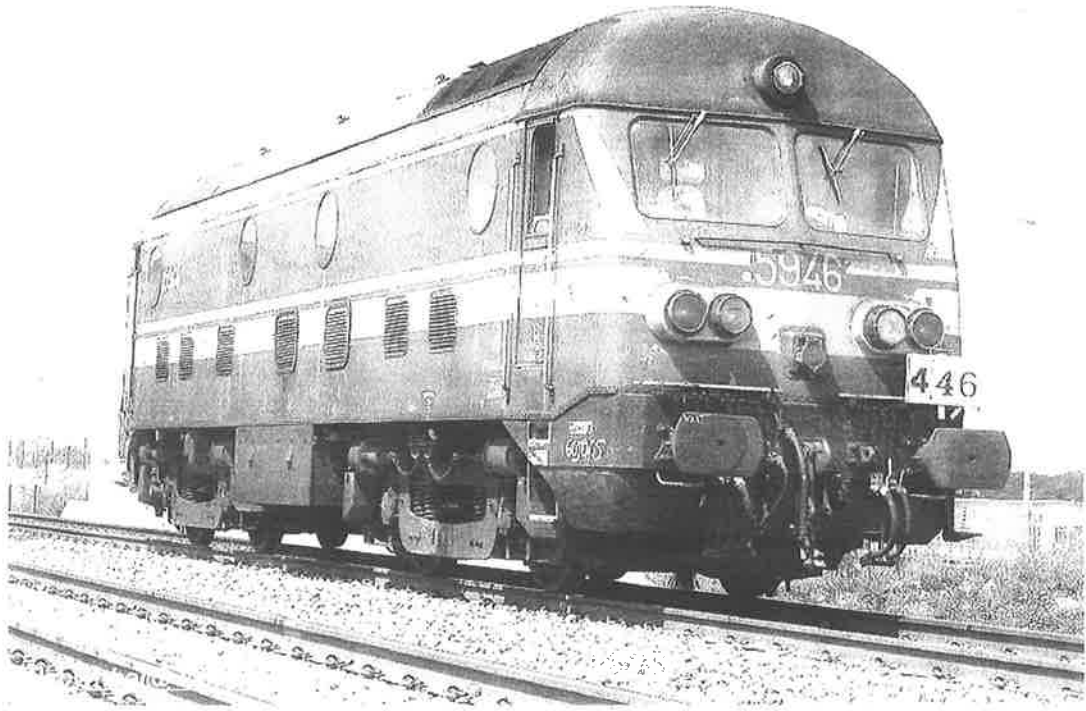


L.S.V. Tijdschrift



Na drie vorige pogingen is het einde van deze reeks nu definitief een feit :

5946 op de HSL lijn op 19/06/2001

Foto : © Papym

Stoomlocomotieven type 32 > type 44 II
Stoomlocomotief NB 671 - 676
Dieselmotorwagens type 651
Schrappingen type 74/75/76
Prototypes : Elektr stel 228.501
T.E.E. Paris - Ruhr
Vreemde locomotief : SNCF TEE X 2770

Lidgeld : 2001 - 20 Euro

Donatie : 30 Euro

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier

Gravierstraat 109
3700 Tongeren

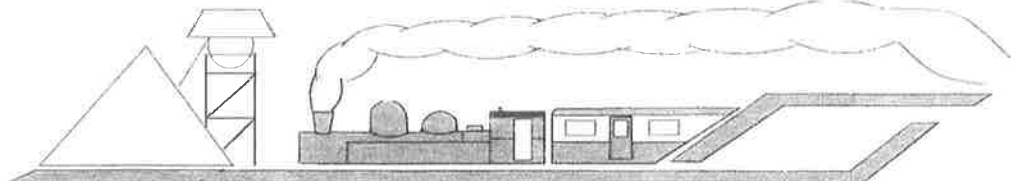
Exploitatie lijn 150
N.M.B.S. actueel materieel
Infrastructuur

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift

Nr 103

November – december 2001



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	20 €
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	22,5 €
Donateur	30 €
Ingebonden jaarboek	

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

<u>Stoomlocomotieven</u>	type 32 > type 44 deel II	Blz 1
	Reeks 671 - 676 NB	Blz 14
	Schrappingen : type 74 75 76	Blz 17
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 651	Blz 20
<u>Prototypes :</u>	Elektrisch stel 228.501 > 050	Blz 23
<u>T.E.E.-diensten</u>	Paris-Ruhr	Blz 28
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	SNCF T.E.E. stellen reeks X 2771-2781	Blz 31
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 150 Tamines - Anhée	Blz 36
<u>N.M.B.S. - actueel</u>		Blz 42

Volgend tijdschrift – nr 104 verschijnt midden maart 2002

Stoomlocomotieven

type 32 (later type 44) .

Deel II .

De oorlogsperiode :

In het vorige nummers behandelden we de periode tussen de levering en 1940, het begin van de tweede wereldoorlog. In dit nummers vatten de draad op in 1940 en bekijken we de laatste jaren van dit type machines. Juist voor de inval van de Duitse troepen hadden de volgende stelplaatsverdeling en inzet :

	FTL	FLS	FR	FTK	FKR	FSD	FT	FLD	LHY	FNO
1940	9	7	11	3	12	2	9	13	5	6
05/40	11	9	13	4	14	3	11	16	6	7
05/41	4	8	15	5	21	4	7	6	2	6
10/41	9	4	15	5	30	-	9	9	1	5
12/42	13	8	12	7	26	-	18	9	5	9
03/43	13	18	11	8	25	-	17	11	7	9

	FC	FDD	MBX	LC	LML	FSN	FY	FDK	FCLO	FVS
1940	11	7	7	9	4	11	4	3	2	4
05/40	13	8	8	11	5	13	5	4	3	5
05/41	24	-	3	9	4	-	4	2	-	3
10/41	20	-	2	9	5	3	6	4	-	3
12/42	23	7	-	-	5	-	3	6	-	--
03/43	23	6	-	-	5	-	2	6	-	-

De vooroorlogse periode liep voor de meeste stelplaatsen praktisch ongewijzigd door met ongeveer dezelfde diensten en ook het aantal ingezette locomotieven daalde slechts in geringe mate en een aantal diensten van de ex-Pruisische locomotieven werd trouwens door de machines type 44 overgenomen vanaf begin 1941. Door de eerste afgiftegolven van deze Duitse machines moest men vanaf deze periode aan een reorganisatie denken en door de vermindering van het aantal treinen kon men de typen 44 verder verdelen over het ganse net. Nochtans bleven de grotere inzetstelplaatsen gedurende de ganse wereldoorlog behouden. Zo behielden de vooral de depot in Oost- en West-Vlaanderen (Aalst, Brugge, Kortemark, Merelbeke, Dendermonde, Kortrijk, Denderleeuw, Adinkerke en Ieper) de vooroorlogse diensten maar ook de stelplaatsen langs de lijn 36 (Tienen en Landen) en verder ook Statte en Trois-Ponts zagen hun inzet niet echt verminderen.

Anderzijds verdwenen de typen 44 uit Oostende en Eeklo begin 1941 en tegen het einde van datzelfde jaar verlieten de typen 44 ook de stelplaatsen Bertrix, Ciney, St-Niklaas en Visé. In deze depots werden ze meestal vervangen door de sterkere zuster machines type 41.

Nochtans werd het inzetgemiddelde van deze locomotieven sterk uitgebreid en in de loop van 1941 kwamen er niet minder dan 19 « nieuwe » inzetpunten bij in de loopbaan van deze machines : de onderstaande tabel geeft een overzicht van deze overplaatsingen :

	FNSD	FYM	FLV	FSR	FSU	FTM	LWC	FGNF	FVY	RSV
1940										
05/40										
05/41	5	9	2	6	7	5	6	7	5	3
10/41	3	8	4	2	5	7		12	4	DRB
12/42	12	12		10	5			7	6	DRB
03/43	12	10		13	6			7	6	DRB

	RY	FBC	FMS	FEO	FMB	LNC	FMY	FDN	FHS	LMG
1940										
05/40										4
05/41	2	7	1	2						2
10/41	4	5	1	1	1	1	5	1	5	
12/42	4				1				15	
03/43	3								14	

Van deze depots waren er echter tien die slechts korte tijd in contact kwamen met het type 44 : dit was het geval voor Leuven (met treinen naar Aarschot en Hasselt), Tamines (met een uitgebreide reeks met verbindingen naar Dinant en Gembloux), Mariembourg /Walcourt (voor de treinen Charleroi – Treignes), Braine-le-Comte (verbindingen naar Brussel en de streek van Manage/Haine-St-Pierre), Mons, Ronet, Monceau, Montignies en Oudenaarde. In de overige depots bleef de dienst meestal behouden tot bij de bevrijding van ons land. Voor de zomerregeling van 1943 hebben we een verdeling van de diensten van het type 44 over elke stelplaats en de onderstaande tabel geeft het overzicht van de inzetreeksen en de bestemmingen die deze machines bereikten.

Stelplaats	Aant	Reeks	Aard	Bestemmingen
Antwerpen-zuid	2	B	Reiz	Antwerpen – Boom – Puurs / Mechelen
	8	K	Goed	Diensten van Antwerpen-Kiel naar Boom / Willebroek / Muizen
	2	L	Goed	Lokale diensten / reserve
Dendermonde	9	A	Reiz	Diensten Gent – Dendermonde – Mechelen – Leuven
	8	C	Reiz	Stoptreinen naar Aalst, Lokeren, ...
Muizen	6	K	Goed	Goederentreinen naar Antwerpen, Schaarbeek, Leuven
	6	L	Goed	Lokale goederendiensten
Schaarbeek	3	M	Goed	Lokale goederentreinen binnen agglomeratie
	1	S	Rang	Rangeringen in stelplaats
	6	Z	Rang	Rangeringen, overgaveritten vanuit Schaarbeek-vorming
Baulers	4	A	Reiz	Stoptreinen naar Charleroi
	1	S	Rang	Lokale rangeringen
Aalst	8	B	Reiz	Doorgaande treinen Gent – Aalst – Brussel Aalst – Zottegem
Denderleeuw	7	J	Goed	Doorgaande goederentreinen Schaarbeek – Oudenaarde/Gent
Adinkerke	6	B	Goed	Enkele reizigersdiensten naar Gent Lokale goederentreinen naar Lichtervelde / Merelbeke
Brugge	3	J	Goed	Doorgaande goederentreinen Zeebrugge – Merelbeke
	2	K	Goed	Lokale goederentreinen
	3	L	Goed	Lokale goederentreinen
	2	M	Rang	Rangeringen te Brugge station
	2	S	Rang	Rangeringen te Brugge – St-Pieters
Gent-Zeehaven	6	J	Goed	Doorgaande goederentreinen in kanaalzone
	1	K	Goed	Pendelritten naar Merelbeke
Ieper	3	J	Gem	Reizigerstreinen Poperinge ; lokale goederentreinen
Kortemark	6	B	Goed	Doorgaande goederentreinen naar Merelbeke / Kortrijk
	1	K	Goed	Lokale bedieningstrein
Kortrijk	8	K	Goed	Doorgaande goederentreinen naar Merelbeke
	8	L	Goed	Doorgaande goederentreinen naar Moeskroen
	6	N	Goed	Lokale diensten naar Ieper / Poperinge
	1	V	Rang	
Merelbeke	15	J	Gem	Reizigerstreinen Kortemark, Goederentreinen Zeebrugge
	2	Jbis	Gem	Reizigerstreinen Mechelen,
	9	K	Goed	Doorgaande goederentreinen
	4	Kbis	Goed	Lokale goederentreinen, reserve
Oudenaarde	1	J	Gem	?
Hasselt	4	B	Reiz	Reizigerstreinen Landen – Hasselt – Maaseik / Mol
	5	C	Reiz	Reizigerstreinen vanuit Winterslag, mijnwerkerstreinen
	6	K	Goed	Goederentreinen in mijnstreek
Landen	8	K	Goed	Doorgaande goederentreinen
	1	M	Goed	Lokale bedieningstrein

Mol	5	J	Gem	Reizigers Mol – Hamont, lokale goederentreinen Herentals, Hamont
Tienen	7	A	Reiz	Treinen Tienen – Tongeren
	6	K	Goed	Doorgaande goederentreinen naar Diest, St-Truiden, Ramillies
Renory	4	M	Goed	Lokale vgoederentreinen binnen Luikse agglomeratie
Statte	4	K	Goed	Doorgaande goederentreinen Kinkempois – Ronet
	1	M	Goed	Lokale bedieningstreinen Marchin / Moha
Trois-Ponts	3	A	Reiz	Reizigerstreinen Rivage – Gouvy
	6	J	Gem	Reizigers / goederen naar Malmédyt – Waismes – Weywertz
Ottignies	4	B	Reiz	Reizigerstreinen naar Leuven
	1	S	Rang	Lokale rangeringen
Gouvy	5	A	Reiz	Reizigerstreinen naar Trois-Ponts / Bastogne
	1	K	Goed	Lokale goederentreinen voor bediening

Eén opmerkelijke stelplaats werd in bovenstaande overzichten niet vermeld : St-Vith. Dit depot in de Oostkantons kreeg begin 1941 6 of 7 locomotieven type 44 toegewezen voor vooral het reizigersverkeer naar Weywertz, Sourbrodt en Raeren, maar ook naar Gouvy. Eind 1941 werden de Oostkantons bij het Deutsche Reich ingelijfd en ook de stelplaatsen werden bij de Reichsbahn ingedeeld. Naast de vele ex-Pruisische locomotieven zouden ook de 6 machines type 44 (de nummers 4411, 4434, 4450, 4504, 4520 en 4599) in het bestand van de DRB overgaan en onder de Belgische nummers gebruikt worden, eerst te St-Vith zelf, later ook in andere stelplaatsen in de omgeving (Gerolstein en mogelijk Euskirchen). Bij de beëindiging van de vijandelijkheden waren nog steeds 6 machines onbeschadigd in het Duitse bestand aanwezig.

Over de periode na midden 1943 bestaan er geen gegevens meer, doch de meeste inzetstelplaatsen behielden hun inzetreeksen, waarbij wel moet vermeld worden dat – naarmate de oorlog duurde – het aantal diensten verder verminderde. Bij de bevrijding waren de typen 44 over de boven genoemde depots verdeeld en waren ze gespaard gebleven van zware beschadigingen.

De naoorlogse periode (1944 – 1948)

Na de bevrijding en na de eerste chaos, werden de typen 44 over niet minder dan 21 depots verdeeld, hiervan hadden Oudenaarde, Brugge, Ieper, Merelbeke, Tienen, Kortrijk, Kortemark, Statte, Schaarbeek, Mol, Trois-Ponts, Gouvy, Aalst en Muizen al gedurende de oorlog deze machines in depot, nieuwe inzetplaatsen waren St-Niklaas, Moeskroen, Ciney en Walcourt, maar al deze depots hadden de typen 44 in een eerdere periode al gebruikt. Nochtans zou al vanaf eind 1944 – door de terugkeer van een aantal Pruisische machines en de levering van het type 29 – de inzet steeds verder afbrokkelen. Maar laten we deze stelplaatsen eens nauwkeuriger onder de loep nemen :

Groep Antwerpen :

Stelplaats Muizen :

Vanaf eind 1944 werden nog steeds 2 machines type 44 in de hoofdreeks A gebruikt : ze verzekerden vooral reizigerstreinen naar Leuven, Dendermonde en Willebroek. In deze reeks waren ook enkele bedieningsgoederentreinen opgenomen en zo reden ze tweemaal per dag naar Tisselt. Maar al midden 1945 werden de diensten te Muizen opgeheven en werden de treinen aan de tenderlocomotieven type 94 (ex Nord Belge) overgedragen en eindigde de inzet voortijdig. Een aantal locomotieven bleef echter tot in 1948 te Muizen achter en verzekerden nog enkele jaren lokale rangeringen te Muizen-vorming.

Stelplaats Tienen :

Ook hier werden de vooroorlogse diensten opnieuw opgenomen en in een vrij belangrijke reeks met 6 plandagen en een daggemiddelde van 121 km reden ze praktisch alle reizigerstreinen tussen Tienen en Tongeren. Per dag werden er niet minder dan 6 treinparen gereden. Naast deze reizigersdiensten was er ook één bedieningstrein vanuit Tienen naar Diest en gedurende een vrije periode rangeerde de 44-er ook te Tongeren. Anderzijds was er te Tongeren ook éénmaal een uitslaap voorzien voor de Tiense bestuurdersploeg. Maar ook hier doken de typen 41 al vanaf midden 1945 in de suikerstad op en verdrongen er de zwakkere zusters, midden 1946 waren er voldoende 41-ers te Tienen aanwezig en werden de typen 44 gedoemd tot enkele lokale diensten en het steeds sporadisch inspringen voor defecte machines type 41. Begin 1947 waren alle locomotieven definitief afgesteld.

Groep Brugge :***Stelplaats Brugge :***

Vanuit deze historische stad werden de typen 44 vooral ingezet in de goederendienst in de K en L. De eerste reeks omvatte 6 inzetdagen met een groot aantal lokale diensten : zo waren er de bedieningstreinen vanuit Brugge naar Blankenberge, Zeebrugge en Sijsele, maar 4 inzetdagen werden gevuld met de overgaveritten tussen de vormingsstations Brugge-St-Pieters en Brugge-zuid met de nodige rangeringen. Op zondag was er één enkele reizigersdienst naar Knokke. Deze dienst zou vanaf eind 1945 geleidelijk aan overgaan op de typen 41.

De tweede – beperktere – inzetreeks L omvatte twee dagen met rangeringen te Zeebrugge : één locomotief verzekerde de ganse dag de rangeerdiensten naar de Ferry-Boats, in de tweede dienst was er een overgaverit naar Brugge. Deze inzet bleef langere behouden voor het type 44 en pas begin 1948 werden ook hier de machines type 41 ingevoegd. Midden 1948 waren alle 44-ers afgesteld.

Stelplaats Ieper :

Deze kleine stelplaats zou het uitloopepoot worden voor de typen 44 : het hoofdaandeel van de diensten werd gereden door de tweewassige motorwagens type 550, maar de hoofdreeks A werd nog steeds door het type 44 verzekerd. In 1947 waren er nog steeds 5 plandagen met een daggemiddelde van 157 km. De inzet omvatte volgende verdeling over de dagen :

Dag 1	0 km	onderhoud
Dag 2	145 km	goederentrein Ieper – Abeele – Ieper Goederentrein Ieper – Zonnebeke – Ieper Reizigerstrein 9246/9249 Ieper – Kortrijk – Ieper
Dag 3	263 km	Los naar Poperinge Reizigerstrein 9212 Poperinge – Kortrijk Reizigerstrein 9217 Kortrijk – Ieper Reizigerstrein 9226/9229 Ieper – Kortrijk – Ieper
Dag 4	325 km	Reizigerstrein 9236/9245 Ieper – Kortrijk – Poperinge (los Ieper) Reizigerstrein 9206/9211 Ieper – Kortrijk – Poperinge Reizigerstrein 9216/9225 Poperinge – Kortrijk – Ieper Reizigerstrein 9232/9239 Ieper – Kortrijk – Poperinge Reizigerstrein Poperinge – Kortrijk – Ieper
Dag 5	52 km	Voormiddag reserve voor goederentreinen Bedieningsgoederentrein Ieper – Poperinge – Ieper

Deze dienst bleef zeker voor het type 44 behouden tot begin 1948, op dat ogenblik kwamen de eerste machines type 41 over en zouden geleidelijk aan de dienst overnemen. Naast deze reizigersinzet, waren er nog twee beperkte goederenreeksen voor het type 44. In de reeks J met één plandag behaalden de machines in drieploegenstelsel een gering daggemiddelde van 88 km. In deze reeks was er de dagelijkse bedieningsgoederentrein tussen Ieper en Armentières met rangeringen te Komen en Le Touquet. Vertrekkend om 5.20 kwam de 44 pas om 10.46 in de ca. 20 km verder gelegen Franse grensstad aan. Ook de terugtocht duurde niet minder dan 4 uur. In de late namiddag was er een tweede bediening nu richting Kortrijk met de terugrit in de late avond. Deze diensten werden pas midden 1948 aan het type 41 overgedragen ; Een laatste inzetreeks omvatte de stationsrangeringen in tweeploegenstelsel, doch begin 1947 werden ze overgenomen door de kleine tenderlocomotieven type 11.

Stelplaats Kortemark :

Gedurende de ganse periode tussen 1944 en midden 1948 waren de typen 44 de alleenheersers in de kleine stelplaats Kortemark en reden ze alle mogelijke diensten in drie onderscheiden inzetreeksen. Degemengde reeks J omvatte met zijn vijf plandagen de meeste « hoogwaardige » diensten en in detail werden de dienst als volgt verdeeld :

Dag 1	0 km	Onderhoud
Dag 2	87 km	Bedieningstrein naar Ingelmunster en verder Wielsbeke en terug Reserve voor goederentrein in de namiddag
Dag 3	88 km	Bedieningstrein naar Nieuwpoort met rangeringen in deze kustplaats Bedieningstrein naar Roeselare in de late namiddag

Dag 4	203 km	Reizigerstrein 9277/9276 Kortemark – Oostende – Kortemark Reizigerstrein 9285/9260 Kortemark – Oostende – Kortemark
Dag 5	124 km	Reizigerstrein 9273 Kortemark – Oostende Bedieningstreinen Oostende – Kortemark – Oostende Reizigerstrein 9284 Oostende – Kortemark.

In de tweede reeks met slechts één bestuurdersploeg, één plandag en een afgelegde afstand van 45 km, werd de bedieningstrein tussen Kortemark en Ieper gereden. De laatste inzetreeks R omvatte de stationsrangeringen te Kortemark in drieploegenstelsel rondom de dag. Al deze reeksen hielden stand tot zeker eind 1948 maar op dat ogenblik werden ze vrij snel door de overgekomen typen 41 overgenomen.

Groep Brussel :

Stelplaats schaarbeek :

Tussen de grote machines type 1, 31 en later 29 speelden de typen 44 steeds een beperkte rol met slechts een inzet in diverse rangeerdiensten. Maar deze zouden vrij snel door de meer geschikte machines type 53 overgenomen worden en de typen 44 werden meestal doelloos afgesteld. Slechts één enkele reeks M met slechts één plandag bleef tot midden 1947 behouden : hierin werden de 44-ers enkel gebruikt voor werktreinen in de noordelijke helft van de Brusselse agglomeratie.

Groep Charleroi :

Stelplaats Walcourt

In deze kleine plaats ten zuiden van Charleroi werden de typen 44 enkel in goederendienst gebruikt in de reeks J, de reizigerstreinen werden verzekerd door de typen 15. Opmerkelijk bij deze goederenreeks was het beperkte daggemiddelde van slechts 77 km, en een uitgebreid reeks met 9 inzetdagen. Het programma voorzag enkel lokale bedieningstreinen in de buurt : dag per dag hadden we de volgende situatie :

Dag 1	0 km	onderhoud
Dag 2	86 km	bediening van Chimay
Dag 3	67 km	bediening van Ermeton en rangeringen te Walcourt
Dag 4	88 km	bediening van Philippeville voormiddag, doorgaande trein naar Monceau
Dag 5	100 km	bediening van Florennes (+ rangering) en Jamagne Bediening van Montignies in de vooravond
Dag 6	108 km	bediening van Fauroeux en Thuillies Doorgaande goederentrein naar Châtelineau in de late avond
Dag 7	60 km	bediening van Morialmé
Dag 8	116 km	bediening van Chimay
Dag 9	65 km	bediening van Florennes en Doische.

Deze diensten werden echter vanaf midden 1946 geleidelijk aan door de teruggekeerde locomotieven type 81 overgenomen en tegen de winterregeling van 1947 waren de typen 44 uit deze reeks verdwenen. Nog korte tijd verzekerden ze enkele reserve-diensten en de rangeringen te Walcourt, maar deze treinen werden door het type 93 uitgevoerd.

Groep Gent :

Stelplaats Aalst :

Vanaf de levering in 1946 was Aalst het Bastion van de typen 29, enkel de beperkte reeks C met twee inzetdagen was aan het type 44 toevertrouwd. Hierin verzekerden ze – met een daggemiddelde van 203 km drie treinparen naar Londerzeel, verder werd ook éénmaal Boom, éénmaal Kontichg en verder Schellebelle bereikt. De grootste verplaatsing waren de treinen 8414/8437 naar Ronse. Op zondag werd Nederbrakel als eindbestemming bereikt. Midden 1947 werden deze diensten door het type 94 overgenomen.

Stelplaats Gent-Zeehaven :

De inzet in deze typische goederenstelplaats is de inzet beperkt gebleven tot midden 1945 met vooral diensten binnen de kanaalzone. Op dat ogenblik werden alle diensten zeer snel door het type 81 overgenomen. Enkel de beperkte reeks A – vanuit de standplaats Zelzate bleef tot begin 1947 in handen van het type 44. In

deze reeks verzekerden de machines twee treinparc tussen Gent-Zeehaven en Zelzate en verder tweemaal de bediening van Rieme en Boechoute. Ook hier zouden de typen 81 de diensten overnemen.

Stelplaats Kortrijk :

Tot midden 1948 werden de typen 44 vrij uitgebreid in de goederendiensten gebruikt : twee reeksen speelden zich af vanuit Moeskroen. In reeks K werden 5 locomotieven gebruikt met een gering daggemiddelde van slechts 77 km in de lokale diensten. Concreet hebben we hier de volgende diensten :

Dag 1	0 km	onderhoud te Kortrijk
Dag 2	81 km	bediening van Oudenaarde en Anzegem en rangeringen te Kortrijk-vorming
Dag 3	151 km	reizigerstreinen 8362/8365 Kortrijk – Ronse – Kortrijk Reizigerstreinen 2334/2335 Moeskroen – Tourcoing – Moeskroen Reizigerstreinen 8859/8868 Moeskroen – Tournai – Moeskroen
Dag 4	97 km	bediening van Avelgem Reizigerstreinen Moeskroen – Oudenaarde – Moeskroen
Dag 5	63 km	Reizigerstreinen naar Tourcoing en Tournai

In de tweede inzetreeks L werd één locomotief reserve gehouden voor bijkomende goederentreinen.

Te Kortrijk zelf werd de ganse goederendienst door de typen 44 uitgevoerd in de reeks M met 8 machines in drieploegenstelsel en een daggemiddelde van 92 km. Hieruit kan dan ook afgeleid worden dat het ging om een beperkte dienst.

