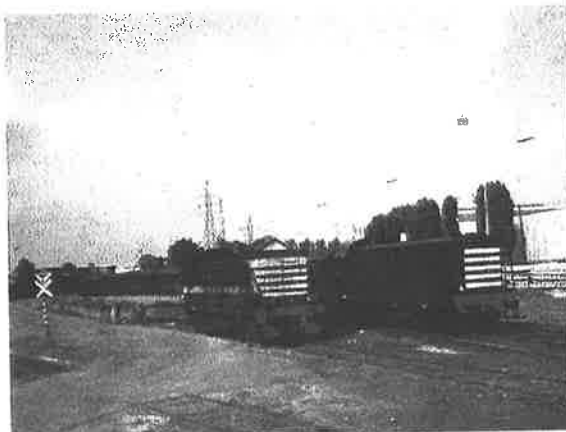


L.S.V. Tijdschrift



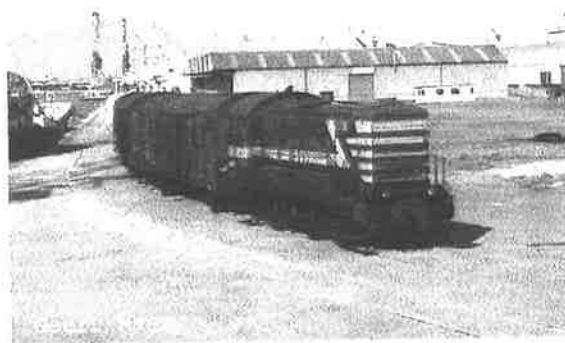
Afscheid en terug in gebruik :

Laatste rit van de reeks 59

Eerste rit na restauratie van de 270.005

Afscheid aan de reeks 84 – 85

Speciale ritten georganiseerd door T.S.P.



Stoomlocomotieven type 41 deel III
Dieselmotorwagen type 603
Stoomlocomotief NB type Mammoth
Schrappingen : type 80
TEE-verbinding Iris / Edelweiss
Vreemde locomotief : RAM / DE 1000
Exploitatie lijn 154
N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 2002 - 20 € .
Donatie : 30 € .

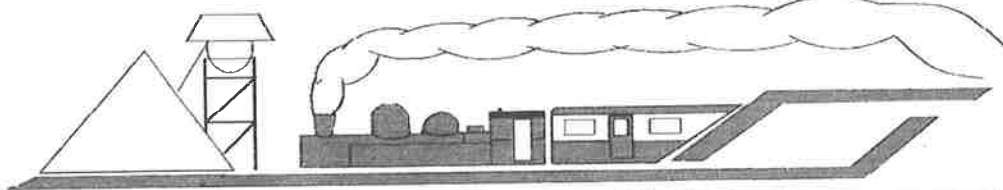
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

106

Juni – Augustus 2002



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

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

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

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 41 – Deel III	Blz 1
<u>Dieselmotorwagens</u>	Type 603	Blz 17
<u>Stoomlocomotieven Nord Belge</u>	Type Mammoth	Blz 20
<u>Schrappingen :</u>	Type 80	Blz 26
<u>T.E.E. verbinding</u>	Edelweiss – Iris	Blz 28
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	S.B. reeks RAM – NS DE 1000	Blz 31
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 154 Namur – Dinant - Givet	Blz 37
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 42

Volgend tijdschrift – nr 107 – verschijnt 1 november 2002

Stoomlocomotieven type 41

Deel II : periode 1940 - 1960

De oorlogsperiode :

Zoals we in het nummer 104 behandeld hebben waren de locomotieven type 41 verdeeld over een groot gedeelte van het land, meestal echter de zwaardere stelplaatsen met ofwel hellingrijke lijnen of met zware diensten. In maart 1940 werd de laatste vooroorlogse dienstregeling uitwerkt en hierin hadden we de diensten aangegeven in de volgende tabel. Hierin werd ook de eerste (theoretische) inzet kort na de bezetting verwerkt:

Stelplaats	03/40	05/40	Stelplaats	03/40	05/40
Antwerpen-Dam	3	4	Haine-St-Pierre	16	19
Leuven	6	7	Mons	6	7
Pepinster	8	10	St-Ghislain	10	12
Ath	6	7	Tournai	8	10
Braine-le-Comte	15	18	Ronet	4	5
Brussel-zuid	19	23	Stockem	2	3

Zoals we kunnen opmerken dat de vooroorlogse stelplaatsen behouden bleven, maar dat de diensten meestal uitgebreid werden. Reden hiervoor is het feit dat de ex-Duitse locomotieven meestal voor de militaire treinen gebruikt werden en dat de Belgische locomotieven voor het binnenlands verkeer verzekerden.

Maar al vlug zou het verkeer in elkaar storten en de inzet zou drastisch beperkt worden. Voor de vorige stelplaatsen bleven enkel Ath (7 diensten) St-Ghislain (2) en Mons (9) over en hier sleepten de locomotieven enkel nog de laatste resterende reizigerstreinen. Naast deze stelplaatsen kwam er een inzet bij twee nieuwe inzetpunten: Walcourt voorzorg in december 1940 diensten voor vijf locomotieven op de lokaallijnen tussen Sambre et Meuse, in gelijkaardige diensten naar Mariembourg, Tamines en Erquelinnes werden er vijf machines vanuit Charleroi gebruikt.

Maar in deze periode verlieten de eerste ex-Pruisische locomotieven België richting Duitsland en hierdoor werden de vele afgestelde machines – waaronder ook de typen 41 – intensief gebruikt in vele “nieuwe” depots. Voor de inzet in 1941 waren er niet minder 123 diensten voorzien in niet minder 19 stelplaatsen en deze worden in de onderstaande tabel opgenomen.

Stelplaats	05/1941	10/1941	Stelplaats	05/1941	10/1941
Brussel-zuid	11	10	Ath	14	18
Schaarbeek	8	9	Braine-le-Comte	5	6
Monceau	9	8	Haine-St-Pierre	8	8
Walcourt	8	10	Mons	5	6
Aalst		2	St-Ghislain	22	20
Oostende		5	Tournai	10	15
Aarschot	3	8	Jemelle		6
Ans		3	Latour	7	5
Hasselt	4	7	Ronet	5	13
Pepinster	4	3			

In deze periode zouden de machines vooral in de reizigersdienst gebruikt worden, enkel in de stelplaatsen van de Borinage – rondom Mons – zouden ze al voor een deel instaan voor het goederenverkeer. Doch dit zou in 1942 gaan veranderen. De oorzaak was de afgifte van de Pruisische machines, meer bepaald de typen 81. De machines type 41 zouden op dat ogenblik deze taken gaan overnemen, terwijl de reizigersdiensten voor een groot deel overgingen op de zwakkere machines type 44 en door het steeds verminderde vervoer was dit in de meeste stelplaatsen mogelijk. Anderzijds zouden ook de typen 40 in verschillende depots de reizigersdiensten gaan verzekeren. Dit leidde eind 1942 tot een nieuwe situatie die in de volgende tabel aangegeven wordt. Opmerkelijk was het verschijnen van de typen 41 in Oostende en Merelbeke waar ze een groot gedeelte van het goederenverkeer verzekerden en het feit dat 90 % van de uitgevoerde diensten voor goederentreinen plaatsvonden. Enkel in vijf stelplaatsen waren er inzetreeksen met enkel reizigerstreinen: Schaarbeek, Ath, Haine-St-Pierre en vanaf eind 1942 ook Ottignies.

Reizigers				Goederen			
Stelplaats	08/1942	12/1942	03/1943	Stelplaats	08/1942	12/1942	03/1943
Schaarbeek	3	5	3	Antwerpen-Dam	11	1	1
Ath	4			Brussel-zuid	6	7	8
Haine-St-Pierre	5	5	5	Schaarbeek goeder	11	11	9
Pepinster			5	Walcourt	5	5	5
Ottignies		5	5	Mariembourg		4	5
				Aarschot	7	9	9
				Hasselt	6	7	7
				Pepinster	6	9	7
				Ath	9	13	13
				Haine-St-Pierre	9	9	10
				Mons	5	5	5
				St-Ghislain	9	13	13
				Tournai	13	13	14
				Bertrix	9	9	8
				Latour	2		
				Ronet	8	6	7
				Oostende		5	5
				Merelbeke			19

Deze toestand bleef voor het grootste gedeelte behouden gedurende de resterende oorlogsmaanden, waarbij wel moet opgemerkt worden dat vanaf 1944 het aantal diensten sterk beperkt werden en dat de officiële dienstregeling vanaf de landing van de geallieerde troepen in Normandië praktisch volledig wegviel en dat de locomotieven wild gebruikt werden naar de mogelijkheden van de dienst.

De naoorlogse periode :

Ondanks de vrij constante inzet voor en tijdens de tweede wereldoorlog zou na de bevrijding een geheel nieuwe situatie ontstaan met tal van nieuwe stelplaatsen. Reden hiervoor was het feit dat de zwakkere locomotieven type 44 stilaan aan vervanging toe waren en dat de machines met oververhitting hun taken gedeeltelijk overnamen. Dit verklaart trouwens het feit dat de typen 41 opdoken in de "gemakkelijker" depots in Oost- en West-Vlaanderen en als eerste kwamen hier de grootste stelplaatsen (Merelbeke, Oostende, Aalst en Dendermonde) aan de beurt.

Eer we de verschillende in detail gaan behandelen, geven we de overzichtstabel voor de inzet van deze machines :

Jaar	Antw Zuid	Tienen	St-Nikl	Oude-Naarde	Kortrijk	Aalst	Adinkerke	Merelb	Oostende	Kortem
05/1946	9		2			13	4	10	6	
10/1946	8		13			13	4	9	5	
05/1947	6	6	15		10	13	4		6	
05/1948	5	6	17	11	15	12	4			7
05/1949	5	5	15	11	15	11	2			5
05/1950	5	6	16	11	16	10	2			3
05/1951	5	6	15	11	11	10	1			3
05/1952	4	5	13	11	9	8	1			3
05/1953		6	13	10	10	8				
05/1954		7	13	9	10	9				
05/1955		6	15	9	15					
05/1956		2	10	9	13					
05/1957		2	6		16					
05/1958					16					
05/1959										

Jaar	Denderm	Aarschot	Gouvy	Herbesth	Statte	Montzen	Pepinster	Trois-Ponts	Ath	Mons
05/1946	6	3	6	4		8	8	11	16	1
10/1946	8	5	8		11		6	10		
05/1947	10	8	3		9			10		
05/1948	12	8	3		9			10		
05/1949	11	7			9			9		
05/1950	11	6			9			7		
05/1951	10	6						8		
05/1952	10	7						8		
05/1953	11									
05/1954	10									
05/1955	10									
05/1956	10									
05/1957	12									
05/1958	11									
05/1959	8									

Jaar	St-Ghisl	Tournai	Bertrix	Ottign	Ciney	Montign	Latour	Mol	Effect	Diensten
05/1946	9	10	6	5					213	137
10/1946				3	10				212	124
05/1947				4	3	10		14	212	142
05/1948			5	2	3			13	212	152
05/1949			5		3			13	212	161
05/1950			4		3			14	208	160
05/1951			4		3		4	13	208	147
05/1952			4		3			13	208	138
05/1953			4					14	171	110
05/1954			4					11	143	92
05/1955								8	113	90
05/1956								9	108	65
05/1957								8	102	59
05/1958									60	32
05/1959									40	10
10/1959									2	0

In deze eerste periode na de bevrijding zou zouden de locomotieven nog steeds in de vroegere (zwaardere) stelplaatsen in de industriële streek tussen Charleroi en Mons met uitlopers naar Tournai enerzijds en ook de diensten in de minder grote stelplaatsen in de Ardennen. Ook in de regio Liège, meer bepaald op de verbinding naar Duitsland waren de typen 41 korte tijd actief. Maar door de terugkeer van de Duitse locomotieven (vooral typen 64 en 81) zouden deze machines de taken overnemen in de Borinage en hierdoor kwamen een aantal typen 41 vrij.

Dit kwam goed uit daar men beslist had om de lichtere machines type 44 zonder oververhitting op korte tijd af te voeren. Dit leidde er toe dat de typen 41 langzaam aan de meeste reizigerstaken in de stelplaatsen in Oost- en West-Vlaanderen en ook kwamen deze typen ook tot inzet te Tienen en Mol.

Regio Charleroi – Mons – Tournai :

Stelplaats St-Ghislain :

Bij de bevrijding waren nog een dertigtal machines in deze stelplaats aanwezig voor de uitgebreide goederendienst in het steenkoolbekken rondom Dour. Eind 1945 werden nog een 15 locomotieven voor deze dienst gebruikt, maar al snel kwamen de typen 81 te St-Ghislain opduiken en namen ze de taken zeer snel over. Voor de zomerregeling van 1946 bleven er nog 9 diensten over, maar enkele maanden later waren er voldoende ex Duitse machines in dit depot overgekomen. Omstreeks juli 1946 werden de laatste diensten door de typen 41 gereden en korte tijd later vormden ze het nieuwe bestand van Ciney en Montignies.

Stelplaats Mons :

Ook in de naburige stelplaats Mons zelf waren er enkele goederendiensten die voorbestemd waren voor onze locomotieven en in de loop van 1945 waren er nog 5 machines voor de lokale diensten naar o.m. Jemappes, maar al zeer snel werden deze goederentreinen overgedragen aan St-Ghislain en er bleef nog slechts 1 enkele dienst over. Ze bestond uit enkele lokale rangeringen en reserve voor bijkomende goederentreinen. Midden 1946 verdwenen de laatste 41-ers uit Mons.

Stelplaats Tournai :

Als derde stelplaats in deze regio was het Tournai die een tiental machines gebruikte voor de talrijke lokale goederentreinen in de buurt. Ze hadden een uitgebreid inzetgebied met bedieningstreinen tot in Moeskroen, Ath en St-Ghislain, maar ook de lokale treinen naar o.m. Havinnes maar ook op de lokale lijnen naar Chercq en Rumes. Net zoals in Mons zouden de diensten ook hier zeer snel overgenomen worden door sterkere machines en begin 1946 waren er nog diensten voor 10 locomotieven aanwezig. Enkele maanden waren de diensten al overgedragen op o.m. de typen 81 en verdwenen de 41-ers naar verschillende andere depots waar ze de nieuwe bestanden zouden vormen.

Stelplaats Ath :

De vierde stelplaats in deze regio lag wat verwijderd van het industriële centrum maar Ath had een uitgebreide goederenreeks. De dienst bestond uit een aantal (lichte) doorgaande treinen tussen Haine-St-Pierre / Mons enerzijds en vooral het Gentse anderzijds en de typen 41 zou een gedeelte van deze treinen gaan slepen. Het grootste gedeelte van de 13 ingezette locomotieven werd gebruikt voor de bedieningstreinen op de sterlijnen rondom Ath en zo bereikten ze verschillende bestemmingen in de buurt. Opmerkelijk was hier wel het feit dat – naast enkele locomotieven type 81 voor de doorgaande treinen – een groot aantal lichte tenderlocomotieven type 93 te Ath opdoken voor deze lichte bedieningstreinen maar ook voor een aantal lokale reizigerstreinen.

Stelplaats Montignies :

Na de vervanging van de machines in de vorige vier stelplaatsen, zocht men nieuwe inzetgebieden en er was een (tijdelijk) tekort aan machines te Montignies. Hier werden de oude Nord Belge locomotieven gebruikt en deze werden op korte tijd – vanaf eind 1946 – vervangen door een 15-tal machines type 41. hiervoor werd een inzetreeks met 10 plandagen opgesteld met enkel lokale goederentreinen ten oosten van Charleroi, vooral vanuit Châtelineau. Maar al zeer snel zouden ook hier de typen 81 in voldoende mate opdagen en konden de typen 41 al na enkele maanden vervangen worden.

Regio Antwerpen :

Stelplaats Antwerpen-zuid :

Ook hier komen we op een situatie van tijdens de oorlog waarbij een aantal locomotieven te Antwerpen-zuid achterbleven. In 1945 groeide het bestand verder aan tot een vijftien machines en waren er vooral reizigersdiensten voorzien voor 8 à 9 stomers. Ze werden vooral gebruikt voor lokale treinen naar Boom, Puurs maar ook lokaler over de ringlijn naar Kontich-kazerne en zelfs vanuit dit station verder naar Lier. Vanuit Antwerpen-zuid bereikten ze ook Dendermonde en Mechelen. Deze laatste diensten gingen al vrij vlug over op de pas aangekomen typen 64 en zodoende bleef er nog een inzetreeks voor 5 typen 41 over. Deze toestand bleef nog een vijftal jaar geldig en als we – voor 1952 – deze dienst in detail bekijken hebben we de volgende toestand :

Dag 1	72 km	Doorgaande trein Antwerpen-zuid – Gent met uitslaap te Gent-St-Pieters
Dag 2	195 km	Doorgaande trein Gent-St-Pieters – Antwerpen-zuid Lokale trein Antwerpen-zuid – Willebroek – Bornem en terug Lokale trein naar Kontich Lokale trein Kontich – Boom en terug Lokale trein Kontich – Bornem – Antwerpen-zuid
Dag 3	100 km	Goederentrein Antwerpen-Kiel – Boom

Los naar Bornem, reizigerstrein naar Antwerpen-Zuid
Bedieningstrein naar Hemiksem

Dag 4 241 km Doorgaande trein Antwerpen-zuid – Gent-St-Pieters
Doorgaande trein Gent-St-Pieters – Antwerpen – Linkeroever en terug
Doorgaande trein Gent-St-Pieters – Antwerpen-Zuid

Vanaf de zomerregeling van 1952 kwamen opnieuw een aantal locomotieven type 64 naar Antwerpen-zuid en op vrij korte termijn werden alle diensten van het type 41 door de nieuwe locomotieven overgenomen. De Antwerpse machines zwermden over het ganse land uit en liet de schrapping van de eerste (en slechtste) machines toe.

Stelplaats Aarschot :

Deze stelplaats zou gedurende een ganse periode na de tweede wereldoorlog een belangrijk bestand aan typen 41 stationeren: na de bevrijding waren er een tiental machines aanwezig doch dit aantal groeide tijdens de volgende jaren aan tot een 15 à 20 locomotieven. In tegenstelling met de andere stelplaatsen, kenden de typen 41 een typisch inzetgebied bestaande uit twee stamlijnen . In eerste instantie werden de machines gebruikt op de verbinding tussen Aarschot en Herentals en verder naar Turnhout en zelfs tot aan de grens te Weelde. Hiervoor waren er 3 machines nodig. Vanaf 1946 werd de inzet verder uitgebreid en kwam er de lokale dienst vanuit Diest naar Mol via Tessenderlo en Leopoldsburg bij. Hier reden de machines van Aarschot bijna 75 % van alle treinen. Hierdoor steeg het inzetgemiddelde tot 8 inzetdagen. Voor de zomerregeling van 1952 hadden we concreet de volgende prestaties :

Reeks B :

Dag 1	Onderhoud
Dag 2 229 km	Treinpaar Aarschot – Turnhout – Weelde en terug Bedieningstrein naar Ourodenberg Treinpaar Aarschot – Turnhout en terug Treinpaar Aarschot – Herentals en terug
Dag 3 158 km	Trein Aarschot – Leopoldsburg Treinpaar Leopoldsburg – Diest en terug Trein Leopoldsburg – Diest Trainpaar Diest – Tessenderlo en terug – los naar Aarschot
Dag 4 225 km	los naar Diest Treinpaar Diest – Mol en terug Treinpaar Diest – Leopoldsburg – Aarschot Treinpaar Aarschot – Turnhout en terug
Dag 5 145 km	Treinpaar Aarschot – Turnhout en terug Bedieningsgoederentrein Aarschot – Mol (duur van rit 8 u) – uitslaap Mol
Dag 6 84 km	Bedieningsgoederentrein Mol – Diest Bedieningsgoederentrein naar Drieslinter en terug Bedieningsgoederentrein naar Aarschot
Dag 7 60 km	Reserve voor baantreinen

Tijdens de volgende maanden zouden ook te Aarschot een aantal locomotieven type 64 (en ook type 31) overkomen en deze zouden dan op vrij korte termijn de reizigersdiensten overnemen en de meeste typen 41 werkloos laten. Nochtans zou tijdens de volgende winterregeling voor het laatst een eigen reeks voor deze typen 41 opgesteld: tijdens de drie inzetdagen reden ze vooral de bedieningstreinen naar Diest, Tessenderlo en Leopoldsburg en ook de reserve voor de baantreinen bleef behouden. Maar ook deze laatste diensten gingen gedurende de volgende winterregeling verloren.

Overzicht diensten regio Antwerpen :Regio LiègeStelplaats Herbesthal :

Deze regio kende slechts korte tijd de inzet van de machines type 41: eerste stelplaats was Herbesthal met een zevental locs in zijn bestand. Het depot had een beperkte reeks met vier plandagen: de machines werden gebruikt voor de lokale reizigersdiensten naar Verviers en Spa, maar ook – in mindere mate – naar Eupen, Raeren en zelfs Sourbrodt op de Vennbahn. Maar al in de loop van 1945 kwamen de teruggekeerde locomotieven type 97 terug in dienst en vanaf eind 1945 namen ze geleidelijk aan de diensten over. Het zou echter tot in de zomerregeling van 1946 duren eer de laatste 41-ers Herbesthal verlieten.

Stelplaats Pepinster :

Ook de Vesderstelplaats Pepinster zou na de bevrijding een 15- tal locomotieven type 41 in depot krijgen en ook hier bleven de diensten vrij beperkt en liepen parallel met de diensten van Herbesthal. Hoofddlijn bij de inzet was de verbinding vanuit Verviers naar Spa en verder naar Trois-Ponts. Hier werden de diensten gedeeld met de machines van Trois-Ponts. De inzetreeks met 8 plandagen werd verder aangevuld met enkele stoptreindiensten op de Vesderlijn tussen Verviers en Liège-Guillemins. Ook hier zouden de machines al vrij snel te licht uitvallen en zocht men naar vervangers. Net zoals Herbesthal zouden iets later de eerste locomotieven type 97 te Pepinster opduiken en geleidelijk aan de diensten overnemen. Dit gold voor het grootste gedeelte voor de dienst op de verbinding naar Liège en hierdoor daalde de inzet tot slechts 6 inzetdagen voor de winterregeling van 1946/1947. Gedurende de volgende maanden werden een deel van de diensten door Trois-Ponts overgenomen, de overige diensten werden gedurende de volgende periode door de typen 97 definitief gereden. De machines zouden in eerste instantie het nieuwe bestand van Ciney gaan vormen.

Stelplaats Montzen :

Na de bevrijding was er ook een belangrijk bestand aanwezig te Montzen en deze machines werden vooral gebruikt op de lokale verbinding naar Liège via Battice en Herve. Verder kwamen de typen 41 ook tot inzet voor de lokale treinen naar Raeren via Herbesthal en in mindere mate ook naar Visé. Al na korte tijd namen de 97-ers van Herbesthal de diensten naar Raeren over en doken de eerste dieselmotorwagens van Kinkempois op de verbinding Liège – Battice – Montzen – Gemmenich op en hierdoor vielen de meeste diensten weg. In 1946 werden nog 8 locomotieven gebruikt, maar tijdens de winterregeling hadden de typen 81 de meeste treinen overgenomen en konden de 41-ers Montzen verlaten en zouden te Statte het nieuwe bestand gaan uitbouwen.

Stelplaats Statte :

In deze stelplaats van Huy waren na de wereldoorlog de locomotieven type 44 die de reizigersdiensten naar Landen en Ciney voor hun rekening namen maar door het vrijkomen van tal van machines met oververhitting in de voorheen beschreven stelplaatsen konden deze stomers te Statte hun zustermachines komen vervangen. Dit gebeurde al vanaf eind 1945 maar vooral in de eerste helft van 1946 werden ca. 15 typen 41 naar Huy gedirigeerd. Hier zouden ze de voorheen genoemde diensten naar Landen en in mindere mate naar Ciney. Daar waar de noordelijke dienst praktisch volledig door de machines van Statte gereden werd, kwamen de machines van Ciney voor het grootste gedeelte op het zuidelijke gedeelte in actie. Naast de beide stamlijnen waren er ook enkele stoptreinen voorzien naar Liège. In het eerste jaar waren er ook enkele lokale goederentreinen naar o.m. Marchin en Moha. Vanaf 1947 zouden de typen 81 opduiken en de goederentreinen overnemen. Hierdoor daalde de inzet tot 9 inzetdagen en dit bleef nog gedurende een viertal jaar ongewijzigd doorlopen. Maar vanaf 1950 zouden de typen 64 van Statte – naast de diensten op de Maaslijn ook een groot gedeelte van de treinen naar Landen voor hun rekening nemen en hiermee werden de typen 41 werkloos en de beste machines vormden een nieuw bestand te Latour, de overige locs werden voorlopig afgesteld te Statte. Tot bij hun schrapping omstreeks 1952 bleven ze op de afstelsporen achter.

**Regio Ardennen :****Stelplaats Gouvy :**

Samen met de naburige stelplaats Trois-Ponts zouden de typen 41 gedurende een tiental jaren gebruikt worden voor de lichte stoptreinen in dit deel van de Ardennen. In Gouvy was het bestand beperkt tot een tiental machines, waarbij in de eerste periode na de wereldoorlog een 8 machines in dienst waren. De stomers reden vooral de diensten naar Bastogne en stooten sporadisch ook door tot in Libramont, verder waren er enkele treinen op de lokaallijnen in de Oostkantons naar St-Vith en verder Malmedy en Trois-Ponts. Maar al snel werden de dieselmotorwagens type 551 en 553 hersteld en teruggebouwd en ook vanuit Gouvy gebruikt. Ze zouden vanaf 1945 een deel van deze zeer beperkte dienstregeling voor hun rekening nemen en zo vielen alle treinen naar St-Vith definitief weg. Ook naar Bastogne zouden ze zeer snel de daluurtreinen gaan verdieselen en eind 1946 daalde de inzetreeks van Gouvy tot slechts 3 plandagen. Ze sleepten op dat ogenblik vooral de treinen tijdens de piekuren en enkele lokale goederentreinen in de streek. Vanaf 1948 werden ook deze laatste diensten door motorwagens gereden en de typen 81 namen de overige treinen over. In de loop van 1949 verlieten de laatste 41-ers de stelplaats Gouvy.

