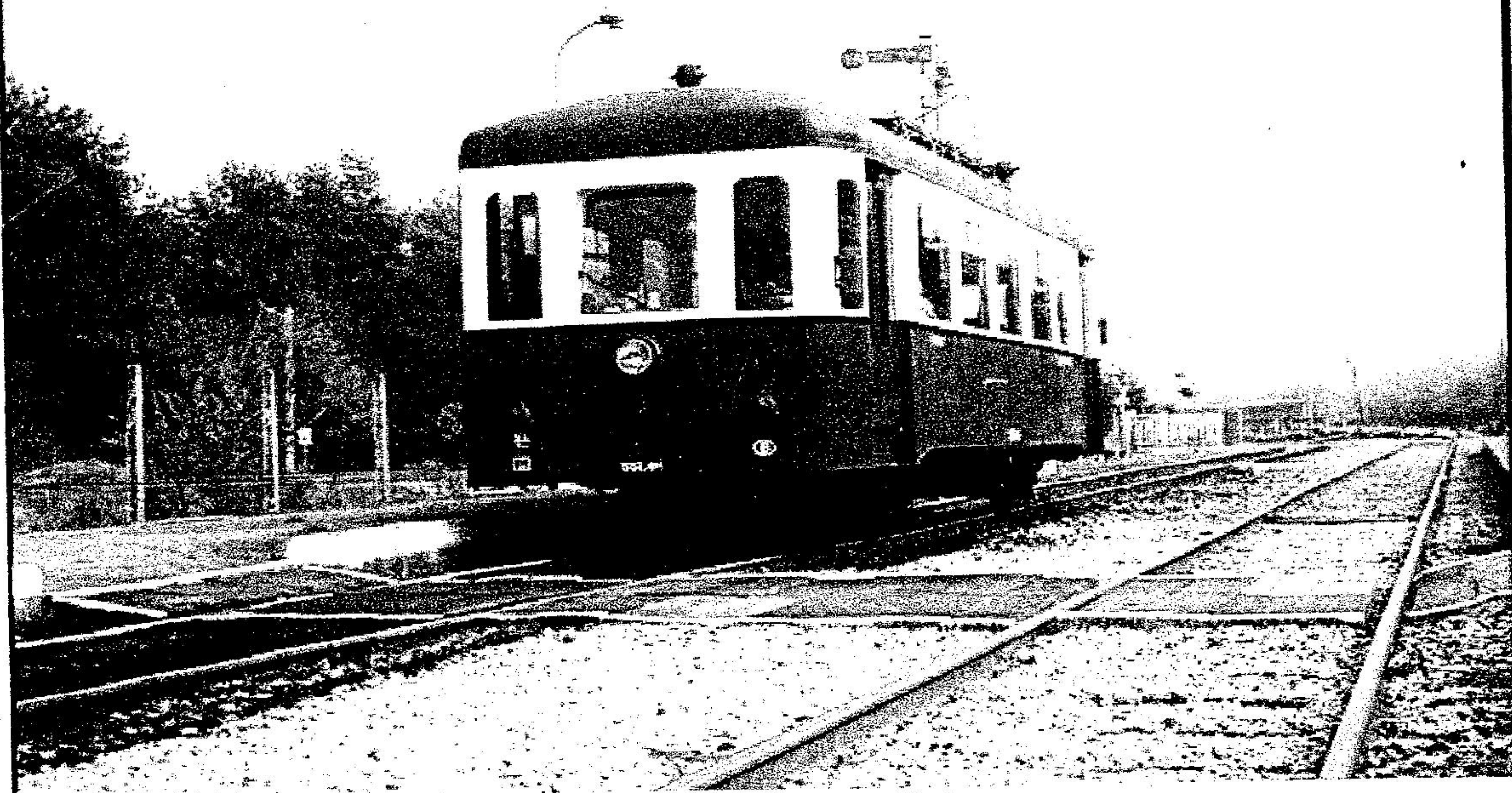


# *L.S.V. Tijdschrift*



*Museumstel 551.48 te Eindhoven*

## *Inhoud :*

Stoomlocomotieven type 13  
Dieselmotorwagen type 620  
Schrappingen type 551 - 552 - 553  
Diesellocs met elektrische verwarming  
Oorlogslocomotieven type 68 & 70  
Exploitatie : lijn 164 - 165  
NMBS actueel

## **Laatste tijdschrift**

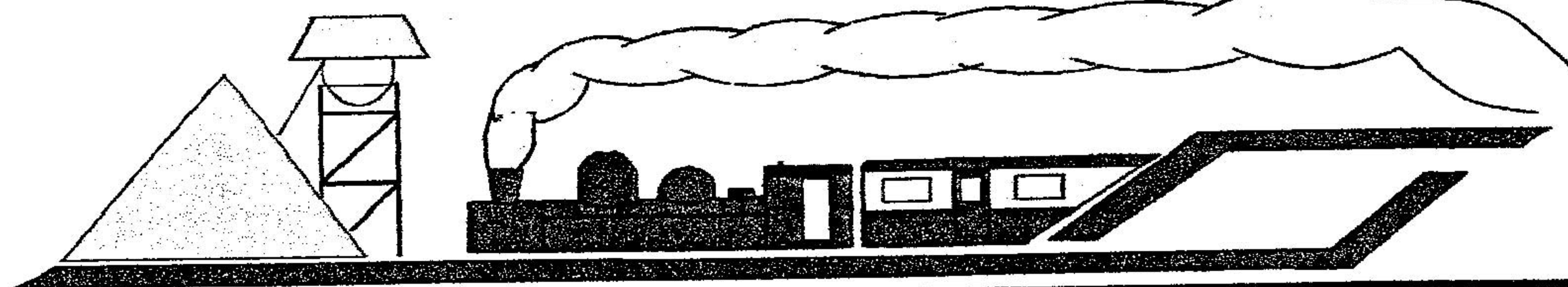
Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

**Nr 114**

**december 2003 - januari 2004**





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

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

**Lidmaatschapsbijdrage :**

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

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

<b>NMBS stoomlocomotieven</b>	<b>type 13</b>	<b>Blz</b>	<b>1</b>
<b>Dieselmotorwagens</b>	<b>type 620</b>	<b>Blz</b>	<b>6</b>
<b>Schrappingen</b>	<b>Type 551</b>	<b>Blz</b>	<b>16</b>
	<b>Type 552 / 553 (reeks 49)</b>	<b>Blz</b>	<b>19</b>
<b>Prototypelocomotieven</b>	<b>Diesellocs met elektrische verwarming</b>	<b>Blz</b>	<b>27</b>
<b>Oorlogslocomotieven</b>	<b>types 68 &amp; 70</b>	<b>Blz</b>	<b>33</b>
<b>Exploitatie</b>	<b>lijn 164 Bastogne - Benonchamps</b>	<b>Blz</b>	<b>37</b>
	<b>Lijn 165 : Athus - Virton - Libramont</b>	<b>Blz</b>	<b>38</b>
<b>N.M.B.S.</b>	<b>actuele gegevens</b>	<b>Blz</b>	<b>43</b>

Gedurende meer dan 25 jaar heb ik meegewerkt of zelfstandig een tijdschrift uitgegeven, in eerste instantie onder de koepel van de VeBOV, maar nadien als TTZ. In 1982 werd immers deze museumverbinding te Zolder opgericht en uitgebaut en deze werd - door de sluiting van de mijnen - overgebracht naar As.

Het tijdschrift groeide uit tot een historisch verantwoord gegeven met ook oog voor het actuele spoorweggebeuren en kostte - samen met de museumexploitatie - zeer veel vrije tijd en tal van problemen. Doch een vijftal jaar geleden zouden me de problemen over het hoofd groeien en ik zocht hulp van de officiële instanties om te Limburg een grootschalig project uit te bouwen. Maar dit liep faliekant af en door de vele nieuwe reglementeringen onder meer bij de Post is het zowel praktisch alsook financieel niet meer mogelijk om een amateurtijdschrift in deze omvang uit te geven. De portokosten voor onze buitenlandse leden nemen praktisch het ganse lidgeld in (en dit in een verenigd Europa).

Om al deze redenen heb ik dan ook de beslissing genomen om het tijdschrift te stoppen : met het tijdschrift van de TSP bestaat een uitstekende vervanging in een vorm die ik toch niet kan bereiken. De verschillende sites op het internet geven bijkomende informatie.

Hiermee wil ik nochtans alle trouwe leden bedanken voor de interesse die ze steeds betoond hebben

**LAATSTE TIJDSCHRIFT**

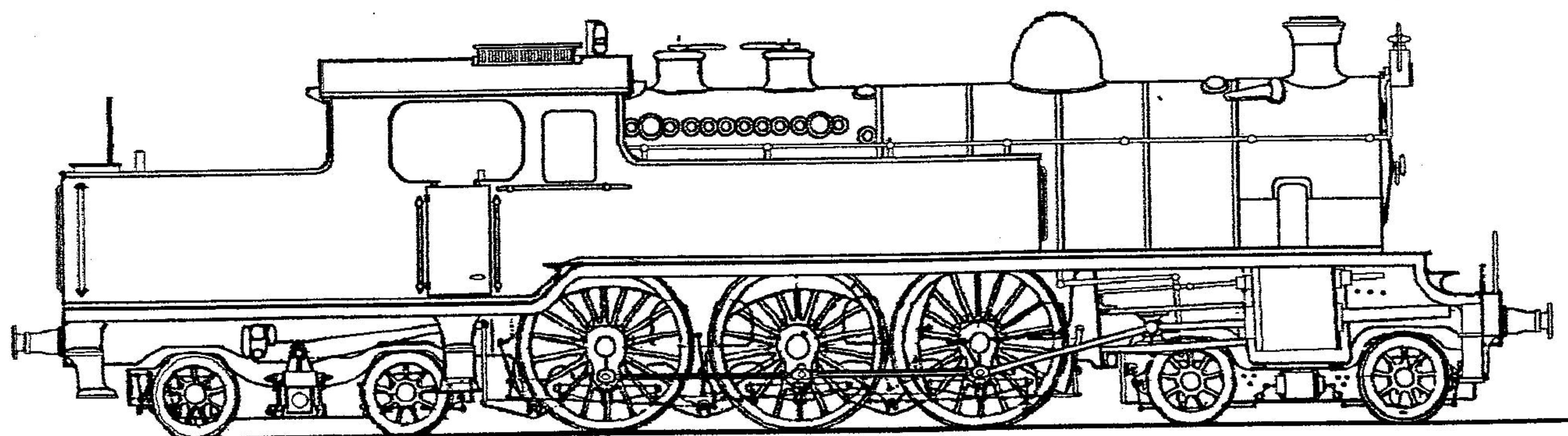


# Stoomlocomotieven type 13

## 1. Voorgeschiedenis

Naast de typen 10 en 36 als typische sneltreinlocomotieven en goederenmachine, zou ingenieur Flamme nog een derde type locomotief ontwerpen. Op dat ogenblik telde de Etat Belge nog tal van kopstations en hier was het keren van de locomotief een ingewikkelde en tijdrovende bezigheid. Daarom moest een machine ontwikkeld worden die zowel vooruit als achteruit de maximale snelheid kon ontwikkelen en toch sterk genoeg was om de zware bloktreinen te slepen. Voor de inzet werd vooral gedacht aan de drukke verbinding tussen Brussel-noord en Antwerpen. Hier kwamen de tenderlocomotieven type 15 tot inzet, maar met hun twee aangedreven assen waren ze niet krachtig genoeg voor de zwaarste treinen.

Daarom werd het plan opgevat om een tenderlocomotief met drie gekoppelde assen te ontwikkelen en hiervoor ging men uit van de krachtige typen 9 met asindeling 2'C. Aan deze machines voegde men gewoon een gelijk draaistel achteraan toe en kwam men tot de asindeling 2'C2'. Men nam zoveel mogelijk alle onderdelen van het type 9 over : zo kregen de nieuwe machines – die de typeaanduiding 13 zouden krijgen – praktisch dezelfde ketel en ook de aandrijving werd men enkele aanpassingen overgenomen. De opdracht voor de bouw van twee prototype locomotieven werd toevertrouwd aan de firma Tubize en deze bouwer zorgde ook voor de ontwikkeling van deze machines.



## 2. De levering en inzet voor WO I:

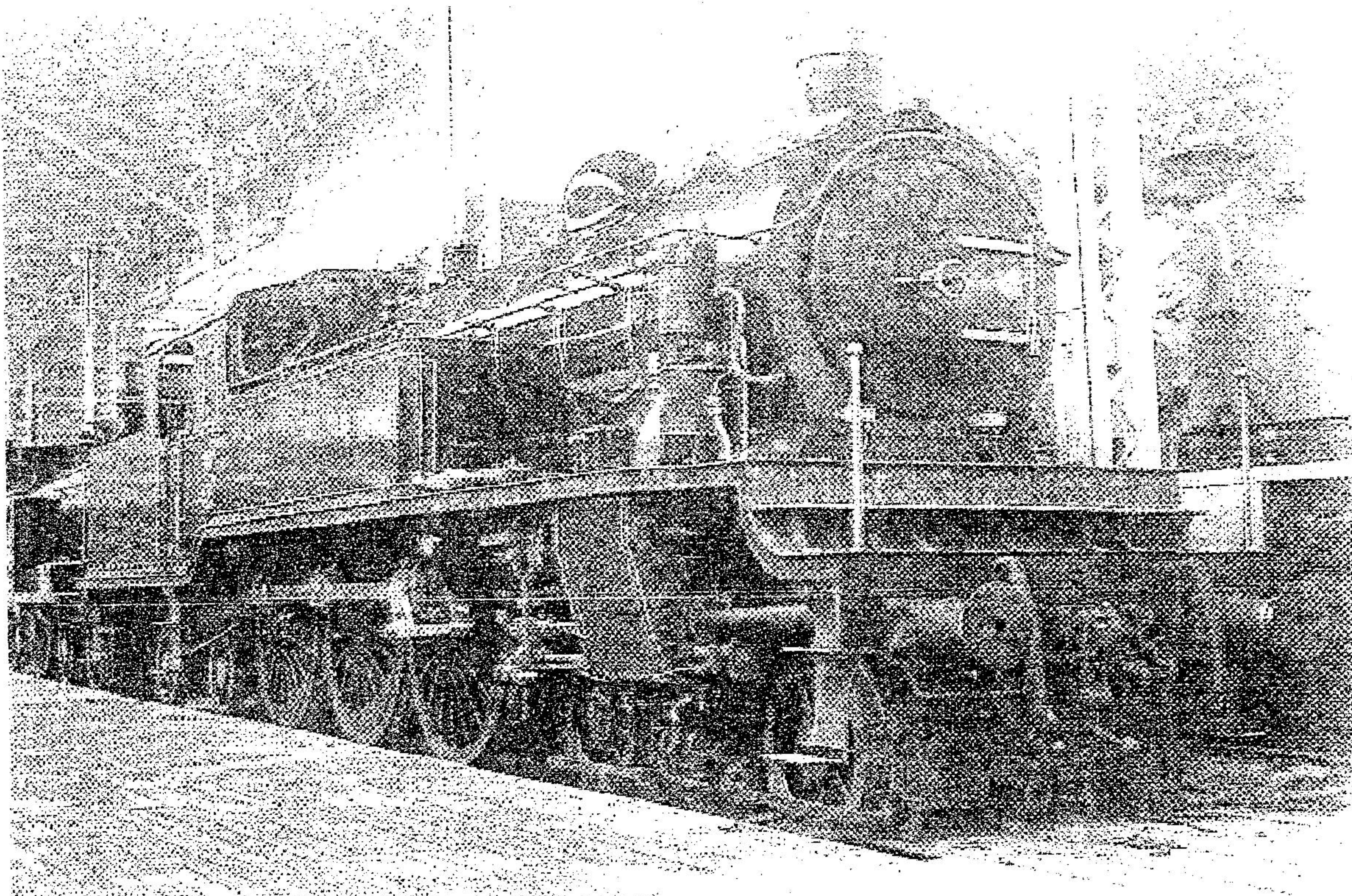
De ontwikkeling en bouw duurde langer dan voorzien en pas in de eerste helft van 1913 werd de 4701 door Tubize afgewerkt. Dit was trouwens dringend nodig, daar deze locomotief de firma vertegenwoordigde op de internationale verkeerstentoonstelling. Deze ging tijdens de zomer van 1913 door te Gent en duurde tot in september. Pas in oktober werd deze machine dan aan de Etat Belge overgedragen en konden de testritten beginnen deze vonden plaats onder andere tussen Brussel en Ottignies voor zware pendeltreinen. Nochtans moesten nog enkele bijstellingen gebeuren de de locomotief ging hiervoor terug naar Tubize en werd dan op 1 februari 1914 officieel afgeleverd.

Intussen was de dreiging van de oorlog zo tastbaar dat de bouw van de tweede machine vertraagd werd en pas in augustus 1914 werd deze locomotief afgeleverd en dadelijk naar Frankrijk afgevoerd. Hier bleef deze gloednieuwe machine waarschijnlijk tijdens de ganse wereldoorlog afgesteld.



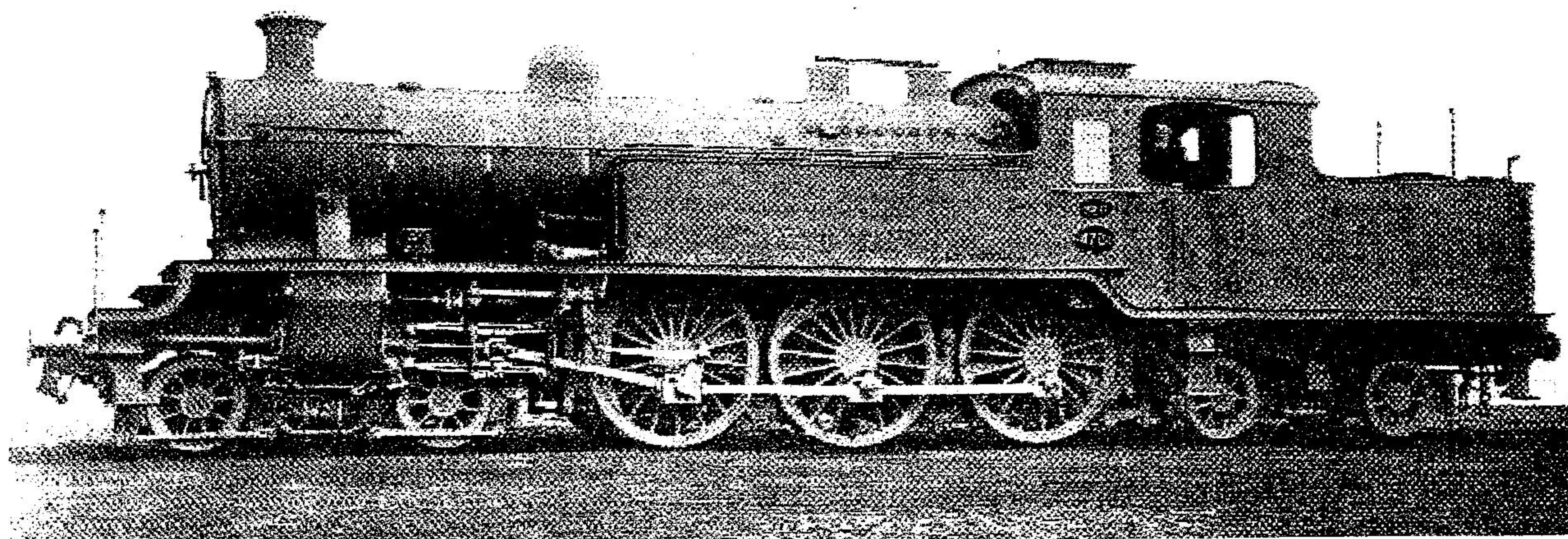
De 4701 daarentegen werd door de Duitse bezetter in beslag genomen en bleef gedurende de ganse oorlog in België achter. Of de machine ingezet werd is onduidelijk. Wel werd ze in het nieuwe Duitse nummerschema opgenomen als een machine buiten type

### 3. De inzet na WO I:



*De 4701 werd te Gent ten toongesteld tijdens de zomermaanden van 1913.*

In tegenstelling met veel andere typen bleven deze twee machines praktisch onbeschadigd en de 4702 kon dan ook dadelijk na de bevrijding van ons land ingezet worden. Ze sleepte in deze troebele periode vooral de zware pendeltreinen tussen Brussel-Leopoldswijk en Ottignies, maar werd ook gebruikt voor enkele diensten naar Charleroi. Eind 1919 kwam ook de 4701 vanuit Frankrijk terug en nu kon een eerste officiële inzetreeks opgesteld worden voor deze beide machines. Ze waren gestationeerd te Brussel-noord en gedurende de ene inzetdag werd het type 13 enkel gebruikt tussen Brussel-Leopoldswijk en Ottignies. Bij beschikbaarheid werd de tweede machine gebruikt richting Antwerpen-centraal.



*Officiële fabrieksfoto van de 4701*



Tijdens de volgende jaren voldeden de beide machines ruimschoots aan de verwachtingen en werden ze praktisch onafgebroken gebruikt en de onderstaande tabel geeft de inzetgegevens van dit type.

Overzicht van de diensten van het type 13 tussen beide wereldoorlogen

Jaar	09/1922	06/1923	06/1924	06/1925	06/1926	06/1927	06/1928
Berchem	2	1	1		2	1	
Ottignies				2			
Antwerpen-zuid							

Jaar	06/1929	05/1930	09/1930	05/1931			
Berchem							
Ottignies							
Antwerpen-zuid	1	0	1				

Brussel-noord : (1918 – 1922)

Zoals reeds voorheen vermeld zouden de typen 13 in eerste instantie gebruikt worden op de verbinding naar Ottignies, maar vanaf eind 1919 werden ze aangeduid voor het slepen van een aantal zware omnibustreinen tussen Brussel-noord en Antwerpen-centraal, tijdens de daluren sleepten ze daarentegen ook enkele bloktreinen op dezelfde verbinding. Voor de zomerregeling van 1922 werden de beide machines gemuteerd naar de nieuwe stelplaats van Berchem.

Berchem : (1922 – 1925 / 1925 – 1927)

De mutatie had geen invloed op de inzet van de machines en opnieuw werden ze enkel gebruikt op de verbinding naar Brussel-noord. De stelplaats Berchem was trouwens beter uitgerust voor het onderhoud van deze zwaardere en langere locomotieven en enkel dit verklaart deze transfer. Met ingang van de winterregeling 1922 / 1923 werd de eerste reeks met twee plandagen opgesteld. Ze reden vooral de zware semi-directe en omnibustreinen en de inzet voor bloktreinen – die minder zwaar waren – werd beperkt tot slechts enkele slagen. Daar er regelmatig lichtere tenderlocomotieven type 15S moesten inspringen in de reeks, besliste men om de eigen inzetreeks in te korten en enkel nog de zwaarste treinen in deze reeks te voorzien. Bij beschikbaarheid reed de tweede locomotief mee in de inzetreeks van het type 15S. Hiervoor was een inzetreeks met 3 inzetdagen voorzien, vanaf 1923 reden ze mee samen met de typen 9, met name de diensten tussen Antwerpen en Brussel. Gedurende de volgende jaren zou de inzet verminderen en het daggemiddelde daalde tot ca. 200 km. De winterregeling van 1924 / 1925 zou de laatste zijn te Berchem en in februari 1925 verhuisden de machines naar Ottignies. Deze stationering duurde slechts tot in september van hetzelfde jaar en nadien kwamen beide machines terug naar Berchem en voor de winterregeling van 1925 werden opnieuw 2 inzetdagen opgesteld met de vorige diensten.

Nochtans waren deze eenlingen niet meer echt geliefd en werden ze zoveel mogelijk terzijde gelaten en namen de typen 9 het grootste deel van de diensten voor hun rekening. Dit had tot gevolg dat voor de zomerregeling van 1926 geen eigen reeks meer opgesteld werd en dat de tenderlocs meereden in de verschillende reizigersreeksen van Berchem. Deze toestand duurde tot na de zomerregeling van 1928: de inzet was vrij beperkt en slechts voor de zomerregeling van 1927 kregen ze nogmaals een eigen inzet. In september 1928 gingen ze over naar de naburige stelplaats Antwerpen-zuid.

Ottignies : (1925)

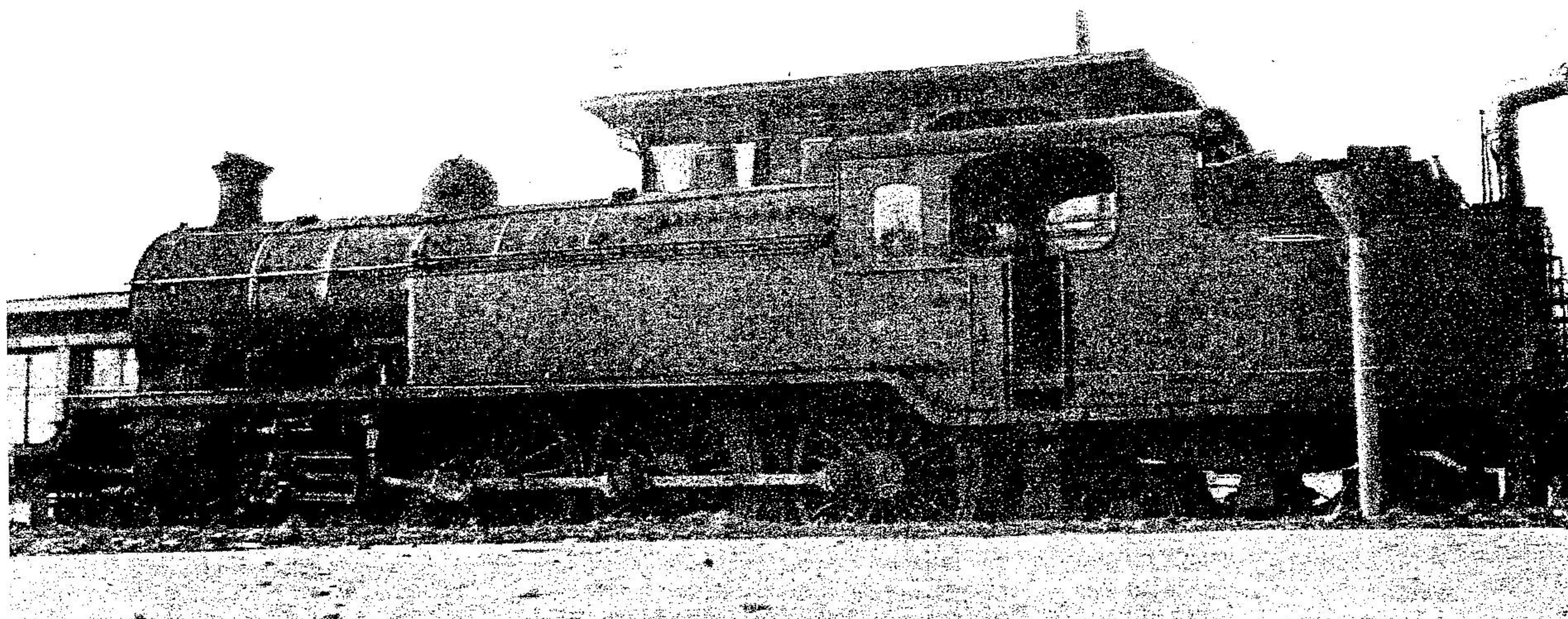
De beide machines werden in de loop van april 1925 naar Ottignies overgeplaatst en hier werd een reeks met twee plandagen opgesteld: het voorzag 6 diensten voor zware voorstadstreinen naar Brussel-Leopoldswijk. Verder was er één dienst naar Brussel-noord en verder werd ook éénmaal Clarleroi Ouest bereikt. Nochtans voldeden de machines hier niet en na de zomerregeling werd de inzet te Ottignies opgeheven en verhuisden de 4701 en 4702 terug naar Berchem.



**Antwerpen-zuid : (1929 - 1931)**

De toewijzing aan Antwerpen-zuid roept toch wat vragen op: deze stelplaats had in reizigersdienst enkel de typen 16 en deze reden vooral lokale treinen. In de reeks waren ook enkele diensten tussen Antwerpen en Brussel-noord maar deze waren vrij beperkt. Eind 1928 verhuisden de typen 13 dan toch en er werd in eerste instantie een inzetreeks met één plandag opgesteld en deze voorzag vooral de treinen tussen Antwerpen en Brussel over de lijn 25. Nochtans zouden de machines ook ingezet worden op de verbinding tussen Antwerpen en Mechelen en verder Brussel via Boom en Willebroek. In de reeks van het type 16 waren er ook een aantal treinen naar Dendermonde aanwezig.

Deze toestand bleef gedurende twee jaar constant, maar op dat ogenblik moesten de typen 13 hun tweede grote herziening ondergaan. Inmiddels waren de elektrificatiewerken gestart en hadden beide machines geen echt voordeel meer en werd beslist om ze af te voeren. Dit gebeurde na de winterregeling van 1930 in de loop van april 1931. Na een korte afsteltijd in de CW Mechelen werden ze omstreeks 1934 gesloopt.