Dag 1	80 km	bediening van Menen en Wevelgem
Dag 2	140 km	bediening van Moeskroen en rangeringen te Kortrijk
Dag 3	95 km	bediening van Moeskroen en rangeringen te Kortrijk weide
Dag 4	144 km	bediening van Roeselare en Moorslede, pendelrit naar Moeskroen
Dag 5	105 km	bediening van Zwevegem, Ingelmunster en Izegem
Dag 6	79 km	rangeringen te Kortrijk
Dag 7	48 km	rangeringen te Kortrijk, pendelrit naar Moeskroen.

Net zoals te Ieper zouden ook te Kortrijk de locomotieven tot eind 1948 in dienst blijven vooraleer ze door de typen 41 verdrongen.

Stelplaats Merelbeke :

Ook hier werden in deze naoorlogse periode de machines type 44 gebruikt in de uitgebreide lokale goederenreeks K met 10 inzetdagen en een daggemiddelde schommelend omstreeks de 125 km. Te Merelbeke zouden de 44-ers in 1946 een uitgebreid inzetgebied hebben : de locs sleepten vooral bedieningstreinen, o.m. naar Ronse, Geraardsbergen, Wichelen en Muizen. Naast deze lokale diensten waren er ook doorgaande treinen en zo sleepten ze deze zwaardere diensten naar Leuven, Muizen maar zelfs naar Monceau met een uitslaap in deze stelplaats. De reeks werd verder uitgebreid met enkele lokale diensten binnen de agglomeratie. Maar zeer snel zou blijken dat de 44-ers niet opgewassen waren tegen deze taken en al vlug werd beslist om ze te vervangen door de typen 81. Al eind 1946 waren de meeste locs afgesteld of nog gebruikt in de reeks L waar ze reserve stonden voor bijkomende goederentreinen. Maar omdat ze ook hier regelmatig te zwak uitvielen, werden ook deze diensten zeer snel afgevoerd en midden 1947 waren alle locomotieven of aan andere stelplaatsen afgestaan of definitief afgesteld.

Stelplaats Oudenaarde :

Net zoals andere stelplaatsen, was ook Oudenaarde een depot dat slechts één inzetreeks en één type locomotieven in bedrijf had : dit was vanaf de bevrijding het geval voor het type 44 dat alle diensten verzekerde. Er was een programma voor 9 à 11 locomotieven met zowel reizigers- als (in mindere mate) goederentreinen. Voor personentreinen waren er diensten naar Ronse, Blaton, Kortrijk, Zottegem en Gent-St-Pieters. Voor goederentreinen bereikten de 44-ers Avelgem en Ronse. Eén dag was bestemd voor rangeringen te Oudenaarde. Al in 1946 kwamen de eerste machines type 41 te Oudenaarde aan en begonnen mee te rijden in de bovenstaande reeks en begin 1947 waren alle diensten afgestaan.

Stelplaats St-Niklaas :

Dit depot was de basis voor de machines met overhitting type 41, maar in de eerste maanden na de bevrijding waren er ook nog een aantal locomotieven type 44 in het bestand en deze reden mee in de verschillende reeksen vooral voor de lichtere reizigerstreinen. Hierbij werden verschillende stations in het Waasland bereikt, maar de meeste diensten gebeurden tussen Gent en Antwerpen-linkeroever. Andere bestemmingen waren Dendermonde en Aalst. Op deze verbindingen werden ook de bedieningstreinen in de goederendienst gereden. Al in 1946 waren er voldoende type 41 aanwezig en werden de typen 44 vroegtijdig afgesteld of aan andere stelplaatsen afgegeven.

Groep Hasselt :**Stelplaats Mol / Hamont**

In tegenstelling tot de periode tussen de beide wereldoorlogen zou de groep Hasselt vrij uitgebreid kennis maken met het type 44. Officieel waren zowel de machines type 41 als 44 te Mol in onderhoud en het hoofdaandeel van de inzet gebeurde vanuit deze stelplaats. In de reeks A verzekerden ze zowel de reizigers- als goederendiensten in de noorderkempen en zo werden er personentreinen gesleept naar Hamont, Hasselt en in mindere mate Antwerpen-centraal. In goederendienst reden ze naar Balen, Achel, Herentals en Leopoldsburg. Deze reeks van Mol werd als eerste – omstreeks midden 1946 – volledig door de typen 41 overgenomen. De typen 44 bleven echter nog enkele jaren bedrijvig in de reeks R voor de stationsrangeringen te Mol zelf.

Anderzijds was er nog een tweede inzetreeks vanuit de grensplaats Hamont : hier omvatte de inzetreeks 4 plandagen en een daggemiddelde van 199 km. In principe werden de typen 44 zeker tot midden 1948 in deze diensten gebruikt, maar waar mogelijk werden ze al vervangen door de typen 41. Concreet verzekerden ze de volgende treinen :

Dag 1 :	163 km	reizigerstreinen 3648/3643 Hamont – Hasselt – Hamont Bediening van Neerpelt / Achel
Dag 2	279 km	Reizigerstreinen 3373/3374 Hamont – Mol – Hamont reizigerstreinen 3313/3306 Hamont – Mol – Weert Reizigerstreinen 3345/3348 Weert – Herentals – Hamont Reizigerstreinen 3348/3359 Hamont – Weert – Mol Reizigerstrein 3364 Mol – Hamont
Dag 3	274 km	Reizigerstrein 3642/3641 Hamont – Waterschei – Hamont Reizigerstrein 3658/3657 Hamont – Waterschei – Hamont Reizigerstrein 3650/3647 Hamont – Waterschei – Hamont Op zondag – 3640/3651 Hamont – Hasselt – Hamont
Dag 4	80 km	Reserve voor bijkomende goederentreinen.

Stelplaats Hasselt :

Ook te Hasselt zelf werden gedurende korte tijd na de bevrijding typen 44 gebruikt in de goederendiensten reeksen K en L. De machines verzekerden vooral overgavetreinen tussen Hasselt en de vormingsstations van de oostelijke mijnzetels Winterslag, Waterschei en Eisden. Verder waren er bedieningstreinen naar Maaseik en tussen Houthalen en Neerpelt. Al in 1946 werden ze op zeer korte termijn vervangen door de teruggekomen locomotieven type 81. Nog enkele maanden werd één locomotief gebruikt vanuit de standplaats Tongeren voor de bediening van Bassenge, de rangeringen te Tongeren en enkele lichterdiensten tussen Tongeren en Liers, maar ook deze dienst verdween eind 1946 ten gunste van het type 81.

Groep Liège :**Stelplaats Statte :**

Klassieke stelplaats voor het type 44 was Statte en ook na de bevrijding kreeg dit depot van Huy een vrij groot bestand uitgebouwd en ze werden hier ingezet in de reizigersdienst (reeks A). Hiervoor waren 8 machines nodig met een daggemiddelde van ca 120 km. De diensten werden verzekerd op de ster rondom Statte naar Namur, Liège-Guillemins, Ciney en Landen. In de lokale goederendienst reden ze naar Hermalle. Maar door de hellingrijke lijnen werd al zeer snel een vervanging door het type 41 overwogen en begin 1946 was deze omschakeling een feit. De overgebleven machines werden nog enige tijd gebruikt in de rangeerdienst van Statte maar ook hier werden ze begin 1947 definitief verdrongen.

Stelplaats Trois-Ponts :

Ook hier zou de vooroorlogse inzet na de bevrijding voor korte tijd hernieuwd worden en werden ze gebruikt in de lichte reizigersdienst van reeks A. Hiervoor waren er 9 machines nodig en haalden ze een gering daggemiddelde van ca. 125 km. Nochtans waren de diensten opmerkelijk en zullen we ze in detail bekijken :

Dag 1	0 km	onderhoud
Dag 2	113 km	Plantondienst te Trois-Ponts in de voormiddag Reizigersdienst 4694/4661 Trois-Ponts – Sourbrodt – Trois-Ponts
Dag 3	196 km	Reizigerstreinen 4875/4884 Trois-Ponts – Liège-Guillemins – Gouvy Reizigerstrein 4863 Gouvy – Trois-Ponts
Dag 4	24 km	Goederentrein naar Francorchamps
Dag 5	128 km	Twee treinpren Trois-Ponts – Waismes
Dag 6	228 km	Reizigerstreinen 4863/4872 Trois-Ponts – Liège-Vivegnis – Gouvy Reizigerstrein 4883 Gouvy – Liège-Guillemins (met uitslaap te Liège)
Dag 7	104 km	Reizigerstrein 4866 Liège-Guill. – Gouvy Reizigerstrein Gouvy – Trois-Ponts
Dag 8	189 km	Reizigerstrein 4705/4716 Trois-Ponts – Verviers – Trois-Ponts Bedieningstrein naar Grand-Halleux Reizigerstrein 4751/4784 Trois-Ponts – Verviers – Trois-Ponts
Dag 9	162 km	Reizigerstrein 4707 Trois-Ponts - Verviers Reizigerstrein 4712/4741 Verviers – Spa – Verviers Reizigerstrein 4746 Verviers – Trois-Ponts Reizigerstrein 4682/4685 Trois-Ponts – Waismes – Trois-Ponts

Maar ook hier zouden de zwakkere typen 44 het moeilijk krijgen en als eerste stelplaats werden ze al in de loop van 1945 vervangen door de sterkere machines type 41. Ze werden op dat ogenblik nog een paar jaar gebruikt in de rangeerdienst te Trois-Ponts en kwamen ze sporadisch tot inzet in de goederendienst ter vervanging van een type 81. Begin 1947 was het echter afgelopen met de commerciële dienst van deze locs.

Stelplaats Gouvy :

In deze stelplaats was de inzet van het type 44 steeds ondergeschikt en gebeurde in de vrij beperkte reeks J met slechts 2 à 3 inzetdagen. In dit programma sleepten ze enkel lokale bedieningstreinen en bereikten hierbij slechts Bastogne, Montenezu en St-Vith. Vanuit deze plaats ging het naar Bleialf (op maandag, woensdag en vrijdag) of Reuland (dinsdag, donderdag, zaterdag). Ook in deze dienst werden tegen eind 1946 vervangen door de locomotieven type 41.

Groep Arlon :**Stelplaats Ciney :**

Laatste naoorlogse stelplaats was Ciney. Hier werd een zeer beperkte inzetreeks en een dito bestand uitgebouwd tijdens de eerste maanden na de bevrijding. De reeks omvatte slechts 2 inzetdagen en de inzet gebeurde praktisch uitsluitend voor reizigerstreinen naar Statte (5 treinpren) en op dezelfde verbinding werd ook nog de lokale goederentrein naar Haversin gesleept. Eind 1946 werden deze diensten opgeheven en overgedragen aan de zuster machines type 41.

De schrappingen :

Ondanks het feit dat de meeste machines al vanaf midden 1946 definitief afgesteld werden in diverse stelplaatsen, besliste men bij de N.M.B.S. om deze locomotieven voorlopig te behouden voor het feit dat de naoorlogse economie zou heropflakkeren. Daarom werden tot in 1947 slechts 12 machines effectief afgevoerd : het ging hier vooral om 44-ers die of door oorlogsfeiten, of door ongevallen zwaar beschadigd werden. De eigenlijke schrappingen gebeurden pas in 1948 met 154 exemplaren, de laatste 124 overblijvende locomotieven werden in 1949 definitief uit het effectief geschrapt. Op dat ogenblik gebeurde ook de grote schoonmaak van de afgestelde machines : tot begin 1950 werden de meeste afgestelde locomotieven aan diverse slopers over het ganse net verkocht en daar op korte tijd gesloopt.

Het gebruik als vaste stoomgenerator :

Nog steeds door de vernielingen tijdens de oorlogsjaren, waren vele vaste verwarmingsinstallaties voor de rijtuigen verloren gegaan en daar de elektrische tractie (en dus ook de elektrische verwarming) sterk naar voren kwam, werd beslist om op een groot aantal plaatsen afgestelde stoomlocomotieven te gebruiken voor de voorverwarming van de rijtuigen.

Vanaf 1946 gingen daarenboven een groot aantal stomers buiten dienst en omwille van zijn laag brandstofverbruik en de goede toestand van de ketels van de typen 44, werd er een voorkeur gegeven om deze locomotieven voor dit gebruik aan te duiden en om te bouwen. Meestal werden zowel de drijf- als koppelstangen verwijderd en werd een vast aftappunt op het hoogste punt van de ketel (nl. de stoomdom) aangebracht en zo verbouwd werden ze op diverse plaatsen van het net – meestal in de buurt van grotere stations en in sommige stelplaatsen – vast opgesteld. In tegenstelling met de vorige praktijken bleven ook een aantal machines intact en konden nog voor hun bevoorrading zelf naar de kolenbunkers rijden. Dit was zeker in de periode tussen 1946 en 1949 het geval, daar op dat ogenblik ook een aantal – nog niet afgevoerde – locomotieven voor dit doel gebruikt werd.

Tussen 1947 en 1949 werden niet minder dan 51 machines voor de ombouw tot stoomgenerator aangeduid : waren :

- a. machines aangeduid, maar waar het effectieve gebruik niet bevestigd werd :
44.013, 44.058, 44.080, 44.094, 44.114, 44.151, 44.167, 44.168, 44.226, 44.230,
44.249, 44.301, 44.323.
- b. machines die effectief als stoomgenerator gebruikt werden :
44.018, 44.022, 44.024, 44.025, 44.029, 44.039, 44.043, 44.066, 44.076, 44.089,
44.111, 44.129, 44.131, 44.146, 44.155, 44.156, 44.161, 44.172, 44.183, 44.186,
44.200, 44.21, 44.225, 44.245, 44.279, 44.285, 44.288, 44.289, 44.291, 44.299,
44.307, 44.313, 44.319, 44.322.

Al deze locomotieven waren over het ganse net verspreid, doch het is onmogelijk om de meeste plaatsen terug te vinden. Opmerkelijk was wel de toestand te Brussel-zuid : hier stonden 4 locomotieven zonder tender als stoomgenerator van de installaties van dit station opgesteld onder een voorlopig geplaatst dak. De meeste stoomgeneratoren verdwenen tegen het einde van de vijftiger jaren, maar in Charleroi bleven deze locomotieven tot op het einde van de zeventiger jaren effectief in dienst. Ze stonden te Charleroi-sud tijdens de wintermaanden en werden tijdens de zomer en voor onderhoud naar Monceau gesleept.

De museumlocomotief :

Het is juist dit gebruik als stoomgenerator te Charleroi-sud dat de 44.225 van afbraak behoedde en omstreeks 1978 in het museumpatrimonium van de N.M.B.S. opgenomen werd. Deze locomotief stond nog enkele jaren te Monceau afgesteld en werd omstreeks 1981 naar Leuven overgebracht.

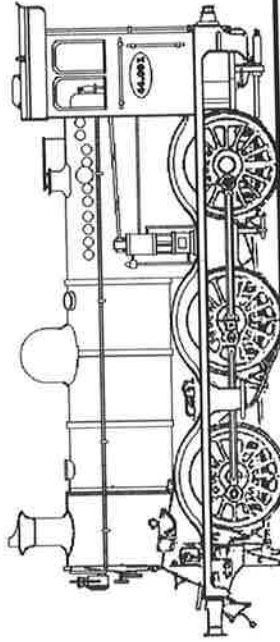
Ook hier werd de locomotief afgesteld, maar toch werd al vlug beslist om deze locomotief uitwendig te restaureren. Hiervoor werd deze machine naar Hasselt gevoerd en gedurende bijna 1 jaar in deze Limburgse stelplaats in zijn laatste versie gerenoveerd. Hiervoor werden verschillende onderdelen volledig hersteld en zelfs opnieuw gemaakt, aan één zijde werden de oorspronkelijke koppelstangen aangebracht, daar er geen stangen meer aanwezig waren, werden ze aan de andere zijde door replica's vervangen. Na zijn restauratie werd de locomotief naar Leuven teruggevoerd en staat ondertussen wat doelloos in deze museumstelplaats afgesteld.

Stoomlocomotief type 32 > type 44

C

Locomotief voor gemengd gebruik.

Couillet 85
 Franco-Belge 73
 Cockerill 70
 Tubize 49
 St-Léonard 46
 La Meuse 34
 Carels 28
 Haine-St-Pierre 28
 Energie/ Gilly 27/19
 Thiriau/Detombay 18/13
 La Biesme/Gilain 9/3



Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

13,5 bar

Crampton

2 450 mm

1 030 mm

2,52 m²

11,02 m²

254

40 / 45 mm

104,40 m²

3 270 mm

104,40 m²

115,42 m²

1 430 mm

22 mm

15 - 20 mm

2,930 m³

1,770 m³

6,50 m³

9 245 mm

8 670 mm

2 750 mm

2 410 mm

4 000 mm

4 572 mm

2 286 mm

+ 2 286 mm

1 781 mm

2 051 mm

1 520 mm

mm

49 450 kg

16 250 kg

16 900 kg

16 300 kg

5 349 kg/m

Type 15

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

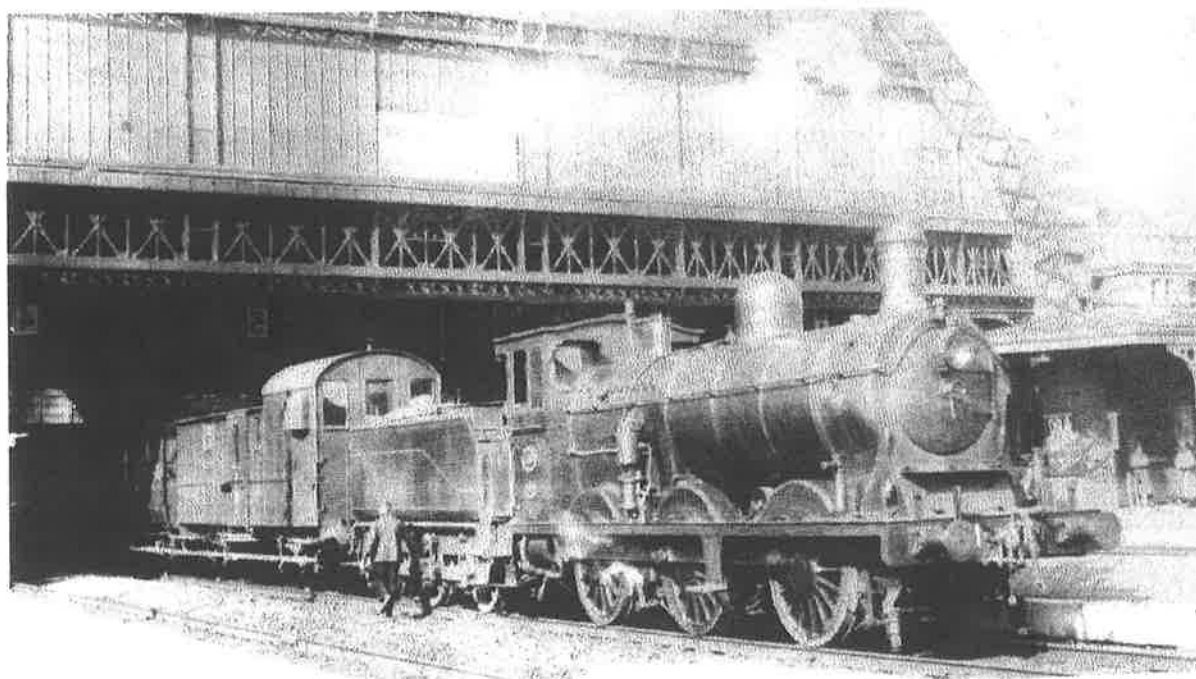
Gekoppeld aan tender :

Stoomlocomotieven

M.T. 25 – 31 (= type 32 EB).

Na de eerste wereldoorlog had de Prvé-maatschappij Mechelen-Terneuzen (MT) een aantal van zijn locomotieven verloren bij de vijandelikheden en was men op zoek naar nieuwe machines. Daar op dat ogenblik ook de Etat Belge een tekort had aan locomotieven, moest men noodgedwongen overgaan tot de bestelling van zeven nieuwe machines. Om studiekosten te vermijden besliste men om deze machines naar bestaande plannen te laten bouwen. De directie van de MT kende vooral de machines van de stelplaats St-Niklaas en meer bepaald de machines type 32 die er ingezet werden. Deze machines hielpen trouwens regelmatig – bij een tekort aan eigen locomotieven – op de verbinding tussen Mechelen en St-Niklaas.

Om die redenen besliste men om dergelijke locomotieven te laten bouwen, bijna 25 jaar na de aanschaf van de eerste locomotieven van de Etat Belge. Er werden geen wijzigingen aangebracht en de in 1921 bestelde machines werden door de Mechelse firma Ragheno gebouwd en de eerste twee machines werden eind 1923 geleverd, de volgende locs kwamen begin 1924 op de sporen. Bij de MT kregen ze de nummers 25 tot 31

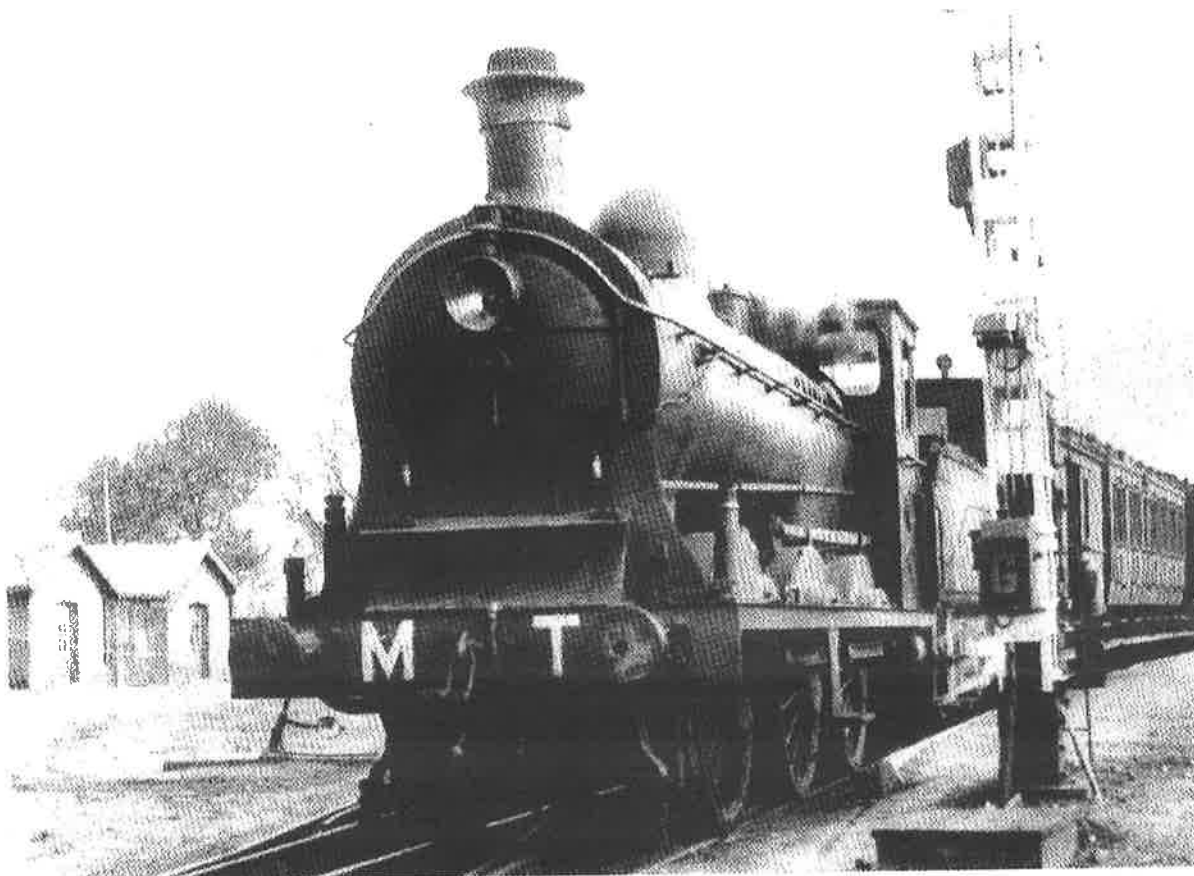


Locomotief MT 28 is net vanuit St-Niklaas te Mechelen aangekomen in 1938

Foto Hesselink

Vanaf de levering werden deze machines in een reeks met vier inzetdagen praktisch volledig gebruikt voor het slepen van doorgaande reizigerstreinen en piekurtreinen tussen St-Niklaas en Mechelen en hierbij reden ze twee à drie treinparen per dag op deze verbinding. Naar Terneuzen werden ze tijdens de eerste jaren vooral de zwaardere reizigersdiensten tijdens de piekuren. Deze inzet bleef behouden tot zeker 1930, maar op dat ogenblik nam de Mechelen-Terneuzen vier machines type 30 van de N.M.B.S. over en deze zouden een deel van de lichtere stoptreinen overnemen en vooral op het traject tussen St-Niklaas en Terneuzen vielen praktisch alle treinen weg. Alhoewel de dienst voor het grootste gedeelte beperkt werd tot de verbinding St-Niklaas – Mechelen, werden nu ook enkele doorgaande goederentreinen in de reeks opgenomen en werden de machines nu ook sporadisch op de N.M.B.S.-sporen tot in Leuven en Schaarbeek gebruikt.

Deze nieuwe toestand bleef gedurende de rest van hun loopbaan tot bij het begin van de tweede wereldoorlog behouden, enkel fde goederentreinen gingen in de dertiger jaren over op de van de N.M.B.S. overgenomen machines type 71 (G 7¹) over.



*Op 5 september 1926 staat de MT 31 te Mechelen vertrekkensklaar met een reizigerstrein naar St-Niklaas
Foto : Hesselink*

De bezetting van land door de Duitse troepen leidde een nieuwe periode in en de locomotieven van de Mechelen-Terneuzen werden op dat ogenblik wild gebruikt zowel voor reizigers- als goederendiensten, maar ook voor militaire bevoorradingstreinen. Hierbij reden ze nu ook frequent buiten hun stamlijn op N.M.B.S.-lijnen.

Tijdens deze eerste periode werden ook twee machines effectief aan de N.M.B.S. verhuurd : de MT 26 ging op 31 juli 1940 naar de N.M.B.S. en reed vanuit St-Niklaas vooral diensten naar Gent en Antwerpen-Linkeroever. Al op 22 augustus 1940 liep deze huurperiode af. De MT 25 zou langere tijd bij de N.M.B.S. vertoeven : op 5 september 1940 werd hij verhuurd, maar bleef ook hier in de stelplaats St-Niklaas en reed ook de diensten Gent-St-Pieters – Antwerpen-linkeroever. Op papier kreeg deze locomotief het nummer 7952. Pas 30 december 1941 kwam deze machine terug naar de MT.