Stelplaats Trois-Ponts :

Ook hier had men eenzelfde situatie: na de bevrijding was er een vrij groot bestand – minstens 20 machines – te Trois-Ponts aanwezig en hoofdaandeel in het schema waren de treinen naar Verviers via Spa. Hiervoor werden een vijftal inzetdagen voorzien. De overige diensten speelden zich af in de voormalige Duitse gebieden en ze sleepten praktisch alle treinen naar Malmedy, Büllingen, Sourbrodt en St-Vith. In de reeks waren ook enkele treinen naar Liège opgenomen. Maar ook hier werden in de volgende jaren een aantal dieselmotorwagens ingezet en verloren de typen 41 praktisch alle diensten in de Oostkantons, ter compensatie

namen ze echter een deel van de treinen naar Verviers van de machines van Pepinster over en zodoende bleef hun inzet toch nog behouden op 10 plandagen. Ook deze toestand zou een drietal jaar blijven duren, maar vanaf 1950 daalde de inzet geleidelijk verder door de overname van een aantal bijkomende diensten door de dieselmotorwagens en zo verminderde de inzet tot 8 plandagen.

In 1952 waren er nog 8 machines voor de nieuwe te Trois-Ponts. Als we de inzetregeling bekijken hebben we op dat ogenblik de voldoende situatie :

Reeks A : Type 41

Dag 1		Onderhoud
Dag 2	99 km	Reserve voor bijkomende goederentreinen in de voormiddag en vroege namiddag Treinpaar Trois-Ponts – Spa – Trois-Ponts
Dag 3	216 km	Drie treinenparen Trois-Ponts – Verviers – Trois-Ponts
Dag 4	221 km	Treinpaar Trois-Ponts – Verviers – Trois-Ponts Treinpaar Trois-Ponts – Liège-Vivegnis – Trois-Ponts
Dag 5	189 km	Treinpaar Trois-Ponts – Liège-Guillemins – Trois-Ponts Trein Trois-Ponts – Liège-Guillemins uitslaap te Liège
Dag 6	90 km	Trein Liège-Guillemins – Trois-Ponts Bedieningstrein naar Francorchamps
Dag 7	98 km	Planton te Trois-Ponts
Dag 8	52 km	Bedieningsgoederentrein naar Vielsalm met rangering te Vielsalm.

Pas de aankomst van de sterkere locomotieven type 64 te Trois-Ponts vanaf 1952 zou de inzet van de typen 41 op korte termijn laten afnemen. De reizigerstreinen werden nog tijdens de zomer overgedragen, de goederendiensten bleven nog enkele maanden behouden, maar tegen het einde van het jaar gingen in de reeks van het type 81 over.

Stelplaats Ciney:

Nadat de machines te Statte opdoken, werden vanaf midden 1946 ook de zwakkere zuster machines van Ciney vervangen door de typen 41. Op korte termijn werd een belangrijk effectief aan machines opgebouwd en in een uitgebreide reeks namen ze alle treinen op twee baanvakken over, namelijk de dienst naar Statte en de treinen op de verbinding naar Yvoir via Spontin. Maar bij de uitbouw van dit bestand kwamen ook de eerste vierassige Brossels type 553 naar Ciney en deze namen de meeste diensten naar Yvoir en Dinant voor hun rekening. Gelijktijdig werd het effectief van de 41-ers afgebouwd en er bleef in beperkte inzetreeks met 2 à 3 inzetdagen. In deze reeks waren een vijftal treinenparen naar Statte opgenomen en de reeks werd nog uitgebreid met de bedieningstrein naar Haversin. Deze diensten werden vanaf eind 1952 overgenomen door de sterkere typen 64 en in mindere mate door het type 81. Naast deze diensten verzekerden de typen 41 ook de rangeringen te Ciney zelf. Deze laatste dienst bleef tot omstreeks 1954 actief.

Stelplaats Bertrix :

Een verdere inzetplaats voor de typen 41 was Bertrix waar al dadelijk na de bevrijding deze locomotieven een aantal treinen naar Bastogne en Gouvy enerzijds en naar Virton zouden slepen. Nochtans zou de concurrentie van de motorwagens zich steeds sterker bevestigen en zo verminderde de dienst gestaag. In 1946 werden ze op korte termijn vervangen door de typen 44 maar als zeer snel kwam tot uiting dat deze machines – zeker tijdens de strenge wintermaanden – te zwak waren voor deze diensten en na enkele jaren doken de typen 41 voor de tweede maal te Bertrix op. De inzetreeks was op dat ogenblik al verminderd tot 4 plandagen en concreet hadden we deze volgende situatie :

Reeks A : Type 41

Dag 1		Onderhoud
Dag 2	258 km	Treinpaar Bertrix – Gouvy en terug Treinpaar Bertrix – Houyet en terug
Dag 3	316 km	Trein Bertrix – Libramont – Arlon Trein Arlon – Virton – Bertrix Treinpaar Libramont -) Virton en terug
Dag 4	232 km	Twee treinparen Bertrix – Houyet

Nochtans zouden in de loop van de zomer van 1953 twee veranderingen optreden: in de eerste plaats kwamen de eerste locomotieven type 64 naar Bertrix en deze namen de meeste treinen dadelijk over van hun zwakkere zusters. Ook de uitbreiding van de reeks van de motorwagens – vooral door de afschaffing van de eerste lokaallijnen – leidde ertoe dat een aantal stoomdiensten wegvielen. Eind 1953 waren alle machines type 41 definitief afgesteld.

Stelplaats Latour :

Nadat de typen 44 en later de typen 40 niet meer voldeden werd er in 1950 even gedacht aan de machines type 41 voor het slepen van een aantal treinen tussen Arlon en Virton. Maar al snel werd beslist om de opgestelde inzetreeks met 4 inzetdagen snel terug af te bouwen en de diensten aan de stelplaats Stockem over te dragen. Enkele andere diensten werden door de typen 25 / 26 gereden.

Regio Hasselt / TienenStelplaats Mol / Hamont

Na de bevrijding hadden zowel Hasselt als Mol met de onderschikte stelplaats Hamont een groot aantal locomotieven type 44 in depot, maar naarmate de sterkere zusterlocs vrij kwamen zouden ze vanaf 1947 ook in een analoog bestand naar Mol overkomen en zou ontstond op vrij korte tijd een effectief met een 25 machines, meestal afkomstig uit de stelplaatsen in de Borinage. Dadelijk werden de twee bestaande inzetreeksen – deze van Mol en de tweede vanuit Hamont – door de typen 41 overgenomen

Inzetplaats Mol :

Vanaf de zomerregeling van 1947 werd de inzetreeks met een achttal plandagen omgezet op het type 41, doch de inzet kenden de eerste machines al vanaf eind 1946 en de laatste 44-ers werden pas begin 1948 afgevoerd. De inzet kende gedurende te ganse loopbaan – tot eind 1957 – weinig veranderingen en zo waren er diverse diensten op enkele inzetlijnen. In reizigersdienst werden de locs vooral gebruikt op de verbinding tussen

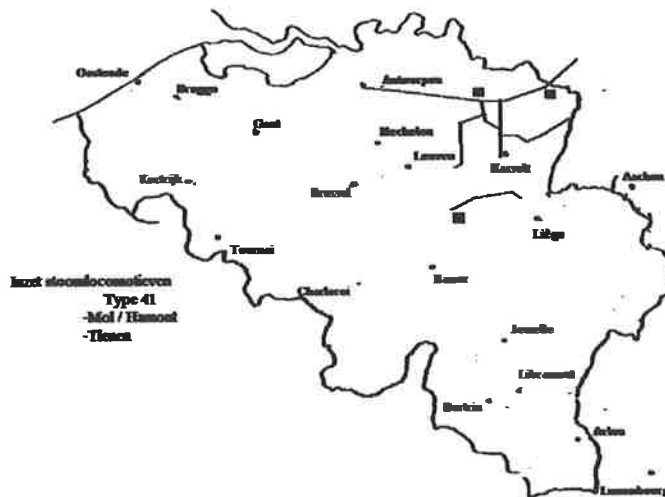
Antwerpen en Mol met verdere bestemmingen Leopoldsburg en Hamont. Vanuit deze plaats werd éénmaal doorgereden tot in het Nederlandse Weert. De tweede inzetlijn was de lokale verbinding naar Hasselt die tweemaal per dag bereiden werd. Ook Diest via Tessenderlo werd éénmaal per dag bereikt. In de reeks waren ook enkele goederentreinen opgenomen – Mol had immers geen andere locomotieftypes in depot – zo reden de bedieningstreinen naar Balen-Wezel, naar Hasselt. Ook Neerpelt werd driemaal per week bediend en er was ook een doorgaande goederentrein aanwezig tussen Hamont en Lier. Ze verzekerden ook de rangeringen te Mol, Leopoldsburg en Neerpelt. Deze dienst bleef tot in 1957 praktisch ongewijzigd doorlopen, in 1954 werden de goederentreinen door het type 81 overgenomen en de laatste diensten gingen naar de typen 64.

Inzetplaats Hamont :

In tegenstelling tot Mol kenden de locomotieven te Hamont een heel ander inzetstramien. Gemiddeld werden er hier 4 à 5 machines gebruikt en net zoals te Mol zouden ze de hele dienst moeten verzekeren. Opmerkelijk is hier wel dat de machines vooral de mijnwerkerstreinen sleepten vanuit het noorden van de provincie. Zo waren er drie treinparen tussen Hamont en Waterschei waarbij ze alle mijnzetels bedienden, zowel in het westelijk als oostelijk bekken. Op maandagmorgen reed deze trein éénmaal door tot in Maaseik. Op dezelfde verbinding was er ook één treinpaar naar Hasselt. Naast deze diensten was er ook één treinpaar naar Antwerpen-centraal en éénmaal werd naar Weert gereden. In goederendienst was er een bedieningstrein tussen Mol en Achel via Neerpelt en verder de bediening van Neerpelt. Ook de rangeringen te Hamont waren in de reeks opgenomen. In de loop van de volgende jaren zou de inzet lichtjes achteruit gaan, maar – net zoals te Mol – beëindigden de typen 41 hun loopbaan te Hamont eind 1956 en de diensten gingen op dat ogenblik over op de machines type 64 van Hasselt.

Stelplaats Tienen :

Te Tienen kenden de locomotieven een zeer vlakke loopbaan met slechts één inzetlijn. Na de bevrijding waren hier de typen 44 actief en omwille van het vlakke karakter van de verbinding naar St-Truiden en Tongeren hielden deze machines het hier uit tot midden 1947. Maar op dat ogenblik waren er voldoende 41-ers aanwezig om de dienst over te nemen. Ze sleepten de 7 treinparen naar Tongeren en verzekerden ook de rangering te Tienen en Tongeren. Gedurende enkele periodes waren er ook enkele diensten naar Liège-Guillemins en in mindere mate ook Leuven. De diensten bleven behouden tot in 1955, maar op dat ogenblik namen de motorwagens type 604 / 605 van Landen de laatste diensten tussen Tienen en Tongeren over en bleven nog slechts enkele piekurdiensten over. De inzet te Tienen eindigde eind 1957 na de afschaffing van de treindiensten op de lijn 23.



Stelplaats Ottignies :

Deze stelplaats lag volledig buiten de eigenlijke inzetregio's maar had bij de bevrijding toch een tiental machines in depot. In een reeks met 5 plandagen werden enkele lokale stoptreinen gereden naar Brussel-Leopoldswijk en Leuven. De hoofdinzet kenden de machines echter op de verbinding naar Charleroi-Ouest, waarbij de typen 41 vooral gebruikt werden in het pendelverkeer naar Court-St-Etienne.

Maar al zeer snel kwamen de sterkere locomotieven type 64 te Ottignies en deze namen in een vrij lange periode de diensten van het type 41 over. Elk jaar verminderde de inzet met één plandag, waarbij vooral de doorgaande treinen verloren gingen. Eind 1948 eindigde dan ook de inzet vanuit Ottignies voor onze machines.

Regio Oost- West-Vlaanderen :

Deze regio – in de vooroorlogse jaren het monopolie voor de typen 44 omwille van het vlakke reliëf van de lijnen – zou zeer snel ingenomen worden door de vrijgekomen machines type 41 en ze zouden hun zwakkere zusters na de sloper zenden. Nochtans konden ze de taken niet helemaal overnemen daar ze in de verschillende kleine stelplaatsen niet konden optornen tegen de macht van de dieselmotorwagens die in tussentijd geleverd werden. Maar laten we de verschillende depots eens bekijken.

Stelplaats Aalst :

Deze Oost-Vlaamse stelplaats was de eerste die massaal in contact kwam met de typen 41 en die na de bevrijding praktisch geen inzet meer kende van de oudere zusters. Er werd geleidelijk aan een bestand met een twintigtal locomotieven uitgebouwd en hiervoor werd een inzet voor 13 machines voorzien. Dit depot was in feite een bolwerk van de nieuw geleverde locomotieven type 29, maar voor de vele lokaallijnen was het type 41 ruim voldoende. In een eerste reeks B waren een 6 tot 8 locomotieven samengebracht waarbij de meeste diensten in Denderleeuw begonnen. Vanuit deze plaats waren er treinen naar Brussel, Gent-St-Pieters, maar de voornaamste bestemmingen waren toch Zottegem en Geraardsbergen. Ook Leuven werd ook éénmaal in de late avond bereikt en na een uitslaap ging het de volgende morgen terug richting Aalst. In goederendienst was er een dienst naar Lessines (met rangering te Geraardsbergen) en een bedieningstrein naar Ninove. Een tweede reeks voorzag een ruim inzetpatroon: tijdens de twee plandagen waren er diensten naar Ronse, Dendermonde, Kontich en Boom. Maar ook Wetteren en Londerzeel waren bestemmingen voor de typen 41. Verder stonden twee locomotieven reserve voor baantreinen.

Tot in 1949 bleef de inzet ongewijzigd maar op dat ogenblik zouden enkel tenderlocomotieven type 96 overkomen en deze namen de diensten in reeks C voor hun rekening. Hierdoor daalde de inzet tot 10 machines waarbij wel enkele lokale goederentreinen overgenomen werden. Tijdens de volgende jaren zou de inzet verder afkalven en daalde de inzet verder tot nog slechts 8 inzetdagen : 6 in de reizigersdienst in reeks B en 2 machines reserve voor goederendiensten en baantreinen. Gedurende nog een drietal jaar bleef deze toestand behouden en hadden we concreet de volgende inzet:

Dag 1	53 km	Onderhoud Treinpaar Aalst – Geraardsbergen – Denderleeuw	
Dag 2	206 km	Treinpaar Denderleeuw – Brussel – Aalst – Zottegem Treinpaar Zottegem – Gent – Zottegem Treinpaar Aalst – Ronse – Aalst	
Dag 3	169 km	Treinpaar Aalst – Gent – Aalst Treinpaar Aalst – Ath – Denderleeuw Los Ninove – bedieningstrein Ninove – Denderleeuw Trein Denderleeuw – Aalst	
Dag 4	259 km	Treinpaar Aalst – Geraardsbergen – Aalst Treinpaar Aalst – Kortrijk – Aalst Bedieningstreinen aalst – Denderleeuw – Aalst Trein Aalst – Leuven	uitslaap Leuven
Dag 5	144 km	Trein Leuven – Aalst Treinpaar Aalst – Geraardsbergen – Aalst Bedieningstreinen Aalst – Baarddegem – Aalst	
Dag 6	99 km	Twee treinparen Aalst – Geraardsbergen – Aalst Bedieningsgoederentrein naar Lessines	

Deze diensten hielden stand tot eind 1954, maar op dat ogenblik zouden een aantal lokaallijnen verbust worden en kwamen hierdoor verschillende locomotieven vrij. Verder was er de levering van de dieselmotorwagens type 603 die vanaf Kortrijk een aantal diensten overnamen. De overblijvende treinen van Aalst werden aan het type 29 toevertrouwd en geleidelijk aan werden de typen 41 op een zijspoor geplaatst.

Stelplaats St-Niklaas – Moerbeke:

Tot midden 1946 waren het vooral de typen 44 die de dienst uitmaakten in St-Niklaas. Er waren wel enkele typen 41 aanwezig. Ze werden in de reeks gebruikt. Voor de zomerregeling van 1946 werd voor het eerst een eigen reeks opgesteld met twee inzetdagen. Op dat ogenblik ging de overgang zeer snel en voor de winterregeling was de ganse reeks met 13 inzetdagen overgedragen. Nochtans zouden tot 1948 een aantal 44 in deze reeks meedraaien. Gedurende de ganse inzet – tot in 1957 – bleef het geheel praktisch constant. Er waren natuurlijk de vierassige Brossels typen 552 en 553 die een groot deel van de lokaaltreinen voor hun rekening namen, maar voor de typen 41 waren er twee uitgebreide reeksen met voor de zomerregeling van 1948 de volgende inzet :

Reeks A :

Dag 1		Onderhoud	
Dag 2	120 km	Treinpaar St-Niklaas – Gent-Zeehaven – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Antwerpen-Lo – St-Niklaas	
Dag 3	137 km	Bedieningsgoederentreinen naar Beveren, Zwijndrecht – Antwerpen-Lo Trein St-Niklaas – Dendermonde Bedieningstrein Dendermonde – Denderleeuw – St-Niklaas	
Dag 4	110 km	Trein St-Niklaas – Gent-Oost – St-Niklaas Bedieningstrein naar Temse Treinpaar St-Niklaas – Lokeren – St-Niklaas	
Dag 5	200 km	Trein St-Niklaas – Antwerpen-LO Treinpaar Antwerpen-LO – Gent – Antwerpen-Lo Trein Antwerpen-Lo – Lokeren – Dendermonde Bedieningstrein Dendermonde – Lokeren – St-Niklaas	
Dag 6	154 km	Treinpaar St-Niklaas – Dendermonde – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Antwerpen-LO – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Dendermonde – St-Niklaas	
Dag 7	81 km	Treinpaar St-Niklaas – Moerbeke – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Dendermonde – St-Niklaas	
Dag 8		Onderhoud	
Dag 9	146 km	Treinpaar St-Niklaas – Gent-St-Pieters – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Antwerpen-LO – St-Niklaas	
Dag 10	123 km	Treinpaar St-Niklaas – Antwerpen-Lo – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Moerbeke – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Antwerpen-Lo – Gent Bedieningstrein Gent-Zeehaven – St-Niklaas	
Dag 11	142 km	Treinpaar St-Niklaas – Lokeren – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Antwerpen-LO – Gent-St-P	uitslaap Gent
Dag 12	127 km	Trein Gent – Antwerpen-LO – St-Niklaas Treinpaar St-Niklaas – Dendermonde – St-Niklaas	

Dag 13 73 km Twee treinparen St-Niklaas – Antwerpen-LO – St-Niklaas

Reeks B :

Dag 1 57 km Bedieningstrein St-Niklaas – Terneuzen – St-Niklaas

Dag 2 57 km Trein St-Niklaas – Dendermonde
 Bedieningstrein Dendermonde – St-Niklaas
 Bedieningstrein St-Niklaas – Temse – St-Niklaas

Deze diensten bleven gedurende vele jaren behouden met een hoogtepunt in 1948, maar dan een geleidelijk daling waarbij steeds meer en meer treinen door motorwagens werden gereden. Pas in de loop van 1955 verminderde de inzet verder door de sluiting van een aantal lokaallijnen in de omgeving van St-Niklaas. Een jaar later kon de inzet verder ingekort worden: reden hiervoor is de levering van de diesellocomotieven type 201 en de elektrificatie van verschillende lijnen. Hierdoor konden een aantal locomotieven – o.m. type 64 – vrijgemaakt worden en deze namen de diensten over. De treinen naar Antwerpen-LO gingen anderzijds naar de drieledige stellen van Kortrijk. Eind 1957 waren alle typen 41 van St-Niklaas afgesteld en meestal al voor sloping afgevoerd.

Stelplaats Adinkerke :

Derde stelplaats die bij de bevrijding al enkele typen 41 op stal had was Adinkerke en – als enig type – reden ze de beperkte dienst van deze stelplaats. De inzetreeks bestond uit vier inzetdagen en voorzag de volgende treinen :

Reeks A:

Dag 1 Onderhoud en reserve

Dag 2 205 km Treinpaar Adinkerke – Gent-St-Pieters – Adinkerke
 Bedieningstrein naar Kortemark

Dag 3 177 km Treinpaar Adinkerke – Gent-St-Pieters – Adinkerke
 Treinpaar Adinkerke – Bray-Dunes – Adinkerke
 Bedieningstrein naar Veurne en rangering

Dag 4 180 km Treinpaar Adinkerke – Gent-St-Pieters – Adinkerke

Vanaf 1949 zouden de meeste doorgaande treinen tussen Adinkerke en Gent overgedragen worden aan de stelplaats Merelbeke en verloor Adinkerke in eerste instantie twee inzetdagen en bleven enkel de lokale bedieningstreinen naar Kortemark en Veurne over en ook nog de dienst naar Bray-Dunes. Maar ook deze laatste dienst zou vanaf 1950 afgevoerd worden en de typen 41 werden enkel nog gebruikt voor de goederentreinen en de rangeringen te Adinkerke en Veurne. Met de zomerregeling van 1952 viel de stelplaats Adinkerke definitief weg en werden de diensten overgenomen door Kortemark.

Stelplaats Oostende :

Deze kuststelplaats kende na de bevrijding een eerste inzet voor de typen 41 en in een inzetreeks met 6 plandagen werden vooral de lokale treinen naar Lichtervelde en Kortemark gereden via Torhout. In het zomerseizoen waren er ook enkele treinen naar Brugge en zelfs verder naar Gent. Maar al snel zag men dat deze machines vooral tijdens de zomermaanden te zwak geworden waren en kwamen de sterke locomotieven type 31 naar de kust afgezakt en namen al deze diensten naar Kortemark over. Eind 1947 waren alle 41-ers uit Oostende getransfereerd en vormden het nieuwe bestand van Kortemark.

Stelplaats Merelbeke :

Door het gebrek aan locomotieven moest men na de tweede wereldoorlog noodgedwongen de zwakkere locomotieven type 41 in een moeilijke inzetreeks B van Merelbeke gebruiken. Deze reeks kende naast een aantal

Maar ook de diensten tussen Gent en Antwerpen-LO zorgden voor de nodige problemen, te meer daar Merelbeke hier vooral instond voor de zware piekuurtreinen. Verder bestemmingen waren ook nog Dendermonde, Brussel en Geraardsbergen. Maar al snel stroomden de eerste machines type 64 hier in de reeks binnen en deze locomotieven waren beter aangepast voor deze diensten. Eind 1946 waren al een 15 dergelijke machines aanwezig en dit was praktisch voldoende om alle diensten over te nemen. De typen 41 sprongen nog slechts uiterst zelden in en tijdens de zomer van 1947 werden de laatste machines naar Kortrijk getransfereerd.

Stelplaats Dendermonde :

Voornaamste naoorlogse stelplaats voor de typen 41 was wel Dendermonde: al bij de bevrijding waren een 15 machines hier gestationeerd en verzekerden in een 5 à 6 dagen tellende reeks een aantal typische stoptreinen op de sterlijnen rondom de stelplaats. Men had hier trouwens een zeer uitgebreid inzetprogramma met machines type 38 voor de hoofdreeks met de diensten naar Brussel, in de reeks B reden de typen 16 vooral de treinen naar Mechelen. De typen 41 hadden twee reeksen: in de reeks C met niet minder dan 10 diensten in 1950 voorzag de lokale treinen. Praktisch elke dag had zijn eigen inzetlijnen :

Dag 1	Onderhoud
Dag 2 134 km	Pendeldienst Dendermonde – Moerbeke – Zelzate
Dag 3 43 km	Diensten Dendermonde – Puurs – Boom
Dag 4 118 km	Treinpaar Dendermonde – Antwerpen-zuid
Dag 5 48 km	Treinpaar Dendermonde – Lokeren, bedieningstrein naar Zele
Dag 6 99 km	Pendeldienst Dendermonde – Lokeren
Dag 7 157 km	Treinen naar Antwerpen-zuid en Gent Bedieningstrein naar Denderleeuw en Schoonaarde
Dag 8 200 km	Twee treinparen Gent – Antwerpen-zuid
Dag 9 168 km	Twee treinparen Dendermonde – Antwerpen-zuid
Dag 10 178 km	Treinpaar Dendermonde – Leuven Treinpaar Dendermonde – Antwerpen-zuid

Tijdens dag 2 werd de locomotief trouwens gebruikt door personeel van de oude stelplaats Moerbeke en deze machinisten verzekerden lokale goederentreinen naar St-Gillis en Merelbeke.

Een tweede reeks J met twee plandagen voorzag diensten voor bijkomende goederentreinen en baantreinen. Ten opzichte van de overige stelplaatsen bleven de typen 41 hier actief en zou Dendermonde de uitloopstelplaats worden. Tot na de zomerregeling bleef de inzetreeks praktisch ongewijzigd doorlopen en kwam er trouwens geen concurrentie. Slechts door de levering van de elektrische locomotieven en de elektrificatie van een aantal hoofdlijnen, kwamen er voldoende locomotieven typen 29 en 64 vrij en het zou dit laatste type zijn dat in de loop van 1957 te Dendermonde aankwam en geleidelijk aan de diensten overnam van zowel de typen 16 als van de 41-ers. Het zou echter nog minstens twee jaar duren eer er voldoende machines aanwezig waren en tijdens de zomerregeling van 1959 zouden nog een vijftal machines type 41 in de acht dagen tellende reeks meerijden en de laatste machines werden in november 1959 op non-actief gesteld.

Stelplaats Kortemark:

Nadat Oostende zijn diensten zal overnemen door de typen 31, kwamen de machines type 41 vanaf eind 1947 naar Kortemark en vervingen er de zwakkere typen 44 en namen de volledige reeksen met 7 inzetdagen over. Opmerkelijk is wel dat ook hier de machines vooral gebruikt werden op de verbinding naar Oostende, daar waar ze in deze stelplaats als te zwak aangeduid werden. Drie van de vijf inzetdagen werden door deze diensten ingenomen. Opmerkelijk was ook dat de 41-ers ook gebruikt werden voor de afstelritten tussen Oostende-kaai en Oostende zuid.

De overige twee dagen werden ingenomen door bedieningstreinen: een eerste dienst voorzag de goederendiensten naar Ingelmunster en verder Wielsbeke. Gedurende de tweede dienst werd in de morgen Nieuwpoort bediend, in de namiddag was er een trein naar Roeselare voorzien. Anderzijds was er ook nog een lokale goederentrein tussen Kortemark en Oostende. Vanaf de zomerregeling van 1950 gingen de reizigersdiensten over op de machines van Oostende en bleven enkel de lokale goederentreinen in het programma. Verder werd de laatste dienst van het type 44 overgenomen: ze voorzag een bedieningstrein naar Ieper. De inzetreeks daalde op dat ogenblik tot drie inzetdagen. Enkele jaren later – na de zomer van 1952 – werd de stelplaats Kortemark gesloten en gingen de laatste treinen over naar Ieper, Oostende en Kortrijk.