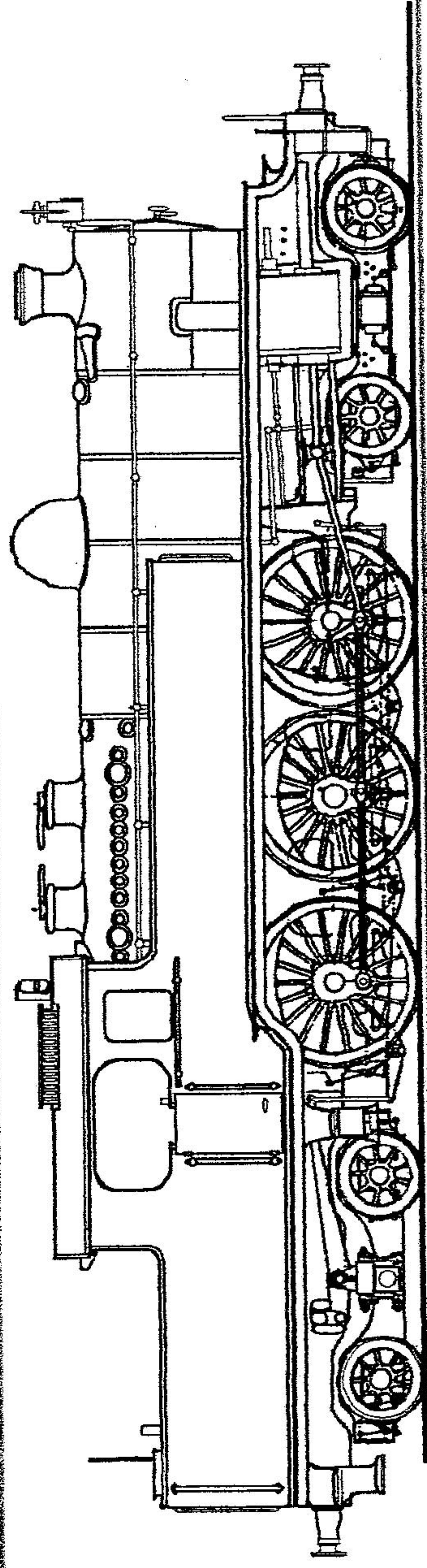
*De 4702 maakt zich te Antwerpen-centraal klaar voor het vertrek naar Brussel-noord.*

Numm		Effect		Bouwer			
1835	MDGB 1931	1946	IN	UIT	NAAM	NUM	OPMERK
4701	010006	–	–	01/02/14	24/03/31	Tubize	1763
4702		–	–	21/08/14	24/03/31	Tubize	1764



# Stoomlokomotief type 13

2'C



Tubize

2

Loopbaan :

Nummering :

Effektief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleinevlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

12 bar

cramption

3 026 mm

1 040 mm

3,15 m<sup>2</sup>

16,00 m<sup>2</sup>

21

118 / 127 mm

m<sup>2</sup>

168

45 / 50 mm

m<sup>2</sup>

3 920 mm

123,62 m<sup>2</sup>

139,62 m<sup>2</sup>

30,15 m<sup>2</sup>

1 600 mm

27 mm

14 - 20 mm

8,156 m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

Almetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

2 650 + 3 835 + 2 020 +

1 980 + 3 325 + 2 360mm

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

7 de as

Massa /lopende meter

Inhoud watertender s:

Inhoud kolenbak :

16 078 mm

15 578 mm

3 150 mm

2 805 mm

4 280 mm

12 710 mm

695 mm

1 290 mm

1 800 mm

900 mm

122 200 kg

15 400 kg

15 400 kg

19 600 kg

19 700 kg

19 700 kg

15 500 kg

15 500 kg

7 588 kg/m

14 000 liter

6 000 kg



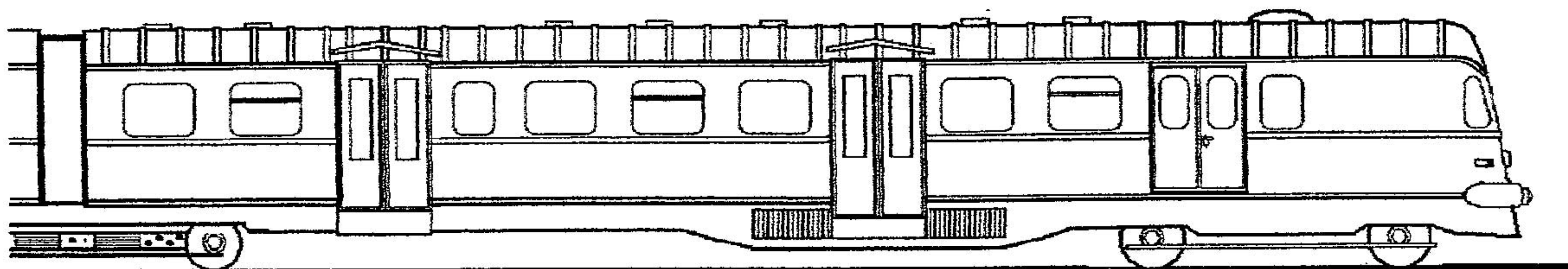
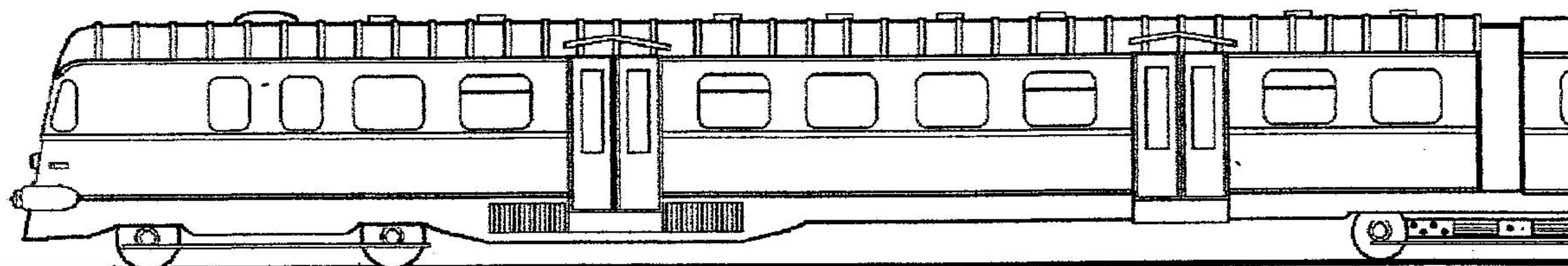
# *Dieselmotorwagen*

## *Type 652.1 > Type 620*

### 1. Voorgeschiedenis :

Gelijktijdig met de typen 608, besliste men op dezelfde basis een eenvoudig tweeledig stel te ontwikkelen. Dit nieuwe stel – dat dezelfde prestaties moest hebben als de oudere type 652 – was niet bedoeld om de sneltreinen tussen de grote steden te verzekeren, maar moest gewone semi-directe treinen tussen de grote provinciesteden rijden. Uitgerekend op de noden werden er in het totaal 12 stellen nodig en de studie voor de nieuwe stellen werd uitgevoerd door de Usines de Braine-le-Comte, dit samen met de nieuwe elektrische omnibusstellen voor de lijn Antwerpen – Brussel – Charleroi.

Voor de motorisatie koos men resoluut een identieke opstelling als bij de typen 608: elk deel kreeg hierbij een eigen onafhankelijke motor. Men koos opnieuw voor de achtcilinder motor van de firma Carels, een mechanische overbrenging van SLM Winterthur en de aandrijving van de beide motorassen van het draaistel type Görlitz door middel van cardanassen en asbruggen. Verder waren de beide ksthelften op een gemeenschappelijk Jacobsdraaistel geplaatst. Door deze opstelling konden de motorwagens een snelheid van 135 km/h bereiken.

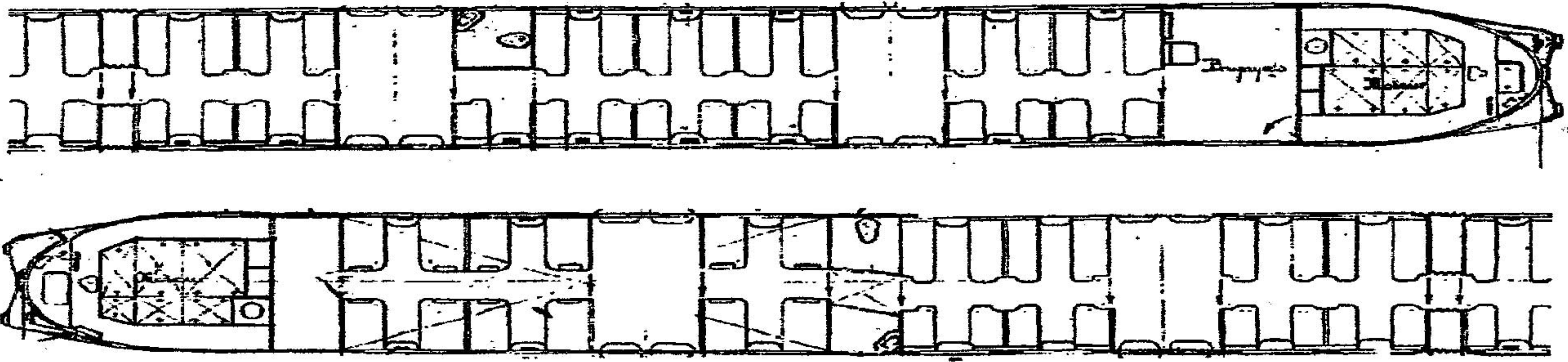


De bouw van de motorstellen werd toevertrouwd aan twee firma's: Baume & Merpent te La Louvière en les Usines de Braine-le-comte. In tegenstelling met de motorwagens type 608, koos men voor de kast en de binneninrichting niet voor de M1- rijtuigen, maar wel voor de uitrusting van de tweeledige elektrische stellen type '39 (later nummers 001 – 008). Hierin was het interieur vrij sober uitgevoerd met houten banken in multiplex platen. Zo waren er 11 derde klasse afdelingen en drie iets grotere tweede klasse afdelingen. Verder was er een toilet aanwezig in elk rijtuig. Het voorste gedeelte met de stuurpost werd ingenomen door de dieselmotor en de transmissie;

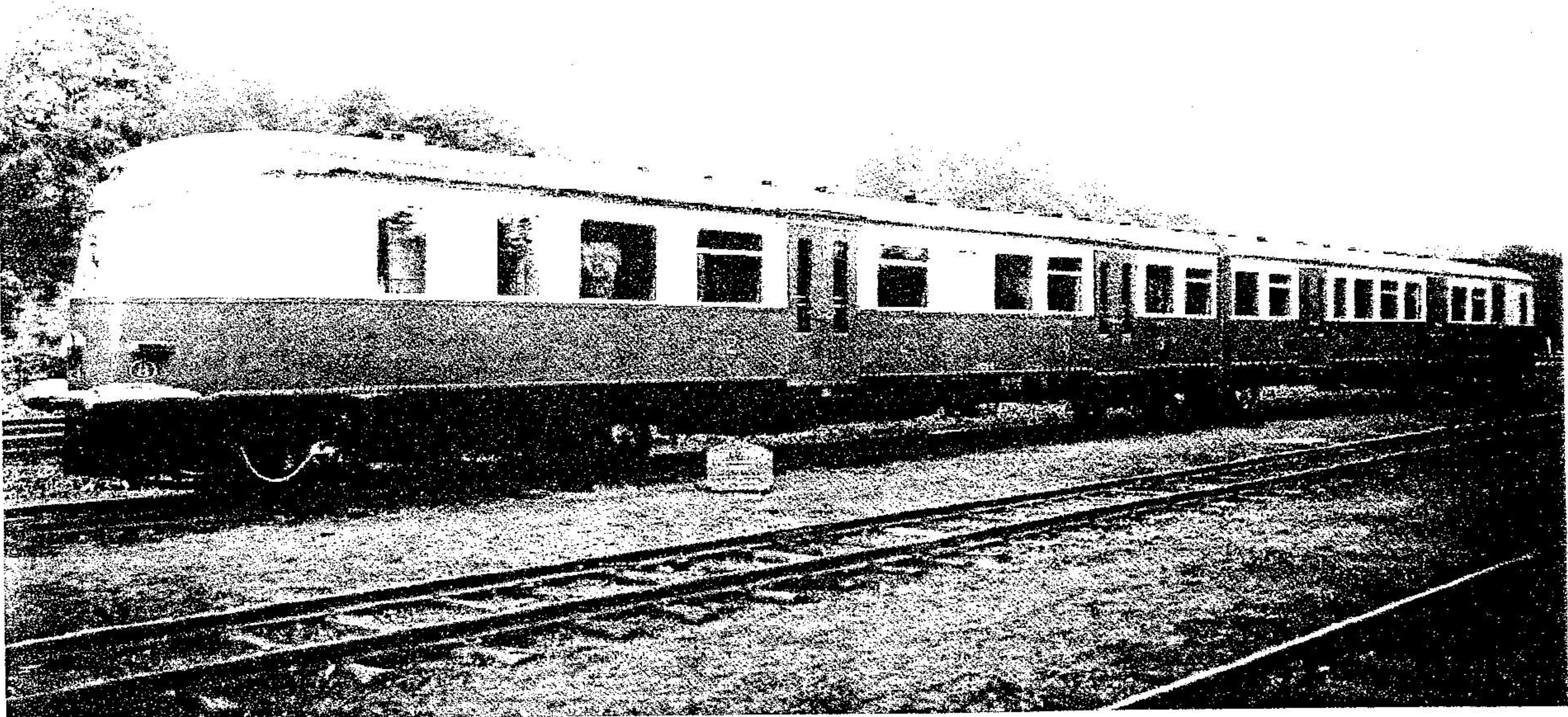
De toegang tot de rijtuigen werd uitgevoerd door twee pneumatisch bediende draaideuren, een verdere deur gaf toegang tot de bagageafdeling. De ventilatie van de afdelingen werd verzekerd door kleine klapvensters die afwisselend aangebracht werden aan weerszijden van de kast.

De 12 bestelde stellen werden in de loop van 1939 aan de N.M.B.S. afgeleverd en ze kregen de nummers 652.11 tot 652.22 toegewezen.





## 2. De loopbaan :



*Fabrieksfoto van de type 652.1 bij het buitenrijden van het bedrijf "Baume & Merpent"*

## Brussel-zuid :

Na de eerste testritten op verschillende lijnen van het net, kwamen de nieuwe stellen te Brussel-zuid (autorails) in depot en in deze laatste vooroorlogse periode werd een eerste inzetreeks met 3 inzetdagen opgesteld voor de zomerregeling van 1939. De meeste diensten werden verzekerd tussen Brussel en Antwerpen en verder naar Essen. Verder waren er waarschijnlijk ook ritten naar het zuidelijk deel van het land, onder meer naar Wavre en Charleroi.

Voor de winterregeling van 1939 werd de inzetreeks al verdubbeld met nu ook diensten naar Kortrijk en Roeselare en naar Ath. Doch de oorlogsdreiging zou de inzet in de volgende maanden verder beperken en vanaf begin 1940 zouden de stellen steeds minder gebruikt worden, deels door een nijpend brandstofgebrek.

Al dadelijk na de bezetting van ons land, was er geen brandstof meer en moesten de dieselmotorwagens afgesteld worden en voor de 12 stellen werd Brussel-zuid als afstelplaats uitgekozen. Nochtans zouden deze motorwagens de tweede wereldoorlog niet zonder kleerscheuren doorkomen. Bij verschillende branden na diverse bombardementen, werden de 652.14 en 652.22 onherstelbaar vernield en zes verdere stellen werden min



of meer zwaar beschadigd. Enkel de stellen 652.13, 652.16, 652.19 en 652.20 waren slechts licht beschadigd en konden eind 1945, begin 1946 terug in dienst komen.

In mei 1946 werden de overblijvende stellen hernummerd in type 620, ze behielden voor het grootste gedeelte hun rangnummer, enkel de 652.21 vulde de plaats op van de buiten dienst gestelde 652.14 en kreeg hierdoor het nummer 620.04. De tabel op het einde van het hoofdstuk geeft deze nummering in detail.

Inmiddels kwamen ook de zwaarder beschadigde stellen terug in dienst, maar nu verloren ze hun blauw - beige livrei en kwamen op de sporen in de groene kleurstelling met de twee groentinten.

In 1947 werd een inzetreeks met vier dagen opgesteld en we hadden in detail :

**Reeks B : Daggemiddelde : 309 km tweeploegenstelsel.**

Dag 1	76 km	Brussel - Antwerpen en terug (twee maal)
Dag 2	111 km	Brussel-leopoldswijk - Wavre en terug
Dag 3	585 km	Brussel - Kortrijk - Roeselare en terug Brussel - Edingen en terug Brussel - Manage en terug Brussel - Charleroi en terug
Dag 4	462 km	Brussel - Mechelen en terug (tweemaal) Brussel - Baulers en terug Brussel - Nivelles en terug Brussel - St-Niklaas en terug

Geleidelijk aan kwamen ook de overige zwaar beschadigde motorwagens terug in dienst en begin 1949 waren alle 10 stellen hersteld. Reden van deze late revisie is het feit dat zowel de stoomlocs als de rijtuigen voorrang kregen en dat diverse reserve- onderdelen een lange leveringstijd vergden. Dit had ook tot gevolg dat de inzet steeds verder steeg tot niet minder dan 8 plandagen in 1952, dit voor 10 beschikbare motorwagens.

De bovenstaande inzet bleef voor het grootste gedeelte gehandhaafd, maar er waren tal van nieuwe bestemmingen: naar het oosten werd Leuven en Diest bereikt, maar de hoofdinzet kenden de motorwagens nu op de verbinding ten zuidwesten van Brussel met als eindstations Zottegem, Geraardsbergen, Aalst en zelfs Brugge in het Nederlandstalige gewest en Soignies, Tournai en Mons in het Waalse gewest. Verder was er een ganse dag voorzien voor alle pendelritten tussen Mons en Quévy, maar ook St-Ghislain werd bereikt.

Andere bestemmingen waren Willebroek, St-Niklaas en ook Ottignies vanuit Brussel-Leopoldswijk. In deze reeks B werd opnieuw een daggemiddelde van meer dan 300 km behaald. Maar de oprukkende elektrificaties zou het inzetgebied van de motorwagens stilaan gaan beperken en moesten er constant nieuwe bestemmingen gezocht worden. Zo verdwenen de typen 620 voor de hoofdassen van het net - verdreven door de elektrische motorrijtuigen - en waren er nieuwe bestemmingen zoals Dendermonde en Ath. Maar voor een gedeelte werd vanaf 1953 ook de inzet vanuit Antwerpen uitgevoerd op de verbinding naar Essen en zelfs Roosendaal. Tijdens de volgende jaren wisselde de inzet nog verder en we kunnen deze nu vergelijken met de regeling van 1958 waar nog slechts zes dagen ingenomen werden :

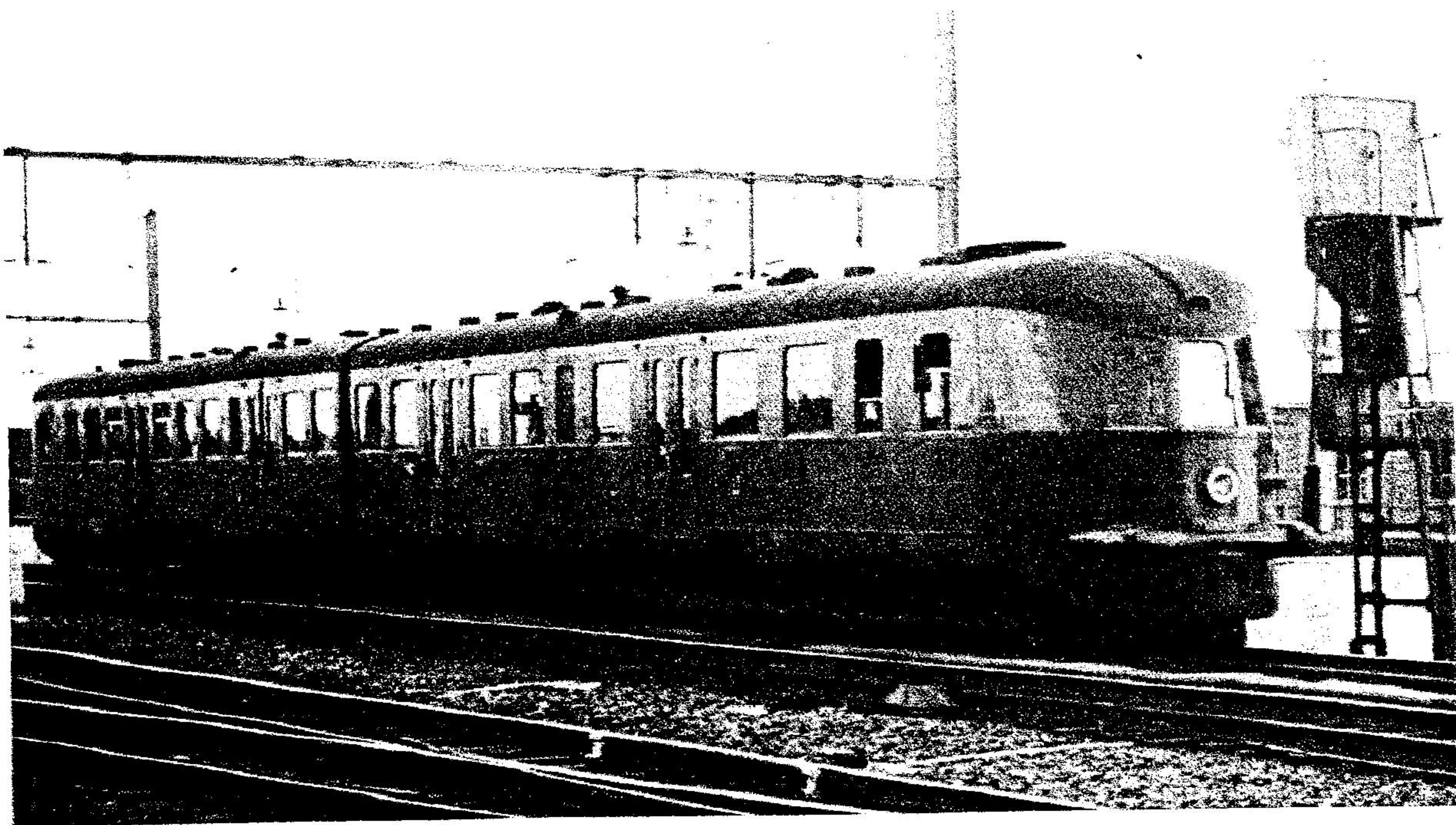
**Reeks B : daggemiddelde 559 km drieploegenstelsel**

Dag 1	266 km	Onderhoud te Brussel-zuid Brussel - Geraardsbergen en terug Brussel - Edingen en terug Brussel - Diest en terug
Dag 2	546 km	Brussel - Ecaussines en terug Brussel - Dendermonde en terug (tweemaal) Brussel - Manage en terug Brussel - Mons - St-Ghislain en terug



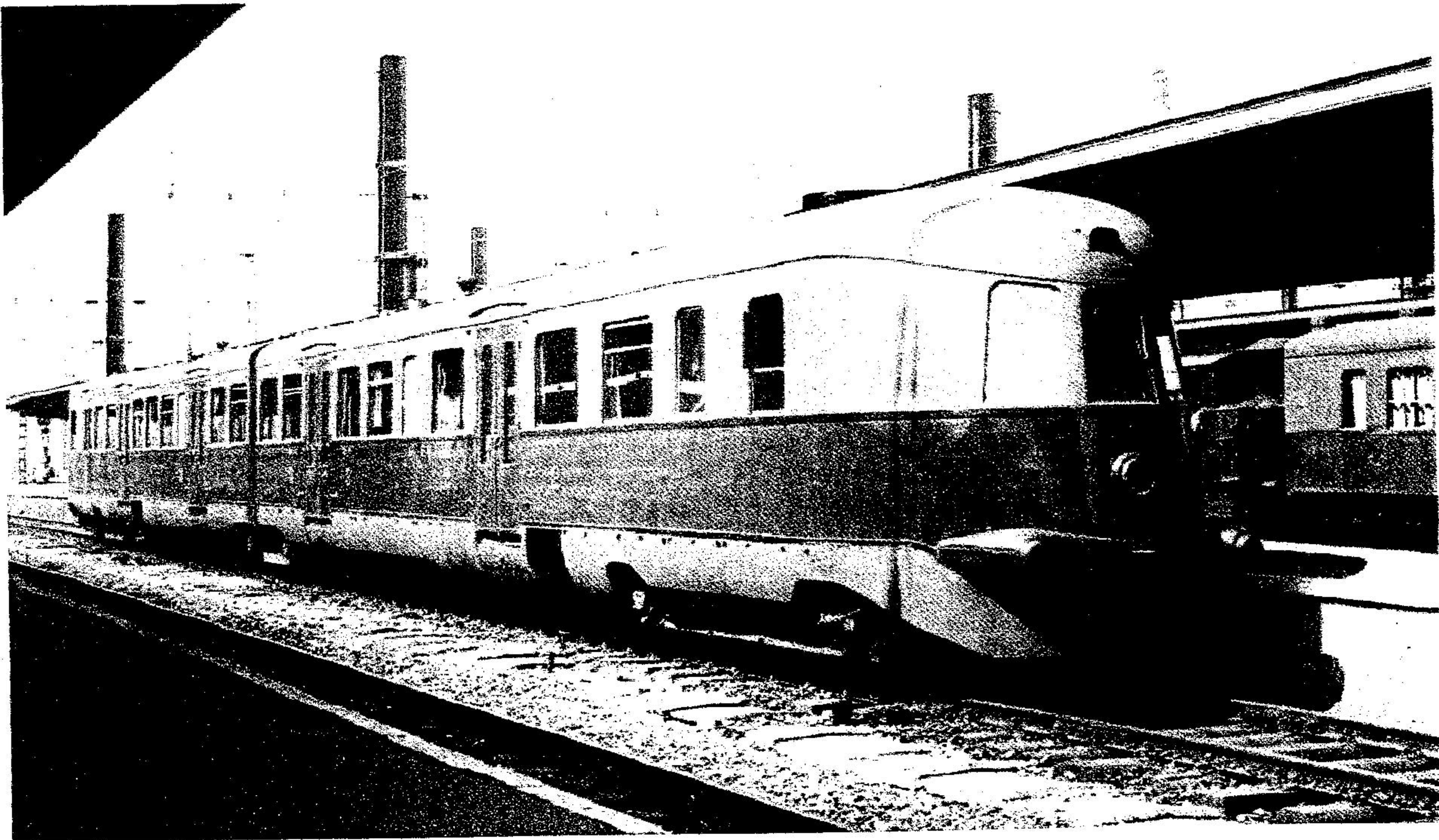
Dag 3	430 km	Brussel – Soignies – Houdeng en terug Brussel – Denderleeuw en terug Brussel – Zottegem en terug Brussel – Burst – Zottegem – Gent – Brussel
Dag 4	917 km	Brussel – Bassily – Halle – Ath – Tournai – Brussel Brussel – Tournai en terug Brussel – Mons – Quévy en terug Brussel – Gent – Zottegem – Brussel
Dag 5	560 km	Brussel – Mons en terug Brussel – St-Niklaas en terug Brussel – Geraardsbergen – Denderleeuw – Gent – Brussel Brussel – Gent en terug
Dag 6	636 km	Brussel – Mons Pendelritten Mons – Quévy Mons – Charleroi en terug Mons – Brussel Brussel – Mons en terug (tweemaal) Brussel – Aalst en terug

Naast deze bestemmingen werd tijdens het weekend ook nog tweemaal naar Kortrijk doorgereden en verder werd ook nog Mechelen en Jurbise bereikt. Op zaterdag werd er vanuit Diest doorgereden tot in Hasselt. Maar op dat ogenblik zouden de inzetmogelijkheden vanuit Brussel zouden verminderen. Door de hogere ouderdom en door het feit dat de comforteisen steeds verhoogden zou men stilaan beslissen om de diensten vanuit de hoofdstad te verminderen en naar een nieuwe inzetplaats uit te kijken. Nochtans zouden ze nog tot in september 1961 te Brussel blijven. Wel zouden 7 van de 10 motorwagens voor enkele maanden naar Schaarbeek gemuteerd worden, maar in deze stelplaats verzekerden ze geen enkele dienst.

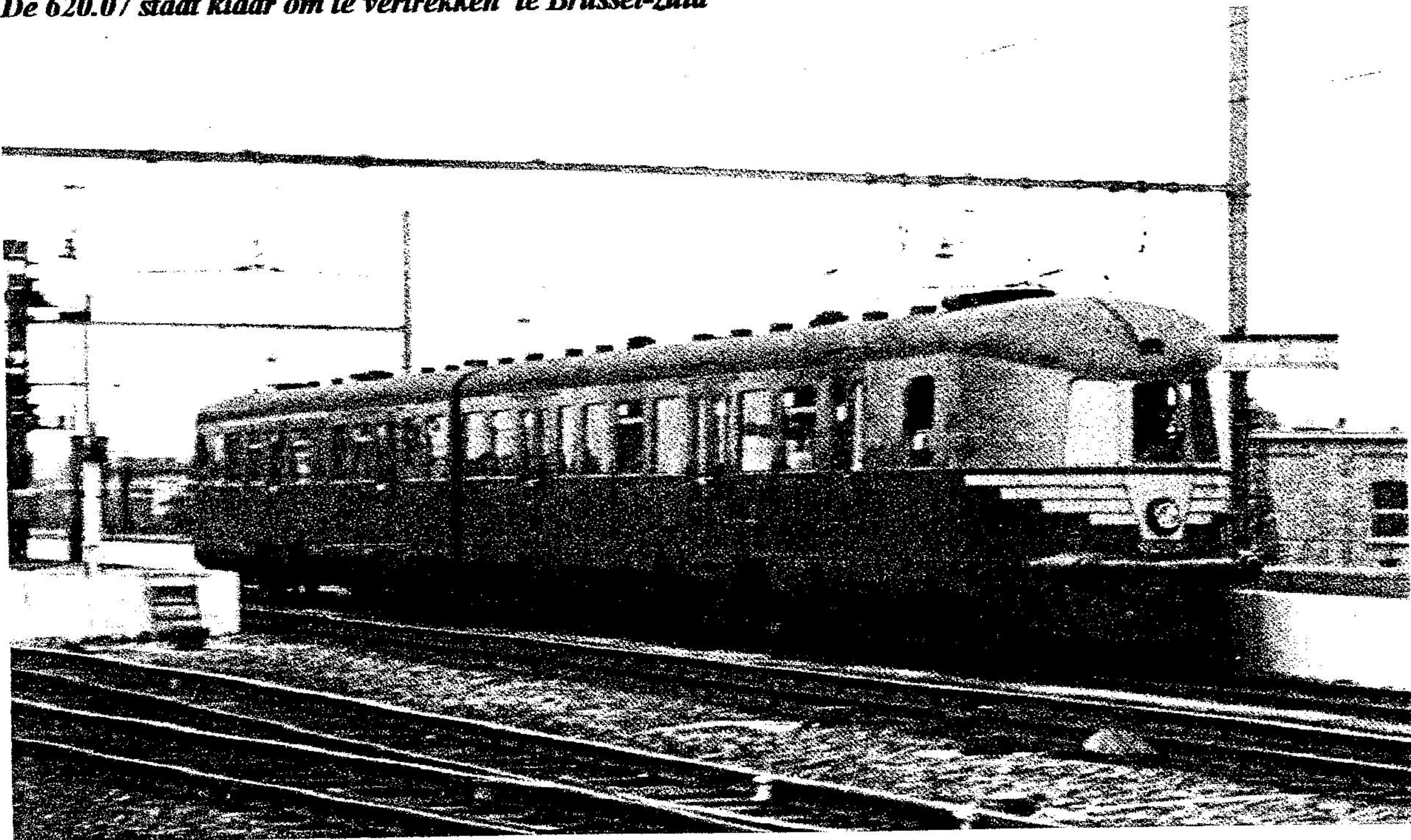


*De 620.03 verlaat het station Antwerpen-oost richting Essen.*





*De 620.07 staat klaar om te vertrekken te Brussel-zuid*



*De 620.03 heeft al zijn zichtbaarheidsstrepen bij zijn doortocht te Antwerpen-oost in 1955.*

### **Stelplaats Schaarbeek :**

De motorwagens 620.01 – 620.03, 620.05, 620.07, 620.09 en 620.10 zouden eind september 1961 naar deze stelplaats overkomen in afwachting van hun transfer naar Walcourt. Een maand later waren ze naar hun nieuwe zuidelijker depot uitgeweken.



