

# L.S.V. Tijdschrift



*Het einde van het postverkeer in België : de twee generaties te La Louvière*

## *Inhoud :*

Stoomlocomotieven type 19  
Nord Belge locomotieven 32 - 41  
Dieselmotorwagen type 606  
Schrappingen type 96  
Prototypes 6001 - 6006 deel II  
Oorlogslocomotieven type 78  
NS motorwagens DE I  
Exploitatie : lijn 161  
NMBS actueel

Lidgeld : 2002 - 20 € .  
Uitgebreid lidgeld : 25 € .

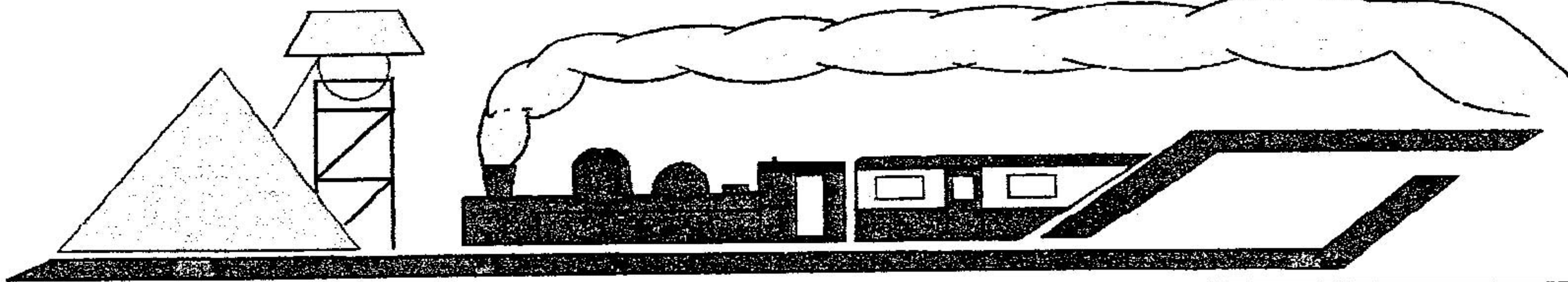
Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

**Nr 111**

**Juni - juli 2003**



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

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

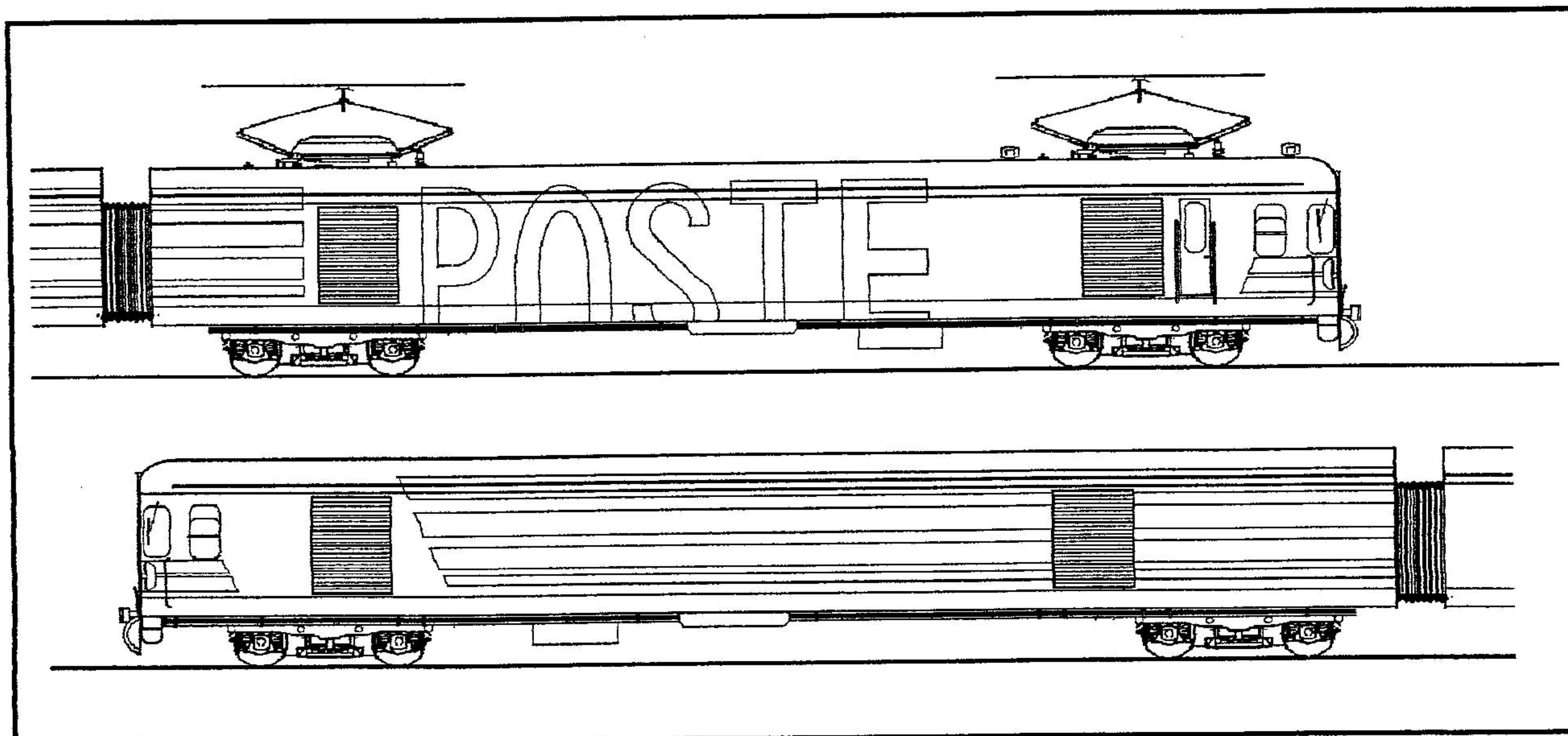
Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	20 €
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	25 €

**Verantwoordelijk uitgever :**

*J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren*

NMBS stoomlocomotieven	type 19 – 9 prototype	Blz	1
Nord Belge locomotieven	nummers 32 – 41	Blz	10
Dieselmotorwagens	type 606	Blz	15
Schrappingen	type 96	Blz	20
Prototypelocomotieven	reeks 6001 – 6006 (Deel II)	Blz	23
Oorlogslocomotieven	type 78	Blz	27
Vreemde locomotieven	dieselmotorwagen NS DE I	Blz	30
Exploitatie	lijn 161 – Brussel – Namur	Blz	35
N.M.B.S.	actuele gegevens	Blz	43



Volgend tijdschrift – nr 112 verschijnt op 1 oktober 2003

# *Stoomlocomotieven type 19*

## *Prototypelocs*

### 1. Voorgeschiedenis

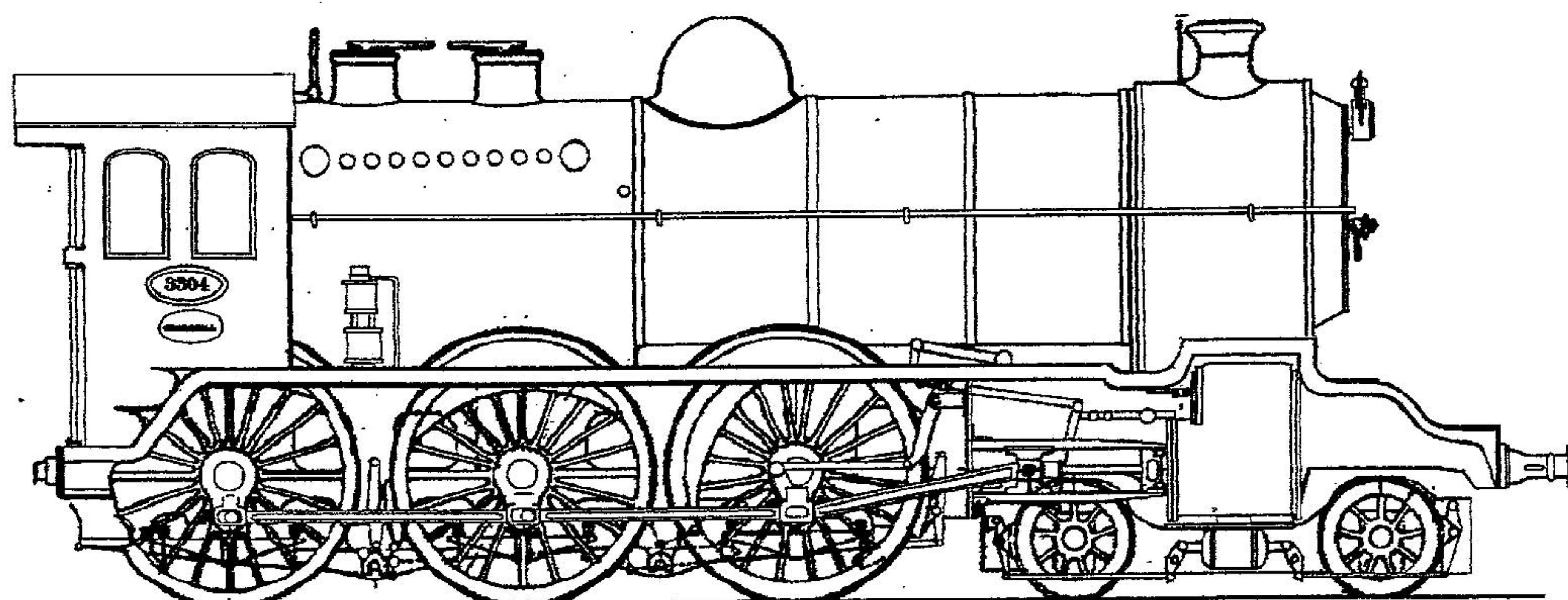
Bij de levering van de zwaardere 2'C- locomotieven voor de doorgaande reizigerstreinen en de lichtere goederentreinen, bleek al zeer snel dat zowel het type 35, als het type 8, alsook de oudere machines niet volledig voldeden voor de opgelegde diensten.

Daarom besliste de Etat Belge om de eeuwwisseling een nieuw type locomotief te laten ontwikkelen, waarbij het om 10 machines met vier cilinders in compoundwerking en verzadigde stoom ging. Voor deze machines kreeg Cockerill de opdracht om een krachtiger machine te ontwerpen als zijn voorgangers. Maar gelijktijdig wierp ook La Meuse zich in de strijd voor de belangrijke bestelling van de nieuwe locomotieven in de wacht te slepen en besliste om voor eigen rekening ook een dergelijke machine te ontwerpen. Hiervoor ging men bij de beide firma's uit van de studies en plannen die de nieuwe hoofdingenieur Flamme ontwikkeld had en verder van de verschillende ontwikkelingen die in het buitenland ter ontwikkeling stonden. En op dat ogenblik gebeurde iets bij de Etat Belge: de slechte ervaringen met de vorige types en de nieuwe ontwerpen in het buitenland (oververhitting, compoundwerking, ...) zorgden ervoor dat de bestelling van de tien machines stilgelegd werd en werd beslist om bij Cockerill en La Meuse elk twee prototypelocomotieven te ontwikkelen die elk de standaardafmetingen moesten hebben maar die afweken bij de uitrusting van de ketel. De beide firma's hadden de vrije hand bij deze nieuwe ontwikkeling en zo ontstonden vier verschillende machines.

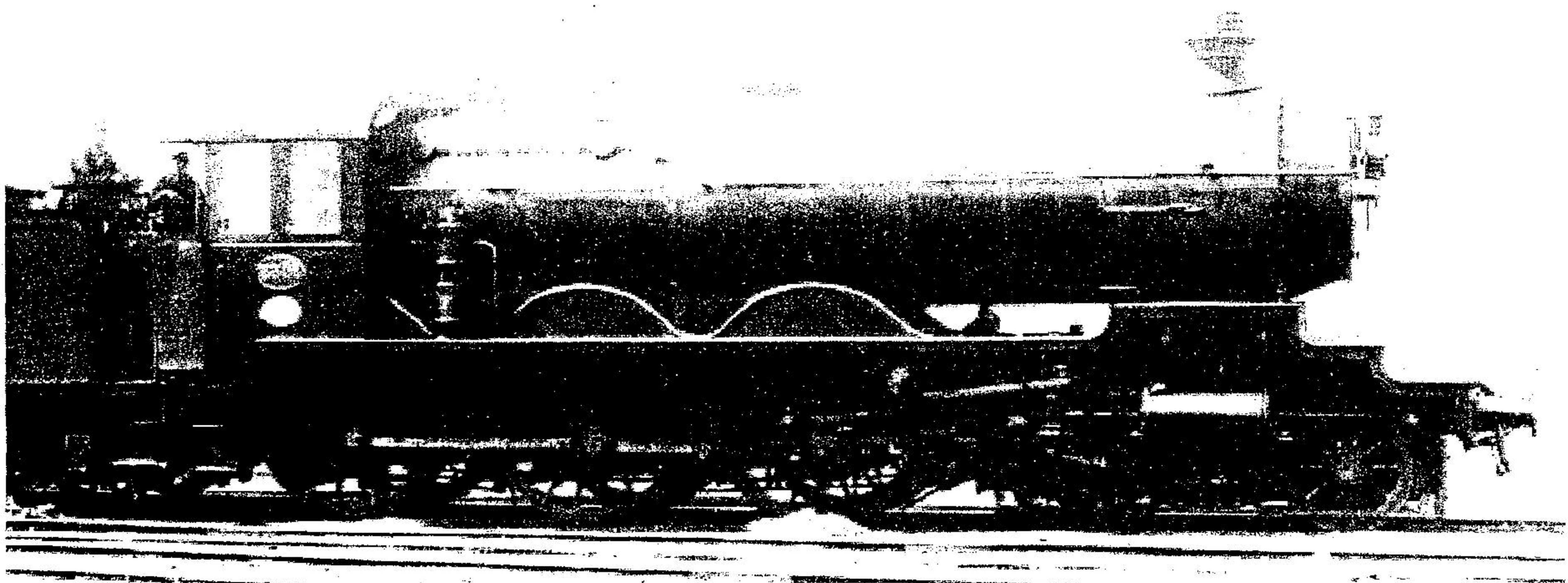
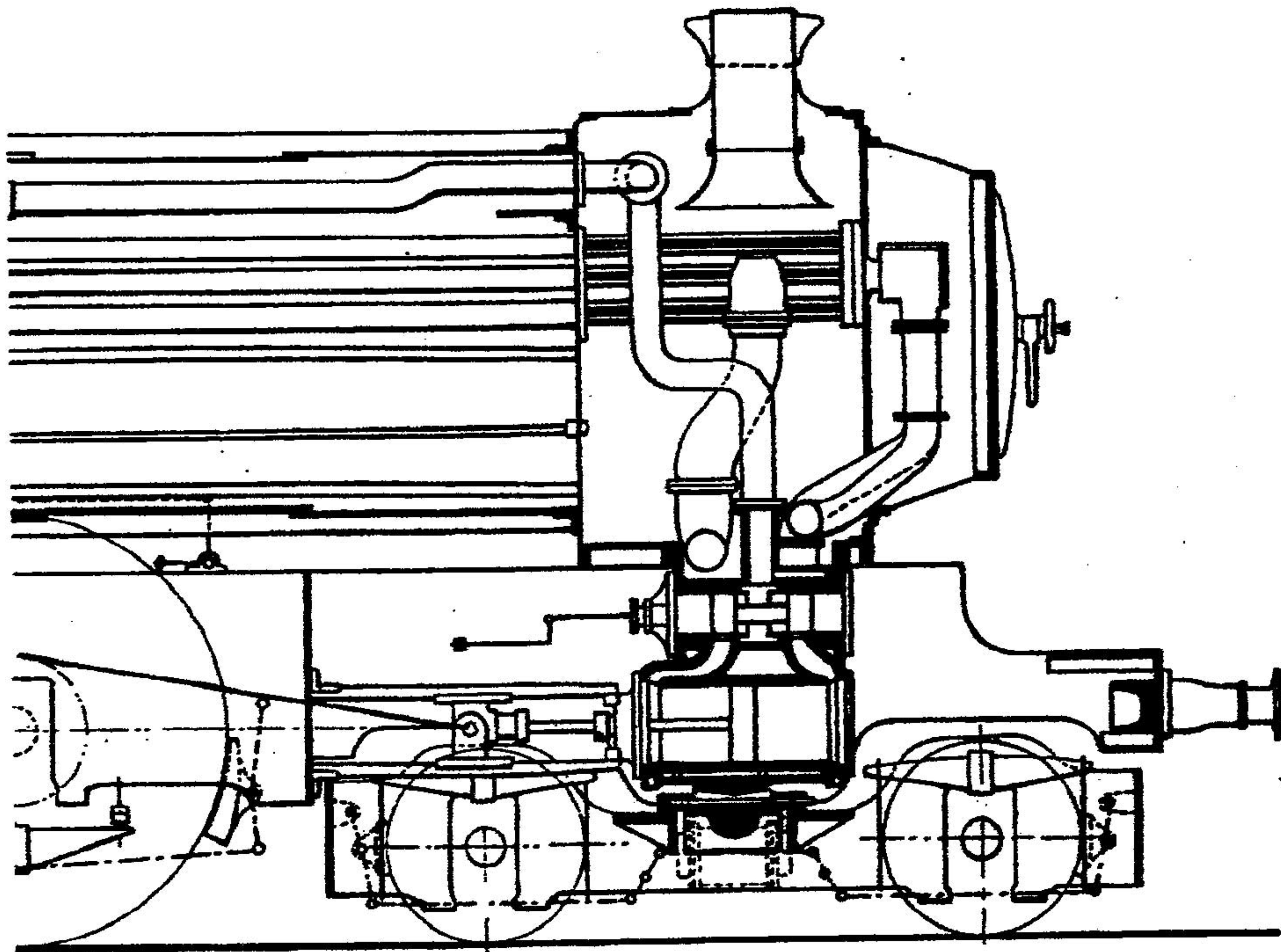
De Etat belge legde voor de bestelde locomotieven een aantal afmetingen op waaraan de constructeurs moesten voldoen. Zo moesten de machines uitgerust worden met een klassieke ketel met voldoende vermogen om zware doorgaande reizigerstreinen te kunnen slepen. De minimale keteldruk werd op 14 bar vastgesteld. Met een asindeling 2'C moest een maximale snelheid van 110 km/h bereikt worden. Dit hield in dat de drijfwielen een diameter van ca. 2 000 mm moesten hebben, in werkelijkheid opteerde men voor 1 980 mm.

### 2. De levering en afwijkingen :

De firma Cockerill opteerde dadelijk voor de beide locomotieven voor de compoundwerking, met zijn vier cilinders, werden de hoge drukcilinders binnen het frame aangebracht, de lage drukcilinders werden uitwendig geplaatst. Voor de ketel koos men voor de 3301 de klassieke oplossing, werkend met verzadigde stoom, de constructeur durfde op dat ogenblik nog geen oververhitting aan en werkte een volledig eigen systeem uit om het Duitse systeem Schmidt (met de oververhitter in de vlampijpen) te beconcurreren. Deze eerste machine werd op 9 juni 1905 aan de Etat Belge geleverd.



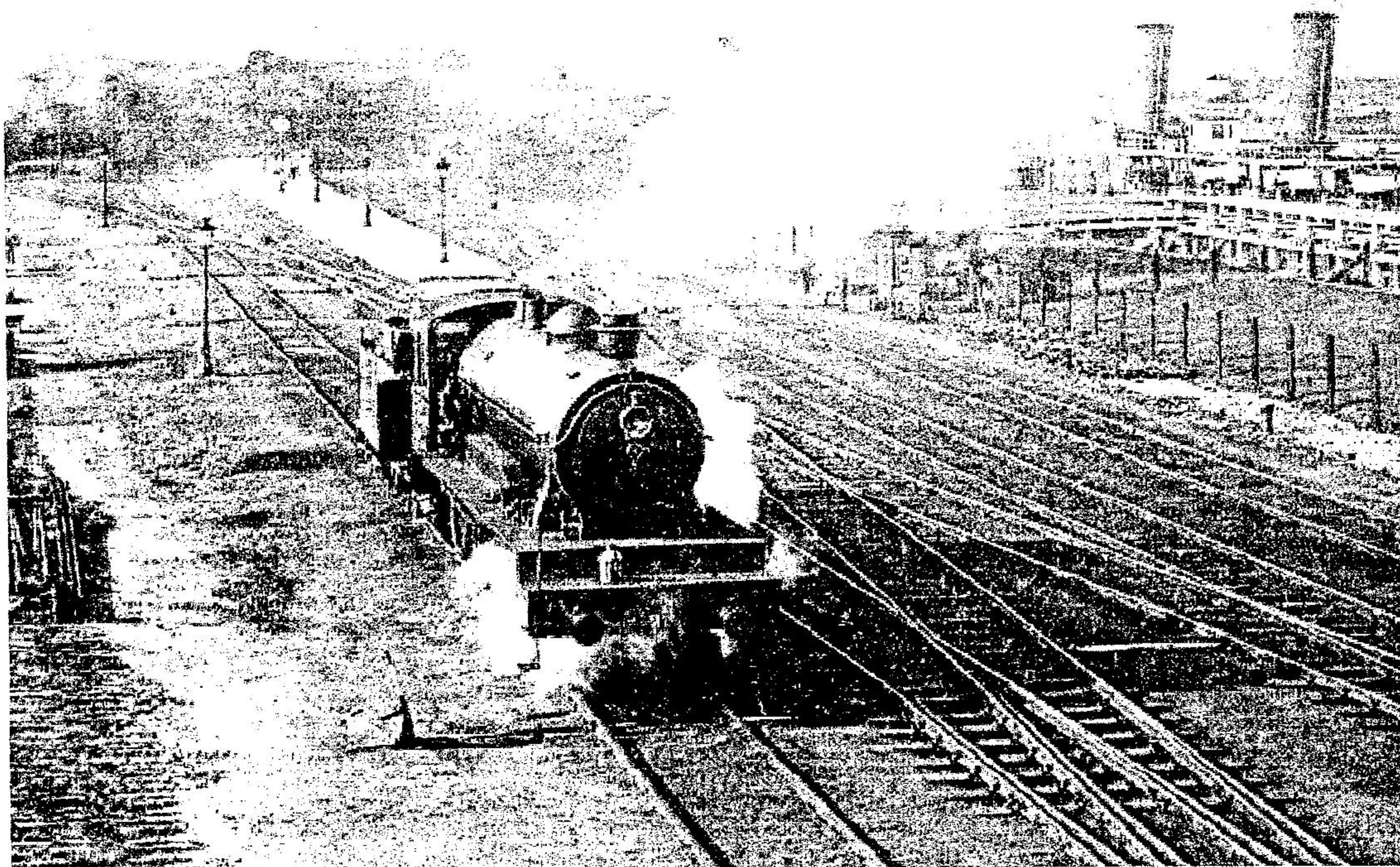
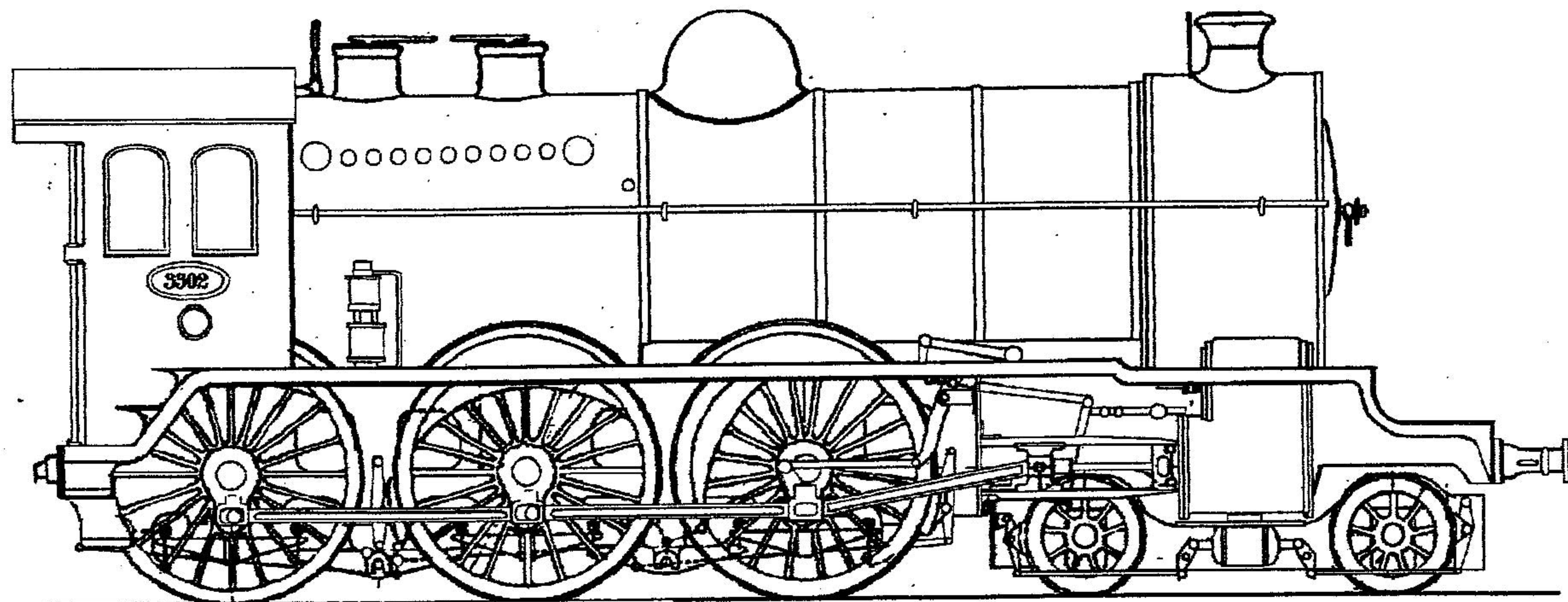
De tweede machine – de 3304 – had dezelfde kenmerken als de vorige, maar hier ontwikkelde Cockerill een speciale vorm van oververhitting: in tegenstelling met het klassieke systeem dat de stoom uit de ketel door speciale pijpen verder verhitte tot ca. 350 °C, zou met dit systeem de verzadigde stoom gebruikt worden in de hoge drukcilinders, maar deze stoom werd in de rookkast en verder gedeeltelijk in een aantal vlampijpen opnieuw verhit tot ca. 200 °C en werd dan naar de lage drukcilinders gevoerd. De stoom ging hierdoor door een aantal buizen die in de rookkast gelegen waren. Hiervoor werd de rookkast naar voren verlengd door een conisch aflopend deel achter de rookkastdeur. Deze machine kwam begin juli klaar en dadelijk werden vergelijkende testen doorgevoerd vanuit Brussel-noord. Nochtans doken verschillende problemen op bij beide machines van Cockerill en hierdoor werd de 3304 niet door de Etat Belge overgenomen. De machine werd wel op de verkeerstentoonstelling te Liège voorgesteld en na beëindiging werden enkele verbeteringen aangebracht. De 3304 werd op 20 februari 1906 door de Etat Belge dan definitief overgenomen.



*Locomotief 3304 van Cockerill*

De beide andere machines werden ontworpen door La Meuse en waren veel klassiek van opbouw: deze Luikse constructeur koos resoluut voor vier gelijke cilinders en een klassieke ketel: de 3302 maakte gebruik van verzadigde stoom en werd vooral gebouwd als referentiemachine om de vier machines met elkaar te vergelijken,

ze was zo ontworpen dat de ketel gemakkelijk kon vervangen worden door een ketel met oververhitter. Bij de 3303 koos La Meuse voor de oververhitter ontwikkeld door de Duitse Ingenieur Schmidt en die al in verschillende machines uitgetest werd. Deze was opgebouwd uit oververhitterpijpen ingebouwd in grote vlampijpen. Beide machines waren in mei 1905 afgewerkt maar enkel de 3302 werd op 11 mei 1905 in het bestand van de Etat Belge opgenomen, de 3304 werd vanaf dit ogenblik wel aan een aantal testen onderworpen, maar vertegenwoordigde La Meuse op de internationale tentoonstelling te Liège. Tegen het einde van het jaar werden nog een aantal wijzigingen aangebracht aan de oververhitter, om zo het rendement verder te kunnen verhogen. Gedurende het jaar 1906 werden nog verschillende testen ondergaan en daar men dadelijk opmerkte dat deze machine de beste resultaten behaalde, besliste men om het toekomstige type 9 op deze machine te baseren, maar om die reden werden nog verschillende proefopstellingen met de oververhitter uitgevoerd, zo werden de oververhitterbuizen verlengd en werden verschillende opstellingen met de grote vlampijpen uitgeprobeerd. De machine werd hierdoor pas op 15 januari 1907 in het Etat Belge bestand opgenomen.



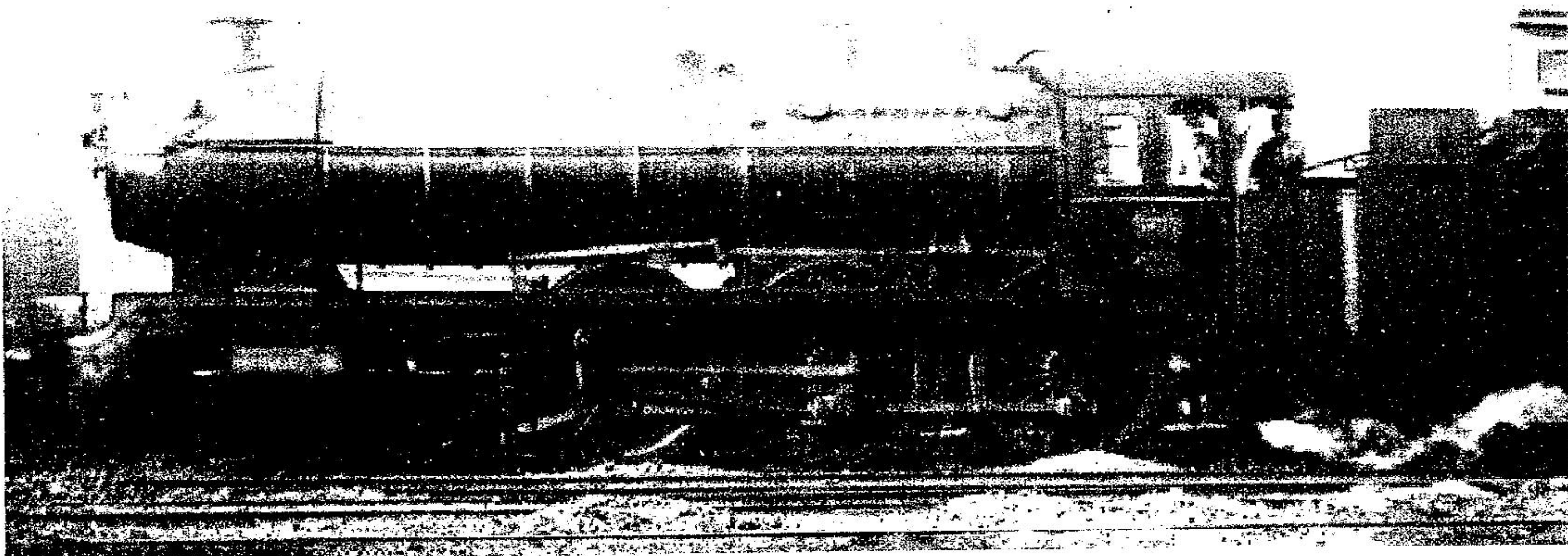
*Locomotief 3303 te Oostende-kaai omstreeks 1910 (verzameling Pastiels)*

Inmiddels werd de oorspronkelijke bestelling van de acht bijkomende locomotieven terug opgerakeld: Cockerill was al gestart met de bouw van deze machines. Men onderzocht nog of het mogelijk was om de

bestelling om te zetten naar het voorbeeld van de 3303 (type 9), maar de bouw was al zo ver gevorderd dat dit niet meer mogelijk was. Wel werden enkele aanpassingen en verbeteringen aangebracht. De drijfwielen werden verminderd tot 1 800 mm om een rustiger loop te verwezenlijken, de inwendige cilinders werden naar voren geschoven en dreven nu de eerste, in plaats van de tweede as aan, de oververhitter in de rookkast werd aangepast om een hogere temperatuur te bereiken, maar voor het overige werd de opstelling van de 3304 aangehouden. Deze acht machines – 3293 tot 3300 – werden tussen augustus 1905 en juli 1907 aan de Etat Belge afgeleverd. De 3293 werd – net zoals de beide prototypelocs – op de tentoonstelling van Liège opgesteld. Deze machines werden het type 19bis.