Stelplaats Kortrijk :

Na het afbouwen van de bestanden van Oostende en Merelbeke, ontstond te Kortrijk een nieuwe uitgebreid bestand met ca. 25 locomotieven. Ze vervingen hier voor een gedeelte de zuster machines type 44, maar in tegenstelling met de overige stelplaatsen werden de typen 41 vanuit twee inzetplaatsen – Kortrijk en Moeskroen – voor het grootste gedeelte in de (lokale) goederendienst gebruikt. Voor de reizigersdienst gebruikte men – naast de dieselmotorwagens – vooral de locomotieven type 15, daar ze hier op de korte lokale lijnen handiger waren. Te Kortrijk was er een uitgebreide inzetreeks met 8 inzetdagen uitgewerkt. Nochtans zou het daggemiddelde met zijn 80 tot 100 km zeer laag uitvallen. Het was trouwens in deze reeks dat gedurende vrij lange tijd – zeker tot eind 1948 – ook nog de laatste machines type 44 meereden. Als we de inzet concreet nagaan, hebben we de volgende situatie :

Reeks M

Dag 1	88 km	Bediening van Menen (tweemaal per dag). Eenmaal werd vanuit Menen ook Ledegem bereikt.
Dag 2	87 km	Reizigerstrein naar Moeskroen Bediening van Moeskroen en rangeringen te Moeskroen
Dag 3	65 km	Rangering te Kortrijk Bediening van Moeskroen 's nachts
Dag 4	70 km	Bediening van Roeselare (tweemaal per dag) en verder ook Moorslede
Dag 5	94 km	Bediening vanuit Kortrijk van Ingelmunster, Izegem en Zwevegem
Dag 6	63 km	Rangeringen te Kortrijk, bediening van Moeskroen
Dag 7	65 km	Rangeringen te Kortrijk, bediening van Moeskroen
Dag 8	23 km	Onderhoud

Deze dienst bleef gedurende de ganse loopbaan van de typen 41 te Kortrijk bestaan en werd enkel keren uitgebreid met enkele bijkomende treinen naar Moeskroen en Ieper.

Naast Kortrijk was er ook nog de inzetreeks K met als inzetplaats Moeskroen. Deze reeks had gemiddeld 6 à 8 inzetdagen en hier waren verschillende reizigersdiensten opgenomen. Zo reden de typen 41 reizigerstreinen vanuit Kortrijk naar Ronse, Tournai en Oudenaarde, vanuit Moeskroen werd Kortrijk en ook eenmaal Tourcoing bereikt. In de lokale goederendienst waren er treinen naar Anzegem en verder ook Oudenaarde. Verder werd ook Waregem, St-Eloois-Vijve en Avelgem nog bereikt. Door al deze lokale diensten lag het daggemiddelde ook hier op 80 tot 100 km. Vanaf 1950 werden ook de rangeerdiensten – die tot dan gereden werden door het type 91 – te Moeskroen in het inzetprogramma opgenomen. Ook deze diensten bleven tot bij de schrapping van de 41-ers behouden.

Vanaf 1949 kwamen er nog (kleine) reeksen en nieuwe inzetplaatsen bij. Op dat ogenblik verloren de typen 44 hun laatste diensten en deze werden overgenomen door de typen 44, waarvan het bestand steeds verder aangroeide door de afbouw van de bestanden in verschillende stelplaatsen. Te Moeskroen werd nu ook reeks T gereden. In deze éne plandag was er de bedieningstrein tussen Moeskroen en Kortrijk en opmerkelijk ook de rangeringen te Kortrijk (reizigersstation). In de late middag ging de machine los terug naar Moeskroen. Ook reeks S werd overgenomen: hierbij werd één locomotief te Roeselare gebruikt voor lokale rangeringen en bediening van Beitem. In de late avond werden de wagens van Roeselare naar Kortrijk en verder Moeskroen afgevoerd en werden nieuwe wagens mee teruggebracht in de vroege morgenduren.

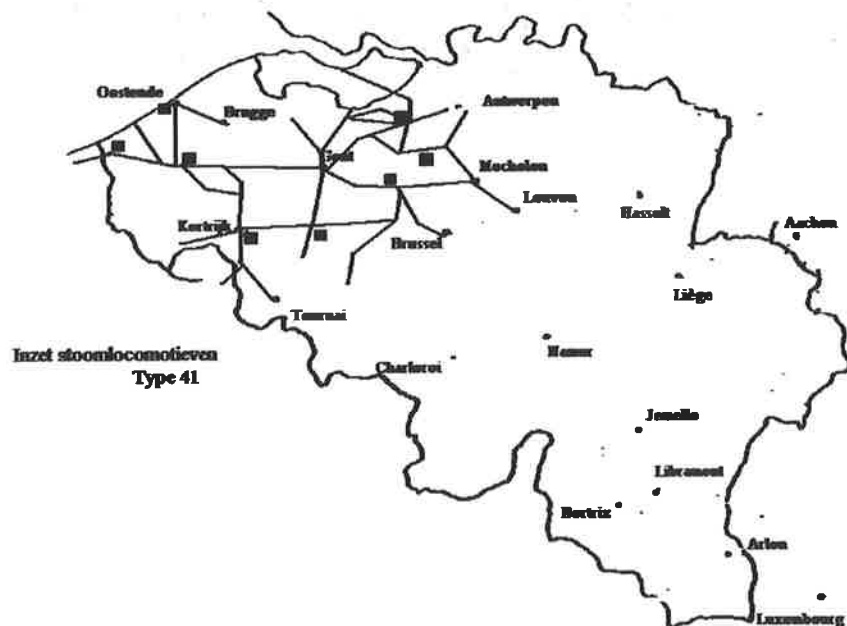
Van 1950 tot 1953 werden de diensten te Moeskroen in principe door locomotieven type 81 gereden, doch in werkelijkheid bleven de typen 41 voor het grootste deel ter plaatse en het bestand van de ex-Duitse machines was nooit voldoende voor de opgelegde taken. In 1953 namen ze het bewind officieel terug over. Nog vier jaar hielden de 41-ers het nog uit te Kortrijk, maar op dat ogenblik was al beslist om de typen 41 op korte termijn af te stellen en te Kortrijk kwamen op dat ogenblik een groot aantal typen 81 aan. Deze waren vrij gekomen door de levering van de typen 201 te Kinkempois en Haine-St-Pierre en de elektrificaties van tal van lijnen. Op zeer korte termijn werden alle typen 41 dan ook op non-actief gesteld en al na enkele maanden afsteltijd naar diverse slopers gevoerd.

Stelplaats Oudenaarde :

Als laatste nog te behandelen stelplaats wordt Oudenaarde: hier waren de typen 44 tot begin 1948 heer en meester, maar op dat ogenblik werden tal van machines type 41 uit diverse stelplaatsen (vooral Merelbeke en Montignies) vrijgesteld en overgeplaatst. Geleidelijk aan zouden ze de verschillende taken in de reeks A van het type 44 voor zich nemen. De stelplaats had een uitgebreide inzetreeks met 10 inzetdagen, meestal in de reizigersdienst, doch daar de typen 41 de enige machines waren te Oudenaarde werden ze ook gebruikt voor de goederentreinen en de rangerdienst. Indien we de reeks in detail bekijken hebben we:

Dag 1	Onderhoud
Dag 2 64 km	Bedieningstreinen naar Avelgem en Denderleeuw – uitslaap te Denderleeuw
Dag 3 229 km	Treinen Gent-St-Pieters – Ronse
Dag 4 81 km	Bedieningstrein naar Ronse en rangering
Dag 5 161 km	Reizigersdienst naar Blaton Bedieningstrein vanuit Blaton naar Péruwelz Treinen Ronse – Gent-St-Pieters
Dag 6 114 km	Treinen Oudenaarde – Blaton
Dag 7 127 km	Treinen Oudenaarde – Kortrijk – Ronse – Denderleeuw + uitslaap
Dag 8 51 km	Bedieningstrein Denderleeuw – Zottegem – Nederbrakel – Oudenaarde
Dag 9 181 km	Treinen Ronse – Kortrijk en Ronse – Gent
Dag 10 124 km	Treinen Oudenaarde – Kortrijk
Dag 11 21 km	Rangeringen te Oudenaarde.

Ook hier bleef de inzet gedurende bijna 10 jaar praktisch ongewijzigd doorlopen maar vanaf 1956 doken te Oudenaarde de vrijgekomen typen 64 op en deze sterkere locomotieven zouden in enkele maanden tijd de gehele inzetreeks overnemen en de 41-ers werkloos aan de kant zetten.

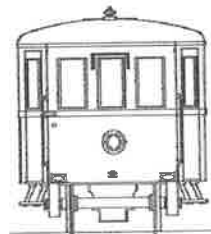
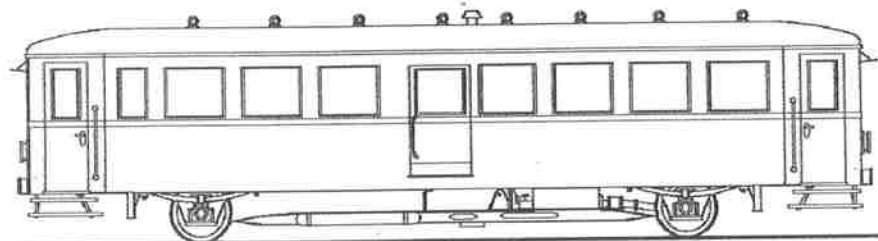


De laatste diensten de loopbaan, technische fiche, de gebruikte tenders worden in een deel III in het volgend tijdschrift beschreven.

Dieselmotorwagen

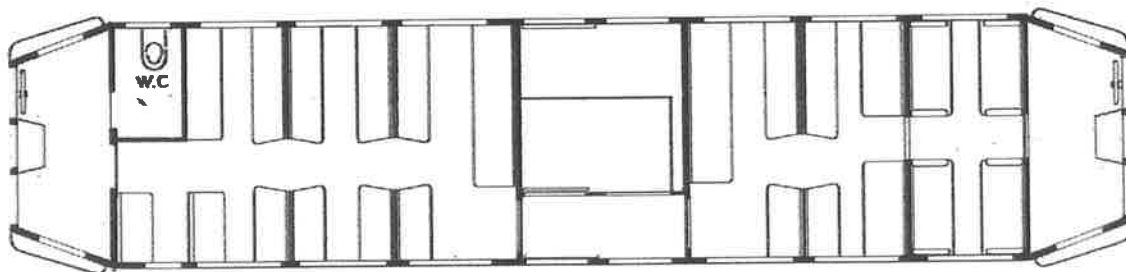
Type 603

1. Voorgeschiedenis :



Nadat de zwaardere motorwagens type 601 en 602 besteld waren, opteerde men bij de N.M.B.S. ook voor lichte tweeassige stellen voor de bediening van de lokale lijnen met een zeer zwak cliënteel. Op dat ogenblik keek men naar de verwezenlijkingen in het buitenland en naast enkele modellen in Duitsland, ging de aandacht vooral naar de prestaties van Ganz in Hongarije. Deze firma bouwde vanaf 1930 een lichte degelijke motorwagen voor dit verkeer en deze firma had de specialiteit om het geheel – zowel het mechanische gedeelte als de motor in eigen handen te houden. Van deze motorwagens bestelde men vijf exemplaren, maar men besloot echter ook een eigen prototype in België te laten ontwerpen op de plannen van de motorwagen van Ganz. De opdracht werd in 1932 gegeven aan de firma "Ateliers de la Dyle" te Leuven en deze nam de kast van de Hongaarse motorwagens praktisch volledig over, maar zorgde voor een eigen aandrijving.

De kast werd in de gewone bouwwijze opgebouwd en zo bereikte men een lengte van 13 740 mm. Men had naast de twee kleine open stuurposten ook nog 6 compartimenten : 5 compartimenten derde klasse die plaats boden aan 49 reizigers en 1 tweede klasse met 8 zitplaatsen. De enkele toegangsdeuren bevonden zich aan de uiteinden. Aan een uiteinde was er een toilet, in het midden van de motorwagen bevond zich een bagageruimte boven de motor. Deze was bereikbaar door een brede schuifdeur in het midden van de motorwagen.



Voor de motor koos men voor een klassieke viertactmotor van de firma Man te Nürnberg. Deze motor had zes cilinders met een diameter van 140 mm en een slaglengte van 160 mm in lijn. Hierbij bedroeg de cilinderinhoud 16,6 liter en had een vermogen van 110 pk (750 kW). Voor de mechanische transmissie koos men voor een type gebouwd bij de Berlijnse firma "Triebwagenbau Aktiengesellschaft". Met de vier versnellingen kon een snelheid van 80 km/h bereikt worden. De werkelijke aandrijving gebeurde door een cardanas en een keerkoppeling met rechte tandwielen, bediend door de perslucht.

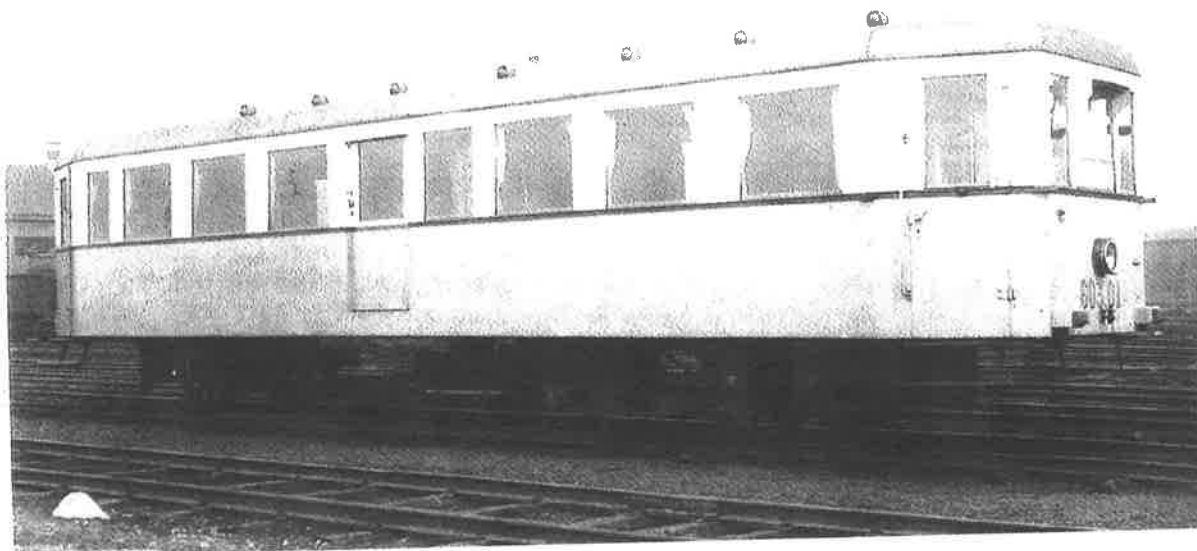
De elektrische installatie was vrij eenvoudig en de stroom werd opgewekt door een gelijkstroomdynamo gebouwd door Bosch. Bij 24 V wekte hij een vermogen van 500 W op. Dit was voldoende voor de elektrische

verlichting bestaande uit gloeilampen van 25 W. De remming gebeurde pneumatisch waarbij de druklucht opgewekt werd door een enkele Westinghouse compressor.

Opmerkelijk was de wijze van plaatsing van de motor en transmissie: deze waren immers geplaatst op een driehoekig frame dat op de beide assen rustte door middel van glijlagers.

2. De loopbaan :

Na een bouwtijd van ongeveer 6 maanden werd de 603.01 in april 1934 geleverd en hiermee kwam deze motorwagen zelfs enkele maanden vroeger op de sporen voor de stellen van Ganz waarvan hij afgeleid was. Na de eerste testen werd deze motorwagen ondergebracht te Haine-St-Pierre en hier werd een inzetreeks met 5 plandagen opgesteld en werd de 603 samen gebruikt met de vijf stellen type 604. Daar waar de grotere motorwagens type 601 vooral gebruikt werden op de lijnen ten noorden van de stelplaats met drukker verkeer, werden de lichte motorwagens vooral gebruikt ten zuiden.



De 603.01 kort na zijn levering te Haine-St-Pierre

Hoofdinzet werd bereikt op de verbinding naar Binche en verder Fauroeulx en het was vooral vanuit deze laatste plaats dat de motorwagens gebruikt werden. Ze reden hierbij vooral de diensten op de zeer landelijke lijnen naar onder meer Chimay via Lobbes en Beaumont, maar ook waren er naar Mons enkele diensten voorzien. Eén plandag was volledig ingepalmd door de beperkte diensten tussen Thuillies, Berzée en Laneffe.

Gedurende de ganse periode bleven deze diensten praktisch ongewijzigd doorlopen en deze motorwagen voldeed in elk geval even goed als de serielevering type 604. Nochtans zou het noodlot hard toe. Slechts enkele weken voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog ontstond er een zware brand bij deze motorwagen en hij werd zwaar beschadigd. De motorwagen werd nog te Haine-St-Pierre afgesteld maar nog in 1940 werd de 603.01 ter plaatse afgebroken.

Dieselmotorwagen type 603 oud

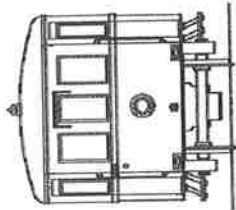
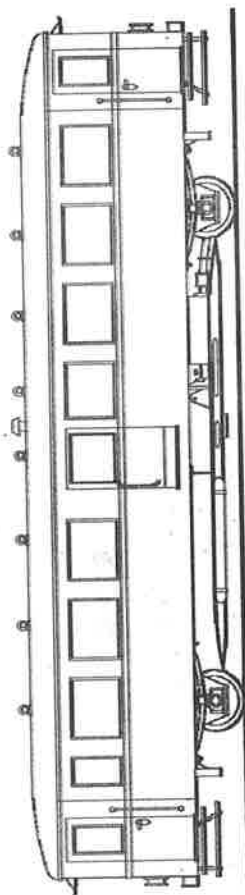
1A

Diesel-mechanisch - lokale dienst

Ateliers de la Dyle

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : --
 2^{de} klasse : 8
 3^{de} klasse : 49



Loopbaan :

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

1
 Ateliers de la Dyle
 04/1934
 04/1940
 A1
 80 km/h

Kenmerken :

Motor :
 Bouwer :
 Type :
 Werkingsprincipe :
 Wijze van insputing :
 Omwentelingssnelheid :
 Insputdruk :
 Cilinders :
 Boring / Zuigerslag
 Zuigersnelheid : (gem)
 Massa motor :
 Lengte / breedte motor
Overbrenging :
 Bouwer :
 Werking :
 Keerkoppeling :
 Overbrenging op wielen

Man Nürnberg
 D 4086 A 14/18
 viertakt
 rechtstreeks
 1 400 omw/min
 150 bar
 6 in lijn
 140 mm x 180 mm
 m/s
 970 kg
 Triebwagenb Berlin
 Mechanisch
 Vier versnellingen

met glijdende tandwielen
 cardanas

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
 Trekkraft :
 Uurvermogen :
 Beschikbaar vermogen-

14 070 mm
 13 740 mm
 3 035 mm
 1 150 mm
 3 510 mm
 8 000 mm

 2 870 mm
 2 870 mm
 970 mm
 21 335 kg
 11 512 kg
 10 035 kg
 kg
 kg

 1 552 kg/m

 100 kW
 80 kW

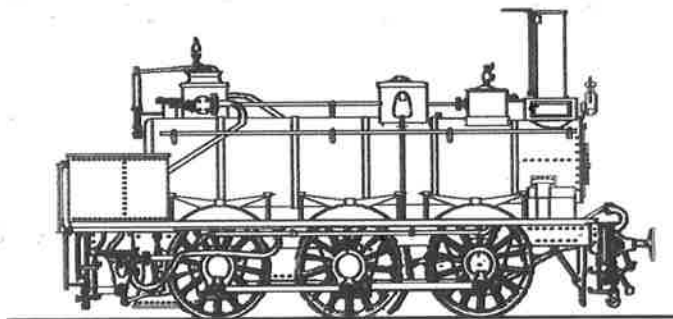
Stoomlocomotieven

Nord Belge type Mammoth .

Geschiedenis bij de Nord Belge :

In de jaren vijftig van de negentiende eeuw had de Nord Belge een sterk verouderd tractiepark, bestaande uit een aantal oorspronkelijke, lichte locomotieven bestaande uit verschillende typen. Cockerill had op dat ogenblik wel al een aantal drieassige locomotieven geleverd. Nochtans was er een eenheidlocomotief nodig voor de talrijke doorgaande reizigerstreinen en op dat ogenblik ontwikkelde zich een nieuwe dienst, namelijk de snelle, lichte internationale treinen met een hoger comfort. Vanaf 1845 werden bij de Franse Spoorwegen een groot aantal drieassige locomotieven met drijfwielen van 1 440 mm en een grotere ketel geleverd en vooral voor de doorgaande expresstreinen gebruikt. Deze “Long Boilers” De eerste locomotieven werden aan de Paris-Orléans afgeleverd en de eerste machine kreeg de naam “Le Mammoth” toegewezen. Ook de andere Franse “Compagnies” stelden een aantal analoge machines in dienst en zo kreeg de Nord Français – als zustermaatschappij van de Nord Belge – een honderdtal machines van dit type in zijn bestand.

In 1853 bestelde de Nord Belge bij Cockerill 8 dergelijke locomotieven die de nummers 61 tot 68 zouden krijgen, terwijl even later ook nog 3 bijkomende machines – de nummers 77 tot 79 – bij Couillet in opdracht gegeven. Intussen werden nog acht machines door de (nog onafhankelijke) maatschappij Mons – Hautmont besteld. Voor de levering kwam het tot een fusie en deze machines zouden de tussenliggende nummers 69 tot 76 toebedeeld krijgen. De eerste machines van Cockerill kwamen in 1855 aan de Nord Belge afgeleverd, terwijl de machines van Couillet in de loop van 1857 de fabriekspoorten verlieten.

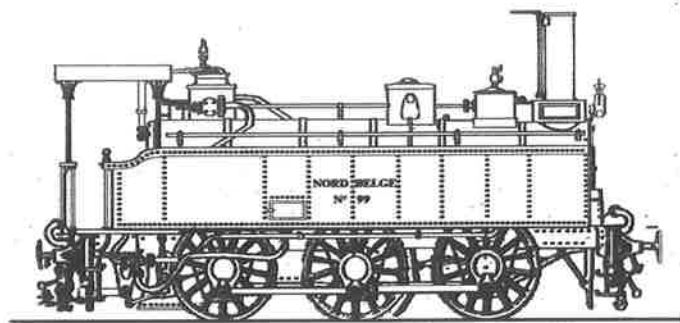


In eerste instantie werden de 19 machines van dit type – dat aangeduid werd als Mammoth naar de naam van de eerste Franse locomotief – van Kinkempois gebruikt, vooral voor de doorgaande reizigerstreinen tussen Liège en Namur en verder Givet. Daar men ook de treinen rondom Mons ook wilde versnellen, besliste men om nog vijftien bijkomende locomotieven te bestellen. Afgaande op de ervaringen die men opgegaan had met de eerste locomotieven, besliste men om de ketel – vooral de langsketel – te verlengen om de stoomopbrengst te verbeteren. Om dit mogelijk te maken moest ook het chassis naar voor verlengd worden.

Ook deze locomotieven werden bij de Luikse firma Cockerill besteld en in 1860 en 1861 kwamen deze bijkomende machines als nummers 91 tot 105 in dienst. Op dat ogenblik werden alle “Mammoths” bij de drie voornaamste stelplaatsen – Kinkempois, St-Martin en Frameries – gestationeerd en voor praktisch alle mogelijke doorgaande reizigerstreinen gebruikt, inclusief de nieuwe lange afstandstreinen tussen Brussel en Paris (waarbij de Nord Belge de tractie verzekerde vanaf Mons tot in Aulnoye) en ook voor de internationale treinen Köln – Paris waarbij de tractie tussen Liège en Aulnoye (ook over Etat Belge sporen) door de Nord Belge verzekerd werd.

Gedurende bijna twintig jaar zouden ze het gros van de reizigersdiensten voor hun rekening blijven houden, maar in 1882 werden in de vorm van de nummer 201 tot 215 nieuwe sneltreinlocomotieven besteld en deze zouden op korte termijn praktisch alle vroegere doorgaande reizigerstreinen gaan overnemen. De locomotieven type “Mamouth” zouden het belangrijkste deel van hun diensten gaan verliezen, een gedeelte werd dan ook naar de lokale reizigersdiensten te Liège en Charleroi gebruikt, de overige machines werden op dat ogenblik afgesteld. Nochtans waren er op deze korte voorstadslijnen grotere problemen met deze locomotieven: ze moesten steeds op elk eindpunt gekeerd worden en hierdoor verloor men veel tijd. Om die redenen besloot men om de locomotieven om te bouwen tot tendermachines. Deze transformatie werd uitgevoerd door de Centrale Werkplaats van St-Martin en de eerste locomotief werd in 1882 omgebouwd. Bij de ombouw werd voor het grootste gedeelte de structuur behouden, enkel werden er kolen – en watertenders aangebracht die zich over de ganse lengte van de machines uitstreckte. Inmiddels werden de machines 61 tot 79 hernummerd in 1 tot 19 in de volgorde van ombouw. In de onderstaande tabel wordt de hernummering – zover als bekend – aangeduid. De eerste 7 machines (de nummers 1, 2, 3, 6, 13, 14 en 18) kregen bij de ombouw een nieuwe ketel met een crampton- haard waarbij het verwarmingsoppervlak behouden bleef op 84,85 m².

Dadelijk werden deze machines ingezet in het voorstadsverkeer van Liège en reden ze de stoptreinen tussen Liège en Flémalle zowel via de rechtstreekse lijn als via Kinkempois en Ougrée. Gelijkijdig met de ombouw van de vorige machines werden negen andere machines – de nummers 4, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 16 en 17 – werden op gelijkaardige wijze omgebouwd maar kregen een nieuwe ketel met een vuurhaard type Belpaire en een verwarmingsoppervlak van 81,66 m².