**Stelplaats Walcourt > Monceau :**

Daar de inzetmogelijkheden te Brussel wegvielen, keek men naar nieuwe inzetgebieden en net zoals het type 608, zouden ook de stellen type 620 naar het landelijke Walcourt verhuizen. De 620.08 werd al in mei 1961 voor personeelsopleiding naar Walcourt gestuurd en een maand later gingen ook de 620.04 en 620.08 naar deze stelplaats over. De overige motorwagens werden vanuit Schaarbeek in oktober 1961 gemuteerd en voor de volgende winterregeling werd een eigen inzetreeks met 6 plandagen opgesteld. De tweeleige motorwagens werden vooral gebruikt voor de doorgaande verbindingen vanuit Charleroi-sud naar Mariembourg en vooral ook de piekurtreinen in de omgeving van Charleroi met als eindbestemming Walcourt. Hier waren ze beter geschikt dat de eenledige motorwagens type 608 omwille van hun grotere capaciteit. Deze was vooral nodig in het noordelijke gedeelte van de lijn. Om deze reden werden ze ook meer gebruikt in de richting Erquelines omdat ook hier een groter reizigerspotentieel was. In de daluren waren er ook diensten naar Chimay en in mindere mate ook Treignes. Mogelijk werd ook in deze beginperiode doorgereden tot in Florennes

Deze toestand bleef gedurende vele jaren constant, nochtans zou een aantal van de verbindingen voor de bijl gaan: Florennes zag zijn spoorwegverbinding met Walcourt in juli 1962 verdwijnen en op 29 september 1963 werd het reizigersverkeer tussen Mariembourg en Treignes opgeheven. Enkele maanden later verloor de stelplaats Walcourt zijn onderhoudsdiensten en verhuisden alle stellen voor hun onderhoud naar Monceau, dit had echter geen invloed op de inzet, daat de personeelsinzet bleef te Walcourt behouden.

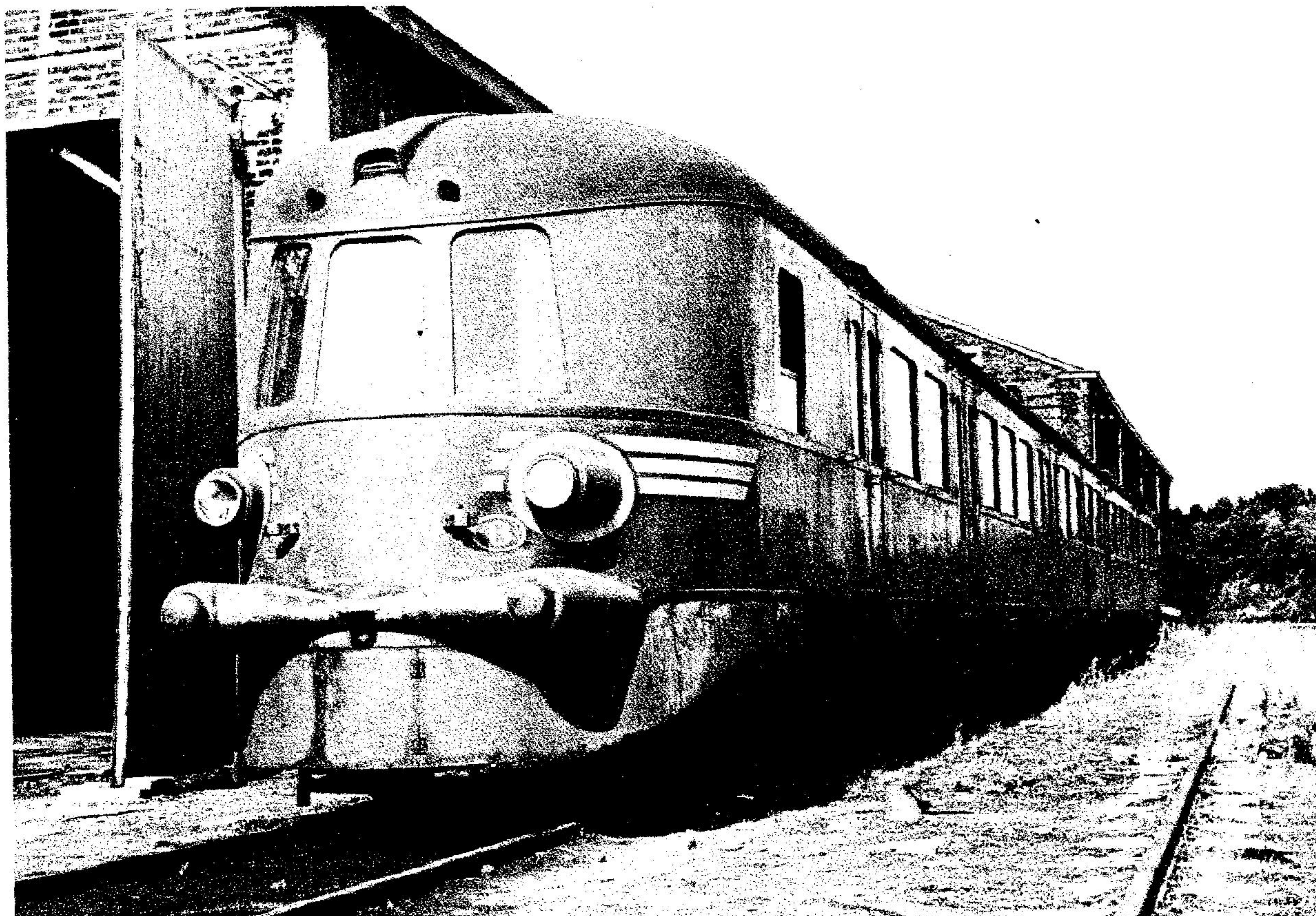
Voor de zomerregeling van 1964 werd de laatste uitgebreide reeks – zes plandagen – voor het type 620 opgesteld en daarom bespreken we deze inzet in detail :

	Reeks AW	6 plandagen	daggemiddelde : 301 km / drieploegenstelsel
Dag 1	427 km	6510/6509 6409/6416 6413/6422 6545/6544 6553/6554 6559	Walcourt – Charleroi – Mariembourg – Charleroi Charleroi – Erquelines en terug Charleroi – Erquelines en terug Charleroi – Walcourt en terug Charleroi – Mariembourg en terug Charleroi – Mariembourg (overnachting)
Dag 2	93 km	6506/6507 6606 Los	Mariembourg – Charleroi en terug Mariembourg – Walcourt Walcourt – Monceau (onderhoud) – Walcourt
Dag 3	382 km	6504/6505 6515/6607 6609 6654/6655 6526 6523/6616 6615/6542 6550	Walcourt – Charleroi en terug Charleroi – Mariembourg – Walcourt Walcourt – Mariembourg Mariembourg – Couvin en terug Mariembourg – Charleroi Charleroi – Mariembourg – Walcourt Walcourt – Mariembourg en terug Mariembourg – Charleroi (los Walcourt)
Dag 4	156 km	6527 6433 / los 6547/6548 6425/6436 6583	Planton Walcourt Walcourt – Charleroi Charleroi – Lobbes en terug Charleroi – Walcourt en terug Charleroi – Erquelines en terug Charleroi – Walcourt
Dag 5	304 km	6500 6417/6412 6519 6529/6524 6611/6614 6523/6529 6549	Walcourt – Charleroi Charleroi – Erquelines en terug Charleroi – Walcourt Walcourt – Jamioux en terug (op woensdag) Walcourt – Mariembourg en terug Walcourt – Charleroi en terug Walcourt – Mariembourg (uitslaap)



Dag 6	376 km	6502	Mariembourg – Walcourt
		6502/6501.3	Walcourt – Charleroi en terug
		6512	Walcourt – Charleroi
		6405/6414	Charleroi – Erquelines en terug
		6411/6420	Charleroi – Erquelines en terug
		6436/6428	Charleroi – Lobbes en terug
		6437 / Los	Charleroi – Lobbes en terug
		6535/6546	Charleroi – Mariembourg en terug
		6557	Charleroi – Walcourt

Na deze dienstregeling ging het snel achteruit : voor de winterregeling van 1964 ging de verbinding tussen Mariembourg en Chimay dicht en de éénledige stellen type 608 zouden nu versterkt gebruikt worden op de verbinding Walcourt – Mariembourg. Hierdoor werden de typen 620 gedeeltelijk verdrongen van de lijn 132 en kregen in compensatie enkele treinen tussen Charleroi-ouest – Ottignies in hun reeks. Enkele maanden later – in januari 1965 werd de verbinding naar Erquelines onder draad gebracht en zowel voor de typen 608 als voor de stellen type 620 werd nog een inzetreeks met elk twee dagen opgesteld. De diensten beperkten zich tussen Charleroi en Mariembourg. Maar men zocht naar een verbeterde inzet en deze werd gevonden in de (gloednieuwe) trek – duwstellen opgebouwd uit de M2- rijtuigen, dit gesleept door een type 200 van Monceau. Deze oplossing bracht geen comfortverbetering met zich mee en de inzet van deze zware diesellocomotieven was ook niet rendabel, maar toch werd deze oplossing doorgezet. Alle motorwagens werden vanaf midden 1965 afgesteld en tot eind van het jaar reden ze nog sporadisch enkele diensten. Nadien verbleven ze eerst te Monceau, nadien werden ze te Walcourt afgesteld. Omstreeks 1969 werden alle motorwagens type 620 dan gesloopt.



#### Schildering :

De typen 652.1 werden in de klassieke koningsblauwe – beige kleurstelling geleverd maar de inzet in deze livrei was vrij beperkt tot de vooroorlogse periode. Bij de herstelling na de tweede wereldoorlog kregen de motorwagens de standaardschildering uit deze perioden namelijk de kleurstelling met twee tinten groen

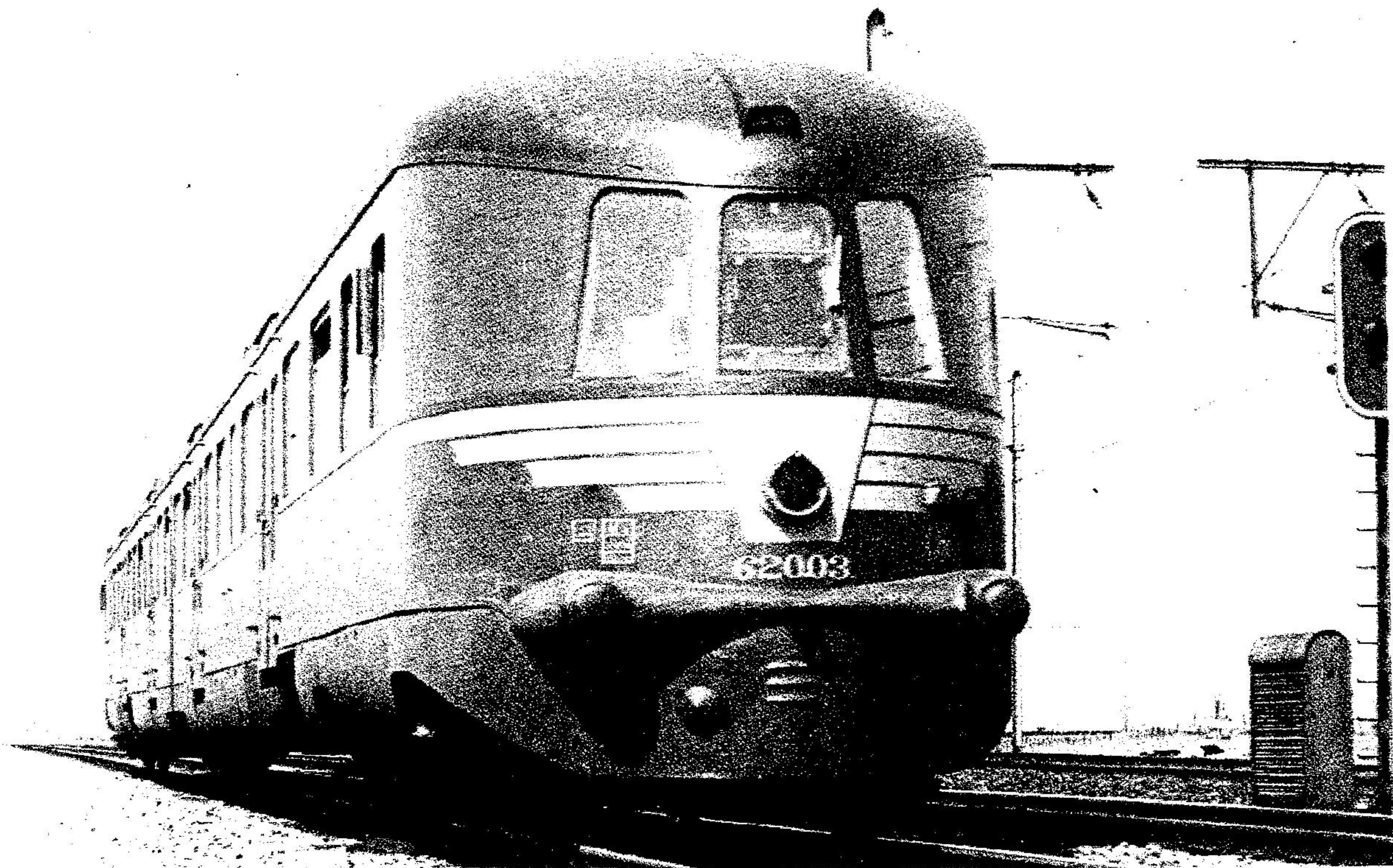


(rijtuiggroen / grasgroen) en in deze vorm reden ze een tiental jaren rond. Ze behielden hun centrale koplamp. Enige verandering die sommige stellen kregen was een zwarte onderzijde van de kast in plaats van het originele donkergroen. Zo werden zeker de 620.01 en 620.07

Intussen werd voor de zichtbaarheid de grote, trapeziumvormige snor aangebracht en in tegenstelling met vele andere types, kregen een aantal motorwagens deze gele banden al bij de dubbel groene kleurstelling.

In de eindjaren vijftig werd de klassieke N.M.B.S. kleurstelling aangebracht, volledig donkergroene kast en deze schildering behielden ze tot bij hun schrapping. Alle groene stellen hadden trouwens de boven genoemde grote zichtbaarheidsbanden.

Uiterlijk werden ze slechts éénmaal gewijzigd: oorspronkelijk was er één centrale koplamp, zonder of met zichtbaarheidsbanden. Vanaf de beginjaren zestig werd de koplamp ontubdeld en werden kleine gele snorren aangebracht.



### 3. Overzicht :

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
652.11 620.01	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	05/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 06/10/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.12 620.02	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	07/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 30/10/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.13 620.03	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	07/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 12/10/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280



652.14	Baume é Marpent Usines de Braine-le-Comte	08/1939	Brussel-zuid		1944
652.15 620.05	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	09/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 28/09/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.16 620.06	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	09/1939	Brussel-zuid Walcourt Monceau	21/06/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.17 620.07	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	10/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 05/11/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.18 620.08	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	10/1939	Brussel-zuid Walcourt Monceau	10/05+61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.19 620.09	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	10/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 06/11/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.20 620.10	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	11/1939	Brussel-zuid Schaarbeek Walcourt Monceau	27/09/61 24/10/61 02/12/63 01/02/87	01/02/67 PV 34
652.21 620.04	Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte	11/1939	Brussel-zuid Walcourt Monceau	06/06/61 02/12/63 12/07/68	12/07/68 PV 280
652.22	Baume é Marpent Usines de Braine-le-Comte	12/1939	Brussel-zuid		1944





# Dieselmotorwagen type 652.1 > type 620

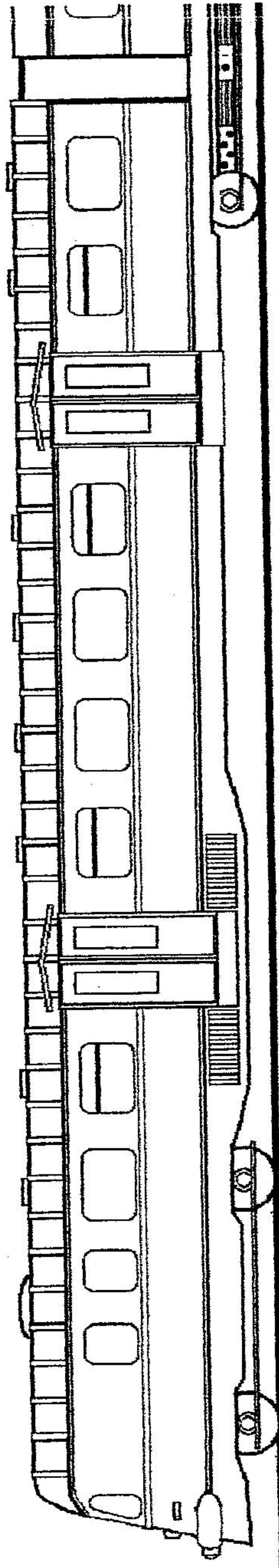
# B'2'B'

Diesel-mechanisch - lokale dienst

Baume & Marpent  
Usines Braine-le-Comte

Aantal zitplaatsen

1<sup>ste</sup> klasse : --  
2<sup>de</sup> klasse : 24  
3<sup>de</sup> klasse : 112



## Loopbaan :

Nummering : 652.11 - 652.22  
620.01 - 620.10  
12  
Effectief (bij bouw)  
Bouwer kst : Baume & Marpent  
Levering : 05/1939 - 11/1939  
Ombouw : ---  
Buiten dienst : 1968  
Asindeling : B'2'B'  
Snelheid : 135 km/h

## Kenmerken :

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

## Afmetingen :

Totale lengte : 42 700 mm  
Lengte kast : 2 x 21 350 mm  
Breedte : 2 880 mm  
Hoogte vloer : 1 325 mm  
Hoogte totaal : 4 000 mm  
Radstand (totaal) : 38 650 mm  
Afstand tussen draaistel. : 2 x 17 050 mm  
Afstand binnen draaistel. : ---  
Motordraaistel : 3 950 mm  
Loopdraaistel : 2 500 mm  
Oversteek voor : 2 025 mm  
Oversteek achter : 2 025 mm  
Diameter drijfwielen : 970 mm  
Massa (rijvaardig) : 109 000 kg  
Aslast : 1ste as : 19 000 kg  
2 de as : 19 000 kg  
3 de as : 16 500 kg  
4 de as : 16 500 kg  
Massa /lopende meter : 2 550 kg/m  
Trekkracht : ---  
Uurvermogen : 440 kW  
Beschikbaar vermogen : 380 kW

## Remming :

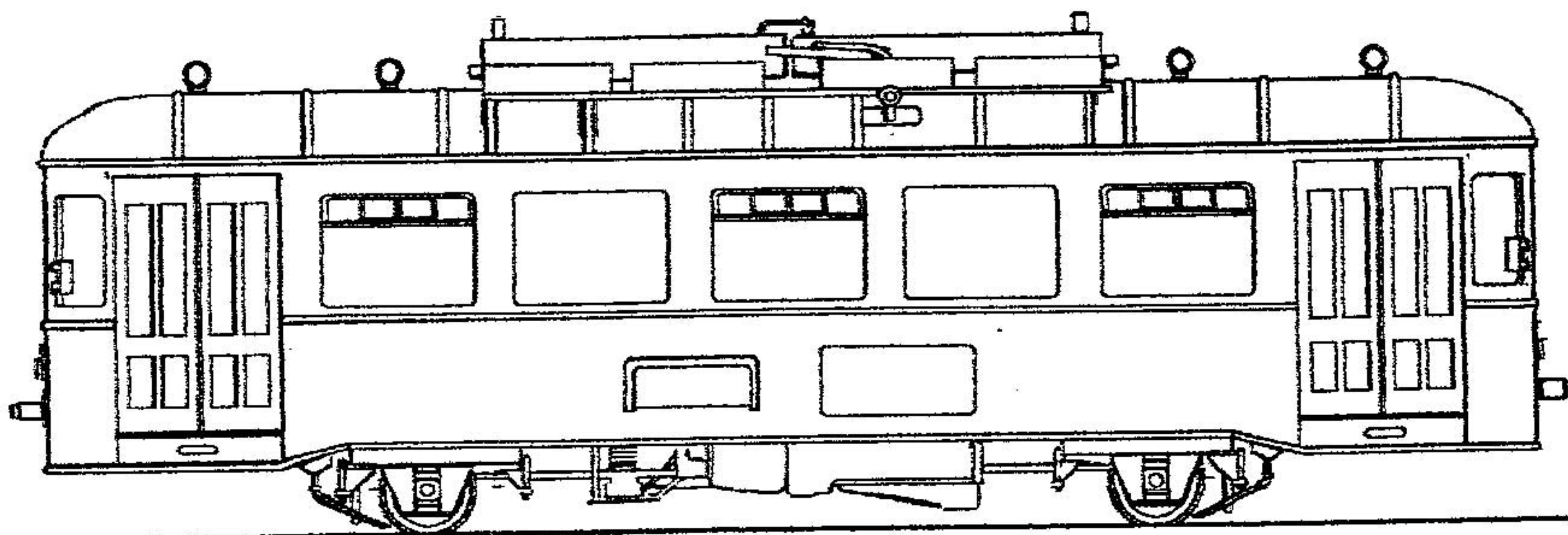
Compressor :  
Debiet :  
Automatische rem :  
Rechtstreekse rem :  
Rangeerrem

Aankoopprijs : 5 200 000 BEF  
Actieradius : 750 km

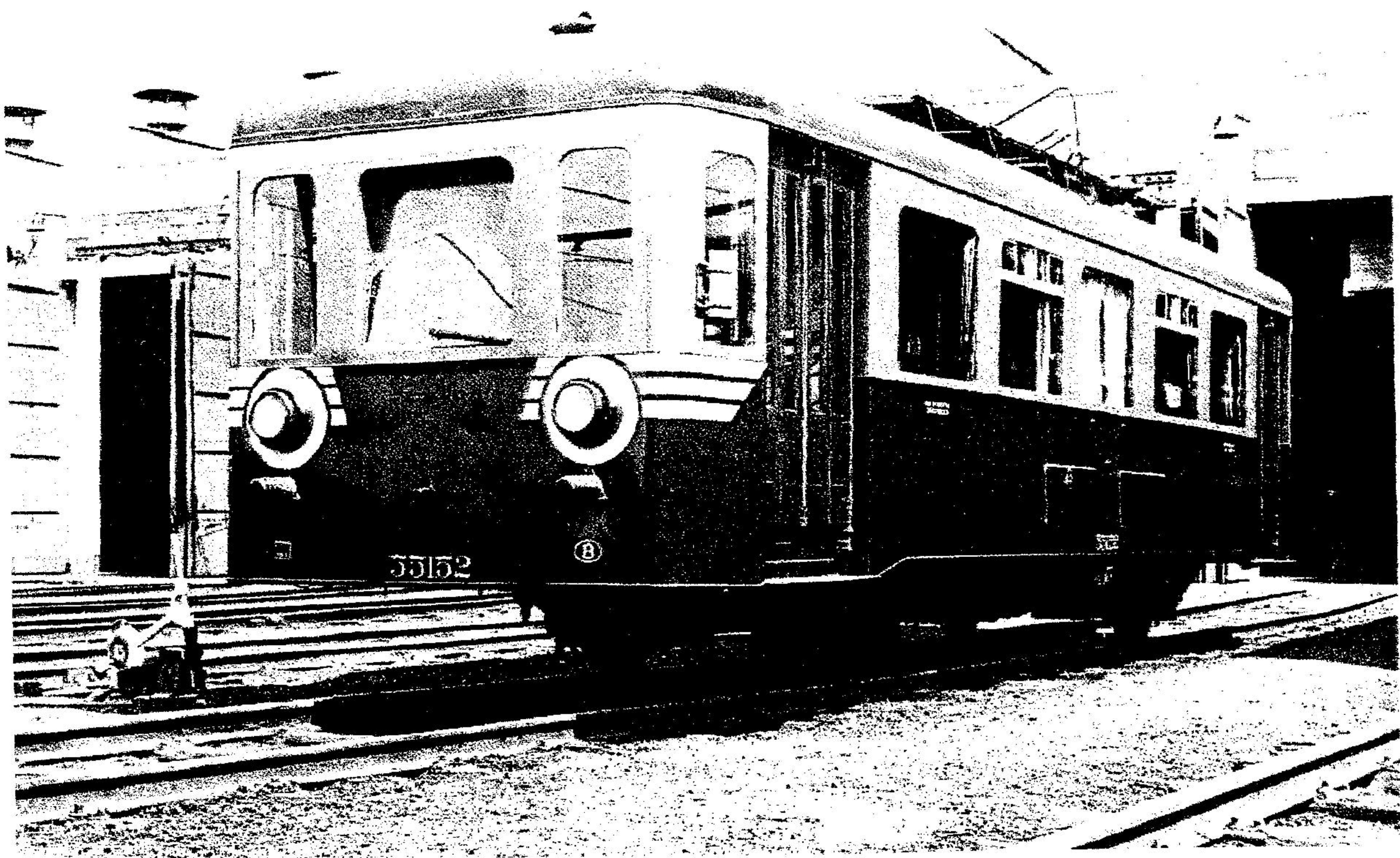


## *Schrappingen :* *Brossels typen 551, 552 en 553 .*

### *Tweeassige Brossel type 551*



Net voor de tweede wereldoorlog kwam het eerste type lichte motorwagens type Brossel tot stand: deze Brusselse firma leverde op dat ogenblik 6 prototypemotorwagens type 609 en nadien werden door de CW Mechelen nogmaals 50 bijkomende motorwagens gebouwd. Deze motorwagens zouden vanaf 1939 vele lokale, landelijke lijnen gaan bevolken en na inbouw van een gasinstallatie (met arm gas) bleven ze gedurende de ganse oorlog in dienst. Ook na de oorlog zouden ze de nog voor vele jaren de dienst verzekeren vanuit vele stelplaatsen. Pas met de levering van de nieuwe, krachtiger en modernere stellen in de jaren vijftig, zouden ze na vele jaren trouwe dienst geleidelijk aan de plaats ruimen. De volgende tabel geeft de schrapping van deze motorwagens.





Nummer	Stelplaats	Uit dienst	PV – ES	Nummer	Stelplaats	Uit dienst	PV – ES
551.01	Walcourt	11/10/59	428	551.29	Walcourt	01/10/57	249
551.02	Walcourt	11/10/59	428	551.30	Walcourt	08/06/62	154
551.03	Monceau	12/10/65	433	551.31	Bertrix	08/06/62	160
551.04	Kinkempois	08/06/62	160	551.32	Kinkempois	22/11/62	357 >ES307
551.05	Walcourt	08/06/62	160	551.33	Bertrix	12/10/65	433
551.06	Gouvy	08/06/62	160	551.34	Kinkempois	22/04/59	182 >ES301
551.07	Walcourt	01/10/57	249	551.35	Ath	11/03/59	100
551.08	Bertrix	08/06/62	160	551.36	Kinkempois	10/05/60	124 >ES312
551.09	Ath	12/10/65	433	551.37	Walcourt	08/06/62	160
551.10	Gouvy	22/04/59	182	551.38	Bertrix	08/06/62	160
551.11	Gouvy	12/10/65	433	551.39	Ath	08/06/62	160
551.12	Bertrix	08/06/61	166 >ES304	551.40	Gouvy	11/03/59	100
551.13	Ath	11/03/59	100	551.41	Ath	08/06/62	160 >ES311
551.14	Bertrix	08/06/61	166 >ES305	551.42	Bertrix	13/03/57	58
551.15	Walcourt	22/04/59	182 >ES303	551.43	Kinkempois	22/11/62	350 >ES306
551.16	Bertrix	12/10/65	433	551.44	Kinkempois	22/11/62	359 >ES310
551.17	Gouvy	12/10/65	433	551.45	Bertrix	11/10/59	428
551.18	Walcourt	11/10/59	428	551.46	Ath	08/06/62	160
551.19	Kinkempois	08/06/62	160	551.47	Bertrix	11/10/59	428
551.20	Walcourt			551.48	Ath	08/06/62	160
551.21	Bertrix	22/04/59	152	551.49	Ath	12/10/65	433
551.22	Kinkempois	08/06/62	160	551.50	Walcourt	22/04/59	182
551.23	Gouvy	08/06/62	160	551.51	Kinkempois	08/06/62	160 >ES302
551.24	Bertrix	08/06/62	160	551.52	Walcourt	08/06/62	160
551.25	Bertrix	11/03/59	100	551.53		08/06/62	160
551.26	Gouvy	08/06/61	166 >ES308	551.54	Bertrix	19/11/47	222
551.27	Walcourt	08/06/62	160 >ES309	551.55	Ath	12/10/65	433
551.28	Gouvy	11/03/59	100	551.56			

Voor de inzet gaan we terug naar het jaar 1958, omdat op dat ogenblik de inzet wel begon te tanen door de verbussing van een groot aantal lokale lijnen, maar dat de « Brossels » nog een uitgebreid inzetgebied hadden en zo een beeld kan gegeven worden over hun dagelijkse taken. Als we stelplaats per stelplaats in detail bekijken hebben we het volgende beeld :

#### Stelplaats Walcourt :

Gedurende de ganse loopbaan zou de streek tussen Sambre et Meuse één van de hoofdinzetgebieden zijn voor de tweecassige Brossels, met name de stelplaats Florennes. Deze stelplaats gaf zijn motorwagens in 1955 echter af aan de naburige stelplaats Walcourt maar de inzet verminderde, maar bleef vanuit Florennes gereden worden. In 1958 had Walcourt dan ook twee reeksen, de eigen reeks D met diensten voor zes stellen en deze dienst vanuit Florennes voor twee motorwagens.

