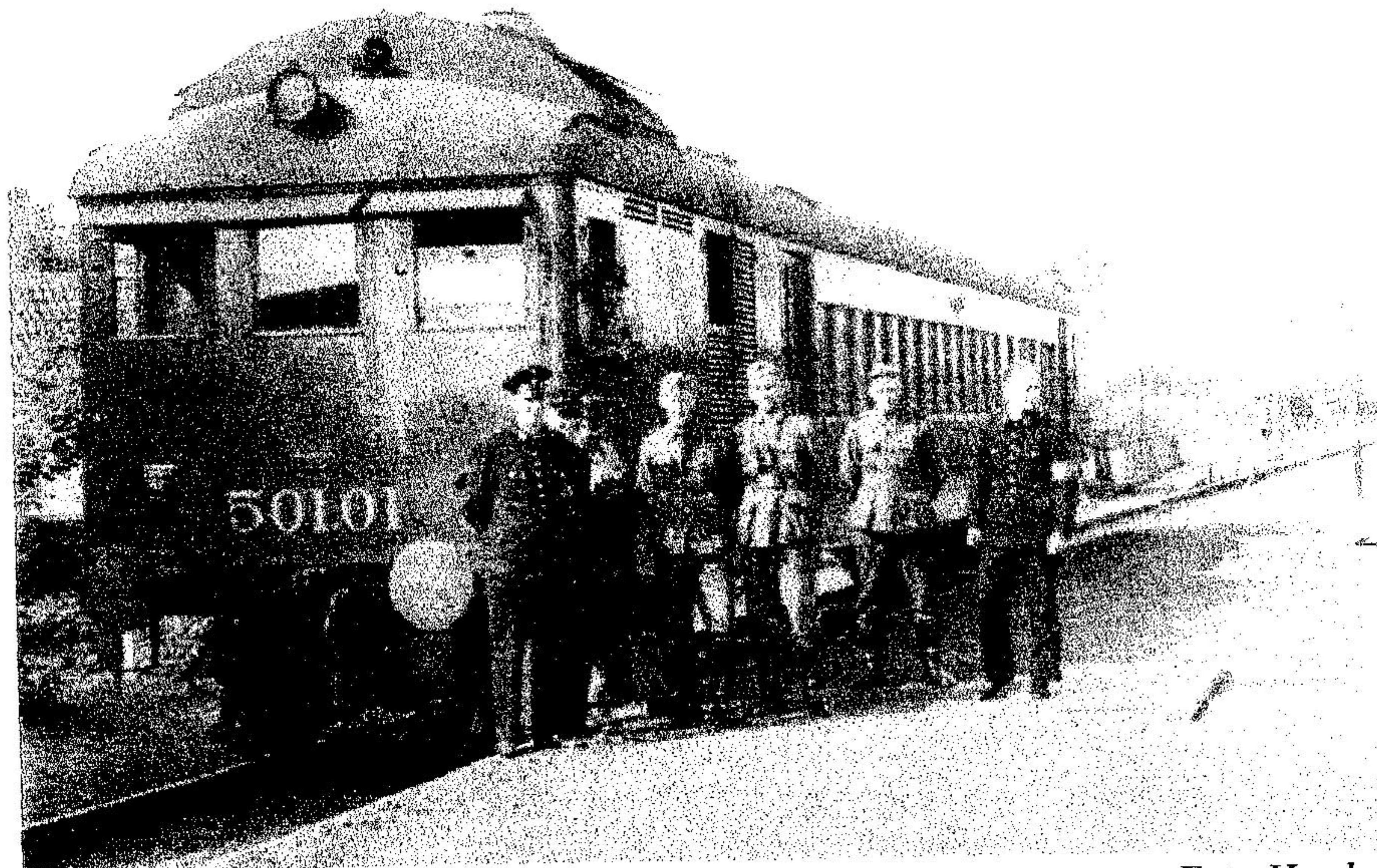
6 500 l

Inhoud watertender s:

2 000 kg

Inhoud kolenbak :

Stoommotorwagen type 501



De 501.01 tijdens WO II (09/19040) te Loppem

Foto Harder

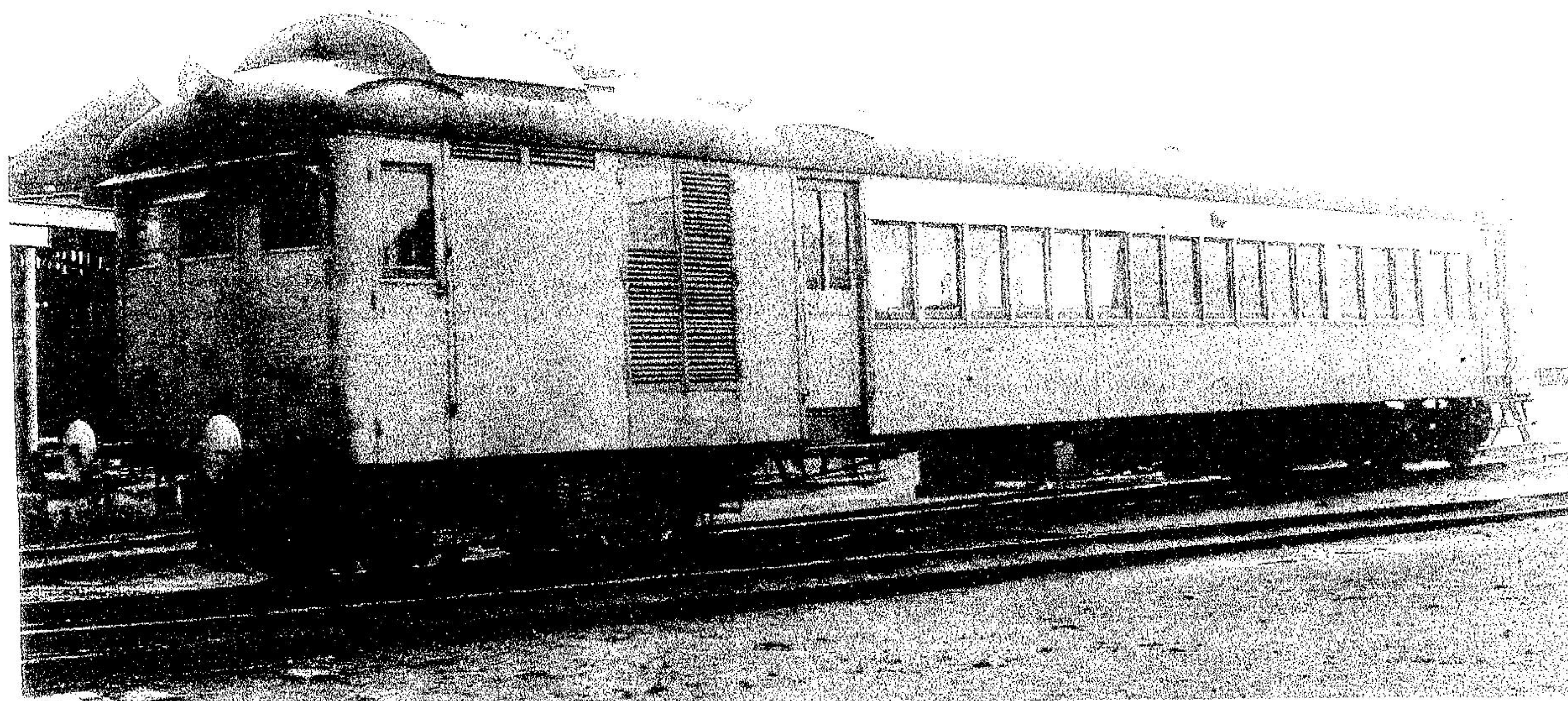
Naast de Sentinel motorwagens, bestelde de N.M.B.S. in 1931 ter vergelijking ook bij de Birgbingham Railway Carriage & Wagon een ander type stoommotorwagen. Gelijktijdig werd een gelijkaardige dieselelektrische motorwagen type 650 bij Deva in Zweden besteld en beide motorwagens zouden een analoge loopbaan voor de tweede wereldoorlog kennen. Deze motorwagen was uitgerust met een klassieke vlampijpketel, die dwars in de motorwagen aangebracht werd. Deze ketel had een roosteroppervlak van 0,622 m². Met de stoom werd een nieuw soort motor – gebouwd door de Yorkshire Patent Steam te Leeds en was opgebouwd uit drie cilinders met dubbeelzijdige werking. Deze cilinders hadden een diameter van 146 mm en een slag van 203 mm, waarbij de stoomverdeling geregeld werd door een draaiende verdeling. De aandrijving gebeurde op een valse as, die via koppelstangen de beide assen van het motordraaistel aandreef. Vooral op gebied van de kast week deze motorwagen drasdtisch af van de Europese normen en deed meer denken aan typische Amerikaanse rijtuigen. De compartimenten hadden kleine, aansluitende vensters en de motorruimte was zeer groot en expliciet gescheiden van de compartimenten. Het comfortabele interieur bood plaats aan 62 reizigers in derde klasse en 20 zitplaatsen in tweede klasse.

Deze motorwagen werd begin 1933 afgeleverd en na een testperiode, werd de 501.01 te Pepinster in depot genomen. Dadelijk werd een inzetreeks met twee inzetdagen opgesteld, deze reeks voorzag diensten voor de stoommotorwagen type 501, samen met de boven genoemde dieselmotorwagen type 650. Als inzet voorzag men een groot aantal treinen op de lokale verbinding tussen Verviers – Pepinster en Spa, waarbij deze motorwagens sporadisch doorreden tot in Trois-Ponts. Het onderhoud geschiedde daarentegen te Liège. Omstreeks 1939 werden beide motorwagens dan effectief te Liège gestationeerd, maar de inzet bleef gedurende de ganse periode voor de tweede wereldoorlog praktisch ongewijzigd. Bij onbeschikbaarheid sprongen de typen 500 in, maar sporadisch kwam de 501.01 ook in de reeks van de 500 tot inzet en reed dan diensten vanuit Verviers naar Liège en in mindere mate ook verder naar Visé.

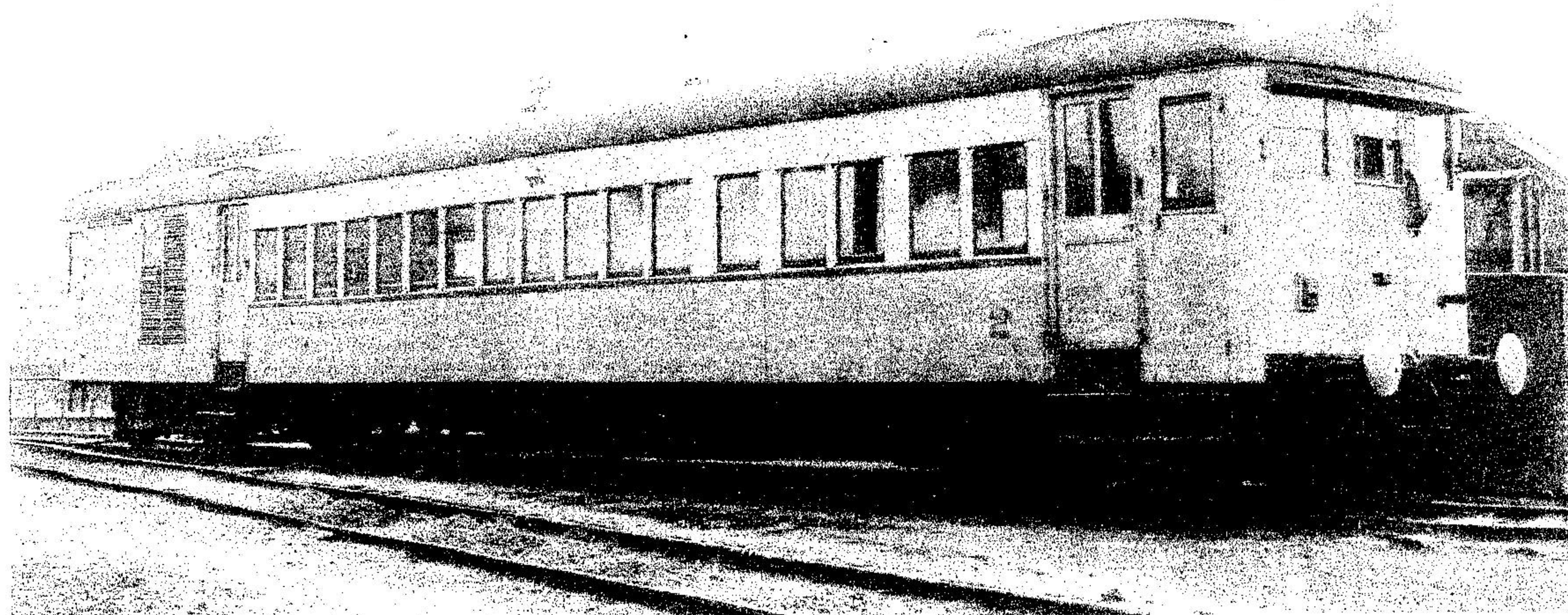
Oorspronkelijk was deze motorwagen lichtblauw geschilderd, met enkel de zone tussen de ramen in crème, het lichtblauw werd in 1935 vervangen door het donkerder koningsblauw.

In de eerste periode na de bezetting van ons land werd de 501.01 westwaarts afgevoerd en stradde in de buurt van Brugge. In september werden dan vanuit Brugge enkele testritten doorgevoerd op de verbinding naar Kortemark, maar korte tijd later werd de motorwagen te Brugge afgesteld. Omstreeks 1941 keerde de 501.01 naar Liège terug en verzekerde hier diverse lokaaldiensten o.m. op de Vesderlijn naar Verviers en verder de vooroorlogse diensten op de verbinding naar Spa. Diverse defecten noodzaakten echter langdurige stilstanden te Liège.

Tijdens één van deze afstellingen werd de motorwagen tijdens de bombardementen van 1944 zwaar getroffen en brandde op dat ogenblik volledig uit. Daar een herstelling wegens de hoge prijs niet meer in aanmerking kwam, werd deze eenling in april 1945 definitief uit het bestand afgevoerd en ter plaatse gesloopt.



Oorspronkelijke uitvoering van de motorwagen 501.01



Stoommotorwagen type 501

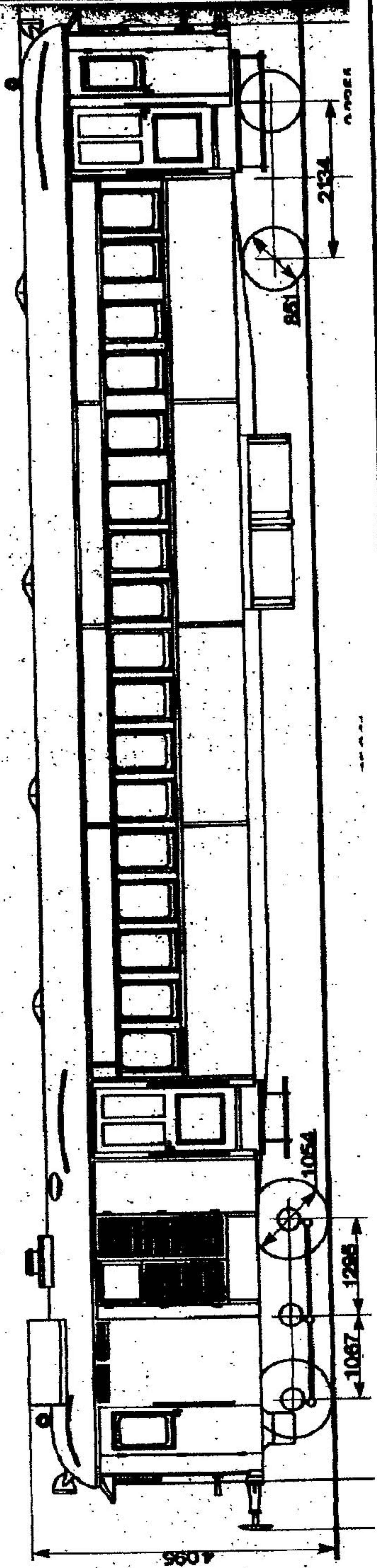
B-2

Stoom - lokale dienst

Birmingham Carriage

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : 0
 2^{de} klasse : 20
 3^{de} klasse : 62



Loopbaan :

Nummering : 501.01

Effectief (bij bouw) : 1

Bouwer kast : Birmingham Carriage & Wagon te Smethwick

Levering : 1932

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1945

Asindeling : B-2

Snelheid : 70 km/h

Remming :

Compressor : ---

Debiet : ---

Automatische rem : Tegenstroom

Rechtstreekse rem : Schroefrem

Kenmerken :

Zuigers :: 501.01

Type :

Werkingsprincipe :: Birmingham Carriage & Wagon te Smethwick

Cilinders :

Diameter : 146 mm

Zuigerslag : 203 mm

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Aantal vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Diam. ketel onder/boven :

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

21 112 mm
 18 812 mm
 2 895 mm
 3 810 mm
 4 095 mm
 17 475 mm
 2 134 mm + 15 341 mm + 2362 mm

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

1 168 mm
 1 168 mm
 1 054 mm
 851 mm

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

54 570 kg
 kg
 kg
 kg
 kg
 2 584 kg/m
 1 200 kg

3 binnenliggend

horizontaal

verzadigde stoom

3

146 mm

203 mm

Stephenson

Dwars geplaatst

Vlampijpotype

mm

mm

0,622 m²

19,35 bar

152

1 250 mm

990 mm

m²

14,28 m²

600 kg

1 200 l

L.S.V. Tijdschrift nr 97 - Blz 19

Stoomlocomotieven

Nord Belge 421 – 455 > Type 48

Geschiedenis :

In de twintiger jaren bij de opflakking van de economie zou ook het transport per spoor sterke impulsen krijgen en door het sterk toegenomen verkeer probeerde men de treinmassa's te verhogen. Dit was al gebeurd bij de Etat Belge, die kort voor de eerste wereldoorlog hun zware machines typen 10 en 36 in bedrijf gezet hadden. Maar deze treinen moesten echter ook door de Nord Belge te Ronet overgenomen worden en hiervoor had deze maatschappij geen geschikte machines ter beschikking. Voor de internationale reizigerstreinen Paris – Liège – Duitsland kwamen nog steeds de typen 22 tot inzet, voor de goederentreinen was de toestand nog erger daar er enkel betrekkelijk lichte machines aanwezig waren. Om de concurrentie aan te kunnen moest de Nord Belge dan ook zeer snel sterke polyvalente locomotieven laten bouwen. En zoals steeds in het verleden gebeurd was, stak men ook deze maal zijn licht op bij de Nord Français. Al voor de eerste wereldoorlog was er bij deze Franse maatschappij een studie voor het ontwikkelen van een nieuwe locomotief met asindeling 1'D. Deze machines werden in groot aantal – niet minder dan 280 exemplaren - gebouwd tussen 1912 en 1929.

Het waren – naar Franse gewoonte – compound machines met vier cilinders en een ruim bemeten ketel met een druk van 17 bar. Deze machines konden met hun maximale snelheid van 105 km/h enerzijds en hun hoge trekkracht anderzijds zowel de doorgaande reizigerstreinen alsook goederentreinen tot 1 600 ton slepen.

Na enkele proeven met deze machines op het Nord Belge net omstreeks 1924, besliste men tot de bouw van 25 identieke locomotieven. De bestelling werd aanbesteed bij Cockerill. De machines kwamen in 1927 op de sporen en kregen de nummers 421 tot 445. Deze krachtige machines – die de bijnaam « les Boeufs » (de ossen) kregen – waren gekoppeld aan een drieassige tender met een inhoud van 23 m³.

In eerste instantie werden de machines verdeeld over de stelplaatsen Kinkempois en Namur. In de eerste inzetplaats werd de locomotieven vooral gebruikt in de goederendienst en sleepten ze de zware kolentreinen en ertstreinen op de maaslijn. Maar ook de doorgaande goederentreinen werd op sleeptouw genomen tussen Kinkempois en Ronet. De reizigersdienst was vooral de taak van de machines van Namur : hier sleepten ze zowel de internationale treinen Paris – Liège tussen Aulnoye/Hautmont en Liège, maar ook de binnenlandse diensten tussen Namur en Liège en Namur – Givet.

Omstreeks 1929 werden een aantal locomotieven van Namur naar St-Martin getransfereerd en hier kwamen deze machines vooral in de zware goederendienst terecht en reden er de treinen Charleroi – Hautmont – Frameries (bij Mons). Voor al deze treinen werd trouwens steeds over de lijnen van de Nord Français gereden en ontweek men de N.M.B.S. verbindingen.

In 1929 werd de optie op 10 bijkomende locomotieven gelicht en Cockerill leverde deze machines in de loop van 1931. Ze kregen de nummers 446 – 455. De stationering bleef dezelfde met de drie voornoemde stelplaatsen en dit tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. De inzet bleef ook analoog met de doorgaande reizigerstreinen Liège – Charleroi – France en diverse zware goederendiensten voor het kolenvervoer, de ertstreinen en de doorgaande internationale verbindingen naar Frankrijk.

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

In de eerste oorlogsmaanden bleven de machines te Kinkempois en St-Martin gestationeerd en hadden ze hetzelfde inzetpatroon als voor de oorlog. Maar omdat het aantal treinen drastisch verminderd was, werden verschillende machines voorlopig afgesteld. Door de afgifte van een groot aantal ex-Pruisische locomotieven werd het locomotieftekort voelbaar en daarom werden de - inmiddels hernummerde – locomotieven 4821, 4831, 4853, 4854 en 4855 in de loop van maart 1942 aan de West-Vlaamse stelplaats Adinkerke afgestaan. Hier sleepten ze de weinige doorgaande reizigerstreinen Adinkerke – Gent, maar vooral de goederendiensten tussen

Dunkercque en Merelbeke. Ook een aantal verlofgangerstreinen waren sporadisch gesleept. Deze stationering was van korte duur en tegen het einde van hetzelfde jaar waren de machines terug naar St-Martin overgebracht. De inzet in beide Waalse stelplaats bleef gedurende de ganse oorlog behouden. Vanuit Kinkempois werd praktisch alle doorgaande treinen tussen Charleroi en Liège door de typen 48 gesleept en reden ze voor Duitse verlofgangerstreinen door tot in Maastricht.

Pas door de zware bombardementen van de geallieerde troepen op Kinkempois in april en mei 1944 verhuisden de machines noodgedwongen naar de naburige stelplaats Renory. Bij deze bombardementen werd de 4852 trouwens zo zwaar beschadigd dat deze locomotief niet meer hersteld werd en in november 1945 definitief afgevoerd werd.

De periode na de tweede wereldoorlog :

In de eerste maanden na de bevrijding waren Kinkempois en St-Martin nog de afstelplaatsen voor de typen 48, maar vlug werd beslist om de machines enkel nog in reizigersdienst te gebruiken en werden Liège en Montignies als nieuwe stelplaatsen aangeduid. Al zeer snel zouden de eerste machines te Liège opduiken. Montignies was een groter probleem : de stelplaats was in april 1944 zwaar gebombardeerd en slechts een klein deel van de installaties was nog bruikbaar. Daarom werden de aangeduide machines te St-Martin, maar vooral te Tamines voorlopig in depot gegeven en kregen hier hun onderhoud. De inzet gebeurde vanuit Montignies. Midden 1945 was de toestand dan in zoverre hersteld dat de machines effectief in Montignies ondergehouden werden.