De laatste locomotief – het nummer 19 – die omgebouwd werd kreeg een volledig nieuwe ketel van het type Crampton maar met een grotere haard, waardoor het vermogen kon verhoogd worden. Nochtans bleef de lengte gelijk en hierdoor had deze locomotief een kortere langsketel en een kleiner verwarmingsoppervlak. De ombouw van deze machines eindigde waarschijnlijk omstreeks 1892. Nadien werden ook de machines van de tweede bouwschijf aangepast door St-Martin. De nummers 99 en 100 kregen een gelijkaardige ketel als de 19 waarbij de keteldruk van 6,5 bar verhoogd werd tot 7 bar. Opmerkelijk is wel dat deze locomotieven hun oorspronkelijke nummer behielden.

Het werd echter vlug duidelijk dat er een overschot aan machines was en hierdoor werd beslist om 9 overbodige locomotieven aan de Nord Français verkocht. Deze maatschappij had op dat ogenblik een tekort aan machines en ze werden ingedeeld als reeks 3.091 tot 3.099. Alhoewel vermeld wordt dat deze machines reeds omgebouwd waren tot tenderlocomotieven, is het volgens de timing volgens mij weinig waarschijnlijk dat ze reeks verbouwd waren.

Als laatste machine die omgebouwd werd is de 98 en ook hier werd voor het eerst een nieuwe ketel type Belpaire met inspringende vuurhaard ingebouwd en hierdoor kon het vermogen nog verder verhoogd worden en het verbruik verminderde drastisch.

In 1896 werd de ombouw van deze machines onderbroken en op dat ogenblik waren er nog 3 locomotieven die niet omgebouwd waren : het waren de nummers 94, 103 en een onbekende locomotief.

De inzet van de tenderlocomotieven bleef dezelfde : ongeveer 2/3 van het effectief was te Kinkempois gestationeerd en verzekerden – zoals voorheen gezegd – de voorstadsdiensten tussen Liège en Flémalle, waarbij ze ook regelmatig doorreden tot in Huy.

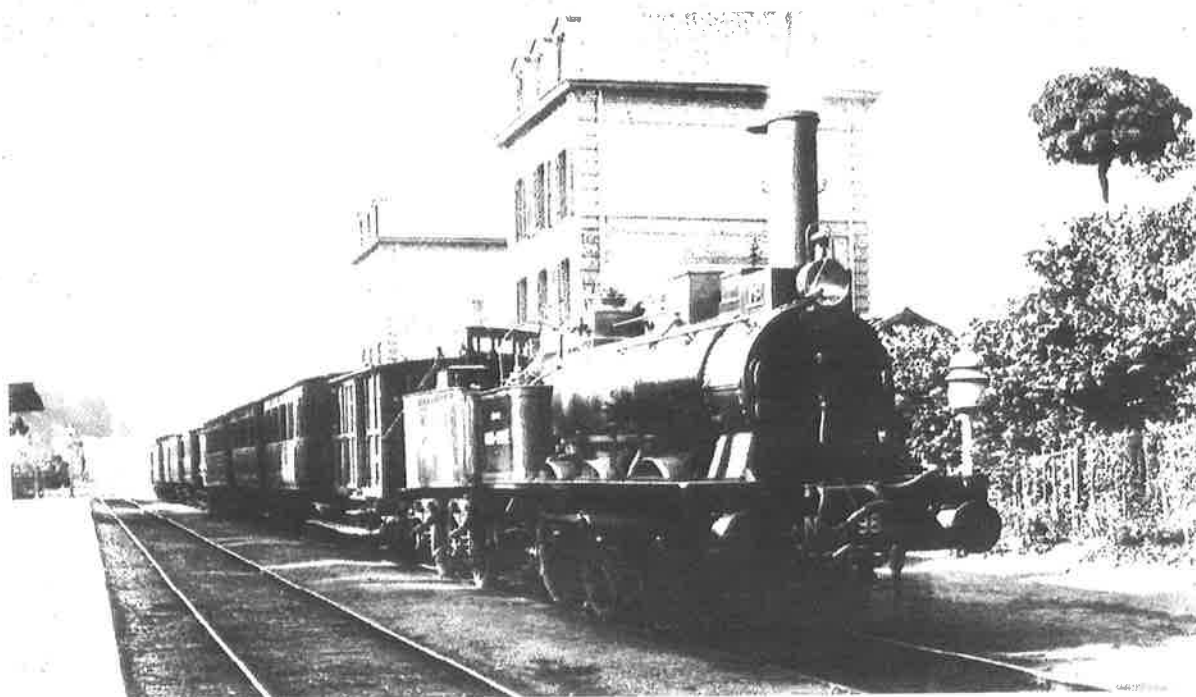
De resterende locomotieven waren te St-Martin ondergebracht en hier werden ze gebruikt in het voorstadsverkeer van Charleroi, namelijk de diensten tussen Charleroi en Lobbes / Thuin en eventueel verder tot in Erquellines. De niet omgebouwde machines waren te Liège in depot en reden nog enkele lokale reizigerstreinen meestal tussen Liège en Huy – Namur. Nochtans zouden ze omstreeks 1900 definitief afgesteld worden en werden in 1905 uit het effectief geschrapt.

Ondanks de recente verbouwing werden tijdens de volgende jaren nog verdere verbeteringen aangebracht: eerste aanpassing die vanaf 1896 bij een aantal machines aangebracht werd, was de westinghouse luchttrem, waarbij de enkelvoudige luchtpomp vooraan tegen de rechter tenderbak aangebracht werd.

Een tweede (kleinere) meer zichtbare aanpassing was het verwijderen van de voorste koppelstang, waardoor ze een asindeling 1Bt kregen. Door deze verbouwing kon de wrijving van de bewegende onderdelen verminderd worden, waardoor de rijeigenschappen verbeterden. Waarschijnlijk werden alle aanwezige machines vanaf 1898 op die manier verbouwd en de weinige bestaande foto's schijnen dit te bevestigen. In deze toestand bleven ze de diensten verzekeren en de 20 resterende machines waren bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog nog steeds in dienst.

De grootste verbouwing ondergingen minstens zeven machines (de nummers 2, 4, 5, 6, 7, 9 en 10) toen ze tussen 1902 en 1904 uitgerust werden met een nieuwe ketel type Crampton waarbij de meeste afmetingen overgenomen werden, terwijl de keteldruk opgevoerd werd tot 10 bar. Tijdens de volgende jaren zullen waarschijnlijk nog verdere machines met deze nieuwe ketel uitgerust worden, maar hierover bestaan geen documenten.

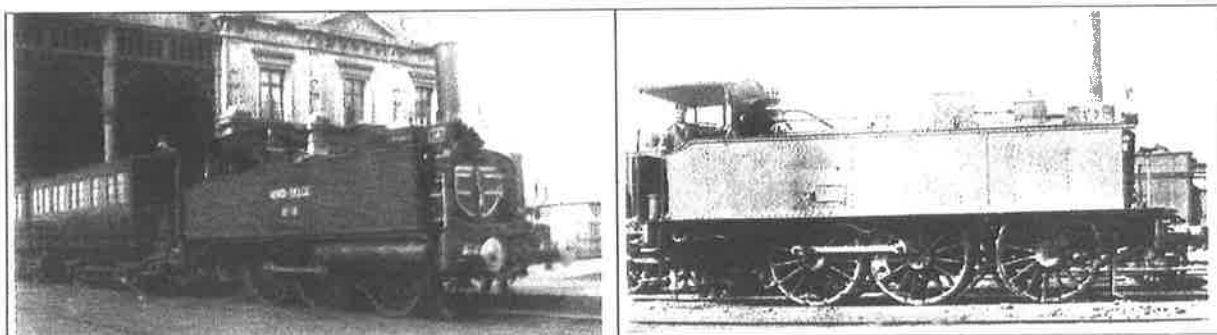
Bij het begin van de vijandelijkheden konden alle machines naar Frankrijk afgevoerd en hier werden ze onder regie van de Nord Français voor rangeringen en lichte treinen in het noorden van Frankrijk – achter het front – gebruikt. Waarschijnlijk kwamen na de bevrijding alle 20 machines – in min of meer gehavende toestand – naar de Nord Belge maar ze werden slechts zeer weinig gebruikt. In de volgende jaren werden ze alle definitief afgevoerd. Enkel de 98 bleef voorlopig gespaard : deze machine werd omstreeks 1920 aan de firma Engetra verkocht en hier werd ze nog tot tegen de eindjaren 20 gebruikt. Om onverklaarbare redenen werd de locomotief alsnog door de firma St-Léonard te Liège in 1929 overgekocht (mogelijk bij de verkoop van een eigen locomotief) maar op dat ogenblik verdwijnt de machine definitief.



Een typisch Nord Belge beeld van de locomotief 98 te Dinant met de houten NB rijtuigen omstreeks 1885

Nummerlijsten type Mammoth

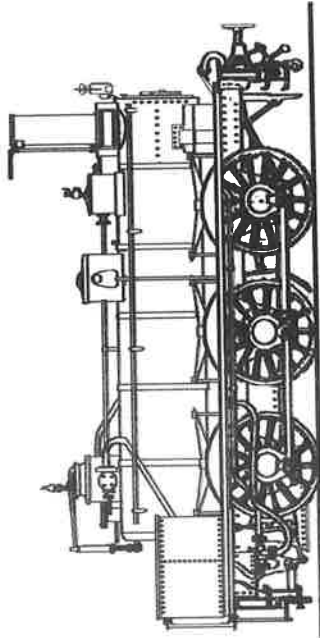
Nr	Levering	Bouwer	Ombouw	Nummer	Naam	Schrapp.	Opmerkingen
61	1855	Cockerill 433	1890	5	<i>Alcibaide</i>		
62	1855	Cockerill 434			<i>Pindate</i>		
63	1855	Cockerill 435			<i>Théocrite</i>		
64	1855	Cockerill 436	1893	19	<i>Anacréon</i>		
65	1855	Cockerill 437	1991	17	<i>Hésiode</i>		
66	1855	Cockerill 438			<i>Pythagore</i>		
67	1855	Cockerill 439			<i>Aristote</i>		
68	1855	Cockerill 440			<i>Euripide</i>		
69	1856	Cockerill 475					
70	1856	Cockerill 476					
71	1856	Cockerill 477					
72	1856	Cockerill 478					
73	1856	Cockerill 479	1895	10			
74	1856	Cockerill 480	1895	11			
75	1856	Cockerill 481					
76	1856	Cockerill 482					
77	1857	Couillet					
78	1857	Couillet					
79	1857	Couillet					
91	1860	Cockerill 521				> NF 1893	
92	1860	Cockerill 522				> NF 1893	
93	1860	Cockerill 523				1905	Niet omgeb
94	1860	Cockerill 524			<i>Delfosse</i>	> NF 1893	
95	1860	Cockerill 525			<i>Rubens</i>	> NF 1893	
96	1860	Cockerill 526			<i>Van Dyck</i>	> NF 1893	
97	1861	Cockerill 527				> NF 1893	
98	1861	Cockerill 528	1896				> Engetra
99	1861	Cockerill 529	1894				
100	1861	Cockerill 530	1894				
101	1861	Cockerill 531				> NF 1893	
102	1861	Cockerill 532				> NF 1893	
103	1861	Cockerill 533			<i>Dinant</i>	1905	Niet omgeb
104	1861	Cockerill 534				> NF 1893	
105	1861	Cockerill 535				> NF 1893	



Twee foto van de tenderversie : links te Charlero met Westinghouse luchtremi
, rechts kort na zijn verbouwing tot 1B loc

Stoomloc type Nord Belge 61 - 79 / 91 - 105 (oorspr) C 1

Locomotief voor reizigerstreinen .



Cursief : 91 - 105

Cockerill 31
Couillet 3

Opbouw :

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 :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 6,5 bar
Type ketel : Crampton
Roosterlengte : 1 100 mm
Roosterbreedte : 960 mm
Roosteroppervlakte : 1,050 m²
Verwar.opp. haard : m²
Aantal grote vlampijpen : ---
Diameter gr vlampijpen : ---
Opp. grote vlampijpen : ---
Aantal kleine vlampijpen : 143
Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
Opp. kleine vlampijpen : m²
Lengte vlampijpen : 4 106 mm
Verwarmingsopp. pijpen : m²
Totaal verwarmingsopp : 91,52 m²
Oververhittingsopp. : ---
Diameter ketelromp : 1 100 mm
Dikte pijpenplaat : 24 mm
Dikte langsketel : 10 mm
Inhoud ritvaardige ketel : m³
Inhoud stoomruimte : m³
Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

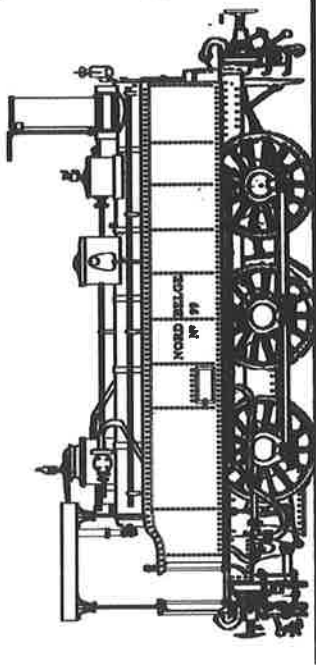
Totale lengte : 7 425 mm
Lengte chassis : 7 055 mm
Breedte : 2 980 mm
Hoogte as ketel : 2 102 mm
Hoogte (totaal) : 4 150 mm
Radstand (totaal) : 3 600 mm
Afstand tussen assen : 1 800 m +
Oversteek voor : 1 800 mm
Oversteek achter : 1 895 mm
Diameter drijfwielen : 1 550 mm
Diameter loopwielen : 1 400 mm
Massa (rijvaardig) : ---
Aslast : 1ste as 27 000 kg
2 de as 8 500 kg
3 de as 9 000 kg
4 de as 9 500 kg
Inhoud waterbakken : ---
Inhoud kolentender : ---

Stoomloc type Nord Belge 61 - 79 / 91 - 105 (ombouw) Ct

Locomotief voor reizigerstreinen .

- a. 1,2,3,6,13,14,18,
19
b. 4,5,7,8,9,10,11,
12,15,16,17
(Cursief)

Cockerill 19
Couillet 3



Loopbaan :

Nummering : 1 - 19
98 - 100
22
0
Cockerill / Couillet
1855 - 1861
1888 - 1896
1919 - 1920
Ct > 1Bt
80 km/h
verzadigde stoom
Stephenson
2 binnenliggend
380 mm
610 mm
Westinghouse (na 1898)
Vacuumrem
Schroefrem

Ketelkenmerken :

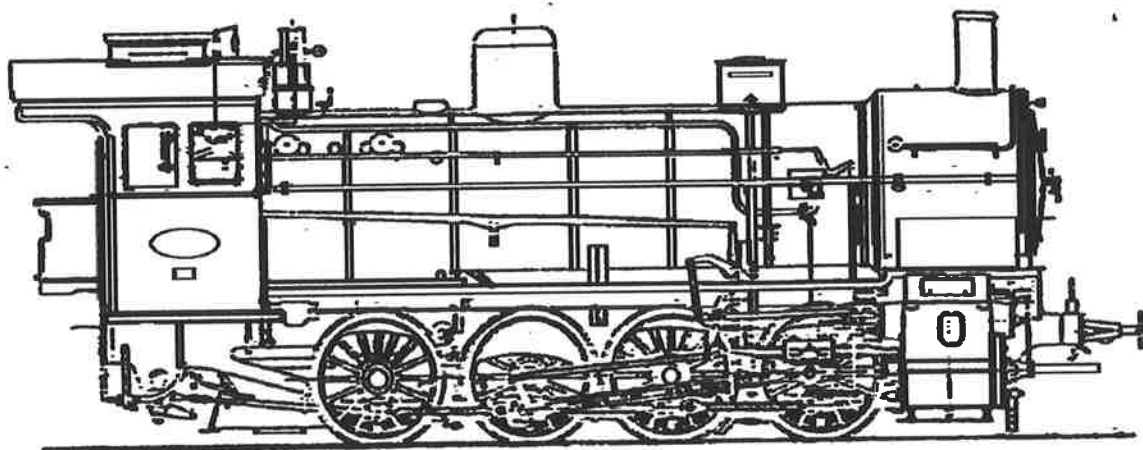
Keteldruk : 6,5 / 7 bar
Crampton / Belpaire
1 100 / 1 215 mm
960 mm
1,104 / 1,164 m²
m²

142 / 140
45 / 50 mm
m²
3 760 / 3 170 mm
m²
84,857 / 81,664 m²

1 100 / 1 250 mm
24 mm
10 mm
m³
m³
m³

Afmetingen :

Totale lengte : 7 425 mm
Lengte chassis : 7 055 mm
Breedte : 2 980 mm
Hoogte as ketel : 2 102 / 2 250 mm
Hoogte (totaal) : 4 150 mm
Radstand (totaal) : 3 320 / 3 600 mm
Afstand tussen assen : 1 720 / 1 800 mm +
1 600 / 1 800 mm
Oversteek voor : 1 895 mm
Oversteek achter : 1 550 mm
Diameter drijfwielen : 1 400 mm
Diameter loopwielen : ---
Massa (rijvaardig) : 28 000 / 30 000 kg
Aslast : 1ste as : 9 500 / 9 500 kg
2 de as : 9 000 / 10 000 kg
3 de as : 9 500 / 10 500 kg
4 de as : ---
Inhoud waterbakken : 7 000 l
Inhoud kolentender : 2 500 kg

Schrappingen :**Type 80 .**

De typen G 8 of bij de N.M.B.S. de typen 80 waren de voorloper en de lichtere versie van de meer bekende vierassige goederentreinlocomotieven type 81. Na de eerste wereldoorlog werden er 72 exemplaren naar België gebracht en één locomotief ging omstreeks 1926 – waarschijnlijk wegens een ongeval – buiten dienst. De overige locomotieven werden tot in de dertiger jaren intensief gebruikt in verschillende stelplaatsen, nl. Luttre en Walcourt in het district Charleroi, Renory, Welkenraedt en Visé in de regio Liège en verder Hasselt en Schaarbeek. In 1935 gingen echter de meeste diensten verloren en werden de machines nog slechts vanuit twee stelplaatsen – Monceau en Hasselt – ingezet. Vanaf 1935 hadden we dan ook de volgende inzet :

	Monceau	Hasselt	Diensten	Effect
Winter 1935	9	8	17	71
Zomer 1936	9	8	17	71
Winter 1936	8	8	16	71
Zomer 1937	2	9	11	66
Winter 1937	2	8	10	66
Zomer 1938	1	7	8	27
Winter 1938	1	6	7	27
Zomer 1939	1	1	2	27
Winter 1939	-	1	1	1

Om de laatste diensten na te gaan, gaan we terug naar de winterregeling van 1936, omdat het hier om de laatste ging waar beide depots hun locomotieven nog volledig inzetten

Stelplaats Monceau :

Op dat ogenblik had deze stelplaats enkele (vrij lichte) goederentreinlocomotieven in dienst voor de lokale treinen in de omgeving van de stelplaats. Hoofdinzet kenden de typen 81 waarvan er 22 gebruikt in verschillende reeksen. Verder waren er twee reeksen voor bedieningstreinen – de voornaamste werd gereden door de typen 80 en wordt hierna uitgebreider besproken. De echt lokale diensten werden verzekerd door de zwakkere machines van de typen 71 en 72. Verder waren er voor het rangeerwerk nog machines typen 53 en 51 in depot.

De reeks van het type 80 voorzag 8 inzetdagen in de reeks M : de reeks bestond in een groot aantal bedieningstreinen ten zuiden van de stelplaats met vooral de bediening van de zone rond Marchienne met de bediening van de rangeerbundels La Sambre en Marchienne-au-Pont. Ook rond Monceau werden de verschillende industriële vestigingen bediend. Voor lokale goederentreinen ging het ook iets verder naar Jamioulx, Piéton en Anderlues. Op al deze plaatsen werd ook gerangeerd. Nog hetzelfde jaar zouden deze taken overgaan op de typen 81 van Monceau en werd het type 80 enkel nog gebruikt in twee diensten rondom Monceau met de bediening van de bundels Docherie en La Providence naast het kanaal Brussel – Charleroi. Vanaf de zomerregeling van 1938 was de inzet teruggevallen tot één enkele locomotief en een jaar later eindigde de inzet te Monceau definitief.

Stelplaats Hasselt:

Ook deze stelplaats had in 1937 een groot aantal locomotieven van diverse types en zo hadden we de volgende diensten :

Type 14/16	4 dagen	Diensten Hasselt – Diest / Mol – Neerpelt
Type 19	2 dagen	Diensten Hasselt – Mol
Type 29 oud	8 dagen	Lokale treinen in oostelijke mijnstreek
Type 38	14 dagen	Reizigerstreinen naar Leuven en Liège Goederentreinen vanuit steenkoolbekken naar Muizen, Montzen en streek van Charleroi
Type 40	6 dagen	Diensten naar Leuven en Maaseik, goederen Hasselt - mijnstreek
Type 80	9 dagen	zie verder
Type 53	3 dagen	rangering te Hasselt
Type 57	1 dag	rangering te Winterslag – Waterschei.

De typen 80 zouden te Hasselt steeds een hoogwaardige dienst krijgen met een gemengde inzet : in de reizigersdienst waren er vooral de treinen tussen Hasselt en Maaseik / Eisden enerzijds en verder drie treinen naar Lanaken, waarbij éénmaal doorgereden werd tot in Maastricht. Naast deze diensten werd er ook een trein gereden naar Hamont via Neerpelt en naar Herentals. De laatste inzetdag was er een bijzondere reizigersdienst tussen Leopoldsborg en Flémalle-Haute. In de goederendienst was er de bedieningstrein tussen Hasselt en Maastricht (met rangering te Lanaken), verder waren er diensten naar Schulen en vanuit Maaseik naar Opoeteren. Deze dienst werd in grote mate behouden tot na de winterregeling van 1938, de inzet was wel tot 6 inzetdagen gedaald. Maar nadien was het effectief gedaald tot minder dan 5 locomotieven te Hasselt en was er nog slechts één enkele plandag met de goederentrein naar Maastricht. Met nog slechts één locomotief in het bestand – de 8032 – werd de tweede wereldoorlog ingegaan. Kort na de bezetting werd deze locomotief naar Brugge afgevoerd en vanuit deze plaats ging het dan begin 1941 naar Duitsland. Tijdens de oorlog werd de locomotief zwaar beschadigd maar de 8032 kwam in 1945 toch nog terug naar België en werd officieel ondergebracht te St-Ghislain. Maar hier kwam de machine nooit terecht en ze werd in de CW Mechelen afgesteld, wachtend op een herstelling. Deze kwam er nooit en de machine werd in juni 1948 officieel (en op papier) uit het effectief afgevoerd.

De verdeling van de schrappingen wordt in volgende tabel aangegeven.

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1937		4	1								10	19
1938	9											
1939				20	2	3				1		
1948						1						

T.E.E.-treinen

Edelweiss & Iris .

België kende bij de oprichting van het T.E.E.-net vier verbindingen : hoofdverbinding was Paris – Brussel – (Amsterdam) en Duitsland – België – Frankrijk (zie tijdschrift nr 104). Hiernaast waren er nog twee bijkomende routes : deze tussen Duitsland en Brussel – Oostende (Saphir) en één verbinding tussen Zwitserland en Nederland.

Deze laatste verbinding lag duidelijk in de zienswijze van de snelle, hoogwaardige treinen voor de zakenmensen , daar Zwitserland als financieel knooppunt hiermee verbonden werd met verschillende industriële regio's in Nederland (Rotterdam), België (Antwerpen en Brussel), Luxembourg (bankcentrum) en het Noord-Franse industriegebied rondom Metz. In deze optie werden dan ook de stopplaatsen van de beide treinen "Edelweiss" en later ook de "Iris" bepaald. Op dat ogenblik was er trouwens al een analoge rechtstreekse verbinding tussen Zürich en Brussel, verzekerd door de oudere Franse motorwagens van het type RGP

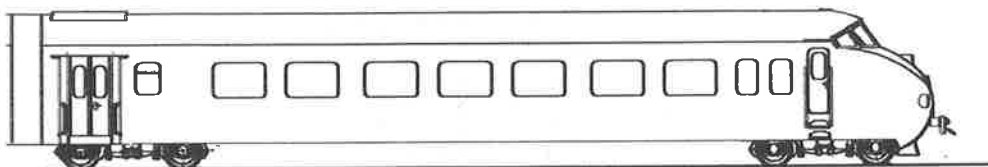
Eerste probleem stelde zich bij de tractie, daar niet alleen verschillende baanvakken nog niet onder draad gebracht waren, maar ook dat men niet minder dan vier verschillende spanningen op het traject aantrof. Tweede moeilijkheid was het hellingrijke karakter van de lijn in Zwitserland, maar vooral in België tussen Arlon en Namur. Daarom werd beslist hiervoor een eigen treinstel te ontwerpen en dit gebeurde door de twee maatschappijen die de verbinding sterk promootten, nl. Nederland en Zwitserland. En hierdoor ontstond een gemeenschappelijk ontwerp voor een nieuwe vierdelige combinatie – een soort trek- en duwtrein met motorwagen en drie rijtuigen. Deze nieuwe stellen worden in het volgend hoofdstuk uitvoerig beschreven.

Het ingezette materieel :

De vijf nieuwe stellen reeks Ram – drie voor de Nederlandse spoorwegen en twee voor de Zwitserse spoorwegen – werden op tijd geleverd en konden hun volledig testprogramma afwerken voor de officiële indienststelling van het T.E.E.- net op 2 juni 1957 en het was dan ook normaal dat deze stellen op deze verbinding gebruikt werden voor het treinpaar 30 – 31 "Edelweiss" en in een dienstregeling met eerst vier en daarna drie inzetdagen was deze verbinding een constante in de inzet. Ondanks de beperkte capaciteit van de trein voldeed hij gedurende meer dan 15 jaar op deze verbinding, daar de "Edelweiss" toch een vrij beperkt en select cliënteel genoot. Slechts uitzonderlijk was het aantal zitplaatsen niet voldoende – meestal in de periode van de wintersporten in Zwitserland – en dan werd de trein versterkt met het reserve-stel dat steeds te Zürich reserve stond.