Bij de Mechelen – Terneuzen werd de machines opnieuw voor het grootste gedeelte gebruikt in de reizigerdienst St-Niklaas – Mechelen. Bij de bevrijding waren nog 6 machines in dienst. De 28 was beschadigd afgesteld voor een grote herziening. Bij de overname door de N.M.B.S. op 19 januari 1948 waren de zes machines 25 – 27, 29 – 31 nog steeds in dienst en gedurende enkele maanden bleven ze hun diensten behouden. Maar het feit dat St-Niklaas op dat ogenblik voldoende N.M.B.S. locomotieven type 41 ter beschikking had en het type 44 reeds afgesteld was, werden ze vrij snel door deze sterkere machines vervangen en reden ze – zoals hun oudere N.M.B.S. zusters op een afstelspoor. Ze werden in 1949 definitief uit het bestand afgekort en voor 1951 gesloopt.

Stoomlocomotieven

Nord Belge 671 - 676.

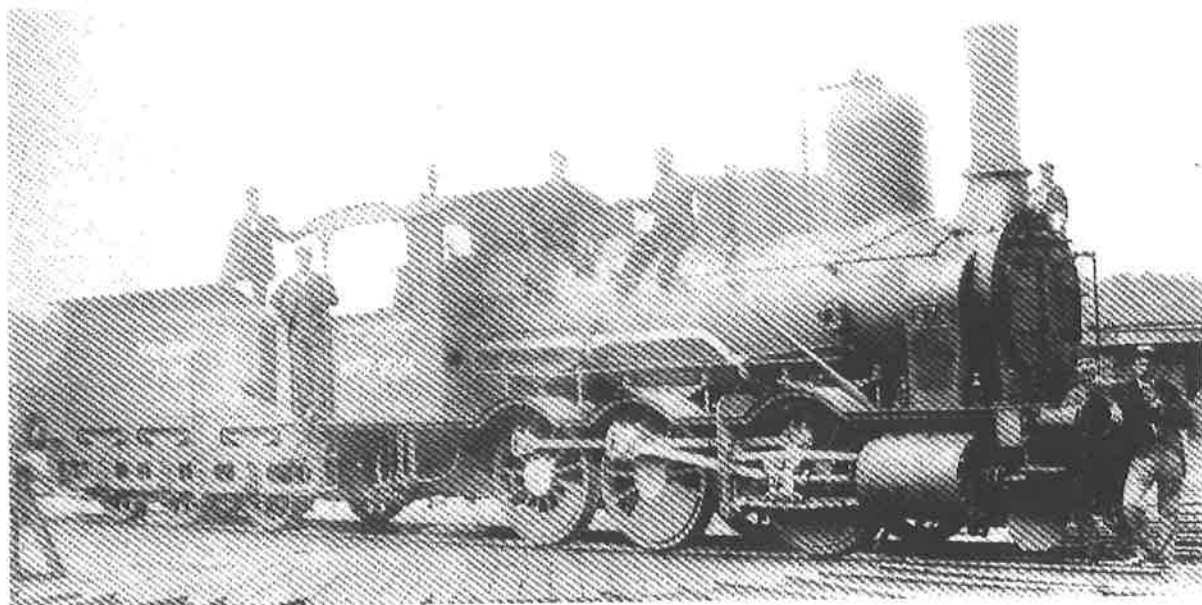
Geschiedenis :

Voorgeschiedenis & ontwikkeling :

De de zeventiger jaren van de negentiende eeuw beschikte de Nord Belge nog slechts over een totaal ontoereikend locomotiefpark, bestaande uit locomotieven uit de beginperiode, samengesteld uit verschillende typen. Enkel met de uitgebreide reeks 711 tot 755 (latere typen 77 en 92 NMBS) beschikte men over moderne en sterke locotieven voor alle mogelijke diensten. Enige nadeel van deze machines was het hoge verbruik voor de lichtere goederentreinen zocht men naar een beperkt aantal drieassige machines.

Op dat ogenblik stelde de Oostenrijkse Südbahn een dergelijke locomotief op de wereldoorlog van Paris in 1878 voor. Deze machine behoorde tot de reeks 32b, die vanaf 1875 aan deze privé-maatschappij geleverd werd. Afgaande op de goede specificaties, bestelde de Nord Belge 6 analoge machines bij de Wiener Lokomotivfabrik AG te Florisdorf en in 1881 werden de machines als nummers 671 tot 676 afgeleverd en kregen dadelijk de bijnaam « les Autrichiennes ». Deze lichte, handige locomotieven werkend met verzadigde stoom en twee vrij grote buitenliggende cilinders waren de laatste die bij de Nord Belge ook een naam van een Belgische stad kregen.

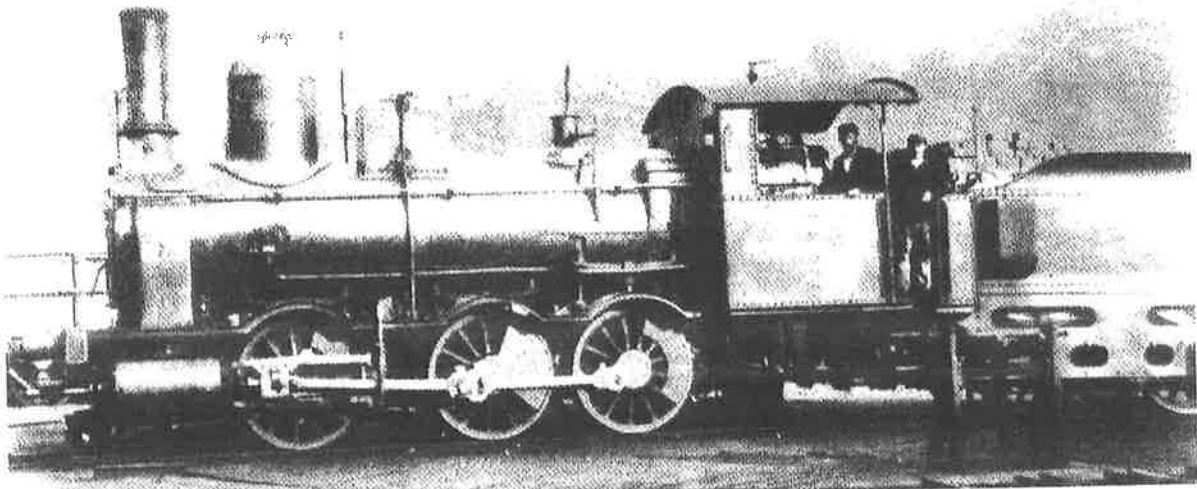
In eerste instantie werden de 6 machines bij de stelplaats Kinkempois ingedeeld en verzekerden de lichte doorgaande goederentreinen op de verbinding naar Namur en Givet. Maar op deze langere lijnen waren ze niet zo geschikt en daarom werden ze omstreeks 1890 – zeker voor een gedeelte – naar de strekk van Charleroi (stelplaats St-Martin) gedirigeerd en hier zouden ze beter voldoen op de korte trajecten van de Nord Belge in deze streek. Ze verzorgden voor de overgaventreinen naar de verschillende bedrijven in deze streek ten zuiden van Charleroi en sleepten deze treinen ook naar Aulnoye en reden sporadisch ook op de verbinding naar Mons.



Locomotief 671 in de stelplaats Kinkempois, kort na zijn levering in 1881.

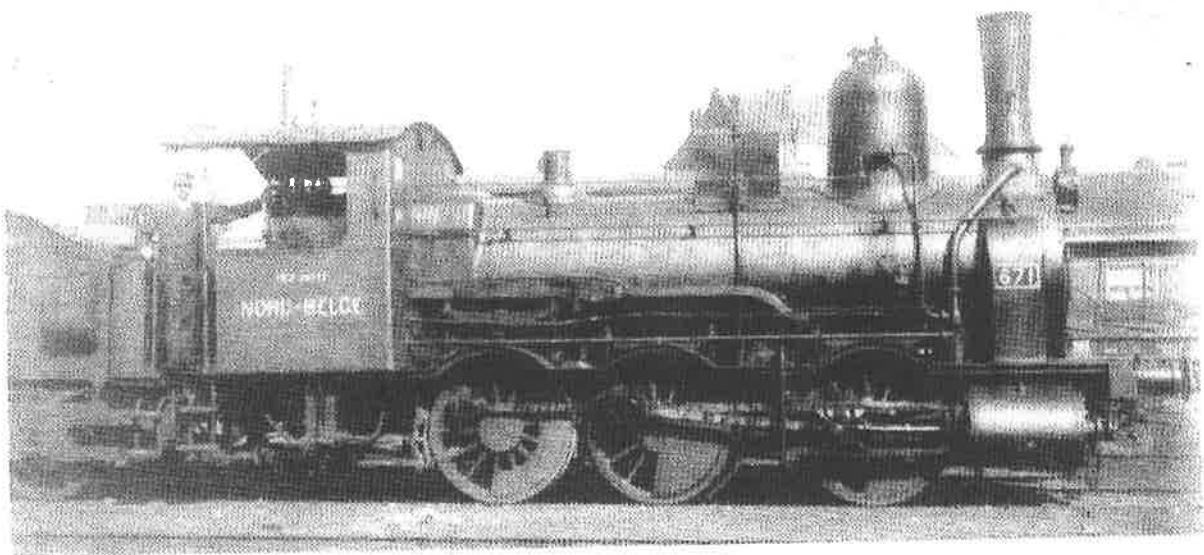
Foto NMBS

Tot bij de eerste wereldoorlog bleef deze stationering te St-Martin behouden, intussen werden wel een aantal verbeteringen aangebracht : ze werden uitgerust met een vacuümrem, de bediening van de sturing werd verbeterd en de bezandingsinstallatie van van de tweede naar de eerste as gebracht. Hierdoor zou vooral het aanzetten met zware treinen makkelijker worden.



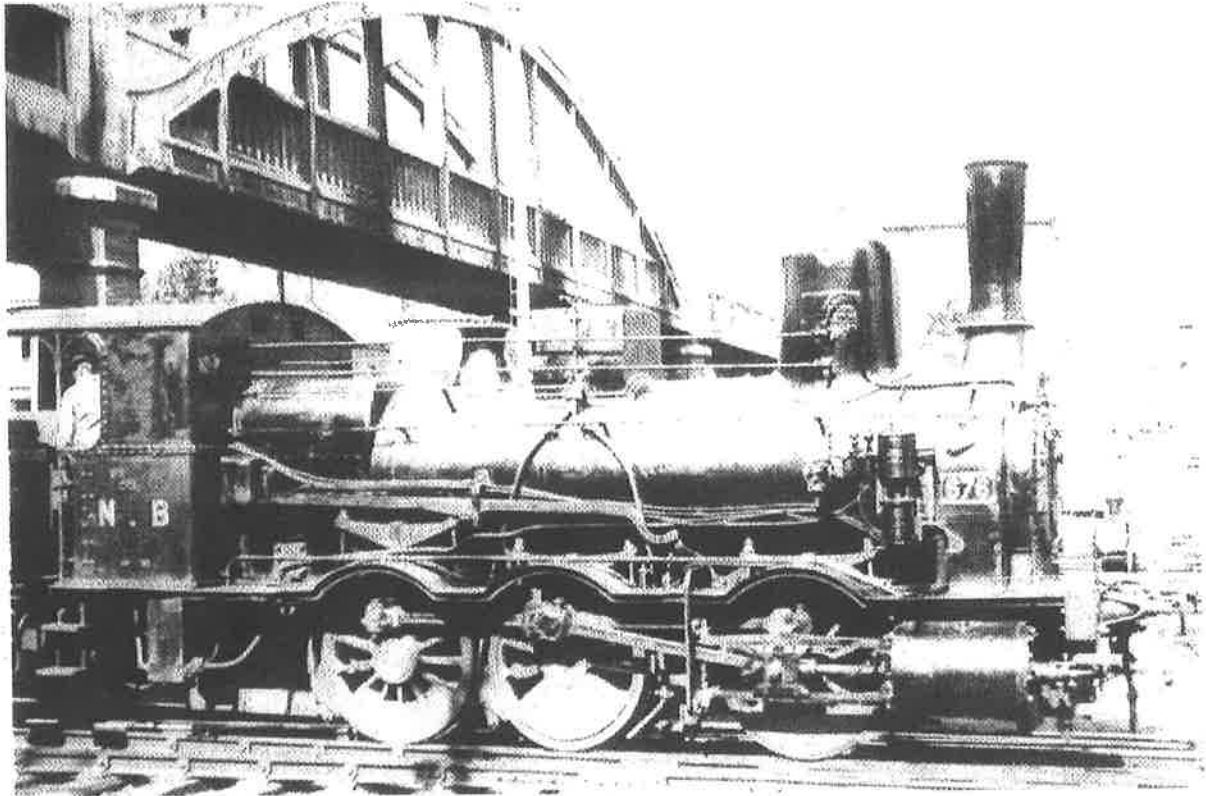
*De 671 in zijn oorspronkelijke vorm gefotografeerd omstreeks 1990 in de stelplaats Kinkempois
Verz Griehl.*

Tijdens de eerste wereldoorlog werden de 6 locomotieven afgevoerd naar Frankrijk en hier achter de frontlinie door de Nord Français gebruikt, zowel voor de schaarse reizigersdiensten, maar ook voor de bevooradingsstreinen naar het front en pas begin 1919 werden de locomotieven terug aan de Nord Belge teruggegeven. Opnieuw kwamen de zes locomotieven in de stelplaats Kinkempois terecht en werden er vooral ingezet voor de doorgaande goederentreinen tussen Kinkempois, Namur en Givet. Dit was terug mogelijk daar het goederenverkeer in deze naoorlogse periode terug vrij beperkt was en de afvoer van producten uit het steenkoolbekken rondom Liège meer afgestemd werd op Lotharingen en niet meer op Noord-Frankrijk. Hierdoor waren het vooral gemengde treinen – met textieproducten uit de Vesdervallei en halfafgewerkte producten die hun weg naar de streek van Paris vonden die door de Nord Belge gereden werden.



De 671 was reeds gedeeltelijk gemoderniseerd in 1910 toen hij de St-Martin voor de lens kwam.

Met de heropflakking van de economie voldeden de locomotieven steeds minder en minder voor de opgelegde taken en vanaf 1924/25 werden ze vooral naar ondergeschikte taken afgeleid en reden ze enkel nog de bedieningstreinen in de Maasvallei tussen Liège en Namur en de afvoertreinen vanuit de verschillende steen- en kalkgroeves uit de streeks. Daar de machines op dat ogenblik niet meer voldeden, werd er omstreeks 1926 een proef gedaan met de 676 om de kenmerken te verbeteren : de locomotief werd uitgerust met een Westinghouse luchttrem op de drie assen, de bezanding gebeurde nu voor de tweede en derde as, de veiligheidskleppen werden veranderd en waarschijnlijk werd ook de ketel zelf aangepast. Daarenboven werd het machinistenhuis verkleind en naar achter gebracht en de voetplaat zelf werd ingekort. Na deze verbouwing werden de nodige testritten georganiseerd.



De gemoderniseerde locomotief 676 te Namur

Foto N.M.B.S.

Nochtans zou deze verbouwing niet de nodige verbeteringen met zich meebrengen en hierdoor bleef deze verbouwing beperkt tot deze ene locomotieven, de overige machines werden op dat ogenblik op een zijspoor geplaatst en korte tijd later (omstreeks 1926) uit het bestand afgevoerd. De 676 bleef echter in dienst en zou gebruikt worden voor de lokale goederentreinen op de Maaslijn tussen Kinkempois en Namur. De loopbaan duurde zeker nog tot midden 1931, maar korte tijd later werd deze machine dan toch definitief afgevoerd.

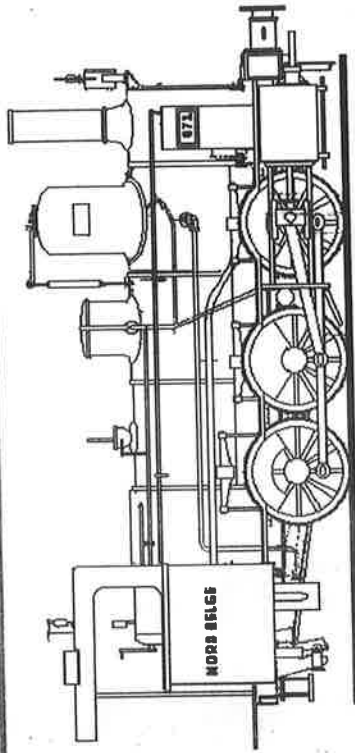
Nummerlijsten type 671 - 676 :

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
671	1881			Lokfabrik Florisdorf	259	1926	Grammont
672	1881			Lokfabrik Florisdorf	260	1926	Leuze
673	1881			Lokfabrik Florisdorf	261	1926	Bouillon
674	1881			Lokfabrik Florisdorf	262	1926	Bastogne
675	1881			Lokfabrik Florisdorf	263	1926	Virton
676	1881			Lokfabrik Florisdorf	264	m/1931	Alost

Stoomlocomotief NB 671 - 676

C

Goederentreinlocomotief.



ex Nord Belge 671 - 676

> ombouw 676

Wiener Lokfabrik 6

		Ketelkenmerken :			Afmetingen :
Loopbaan :	671 - 676	Keteldruk :	10bar	Totale lengte :	8 583 mm
Nummering :	-	Type ketel :	Belpaire	Lengte chassis :	8 008 mm
Effectief bij bouw :	6	Roosterlengte :	mm	Breedte :	2 805 mm
Effectief bij Etat Belge :	0	Roosterbreedte :	mm	Hoogte as ketel :	1 945 mm
Bouwer :	Wiener Lokomotiefabrik Florisdorf	Roosteroppervlakte :	1,70 m ²	Hoogte (totaal) :	4 300 mm
Levering :	1881	Verwar. opp. haard :	10,02 m ²	Radstand (totaal) :	3 210 mm
Ombouw :	1925	Aantal grote vlampijpen :	---	Afstand tussen assen :	1 820 mm + 1 390 mm
Buiten dienst :	1926 - 1931	Diameter gr vlampijpen	---	Oversteek voor :	2 105 mm
Asindeling :	C	Opp. grote vlampijpen :	181	Oversteek achter :	2 703 mm
Snelheid :	50 km/h	Aantal kleine vlampijpen :	47 / 52 mm	Diameter drijfwielen :	1 265 mm
Aandrijving :	verzadigde stoom	Diameter kl vlampijpen :	m ²	Diameter loopwielen :	---
Type overbrenging :	Walschaerts binneznligg	Opp. kleine vlampijpen :	4 275 mm	Massa (rijvaardig)	41 000 kg
Plaatsing cilinders :	2 buitenliggend	Lengte vlampijpen :	124,68 m ²	Aslast : 1ste as	12 800 kg
Diameter cilinders :	480 mm	Verwarmingsopp. pijpen :	---	2 de as	14 200 kg
Zuigerslag :	610 mm	Totaal verwarmingsopp :	1 325mm	3 de as	14 000 kg
Remming :	> Vacuümpomp	Oververhittingsopp. :	25 - 30 mm	4 de as	
Compressor :	(vanaf 1910)	Diameter ketelromp :	16 - 17 mm	5 de as	
Debiet :		Dikte pijpenplaat	m ³	6 de as	
Automatische rem :	Stoomrem	Dikte langsketel	m ³	Voorraad watertenders	8 500 l
Rechtstreekse rem :	Schroefrem	Inhoud ritvaardige ketel :	m ³	Voorraad kolen	5 000 kg
Handrem :		Inhoud stoomruimte :	m ³		
		Oppervlakte stoomafgifte	m ³		

Dieselmotorwagen type 651

1934

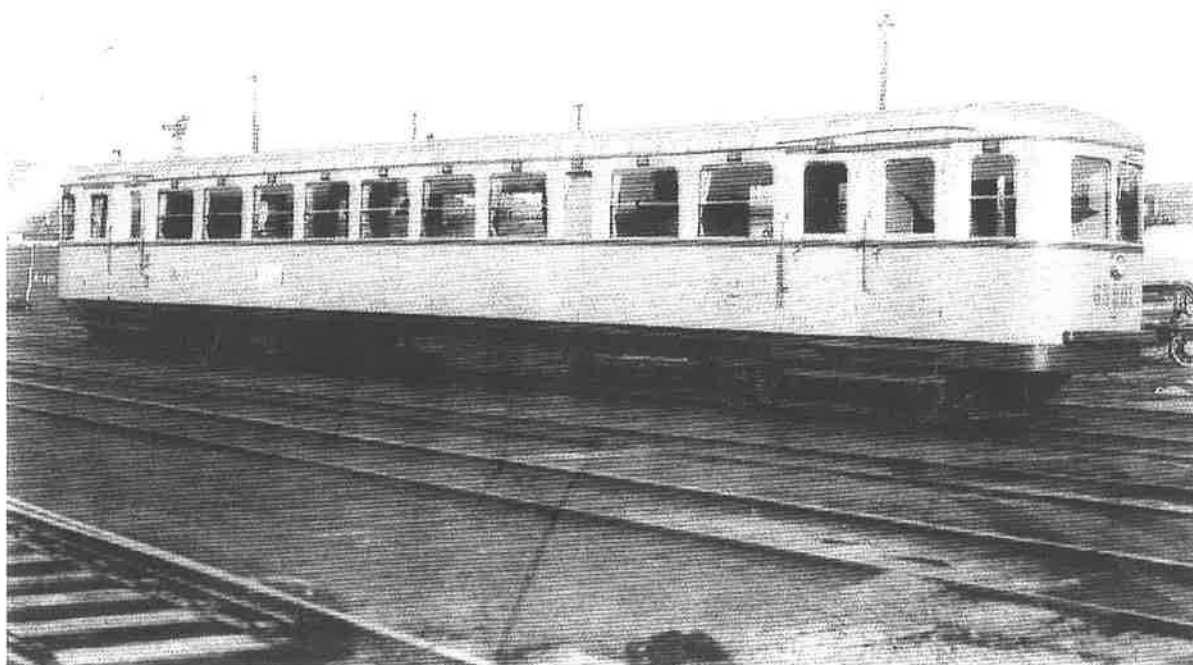
Brugeoise & Nivelles - Maybach

1955

a. De voorgeschiedenis

Gelijktijdig met het prototypertuig 602.01, werd op dezelfde basis een analoge motorwagen besteld: deze was volledig identiek met dit type 602, dit wil zeggen met versterkte Maybach motor, grootste verschil was het feit dat men in deze motorwagen de diesel-elektrische aandrijving wilde uitproberen. Uitwendig was hier het grootste verschil dat de aandrijving met een valse as en koppelstangen wegviel en dat op beide assen van het motordraaistel een elektrische seriemotor aangebracht werd. In tegenstelling met de zusterstellen dreef de dieselmotor hier niet een mechanische transmissie aan, maar wel een gelijkstroomdynamo, dit op dezelfde wijze als de toenmalige tramrijtuigen uitgerust werden. Ook hier werd de versnelling verwezenlijkt door een "controller" die voor de verschillende snelheden de nodige voorschakelweerstand ingeschakeld werden. Verder waren er diverse stabiele standen waarbij de tractiemotoren in serie of parallel geschakeld konden worden en voor de hogere snelheden werden de motoren geshunteerd (de stroom werd verhoogd door een weerstand die parallel over de rotor geschakeld werd). De elektrische uitrusting werd gebouwd door Acec.

Nochtans kwam er een vertraging in de levering en werd de gelijktijdig bestelde dubbele motorwagen eerst geleverd en kreeg hierdoor het voor de eenledige motorwagen voorziene nummer 651.01 en toen deze motorwagen geleverd werd, kreeg de eenledige variante het nummer 652.01. Net als verschillende voorheen geleverde stellen kwam ook de 652.01 Merelbeke als onderhoudsdepot en werd in dezelfde inzetreeks als de typen 601 en 602 gebruikt. Zo waren er nog steeds de diensten naar Eeklo en verder Brugge, naar Zelzate, Tielt, Aalst en Dendermonde. Vanuit deze beide laatste stations ging het ook verder richting Brussel-noord. Na enkele maanden – waarschijnlijk begin 1935 – werd de motorwagen toch omgenummerd en kreeg zijn voorziene nummer 651.01 aangemeten. Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd behouden tot in 1938.

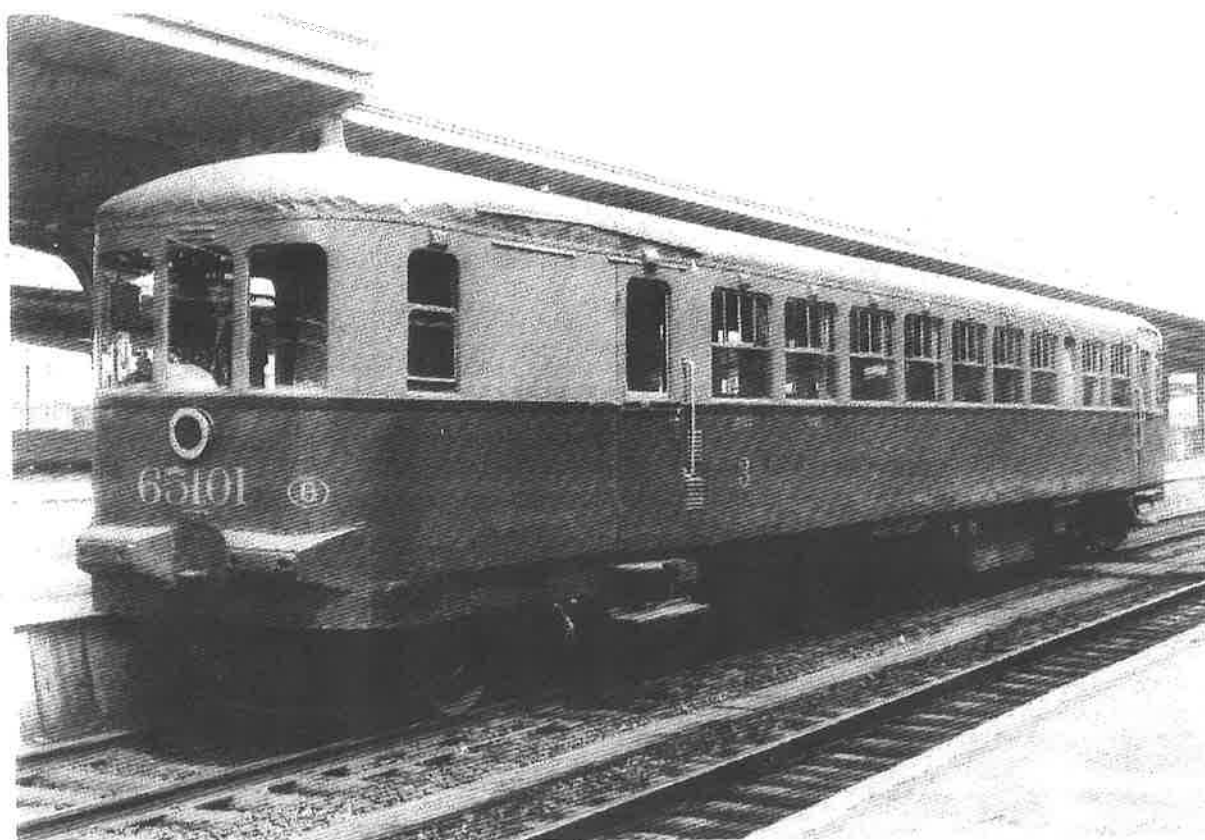


De 652.01 wordt kort na zijn levering in de stelplaats Merelbeke door de N.M.B.S.-fotograaf voor het archief in beeld gebracht

Foto N.M.B.S.