De reeks C met inzetplaats Florennes voorzag twee inzetdagen in drieploegenstelsel en een daggemiddelde van niet minder dan 320 km. De typen 551 reden alle nog bestaande lijnen in een ster rond Florennes en bereikten bestemmingen als Ermeton, Châtelineau, / Charleroi, en Walcourt. Verder reden ze éénmaal naar Thuin en verzekerden ze ook enkele treinen tussen Berzée en Thy-le-Chateau en Laneffe.

De reeks D was uitgebreider: met een daggemiddelde van 206 km in tweeploegenstelsel werd door de zes stellen een uitgebreid inzetgebied bestreken: hoofdinzet kenden de motorwagens op de lijnen vanuit Mariembourg met als bestemmingen Treignes, Chimay, Couvin en natuurlijk Walcourt zelf. Vanuit Berzée verzekerden ze alle treinen naar Thuin/Thuillies en Laneffe. Vanuit Walcourt waren er treinen naar Florennes en Ermeton. Charleroi werd zowel rechtstreeks vanuit Walcourt maar ook vanuit Florennes bereikt.

#### Gouvy :

In deze Ardeense stelplaats werden nog 6 motorwagens type 551 gebruikt en ze behielden een daggemiddelde van 209 km. De inzet was ook hier nog vrij uitgebreid en zo bereden ze tal van lokaallijnen



rondom het depot. Bastogne bereikten ze vijfmaal per dag. Eenmaal werd doorgereden tot in Libramont. Maar de inzet werd vooral vanuit Trois-Ponts gereden en vanuit deze plaats bereiden ze de verschillende lijnen in de Oostkantons. Zo bereikten ze Stavelot en éénmaal reden ze door tot in Spa, maar verdere bestemmingen waren Weywertz, Wainies en Malmédy.

#### **Kinkempois :**

In de Luikse stelplaats werden vier motorwagens gebruikt in drieploegenstel met een daggemiddelde van om en bij de 250 km. Er waren hier drie onderscheiden inzetgebieden: eerst had men de lokale treinen tussen Liège-Guillemins en Flémalle via de rechteroever van de Maas. Waarbij praktisch alle daluurtreinen gereden werden. Een tweede inzet kenden de "Brossels" op de vesderlijn met bestemmingen Pepinster, Verviers en zelfs Herbesthal. Vanuit Verviers werden enkele malen per dag ook nog Spa en Raeren bereikt. Vanuit Herbesthal werd éénmaal naar Montzen gereden.

#### **Ath :**

In deze stelplaats werden zowel de tweeassige als de vierassige Brossels gebruikt: voor het type 551 was er een inzetreeks met drie plandagen en een daggemiddelde van 322 km. Hier werden nog vrij hoogwaardige diensten gereden: ze bereikten verschillende keren per dag Tournai en Mons. Verdere lokale bestemmingen waren Ronse, Blaton, Bassily, Beloeil en Bernissart. Eén dag werd ingenomen met diensten vanuit St-Ghislain op de kleine kolenlijnen naar Dour, Roisin en Quéivrain. Vanuit Tournai werd naar het grensplatje Blaindain doorgestoten.

#### **Bertrix :**

Laatste stelplaats bij de inzet van deze tweeassige motorwagens was Bertrix waar 6 stellingen gebruikt werden met een daggemiddelde van 241 km. Hier hadden de moderne typen 603 het grootste gedeelte van de doorgaande diensten overgenomen, maar het type 551 had nog een vrij uitgebreid inzetgebied. Hoofdinzet kenden deze dieselstellen op de verbinding naar Libramont en Bastogne. Eénmaal werd vanuit deze laatste plaats doorgereden naar Gouvy. Maar in zuidelijke richting bereikten ze nog steeds Virton en zelfs verder Athus en Arlon. In noordelijke richting werd Houyet als verste bestemming bereikt. Vanuit Houyet werd dan verder gereden naar Jemelle. Anderzijds namen de typen 551 alle diensten op de lokale lijn naar Muno voor hun rekening.

Deze boven genoemde inzet bleef nog gedurende twee jaar praktisch ongewijzigd doorlopen. De eerste stelplaats die zijn inzet zag verdwijnen was Ath, voor de winterregeling van 1960/1961 werden de laatste diensten in het plan van de typen 553 opgenomen. Hierdoor steeg het aantal diensten van 6 naar 8.

De zomerregeling van 1961 was de laatste waar de tweeassers gebruikt werden. Nog tijdens de zomer werden de diensten overgenomen door andere motorwagens: te Walcourt was dit mogelijk door de aankomst van de zwaardere stellingen type 608. Te Kinkempois steeg het aantal diensten van het type 603 en te Gouvy en Bertrix werden de diensten door de typen 553 overgenomen. Hiervoor werd trouwens te Gouvy een nieuw bestand opgebouwd.

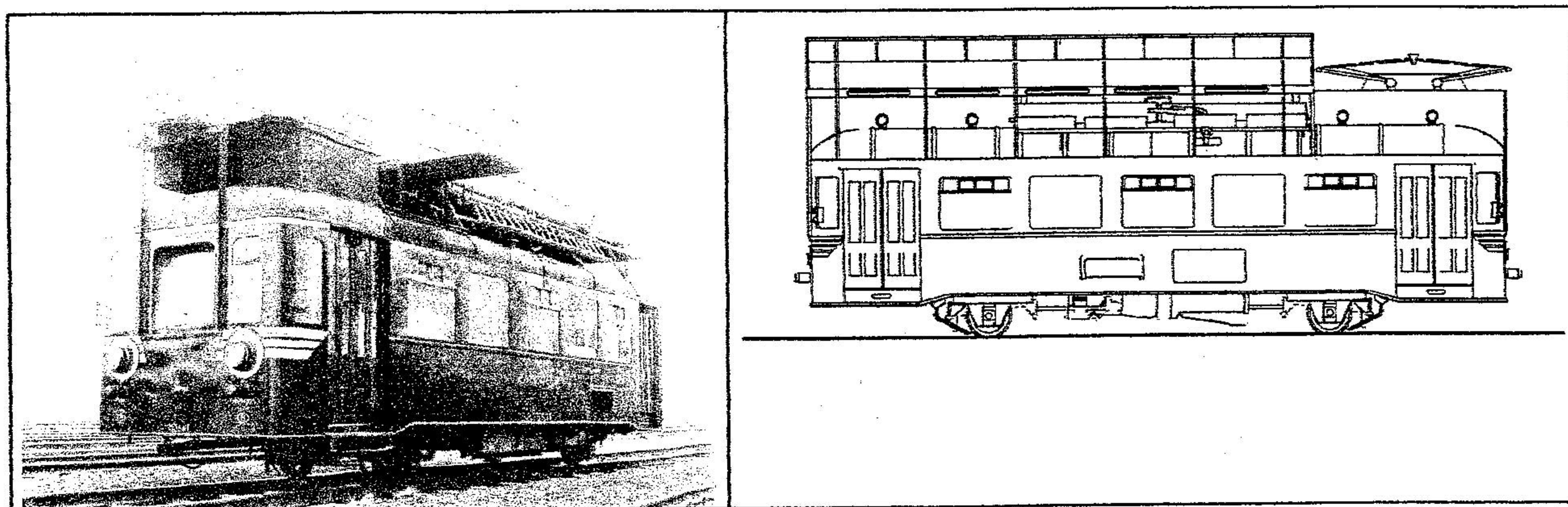
Vanaf 1959 werden de motorwagens trouwens geleidelijk aan uit het bestand afgevoerd, maar de grootste schrapping gebeurde in de loop van 1962, waarbij met PV 160 van 8 juni niet minder dan 18 stellingen richting sloper gingen. Nochtans bleven nog een aantal motorwagens na 1962 reserve. In de meeste stelplaatsen bleven nog enkele stellingen reserve voor lokale diensten en vooral voor de opleiding van bestuurders.

Op dat ogenblik werd het elektrisch net sterk uitgebreid en daarom besliste men om 12 motorwagens te voorzien voor de dienst ES en om te bouwen als bovenleidingswagens. Deze stellingen die het type ES 300 zouden vormen kregen een vast platform, een aardingspantograaf en een korte loopbrug die zijdelings kon verschoven worden. Deze motorwagens zouden op dat ogenblik zorgen voor een groot gedeelte van de onderhoudswerken en bleven tot in de jaren negentig in dienst, meestal als reserve. De motorwagens van Brugge en Arlon werden pas in 1998 geschrapt.

Na zijn dienst als bovenleidingswagen bleef nog gedurende vele jaren behouden: de 551.26 werd uitgekozen als dienstvoertuig in de stelplaats Bertrix en werd daar gebruikt voor het verplaatsen van defecte motorwagens, maar vooral voor het verplaatsen van de draaistellen van deze motorwagens binnen de werkplaats.



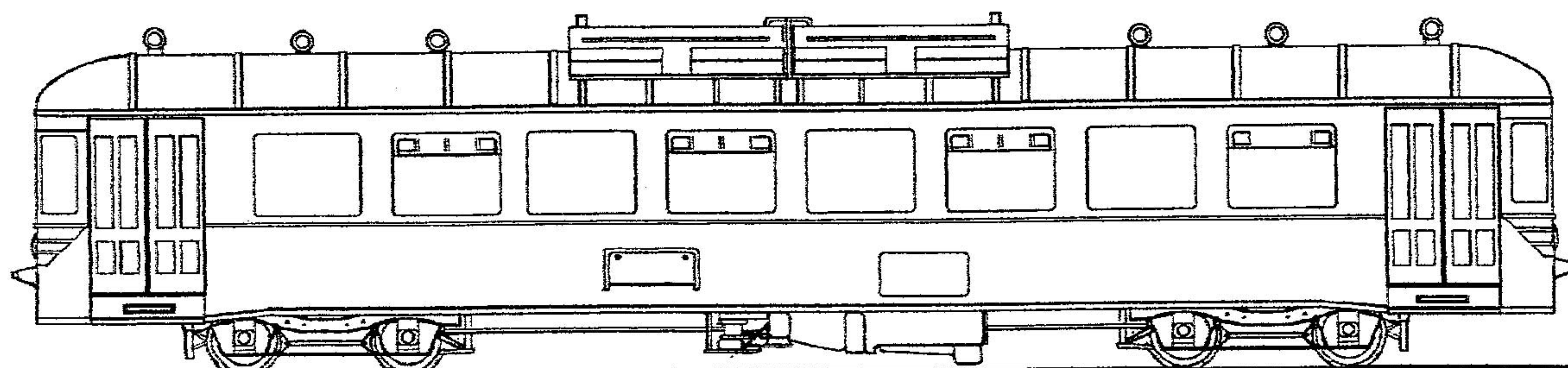
Deze motorwagen bleef volledig in de originele toestand behouden en werd door de TSP als museumvoertuig aangekocht. (zie einde hoofdstuk)



Voor deze dienstvoertuigen hebben we de volgende henummering en inzetstelplaats :

Type 551	ES 300	Stelplaats	Type 551	ES 300	Stelplaats
551.34	ES 301	Brugge	551.32	ES 307	Jemelle
551.51	ES 302	Leuven	551.26	ES 308	Kinkempois > Bertrix > TSP
551.15	ES 303	Arlon > SCM	551.27	ES 309	Schaarbeek
551.12	ES 304	Antwerpen-oost	551.44	ES 310	Schaarbeek
551.14	ES 305	Mons	551.41	ES 311	Kinkempois
551.43	ES 306	Charleroi	551.36	ES 312	Schaarbeek

### *Vierassige Brossel type 552 (prototype)*



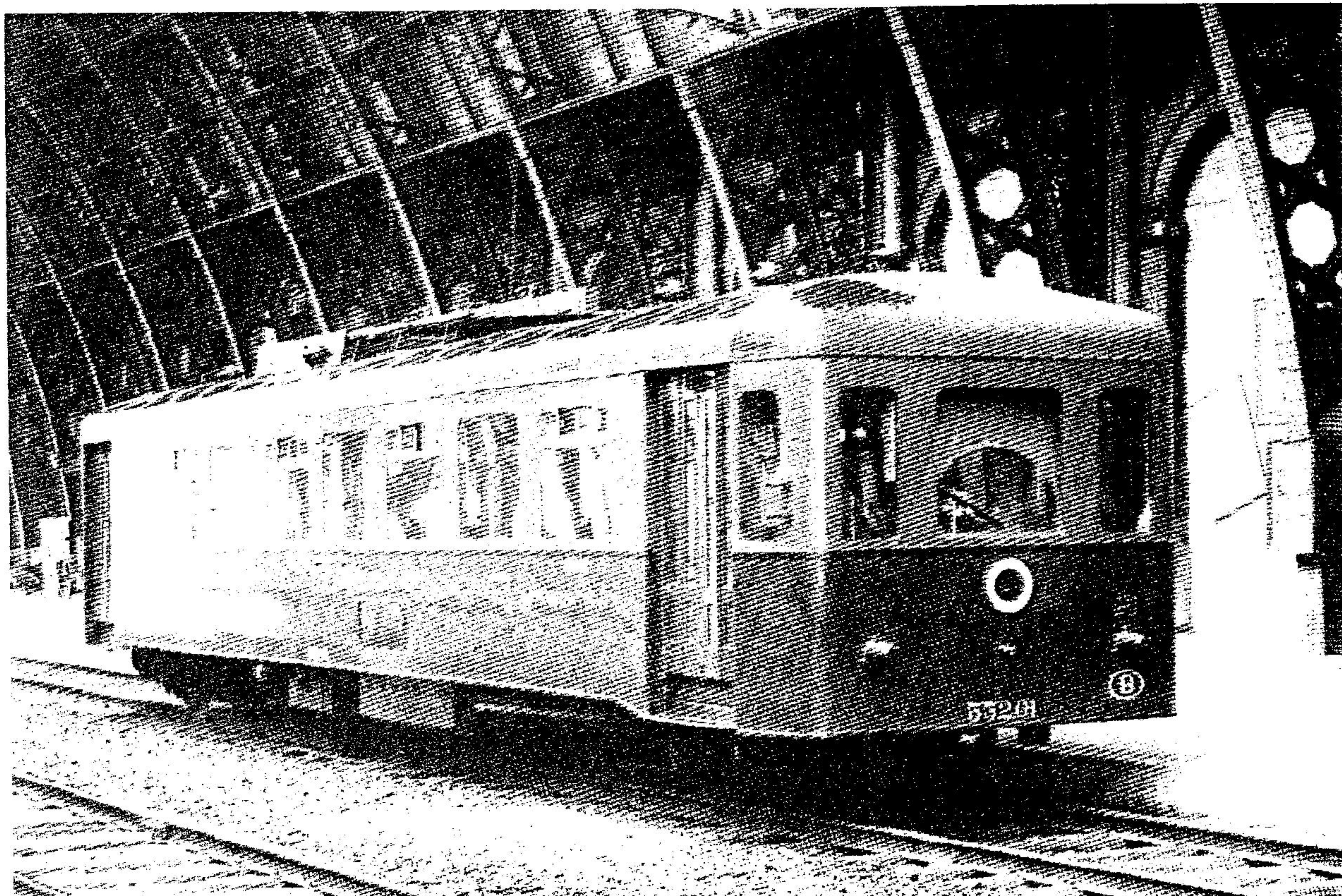
Gelijktijdig met het type 551, werd ook een vierassige versie met een grotere capaciteit door de CW Mechelen gebouwd en deze 6 motorwagens kregen de typeaanduiding 622. Nadien werden deze vervangen door het type 552. Deze stellen behielden hun motor met zes cilinders. Al dadelijk bleef dat deze motor te licht was voor de motorwagens en na een inzet vanuit St-Ghislain, verhuisden ze zo snel mogelijk naar het vlakke Vlaamse land en kregen St-Niklaas als stelplaats. Hier was een uitgebreide inzetreeks op de vele lokaallijnen in de streek en in 1958 waren nog 10 motorwagens nodig. Naast de zes lichte Brossels waren ook een groot aantal zwaardere stellen type 553 te St-Niklaas aanwezig en zodoende werd deze inzetreeks met de twee typen verzekerd.

De inzetreeks in tweeploegenstelsel had een daggemiddelde van 275 km. De meeste diensten werden in het Waasland gereden en ze stellen werden voornamelijk op de dienst Gent-St-Pieters – Antwerpen-Linkeroever gebruikt. Hier reden ze praktisch alle diensten, enkel in het piek uur waren er gesleepte treinen. Verder waren er diverse diensten vanuit St-Niklaas naar Dendermonde en Mechelen.

Verder werden twee dagen voor het grootste gedeelte ingenomen door de lokale diensten op de verbinding naar Moerbeke., zowel vanuit St-Niklaas als Lokeren.



Naarmate er meer lokale diensten verloren gingen, werden in eerste plaats de zwakke typen 552 afgesteld en vanaf 1960 werden in principe enkel nog de beperkte diensten naar Moerbeke gereden, de levering van de drieledige stellen type 630 – de latere reeks 40 – zou het einde betekenen van de typen 552. Deze drieledige stellen namen de diensten tussen Gent en Antwerpen over en er waren voldoende typen 553 om de overige diensten voor hun rekening te nemen. Deze inzet werd al in 1960 opgeheven daar de oude drieledige stellen zouden deze diensten vanuit Kortrijk gaan verzekeren. De zes stellen type 552 werden met PV 360 van de CW Mechelen op 10 oktober 1963 definitief afgevoerd. De typen 553 werden naar andere stelplaatsen gemuteerd en zouden het nieuwe bestand van Gouvy gaan vormen.



*De 552.04 onder de koepel van het oude station Mechelen wacht op zijn terugkeer naar St-Niklaas.*

### ***Vierassige Brussel type 553 > reeks 49***

Nummer	Stelplaats	Uit dienst	PV – ES	Nummer	Stelplaats	Uit dienst	PV – ES
553.01	Montzen	01/04/82	>4901- ES	553.26	Ath	27/08/65	338
553.02	Bertrix	27/08/65	338	553.27	Bertrix	25/09/64	314
553.03	Bertrix	07/12/62	524	553.28	Bertrix	31/12/65	578
553.04	Bertrix	27/08/65	338	553.29	Montzen	01/07/84	>4906
553.05	Ath	25/09/64	324	553.30	Ath	27/08/65	556
553.06	Gouvy	27/08/65	338	553.31	Bertrix	25/09/64	338
553.07	Bertrix	01/04/65	125	553.32	Ath	25/09/64	314
553.08	Gouvy	01/12/71	>4902	553.33	Bertrix	25/09/64	314
553.09	Bertrix	25/09/64	314	553.34	Bertrix	25/09/64	314
553.10	Ath	25/09/64	314	553.35	Ath	25/09/64	314
553.11	Gouvy	20/10/67	556	553.36	Bertrix	25/09/64	314
553.12	Antwerp	Museum	>4903	553.37	Stockem	20/10/67	558
553.13	Bertrix	01/12/71	>4904	553.38	Montzen		>4907-ES
553.14	Bertrix	27/08/65	338	553.39	Ath	25/09/64	314



553.15	Bertrix	20/10/67	556	553.40	Gouvy	27/08/65	338
553.16	Gouvy	25/09/64	314	553.41	Bertrix	05/08/68	313
553.17	Haine-SP	25/09/64	314	553.42	Bertrix	20/10/67	556
553.18	Bertrix	25/09/64	314	553.43	Stockem	20/10/67	556
553.19	Bertrix	25/09/64	314	553.44	Stockem	27/08/65	338
553.20	Haine-SP	25/09/64	314	553.45	Gouvy	01/12/71	>4908
553.21	Stockem		>4905-ES	553.46	Bertrix	27/08/65	338
553.22	Bertrix	25/09/64	314	553.47	Haine-SP	25/09/64	314
553.23	Bertrix	25/09/64	314	553.48	Gouvy	01/12/71	>4909
553.24	Ath	25/09/64	314	553.49	Gouvy	01/12/71	>4910
553.25	Ath	25/09/64	314	553.50	Montzen	01/04/82	>4911

De grotere Brossels werden dan ook in belangrijker stelplaatsen ingedeeld: de nieuwe motorstellen hadden deze oudere stellen al uit diverse plaatsen verjaagd, maar in 1958 werden ze nog gebruikt vanuit Kortrijk (samen met type 603), St-Niklaas (samen met lichtere motorwagens type 552 – zie hoger), Landen (samen met de typen 604 en 605), Haine-St-Pierre (samen met type 554) en Ciney. Als we de inzet in detail bekijken hebben we de volgende toestand :

#### Kortrijk :

In de reeks D met acht inzetdagen en een daggemiddelde van niet minder dan 377 km, werden praktisch alle lokaallijnen in West-Vlaanderen en gedeeltelijk ook in Oost-Vlaanderen bereden. De typen 603 hadden wel al enkele diensten op de hoofdlijnen overgenomen maar de Brossels waren nog alsom vertegenwoordigd. Hoofdinzet kenden deze motorwagens echter op de verbinding tussen Kortrijk en Ronse enerzijds en naar Meskroen – Tournai anderzijds. Hier reden ze praktisch alle stoptreinen. Naast deze verbindingen werd ook Oudenaarde vaak bediend. In mindere mate bereikten ze ook plaatsen als Komen en Ieper, Lichtervelde via Roeselare, Kortemark, Gent-St-Pieters, en Lessines

#### St-Niklaas :

De inzet vanuit deze stelplaats werd al beschreven bij het type 552, waarmee de typen 553 een gemeenschappelijke reeks hadden.

#### Landen :

Dit depot was een typische motorwagenstelplaats. De voornaamste diensten – meestal naar het zuiden (Statte en Namur) – werden verzorgd door de moderne motorwagens typen 604 en 605. De Brossels kregen nog enkel de kruimels toegeschoven en reden vooral naar Limburg. In een reeks met drie dagen in drieploegenstelsrel werd een vrij laag daggemiddelde van 275 km afgehaspeld. De dienst werd voor het grootste gedeelte vanuit Hasselt afgewikkeld en de hoofdinzet kenden de Brossels op de verbinding naar Maaseik en Eisden. Vanuit Hasselt werd ook Tongeren tweemaal per dag bereikt. Verder waren er twee diensten vanuit Landen naar Statte.

#### Ath :

Naast de tweecassige Brossels had men in de reeks B de inzet voorzien voor de vierassige versie: de reeks omvatte 6 plandagen en een daggemiddelde van 306 km. Er was niet veel verschil met de inzet van het type 551, enkel de grotere Brossels reden vooral pickuurtreinen naar verschillende bestemmingen: Blaton, Ronse en Oudenaarde waren de voornaamste, verder bereikten de typen 553 ook nog kleinere plaatsen zoals Leuze en Beloeil. Verder werden de typen 553 vanuit Mons gebruikt naar Quévy, St-Ghislain en verder naar Warquignies.

#### Haine-St-Pierre :

In deze stelplaats was er in de reeks C een uitgebreide inzet voor de brossels type 553, maar ook de laatste oude motorwagens type 601. De inzetreeks voorzag dienst voor negen stellen in drieploegenstelsel met een daggemiddelde van 333 km. Ze hadden een uitgebreid inzetgebied. Het voorzag treinen op alle lijnen in het Centre en als voornaamste bestemmingen waren er Charleroi, Mons, Piéton, Luttre en Manage. Een andere inzetlijn was de verbinding vanuit Haine-St-Pierre naar Fauroeux en verder Erquelines en éénmaal ook Chimay. In het noorden waren Braine-le-Comte en Tubize de verste bestemmingen. Anderzijds waren er enkele diensten vanuit Mons naar onder meer St-Ghislain.



**Ciney :**

Laatste stelplaats in 1958 was het kleine depot Ciney. Hier werden zes motorwagens gebruikt in een vrij beperkte reeks – slechts 225 km als daggemiddelde. De motorwagens reden op de omliggende lokaallijnen naar Yvoir via Spontin en naar Statte. Op deze verbinding was ook Havelange een eindpunt. Vanuit Statte ging het éénmaal naar Liège-Guillemins. Vanuit Statte werd ook Hannut bereikt en verder was er een dienst vanuit Yvoir naar Dinant en Namur.

De schrapping van het type 551 had ook verstrekkende gevolgen voor het type 553 en de volgende tabel geeft een overzicht van de diensten na 1958 :

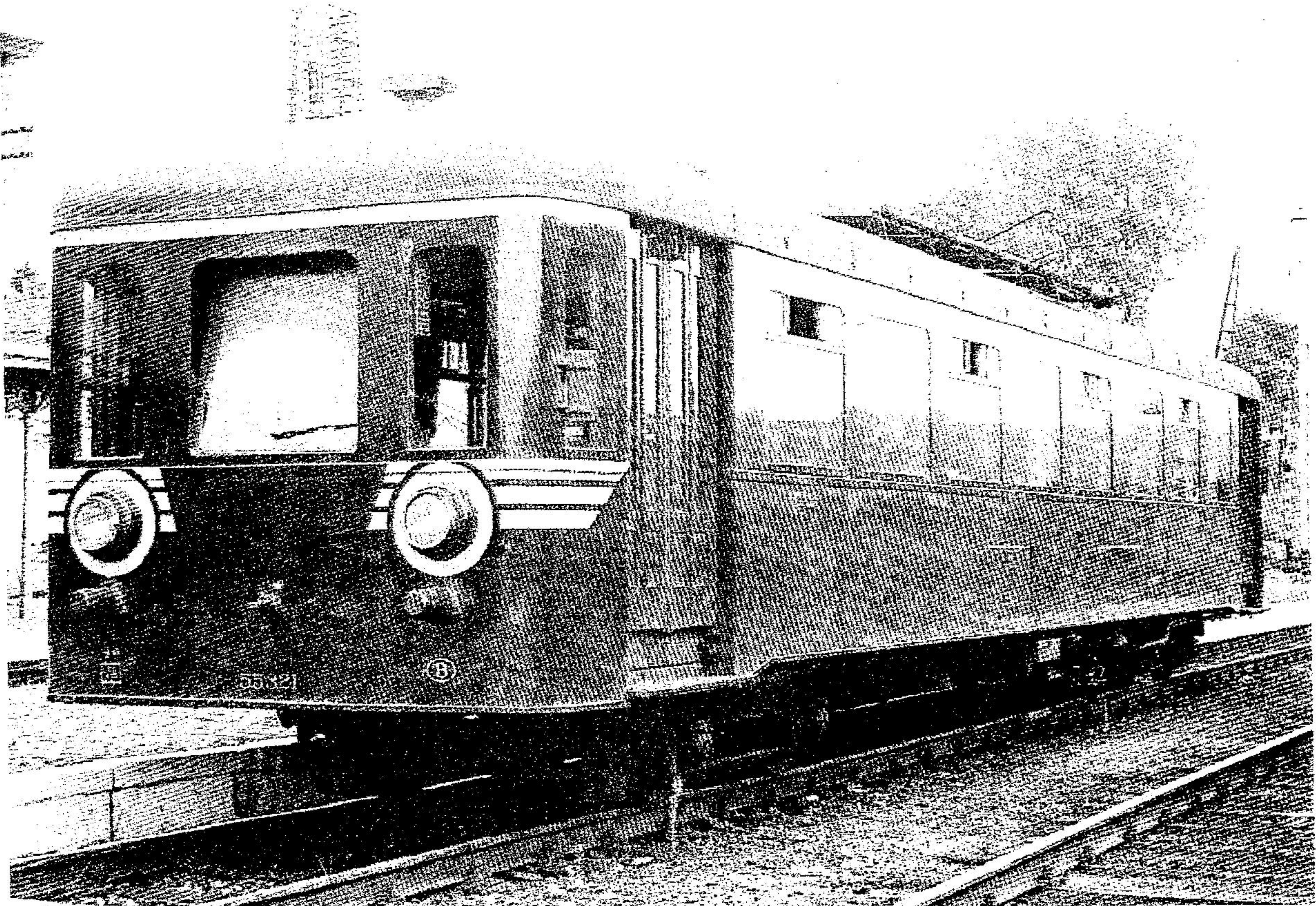
	Kortrijk	St-Nikl	Ath	Haine-P	Ciney	Bertrix	Gouvy	Ronet	Stockem	Montzen
05/1959	8	5	6	6	6					
05/1960	6	4	7	8	4	2				
05/1961	5	4	8	8	5	4				
05/1962		5	7	9	5	8	2			
05/1963			8			7	3	1		
05/1964			8			7	3	1	2	
05/1965						7	3	1	2	
09/1965						6	3		2	
05/1966						4	2		2	
10/1966						6	2		2	
05/1967							2		2	1
05/1968							2		2	1

De sluiting van tal van lokaallijnen in de beginjaren '60 had ook de schrapping van een aantal diensten tot gevolg. Zo sneuvelde de inzet van de Brossels te Kortrijk (> overgegaan type 603), St-Niklaas (> type 630), Haine-St-Pierre (> type 554 en later type 605) en Jemelle (voorheen Ciney – sluiting) In Ath hielden de typen 553 het nog even langer uit maar de zomerregeling van 1964 was de laatste waarbij deze Brossels actief waren. Inmiddels werden nieuwe inzetplaatsen voor het type 553 ingericht: te Gouvy vervingen ze de typen 551 en reden dezelfde diensten, namelijk naar Bastogne en Libramont en Trois-Ponts. Ook te Ronet was er een kleine inzetreeks met de personeelstreinen naar de CW Salzannes en enkele diensten naar Dinant. Hier hield de dienst het slechts drie jaar uit. In 1964 kwamen er vier stellen naar Stockem en ze reden enkele diensten tussen Arlon en Athus / Virton. Eénmaal werd doorgestoten tot in Bertrix. Nochtans zou de grootste inzet vanuit Bertrix gaan gebeuren. Ondanks het feit dat er een aantal type 603 aanwezig waren, zouden de Brossels nog inzetreeksen met ca. 7 inzetdagen gaan boeken. De inzet ging naar Virton, Houyet en Libramont – Bastogne.