Nochtans was het materieel in de zeventiger jaren verouderd, zowel qua techniek als qua comfort en was het niet meer opgewassen tegen het vrij zware reliëf en de lange hellingen dit in het traject opgenomen waren. Daarom werd gedacht aan een grondige modernisering maar omwille van de kosten stapte men hiervan af. Ook een omvorming tot een gesleepte trein wees men van de hand, daar de locomotief geschikt moest zijn voor verschillende spanningen, maar vooral omdat op het traject driemaal van front moest gewisseld worden – te Luxembourg, Brussel en Antwerpen. Daarom opteerde men voor een nieuwe elektrisch stel dat door de Zwitserse spoorwegen ontworpen en gebouwd werd. Noodgedwongen moest men opteren voor een vierspanningsstel. Ondanks de voorbereidingen ontstond een probleem in Nederland, daar het hoge vermogen – nog voor de beoogde snelheid en het berijden van de hellingen – de stroom bij 1 500 V te hoog opliep en hierdoor een inzet onmogelijk werd.

Op 26 mei 1974 werd de tractie vervangen, maar werd ook het traject ingekort tot in Brussel en was er directe aansluiting op de T.E.E. dienst Paris – Brussel – Amsterdam. Op dat ogenblik werd nog een tweede verbinding in omgekeerde richting als T.E.E. "Iris" in dienst gesteld. Deze dienst werd gedurende vijf jaar behouden en op 27 mei 1979 werd de Edelweiss vervangen door een gesleepte trein met twee klassen en kon ook ingespeeld worden op het verkeer naar de ski-gebieden enerzijds en naar Italië anderzijds. Opmerkelijk is wel dat de tegentrein – de "Iris" in dienst bleef tot op 31 mei 1981 om niet dadelijk de T.E.E.-dienst af te bouwen, maar dat deze verbinding voor een gedeelte het uurschema volgde van de "Edelweiss".

Stopplaatsen en ritgegevens :

Zoals reeds gezegd ging het hier om een directe verbinding tussen verschillende haven en industriebekken en de twee bankcentra in Europa, nl. Luxembourg en Zürich. Daarom werd het traject ook goed gekozen en de onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende stopplaatsen gedurende de ganse loopbaan van beide T.E.E.- treinen

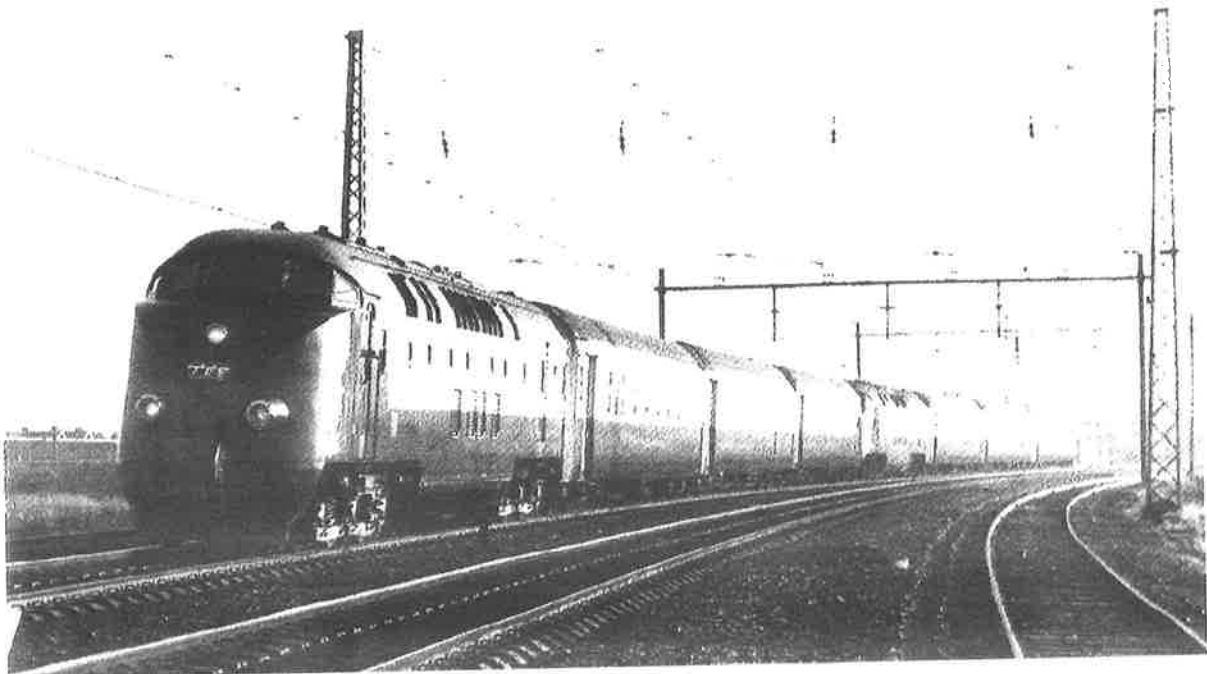
	TEE 90 Edelweiss	TEE 91 Iris	TEE 92 Iris	TEE 93 Edelweiss	In dienst Edelweiss	Afschaffing (Iris)
Zürich	7u05	13u54	15u37	23u11	02/06/1957	31/05/1981
Baden					27/05/1979	31/05/1981
Basel					02/06/1957	31/05/1981
Mulhouse					02/06/1957	31/05/1981
Colmar					26/05/1974	31/05/1981
Strasbourg					02/06/1957	31/05/1981
Metz					02/06/1957	31/05/1981
Thionville					02/06/1957	31/05/1981
Luxembourg					02/06/1957	31/05/1981
Arlon					02/06/1957	31/05/1981
Namur					02/06/1957	31/05/1981
Brussel-LW					30/05/1965	31/05/1981
Brussel-noord					02/06/1957	31/05/1981
Brussel-zuid	14u04	7u01	22u34	16u13	26/05/1974	31/05/1981
Antwerpen-cs					02/06/1957	26/05/1974
Roosendaal					02/06/1957	26/05/1974
Rotterdam					02/06/1957	26/05/1974
Den Haag					02/06/1957	26/05/1974
Amsterdam					02/06/1957	26/05/1974

Deze stopplaatsen bleven gedurende lange tijd onveranderd, slechts in 1965 werd er ook gestopt te Brussel-Leopoldswijk. Reden hiervoor was het feit dat deze T.E.E. verbinding ook gebruikt werd door de Europese ambtenaren en dat deze stopplaats kort gelegen was met de Europese kantoren te Schuman. In 1979 werd dan ook nog gestopt in het Zwitserse Baden. Opmerkelijk was ook het feit dat in deze beginperiode de commerciële snelheid slechts 88 km/h bedroeg. Hiervoor waren verschillende redenen : door driemaal kop te maken verloor men kostbare minuten. Op het Nederlandse traject moest de T.E.E. de rittijden van de gewone treinen volgen daar er vooral tussen Rotterdam en Amsterdam door de grote drukte op dit baanvak geen mogelijkheid was op de trein te versnellen. Op het Belgische traject had men vooral de trage, hellingrijke verbinding tussen Namur en Arlon met de talrijke baanvakken met een lage referentiesnelheid. De rittijd schommelde op dat ogenblik om en bij de 10 uur 15.

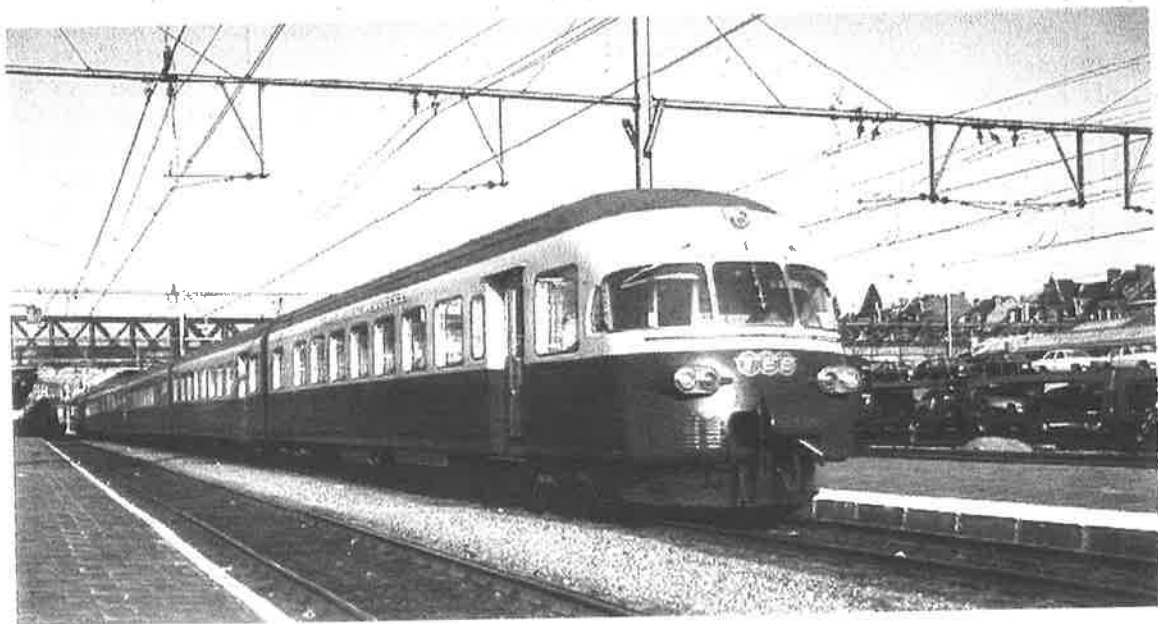
Door verbeteringen op vooral het Nederlandse (6 minuten) en Belgische traject (9 minuten) kon de rittijd in de zestiger jaren steeds verder ingekort worden

De grootste wijziging kwam met de invoering van de elektrische stellen reeks Rae. Hierdoor was het niet meer mogelijk om naar Nederland door te rijden. Deze stellen hadden een te groot vermogen en zouden hierdoor de zwakke Nederlandse bovenleiding tot het maximum gaan belasten waardoor het doorsmelten van de rijdraad mogelijk werd. Ook was het niet mogelijk om de stellen op half vermogen te laten rijden daar deze optie niet aanwezig was. Hierdoor werd de noordelijke tak afgeschaft en reden de stellen nu door tot in Brussel-zuid in

plaats van al te Brussel-noord te keren. Dit traject bleef weer tot bij de afschaffing van de T.E.E. – dienst behouden.



De inzet van de elektrische stellingen liet ook een verhoging van de commerciële snelheid toe: eerst en vooral ging het langzaamste (Nederlandse) traject verloren en verder werd de snelheid in de vier doorlopen landen verder omhoog. Ondanks een bijkomende stopplaats te Colmar werd de afstand afgelegd in 6 uur 53 minuten wat een gemiddelde snelheid van 101 km/h met zich meebracht.



T.E.E. 901 Iris verlaat het station van Namur richting Zwitserland in de loop van 1984

Ondanks de reisweg tussen de verschillende Europese hoofdsteden, zou vanaf de eindjaren zeventig de interesse in deze verbinding sterk dalen en de stellingen waren maar voor één derde bezet. Hierdoor werd dan ook beslist om slechts één van de twee T.E.E. treinpares te behouden.

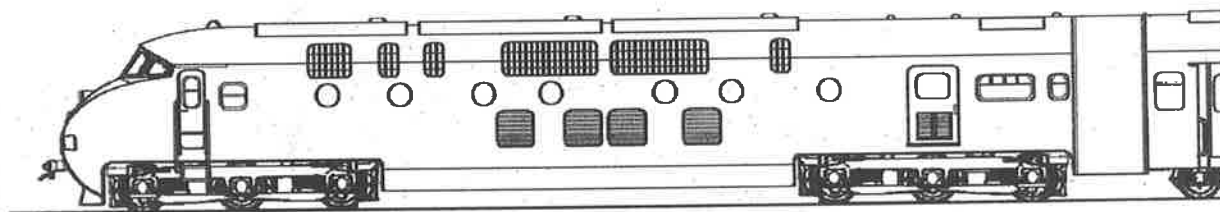
T.E.E.-treinen

Dieselmotorwagens Ram van NS/SBB .

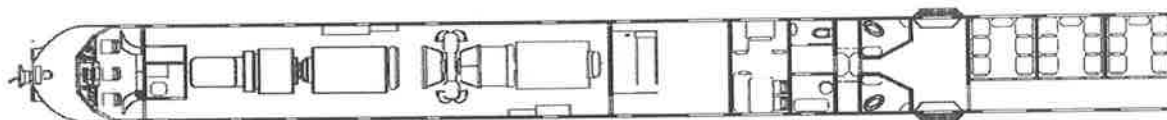
Voorgeschiedenis :

Net zoals Frankrijk, Italië en Duitsland, had men voor de verbindingen vanuit Nederland en Zwitserland nieuwe comfortabele motorwagens nodig. Deze zouden in eerste instantie de verbinding Edelweiss tussen Amsterdam en Zürich en twee T.E.E.-verbindingen tussen Amsterdam – Brussel en Paris gaan verzekeren. Om de ontwikkelingskosten te beperken, beslisten de Nederlandse en Zwitserse spoorwegen om een gemeenschappelijk ontwerp te maken en hiervan zouden er vijf stellen – drie voor Nederland en twee voor Zwitserland – in dienst komen. De studie werd aan de Nederlandse firma Werkspoor uitbesteed en dit bedrijf opteerde in feite voor een eerste trek- duwcombinatie met een zesassige motorwagen en drie reizigersrijtuigen waarvan het laatste voorzien was van een stuurstand.

Voor de aandrijving koos men voor een diesel-elektrische versie, waarbij echter twee hoofddieselmotoren gebruikt worden. Deze drijven elk een generator aan met een vermogen van 675 kW. Elk van deze generatoren zorgt voor het elektrische vermogen van de twee tractiemotoren in elk van de beide aangedreven draaistellen. Hierdoor ontstond een asindeling A1A'A1A'.



In de motorruimte was nog een derde dieselmotor aanwezig voor de hulpgenerator. Deze diende voor alle hulpstroomkringen, de inrichting van de keuken en de elektrische verwarming en de klimaatregeling. De drie dieselmotoren werden gebouwd door de Nederlandse firma Werkspoor, de elektrische uitrusting werd geleverd door verschillende Zwitserse firma's waarvan Brown Boveri Cie de coördinatie zorgde. Naast de stuurpost die beschermd werd door een robuuste ronde neus, was er in de motorwagen nog ruimte voor de bagageruimte en de nodige dienstruimtes voor de douane en het treinpersoneel.

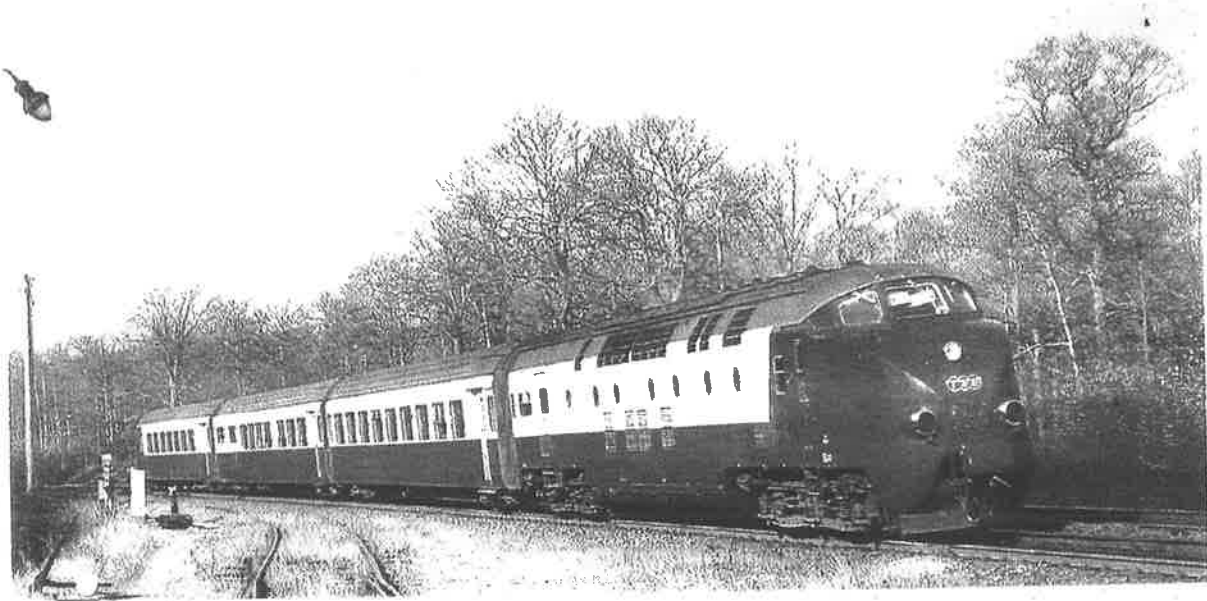


Interieur van de motorwagen en eerste rijtuig met gesloten afdelingen.

Door deze opvatting ontstond een T.E.E. motorwagen met een vermogen van 2×750 kW die een maximale snelheid kon halen van 140 km/h. Deze snelheid was op een vlak baanvak ook te halen met slechts één motorgroep, zodat ook bij defect aan één motor de verbinding kon doorgaan zonder de trein te moeten uitwijken. De massa van de motorwagen 114 000 kg.

Voor de rijtuigen werd een beroep gedaan op de Zwitserse firma SIG te Rheinhausen. Deze firma gespecialiseerd in rijtuigen leverde op dat ogenblik een groot aantal eenheidsrijtuigen aan de SBB en uit dit

ontwerp werd de nodige aanpassingen gedaan om tot de rijtuigen voor het T.E.E. stel te komen. De rijtuigen werden opgebouwd als volledig gelaste lichtgewicht eenheden waarin voor het eerst vrij veel aluminium gebruikt werd. Voor de toegang waren er naar binnen geplaatste, tweedelige deuren die pneumatisch bediend werden. Het eerste rijtuig, kant motorwagen, werd uitgevoerd met negen gesloten afdelingen met elk zes plaatsen en een zijgang, 5 rokersafdelingen en 4 niet rokers. In het middenste rijtuig was de betrekkelijk kleine keuken met voorraadruimte ingebouwd en er was een open restauratiegedeelte met 8 tafels met elk vier individuele stoelen. Verder was er een open afdeling die plaats bood aan 18 reizigers. Ook het laatste, stuurstandrijtuig had een open afdeling met zeven compartiment met elk zes plaatsen. Dit rijtuig had ook de nodige toiletten en dienstruimtes voor het treinpersoneel. Door deze schikking had het motorstel een totale lengte van 98 m en bood plaats aan 114 reizigers en verder 32 plaatsen in de restauratie. Vanuit één stuurpost konden twee gekoppelde stellen bediend worden, doch deze koppeling kwam slechts zelden voor.

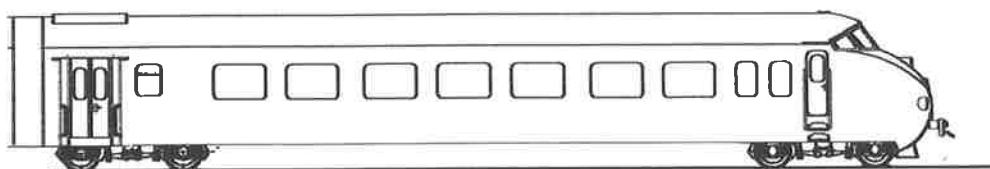


De levering en inzet :

De NS en SBB beslisten in oktober 1955 tot de gezamenlijk aankoop van vijf stellen: de Nederlandse stellen zouden genummerd worden als DE 1001 tot 1003, de twee Zwitserse stellen zouden de nummers RAM 501 en 502 toebedeeld krijgen. Na een korte ontwikkelingstijd werden de stellen vanaf mei 1957 afgeleverd: de motorwagens werden in Nederland gebouwd, de rijtuigen bij SIG te Zwitserland. Al dadelijk werden enkele testritten georganiseerd in de verschillende landen, waarbij de eerste ritten in Nederland verliepen. In juni zouden een aantal ritten op de hellingen in de Ardennen plaatsvinden. Doch de tijd drong en dadelijk werden de stellen verdeeld over de verschillende landen, die instonden voor de besturing: nl. Nederland en Zwitserland, maar ook Frankrijk en België.

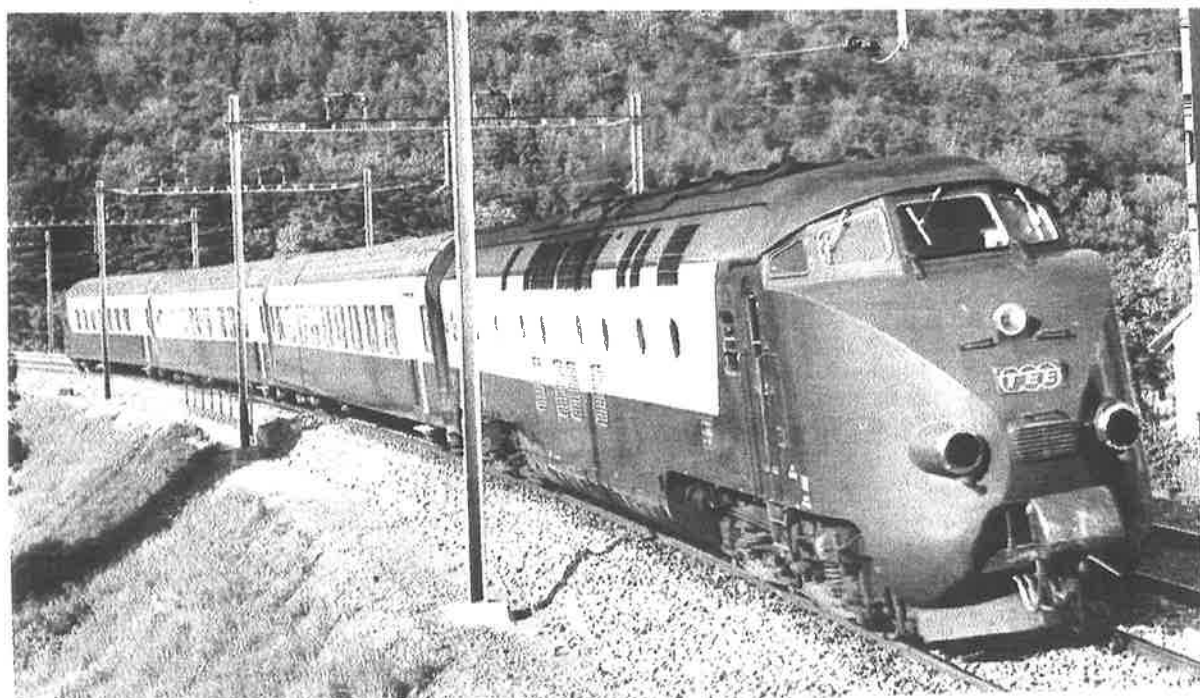
De motorwagens waren ook met de eerste die op tijd gereed kwamen voor de nieuwe T.E.E. diensten en in juni 1957 werden twee stellen gebruikt voor het rijden van de Edelweiss tussen Amsterdam en Zürich. Na enkele weken werd de inzetreeks uitgebreid tot 4 inzetdagen en gedurende verschillende jaren had men de volgende inzet :

Dag 1	TEE 30	Edelweiss	Zürich – Amsterdam
Dag 2	TEE 128 TEE 145	L'Etoile du Nord L'Oiseau Bleu	Amsterdam – Paris Paris – Brussel
Dag 3	TEE 108 TEE 125	L'Oiseau Bleu L'Etoile du Nord	Brussel – Paris Paris – Amsterdam
Dag 4	TEE 31	Edelweiss	Amsterdam - Zürich



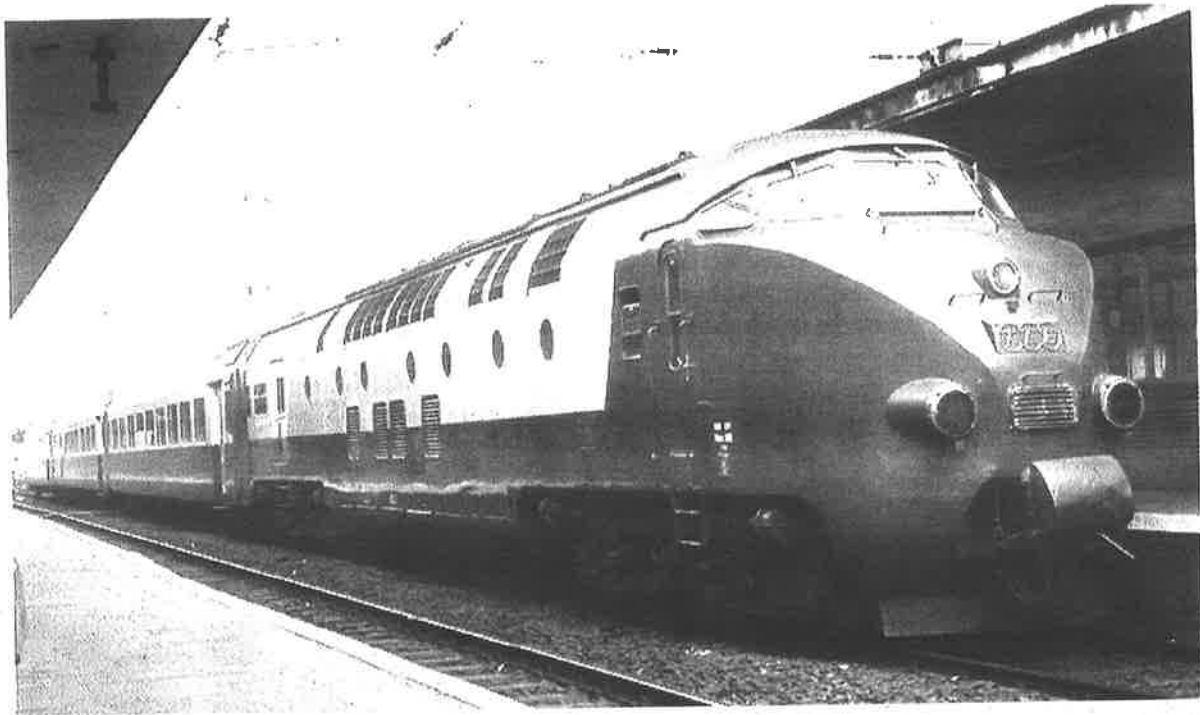
In deze vier dagen werd een afstand van 3 532 km afgelegd, dit met een daggemiddelde van 883 km. Tussen elke rit werden de treinen dan volledig inwendig schoongemaakt en 's nachts werden ze ook dagelijks uitwendig gereinigd. Deze dienst bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1964. Op dat ogenblik was de capaciteit op de verbinding Brussel – Paris onvoldoende geworden en werd de L'Oiseau bleu overgenomen door gesleepte materieel. Dit was trouwens mogelijk daar de volledige verbinding onder draad was gebracht. De inzet beperkte zich tot slechts drie inzetdagen, maar de L'Etoile du Nord werd regelmatig door twee gekoppelde stellen gereden. In september 1964 waren er voldoende nieuwe T.E.E. rytuigen geleverd zodat ook de L'Oiseau bleu door gesleepte treinen gereden werd en zo verloren de stellen definitief de verbindingen tussen Brussel en Paris en moest men uitzien naar nieuwe verbindingen waarbij de capaciteit voldoende was. Deze nieuwe inzet werd gevonden in de Arbalete tussen Paris en Zürich. Deze trein werd tot op dat ogenblik door de Franse T.E.E.-stellen gereden maar de inzet van de Zwitserse stellen was hier meer dan logisch. Zodoende werd er in september 1964 een nieuwe inzetreeks met 3 plandagen opgesteld:

Dag 1	TEE 30	Edelweiss	Zürich – Amsterdam	
Dag 2	TEE 31	Edelweiss	Amsterdam – Zürich	
Dag 3	TEE 8	Arbalete	Zürich – Paris	
	TEE 9	Arbalete	Paris – Zürich	
				Totaal : 3 048 km
				Daggem : 1 016 km



Ook deze diensten werden zonder noemenswaardige storingen gereden: dit was gemakkelijker daar er twee stellen reserve stonden voor onderhoud en versterking, één te Amsterdam en het tweede te Zürich. Deze dienst bleef slechts vijf jaar bestaan, vanaf de winterregeling van 1969 was de (beperkte) capaciteit onvoldoende voor de Arbalete en werd deze overgenomen door gesleepte treinen en verhuisden de motorwagens naar een nieuw opgerichte dienst. Het was de Bavaria die via minder drukke lijnen het commerciële centrum van Zwitserland Zürich met het Zuid-Duitse München verbond via Bregenz en Kempten. De inzetreeks met drie dagen bleef bestaan, enkel tijdens de derde dag werd de Arbalete vervangen door de Bavaria. En op deze verbinding zou op 9 februari 1971 het zwaarste ongeluk voor de motorwagens zich voordoen. In de buurt van het

Duitse Kempton ontspoorde het Zwitserse stel RAm 501 omwille van een te hoge snelheid – 132 km/h waar maar 80 km/h toegelaten was. De drie rijtuigen werden volledig vernield en ook de motorwagen – die achterin reed – werd beschadigd. De rijtuigen werden ter plaatse gesloopt, de motorwagen werd afgevoerd naar Zürich en nadien naar Tilburg, maar ondanks de lichtere beschadigingen werd er beslist om ook dit deel te slopen met recuperatie van diverse onderdelen. Het behoud als reserve motorwagen werd niet weerhouden daar de vervanging van al de – toch al verouderde – stellen voorzien was voor middellange termijn.