Op dat ogenblik werd deze motorwagen – net zoals de overige prototypen van dezelfde bouwschijf – naar Haine-St-Pierre overgeplaatst en in een uitgebreide inzetreeks gebruikt. De 651.01 verzekerde vele lokale diensten in het “Centre” met bestemmingen Charleroi, Mons, Clabecq en Binche/Fauroeux. Vanuit Mons ging het verder naar Quéivrain, vanuit Charleroi was er een dienst naar Tamines. Deze toestand bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Op dat ogenblik werd ook de 651.01 – wegens brandstofgebrek – afgesteld en waarschijnlijk stond hij de ganse oorlogsperiode te Luttre. In elk geval overleefde de motorwagen de vijandelikheden zonder zware schade en kon hij na de bevrijding vrij snel terug in orde gebracht worden.

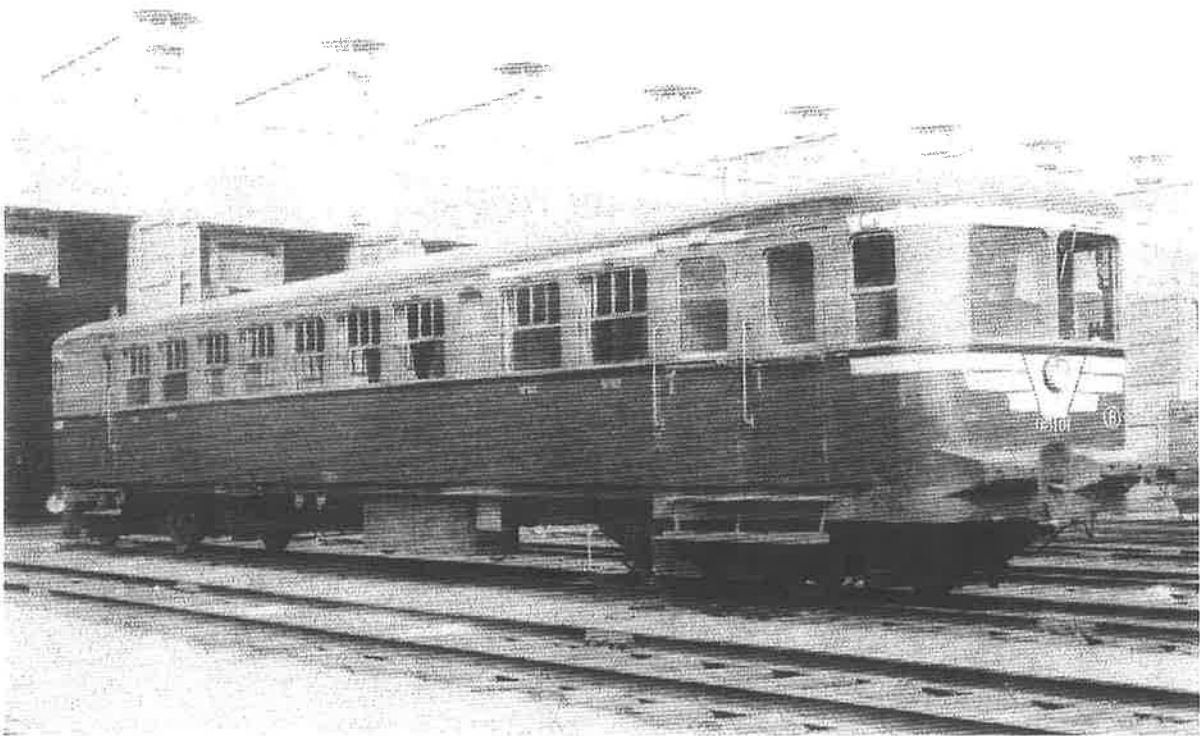
Vanaf eind 1944 dook dit prototype dan op in de stelplaats Brussel-zuid en hier werd hij gebruikt in de lokale reeks E: deze dienst telde slechts één enkele inzetdag in tweeploegenstelsel en was voorzien voor de verschillende prototype-stellen die Brussel-zuid in depot had. Deze motorwagens verzekerden een dienst naar Dendermonde en één naar Aalst beide vanuit Brussel-noord en om dit station te bereiken was er een pendeldienst vanuit Brussel-zuid naar Etterbeek en van hieruit reed de 651.01 dan leeg via de ringlijn door naar Brussel-noord. Op zaterdag bleef enkel de dienst naar Aalst over in de late avond, op zondagmorgen ging het om 4 h 47 leeg naar Tubize en aansluitend werd de eerste dienst naar Brussel verzekerd. Maar meer en meer werd deze beperkte dienst overgenomen door de net overgekomen vierassige Brossels type 553 en in 1947 werd de inzetreeks aan deze motorwagens overgedragen en reden de oudere stellen nog slechts sporadisch mee en waren ze voor het grootste gedeelte afgesteld.



Tijdens de herstelling na de tweede wereldoorlog kreeg de 651.01 zijn groene livrei in twee tonen, hier gefotografeerd te Brussel-zuid omstreeks 1946 *Foto NMBS*

In 1948 waren de stellen te Brussel volledig overbodig geworden en werden alle oudere stellen te Haine-St-Pierre samengebracht en dit lot kende ook de 651.01. Hier werd deze motorwagen ingezet in de reeks D samen met de motorwagens typen 601 en (in mindere mate) type 553 en deze reeks werd uitvoerig in het artikel van het type 601 belicht. Samenvattend kunnen we vermelden dat ze vooral de lokale diensten rondom Charleroi – La Louvière – Mons bedienden en dat ze hierin – naast de boven genoemde stations - ook Ronse, Tubize, Fauroeux/Erquelinnes, Soignies en Braine-le-Comte bereiken. Vanuit Mons wordt ook doorgereden tot in Frameries, Quévy en Quéivrain. Tijdens de volgende jaren werden een aantal diensten door de modernere stellen type 553 overgenomen en ook het inzetgebied werd ingekrompen, maar nog geregeld werden de oudere motorwagens in deze diensten gebruikt.

Dit gebeurde ook op 4 augustus 1956, een dag dat o.m; een dienst tussen Haine-St-Pierre en Erquelinnes op het programma, maar op dat ogenblik sloeg het noodlot toe en ontstond tussen Binche een Leval een zware brand in de elektrische bedrading en die ontwikkelde zich verder dat een deel van het interieur beschadigd werd. Door de hoge leeftijd kwam een herstelling niet meer ter sprake en deze motorwagen werd in december 1956 uit het effectief afgevoerd.



Op het einde van de loopbaan werden de gele veiligheidssnorren aangebracht en de 651.01 staat voor de stelplaats van Haine-St-Pierre te wachten op een nieuwe inzet.

Schilderingen :

Deze zijn dezelfde die reeds aangehaald werden bij het type 601 (tijdschrift 101), namelijk

1934 – 1937 : lichtblauw – beige

1937 – 1946 : koningsblauw – beige

1946 – 1953 : donkergroen – grasgroen

1953 – 1956 : idem, maar met klassieke gele snor uit deze periode.

Nummer 1934	Nummer 1935	In dienst	Bouwer	Schrapping	Opmerkingen
652.01	651.01	1934	Brugeoise	12/1956	+ wegen brand

Dieselmotorwagen type 651

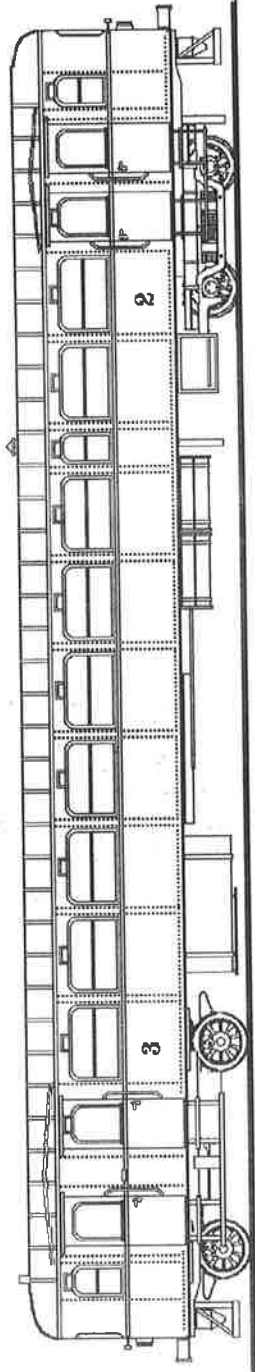
B'2'

Diesel-elektrisch - lokale dienst

Brugeoise & Nicaise
& Delcuve

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : --
2^{de} klasse : 20
3^{de} klasse : 84
Klapbanken : 8
Staanplaatsen : 50



Loopbaar :

Nummering : < 1935
> 1935

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid (maximaal)

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motor draaistel

Loopdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa / lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

22 100 mm

22 000 mm

2 930 mm

1 310 mm

3 765 mm

18 250 mm

15 400 mm

3 500 mm

2 200 mm

1 550 mm

2 200 mm

980 mm

39 430 kg

11 440 kg

11 360 kg

8 315 kg

8 315 kg

2 270 kg/m

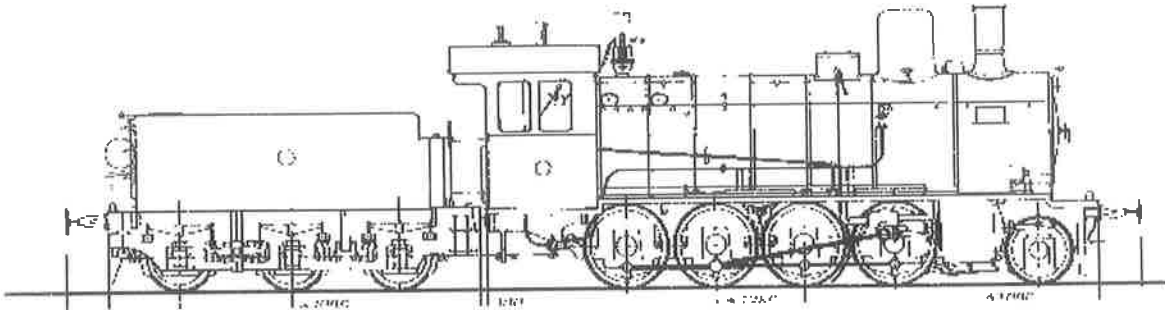
200 kW

165 kW

Schrappingen

Type 73 – 74 - 75 .

Type G 7³ - type 73



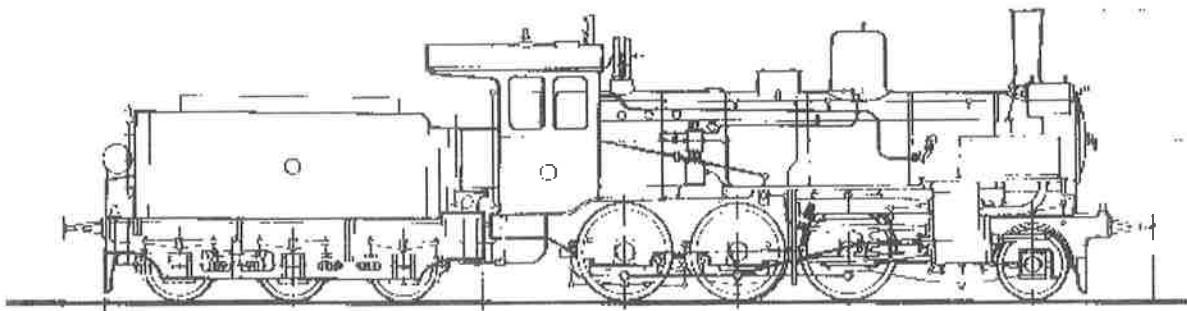
Naast de locomotieven typen 71 en 72 die in grotere aantallen naar België kwamen, werden ook 11 verbeterde locomotieven reeks G 7³ naar België afgeleverd. Deze locomotieven waren gelijklopend met het type G 7² (type 72) maar werden uitgerust met een loopas. Ze kregen bij de Etat Belge het type 73, maar hielden het niet lang uit op de Belgische sporen.

1926 – 1928	8
1929	3

Deze locomotieven werden in het district Antwerpen gebruikt samen met de machines type 71 en 72. Ze werden te Antwerpen-noord, Antwerpen-zuid en Muizen ingezet.

Te Antwerpen-noord was er in 1925 een inzetreeks met niet minder dan 49 plandagen met vooral afvoertreinen vanuit de haven naar Muizen, Schaarbeek en Leuven, maar ook de talrijke overgaveritten binnen de haven zelf en tussen de vormingsstations zelf. Dezelfde taken hadden de machines van Antwerpen-zuid, waar 13 machines gebruikt werden vanuit Antwerpen-Kiel binnen de agglomeratie en naar Boom. De derde stelplaats was Muizen met 10 plandagen en diensten tussen Antwerpen, Muizen en Schaarbeek. Vanaf 1925 zou de inzet sterk afnemen en in 1927 werden de laatste diensten genoteerd en werden de 11 machines afgesteld.

Type G 5⁴ – G 5⁵ - type 74



Bij dit type 74 was er een groter aantal machines naar België overgekomen: niet minder 100 locomotieven type G 5⁴ en 5 machines type G 5⁵ waren er in 1925 nog in het Etat Belge bestand aanwezig. Daar

waar de afwijkende machines G 5^s al in 1925 afgevoerd werden, zouden de overige machines het tot 1930 uithouden

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
V /29	32											
1929		1	2	8	5	3	4	1	6	3		7
1930	1	6	2	4	4	1	1			1	1	2
1931	1		1	2		1	1					1
1932		2		1								

Opmerkelijk bij deze locomotieven was het feit dat ze – ondanks hun lichtere vermogen en vooral hun hoge leeftijd vrij lang uitgebreide diensten reden in soms moeilijke stelplaatsen. In 1925 waren er nog 10 stelplaatsen met een uitgebreide dienst :

Muizen zou in deze periode zijn diensten zien uitbreiden van slechts twee plandagen naar 10 diensten in 1927. Ze werden – net zoals het type 71-72 – vooral gebruikt in de overgavediensten tussen de Antwerpse haven en de vormingsstations van Muizen, Schaarbeek en Leuven. Gedurende korte tijd zou **Antwerpen-zuid** een deel van deze treinen overnemen in de loop van 1927 maar korte tijd later werden ze terug aan Muizen doorgegeven.

In Oost- en West- Vlaanderen zouden de meeste machines gebruikt worden : te **Brugge** schommelde de inzet tussen de 6 à 7 machines vooral in de lokale goederendiensten naar Eeklo, Gent, Torhout en naar de verschillende kustgemeentes. Hier werden ze omstreeks 1928 vervangen door onder meer de locomotieven type 30. Een gelijkaardige inzetkenden de locomotieven in **Oostende**. Ook hier werden in deze periode 7 à 8 machines gebruikt in de lokale goederendiensten rondom de stelplaats. Vooral in de richting Torhout werden de bedieningstreinen gesleept en ze bereikten hierbij verder gelegen plaatsen zoals Lichtervelde, Tielt, Kortemark en Roeselare. Verder werden de typen 74 ook gebruikt voor de lokale rangeringen en de afstediensten te Oostende en in de vismijn. Hier hielden deze locomotieven het uit tot eind 1929 en werden ze vervangen door onder meer het type 93.

Meer ten zuiden in **Kortrijk** was de dienst beperkter en waren er opdrachten voor 3 à 4 machines. Ze verzekerden hier de lokale diensten naar de verschillende bestemmingen rondom de West-Vlaamse stad : meer bepaald Oudenaarde, Roeselare, Ieper en Moeskroen en verder de lokale rangeringen te Kortrijk ; De machines werden hier eind 1927 afgesteld.

In Wallonië waren er drie inzetplaatsen : **Mariembourg** had in 1925 de grootste inzet met 7 locomotieven : ze sleepten hier alles goederentreinen vanuit Monceau naar Walcourt en verder Mariembourg, Treignes, Couvin en over de sporen van de Cf de Chimay naar deze laatste plaats. Al in 1926 werden ze vervangen door de zwaardere typen 81. In het Luikse kwamen ze – in beperkte mate – tot inzet vanuit **Ans** en sleepten er de kolentreinen naar de verschillende mijnzetsels in de buurt (vooral de lijn naar St-Nicolas – Flémalle), maar ook op de ringlijn naar Liers en Herstal. Ook hier vielen ze al snel vrij zwak uit en de vervanging gebeurde door de sterkere locomotieven type 81. Enkel bij de stelplaats **Braine-le-Comte** hielden de machines het langer uit : daar waar in 1925 nog zes typen 74 nodig waren in de lokale goederendienst zou de inzet gestaag dalen tot 3 diensten in 1927 en 1 in 1929.

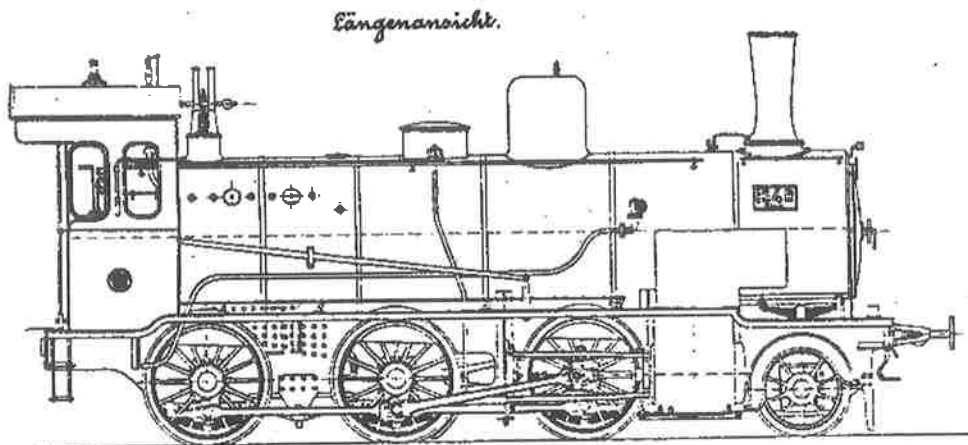
Laatste inzet in deze periode lag te **Hamont** waar gedurende een vrij korte tijd één enkele locomotief gebruikt werd voor de lokale rangeringen en de bediening van Neerpelt en Balen. Vanaf 1927 zouden de overgebleven machines in blok getransfereerd worden naar drie inzetstelplaats in het vlakke gedeelte van ons land. **Dendermonde** kwam als eerste in contact met de typen 74 toen in 1926 een tiental machines hier aankwamen en de inzetreeks 5 plandagen omvatte. De diensten gingen naar Aalst, Mechelen, Lokeren en Puurs. Eind 1928 werden ze hier al definitief afgesteld.

Vanaf eind 1927 werden twee « nieuwe » uitloopstelplaatsen aangeduid : **Kortemark** kreeg met een vijftien locomotieven het hoogste bestand en zette deze machines in een reeks met 6 plandagen in zowel voor lichte reizigerstreinen alsook en vooral voor bedieningstreinen in de goederendienst. Zo reden ze een aantal reizigersdiensten naar Nieuwpoort en voor goederentreinen bereikten ze Torhout, Diksmuide, Nieuwpoort, Lichtervelde en Ieper. Slechts zeer langzaam zou de inzet achteruit gaan : in 1928 verloren ze de personentreinen, in 1930^o werden er nog steeds vijf machines effectief gebruikt, maar op dat ogenblik werden een aantal locomotieven afgesteld en werden de diensten afgestaan. Nochtans was er voor de zomerregeling nog steeds een inzetreeks voor één locomotief voor de stationsrangeringen te Kortemark en waren er hiervoor nog twee machines in het bestand aanwezig. Deze beide machines werden in februari 1932 als laatste uit het bestand

afgevoerd. Naast Kortemark was er nog een beperkte inzet vanuit **Eeklo**. Hier werd in 1927 een inzetreeks met slechts één enkele plandag opgesteld en deze omvatte de stationsrangeringen te Eeklo en de bedieningstrein naar Zelzate. Deze dienst hield het tot begin 1930 uit en hiervoor waren er nog vier machines in dit depot aanwezig.

Type G 5¹ - G 5² - G 5³ - type 75

Van deze drie voorlopers van het type 74 werden er waarschijnlijk 91 machines na de eerste wereldoorlog aan België afgestaan, doch de meeste machines verdwenen al voor 1924 naar de schroothoop ; Bij de indeling van de types in 1925 bleven nog slechts 14 machines van de Etat Belge over.



	1925	1926
G 5 ¹	4	5
G 5 ²	1	3
G 5 ³	1	

Oorspronkelijk ingezet van verschillende stelplaatsen : Aalst, Antwerpen-noord, Antwerpen-zuid, Baulers, Bertrix, Braine-le-Comte, Kortrijk, Lodelinsart, Luttre, Monceau, Muizen, Piéton, Tamines en Walcourt, bleven er in 1925 nog slechts drie stelplaatsen over. In het Antwerpse waren dat Antwerpen-noord en Antwerpen-zuid waar nog in elk depot 2 machines voor lokale rangeringen gebruikt werden.

Ook in Braine-le-Comte was nog één locomotief actief in de lokale stationsrangeringen en de rangeringen in de stelplaats. Eind 1925 werden de laatste machines afgesteld.

Prototypelocomotieven

Elektrisch stel 501 .

Inleiding :

Daar in het vorige tijdschrift het hoofdstuk van de elektrische locomotieven met de reeks 13 afgesloten werd, hebben we gezocht naar twee nieuwe onderwerpen die vanaf dit nummer beschreven worden. En we kozen voor de beschrijving van de TEE- treinen die vanaf 1957 ons land doorkruisten en de voorlopers waren van de moderne HST- treinen en voor een interessant, maar moeilijk onderwerp voor spoorweghistorici en fotografen, nl. de Prototypes.

Gedurende de ganse geschiedenis opteerde men voor de aankoop en bouw van grote reeksen locomotieven (en ook rijtuigen en wagens), doch vanaf het begin doken geregeld machines op die slechts in één exemplaar (of enkele eenheden) gebouwd werden. Daarvoor zijn er diverse redenen voor :

- voornaamste reden is het testen van nieuwe ontwikkelingen in de techniek. Voor men een groot aantal machines ging bouwen, werd de nieuwe sturing, ketel of motor uitgetest. Hiervoor werd een bestaande locomotief gedurende al dan niet korte tijd omgebouwd, of er werd een heel nieuwe locomotief ontwikkeld en gebouwd, meestal zelfs op koste van de constructeur.
- Een verdere reden is de aankoop van één (of enkele) machines van verschillende constructeurs om zo vergelijkende studies te kunnen ondernemen met het oog op de aankoop van grotere reeksen analoge machines.
- Derde reden is een specifiek gebruik van een locomotief, waardoor de seriebouw onrendabel is en waardoor slechts één of enkele machines voor dit gebruik gebouwd (of omgebouwd) werden. Hier is het dan ook niet altijd duidelijk of het om prototypes gaat (vb diesellocomotief type 222 / reeks 66) of effectief de bouw van een aangepaste reeks.
- Naast volledige locomotieven, heeft men ook kleinere aanpassingen aan machines (bv. 2302) of zelfs van de schildering die onder de noemer prototypes kan aangeduid worden.

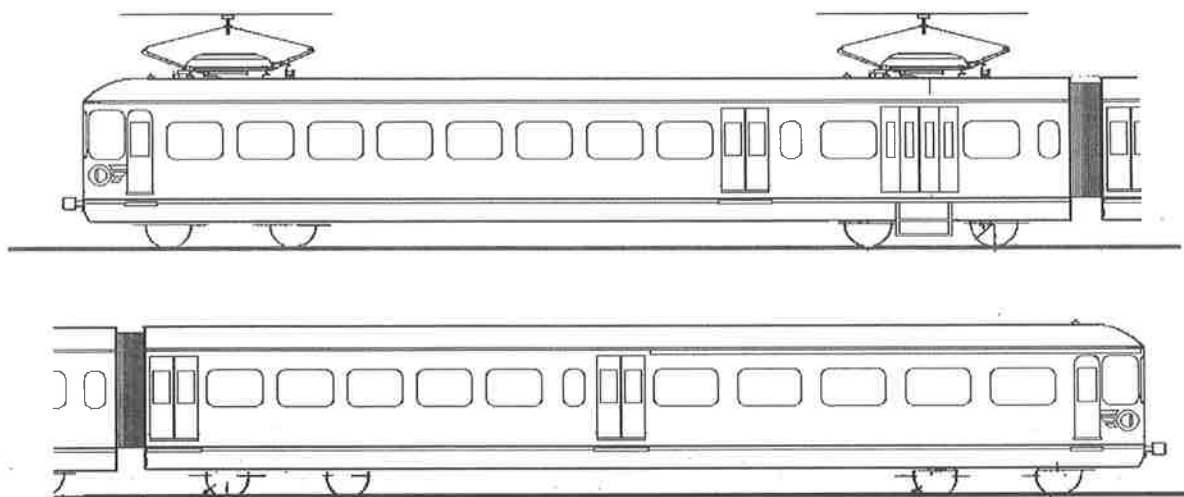
In de volgende tijdschriften gaan we dan ook afwisselend in op de stoomlocomotieven, de modernere tractie en zelfs op dienstvoertuigen, de diverse dieselmotorwagens worden hierin niet beschreven daar deze volledig terug te vinden zijn in dit hoofdstuk.

Elektrisch stel 501 > 050 :

Gelijktijdig met de levering van de dubbele stellen 010 – 034 werd omstreeks 1947 beslist om voor de nakende elektrificaties een nieuw tweeledig stel te ontwikkelen. Op dat ogenblik was enkel de verbinding Brussel – Antwerpen onder draad en enkele maanden later zou ook de lijn naar Charleroi elektrisch ingereden worden. Doch deze lijnen hadden meer het karakter van voorstadslijnen met veelvuldige stopplaatsen en lieten geen hogere snelheden toe.