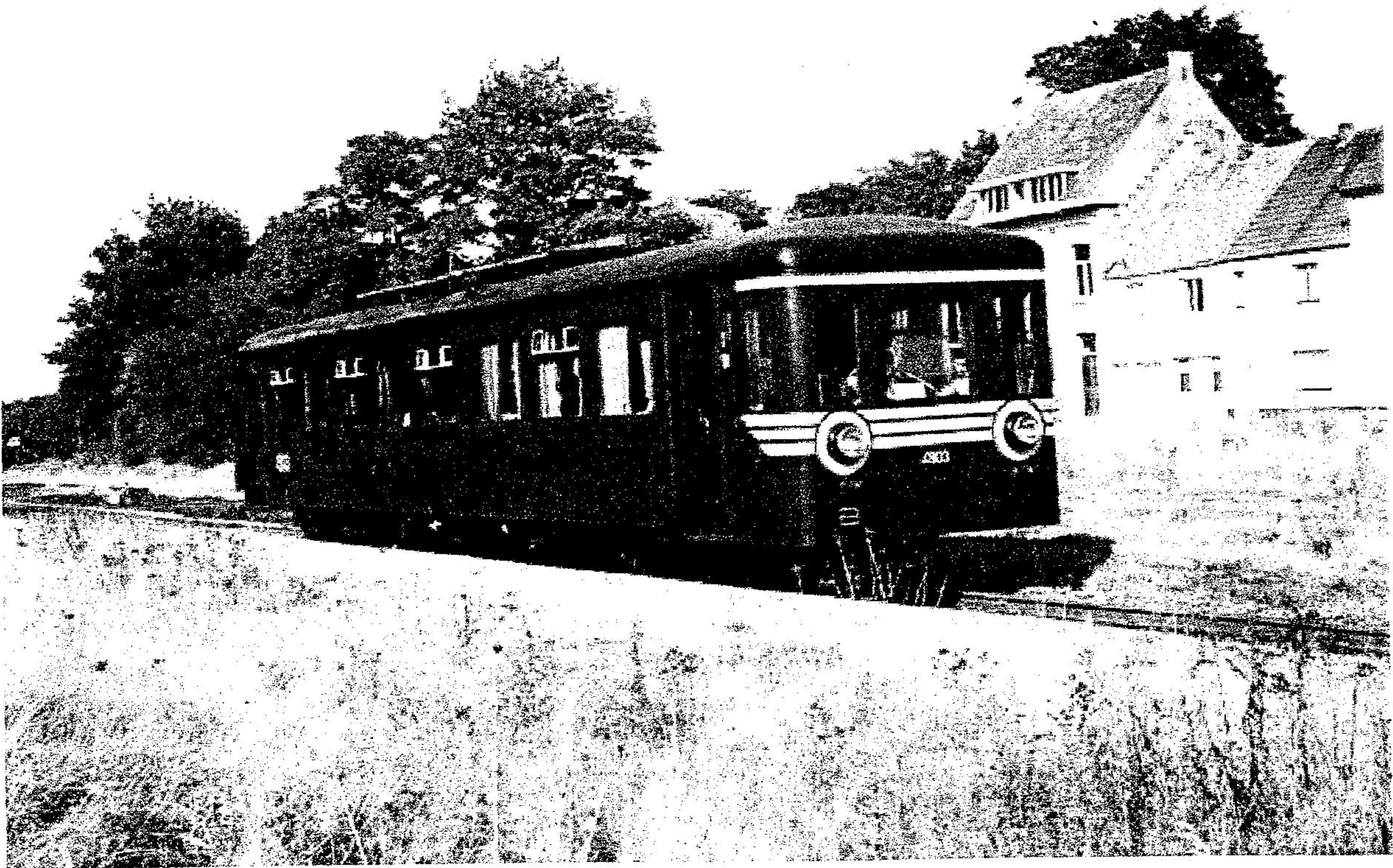
Deze toestand bleef duren tot de winterregeling van 1966 / 1967, maar op dat ogenblik werd er een reorganisatie doorgevoerd en in de eerste plaats werd het bestand aan typen 603 te Bertrix uitgebreid en namen deze motorwagens de diensten van de Brossels over. De schrapping van deze diensten was al vanaf 1964 gepland en geleidelijk aan werden de typen 553 dan ook definitief afgevoerd en vooral met PV 314 van september 1964 verlieten 20 motorwagens het N.M.B.S. bestand.

Gedurende de volgende jaren bleef zowel het bestand als de inzet constant. Slechts te Gouvy en Stockem waren er vier motorwagens aanwezig en in beide stelplaatsen werden er twee stellen effectief gebruikt. Begin 1967 werden drie motorwagens naar Montzen overgebracht en hier werden ze gebruikt voor de personeelstreinen tussen Welkenraedt en Montzen, éénmaal werd ook Verviers bereikt.





*De 553.21 van Bertrix staat op zijn zuidelijke bestemming : Virton in augustus 1967.*



*Zelfs de 4903 – met een afwijkende schildering op de fronten – was onderweg op de Vennbahn, hier tijdens een rit van de GTF in Kalterherberg*





*Motorwagen 4901 bij het binnenrijden van Montzen.*

In 1971 werd de verbinding tussen Brussel en de luchthaven onder draad gebracht en hierdoor kwamen de zes motorwagens type 602 (omgenummerd in 4331 – 4336) vrij en deze stellen gingen in gelijke mate naar Gouvy en Stockem en ze namen vanaf september 1971 de diensten van de (inmiddels hernummerde) stellen type 553 (reeks 49) over.

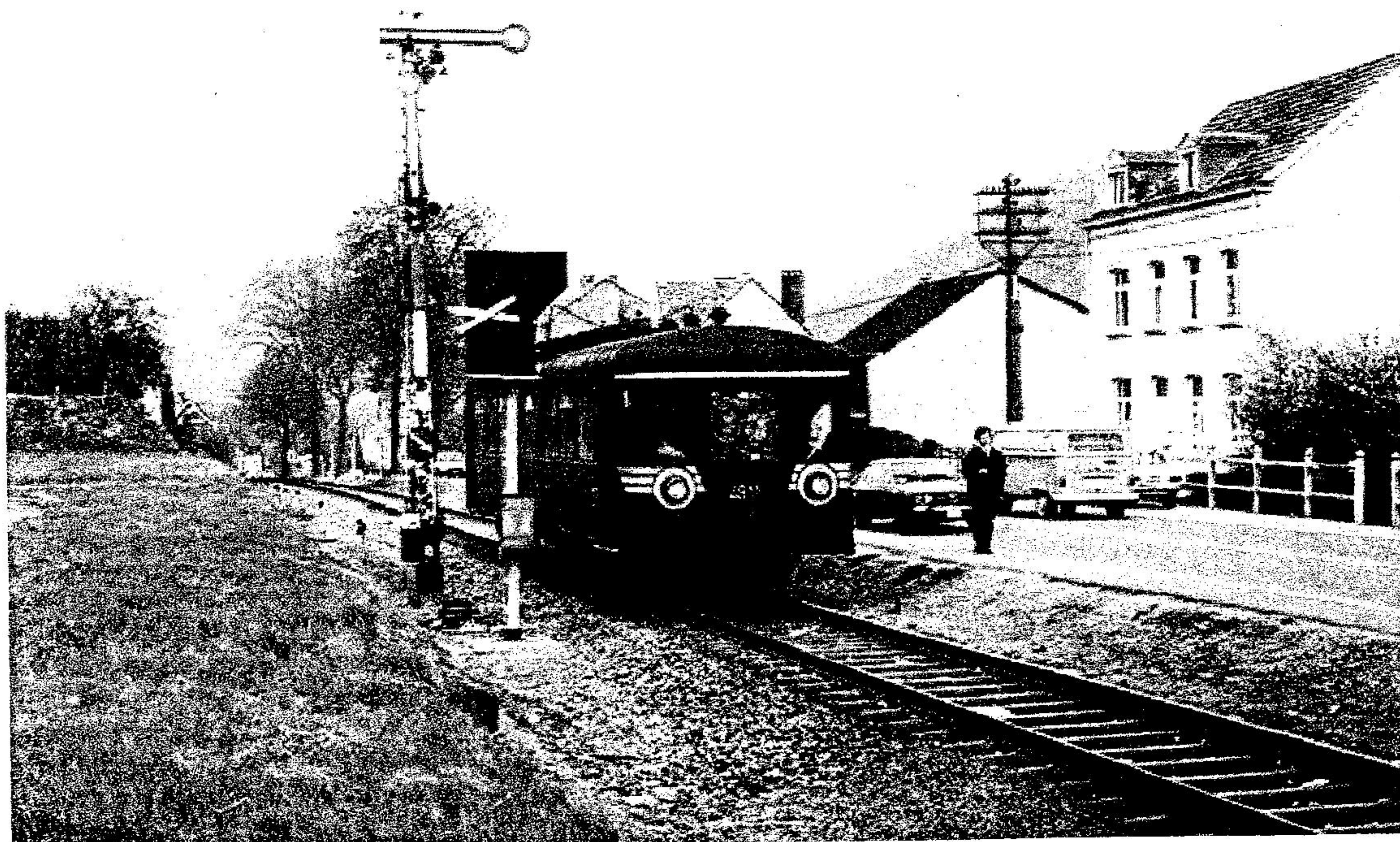
In 1971 worden de stellen vernummerd in reeks 49 en op dat ogenblik blijven er nog slechts 11 motorwagens over. Ze krijgen de nummers 4901 tot 4911. Nochtans zouden in 1971 verschillende motorwagens afgevoerd worden te Gouvy (4902, 4908, 4909, 4910), Bertrix (4904) en Stockem. (4905). De 4901, 4903, 4906, 4907 en 4911 gingen naar Montzen voor de personeelsdiensten in dit depot. Korte tijd later ging de 4903 naar Antwerpen-Dam en werd hier gebruikt voor personeelsopleiding en lijnstudie in de haven.

In beide plaatsen werden de overgebleven stellen gebruikt voor toeristische ritten, de stellen van Montzen werden vooral door de GTF gebruikt voor speciale ritten op de Vennbahn, de 4903 – het persoonlijke stel van bestuurder “Gust” van Veldhoven werd door het ganse land gebruikt.

De dienst te Montzen hield stand tot 1982, maar op dat ogenblik werden de motorwagens vervangen door de vrijgekomen motorwagens reeks 46 en op korte tijd werden de 49-ers uit het bestand geschrapt. De 4903 hield echter verder stand tot in de beginjaren negentig. De pensionering van “zijn” bestuurder en het niet meer conform zijn van de remmen zou de inzet sterk beperken en in 1995 werd de motorwagen afgesteld en in het museumpatrimonium ondergebracht.

Voor drie stellen was er een verdere toekomst, daar ze overgedragen werden aan de dienst ES om omgebouwd te worden tot bovenleidingswagen. Het waren de ES 4901 (stelplaats Montzen), ES 4905 (stelplaats Stockem) en ES 4907 (stelplaats Montzen).





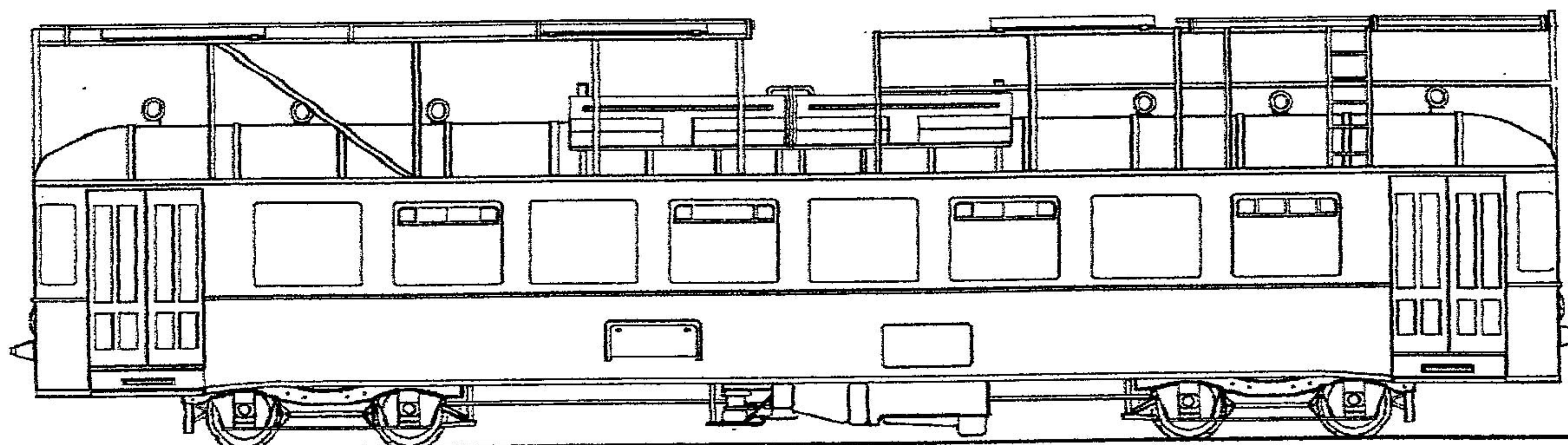
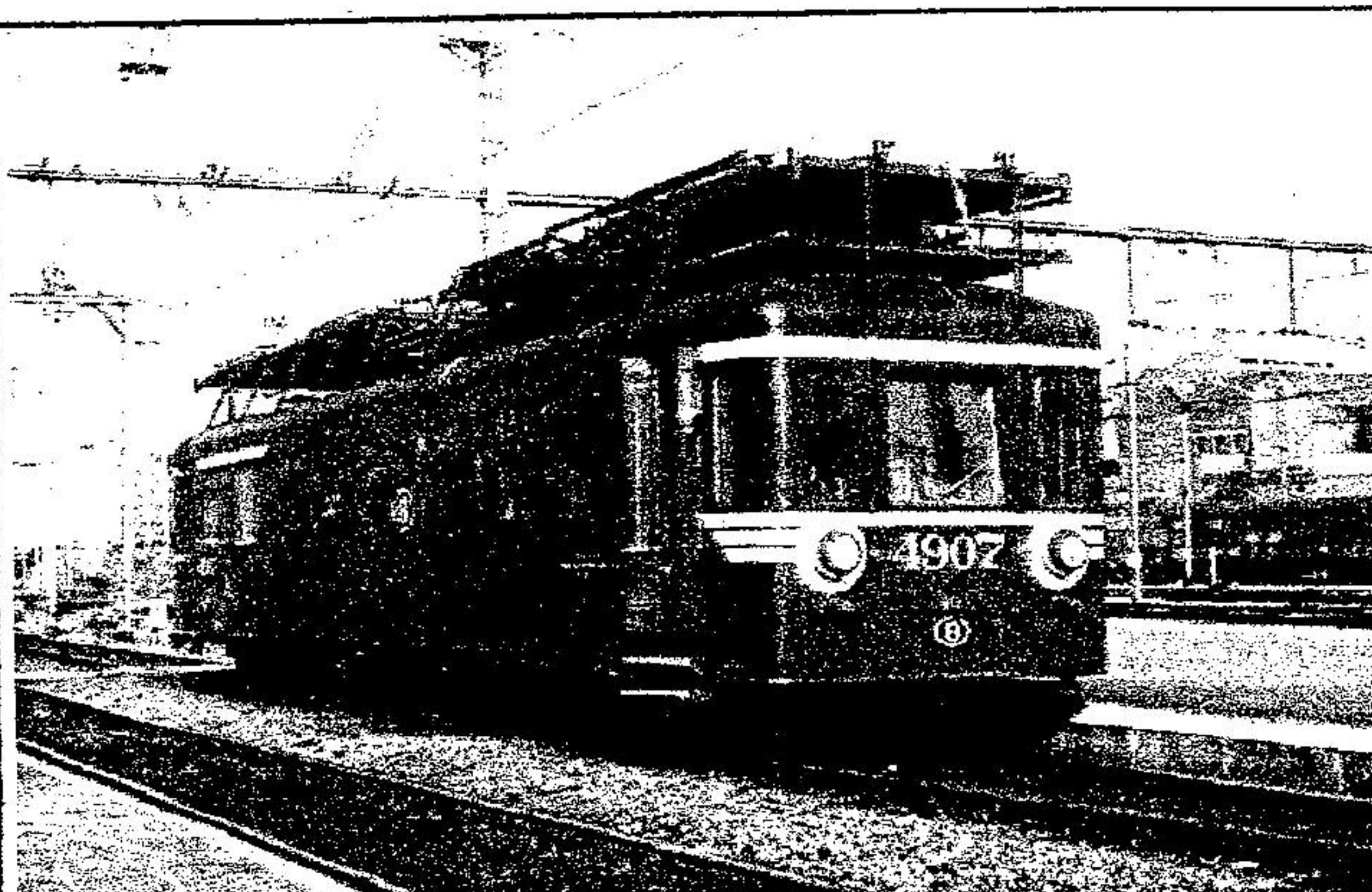
*De 4901 van Montzen tijdens een speciale rit van de GTF te Malmédy*

## **De bovenleidingswagens :**

Zoals reeds vermeld gingen drie motorwagens naar de dienst ES over. De ES 4901 werd te Visé gestationeerd en deed dienst naar Tongeren, Liège en Montzen. Omstreeks 1990 werd de motorwagen vervangen door de ES 4612 en werd te Latour afgesteld.

De ES 4905 werd vanuit Jemelle ingezet tussen Arlon en Namur en richting Liège. Deze motorwagen had een afwijkende schildering. Na afstelling ging deze motorwagen naar Antwerpen als plukstel voor de 4903.

De ES 4907 was te Namur gehuisvest en reed op de verschillende lijn rondom de werkplaats.

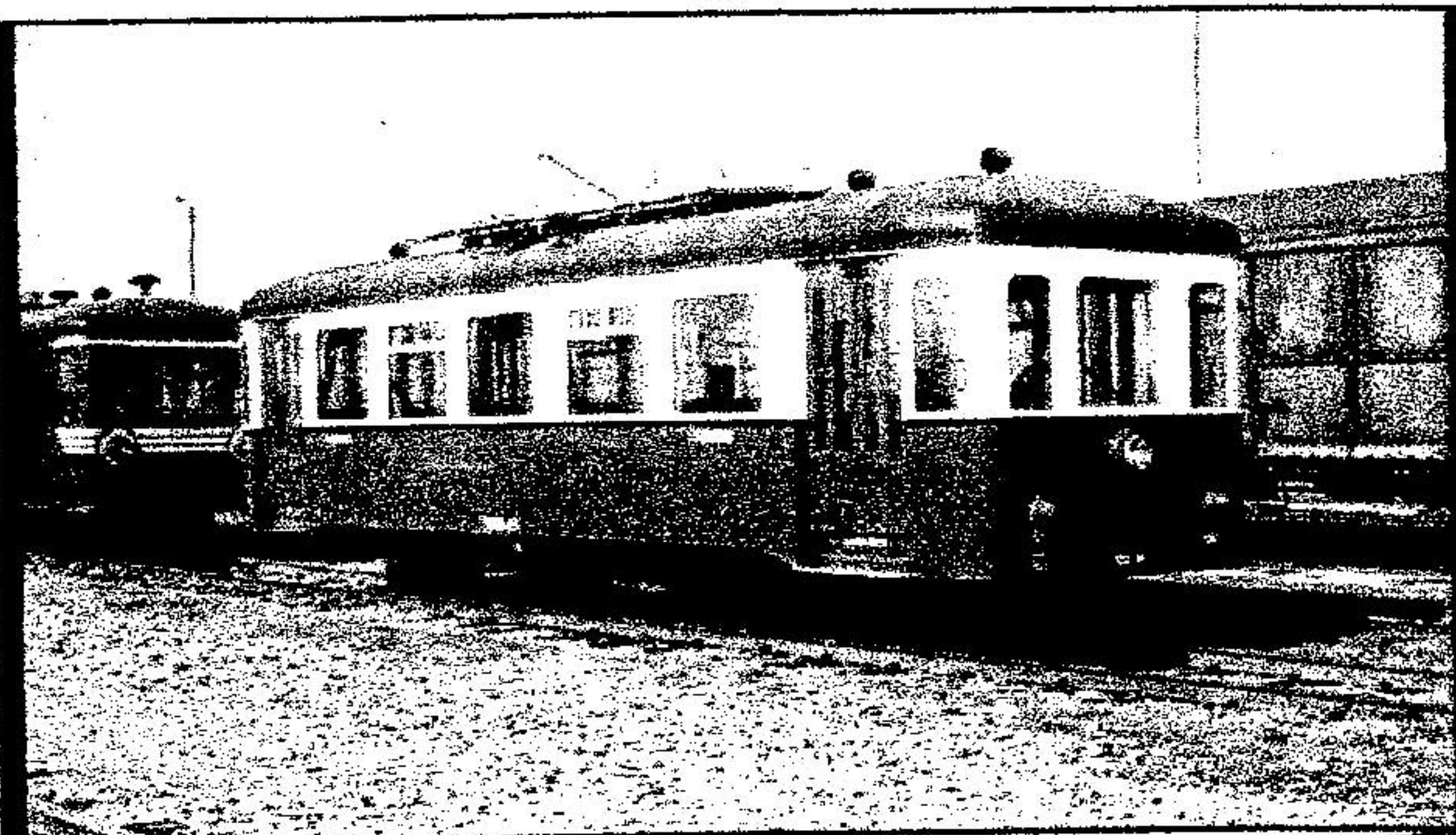




## Museumvoertuigen

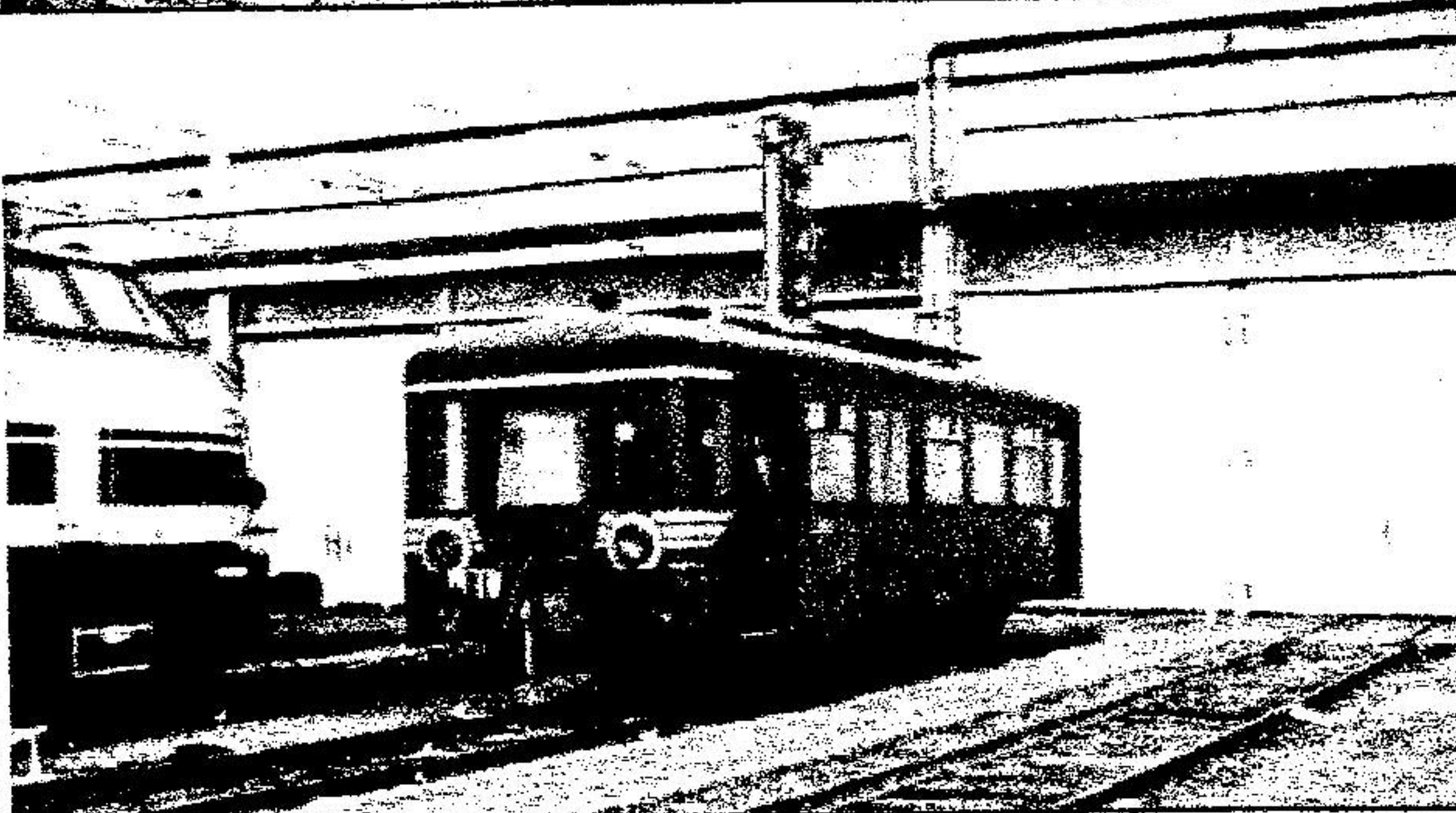
### 551.48 :

deze motorwagen van de stelplaats Ath werd als museumstel van de N.M.B.S. aangeduid. Na een afsteltijd te Ath, ging het stel naar Leuven. Hier werd het in de CW Leuven gerestaureerd in de originele uitvoering en kwam vanaf 1983 terug in dienst. Ze reed diverse ritten op het net, maar de nieuwe reglementering voor de remming mag de motorwagen nu niet meer gebruikt worden en staat hij ritvaardig afgesteld te Leuven.



### 551.26 :

Dit stel werd gebruikt als tractievoertuig voor draaistellen te Bertrix en werd tot ca. 1995 gebruikt. Het stel werd dan door de TSP aangekocht en naar Schaarbeek overgebracht. Het wordt thans volledig gerestaureerd en men hoopt het in 2005 terug in dienst te kunnen stellen.

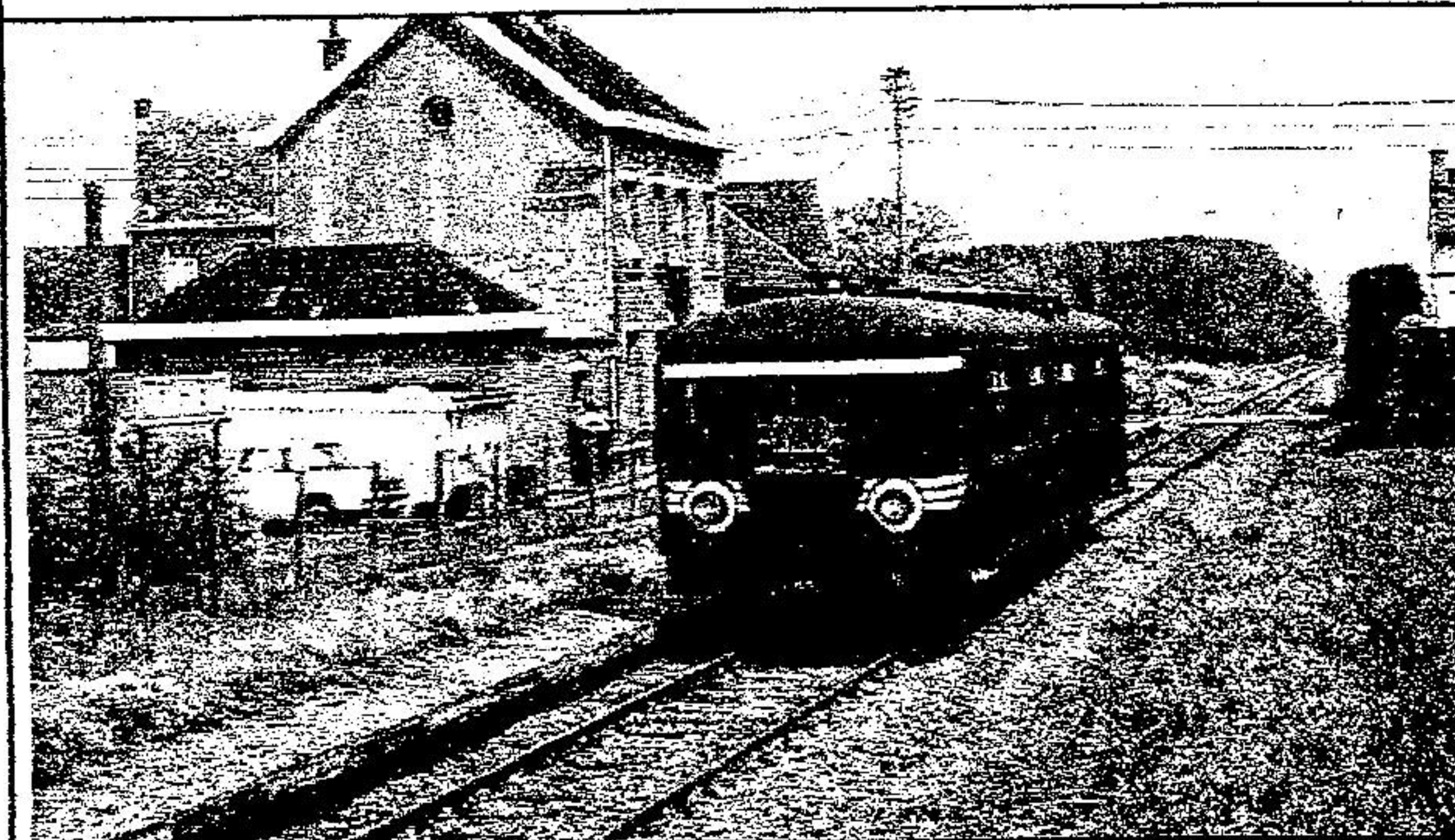


### ES 303 :

Deze motorwagen van de stelplaats Arlon werd door het stoomcentrum Maldegem aangekocht. Na overbrenging startte de restauratie. Deze is immens daar de ganse binneninrichting gereconstrueerd moet worden. Wanneer de herstelling afgesloten wordt is niet bekend.