Liège :

(toestand 1948)
 19 machines : 48.002, 48.004, 48.005, 48.007, 48.008, 48.009, 48.010, 48.012, 48.013,
 48.014, 48.015, 48.016, 48.024, 48.025, 48.026, 48.027, 48.031, 48.033,
 48.034

De ex Nord Belge machines werden voor het grootste gedeelte ingezet in de 7 dagen tellende reeks op de verbinding Liège – Jemelle. Hierbij werden praktisch de helft van de treinen op deze verbinding gereden. Anderzijds waren er ook enkele hoogwaardige diensten gereden op de Waalse as, met o.m. een trein Liège – Mons (met uitslaap in deze plaats) en ook het internationale treinpaar 190/187 Köln – Paris op het traject tussen Liège en Erquelines. De reeks werd verder uitgebreid met enkele diensten naar Hasselt, Visé en Landen. Ook enkele goederentreinen stonden op het programma : de lokale diensten gingen naar Tilleur en Bresoux.

Deze dienst bleef behouden tot omstreeks eind 1949, op dat ogenblik werd een reorganisatie doorgevoerd en kwamen de typen 29 naar Liège. Deze namen een deel van de diensten over, de overige treinen gingen over op het type 64. Begin 1952 was de inzet van het type 48 definitief afgelopen. Een nieuwe inzet kreeg de 48.015 in 1950 daar deze machine tot in 1952 vaste stoomgenerator werd te Liège-Guillemins.

Montignies :

13 machines : 48.001, 48.003, 48.006, 48.011, 48.017, 48.018, 48.019, 48.020, 48.021,
 48.022, 48.023, 48.028, 48.029, 48.030, 48.035

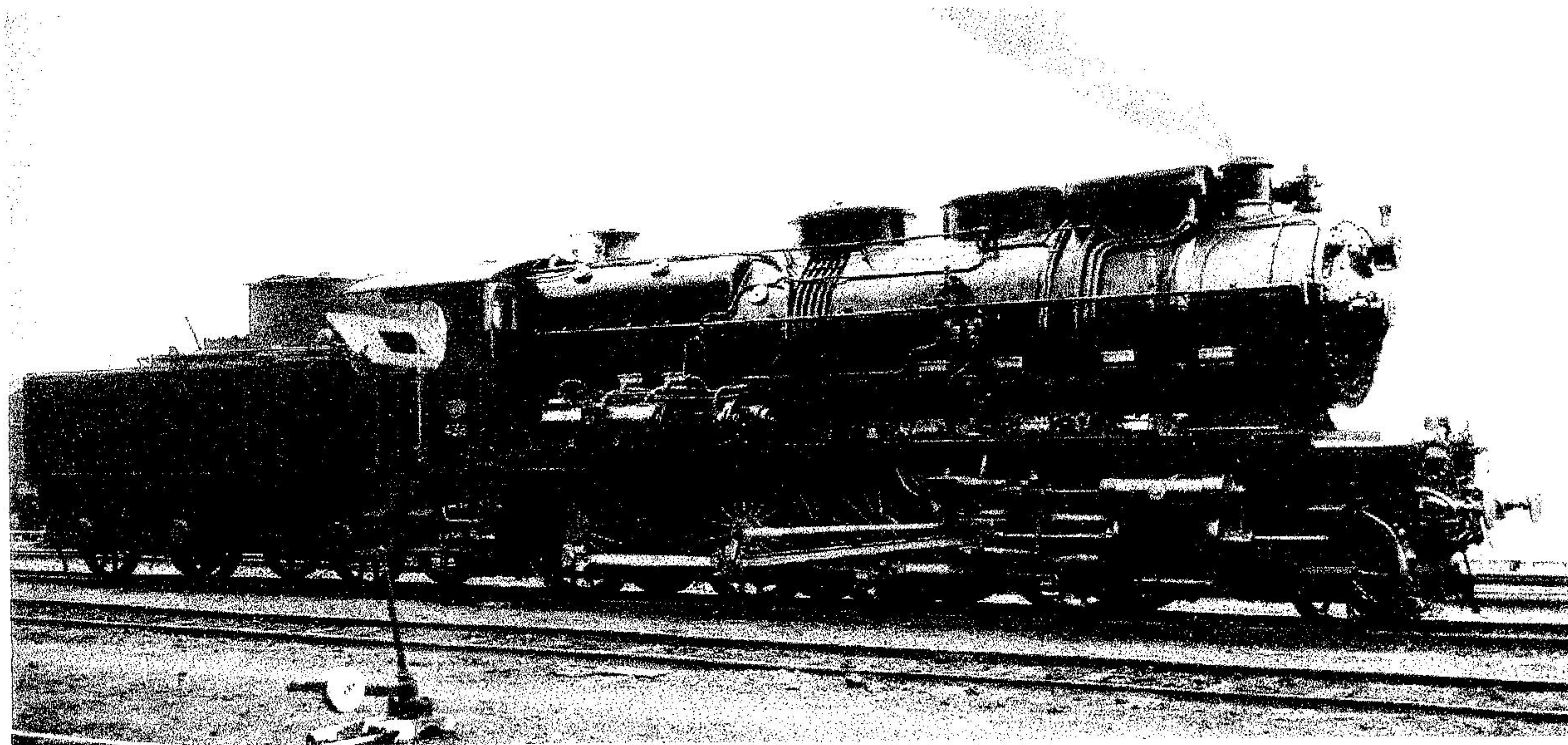
Het bestand werd pas – na de herstelling van de stelplaats – in de loop van 1945 geleidelijk opgebouwd en kwamen de machines van Tamines en St-Martin over. De inzetreeks werd ook steeds verder uitgebreid tot ca. 5 inzetdagen. In de loop van 1948 werd het bestand nog verder uitgebreid met twee verdere machines uit Liège, waarbij het ook tot verdere omwisselingen van machines gebeurden tussen beide stelplaatsen.

Voor deze locomotieven type 48 werd een inzetreeks met 8 plandagen opgesteld. Er waren twee lijnen waarop het grootste deel van de diensten gereden werden : de verbinding Charleroi-O - Ottignies – Brussel-LW was de hoofdinzet voor deze machines, de tweede lijn was de hoofdverbinding Charleroi-sud – Brussel-zuid. Opmerkelijke verbinding was ook de mijnwerkerstrein Charleroi – Aalst, waarbij de locomotief gedurende ganse dag te Aalst bleef. 's Avonds kwam deze trein terug.

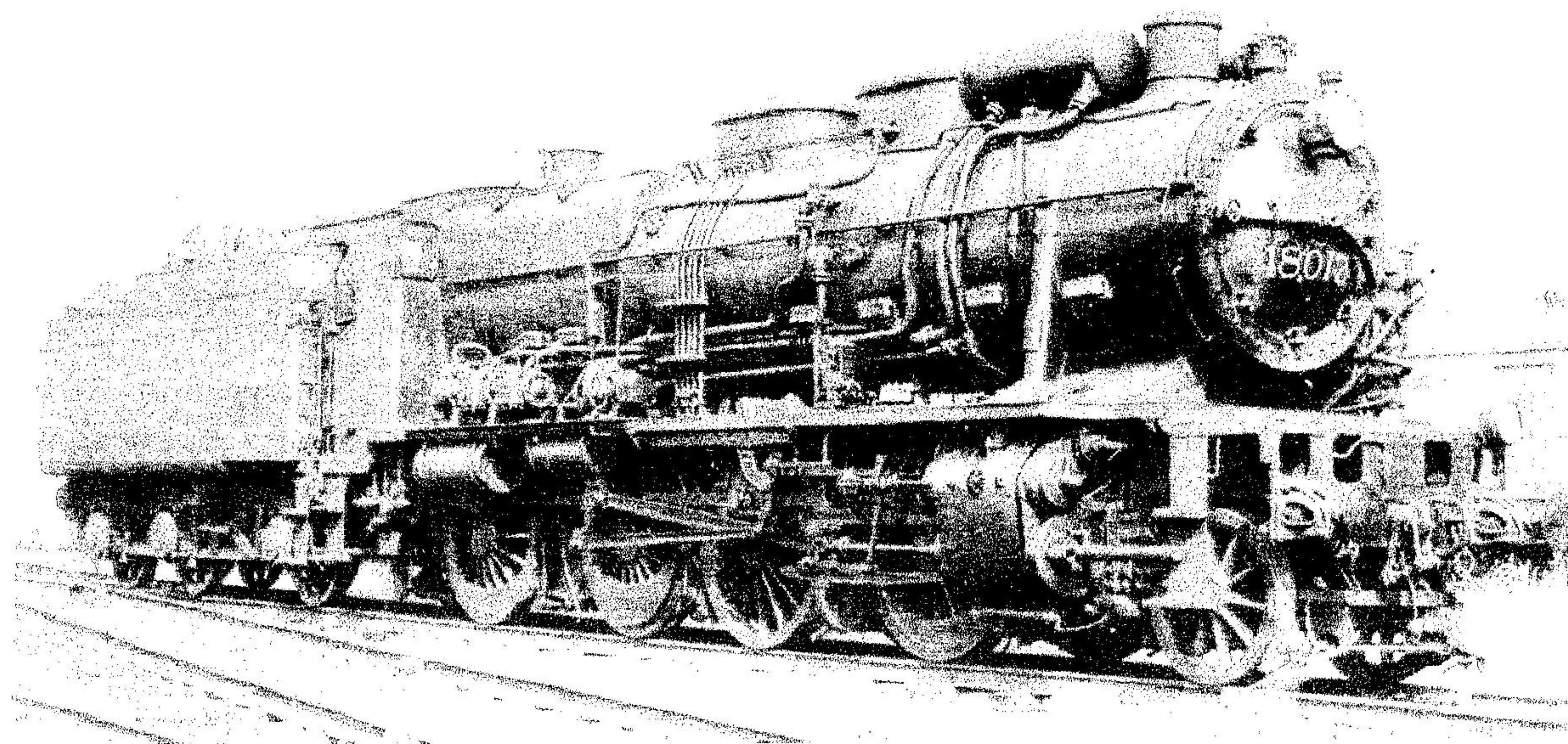
Ook hier bleef de inzet tot eind 1949 behouden, maar geleidelijk zouden de typen 64 de diensten overnemen en de machines werden afgesteld. Twee machines zouden nog enige tijd gebruik worden en de 48.023 zou de laatste zijn die eind 1951 definitief afgesteld werd.

Schrapping :

De meeste locomotieven waren eind 1949 al afgesteld en werden met proces verbaal 10 van december 1949 buiten dienst gesteld en op 20 januari 1950 definitief afgevoerd. Vier machines – die na de tweede wereldoorlog een grote herziening kregen en waarvan de toestand zeer goed was – bleven voorlopig behouden en reden tot ze hun revisiegrens bereikten. Dit was het geval voor de 48.017 (06/1950), de 48.002 (september 1950), de 48.009 (september 1951) en de 48.023 van Montignies als laatste (februari 1952). Van deze machines werd geen enkele bewaard, wel kan men een ex-Nord Français locomotief in het spoorwegmuseum te Mulhouse gaan bekijken.



Oorspronkelijk uitvoering van de Nord Belge machines



Toestand na overname door de N.M.B.S. na de tweede wereldoorlog (foto's NMBS)

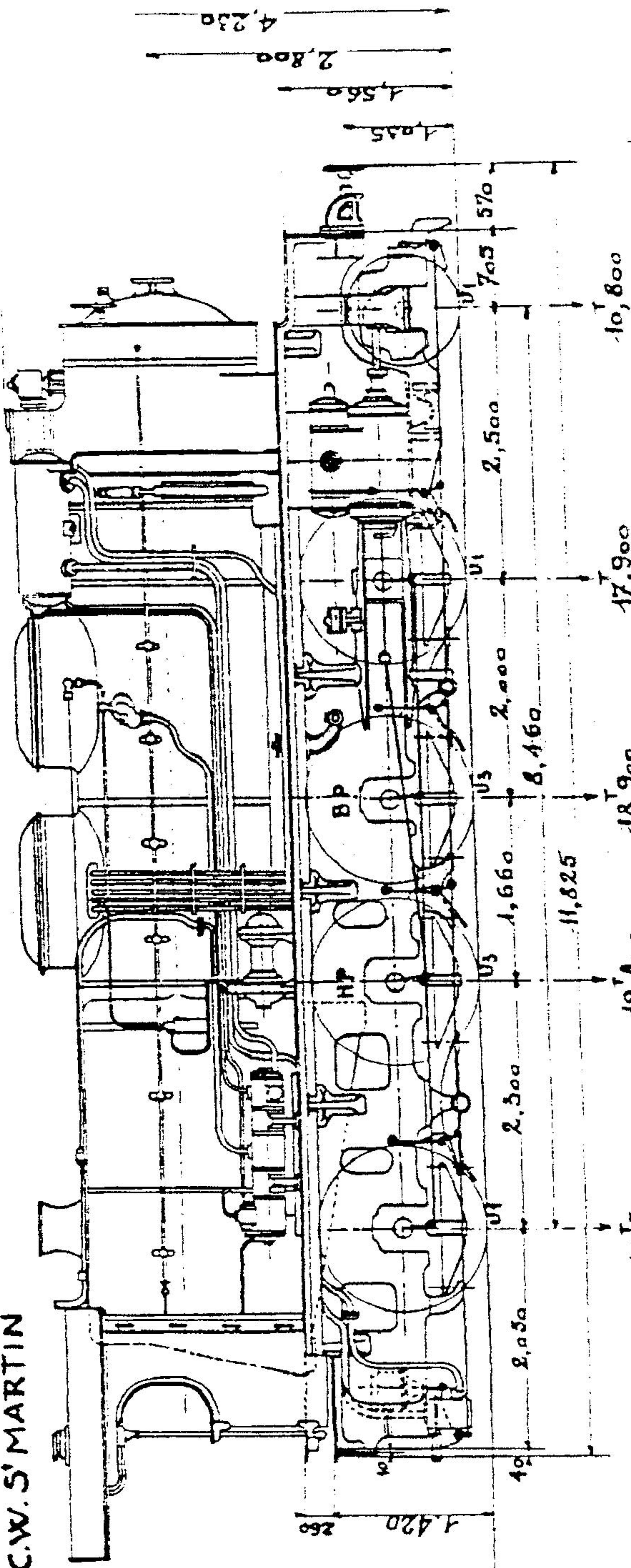
Overzichtstekening locomotieven type 48

LOCOMOTIVES TYPE 48

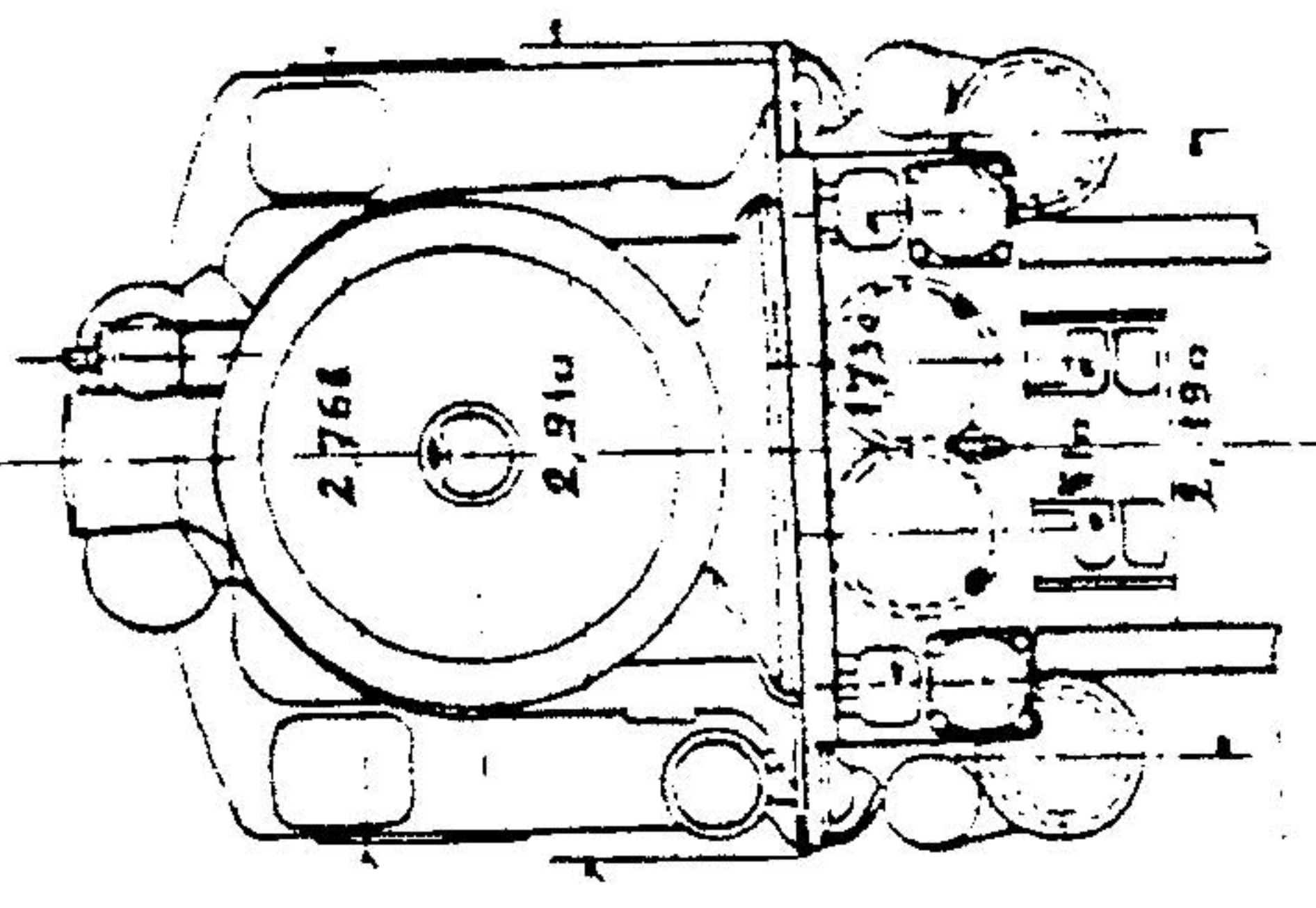
S.N.C.B.
A.C. de S^t MARTIN

N.M.B.S. C.W. S^t MARTIN

ECHELLE 1/50



Chaudière.		Mécanisme.		Poids. Caractéristiques diverses	
Timbre	17 ⁴	2 Cylindres HP (diamètre - Course)	7 ²	Poids de la machine (en ordre de marche)	78,805
Grille	Longueur	(6 x 100)	64 ⁰	Poids adhécent	86,500
	Largeur	(Circuits cylindriques de 200)	57 ⁰		Emballément rigide - Emplètement total
Tubes à fumée	Surface	2 Cylindres HP (diamètre - Course)	70 ⁰	Pressions de travail	
					Nombre
Section de passage des gaz	Surface	Diamètre des roues	1,200	Pression à fond de course	
					Surface de chauffe
Surface de chauffe	Capacité	Pression à fond de course	16,125	Déplacement conjugués	
					Surface de chauffe
Surface de chauffe	Capacité	Pression à fond de course	16,125	Déplacement conjugués	
					Surface de chauffe
Surface de chauffe	Capacité	Pression à fond de course	16,125	Déplacement conjugués	
					Surface de chauffe



Rayon minimum d'interception : 415 m

Nummerlijsten type 48

Nr	Levering	Nr 1931	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
421	1927	4821	48.001	Cockerill	3166	20/01/1950	
422	1927	4822	48.002	Cockerill	3167	16/09/1950	
423	1927	4823	48.003	Cockerill	3168	20/01/1950	
424	1927	4824	48.004	Cockerill	3169	20/01/1950	
425	1927	4825	48.005	Cockerill	3170	20/01/1950	
426	1927	4826	48.006	Cockerill	3171	20/01/1950	
427	1927	4827	48.007	Cockerill	3172	20/01/1950	
428	1927	4828	48.008	Cockerill	3173	20/01/1950	
429	1927	4829	48.009	Cockerill	3174	28/09/1951	
430	1927	4830	48.010	Cockerill	3175	17/01/1950	
431	1927	4831	48.011	Cockerill	3176	20/01/1950	
432	1927	4832	48.012	Cockerill	3177	20/01/1950	
433	1927	4833	48.013	Cockerill	3178	20/01/1950	
434	1927	4834	48.014	Cockerill	3179	20/01/1950	
435	1927	4835	48.015	Cockerill	3180	20/01/1950	
436	1927	4836	48.016	Cockerill	3181	20/01/1950	
437	1927	4837	48.017	Cockerill	3182	01/06/1950	
438	1927	4838	48.018	Cockerill	3183	20/01/1950	
439	1927	4839	48.019	Cockerill	3184	20/01/1950	
440	1927	4840	48.020	Cockerill	3185	20/01/1950	
441	1927	4841	48.021	Cockerill	3186	20/01/1950	
442	1927	4842	48.022	Cockerill	3187	20/01/1950	
443	1927	4843	48.023	Cockerill	3188	22/02/1952	
444	1927	4844	48.024	Cockerill	3189	20/01/1950	
445	1927	4845	48.025	Cockerill	3190	20/01/1950	
446	1930	4846	48.026	Cockerill	3230	20/01/1950	
447	1930	4847	48.027	Cockerill	3231	20/01/1950	
448	1930	4848	48.028	Cockerill	3232	20/01/1950	
449	1930	4849	48.029	Cockerill	3233	20/01/1950	
450	1930	4850	48.030	Cockerill	3234	20/01/1950	
451	1930	4851	48.031	Cockerill	3235	17/01/1950	
452	1930	4852	48.032	Cockerill	3236	11/1945	
453	1930	4853	48.033	Cockerill	3237	20/01/1950	
454	1930	4854	48.034	Cockerill	3238	30/03/1951	
455	1930	4855	48.035	Cockerill	3239	20/01/1950	