De elektrificatie van de verbindingen naar Oostende en Liège zouden echter een heel ander inzetpatroon krijgen : langere verbindingen en de stations op grotere afstand uit elkaar zouden ertoe leiden dat de snelheid van 120 km/h hier naar 140 en zelfs 160 km/h kon verhoogd worden. Hiervoor waren de vorige stellen niet geschikt en zodoende zou de CW Mechelen zelf een prototypestel ontwikkelen en bouwen. In dit stel zouden tal van nieuwe technieken en modernisering doorgevoerd worden. Vooral uiterlijk zou een moderner uitzicht het stel kenmerken : men stapte af van een geklonken bouwwijze en de kast werd volledig gelast en er werd gekozen voor een heel nieuwe indeling van het interieur. Omwille van de lange afstanden werd het aantal toegangsdeuren beperkt en de platformen verkleind. Dit leidde tot een grotere afmeting van de compartimenten en een verhoging van het comfort. Verder koos men voor een ronde, zeer modern ogende kopvorm, maar zonder kopdeuren zodat intercircuitatie tussen de stellen onmogelijk was.

Voor het interieur werd voor de eerste maal een beroep gedaan op kunstleren zitbanken in de tweede klasse en verder het veelvuldig gebruik van aluminium onderdelen en sierstrips. Hierdoor kon het onderhoud verder beperkt worden. Voor de eerste maal kwamen ook TL-buizen voor de verlichting tot inzet en de bagagerekken werden in de langsrichting geplaatst. Nochtans zouden een aantal beslissingen de inzet in de toekomst hypotikeren : zo werd uitgegaan van een deurtype en instap enkel geschikt voor hoge perrons. Deze beslissing leek in deze periode juist, daar men beslist had alle stations van geëlektrificeerde lijn en te voorzien van hoge perrons, maar omwille van de kosten werd hiervan afgezien. Bij het uitzicht wilde men ook breken met de voorgaande stellen en werd de 228.501 (als eerste nummer van dit stel) voorzien van een lichtere groene schildering en een zilverkleurig dak. Verder werd het « B » monogram op de kopwanden in aluminium uitgevoerd. Verder was er ook een compartiment met drie zitplaatsen naast de stuurpost dat een vrij zicht op de lijn toeliet.



Oorspronkelijke uitvoering van de 228.501

Maar ook op technisch gebied zouden verschillende verbeteringen ten opzichte van de vorige stellen doorgevoerd worden : zo werd de afvering van het stel verbeterd door de modernisering van de draaistellen, werd afgestapt van een motor- en loopdraaistel en kreeg elk draaistel slechts één tractiemotor ingebouwd en door een asymmetrische bouw werd de wegligging op hogere snelheden verbeterd. De elektrische uitrusting daarentegen werd ongewijzigd van de stellen 010 – 034 overgenomen, enkel de tractiemotoren werden aangepast om een hogere snelheid toe te laten.

De inzet van het stel :

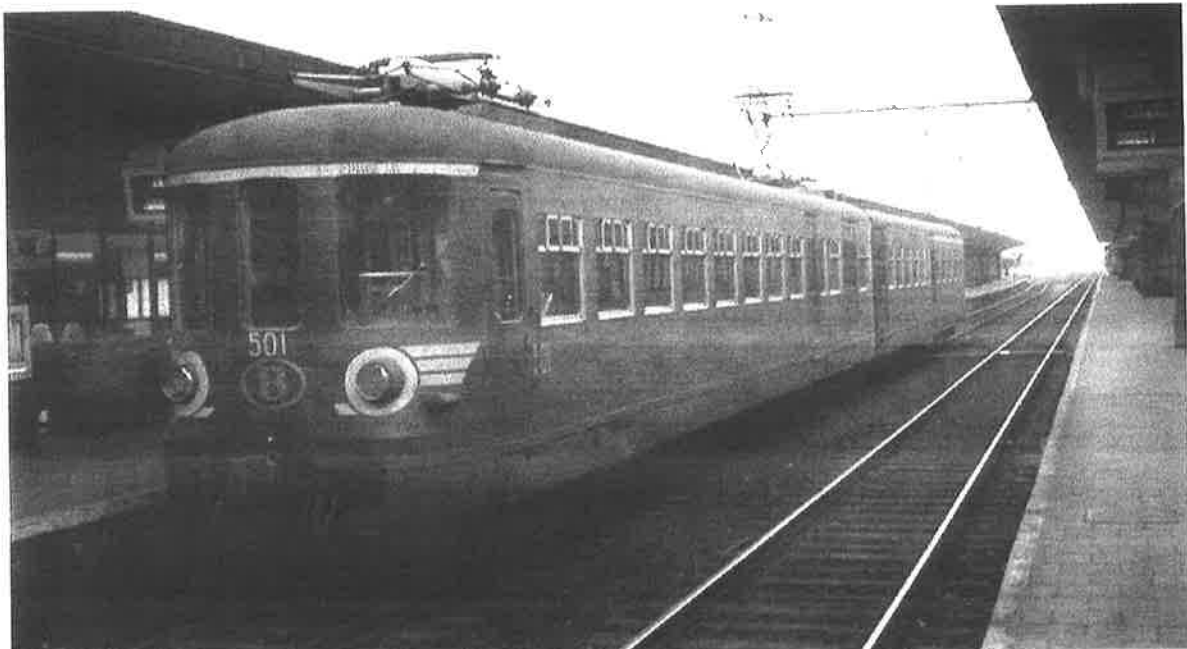
Na de ontwikkel- en bouwtijd van ca. 3 jaar werd de 228.501 in de loop van 1951 geleverd en – net zoals alle andere stellen – te Schaarbeek ondergebracht. Al tijdens de eerste maanden werden een aantal testritten georganiseerd tussen Brussel-zuid en Charleroi en daar deze zonder problemen verliepen, zou dit stel dadelijk gebruikt worden in de inzetreeks van deze stellen tussen Charleroi en Brussel-zuid enerzijds en tussen Brussel-noord in Antwerpen. Na enkele maanden werd ook de Noord-zuid verbinding opengesteld en de 228.501 werd op dat ogenblik vooral gebruikt voor de semi-directe treinen op het ganse traject.

Na de elektrificatie van de verbinding naar Oostende werden enkele testritten op deze lijn doorgevoerd, maar een inzet op deze verbinding waarvoor het stel ontworpen werd was uitgesloten, door het feit dat in de meeste stations de perrons niet werden aangepast. Zodoende werd de 228.501 geklasseerd tot de stoptreinen tussen Charleroi – Brussel en Antwerpen en na de elektrificatie van de lijn tot in Roosendaal ook op deze verbinding. Gedurende verschillende jaren reed deze motorwagen in de inzetreeks van de stellen 228.001 – 228.050.

De veranderingen :

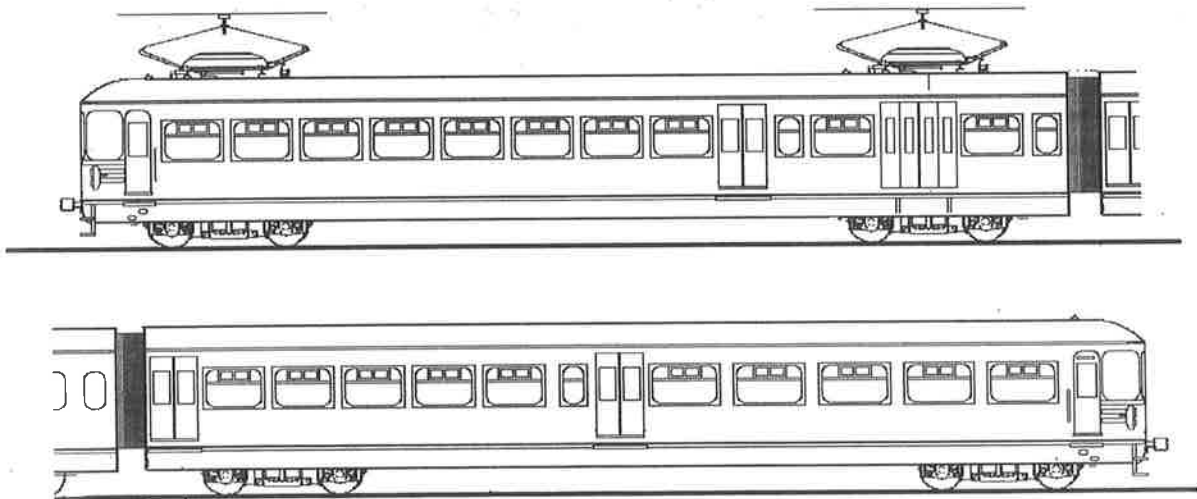
Nochtans zou dit prototype gedurende de ganse loopbaan gebruikt worden voor het uittesten van tal van nieuwigheden. In 1954 verloor het zijn afwijkende schildering en werd volledig donkergroen met gele zichtbaarheidslijnen rond de lampen. Omstreeks 1956 werden de oorspronkelijke draaistellen vervangen door de

moderne draaistellen type Schlieren, die trouwens nadien bij alle volgende klassieke elektrische stellingen gebruikt werden. Terzelfdertijd werden aan de elektrische installatie en de remming modernisering doorgevoerd en weer werden de nodige testritten georganiseerd. Hierbij was één rijtuig volledig gemotoriseerd (vier tractiemotoren) en het tweede rijtuig had enkel loopdraaistellen. Uiterlijk werd het stel ook gewijzigd en kreeg op dat ogenblik de nieuwe vensters met aluminiumkader en twee schuiframen bovenin. Deze ramen werden ook bij de rijtuigen type M2 gebruikt en zouden na de nodige testen standaard worden bij de elektrische stellingen vanaf het type 56 Budd.



De 501 te Brussel-zuid vertrekt richting Charleroi-sud in 1972

Foto J. Casier

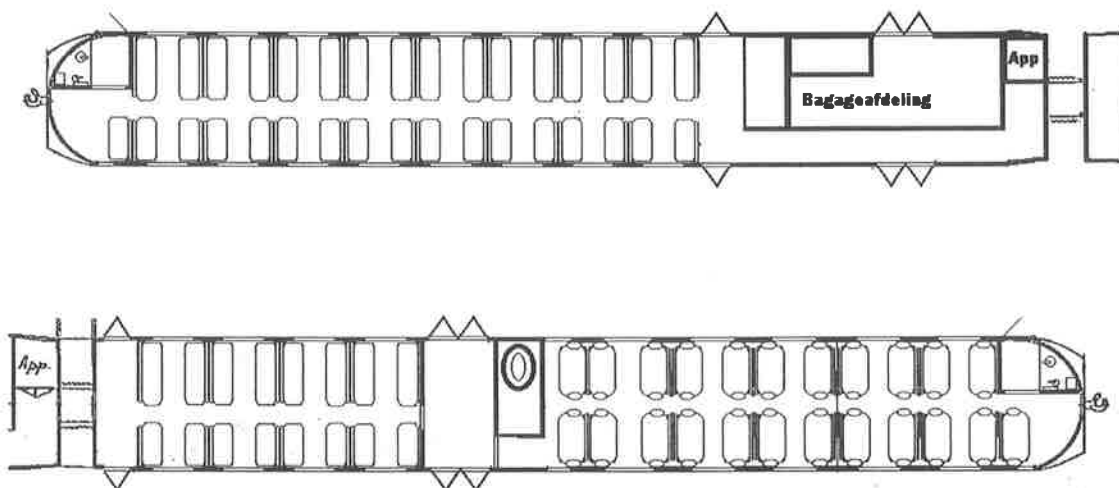


Na de ombouw was het uiterlijk op grote schaal gewijzigd.

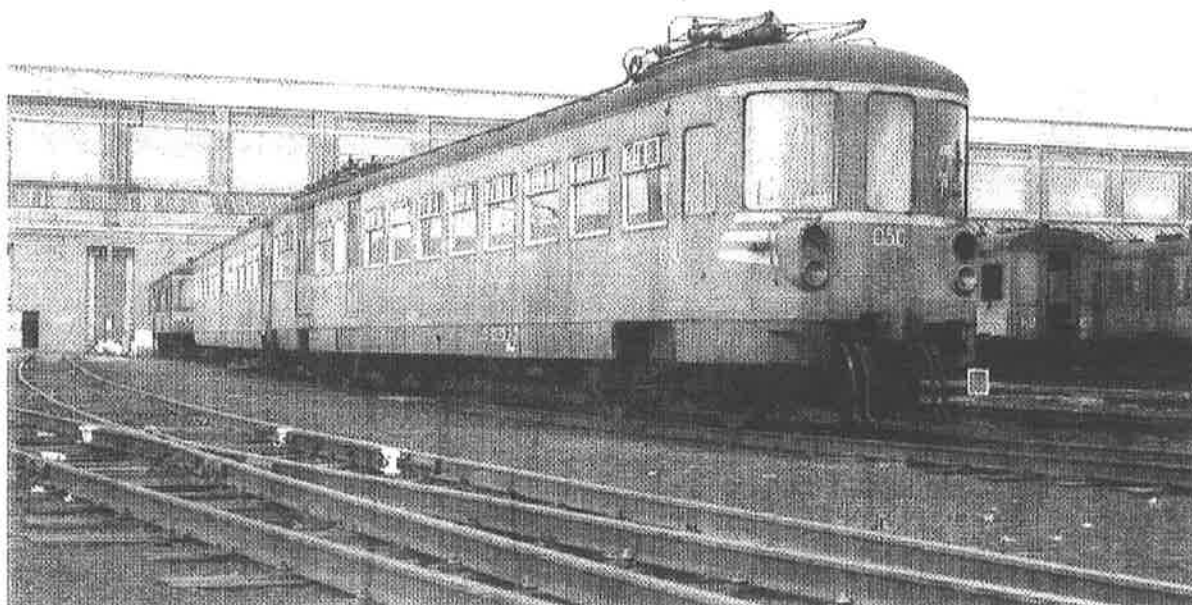
Nog steeds werd het stel – ook na zijn verbouwingen – op de verbinding tussen Charleroi – Brussel – Antwerpen – Roosendaal ingezet. Op 1 januari 1971 werd het stel hernummerd in 501 maar dit nummer zou het slechts voor korte tijd dragen en op 1 oktober 1971 kreeg het stel het vrijgekomen nummer 050 en sloot zo aan op de stellingen 001 – 049 bij dewelke de inzetregeling gedeeld werd. De oorspronkelijke 050 was immers op dat ogenblik wegens een ongeval uit het bestand geschrapt en delen van dit stel werden gebruikt om de beschadigde 062 te herstellen.

Gedurende de volgende jaren zou de inzet van dit stel verder achteruit gaan : het feit dat de instapplatforms niet berekend waren op een verkeer als stoptrein en het feit dat er geen intercirculatie mogelijk was, bemoeilijkte sterk de inzet. Tijdens de jaren zeventig waren er wel een aantal dagen in de reeks voorzien voor de stellen 001 – 008 en de 050 met vooral diensten tijdens de daluren met slechts één enkel stel, meestal de stoptreinen tussen Brussel en Nivelles, maar op het ogenblik dat het aantal reizigers verder steeg, was ook dit niet meer haalbaar. De massieve levering van de verdere klassieke stellen hield in dat deze bij voorkeur gebruikt werden in de inzetreeks van de stellen 001 – 050 en ons stel stond zeer vaak werkloos te Schaarbeek. Vanaf 1975 was de inzet praktisch tot nul gedaald en – net zoals de stellen 001 – 008 (type '39) – werd beslist om de levensloop te beëindigen.

Wel werd nog nagegaan om de 050 in zijn oorspronkelijke vorm terug te brengen en te gebruiken als panoramisch stel voor speciale ritten en toeristische uitstappen, maar de ombouw van de deuren om ook het



instappen vanaf lage perrons mogelijk te maken was te duur en een inzet zonder ombouw met bijkomende trappen was niet mogelijk omwille van de veiligheid en zo belandde de 050 midden 1977 voor een lange afsteltijd in de CW Mechelen. Op 12 november 1977 werd de 050 dan ook definitief uit het N.M.B.S. geschrapt.



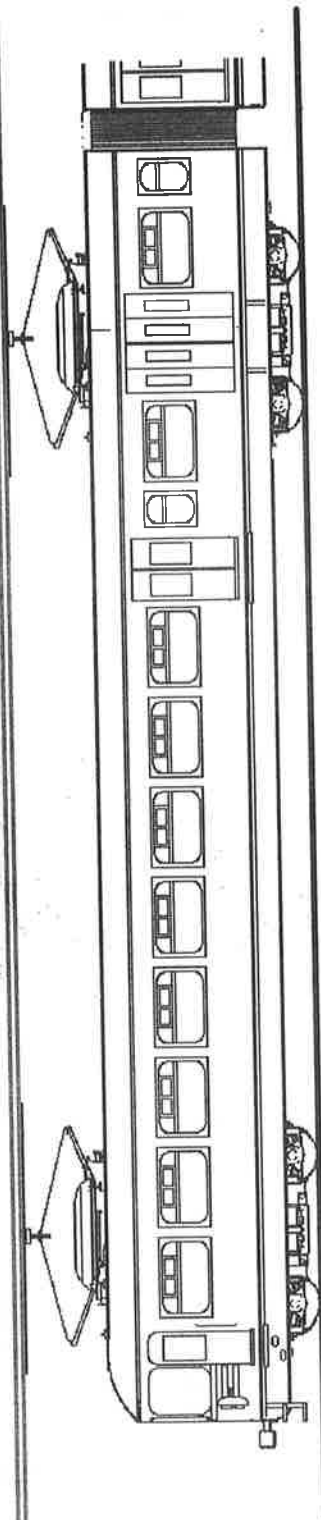
De 050 stond begin 1981 al vier jaar afgesteld in de CW Mechelen

Foto J. Casier

Nochtans zou het nog bijna vijf jaar duren eer de 050 zou gesloopt worden : in tussentijd stond het stel – samen met de stellen 001 – 009 achter de loods van de werkplaats te Mechelen en werden alle nog bruikbare onderdelen gesloopt. In de loop van mei 1982 werd de 050 ter plaatse gesloopt.

Elektrische stellen reeks 00 (type '51)

Prototypestel 228.501



CW Mechelen

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : 42
2^{de} klasse : 119

<p>Loopbaan : Nummering : voor '1971 na '1971</p> <p>Effectief (bij bouw) Bouwer kast :</p> <p>Levering : Ombouw</p> <p>Buiten dienst : Asindeling :</p> <p>Na ombouw Snelheid : Bedrijfsspanningen</p> <p>Remming : Compressor :</p> <p>Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem :</p>	<p>228.501</p> <p>501 050</p> <p>1</p> <p>CW Mechelen</p> <p>1951 1956</p> <p>11/1977</p> <p>1A' AI' + 1A' + AI' B'B' + 2'2'</p> <p>140 km/h > 130 km/h 3 000 V DC</p> <p>Acec 2traps / 2x2 cilinders 540 l/min</p> <p>Westinghouse Zelfregelend</p> <p>Elektrisch bediend</p>	<p>Kenmerken : Motor : Bouwer tractiemotoren Ophanging Aantal</p> <p>Overbrenging : Aandrijving sturing :</p> <p>Uurvermogen : Doorlopend vermogen :</p> <p>Overbrenging : Tandwielverhouding :</p> <p>Versnelling : Ventilatoren :</p> <p>Generator :</p> <p>Batterijen :</p>	<p>Acec Charleroi Neusophanging 4</p> <p>Nokkenas Elektr servomotoren LS 4 x 190 kW 4 x 170 kW</p> <p>rechte tandwielen 71 / 21</p> <p>58 cm/sec² zelfventilerend</p> <p>alternator Acec 72 V / 55 A</p> <p>Cadmium-Nikkel 60 elementen - 120 Ah</p>	<p>Afmetingen : Totale lengte : Lengte kast AD : Lengte kast AB : Breedte :</p> <p>Hoogte dak : Hoogte (totaal) Afstand tussen draaist. Afstand binnen draaist. Radstand (totaal) Oversteek voor / achter</p> <p>Diameter wielen : Loopwielen oorspr. Massa (leeg) Massa (ritvaardig) Aslast : motoras : loopas :</p> <p>Lengte compartiment A Lengte compartiment B</p>
---	---	--	---	---

T.E.E. in België

Paris - Ruhr .

Inleiding :

Toen in 1957 de Trans Europ Express treinen officieel ingehuldigd werden, was België een draaischijf in dit verkeer en ons land had niet minder dan 7 van 11 verbindingen over de N.M.B.S. sporen. Hoofdaandeel was er tussen Paris en Brussel met drie treinen, maar ook de verbinding tussen Paris en Köln en verder het Ruhrgebied kende een aanzienlijk succes. Eén van deze treinen was trouwens de Paris-Ruhr, die gedurende lange tijd de snelste verbinding vormde tussen de Franse hoofdstad en het kloppend industriehart van Duitsland.

Het ingezette materieel :

Al voor de eigenlijke intrede van de T.E.E.- dienst was er vanaf 23 mei 1954 een snelle verbinding tussen Paris en Dortmund. Deze trein werd verzekerd door de Duitse stellen reeks VT 08. Deze verbinding werd integraal in de oorspronkelijke T.E.E. organisatie opgenomen, enkel voorzagsmen een opwaardering van het comfort door de inzet van de nieuwe Duitse stellen reeks VV 11.5. Maar in 1957 waren deze nieuwe stellen nog niet geleverd en noodgedwongen moest de dienst verder gevoerd worden met de oudere vierledige stellen VT 08.

Al midden 1957 werden de eerste stellen reeks VT 11.5 afgeleverd en na de eerste testen kwamen ze vanaf eind 1957 in dienst op deze verbinding en dit leidde tot een versnelling van de Paris-Ruhr met 8 tot 11 minuten, dit door de verhoging van het vermogen van deze stellen. Gedurende een ganse periode bleven de motorwagens in dienst voor deze trein en de Parsifal op dezelfde verbinding, doch omwille van het evenwicht tussen de diensten van de SNCF en de DB, werd beslist om één van deze twee treinen – met name de Paris-Ruhr vanaf de zomerregeling van 1960 door de Franse T.E.E.-stellen type RTP (zie beschrijving verder in het tijdschrift) te rijden en hierdoor kwamen deze voor de eerste keer effectief naar België. Meestal werden voor de Paris-Ruhr twee gekoppelde stellen gebruikt met een totale capaciteit van 162 zitplaatsen eerste klasse.

Nochtans zou deze inzet niet blijven duren : door het kleinere vermogen en vooral door de lagere reizigerscapaciteit van deze vierledige stellen kon men in het begin van de zestiger jaren deze trein moeilijk behouden en vanaf de zomerregeling van 1964 werden ze geleidelijk aan opnieuw vervangen door de Duitse stellen van de reeks VT 11.5.

Tijdens de volgende jaren zou de elektrificatie van deze verbinding geleidelijk aan gesloten worden en in 1969 was deze verbinding – op het baanvak Namur – Liège na – onder draad en daarom werd beslist om de Paris-Ruhr met gesleepte materieel te rijden. Dit was nodig daar de beperkte capaciteit van de motorwagens steeds problematischer werd. Tussen Paris en Namur werden de Franse T.E.E.-rijtuigen gesleept door de Belgische locomotieven type 150 (latere reeks 15. Geleidelijk aan werden de Belgische machines vervangen door de pas geleverde zesassige locomotieven reeks CC 40 100 van de S.N.C.F. tot in Namur.). In deze stad werden ze overgenomen door de bolle neuzen van het type 202 die de trein tot in Liège voerde. Ook een inzet van de locomotieven type 205 behoorde sporadisch tot de mogelijkheden. In Liège was de overdracht voorzien aan de Duitse Europa-locomotieven reeks 184 die de trein tot in Dortmund zou brengen. Doch door de beperkte betrouwbaarheid van deze Duitse locomotieven zouden de Paris-Ruhr zeer regelmatig overgenomen worden door binnenlandse locomotieven van de N.M.B.S. (type 122 of 123) die ze tot in Aachen-Hbf brachten en hier namen dan Duitse machines (meestal reeks 110 of in mindere mate 103) de trein over tot in Dortmund.

Met de elektrificatie van de verbinding tussen Namur en Liège op 22 september 1970 leidde ertoe dat de Paris-Ruhr tussen Paris en Liège gesleept werd door de locomotiefpool NMBS/SNCF die bestond uit de locomotieven type 150 en 160 (reeks 15 en 16) NMBS en CC 40 100 SNCF waarbij bij voorkeur de Franse

locomotieven gebruikt werden. In Liège werd de trein overgenomen door een reserveloc type 160 (reeks 16) bij beschikbaarheid, anders was het een éénspanningsloc die de trein overnam, de inzet van een reeks 184 DB kwam nog sporadisch voor tot in 1973. Op dat ogenblik waren de problemen opgelost door de levering van de machines reeks 18 die de trein tussen Liège en Köln / Düsseldorf voor zijn rekening nam. Deze toestand bleef behouden tot bij de schrapping van deze verbinding met ingang van de zomerregeling van 1979, op dat ogenblik was er een EC- trein met dezelfde locomotieven, doch met rijtuigen eerste en tweede klasse.

Voor de rijtuigen werd steeds gebruik gemaakt van de typische S.N.C.F. rijtuigen type T.E.E. (mistral 1969 waarbij de trein gewoonlijk bestond uit een stam van zes rijtuigen met een mogelijke uitbreiding tot twee bijkomende rijtuigen.

Maatschappij	Materieel	Van	Tot	Baanvak
DB	VT 08	05/1957	Eind 1957	Paris – Dortmund
DB	VT 11.5	Eind 1957	05/1960	Paris – Dortmund
SNCF	RTP	05/1960	05/1964	Paris – Dortmund
DB	VT 11.5 / 601	05/1964	06/1969	Paris – Dortmund
NMBS NMBS DB/NMBS	Type 150 Type 202 Reeks 184	06/1969	05/1972	Paris – Namur Namur – Liège Liège – Dortmund
NMBS NMBS DB	Reeks 15 Reeks 23 / 18 * Reeks 103	05/1972	05/1974	Paris – Liège Liège – Aachen Aachen – Düsseldorf
NMBS/SNCF	Reeks 18/ CC 40100	05/1974	05/1979	Paris – Liège
NMBS	Reeks 18			Liège – Düsseldorf

* inzet van type 160 / reeks 16 mogelijk bij beschikbaarheid.

De inzet en stopplaatsen :

Zoals reeds vermeld was er een druk zakenverkeer tussen het Duitse Ruhrgebied en Frankrijk, meer bepaald Paris en hiervoor was al een voorloper van de Paris Ruhr in 1954 in dienst gesteld. Met de komst van de T.E.E.-verbindingen werd dit treinpaar opgewaardeerd en werd het comfort verbeterd en als T.E.E. 185 / 168 gevoerd, waarbij de Duitse zakenlui 's morgens vroeg konden vertrekken en tegen de middag in Paris aankwamen, terwijl de terugreis in de late namiddag startte en tegen middernacht de Duitse bestemmingen bereikte. De totale afstand van 610 km werd in ongeveer 7 uur afgelegd met talrijke tussenstops in België. Als evenwicht werd een tweede trein – de « Parsival » – op dezelfde verbinding ingelegd.