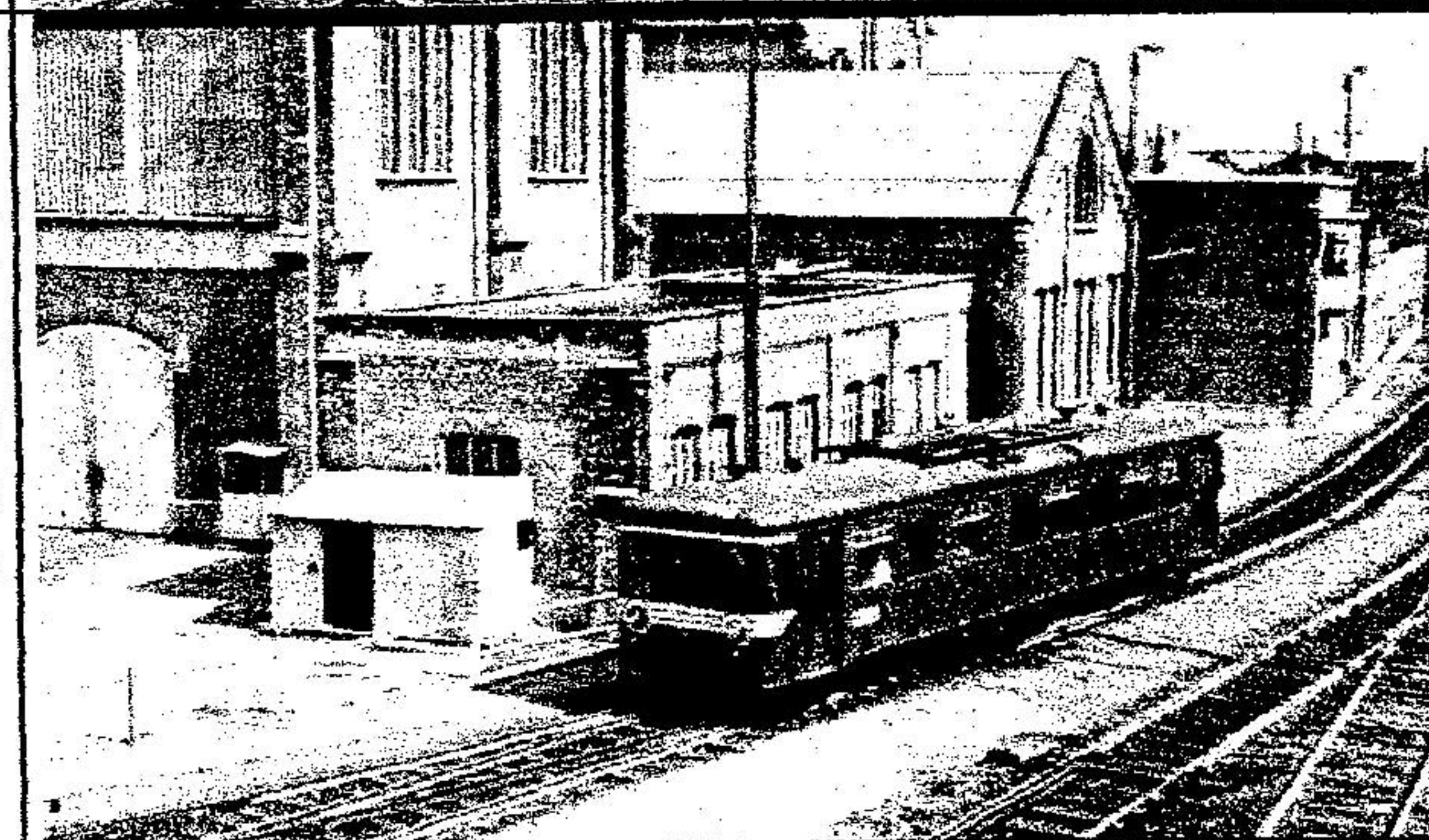
### 553.45 – 4908 :

Na zijn schrapping werd de 4908 door enkele mensen aangekocht en voorlopig bij de CFV3V ingezet. Na restauratie deed hij echter niet meer veel dienst en werd te Haine-St-P gestald. Toen de eigenaars naar de TSP overstapten, namen ze hun motorwagen mee en brachten hem naar Schaarbeek. Thans is de restauratie zover gevorderd dat hij waarschijnlijk in 2004 terug ritvaardig wordt.



### 553.12 – 4903 :

Al lange tijd werd deze motorwagen van Antwerpen-Dam al gezien als museumvoertuig, maar pas in 2000 ging hij officieel in het museumpatrimonium over. De 4903 is nog volledig in orde en ritvaardig, maar mag niet meer rijden daar de reminstallatie niet conform is met de nieuwe wetgeving.





## *Prototypelocomotieven :*

# *Locomotieven reeks 55 / 62 .*

Uitgerust met elektrische treinverwarming

### Reeks 55

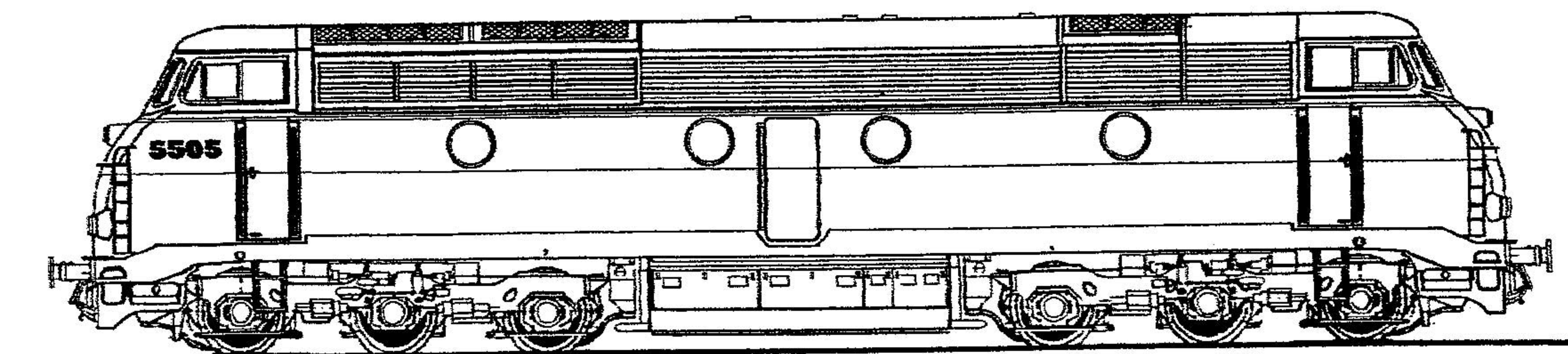
#### a. Voorgeschiedenis :

In de jaren zeventig ontstond er een nieuw probleem: veel rijtuigen hadden nog slechts elektrische verwarming maar anderzijds waren de diesellocomotieven niet uitgerust voor een dergelijke verwarming. Ze hadden op dat enkel een stoomketel voor de stoomverwarming. Hierdoor konden een aantal treinen niet op niet geëlektrificeerde lijnen rijden. Eerste probleem ontstond met de bedevaarttreinen en de vakantietreinen, die als eerste elektrische verwarming kregen. Om dit op te lossen besliste men om een aantal oude bagagerijtuigen om te bouwen: ze kregen een dieselmotor – afkomstig uit de dieselmotorwagens type 608 en 620 – ingebouwd en deze dreven een dynamo aan. Deze zorgde dan voor de elektrische energie die via een treinleiding de rijtuigen van stroom voorzagen. Deze generatorwagens deden zeer uitgebreid dienst in deze voorgaande treinen, maar later ook in de treinen tussen Liège en Luxembourg. Gedurende vele jaren werden deze wagens gebruikt, ook voor statisch als energieleverancier voor onder meer de tentoonstellingstreinen.

Anderzijds zou de 200.001 als eerste uitgerust worden met enkel elektrische treinverwarming: de 5001 kreeg trouwens een nieuwe dieselmotor met hoog vermogen en hierdoor was er voldoende vermogen over om een deel te gebruiken voor de treinverwarming. De test werd geen succes en de treinverwarming werd slechts sporadisch gebruikt, net zoals de locomotief zelf.

Even later besliste de N.M.B.S. om een aantal locomotieven reeks 55 om te bouwen: ze behielden hun dieselmotor, maar de alternator werd versterkt en kon een hoger vermogen opwekken. Er werd ook een nieuwe hulpgenerator ingebouwd voor het starten en de bekrachtiging van de hoofdgenerator. De opbouw was zo dat er bij reizigersverkeer een kleiner vermogen voor de tractie voorzien werd. Dit was trouwens niet nodig daar de machines bedoeld waren voor de korte en lichte treinen tussen Liège en Luxembourg. In goederentractie was het volle vermogen beschikbaar.

#### b. Inzet – loopbaan :



De 5540 was de eerste machine die op deze wijze omgebouwd werd: bij een grote herziening te Salzannes werd de locomotief omgebouwd en op 23 maart 1976 kwam de machine terug op het spoor en kwam naar zijn vroegere stelplaats Kinkempois. Om een onderscheid te maken met de overige machines, werd de bovenste smalle band oranje geschilderd. Maar men zag slechts weinig verschil en daarom werd deze band korte tijd later lichtblauw geschilderd. De machine onderging diverse testritten naar onder meer Brussel en Gouvy.



Enkele maanden later – op 13 december van het zelfde jaar - kwam de tweede locomotief Salzinnes buiten: het was de 5542 die ook de groene schildering met lichtblauwe streep aangemeten kreeg.



*De 5542 met blauwe band bij het binnenrijden van Tilff met de trein naar Jemelle gevormd met M2-rijtuigen*

Achtereenvolgens werden de 5523, 5510, 5515, 5529 en 5505 omgebouwd. De drie eerste machines kregen hierbij de nieuwe gele schildering, maar wel met lichtblauwe smalle band maar bij de 5529 probeerde men een volledig nieuw kleurschema in staalblauw en geel (naar analogie met de elektrische locomotieven) en deze machine kwam in oktober 1979 terug op de sporen. Deze kleurstelling beviel zo goed dat ze behouden werd voor alle nog om te bouwen machines (ook de reeks 60 en 62). In 1980 werden nogmaals vier bijkomende machines omgebouwd en het aantal verhoogde tot zeven eenheden. Eind 1980 werd de 5542 omgeschilderd in de standaard kleurstelling. Begin 1981 was het de beurt aan de vier overgebleven groene 55-ers om het blauwe kleed aan te trekken. Hierdoor hebben sommige machines maar enkele weken in de gele schildering rond.

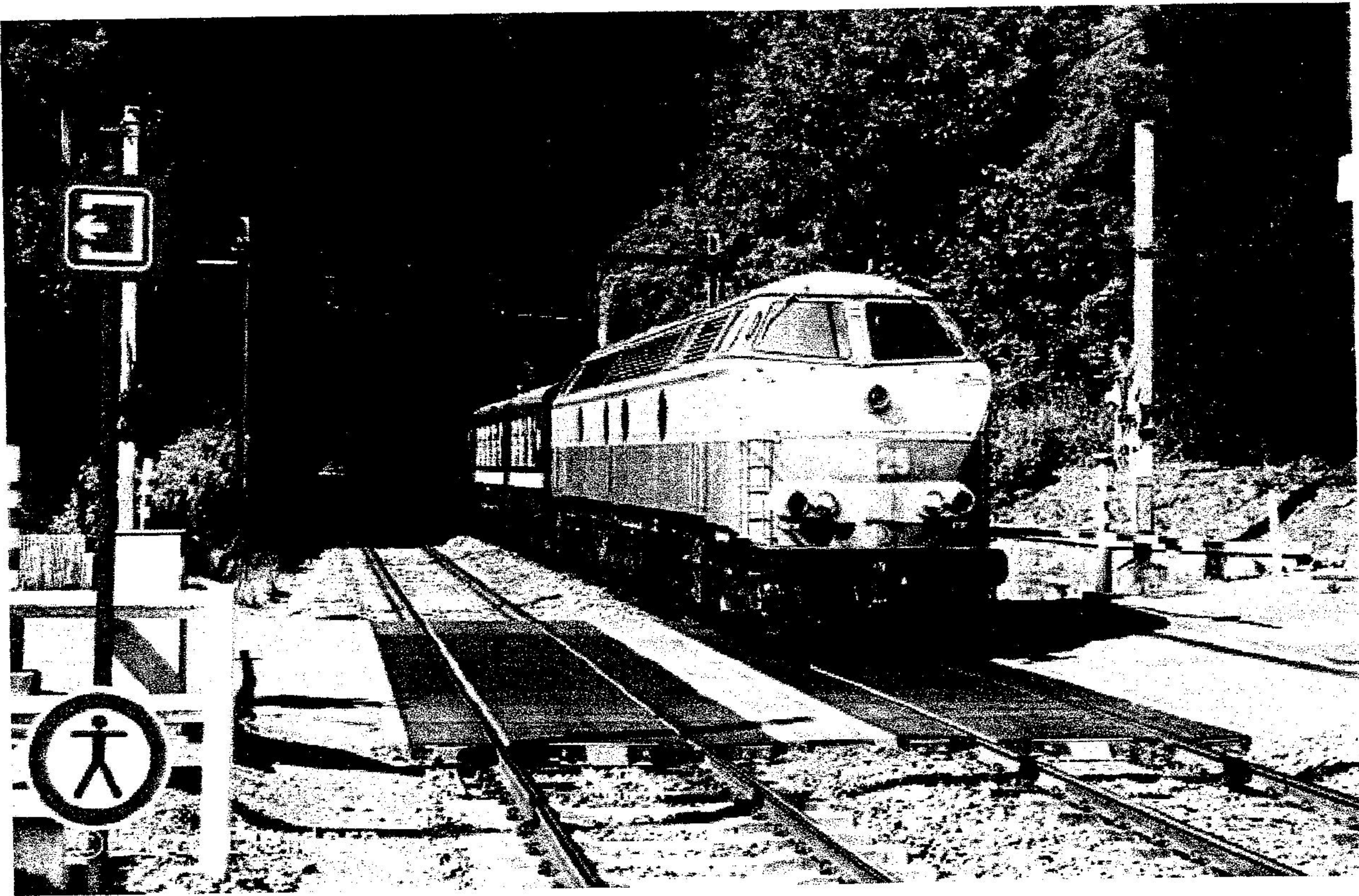
Op dat ogenblik hadden ze een vrij uitgebreide reeks: ze werden steeds door bestuurders van Gouvy (en mindere mate Kinkempois) gereden en werden ingezet voor alle treinen tussen Liège en Luxembourg die op dat ogenblik uitgerust werden met internationale rijtuigen I 10 (vanaf 1984). Naast deze treinen reden ze ook de internationale treinen tussen Amsterdam en Milano / Genua. De machines gingen deze treinen ophalen te Maastricht en bracht ze tot in Liège-Guillemins. Hier nam een tweede analoge machine de trein over en voerde hem tot in Luxembourg. Hiervoor waren er 4 van de zeven machines nodig. Naast deze officiële diensten werden de machines ook gebruikt voor de typische vakantietreinen: voornaamste was de trein tussen Amsterdam en Luxembourg die gevormd werd uit de typische geel-blauwe IC- rijtuigen van de NS. Hierdoor ontstond een mooie homogene samenstelling. Een andere typische dienst waren de autoslaaptreinen vanuit Bressoux waarbij een blauwe 55-er deze trein tot in Jemelle sleepte. Hier werd hij samengevoegd met het deel uit Schaarbeek en werd door een elektrische locomotief overgenomen. In de beginperiode reden de blauwe 55-ers ook een aantal gewone reizigerstreinen met M2-rijtuigen tussen Liers – Liège en Jemelle

Deze inzet bleef gedurende een lange tijd doorlopen en werden de machines uitgebreid gebruikt, de vrijstaande machines bleven in de goederendienst actief en voor deze treinen bereikten ze regelmatig Montzen en Hasselt / Antwerpen. Door de elektrificatie van de verbinding naar Jemelle werd de dienst ingekrompen en werden de autoslaaptreinen en een deel van de vakantietreinen vanuit Liège elektrisch gereden.

Vanaf 1993 werd een nieuwe dienstregeling ingevoerd op de verbinding naar Luxembourg – dit was nodig door de elektrificatiewerken die startten. Hierdoor was er een tekort aan machines en besliste men om de installatie van de 6215 – die trouwens toch te zwak was voor de diensten – over te plaatsen op een locomotief reeks 55 en hiervoor werd de 5531 uitgekozen. Deze machines stond op dat ogenblik in de CW Salzinnes voor



een grote herziening. Hierdoor waren er nu acht machines beschikbaar voor een inzetreeks met vier inzetdagen en een vijfde locomotief reserve voor bijzondere treinen.

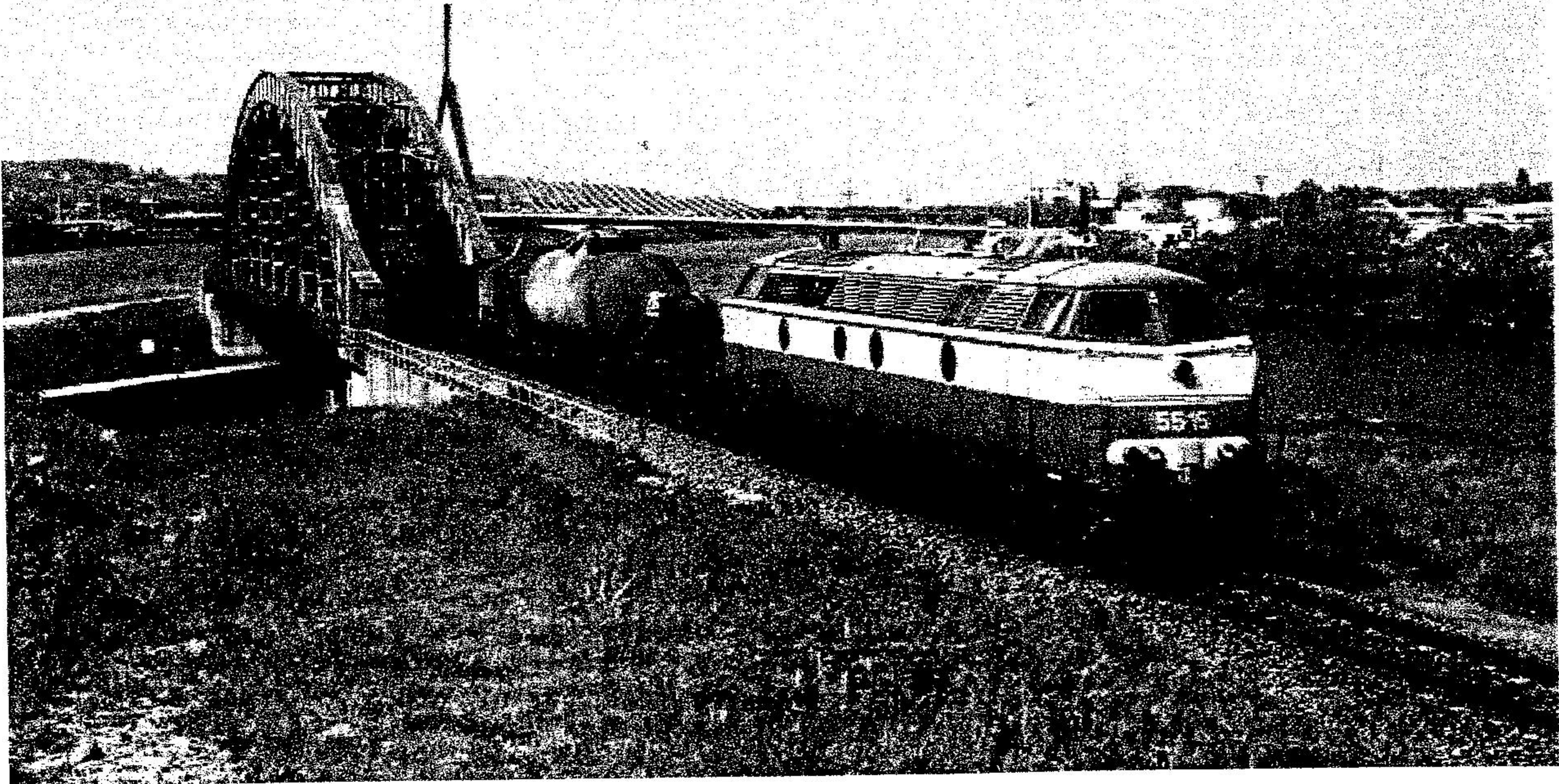


*Klassieke dienst : de reizigerstreinen Liège – Luxembourg hier te Esneux*



*De toeristische trein Amsterdam – Luxembourg op de nog niet geëlektrificeerde lijn 43*





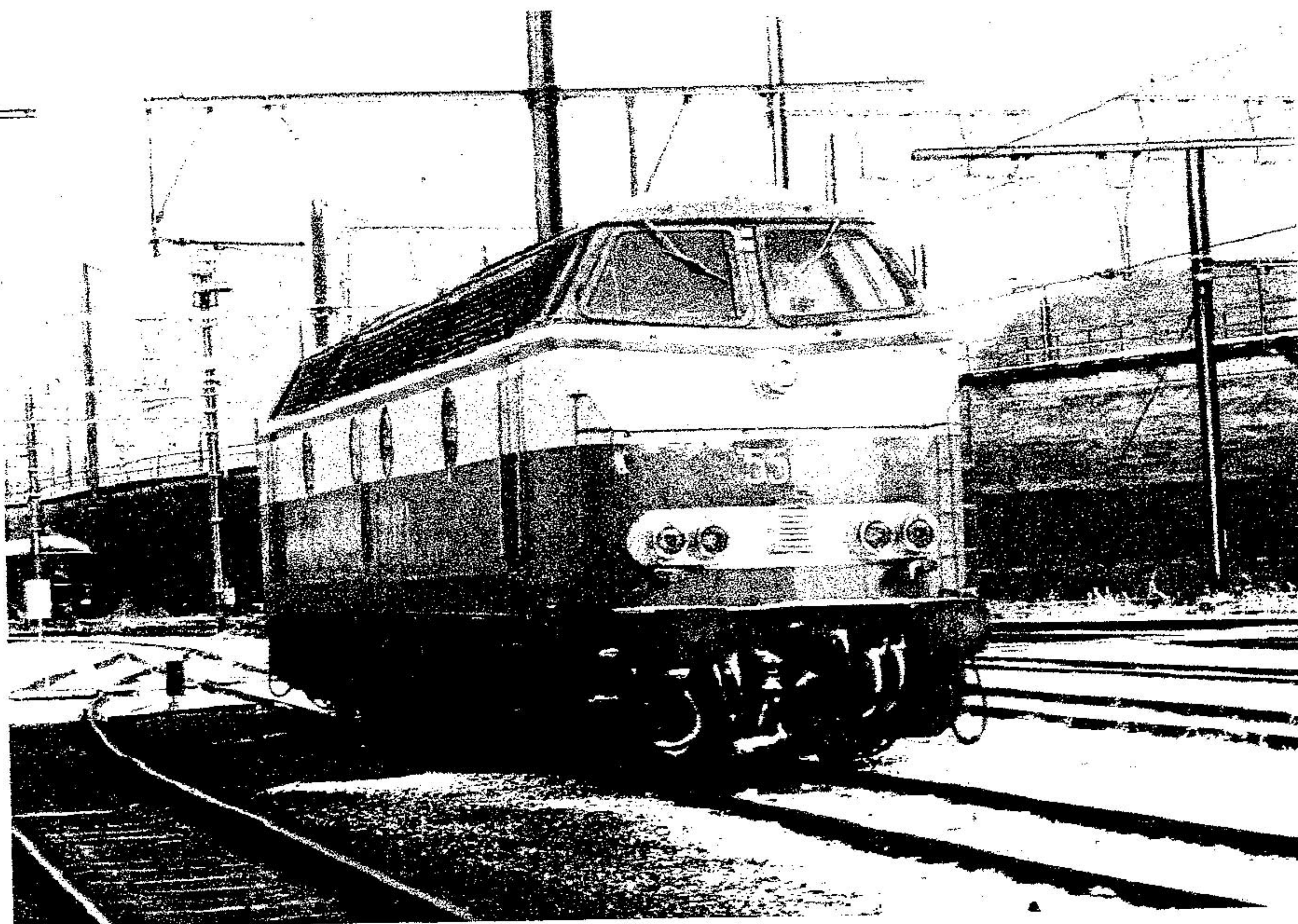
*Vanaf 2001 rijden ze vooral goederentreinen, ook de mengervagentreinen zoals hier te Monsin*

Nog eenmaal zou een verandering komen in het bestand : bij de 5542 werden trillingen opgemerkt in de kast – te wijten aan onder meer roestvorming – en daarom werd beslist om deze machine op 1 augustus 1995 uit het bestand te schrappen. De elektrische inrichting werd op dat ogenblik ingebouwd in de 5519 die in september 1996 terug op de sporen kwam. Tot 2001 bleef de inzet vrij constant, maar op dat ogenblik werd de ganse verbinding tussen Liège en Luxemburg elektrisch gereden en verloren de 55-ers praktisch al hun diensten. Slechts de piekurentreinen tussen Liers – Liège en Gouvy en de scholierentreinen tussen Gouvy en Trois-Ponts (bestaande uit één enkel rijtuig) bleef behouden voor de 55-ers. De vrijgekomen machines werden vanaf dat ogenblik in de gewone goederendienst gebruikt en bereikten naar Montzen, Genk / Hasselt en Antwerpen ook nog Schaarbeek en Büllingen voor het houttransport. Verder werden vele lokale treinen gereden binnen de Luikse agglomeratie, hieronder ook de typische mengervagentreinen tussen Seraing en Chertal.

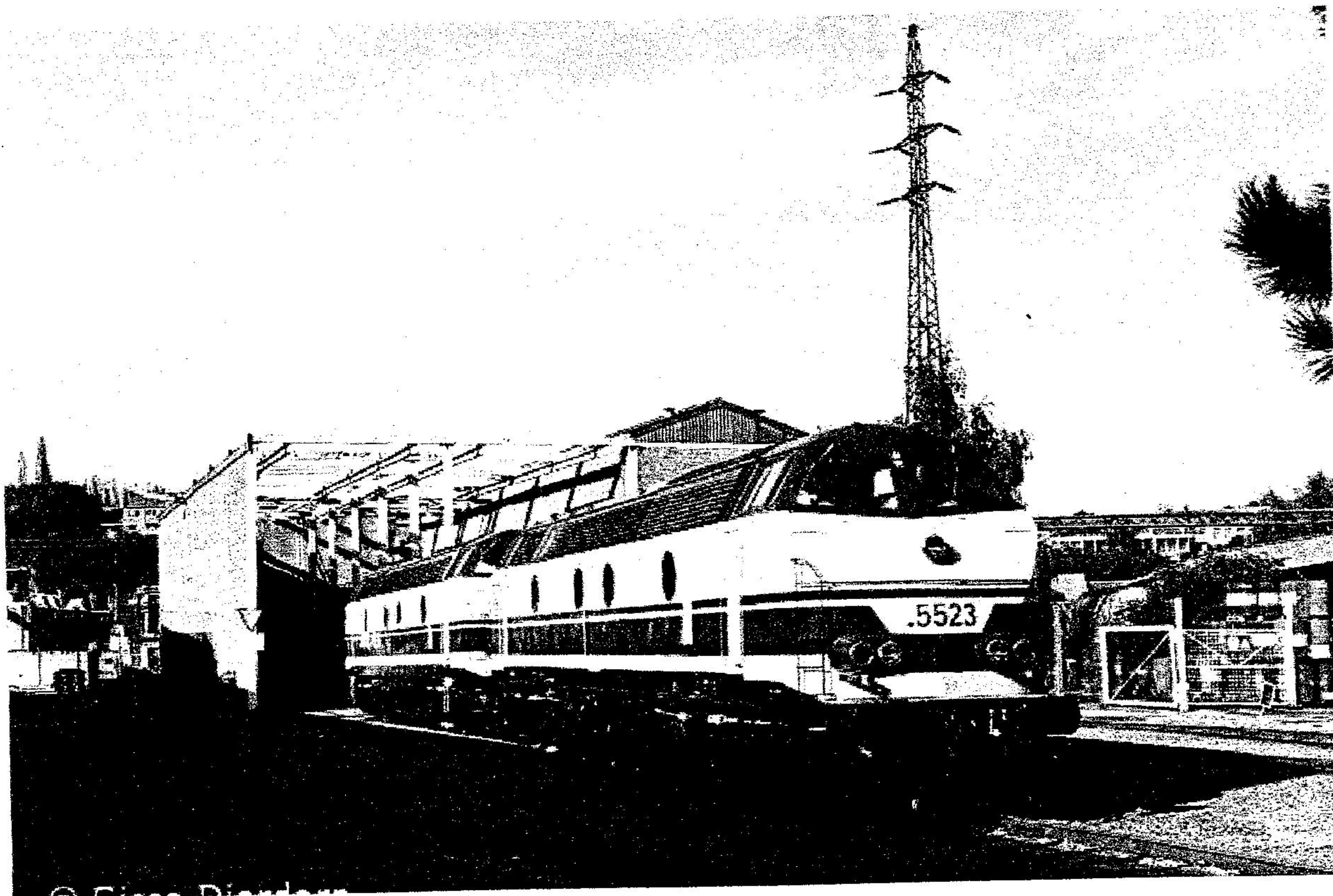
In 2003 werden ook de laatste reizigersdiensten overgenomen door de oude driespanningslocomotieven reeks 15 en werden alle diensten voor goederentreinen gereden. Omdat deze uitrusting niet meer nodig was, werd de 5533 trouwens omgebouwd met ATB en Indusie voor de diensten op de Ijzeren Rijn en werd het bestand opnieuw met één exemplaar verminderd. De zeven overgebleven machines blijven voorlopig in dienst maar bij een groter defect worden ze definitief afgesteld.