Stoomlocomotief type 48

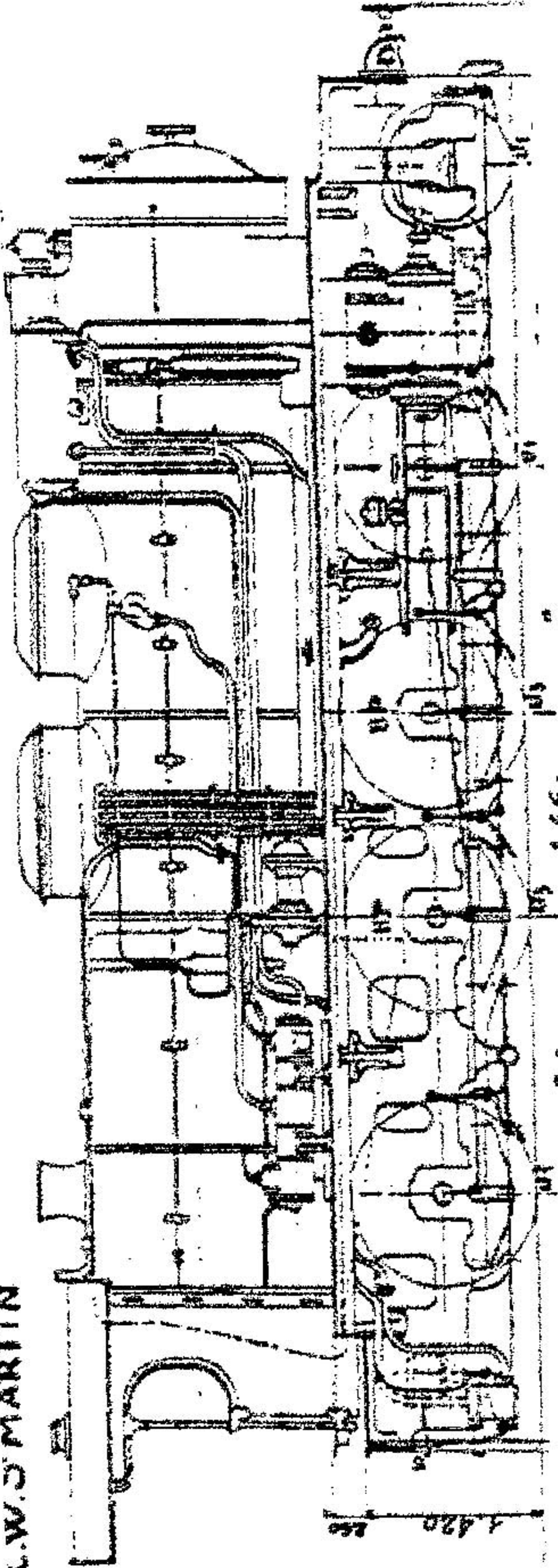
1D

Locomotief voor gemengd gebruik

NB 421 - 455

Cockerill 35

S. C.W.S. MARTIN



Looppaas:

Nummering: 421 - 455 > 4821 - 4855

48.001 - 48.035

Effectief bij bouw: 35

Effectief bij Etat Belge: 35

Bouwer: Cockerill

Levering: 1927 - 1930

Ombouw: ---

Buiten dienst: 1945 - 1952

Asindeling: 1D

Snelheid: 105 km/h

Aandrijving: Compound

Type overbrenging: Walschaerts

Plaatsing cilinders: 2 LD buiten, 2 HD binnen

Diameter cilinders: 570 / 420 mm

Zuigerslag: 700 / 640 mm

Remming: > dubbele Westinghouse

Compressor: Westinghouse

Debiet: Oerlikon

Automatische rem: Stoomrem

Rechtstreekse rem: Schroefrem

Handrem: Oppervlakte stoomafgifte

Ketelkenmerken:

Keteldruk: 17 bar

Type ketel: Belpaire

Roosterlengte: 3 233 mm

Roosterbreedte: 996 mm

Roosteroppervlakte: 3,22 m²

Verwar. opp. haard: 16,53 m²

Aantal grote vlampijpen: 21

Diameter gr vlampijpen: 138 / 133 mm

Opp. grote vlampijpen: 90

Aantal kleine vlampijpen: 45 / 50 mm

Diameter kl vlampijpen: m²

Opp. kleine vlampijpen: 4 500 mm

Lengte vlampijpen: 124,80 m²

Verwarmingsopp. pijpen: 141,33 m²

Totaal verwarmingsopp.: 15 m²

Oververhittingsopp.: 1 623 mm

Diameter ketelromp: 27 mm

Dikte pijpenplaat: 13 - 15 mm

Dikte langsketel: 6,500 m³

Inhoud ritvaardige ketel: 3,76 m³

Inhoud stoomruimte: m³

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen:

Totale lengte: 11 825 mm

Lengte chassis: 11 275 mm

Breedte: 2 910 mm

Hoogte as ketel: 2 800 mm

Hoogte (totaal): 4 230 mm

Radstand (totaal): 8 460 mm

Afstand tussen assen: 2 500 mm + 2 000 mm

Oversteek voor: + 1 660 mm + 2 300 mm

Oversteek achter: 705 mm

Diameter drijfwielen: 2 050 mm

Diameter loopwielen: 1 550 mm

Massa (rijvaardig): 1 010 mm

Aslast: 1ste as: 86 500 kg

2de as: 10 800 kg

3de as: 17 900 kg

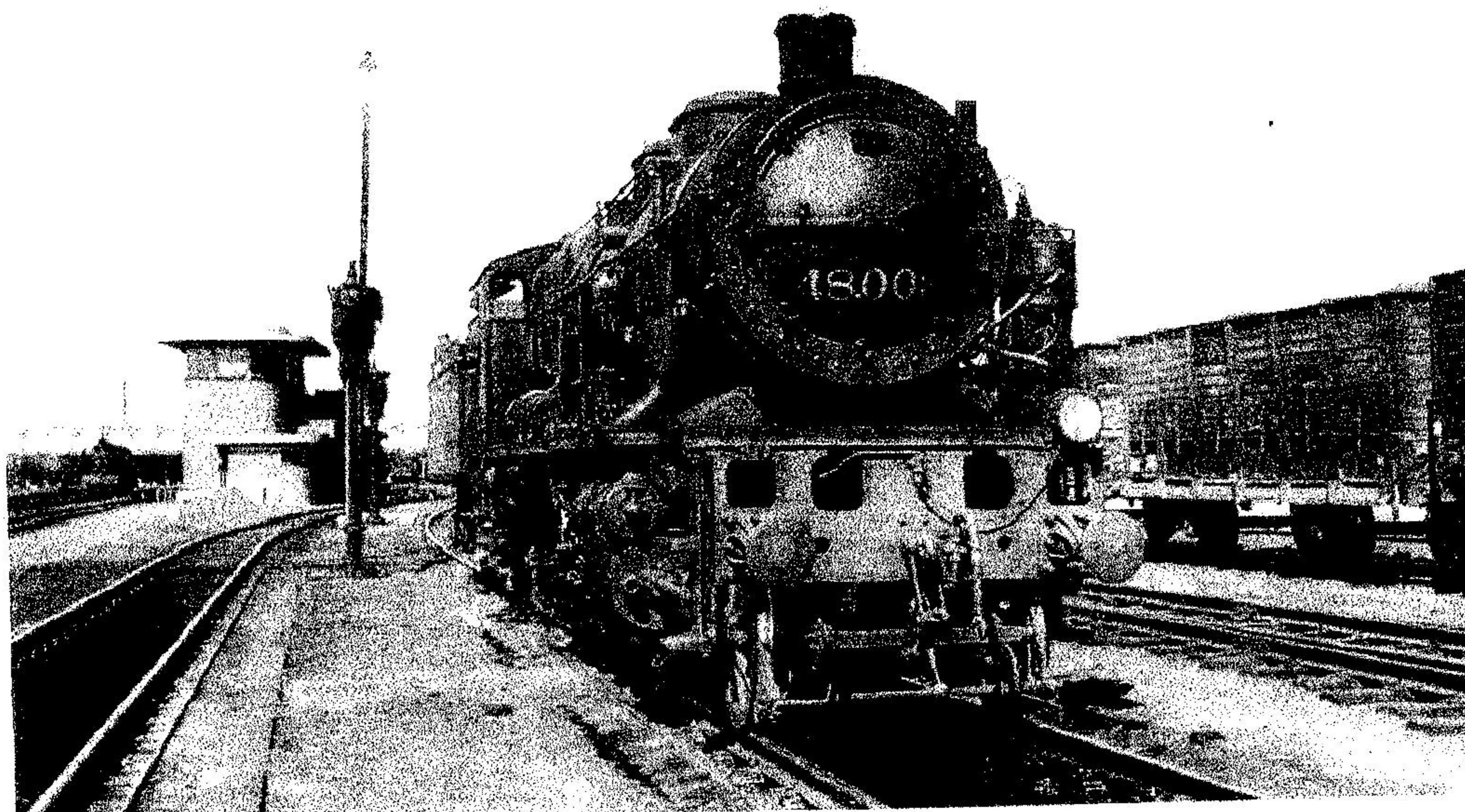
4de as: 18 900 kg

5de as: 119 400 kg

19 500 kg

Type tender

Type 7 Nord Belge



Locomotief 48.003 te Brussel-zuid (foto ARBAC)

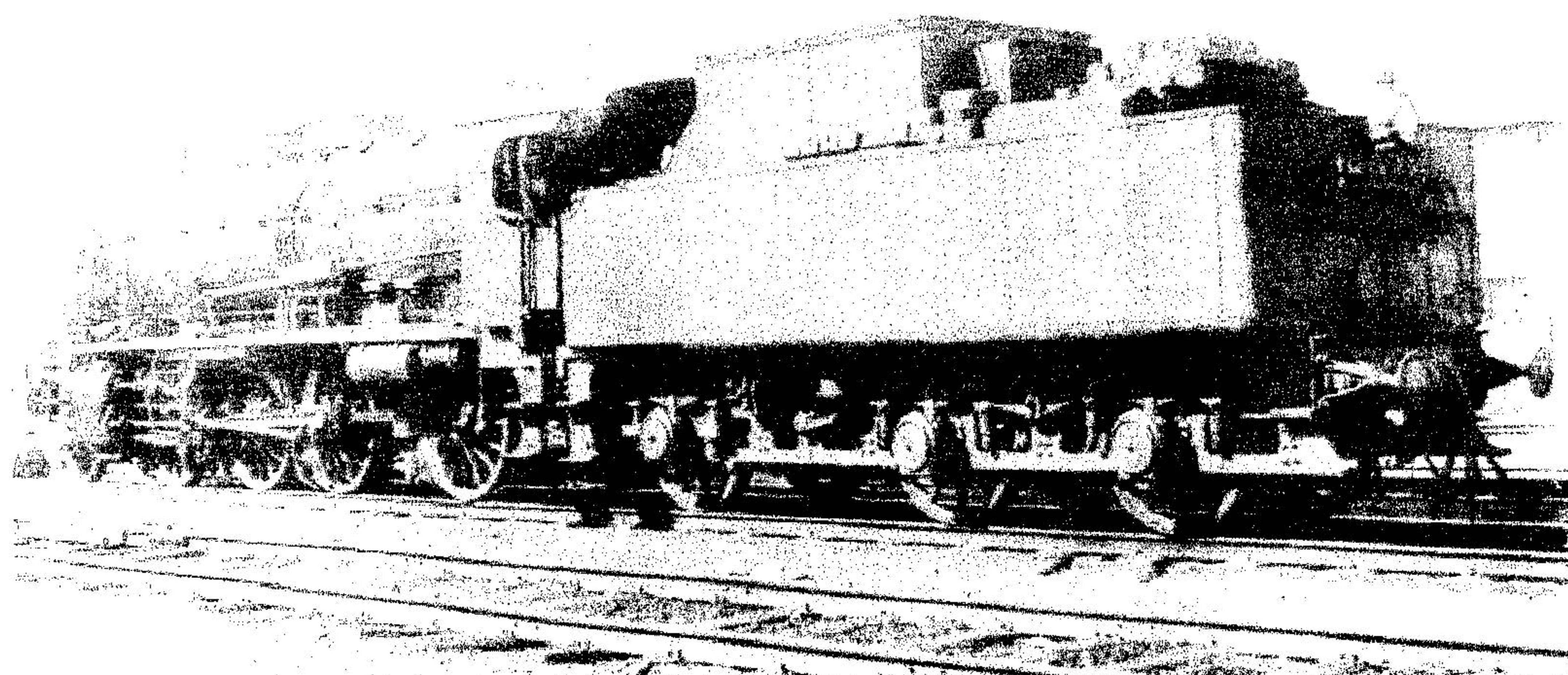
De tenders type 7 :

Daar de locomotieven gebouwd werden voor doorgaande treinen, moest ook de capaciteit van de tenders voldoende zijn om minstens 100 km te kunnen rijden zonder bijkomend water te nemen. Toch zou men kiezen voor een ruim bemeten drieassige tender met een inhoud van 23 000 l water en 7 000 kg steenkool. Om de hogere snelheden te kunnen behalen werden deze 35 tenders als eerste bij de Nord Belge uitgerust met rollagers type Athermos.

Daar Cockerill deze tenders in onderaanneming liet bouwen, werd door de laattijdige levering van deze de bouw van de locomotieven gedeeltelijk uitgesteld. Wel werden de eerste machines geleverd met reserve-tenders van hetzelfde type van de Nord Français om toch een aantal machines in dienst te kunnen stellen.

Tegen het einde van de dertiger jaren bleek dat de tenders voor het drukker wordende verkeer te krap berekend waren en St-Martin bouwde een aantal tenders om en bracht de capaciteit zo op 24 m³ water. De hoeveelheid kolen steeg door verhoging van de kolenbakken tot 10 ton.

Na overname door de N.M.B.S. werden deze tenders ingedeeld bij het type 7 en kregen ze de nummers 23.421 tot 23.455.

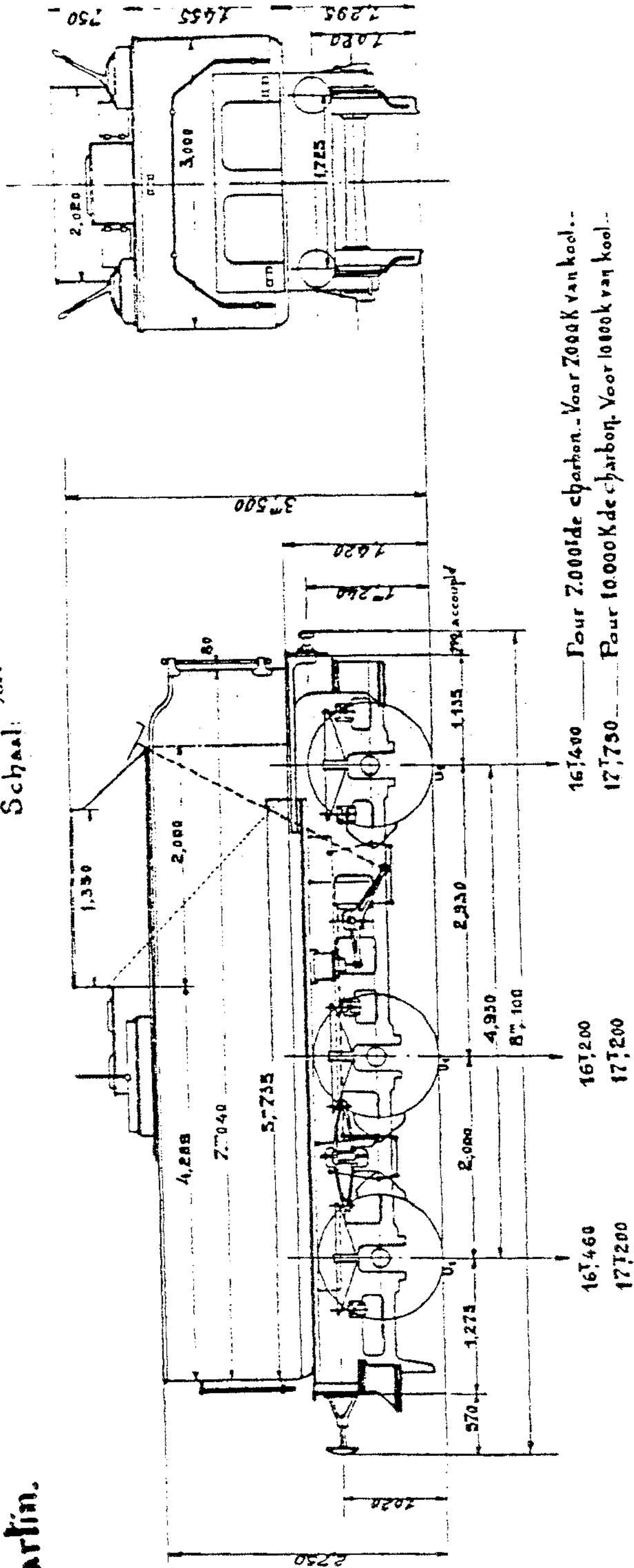


Mooi zicht op de tenders type 7

TENDERS Type Z.

S.N.C.B.
A.C. St Martin.
N.M.B.S.
C.W. St Martin.

Echelle: 1/50
Schaal: 1/50



Approvisionnement { Eau Combustible	23,000 K { 7,000 K ou 10,000 K	Voorraden { Water Kool	23,000 K { 7,000 K ou 10,000 K
Poids du tender { Vide (sans agrès) En charge	18,760 { 49,060 K ou 52,150 K	Gewicht vanden tender { Onbelast (zonder uitrusting) In riforde	18,760 { 49,060 K ou 52,150 K
Agrès Diamètre des roues Déplacement transversal de l'essieu milieu Coefficient de freinage Frein Westinghouse automatique Frein à main	300 K 17,2475 ± 10%	Uitrusting Norme der Wielen Automatische Westinghouse rem. Handrem.	300 K 17,2475

Saint Martin, le 20-11-41

Elektr. Locomotief reeks 27

1984

Bombardier



Locomotief 2747 te Fexhe-le-Haut Clocher met een trein Eupen – Oostende in 1998

Geschiedenis :

Tegen het eind van de zeventiger jaren was er de grote uitbreiding van het elektrische net. Op dat ogenblik waren er diverse nieuwe elektrische stellingen in dienst gekomen: de “breaks” reeks 03 zouden vooral gebruikt worden in de doorgaande IC en IR- diensten, verder werden nieuwe stoptreinstellen reeks 09 ontwikkeld. Doch er ontbrak duidelijk een nieuwe elektrische locomotief, enerzijds voor het slepen – in trek/duwcombinatie – van de zware piekurtreinen, anderzijds waren er ook de doorgaande reizigerstreinen, vooral op de verbinding Oostende – Liège – Welkenraedt. Maar ook in de goederendienst waren er dringend nieuwe machines nodig.

In deze periode werd de elektronica – die in de reeks 20 volledig uitgeprobeerd werd – volledig betrouwbaar geworden en kon dan ook dadelijk in nieuwe locomotieven ingebouwd worden. In 1980 werd een studie voor de noden van het net uitgewerkt en men kwam op ca. 120 locomotieven in binnenlandse dienst en verder werd onderzocht om hetzelfde treintype te gebruiken als tweespanningsloc voor de verbinding naar Nederland en naar Frankrijk. In hetzelfde jaar werd een bestelling dpprgevoerd van 30 machines met een vermogen van ca. 4 000 kW en Bombardier te Brugge en Acec werden aangezocht om dit locomotieftype verder te ontwikkelen. Men nam de elementen van de reeks 20 over en ook de algemene kastvorm bleef behouden. Doch door de vermindering van de massa van de componenten en een vereenvoudiging van de kastopbouw kon de massa zodanig beperkt worden dat een vierassige machine mogelijk was. In 1981 startte de bouw van deze eerste bouwschijf in het bedrijf van Nivelles en er werd beslist om geen prototypes te bouwen. Wel werden de eerste twee machines als testlocomotieven geleverd en te Brussel-zuid gestationeerd. Vanuit deze stelplaats werden de eerste testritten georganiseerd op verschillende lijnen van het net. Al vlug bleek dat de gekozen oplossingen voldeden en de proefperiode werd zeer snel en zonder grote problemen afgesloten en slechts enkele kleinere aanpassingen en verbeteringen waren nodig eer de serielevering kon beginnen. Vooral mechanische problemen in de draaistellen en het optreden van trillingen in de kast waren de grootste onvolkomenheden en deze werden opgevangen door bijkomen schokdempers te plaatsen.

De loopbaan :

De levering van de eerste locomotief gebeurde op 14 oktober 1981 en op die dag werd de 2701 naar zijn aangeduide stelplaats Brussel-zuid overgebracht. Na de statische testen te Brussel verliepen de eerste dynamische tests vanaf 30 oktober te Salzannes. Na de goedkeuring om op het net te functioneren werden de eerste effectieve testritten georganiseerd op 24 en 25 november 1981 tussen Brussel en Braine-le-Comte. Het testprogramma werd nadien nog opgedreven en leidde tot de snelheidstesten tegen een snelheid van 170 km/h op 11 februari 1982 tussen Vorst en Mons. Op 6 november werd al de 2702 afgeleverd en volgde een ritme van twee machines per maand.

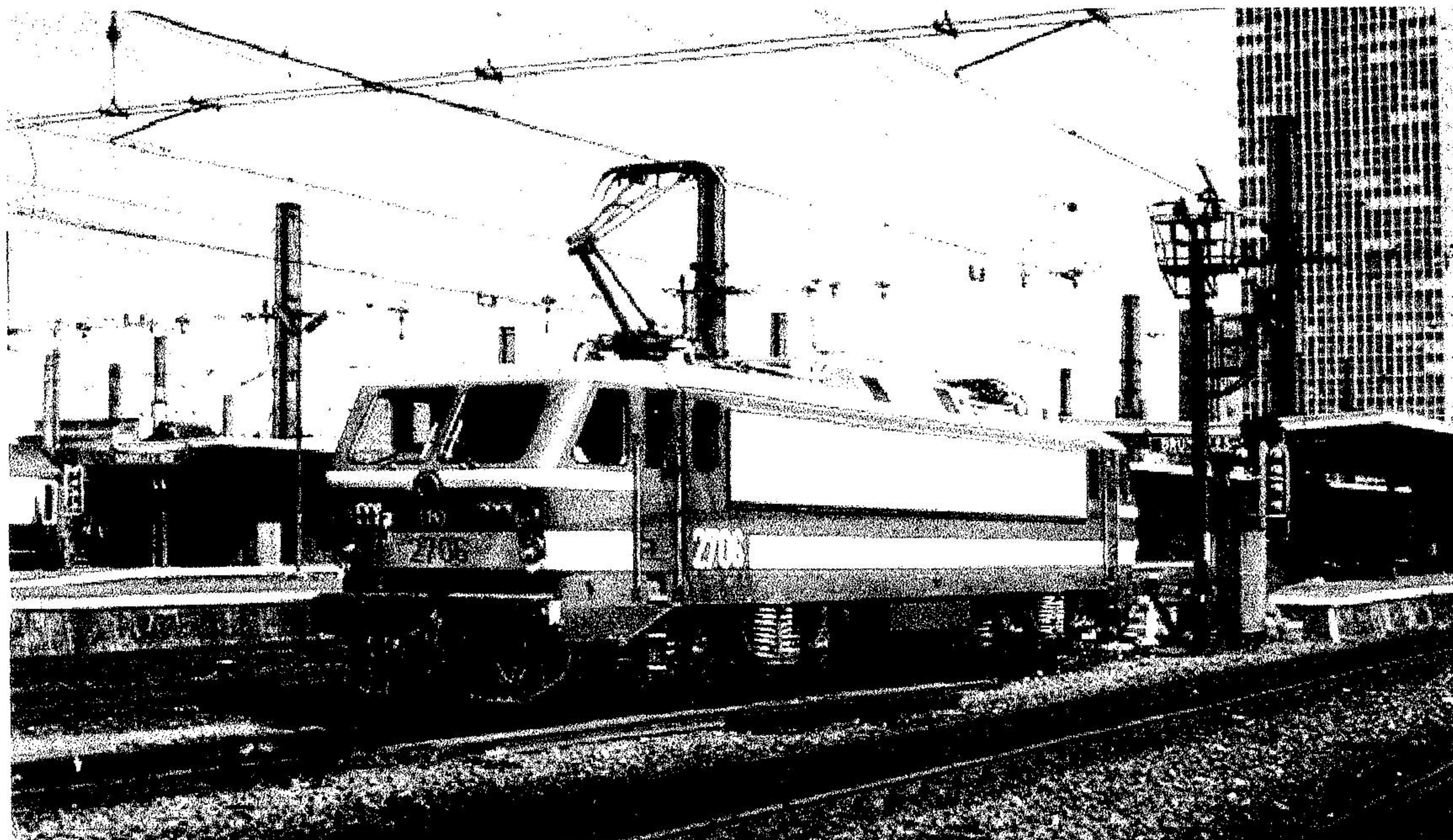
Tijdens de eerste maanden van hun loopbaan werden ze vrij willekeurig ingezet, vooral voor lokale goederentreinen en hier werden dan ook de eigenschappen van de machine nagetrokken. Al vanaf de zomerregeling van 1982 – op dat ogenblik waren 15 machines geleverd – namen ze al regelmatig dedoorgaande reizigerstreinen tussen Oostende – Brussel – Liège – Welkenraedt voor hun rekening. Intussen was ook de homologatie voor ritten op het Duitse net afgerond en vanaf augustus stootten deze machines ook door tot in Aachen-Hbf. Tegen de volgende winterregeling waren alle diensten op deze verbinding op de reeks 27 overgegaan en kregen ze het monopolie voor de treinen naar Aachen. De levering van de eerste bouwschijf van 30 machines werd afgesloten begin december 1982, maar door de snelle bestelling van de tweede bouwschijf met opnieuw 30 locomotieven kon de levering zonder tussenperiode op de eerste reeks aansluiten en de laatste locomotief van deze schijf – de 2730 – werd op 7 december 1982 al op de sporen gezet. De 2731 zou begin 1983 de fabriekspoorten verlaten en nog voor enkele dagen te Brussel-zuid gestationeerd zijn.