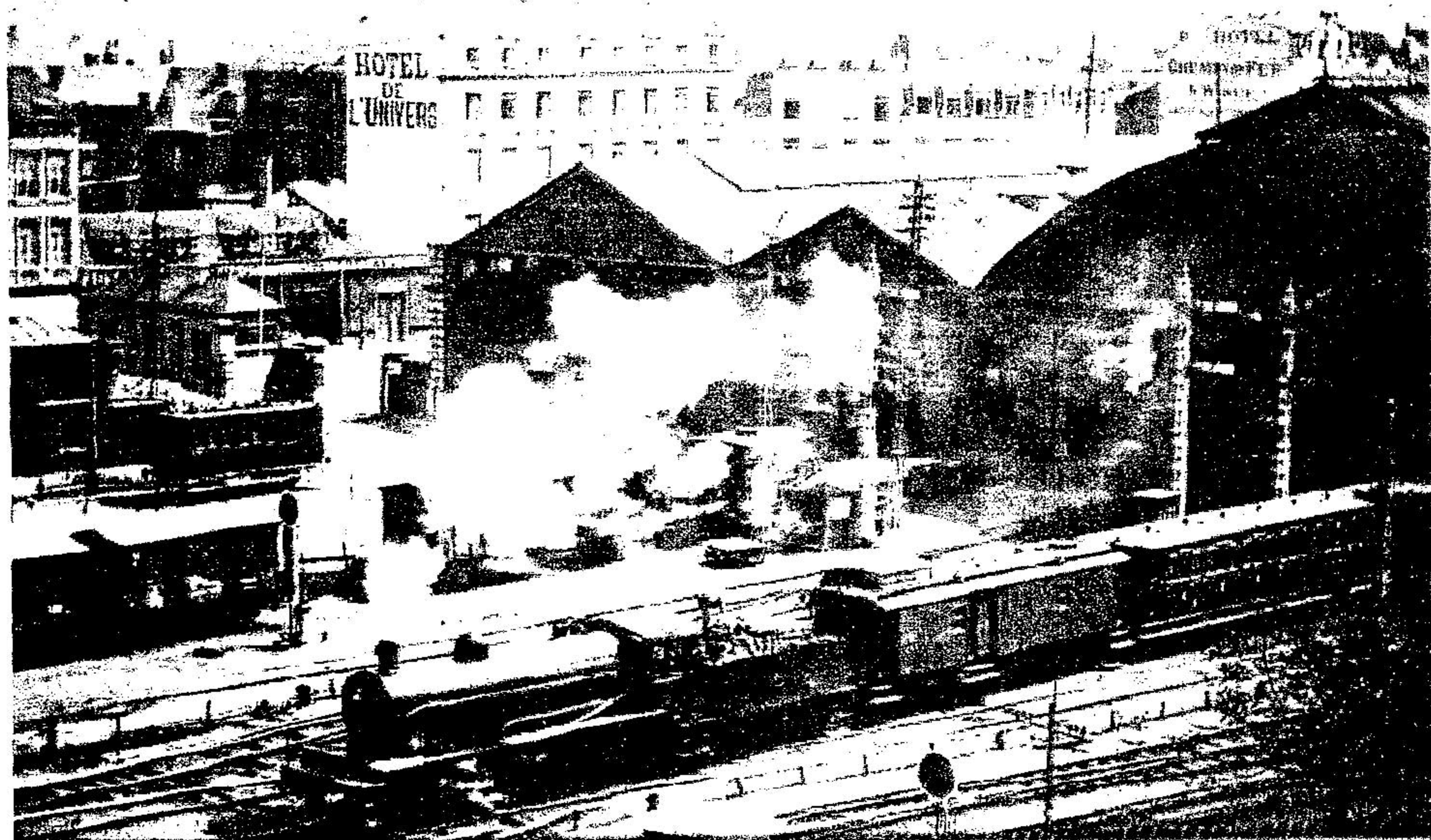
### 3. De inzet :

Tijdens het eerste jaar werden de vier testlocomotieven slechts zelden in de commerciële dienst gebruikt en werden vooral ingezet voor de talrijke testritten naar Oostende en op de lijn naar Luxembourg. Naast deze speciale ritten waren ze ook regelmatig bij de constructeurs voor verbeteringen en aanpassingen. Pas midden 1906 zouden ze effectief gebruikt worden en werden ze te Brussel-zuid ondergebracht. Intussen waren de 8 machines type 19bis afgeleverd en in gelijke mate verdeeld over de stelplaatsen Brussel-zuid en Verviers.



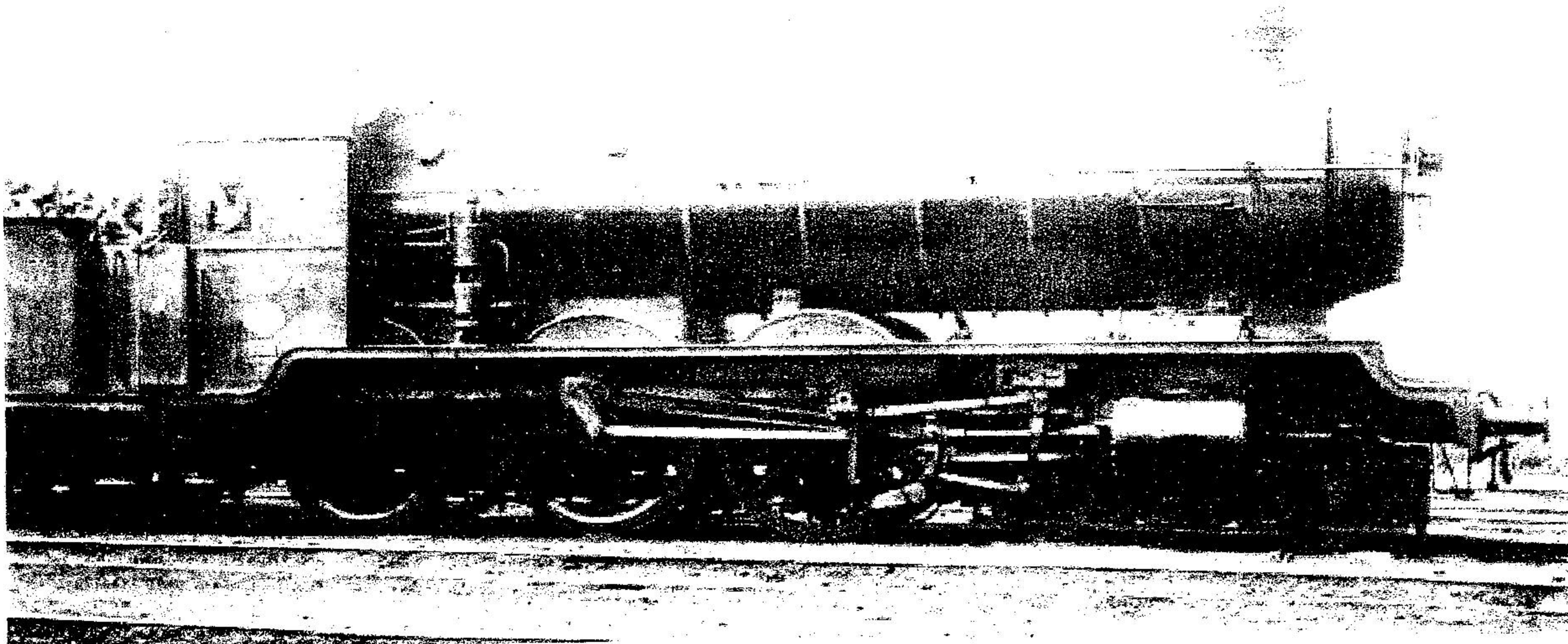
*Locomotief 3295 te Tournai in april 1907*

De machines van Brussel-zuid werden vooral gebruikt op de verbindingen naar Mons, Tournai en in mindere mate ook Oostende, de reeks bestond gemiddeld uit 4 à 5 diensten. De machines van Verviers verzekerden in een reeks met 2 à 3 dagen vooral de diensten tussen Herbesthal en Liège-Guillemins voor de talrijke doorgaande en internationale treinen, slechts zelden reden ze door tot in Brussel-noord.



*De 3303 van La Meuse te Liège-Guillemins met een trein naar Landen*

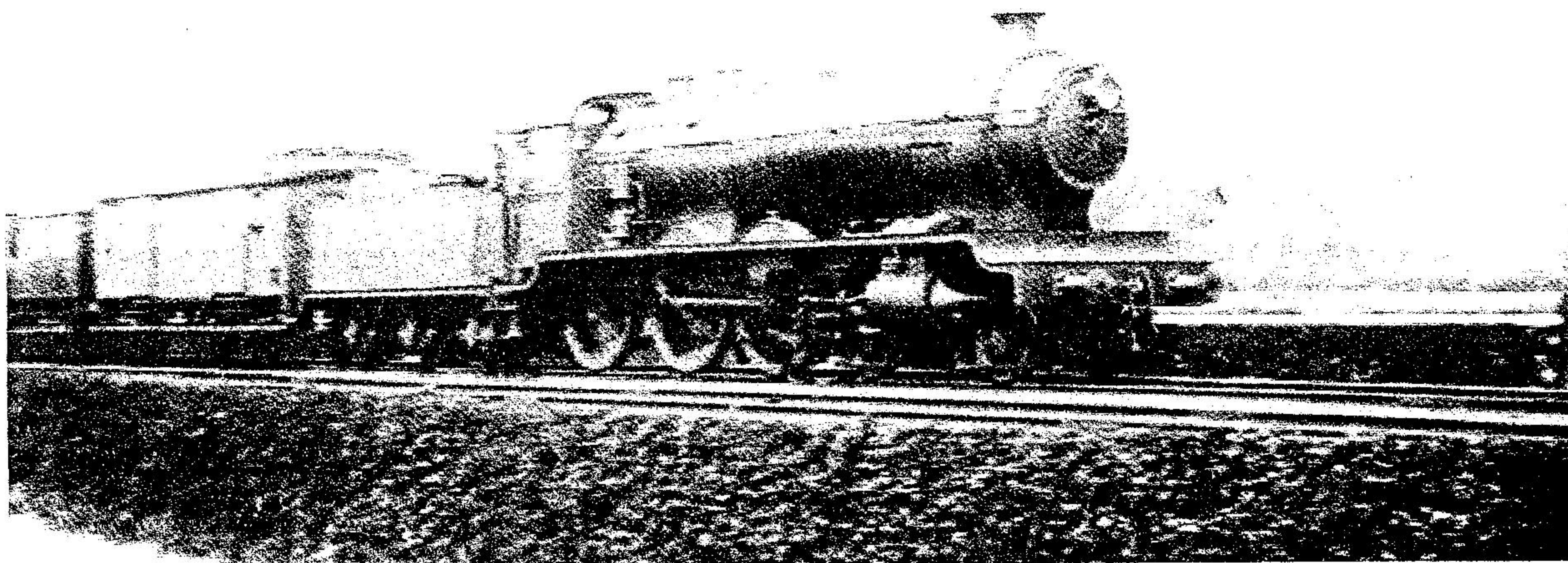
Maar deze hoogwaardige diensten werden slechts korte tijd gereden en de levering van het type 10 zou zeker te Verviers de inzet laten verminderen en hier werden ze vooral voor de semi-directe treinen tussen Liège-Guillemins en Verviers gebruikt, vanuit Liège reden ze ook sporadisch naar Hasselt, vanuit Verviers waren er enkele vakantietreinen naar Spa.



*De 3296 – type 19 bis – te Brussel-zuoid*

De Brusselse reeks breidde door de aankomst van een verdere locomotief nog iets uit, de diensten naar Oostende vielen weg, enkel voor een nachtelijke stukgoedtrein bereikten ze nog Oostende, ze namen vooral de lichtere treinen naar Tournai voor hun rekening en stooten hiermee ook door tot in het Noord-Franse Lille. Mons werd praktisch niet meer bereikt. Deze toestand bleef bestaan tot bij de eerste wereldoorlog.

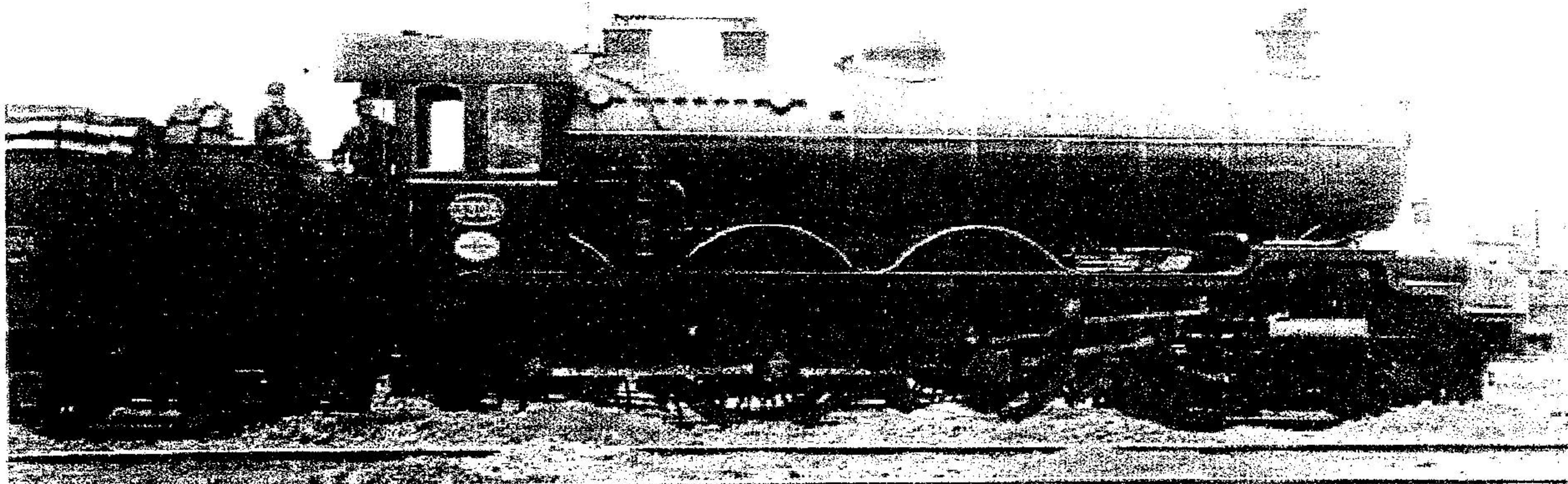
In tegenstelling met vele andere (modernere) machines bleven praktisch alle typen 19 / 19bis tijdens de eerste wereldoorlog in België en werden ingedeeld bij het type S 06 met nummers 049xx. Slechts drie machines werden naar Frankrijk afgevoerd. In België werden de machines vooral gebruikt voor de doorgaande diensten vanuit Brussel-zuid naar Oostende, Tournai, Kortrijk en Mons, maar geleidelijk aan daalde hun inzet en werden de machines steeds vaker afgesteld en beroofd van hun koperwerk. Enkele locomotieven werden dan ook om deze reden naar Duitsland afgevoerd. Na de oorlog waren 5 machines – waaronder de 3301 – vermist of zo zwaar beschadigd dat een herstelling van deze kleine reeks niet meer loonde.



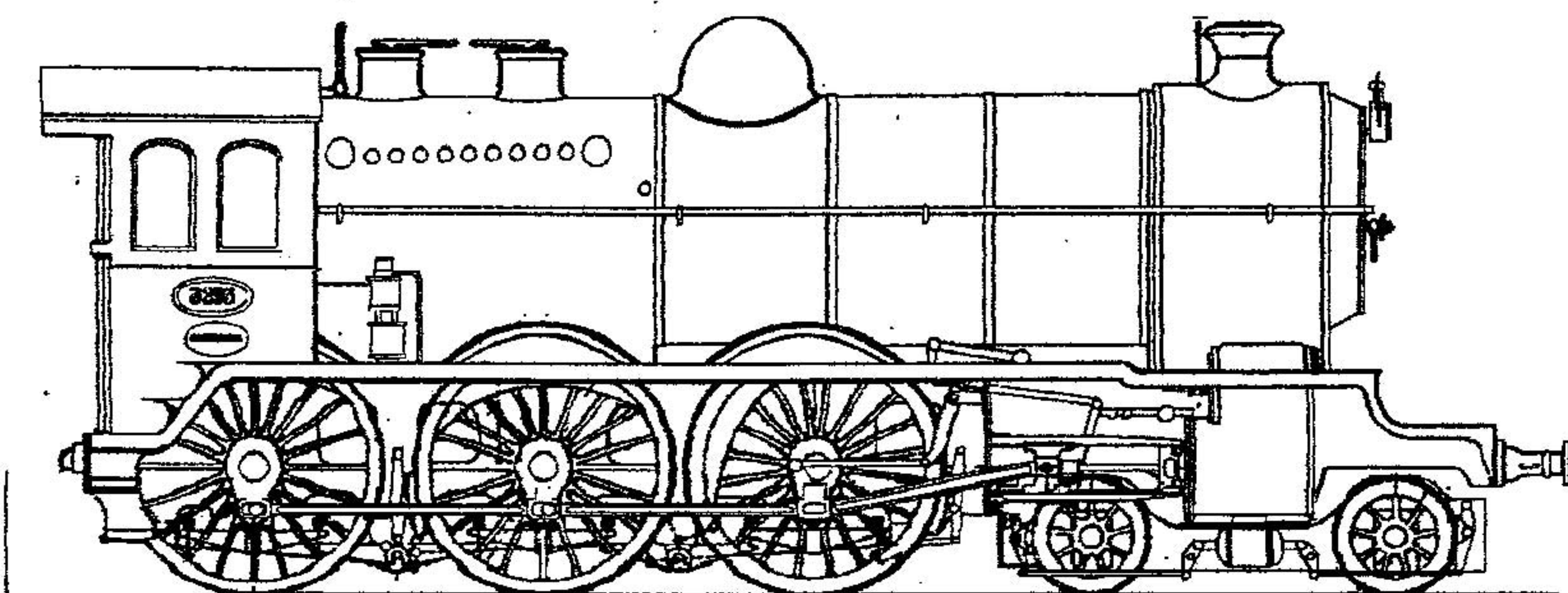
*De 3295 voor een trein Lille – Brussel heeft bijna Tournai bereikt (Foto Desclée)*

Na de bevrijding werden de vier overgebleven machines van het type 19bis en de 3304 (type 19) te Brussel-zuid gestationeerd en tijdens de eerste jaren reden ze nog enkele treinen naar Kortrijk, Mons en Tournai. Maar naarmate er meer machines hersteld werden of er een aantal Duitse locomotieven ter beschikking stonden, werden deze machines afgesteld en voor de zomerregeling van 1922 was er geen eigen inzetreeks meer voorzien. Ze reden nog zeer sporadisch mee in de inzetreeksen van andere typen (onder meer het type 9). Maar ook deze inzet eindigde tegen het einde van 1922 en nog voor de zomerregeling van 1923 waren de 5 overgebleven machines uit het Etat Belge effectief afgevoerd, dit na een zeer korte en weinig betekende loopbaan.

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
3301	04901	--	09/06/1905	WO I	Cockerill	2481	Type 19
3302		--	11/05/1905	1921/25	La Meuse	1876	> Type 9
3303	05018	--	15/01/1907	1921/25	La Meuse	1893	> Type 9
3304	04902	--	20/02/1906	1921/23	Cockerill	2482	Type 19
3293			05/02/1907	1921-23	Cockerill	2506	
3294	04916		12/08/1905	1921-23	Cockerill	2507	
3295	04921		04/09/1905	WO I	Cockerill	2508	
3296	04918		14/09/1905	WO I	Cockerill	2509	
3297			16/09/1905	1921-23	Cockerill	2510	
3298	04947		29/09/1905	WO I	Cockerill	2511	
3299	04919		02/12/1905	1921-23	Cockerill	2512	
3300	04917		05/01/1906	WO I	Cockerill	2513	



*Locomotief 3304 van Cockerill, te herkennen aan de verhoging van het looppad boven de cylinders*



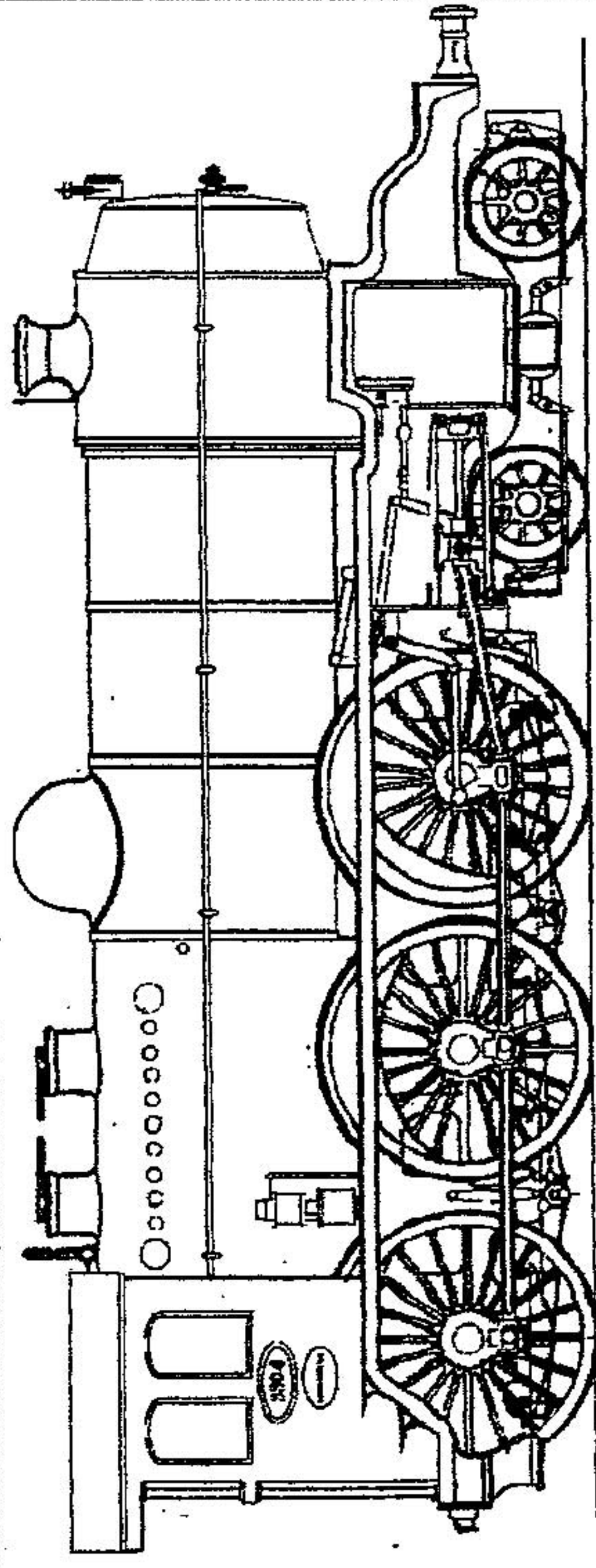
*Tekening van het type 19 bis, let op het rechte looppad bij deze machines*



# Stoomlokomotief type 19 Cockerill

## 2'C

Reizigerstreinlocomotief



Bouwers :	2	
Cockerill		
3301		<i>cursief</i>
3304		

<b>Loopbaan :</b>		
Nummering :	3301 en 3304	
Effektief bij bouw	2	
Bouwer :	Cockerill	
Levering :	06/1905 - 02/06	
Ombouw :	--	
Buiten dienst :	1921 - 1923	
Asindeling :	2'C	
Snelheid :	100 km/h	
Aandrijving :	Walschaerts	
Type overbrenging :	2 HD binnenliggend	
Plaatsing cilinders :	2 LD buitenliggend	
Diameter HD cilinders :	360 mm	
Diameter LD cilinders :	620 mm	
Zuigerslag :	680 mm	
Remming :		
Kompressor :	enk Westinghousepomp	
Debiet :	1 000 l/min	
Automatische rem :	Westinghouse	
Rechtstreekse rem :	Stoomrem	
Handrem :	Schroefrem	

<b>Ketelkenmerken :</b>		
Keteldruk :	15,5 bar	
Type ketel :	crampion	
Roosterlengte :	2 920 mm	
Roosterbreedte :	1 030 mm	
Roosteroppervlakte :	3,00 m <sup>2</sup>	
Verwar. opp. haard :	18,4 m <sup>2</sup>	
Aantal grote vlampijpen :	30 (-)	
Diameter gr vlampijpen	100 / 107 mm (-)	
Opp. grote vlampijpen	219 (251)	
Aantal kleine vlampijpen :	45 / 50 mm	
Diameter kl vlampijpen :	m <sup>2</sup>	
Opp. kleine vlampijpen :	4 000 mm	
Lengte vlampijpen :	157,60 m <sup>2</sup>	
Verwarmingsopp. pijpen :	217,50 m <sup>2</sup>	
Totaal verwarmingsopp :	41,5 m <sup>2</sup>	
Oververhittingsopp. :	1 650 mm	
Diameter ketelromp :	27 mm	
Dikte pijpenplaat	14 - 20 mm	
Dikte langsketel	8,156 m <sup>3</sup>	
Inhoud ritvaardige ketel :	m <sup>3</sup>	
Inhoud stoomruimte :	m <sup>3</sup>	
Oppervlakte stoomafgifte		

<b>Afmetingen :</b>		
Totale lengte :	14 691 mm	
Lengte chassis :	14 152 mm	
Breedte :	3 200 mm	
Hoogte as ketel :	2 805 mm	
Hoogte (totaal) :	4 285 mm	
Radstand (totaal) :	8 545 mm	
Afstand tussen assen :	2 250 mm + 2 175 mm + 2 060 mm	
Oversteek voor :	905 mm	
Oversteek achter :	1 860 mm	
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	
Diameter loopwielen :	966 mm	
Massa (rijvaardig)	82 400 kg	
Aslast : 1ste as	15 150 kg	
2 de as	15 150 kg	
3 de as	17 700 kg	
4 de as	17 300 kg	
5 de as	17 100 kg	
6 de as	---	
Massa /lopende meter	5 690 kg/m	
Inhoud watertender s:	---	
Inhoud kolenbak :	---	

# Stoomlokomotief type 19 > 9 La Meuse

## 2'C

Reizigerstreinlocomotief

Bouwers :

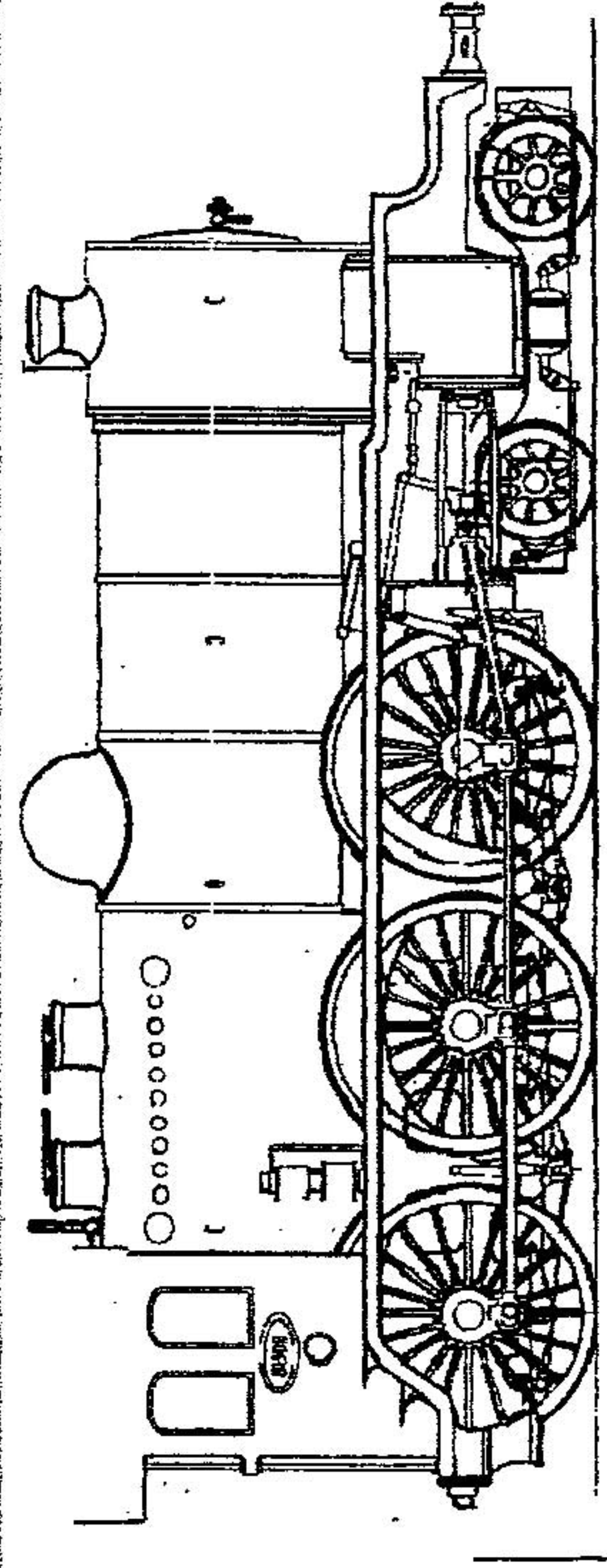
La Meuse

2

3302

3303

*cursief*



**Loopbaan :**

Nummering :

Effektief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

**Ketelkenmerken :**

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleinevlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Inhoud waterender s:

Inhoud kolenbak :