Nummer	Groen	Geel	Blauw	Stelplaats	Tot	Reden
5505			03/07/1980	Kinkempois	--	
5510		17/10/1979	/02/1981	Kinkempois	--	
5515		10/01/1980	/03/1981	Kinkempois	--	
5519			20/09/1996	Kinkempois		Vervangt 5542
5523		/09/1979	/01/1981	Kinkempois	02/04/2002	Ijzeren Rijn
5529			11/04/1980	Kinkempois	--	
5531			25/02/1993	Kinkempois	--	Uitbreiding
5540	23/03/1976		01/03/1981	Kinkempois	--	
5542	13/12/1977		01/03/1981	Kinkempois	01/08/1995	Schrapping





*Laatste omgebouwde 55 : de 5519 kort na zijn transformatie in winterse omstandigheden te Kinkempois*



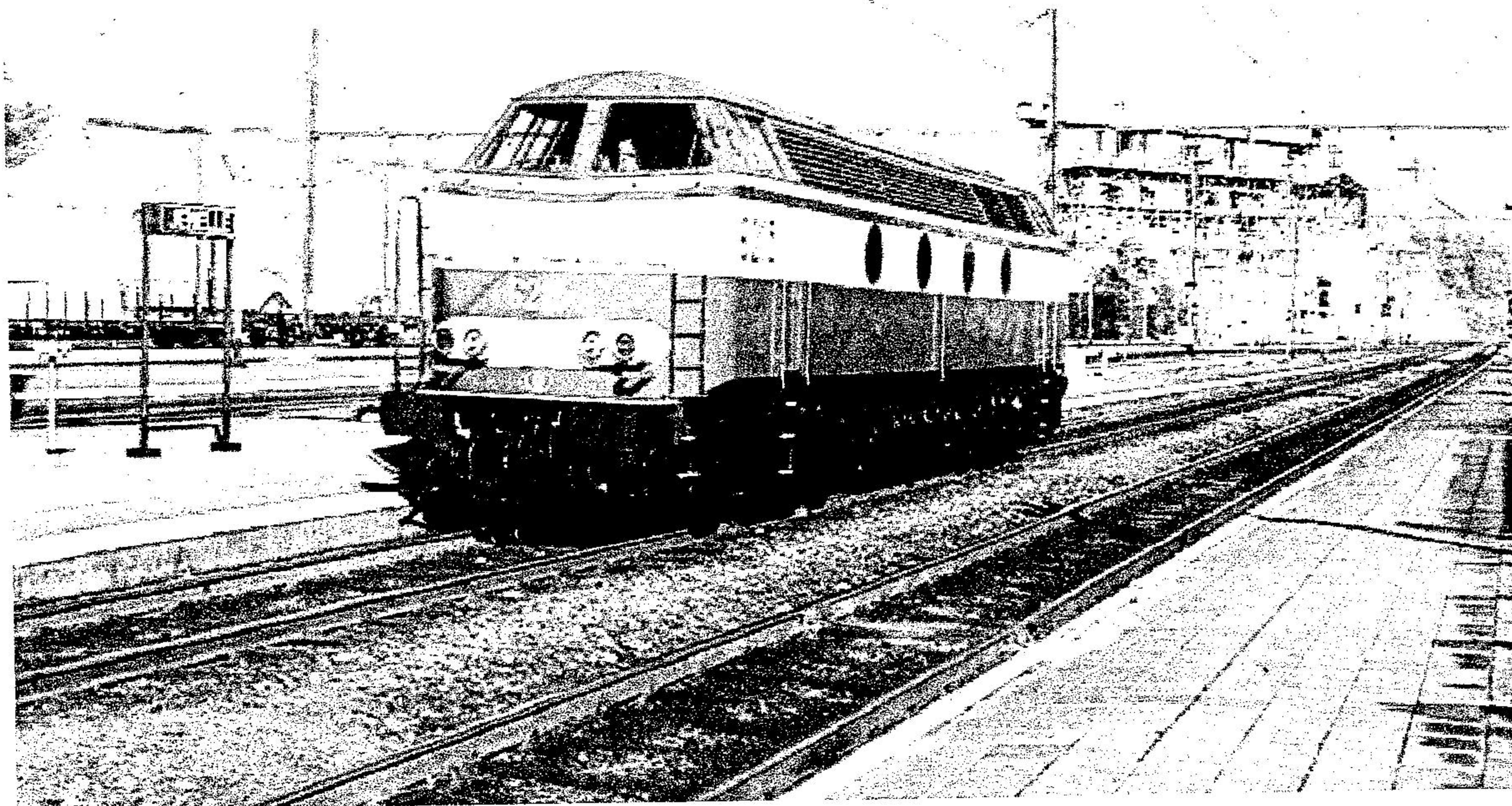
*Het nieuwe leven van de 5523 na zijn terugbouw als loc voor de IJzeren Rijn.*

### **Reeks 62 :**

Naast de locomotieven reeks 55, wilde men eenzelfde inrichting ook proberen bij de locomotieven reeks 62. Deze machines reden voor een gedeelte de vakantietreinen en vooral de bedevaarttreinen vanuit Gent en Kortrijk naar Frankrijk en ook hier was elektrische verwarming nodig. Daarom keek men deze optie na. Wel had men op dat ogenblik wel de 6005 die naast een nieuwe motor ook de bijkomende alternator had en door de nieuwe motor was ook het vermogen verhoogd. Als proeflocomotief werd de 6215 aangeduid en analoog als met

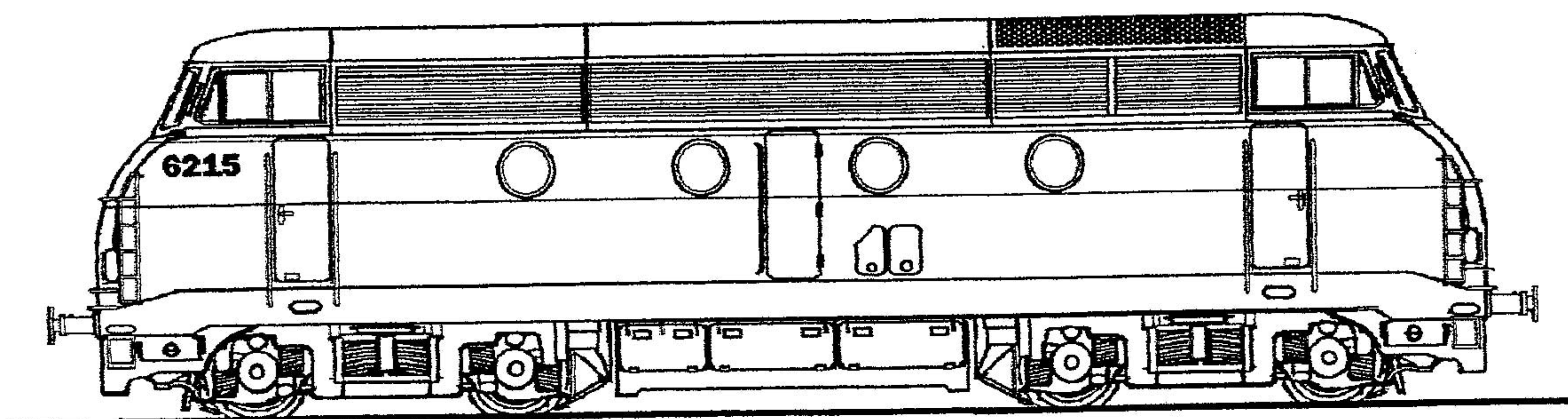


de reeks 55 werd deze machine – zonder echte problemen – verbouwd. De motor was immers analoog met de zwaardere versie bij de reeks 55 en daarom kon dezelfde alternator ingebouwd worden. De machine werd door de CW Salzannes omgebouwd en verrichtte zijn testrit naar Ciney en Jemelle op 22 oktober 1982. Na de laatste aanpassingen verhuisde de locomotief naar Merelbeke. Hier werd de locomotief in de gewone dienst gebruikt, maar bij voorkeur voor de internationale treinen. Maar al dadelijk bleek dat het tractievermogen zwaar achteruit gegaan was en dat – zelfs voor de binnenlandse dienst, dit vermogen niet meer voldeed. Voor de internationale treinen moest steevast een tweede locomotief gebruikt worden, iets wat met de 6005 niet nodig was. Daarom werd deze machine ook naar voor geschoven en bleef de inzet van de 6215 vrij beperkt. Op 1 mei 1984 verhuisde deze machine naar Kortrijk en ook hier werd hij voor dezelfde diensten gebruikt. Zo sleepte hij vele bedevaarttreinen vanuit Roeselare, Ieper of Kortrijk tot in Tourcoing en voor de resterende tijd werd de 6215 in de gewone dienst ingezet doorheen heel West-Vlaanderen en tot in Gent. Deze dienst bleef behouden tot in 1991. Op 29 mei 1990 werden alle 62-ers wel terug naar Merelbeke gebracht voor onderhoud, maar de inzet bleef in Kortrijk.



*De 6215 tijdens zijn testrit te Jemelle.*

Op 2 juni 1991 muteerde de machine naar Kinkempois, dit door de uitbreiding van de diensten, maar zeker op de hellingrijke lijnen in de Ardennen voldeed de 6215 allesbehalve en bij voorkeur werd de machine ingezet op de korte en vlakke lijn naar Maastricht. Al vlug werd beslist om de uitrusting uit te bouwen en in te bouwen bij een reeks 55 en hiervoor kwam de 5531 in aanmerking en de ombouw werd op 25 februari 1993 afgesloten. Even later kwam de 6215 als gewone 62 in standaarduitvoering terug op de sporen.



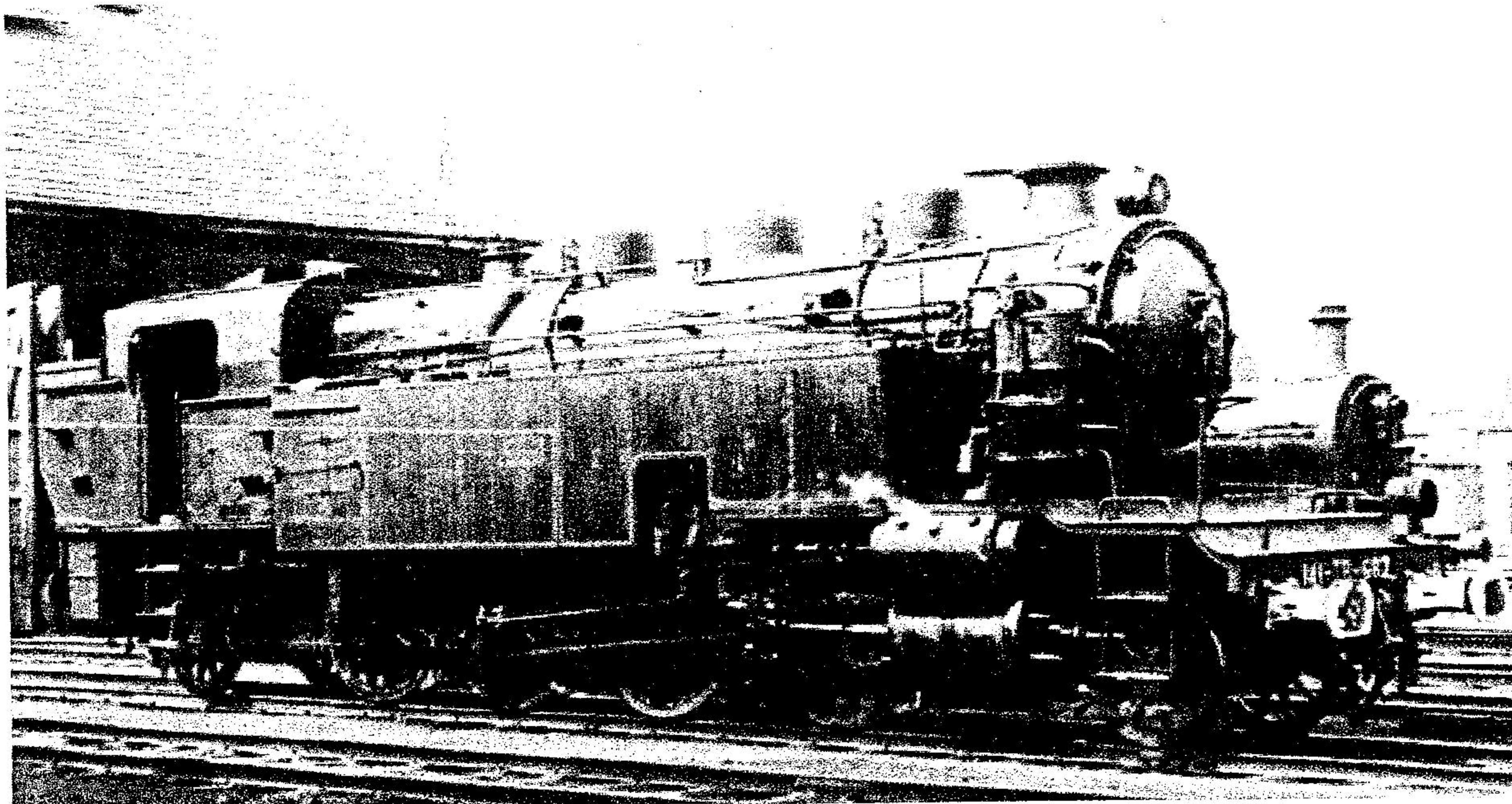


# ***Oorlogslocomotieven: De locomotieven typen 68 & 70.***

**Type 3 wordt type 68 :**

## **1. Overzicht :**

Toen ook de zware tenderlocomotieven – onder het type 97 – afgestaan moesten worden, werd door de Duitse bezettingsmacht een analoge tenderlocomotief aan de N.M.B.S. toegewezen: het werd een locomotief die vooral gebruikt werd in het voorstadsverkeer van Paris, de reeks 4 141 TB.sud-est. Het was een tenderlocomotief met asindeling 1'D'1T met twee cilinders met een diameter van 620 mm en een slaglengte van 700 mm. De machines waren oorspronkelijk afkomstig van de maatschappij Paris – Orléans (reeks 5616 tot 5740) en werden gebouwd in 1921 – 1922. Met drijfwielen van 1 620 mm, een massa van 99 000 kg verhaalden ze in beide richtingen een maximale snelheid van 100 km/h.



*De 306 staat voor zijn stelplaats Tienen in juli 1942.*

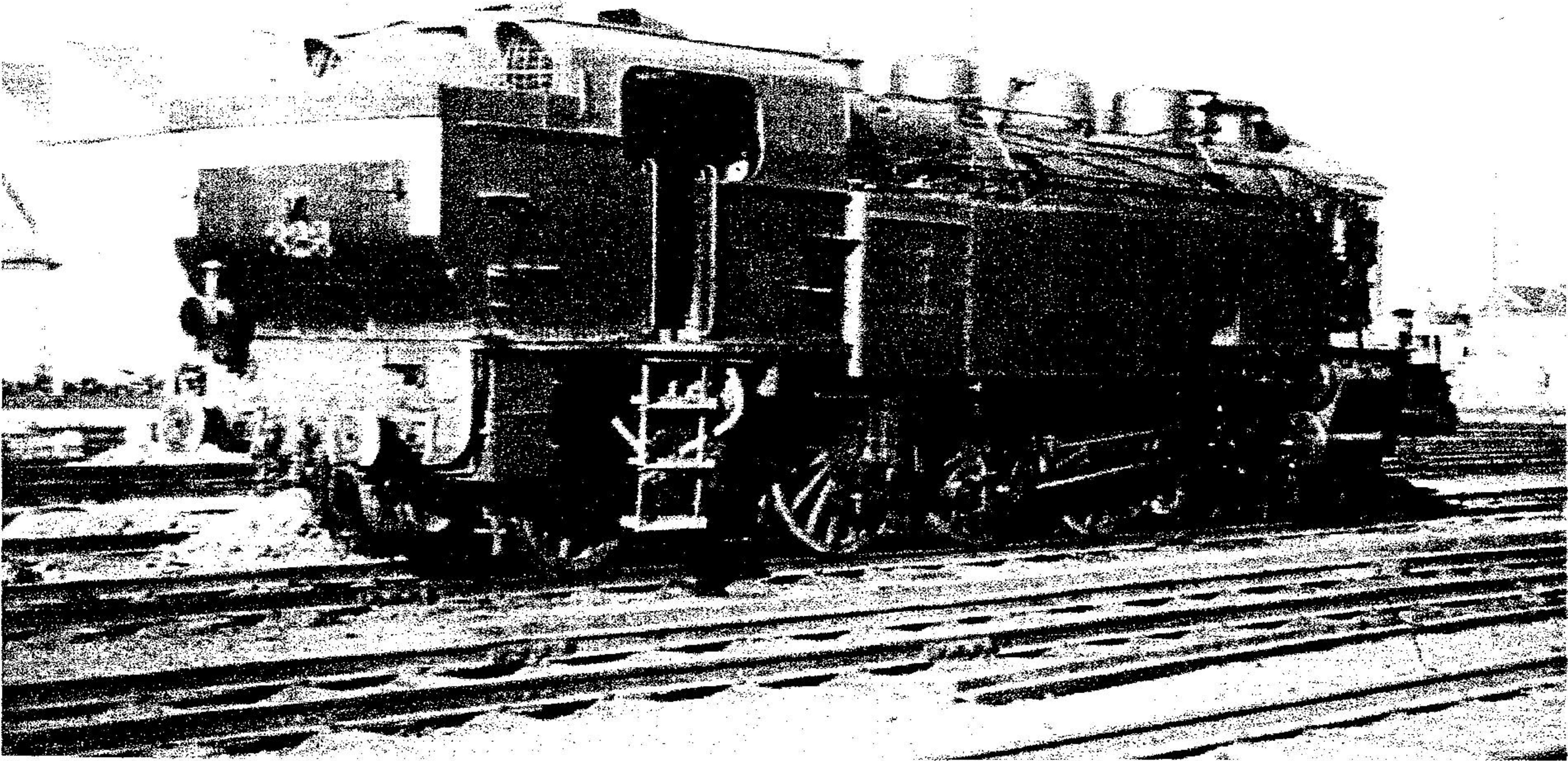
## **2. Eerste periode : begin 1942 – eind 1942 :**

De eerste 11 locomotieven (301 – 311) kwamen in de loop van december 1941 al naar ons land en ze werden bij de stelplaatsen Liège en Tienen ondergebracht. In beide depots werd een reeks van 4 inzetdagen opgesteld en ze verzekerden hier de zware semi-directe treinen tussen Liège en Leuven, de machines van Tienen stootten ook regelmatig door tot in Brussel-noord. Na enkele maanden werden ook enkele locomotieven te Schaarbeek ondergebracht en ook deze machines zouden enkel gebruikt worden voor doorgaande treinen op de lijn 36.

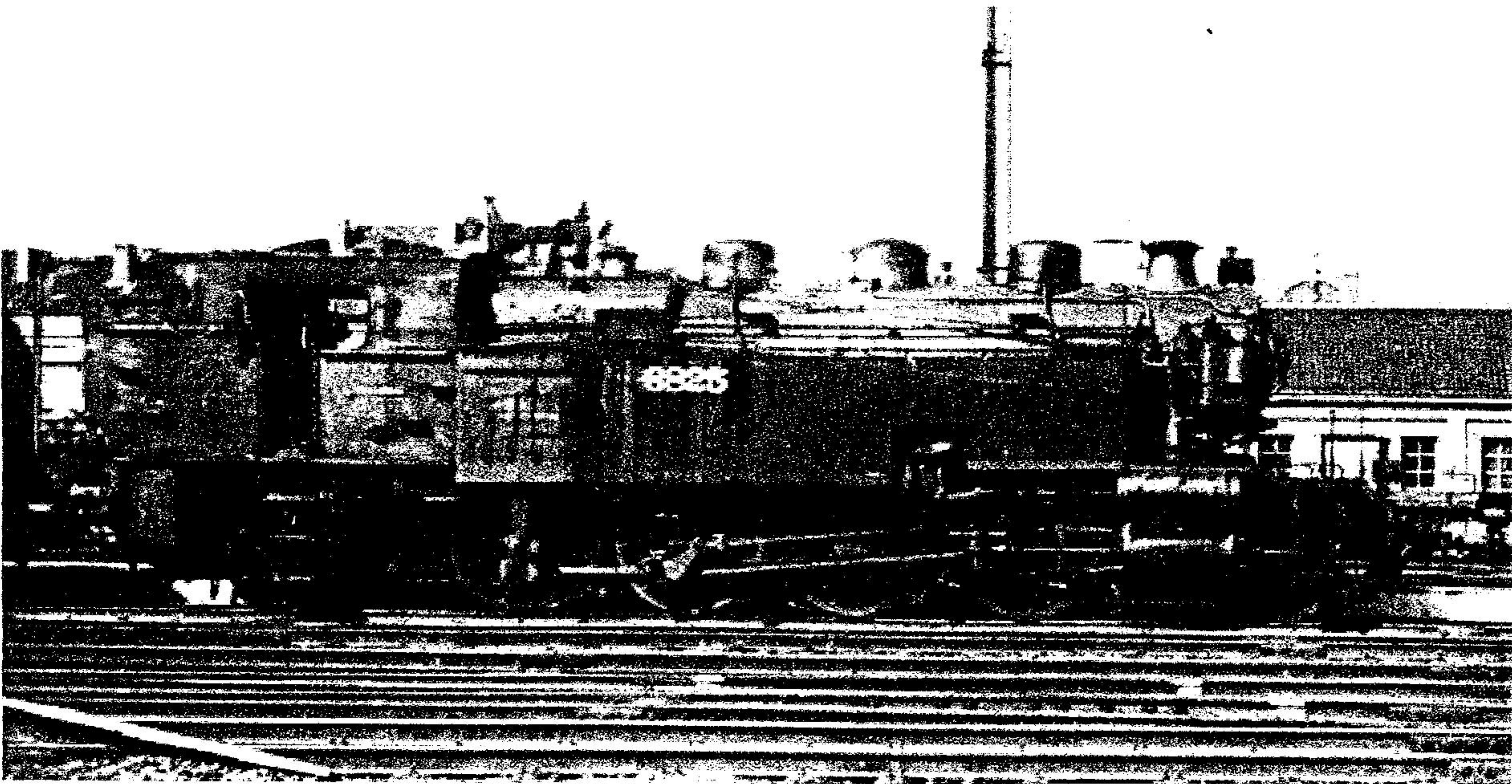
In maart 1942 kwamen er nog 14 bijkomende machines het bestand vervoegen en naast de boven genoemde stelplaatsen gingen er ook enkele machines naar Visé en Pepinster. De locomotieven van de laatste



stelplaats verzekerden een aantal doorgaande treinen tussen Verviers en Liège, de machines van Visé namen een aantal treinen tussen deze laatste maasstad en Statte via Liège voor hun rekening.



*De 323 van de stelplaats Tienen*



*In juli 1942 was de 325 al vernummerd in 6825 : deze machine van Liège heeft net een trein naar Leuven verzekerd.*

In juli 1942 (met nota van 2 juli) werden de locomotieven vernummerd in het type 68, maar effectief kregen slechts enkele machines de nieuwe nummers. Want al in juli kwam het bevel om ook deze machines verder te geven om te Duitsland diensten te verzekeren en tussen juli en september verdwenen de locomotieven



naar Duitsland. Enkel de 307 van de stelplaats Visé keerde voorlopig terug naar Frankrijk voor een herstelling. Hierdoor enkele het korte intermezzo van deze machines in ons land.

### **3. Overzicht :**

NMBS	SNCF 4 141 TB	Periode	Stelpl 1944	NMBS	SNCF 4 141 TB	Periode	Stelpl 1944
301 > 6801	632	12/1941	--	314 > 6814	?	03/1942	--
302 > 6802	634	12/1941	--	315 > 6815	?	03/1942	--
303 > 6803	636	12/1941	--	316 > 6816	?	03/1942	--
304 > 6804	650	12/1941	--	317 > 6817	?	03/1942	--
305 > 6805	667	12/1941	--	318 > 6818	?	03/1942	--
306 > 6806	687	12/1941	--	319 > 6819	?	03/1942	--
307 > 6807	673	12/1941	--	320 > 6820	?	03/1942	--
308 > 6808	693	12/1941	--	321 > 6821	?	03/1942	--
309 > 6809	712	12/1941	--	322 > 6822	?	03/1942	--
310 > 6810	716	12/1941	--	323 > 6823	725	03/1942	--
311 > 6811	737	12/1941	--	324 > 6824	?	03/1942	--
312 > 6812	?	03/1942	--	325 > 6825	729	03/1942	--
313 > 6813	?	03/1942	--				

### **Type 4 wordt type 70 :**

### **1. Overzicht :**

Ook de typische rangeerlocomotieven – type 93 en later ook het type 53 – moesten afgestaan worden en ook deze machines moesten vervangen worden. Typisch was dat de Franse spoorwegen over slechts weinig rangeerlocomotieven beschikte en daarom moest de Duitse bezetter noodgedwongen kiezen uit een ouder type. Er werd gekozen voor de locomotieven type 040 TB van de regio Sud-Est. Deze oude locomotieven werd tussen 1879 en 1884 in 290 exemplaren (nummers 111 tot 400) gebouwd voor de semi-directe treinen. Ze hadden een asindeling 1'B1' en op dat ogenblik hadden ze een afzonderlijke tender. Vanaf 1924 werden ze omgebouwd tot rangeerlocomotieven. Ze werden omgevormd met vier gekoppelde assen en kregen nieuwe waterbakken, maar aan de ketel en de aandrijving zelf veranderde men slechts weinig. Het bleven machines met verzadigde stoom en twee vrij grote buitenliggende cilinders.

### **2. Eerste periode : begin 1942 – 1944**

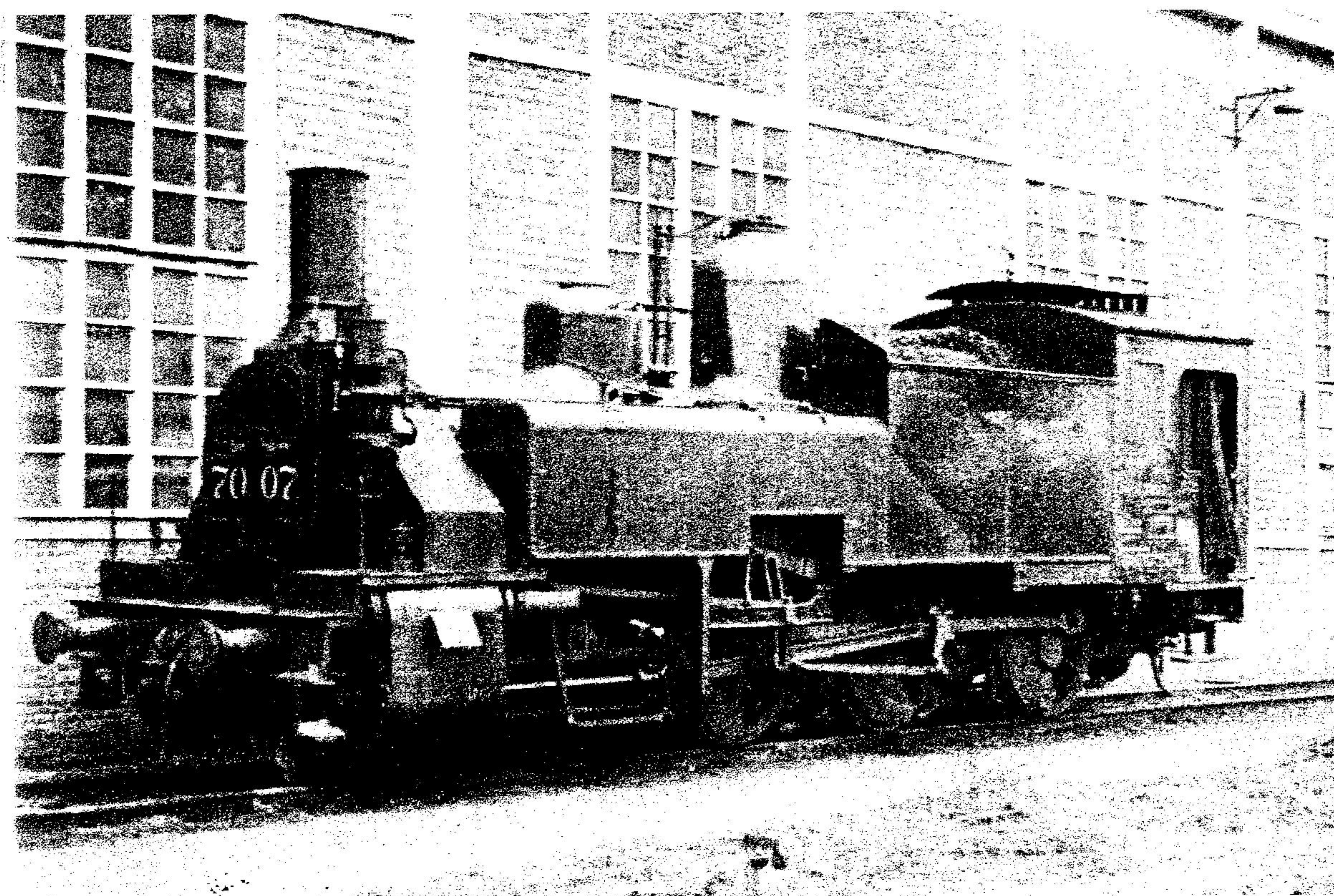
Tussen februari en april 1942 kwamen er 7 van dergelijke tenderlocomotieven naar België en als type 4 aangeduid (nummers 401 tot 407) werden ze vooral in het Gentse ingezet. Ze werden gestationeerd te Merelbeke en vooral Gent-Zeehaven en hier verzekerden ze de lokale rangeringen op de beide vormingsstations. Ondanks hun hoge leeftijd voldeden ze perfect voor deze taken.

Vanaf juli 1942 werden er hernummerd in type 70 (nummers 7001 tot 7007) en ze werden geconcentreerd te Gent-Zeehaven. Hier vormden ze de hoofdreeks R in de rangeerdienst: deze reeks had 6 inzetdagen en omvatte de voornaamste rangeringen in het vormingsstation (2 machines, maar ook de lokale goederendiensten in de ganse kanaalzone. Zo bereikten de machines de grote dokken, maar reden ook door tot in Zelzate. Verder sleepten ze ook enkele treinen naar Merelbeke. Deze dienst bleef minsten behouden tot eind 1943, maar door de oorlogsomstandigheden verminderde het aantal treinen in deze havenzone en de inzet verminderde tot 4 inzetdagen.