Op 10 januari 1983 werden alle geleverde locomotieven naar Kinkempois getransfereerd en ook de nieuwe machines – vanaf de 2732 – gingen rechtstreeks naar de Luikse stelplaats. Hier waren er in principe drie inzetreeksen: 20 machines verzekerden de boven genoemde reizigersdiensten tussen Oostende, Brussel, Liège en Aachen, maar reden ook enkele piekurtreinen naar o.m. Kortrijk en Oudenaarde. In een tweede inzetreeks waren er enkele goederendiensten voor ertstreinen tussen Antwerpen en Stockem, waarbij de trein tot in Ronet met één locomotief gereden werd, maar hier een tweede machine in treinschakeling bijgekoppeld werd. Deze inzet op de verbinding naar Stockem bleef steeds beperkt en gemiddeld werden slechts 6 tot 8 machines gebruikt. De derde reeks – een typische goederenreeks – werd steeds verder uitgebreid naargelang een verdere machines geleverd werden. Het ging hier vooral om zware doorgaande goederentreinen vanuit de Antwerpse haven. De reeks 27 ging deze treinen te Antwerpen zelf of te Leuven oppikken en bracht ze verder naar Kinkempois, Montzen maar ook naar Monceau en St-Ghislain. Meesdtal ging het hier om ertstreinen; maar ook diverse gemengde goederentreinen en containertransporten werden door een reeks 27 gesleept. Net na de invoering van de IC / IR-regeling – op 14 juni 1984 – werd de laatste locomotief van deze reeks geleverd. Gedurende enkele jaren bleef de inzet en stationering ongewijzigd.

In de loop van 1986 verzwakte de inzet vanuit Kinkempois en door de levering van o.m. de nieuwe locomotieven reeks 21 bestond er een overschot aan machines reeks 27 te Liège. Daarom werden 20 machines – de 2701 – 2720 – aan Oostende afgestaan. Hier werden de locomotieven in de reizigersdienst gebruikt: ze namen een deel van de treinen op de verbinding naar Aachen over, maar ze werden ook ingezet voor de IC-treinen tussen Oostende en Brussel via Kortrijk. Gedurende de volgende jaren zou de inzet praktisch ongewijzigd doorlopen, de machines kwamen wel frequenter tot inzet tussen Antwerpen en Kinkempois via Hasselt en de diensten naar Stockem op de Luxembourg-lijn werden verder beperkt. Naarmate er meer verbindingen onder draad kwamen deinde het inzetgebied van de reeks 27 verder uit, maar tot bij de levering van de eerste locomotieven reeks 13 waren er geen ingrijpende wijzigingen in de stelplaatsindeling alsook in de diensten.

Doch met de levering van de reeks 13 zou men opteren voor een nieuwe dienst: de treinen op de verbinding Oostende – Aachen / Eupen zouden vanaf 1998 geleidelijk aan overgaan op de nieuwe elektrische locomotieven en zodoende werd al een nieuwe stelplaatsindeling bepaald. Alle machines werden terug geconcentreerd te Kinkempois en zouden enkel nog in de goederendienst gebruikt worden. Maar de moeilijke indienststelling van de reeks 13 dwarsboomde deze plannen en de inzet bleef ook nog in 1999 ongewijzigd. Enkel tijdens de laatste maanden van dat jaar zou de inzet voor reizigerstreinen afnemen. In de goederendienst bestaan er twee inzetreeksen: de uitgebreidste met ca. 40 inzetdagen voorziet goederentreinen tussen Antwerpen-haven en Kinkempois / Montzen, dit zowel via Leuven en de lijn 36 als via Hasselt. In deze reeks bereiken ze echter ook nog Monceau, St-Ghislain, Moeskroen en Ronet in het Waalse gebied, maar ook

Merelbeke en Zeebrugge in Vlaanderen. De kleinere reeks met ca. 8 inzetdagen voorziet diensten op de verbinding naar Stockem, waarbij vooral treinen tussen Kinkempois en Stockem via Jemelle (lijn 43) gereden worden. In deze reeks worden de machines ook ingezet naar Maastricht. Opmerkelijk is wel dat de diensten naar Aachen-Hbf nog steeds volledig door de reeks 27 gereden worden, daar de reeks 13 nog niet toegelaten werd door de DBAG.



Locomotief 2706 kort na de levering te Brussel-zuid

De toekomst :

Vanaf 2000 zullen de machines enkel nog in de zware goederendienst gebruikt worden. Thans is dit al voor het grootste gedeelte het geval en bestrijken ze praktisch alle verbindingen ten oosten van de as Antwerpen – Brussel – Monceau. In de volgende periode wordt een deel van de 27-ers waarschijnlijk overgeplaatst naar Antwerpen, waar ze de oude locomotieven reeks 23 gaan vervangen en dan nog twee stamlijnen hebben, nl. Antwerpen – Leuven – Kinkempois – Jemelle en Antwerpen – Hasselt – Montzen / Kinkempois.



Locomotief 2726 met een trein naar Welkenraedt te Trooz

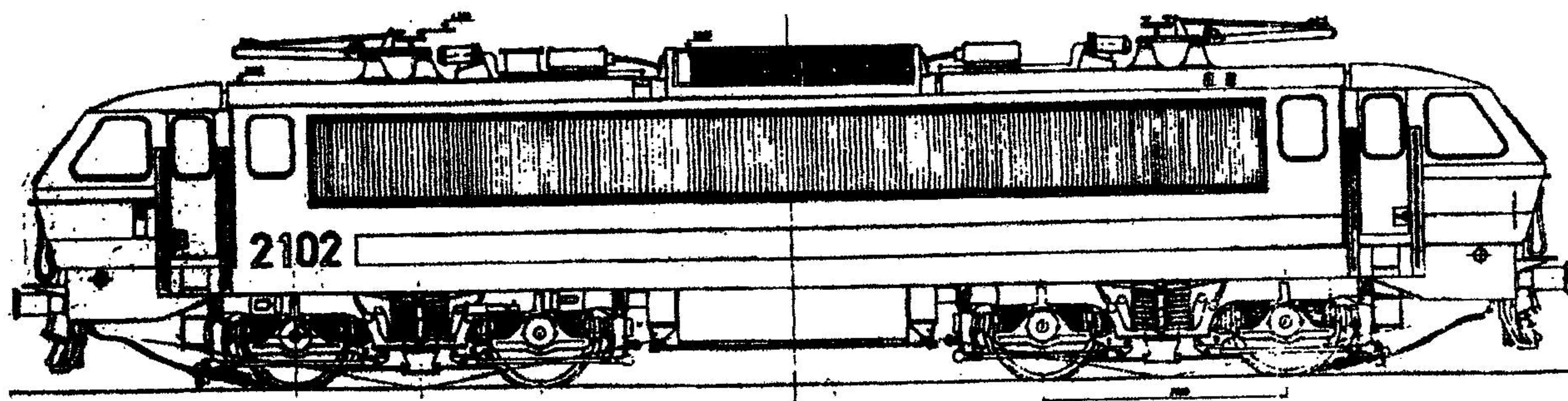
De schilderingen / uiterlijk :**Oorspronkelijke blauwe schildering :**

1981 -

De locomotieven hebben tot op dit ogenblik slechts één enkele kleurstelling gekend, nl. staalblauw met gele sierlijnen. Er zijn andezrijds in de twintig jaar dat ze op de sporen rondrijden nog geen wijzigingen in de kast of de technische uitrusting uitgevoerd.

Nummer	Levering	Nummer	Levering	Nummer	Levering
2701	14/10/1981	2721	24/08/1982	2741	20/06/1983
2702	07/12/1981	2722	07/09/1982	2742	04/07/1983
2703	24/12/1981	2723	17/09/1982	2743	18/07/1983
2704	18/02/1982	2724	06/10/1982	2744	25/08/1983
2705	26/02/1982	2725	27/10/1982	2745	06/09/1983
2706	18/02/1982	2726	10/11/1982	2746	03/10/1983
2707	01/03/1982	2727	06/12/1982	2747	03/10/1983
2708	17/03/1982	2728	10/12/1982	2748	20/10/1983
2709	24/03/1982	2729	24/12/1982	2749	04/11/1983
2710	09/04/1982	2730	06/01/1983	2750	22/11/1983
2711	26/04/1982	2731	18/01/1983	2751	16/12/1983
2712	30/04/1982	2732	02/02/1983	2752	23/12/1983
2713	06/05/1982	2733	21/02/1983	2753	06/01/1984
2714	06/05/1982	2734	07/03/1983	2754	06/01/1984
2715	26/05/1982	2735	18/03/1983	2755	08/02/1984
2716	14/06/1982	2736	13/04/1983	2756	27/02/1984
2717	08/07/1982	2737	25/04/1983	2757	15/03/1984
2718	08/07/1982	2738	24/05/1983	2758	29/03/1984
2719	08/07/1982	2739	24/05/1983	2759	09/05/1984
2720	17/08/1982	2740	06/06/1983	2760	14/06/1984

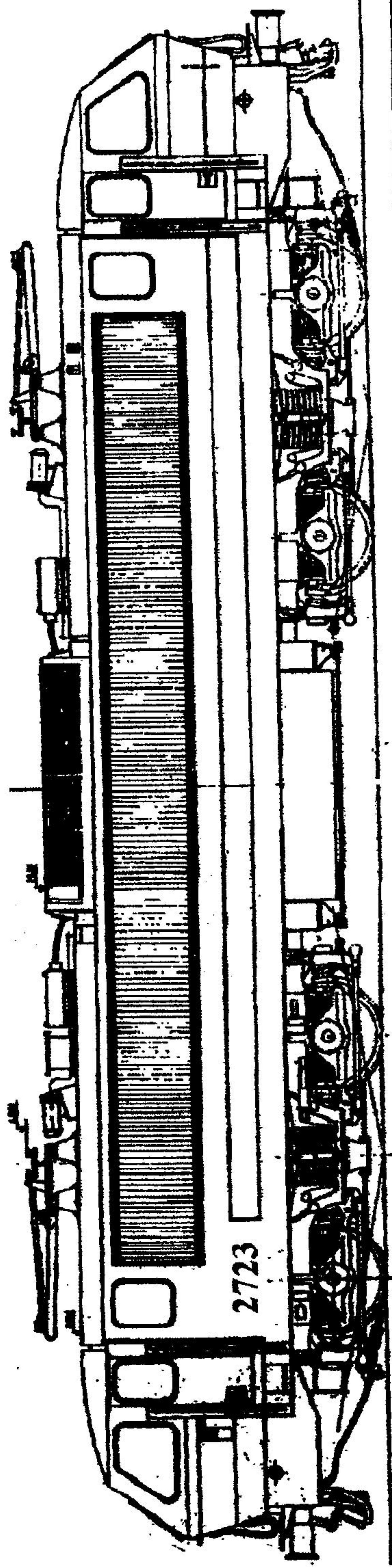
Zijaanzicht locomotieven reeks 27



Elektrische locomotiefreeks 27

Brugoise & Nivelles

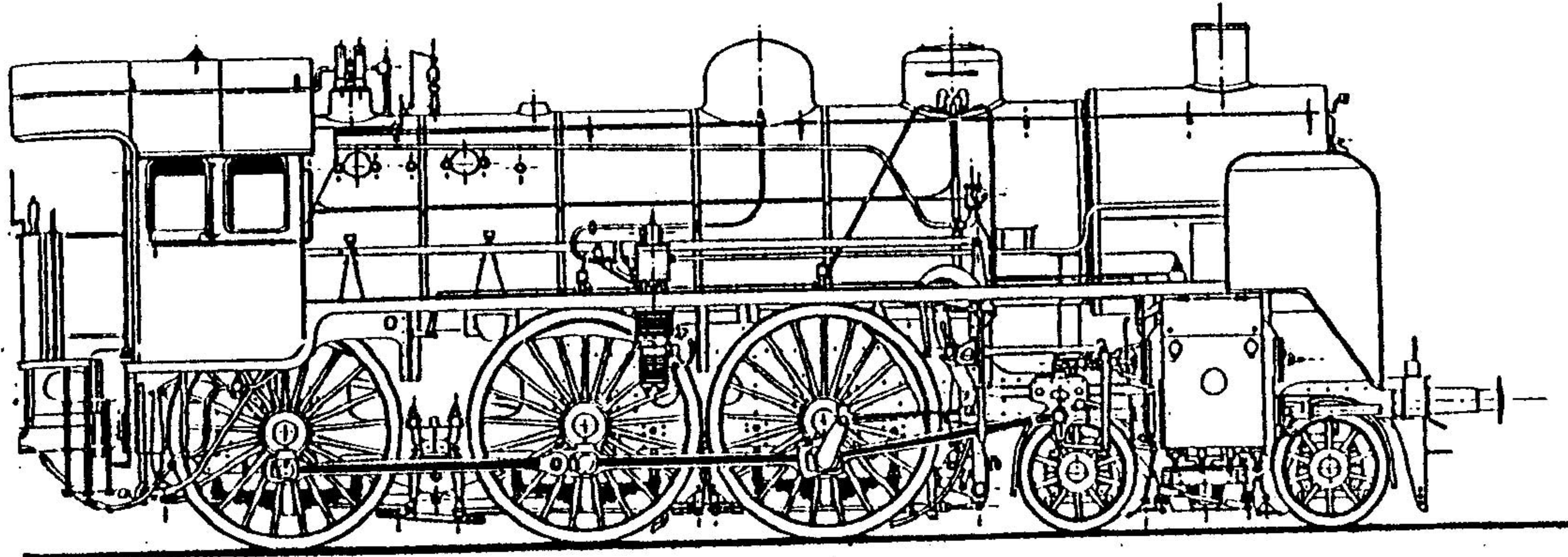
1^{ste} schijf: 2701 - 2730
2^{de} schijf: 2731 - 2760



Loopbaan : Nummering : Effectief (bij bouw) Bouwer kast : Ombouw Levering : Ombouw : Buiten dienst : Asindeling : Snelheid : Bedrijfspanningen Remming : Compressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem :	2701 - 2760 60 Brugoise & Nivelles --- 1981 - 1984 --- --- B°B° 160 km/h 3 000 V DC 2 x Wabco 243 VC 1 800 l/min Oerlikon FV4 Oerlikon FD1 Weerstandsrem	Kenmerken : Motor : Bouwer tractiemotoren Ophanging Aantal Type : Overbrenging : Aandrijving sturing : Uurvermogen : Doorlopend vermogen : Overbrenging : Tandwielverhouding : Ventilatoren : Generator : Statische omvormer Batterijen	Acec Charleroit Elastisch / drie punten 4 motoren LE 9215 Seriebekracht Thyristoren Hakkers 1 062 kW 1 048 kW BBC Federantrieb 2,829 2 helicoïdale 440 V / 18,6 kW type GRM0 Stephan 440 V / 3 000 kVA Cadmium-Nikkel 75 elementen - 100 Ah	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 : 1 ^{ste} as: 2 ^{de} as 3 ^{de} as 4 ^{de} as 5 ^{de} as 6 ^{de} as Trekkracht : Vermogen	18 650 mm 17 500 mm 3 080 mm 3 600 mm 4 2200 mm 9 000 mm 2 900 mm 11 900 mm 3 375 mm 1 250 mm 82 000 kg 84 000 kg 21 000 kg 21 000 kg 21 000 kg 21 000 kg 234 kN 4 150 kW
--	--	--	--	---	--

Schrappingen

Type 60 .



	1954	1955	1956	1957	1958	1959
	9	2	1	2	1	1

Deze locomotieven werden na de tweede wereldoorlog steeds vanuit Brussel-zuid gebruikt – samen met de analoge machines type 62. Kort na de oorlog reden ze nog in de hoogwaardige sneltreindienst, maar geleidelijk aan verlegde de inzet zich steeds meer naar de doorgaande, binnenlandse reizigersdienst. Tot 1952 was er nog een inzetreeks met 10 inzetdagen en de diensten werden voor het grootste gedeelte verzekerd op de doorgaande dienst tussen Brussel en de kust met Blankenberge meestal als eindbestemming.

Naast deze dienst werden ook nog een aantal treinparen gesleept op verschillende hoofdlijnen van het net, zo bereikten deze machines ook nog Kortrijk en Roosendaal, maar de meeste van deze diensten lagen in het Waalse gebied met Mons, Charleroi, Ath en Ronse als eindbestemmingen. De inzetreeks werd verder uitgebreid met enkele lokale diensten naar Piéton en Manage.

Door de elektrificaties enerzijds en de levering van de eerste diesellocomotieven zou de dienst vanaf 1953 ineensinken en zo kon in 1954 de helft van het bestand definitief uitgerangeerd worden en de inzetreeks viel terug tot nog slechts 4 à 5 inzetdagen.

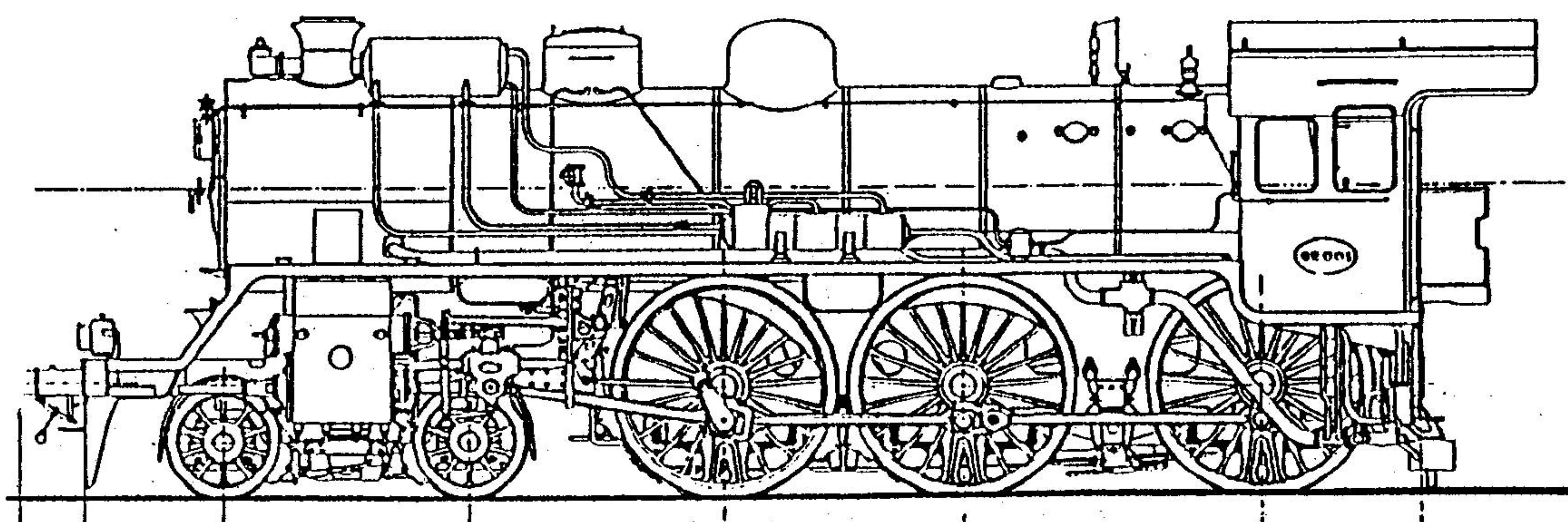
In 1956 was de inzet praktisch volledig weggefallen: er was wel een reeks met 3 inzetdagen, maar het daggemiddelde lag bij 68 km. De dienst voorzag één treinpaar naar Ath, één naar Manage en de derde dag stond de locomotief planton te Brussel-zuid. De overige machines werden in reeks M gereed gehouden voor het slepen van werktreinen voor de grote werken rondom Brussel met het oog op de wereldtentoonstelling.

Vanaf 1958 verdwenen de laatste lijndiensten en werden de enige overgebleven machines nog voor werktreinen gebruikt. De laatste locomotief – de 60.016 werd op 14 januari 1959 definitief uit het bestand geschrapt.

Type 61 .

De drie locomotieven van dit ex-Pruisische type S 10-1 werden in het begin van de tweede wereldoorlog naar Duitsland afgevoerd en kwamen na de bevrijding niet meer terug. Ze werden dan ook als vermist opgegeven.

Type 62 .



WO II	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
8	4	1				1	1

In tegenstelling met het type 60, zou bij het type 62 de tweede wereldoorlog zorgen voor een belangrijke vermindering van het bestand. Niet minder dan acht machines werden na de bevrijding als vermist opgegeven en bleven in Oost-Duitsland en Polen achter.

De overige 7 locomotieven werden in de reeks van het type 60 gebruikt en de diensten kunnen bij het type 60 teruggevonden worden. Net zoals dit type zouden ook deze machines in de loop van 1953 afgesteld worden en in 1954 / 1955 gingen 5 machines richting sloper.

De overige twee machines bleven echter in het N.M.B.S. over en zouden trouwens de zuster machines van het type 60 overleven. Daar waar de 62.006 in april 1959 definitief afgevoerd werd, zou de 62.004 de laatste locomotief van deze Pruisische reeks S 10 zijn die nog actief was. Deze locomotief werd pas op 11 mei 1960 uit het effectief geschrapt. Opmerkelijk is wel dat deze ex-Duitse machines in zeer ruime mate de machines van de Deutsche Reichsbahn overleefden, daar in Duitsland de laatste locomotieven in de derde jaren richting sloper gingen.