De Edelweiss in 1974 te Brussel-zuid

De inzetreeks werd vanaf 16 februari 1971 teruggebracht tot 2 inzetdagen, met enkel nog de Edelweiss als inzet, de Bavaria werd – ondanks de aanwezigheid van twee reserve-stellen – voortaan gereden als gesleept stel. Maar op dat ogenblik waren het aantal dagen al geteld en had men een overvloed van (meer) geschikt materieel. Hierdoor kwamen ook andere motorwagens vrij en dit was het geval voor de moderne vierspanningsstellen van de SBB. Deze reden de twee verbindingen tussen Zwitserland en Italië en in 1974 werd beslist om de Cisalpin door gesleept materieel te laten verzekeren en hierdoor kwamen twee stellen vrij en vanaf de zomerregeling werden deze stellen gebruikt voor zowel de Edelweiss alsook voor de nieuwe Iris op de verbinding tussen Zürich en het nieuwe eindpunt Brussel-zuid. Hierdoor werden de oude dieselmotorwagens overbodig. Op de laatste dag van de verbinding – nl. zaterdag 25 mei 1974 – reed het Nederlandse stel DE 1003 de laatste Edelweiss naar Amsterdam, waar de drie Nederlandse stellen op dat ogenblik aanwezig waren en hier afgesteld werden. Het Zwitserse stellen zou op 26 mei nog als losse rit naar Zürich overgebracht worden.

Vanaf begin juni werden de Nederlandse stellen te Utrecht afgesteld en het Zwitserse stel bleef vooreerst te Zürich, maar ging nadien naar Glarus. Op 7 juni 1974 werd nog een afscheidsrit georganiseerd vanuit Amsterdam via Brussel en Namur naar Huy en hierbij kwamen de stellen DE 1001 en DE 1002 tot inzet. Gedurende verschillende jaren bleven de vier overgebleven stellen afgesteld en zocht men een koper voor de toch nog moderne treinen. Na verschillende belangstellenden en een aantal testritten in Nederland werden ze in 1977 verkocht aan de Canadese privé spoorwegmaatschappij Ontario Northland Railroad en eind 1977 werden ze te Rotterdam naar Canada verscheept.

Na een modernisering en aanpassing werden twee stellen gebruikt in een nieuwe comfortabele verbinding vanuit Toronto, dit in een nieuwe blauw – gele uitrusting en met als nieuwe naam Northlander. Gedurende ongeveer vijftien jaar bleven de motorwagens hier in dienst. Wel werden de motorwagens omstreeks 1980 vervangen door Canadese diesellocomotieven en werden ze nadien ter plaatse gesloopt. Omstreeks 1995 hield ook te Canada de inzet op.



De inzet van de TEE stellen te Canada als nr 1980

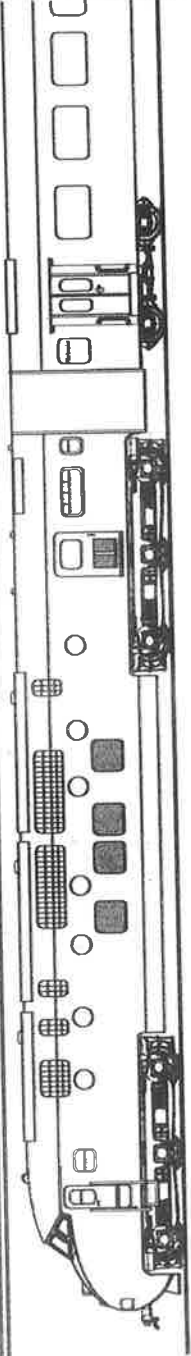
Na de afstelling werd er door de Zwitserse vereniging Classic trains – die een aantal Zwitserse old timers opgekocht had – een aanvraag gedaan om de resterende rijtuigen terug naar Zwitserland te halen en deed hiervoor beroep op een aantal sponsors. In 2000 werden dan een achttal rijtuigen, waaronder twee stuurstandrijtuigen aangekocht en vanuit Canada naar Hamburg afgevoerd. Na enkele maanden afsteltijd ging het dan richting Zürich. Hier werd dadelijk begonnen aan de renovatie van drie rijtuigen. Ook de motorwagen wil men – op een bestaand chassis – volledig reconstrueren, doch deze transformatie is echter een werk van lange adem en de restauratie zou omstreeks 2008 afgesloten worden.



De terugkeer van de rijtuigen naar Europa : de ontscheping te Hamburg

TEE-stellen type RAM

Nederland N.S. / Zwitserland S.B.B.



Levering :
Werkspoor 5
 3
 N.S.
 S.B.B. 2

Loopbaan :
 Nummering :
 Aantal gebouwd :
 Bouwjaar :
 Bouwers :

DE 1001 - 1003
 RAM 501 - 502
 5
 1957
 Werkspoor Nederland
 SIG Neuhausen
 Ram / DE 1000

Type
 Ombouw :
 Buiten dienst :
 Asindeling :

 1971
 (A1A)'(A1A)' + 2'2'
 + 2'2' + 2'2'
 140 km/h

Snelheid

Verwarming :
Draaistellen :

Elektrisch
 Klimaatregeling
 Baldwin / SIG

Dieselmotoren
 Aantal
 Transmissieverhouding
 Vermogen

Werkspoor
 2 + 1 hulpdiesel
 1 / 3,14
 2 x 750 kW / 1 x 250 kW

Kenmerken :

Motor :
 Bouwer tractiemotoren :
 Ophanging
 Aantal
Overbrenging :
 Aandrijving
 Uurvermogen
 Overbrenging
 Versnelling

BBC
 Neusophanging
 4
 Nokkenschakelaar
 4 x 285 kW
 rechte tandwielen
 21 cm/sec²

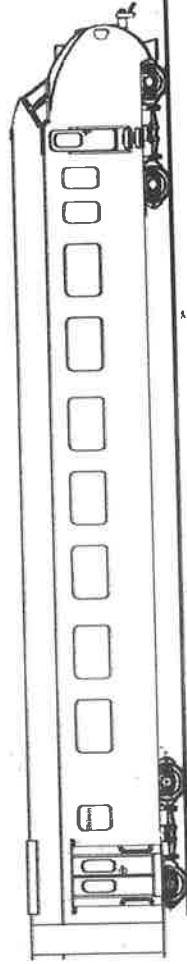
Lengte compartiment:
 Breedte compartiment :
 Lengte kopplatforms
 Breedte kopplatform:

1 400 mm
 2 750 mm
 2 830 mm
 2 750 mm

Afmetingen :

Totale lengte :
 Lengte koprijtuig :
 Lengte tussenrijtuig :
 Lengte motorwag :
 Breedte :
 Hoogte dak :
 Totale hoogte :
 Afstand draaistel koprijt.
 Tussenrijt
 Motorw
 Afstand binnen draaistel
 Id. motorwag
 Diameter aandrijfwielen
 Diameter loopwielen :
 Massa (leeg)
 Massa (ritvaardig)

98 060 mm
 23 900 mm
 23 900 mm
 23 900 mm
 2 840 mm
 4 045 mm
 4 200 mm
 18 300 mm
 18 300 mm
 15 875 mm
 2 700 mm
 4 500 mm
 1 040 mm
 940 mm
 228 000 kg
 240 000 kg



Lijn 154

Namur – Dinant – Givet .

Aansluitend op de verbinding tussen Liège en Namur, zou de Nord Belge al snel ook de verdere Maasvallei richting Frankrijk en daarom werd in de vijftiger jaren van de negentiende eeuw gestart met de werken voor de aanleg van deze verbinding. Ondanks het feit dat het traject minder moeilijk was dan dit tussen Namur en Liège – de maasvallei is hier breder en toegankelijker, duurde het toch nog tot 5 februari 1862 eer de eerste trein het toeristische centrum Dinant kon bereiken. Op dat ogenblik waren dan ook de eerste rechtstrèkse diensten vanuit Liège naar Dinant. Het zuidelijke gedeelte tot aan de grens was moeilijker aan te leggen en volgde volledig de linker oever met de meeste bebouwing. Maar deze ligging noodzaakte vele grondwerken en ook het uitgraven van een tunnel. Dit baanvak tot in de Noord-Franse industriestad Givet werd dan ook juist één jaar later – op 5 februari 1863 officieel in dienst genomen en hierdoor was de aansluiting op het net van de Nord Français een feit.

In tegenstelling met de eigenlijke maaslijn, was de lijn 154 eerder van belang in het reizigersverkeer en voor het ontluikend toerisme. Slechts enkele steengroeves werden op de lijn aangesloten. Verder kende men op deze verbinding enkele doorgaande goederendiensten. Gedurende vele jaren zou de Nord Belge een betrekkelijk bescheiden verkeer op deze lijn organiseren. Naast drie à vier doorgaande treinen naar Frankrijk, was het verkeer beperkt tot een aantal lokale treinen die vooral op het werkverkeer rondom Namur geënt waren.

Nochtans zou een deel van de verbinding tegen het einde van de eeuw een nieuwe uitdaging krijgen. De Etat Belge had immers steeds meer moeilijkheden om het Noord-Franse industriegebied te ontsluiten via de lijn Namur – Arlon. Daarom besliste men om een tweede goederenverbinding aan te leggen vanuit Charleroi naar Bertrix en Athus / Longwy (Athus-Meuse lijn). Het probleem was echter de kruising met de Nord Belge. Dit was niet dadelijk mogelijk en daarom moest men noodgedwongen een deel van de verbinding gebruiken. De Noordelijke tak sloot te Anhée (kort voor Dinant) aan op de lijn 154 met een vormingsstation te Wzrnant. De aansluiting van het zuidelijke gedeelte zou echter pas in Anseremme gebeuren – ca. 2 km ten zuiden van Dinant.

Gedurende de vele verdere jaren zorgde de Nord Belge, met steeds modernere machines, voor de vrij uitgebreide dienstregeling en de bediening van de mondaine vakantieoordens langs de Maas. Pas bij het begin van de tweede wereldoorlog zou de N.M.B.S. instaan voor de tractie op deze internationale verbinding en het zou vooral de stelplaats Ronet zijn die voor het materieel zou zorgen.

Na de oorlog had men een tiental reizigersdiensten op deze verbinding, waarbij de helft beperkt werden tot in Dinant. Verder waren er enkele toeristische treinen vanuit Brussel naar Bertrix en op zondag werd de dienst 's morgens en 's avonds uitgebreid met enkele bijkomende diensten. Regelmatig werden ook de typische "radio-treinen" ingelegd waarbij de dagjesmensen de strek toeristisch konden verkennen met een welbepaald raamprogramma. Naast deze diensten was er ook de treindienst Ciney – Yvoir die tot in Dinant doorgetrokken werd. In deze periode werden de meeste treinen gereden door de stoomlocomotieven type 29 (zie verder), maar na de levering van de locomotieven type 202 zouden de treinen geleidelijk aan op deze locomotieven overgaan. De goederentreinen werden al vrij snel van het type 25 / 26 overgedragen op de nieuwe diesels.

Na de levering van de typen 210 (reeks 60) werden ook praktisch reizigersdiensten op deze locomotieven over. Doch de lijn 154 kende nog een ander fenomeen: wanneer de diesellocomotieven te Salzannes een groot onderhoud ondergaan hadden, werden ze op de verbinding naar Givet als eerste getest en zo kwamen praktisch alle lijndiesellocomotieven ooit op deze lijn tot inzet en was de verbinding – ook omwille van het landschappelijk mooie reliëf – zeer interessant voor de spoorwegenthousiast.

Met de nieuwe IC/IR-regeling van 1984 kwam er een klokvaste verbinding tussen Namur en Dinant en de verbinding naar Givet werd vooreerst afgestoten. Nochtans wilde de S.N.C.F. de verbinding behouden en daarom werd op eigen initiatief een beperkte dienst met motorwagens – vooreerst type Picasso – tussen Givet en Dinant ingevoerd. Nadien werd de dienst gereden door modernere tweeledige stellen, maar de belangstelling was zo gering dat deze dienst met ingang van de zomerregeling van 1988 afgevoerd werd.

Intussen werd ook gewerkt gemaakt van de elektrificatie en op 29 mei 1989 werd het eerste korte stuk tot Jambes onder draad gebracht en reden de treinen uit Brussel door tot in het nieuwe stadsdeel van Namur aan de overzijde van de Meuse. Een jaar later was de volledige verbinding tot Dinant geëlektrificeerd en wisselde men de volledige dienst. Alle treinen vanuit Dinant werden verlengd tot Brussel en Gent en werden gereden door de moderne stelsels reeks 03 "Break". Ook de goederendienst werd aangepast en zo werden ook de laatste lokale treinen naar Givet afgeschaft. Hiervan maakte de Chemins de fer à vapeur des trois Vallées (CFV3V) gebruik om een (beperkte) museumbedrijvigheid op te starten tussen Dinant – Heer Agimont en Givet, waarbij het materieel te Heer Agimont onderhouden werd. Deze nieuwe bedrijvigheid kende echter ook niet het verwachte succes en zo verminderde het aantal treinen en in 2000 werd ook deze museumlijn terug opgedoekt.

Vanaf 1998 werd er werk gemaakt van de elektrificatie van de Athus-Meuse lijn en werd ook het gedeelte tussen Dinant en Anseremme onder draad gebracht. Vanaf 2003 zal de dienstregeling op de lijn 154 vooral in het goederenverkeer een nieuwe elan krijgen en worden alle treinen door de elektrische locomotieven reeks 13 gesleept. Verder probeert men nog steeds de verbinding naar Frankrijk – zeker in het toeristische seizoen – een nieuw leven te geven, doch deze inspanningen kennen nog geen effectief resultaat.

Overzicht lijn 154 :***Voornaamste data:***

05/02/1862	Opening Namur – Dinant
05/02/1863	Opening Dinant – Givet
01/06/1988	Sluiting Dinant – Givet voor reizigers
01/07/1989	Sluiting Dinant – Givet voor goederen
1990	Toeristische uitbating Dinant – Givet door CFV3V
2000	Sluiting toeristische activiteit
29/05/1989	Elektrificatie Namur – Jambes
27/05/1990	Elektrificatie Jambes – Dinant
/05/2003	Elektrificatie Dinant – Y Neffe

Stations – stopplaatsen:

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
FNR	FNR	Namur	23/10/1843		0,0
NJ	NJ	Jambes	05/02/1862		3,0
		<i>Verlaine</i>	05/02/1862	?	4,8
FD		Dave-nord	05/02/1862	03/06/1984	7,6
STF		Tailfer	05/02/1862	03/06/1984	10,8
		<i>Roches de Frêne</i>		?	12,8
NLT	NLT	Lustin	05/02/1862		14,0
NGD	NGD	Godinne	05/02/1862		17,0
NV	NV	Yvoir	05/02/1862		20,1
		<i>Houx</i>		03/06/1984	21,8
		<i>Bouvignies</i>	01/05/1896	03/06/1984	25,8
NDT	NDT	Dinant	05/02/1862		28,0
		<i>Neffe</i>		?	29,5
MVP	MVP	Waulsort	05/02/1863	03/06/1984	36,4
LHT	LHT	Hastière	05/02/1863	01/06/1988	41,8
		Hermeton sur Meuse	05/02/1863	01/06/1988	44,2
LHA	LHA	Heer Agimont	05/02/1863	01/06/1988	46,1
		Grens SNCF			47,2
		Givet			

Cursief gedrukt : haltes

Aansluitingen op overige lijnen :

Yvoir	Aansluiting richting Spontin - Ciney
Anhée	Aansluiting richting Florennes / Taminies
Y Neffe	Aansluiting richting Bertrix

Industrie :

Lustin – Tailfer	steengroeve van Lustin
Yvoit	nouvelles Carrières d'Yvoir

Uittreksel lijn 154 uit reisgids van 1956

154 Givet - Dinant - Namur (Namen) 154

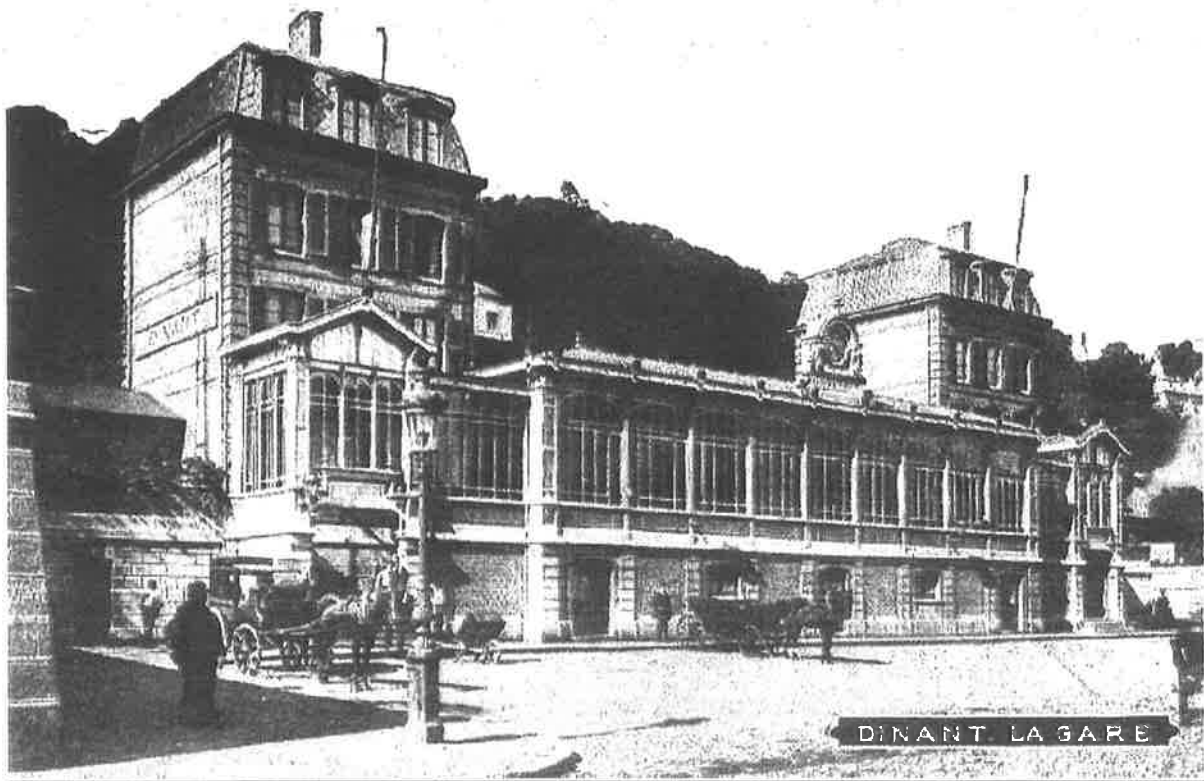
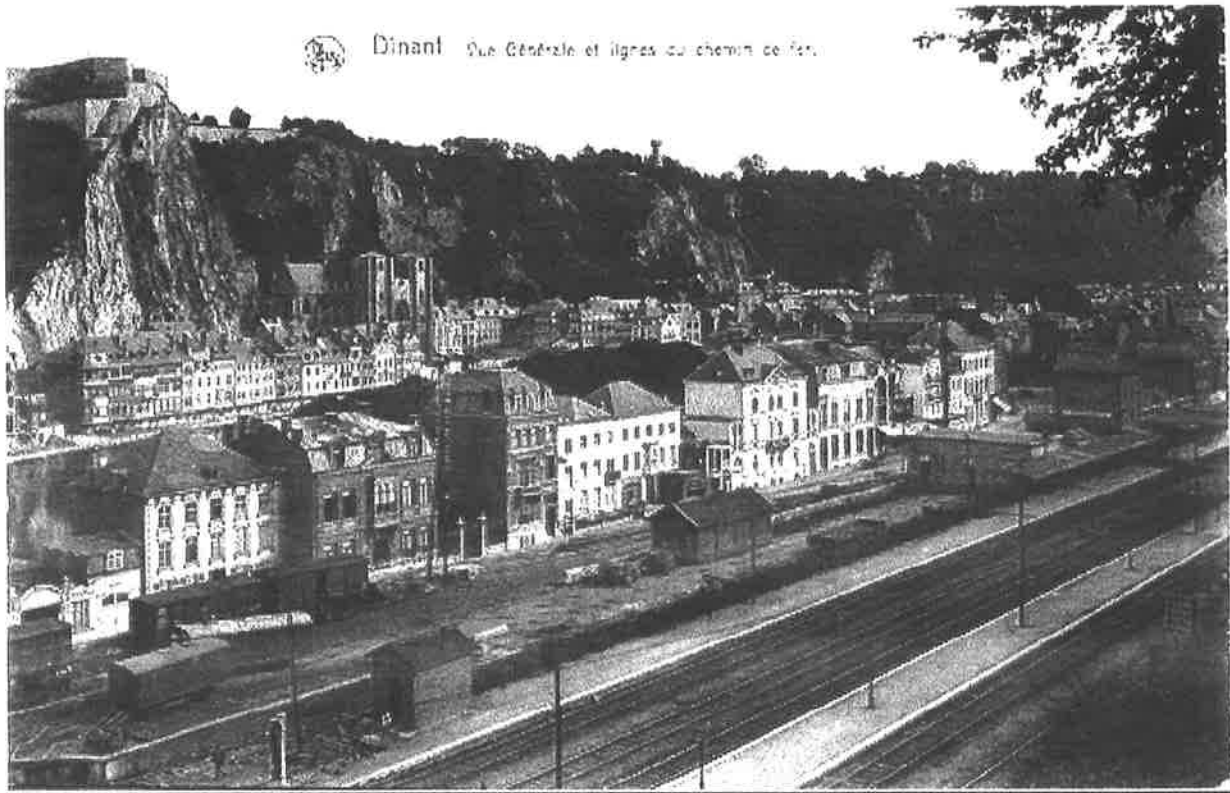
km	Bus 1	Bus 3	5861	5306	5869	2419	5879	2447	5879	Bus 515	5865	5863	TA 5320	5867
0	Givet													
4	Heer-Asimont	A	5.22	6.15	6.20	7.10	7.52	7.58	9.40	9.45				12.43
7	Hermeton-sur-Meuse		5.37	6.30	6.34	7.25	8.05	8.13	9.55	9.59				12.58
9	Hastière	A	5.45	6.38	6.42	7.29	8.11	8.17	9.59	10.03				13.02
13	Waulsort		5.45	6.38	6.43	7.33	8.11	8.21	10.03	10.04				13.06
23	Dinant	A	6.00	6.52	6.57	7.38	8.16	8.26	10.09	10.18				13.12
	Bartrix 166				5.58	7.47	8.25	8.35	9.14	10.18				13.21
	Houyet-Ardenne 150				6.57	7.48	8.26	8.36	9.15	10.18				13.21
23	Dinant		5.05	5.18	6.01	6.24	6.53	7.19	7.48	8.26	8.36	10.25	11.36	13.10
24	Bouvignes-sur-Meuse		5.08	5.22	6.05	6.28	6.57	7.19	7.52	8.40	8.45	10.29	11.40	13.14
28	Houx		5.17	5.33	6.10	6.34	7.02	7.26	7.57	8.45	8.48	10.34	11.45	13.19
30	Yvoir	A	5.17	5.33	6.12	6.37	7.05	7.26	8.00	8.34	8.48	10.37	11.48	13.22
34	Godinne		5.26	5.42	6.17	6.42	7.11	7.27	8.05	8.39	8.54	10.38	11.49	13.54
37	Lustin		5.33	5.56	6.21	6.46	7.15	7.35	8.09	8.43	8.58	10.43	11.54	14.00
40	Tailfer		5.39	5.55	6.25	6.50	7.19	7.39	8.13	8.47	9.02	10.47	11.58	14.05
43	Dave (Nord)		5.43	5.59	6.30	6.55	7.24	7.44	8.18	8.52	9.07	10.51	12.02	14.10
46	Velaine		5.49	6.05	6.36	7.01	7.29	7.49	8.23	8.57	9.12	10.56	12.07	14.15
48	Jambes (Nord)		5.49	6.05	6.36	7.01	7.29	7.49	8.23	8.57	9.12	10.56	12.07	14.15
50	Namur	A	5.57	6.13	6.46	7.11	7.38	7.58	8.31	9.04	9.20	11.07	12.20	14.22
	Bruxelles (Q-L) 161	A	7.04	7.04	7.45	8.44	8.44	9.16	10.01	10.15	10.15	11.07	12.20	14.27
	Liège (Guill.) 125	A	7.53	7.53	7.53	8.53	8.53	9.54	10.15	10.15	10.15	11.07	12.20	15.37