# Stoomlokomotief type 19

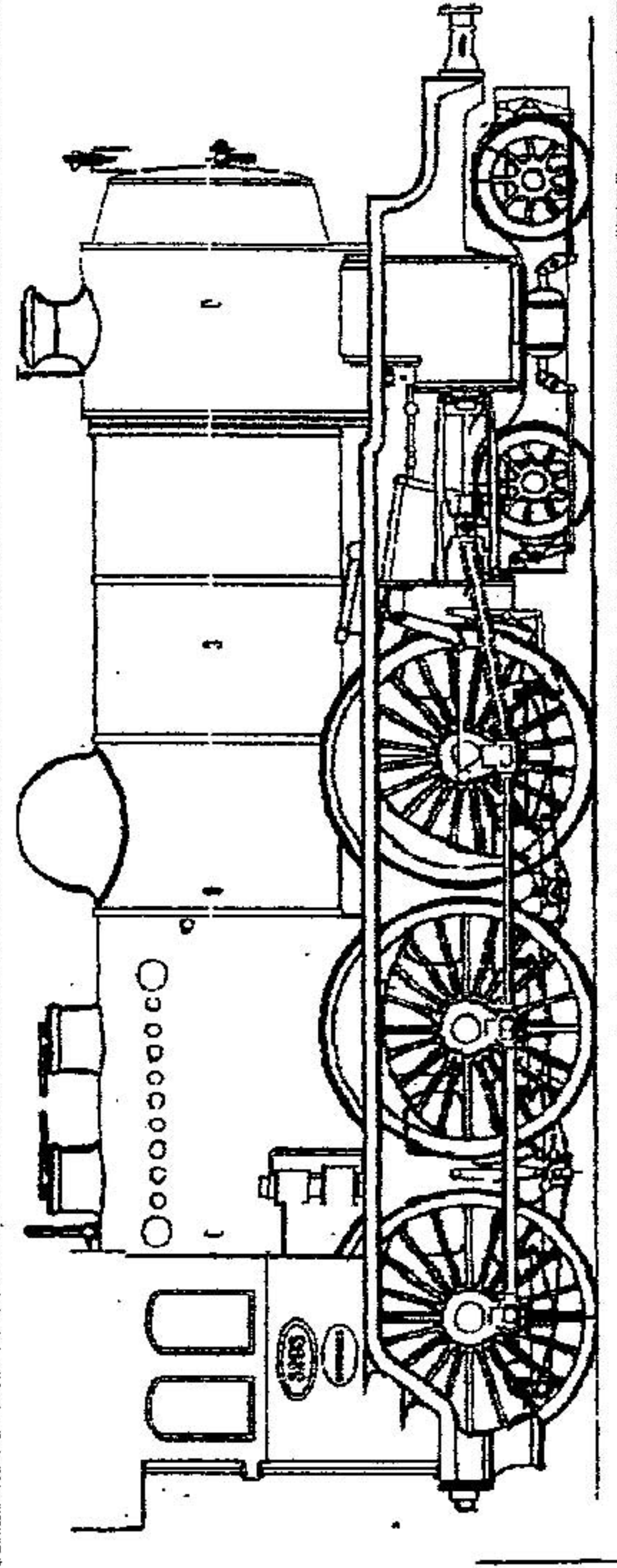
# 2'C

## Reizigerstreinlocomotief

Bouwers :

Cockerill

8



Loopbaan :

Nummering :

Effektief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter HD cilinders :

Diameter LD cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Inhoud watertender s:

Inhoud kolenbak :

## *Stoomlocomotieven*

### *Nord Belge nummers 32 – 41 .*

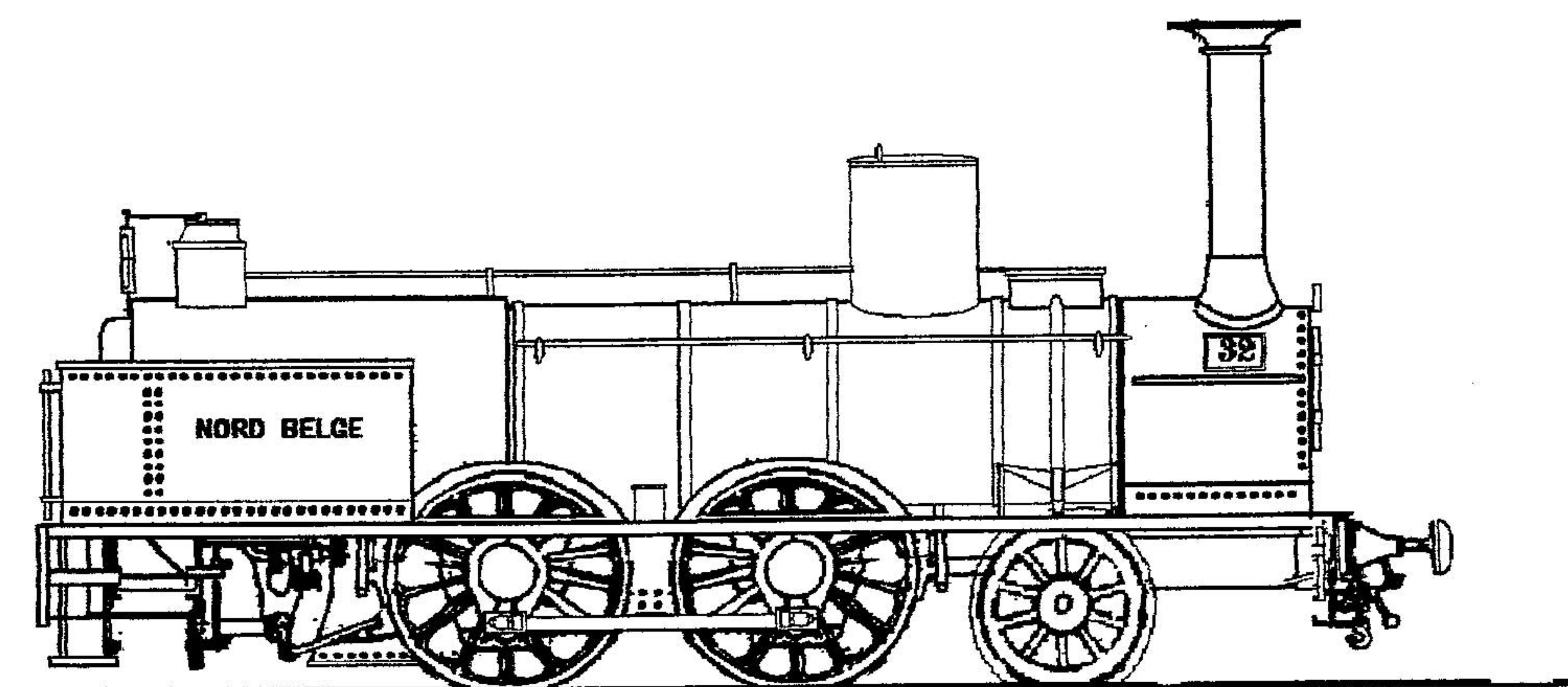
#### Geschiedenis bij de Nord Belge :

Naast de zwaardere locomotieven van de reeks 51 – 54 (zie tijdschrift 109), werden ook door Cockerill analoge machines ontworpen en voor de privé-maatschappij Liège – Namur gebouwd. In tegenstelling met de machines van St-Léonard, zouden de locomotieven van Cockerill al bij de bouw een moderner karakter krijgen. Men opteerde ook hier voor een asindeling 1B met vaste loopas en gekoppelde wielen van 1524 mm. Hierdoor konden deze stomers een maximale snelheid van 70 km/h bereiken.

De ketel zelf was van een moderne constructie, daar men dadelijk voor een Crampton haard koos in plaats van de oorspronkelijke ketels. Wel werd een diepe vuurhaard verkozen en werd het rooster hellend aangebracht, iets wat later voor enkele problemen zorgde bij het stoken en de warmteverdeling. De aandrijving gebeurde bij deze machines door twee – vrij kleine – binnenliggende cilinders met een diameter van 360 mm en een zuigerslag van 550 mm. Met een vrij lage keteldruk van 6 bar was hierdoor de kracht vrij beperkt en dit zou de machines een ondergeschikte rol laten spelen.

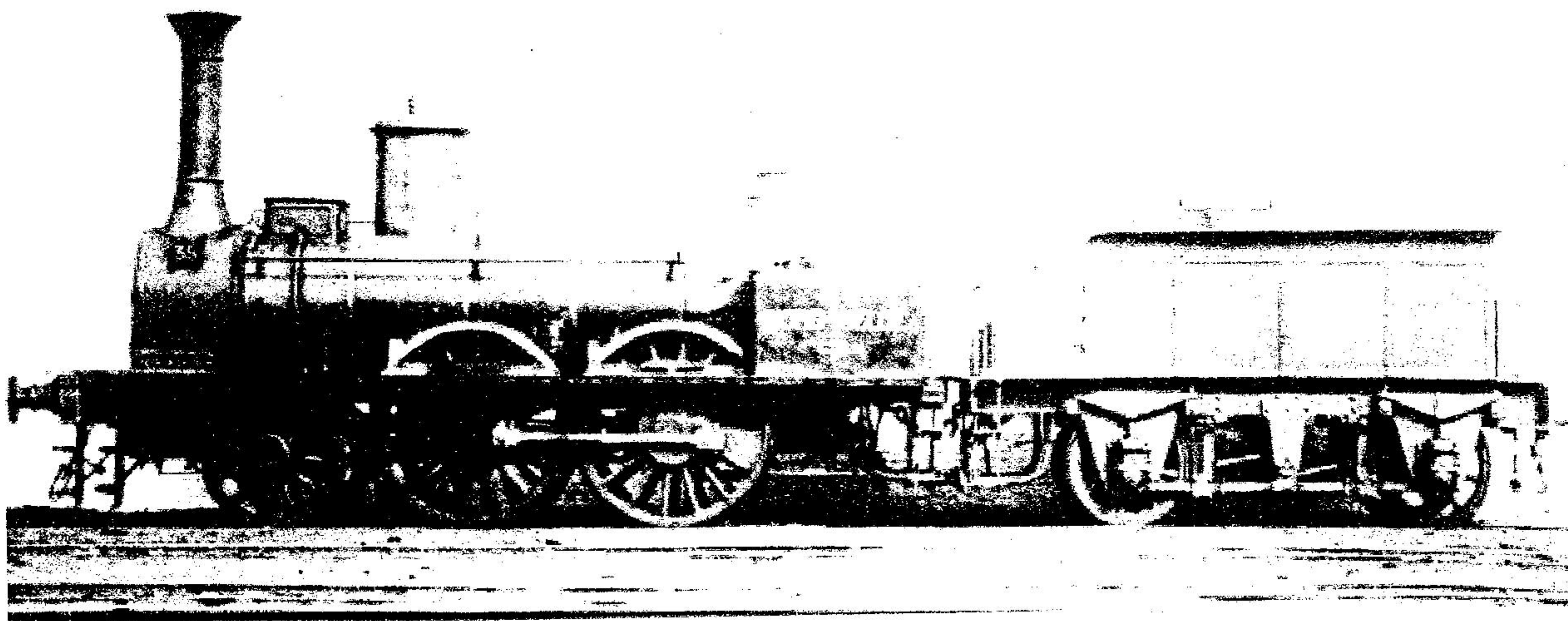
In het totaal werden 10 machines bij de Luikse constructeur besteld en deze werden in 1850 en 1851 aan de Liège – Namur afgeleverd. Slechts een deel van de machines stond bij de opening van de lijn ter beschikking.

Daar waar de locomotieven 51 – 54 na de testen meer geschikt waren voor de zwaardere doorgaande treinen, zouden deze machines vooral gebruikt worden voor tal van semi-directe diensten tussen Liège en Namur: ze sleepten de lichtere sneltreinen tussen de beide steden, maar ook de vele semi-directe verbindingen in de Maasvallei. De machines werden te Kinkempois en Namur ondergebracht.



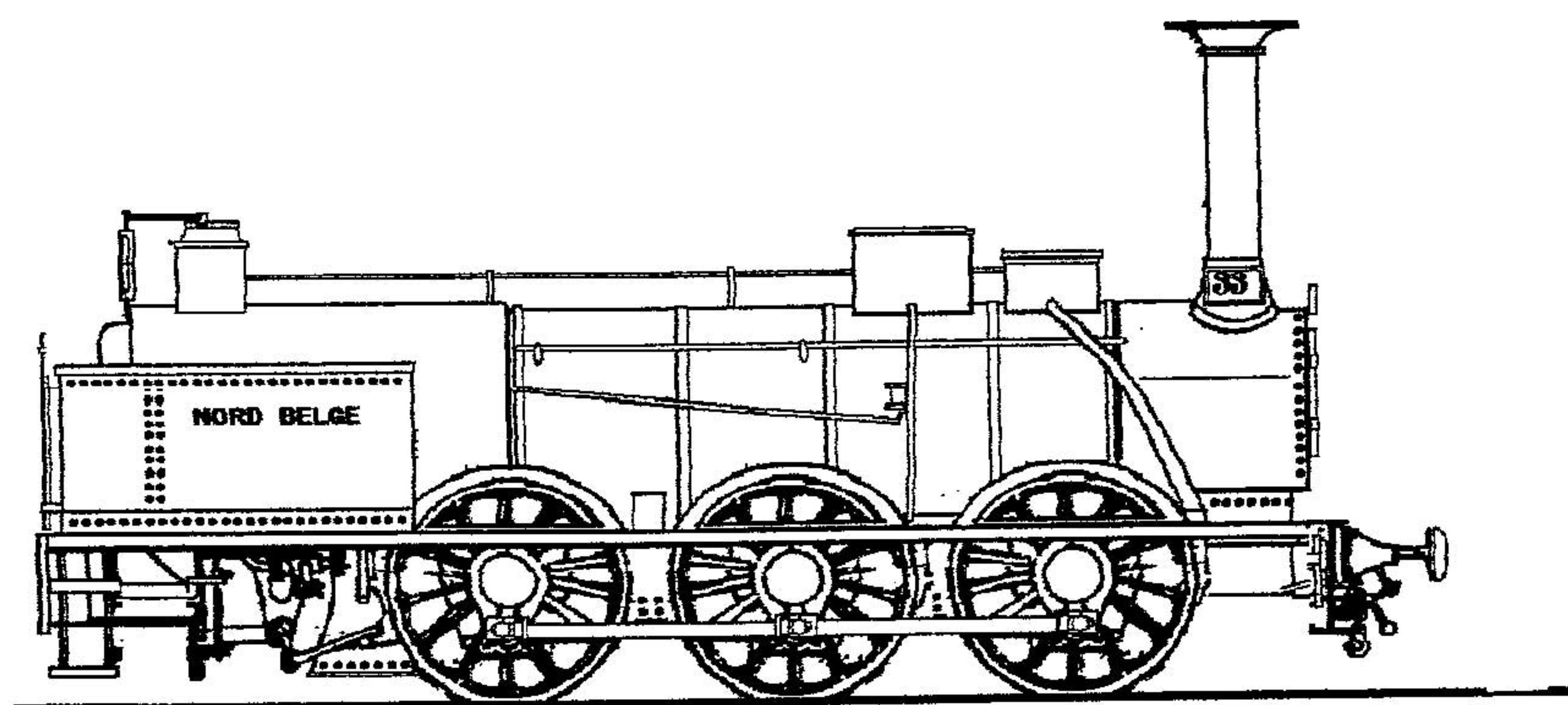
Bij de overname van de Liège – Namur door de nieuw opgerichte Nord Belge in 1854 kregen de tien locomotieven van Cockerill de NB nummers 32 tot 41, maar hun diensten veranderden in het geheel niet en de machines bleven in de Maasvallei actief. Maar al in deze periode voldeden de machines slechts gedeeltelijk en door de levering van nieuwe krachtiger machines, verzeilden deze Cockerill naar de ondergeschikte dienst.

In 1862 werd een nieuwe inzetgebied gevonden: door de opening van de verbinding tussen Namur en Dinant en nadien Givet had de Nord Belge een groter aantal locomotieven nodig en de 31 – 41 werden terug opgevist en reden een aantal doorgaande treinen, zowel tussen Liège en Namur maar vooral tussen Namur en Dinant en verderr het Franse Givet.



*Locomotief 35 in zijn oorspronkelijke uitvoering*

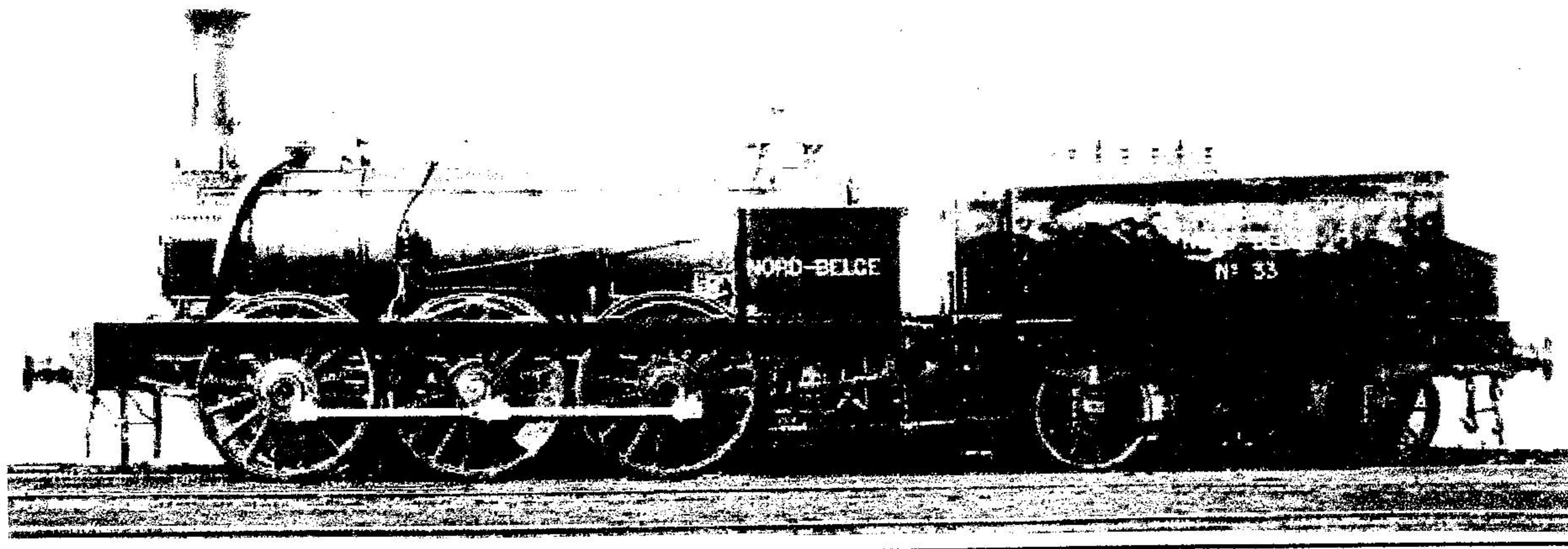
Maar in deze periode besliste men ook om deze machines meer en meer in de stijgende goederendienst te gebruiken, maar met een asindeling 1B waren ze niet erg geschikt om de zware aanzetkrachten te ontwikkelen en daarom besliste men om de locomotief 33 om te bouwen tot een machine met drie gekoppelde assen . Deze verbouwing werd door de werkplaats van St-Martin in 1861 uitgevoerd en de locomotief onderging nog verdere verbeteringen aan de ketel met nieuwe vuurhaard, een groter roosteroppervlak en een halfdiepe vuurhaard. Ook de cilinders werden verplaatst, maar de afmetingen bleven hetzelfde. Vanaf 1863 werd deze locomotief getest voor tal van goederentreinen op de Maaslijn, maar – daar waar de verbeteringen aan de ketel rendeerden en de stoomopbrengst vergroot werd – zou de ombouw niet renderen. De te kleine cilinders en de lage aslast zorgden ervoor dat de machine problemen had met het aanzetten van zware goederentreinen. De 33 werd dan maar vanuit Kinkempois in de lokale goederendienst gebruikt en de ombouwd van verdere locomotieven werd afgeblazen.



Daar de treinmassa's steeds verder stegen, had men voor de locomotieven 32 – 41 geen taken meer, maar de financiële toestand liet niet toe om in de jaren '60 nieuwe locomotieven te kopen. Daarom besliste men om de machines uit te rusten met de verbeterde ketel die op de nummer 33 uitgeprobeerd was en vanaf 1867 begon de werkplaats St-Martin met de verbouwingen. Gedurende drie jaar werden vier machines – de 32, 34, 36 en 38 – op die wijze verbouwd. Maar ook met de vernieuwde ketel voldeden deze machines niet meer aan de eisen en daarom werd deze verbouwing voortijdig gestopt.

De goederentreinlocomotief nummer 33 werd omstreeks 1868 afgevoerd, daar deze machine niet meer voldeed en mogelijk werd de ketel gebruikt bij één van de vorige machines.

De machines met asindeling 1B bleven vooral vanuit Liège gebruikt, waarbij ze steeds lichtere diensten voor de wielen kregen en meestal werden ze gebruikt voor de lichtere pendeltreinen tussen Liège en Huy. In 1873 waren de 9 machines nog steeds in het Nord Belge effectief aanwezig, maar de niet omgebouwde machines stonden waarschijnlijk op dat ogenblik al afgesqtd en werden gedurende de volgende jaren afgevoerd. De vier gemoderniseerde machines hielden het echter uit tot omstreeks 1880, maar werden op dat ogenblik door de nieuw geleverde machines verdrongen.



*Locomotief 33 na zijn ombouw tot C machine*

### **Nummerlijsten nummers 32 - 41**

Nr	Levering	Bouwer	Fabr nr	Ombouw	Naam	Schrapp.	Opmerkingen
32	1850	Cockerill	291	1867	<i>Borguet</i>	Na 1873	Ombouw naar C
33	1850	Cockerill	292	1861	<i>Lamarque</i>	1870 ?	
34	1851	Cockerill	293	1867	<i>Le Sanglier des Ardennes</i>	Na 1873	
35	1851	Cockerill	294		<i>La Namuroise</i>	Na 1873	
36	1851	Cockerill	295	1867	<i>Cockerill</i>	Na 1873	
37	1851	Cockerill	296		<i>Saint-Huber</i>	Na 1873	
38	1851	Cockerill	297	1867	<i>Grétry</i>	Na 1873	
39	1851	Cockerill	298		<i>Quentin Durward</i>	Na 1873	
40	1851	Cockerill	299		<i>Laruelle</i>	Na 1873	
41	1851	Cockerill	300		<i>La Liégeoise</i>	Na 1873	

# Stoomloc type Nord Belge 32 - 41

# IB

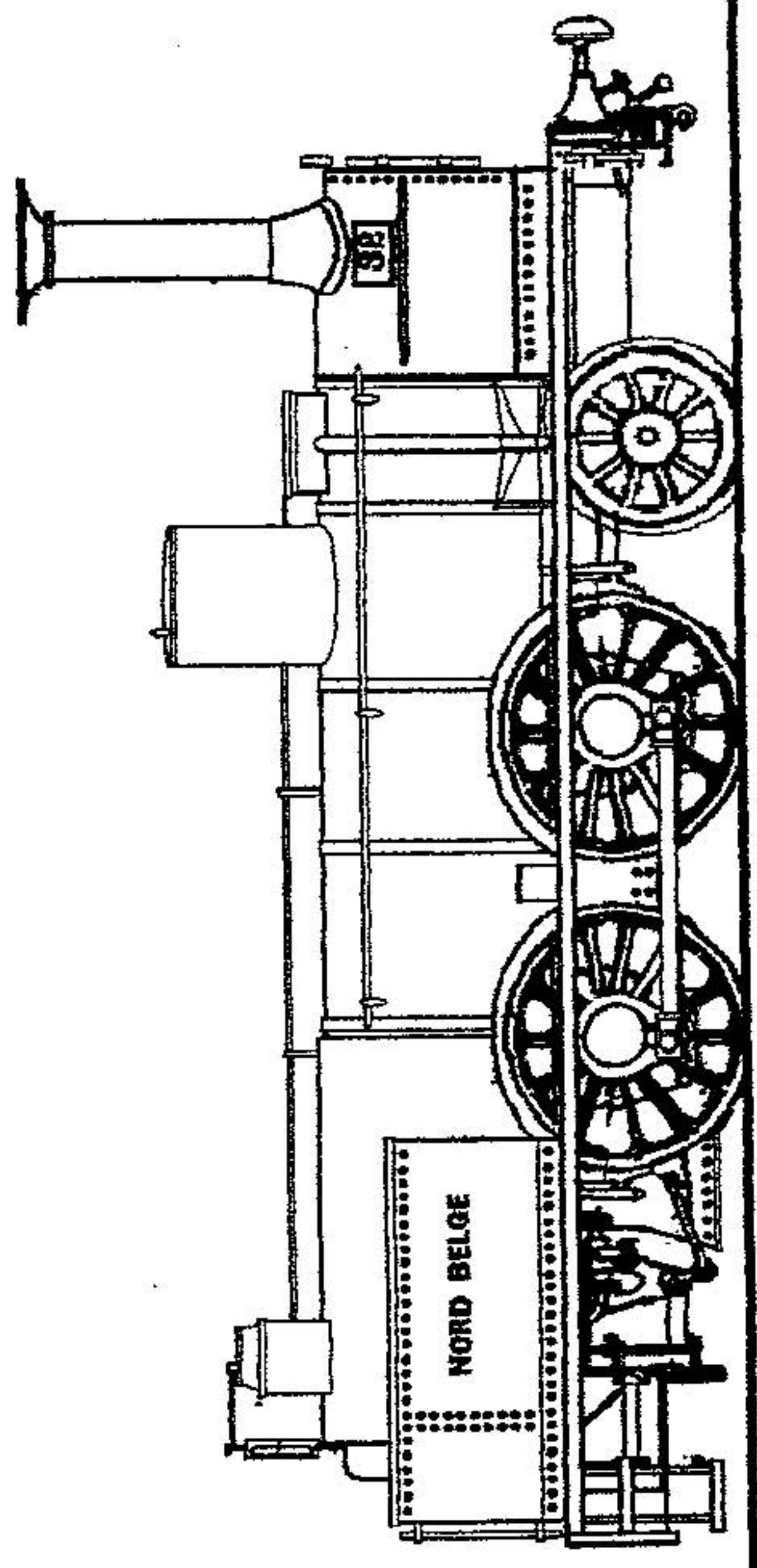
Locomotief voor reizigerstreinen .

Ex Cie Namur Liège

Cockerill 10

De afmetingen zijn benaderend, gegevens ontbreken

Cursief: met nieuwe ketel



Ketelkenmerken :		Afmetingen :	
Loopbaan :	NB 32 - 41	Keteldruk :	6 bar ( 8 bar )
Nummering :		Crampton	
Effectief bij bouw :	10	Totale lengte :	6 700 mm
Effectief bij Etat Belge :	0	Lengte chassis :	6 130 mm
Bouwer :	Cockerill	Breedte :	mm
Levering :	1850 - 1851	Hoogte as ketel :	1 800 mm
Ombouw :	1861 / 1867 - 1869	Hoogte (totaal) :	4 100 mm
Buiten dienst :	ca. 1880	Radstand (totaal) :	4 007 mm
Asindeling :	1B	Afstand tussen assen :	2 007 mm +
Snelheid :	50 km/h	Oversteek voor :	2 000 mm
Aandrijving :	verzadigde stoom	Oversteek achter :	2 052 mm
Type overbrenging :	Stephenson	Diameter drijfwielen :	865 mm
Plaatsing cilinders :	2 binnenliggend	Diameter loopwielen :	1 524 mm
Diameter cilinders :	360 mm	Massa (rijvaardig)	970 mm
Zuigerslag :	500 mm	Aslast : 1ste as	kg
Remming :	---	2 de as	kg
Compressor :	---	3 de as	kg
		4 de as	kg
Automatische rem :	---	Inhoud waterbakken	tender type 1 NB
Rechtstreekse rem :	Schroefrem	Inhoud kolentender	
Handrem :	Schroefrem	Oppervlakte stoomafgifte	

# Stoomloc type Nord Belge 33

# C

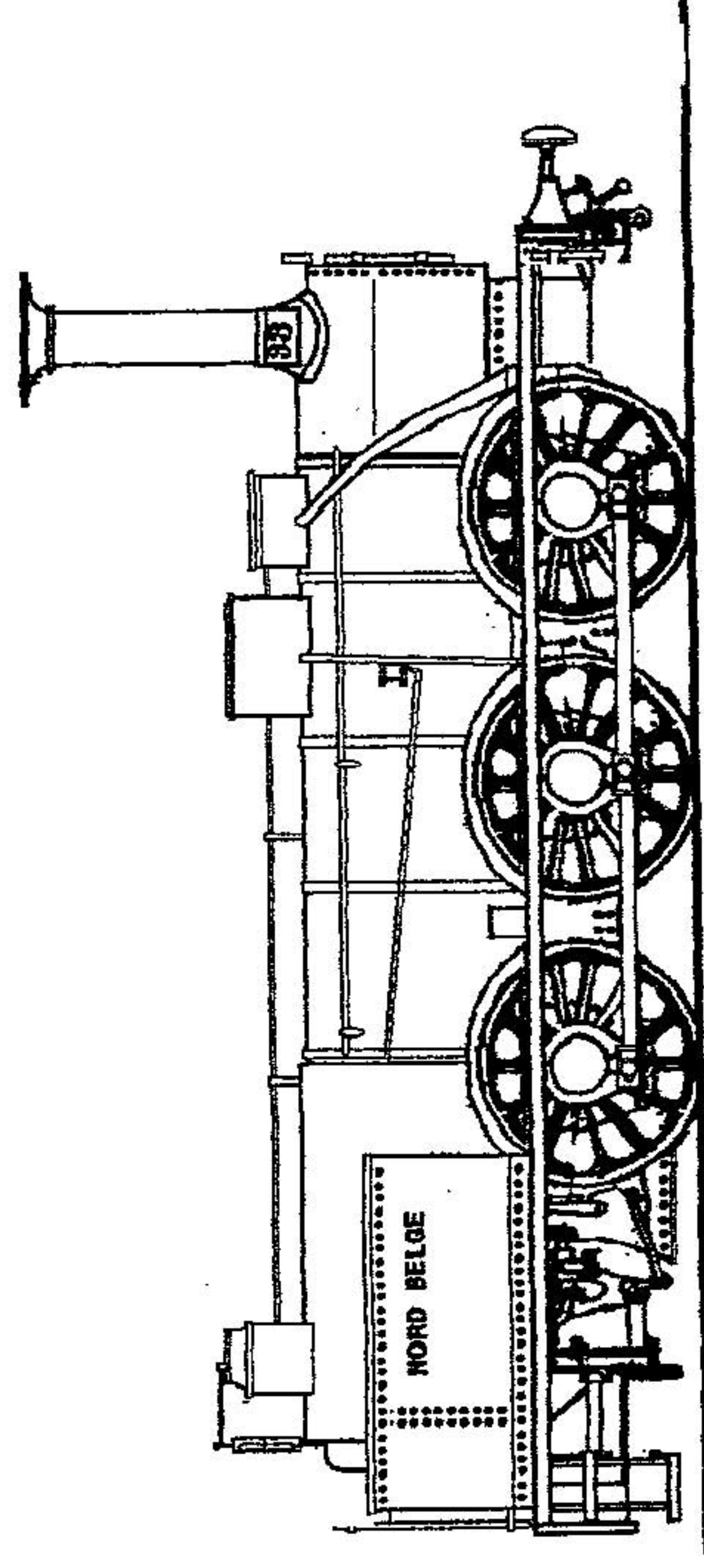
Locomotief voor reizigerstreinen .