Vreemde locomotieven

Reeks 215 DB .

In het begin van de zestiger jaren besliste men bij de DB om de nog aanwezige stoomlocomotieven snel te vervangen en ontwikkelde men een krachtige diesellocomotief. Deze werd aangeduid als V 160. In 1960 werden 10 prototypelocomotieven ontwikkeld als reeks 216 en na een testperiode ontstond de serielevering, die vooral van de voorserie afweek in de motorkeuze, maar vooral in de hoekige kastvorm, die zo typisch zou worden voor deze machines.

Na de levering van meer dan 200 machines van deze reeks, werden verschillende verbeteringen aangebracht en ontstond de reeks 215. Ook hier werden 10 voorserie-machines gebouwd en vanaf 1968 werden 140 seriellocomotieven gebouwd. Deze machines zouden over het ganse grondgebied ondergebracht worden, de stelplaatsen Krefeld en Köln in de buurt van de grens zouden omstreeks 1972 deze nieuwe locomotieven op stal krijgen en geleidelijk de stomers van Stolberg gaan vervangen. Vanaf deze periode zouden ze ook het grensoverschrijdende verkeer gaan verzekeren met België en werden deze machines veelvuldig gebruikt op de verbinding Aachen-West – Montzen. Hier zouden de machines een tienmaal per dag de goederentreinen slepen. Maar ook de tweede goederenovergang – nl. Raeren – zou regelmatig door de machines reeks 215 bediend worden. Bij deze grensovergang ging het vooral om bijzondere goederentreinen die een groter ruimteprofiel hadden en die niet door de tunnel van Gemmenich konden gevoerd worden. Derde verbinding waar de locomotieven reeks 215 gebruikt werden was het lokale verkeer op de grensovergang tussen Losheim en Losheimergraben. Naast deze lokale dienst werden ook sporadisch militaire treinen gesleept naar Sourbrodt. Hier ging het parcours zowel over Wevercé als over Raeren, waarbij de machines het ganse traject reden.

Op de reizigersverbinding tussen Aachen en Liège was de inzet uiterst beperkt. Enkel bij een defect aan een machines reeks 184 DB en later bij defecten aan de reeks 16 of 18 werd de trein tussen Aachen en Welkenraedt of Verviers door een diesel gesleept. Slechts sporadisch werd in de zeventiger jaren doorgereden tot in Liège- Guillemins.

Deze toestand zou gedurende meer dan 10 jaar ongewijzigd blijven, doch intussen was er een huckepack verbinding ontstaan tussen Neuss en Antwerpen via Neerpelt. Deze trein werd vooreerst door de machines reeks 212 tot in Neerpelt gesleept, maar al vlug werden deze lichtere locomotieven vervangen door machines reeks 215 van de stelplaats Krefeld. Te Neerpelt werd deze treinen door machines reeks 59 van Antwerpen overgenomen.

Vanaf 1985 werd het plan opgevat om deze locomotiefwissel te Neerpelt uit te sluiten en de Duitse machines tot in Antwerpen te laten doorrijden. Er werden opleidingsritten georganiseerd voor de bestuurders van Mol en zeven machines – de 215.026 tot 215.032 – werden uitgerust met het Belgische beveiligingssysteem voor de detectie van de krokodillen en later ook voor het TBL systeem. Gedurende vijf jaar zouden deze machines dan ook deze ene slag naar Antwerpen-Schijnpoort voor hun rekening nemen. Intussen werden de moderniseringswerken aan de tunnel van Gemmenich doorgevoerd en werden vanaf de zomerregeling van 1991 de huckepack treinen via Montzen omgeleid en kreeg men een nieuwe situatie in de inzet. Op dat ogenblik werd deze trein gereden door bestuurders van Montzen en Hasselt.

Daar er nu voldoende bestuurders opgeleid waren, kwam de vraag van de DB om het km-tekort op te vangen door de reeks 215 uitgebreider in België te gebruiken. Op dat ogenblik reed de N.M.B.S. trouwens met de reeksen 16 en 18 belangrijke afstanden op Duits grondgebied. Op de verbinding naar Aachen werden alle treinen door Belgische machines tot in de Duitse grensstad gereden, terwijl de Duitse machines slechts tot Montzen doorstootten. Zodoende werd een eigen reeks opgesteld en werd vier machines in deze reeks opgenomen. Naast de boven genoemde Huckepack treinen werden nog andere goederendiensten opgenomen. Zo was er een gewone goederentreinen vanuit Montzen naar Antwerpen-noord, werden verschillende Fordtreinen door de Duitse machines gereden vanuit Winterslag en Hasselt en waren er enkele treinen naar Kinkempois en zelfs een kalktrein naar Hermalle-sur-Huy. Met enkele wijzigingen werd deze toestand tot ca. 1997 behouden, maar met de indienststelling van de nieuwe Thalys-dienst verminderde het aantal diensten van

de reeks 16 in Duitsland en kon ook de inzetreeks steeds verder ingekrompen worden. Eerst vielen de diensten naar Antwerpen weg en verder werd ook Kinkempois eindpunt voor de reeks 215.

Opmerkelijk is wel dat gedurende deze periode dat de reeks 215 in België toegelaten is, deze machines ook tal van bijzondere diensten voor hun rekening genomen hebben. Zo werden de machines regelmatig gebruikt voor extra-reizigerstreinen onder meer bij de TTB-dagen maar ook voor speciale ritten met museumvoertuigen. Hierdoor werd deze machine ook regelmatig ingezet op verbindingen die niet in het inzetpatroon voorzien waren. Verste uitstap hierbij was o.m. Oostende en Jemelle.

Op dit ogenblik zijn er nog twee inzetreeksen in België. De hoofdreeks is ingekrompen tot nog slechts 3 inzetdagen en heeft men nog slechts twee treinparen naar het privé- vormingsstation van de Ford te Genk en één treinpaar naar Kinkempois. Overige bestemmingen zijn er niet meer.

De tweede reeks omvat ook drie inzetdagen, ditmaal voor machines niet niet noodzakelijk uitgerust zijn met de Belgische TBL- signalisatie. Deze machines verzekeren de pendelritten tussen Montzen en Aachen-West. Tijdens het weekend worden drie machines te Montzen afgesteld.

De schilderijen:

Daar de machines gedurende de ganse loopbaan naar België komen, werden ze dan ook met de drie verschillende kleurstellingen uitgerust:

- oorspronkelijke rode schildering
- de turkoiise – beige uitvoering
- de nieuwe verkeersrode schildering.



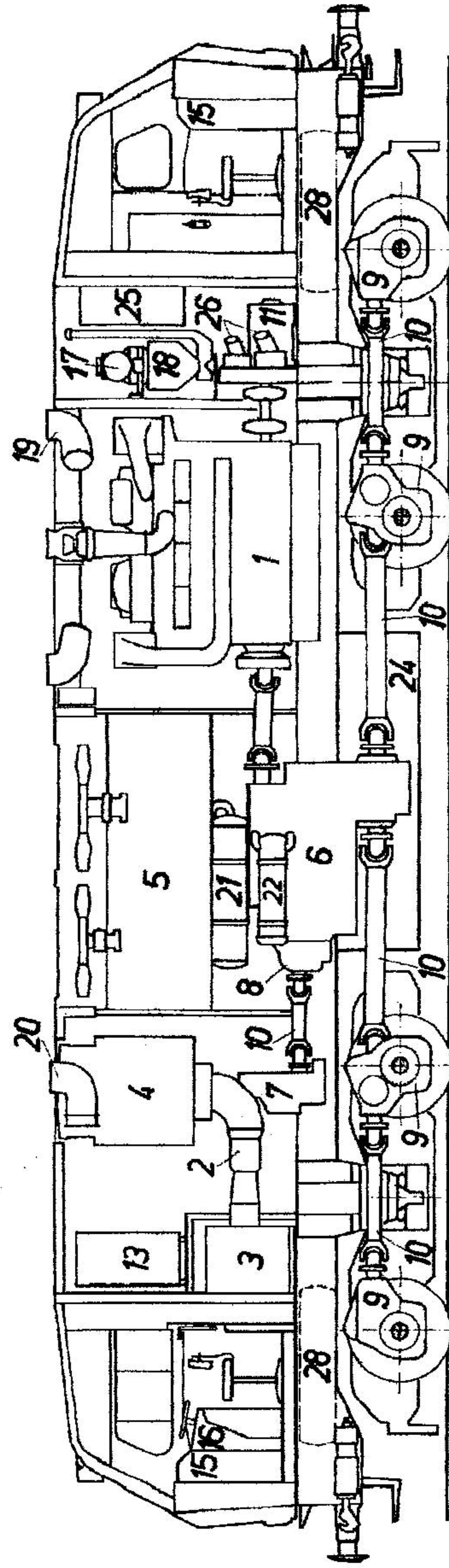
Locomotief 215 113 met de buurtgoederentrein te Raeren in 1974

Foto J. Casier

Diesellokomotief reeks 215

B'B'

Duitsland DB > DB AG.



Loopbaan :

Nummering : 215.001 - 215.010
 215.011 - 215.140
 Effectief (bij bouw) 140
 Bouwer kast : Krupp
 Levering : 1968 - 1969
 Ombouw --
 Buiten dienst : --

Asindeling :

B'B'
 Snelheid 140 km/h

Remming :

Kompressor : Westinghouse
 Debiet : 1 500 l/min
 Automatische rem Remkraan FV2
 Rechtstreekse rem : Remkraan Fd1

Kenmerken :

Motor :
 Bouwer : MAN / MTU
 Type : MB 16V 652 TB
 Werkingsprincipe : Viertakt
 Wijze van inspuiting : Rechtstreeks
 Omwentelingsnelheid : 1 500 omw/min
 Inspuitedruk : 400 bar
 Cilinders : 16 in V
 Boring / Zuigerslag mm
 Zuigersnelheid : (gem) 7,5 m/s
 Massa motor : 17 000 kg
 Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer : Voith / MTU
 Werking : Hydraulisch
 3 koppelomvormers
 1 directe koppeling
 Keerkoppeling : Voith
 Overbrenging op wielen : rechte tandwielen

Afmetingen :

Totale lengte : 16 400 mm
 Lengte kast : 15 600 mm
 Breedte : 2 800 mm
 Hoogte vloer : 1 150 mm
 Hoogte dak : 4 260 mm
 Hoogte totaal : 4 280 mm
 Radstand (totaal) : 11 400 mm
 Afstand tussen draaistell. : 8 600 mm
 Afstand binnen draaistell. : 2 800 mm
 Oversteek voor : 2 500 mm
 Oversteek achter : 2 500 mm
 Diameter drijfwielen : mm
 Massa (rijvaardig) : 80 000 kg
 Aslast : 4 x 20 000 kg
 Massa /lopende meter : 4 878 kg/m
 Trekkraft : 170 kN
 Uurvermogen : 1 400 kW
 Beschikbaar vermogen

Lijn 140

Ottignies – Charleroi .

Al zeer snel in de geschiedenis van de Belgische Spoorwegen ontstond het plan om het industriegebied van Charleroi te verbinden met de haven van Antwerpen te verbinden zonder Brussel te moeten doorkruisen. N 1852 werden dan de plannen opgesteld voor deze verbinding en op 31 maart van dat jaar werd de “Société anonyme du chemin de fer de Charleroi à Louvain” opgericht.

Al dadelijk begon men met de uitbouw van deze lijn en het noordelijke deel – de lijn 139 – kwam begin 1855 gereed, maar ook aan het zuidelijke deel werd gewerkt en op 4 juli 1855 werden de aansluitingen van de steenkoolmijnen rondom Lodelinsart en Gilly op het Etat Belge net te Charleroi aangesloten. De werken vorderden zeer vliug en Court-St-Etienne werd op 14 augustus 1855 vanuit Wavre bereikt en een goede week later werd ook het langste baanvak tussen Court-St-Etienne en Gilly voor het verkeer vrijgegeven. Het verkeer bestond op dat ogenblik vooral uit zware kolentreinen vanuit de mijnzetels langs de verbinding en enig eerstverkeer. Al vlug werd duidelijk dat een verlenging van de lijn nodig was om het verkeer rendabel te kunnen uitvoeren en in 1857 kwam het al tot een fusie tussen deze maatschappij en de “Chemin de fer de Châtelineau à Morialmé” en zodoende kon al doorgereden worden naar het industriegebied ten zuiden van Charleroi en verder naar het Noord-Franse bekken. Hiervoor moesten echter twee korte verbindingslijnen aangelegd worden en Gilly en Lodelinsart enerzijds en Châtelineau anderzijds. Deze verbinding werd in 1862 opengesteld. Intussen had de maatschappij zijn naam veranderd in de “Société anonyme de l’Est Belge”

Geleidelijk aan werd de maatschappij uitgebreid door de overname van verdere maatschappijen – o.a. de Antwerpen – Rotterdam en vanaf eind 1864 ontstond dan ook een directe verbinding tussen de Antwerpse haven en het noorden van Frankrijk. De latere lijn 140 zou in deze verbinding een belangrijke rol gaan spelen. Door verdere fusies met o.a. de “Entre Sambre et Meuse” ontstond dan ook de “Grand Central Belge” die een groot gedeelte van het Belgische net exploiteerde. In deze periode ontstond ook een stelplaats te Lodelinsart voor het verkeer op deze verbinding.

De verbinding Charleroi – Ottignies – Leuven (Antwerpen) werd niet alleen in het goederenverkeer een belangrijke schakel, maar kende ook een uitgebreid reizigersverkeer: naast de typische voorstadstreinen van Charleroi waren er ook diverse doorgaande diensten over de ganse lijn. In 1897 werd de Grand Central Belge overgenomen door de Etat Belge en werd ook de lijn 140 opgenomen in het Staatsnet. Dit leidde echter tot een vermindering van de diensten, daar de goederentreinen op deze verbinding afgeleid werden via Namur en Gembloux. Nochtans zou de lijn een belangrijk deel van het lokale goederenverkeer rondom Charleroi blijven verzekeren. Pas in de jaren twintig van deze eeuw zou – door de sterke uitbreiding van het verkeer – en zou het grootste deel van het verkeer uit het oostelijk deel van Charleroi terug over de lijn 140 gevoerd worden en kende en een tweede bloeiperiode. De installaties werden gemoderniseerd en uitgebreid en de goederenstations vergrootten hun capaciteit. In de volgende periodes zou het verkeer sterk wisselen: het reizigersverkeer bleef beperkt tot de verbinding Charleroi-Ouest – Ottignies – (Wavre), het aantal goederentreinen schommelde met de conjunctuur in de streek en zou na de tweede wereldoorlog sterk dalen door de sluiting van een aantal mijn en bedrijven in de streek.

In de jaren zeventig zou de capaciteit van de lijn 124 te klein worden en besliste de N.M.B.S. om een groot deel van de goederentreinen om te leiden via de lijn 140 via Ottignies, Leuven naar Antwerpen. Hierdoor moest de lijn dringend aangepast worden aan de nieuwe behoeften en werd de elektrificatie van de verbinding beslist. De moderniserings- en elektrificatiewerken aan de lijn duurden ongeveer vier jaar, maar met ingang van de zomerregeling van 1987 werd de lijn elektrisch ingereden. Inmiddels was de verbinding terug dubbelsporig uitgebouwd.

Enig hiaat was nog de verbinding Charleroi-Ouest – Charleroi-sud. De verbinding was zo gemaakt dat ze de industriële vestigingen in het westen bediende, maar door de krappe toestand was er een verbinding tussen de beide stations van Charleroi. Deze verbinding van minder dan één km omvatte het overschrijden van de Sambre en de doortocht doorheen een oude industriegebied. Toch vond men een oplossing om deze verbinding te maken en na een volledige ombouw van de inrit van het station Charleroi-sud en de aanleg van een brug in een

zeer krappe bocht, werd deze verbinding op dezelfde datum in gebruik genomen. Hierdoor werd ook de reizigersverbinding aantrekkelijker en konden de reizigers uit deze streek rechtstreeks overstappen op de treinen aan de vernding Liège – Charleroi – Mons, zonder de afstand tussen beide stations te voet af te leggen. Op dit ogenblik heeft men dan ook een zeer moderne en goed ontwikkelde verbinding zowel in reizigers- als goederendienst.

Voornaamste data :

04/07/1855	Opening baanvak Charleroi – Lodelinsart – Gilly
14/08/1855	Opening baanvak Ottignies – Court-St-Etienne
23/08/1855	Opening baanvak Court-St-Etienne – Gilly
31/03/1852	Oprichting Chemin de fer de Charleroi à Louvain
23/03/1859	Oprichting van SA de l'Est Belge
01/01/1864	Oprichting van Grand Central Belge
11/05/1897	Overname oor Etat Belge > 1926 N.M.B.S.
31/05/1987	Elektrificatie lijn 140
31/05/1987	In dienst stelling van verbinding Charleroi-ouest – Charleroi-sud

Stations – stopplaatsen :

FCR	FCR	Charleroi-sud	
FCRO	FCRO	Charleroi (ville basse) - > charleroi-ouest	<i>Km 0</i>
FDP		Dampreny	<i>Km 1</i>
LDS	LDS	Lodelinsart	<i>Km 4</i>
		Bois-Noël	<i>Km 5</i>
LNRS	LNRS	Ransart	<i>Km 7</i>
		Wangenies	<i>Km 10</i>
LFR	LFR	Fleurus	<i>Km 12</i>
GLG	GLG	Ligny	<i>Km 15</i>
GMB		Marbais	<i>Km 17</i>
		Marbisoux	<i>Km 19</i>
GTI	GTI	Tilly	<i>Km 20</i>
		Strichon	<i>Km 22</i>
LLE	LLE	Villers-la-Ville	<i>Km 25</i>
GLR		La Roche	<i>Km 27</i>
		Faux	<i>Km 28</i>
LCN	LCN	Court-St-Etienne	<i>Km 32</i>
MCM		Ceroux-Mousty	<i>Km 33</i>
LT	LT	Ottignies	<i>Km 35</i>

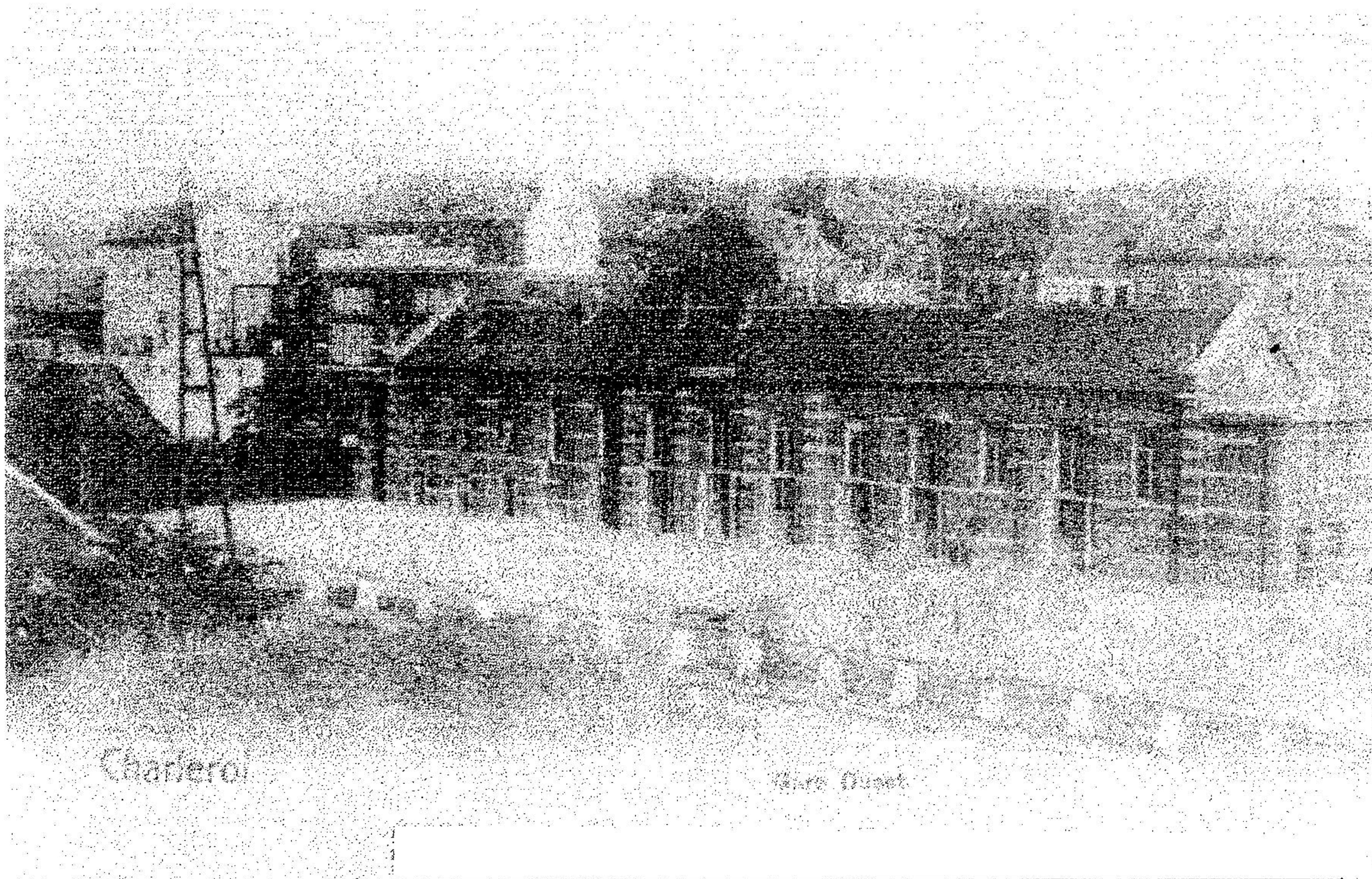
Vertakkingen :

Geen

Industrie :

Dampreny	steenkoolmijn
Lodelinsart	steenkoolmijn, metaalnijverheid
Ransart	steenkoolmijn
Fleurus	steenkoolmijn, metaalnijverheid
Ligny	steengroeve
Marbais	steengroeve
Court-St-Etienne	metaalnijverheid