Gedurende de volgende jaren zou de trein steeds met dieselstellen gereden worden, doch door de modernisering van de lijnen werd de rittijd verkort tot 6u30. In 1966 werd het hoogtepunt bereikt en door het steeds veelvuldiger gebruik van deze trein, begon de capaciteit te krap te worden en besliste men om deze T.E.E. vanaf de zomerregeling van 1969 met gesleept S.N.C.F. materieel te rijden. Dit was mogelijk daar op dat ogenblik het ganse traject elektrisch berijdbaar zou zijn. In dezelfde periode werd – omwille van de elektrificatiewerken tussen Aachen en Liège de trein omgelegd via Aachen-West en Montzen / Welkenraedt. In 1967 werd de nummering aangepast in T.E.E. 41 / 42. Toen de omschakeling in 1969 doorgang moest vinden stuitte men op een vertraging van de elektrificaties in België, meer bepaald tussen Namur en Liège en moest men een bijkomende locomotiefwissel aannemen en ondanks dit tijdsverlies te Namur kon de Paris-Ruhr toch nog versneld worden met enkele minuten.

Vanaf 1971 kon de verbinding dan volledig elektrisch bereden worden en door diverse modernisering van de lijnen daalde de rittijd tot slechts 6 uur met een commerciële snelheid van om en bij de 100 km/h. Nochtans zouden de T.E.E.-verbindingen achteruit gaan. Door de invoering van een IC-dienst in Duitsland werd het parcours ingekort tot in Düsseldorf vanaf mei 1971 met echter diverse aansluiten aan het zelfde perron te Köln en Düsseldorf. Vanaf 1973 werd de naam veranderd in « Molière » maar op dat ogenblik werd de afschaffing van deze verbindingen door de Deutsche Bundesbahn aangevraagd. Reden was de vermindering van het aantal reizigers – wegens de nieuwe vliegverbindingen – en de vraag om een gemengde trein met 1^{ste} en 2^{de} klasse op

dezelfde tijden te laten rijden. In 1975 dreef de DB zijn wil door en kortte het parcours opnieuw in en werd Köln-Deutzerfeld het eindpunt van deze trein.

Nochtans zou het nog vier jaar duren eer de « Molière » definitief afgeschaft werd : reden voor deze lange doodsstrijd was het feit dat het aantal reizigers op het Franse parcours steeds verder steeg en ook de bezetting in België nog voldoende was. Voor de verbinding tussen Paris en Köln werd echter meer een beroep gedaan op de verbinding via Brussel en overstap in de Belgische hoofdstad, zodat de zakenreis ook de nieuwe Europese hoofdstad aandeed en dat hier een uitgebreidere dienstverlening was. Tot 1975 waren er nog zes rijkstrijden voorzien met één of twee facultatieve rijkstrijden tussen Paris en Liège, maar nadien werd de samenstelling ingekrompen tot 5 rijkstrijden en viel het barrijkstrijd weg en was het niet meer mogelijk om iets in de trein te eten of drinken. Met ingang van de zomerregeling van 1979 werd de T.E.E.-trein vervangen door een EC- verbinding met dezelfde naam en volgens hetzelfde ritschema met aangevuld met 2^{de} klasse rijkstrijden.

	TEE 185 *	TEE 168 *	In dienst	Afschaffing
Paris-nord	17.48	12.28	02/06/1957	27/05/1979
St-Quentin			01/06/1959	27/05/1979
Maubeuge	19.44	10.29	02/06/1957	27/05/1979
Charleroi-sud	20.15	10.03	02/06/1957	27/05/1979
Namur	20.42	9.35	02/06/1957	27/05/1979
Liège-Guillemins	21.21	8.56	02/06/1957	27/05/1979
Verviers	21.47	8.31	02/06/1957	27/05/1979
Herbesthal	21.59	8.20	31/05/1959	01/06/1966
Aachen-Hbf	22.14	8.03	02/06/1957	27/05/1979
Köln Hbf	22.55	7.20	02/06/1957	27/05/1979
Düsseldorf	23.28	6.48	02/06/1957	01/06/1975
Duisburg	23.44	6.31	02/06/1957	26/09/1971
Essen	23.58	6.17	02/06/1957	26/09/1971
Bochum	0.10	6.05	02/06/1957	26/09/1971
Dortmund	0.23	5.53	02/06/1957	26/09/1971

* uurregeling voor de inzetperiode 1959

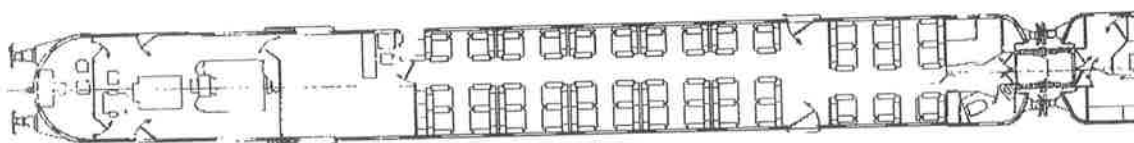
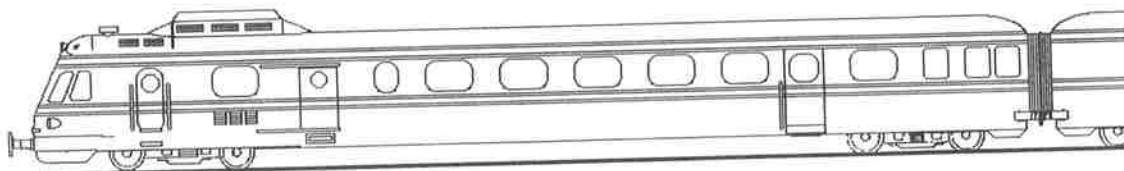
Vreemde locomotieven . in België

S.N.C.F. – T.E.E.-stellen type RGP .

Inleiding :

Uitgaande van de sneltreinen van voor de tweede wereldoorlog ontstonden in het begin van de vijftiger jaren in verschillende landen snelle verbindingen over lange afstand en hier eiste de reizigers comfortabele treinen met een aangepaste dienstregeling. Om die redenen ontwikkelde de S.N.C.F. in deze periode een nieuw stel opgebouwd uit een motorwagen en aanhangrijtuig als reeks X 2700 en de eerste 20 stellen werden in 1954 afgeleverd voor het sneltreinverkeer in het zuiden van Frankrijk vanuit de stelplaats Bordeaux St-Jean. Ze waren afgeleid van de eenledige motorwagens reeks X 2400 waarvan er in het totaal 78 tussen 1951 en 1955 afgeleverd werden en waarvan het volledige technische deel overgenomen werd. Net zoals deze stellen waren ze uitgerust met Renault-motoren type 517G met een vermogen van 250 kW.

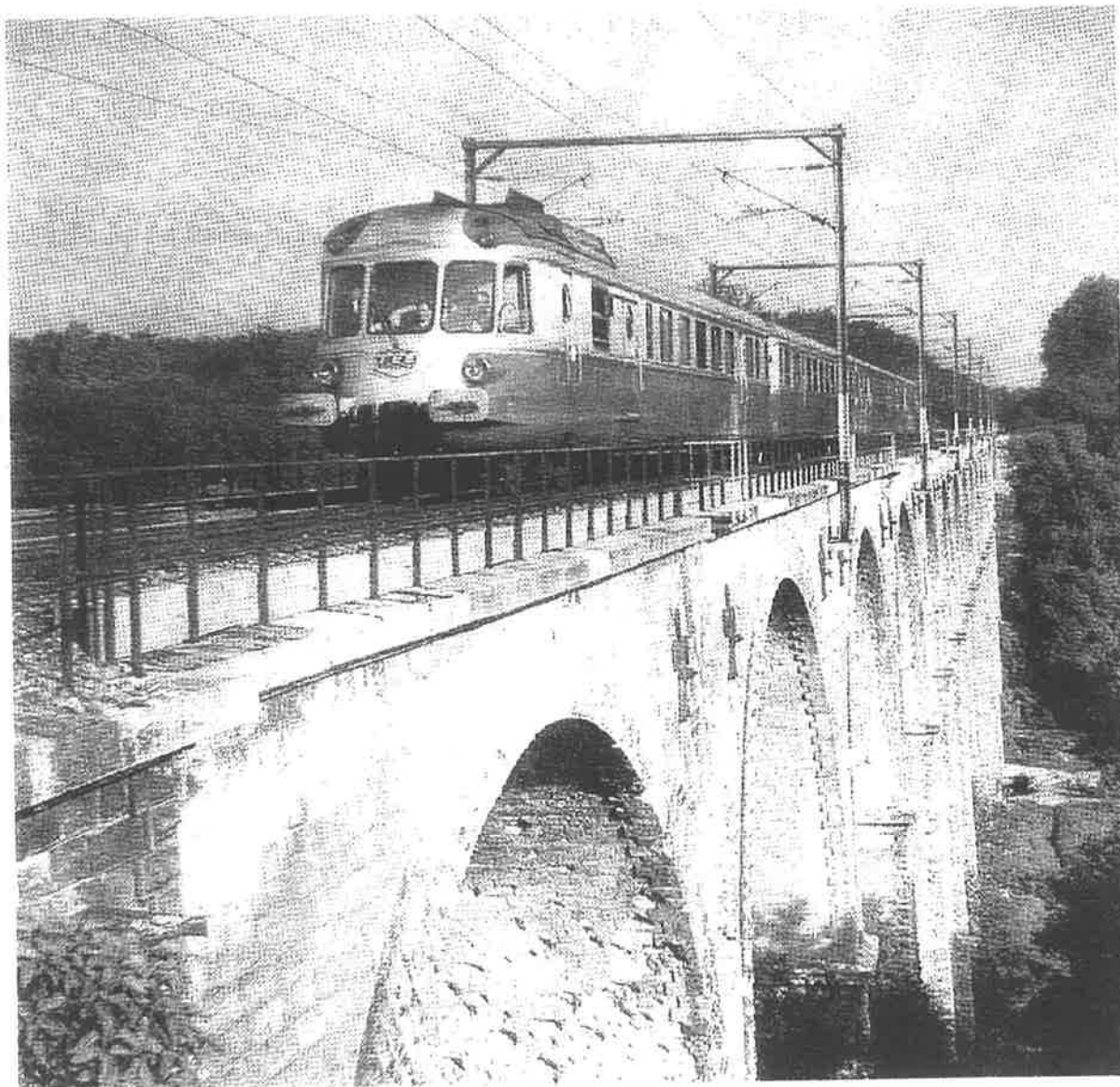
Vanaf stel X 2721 tot X 2738 werden deze stellen uitgerust met nieuwe motoren van het type MGO met een vermogen van 426 kW en een automatische hydromechanische transmissie. Deze stellen RGP (relations grands parcours) werden over de districten Nord (stelplaats Longeau) voor de flèche d'Argent, Ouest (stelplaats Caen) en sud-est (stelplaats Lyon) ondergebracht. Deze motorwagens werden in 1955 en 1956 afgeleverd. Op dat ogenblik waren er onderhandelingen voor het opstellen van het T.E.E.-net opgestart en hiervoor waren nieuwe stellen nodig met een hoger comfort en enkel 1ste klasse plaatsen. In tegenstelling met de overige netten die een eigen motorwagen ontwikkelde voor deze nieuwe diensten, besliste de S.N.C.F. om 11 bijkomende stellen reeks X 2700 te laten bouwen en deze zouden aangepast worden aan de eisen van de nieuwe diensten : ze kregen de standaard T.E.E.-kleurstelling in rood en beige, een nieuw ontwikkeld interieur met dezelfde kleurstelling als het uiterlijk en aanpassingen van de aanhangrijtuigen met een beperkte keuken en bar. Deze stellen kwamen vanaf 1956 als X 2771 tot 2781 in dienst en ze werden ondergebracht in de stelplaats Lyon-Vaise. Eind 1956 werden de nodige testritten georganiseerd bij de verschillende spoorwegmaatschappijen en werden ook bestuurders van de N.M.B.S. en de D.B. opgeleid.



Overzichtstekening van de T.E.E.-stellen X 2771 - 2781

In tegenstelling met de Duitse en Italiaanse stellen, waren de Franse stellen bij de intrede van de T.E.E.-dienstenvolledig geleverd en uitgetest en zodoende werden ze van 2 juni 1957 ingezet op drie

verbindingen :namelijk op de verbindingen « L'Arbalete » Paris – Zürich met twee gekoppelde stellen en de « Ile-de-France » Paris – Brussel – Amsterdam met één enkel stel. Vanaf 3 oktober van hetzelfde jaar werd nog een bijkomend stel ingezet op de verbinding « Parsifal » tussen Paris en Dortmund. Zodoende waren er van de elk geleverd motorwagens slechts 4 effectief gebruikt voor T.E.E.-diensten. De overige stellen werden gebruikt voor binnenlandse diensten vanuit Lyon in afwachting van de meer hoogwaardige treinen. Dit was het geval in de loop van 1958 op het ogenblik dat de capaciteit van de « Ile-de-Franc » ontoereikend werd en gereden werd met gekoppelde stellen. Verder werden twee bijkomende stellen reserve gehouden voor de ontubbeling van de beide bestaande T.E.E.-treinen tussen Brussel en Paris en op topdagen werden steeds bijkomende treinen in blokafstand georganiseerd. Ook voor de « Arbalete » was er een capaciteitstekort en zodoende werd een tweede stel voor de binnenlandse diensten – reeks X 2721 – X 2738 – van de stelplaats Lyon gekoepeld en dit stel reed mee tussen Paris en Mulhouse.

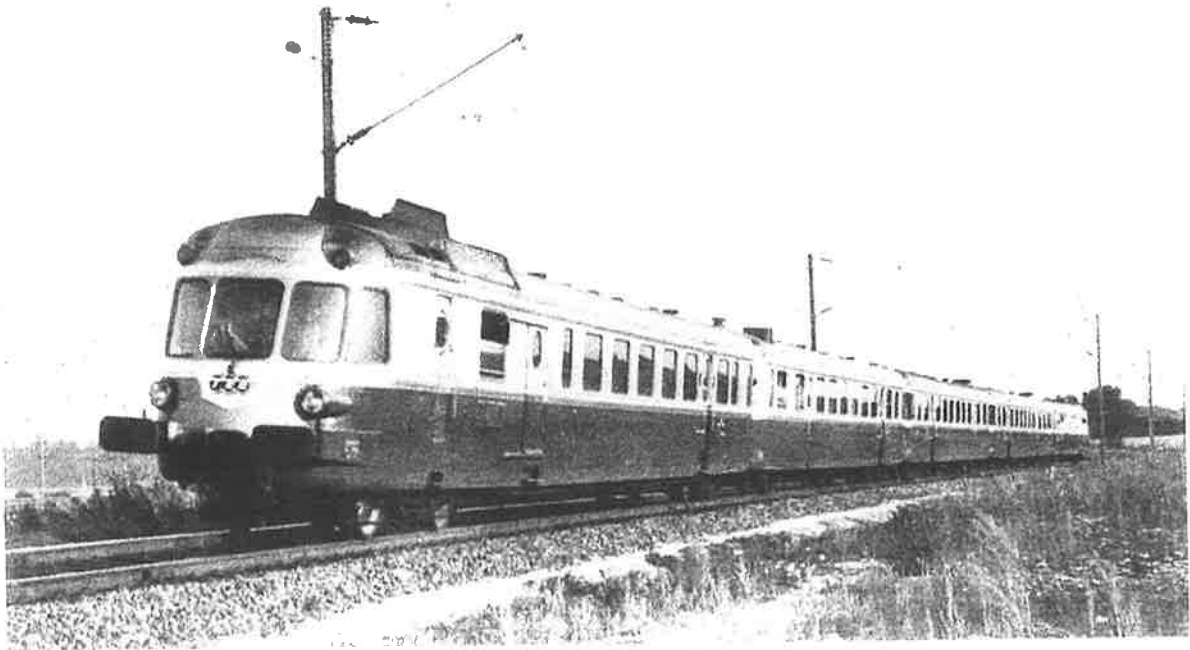


De SNCF X 277x rijdt door het foret de Chantilly als Parsival naar Dortmund Foto Dahlstrom

Deze toestand bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1960 : op dat ogenblik werden de diensten voor de « Mont-Cenis » door de Italiaanse stellen overgenomen en ging het Franse stel over van de Parsifal naar de analoge « Paris-Ruhr ». De diensten als Parsifal gingen op dat ogenblik over op de Duitse stellen reeks VT 11.5. Doch op dat ogenblik werden de nadelen duidelijk : het vrij geringe vermogen van de motorwagens en het feit dat ze afgeleid werden van oudere, bestaande stellen zou ervoor zorgen dat ze slechts met moeite de diensten konden uitvoeren. Ook de geringe capaciteit zou voor op de diensten tussen Paris en Brussel steeds voor

problemen zorgen. Ook de elektrificaties van het net – vooral de verbindingen tussen Paris en België – leidden tot het terugtrekken van deze motorwagens, dit gebeurde als eerste de « Ile-de-France » die overging op geslept materieel. Voor de « Arbalet » was dit het geval in augustus 1964 die op dat ogenblik vervangen werden door de dieselstellen van de NS/SBB.

Op dat ogenblik reden enkel nog de ontubbelingstreinen voor de « Etoile du Nord » en de Parsifal met de Franse stellen, doch vanaf september 1964 waren er genoeg Franse rijtuigen beschikbaar voor de dienst naar Brussel en verdwenen de stellen uit ons hoofdstad. De laatste diensten werden gereden als « Paris-Ruhr » maar met ingang van de zomerregeling 1965 werden ze ook hier vervangen door vrijgekomen stellen reeks VT 11.5 van de DB en verzeilden de motorwagens in de binnenlandse diensten vanuit Lyon. Ze behielden nog langere tijd de T.E.E.-kleurstelling maar het T.E.E. insigne werd verwijderd. Ze werden op dat ogenblik vooral gebruikt op de verbindingen tussen Paris en Genève, Marseille en Genève en Port-Bou – Genève. Deze diensten behielden ze nog een tiental jaren maar intussen kregen ze de klassieke kleurstelling van de RGP-stellen namelijk lichtgroen – beige. De latere diensten waren beperkter in het zuiden van Frankrijk tussen Lyon / Grenoble en Marseille / Toulouse.



SNCF stel als « Etoile du Nord »

Aanhangrijtuigen type XRx 7771 - 7779

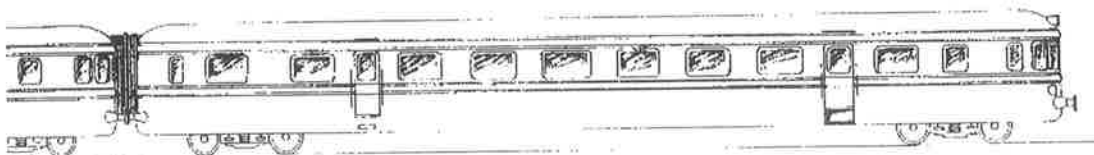
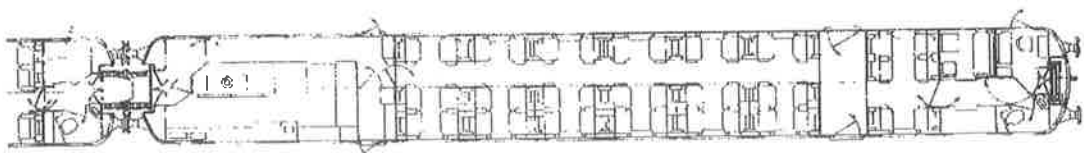


Fig. 487

XRx-7771 à 7779 (origine)



Dieselmotorwagen reeks X 2700

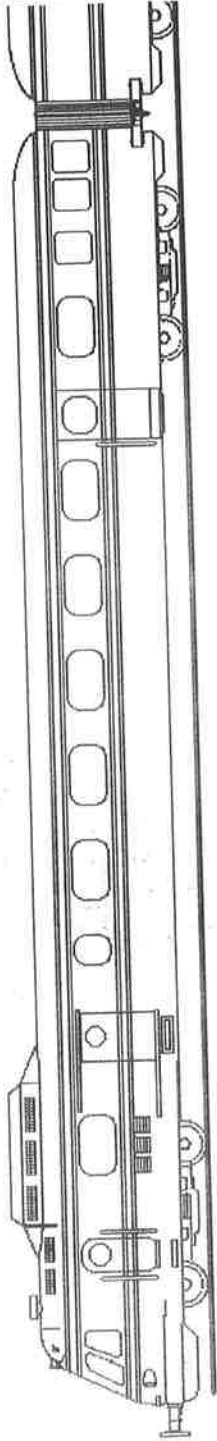
B'2'

Hydromechanisch isch - T.E.E. - dienst (RGP)

De Dietrich /
SACM

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : -39
2^{de} klasse :
3^{de} klasse
Klapbanken 8
Staanplaatsen 47



Loopbaan :

Nummering : >

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid (maximaal)

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van insputing :

Omwentelingsnelheid :

Insputdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motordraaistel

Loopdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

26 630 mm

26 000 mm

2 930 mm

1 065 mm

3 535 mm

21 625 mm

1900 mm

2 650 mm

2 600 mm

3 000 mm

1 965 mm

1 010 mm

48 300 kg

14 150 kg

14 150 kg

10 000 kg

10 000 kg

1 815 kg/m

680 kW

605 kW

Lijn 150 (a)

Tamines - Anhée.

Opmerkelijke geschiedenis heeft deze verbinding, die pas na de overname van verschillende maatschappijen tegen het einde van de negentiende eeuw ontstond. Opmerkelijk is ook het feit dat deze lijn uit twee onafhankelijke baanvakken bestond – Tamines – Anhee en Houyet – Jemelle die bijna 30 km van elkaar verwijderd waren en gescheiden werden door de lijnen van de Nord Belge tussen Anhée en Anseremme. Het is juist deze maatschappij die voor de belangrijkheid van de in se landelijke lijn zorgde. In dit tijdschrift behandelen we enkel het noordelijke traject tot in Anhée. Het eerste baanvak dat Tamines met de kleinere plaats Mettet verbond – met een lengte van ca. 21 km – werd al in september 1879 door de Etat Belge ingehuldigd en had een strikt lokaal karakter en bediende enkele bedrijven onder meer in Aisemont.

Het volgende gedeelte van deze lijn zou slechts tien jaar later aangelegd en het volgende deel tot in Ermeton (en de verbinding met de lijn 136A) kwam pas op 3 januari 1889 in dienst. Het resterende deel tot in Anhée kwam bijna twee jaar later in dienst, nl. op 15 oktober 1890 en het laatste kleinere deel tussen Anhée en de lijn 154 van de Nord Belge werd op 5 juli 1891 ingereden. Op dat ogenblik bleef de lijn zeer lokaal bediend en kende men een aantal treinen die de arbeiders naar Charleroi brachten maar slechts tot in Ermeton of Mettet gebruikten en daar afbogen richting Charleroi. Ook het goederenverkeer was zeer beperkt. Deze toestand bleef tot na de eerste wereldoorlog praktisch ongewijzigd, maar op dat ogenblik besliste de Etat Belge om deze lijn te gebruiken in concurrentie met de Nord Belge en besliste om de ganse verbinding te moderniseren en het goederenverkeer tussen de Antwerpse haven en Luxembourg en Noord-Frankrijk reed volledig over eigen lijnen te voeren. Op dat ogenblik reden de treinen of over de Luxembourg-lijn of over de Nord Belge-lijn tussen Namur en Dinant. Het duurde echter verschillende jaren eer er een overeenkomst kwam tussen de Nord Belge en de Etat Belge over de aansluiting en het gebruik van de lijn tussen Anhée en Dinant. Eerst was trouwens voorzien om de aansluiting te Dinant zelf te laten gebeuren maar wegens protesten ging dit niet door.

Om het uitgebreide verkeer mogelijk te maken werd de ganse lijn tussen 1924 en 1926 op dubbel spoor gebracht, werd de rechtstreekse doorgang met de lijn 147 verbeterd met de aanleg van een verbindingsbocht over de lijn 130 en werd een nieuwe uitgebreid vormingsstation aangelegd in Haut le Wastia ten noorden van Warnant. Hier gebeurde gedurende jaren de locomotiefwissel tussen de machines van Tamines (vooral typen 38) en de machines van de Athus-Meuse-lijn (type 36) Deze toestand bleef gedurende de ganse periode tussen de beide wereldoorlogen behouden: het reizigersverkeer was beperkt tot een aantal lokale treinen, maar over de lijn reden een twintigtal doorgaande goederentreinen vanuit Antwerpen en de vormingsstations van Monceau en St-Ghislain naar het zuiden van het land.

Na de tweede wereldoorlog veranderde de toestand: door de overname van de Nord Belge was deze omweg over de lijn 150 met toch wel een moeilijk profiel niet meer nodig en geleidelijk aan werden de goederentreinen omgeleid via Ronet en de lijn 154, maar toch zou het tot ca. 1950 duren eer alle doorgaande goederendiensten van deze lijn verdwenen. Ook het reizigersverkeer : vooral gereden door de lichte motorwagens van de stelplaats Florennes zou stilaan wegwijnen. In 1949 waren er nog 5 doorgaande treinen tussen Tamines en Jemelle over de ganse lijn, de resterende diensten concentreerden zich tussen Tamines en Dinant terwijl ook Mettet als Ermeton als eindpunt dienden.

Deze toestand duurde nog een tiental jaar maar het aantal reizigers verminderde zeer sterk en zodoende werd ook het aanbod beperkt, eerst op de zuidelijke tak van de lijn en de meeste treinen werden beperkt tot Dinant. Slechts het gedeelte tussen Ermeton en Tamines was enigszins rendabel en zodoende zou het aantal treinen dat tot Dinant verder vanaf 1958 drastisch beperkt worden. De aanvraag voor de omstelling naar busvervoer werd al voor 1959 ingediend, doch de toestemming liet op zich wachten en pas op 26 augustus 1962 werd het verkeer tussen Ermeton en Dinant verbust en vanuit Ermeton reden nog slechts vier treinparen per dag. Een maand later gingen ook deze diensten voorgoed verloren.

Maar ook in de goederendienst was het niet meer schitterend en kort na de afschaffing van de reizigersdienst werd de lijn tussen Ermeton en Warnant volledig stilgelegd. Mettet werd nog tot in 1980 tweemaal per week bediend maar in oktober 1980 werd de loskoer van Mettet gesloten. Enkel de kalkgroeve van Aisemont

bleef – vrij sporadisch – vanuit Tamines met enkele wagens bediend. De groeve – die in het bezit is van de groep Carmeuse – heeft nog steeds een eigen industri locomotief type UMH uit Couillet.