Ex Cie Namur Liège

Cockerill 10

Ombouw 1

De afmetingen zijn benaderend, gegevens ontbreken



Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

NB 32 - 41

10

0

Cockerill

1850 - 1851

1861

ca. 1872

C

60 km/h

verzadigde stoom

Stephenson

2 binnenliggend

360 mm

500 mm

---

---

Schroefrem

Schroefrem

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender

6 700 mm

6 130 mm

mm

1 800 mm

4 100 mm

4 007 mm

2 007 mm +

2 000 mm

2 052 mm

865 mm

1 524 mm

-- mm

kg

kg

kg

kg

tender type 1 NB



# *Dieselmotorwagen*

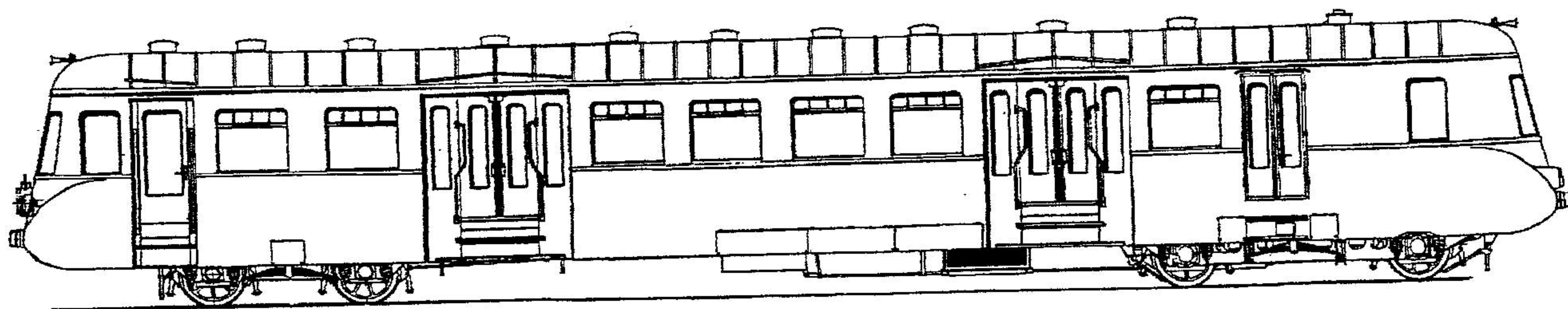
## *Type 606*

### 1. Voorgeschiedenis:

Naast het type 605, werd aan de firma Baume & Marpent te Morlanwelz de opdracht gegeven om een tweede prototype van een zware motorwagen te ontwikkelen. In tegenstelling tot de 605 van de "Usines de Braine le Comte" volgde Baume & Marpent een nieuwe koers: als basis werd een M1 rijtuig genomen en voor het reizigersgedeelte werd dit volledig overgenomen, met de indeling, de houten banken, de pneumatisch bediende schuifdeuren. Aan één zijde werd het met één compartiment ingekort en hier kwam de bagageafdeling met een dubbele draaideur en de motorruimte voor de dieselmotor en de transmissie. Aan beide zijden kwam dan de sierlijke stuurpost. Hiervoor werd een Brits stel als voorbeeld genomen en kreeg men een werkelijk mooi afgewerkte post met sterk afgeronde vormen, waarbij ook de bufferbalken zeer mooi, afgerond uitgebouwd werden.

Voor de dieselmotor werd de opdracht gegeven aan het Gentse bedrijf Carels. Hier ontwikkelde men een nieuwe, modernere versie van de klassieke motor gebouwd door het Hongaarse Ganz-Jendrassik. Aan deze motor die alom verspreid was bij de eerdere motorwagens van de N.M.B.S. werd verbeterd en het vermogen werd opgetrokken tot 320 pk. Voor de transmissie bewandelde men bekende wegen en de Zwitserse firma SLM te Winterthur leverde de mechanische versnellingsbak met vier versnellingen, de keerkoppeling en de aandrijving met cardanassen en asbruggen op de twee assen van het motordraaistel.

De motorwagen - 606.01 - die op dat ogenblik 1 016 000 oude franken gekost had werd in februari 1936 aan de CW Luttre afgeleverd en vanaf maart voorlopig te Haine-St-Pierre ondergebracht voor testen. Zijn overgaverit gebeurde tussen Haine-St-Pierre en Mons. Na enkele aanpassingen te Luttre en nieuwe testritten ging het stel eind mei naar zijn nieuwe stelplaats Merelbeke.

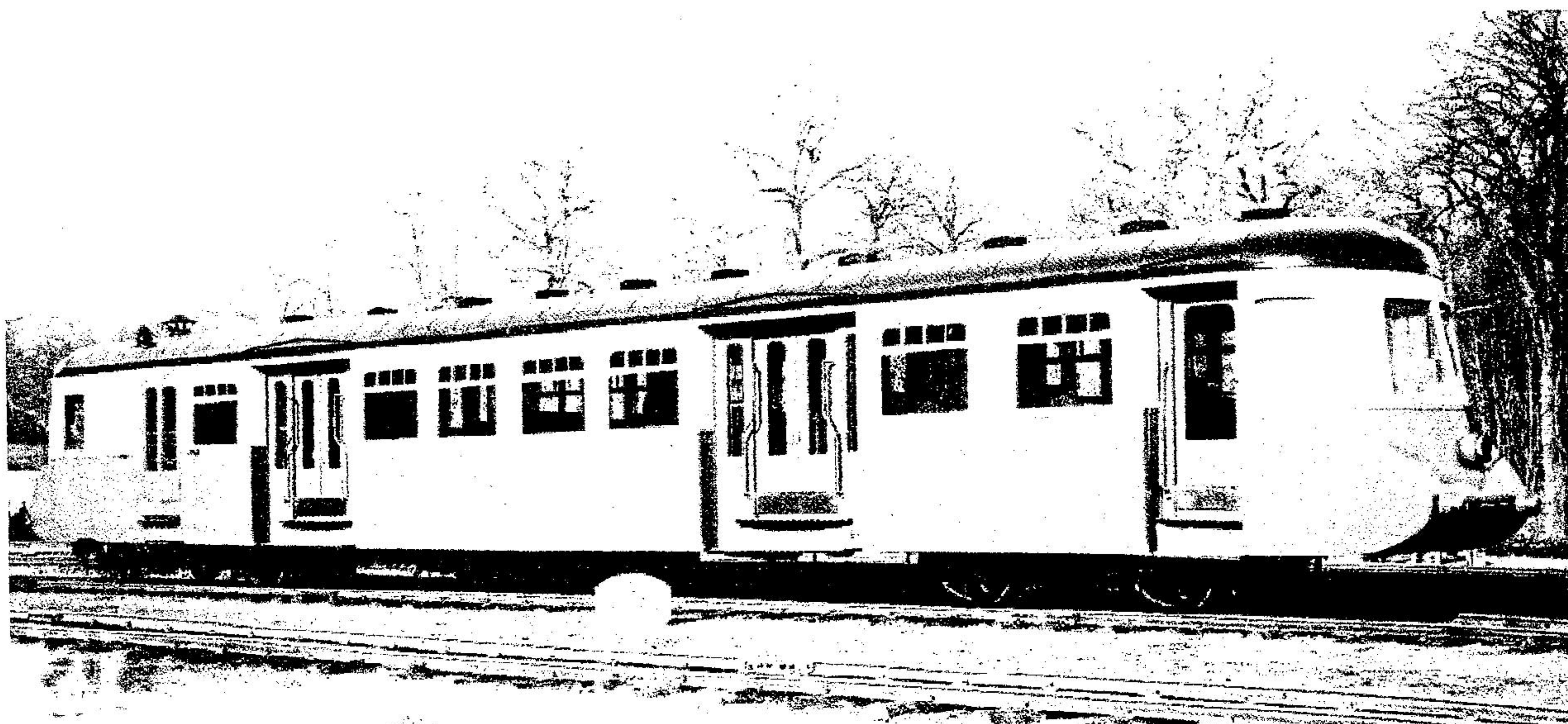


### 2. De loopbaan:

In deze Oost-Vlaamse stelplaats waren de oudere typen 600, 602, 605 en 651 ondergebracht en hier kwam op korte tijd ook de 606.01 en enkele maanden later ook de 607.01 in depot.

Voor de nieuwste stellen werden twee plandagen uit de inzetreeks van het type 601 afgesplitst en lag het zwaartepunt van de inzet te Brussel-noord: vanuit de hoofdstad reden ze diensten naar Aalst en St-Niklaas en ook verschillende pendelritten naar Vilvoorde. Deze kleine reeks met twee inzetdagen ging in de loop van eind 1937 geleidelijk over op de drie éénlingen van Merelbeke, nl. de 602, 606 en de 607. De vorige diensten werden nog verder uitgebreid: hoofdinzet werd nog steeds tussen Brussel en Aalst - Gent gereden en vanuit Gent ging het éénmaal naar Deinze in de vroege morgen. De tweede plandag omvatte achtereenvolgens een dienst heen en terug naar Eeklo en nadien ging de motorwagen naar Brussel met drie diensten naar St-Niklaas en verder drie pendelritten naar Vilvoorde. In de late haven ging het terug richting Gent. Voor de zomerregeling van 1938 werd deze dienst officieel aan deze drie typen toebedeeld en deze toestand bleef gedurende een gans jaar behouden.

Voor de zomerregeling van 1939 werd de 606.01 naar Berchem gestuurd en hier werd een reeks met één dag opgesteld: 's morgens ging het van Antwerpen naar Lier en gedurende de ganse dag pendelde de motorwagen tussen Lier en Kontich-Kanzernen. Eenmaal reed de 606.01 dan nog vanuit Kontich via Lier naar Herentals en terug.



*Fabrieksfoto van de 606.01 te Morlanwelz*

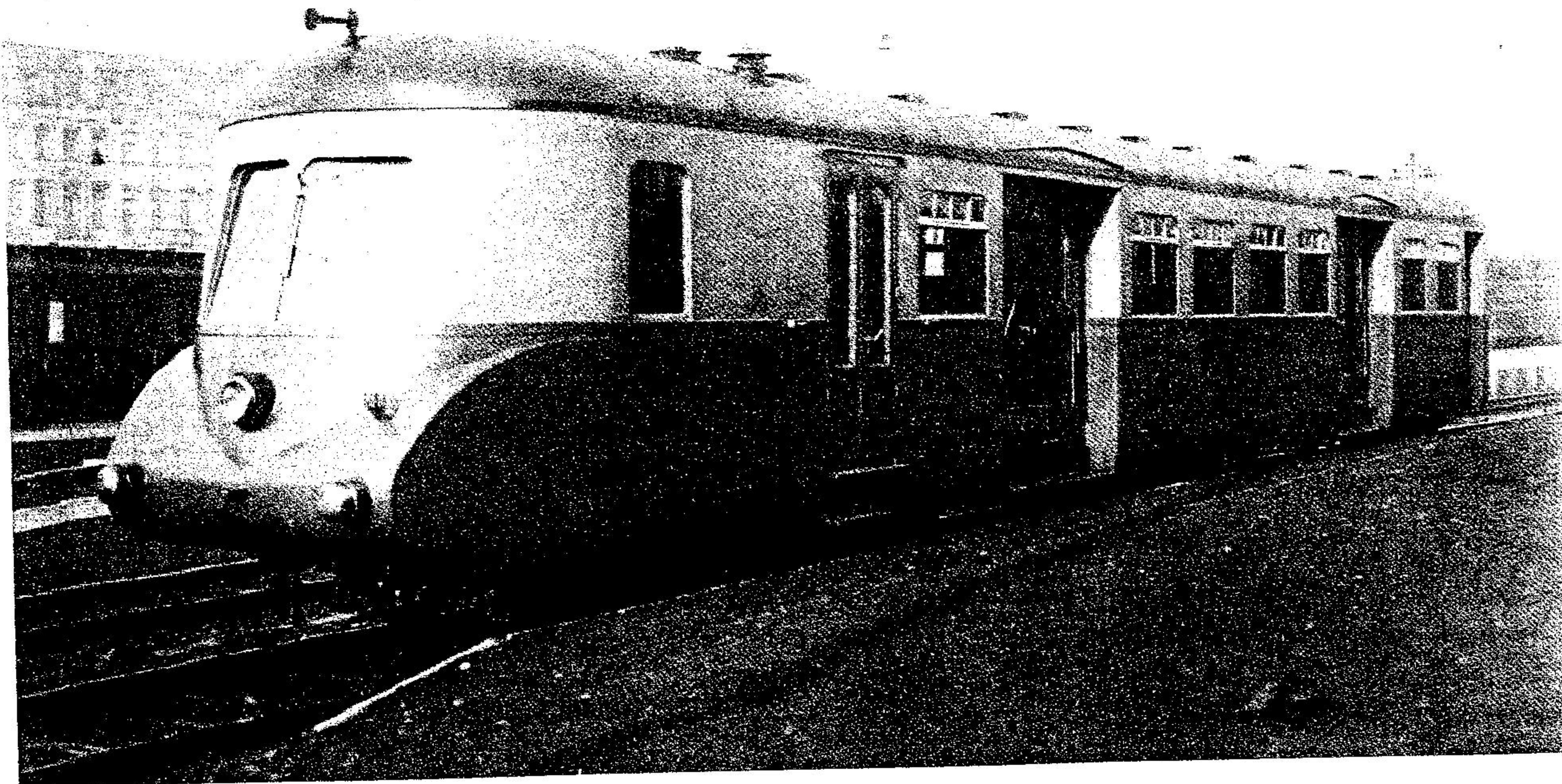
Nochtans zou de inzet hier van korte duur zijn en met ingang van de winterregeling was er geen dienst meer voorzien en na een afstelling te Berchem, verhuisde de 606.01 in oktober 1939 naar de CW Luttre en bij de inval van de Duitse troepen stond het stel nog steeds in deze werkplaats. Eind 1940 werd de 606.01 dan overgebracht naar de stelplaats Brussel-zuid en gedurende de ganse wereldoorlog bleven tal van motorwagens in deze stelplaats uitgeweken. In mei 1944 werden bij de bombardementen op Vorst verschillende daar afgestelde motorwagens beschadigd en hieronder was ook de 606.01 die gedeeltelijk uitbrandde.

Pas in de loop van 1945 werd de 606.01 dan onderzocht of een herstelling nog rendabel was en omdat tal van standaardonderdelen konden gebruikt worden, kwam er de toelating op deze motorwagens alsnog te herstellen. Door allerhande problemen zou de opknapbeurt slechts begin 1947 afgesloten worden en werd de 606.01 aan Brussel-zuid toegewezen. Samen met een Brossel type 552 werd er een twee dagen tellende reeks opgesteld en de dienst voorzag treinen vanuit Brussel-zuid naar Dendermonde en vanuit deze laatste plaats waren er diverse treinen naar Aalst en Mechelen. Op zondag waren er diverse pendelritten tussen Mechelen en Hofstade.

Maar de betrouwbaarheid zou er niet op verbeteren en in de volgende jaren stond de motorwagen zeer regelmatig afgesteld met diverse defecten. Ondanks het feit dat de 606 afweek van de overige stellen, werd toch beslist om de motorwagen een algemene herziening te laten ondergaan en deze werd door de CW Luttre uitgevoerd. Alhoewel het stel begin 1949 naar deze werkplaats afgevoerd werd, zou het tot in december 1949 duren eer de herziening voltooid werd. Pas met ingang van de zomerregeling van 1950 werd een nieuwe, eigen inzetreeks opgesteld: ze voorzag tijdens twee dagen voor de 606.01 en een stel type 553 Brossel vooral diensten op de verbinding Mechelen - Boom. 's Morgens ging het vanuit Brussel naar de stad van de Maneblussers en de twee dagen vertoefden de motorwagens dan in Mechelen. Naast Boom werd er ook éénmaal naar Bornem gereden. Deze dienst bleef - ondanks de vele defecten - behouden en in 1951 kreeg het stel zijn eigen reeks met natuurlijk slechts één inzetdag, maar met hetzelfde inzetgebied. Doch de defecten hoopten zich op en de betrouwbaardere "Brossels" moesten praktisch dagelijks inspringen en de 606.01 stond regelmatig afgesteld in afwachting op reserve-onderdelen en herstellingen.

Omdat de inzet te Brussel te kritisch was geworden door een tekort aan motorwagens, werd ons stel naar het grootste inzetpunt getransfereerd, namelijk Haine-St-Pierre, de motorwagenstelplaats in deze periode. De 606.01 moest samen met de "Brossels" type 553 en de oudere zusters type 601 in de uitgebreide inzetreeks met negen plandagen rijden. De inzet was klassiek en omvatte een groot gedeelte van Henegouwen en zo bereikte het stel bestemmingen als Mons, Dour, St-Ghislain en Jurbise in het westen, Edingen, Tubize en Braine

l'Alleud in het noorden, Charleroi-sud in het oosten en Fauroux, Erquelines en zelfs verder Chimay in het zuiden. Door de ervaring van zowel de bestuurders als het onderhoudspersoneel zou de motorwagen een nieuwe jeugd kennen en meestal was het tussen de 130 en 150 dagen per jaar effectief met een jaargemiddelde van ca. 40 000 km op lokale lijnen. Met ingang van 9 oktober 1953 werd de motorwagen hernummerd in 607.01". Dit nummer kwam vrij daar deze motorwagen in de oorlog verloren ging. Reden voor dit nieuwe nummer was het feit dat op dat ogenblik de nieuwe motorwagens typen 602 tot 606 ontworpen werden. De dertig motorwagens type 606 werden echter nooit geleverd.



*De 606.01 staat waarschijnlijk te Brussel-noord vertrekkensklaar*

Maar op dat ogenblik – begin 1955 – sloeg het noodlot toe en er kwam een zware schade aan de dieselmotor en men vreesde voor de schrapping van deze éénling. Maar op dat ogenblik kwam het geluk naar voren: er was nog een motor type 8 K 73 B van SEM – dezelfde als het type 608 – beschikbaar en het voor grote dele indientiek zijn aan deze motorwagens leidde tot de beslissing om de motorwagens alsnog te herstellen en zoveel mogelijk analoog te maken met het type 608. In het tweede deel van 1955 werd de ombouw uitgevoerd door de CW Luttre en midden 1956 kwam de 607.01" in een nieuwe gedaante op het spoor : nieuwe motor, nieuwe schildering, ontdeubbelde koplampen, vernieuwde stuurposten.

Na dit oponthoud kwam de motorwagen in zijn vroegere diensten terug, maar het inzetgemiddelde daalde, gemiddeld werd ze maar een zestig dagen per jaar gebruikt (71 in 1956, 53 het jaar later). Reden hiervoor was de levering van de nieuwe motorwagens type 604 / 605 die op dat ogenblik een groot aantal Brossels vrijmaakte en deze kwamen naar Haine-St-Pierre afgezakt en namen steeds meer en meer diensten over. In februari 1958 werd ons stel dan voorlopig afgesteld en korte tijd later werd de 607.01 naar de CW Mechelen afgevoerd en gedurende verschillende jaren werkloos afgesteld.

Nochtans zou dit nog niet het einde betekenen: Cockerill vroeg of de firma dit stel mocht gebruiken voor het uittesten van nieuwe motoren die in de toekomstige stellen zouden gebruikt worden. Er waren een zestigtal nieuwe motorwagens voorzien en hiervoor werd de 607.01 naar Kinkempois afgevoerd. Nochtans werd de nieuwe bestelling geschrapt en bestond er geen nood meer aan deze testen en vanaf 1959 bleef de motorwagen in de Luikse stelplaats en dit tot de definitieve schrapping op 1 december 1962.

**Schildering :**

De 606.01 werd pas begin 1936 afgeleverd en daarom is het onwaarschijnlijk dat de motorwagen de lichtblauwe kleurstelling (die tot 1947 gehandhaafd werd) kreeg.

Volgens de enige bekende fabrieksfoto had de 606.01 in de loop van 1936 – dadelijk na de levering - al de nieuwe standaard schildering van de N.M.B.S. : namelijk koningsblauw voor de onderzijde van de kast en beige voor het vlak tussen de vensters. De aanduidingen waren in beige aangebracht. Het dak werd – tegen de latere versies in - volledig zwart geschilderd.

Na de herstelling na de tweede wereldoorlog in 1947 , werd de toenmalige standaardschildering in twee tinten groen toegepast: de onderzijde van de kast en het dak waren donkergroen (rijtuiggroen) , het deel tussen de vensters werd grasgroen geschilderd, De verschillende deuren waren anderzijds volledig donkergroen. Tussen de beide kleuren groen werd er na enige tijd een fijne zwarte band aangebracht. De aanduidingen werden in het beige op de kast aangebracht.

Ook de laatste schildering : volledig donkergroen werd nog door de 606.01 gedragen. Deze kreeg ze na de inbouw van de nieuwe motor in 1955. Ter gelijktijd van deze verbouwing werden ook de koplampen ontdebeld en kreeg men rond deze koplampen de typische gele zichtbaarheidsstrepen. Deze schildering behield de motorwagen tot bij zijn schrapping.

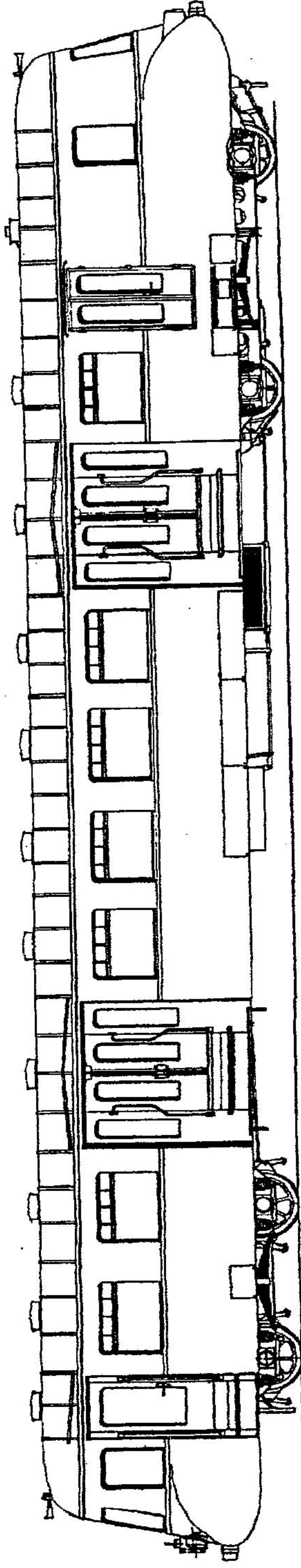
**3. Overzicht:**

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
606.01 > 607.01	Baume & Marpent	02/1936	Merelbeke Berchem CW Luttre Brussel-zuid (stoom) Brussel-zuid (motorwag) Haine-St-Pierre CW Mechelen Kinkempois (Cockerill ?)	Begin 1939 10/1939 eind 1940 begin 1947 midd 1952 02/1958 eind 1959 12/1962	12/1962 PV 413 Van FM

# Dieselmotorwagen type 606 > 607

## B'2'

Diesel-mechanisch - lokale dienst



**Baume & Marpent**  
Morlanwelz

**Aantal zitplaatsen**

1 <sup>ste</sup> klasse :	--
2 <sup>de</sup> klasse :	20
3 <sup>de</sup> klasse :	50

### Loopbaan :

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

606.01 > 607.1  
1  
Baume & Marpent  
02/1936  
10/1955  
12/1962  
B'2'  
85 km/h

**Remming :**  
Compressor :  
Debiet :  
Automatische rem  
Rechtstreekse rem :  
Rangeerrem

Westinghouse  
700 l/min  
WS 4  
Schroeffrem

Aankoopprijs  
Actieradius

1 016 000 BF  
750 km

### Kenmerken :

**Motor :**  
Bouwer :  
Type :  
Werkingsprincipe :  
Wijze van inspuiting :  
Omwentelingssnelheid :  
Inspuitdruk :  
Cilinders :  
Boring / Zuigerslag  
Zuigersnelheid : (gem)  
Massa motor :  
Lengte / breedte motor  
**Overbrenging :**  
Bouwer :  
Werking :

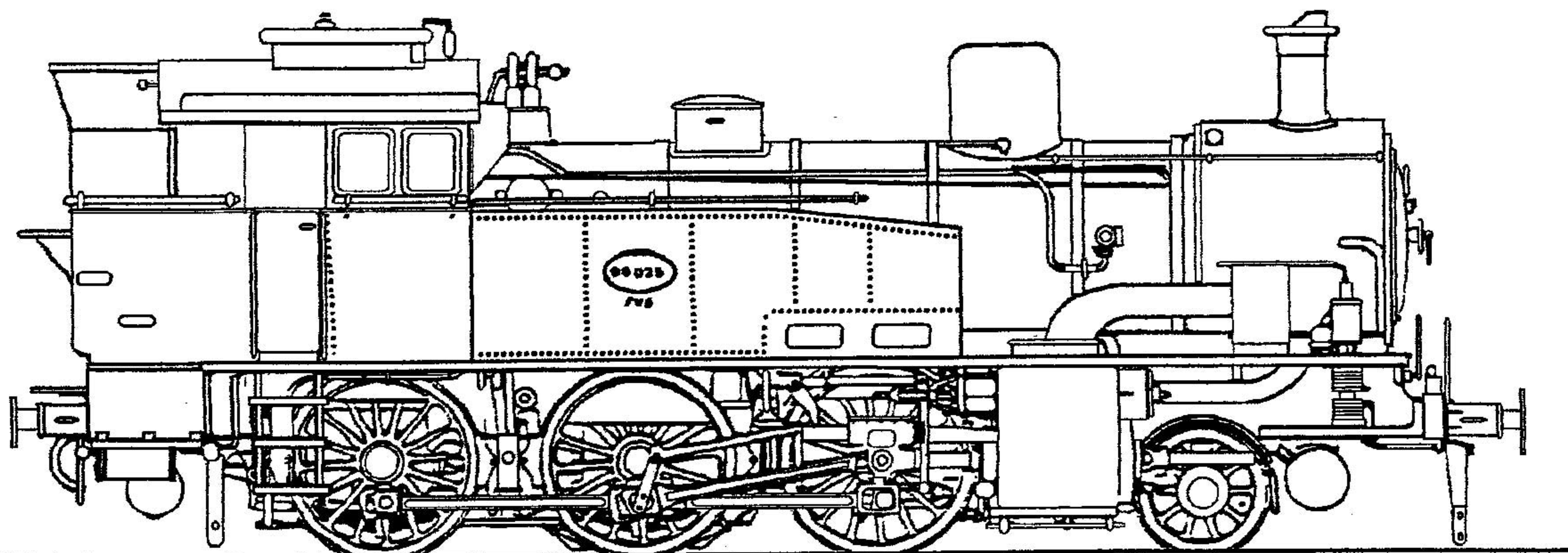
SEM Gent  
8 K 73  
viertakt  
rechtstreeks  
1 330 omw/min  
150 bar  
8 in lijn  
170 mm x 220 mm  
9,2 m/s  
3 400 kg  
SLM Winterthur  
Mechanisch  
Vier versnellingen  
(pneumatisch bediend)  
met glijdende tandwielen  
cardanas  
conische tandwielen

Keerkoppeling :  
Overbrenging op wielen

### Afmetingen :

Totale lengte :  
Lengte kast :  
Breedte :  
Hoogte vloer :  
Hoogte totaal :  
Radstand (totaal) :  
Afstand tussen draaistel.  
Afstand binnen draaistel.  
Motordraaistel  
Loopdraaistel  
Oversteek voor :  
Oversteek achter :  
Diameter drijfwielen :  
Massa (rijvaardig)  
Aslast : 1ste as  
2 de as  
3 de as  
4 de as  
Massa /lopende meter  
Trekkracht :  
Uurvermogen :  
Beschikbaar vermogen

23 400 mm  
23 000 mm  
2 915 mm  
1 065 mm  
4 057 mm  
18 250 mm  
15 300 mm  
--  
3 550 mm  
2 350 mm  
500 mm  
500 mm  
970 mm  
38 200 kg  
kg  
kg  
kg  
1 700 kg/m  
---  
220 kW  
190 kW

**Schrappingen :****Type 96.**

Voor het voorstadsverkeer in de grote Duitse steden – maar vooral voor Berlijn – werd een lichte tenderlocomotief ontwikkeld en van deze machines kwamen 30 exemplaren naar ons land: 27 machines werden ondergebracht bij de Etat Belge / N.M.B.S., drie locomotieven maakten deel uit van het effectief van de Nord Belge. Tijdens de tweede wereldoorlog bleven 9 machines in Oost-Duitsland en Polen achter.

De 21 overblijvende machines werden in de lokale reizigersdienst ingezet, waarbij er in bepaalde periodes niet minder dan 21 diensten voorzien werden. De Schrapping gebeurde geleidelijk vanaf 1953 door de sluiting van een aantal lokaallijnen en de levering van de nieuwe dieselmotorwagens.

Overzicht van de schrappingen:

WO II	1953	1954	1955	1956
9	5	4	9	3

Ook de eigenlijke inzet zou lange jaren vrij uitgebreid zijn : soms zelfs 21 diensten voor slechts 21 machines. Pas vanaf 1952 – met de levering van de motorwagens type 554 zou de einde in zicht komen en de aankomst van de typen 603 zou de schrapping sterk doen toenemen.

	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
St-Martin	3	4									
Ath	5										
Kortrijk		5									
Visé			2	3	3	5	4	2	2	1	
Eeklo		3	4	4							
Gouvy		2	9	8	7	7	6	2			
Muizen					3	5					
Aalst					2	4	4	6			
Antwerpen-z							3				
Tamines							4	6	6	5	
Ciney									5	6	3
Diensten	8	14	15	15	15	21	21	18	16	12	3
Effectief	10	15	21	21	21	21	21	21	16	12	9

Voor de laatste inzet bekijken we het jaar 1952, namelijk dit jaar waar de machines grotendeels vervangen worden door de nieuwe motorwagens type 554, wel gaan we ook dieper in op de allerlaatste diensten, meer bepaald te Ciney die in dat jaar starten.

Visé :

**Reeks A**                      **2 dagen**                      **136 km**

- Nadat de reeks gemiddeld 3 dagen voorzag, werd deze in 1950 uitgebreid tot 5 plandagen, waarbij het oorspronkelijke inzetgebied – namelijk de treinen Visé – Liège-Longdoz – al verminderd werd en concreet hadden we in 1952 de volgende situatie :

Dag 1	136 km	drie treinparen tussen Visé en Liège – Longdoz Lokale bediening van cementbedrijf te Lixhe (CBR) Rangeringen te Visé haut Op zaterdag – vanuit Liège bediening van Flémalle
Dag 2	136 km	vier treinparen tussen Visé en Liège-longdoz Lokale bedieningstrein naar Bressoux

Gouvy :

- Op dat ogenblik waren al verschillende diensten overgegaan op de vrijgekomen tweecassige Brossels type 551 en hierdoor was er slechts gemiddeld één machine in dienst. Voor de zomerregeling werd er trouwens een reeks met 6 plandagen voor het type 551 opgesteld waarin alle diensten van het type 96 opgenomen werden.