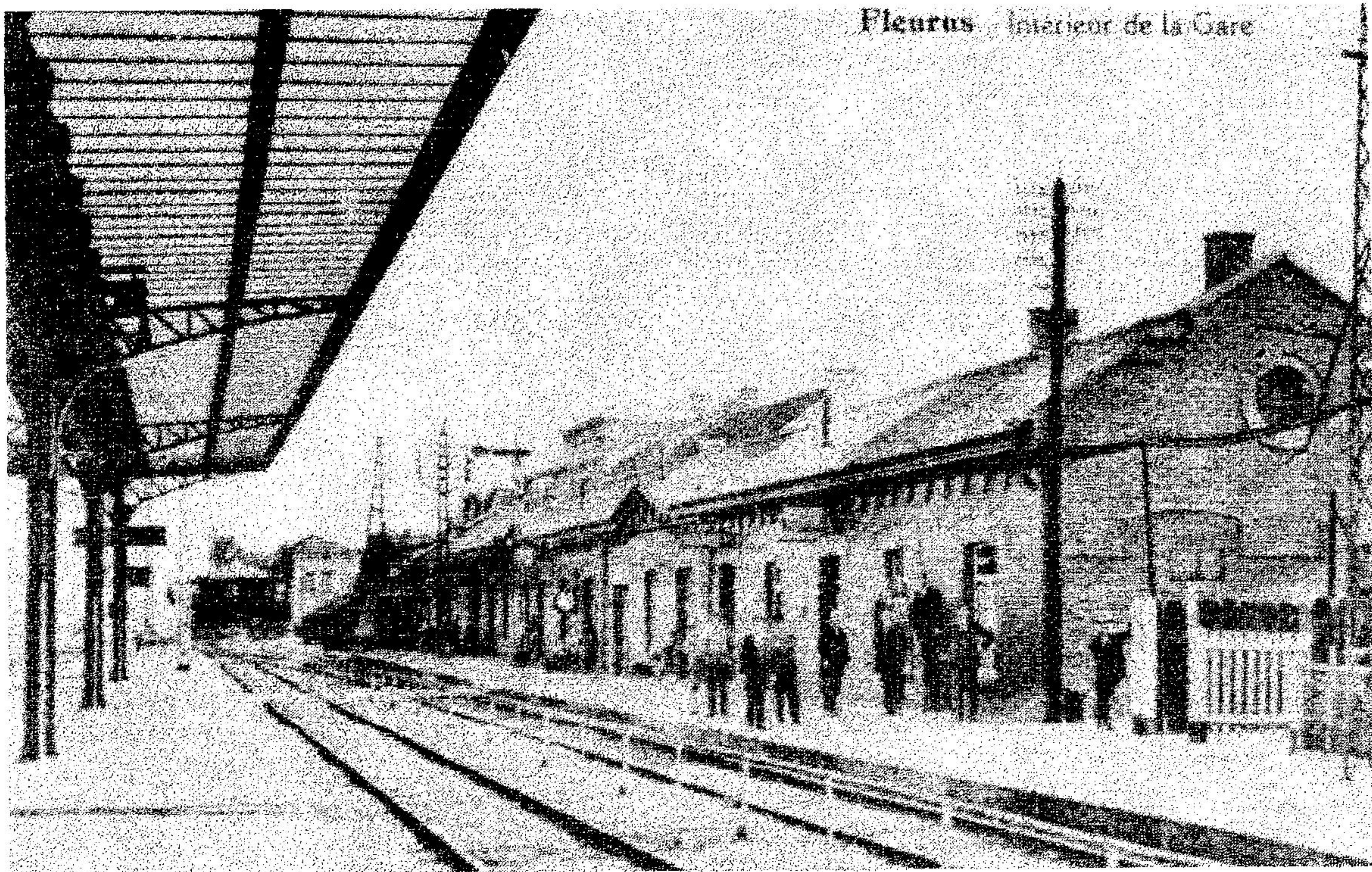
Onder – station Charleroi-ouest



140		Charleroi Fleurus - Ottignies											140	
km		5001	5003	6207	2403	2071	6217	1075	6219	6221	6225	5061	6231	
0	Charleroi (Ouest)	4.05	4.19	—	5.24	—	6.20	7.24	—	8.07	10.10	—	12.13	
1	Dampremy	4.08	4.22	—	5.28	—	6.23	—	—	8.11	10.14	—	12.16	
4	Lodelinsart	4.14	4.28	—	5.37	—	6.29	7.32	—	8.16	10.21	—	12.24	
5	Bois-Noël	4.19	4.33	—	5.42	—	6.34	—	—	8.20	10.26	—	12.29	
7	Ransart	4.24	4.38	—	5.47	—	6.39	7.40	—	8.24	10.31	—	12.34	
10	Wangenes	4.29	4.43	—	5.52	—	6.44	—	—	8.28	10.36	—	12.39	
12	Fleurus ♀	4.33	4.47	—	5.56	—	6.48	7.46	—	8.32	10.40	—	12.43	
15	Ligny (Carrières)	4.34	4.56	—	5.57	—	7.16	7.47	—	8.39	10.41	—	12.44	
18	Marbais	4.40	5.01	—	6.03	—	7.21	—	—	8.43	10.48	—	12.49	
19	Marbisoux	4.45	5.05	—	6.08	—	7.26	—	—	8.47	10.53	—	12.54	
21	Tilly	4.49	5.08	—	6.12	—	7.30	—	—	8.50	10.57	—	12.58	
23	Strichon-Mellery	4.53	5.11	—	6.16	—	7.33	—	—	8.52	11.00	—	13.01	
25	Villers-la-Ville	4.57	5.15	—	6.20	—	7.37	—	—	8.54	11.04	—	13.05	
28	La Roche (Brabant)	5.01	5.19	—	6.25	—	7.41	—	—	8.57	11.08	—	13.09	
29	Faux	5.05	5.23	—	6.30	—	7.46	—	—	9.00	11.13	—	13.14	
32	Court- St-Etienne	5.08	5.26	—	6.34	—	7.50	—	—	9.02	11.17	—	13.18	
34	Céroux-Mousty	5.12	5.30	—	6.38	—	7.54	8.03	—	9.06	11.21	—	13.22	
36	Ottignies ♀	5.18	5.31	6.00	6.40	7.28	7.55	8.04	8.52	9.06	11.22	12.15	13.23	
—	Bruxelles (Q. L.) 161	5.23	5.34	6.03	6.44	7.34	7.59	8.09	8.56	9.09	11.26	12.19	13.27	
—	Namur 161	5.28	5.38	6.07	6.48	7.34	8.04	8.09	9.00	9.12	11.30	12.23	13.32	
—	Bruxelles (Q. L.) 161	6.17	6.24	6.54	7.26	8.20	8.39	8.39	9.39	9.39	12.18	13.14	14.39	
—	Namur 161	7.28	7.28	7.28	8.02	8.32	—	9.40	9.40	10.26	—	13.18	(3)14.39	

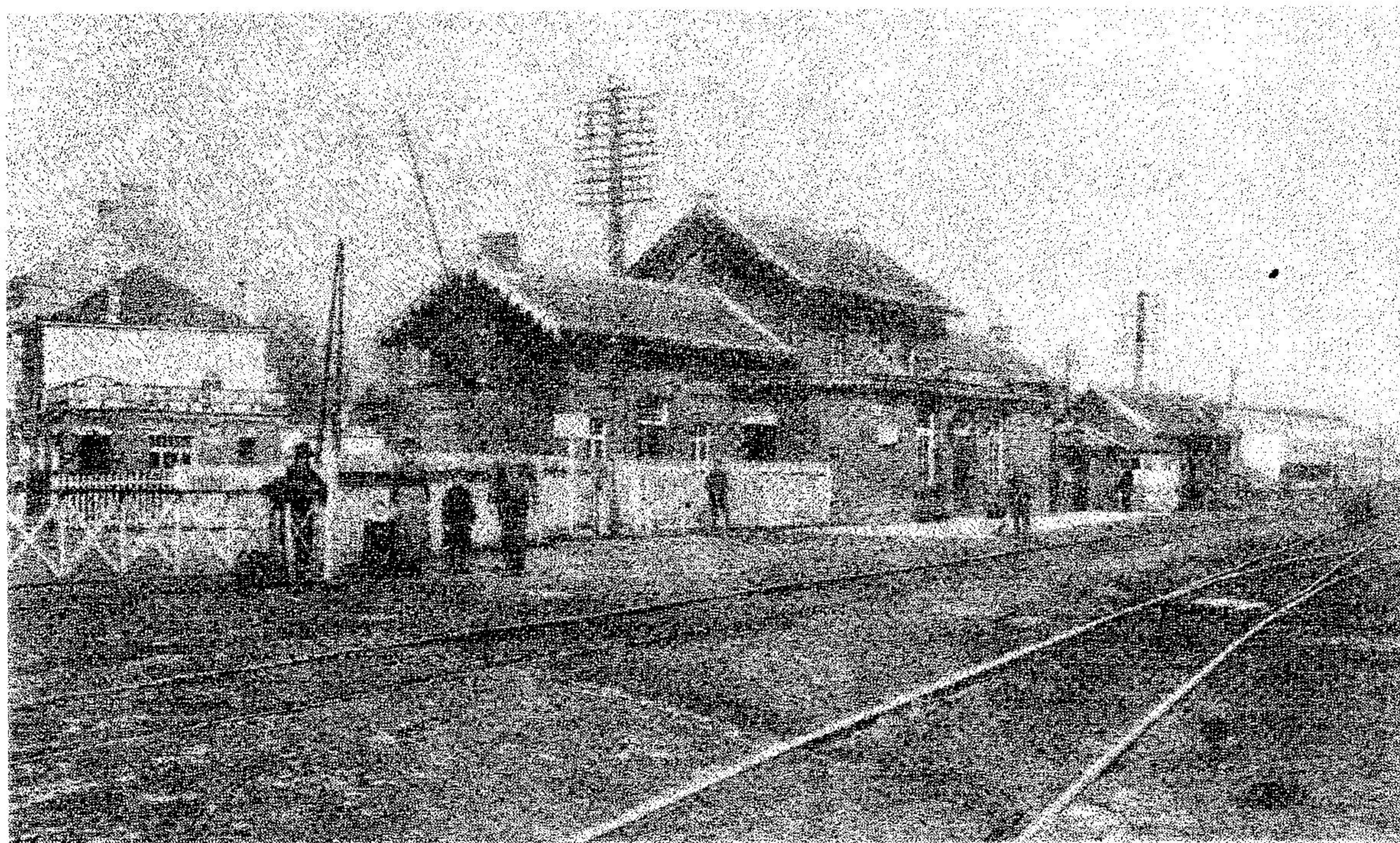
	5653 6227	6233	2469	5659	6239	6241	6245	5683	6259	6259
Charleroi (Ouest)	14.36	—	—	—	16.11	17.19	18.22	19.26	22.50	23.04
Dampremy	14.39	—	—	—	16.14	17.22	18.25	19.29	22.53	23.07
Lodelinsart	14.44	—	—	—	16.23	17.28	18.29	19.34	22.59	23.12
Bois-Noël	14.48	—	—	—	16.28	17.33	18.33	19.38	23.04	23.16
Ransart	14.53	—	—	—	16.33	17.38	18.36	19.42	23.09	23.20
Wangenes	14.57	—	—	—	16.38	17.43	18.40	19.46	23.14	23.24
Fleurus ♀	15.01	—	—	—	16.42	17.47	18.44	19.50	23.18	23.28
Ligny (Carrières)	15.10	—	—	—	16.44	17.48	18.45	19.51	23.30	23.32
Marbais	15.17	—	—	—	16.49	17.54	18.50	19.59	23.35	23.37
Marbisoux	15.21	—	—	—	16.54	17.59	18.54	20.03	23.39	23.41
Tilly	15.24	—	—	—	16.58	18.03	18.57	20.06	23.42	23.44
Strichon-Mellery	15.27	—	—	—	17.01	18.07	19.00	20.10	23.45	23.47
Villers-la-Ville	15.31	—	—	—	17.05	18.11	19.03	20.13	23.48	23.50
La Roche (Brabant)	15.35	—	—	—	17.09	18.15	19.07	20.18	23.53	23.54
Faux	15.39	—	—	—	17.14	18.20	19.11	20.22	23.57	23.58
Court- St-Etienne	15.42	—	—	—	17.18	18.24	19.14	20.25	0.00	0.01
Céroux-Mousty	15.46	—	—	—	17.22	18.28	19.18	20.29	0.04	0.05
Ottignies ♀	14.05	15.47	17.09	17.09	17.23	18.28	19.18	20.30	0.05	0.06
Bruxelles (Q. L.) 161	14.08	15.50	17.12	17.12	17.27	18.32	19.21	20.34	0.08	0.09
Namur 161	14.12	15.54	17.16	17.16	17.31	18.37	19.25	20.38	0.12	0.13
Bruxelles (Q. L.) 161	15.24	(5)16.24	17.52	17.52	18.24	19.06	19.49	21.42	—	—
Namur 161	15.24	16.50	18.00	18.00	(2)18.33	(4)19.48	20.14	21.38	—	—

Boven : station Fleurus
Onder : station Ransart

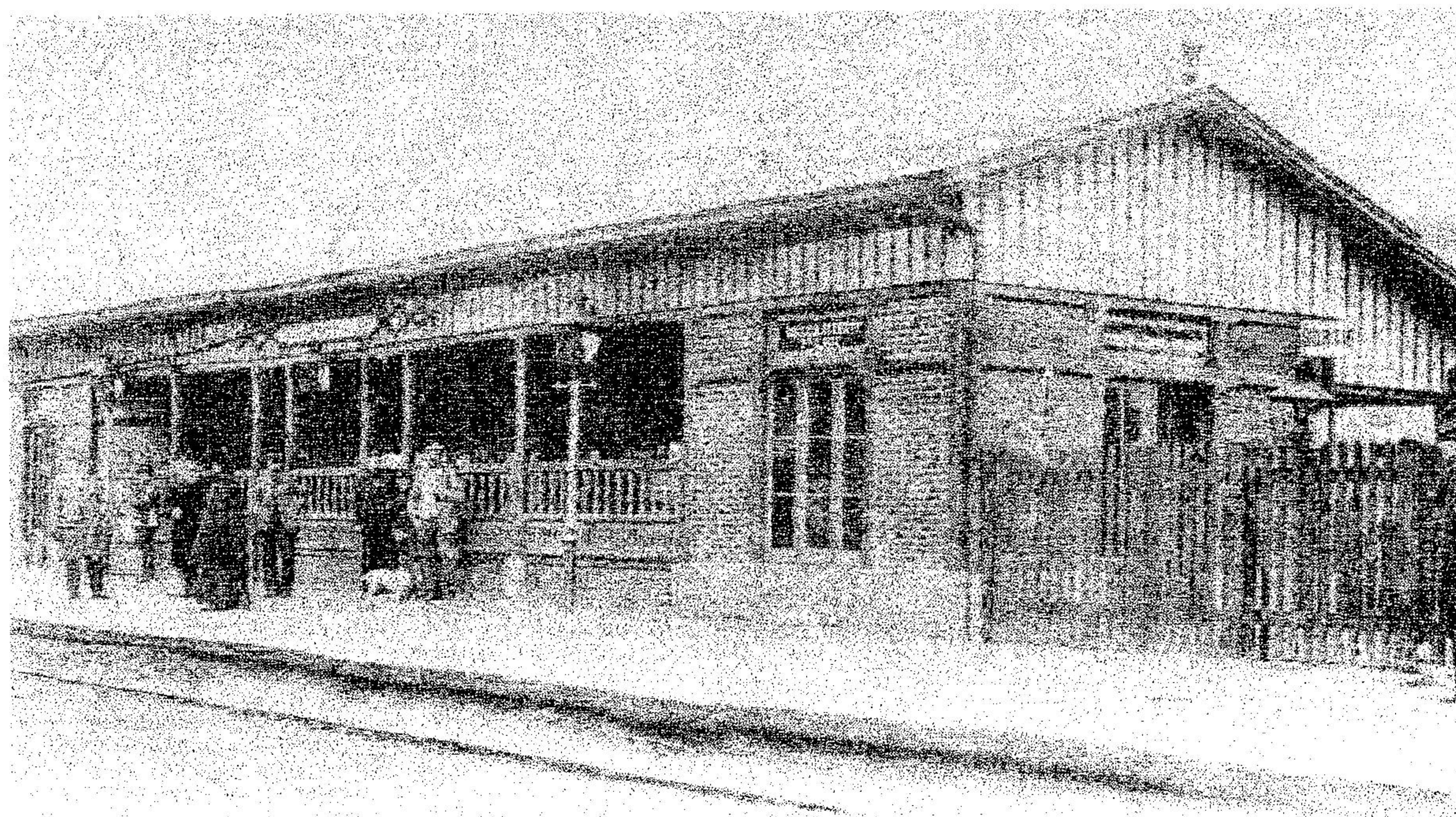


Boven : station Court-St-Etienne
Onder : station Villers la Ville

foto's N.M.B.S.



Court-St-Etienne. La Gare



VILLERS-LA-VILLE. LA STATION.

Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 140

140

Fleurus - Lodélinart } Monceau
Chatelaineau

140

Verhältniszahl der Bremsung Remming - Freinage	Nenner der Gefällebremsung Teruglooping - Dérive	Last-Charge Lok. 0.8.0 (T. 81)	Fahrzeit - Ritidj Temps de parcours	Zugnummer Trainnummer Numéro du train	Awl	Ua	Up	Ua	Awl	Awl	N	N	Dg	Ub	Dg	Ub	Dg	Ua	Dg	N	Dg	N	N	Ua
					Dg	Ua	Up	Ua	Dg	Dg	N	N	Dg	Ub	Dg	Ub	Dg	Ua	Dg	N	Dg	N	N	Ua
				Verkehrstage Kenfetter - Caractéristique H.-u.U.Nr.-Böekhouding-Compt. Höchstgeschwindigkeit Max. snelheid - Vit. max.	B	BW	W	W	BW	B	W	W	BW	W	W	W	W	BW	W	B	W	W	BW	
					(F)	FSD	(SD)	(SD)	FSD	(F)	(SD)	(SD)	FSD	(SD)	(SD)	(SD)	(SD)	FSD	(SD)	(F)	(SD)	(SD)	FSD	
					45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	
				FLEURUS	0.34				8.34	10.34			11.49				12.13		13.26		14.50	14.18		
	12	1000 (1)	5	Wangenies	39				49	39							19		46		15.16	15.00		
			5	RANSART	0.44				8.59	10.44			11.59				12.29		13.56		14.26	15.10	15.25	
				Lodélinart (Verreries des Hamen- des) (G.P.)									12.07									35	59	
	140	1770	9	LÖDELINSART	0.53				9.08	10.53			11.05	11.30			12.16		12.38		14.05	15.25	15.35	
				Charleroi (Nord) (D)			7.35																17.10	
			10	Montignies-sur-Sambre			7.45					15											45	
			8	Roctiau (G. P.)								31											18.35	
			5	Abzw. Bif. du Trieu-Kaisin					9.00														42	
			4	Dampremy (D)	0.58				07														44	
				Dampremy (Charb.) (D)					09															
			3	Charleroi (Ouest)																				
			5	Charleroi (Ouest) (Riv. de la Sam- bre)																				
			8	Marcinelle	1.04				9.22															
				Abzw. Bif. de Marcinelle					50															
			5	CHARLEROI (SUD)																				
			7	CHARLEROI (SUD) QUAI																				
				Couillet-(Centre) (D)																				
			8	Couillet-Montignies																				
			3	MONTIGNIES (FORMATION)																				
			3	Abzw. Bif. du Trieu-Kaisin																				
			6	Sambre et Moselle (Raccord.)																				
			2	CHATELINEAU-CHATELET																				
			2	Abzw. Bif. du Nord																				
			8	Marchienne (Est) (D)																				
			4	Abzw. Bif. de la Sambre																				
			3	MARCHIENNE-AU-PONT																				
			3	Abzw. Bif. vers Piéton, Monceau et Roux																				
			8	MONCEAU																				

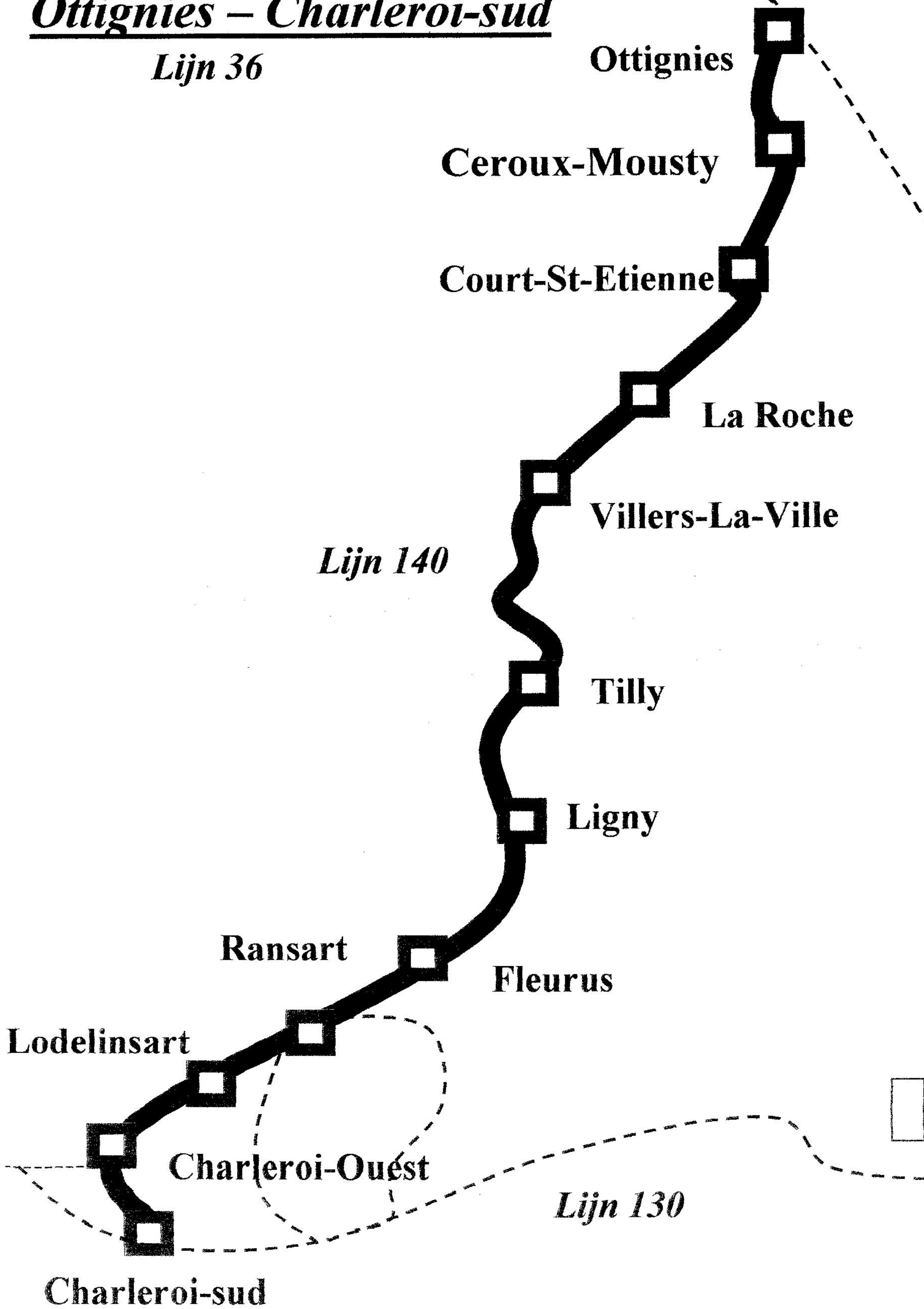
Lijn 140

Ottignies – Charleroi-sud

Lijn 36

Lijn 161

Lijn 139



N.M.B.S. – actueel

Actuele berichten

00 Bij deze stellen wordt de inzet steeds verder beperkt door de levering van de moderne stellen. Dit heeft tot gevolg dat vooral de stellen van de eerste reeksen 150 – 220 voor een gedeelte in reserve geplaatst werden. Door de nieuwe zomerregeling waren er ook verschillende wijzigingen in de werkplaatsdienst op te tekenen. Op 28 mei hadden we dan ook de volgende mutaties:

167 – 168	van Stockem	naar Merelbeke
223 – 224	van Merelbeke	naar Schaarbeek
225 – 250	van St-Ghislain	naar Schaarbeek
251 – 270	van St-Ghislain	naar Charleroi

De stellen 223 – 250 van Schaarbeek worden echter voor grootste gedeelte vanuit Kinkempois gebruikt op de verbindingen vanuit Liège naar Maastricht en als versterkingsstellen naar Antwerpen. De mutatie van de stellen 251 – 270 heeft te maken met de indienststelling van de nieuwe werkplaats Charleroi en de sluiting van St-Ghislain.