	Bus 523	5877	5871	5324	5873	5881	2473	5885	TA 5887	2475	5891	TA 5332
Givet	Sam	15.29			17.52	18.34					20.20	
Heer-Asimont	Zat	15.34			17.58	18.40					20.25	
Hermeton-sur-Meuse		15.44			18.08	18.50					20.33	
Hastière		15.48			18.12	18.55					20.37	
Waulsort		15.52			18.16	18.59					20.41	
Dinant		15.08	15.52		18.17	19.00					20.41	
Bartrix 166		15.16	15.58		18.24	19.07					20.46	
Houyet-Ardenne 150		15.33	16.09		18.34	19.17					20.55	
Dinant		14.23	15.50		16.45	18.10	17.46			18.55	19.15	21.28
Bouvignes-sur-Meuse		15.43	17.14		18.00	19.15	19.02			19.58	20.27	21.28
Houx		16.11	17.37	17.55	18.36	19.19	19.38	19.47		20.21	20.58	21.28
Yvoir		16.15	17.41	17.59	18.40	19.19	19.51	19.57		20.21	21.07	21.36
Godinne		16.20	17.46	18.05	18.46	19.27	19.57	20.00		20.29	21.10	21.36
Lustin		16.23	17.49	18.09	18.49	19.27	19.46	20.00		20.30	21.11	21.36
Tailfer		16.24	17.50	18.50	19.28	19.47	20.01	20.05		20.30	21.11	21.36
Dave (Nord)		16.29	17.55	18.55	19.34	19.54	20.06	20.10		20.30	21.11	21.36
Velaine		16.33	18.00	19.00	19.39	19.54	20.10	20.14		20.30	21.11	21.36
Jambes (Nord)		16.37	18.04	19.05	19.44	19.54	20.10	20.14		20.30	21.11	21.36
Namur		16.42	18.09	19.10	19.49	19.54	20.10	20.14		20.30	21.11	21.36
Bruxelles (Q-L) 161		16.47	18.14	19.15	19.54	20.11	20.24	20.27		20.30	21.11	21.36
Liège (Guill.) 125		16.50	18.17	19.19	19.58	20.11	20.24	20.27		20.30	21.11	21.36
		16.55	18.23	19.24	20.00	20.11	20.24	20.27		20.30	21.11	21.36
		18.18	19.76	20.17	21.07	21.07	21.15	21.15		21.39	22.25	23.41
		18.12	20.74	20.52	21.07	21.07	21.15	21.15		21.39	22.25	23.41

◆ Bus 1-3 Font arrât à Anhée (Place) à 5.14 et 5.29 et à Jambes (Place) à 5.52 et 6.08.
 Bus 515-523 Font arrât à Anseremme à 9.07 et 15.26.
 2419 Les dimanches et jours fériés du 29-6 au 31-8, prolongé jusqu'à Ostende (A 10.24).
 2447 Circule les samedi, dimanche et jours fériés du 5-7 au 31-8 et le 14-7; circule toutefois tous les jours du 19-7 au 17-8.
 2475 Circule également les 15 et 22-6, 7 et 14-9.
 TA 5306 Circule tous les jours du 6-7 au 31-8.
 5879 Ne circule pas les 1, 8, 15, 22 et 29-6, 7, 14, 21 et 28-9.
 5885 Ne circule pas du 6-7 au 31-8.
 ● 5879 Ne circule que les 1, 8, 15, 22 et 29-6, 7, 14, 21 et 28-9.
 ◆ Bus 1-3 Stoppen te Anhée (Plaats) te 5.14 en 5.29 en te Jambes (Plaats) te 5.52 en 6.08.
 Bus 515-523 Stoppen te Anseremme te 9.07 en 15.26.
 2419 Op Zon- en feestdagen van 29-6 tot 31-8, verlengd tot Oostende (A 10.24).
 2447 Rijdt zaterdag en op Zon- en feestdagen van 5-7 tot 31-8 en op 14-7; rijdt evenwel alle dagen van 19-7 tot 17-8.
 2475 Rijdt ook op 15 en 22-6, 7 en 14-9.
 TA 5306 Rijdt alle dagen van 6-7 tot 31-8.
 5879 Rijdt niet op 1, 8, 15, 22 en 29-6, 7, 14, 21 en 28-9.
 5885 Rijdt niet van 6-7 tot 31-8.
 ● 5879 Rijdt enkel op 1, 8, 15, 22 en 29-6, 7, 14, 21 en 28-9.

PAPIER A CIGARETTES **RIZLA+** TOUJOURS LE MEME ... LE MEILLEUR!

De stations : Dinant



Bediening van de lijn :**Reizigersdienst :**

Treinpaar	Van	Naar	Type	Stelplaats	Opmerking
5882 / 5861	Namur	Givet	Type 29	Ronet	Uitslaap Givet
2419	Bertrix	Oostende	Type 26	Bertrix	Enkel zomer
5864 / 5869	Namur	Givet	Type 29	Ronet	
5862 / 5879	Namur	Givet	Type 29	Ronet	
5862 / 5865	Namur	Givet	Type 29	Ronet	
5868 / 5867	Namur	Givet	Type 29	Ronet	
5878 / 5877	Namur	Givet	Type 29	Ronet	
5871	Bertrix	Namur	Type 26	Bertrix	
5892 / 5873	Namur	Dinant	Type 29	Ronet	
5881 +	Givet	Brussel	Type 29	Ronet	Enkel zondag
2473 +	Virton	Brussel	Type 25 / 26	Latour	Enkel zondag
TA 5887	Ciney	Namur	Type 553	Ciney	Los Yvoir
5866 / 5891	Namur	Givet	Type 29	Ronet	

Naast deze specifieke diensten hadden we nog twee deeltrajecten: de treinen Ciney – Yvoir werden meestal doorgetrokken tot in Dinant en werden alle bediend door de vierassige Brossels type 553 van Ciney. Ook de treinen afkomstig uit Tamines (lijn 150) hadden Dinant of Jemelle als bestemming. Deze treinen werden meestal gereden door de typen 64 van Tamines.

Goederendienst :

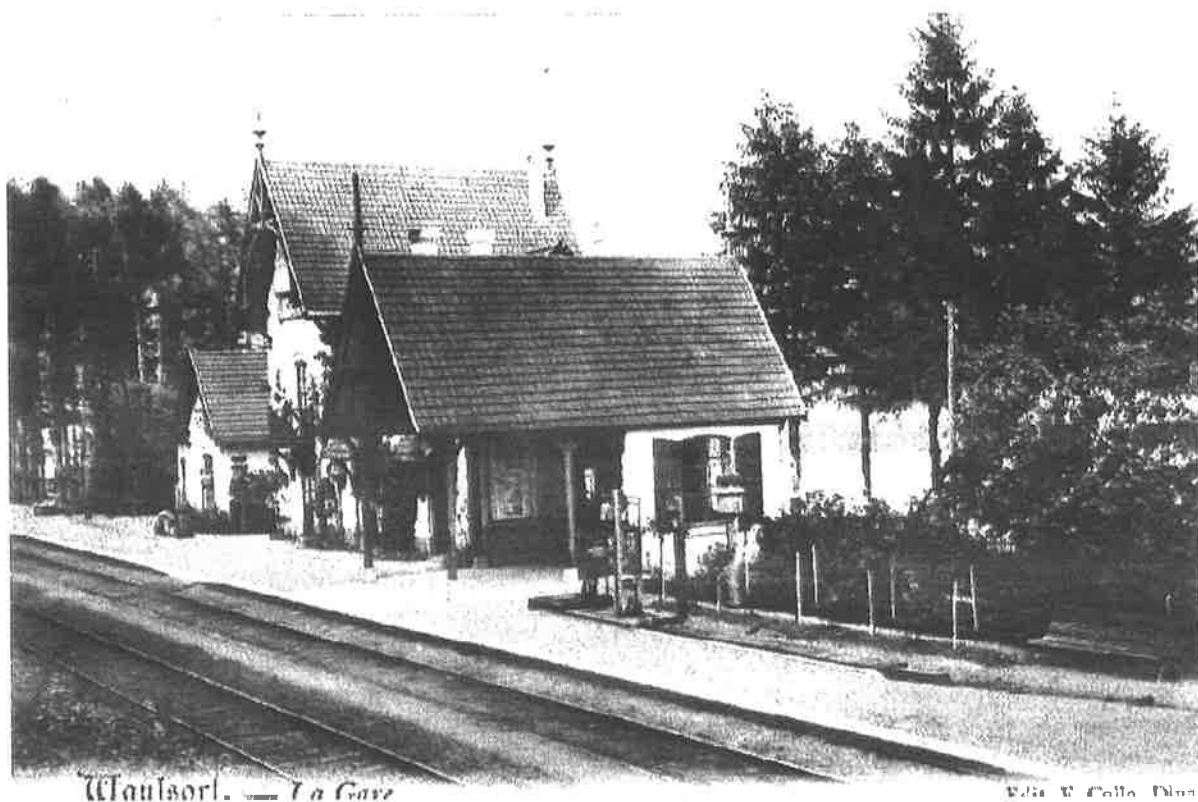
De doorgaande goederendienst verdeelde zich over twee treinsoorten : alle treinen hadden de Athus-Meuse lijn als oorsprong of bestemming, meestal Virton/Latour of Athus. De locomotiefwissel gebeurde te Bertrix of Gendron. De treinen met bestemming Antwerpen namen het traject via de lijn 154 tot in Ronet. Hiervoor kwamen vooral de typen 26 van Bertrix tot inzet, maar één derde werd ook door de 29-ers van Ronet gereden.

De treinen met bestemming Charleroi werden nog over de lijn 150 (zie nummer 103) gereden en de locomotiefwissel vond meestal te Warnant plaats. Hier werd praktisch het ganse verkeer door de typen 26 van Bertrix verzekerd. Tweemaal kwam een type 38 van Monceau tot in Bertrix via Dinant.

Voor de lokale bedieningstreinen hadden we :

60018	Ronet	Jambes	Type 29	Ronet	Bediening
60019	Jambes	Ronet	Type 29	Ronet	
66244	Ronet	Hastière	Type 29	Ronet	Keren te Givet
66243	Hastière	Ronet	Type 29	Ronet	
66354	Ronet	Warnant	Type 29	Ronet	Bediening
66430	Warnant	Yvoir	Type 29	Ronet	
66431	Yvoir	Warnant	Type 29	Ronet	
66360	Warnant	Ronet	Type 29	Ronet	Bediening Lustin

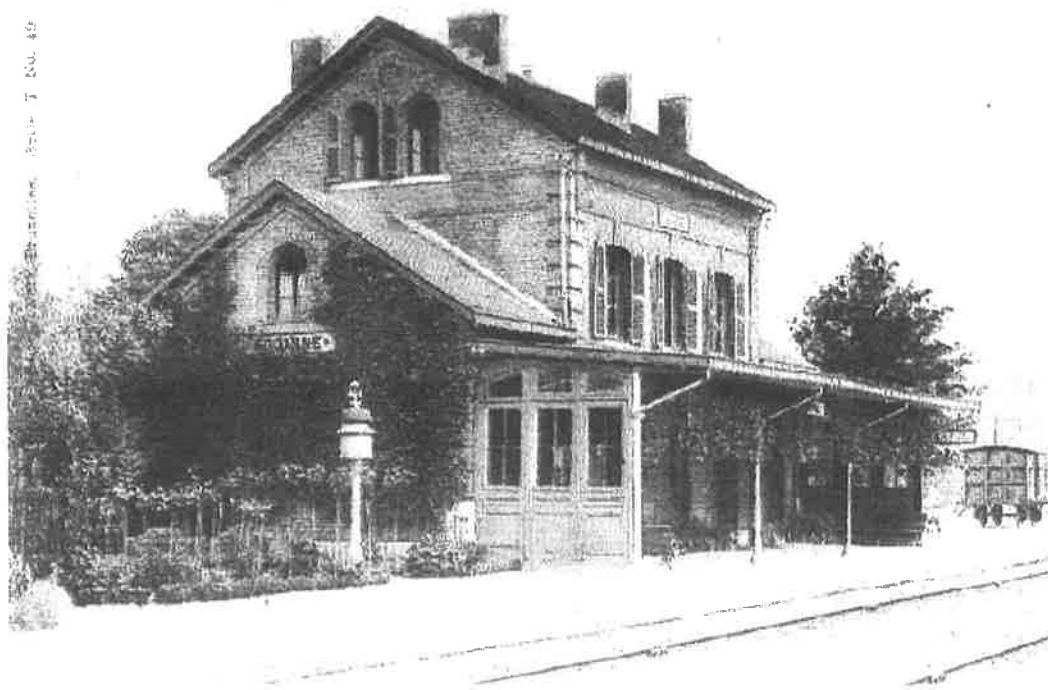
Station Walsort met zijn karakteristieke afwijkende bouwstijl



Walsort. — La Gave

Ed. V. Colla. Bruss.

Station Godinne

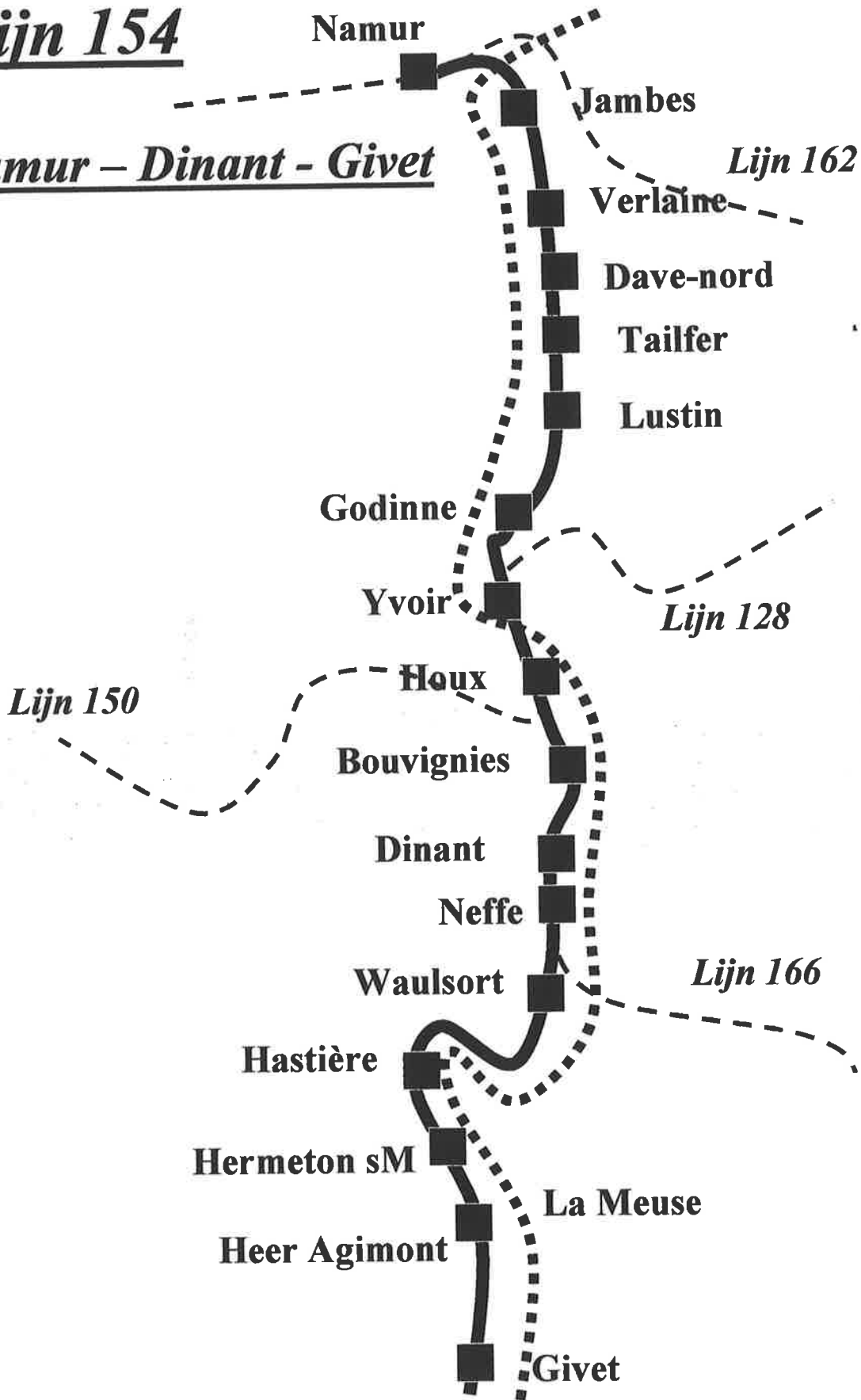


Les Bords de la Meuse

Station de Godinne.

Lijn 154

Namur – Dinant - Givet



N.M.B.S. - Actueel

Statistiek :

1. Leveringen : (vanaf 01/01/2002)

voorheen zie jaarboek 2001

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
4162	Alsthom Barcelona	Merelbeke	09/01/2002	
4163	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud	16/01/2002	
4164	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud	21/01/2002	
4165	Alsthom Barcelona	Merelbeke	24/01/2002	
4166	Alsthom Barcelona	Merelbeke	29/01/2002	
4167	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud	04/02/2002	
4168	Alsthom Barcelona	Merelbeke	07/02/2002	
4169	Alsthom Barcelona	Merelbeke	11/02/2002	
4170	Alsthom Barcelona	Merelbeke	15/02/2002	
4171	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud	21/02/2002	
4172	Alsthom Barcelona	Merelbeke	05/03/2002	
4173	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud		
4174	Alsthom Barcelona	Merelbeke		
4175	Alsthom Barcelona	Merelbeke		
4176	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud		
4177	Alsthom Barcelona	Merelbeke		
4178	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud		
4179	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud		
4180	Alsthom Barcelona	Charleroi-sud	18/07/2002	
7758	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/01/2002	
7759	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/01/2002	
7760	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	27/02/2002	
7761	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/02/2002	
7762	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	11/03/2002	
7763	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	18/03/2002	
7764	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	25/03/2002	
7765	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7766	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7767	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7768	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7769	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7770	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
5117	Charleroi-sud	Antwerpen-noord	16/06/2002
5132	Merelbeke	Antwerpen-noord	16/06/2002
5146	Charleroi-sud	Antwerpen-noord	16/06/2002
6201	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6213	Charleroi-sud	Antwerpen-noord	16/06/2002
6214	Charleroi-sud	Merelbeke	16/06/2002
6217	Charleroi-sud	Merelbeke	16/06/2002
6218	Charleroi-sud	Merelbeke	16/06/2002
6219	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002

6224	Charleroi-sud	Merelbeke	16/06/2002
6235	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6247	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6248	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6249	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6278	Charleroi-sud	Infra Charleroi	16/06/2002
6282	Charleroi-sud	Infra Charleroi	16/06/2002
6307	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6311	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
6322	Merelbeke	Infra Gent	16/06/2002
7755	Antwerpen-noord	Kinkempois	22/01/2002
7756	Antwerpen-noord	Kinkempois	22/01/2002
7757	Antwerpen-noord	Kinkempois	29/01/2002
7758	Antwerpen-noord	Kinkempois	01/03/2002
7759	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	01/03/2002
7760	Antwerpen-noord	Charleroi-sud	28/03/2002
8068	Schaarbeek	CW Salzannes	01/03/2002
8069	Schaarbeek	CW Salzannes	01/03/2002
8209	Merelbeke	Schaarbeek	01/04/2002
8210	Merelbeke	Schaarbeek	01/04/2002

Ombouw - modernisering:

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
616	Charleroi-sud	22/02/2002	Modernisering
628	Charleroi-sud	12/02/2002	
635	Charleroi-sud	18/03/2002	
637	Charleroi-sud	24/01/2002	
645	Schaarbeek	04/04/2002	
664	Schaarbeek	29/03/2002	
5517	Kinkempois	16/01/2002	Ombouw Ijzeren Rijn
5523	Kinkempois	02/04/2002	

Schrappingen:

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden	
2205	Charleroi-sud	01/07/2002	Destandardisatie	
2210	Charleroi-sud	01/07/2002		
2215	Charleroi-sud	01/07/2002		
2217	Charleroi-sud	01/07/2002		
2225	Charleroi-sud	01/07/2002		
2228	Charleroi-sud	01/07/2002		
2232	Charleroi-sud	01/07/2002		
2238	Charleroi-sud	01/07/2002		
2239	Charleroi-sud	01/07/2002		
2244	Charleroi-sud	01/07/2002		
2246	Charleroi-sud	01/07/2002		
4402	Stockem	01/03/2002		Destandardisatie
4403	Stockem	01/03/2002		
4404	Stockem	01/03/2002		
4405	Stockem	01/03/2002		
4406	Stockem	01/03/2002		
4408	Stockem	01/03/2002		
4502	Stockem	01/03/2002		
4504	Stockem	01/03/2002		
4506	Stockem	01/03/2002		
4508	Stockem	01/03/2002		
4509	Stockem	01/03/2002		

5102	Antwerpen-noord	16/06/2002	Destandardisatie
5103	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5104	Charleroi-sud	16/06/2002	
5107	Merelbeke	16/06/2002	
5108	Merelbeke	16/06/2002	
5109	Merelbeke	16/06/2002	
5111	Merelbeke	16/06/2002	
5115	Merelbeke	01/04/2002	
5118	Merelbeke	16/06/2002	
5120	Charleroi-sud	16/06/2002	
5121	Charleroi-sud	16/06/2002	
5125	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5131	Charleroi-sud	16/06/2002	
5135	Charleroi-sud	16/06/2002	
5136	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5138	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5141	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5149	Charleroi-sud	16/06/2002	
5152	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5177	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5181	Antwerpen-noord	16/06/2002	
5193	Antwerpen-noord	01/04/2002	
5314	Stockem	01/04/2002	
5916	Kinkempois	01/06/2002	Destandardisatie
5917	Kinkempois	01/06/2002	
5926	Kinkempois	01/06/2002	
5941	Kinkempois	01/06/2002	
5946	Kinkempois	01/06/2002	
8001	Schaarbeek	01/03/2002	> CW Salzannes > CW Salzannes
8068	Schaarbeek	01/03/2002	
8069	Schaarbeek	01/03/2002	
8461	Antwerpen-noord	01/05/2002	Destandardisatie
8463	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8467	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8509	Antwerpen-noord	01/05/2002	Destandardisatie
8510	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8511	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8515	Antwerpen-noord	01/05/2002	
8516	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8518	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8519	Antwerpen-noord	01/04/2002	
8520	Antwerpen-noord	01/04/2002	

Actuele berichten :

Reeks 03

Het reeks ongevallen houdt niet op voor deze reeks : bij het ongeval te Lede – waarbij er bij een koppelingsbreuk de remmen het begaven – waren niet minder dan vier stellen betrokken : de 358, 361, 373 en 388 leden alle vrij grote schade op waarbij de stuurposten van de vier stellen zwaar beschadigd werden. Door de verschillende verongelukte stellen, is de reserve vrij krap geworden en springen de stellen reeks 05 regelmatig in bij de inzetreeksen van de Breaks, vooral op de verbinding Genk – Brussel – Gent. Het was trouwens in deze dienst dat het ongeval zich voordeed.

Wel werd beslist dat de Breaks vanaf eind 2006 – na de ombouw van de reeksen 06 en 08 – een volledige modernisering zullen ondergaan. Ze krijgen hierbij een nog modernere uitrusting als de reeks gemoderniseerde rijkstrijtuigen type M4. De zitplaatsverhouding zal waarschijnlijk op 2 + 2 gebracht worden.

Reeks 06 :

Nadat de eerste 40 stellen van de reeks nu gemoderniseerd werden, wordt deze verdergezet met de stellen van de volgende bouwschijven. Doch hier is de modernisering voorlopig niet zo uitgebreid: het interieur werd wel aangepast en ook de deuren werden vervangen, maar in tegenstelling met de vorige stellen werden de vensters met vier kleine, opengaande vensters behouden en ook de kopvenster aan de bagagezijde werd niet verwijderd. Voorlopig werden de 645 en 664 – na een herstelling van ongevalschade – op deze wijze terug op de sporen gebracht.

Elektrische locomotieven

Reeks 13 :

De inzet van deze reeks gaat zo goed dat er problemen ontstaan met het aantal beschikbare machines te klein is, dit vooral om alle goederentreinen te kunnen slepen. De meeste verbindingen noodzaken immers het gebruik van de reeks 13.

Dit is het geval voor de verbinding Oostende – Eupen, zeker vanaf de openstelling van de HSL 2. Op dat ogenblik worden alle IC A diensten over de nieuwe lijn aan 200 km/h geleid, dit heeft wel tot gevolg dat het aantal benodigde machines met één vermindert, maar deze nemen de resterende diensten Oostende – Köln (tot in Aachen) over. Hiervoor moet echter nog een toelating gegeven worden door de Duitse Spoorwegen.

De verbinding Antwerpen – Oostende komt wel in aanmerking voor vervanging door de reeks 21 / 27 met M4- rijkstrijtuigen, de inzet van deze locomotieven met I 11- rijkstrijtuigen in trek- duwcombinatie is niet mogelijk en omwille van de situatie te Antwerpen-centraal is het gebruik van trek- duwtreinen onontbeerlijk.

De derde inzet zal met de indienststelling van de Athus-Meuse lijn en het doorstoten tot St-Louis nog een vijftal bijkomende locomotieven noodzaken. Doch de omschakeling van alle goederentreinen via de Athus – Meuse lijn zal het effectief nog met 10 tot 15 bijkomende locomotieven uitbreiden en hiervoor zijn de reeksen 13 onontbeerlijk. De S.N.C.F. kan daarentegen geen machines 436 000 gebruiken op deze verbinding daar men ook hier machines tekort heeft voor de doorgaande treinen via Quévy en Moeskroen.

Verder heeft men nog steeds twee machines in reserve nodig voor de nodige testritten onder de 25 kV en andere opdrachten. Daarom zal het nog niet mogelijk zijn om alle doorgaande goederentreinen rechtstreeks te rijden en worden nog een tiental treinen of met de reeksen 52/53 gesleept of worden ze via de lijn 162 omgeleid.