**Reeks B**                      **2 dagen**                      **215 km**

Dag 1	239 km	trein naar Trois-Ponts Lokale reizigerstrein naar Losheimergraben en terug Treinpaar naar Bastogne Treinpaar naar Trois-Ponts
Dag 2	191 km	trein naar Trois-Ponts Lokale treinen naar Lommersweiler en Weismes Lokale trein naar Weywertz

Aalst :

In deze carnavalgemeente namen de typen 96 de lokale taken over van het type 41 / 44 en hadden een vrij uitgebreid inzetgebied, maar na de winterregeling van 1952 / 1953 werden verschillende lokaallijnen gesloten en gingen de weinige overgebleven diensten over op de motorwagens van Merelbeke.

**Reeks C**                      **3 dagen**                      **145 km**

Dag 1	0 km	onderhoud te Aalst
Dag 2	194 km	treinpaar Aalst – Denderleeuw Treinpaar Aalst – Ronse Treinpaar Aalst – Londerzeel Treinpaar Aalst – Opwijk Goederentrein Dendermonde – Denderleeuw
Dag 3	235 km	Treinpaar Aalst – Kontich Treinpaar Aalst – Londerzeel Treinpaar Aalst – Dendermonde Treinpaar Aalst – Boom Treinpaar Aalst – Wetteren

Tamines - type 96 + type 24:

In deze stelplaats in de Sambervallei waren de ex Nord Belge machines type 24 actief en vanaf 1951 werden ze geleidelijk vervangen door de typen 96. Ze hadden een vrij groot inzetgebied met vooral de verbinding naar Gembloux als hoofdinzet. Deze stelplaats zou zijn diensten tot 1954 behouden, maar op dat

ogenblik sloten verschillende lokale verbindingen rondom Florennes en de vrijgekomen motorwagens van deze stelplaats namen de lokale treinen van Tamines over.

<b>Reeks B</b>	<b>6 dagen</b>	<b>157 km/dag</b>
Dag 1	62 km	Onderhoud Treinen Tamines – Ermeton – Châtelet – Tamines
Dag 2	165 km	Twee treinparen Tamines – Gembloux Treinpaar Tamines – Ermeton Drie treinparen Tamines – Gembloux
Dag 3	147 km	Treinpaar Tamines – Baulers Twee treinparen Tamines – Gembloux
Dag 4	178 km	Treinpaar Tamines – Mettet – Namur Twee treinparen Châtelet – Mettet – Ermeton
Dag 5	218 km	Twee treinparen Tamines – Gembloux Goederentrein naar Aisémont Treinpaar Tamines – Ermeton Treinpaar Tamines – fleurus Treinpaar Tamines – Baulers Op zaterdag – treinpaar Tamines – Ramillies
Dag 6	171 km	Twee treinparen Tamines – Gembloux Treinpaar Tamines – Baulers

**Ciney :**

Deze stelplaats zou het uitloopdepot worden voor de typen 96 en ze werden enkel gebruikt op de verbinding naar Statte, waarbij al de helft van de treinen door de motorwagens type 553 van dezelfde stelplaats gereden werden. Pas met de levering van de zwaardere motorwagens typen 604 en 605 aan Landen zouden deze stellen vanaf 1955 ook de diensten op het zuidelijke gedeelte van de lijn overnemen en de laatste typen 96 werkloos achterlaten.

<b>Reeks A</b>	<b>2 dagen</b>	<b>204 km</b>
Dag 1	175 km	Rangeringen te Ciney Twee treinparen Ciney – Statte Goederentrein naar Haversin
Dag 2	234 km	Drie treinparen Ciney – Statte

Gouvy en Aalst zouden eind 1952 als eerste hun machines type 96 doven en vervangen door motorwagens type Brossel. Visé hield langer stand maar voor de zomerregeling van 1953 eindigde ook hier de inzet. Een jaar later was het de beurt aan Tamines die zijn diensten zag verdwijnen, deels door de sluiting van lijnen, deels door de overname van de diensten door het type 551 van Florennes.

Enkel Ciney bleef nog over en begin 1955 bleven nog negen machines in het bestand over : het waren de 96.001, 96.002, 96.003, 96.005, 96.006, 96.015, 96.019, 96.025 en 96.028 Dan ging het snel en als effectieve schrappingen hebben we :

03/1955	96.005, 96.019	12/1955	96.025
05/1955	96.006	06/1956	96.002, 96.028
08/1955	96.003	09/1956	96.001
09/1955	96.015		

Bij de sluiting van de stelplaats Ciney in juni 1956 ging de 96.001 alsnog naar Jemelle over maar verrichtte hier geen enkele dienst meer



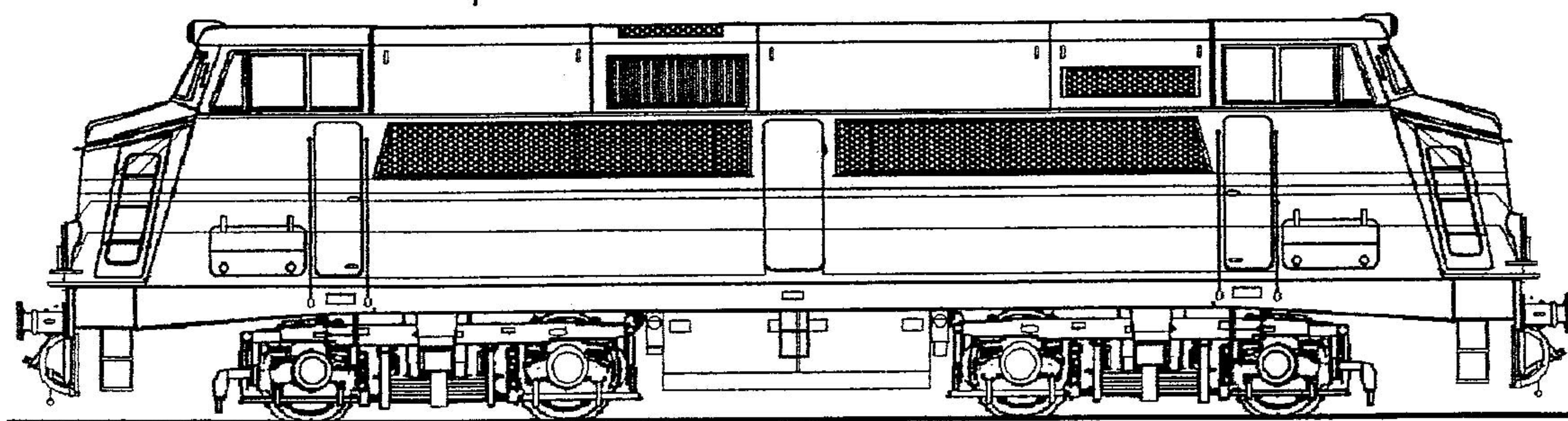
# *Prototypelocomotieven :* *Type 210.001 – 210.006 > 6001 – 6006*

**Deel 2: inbouw van nieuwe motor**

## **a. Voorgeschiedenis :**

In het vorige nummer hebben we de beginperiode van deze prototypelocomotieven behandeld en deze verliep vrij vlot. Nochtans zou men in de zeventiger jaren al denken aan een afstelling van de machines reeks 60, zowel de seiemachines als de prototypes. Oorzaak was het feit dat de oorspronkelijke motoren van Cockerill tal van defecten vertoonden en dat hierdoor de machines moesten afgesteld worden en de herstelling een dure zaak werd. Nochtans zou de werkelijke afstellingsgolf pas in de tachtiger jaren plaatsvinden voor de serielocs. Reden was nu weer het feit dat de stocks reserve-onderdelen eerst moesten opgebruikt worden.

De prototypes kwamen er echter beter van af: de reeks defecten aan de motoren begon al veel vroeger daar ook de levering eerder plaats vond. Verder was nog het feit dat ook de motoren nog niet verbeterd en versterkt waren en dat hierdoor nog grotere problemen optraden. Wel werden vervangmotoren van latere leveringen ingebouwd maar dit verbeterde de toestand niet.



Door het feit dat de problemen al in de zeventiger jaren optraden, op het ogenblik dat er nog steeds een tekort was aan diesellocomotieven, werd er al vroeg beslist om deze machines bij de eerstvolgende grote herziening te voorzien van nieuwe motoren. Verdere reden was het feit dat zeer veel onderdelen – onder meer de stuurposten en tal van hulponderdelen – overeenkwamen met de reeks 51 waardoor er geen verdere reserve onderdelen nodig was.

Op dat ogenblik had Cockerill net een nieuwe dieselmotor ontwikkeld die zou gebruikt worden voor de nieuwe leveringen die deze firma voorzag en daarom bood Cockerill 6 dergelijke motoren aan een zeer gunstige prijs aan de N.M.B.S. aan. Voordeel hierbij was het feit dat men de nodige nuttige ervaring kon opdoen. Opnieuw ging het om een klasse motoren waarbij de vrij grote cilinders in lijn opgesteld stonden en er werden analoge motoren ontwikkeld met vier, zes en acht cilinders, dit door het gebruik van blokken van twee cilinders die steeds in serie konden geschakeld worden. Voor de machines reeks 60 koos men voor een versie met 8 cilinders.

Dadelijk kwamen twee machines in aanmerking: de locomotieven 210.001 ( 6001) en 210.006 ( 6006) hadden in het begin van de zeventiger jaren praktisch hun km- grens bereikt en werden begin 1972 in de CW Salzannes binnengenomen voor deze grote herziening. Daar de motoren een standaard bevestiging en afmetingen hadden als de vorige motoren, was de inbouw niet moeilijk en duurde de ganse transformatie slechts enkele weken langer dan de eigenlijke revisie. Beide machines verlieten op 5 oktober 1972 de werkplaatspoorten van Salzannes en werden – na de eerste afnamerit – nog voor enkele weken te Kinkempois ondergebracht. In deze

periode werden nog enkele afstellingen en aanpassingen door Cockerill doorgevoerd. Vermelden we nog dat de beide locomotieven ook de dubbele koplampen kregen en ook de nieuwe schildering type '71.

### **b. De inzet:**

Zoals boven aangehaald, bleven de beide eerst omgebouwde machines – de 6001 en 6006 – nog even te Kinkempois en reden in de bekende uitgebreide reeks met reizigersdiensten naar Hasselt, Flemalle – Namur, Rivage en Maastricht en goederentreinen in de ganse Luikse agglomeratie.

Nochtans zou beslist worden om deze locomotieven naar st-Ghislain te muteren. De reden was dat deze sterkere locs beter zouden voldoen op de hellingrijkere lijnen in Henegouwen, te meer daar de goederentreinen hier ook een stuk zwaarder waren. De 6001 ging nog eind 1972 naar de nieuwe inzetplaats, de 6006 bleef nog gedurende enkele maanden te Liège maar vertrok midden maart 1973 naar St-Ghislain.

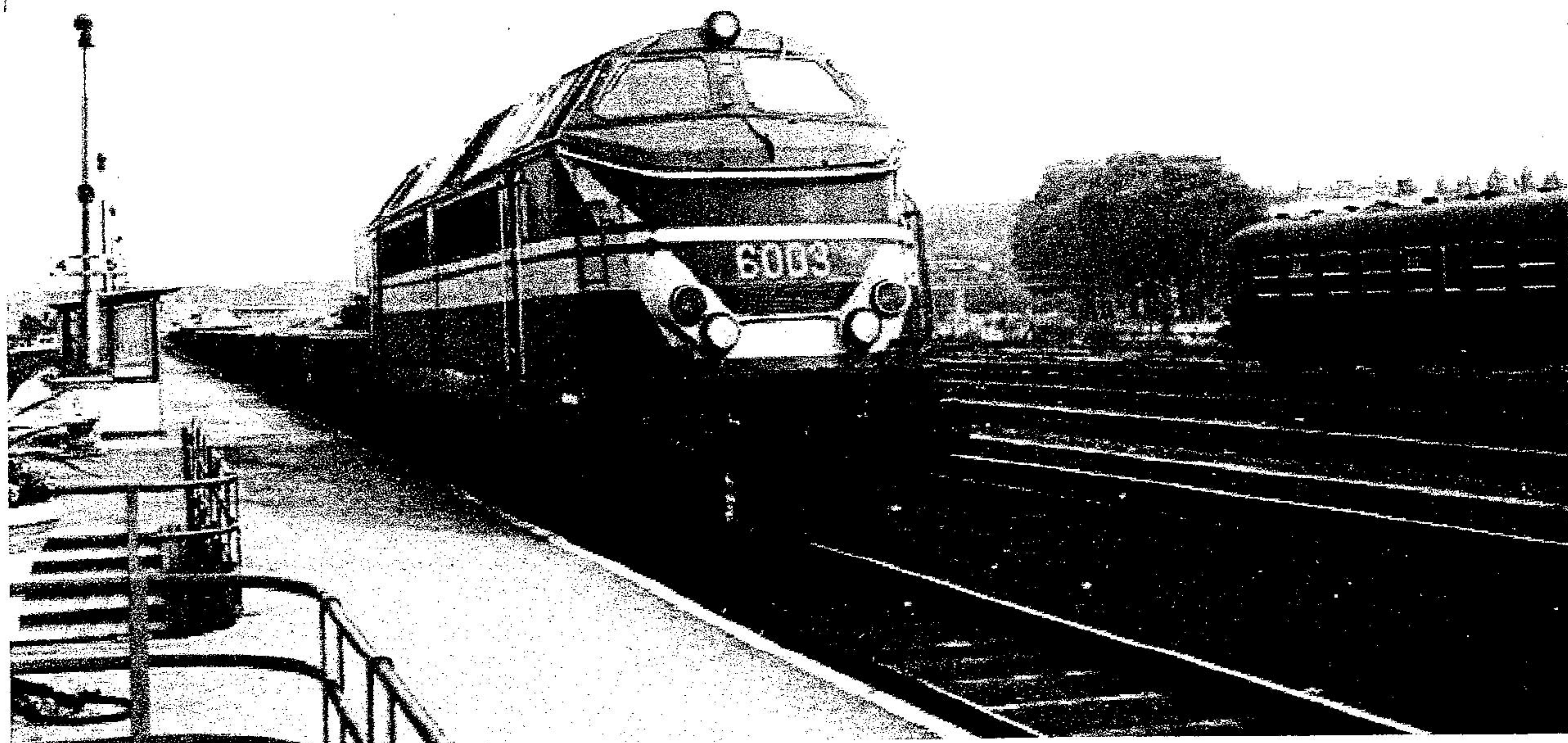
Hier werden de beide machines ingezet in de uitgebreide inzetreeks van de reeks 60 (serie) in dit depot. Hiervoor waren er twee vrij uitgebreide reeksen, met enkel gemengde (reizigers + goederen) diensten. In reizigersdienst reden de locomotieven vooral de treinen tussen Mons en Quéivrain en verder in de mijnstreek rondom Dour, verder waren er doorgaande treinen naar Schaarbeek via Ath, tussen Tournai en Charleroi en tussen Tournai en Brussel. De goederendienst was uitgebreider met een aantal doorgaande treinen naar Schaarbeek en vooral Merelbeke en lokale diensten in de streek, naar Charleroi, Haine-St-Pierre, Tournai / Moeskroen, Ath, Edingen en binnen het industriegebied met bestemming Dour, Tertre, Harmignies, Quévy. Opmerkelijke verbinding waren ook de internationale treinen tussen St-Ghislain en Armentières via Quéivrain, waarbij dagelijks 4 à 5 treinen de grens overstaken.



*Twee prototypes – de 6004 en 6003 – verlaten St-ghislain richting Mons met een gemengde goederentrein*

Gedurende vele jaren zou de inzet te St-Ghislain tussen de 23 en 24 inzetdagen schommelen en ook het inzetgebied bleef praktisch ongewijzigd. Opmerkelijk is wel het feit dat gedurende twee jaar geen verdere machines opgebouwd werden. Nochtans zouden eind 1973 nogmaals twee locomotieven hun revisiegrens bereiken en zodoende vertrokken de 6003 en 6004 praktisch gelijktijdig naar de CW Salzannes. De 6004 verliet de werkplaats op 14 maart 1974, twee weken later was het de beurt aan de 6003. Met deze vier machines was de aanwezigheid beter zichtbaar en gemiddeld werden 3 machines gebruikt, dit echter vooral in de doorgaande goederendienst omwille van het grotere vermogen en de hogere betrouwbaarheid. Zo reden ze vooral naar Merelbeke en Armentières. Ook de doorgaande piekurtrein vanuit Schaarbeek naar Mons stond regelmatig op het programma.

Het zou echter nog vier bijkomende jaren duren eer de vijfde machine – in de vorm van de 6002 – op 2 mei 1978 de werkplaatspoorten van Salzannes verliet en intussen was beslist om de zesde locomotief – de 6005 – uit te rusten met een nieuwe motor van ABC. Deze machine wordt dan ook in het volgende tijdschrift beschreven.



*In 1976 reed de 6003 met een goederentrein vanuit Tournai naar Schaarbeek door Edingen.*

Tot in 1984 bleven de diensten praktisch ongewijzigd en reden de prototypes rustig mee in de uitgebreide inzetreeks, maar met ingang van de nieuwe IC / IR – regeling vielen praktisch alle reizigersdiensten weg en moesten de 60-ers zich tevreden stellen met enkele lokale treinen en de piekurtreinen naar Charleroi. Ook de goederendienst verminderde drastisch door de afbouw van de steenkoolmijnen en de teloorgang van diverse bedrijven in de streek. De inzetreeks verminderde dan ook tot nog slechts 14 plandagen. Er ontstond een overschot aan locomotieven en dit leidde tot de afstelling van de eerste machines van deze reeks, vanaf 1984 gingen in eerste instantie de machines van de serielevering richting sloper. De beslissing om deze machines bij voorkeur af te voeren werden trouwens al in 1980 genomen en na deze datum werden geen grote herzieningen meer doorgevoerd. De vijf prototypes met hun nieuwe motoren bleven nochtans nog vol onderhouden en zouden steeds uitgebreider in de inzetreeks voorkomen.

Vanaf 1986 zou het aantal geschrapte zestigers zo groot zijn dat een locomotieftekort zou ontstaan en deze periode werd een nieuwe glorieperiode voor de oudere prototypes en meestal waren de vijf machines nodig om de reeks GQ van 12 inzetdagen te kunnen behouden. De onderhoudswerken werden op dat ogenblik vooral tijdens de weekends doorgevoerd. Vanaf 1984 waren een aantal machines reeks 62 te Charleroi ondergebracht voor de diensten naar Mariembourg – Couvin maar geleidelijk aan doken deze diesels ook te St-Ghislain op en werden in deze bestaande goederenreeks geïntroduceerd.

Deze aankomsten zouden het mogelijk maken om de machines uit de serieleveringen bij voorkeur buiten dienst te stellen en af te voeren. In deze periode zocht men naarstig naar een nieuw inzetgebied voor de vijf machines uit de voorserie, maar daar men uitging van een concentratie in grotere reeksen, was er geen inzetgebied meer voor onze locs en werd in 1987 beslist om bij het bereiken van de revisiegrens deze machines te schrappen.

De eerste die dit lot onderging was de 6002 die in de loop van de zomer van 1987 naar Salzannes afgevoerd werd en daar op 1 september van hetzelfde jaar uit het N.M.B.S. bestand afgevoerd werd. De locomotief werd ontdaan van alle nog bruikbare onderdelen en werd enige tijd later te Ronet gesloopt.

De overige machines zouden nog gedurende een jaar te St-Ghislain gebruikt worden in de steeds kleinere inzetreeks: de doorgaande treinen naar Merelbeke verdwenen uit het inzetpatroon en verschillende fabrieksaansluitingen in de regio gingen dicht. De goederenreeks werd opgeslorpt in de reeks van Charleroi en hierdoor waren er meer bedieningen in de regio Charleroi. Nochtans zou deze verandering het lot van de vier overgebleven machines bezegelen. Daar verschillende bestuurders van Charleroi niet opgeleid waren voor deze machines, konden ze niet meer onbepaald ingezet worden en moesten ze noodgedwongen in de inzetdagen van St-Ghislain gebruikt worden en beperkte de inzet zich tot een aantal ritten rondom de stelplaats, namelijk naar Mons, Tertre, Tournai en enkele doorgaande treinen naar Quévy en vooral Armentières.

Tot na de zomerregeling van 1988 werden deze machines nog regelmatig gebruikt, enkel de 6006 kreeg af te rekenen met een defect aan de transmissie en moest in juni 1988 afgesteld worden en verdween enkele weken later van het toneel. De overige drie locs werden in blok op 1 december 1988 uit het bestand afgevoerd en te Salzennes verzameld. Hier werden de motoren gerecupereerd en werden ook nog andere onderdelen uitgebouwd. Na een afstelling te Salzennes en nadien te Ronet werden deze machines gesloopt.

Enkel de 6003 kon nog in extremis van de snijbrander gered worden: deze machine werd door de T.S.P. aangekocht. Nochtans was de motor uitgebouwd en ontbraken tal van onderdelen. De 6003 werd vooreerst in de oude wagenwerkplaats – samen met de 5204 – enigszins bescherm – afgesteld. Intussen werd het plan opgevat om deze machine om te bouwen als stuurstandrijtuig. Dit wil zeggen dat de stuurposten – die gerecupereerd worden uit een machine reeks 51 – terug ingebouwd worden en dat de locomotief zo een andere 60-er van de T.S.P. van op afstand kan bestuurd worden. De tweede locomotief kan zowel in tweede positie als op het einde van de trein geplaatst worden. In 2001 werd de 6003 dan naar de werkplaatsen van Locorem te Sclessin overgebracht en deze firma zal de ombouw tijdens de volgende jaren uitvoeren.

### Uitvoeringen :

#### - schilderijen :

Bij de inbouw van de nieuwe motoren, werd ook de schildering aangepast: bij vier locomotieven ( de 6001, 6003, 6004 en 6006) werden de koplampen ontdubbeld en werd de groen – gele schildering type '71 aangebracht.

Daar de ombouw van de 6002 pas in 1978 doorgevoerd werd, werden wel de koplampen ontdubbeld, maar kreeg deze machine dadelijk de gele standaardschildering aangemeten.

Twee andere locomotieven kregen bij een grote herziening ook nog de gele livrei: namelijk de 6004 in augustus 1980 en de 6006 als laatste in november 1985, slechts enkele jaren voor zijn schrapping.

#### - Bufferbalken:

Vermelden we nog dat de machines uitgerust waren met twee verschillende bufferbalken: de 6001, 6002 en 6004 hadden de gestroomlijnde kopvorm, de 6003 en 6006 hadden de rechte bufferbalk.

Nummer		Levering	Schildering '71	Gele schildering	Blauwe schild.
210.001	6001	19/06/1961 *	22/03/1972	---	
210.002	6002	24/07/1961 *	---	12/1978	
210.003	6003	04/09/1961	26/03/1974	---	
210.004	6004	14/11/1961	24/02/1972	08/1980	
210.005	6005	13/08/1962	---	---	03/1982
210.006	6006	07/11/1962	14/02/1972	11/1985	

\* afwijkende schildering

# Oorlogslocomotieven: De locomotieven type 78.

## 1. Overzicht :

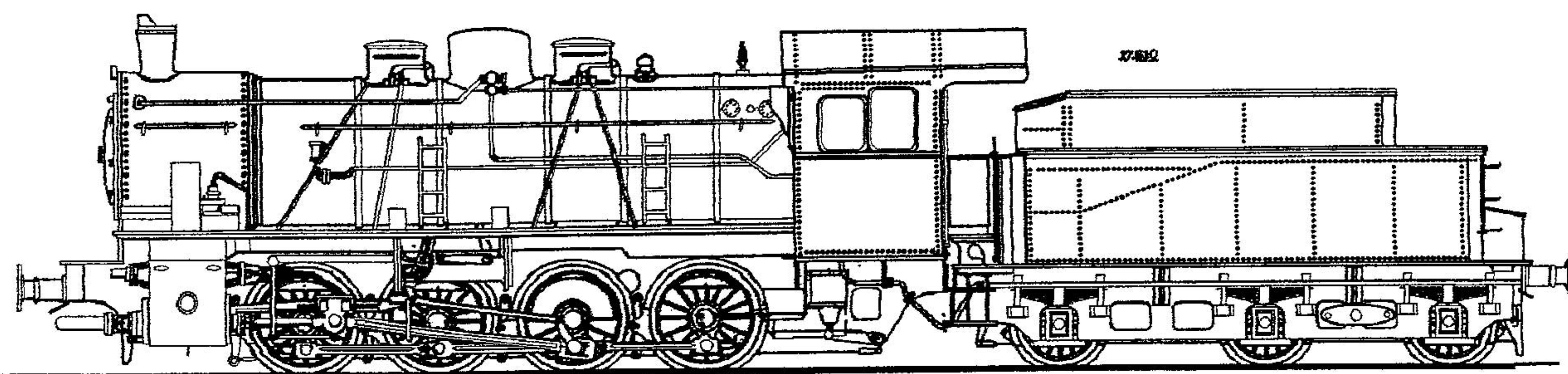
### Eerste periode : eind 1940 – midden 1941

Om de ex-Duitse locomotieven die als “Leih” locomotief afgegeven werden en om het verkeer enigszins in stand te houden, besliste de Duitse bezetter om een aantal Franse locomotieven van de regio's “Nord” en “Est” aan de N.M.B.S. uit te lenen. Er werden verschillende Franse types aan ons land uitgeleend en dit gebeurde in verschillende periodes over de ganse bezetting van ons land.

Zoals we in het vorige nummer van het tijdschrift behandeld hebben, gingen al zeer snel na de inval een aantal ex-Duitse locomotieven naar Duitsland terug en ontstond er een tekort aan bruikbare machines. In eerste instantie werden de goederentreinenlocomotieven type 81 afgevoerd en hierdoor waren vooral in deze sector grote problemen. Daar waar de doorgaande goederentreinen en reizigersdiensten verminderden, zouden de lokale diensten drastisch verhogen. Het wegvallen van vele vrachtwagens door brandstofgebrek en voor de bediening van de vele loskoeren waren lichtere machines nodig. Daarom werd ook al dadelijk beslist om de afgestane machines te vervangen door analoge locomotieven uit Frankrijk.

Ook onze zuiderburen hadden een groot aantal machines type G 8<sup>1</sup> (ons type 81) als herstelbetaling gekregen en deze stomers waren vooral in de noordelijke steenkoolbekkens en in de zware metaalnijverheid gebruikt. Daar hier de capaciteit daalde werd door de Duitse instanties beslist om 67 dergelijke machines die de reeks 040 D vormden naar ons land over te brengen. Het grootste gedeelte kwam uit de regio Nord, slechts van drie machines zijn we zeker dat ze uit de regio Est komen, voor een aantal machines is de oorsprong niet te achterhalen.

De eerste locomotieven kwamen met de eerste afgiftegolf eind 1940 naar ons land en enkele maanden later was het ganse effectief bij de N.M.B.S. aanwezig. Naast de Franse aanduiding, kregen ze ook een Belgische nummering. Ze werden het type 78 met nummers 7801 – 7867.

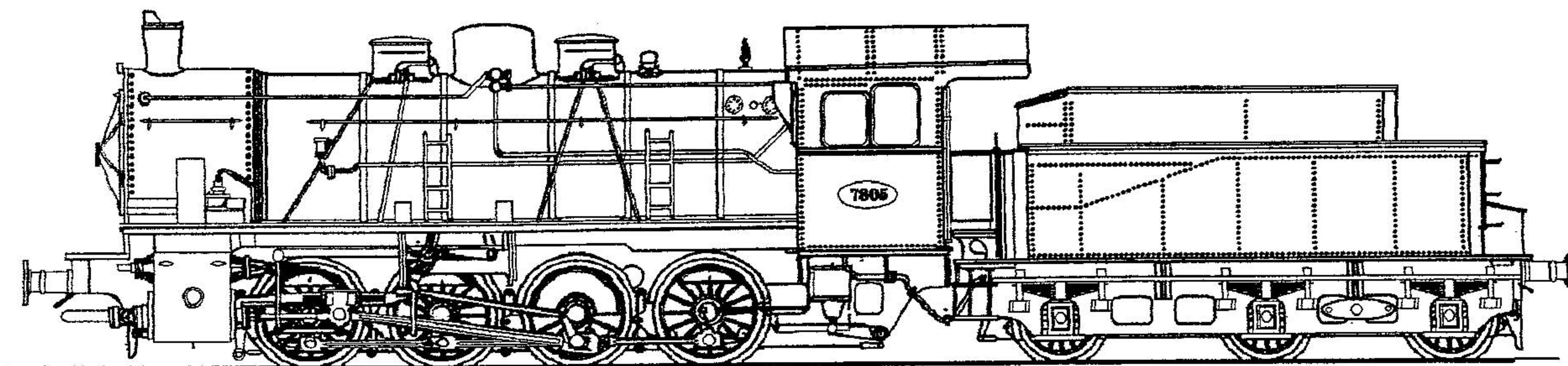


*Overzichtstekening van een klassieke locomotief zonder verbouwingen.*

De inzetplaatsen van deze machines is echter niet bekend, ze werden waarschijnlijk over het ganse net gebruikt, samen met de achtergebleven typen 81. De meeste machines werden echter gebruikt in de grensstreken, meer bepaald de industriegebieden rondom Charleroi, La Louvière en Mons. Reden hiervoor is het feit dat de machines in Frankrijk hun groot onderhoud hadden en dus snel teruggevoerd moesten kunnen worden. Een aantal machines was ook te Merelbeke gestationeerd. Door de reorganisatie van de diensten in de eerste helft

van 1941 waren ze voor het grootste gedeelte overbodig en vanaf mei 1941 keerden deze machines naar Frankrijk terug. Half augustus waren de laatste machines teruggekeerd.