03 Zoals reeds in vorig nummer van het tijdschrift behandeld, veranderde de inzet van de “Breaks” met ingang van de zomerregeling drastisch. Dit leidde dan ook tot diverse transferts van materieel

301 – 321	van Stockem	naar Kinkempois
322 – 323	van Hasselt	naar Kinkempois
360 – 375	van Merelbeke	naar Hasselt
417 – 440	van Kinkempois	naar Merelbeke

Voor de inzet te Hasselt veranderde met een bediening van de Ir- diensten Turnhout Manage en Leuven – Antwerpen / St-Niklaas. In het begin van de zomerperiode werden ook de trein Antwerpen – Hasselt – Liège door de reeks 03 gereden, maar door verschillende ongevallen en door defecten was er een tekort aan stellen en werden deze diensten vrij snel terug overgenomen door de reeks 06.

Anderzijds bleven ook nog enkele stellen te Stockem achter en deze rijden nog enkele piekurdiensten tussen Brussel en luxembourg. Reden hiervan is de grotere capaciteit van deze stellen en de lengte van de perrons in sommige stations. Hierdoor was een

uitbreiding van het aantal stellen onmogelijk. Door deze kleine rees blijven de 325 en 326 voorlopig nog eigendom van de CFL.

- 04 In tegenstelling met de plannings, werden niet alle diensten tussen Brussel en Luxembourg vergenomen door de reeks 05. Reden hiervoor is et feit dat sommige piekuurtreinen op et limiet van hun capaciteit gekomen waren en dat een inzet van de reeks 05 deze zou verminderen. Hierdoor bleven deze treinen verder met stellen reeks 03 gereden. De inzet op de verbinding Brussel – Luxembourg zorgde wel voor mutaties bij de stellen reeks 05

501 – 524 van Hasselt naar Stockem

Mogelijk worden tijdens de volgende maanden toch nog twee stellen van deze reeks aan de CFL afgestaan in ruil voor de twee stellen reeks 03

- 06 De gevoelige wijziging in de reizigersdiensten had ook rechtstreeks gevolg voor de inzet bij de stellen reeks 06 en ook dit leidde tot diverse stelplaatswijzigingen:

601 – 640	van St-Ghislain	naar Charleroi	(nieuwe werkplaats)
641 – 642	van St-Ghislain	naar Schaarbeek	
723	van Hasselt	naar Kinkempois	
753 – 755	van Hasselt	naar Oostende	

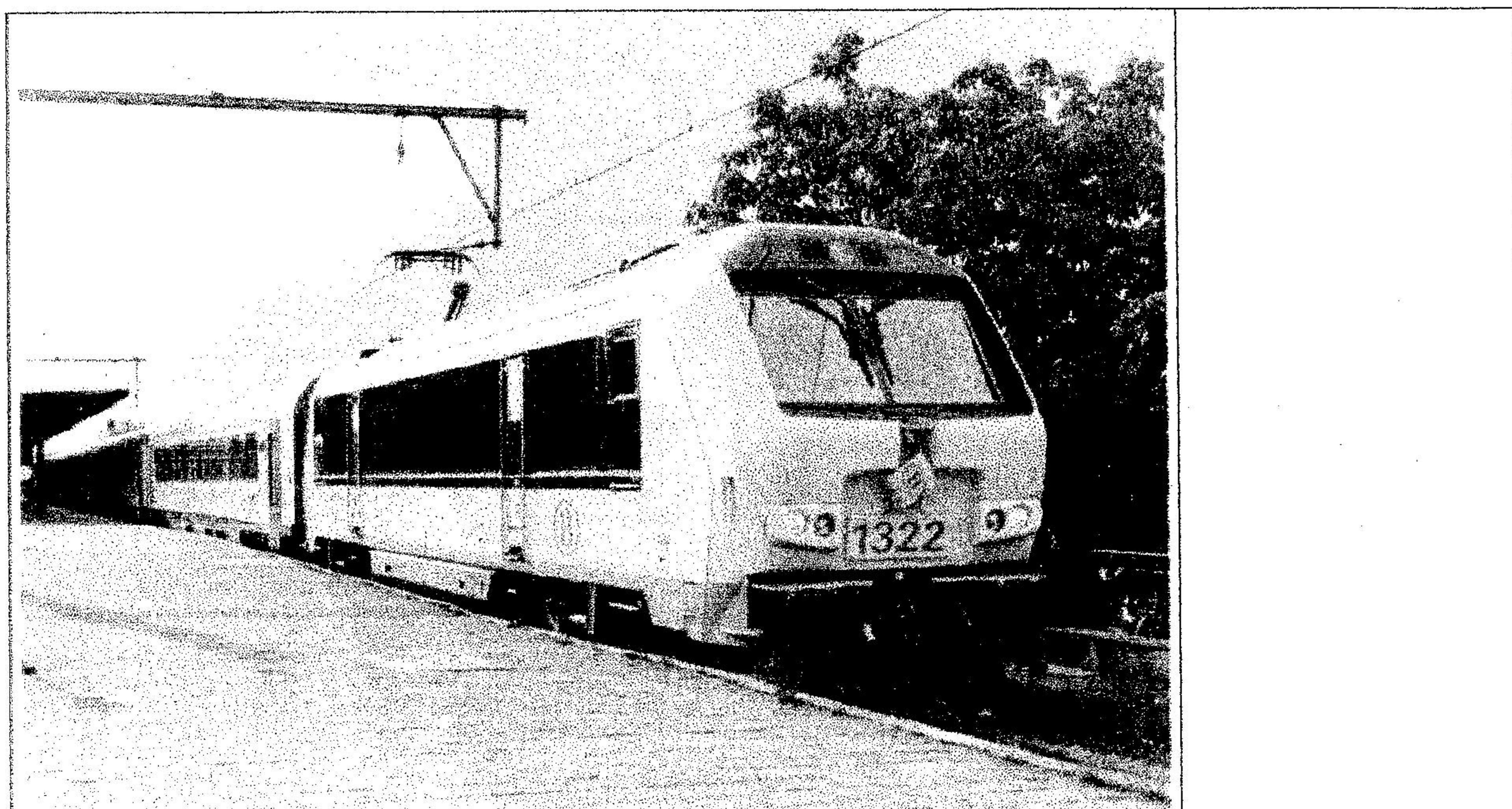
De eigenlijke inzet veranderde echter praktisch niet, slechts enkele diensten werden van de reeks 00 overgenomen, terwijl de IR-diensten gedeeltelijk naar de vrijgekomen stellen reeks 03 overgeheveld werden. De modernisering gaat anderzijds gewoon verder en de stellen 603, 608, 611, 624 en 636 deden het aantal getransformeerde stellen aangroeien.

- 08 Zonder enige wijziging in de inzet werden de 44 stellen van deze reeks oor Schaarbeek aan de nieuwe werkplaats Charleroi overgedragen.

- 11 Brussel-zuid kreeg met ingang van de zomerregeling opnieuw elektrische locomotieven in zijn werkplaats. De stationering te Merelbeke was voor deze Benelux-machines geen gelukkige oplossing. Daarom besliste en om deze twaalf machines met ingang van de zomerregeling terug in het Brusselse te stationeren. Ondertussen zijn de 1191 en de 1198 al in de CW Salzannes binnengegaan voor hun eerste grote herziening en op verschillende plaatsen werden ze gemoderniseerd. Net alleen enkele elektrische componenten werden vervangen, ze kregen ook de nieuwe stroomafnemers die ook op de reeks 13 gebruikt worden.

- 12 Opnieuw werd de inzet van deze locomotieven aangepast, het aantal treinen verminderde, maar de locomotieven rijden zowel in België als in Frankrijk verder door. Bestemmingen in België zijn nu Gent-Zeehaven, Muizen, Zandvliet maar ook Montzen. en Monceau. In Frankrijk rijden ze door tot in Fréthun (Calais), Archeres en Bobigny. In reizigersdienst is er enkel de autoslaaptrein 1430/1433 naar Lourdes die tussen Denderleeuw en Lille op sleeptouw genomen wordt.

- 13 De betrouwbaarheid van deze machines verbetert zienderogen en daarom zijn er al drie inzetreeksen opgesteld: hoofdreeks is de verbinding Oostende – Brussel – Liège – Eupen waar alle treinen door de reeks 13 gesleept worden. Er zijn voldoende machines aanwezig en zodoende is het uiterst zeldzaam dat een andere locomotief deze dienst overneemt. De tweede dienst is deze tussen Antwerpen en Oostende. Deze treinen worden in trek- duwdienst gereden. Hier komt het meer voor dat de treinen door de reeks 21/27 verzekerd worden, waarbij op dat ogenblik aan de twee uiteinden een locomotief aanwezig is. De derde beperkte dienst is deze tussen Liège en Luxembourg. Hier komen ze enkel tot inzet voor de binnenlandse treinen (Liège – Gouvy) en voor de autoslaaptreinen vanuit Bressoux. Deze treinen worden te Gouvy door de oude locomotieven reeks 3600 overgenomen. Reden hiervoor is dat de Belgische reeks 13 nog niet op het CFL-net mag rijden – de machines zijn nog niet aangepast voor de CFL signalisatie – en de CFL reeks 3000 mag nog niet op de SNCF net. De reeks 3600 rijdt de trein dan ook tussen Gouvy en Thionville.



- 15 De inzet van de oude meerspanningslocomotief werd verder uitgebreid tot 4 inzetdagen voor vijf machines. Ze rijden vooral piekuurtreinen tussen Brussel en Welkenraedt en toeristische treinen in de zomerperiode tussen Welkenraedt en Blankenberge. De inzet van deze machines blijft zeker nog een vier à vijf jaar verzekerd.
- 16 Door het groot aantal defecten is de inzetreeks van de reeks 16 verminderd tot slechts 4 inzetdagen. De treinen 423/ 428 worden door een reeks 27 gesleept en hebben locomotiefwissel te Aachen-Hbf.
- 22 De reeks 22 kreeg – door het locomotieftekort – opnieuw een aantal nieuwe taken. Naast de vele piekuurtreinen wordt de IC-verbinding Oostende – Kortrijk vanaf de zomerregeling door de reeks 22 gesleept en bestaat de trein uit M4- rytuigen. Om het kopmaken te vergemakkelijken worden meestal twee machines (één aan elk uiteinde)

gebruikt. Deze diensten werden overgenomen van de reeks 27 die nu meer en meer in de goederendienst gebruikt wordt.

23 De beide locomotieven die te Stockem zwaar beschadigd werden, zouden toch hersteld worden. Voor de 2305 werd de beslissing al getroffen en de herstelling werd al aangevat. Voor de 2344 is er voorlopig nog geen beslissing, maar een schrapping bleef voorlopig toch uit.

25.5

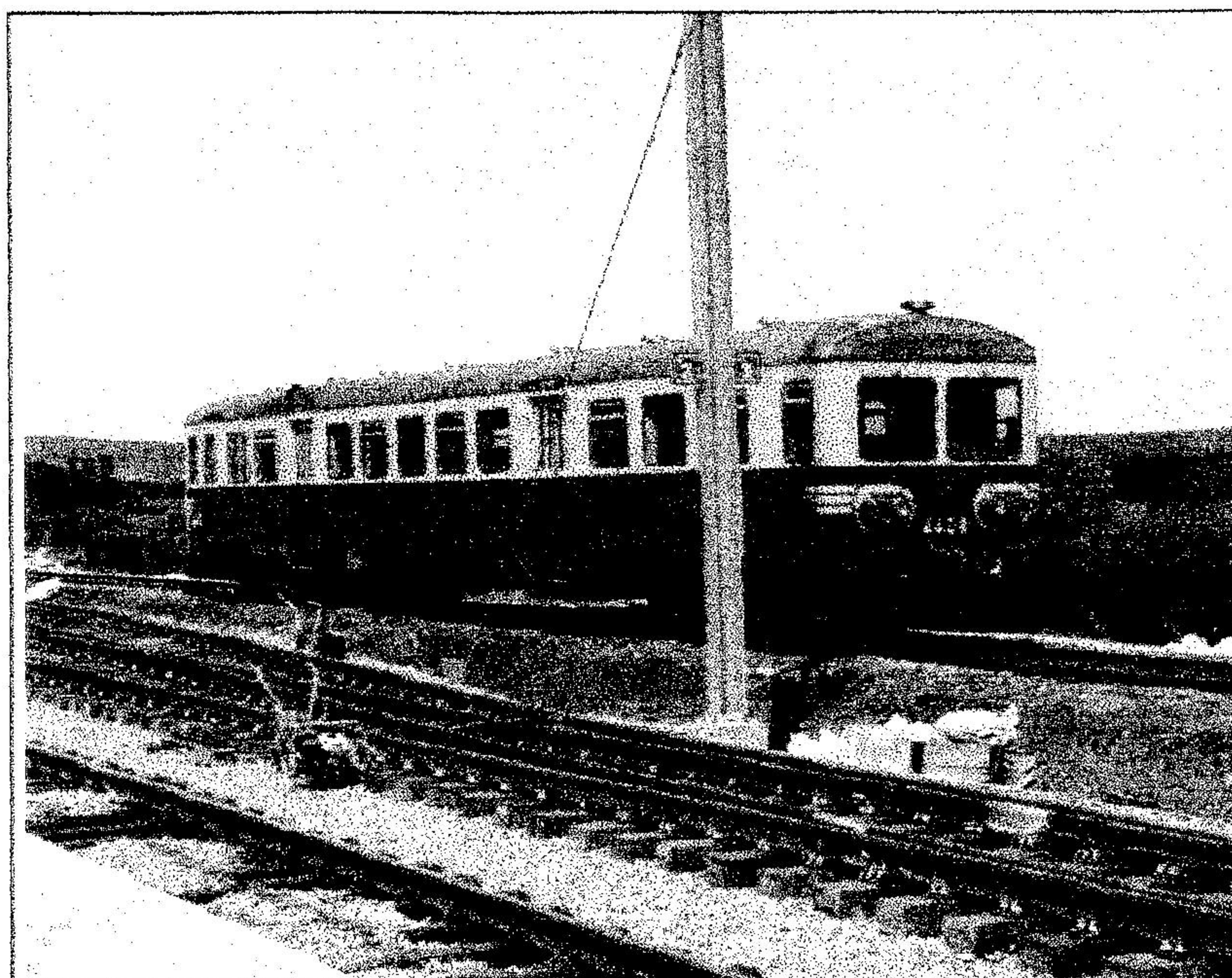
De inzet van deze locomotieven werd vooral vanuit Kinkempois uitgebreid. Vanaf de winterregeling werden de treinen die door de NS-locomotieven reeks 6400 tussen Sittaard en Kinkempois gesleept werden, aan de reeks 25.5 overgedragen. Op dit ogenblik zijn er 3 treinparen op deze verbinding en telt de inzetreeks telt twee dagen. Voor deze dienst zijn er steeds 3 machines te Kinkempois aanwezig. De overbrenging voor onderhoud naar Antwerpen gebeurt wekelijks met een gewone goederentreinen tussen beide plaatsen.

41 De problemen blijven zich opstapelen bij deze nieuwe stellen: thans zijn ver stellen geleverd en werden vooral in mei en juni een aantal testritten georganiseerd. Na de eerste problemen – die te Merelbeke opgelost werden – waren er al de eerste testen in de gewone dienst en verzekerde de 11 stoptreinritten – zonder reizigers – tussen Geraardsbergen en Merelbeke. Vanaf augustus waren de stellen terug te Hasselt aanwezig en werd gestart met de personeelsopleiding. De bedoeling was dat vanaf eind september én enkele dienst (met slechts 2 treinparen) tussen Hasselt en Mol gereden zouden worden. Doch opnieuw kwamen diverse fouten en onnauwkeurigheden aan het licht en werd het testprogramma opnieuw afgebroken. De motorwagens werden afgesteld en de N.M.B.S. ingenieurs vertrokken naar Barcelona om de problemen daar op te lossen. Op dit ogenblik is er nog geen oplossing in het zicht en wordt de indienststelling onbepaald uitgesteld. Wel worden de motorwagens regelmatig aan het publiek voorgesteld (o.m. in een rit tussen Mol en Neerpelt en tijdens de opendeurdagen te Charleroi).



Stellen 4101 en 4104 te Hasselt

44 Door de vertraging bij de stellen reeks 41 ontstaat er zowel bij de reeks 62, alsook bij de stellen reeksen 44/45 steeds meer problemen. Gedurende een ganse periode werd het onderhoud minimaal doorgevoerd en thans treden er steeds meer en meer defecten op. Dit leidde dan ook tot de beslissing om de stellen nog een tussentijdse revisie te geven en ze nog voor vijf jaar ritvaardig te houden. Zodoende kunnen eerst alle machines reeks 62 afgesteld worden .

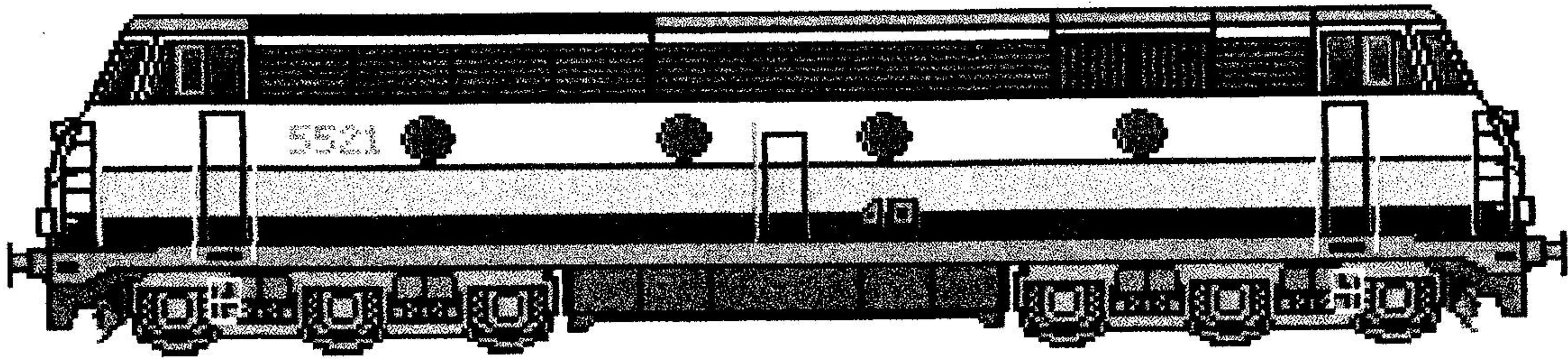


Zelfs bij een voortschrijdende elektrificatie blijven de stellen reeksen 44/45 nog steeds op post op de Athus-Meuse lijn

51 Het aantal diensten oor deze reeks slinkt zienderogen: na Merelbeke zijn ook de diensten van Monceau nu officieel weggevallen en worden sinds de winterregeling de machines nog slechts buiten reeks gebruikt. Officieel zijn er nu nog slechts diensten te Antwerpen-Dam en Hasselt, maar de doorgaande treinen worden steeds meer vermeden. Anderzijds worden ook vaker diensten in treinschakeling gereden om zo het vermogen te beperken en de bedrijfszekerheid te verhogen.

Op 1 juli 2000 werd de 5145 van Hasselt als volgende exemplaar definitief uit het bestand afgevoerd, reden hiervoor was zware motorschade. In Antwerpen werd er te AntwerpenDam grote schoonmaak gehouden en werden de 5155, 5159 en 5171 ter plaatse gesloopt.

55 De ombouw van de 5526 voor de diensten op de IJzeren Rijn gaat gestaag door en de eerste statische testen werden al in de CW Salzannes doorgevoerd. Inmiddels is men bezig aan de heropbouw en krijgt ook de schildering – in de nieuwe kleurstelling van de reeks 77 – definitief vorm. De nieuwe stelplaats van deze omgebouwde machines wordt Antwerpen-noord.