Aan zuidzijde werd het vormingsstation van Haut le Wastia / Warnant nog gedurende lange tijd gebruikt voor het afstellen van buiten dienst gestelde wagens of voor het tijdelijk opbergen van overbodige goederenstellen. Omwille van de slechte ligging van het spoor werd het verkeer op 15 december 1983 verboden voorbij Anhée en het laatste korte deel van de verbinding werd in 1987 buiten dienst gesteld. Op dit ogenblik liggen alle sporen er nog en de verbinding werd na de buitendienststelling nog enkele malen gebruikt voor de aanvoer van museummaterieel naar de ter ziele gegane museumverbinding TTMM met als stelplaats Florennes. Zo bereed de 554.18 van de T.S.P. nog deze museumverbinding tussen Maredsous en Falaën in de beginjaren negentig. Thans wordt nog een deel van de lijn – tussen Maredsous en Falaën nog gebruikt als toeristische verbinding met spoorfietsen.

Overzicht lijn 147 :**Voornaamste data:**

03/09/1879	Opening baanvak Tamines – Mettet door Etat Belge
03/01/1889	Opening baanvak Mettet – Ermeton
15/10/1890	Opening baanvak Ermeton – Anhée
05/07/1891	Opening baanvak Anhée – Y Anhée – (Dinant)
1923 – 1925	Op dubbel spoor brengen van de lijn
26/08/1962	Afschaffing reizigersdienst Ermeton – Dinant
30/09/1962	Afschaffing reizigersdienst Tamines – Ermeton
30/09/1962	Op enkel spoor brengen van de lijn
1964	Afschaffing goederendienst Mettet – Haute le Wastia
09/10/1980	Afschaffing goederendienst Mettet – Aisemont
15/12/1983	Afschaffing goederendienst Haut le Wastia – Anhée
18/06/1987	Afschaffing goederendienst Anhée – Dinant / Namur

Stations – stopplaatsen:

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
FTM	FTM	Tamines	23/10/1843		0,0
MFI		Falisolle	12/05/1881	30/09/1962	2,7
MAI	MAI	Aisemont	01/08/1885	30/09/1962	5,6
MFO		Fosse la Ville	03/09/1879	30/09/1962	10,5
		Bambois	01/05/1897	30/09/1962	13,3
MGE		St-Gérard	03/09/1879	30/09/1962	17,4
MTT	MTT	Mettet	03/09/1879	30/09/1962	20,7
		Furneaux	01/10/1893	30/09/1962	24,3
MEB		Ermeton	03/01/1889	30/09/1962	25,3
		Maredret	15/10/1890	26/08/1962	28,2
MDO		Denée Maredsous	15/10/1890	26/08/1962	29,8
		Sosoye	29/07/1894	26/08/1962	31,3
MFN		Falaën	15/10/1890	26/08/1962	32,8
		** Haut le Wastia goederen			35,1
MWR		Warnant	15/10/1890	26/08/1962	37,4
MAE		Anhée	15/10/1890	26/08/1962	40,3
		Anhée Jonction	05/07/1891	1905	41,4
NDT	NDT	Dinant			49,8

Cursief gedrukt : haltes

** : enkel personeelstreinen en goederen

Aansluitingen op overige lijnen :

Tamines	aansluiting richting Tamines (lijn 130)
	Aansluiting richting Fleurus (lijn 147)
Mettet	Aansluiting richting Châtelaineau (lijn 137)
Ermeton	Aansluiting richting Florennes (lijn 136A)
Anhée	Aansluiting richting Dinant en Namur (lijn 154)

Industrie :

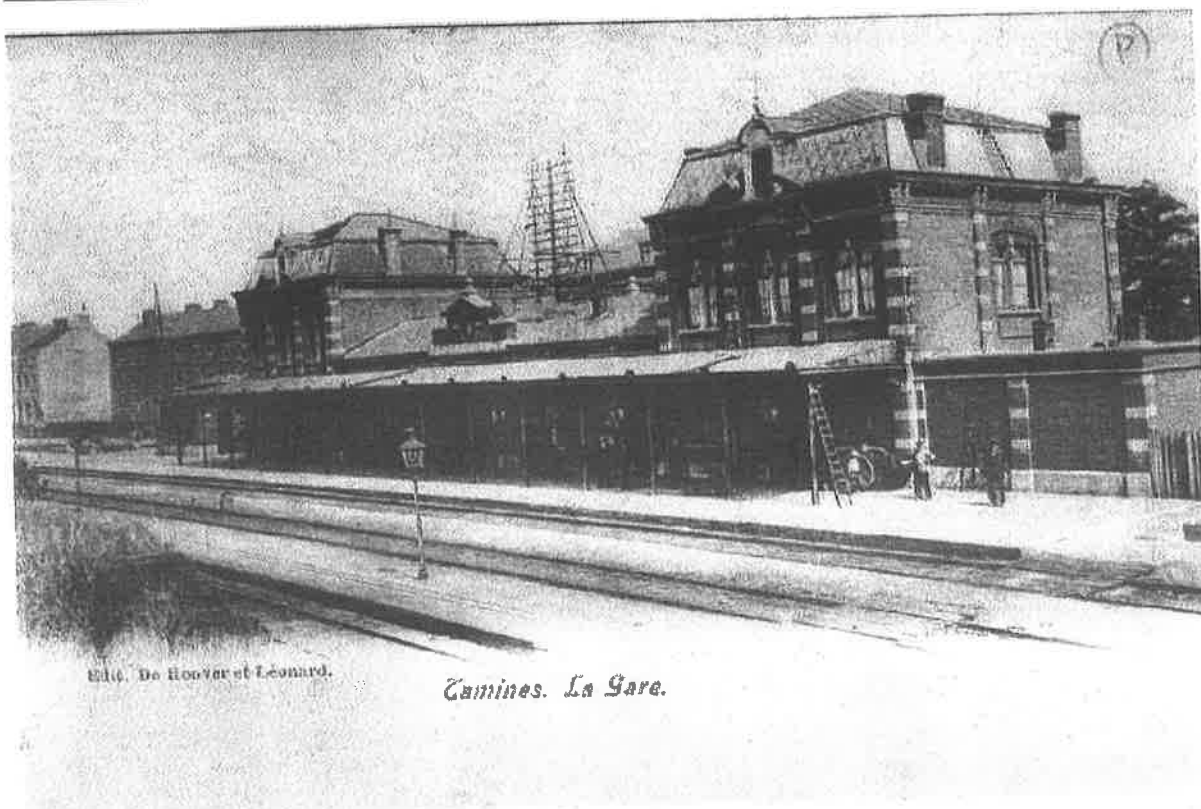
Aisemont :
Mettet

kalkgroeve Carmeuse (nog steeds in dienst)
landbouwcoöperatie

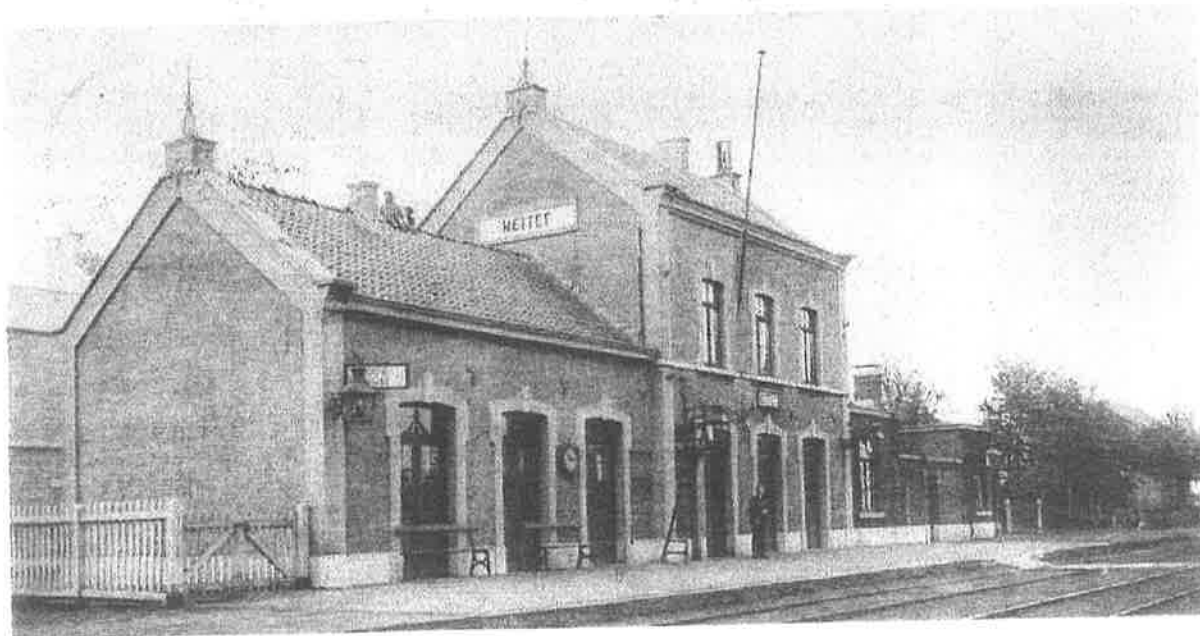
Uittreksel lijn 150 uit reisgids van 1943 voor de goederendienst :

150		Tamines — Warnant — Houyet-Ardenne		150																
Vereniging van Stoomtrein Reunioing — Feoringe Noms der Gelfijbramaats Terzjebopst — Dierke Lac-Charze Lok. 0.80 (T. 81) Elyreit — Ritijid Temps de parcours	Kilom.	Zugnummer Trainnummer Numéro du traie		Verkeerszage Karletter — Caractéristique H. u. U. Nr. — Beekhouding-Compt. Höchstgeschwindigkeit Max. snelheid — Vit. max.																
		Dg 6847	Dg 6849	Dg 6138	Dg 6667	Dg 6821	Uib 12599	Dg 6723	Dg 6707	Uib 12564	N 9421	N 9407	Dg 6809	Dg 6831	Uib 12716	Dg 6937	Dg 6938	Dg 6142	Dg 6837	L1 6839
		B (P)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	Bw (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)
6	10	850 (1)	8	TAMINES	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	147	139	130	130	130
				Absc. 2H. s. Zombouart of Tamines	0.35 45 62	0.58 1.16 22	1.28 2.56 42	1.40 2.80 42	5.48 10.96 27	6.31 12.62 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			4	FALISOLLE	0.56	1.28	1.40	5.48	6.31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			7	Guyaux (G.P.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			7	Falg (G.P.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			4	Aisemont	1.00	50	45	50	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			10	Fosta	10	40	55	8.00	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			23	Saint-Gérard	33	2.03	2.10	93	7.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			12	METTET	1.65	2.15	2.30	6.35	7.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			9	ERMETON SUR BIERT	1.54	2.24	2.38	6.44	7.29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			9	Maredrat	2.03	33	48	83	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			6	Dandé-Maredsous	08	30	53	58	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			7	Falaën	16	46	3.00	7.05	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			Y	Warnant (He le Waets) (G.P.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			6	WARNANT	2.21 4.35	2.51 4.50	3.06	7.11 8.25	7.56 9.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			5	Moullins (O)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			6	Anhée (D)	40	56	—	61	30	21 41	05	05	—	—	—	—	—	—	—	—
			Y	Anhée (Raccord. Gauto)	—	—	—	—	—	9.46 58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			2	Abain, Bi, vers Ycoyl et Dinant	—	—	—	—	62	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			12	DINANT	4.51	5.06	—	8.82	8.41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			2	Atou Bi, de Nette	53	—	—	04	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			4	Nette (D)	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			3	Anseremme	88	19	—	03	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			9	Walzin	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			8	Gandron-Callas (D)	5.10 45	—	—	21	9.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			11	HOUYET-ARDENNE	5.10 5.52	—	—	21	9.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
				(1) Tamines-Warnant Last-Charze 600 T. (Lok. III T 81) 800 T. (Lok. III T 86)	165	165	—	165	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

De stations :



Het beginpunt van de lijn te Tamines



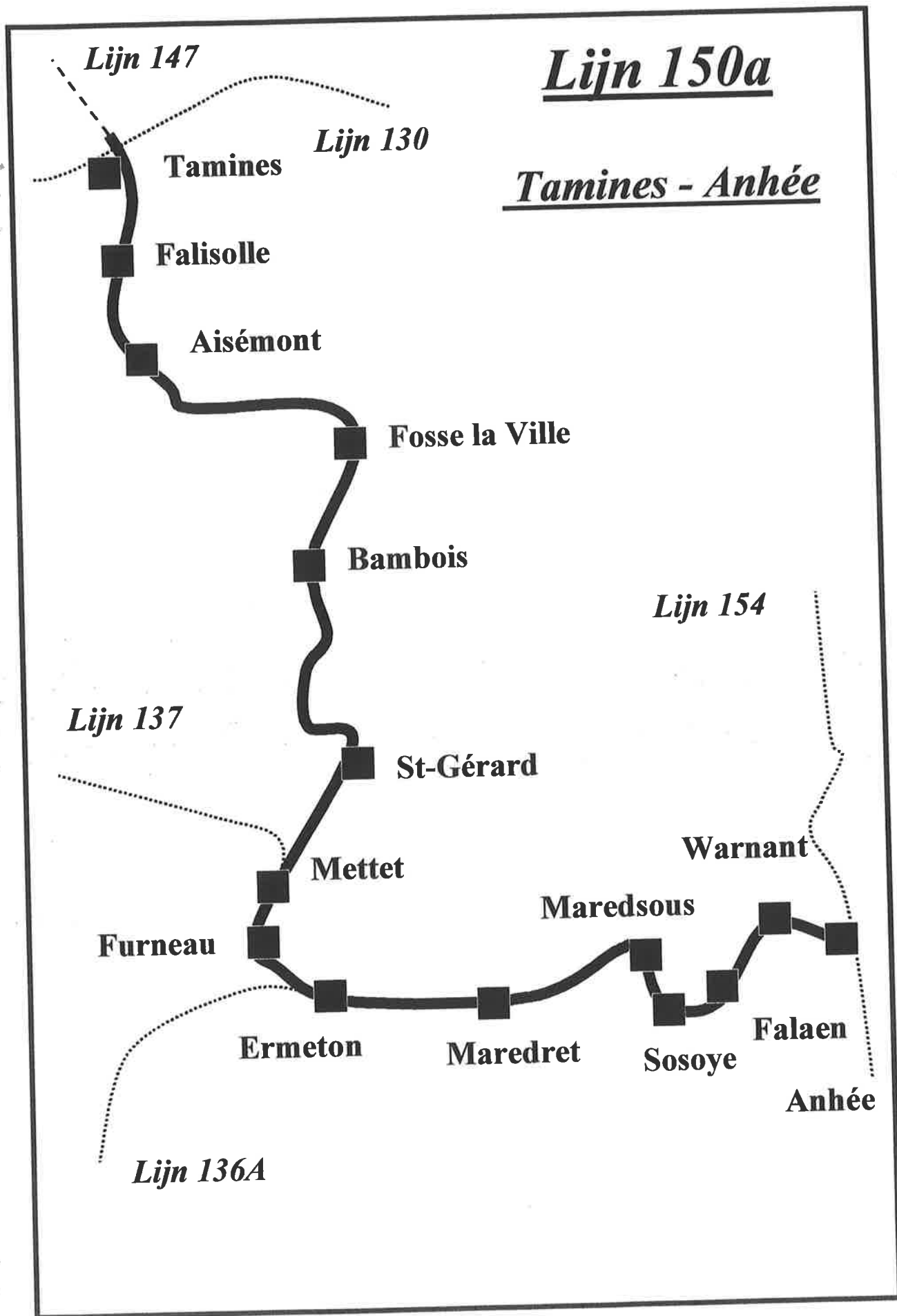
Mettet was de grootste gemeente op deze verbinding

Uittreksel uit de reisgids van 1949

150		Jemelle - Dinant - Tamines										150		
K		TA					TA					TA		
		6145	6004	6141	6143	6147	2419	5351	5355	6455	6413	6459	5363	
	Bruxelles (Q.L.) 161-162												10.0	
0	Jemelle					6.4		8.30	10.0					12.20
4	Rochefort					6.11		8.37	10.6					12.28
8	Eprave					6.18		8.44	10.13					12.37
12	Villers-s-Lesse-Jam					6.24		8.55	10.18					12.44
15	Vignée					6.31		9.3	10.25					12.52
17	Wanlin					6.35		9.8	10.30					12.58
18	Hour-Havenne					6.41		9.12	10.35					13.4
22	Houyet-Ardenne					6.48		9.18	10.42					13.12
27	Gendron-Celles					6.50	7.53	9.20	10.42		10.59			13.14
30	Walzin					7.0	8.10	9.2	10.52		11.8			13.25
34	Anseremme					7.9		9.37	11.1		11.14			13.4
37	Dinant					7.14	8.23	9.42	11.6		11.19			13.40
39	Namur 154					7.21	8.31	9.50	11.12		11.25			13.43
01	Dinant					8.16	9.1	10.52	12.24		12.24			
02	Bouvignes					5.52	7.38				11.15			13.21
07	Anhée					5.35	7.42				11.19			13.25
10	Warnant					5.43	7.48				11.25			13.31
15	Falaën					5.43	7.52				11.29			13.35
17	Sosoye					6.0	8.2				11.35	TA		13.41
18	Denée-Maredsous					5.55	7.58				11.39	662		13.45
20	Maredret					6.4	8.5				11.42			13.48
23	Ermeton-sur-Biert					6.13	8.14				11.45			13.51
24	Furnaux	4.13	4.22	5.16	6.18	8.14					11.52	12.16	13.58	14.30
27	Mettet	4.15	4.24	5.20	6.22	8.17					11.55	12.18	14.1	14.33
30	Saint-Gérard	4.20	4.29	5.26	6.29	8.23					12.1	12.23	14.7	14.40
35	Bambois	4.24	4.33	5.31	6.36	8.28					12.2	12.9	14.13	14.17
37	Fosse	4.29	4.38	5.36	6.43	8.33					12.15	12.15	14.17	14.22
42	Aisémont	4.33	4.39	5.37	6.49	8.33					12.21	12.21	14.22	14.28
45	Faliscelle	4.39	4.43	5.46	6.56	8.57					12.28	12.28	14.32	14.37
48	Tamines	4.43	4.48	5.51	7.9	8.47					12.34	12.34	14.37	14.40
	Chaleroi (S) 130	5.30	6.44	7.50	9.25						13.33		15.8	
	Bruxelles (Q.L.) 161-162													18.37
	Jemelle	13.45	14.50			17.4		17.28	18.15					21.3
	Rochefort	13.51	14.57			17.14		17.36	18.21					21.9
	Eprave	13.51	15.5			17.21		17.45	18.23					21.16
	Villers-s-Lesse-Jamb	14.6	15.11			17.26		17.51	18.38					21.21
	Vignée	14.14	15.19			17.33		17.59	18.45					21.23
	Wanlin	14.19	15.24			17.33		18.50						21.33
	Hour-Havenne	14.23	15.29			17.43		18.55						21.38
	Houyet-Ardenne	14.29	15.36			17.50		18.12	19.2					21.45
	Gendron-Celles	14.37	15.37	16.15		17.30	17.50	18.13	19.3	19.16	19.30	20.4		21.55
	Walzin	14.45	15.48	16.28		17.41	18.0	18.24	19.19		19.41	20.55		22.4
	Anseremme	14.51	15.57	16.35		17.50	18.5	18.33	19.22		19.54	21.9		22.9
	Dinant	14.59	16.3	16.41		17.56	18.14	18.39	19.28	19.37	19.54	21.17		22.15
	Namur 154	16.45	17.54			18.4	18.21	18.47	19.34	19.45	20.2	21.17		
	Dinant	16.12	TA			19.16	19.29		20.38	20.24	20.58			21.21
	Bouvignes	16.15	6493			19.14								21.25
	Anhée	16.21				19.20								21.31
	Warnant	16.25	16.57			19.24								21.35
	Falaën	16.31	17.3			19.30								21.41
	Sosoye	16.34				19.34								21.45
	Denée-Maredsous	16.37	17.8			19.37								21.48
	Maredret	16.40	17.11			19.40								21.51
	Ermeton-sur-Biert	16.45	17.16			19.48								21.57
	Furnaux	16.45		17.19		19.46	19.25							21.58
	Mettet	16.48		17.22		19.49								22.1
	Saint-Gérard	16.54		17.28		19.55								22.7
	Bambois	16.54		17.28		19.55								22.8
	Fosse	16.56		17.33		20.0								22.9
	Aisémont	17.0		17.38		20.0								22.10
	Faliscelle	17.0		17.43		20.0								22.11
	Tamines	17.0		17.46		20.0								22.12
	Chaleroi (S) 130	17.0		17.53		20.0								22.13
		17.23		17.58		20.0								22.14
				20.4										22.15
				20.4										22.16
				20.4										22.17
				20.4										22.18
				20.4										22.19
				20.4										22.20
				20.4										22.21
				20.4										22.22
				20.4										22.23
				20.4										22.24
				20.4										22.25
				20.4										22.26
				20.4										22.27
				20.4										22.28
				20.4										22.29
				20.4										22.30
				20.4										22.31
				20.4										22.32
				20.4										22.33
				20.4										22.34
				20.4										22.35
				20.4										22.36
				20.4										22.37
				20.4										22.38
				20.4										22.39
				20.4										22.40
				20.4										22.41
				20.4										22.42
				20.4										22.43
				20.4										22.44
				20.4										22.45
				20.4										22.46
				20.4										22.47
				20.4										22.48
				20.4										22.49
				20.4										22.50
				20.4										22.51
				20.4										22.52
				20.4										22.53
				20.4										22.54
				20.4										22.55
				20.4										22.56
				20.4										22.57
				20.4										22.58
				20.4										22.59
				20.4										23.0

Lijn 150a

Tamines - Anhée



Bediening van de lijn :

In dit nummer willen we – als nieuwigheid – voor de afgedrukte regeling van 1949 aan de hand van de inzetreeksen nagaan welke locomotieven deze lijn bereden. Het was niet mogelijk om – zeker in de goederendienst – alle treinen na te trekken maar voor 90 % is de inzet te reconstrueren.

Reizigersdienst :

De doorgaande diensten tussen Tamines en Dinant en verder Jemelle werden voor het grootste gedeelte gesleept door de machines type 64 van Tamines, slechts één enkele dienst werd gereden door de typen 38 uit de reeks J, een verdere dienst werd gereden door Jemelle door het type 29. De lokale diensten naar Ermeton werden praktisch volledig gereden door het type 24 van Tamines. Verder zijn er ook nog de diensten Mettett – Ermeton die door het type 551 van Florennes gereden werden, hierbij reden ze eenmaal naar Warnant en éénmaal naar Dinant. Opmerkelijk is ook de zondagse toeristische verbinding tussen Tournai en Jemelle, waarbij het type 7 van Tournai tot inzet kwam.

Concreet hebben we de volgende situatie :

Treinpaar	Van	Naar	Type	Stelplaats	Opmerking
TA 6444	Florennes	Dinant	551	Florennes	Reeks A
6440/6459	Tamines	Dinant	64	Tamines	Reeks A
6442/6445	Tamines	Dinant	64	Tamines	Reeks A
2074/2075	Tournai	Jemelle	7	Tournai	Reeks A zondag
6446/6467	Tamines	Jemelle	64	Tamines	Reeks A
6460/6477	Tamines	Jemelle	64	Tamines	Reeks A
6496/6493	Florennes	Warnant	551	Florennes	Reeks A
6466/6471	Tamines	Ermeton	24	Tamines	Reeks B
6458/6475	Charleroi	Jemelle	64	Tamines	Reeks A
6476/6441	Tamines	Ermeton	24	Tamines	Reeks B
6478/6445	Tamines	Ermeton	24	Tamines	Reeks B
6474/6145	Tamines	Ermeton	38	Tamines	Reeks J
6447/6456	Jemelle	Tamines	29	Jemelle	Reeks B

Goederendienst :

Het aantal treinen op deze verbinding verminderde drastisch en de meeste treinen werden via de lijn 154 omgeleid. In 1949 hadden we nog de volgende situatie :

67335/76350	Bertrix	Roctiau / FCR	26	Bertrix	Reeks J
67309/67366	Bertrix	Warnant	26	Bertrix	Reeks J
	Warnant	Tamines	38	Tamines	Reeks J
66207/76366	Houyet	Warnant	26	Bertrix	Reeks K
	Warnant	Ottignies	29	Ottignies	Reeks K
67300	Bertrix	Warnant	26	Bertrix	Reeks K
	Warnant	Charleroi	38	Monceau	Reeks J

Voor de lokale bedieningstreinen hadden we :

77903/77928	Tamines	Fosse la Ville	24	Tamines	Reeks B
70523/70524	Tamines	Aisémont	38	Tamines	Reeks J
77356/77257	Tamines	Ermeton	38	Tamines	Reeks K

Verder was er nog de lichterdiensten voor zware goederentreinen tussen Falisolle en Lambusart uitgevoerd door machines type 38, te Mettett en Ermeton zijn er bedieningstreinen vanuit Châtelaineau met locomotieven type 81 van Montignies, verder gingen de typen 29 die de treinen Jemelle – Dinant sleepten keren op de draaischijf te Warnant.