NMBS	SNCF	Nord / Est	NMBS	SNCF	Nord / Est
7801	040 D 87	Nord 4437	7835	040 D 53	Nord 4403
7802	040 D 200	Nord 4550	7836	040 D 136	Nord 4486
7803	040 D126	Nord 4476	7837	040 D 138	Nord 4488
7804	040 D173	Nord 4523	7838	040 D 79	Nord 4429
7805	040 D	4363	7839	040 D 120	Nord 4470
7806	040 D 55	Nord 4405	7840	040 D 122	Nord 4472
7807	040 D 590	Est 4390	7841	040 D 472	Nord 4522
7808	040 D 517	Est 4317	7842	040 D 123	Nord 4473
7809	040 D 210	Nord 4560	7843	040 D 76	Nord 4426
7810	040 D	4199	7844	040 D 38	Nord 4388
7811	040 D 159	Nord 4509	7845	040 D 146	Nord 4496
7812	040 D	4357	7846	040 D 208	Nord 4558
7813	040 D 525	Est 4325	7847	040 D	4360
7814	040 D 47	Nord 4397	7848	040 D 128	Nord 4478
7815	040 D	4355	7849	040 D	4365
7816	040 D 197	Nord 4547	7850	040 D 211	Nord 4561
7817	040 D 106	Nord 4456	7851	040 D	4379
7818	040 D 104	Nord 4454	7852	040 D	4381
7819	040 D 41	Nord 4391	7853	040 D 59	Nord 4409
7820	040 D 168	Nord 4518	7854	040 D 88	Nord 4438
7821	040 D 171	Nord 4524	7855	040 D 168	Nord 4518
7822	040 C 8	Nord 4579	7856	040 D	4389
7823	040 D 209	Nord 4559	7857	040 D 72	Nord 4422
7824	040 D 212	Nord 4562	7858	040 D 206	Nord 4556
7825	040 D 84	Nord 4434	7859	040 D 95	Nord 4445
7826	040 D 140	Nord 4490	7860	040 D 180	Nord 4530
7827	040 D 127	Nord 4477	7861	040 D 177	Nord 4527
7828	040 D 148	Nord 4498	7862	040 D 188	Nord 4538
7829	040 D 107	Nord 4457	7863	040 D 203	Nord 4553
7930	040 D 141	Nord 4491	7864	040 D 109	Nord 4459
7831	040 D 154	Nord 4505	7865	040 D 176	Nord 4526
7832	040 D 104	Nord 4454	7866	040 D 191	Nord 4541
7833	040 D 179	Nord 4529	7867	040 D 147	Nord 4497
7834	040 D	4383			



*Een groot aantal machines werden licht omgebouwd en kregen een typische puntige rookkastdeur type Nord*

#### **Tweede periode : begin 1943 – eind 1944 :**

Een tweede periode begon begin 1943, op het ogenblik dat de laatste ex-Duitse locomotieven afgegeven werden en dat een aantal Belgische locomotieven door gebrek aan onderhoud afgesteld moesten worden. Zodoende kwamen er in maart 1943 acht Franse machines terug vanuit Duitsland en opnieuw kregen ze de type aanduiding 78. Deze locomotieven werden te Kinkempois ondergebracht. Hier reden ze de lokale goederentreinen in de Luikse agglomeratie.

Gedurende meer dan een jaar bleven ze in dit depot met steeds dezelfde lokale diensten. Nochtans zouden twee locomotieven opnieuw afgevoerd worden naar het Deutsche Reich: de 7806 en 7808 gingen op 1 januari 1944 oostwaarts. Op 8 juli 1944 werden de 7802, 7803, 7804, 7805 en 7807 naar de naburige stelplaats Renory over.

Deze stationering was slechts van korte duur, daar op 25 augustus 1943 de 7803 en 7805 naar Pepinster overgebracht werden, terwijl de 7807 naar Landen ging. In beide stelplaatsen reden ze een aantal lokale goederentreinen in de omgeving. Met het oprukken van de geallieerde troepen werden 7 van de 8 machines in de loop van september 1943 voor de tweede maal naar Duitsland overgebracht. Enkel de 7801 bleef in ons land achter en werd nog na de bevrijding gebruikt vanuit Kinkempois en werd in februari 1945 aan de S.N.C.F. teruggegeven.

Op het ogenblik dat de oorlog op zijn laatste benen liep, kwamen niet alleen Belgische "Leih"-locomotieven terug naar ons land, maar ook een groter aantal Franse machines die via ons land terugkeerden. Daar het front steeds verder doordrong, kwamen deze machines tot stilstand in ons land. Vanaf 17 juni 1944 werden 106 machines G 8<sup>1</sup> in het bestand van de N.M.B.S. opgenomen als type 78, nummers 7809 tot 7903. Hierbij waren machines van diverse regio's : grootste deel waren de 040 D uit de regio's "Nord" en "Est" maar er waren ook enkele stomers reeks 040 B "Ouest" en zelfs 040 E "Sud-est". Uit het bestandslijsten blijkt trouwens dat de werkelijke nummers van deze machines moeilijk terug te vinden zijn en dat de 7852 – 7900 tussen 8 en 25 augustus in ons land aankwamen, maar op dat ogenblik rukten de geallieerde troepen al door ons land. De juiste (Franse) nummers van al deze machines komen nergens in de bestanden voor en kunnen dan ook zeer fragmentarisch in deze lijsten voor.

De machines type 78 werden over verschillende stelplaatsen verdeeld en de gekende stelplaatsen na hun aankomst tot bij de bevrijding zijn de meeste machines er nog aanwezig. De typen 78 waren zo gestationeerd te Ath, Bertrix, Braine-le-Comte, Frameries, Dendermonde, Gent-Zeehaven, Jemelle, Kortrijk, Landen, Leuven, Luttre, Manage, Merelbeke, Mons, Moeskroen, Muizen, Namur, Pepinster, Renory, Ronet, St-Martin, Tamines, Tournai, Walcourt, Warnant en Winterslag. In al deze plaatsen werden nog sporadisch lokale diensten verzekerd, maar in deze turbulente tijd was de inzet meestal hypothetisch. Zelfs de bedrijfsnummers werden gewoonlijk slechts met krijt op de locomotief vermeld.

Nochtans zouden in deze laatste oorlogsmaanden een groter gedeelte van deze locomotieven terug naar Duitsland afgevoerd, samen met de terugtrekkende troepen en veranderden constant van inzetplaats in België. Van deze machines zouden er een aantal als vermist opgetekend worden. Enkele locomotieven zouden nadien nog teruggevonden worden en na 1945 naar Frankrijk teruggebracht worden.

Al enkele weken na de bevrijding werden de meeste locomotieven op diverse plaatsen afgesteld, wachtend op de teruggave aan de Franse spoorwegen. Naast de bovengenoemde stelplaatsen, werden verschillende machines vanaf augustus 1944 afgesteld te Marbehan, Ciney en in de CW Mechelen

In deze periode kwamen nog 8 bijkomende machines vanuit Duitsland terug en deze werden ingedeeld als 7901 tot 7908.

Naarmate de toestand zich stabiliseerde in België zouden ook steeds meer en meer afgestelde machines naar Frankrijk afgevoerd worden en deze operatie eindigde in de loop van februari 1945 toen alle in België teruggevonden machines naar hun vaderland van na 1920 afgevoerd werden.

# *Vreemde locomotieven*

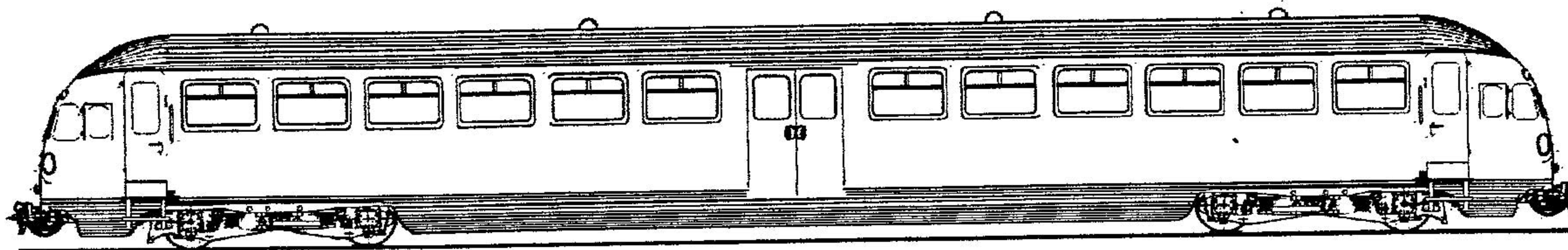
## *NS dieselstellen DE I .*

### 1. Bouwgeschiedenis :

Net zoals in België, zocht men in het begin van de vijftiger jaren ook in Nederland naar een vervanger voor de onrendabele stoomlocomotieven op de secundaire lijnen. Waar men bij ons opteerde voor vrij lichte motorwagens, ging men bij de noorderburen uit van zware stellen met een groter vermogen. Deze evolutie kende men ook bij de N.M.B.S. voor de bestelling van de latere motorwagens typen 603 – 605.

Na een belangrijke studie koos men bij de N.S. voor twee soorten motorwagens met dezelfde kenmerken: namelijk een éénledig stel voor de lokale verbindingen en een tweeledige motorwagens voor de verbindingen rondom de provinciesteden.

Daar men in Nederland geen eigen locomotiefbouwers meer had, moest men noodgedwongen naar het buitenland en hier had men vooral goede resultaten bereikt met Engelse firma's voor de aandrijving en gedeeltelijk Engelse firma's (met filialen in Nederland) voor de kast. Inmiddels had men voor de (elektrische) stellen een typische bouwvorm ontwikkeld, met de klassieke ronde koppen voor het naoorlogse materieel en om de rendabiliteit te verhogen besliste men dat voor de dieselmotorwagens zoveel mogelijk dezelfde vormen en onderdelen zouden herbruikt worden en hierdoor was de hoofdvorm al vastgelegd.



Zo werden dan in 1951 niet minder dan 30 éénledige en 45 tweeledige dieselstellen besteld bij de Nederlandse vestiging van Allan te Rotterdam. Voor de stellen werd voor een volledige vernieuwende versie gekozen. Voor beide typen stellen werd gekozen voor een diesel-elektrische aandrijving. In tegenstelling met de diesel-hydraulische tractie die in België aangewend werd, werd hier voor de andere vorm geopteerd. Ondanks het feit dat deze duurder was in aankoop en zwaarder was, had men als voordeel dat het onderhoud veel eenvoudiger is, dat er minder reserve onderdelen nodig zijn (gelijk met de elektrische stellen) en het was mogelijk daar de stations in Nederland verder uit elkaar lagen. Hierdoor was het tragere optrekken minder storend. Voor de motoren koos men voor een Engelse motor van de firma A.E.C. Met motorwagen werden twee dergelijke motoren onder de kast aangebracht. Omwille van de lage hoogte moest men noodgedwongen kiezen voor motoren met horizontale zuigers. Deze vorm was slechts in Groot-Brittannië betrouwbaar genoeg. Deze dieselmotoren dreven een elektrische generator aan met een vermogen van ca. 180 kW bij 400 V.

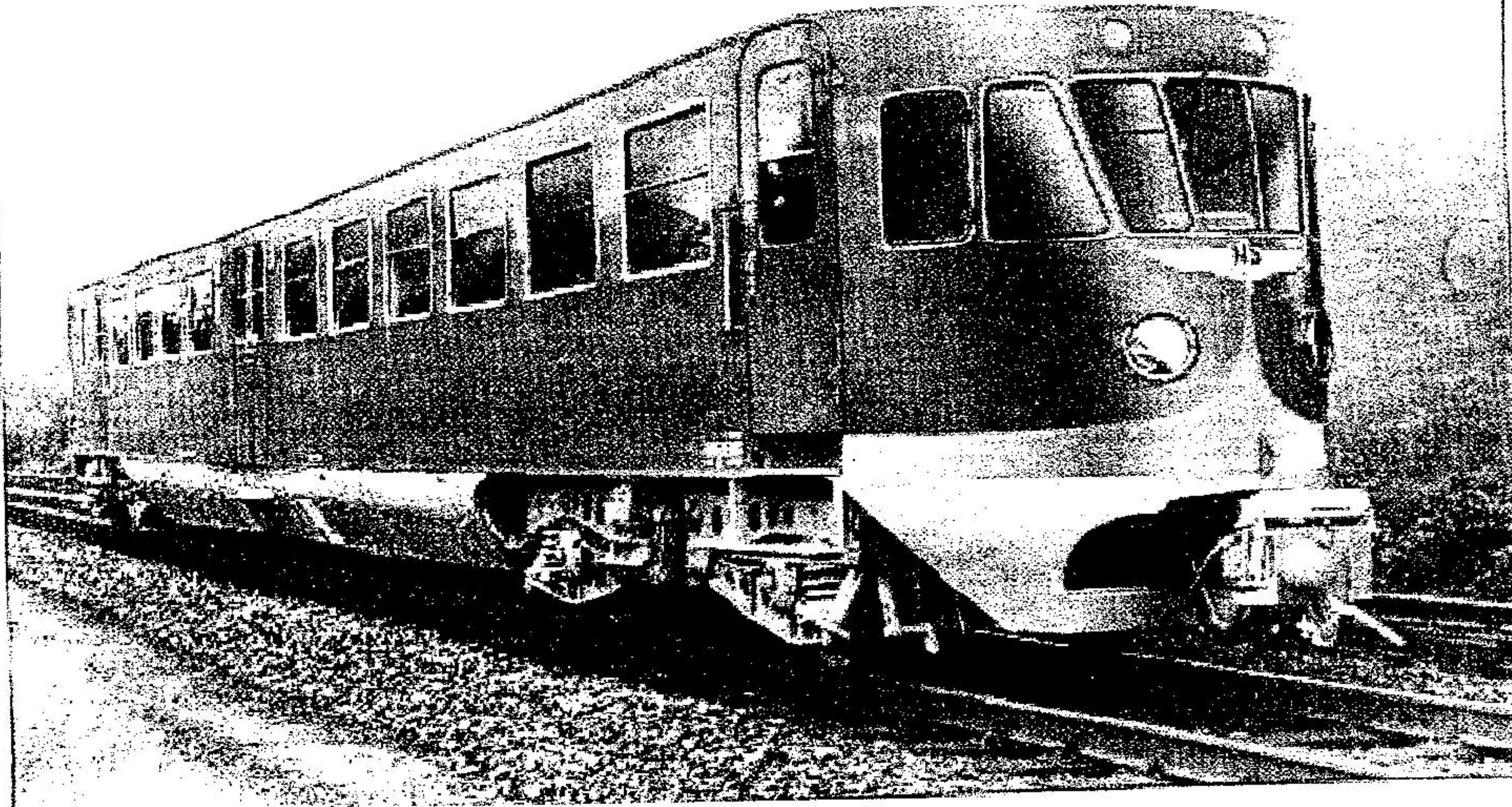
De generator dreef op zijn beurt twee tractiemotoren – als seriemotor – aan. Deze waren in het verlengde van het draaistel aangebracht en dreven via cardanassen en conische tandwielen de beide assen van één draaistel aan. Deze tractieuitrusting werd geleverd door de firma Smit uit Slikkerveer. Deze firma leverde trouwens de volledige elektrische uitrusting van de meeste Nederlandse voertuigen. Door de beide motoren waren alle vier assen van de motorwagen aangedreven en hierdoor bereikte men de topsnelheid van 125 km/h in vier minuten.

Opmerkelijk was wel dat voor deze motorwagens een geheel nieuw interieur uitgetekend werd: ondanks het feit dat het goedkoop en sober uitgevoerd werd, was het comfort toch vrij hoog. Vermelden we nog dat deze stellen in het blauw geschilderd werden met rode zichtbaarheidsbanden en dat ze hierdoor de naam "Blauwe Engel" kregen.



## 2. Levering en inzet in België :

De 30 motorwagens – die de type aanduiding DE I en de nummers 21 – 50 kregen – werden vanaf augustus 1953 tot in januari 1954 aan de N.S. afgeleverd en vooreerst gingen deze stellen naar de noordelijke stelplaatsen Groningen en Zwolle en verzekerden vooral het verkeer op de talrijke lokale lijnen in Friesland en Groingen. Naarmate ook de tweeledige stellen afgeleverd werden, zouden deze vooral op de drukkeren verbindingen tussen Utrecht en het noorden gebruikt, maar er ontstond een overschot éénledige motorwagens en deze werden dan in het oosten van het land gebruikt, voor een gedeelte vanuit Winterswijk en Arnhem.



Nadat in de zestiger jaren de verbinding naar het noorden geleidelijk aan geëlektrificeerd werd, konden hier een aantal motorwagens vrijgesteld worden. De tweeledige stellen zouden nu het steeds drukker wordende verkeer in Friesland overnemen en er konden vijf stellen DE I vrijgemaakt worden. Hiervoor zocht en vond men een nieuw inzetgebied in het zuiden van het land, namelijk te Maastricht.

In deze nieuwe standplaats waren er drie verbindingen die voor deze stellen uiterst geschikt waren: naast de binnenlandse dienst tussen Maastricht en Heerlen – Kerkrade, hadden we twee internationale lijnen, namelijk deze tussen Maastricht en Aachen via Valkenburg en tussen Maastricht en Liège. Voor deze diensten waren enkele aanpassingen nodig, namelijk het aanbrenge van de indusi voor het Duitse traject en de borstel voor de krokodillen in België. Deze verbouwingen werden in de werkplaats Maastricht doorgevoerd en nadien werd de dienst opgenomen. Voor de dienst naar Liège waren twee stellen nodig, die waarvan één stel de eerste uurdienst uitvoerde en een tweede stel de andere treinen van de tweede uurdienst verzekerde. Inmiddels werden de motorwagens volledig in het rood geschilderd. In een later stadium verschenen ook nog de drie brede schuine blauwe balken voorzien en hier kon reclame aangebracht worden.

Na de invoering van deze dienst bleven de motorwagens gedurende bijna 20 jaar hun inzet kennen op deze verbinding en volgende tabel geeft een goed overzicht. De treinen waren vrij direct daar ze enkel stopten te Eysden in Nederland en Visé. Tot in het begin van de jaren zeventig bleef deze toestand behouden, maar de elektrificatie van de verbinding tussen Tongeren en Liège zou (onrechtstreeks) enkele veranderingen met zich mee brengen.

Door het afsluiten van de tunnels onder Liège, was de capaciteit van de lijn en van Liège-Guillemins beperkt en daarom besliste men om een pendeldienst in te richten tussen Liège – Palais en Liège – Guillemins met M2-rijtuigen in trek-duw-combinatie, maar de afstelcapaciteit in dit laatste station was vrij klein en daarom besliste men om vanaf 1973 deze treinen door te laten rijden naar Maastricht en hierdoor verdwenen de Nederlandse stellen even uit België. Maar nadat de tunnels aangepast waren, werden de oncomfortabele rijtuigen afgevoerd van deze dienst en verscheen de DE I opnieuw te Liège.

Na de indienststelling van de elektrische tractie tussen Liège en Tongeren - Hasselt in mei 1976, werd ook het plan opgevat om zoveel mogelijk treinen het centrum van Liège (namelijk Liège Palais) te laten bedienen en daar de Nederlandse stellen ongeveer 1 uur in de Guillemins doorbrachten, werden ze doorgetrokken tot in Herstal en bedienden de voorstadsstations in Liège.

40

Liège (Guillemins) — Visé — Maastricht

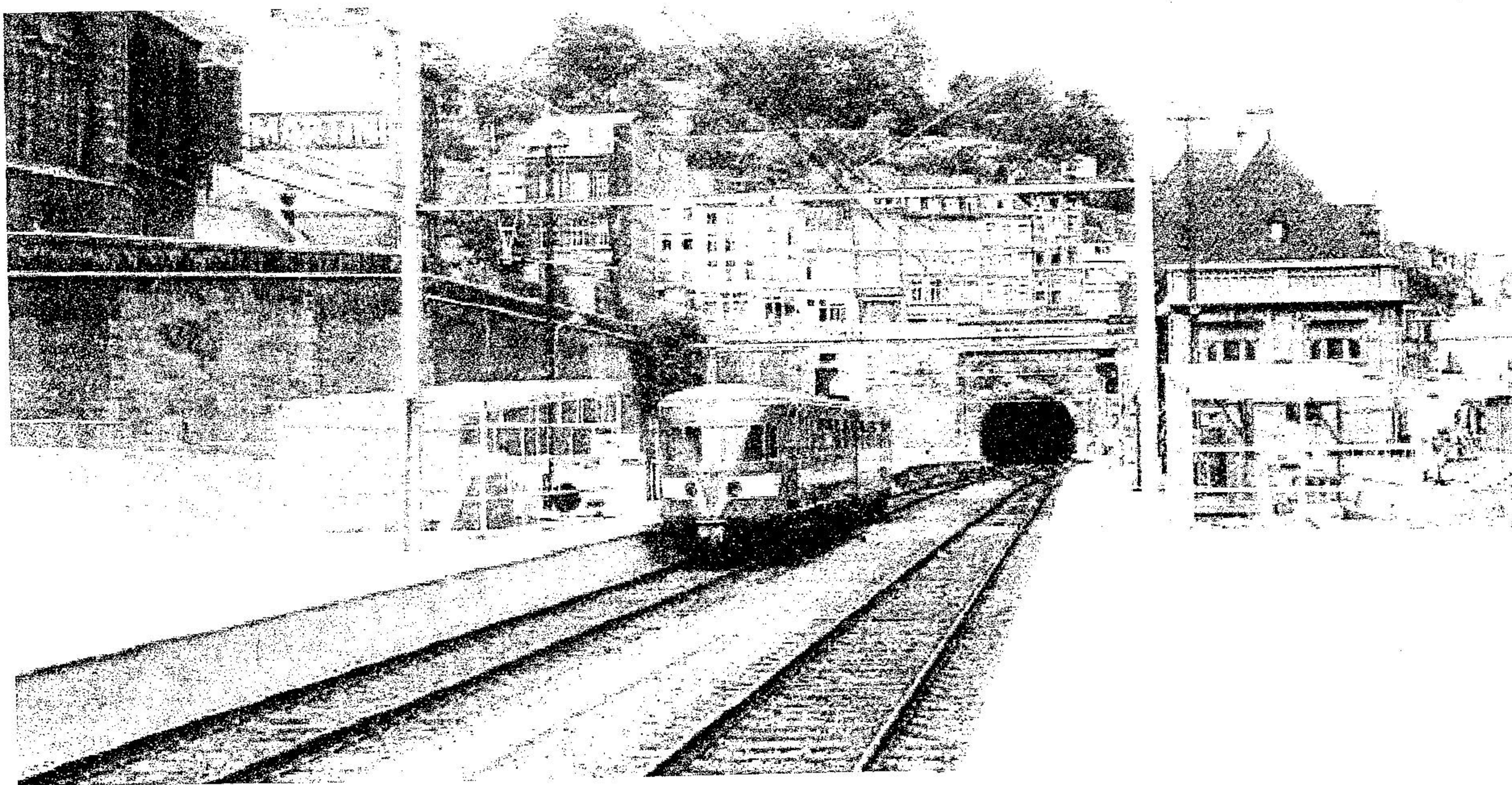
40

Km	Treinnummer Numéro du train	M 6382	M 6324	M 6326	Z 10074	Z 10078	Z 19072	Z 19174	M 6328	M 3207	M 3208	M 3209	M 3210	M 3211	M 3212	M 3213
		R 67	N 67	N 7	R 7	R 2	R257	R 45	N 67							
Reeks - Série max. last charge max.					55 600	55 600	55 600	55 600								
	LIÈGE (Guillemins)				42 43	42 43	42 43	42 43		7.49	8.49	9.49	10.49	11.48	12.48	13.48
1.5	Y. Pont Val-Benoît P									7.52	8.52	9.52	10.52	11.52	12.52	13.52
2.0	Y. Garde-Dieu P				6.42	6.50	7.01	7.01		7.53	8.53	9.53	10.53	11.53	12.53	13.53
6.6	Bressoux				6.48	7.01	7.06 40	7.06 40		P 7.58	P 8.58	P 9.58	P 10.58	P 11.58	P 12.58	P 13.58
19.2 0	VISÉ		6.28				7.54 55	7.54 55		8.09 10	8.09 10	10.09 10	11.09 10	12.09 10	13.09 10	14.09 10
	Eysden	0.18	6.32 33	7.14					7.51	8.14 15	9.14 15	10.14 15	11.14 15	12.14 15	13.14 15	14.14 15
	MAASTRICHT	0.27	6.41	7.22			8.11 24	8.11 24	8.00	8.23	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23

Treinnummer Numéro du train	M 6358	M 3214	Z 296	M 3215	M 6364	Z 296	M 3216	M 6368	Z 3237	M 3217	M 3218	M 3219	M 3220	M 6366	M 3222	M 6360
			55 550		N 67	55 550		N 67	N 67 55 150							
Reeks - Série max. last charge max.																
	LIÈGE (Guillemins)		42 43			42 43										
	Y. Pont Val-Benoît P		14.49	15.27 38	15.49	16.27 38	16.48		17.23	17.49	18.52	19.49	20.49		22.59	
	Y. Garde-Dieu P		14.52	15.41	15.52	16.41	16.52		17.25	17.52	18.55	19.52	20.52		23.02	
	Bressoux		14.53	15.42	15.53	16.42	16.53		17.26	17.53	18.56	19.53	20.53		23.03	
	VISÉ	15.19	15.09 10	15.57 59	16.09 10	16.57 59	17.09 10		17.43	18.09 10	19.11	20.09 10	21.09 10		23.16	23.36
	Eysden	15.14 15	15.14 15		16.14 15	16.52	17.14 15	17.38		18.14 15	19.15 16	20.14 15	21.14 15	21.55	23.22 23	23.40 41
	MAASTRICHT	15.23	15.23	16.12	16.23	17.01	17.12 22	17.23	17.47	18.23	19.24	20.23	21.23	22.03	23.31	23.50

◆ Z 296 Toegankelijk aan de houders van een sociaal abonnement voor één week. Van 1.X.78 tot 28.V.79 eindstation Maastricht.  
 M 3222 - M 6360 Rijden niet op 31.XII.78.  
 M 6324 Rijdt ook op 21.VII, 15.VIII, 1.XI.78 en 1.V.79. Rijdt niet op 26.XII.78 en 30.IV.79.  
 Z 10078 Rijdt dinsdags van 27.VI tot 1.VIII.78, zondags van 18.VI tot 6.VIII.78.  
 Z 19072 Rijdt dinsdags van 6.VI tot 29.VIII.78 en vrijdag van 23.VI tot 18.VIII.78, zondags van 4.VI tot 8.X.78.  
 Z 19174 Rijdt donderdags van 1.VI tot 28.IX.78 en vrijdag van ... tot ...

◆ Z 296 Accessible aux titulaires d'un abonnement social à la semaine. Du 1.X.78 au 26.V.79 terminus Maastricht.  
 M 3222 - M 6360 Ne circulent pas le 31.XII.78.  
 M 6324 Circule aussi les 21.VII, 15.VIII, 1.XI.78 et 1.V.79. Ne circule pas le 26.XII.78 et le 30.IV.79.  
 Z 10078 Circule le mardi du 27.VI au 1.VIII.78, le dimanche du 18.VI au 6.VIII.78.  
 Z 19072 Circule le mardi du 6.VI au 29.VIII.78, le vendredi du 23.VI au 18.VIII.78, le dimanche du 4.VI au 8.X.78.  
 Z 19174 Circule le jeudi du 1.VI au 28.IX.78 et le vendredi du ... au ...



*In 1976 reden de Nederlandse stellen door tot in Herstal, hier bij hun stop te Liège Palais.*



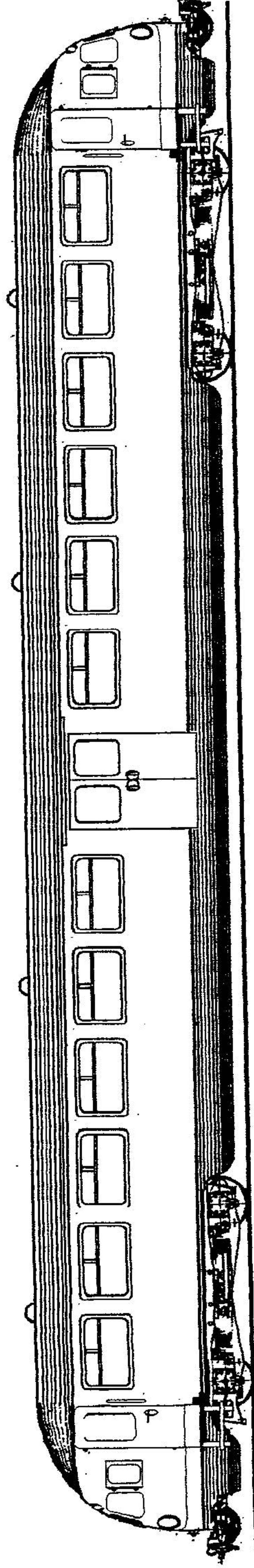
*Klassieke inzet : de DE I rijdt zonder stilstand doorheen het oude station Argenteau.*

Nadien bleef de inzet nog verder duren gedurende een zestal jaar, namelijk tot juni 1982: op dat ogenblik waren de meeste eenledige stellen al richting sloper gestuurd en werden ook de Zuid-Limburgse stellen vervangen door de analoge, gemoderniseerde tweeledige stellen van hetzelfde type.

# Dieselmotorwagen type DE 1 ns

# B'B'

Diesel-elektrisch - lokale dienst



Allan

Rotterdam

Aantal zitplaatsen

1<sup>ste</sup> klasse : --  
 2<sup>de</sup> klasse : --  
 3<sup>de</sup> klasse : 73

## Loopbaan :

Nummering : DE 1 21 - 50  
 Effectief (bij bouw) : 30  
 Bouwer kst : Allan Rotterdam  
 Levering : 1953 - 1954  
 Ombouw : ---  
 Buiten dienst : 1978 - 1982  
 Asindeling : B'B'  
 Snelheid : 120 km/h

## Remming :

Compressor : Knorr Lambertson  
 Debiet : 800 l/min  
 Automatische rem : WS 2  
 Rechtstreekse rem : Schroeffrem  
 Rangeerrem

Actieradius : 1 200 km

## Kenmerken :

Motor : 2 x A.E.C.  
 Bouwer :  
 Type : viertakt  
 Werkingsprincipe : rechtstreeks  
 Wijze van inspuiting :  
 Omwentelingssnelheid : 1 200 omw/min  
 Inspuitdruk : 100 bar  
 Cilinders : 6 in lijn, horizontaal  
 Boring / Zuigerslag : 130 mm x 142 mm  
 Zuigersnelheid : (gem) 10,6 m/s  
 Massa motor : kg  
 Lengte / breedte motor :  
**Overbrenging :**  
 Bouwer : Smit Slikkezrveer  
 Werking : Elektrisch  
 Vier tractiemotoren  
 Seriemotoren  
 Keerkoppeling : cardanas  
 Overbrenging op wielen : conische tandwielen

## Afmetingen :

Totale lengte : 27 050 mm  
 Lengte kast : 27 000 mm  
 Breedte : 3 100 mm  
 Hoogte vloer : 1 200 mm  
 Hoogte totaal : 3 850 mm  
 Radstand (totaal) : 21 350 mm  
 Afstand tussen draaistel. : 18 350 mm  
 Afstand binnen draaistel. : --  
 Motordraaistel : 3 000 mm  
 Loopdraaistel : mm  
 Oversteek voor : 2 900 mm  
 Oversteek achter : 2 900 mm  
 Diameter drijfwielen : 950 mm  
 Massa (rijvaardig) : 57 000 kg  
 Aslast : 1ste as : 14 000 kg  
 2 de as : 14 500 kg  
 3 de as : 14 500 kg  
 4 de as : 14 000 kg  
 Massa /lopende meter : 2 100 kg/m  
 Trekkracht : ---  
 Uurvermogen : 2 x 250 kW  
 Beschikbaar vermogen : 2 x 210 kW

## *Lijn 161*

## *Brussel – Namur .*

Toen de Etat Belge in de jaren vijftig van de negentiende eeuw het grootste gedeelte van zijn sternet vanuit Brussel aangelegd had, bleef nog een belangrijke schakel over, namelijk de verbinding naar Luxembourg en verder Oost-Frankrijk en Zwitserland. Nochtans bestond er een grote vrees voor de rendabiliteit in het dun bevolkte deel doorheen de Ardennen. Verder had men het zware reliëf.