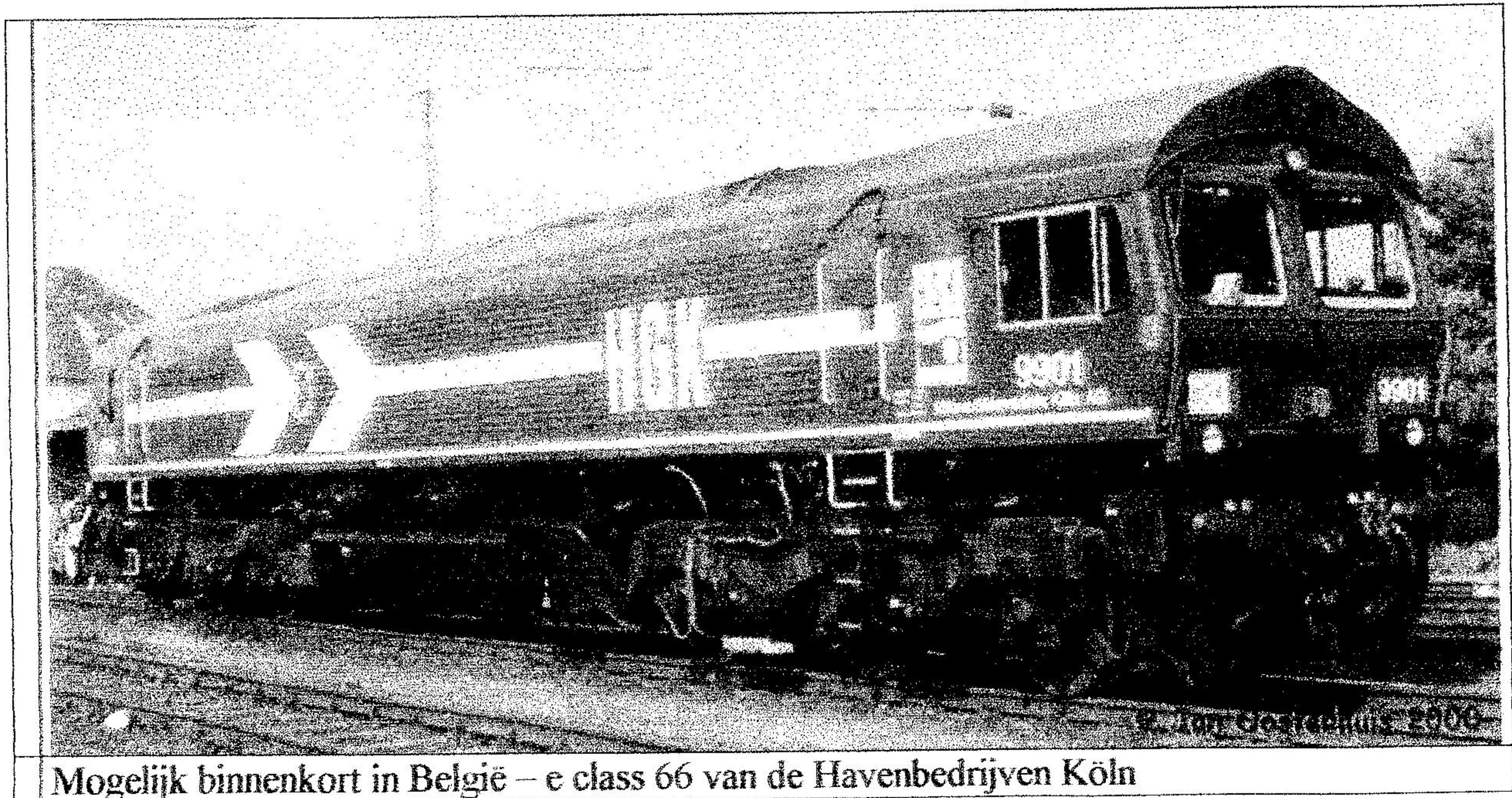
- 59 Door de start voor het aanleggen van de sporen voor de HSL vanuit Liège, worden nu dagelijks 6 tot 8 machines reeks 59 gebruikt. In september reden ze vooral de diensttreinen tussen Voroux en Ans en werd het eerste deel van de verbinding tussen Ans en de verbindingsbocht naar Voroux aangelegd. Inmiddels zijn er ook al treinen richting Waremme.
- 62 Voor deze reeks werd het einde voorzien voor eind 2000, doch eens te meer blijven deze machines voorlopig nog in dienst. Zeker de locomotieven uitgerust met een verwarmingsketel worden zo goed mogelijk ritvaardig gehouden. De vervanging door de reeks 41 is nog niet voorzien voor midden 2001. De goederentreinlocomotieven daarentegen worden bij zware defecten afgesteld. Voorlopig zijn er geen afstellingen doch de aankomst van de eerste nieuwe locomotieven reeks 77 te Merelbeke zal begin 2001 een echte ravage met zich meebrengen bij deze machines en tegen de zomerregeling zouden een twintigtal locomotieven definitief afgevoerd worden.
- Eind 2001 worden ook de machines van Kinkempois en Monceau door de nieuwe 77ers vervangen en zouden voldoende reserves aanwezig zijn om alle .62-ers (zonder ketel) naar de schroothoop te verwijzen.
- 71 Na de levering van de locomotieven reeks 77 s de inzet van de laatste locomotief van deze reeks praktisch volledig weggevallen en wordt de machine enkel nog gebruikt voor werktreinen en bijzondere diensten.
- 75 Ook deze reeks machines is volledig uit de commerciële dienst verdwenen en vervangen door de reeks 77. Wel worden gemiddeld 2 à 3 machines gebruikt voor baantreinen bij de werken te Antwerpen-centraal.
- 76 De 25 machines van deze reeks zijn met ingang van de winterregeling officieel naar Kinkempois gemuteerd en worden vanuit de werkbasis Voroux ingezet voor baantreinen eerst nog voor de verbinding naar Ans, later ook op de HSL. Geregeld staan er ook enkele machines te Leuven voor de werken in het station van Leuven. Het onderhoud gebeurt nog steeds te Schaarbeek.
- 77 De levering van deze machines gaat vlot vooruit en op dit ogenblik zijn een 25-tal machines geleverd en in dienst gesteld. Nadat de eerste reeks de heuveldiensten te Antwerpen-noord overnamen, zijn de volgende locomotieven dadelijk gebruikt in de sleepdiensten vanuit het vormingsstation naar de verschillende havensecties. Hier vervangen ze in eerste plaats de reeks 75, maar ook steeds meer en meer de reeks 82 en 73. Maar ook de eerste locomotieven et ATB-beveiliging zijn reeds geleverd, maar zover we weten zijn er nog geen testritten in Nederland geweest. Deze machines moeten een aantal buurlandtreinen gaan slepen, maar zouden ook de diensten van de

reeks 25.5 gedeeltelijk moeten overnemen. Deze vervanging zal echter pas ten vroegste met de zomerregeling van 2001 plaatsvinden.

Vanaf begin 2001 zouden de eerste machines reeks 77 te Merelbeke moeten aankomen. Wel zijn er al machines in het Gentse geweest voor personeelsopleiding, maar de werkelijke inzet zou in februari 2001 starten. In eerste instantie zouden ze de locomotieven reeks 62 vervangen voor de lokale goederendiensten.

Vanaf maart 2001 worden de eerste machines aan Monceau afgeleverd en ook hier zullen ze in eerste instantie de 62-ers in de lokale goederendienst vervangen.

- 82 Vooral te Antwerpen zijn de diensten van deze reeks drastisch gewijzigd en vanaf de winterregeling verzekeren ze praktisch alle lokale rangering in de Antwerpse agglomeratie. Naast de diensten te Antwerpen-centraal en Berchem hebben ze alle diensten in de haven overgenomen. De diensten naar Lier en Essen zijn voor het grootste gedeelte overgegaan op de machines reeks 73 en 74. Enkel te Mechelen / Muizen worden ze sporadisch gebruikt, maar op dit ogenblik zullen ook hier waarschijnlijk de laatste machines reeks 84 / 85 vervangen zijn.
- 85 Deze reeks wordt nog slechts zeer zeldzaam ingezet en meestal nog in de lokale dienst te Antwerpen-dam en in de nieuwe werkplaats Antwerpen-noord. Ook worden ze nog gebruikt voor werktreinen. Verder is er gemiddeld nog één machine te Mechelen aanwezig, deze wordt vooral gebruikt voor de rangering in de CW Mechelen.



Mogelijk binnenkort in België – e class 66 van de Havenbedrijven Köln

Industri locomotieven

Type Köf II .

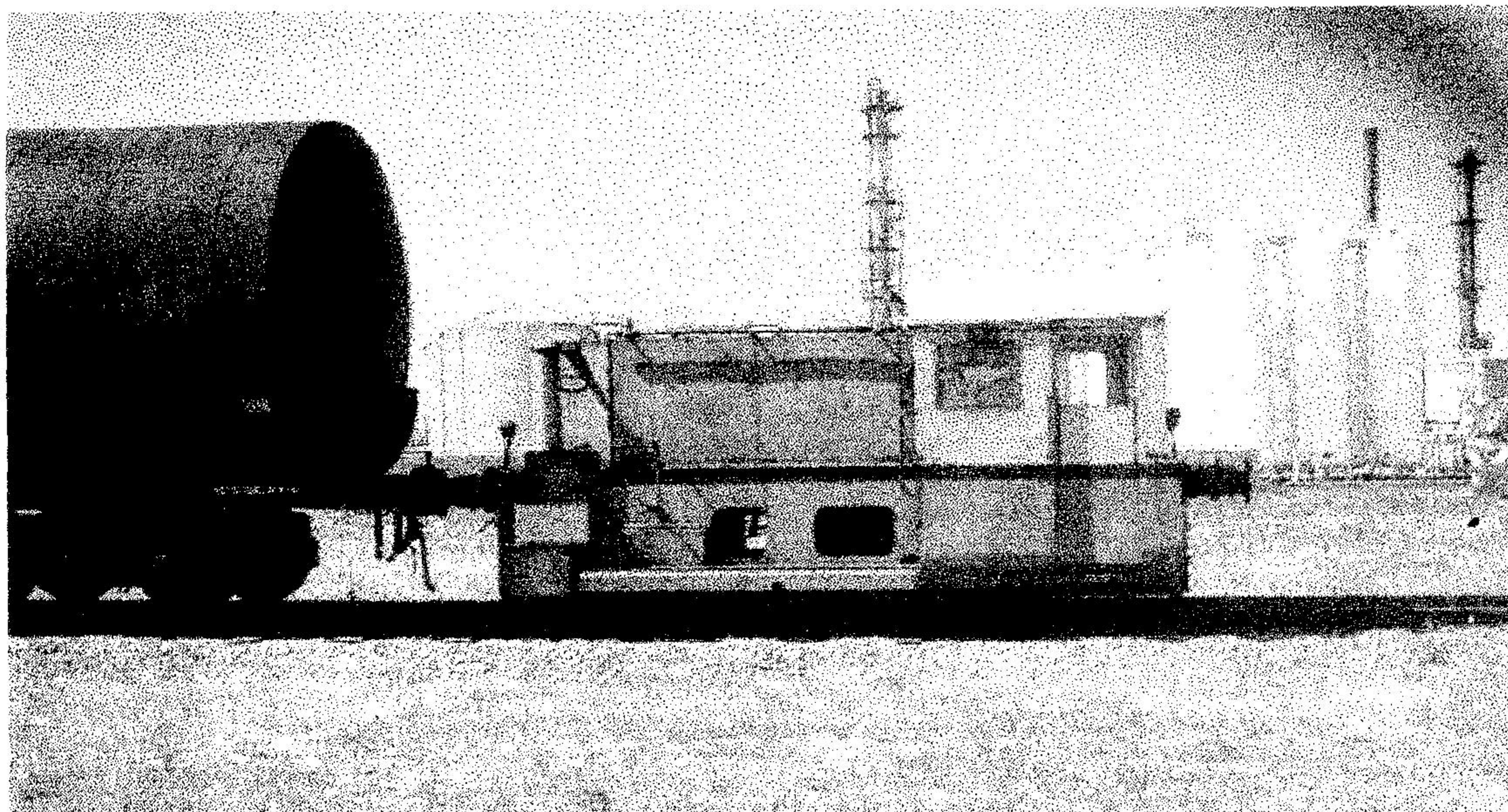
Om de stationsrangeringen rendabeler te maken, bouwde de Deutsche Reichsbahn al zeer snel na de opkomst van de verbrandingsmotoren zeer lichte locomotieven. Deze werden vooral gebruikt om in kleinere stations de diverse industriële aansluitingen te kunnen bedienen. Na de eerste reeks machines type Kö I die vanaf de eindjaren twintig gebouwd werden, zou men een eerste standaardreeks gaan ontwerpen onder de vorm van de Köf II. Hierbij ging men uit van een zeer robuuste locomotief volledig opgebouwd op een chassis van dikke, uitgesneden staalplaat. Binnen dit chassis vond de dieselmotor plaats. De locomotieven waren uitgerust met een open stuurpost aan het uiteinde. Van deze machines – die vanaf 1934 gebouwd werden – werden meer dan 600 machines aan de Reichsbahn geleverd. Bij de hernummering kregen ze de reeksaanduiding 321 toegewezen. Deze locomotieven werden nog tot in de tachtiger jaren als werkplaatsmachines gebruikt.

Door een reorganisatie van de diensten en door de afschaffing van de stoomtractie, waren in het begin van de vijftiger jaren opnieuw grote aantallen lichte rangeer locomotieven nodig en daarom werd beslist om de vooroorlogse reeks 321 in een verbeterde vorm na te bouwen en naargelang de ingebouwde motor ontstonden volgens dezelfde plannen drie nieuwe reeksen machines – de reeksen 322, 323 en 324. Van deze machines werden meer dan 1 100 exemplaren gebouwd en praktisch elk station in Duitsland had een dergelijke locomotief ter beschikking. Gedurende vele jaren zouden deze Köf's een groot deel van de stationsrangeringen voor hun rekening nemen. Opmerkelijk verschil is wel dat oorspronkelijk enkel open stuurposten aanwezig waren, maar dat geleidelijk aan door een ombouw deze stuurposten gesloten werden en ook comfortabeler werden voor de bestuurders. Zo werd ook onder meer een verwarming ingebouwd.

In de zeventiger jaren begon echter de achteruitgang van de lokale goederendienst en veel loskoeren werden op dat ogenblik gesloten. Op dat ogenblik werden de eerste oudere exemplaren buiten dienst gesteld. De werkelijke schrapping startte echter in het midden van de tachtiger jaren, maar op dat ogenblik werden dan ook vele locomotieven aan diverse Duitse bedrijven als industri locomotief verkocht. De schrapping van deze oudere machines duurde door tot in de tweede helft van de negentiger jaren, maar eind 1998 werd de laatste machine van deze reeksen definitief afgevoerd.

Daar waar de Duitse industrie massaal deze locomotieven aankocht, zouden slechts weinig machines een weg naar het buitenland vinden. Nochtans zou ook één bedrijf een dergelijke locomotief tweedehands aankopen. Op de linkeroever van de Antwerpse haven werd het spoorwegnet in de tachtiger jaren steeds verder aangelegd en op het einde van de lijn 208 opende de firma Haelterman zijn petrochemisch bedrijf. Daar deze firma zijn grondstoffen vooral in ketelwagens over het spoor aangeleverd krijgt, zocht men dan ook een goedkope rangeerlocje. Door contacten met Duitsland kon deze firma – via een tussenhandelaar – een locomotief reeks 323 aankopen en in Duitsland laten reviseren. Tegen het einde van de tachtiger jaren werd deze machine dan – in een volledig nieuwe kleurstelling – De locomotief is nu geschilderd in een groene motorkap, een geel / groene stuurpost, terwijl het chassis rood gehouden werd.

Vanaf deze periode werd de locomotief op de industriële net van de firma ingezet. Deze omvat twee verbindingen binnen het bedrijf, nl de losinstallatie voor de ketelwagens en in mindere mate naar de losplaats voor stukgoederen. Door de hoge afsluitingen is het fotograferen van deze locomotief moeilijk, wel komt hij tweemaal per dag naar het nabij gelegen afstelstation van de N.M.B.S. Hier worden de enkele wagens overgenomen door een locomotief reeks 70, die de volledige industriële lijn tweemaal per dag bedient.



Locomotief I bij Haelterman te Antwerpen.

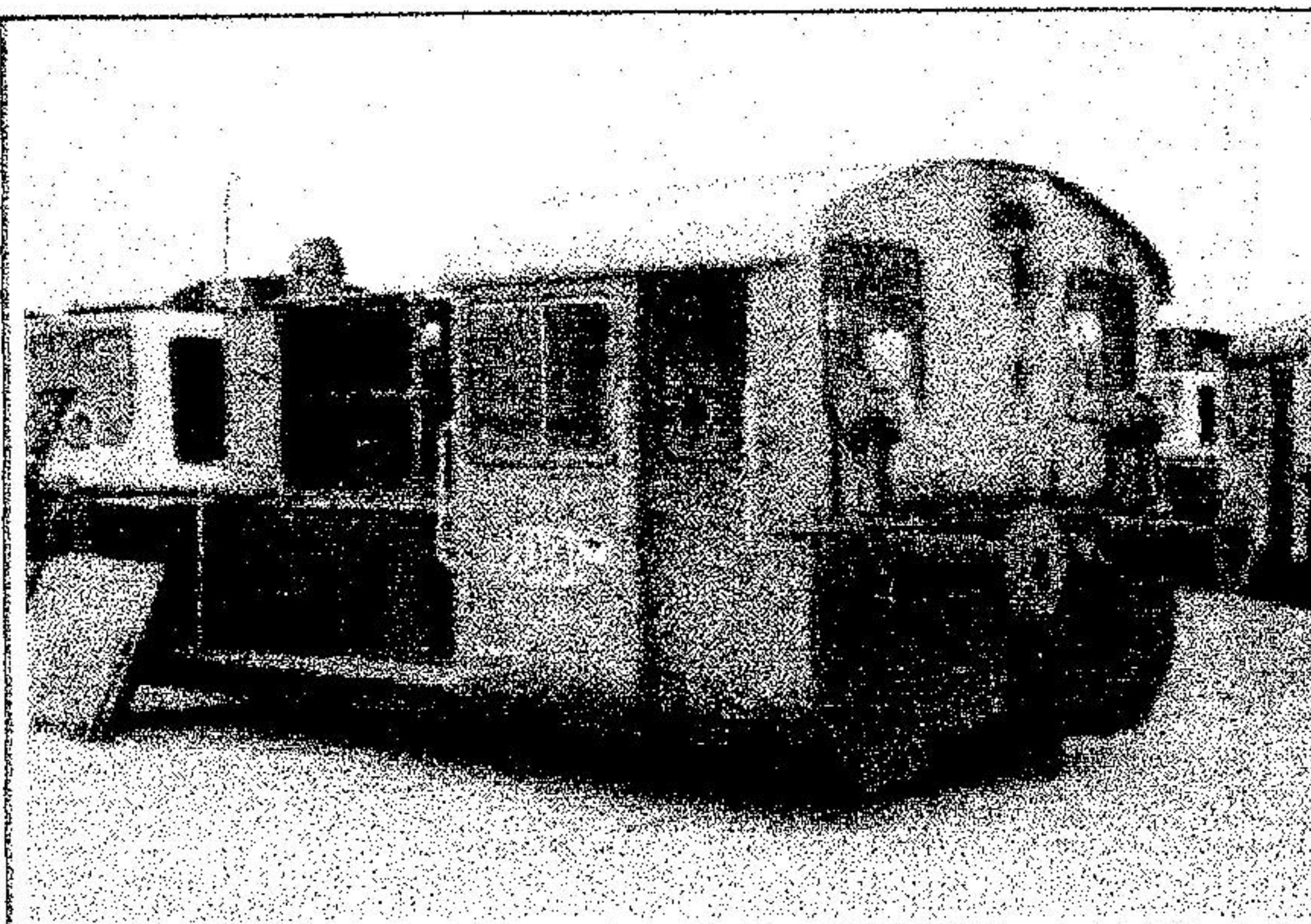
Naast deze machines zijn nog verdere locomotieven in België aanwezig of hier geweest. Meest in het oog springend zijn de twee machines die bij de Vennbahn dienst doen. Bij de eerste machine gebouwd in 1939 gaat het om een oorspronkelijke locomotief die gedurende de ganse loopbaan in Oost-Duitsland in dienst was. Hier was de reeksaanduiding 310 en de bij de Vennbahn aanwezige machine was de 310 778. Deze locotractor is echter nog niet ritvaardig.

De tweede machine is van jongere datum, ze werd door – net zoals de vorige locomotief - Klöcker-Humboldt gebouwd, maar het bouwjaar is hier 1959. Deze West-Duitse machine met nummer 323 149 werd in de originele zwarte kleurstelling teruggebracht. Deze machine wordt thans gebruikt voor rangeringen in de werkplaats, maar brengt ook de rijtuigen op de ritdagen aan het perron te Raeren.

Anderzijds waren in 1998 zeker een dertigtal machines van dit type te België, de machines werden trouwens door de firma Moermans te Maasmechelen gesloopt.



De Kof I ij de ennbahn



En ij de NV Moermans

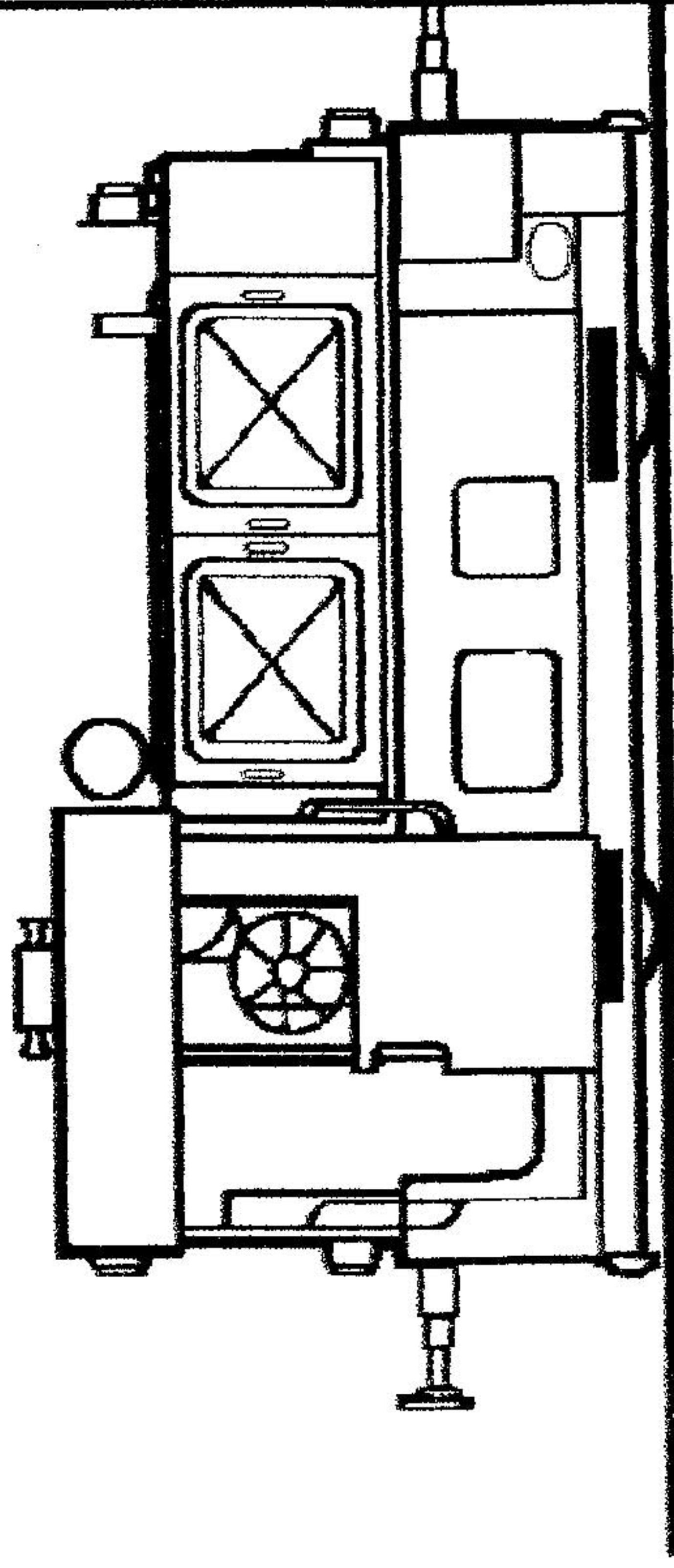
Industri locomotief ex Köf II

Diesel locomotief nrs 1 (Haelterman Antwerpen)

B

Bouwer : BMAG.
Borsig
Henschel
Jung
Deutz
Krupp
O & K

Aantal > 1 700



Loopbaan :

Nummers

Bouwer

Fabrieksnummer :

Levering

Buiten dienst

Gebruik

Standplaats

Verkoop

Remming

Compressor

Debiet

Automatische rem

Rechtstreekse rem

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingsnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Kaable

GN 130s

Viertakt

Rechtstreeks

900 omw/min

120 bar

6 in lijn

140 mm x 180 mm

8,2 m/s

1 550 kg

Voith R 16 AR

Koppelvormer

Drie snelheidsstappen

Rechte tandwielen

Dubbele ketting

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte motorkap :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1^{ste} as

2^{de} as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

6 392 mm

5 250 mm

2 930 mm

800 mm

2 000 mm

2 650 mm

2 506 mm

1 943 mm

1 943 mm

850 mm

17 000 kg

8 500 kg

8 500 kg

2 660 kg/m

92 kW

80 kW