Reeks 14 :

Gezien de vorige feiten is de bestelling van bijkomende locomotieven dringend nodig. Nochtans is het probleem nog uitgebreider: enerzijds heeft men het feit dat de machines reeks 23 en 26 niet meer voor doorgaande treinen kunnen ingezet worden, daar men beslist heeft om een aantal goederentreinen grensoverschrijdend te voeren, waardoor ten minste tweespanningsmachines nodig zijn. Anderzijds werd ook beslist om het baanvak Montzen – Aachen-west onder draad te brengen en de treinen ook hier steeds tot in Aachen-west en zelfs verder te voeren. Hierdoor is zelfs een driespanningslocomotief nodig.

De eerste optie was de bestelling van een tweede bouwschijf reeks 13 door te voeren, maar dan is de inzet beperkt en kunnen de treinen Aachen – Liège – Aulnoye (en verder) niet gesleept worden. Doch de hoogdringendheid zou echter wel naar deze voorlopige oplossing leiden en nogmaals 40 tot 60 bijkomende machines te bestellen voor de diensten tussen Antwerpen / Zeebrugge en Frankrijk.

Nadien – omstreeks 2005 – zouden dan een veertigtal vierspanningslocomotieven reeks 14 besteld worden: ze zouden dan de goederentreinen tussen Duitsland – Antwerpen / Aulnoye slepen, maar ook ingezet worden voor de (enkele) nog bestaande doorgaande reizigerstreinen naar Köln. Hier zou men opnieuw kiezen voor een “nieuwe” nog door Alstom te ontwikkelen machine handelen, daar waar o.m. Siemens dergelijke machines volledig ritklaar ter beschikking kan stellen.

Reeks 15 :

De inzet van deze machines blijft onregelmatig. De voorziene diensten Liers – Liège – Gouvy zijn nog steeds niet van start gegaan, dit door het feit dat er nog niet voldoende bestuurders van Gouvy opgeleid werden voor deze locomotieven en dat niet voldoende rijtuigen – met verwarming op wisselspanning – ter beschikking staan. Deze dienst zou echter in de loop van september dan toch van start gaan. Ondertussen wordt de reeks opnieuw gebruikt voor de meetcampagne over het ganse net enerzijds en worden ze ingezet voor de autoslaaptrein vanuit Bressoux naar Lourdes tot in Tourcoing. Ook een inzet voor klassieke verlofgangerstreinen is al gebeurd tijdens de vorige maanden.

Reeks 22 :

Het einde van deze reeks komt nu steeds sneller in het zicht : op 1 juli 2002 werden 11 machines definitief afgesteld: het betreft de locomotieven 2205, 2210, 2215, 2217, 2225, 2228, 2232, 2238, 2239, 2244 en 2246. Ze werden vooreerst te Charleroi-sud afgesteld en hier werden de nog bruikbare onderdelen gerecupereerd. Dit gebeurde voor een aantal machines vrij snel en op 11 juli werden zeven van deze machines al afgevoerd voor sloping. De 2205, 2210, 2215, 2217, 2228, 2232 en 2244 werden tot in Ronet met een elektrische tractie afgevoerd en nadien voerde de 5209 deze machines verder naar Stockem waar ze in dit vormingsstation voorlopig afgesteld werden om er tijdens de volgende maanden gesloopt te worden.

Intussen werd ook de inzetreeks met een vijftal dagen ingekort en werden verschillende goederentreinen aan de reeks 23 afgestaan. De reeks 22 sleept voornamelijk nog piekurtreinen vanaf diverse stations – Namur, Charleroi, Mons, Tournai en de stations op de verbinding naar Kortrijk naar Brussel en de meeste machines staan tijdens de dag te Schaarbeek afgesteld. Ook zijn er nog enkele diensten vanuit Liège (en Liers) op de Maaslijn.



De .5209 had de taak om de laatste rit van een aantal 22-ers naar Stockem te verzekeren. Foto Patrick Maes

Reeks 23:

Ook bij de reeks 23 is de toekomst vrij beperkt en de eerste locomotief in de loop 2003 afgesteld worden. Dit gebeurt trouwens al vroeger voor de 2361 en mogelijk ook de 2352 die op 13 maart 2002 te Marbehan verongelukten. Bij de 2361 werd de volledige locomotief over de ganse lengte opengescheurd en is de herstelling niet meer rendabel. Bij de 2352 is de schade minder en hier wordt onderzocht of de herstelling zich nog loont. Intussen zijn alle locomotieven te Antwerpen-noord geconcentreerd en worden er vooral in de diensten naar Montzen, maar vooral naar Leuven en Ronet gebruikt. Deze diensten gaan echter in de loop van

december – na het geschikt maken van de lijn tussen Leuven en Antwerpen-haven aan de driefasige locomotieven – over op de reeks 13 en wordt het inzetgebied nog verder beperkt.

Met ingang van de zomerregeling namen ze echter een aantal goederentreinen van de reeks 22 over en tijdens de volgende maanden zullen ook nog enkele piekurtreinen volgen, vooral in de buurt van Antwerpen. Geleidelijk aan zullen dan alle diensten van de reeks 22 op de zuster machines overgaan.

Reeks 25 :

De verkoop van deze locomotieven is nog steeds geen feit en de N.M.B.S. verwacht een antwoord van de Italiaanse privé-maatschappijen. Intussen rijden ze mee in de reeks van de 22-ers voor verschillende piekurtreinen maar ze worden ook gebruikt voor verschillende bijkomende treinen en testritten (o.m. voor de rodage-ritten van de M6- rytuigen).

Reeks 26 :

Voor deze reeks – onderhouden te Charleroi-sud – is nu een eigen inzetreeks opgesteld met vooral diensten vanuit Monceau en Ronet, op de Maaslijn tot in Montzen en vanuit Ronet voor lokale treinen op de verbinding naar Jemelle en Stockem.

Motorwagens

Reeks 41

Intussen zijn alle stellen van deze reeks geleverd en alle diensten worden nu door deze motorwagens gereden. Nadat Hasselt en Stockem/ Bertrix al in het begin van het jaar hun oude diensten overgedragen hadden is dit tijdens de volgende maanden ook gebeurt te Merelbeke en later ook te Charleroi. Te Merelbeke is de omschakeling afgesloten in de loop van juli 2002. Hierdoor kwamen de reeksen 51 en 62 op dat ogenblik vrij.

Vanaf 6 mei 2002 werden de eerste diensten tussen Charleroi en Couvin door twee gekoppelde stellen gereden en geleidelijk aan zouden ook de volgende diensten van de reeks 62 overgenomen. De omschakeling was op 16 juni 2002 een feit en na deze datum kwamen de oude combinaties slechts sporadisch nog in dienst bij defecten. De motorwagens van Charleroi worden echter te Merelbeke geleverd en rijden er hun eerste ritten. Geleidelijk aan werden ze dan ook naar Charleroi getransfereerd. De laatste stellen – de 4176, 4178, 4179 en 4180 – werden op 3 augustus vanuit Gent naar Charleroi afgevoerd.

Vanaf begin juli 2002 werden dan ook de Kayak-treinen tussen Dinant en Houyet tijdens de weekends door de motorwagens reeks 41 gereden, tijdens de week waren er nog te weinig stellen ritvaardig en pas in de loop van augustus werden de motorwagens – gewoonlijk drie gekoppelde stellen – voor deze diensten gebruikt.

Reeks 44 – 45 :

Het einde van deze oude stellen is vanaf september officieel een feit: op 1 maart 2002 werden de 4402, 4403 en 4405 van Merelbeke definitief afgesteld en te Stockem gingen de 4404, 4406, 4408, 4502, 4504, 4506, 4508 en 4509 op dezelfde datum richting afstelspoor. Voorlopig werden de 4407, 4410, 4501 en 4510 nog te Stockem in dienst gehouden voor eventuele defecten aan de reeks 41. De motorwagens werden nog verschillende keren ter vervanging van de nieuwe stellen gebruikt, doch vanaf juli is ook deze inzet volledig verdwenen.

Diesel locomotieven

Reeks 51 :

De inzet van deze reeks locomotieven ging tijdens de vorige maanden sterk achteruit. Laten we per stelplaats eens de inzet bekijken.

Charleroi-sud :

In deze stelplaats zou de inzet van de 51-ers als eerste effectief ten einde gaan: al vanaf maart waren de gewone diensten al overgegaan op de locomotieven reeks 77. De reeks 51 reed op dat ogenblik nog slechts een aantal bijkomende treinen, meestal vanuit Mons en Tournai. Gemiddeld waren nog slechts twee à drie machines in gebruik. Voor de reizigersdiensten naar Couvin was er verder gewoonlijk nog één machine die gebruikt werd. Doch deze dienst viel als eerste begin mei 2002 ten gunste van de reeks 41 weg. Met ingang van de zomerregeling werd dan ook beslist om de locomotieven van Charleroi definitief af te stellen. Nochtans zouden ze tot de laatste dag in dienst blijven. Op 14 juni – de voorlaatste dag van hun inzet – waren er nog vier machines bedrijvig. De 5120 verrichtte rangeerwerk te Ath, de 5121 reed een lokale trein naar Tertre, de 5131 reed een trein naar Aisémont en de 5149 was vanuit Tournai bedrijvig.

Op 15 juni 2002 waren nog twee machines bedrijvig : de 5149 verzekerde de overbrenging van een aantal machines reeks 73 naar Kortrijk, de officiële laatste rit werd uitgevoerd door de 5131 in de omstreken van Charleroi (o.m. naar La Blanchisserie). Hiervoor had de machine een afscheidsbord aangemeten gekregen . De dag later werden zes machines – de 5104, 5120, 5121, 5131, 5135 en 5149 afgesteld. De dag later werden vier van deze machines – de 5120, de 5121, 5131 en 5149 – te Marchienne au Pont afgesteld, maar omdat de 5121 en 5149 voor een eventuele verkoop in aanmerking komen, werden ze korte tijd later terug in de stelplaats van Charleroi afgesteld. Twee van de betere machines – de 5117 en 5146 – gingen alsnog naar Antwerpen-noord over.

Merelbeke :

In het Gentse werden de 51-ers langer ingezet, vooral in de kanaalzone en tot begin juni 2002 werden gemiddeld 3 à 4 machines gebruikt. Op 14 juni waren nog twee machines in dienst : de 5111 verzekerde pendelritten tussen Gent-Noord en Gent-Zeehaven, de 5118 verzekerde een trein naar Kortrijk. Op 15 juni werd geen enkele locomotief nog ingezet. De dag daarop werden de 5107, 5108, 5109, 5111 en 5118 definitief uit het bestand afgevoerd, de 5132 werd alsnog naar Antwerpen-noord gedirigeerd.

Antwerpen-noord :

Ook hier werd met ingang van de zomerregeling de dienstregeling grondig aangepast, dit vooral ten gunste van de elektrische locomotieven reeks 23. Op 16 juni werden te Antwerpen niet minder dan acht machines afgesteld : het waren de 5103, 5125, 5136, 5138, 5141, 5152, 5177 en 5181. Daarentegen kwamen de drie boven genoemde machines vanuit Merelbeke en Charleroi-sud over. Over de inzet : de lokale treinen in Antwerpen zijn vooral op de reeks 77 overgegaan, vanuit de haven zijn er nog enkele doorgaande treinen naar Montzen / Aachen. Hoofdinzet kennen ze nog steeds vanuit Hasselt / Genk-goederen (Winterslag). Hier zijn gemiddeld 5 à 6 machines bedrijvig, doch er komen regelmatig vrijgekomen machines reeks 62 tot inzet op de lichtere diensten. De treinen naar ALZ en Sikel (staalnijverheid) blijven echter het monopolie van de reeks 51. Ook verschillende treinen vanuit de Ford naar Montzen blijven een inzet voor deze machines.

Een constante trein in het dienstenpakket was de zinkertstrein naar Budel, doch deze is vanaf 12 juli 2002 overgegaan op de machines reeks 55 die omgebouwd zijn voor de Ijzeren Rijn. Een aantal machinisten van Mol kregen hiervoor de opleiding en midden augustus zou deze trein dan definitief op deze reeks overgaan.

Reeks 52 / 53 :

Om de schrapping van de reeks 59 mogelijk te maken, werden begin mei vier locomotieven van deze reeks aan TUC- rail afgestaan. In principe betreft het de locomotieven 5307, 5308, 5312 en 5313. Nochtans blijft het onderhoud te Stockem, zodat er waarschijnlijk ook andere machines te Voroux kunnen opduiken. Voor personeelsopleiding waren ze al in maart te Voroux aanwezig, maar omdat op dat ogenblik de meeste werken al afgesloten waren kwamen ze zelden tot inzet. Naast enkele afwerkingstreinen, worden ze vooral gebruikt voor de test- en meetritten op deze nieuwe verbinding.

Anderzijds is ook het aantal effectieve diensten en vooral het aantal werktreinen op de Athus-Meuse lijn drastisch afgenomen en kon ook de inzetreeks verminderd worden, dit door de overname van een aantal

goederentreinen door de reeks 13. Hierdoor staan verschillende machines afgesteld en werd de beschadigde 5314 – botsing met de 1330 op 6 december 2001 te Rhisnes – definitief afgevoerd. Vanaf november zouden nog vier verdere machines aan TUC- rail verhuurd worden voor de aanleg van de HSL 2 tussen Liège en de Duitse grens.

Reeks 55 :

Bij deze reeks is de toestand vrij verward :

De “blauwe” 55-ers rijden nog steeds in een twee dagen tellende reeks de piekurreinen naar Gouvy, maar hoe lang nog ?

De “gele” 55-ers verzekeren een aantal goederentreinen, maar de zware diensten (o.m. ballasttreinen) voor de HSL vielen volledig weg en een deel van de treinen wordt elektrisch gereden. De lokale diensten gingen over op de reeks 77.

De “TVM” locs worden steeds meer en meer in beslag genomen voor verschillende taken om de HSL 1, ze slepen een aantal onderhoudstreinen, doen meertreinen maar brengen ook een aantal goederentreinen (bv. Vanuit Quenast) naar diverse werven. Verder zijn er nog de goederentreinen tussen Mons en Charleroi om de motoren na een lange standby op traagloop in conditie te houden.

En dan nog de IJzeren Rijn. Eind maart zijn er test- en afstellingsritten gebeurd tussen Visé en Maastricht gehouden om de overgang van het ATB naar het Belgische systeem na te gaan. Korte tijd later verliepen dezelfde ritten Roermond en Venlo om de overgang tussen de beide Nederlandse systemen van ATB te controleren. Beide keren kwamen de 5517 en 5526 tot inzet. Op 2 april werd de 5523 als derde locomotief afgewerkt. Het betreft hier een “blauwe” 55-er met elektrische verwarming. Deze hulpgenerator werd nu terug weggenomen en terug omgebouwd tot een gewone locomotief. Als eerste werd de definitieve schildering aangebracht, nl. de klassieke geel-groene livrei, waarbij wel een gouden B monogram op kop- en zijwand aangebracht werd en verder de aanduiding “ATB + PZB 90”. Ook de UIC- aanduidingen werden aangepast voor ritten in Nederland en Duitsland. Intussen is ook de 5533 als vierde machine op de sporen teruggekeerd.

In mei waren de 5526 te Antwerpen-noord en de 5517 te Mol aanwezig voor personeelsopleiding en reden hier regelmatig lokale treinen. Vanaf 12 juli werd dan hun eerste definitieve dienst tussen Antwerpen en Budel effectief gereden.

Reeks 59 :

Nadat de machines al jaren geleden geschrapt werden en steeds opnieuw gereactiveerd werden – o.m. voor de werken aan de Franse HSL-lijn Nord, was het 1 mei dan definitief over voor de vijf overgebleven machines van deze reeks. Na enkele afscheidsritten gingen de 5916, 5917, 5929, 5941 en 5946 nu uit het N.M.B.S. bestand. Ze werden eerst te Voroux, nadien te Kinkempois afgesteld. De 5941 mag zich echter verheugen op een verdere loopbaan, daar deze machine door de T.S.P. aangekocht werd. Naast de N.M.B.S. machines gingen nog twee verdere locomotieven op “retraite”: door de faling van de Vennbahn werden de 201.001 en de 5922 ook buiten dienst en werden ze in de loods te Raeren afgesteld wachtend op een “nieuwe ?” toekomst.

Reeks 62:

De indienststelling van de reeks 41 had voor de zomerregeling ook een grote invloed op de locomotieven van deze reeks en met ingang van 16 juni werden 12 machines overgedragen aan de dienst Infra : het betreft de machines 6201, 6219, 6235, 6247, 6248, 6249, 6307, 6311, 6322 van Merelbeke die verdeeld werden over verschillende inzetplaatsen Infra van het district noord-west. De 6278 en 6282 werden overgedragen aan de dienst Infra Zuid-west en kregen Monceau als nieuwe standplaats, de 6213 van Charleroi-sud werd overgedragen aan het district noord-oost met standplaats Antwerpen. In alle plaatsen verdringen ze de overgebleven locomotieven reeks 84 die thans reserve staan.

Anderzijds gingen vier machines – de 6214, 6217, 6218 en 6224 – van Charleroi-sud over naar Merelbeke voor de gewone commerciële inzet, ter vervanging van de aan de ACTS verhuurde machines.

Te Hasselt en Kinkempois de toestand ongewijzigd, waarbij de Hasseltse machines steeds meer en meer de reeks 51 te Genk-goederen vervangen vooral voor de lichtere diensten. Deze worden echter in een korte termijn vervangen door de aankomst van verdere locomotieven reeks 73.

En dan gingen nog drie machines van Merelbeke op buitenlandse missie : in verschillende ongevallen werden de locomotieven 6703 , 6704 en 6705 (ex reeks 62) beschadigd en hierbij is de 6704 onherstelbaar, terwijl de twee overige machines te Merelbeke hersteld worden. Om de treinen nog te kunnen rijden werden vanaf begin juni drie machines bij de N.M.B.S. gehuurd. Het zijn de 6220, 6237 en 6304. De beide eerste machines werden uitgerust met het Nederlandse systeem telerail en een derde koplamp en kunnen zelfstandig een trein rijden. De 6304 werd niet aangepast en kan slechts als tweede locomotief meerijden. De huur is voorzien tot de herstelling van de beide ACTS machines, iets wat waarschijnlijk een jaar zal duren.

Reeks 73 :

Vanaf de zomerregeling is er een reorganisatie aan de gang : Merelbeke ontving vanuit Charleroi-sud een aantal 73-ers die in eerste instantie de 82-ers te Zeebrugge vervangen. Deze worden nadien naar Schaarbeek getransfereerd. In principe zullen de 73-ers vanaf eind 2002 nog vanuit vier stelplaatsen ingezet worden :

Te **Charleroi** wordt de inzet beperkt door de komst van de reeks 77 tot een 10-tal diensten meestal in de vormingsstations, **Antwerpen-noord** zet zijn machines in bij de verschillende havendiensten en de lokale goederentreinen. Te **Merelbeke** wordt de inzet uitgebreid tot praktisch alle lichtere rangeerdiensten en deze stelplaats geeft al zijn machines reeks 82 af aan Schaarbeek en Kinkempois. Als laatste is er de inzet vanuit **Hasselt** die tijdens de volgende maanden nog verder zal uitbreiden door de aankomst van een aantal machines uit Merelbeke en Kinkempois. Over de inzet te Stockem is geen beslissing gevallen.

Nochtans is ook de toekomst van deze locomotieven op middellange termijn bedreigd: op dit ogenblik worden de machines van de eerste reeks – 7301 – 7335 – bij ongevallen of zware defecten afgesteld en vanaf 2006 zou de schrapping van deze machines bij het bereiken van de revisiegrens doorgevoerd worden.

Reeks 76 :

De inzet van deze machines is na het sluiten van de werf te Voroux drastisch beperkt en ze worden enkel nog gebruikt vanuit Schaarbeek voor de werkzaamheden tussen Brussel en Leuven. Maar ook hier verminderen het aantal werftreinen drastisch en zal de inzet waarschijnlijk tegen het einde van het jaar afgesloten worden. Op dat ogenblik worden deze machines waarschijnlijk definitief afgevoerd.

Reeks 77 :

De levering van de eerste bouwschijf is praktisch afgesloten en na veel geschuif tussen de stelplaatsen hebben we de volgende situatie :

Antwerpen-noord :	7701 – 7720, 7725 – 7729, 7761 – 7790. Deze laatste machines zullen uitgerust worden met ATB en PZB90 en worden gebruikt voor de diensten naar Rotterdam (Kijfhoek) en op de toekomstige IJzeren Rijn. Waarschijnlijk zullen enkele machines ook vanuit Hasselt gebruikt worden voor de Ford treinen tussen Genk en Aachen-West.
Charleroi-sud	7721 – 7724, 7730 – 7738, 7759 – 7760
Merelbeke	7739 – 7748. Inzet in Gentse kanaalzone en Zeebrugge
Kinkempois	7749 – 7758. Rangeerwerken te Kinkempois, Liers, Bressoux en Monsin

De volgende locomotieven – de tweede bouwschijf die vanaf 2003 geleverd wordt – zullen vooral te Merelbeke en Kinkempois gestationeerd worden. Ook de diensten te Hasselt (onderhoudsplaats Antwerpen) komen dan terug in het zicht.

Reeks 80 / 82 :

Zeer geleidelijk aan wordt het bestand aan 82-ers te Schaarbeek uitgebreid, eerst met de 8209 en 8210 en tegen het einde van de zomer worden nog verdere machines verwacht. Ondanks het feit dat ze moderner en krachtiger zijn dan de reeks 80, worden ze door de bestuurders van Schaarbeek niet gewaardeerd. Het slechtere uitzicht en de mindere betrouwbaarheid van de motoren leiden dikwijls tot klachten. Om dit te verhelpen worden de identieke motoren van de geschrapte 85-ers reserve gehouden voor de reeks 82.

De aankomst van de 82-ers leidde tot de schrapping van de 8001 (omwille van de algemene slechte toestand) en de afgifte van de 8068 en 8069 aan de CW Salzannes. Vanaf begin maart 2002 nemen ze hier de taken over van de 9131 en 9209. Hoewel ze hun nummer behielden worden ze gerangschikt als groot gereedschap en komen ze niet meer in de nummerlijsten van de N.M.B.S. voor.

Reeks 84 / 85 :

Met ingang van 1 april 2002 werden de laatste locomotieven van de reeksen 84 en 85 die nog in de commerciële dienst waren – de 8463, 8467, 8510, 8511, 8516, 8518 en 8520 – het N.M.B.S. bestand geschrapt. De enige machines die dan nog restten waren de 8461, 8509, 8515 en 8519, maar dit was maar een administratieve maatregel daar de machines zouden gebruikt worden voor de afscheidsrit van de T.S.P. tussen Antwerpen en Balen.

Vreemde locomotieven in België :

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

Net zoals de N.M.B.S. gevraagd had om zijn locomotieven reeks 13 te kunnen inzetten tot ver in Frankrijk, heeft de S.N.C.F. ter compensatie gevraagd om met de eigen locomotieven via de grensovergangen Quévy en Moeskroen de treinen tot in België te kunnen slepen. Hiervoor komen in feite enkel de driespanningslocomotieven reeks BB 436 000 (ex reeks 36 000) in aanmerking. Om de nodige toelatingen te krijgen hebben deze machines op verschillende ogenblikken proef gereden in België. In eerste instantie werd op 11 en 12 mei de BB 436 050 gebruikt op het klassieke traject tussen Ath en Silly voor de elektrodynamische metingen. Hiervoor werd de trein gevormd door de Franse locomotief, een aantal M4-rijtuigen en achteraan een machine reeks 27 om de trein steeds terug naar Ath te brengen.

Korte tijd later worden de duurzaamheidstesten doorgevoerd en hiervoor komen deze maal twee machines BB 436 048 en de BB 436 050 tot inzet tussen Tournai – Blaton en St-Ghislain, samen met een aantal Franse meetrijtuigen. Deze testritten laten toe de remkarakteristieken op te nemen en ook de maximale te slepen treinmassa's te bepalen.

Het is de bedoeling om na de homologatie deze machines in te zetten voor de doorgaande treinen naar Italië, waarbij de machines de treinen oppikken aan de Frans- Italiaanse grens bij Modane en dan volledig doorheen Frankrijk ze te slepen tot in Muizen, Antwerpen en Zeebrugge. Verder worden de locomotieven ook gebruikt tussen Fréthun aan de kanaaltunnel naar de Belgische vormingsstations.

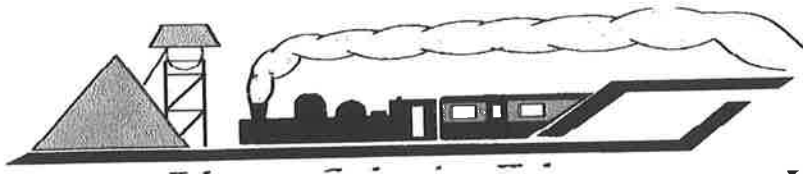
In augustus zouden de Belgische bestuurders van Merelbeke en Kortrijk een opleiding krijgen en vanaf september zouden ze dan ingezet worden in de reeks van de BB 67 400 voor de diensten tussen Lille en Merelbeke. Vanaf december zouden dan de eerste doorgaande diensten gereden worden tussen Quévy en Antwerpen, een dienst die nu vooral door de reeks 23 voor zijn rekening genomen wordt.



Industrie :

Nadat Locorem reeds vier locomotieven reeks 84 en 85 aangekocht had, werden nog twee verdere machines door deze firma aangekocht, het betreft de 8512 en 8518. De eerste locomotief zal dienen voor reserveonderdelen. De 8518 werd door Locorem te Sclessin hersteld en al op 8 mei 2002 werd deze locomotief naar de ALZ te Genk gevoerd en hier nam deze machine de rangeringen van de zwakkere tweessige Cockerill over.

Nog dezelfde dag werd ook de 8464 naar dit Genkse metaalverwerkend bedrijf gevoerd en is sindsdien in bedrijf.



L.S.V. – 2002 – 2003

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. Indien de onderhandelingen, die thans gevoerd worden, vlotten zal nog in 2001 deze nieuwe locatie van start kunnen gaan. 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	Uitbating museumlijn L.S.V.	J. Casier	012 / 23 22 24
Rekening	Uitbating museumlijn L.S.V.		860 – 0068579 – 79
	Rekening (Nederland)		89 61 54 580 SNS Maastricht