Om de gevolgen voor de “Staat” te beperken werd beslist om deze verbinding te concessioneren en hiervoor werd bij de grote banken en de industriëlen de nodige kapitalen gezocht en in 1846 werd de concessie verleend aan de “Grand Compagnie de Luxembourg”. Maar opnieuw had men problemen voor het vinden van het benodigde geld voor de aanleg van deze spoorlijn en diverse pogingen leidden tot een fiasco, dit vooral door fouten van de beheerders. Opnieuw moest de “Staat” bijspringen en eerste werken te Brussel Luxembourg startten in 1852. Pas op 23 augustus 1854 werd een eerste baanvak van 15 km – doorheen het voorstedelijk gebied van Brussel – tot in Terhulpen opengesteld. Slechts een jaar later – op 14 juni – werd Gembloux bereikt. In september 1855 werd Rhisnes nabij Namur bereikt en vijf maanden later was ook de zware helling naar Namur overwonnen. Op dat ogenblik was er een eilandbedrijf, daar het noordelijke deel doorheen Brussel nog niet gereed was. Pas op 23 oktober werd het baanvak tussen Brussel-noord en Brussel Luxembourg in dienst gesteld. De ganse lijn was op dat ogenblik enkelsporig.

Men had vooral hier de semi-directe treinen naar Namur en wat lokaal verkeer op het zuidelijke gedeelte van de verbinding. Nochtans zou snel de optie ontstaan om een soort stadsnet te ontwikkelen en tussen Brussel-noord en Brussel-Luxembourg ontstonden tal van kleine halteplaatsen en hiertussen reden frequent korte lichte stoptreinen. Het goederenverkeer was vrij beperkt, dit door de talrijke zware hellingen op de lijn en de goederentreinen kwamen vanuit Leuven tot in Ottignies en verlieten de lijn te Gembloux.

Al snel was het nodig op de verbinding op dubbelspoor te brengen en in 1873 was dit het geval tussen Terhulpen en ottignies en twee jaar later was de ganse lijn dubbelsporig. Gedurende de volgende jaren zou het verkeer verder drastisch toenemen: reden hiervoor was de overname van de Grand Compagnie de Luxembourg door de Etat Belge en hierdoor werden vele treinen in het strakke uurschema ingepast en werden ook andere plaatsen van het Etat belge net (Wavre, Leuven) via de lijn 161 met Namur verbonden.

Tot na de eerste wereldoorlog bleef het voorstadsnet rondom Brussel behouden, maar nadien zouden de trams dit verkeer overnemen. De lijn kende op dat ogenblik een uitgebreid internationaal verkeer, vele directe treinen tussen Brussel en Luxembourg, gesleept door de zware locomotieven type 10, diverse lokale pendeltreinen naar Brussel en een uitgebreid goederenverkeer.

Tijdens de volgende jaren groeide het verkeer steeds verder aan en al vlug werden – naast de stoomtreinen – ook de eerste dieselmotorwagens op deze lijn gebruikt. Na de tweede wereldoorlog bleef de stoomtractie behouden tot bij de elektrificatie. Het eerste deel tussen Brussel en Ottignies werd op 15 januari 1956 elektrisch bereden, dit vooral voor de lokale diensten. De draad bereikte Namur op 29 september van hetzelfde jaar.

Nadien werden diverse modernisering doorgevoerd, maar op dit ogenblik is de verzadiging bereikt en moet de lijn tot in Ottignies viersporig uitgebouwd worden. Nochtans opteert men voor een nieuwe, snellere verbinding, parallel met de lijn 161, waarbij de autosnelweg gevolgd wordt tot in Gosselies, waarbij vanaf hier een vertakking voorzien wordt naar Namur en Charleroi. Doch door de vermindering van de kredieten is deze investering echter voor verschillende jaren uitgesteld.

**Overzicht lijn 161:****voornaamste data:**

13/02/1846	Toekenning Concessie voor GCL
23/08/1854	Opening baanvak Brussel – Luxembourg – Terhulpen
14/06/1855	Opening baanvak Terhulpen – Ottignies – Gembloux
10/09/1855	Opening baanvak Gembloux – Rhisnes
14/04/1856	Opening baanvak Rhisnes – Namur
23/10/1856	Opening baanvak Brussel-noord – Brussel – Luxembourg
01/01/1873	Overname door Etat Belge > NMBS
15/01/1956	Elektrificatie Brussel – Ottignies
29/09/1956	Elektrificatie Ottignies – Namur

**Stations – stopplaatsen:**

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
FBN	FBN	Brussel-noorf	05/05/1835		0,0
		<i>Josaphat</i>	1865	15/07/1884	1,6
		<i>Rue de Palais</i>	15/04/1869	1906	2,8
		<i>Rue Royale St Marie</i>	01/04/1886	1923	3,5
		<i>Rogierstraat</i>	05/1865	1920	4,4
		<i>Leuvense steenweg</i>	05/1865	1924	5,1
		Brussel Schuman	17/12/1869		5,8
		<i>Wetstraat</i>	05/1865	1922	6,1
LX	LX	Brussel Luxembourg			7,0
MTB	MTB	Etterbeek	25/09/1880		8,9
FW		Watermaal			10,1
		<i>Bosvoorde</i>	23/08/1854		13,0
		<i>Zoninenwoud</i>			13,9
MDL	MDL	Groenendaal	23/08/1854		17,0
		Hoeilaart			18,9
		<i>Bakenbos</i>		03/06/1984	20,0
ML	ML	Terhulpen	23/08/1854		22,0
MVG	MVG	Genval	02/06/1889		23,2
MRX	MRX	Rixensart	14/06/1855		25,2
		<i>Profonsart</i>	01/10/1889		27,7
		<i>La Buston</i>		03/06/1984	29,0
LT	LT	Ottignies	14/06/1855		30,0
MM	MM	Mont-St-Guibert	14/06/1855		36,0
MBL	MBL	Blanmont	08/06/1886		38,0
MC	MC	Chastre	14/06/1855		40,0
MNG	MNG	Ernage	09/05/1889		41,9
LBG	LBG	Gembloux	14/06/1855		45,0
MLZ		Lonzée	01/05/1886		47,6
MBZ	MBZ	Beuzet	06/08/1885		50,9
MD	MD	St-Denis Bovesse	10/09/1855		53,0
MRN	MRN	Rhisnes	10/09/1855		56,0
FNR	FNR	Namur	23/10/1843		62,0

*Cursief gedrukt : haltes***Aansluitingen op overige lijnen :**

Y Josaphat	aftakking richting Schaarbeek	km 1,5
Y Watermaal	aftakking Lijn 26	km 9,5
Y Louvain la Neuve	aftakking lijn 161 D	km 34,1

Uittreksel lijn 161 uit reisgids van 1935

161 Namur - Gembloux - Ottignies - Bruxelles 161									
	T 351 23	T 1189 123	D 141 123	T 1227 123	D 533 123	T 1313 23	T 1205 123	T 1285 123	T 1367 23
0 Namur X.....D	—	8.24	8.24	8.47	—	—	8.0	8.37	—
6 Rhisnes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 St-Denis-Bovesse.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Beuzet.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15 Loncée.....	—	8.42	8.42	—	—	—	9.19	—	—
17 Gembloux Y.....	{A	8.43	8.43	—	—	—	9.20	—	—
	{D	—	—	—	—	—	—	—	—
20 Ernage.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Chastre.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Blannmont.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 Mont-St-Guibert.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 Ottignies Y.....	{A	8.56	8.56	—	—	—	—	—	—
	{D	8.50	8.58	8.58	—	—	—	—	—
34 Le Buston.....	—	8.52	—	—	—	—	—	—	—
35 Profondsart.....	—	8.55	—	—	—	—	—	—	—
37 Rixensart.....	—	8.58	—	—	—	—	—	—	—
39 Genval.....	—	9.0	—	—	—	—	—	—	—
41 La Hulpe.....	—	9.8	—	—	—	—	—	—	—
42 Malaise.....	—	9.11	—	—	—	—	—	—	—
43 Hoeylaert.....	—	9.15	—	—	—	—	—	—	—
46 Groenendaël Y.....	—	9.17	—	—	—	—	—	—	—
49 Forêt de Soignes.....	—	9.22	—	—	—	—	—	—	—
50 Boisfort.....	—	9.24	—	—	—	—	—	—	—
52 Watermael.....	—	9.26	—	—	—	—	—	—	—
53 Ritterbeek.....	—	9.28	—	—	—	—	—	—	—
56 Bruxelles (Q.-L.).....	{A	9.19	9.19	9.32	9.46	—	9.54	10.28	—
	{B	9.20	9.28	9.34	9.49	—	9.56	10.28	—
—   Schaerbeek Y.....	{A	9.28	9.28	9.43	9.58	—	10.6	10.37	—
	{B	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Bruxelles (Nord) X.....	A	—	—	—	—	—	—	—	—

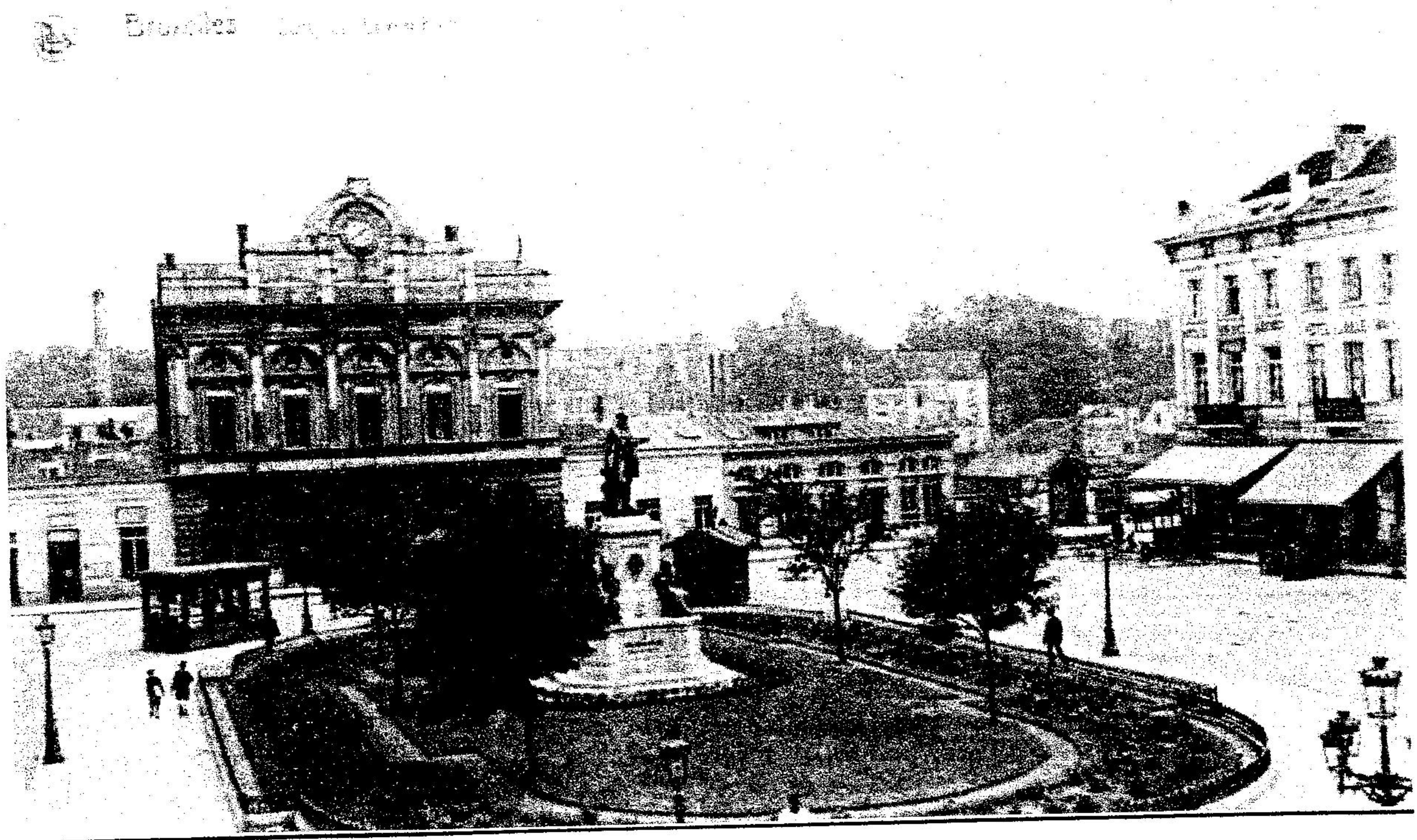
  

	T 353 23	T 315 23	T 377 23	T 1225 123	T 319 23	T 1219 123	T 7 23	T 1349 23	T 1365 23	D 119 123
0 Namur X.....D	—	—	—	10.47	—	11.51	12.1	12.8	—	—
6 Rhisnes.....	—	—	—	10.56	—	—	—	12.16	—	—
10 Saint-Denis-Bovesse..	—	—	—	11.1	—	—	—	12.20	—	—
12 Beuzet.....	—	—	—	11.5	—	—	—	12.23	—	—
15 Loncée.....	—	—	—	11.8	—	—	—	12.27	—	—
17 Gembloux Y.....	{A	—	—	11.13	—	12.9	—	12.31	—	—
	{D	—	—	11.15	—	12.10	—	12.32	—	—
20 Ernage.....	—	—	—	11.18	—	—	—	12.35	—	—
23 Chastre.....	—	—	—	11.22	—	—	—	12.38	—	—
24 Blannmont.....	—	—	—	11.25	—	—	—	12.40	—	—
27 Mont-St-Guibert.....	—	—	—	11.28	—	—	—	12.43	—	—
32 Ottignies Y.....	{A	—	—	11.34	—	12.24	—	12.48	—	—
	{D	10.26	10.38	11.18	11.35	11.57	12.36	—	—	12.52
34 Le Buston.....	—	10.28	—	11.20	—	11.59	—	—	—	—
35 Profondsart.....	—	10.31	10.40	11.23	—	12.2	—	—	—	13.0
37 Rixensart.....	—	10.33	10.43	11.26	—	12.5	—	—	—	13.3
39 Genval.....	—	10.36	10.45	11.28	—	12.7	—	—	—	13.6
41 La Hulpe.....	—	10.38	10.47	11.30	—	12.9	—	—	—	—
42 Malaise.....	—	10.43	10.52	11.33	—	—	—	—	—	—
43 Hoeylaert.....	—	10.48	10.57	11.37	—	12.14	—	—	—	—
46 Groenendaël Y.....	—	10.45	10.54	11.39	—	12.16	—	—	—	13.14
49 Forêt de Soignes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Boisfort.....	—	10.50	10.59	11.44	—	12.21	—	—	—	—
52 Watermael.....	—	10.52	11.1	11.46	—	12.23	—	—	—	—
53 Ritterbeek.....	—	10.54	11.3	11.48	—	12.25	—	—	—	—
56 Bruxelles (Q. L.).....	{A	10.57	11.6	11.51	11.55	12.28	12.57	12.47	—	—
	{D	—	—	—	—	—	12.50	—	—	—
—   Schaerbeek Y.....	A	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Bruxelles (Nord).....	A	—	—	—	—	—	—	—	—	—

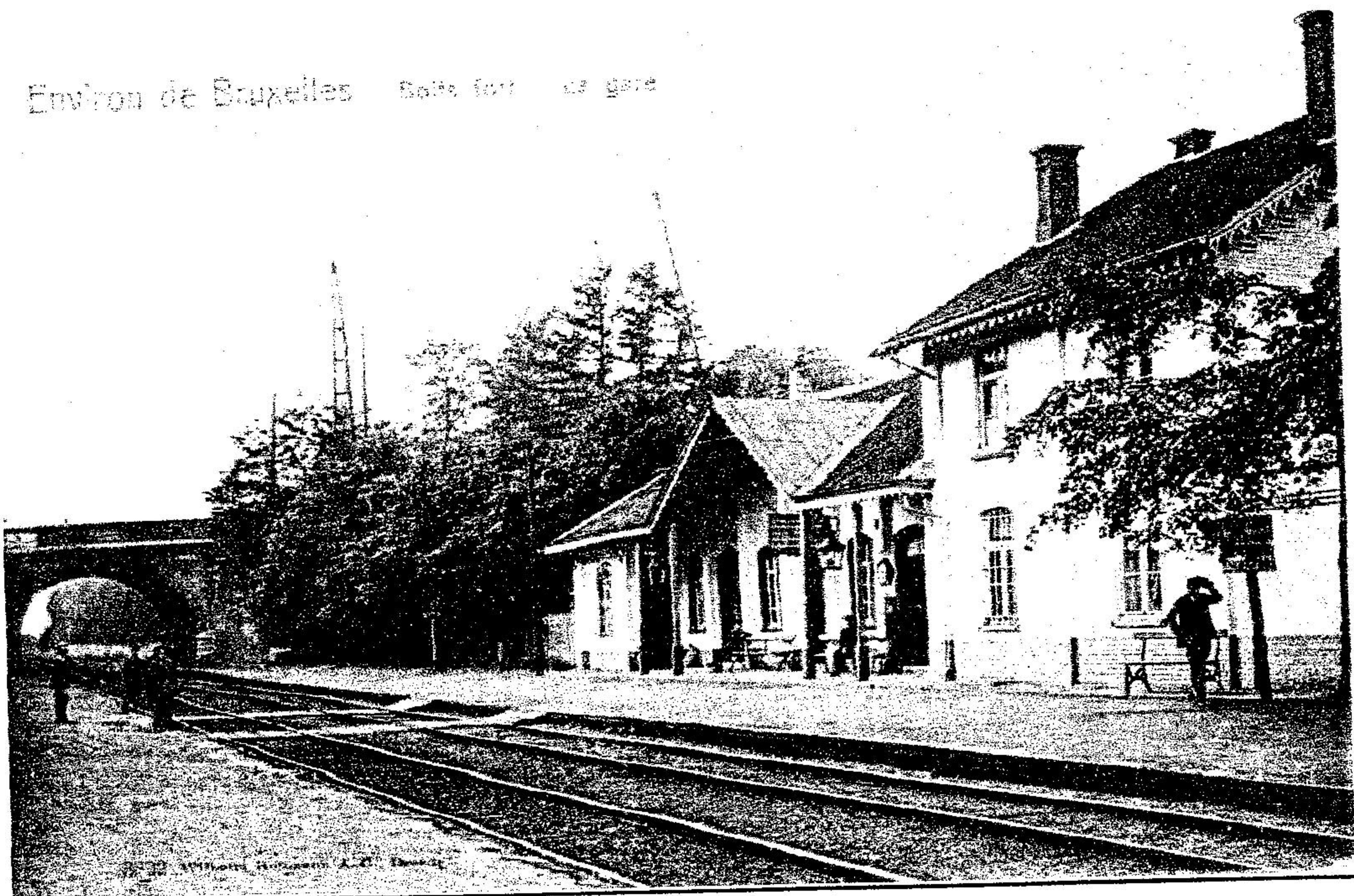
Le train 7 ne prend, à Namur, en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, que les voyageurs pour Gand (St-Pierre) et au delà et pour Malines et au delà, ainsi que ceux pour Bruxelles amenés par les trains en correspondance.  
 Le train TT315 ne prend pas, à Ottignies, Genval et La Hulpe, les dimanches et jours fériés, les voyageurs pour Bruxelles.  
 ▼ Ne prend pas les colis, ni les bagages.  
 ▲ Du 16-VI au 15-IX inclus.

LES GARDES CONTROLE DES TRAINS INTERNATIONAUX ET TRAINS B'OUIS AYANT AU MOINS UN ARRÊT EN COURS DE ROUTE, ACCEPTENT LES TÉLÉGRAMMES EN DESTINATION DE LA BELGIQUE ET DE L'ÉTRANGER.

***De stations : Brussel – Luxembourg (Leopoldswijk)***



Environ de Bruxelles Bois fort la gare



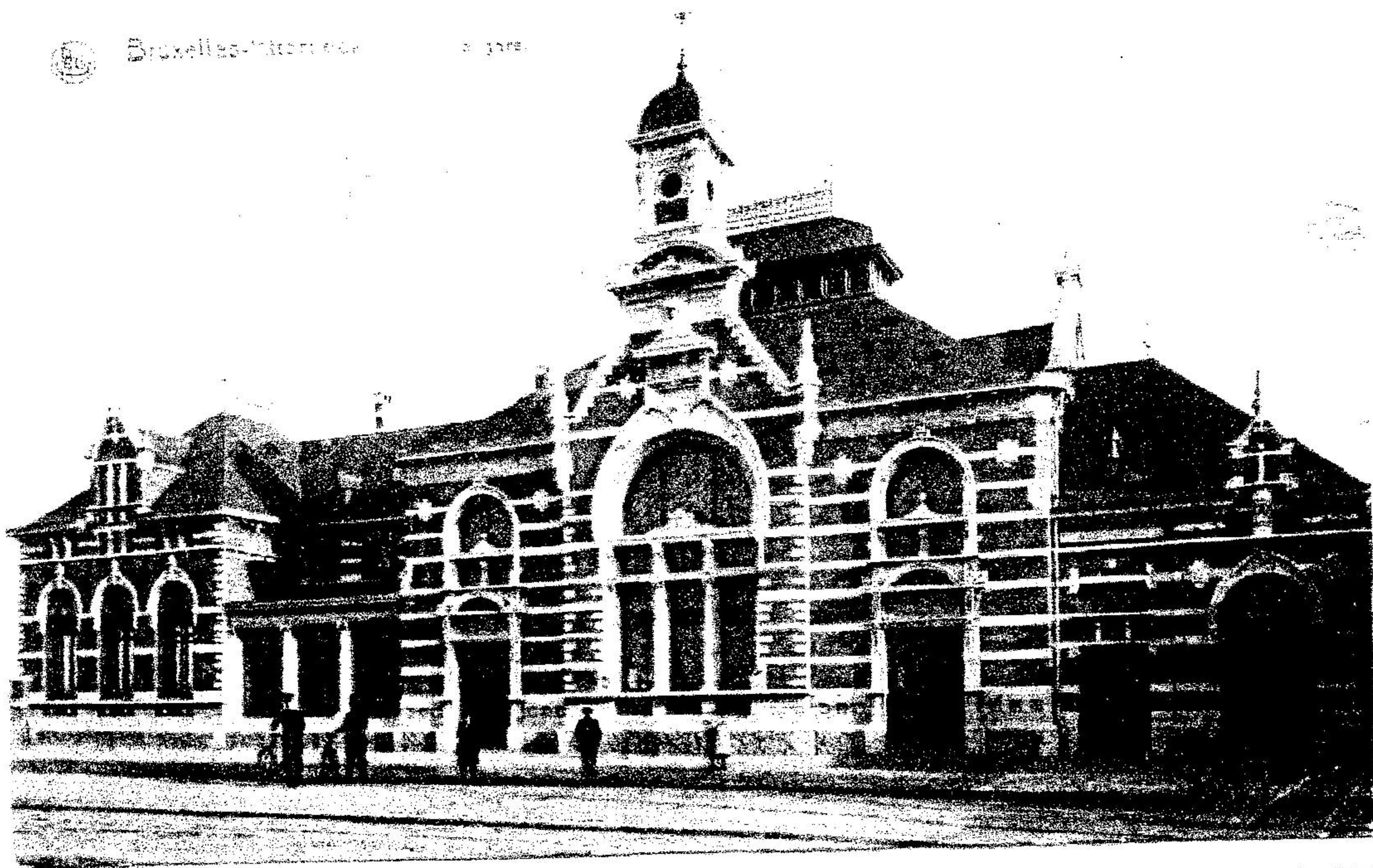
***Station Bosvoorde***



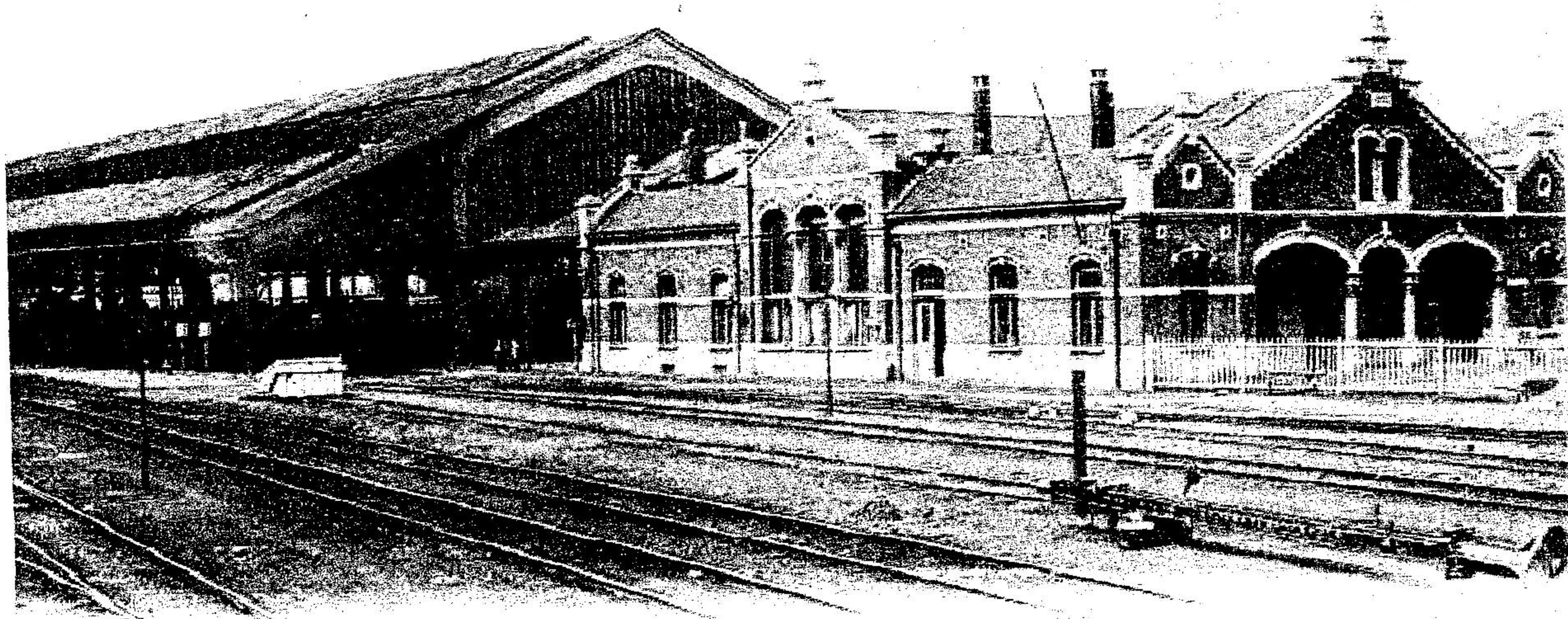


Bruxelles-Midi

1879



Station Etterbeek



Ottignies. — Vue générale de la Gare.

Imp.-Pap., Chartier-Nisot, Wavre

Station Ottignies

La Hulpe, La Gare.



Station Terhulpen / La Hulpe

Bediening van de lijn :

Bij de bespreking gaan we uit van de toestand van 1952, namelijk de laatste uurregelingen voor de elektrificatie van de verbinding

Reizigersdienst :

De reizigersdienst viel uit elkaar in vier verschillende verkeersstromen :

- in de hoogwaardige internationale reizigers waren er twee treinparen tussen Brussel en Zwitserland en in beide gevallen werd de tractie verzekerd door de locomotieven type 10 van Schaarbeek.
- Verder hadden we verschillende doorgaande reizigerstreinen tussen Brussel en Luxembourg en in mindere mate ook tot in Jemelle. Deze treinen werden vooral gereden door de typen 10 (reeks A) van zowel Schaarbeek als Jemelle. In deze dienst kwam ook het type 29 van Ottignies tot inzet.
- Op de derde plaats hadden we de semi-directe reizigerstreinen tussen Brussel en Namur. Deze dienst was praktisch het monopolie van het type 29 en hier werden voor het grootste gedeelte de machines van Ottignies gebruikt, maar ook de zuster machines van Schaarbeek kwamen hier tot inzet.
- De lokale reizigersdienst : Brussel – Ottignies en Ottignies – Namur waren voor het grootste gedeelte in handen van de typen 29 van Ottignies en in mindere mate van Ronet. Op het noordelijke traject werden ook diverse keren de typen 64 (inzetreeks B) van Ottignies gebruikt. Opmerkelijke is ook het voorstadsverkeer tot in Brussel – Luxembourg waarbij verschillende machines van verder afgelegen stelplaatsen gebruikt werden, één van de interessantste treinen hierin was een verbinding met de driedelige stellen 653 – 656 van Brussel-zuid.

### Stukgoedtreinen :

Opmerkelijke treinen waren de nachtelijke verbindingen van stukgoederen vanuit Brussel Tour & Taxis naar Namur en Jemelle. Deze treinen werden gesleept door machines type 10 van de stelplaats Schaarbeek (tot in Jemelle) en de typen 29 van Schaarbeek en Ronet tot in Namur.