N.M.B.S.- aktueel

1. Statistiek :

a. Leveringen :

1358	BN Brugge	Merelbeke	13/07/2001
1359	BN Brugge	Merelbeke	30/08/2001
1360	BN Brugge	Merelbeke	28/09/2001
4132	Alsthom Spanje	Hasselt	30/05/2001
4133	Alsthom Spanje	Hasselt	01/06/2001
4134	Alsthom Spanje	Hasselt	08/06/2001
4135	Alsthom Spanje	Hasselt	12/06/2001
4136	Alsthom Spanje	Merelbeke	18/06/2001
4137	Alsthom Spanje	Merelbeke	22/06/2001
4138	Alsthom Spanje	Merelbeke	29/06/2001
4139	Alsthom Spanje	Merelbeke	04/07/2001
4140	Alsthom Spanje	Merelbeke	13/07/2001
4141	Alsthom Spanje	Merelbeke	18/07/2001
4142	Alsthom Spanje	Merelbeke	25/07/2001
4143	Alsthom Spanje	Merelbeke	02/08/2001
4144	Alsthom Spanje	Merelbeke	31/08/2001
4145	Alsthom Spanje	Merelbeke	05/09/2001
4146	Alsthom Spanje	Merelbeke	20/09/2001
7743	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	27/07/2001
7744	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	29/08/2001
7745	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/08/2001
7746	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	12/09/2001
7747	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	27/09/2001
7748	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	27/09/2001
7749	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	26/10/2001

b. Stelplaatswijzigingen :

2130	Merelbeke	Oostende	26/10/2001
4126	Hasselt	Stockem	01/10/2001
4127	Hasselt	Stockem	01/10/2001
4128	Hasselt	Stockem	03/08/2001
4129	Hasselt	Stockem	05/07/2001
4130	Hasselt	Stockem	01/10/2001
4131	Hasselt	Stockem	03/08/2001
4132	Hasselt	Stockem	24/08/2001
4133	Hasselt	Stockem	22/08/2001
4134	Hasselt	Stockem	22/08/2001
4135	Hasselt	Stockem	22/08/2001
7743	Antwerpen-noord	Merelbeke	28/08/2001
7744	Antwerpen-noord	Merelbeke	30/09/2001
7745	Antwerpen-noord	Merelbeke	30/09/2001
7746	Antwerpen-noord	Merelbeke	13/10/2001
7747	Antwerpen-noord	Merelbeke	28/10/2001
7748	Antwerpen-noord	Merelbeke	28/10/2001
7749	Antwerpen-noord	Kinkempois	27/11/2001

c. Ombouw – modernisering :

609	Charleroi-sud	CW Mechelen	19/09/2001
628	Charleroi-sud	CW Mechelen	12/10/2001
629	Charleroi-sud	CW Mechelen	08/06/2001
634	Charleroi-sud	CW Mechelen	23/05/2001
638	Charleroi-sud	CW Mechelen	10/10/2001
640	Charleroi-sud	CW Mechelen	09/08/2001
1901 > 2130	Merelbeke	CW Salzannes	26/10/2001

d. Schrappingen :

5116	Merelbeke	01/10/2001	Botsing te Antwerpen
5123	Charleroi-sud	01/11/2001	Brandschade
5129	Antwerpen-noord	01/10/2001	Motorschade
5147	Charleroi-sud	01/10/2001	Motorschade
5150	Charleroi-sud	01/10/2001	Motorschade
5179	Antwerpen-noord	01/11/2001	Motorschade
8025	Schaarbeek	01/10/2001	Schade aan overbrenging
8053	Schaarbeek	01/10/2001	Schade aan overbrenging
8058	Schaarbeek	01.10/2001	Motorschade
8059	Schaarbeek	01/10/2001	Destandardisatie

2. Aktuele berichten :**Reeks 13 :**

Met de levering van de 1360 werd deze reeks thans volledig in dienst gesteld, aan de inzet kwam hiermee geen wijziging meer en de taken beschreven in het vorige nummer bleven dezelfde.

Wel wordt overwogen om een tweede bouwschijf van 60 machines te bestellen (+ eventueel 15 bijkomende locomotieven voor de CFL). Hierbij gaat men uit van een volledige standardisatie van het tractiepark, te meer daar deze locomotieven nu praktisch volledig bevredigen. Het enige probleem vormt de inzet onder de Duitse 15 kV netspanning, ofwel houdt men bij een beperkte bestelling van Duitse locomotieven reeks 185 of een aanpassing van een 20 machines voor vier spanningen. Doch op dat ogenblik ontstaat opnieuw een situatie van een nog niet bedrijfsklare oplossing want de Franse industrie heeft deze optie nog niet onder controle.

Reeks 15 :

De inzet van de locomotieven reeks 15 is weer opgeheven. Na een zomer met betrekkelijk uitgebreide diensten voor de autoslaaptreinen vanuit Bressoux en de Tsjernobyl treinen vanuit Aachen naar Frankrijk kwam in september een abrupt einde aan de inzet. De weigering van de Franse spoorwegen om de locomotieven verder dan Tourcoing te laten rijden leidde ertoe dat de inzet niet meer rendabel was.

Ook de testrit op 18 juli 2001 tussen Liège en Gouvy (met de locomotieven 1501 en 1504 en M2-rijtuigen was niet ideaal voor de machines. Toch houdt men aan een inzet van deze locomotieven vanaf januari 2002 voor de piekurtreinen naar Gouvy, maar men onderzoekt ook of het mogelijk is om twee locomotieven reeks 13 voor deze taken te gebruiken. Maar op dat ogenblik is de bedrijfsreserve vrij beperkt en Liège ligt ver van de inzetpunten in de reeks van de 13.

Reeks 16 :

Na een grote herziening is de 1602 teruggebracht in zijn klassieke blauwe kleurstelling, ondertussen is de betrouwbaarheid van deze locomotieven zeker niet toegenomen en men onderzoekt een voortijdige afstelling van deze machines. Maar door de steeds krappere reistijden is er nog geen oplossing gevonden voor de diensten tussen Oostende en Köln. De invoering van de ICE- dienst Brussel – Frankfurt zou deze dienst gedeeltelijk kunnen vervangen doch door problemen is ook deze dienst uitgesteld tot ca. 2005.

Reeks 20 :

De transfert van de diensten naar Antwerpen-noord leidde nog niet tot een stelplaatswijziging en het onderhoud te Stockem leidt soms tot lange losse ritten. Verder is het verkeer op de Luxemburg-lijn – door de sluiting van de Athus-Meuse lijn – drukker dan ooit en komt men hier te staan voor een locomotieftekort. Hierdoor is de inzet van de reeks 20 tot de limiet opgedreven en rijden ze regelmatig weer goederendiensten op de verbinding naar Stockem. De overdracht van een aantal goederentreinen aan de reeks 13 kan oplossingen bieden, doch het aantal reserve-locomotieven van deze reeks is beperkt.

Reeks 21 :

Het bestand aan machines reeks 21 is op 26 oktober 2001 met één uitgebreid, daar op dat ogenblik de 1901 terug omgebouwd werd in de standaard-uitvoering en de CW Salzannes als 2130 verliet. Deze machine werd dan ook prompt administratief vanuit Merelbeke naar Oostende gemuteerd.

Reeks 23 :

Door de grotere inzet van de locomotieven reeks 21 / 27 in de reizigersdiensten, was er een locomotieftekort in de zomer voor de vele bijkomende reizigerstreinen. Daar er een aantal 23-ers reserve stond, werden deze machines bij voorkeur voor deze speciale diensten gebruikt. In de normale reizigersdiensten worden de 23-ers echter niet meer gebruikt.

Reeks 25:

In het najaar werd een overeenkomst gesloten tussen de N.M.B.S. en het Italiaanse privé-net SATTI tot de verkoop van vier machines reeks 25. De laatste modaliteiten (o.m. de aanwezigheid van asbest en de wisselstukken) moet nog uitgeklaard worden en de nummers moeten nog aangeduid worden, maar waarschijnlijk verlaten deze machines België in de loop van het eerste kwartaal van 2002.

Reeks 41 :

Ondanks de verdere leveringen van deze motorwagens en de vele arbeiders van Alsthom die in België de verschillende defecten trachten op te lossen, blijken deze motorwagens nog steeds niet betrouwbaar en worden nog slechts 25 % van de geleverde stellen – met moeite – gebruikt.

Te Hasselt is de toestand voor het grootste deel rampzalig : voor de intense dienst tussen Antwerpen en Neerpelt zijn de 41-ers niet geschikt. Naast de vele moeilijkheden met de deuren, de motor, de klimmatregeling komen er nu nog problemen met de remmen bij. Verder zijn de deuren te smal voor deze dienst. Dit leidt ertoe dat steeds vaker stellen uit de treinen moeten uitgerangeet worden, waardoor de capaciteit sterk verminderd en de reizigers tuseen Antwerpen en Herentals samengepakt zitten. Dit leidt tot verdere vertragingen en het uitvallen van de verwarming door overbelasting van het systeem.

Om deze problemen op te lossen worden te Mol minstens twee stellen M2- rytuigen en vier locomotieven reeks 62 (met verwarmingsketel) in reserve gehouden en deze komen dan ook zeer regelmatig tot inzet. Maar ook bij deze stellen is de verwarming niet meer betrouwbaar en zijn er verdere problemen met o.m. de deuren. Anderzijds kijkt de N.M.B.S. thans uit naar een oplossing voor deze problemen, de bestelling van « nieuwe » driedelige stellen van dezelfde fabrikant of de aankoop van Duitse stellen van de « Talent »-familie behoren hier tot de mogelijkheden.

Vanuit Bertrix worden vanaf augustus de stellen reeks 41 ingezet op de verbinding Libramont – Virton, eerst werd één enkele dienst gereden, eind augustus kwam een tweede stel in dienst en midden september werden alle treinen op deze verbinding gereden, uitgezonderd enkele piekurdiensten en de schooltreinen. Op dat ogenblik werden ook de pendelritten tussen Bertrix en Gedinne in het inzetschema opgenomen, door de werken in de tunnels van Gedinne en Vonêche is het verkeer trouwens tussen Gedinne en Beauraing volledig onderbroken tot begin 2002. Maar ook te Bertrix zijn er diverse problemen, die de vervanging door de oudere stellen noodzakelijk maken. Daarom staan steeds twee stellen reeks 44 / 45 te Bertrix reserve. Voor de diensten zijn de motorwagens 4126 tot 4135 te Bertrix en Virton aanwezig. Het onderhoud gebeurt te Stockem.

Te Merelbeke startte de dienst met één enkel stel tussen Aalst en Burst in de loop van september. En korte tijd later werd een tweede stel te Aalst reserve gehouden. Het zou echter tot 10 december duren eer de eerste commerciële diensten vanuit Gent zouden starten : op die datum werden vier treinpares tussen Gent en Eeklo door de reeks 41 overgenomen, vanaf 15 december zijn er ook twee treinpares vanuit Gent naar Ronse. Alle diensten worden met één enkele motorwagen gereden. Door het geringe aantal reizigers en de grotere afstand tussen de stopplaatsen duiken hier minder problemen op.

Reeks 44 / 45 :

Bij deze stellen is de toekomst praktisch beëindigd : te Merelbeke werden de laatste stellen nu in de stelplaats definitief afgesteld. Tot in november 2001 bleven de 4401 en de 4402 te Aalst Kerrebroek in reserve staan voor eventuele defecten van de reeks 41. Nadien werden ze naar Merelbeke afgevoerd.

Te Stockem / Bertrix is de inzet praktisch beëindigd. Op dit ogenblik worden enkel de pendelritten tussen Beauraing en Dinant gereden en hiervoor staan er thans drie stellen te Dinant voor deze dienst : meestal worden de 4407 en 4510 voor deze dienst gebruikt. Om te kunnen tanken worden de stellen dagelijks naar Ronet gebracht. Deze dienst zou nog tot midden januari blijven duren. Verder staat er resp. één stel te Bertrix en Virton reserve.



Het eilandbedrijf van de 44/45 tussen Dinant en Beauraing zal waarschijnlijk de laatste inzet worden.

Ondertussen zijn er onderhandelingen met de Roemeense Spoorwegen voor de overname van deze motorwagens, verder zal ook de TSP één of twee stellen van deze reeks behouden.

Reeks 51 :

De levering van de reeks 77 laat langzaam aan sporen na bij deze reeks : te Antwerpen werden een aantal diensten in de Antwerpse agglomeratie overgedragen aan de machines reeks 77, maar ook aan een aantal locomotieven reeks 62 van Hasselt. Deze machines verzekeren nu een aantal treinen tussen Antwerpen en Muizen / Leuven, maar ook naar de Waaslandhaven op de Linkeroever. Het aantal diensten van de 51-ers daalde in Antwerpen met twee plandagen.

Ook in Merelbeke hebben we dezelfde situatie : de diensten binnen de kanaalzone gingen thans over op de reeks 77, die vanaf september effectief gebruikt worden. Maar ook de machines reeks 62 namen een aantal van de lichtere diensten van de 51-ers over. Anderzijds komen de machines reeks 51 nu ook buiten reeks voor de reizigersdiensten naar Ronse en Geraardsbergen tot inzet.

De inzet te Charleroi is verder ingekrompen tot slechts twee plandagen met vooral diensten tussen Monceau en Jeumont/Aulnoye, de reden hiervoor is de onbeschikbaarheid van de elektrische locomotieven reeks 12 en het geringe aantal bestuurders die een opleiding hadden voor de reeks 12.

Enkel te Hasselt bleef de inzet op peil en worden de diensten onverminderd gereden. Wel zouden enkele treinen vanuit Genk naar Montzen door machines reeks 55 gereden worden. Over de vervanging van de 51-ers in de lokale dienst rondom Genk is nog geen beslissing gevallen. Waarschijnlijk worden ze vervangen door machines reeks 77 van de tweede bouwschijf. In tussentijd zouden de machines reeks 77 met ATB voorlopig deze diensten gaan rijden.

Ondertussen is de schrapping van de overbodige locomotieven nog vrij beperkt met slechts zes machines, alle het slachtoffer van ongevallen (5116 van Merelbeke na een botsing met een vrachtwagen te Antwerpen-noord en de 5123 na een hevige brand na kortsluiting voor de cementtrein Havinnes – Quévy) of zware motorschade. Over een overdracht van 10 machines reeks 51 aan TUC-rail is nog niets besloten, dit door het feit dat het aantal zware werftreinen praktisch op nul gevallen is.

Reeksen 52/53/54 :

Steeds verder gaat de inzet van deze machines achteruit : de sluiting van de Athus-Meuse lijn vanaf september, de overdracht van tal van goederentreinen aan de reeks 13 en de overname van een aantal treinen in de Maasvallei door de reeks 55 leidde tot het reserve stellen van een aantal locomotieven.

Anderzijds worden ze nu meer en meer gebruikt voor bijzondere diensten, o.m. voor de onkruidverdelginstreïn en voor speciale reizigerstreinen. Zo dook de 5401 op 29 september te Antwerpen op voor een speciale reizigerstreïn vanuit Luxembourg met CFL- rijtuigen.

Reeks 55 :

De inzet van deze reeks is zeer wisselvallig : in de goederendienst zakken ze meer en meer af naar de lokale diensten rondom Liège en op de Maaslijn, dit ter afwachting van de inzet van de locomotieven reeks 77 vanuit Kinkempoï. Een groot aantal machines wordt gebruikt voor de aanvoertreinen van onderdelen naar de HST- werf te Voroux, maar doordat de lijn volledig aangelegd is, zakte ook dit aantal zeer sterk. Zodoende staan de 55-ers ook meer en meer reserve te Kinkempoï.

De 5526 wordt daarentegen vanuit Antwerpen slechts sporadisch gebruikt voor personeelsopleiding. Ondertussen werd ook de tweede kleurstelling verworpen en kreeg de 5526 de klassieke gele uitrusting. Vanaf 22 oktober tot 25 oktober was de 5526 te Amersfoort aanwezig voor afregeling van de ATB-uitrusting. In november volgen de nodige testritten op het NS-net. Ter voorbereiding van het Duitse testprogramma was de 5527 voor metingen van het vermogen en remkarakteristieken te Minden aanwezig. Begin 2002 gaat de 5526 dan zelf een aantal testritten ondernemen op het net van de DBAG.

Reeks 62 :

In tegenstelling met de verwachtingen werden nog geen machines reeks 62 afgesteld en nemen ze bij voorkeur enkele taken van de reeks 51 over. Dit is het geval voor de machines van Hasselt (na het vrijkomen door de reeks 41) en Merelbeke. In beide stelplaatsen rijden ze lokale treinen in Antwerpen en Gent tot de vervanging door de reeks 77.

Reeks 77 :

Nog steeds worden de locomotieven reeks 77 aan Antwerpen-noord afgeleverd en gaan na rodage naar Charleroi, Merelbeke en Kinkempoï over. Merelbeke is de derde stelplaats die een groter aantal machines in depot kreeg. Na de personeelsopleiding worden de machines in eerste plaats ingezet voor de zware bïentreinen tussen Poperinge en Ieper enerzijds en Moerbeke. Dit gebeurt in treinschakeling. Per dag werden er vijf treïunparen gereden.

Na de bietenperiode worden ze vooral in de Gentse kanaalzone gebruikt. Op 7 december 2001 was er een testrij met de 7739 en 7741 in treinschakeling naar Eeklo met de mensen van ABC. Deze Gentse firma staat trouwens in voor de dieselmotoren voor de tweede bouwschijf, in licentie met Vossloh.

Vanaf eind november werden de eerste machines naar Kinkempois gemuteerd. Vanaf januari worden ze ingezet voor het slepen van de mengwagentreinen tussen Ougrée en Chertal.

Reeks 80 / 82 :

Na de eerste mutaties van de locomotieven reeks 82 is er geen wijziging meer opgetreden en de 82-ers worden slechts sporadisch gebruikt. Nochtans werd gestart met de schrapping van de machines reeks 80. Het geldt hier enkel machines met zware schade aan de dieselmotor of transmissie. De volgende locomotieven reeks 82 zouden vanaf januari vanuit Merelbeke naar Schaarbeek overkomen. Op dat ogenblik gaan drie locomotieven reeks 80 naar de CW Salzannes om hier het interne werkverkeer te doen en er de 9139 en 9209 te vervangen.

Reeks 84 :

Omdat de reeks 62 nog in commerciële diensten gebruikt worden, is het nog niet gekomen tot een schrapping van de laatste locomotieven van deze reeks van de dienst Infra. De laatste 84-ers zullen derhalve nog de jaarwisseling meemaken.

Vreemde locomotieven in België :

Met het oog op een nieuwe verbinding Brussel – Köln – Frankfurt kwam op 12 oktober een ICE 3 stel naar België voor de nodige testen. Na de overbrenging van de 406 008 naar Brussel-zuid werd het op 19 oktober door twee machines reeks 55 TVM naar Ath gesleept. Op 20 oktober reed het talrijke ritten tussen Sully en Ath. Nadien ging het stel naar Tournai waar het tussen 22 oktober en 9 november talrijke testen reed tussen Blaton en Moeskroen. Op 9 november keerde het terug naar Duitsland.

Eind november kwam hetzelfde stel terug naar België voor snelheidsritten op de lijn 50 A en nadien werden ook enkele testen uitgevoerd vanuit Liège-Guillemins op de hellende vlakken. Daar waar de overige ritten volledig aan de verwachtingen voldeden, zou het stel op de hellende vlakken moeilijkheden ondervinden. Daar waar het vermogen bij wisselspanning meer dan 8 000 kW bedraagt, is het vermogen bij 3 000 V slechts ongeveer de helft. Hierdoor ontstonden problemen bij de berijden van deze hellende vlakken.

Rijtuigen :

M6 : Op 14 december werd het eerste nieuwe dubbeldekrijtuig type M6 te Brussel-zuid aan het publiek voorgesteld. Met één rijtuig per week zou de levering midden 2003 afgesloten worden.

De eerste inzet zullen de M6-stellen vanaf februari 2002 kennen op de verbinding Brussel – Oostende voor de piekurtreinen en vervangen er de M4- stellen.

Volgens planning zal de inzet als volgt gaan verlopen :

April 2002	2 stellen	Piekurtreinen Brussel – Kortrijk in vervanging van M4- rijtuigen
Juni 2002	4 stellen	Piekurtreinen Gent – Genk ter vervanging van M5- stellen en gedeeltelijk ook reeks 05
December 2002	2 stellen	Piekurtreinen Brussel – Luxembourg ter vervanging van reeks 03
Maart 2003	4 stellen	Treinen Brussel – Antwerpen ter vervanging van reeks 05
Juni 2003	3 stellen	Piekurtreinen Brussel – Poperinge in vervanging van M4
Eind 2003	3 stellen	Brussel – Moeskroen / Charleroi

Infrastructuur :

HSL 2 : Brussel – Liège :

Op deze verbinding vorderen de werken vlot en vooral op de eigenlijke HST-lijn is men met de definitieve afwerking begonnen. Tussen Brussel en Leuven concentreren de werken zich vooral in de omgeving van Leuven en in het station zelf. De beide uitritten van de universiteitsstad zijn in ruwbouw praktisch gereed en zijn de sporen voor de nieuwe lijnen voor het grootste gedeelte gelegd. Dit is ook het geval in het station zelf waar de sporen 1 en 2 voor de directe treinen naar Brussel terug aangelegd werden. Ook het kopspoor voor de richting Ottignies werd heraangelegd. Aan de kant Brussel werd gestart met de aanleg van het RER / GEN – kopstation langs het gebouw van de lijn en de eerste fase van de overkapping. In de loop van de zomer werd ook het Martelarenplein (plein voor het station) afgewerkt en door de aanleg van tunnels voor het wegvervoer praktisch autovrij gemaakt.

Op de rest van de lijn zijn er vooral voorbereidende werken te Schaarbeek en werd de definitieve aftakking naar de luchthaven aangelegd.

Vanuit Ans zijn de elektrificatiewerken al goed gevorderd : de bovenleidingspalen bereiken al de omgeving van Tienen en de werkelijke bovenleidingsdraad is al aangelegd tot voorbij Waremmes. Op dit traject is ook de afgewerking van de lijn praktisch afgesloten en is het aantal werftreinen zeer beperkt. Voorbij Voroux richting Ans zijn de werken beëindigd. Enkel tussen Liège-Guillemins en Ans op de hellende vlakken moeten nog een aantal verbeteringen aan de spoorligging doorgevoerd worden.

HSL 2 : Liège – Aachen

Daar de voorbereidende werken aan de beide uiteinden van de tunnel van Soumagne uitgevoerd werden (te Chenée is het toekomstige platform voor de HSL volledig afgewerkt) kan het eigenlijke boren van de tunnel beginnen vanaf januari 2002. Dit gebeurt op vier werven – één aan beide uiteinden te Chenée en Soumagne en één vanuit de boorput die te Ayeneux uitgevoerd werd. Het uitgegraven puin wordt via de weg afgevoerd, enerzijds naar Ans, anderzijds voor het grootste gedeelte voor de aanleg van de toekomstige bedding richting Battice.

De eigenlijke aanleg van de HSL- lijn naast de autosnelweg werd nog niet aangevat en de werken beginnen pas in het najaar van 2002.

HSL 3 : Brussel – Antwerpen – Nederland :

Hier is de klemtoon vooral gelegd op de voorbereidende werken voor het graven van de tunnel onder de stad : daar waar onder het Astridplein de werken vanaf begin 2002 dadelijk kunnen starten is men vooral de werf aan de noordelijke ingang op het Damplein aan het gereed maken. Hiervoor werd in eerste plaats de nodige ruimte geschapen op de terreinen van de (oude) stelplaats Antwerpen-Dam. Dadelijk na de ontruiming in oktober jl. werd de bovenleiding verwijderd en werd een aantal sporen opgebroken. Langs de Viséstraat komt de eigenlijke werf voor het uitgraven van de 1 200 m lange tunnel. Nadien wordt vanaf deze plaats een overdekt gedeelte met een lengte van 350 m richting Damplein gebouwd om de geleuidshinder in deze sterk bebouwde wijk te verminderen.

Lijn 24 Moresnet :

Midden 2001 werd nu eindelijk beslist om het viaduct van Moresnet volledig te vernieuwen : hiervoor gebruikt men een volledig nieuwe bouwwijze waarbij de nieuwe elementen van het viaduct ter plaatse – op de grond – gebouwd en afgewerkt worden en dan in één weekend tijd vervangt men een oude segment door een nieuw. Hierdoor is het mogelijk om het viaduct gedurende de ganse tijd open te houden op een aantal weekends na. Dit was trouwens een eis van de DB AG daar het knooppunt Aachen-Hbf volledig verzadigd is en hierdoor de talrijke goederentreinen niet kon opvangen.

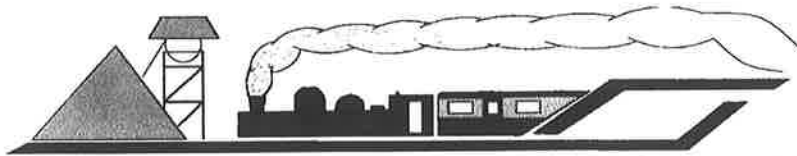
Om het verkeer tijdens de weekends waarin het viaduct afgesloten worden mogelijk te maken werd de korte verbinding tussen Montzen en Welkenraedt volledig in orde gemaakt in de loop van juni en juli van 2001.

Ondanks de modernisering op deze verbinding gaat men nog niet over op de elektrificatie van dit grenstraject. Hierdoor is het nog nodig om tweemaal een locomotiefwissel door te voeren op 10 km afstand, waardoor er een tijdsverlies is van bijna twee uur. Er is nog steeds geen beslissing genomen wanneer dit baanvak onder draad gebracht wordt, dit ondanks het feit dat de bestelling van nieuwe vierspanningslocomotieven in het vooruitzicht gesteld wordt.

Lijn 36 : Liège – Guillemins :

In tegenstelling met de overige werken op de HSL- lijnen naar Liège, is de ombouw van het station zelf in het slob geraakt. Omdat men niet zeker was van de stabiliteit van het gebouw, heeft men nieuwe studies aangevraagd om de stevigheid te garanderen. Dit was nodig omdat ook de ondergrond voor het station minder stabiel is dan men verwacht had. Ook werd over de definitieve afwerking nog geen beslissing genomen.

Dit leidt ertoe dat de drie hoofdsporen voor de HST- treinen en de directe verbinding naar Brussel nog niet over de nieuwe sporen kan geleid worden. Met een vertraging van ca. zes maanden worden deze nieuwe sporen dan toch in de lente van 2002 in dienst gesteld en kan men beginnen met de tweede fase van de spoorwerken met de vernieuwing van de sporen 11 tot 14.



L.S.V. – 2001 - 2002

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

In 1999 wordt de exploitatie echter voor een groot gedeelte overgenomen door de drie gemeentes : Genk, As en Maasmechelen en wordt het "Kolenspoor" stilaan werkelijkheid. Door het feit dat de gemeentes de exploitatie zelf willen organiseren en geen externe inspraak dulden, moet de L.S.V. uitkijken naar een nieuwe bestemming. Er werd geen nieuwe locatie gevonden en daarom werd beslist om een smalspoorverzameling bij de voorzitter in Tongeren uit te bouwen. Het meeste materieel werd al overgebracht en in 2002 kan de inrichting starten. Vanaf 2003 zal dit beperkte museum op afspraak te bezoeken zijn. Aangezien de restauraties aan het materieel nog steeds voor het grootste gedeelte door de vrijwilligers van de L.S.V. gebeurt, kunnen we nog steeds uw steun gebruiken.

L.S.V.-tijdschrift met jaarboek 2001: verder geeft de L.S.V. voor haar leden een tijdschrift uit boordevol informatie over het reilen en zeilen van de Belgische spoorwegen, zowel in het verleden als heden. Elk jaar is er het uitgebreid jaarboek met alle gebeurtenissen uit het vorige jaar, de stelplaatsindeling en inzet van alle locomotieven, de museumlijnen, de privé-locomotieven, ...

Overige publicaties :

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

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

Technische fiches :

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

Verdere informatie / rekeningsnummers :

Info	J. Casier	012 / 23 22 24
Rekening	Leden – boeken	860 – 0068579 – 79
	Rekening (Nederland)	89 61 54 580 SNS Maastricht