### Goederendienst :

De goederendienst viel op deze verbinding uit elkaar in drie verschillende types :

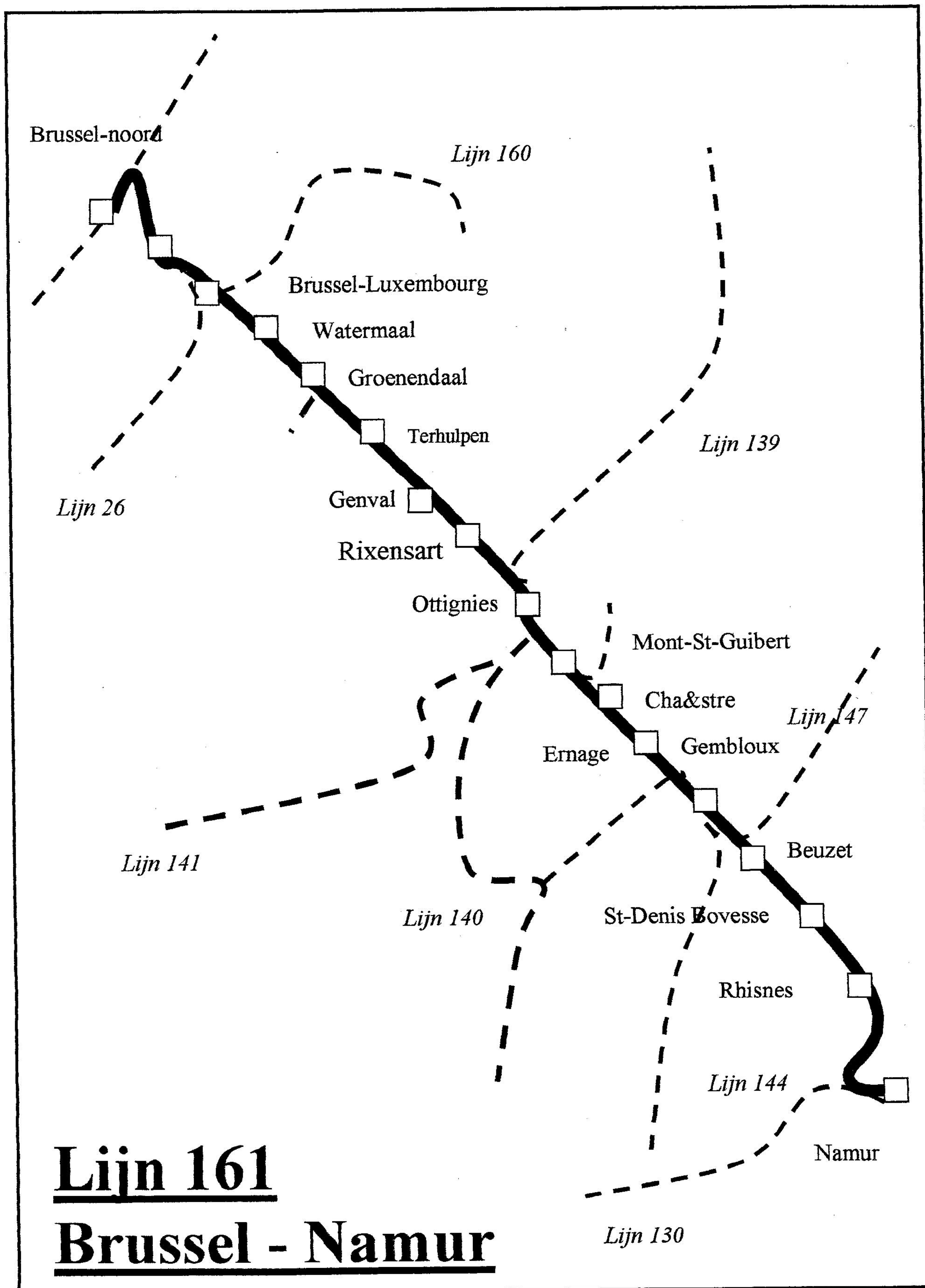
- De meest voorkomende waren de directe treinen vanuit Schaarbeek naar het zuiden van het land via Ottignies en Gembloux. Deze treinen bereiden trouwens het grootste gedeelte van de lijn en hierbij werden alle diensten gereden door de typen 29 (soms in dubbele tractie) van de stelplaatsen Schaarbeek (inzetreeksen C, D en E), van Ottignies (inzetreeks A) en van Ronet.

Ze hadden hier meestal als eindbestemming Ronet, maar sommige treinen reden verder tot in Jemelle en Warnant bij Dinant.

- De tweede goederenverbinding was deze tussen Antwerpen en het zuiden van het land en deze reden via Leuven, Ottignies en Gembloux. Hier werden zowel locomotieven van Antwerpen-Dam, Leuven, Ottignies, Ronet en Monceau gebruikt. Ze gebruikten slechts een 15 km de lijn 161.
- De lokale goederendienst was vrij beperkt en werd gereden met de 29-ers van Ottignies.

### *Station Gembloux*





# Actueel

## 1. N.M.B.S.

### Statistiek :

#### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
4184	Alstom Barcelona	Merelbeke	18/02/2003	Tweede bouwschijf
4192	Alstom Barcelona	Merelbeke	30/01/2003	
4195	Alstom Barcelona	Merelbeke	14/02/2003	
7781	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		Bouwschijf met ATB + Indusi
7782	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7783	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7784	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7785	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7786	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7787	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7788	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7789	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		
7790	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord		

#### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
2247	Charleroi	Kinkempois	09/04/2003

#### Ombouw - modernisering :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
709	Schaarbeek	16/05/2003	Modernisering
5507	Kinkempois	09/04/2003	ATB + PZB Ijzeren Rijn

#### Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
716	Kinkempois	01/05/2003	Botsing
5101	Antwerpen-noord	15/06/2002	Destandardisatie
5105	Antwerpen-noord	15/06/2003	
5142	Antwerpen-noord	15/06/2003	
5143	Antwerpen-noord	15/06/2003	
5167	Antwerpen-noord	15/06/2003	
5174	Antwerpen-noord	15/06/2003	
6234	Antwerpen-noord	15/06/2003	
6293	Kinkempois	15/06/2003	
8439	Charleroi-sud	15/06/2003	Destandardisatie
8444	Kinkempois	15/06/2003	
8447	Kinkempois	15/06/2003	
8448	Kinkempois	15/06/2003	
8457	Schaarbeek	15/06/2003	
8458	Schaarbeek	15/06/2003	
8460	Schaarbeek	15/06/2003	

**Definitief afgesteld :**

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
961, 962, 964, 968, 969 970, 971, 972, 974, 975	Kinkempois	10/04/2003	Afschaffing postverkeer
5216	Stockem	15/06/2003	
5401, 5403, 5407	Stockem	15/06./2003	

**Actuele berichten :****Reeks 00 :**

Door de levering van de nieuwe M6- rytuigen en de verschuivingen van onder meer de "Breaks" enerzijds en door het gebruik van de reeks 41 op enkele geëlektrificeerde verbindingen, konden de inzetreeksen van de oude klassieke stellen sterk ingekrompen worden. Zo verloren deze stellen reeks 00 hun diensten tussen Leuven – Brussel – Ath / Geraardsbergen, , enkele treinen tussen Charleroi en Erquelines / La Louvière en op zondag tussen Brussel en Dendermonde. Hierdoor konden een twintigtal stellen voorlopig afgesteld worden en worden de motorwagens die hun sleetgrens bereikt hebben dadelijk afgevoerd. Thans probeert men deze stellen met de oudste revisiedatum intensiever te gebruiken om ze sneller te kunnen afvoeren.

Anderzijds probeert men nog verdere stellen aan Italiaanse privé maatschappijen te verkopen.

**Reeks 03**

Vanaf 15 juni is er een duidelijke verandering opgetreden: op de lijn Brussel – Luxembourg, kwamen de nieuwe rytuigen type M 6 in dienst en deze vervingen hier de laatste "Breaks" op de verbinding. De vrijgekomen stellen worden vanaf deze datum ingezet op de IR- verbinding tussen Leuven – Brussel – Edingen – Geraardsbergen / Ath. Door de integrale koppeling tussen de stellen kan de koppelen-ontkoppeltijd te Edingen verkort worden en wordt ook een rangeerder in dit station overbodig.

Op zaterdag en zondag nemen ze ook de diensten tussen Brussel en Dendermonde voor hun rekening, tegen het einde van het jaar zullen ook de wekdiensten op deze stellen overgaan.

Ondertussen worden de twee stellen – die eigendom waren van de CFL – terug naar de NMBS overgaan en komen twee stellen reeks 05 in bezit van de CFL.

**Reeks 05 :**

Ook deze stellen kenden enkele wijzigingen: door een reorganisatie tijdens de weekends kwamen er diverse stellen vrij en deze rijden nu de toeristische trein Arlon – Brussel – Gent. In dit station wordt de trein gesplitst: twee stellen rijden naar Oostende, twee andere stellen gaan naar De Panne en berijden deze lijn voor het eerst van hun loopbaan.

**Reeks 06 :**

Uit de stellen 709 (ongeval te Pécrot) en de 716 (ongeval te Aiseau) werd één nieuw stel gebouwd: het bestaat uit een rytuig uit elk stel. De 709 bleef hierdoor in het bestand, de 716 werd officieel uit het bestand afgevoerd.

**Reeks 09 :**

Bij deze stellen werd op 15 juni als eerste de rokersafdelingen afgeschaft en zijn het de eerste homogene niet-rokersstellen. Dit is mogelijk daar ze vooral stoptreinen rijden op korte afstanden. Indien deze test meevalt, zullen de rokersafdelingen in andere stellen afgeschaft worden.

**Reeks 09.5 Post:**

Op vrijdag 28 maart 2003 werden de posttreinen vanuit Charleroi, Berchem en Liège afgeschaft en vervangen door vrachtwagens. Enkel de dienst tussen Gent en Brussel blijft nog een korte periode bestaan, maar zal ten laatste tegen het einde van het jaar blijven. Per dag rijden nog slechts drie treinparen.

Met ingang van 10 april werden tien poststellen voorlopig in park gesteld : het zijn de 961, 962, 964, 968, 969, 970, 971, 972, 974 en 975. Ze werden zowel te Kinkempois, maar vooral te Bressoux afgesteld en wachten op de definitieve afstelling en de sloping. Voor de dienst naar Gent blijven zodoende nog enkel de 965, 966 en 973 in dienst. Er worden in principe twee stellen per dag gebruikt en één stel staat reserve. Bij een zwaar defect en ongeval kan nog steeds één van de afgestelde motorwagens gereactiveerd worden.

### **Elektrische locomotieven**

#### **Reeks 13 :**

Steeds meer en meer locomotieven reeks 13 worden aangepast voor de buitenlandse dienst tot in St-Louis en hierdoor wordt de planning gemakkelijker.

Anderzijds zijn er moeilijkheden met de TBL2 apparatuur en moeten de machines regelmatig van de HSL 2 verwijderd worden. In dat geval rijden de treinen (met vertraging) over de oude lijn, zowel met de reeks 13 alsook met de reeks 27.

#### **Reeks 15 :**

Met wat vertraging ging in de inzetreeks voor de reeks 15 toch in op 15 juni. Na verschillende testritten, werd een programma voor twee machines opgesteld namelijk :

Dag 1 : Gouvy – 7486 – Trois-Ponts (één I 10 rijtuig) – los Liège – Liers – 4017 – Gouvy

Dag 2 Gouvy – 4028 – Liers – 4016 – Gouvy –

Gedurende de dag staat één machine te Liers afgesteld, één te Liège, tijdens de weekends staan ze te Gouvy.

#### **Reeks 16 :**

Na de twee piekurtreinen vanuit Oostende en Welkenraedt, hebben deze machines het tijdens de zomer vrij druk : ze rijden een aantal afstelritten met leeg reizigersmaterieel tussen Oostende en Brussel, verzorgen de overbrenging van in de WL Oostende herstelde rijtuigen, maar ze worden ook gebruikt voor bijzondere treinen vanuit geheel België naar Frankrijk, meestal Tourcoing. Verder dan dit grensstation mogen ze echter niet rijden.

Voor de TSP reed de 1608 een speciale reizigerstrein, met twee autotransportwagens – over de Athus Meuse lijn tot in Virton. Dit gebeurde op een druilerige 26 april 2003.

#### **Reeks 20 :**

Na een vermindering van de diensten, werd de inzetreeks opnieuw uitgebreid met twee bijkomende dagen op de verbinding naar Luxembourg. Hier slipten ze de verschillende treinen die vanaf 15 juni 2003 met M6- rijtuigen samengesteld zijn.

Maar ook vanuit Antwerpen werd de dienst uitgebreid met verschillende goederentreinen naar Kinkempois en Montzen, dit zonder dat het aantal diensten aangepast moesten worden.

#### **Reeks 22 :**

Met ingang van 15 juni werd de inzet van deze machines opnieuw aangepast en verminderd tot slechts 12 inzetdagen. Reden is de indienststelling van de M6- rijtuigen en de vermindering van een aantal lokale diensten. Zodoende ging er de dienst tussen Brussel en Zottegem verloren en verder gingen ook de pendelritten in de streek van Charleroi over op de reeks 26. Voor het overige bleven de wekdiensten, op zaterdag en zondag zijn er geen treinen meer voorzien voor de reeks 22.

De volgende inkorting van de inzetreeks wordt voorzien voor december 2003: op dat ogenblik zouden opnieuw een 6 à 7 diensten wegvallen. Het einde van de inzet voor de 22-ers wordt voorzien midden 2004.

Om het groter aantal lichterdiensten te kunnen verwerken werd de 2247 naar Kinkempois gemuteerd. Door de werken te Liège-Guillemins moeten de terugritten van de lichterlocomotieven gebeuren via de verbinding tussen Voroux, Flémalle en Kinkempois, zo terug naar Liège-Guillemins. Hierdoor zijn er steeds twee machines actief.



#### **Reeks 23 :**

Na een inzinking bij de reorganisatie van 15 december krijgen de 23-ers opnieuw een groter aantal diensten: ze rijden vooral de laatste (lokale) goederentreinen die nog in dieseltractie afgewikkeld werden en zodoende zijn er opnieuw een groter aantal treinen over het ganse net. De inzet is echter geconcentreerd vanuit Antwerpen en Zeebrugge.

#### **Reeks 25.5 :**

Nu de reeks 77 binnenkort toegelaten worden op het NS net, is de inzet van deze reeks in de toekomst bedreigd. Ze zullen nog wel gedurende enkele jaren de diensten tussen Antwerpen en Rotterdam rijden, maar vanuit Kinkempois komen de 77-ers vanaf deze zomer tot inzet.

### **Motorwagens**

#### **Reeks 41**

Op het ogenblik dat dit tijdschrift verschijnt, zullen waarschijnlijk alle 96 treinstellen geleverd zijn en door het feit dat de betrouwbaarheid sterk verhoogd is, zit men met een overschot en daarom besliste men om deze moderne, comfortabele stellen ook volledig onder draad te gebruiken. Naast de gewone stamlijnen heeft men in drie van de vier stelplaatsen bijkomende diensten :

#### **Charleroi-sud:**

Uitbreiding van de dienst tot 10 plandagen met volgende bijkomende diensten :



Charleroi-sud – Erquelinnes : twee treinparen met twee gekoppelde stellen ex reeks 00  
 Twee treinparen met één stel  
 Charleroi-sud – La Louvière 1 treinpaar met twee gekoppelde stellen

**Merelbeke :**

Kortrijk – Zottegem 8 treinparen ex reeks 00  
 Zottegem – Oudenaarde 1 treinpaar

**Hasselt :**

Antwerpen – Turnhout 1 treinpaar (7211 – 8211) ex reeks 25

Neerpelt – St-Joris-weert studententrein op zondag

Naarmate de laatste motorwagens in dienst komen, zullen de diensten op deze verbindingen (en mogelijk nog andere) nog verder uitgebreid worden. De laatste motorwagens worden voor de rodageritten te Merelbeke afgeleverd?

**Diesel locomotieven****Reeks 51 :**

Op 15 juni was het de definitieve stilzetting van deze reeks: de 6 laatste locomotieven werden op dat ogenblik definitief op een zijspoor geplaatst. De meeste diensten rondom Antwerpen gingen over op de reeks 77 en in mindere mate op de reeks 55. Te Genk gingen de doorgaande treinen over op de 55-ers van Kinkempois die praktisch alle treinen slepen, maar ook de reeks 77 komt nu te Genk. De lokale treinen werden voornamelijk door de reeks 62 opgeslorpt.

Na de 15 juni staan alle machines te Antwerpen en Hasselt afgesteld en slechts enkele keren werden ze gereactiveerd voor lokale diensten, meestal omdat sommige bestuurders nog niet omgeschoold waren.

**Reeks 52 / 53 / 54 :**

Ook de inzet van deze locomotieven gaat sterk achteruit. Er zijn hiervoor twee redenen, namelijk de aankomst van de eerste locomotieven reeks 77 te Stockem, anderzijds de weinige werktreinen die op dit ogenblik nodig zijn in de voorbereidende fase voor de werken aan de HSL lijnen.

Hierdoor konden de drie 54-ers (de 5401, 5403 en 5407) voorlopig afgesteld worden. Reden is de afwezigheid van de weerstandsrem, wat een inzet op de hellingrijke HSL-lijnen zeer moeilijk maakt. Ook de 5216 werd afgesteld omdat de sleetgrens praktisch bereikt werd.

**Reeks 55 :**

Voor de reeks 55 is er door de afstelling van de machines reeks 51 een uitgebreidere inzet: dit was mogelijk door de afgifte van de piekurdiensten tussen Liège en Gouvy. De twee vrijgekomen machines hebben nu alle treinen tussen Ford Genk / Winterslag en Montzen / Kinkempois overgenomen en hierdoor breidde de inzetreeks uit met niet minder dan vier plandagen. In deze reeks komen zowel de gewone (gele) 55\_ers maar ook de blauwe machines tot inzet.

Anderzijds is er voor de machines reeks 55 (Ijzeren Rijn) een nieuwe dienst: ze slepen in treinschakeling met twee machines de autotreinen vanuit Ford Genk naar Roosendaal. Deze treinen die voorheen naar Zeebrugge gingen, worden nu te Vlissingen Sloehaven ingescheept. In een later stadium zullen de 55-ers over het ganse traject tot in Vlissingen deze trein slepen. De rittijden voor deze treinen zijn :

47683	Genk Ford	02.24	Roosendaal	04.39	los naar Antwerpen en terug
49681	Roosendaal	10.36	Genk Ford	13.22	

47682	Genk Ford	14.20	Roosendaal	16.34	los naar Antwerpen en terug
49683	Roosendaal	22.21	Genk Ford	00.49	

Vermelden we nog dat de 5507 als laatste op 9 april 2003 de werkplaats van Salzannes verliet na ombouw en dat deze machine zijn testen tussen Kinkempois en Venlo op 15 april 2003 aflegde. De machines 5517 en 5526 die aan de ACTS verhuurd waren kwamen resp. op 14 en 16 mei 2003 naar de NMBS terug.

#### **Reeks 62:**

De toestand van deze reeks is wisselend : te Hasselt en Antwerpen werd de inzet uitgebreid daar deze machines de lokale taken van de reeks 51 voor korte tijd overnamen en zowel de lokale diensten te Genk als in de Antwerpse haven reden. Maar ook hier komen meer en meer de machines reeks 77 tot inzet.

Door het overschot van locomotieven werden de 6235 en 6237 van Merelbeke en de 6223, 6224 en 6243 van Antwerpen-noord voorlopig afgesteld (in park) en mogelijk gaan deze machines over op de dienst infrastructuur. Anderzijds werden de 6234 van Antwerpen-noord en de 6293 van Kinkempois – beide locomotieven die zwaardere schade opgelopen hebben aan de dieselmotor – werden op 15 juni 2003 definitief uit het bestand afgevoerd.

#### **Reeks 73 :**

Door de levering van de nieuwe 77-ers worden ook deze machines steeds verder teruggedrongen staan er te Charleroi en Kinkempois meer en meer machines afgesteld, de overige machines worden steeds meer voor lokale rangeringen gebruikt en doen slechts zeer weinig lijndiensten. Nog dit jaar mogen we ons verwachten aan de definitieve afstellingen van een 10-tal locomotieven.

#### **Reeks 77 :**

De toestand voor deze reeks verandert praktisch dagelijks en op dit ogenblik zijn zeker meer dan 100 machines geleverd. Nochtans zit men nog steeds in de overgangsfase: de reden is het uitblijven van de homologatie voor de NS en de verdere leveringen. Praktisch hebben we de volgende toestand :

##### **Antwerpen-noord :**

7701 – 7708	heuveldiensten te Antwerpen-noord
77 (normaal)	sleepdiensten in de haven diverse lokale treinen tussen vormingsstations en haven havendiensten op linkeroever lijndiensten naar Leuven, Schaarbeek, Mol
77 (ATB + PZB)	zie boven na de toelating door de NS worden hier diensten gereden tot in Rotterdam en mogelijk ook tot in Vlissingen / Breda

##### **Kinkempois :**

77 (normaal)	rangeediensten in Luikse agglomeratie lijndiensten naar Statte, Ronet, Verviers, Visé, Genk
77 (ATB + PZB)	na toelating door NS en later DB AG diensten naar Maastricht en Sittard diensten naar en vanuit Montzen naar Aachen-west

##### **Stockem (Kinkempois) :**

77 (normaal)	drie machines zijn vanaf juni 2003 te Stockem aanwezig en vervangen er de machines reeks 52/53 naar Marbehan, Virton en Athus
--------------	---

##### **Merelbeke**

77 (normaal)	rangeediensten te Gent (havenzone) en Zeebrugge
--------------	---

lijndiensten naar Aalst, Dendermonde, Brugge

**Charleroi-sud**

77 (normaal) rangeerdiensten te Charleroi  
lijndiensten naar Ronet, Clabecq, Soignies, St-Ghislain, Tournai, ...

De levering van de volgende machines zal nog grotere veranderingen met zich meebrengen in verschillende stelplaatsen en zo zullen we uitbreidingen hebben in de volgende depots :

Antwerpen-noord	geen wijzigingen meer
Kinkempois	inzet naar en te Genk en naar Montzen
Merelbeke	vooral lijndiensten richting Kortrijk en in deze omgeving
Charleroi	inzet te St-Ghislain / La Louvière

Voor de 80 bijkomende locomotieven is de levering ls volgt voorzien :

* 7791 – 7820	in 2003	vooral Kinkempois / Merelbeke
* 7821 – 7855	in 2004	vooral Charleroi
* 7856 – 7870	in 2005	

**Reeks 84 / 85 :**

Bij de reeks 84 is de afvoer begonnen : op 15 juni gingen niet minder dan 7 machines van de dienst infra uit het bestand : het zijn de 8439 van Charleroi, de 8444, 8447 en 8448 van Angleur (Liège) en de 8457, 8458 en 8460 van Schaarbeek. De overige machines van deze reeks zullen nog in de loop van 2003 dezelfde weg volgen.

Anderzijds werden de 8510 en 8520 verkocht aan twee privé- firma's verkocht. Beide machines werden naar de schroothandelaar Luxfer te Aubange per spoor overgebracht. Daar waar de 8510 de rangeringen te Aubange verzekert, werd de 8520 naar een spoorwerf van de firma Sertic et Cie bij Longwy overgebracht

**Vreemde locomotieven in België :**

Bij de vreemde locomotieven zijn er duidelijk verschillen opgetreden, waardoor er steeds meer locomotieven in België rondtoeren :

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

Vanaf 15 juni zijn er al vier dagen voorzien voor deze machines: ze rijden vooral diensten tussen Aulnoye en Schaarbeek, waarbij zowel bestuurders van Aulnoye als van Mons deze treinen rijden. De dienst naar Zeebrugge bleef behouden.

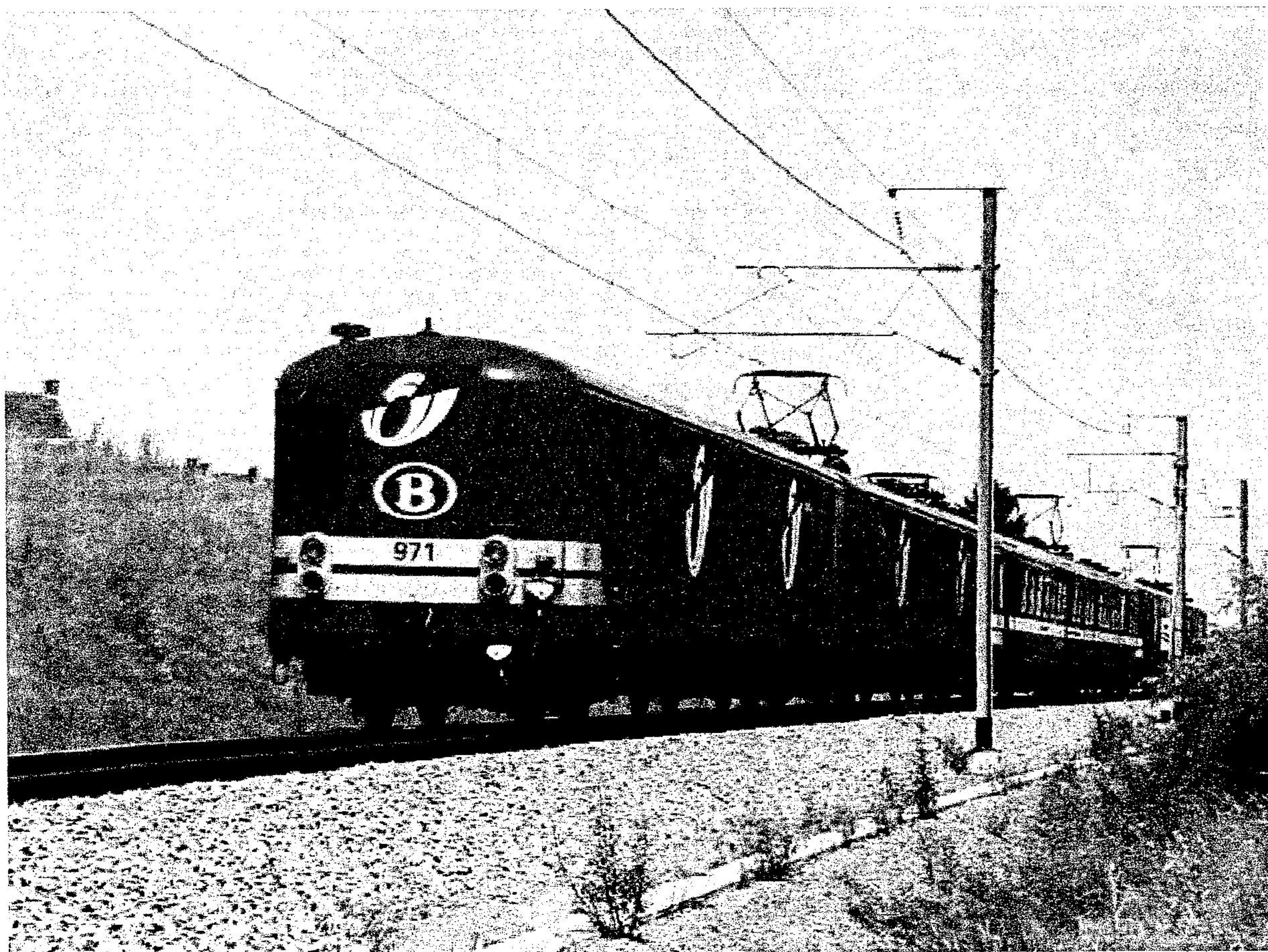
Verder komen deze elektrische locomotieven nu ook regelmatig te Monceau of Châtelineau, maar een eigen inzetreeks is hier nog niet voorzien. Vanaf het eind van het jaar zouden de treinen mogelijk rechtstreeks tussen Kinkempois en Frankrijk gereden worden waarbij afwisselend machines reeks 12 (NMBS) op BB 36 000 (SNCF) over het ganse traject zullen rijden. Ook Montzen behoort dan tot een mogelijke bestemming.

**SNCF BB (4)67400 :**

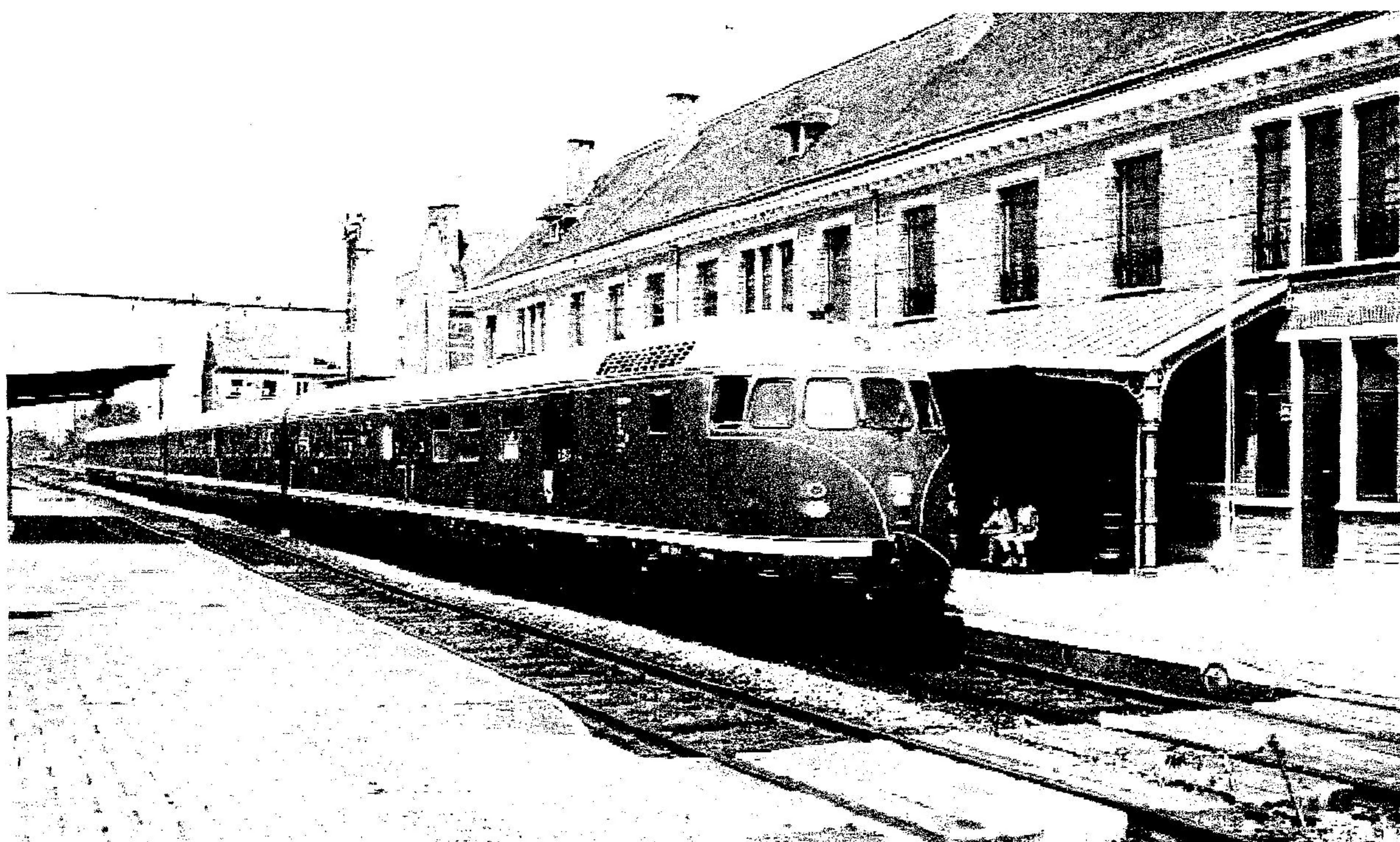
Daar de locomotiefwissel tussen de NMBS en SNCF niet meer te Quévy, maar de Mons gebeurt, rijden alle goederentreinen dan ook tot in Mons door. Hierbij komen enkel machines van de reeks BB 467 400 tot inzet. De inzet van andere locomotiefreeksen (zowel elektrisch als diesel) behoort hiermee tot het verleden.

**DBAG ICE 3 :**

Begin juni 2003 werden de ICE 3 treinstellen betrokken bij testen voor de TBL 2 op de HSL 2 tussen Liège en Leuven. Deze verliepen gunstig en mogelijk zullen de Duitse stellen vanaf september op de hoge snelheidslijn toegelaten worden.



*Afscheidsrit voor de poststellen georganiseerd door de TSP op 21 juni 2003 : poststel 971 te Fleurus*



*Op 29 mei 2003 reed een oude Duitse "Eierkopf" doorheen België tot in Antwerpen, hier te Waremmé*