Eind 1942 werden nog drie bijkomende machines (de 7008 tot 7010) aan België afgestaan Daar er hierdoor twee machines overbodig werden, zocht men naar een nieuw inzetgebied en verhuisden drie machines (hieronder de 7006) naar de stelplaats Montignies en hier verzekerden ze de lokale rangeringen te Montignies en waarschijnlijk ook Châtelineau. In de loop van 1943 werden ook nog twee machines aan de naburige stelplaats Merelbeke afgestaan en ze rangeerden hier in het vormingsstation.



Bij het einde van de vijandelijkheden waren ze te Gent (bundel Ledeberg) en Montignies afgesteld, in de loop van december 1944 gingen ze alle terug naar Frankrijk



*Midden 1942 was de 7007 te Gent-Zeehaven actief, hier staat de machine naar de loods van zijn depot*

### **3. Overzicht :**

NMBS	SNCF 5 040 T	Periode	Stelpl 1944	NMBS	SNCF 5 040 T	Periode	Stelpl 1944
401 > 7001	10	B / 1942	Gent	406 > 7006	41	B / 1942	Montignies
402 > 7002	11	B / 1942		407 > 7007	6	B / 1942	Gent
403 > 7003	21	B / 1942		7008	?	E / 1942	Merelbeke
404 > 7004	29	B / 1942	Gent	7009	?	E / 1942	Gent-Zeeh
405 > 7005	38	B / 1942		7010	?	E / 1942	Merelbeke



# Lijn 164

## Bastogne – Wiltz (L).

Na het openstellen van de verbinding naar Bastogne, zou al zeer snel een grensoverschrijdende spoorlijn aangelegd worden naar Luxembourg met als Wiltz en verder Kautenbach als bestemming. Op 18 juli 1887 kwam het Belgische baanvak tot in het grensstation Benonchamps gereed en twee maanden later reden de treinen door tot in Wiltz. Deze lijn had steeds een lokaal karakter, waarbij de Prince Henri Bahn voor het grootste gedeelte voor de bediening zorgde, enkele treinen vanuit Bastogne hadden Benonchamps als eindpunt. Deze toestand bleef gedurende vele jaren behouden, waarbij na de tweede wereldoorlog de dienst verzekerd werd door de tweeassige Brossels, terwijl de CFL nog steeds de treinen tot in Benonchamps verzekerde. Op 8 oktober 1951 werd het Belgische deel verbust, de CFL zou tot in 1967 het Belgische Benonchamps bedienen en bij grote sneeuwval reden de treinen door tot in Bastogne. Het schaarse goederenverkeer verdween op dezelfde data.

**Overzicht lijn 163 – 163 A :*****Voornaamste data:***

18/07/1887	Opening Bastogne – Benonchamps
22/09/1887	Opening Benonchamps – Wiltz (Luxembourg)
08/10/1951	Afschaffing reizigersdienst Bastogne – Benonchamps
23/09/1967	Afschaffing reizigersdienst Benonchamps – Wiltz
08/10/1951	Afschaffing goederendienst Bastogne – Benonchamps
23/09/1967	Afschaffing goederendienst Benonchamps – Wiltz
1968	Opbreken van de lijn

***Stations – stopplaatsen:***

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
		Bastogne-Nord	20/02/1884		0,0
		<i>Neffe</i>			4,2
MBC		Benonchamps	17/07/1887	23/09/1967	7,3
		grens			7,8

*Cursief gedrukt : haltes*

BENONCHAMPS – Gare.

Station Benonchamps.



## *Lijn 165*

### *Athus – Bertrix - Libramont.*

In de jaren zeventig van vorige eeuw was het net van de Etat Belge sterk uitgebreid, enkel in het zuiden van het land zou de Grand Compagnie de Luxembourg (en de Nord Belge) de plak zwaaien en had de Staat geen spoorlijnen. Daar het verkeer naar Oost-Frankrijk (staalnijverheid) en verder Zwitserland sterk steeg, was een eigen lijn dringend nodig en daarom werd een studie uitgewerkt om een parallellijn aan te leggen met de Luxembourglijn. Deze zou in Tamines vertrekken en via Dinant en Houyet zou deze verbinding naar het zuiden doorstoten en aanknopingspunten hebben te Bertrix (naar Libramont), Virton (naar Marbehan) en Athus (naar Autelbas – Arlon). Al in 1875 werd vanaf Arlon gestart met de aanleg van deze verbinding en in 1877 was de lijn tot in Signeulx afgewerkt. Maar op dat ogenblik zou het reliëf zwaarder worden en de vooruitgang van de werken vertraagde. In 1879 werd Virton en Florenville bereikt en een jaar later werd doorgereden tot in Bertrix. Dit baanvak werd bekend door de vele tunnels en viaducten. In 1882 was het laatste verbindingsbaanvak tot in Libramont een feit.

Vanaf het begin was de lijn weinig belangrijk in het reizigersverkeer, maar het doorgaande goederenverkeer zou al snel van de lijn 162 afgeleid worden naar de Athus – Meuse lijn, zoals deze verbinding nadien goed bekend werd. Daar deze lijn de enige was voor de Etat Belge, moest de hele infrastructuur nieuw aangelegd worden en zo waren er twee nieuwe stelplaatsen, namelijk te Virton en Bertrix. Pas na de overname van de Luxembourg lijn zou een betere exploitatie mogelijk te maken, de eerste verbinding werd deze voor de (internationale) reizigerstreinen, de lijn 165 werd de goederenverbinding en deze ging nu over Tamines, Warnant, Houyet naar Bertrix en verder het zuiden. Door deze concentratie zou het reizigersverkeer nog verder verminderen, maar anderzijds werd de nieuwe dwarsverbinding vanuit Virton naar Montmédy (Ecouviez) steeds verder versterkt. Gedurende vele decennia zou de Athus-Meuse lijn vele goederentreinen voorbij zien rijden en hiervoor waren de sterkste machines nodig. Hoewel het reliëf iets minder hellingrijk was als de verbinding via Jemelle, zou de tractie steeds zeer moeilijk blijven. Vanaf 1910 werden de typen 36 – in dubbel tractie – op deze verbinding ingezet.

Het reizigersverkeer werd vanuit Virton georganiseerd en werd onder gereden door de typen 40 en ook typen 66. Op het noordelijke traject was Bertrix verantwoordelijk. Tussen de beide wereldoorlogen bleef het verkeer steeds verder stijgen en de installaties moesten gemoderniseerd worden. Tussen 1922 en 1927 werd de ganse lijn op dubbelspoor gebracht en ook de stelplaatsen werden verplaatst: de stelplaats van Virton verhuisde naar het naburige dorp Latour en hier ontstond ook een geheel nieuw vormingsstation. Ook te Bertrix werden de installaties sterk uitgebreid.

Tot na de tweede wereldoorlog bleef deze toestand constant, maar op dat ogenblik werden de locomotieven vervangen door de gloednieuwe machines type 25 en 26, die op deze verbinding alle treinen overnamen. Het reizigersverkeer – dat steeds verminderde – werd op dat ogenblik omgeschakeld op de lichte dieselmotorwagens type 551 en 553.

Ook nu zouden de stoomlocomotieven steeds meer moeilijkheden krijgen en daarom werd beslist om de Athus-Meuse lijn als eerste te verdieselen en in 1955 werden de gloednieuwe, zware diesellocomotieven typen 202 en 203 aan de stelplaats Bertrix en Latour afgeleverd en op zeer korte termijn zouden ze zorgen voor de bediening van alle treinen op deze verbinding. De reizigersdiensten gingen op dat ogenblik over op de moderne motorwagens type 603. En opnieuw zou deze toestand gedurende een veertig jaar praktisch ongewijzigd doorlopen. Met de IC / IR regeling in 1984 werden vele tussenstations (die trouwens ver uit het dorpscentrum gelegen waren) gesloten en de motorwagens reeks 43 (ex type 603) werden vervangen door de iets betrouwbaardere reeksen 44 en 45. Opmerkelijk feit was wel dat het reizigersverkeer verdween tussen Virton en Arlon en dat het Belgische station Athus – dat inmiddels geëlektrificeerd was – enkel door de CFL bediend werd.



Nochtans was ook nu weer een modernisering nodig en in de beginjaren negentig werd beslist om de lijn te elektrificeren en door de grote afstanden werd voor de tweede maal gekozen voor de 25 000 V wisselstroom en gedurende meer dan 10 jaar werd gewerkt aan de modernisering van de ganse lijn: de snelheid werd opgedreven, de tunnels en viaducten gesaneerd en de sporenplannen in de stations vereenvoudigd. Verder sloten ook de stelplaatsen van Latour en Bertrix definitief hun deuren en alle vormingsstations verdwenen. Een andere modernisering was de nieuwe verbindingsboog naar Pétange, waardoor het kop maken te Athus kon wegvallen en de snelheid van de goederentreinen verhoogd werd.

Op 1 oktober 2002 kwam de geheel vernieuwde Athus-Meuse lijn klaar en kon de elektrische tractie starten

**Overzicht lijn 165 :*****Voornaamste data:***

20/01/1877	Opening baanvak Athus – Signeulx
26/03/1879	Opening baanvak Signeulx – Florenville
20/12/1880	Opening baanvak Florenville – Bertrix
21/08/1882	Opening baanvak Bertrix – Libramont
03/06/1984	Afschaffing reizigersverkeer Athus – Virton
	Elektrificatie

***Stations – stopplaatsen:***

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
MH	MH	Athus	01/04./1862		0,0
MAB	MAB	Aubange	20/01/1877	03/06/1984	3,0
MHZ		Halanzey	20/01/1877	03/06/1984	7,3
		Musson		03/06/1984	9,9
		Baranzey		03/06/1984	11,8
MSG	MSG	Signeulx	20/01/1877	03/06/1984	14,3
		St-Rémy			16,8
MR		Ruette	20/01/1877	03/06/1984	18,2
MUT	MUT	Latour	1922	03/06/1984	19,0
		Chenois			22,3
MSM	MSM	Virton-St-Mard	19/04/1873		24,7
		Houdrigny		03/06/1984	28,4
MMV		Meix-devant-Virton	26/03/1879	03/06/1984	31,1
		La Hage		03/06/1984	35,0
MBF	MBF	St-Vincent-Bellefontaine	26/03/1879	03/06/1984	38,4
LJN		Jamoigne	26/03/1879	03/06/1984	41,9
MZ		Izel		03/06/1984	44,7
		Pin		26/09/1993	45,7
MFL	MFL	Florenville	26/03/1879		49,4
		Lacuisine		03/06/1984	51,2
		Les Epioux			56,4
MST		Straimont	20/12/1880	03/06/1984	61,3
MSD		St-Médard	20/12/1880	03/06/1984	64,3
		Orgéo		03/06/1984	65,8
MBX	MBX	Bertrix	20/12/1880		70,0
MRO		Rossart	21/08/1882	03/06/1984	74,4
		Neuvillers		03/06/1984	78,1
		Recogne		03/06/1984	79,4
LRB	LRB	Libramont	08/11/1858		81,9

*Cursief gedrukt : haltes*

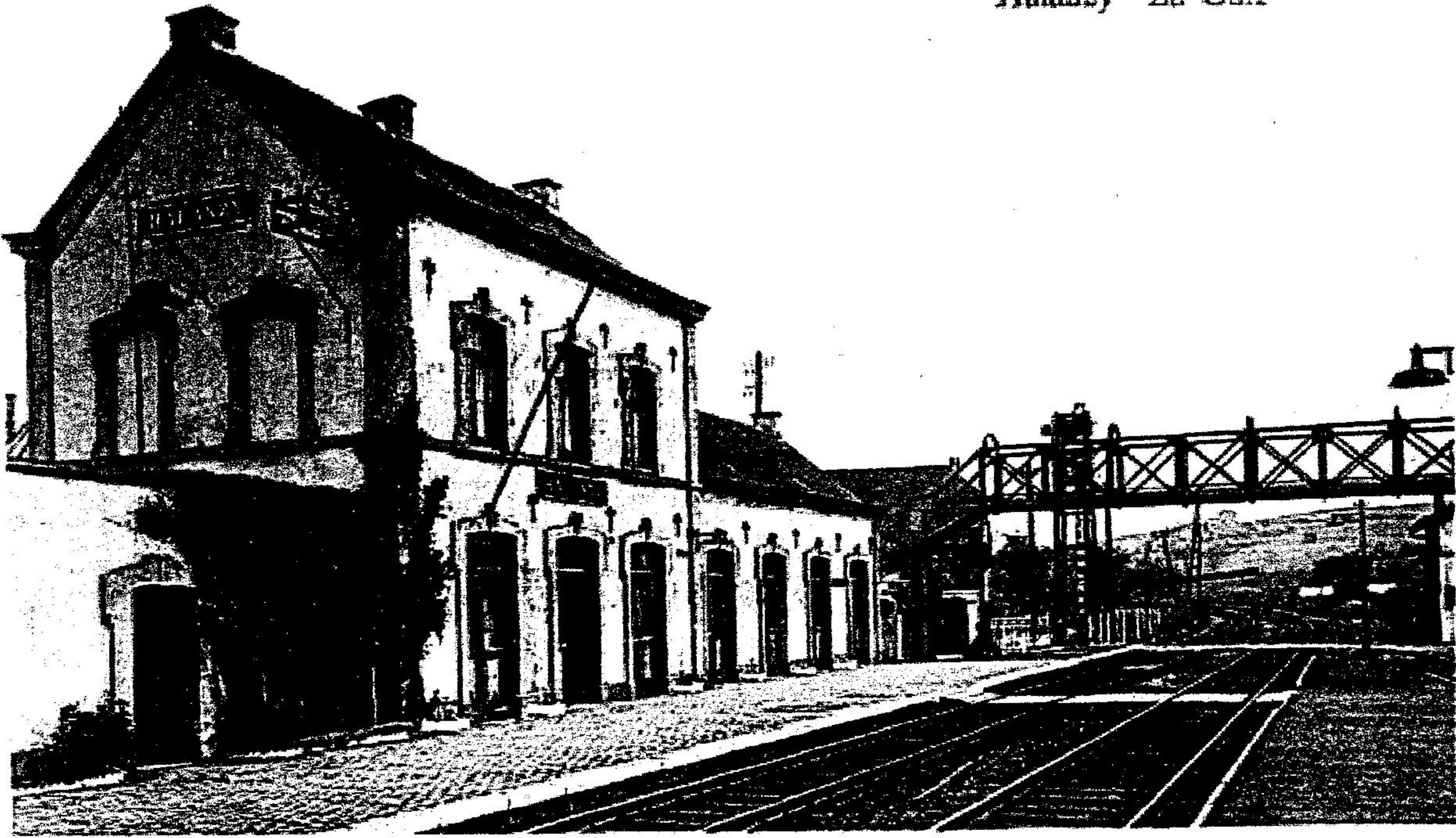
**Industrie :**

Athus :	Cockerill – metaalnijverheid	gesloten
Aubange	schroothandelaar	
Virton	diverse aansluitingen	



Stations :

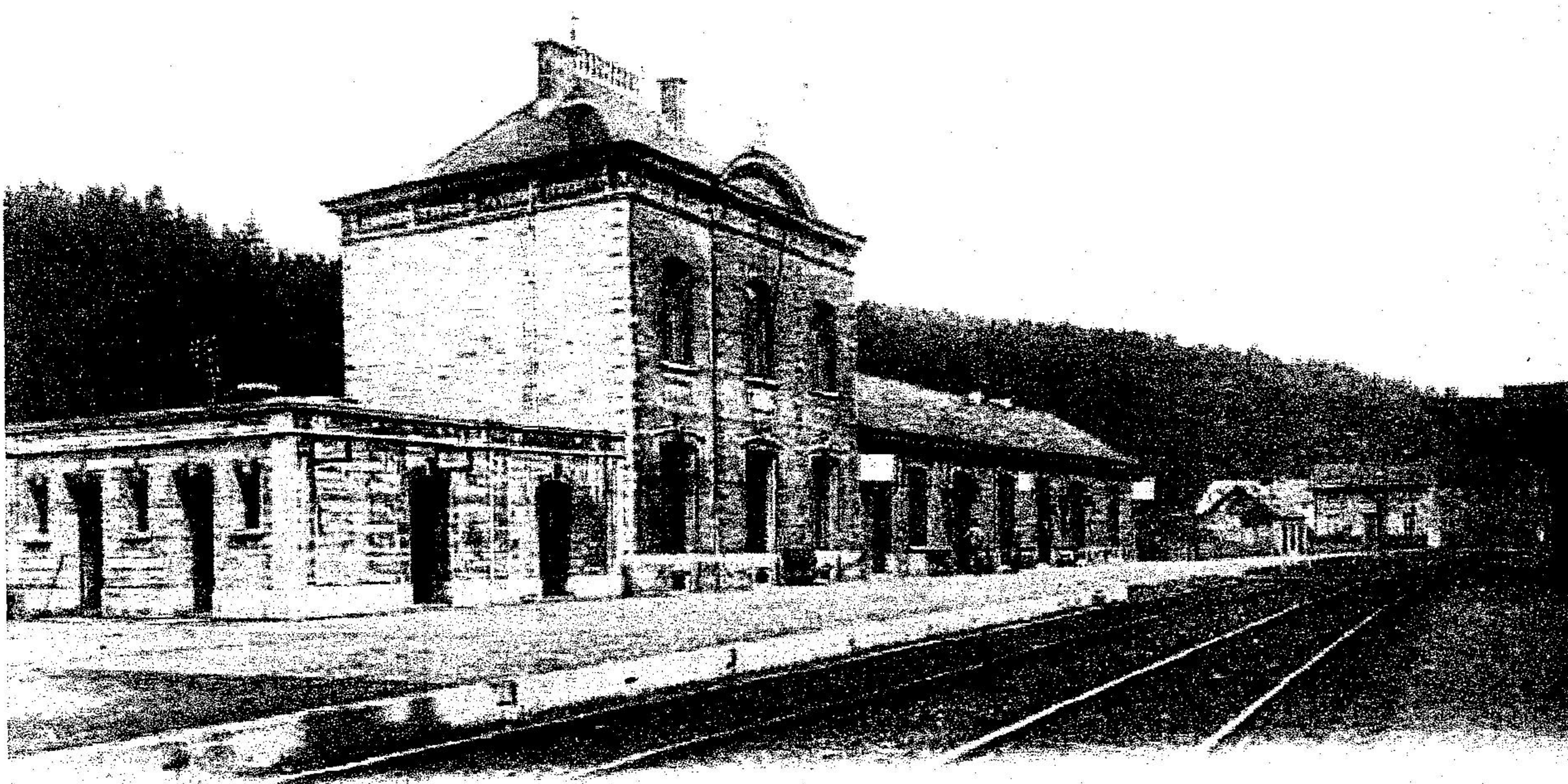
Halanzu La Garz



VIRTON-SAINT-MARD. — LA GARE.

Edit. Victor Caën, Arlon.

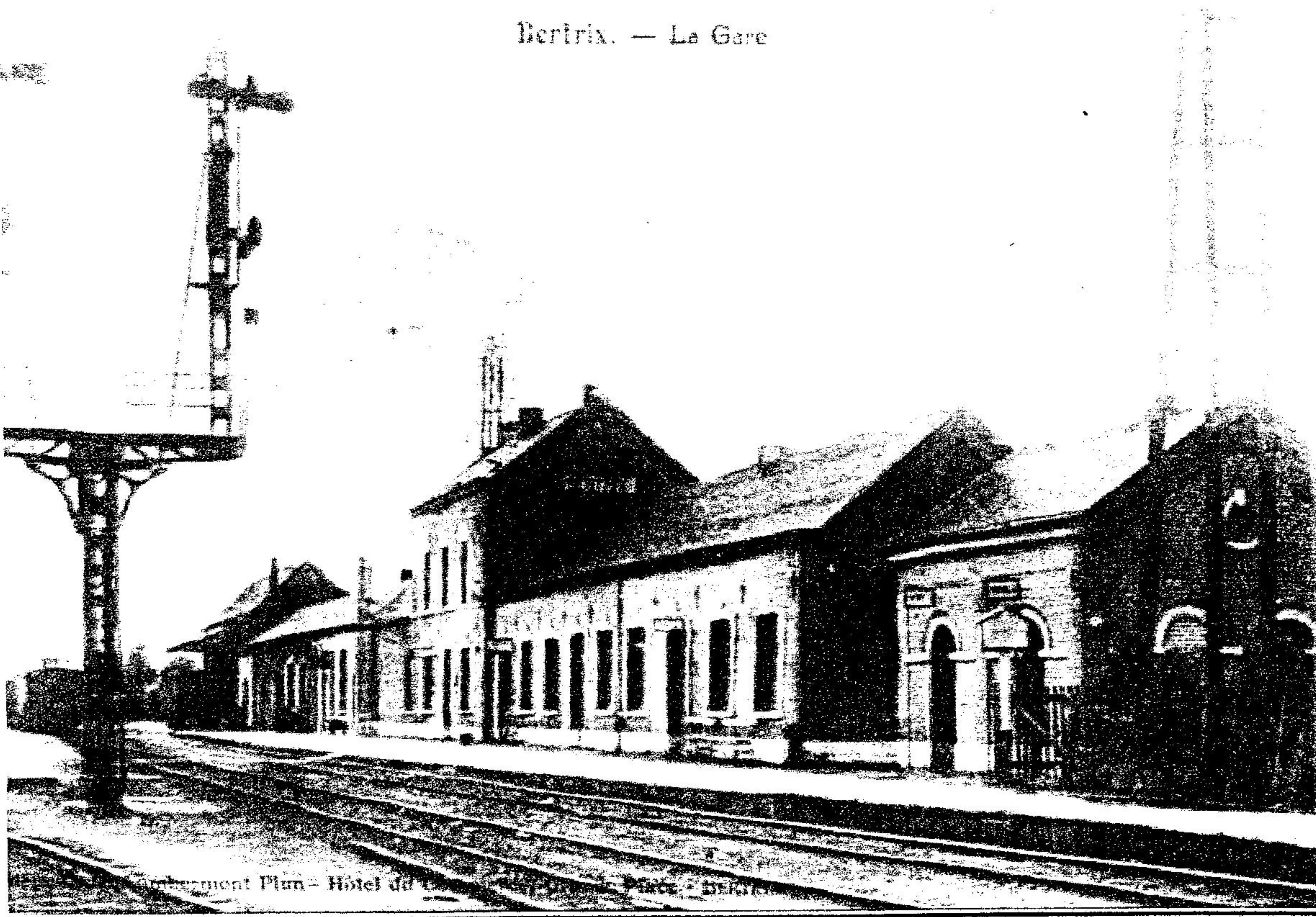




POIX. — LA STATION.

Edit. Victor Cassin, Arden.

Bertrix. — La Gare



Arrondissement Plun - Hôtel de la Gare - Bertrix



Uittreksel lijn 164 - 165 uit reisgids van 1935

164 Bastogne - Benonchamps - Kautenbach 164												
K		4044	4046		4048			4050		4052		
		23	23		23			23		23		
0	Bastogne (Sud) Y...D.	5.25	7.11	—	9.24	—	—	15.25	—	18.55	—	—
2	Bastogne (Nord).....	5.28	7.14	—	9.27	—	—	15.29	—	18.58	—	—
5	Neffe.....	5.34	7.20	—	9.33	—	—	15.35	—	19.4	—	—
8		5.40	7.28	—	9.39	—	—	15.41	—	19.10	—	—
	Benonchamps.....	204	206	208	210	212	216	218	220	222	228	224
		23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
0		5.44	7.27	—	9.40	—	—	15.42	—	19.11	—	—
1	Schimpach-Wamp... D.	5.47	7.30	—	9.43	—	—	15.45	—	19.14	19.57	—
4	Schleif.....	5.52	7.35	—	9.48	—	—	15.50	—	19.19	20.2	—
8	Winseler.....	5.59	7.42	—	9.55	—	—	15.57	—	19.26	20.9	—
11	Wiltz.....	6.4	7.47	—	10.0	—	—	16.2	—	19.31	20.14	—
16	Merkholtz.....	6.9	7.48	8.41	10.1	12.11	15.0	16.21	18.20	19.38	—	21.0
20	Kautenbach X	6.19	7.56	8.49	10.9	12.19	15.8	16.29	18.28	19.46	—	21.8
		6.29	8.4	8.57	10.17	12.27	15.16	16.37	18.36	19.54	—	21.16

165 Athus - Virton - Bertrix - Libramont 165													
K		4021	1503	4037	1505	3801	1497	1893	3985	1507	3820	1511	1513
		1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	2-3	1-2-3	2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3
0	Athus.....D.	—	—	—	6.49	—	8.12	11.35	14.49	16.49	—	18.38	23.50
4	Aubange.....	—	—	—	6.49	—	8.17	11.40n	14.54	16.56	—	18.44n	23.36n
8	Halanzu.....	—	—	—	6.58	—	9.23	11.46	15.0	17.6	—	18.54	23.46n
10	Musson.....	—	—	—	7.2	—	8.27	11.50	15.4	17.11	—	18.58	23.51n
12	Baranzy.....	—	—	—	7.5	—	8.31	11.52	15.8n	17.14n	—	19.1n	23.54n
15	Signeuix.....	—	—	—	7.10	—	8.35	11.55	15.12	17.19	—	19.6	23.59
17	St-Remy.....	—	—	—	7.15	—	8.39	11.58	15.16	17.24	—	19.11	—
18	Knette.....	—	—	—	7.18	—	8.42	12.1	15.19	17.28	—	19.14	0.7n
22	Cheneis-Latour.....	—	—	—	7.24	—	8.47	12.6	15.25	17.34	—	19.20	0.13
		—	—	—	7.28	—	8.52	12.9	15.29	17.38	—	19.24	0.17
24	Virton-St-Mard Y	—	—	—	—	—	—	14.99	—	—	—	—	15.01
		—	—	—	—	—	—	1-2-3	—	—	—	—	2-3
28	Houdrigny.....	—	5.37	—	7.35	—	8.57	12.15	15.34	17.45	—	19.36	0.28
30	Mair-les-Virton.....	—	5.43	—	7.41	—	9.2	12.21	15.40	17.51	—	19.42	0.31
35	La Hage.....	—	5.48	—	7.46	—	9.5	12.25	15.45	17.57	—	19.45	0.34
3	St-Vincent-Bellafont.....	—	5.58	—	7.56	—	9.11	12.31	15.55	18.7	—	19.51	0.40
42	Jamoigne.....	—	6.6	—	8.4	—	9.16	12.36	16.3	18.16	—	19.58	0.45
44	Izel.....	—	6.11	—	8.9	—	9.29	12.41	16.8	18.21	—	20.1	0.49
46	Pin.....	—	6.15	—	8.13	—	9.24	12.44	16.12	18.26	—	20.4	0.53
49	Florenville.....	—	6.18	—	8.16	—	9.26	12.46	16.15	18.29	—	20.6	0.55
52	La Cuisine.....	—	6.24	—	8.22	—	9.30	12.51	16.21	18.36	—	20.11	0.59
61	Straimont.....	—	6.28	—	8.26	—	9.33	12.54	16.25	18.40	—	20.14	—
64	St-Médard.....	—	6.44	—	8.42	—	9.43	13.6	16.41	18.57	—	20.26	—
65	Orgeo.....	—	6.49	—	8.47	—	9.47	13.11	16.46	19.9n	—	20.31n	—
70	Bertrix Y.....	—	6.53	—	—	—	9.49	13.14	16.49	19.7	—	20.34	—
		—	6.59	—	8.56	—	9.55	13.20	16.55	19.13	—	20.40	—
5	Rossart.....	4.37	7.8	8.9	—	8.58	9.55	13.25	16.59	—	19.24	20.45	—
9	Neuwillers.....	4.31n	7.14n	8.15	—	8.3	10.0	13.31	17.5	—	19.30n	20.51n	—
11	Rocogne.....	—	7.21	8.22	—	9.7	10.4	13.38	17.12	—	19.37	—	—
13	Libramont Y A.	4.48	7.24	—	—	—	10.7	13.41	—	—	19.40	—	—
		—	7.29	8.28	—	9.14	10.11	13.46	17.18	—	19.45	21.2	—



# Actueel

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

### Statistiek :

#### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
7817	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	31/10/2003	
7818	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	10/11/2003	
7819	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	08/01/2004	
7820	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	08/01/2004	
7821	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	08/01/2004	
7822	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	14/01/2004	
7823	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	14/01/2004	

#### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
4143	Merelbeke	Hasselt	22/11/2002
4144	Merelbeke	Hasselt	22/11/2002
4145	Merelbeke	Hasselt	22/11/2002
4146	Merelbeke	Hasselt	22/11/2002
4147	Merelbeke	Hasselt	22/11/2002
4148	Merelbeke	Hasselt	22/11/2002
4149	Merelbeke	Hasselt	29/11/2003
4150	Merelbeke	Hasselt	29/11/2003
4151	Merelbeke	Hasselt	29/11/2003
4152	Merelbeke	Hasselt	29/11/2003
4153	Merelbeke	Hasselt	29/11/2003
4155	Merelbeke	Hasselt	06/12/2003
4156	Merelbeke	Hasselt	06/12/2003
4161	Hasselt	Merelbeke	22/11/2002
4162	Hasselt	Merelbeke	22/11/2002
4163	Hasselt	Merelbeke	22/11/2002
4164	Hasselt	Merelbeke	22/11/2002
4167	Hasselt	Merelbeke	22/11/2002
4170	Hasselt	Merelbeke	22/11/2002
4171	Hasselt	Merelbeke	29/11/2003
4173	Hasselt	Merelbeke	29/11/2003
4174	Hasselt	Merelbeke	29/11/2003
4176	Hasselt	Merelbeke	29/11/2003
4178	Hasselt	Merelbeke	29/11/2003
4179	Hasselt	Merelbeke	06/12/2003
4180	Hasselt	Merelbeke	06/12/2003
6210	Kinkempois	Merelbeke	14/12/2003
6213	Charleroi-sud-Quai	Infra Charleroi	14/12/2003
6214	Charleroi-sud-Quai	Infra Charleroi	14/12/2003
6217	Charleroi-sud-Quai	Infra Charleroi	14/12/2003
6218	Charleroi-sud-Quai	Infra Charleroi	14/12/2003
6219	Merelbeke	Infra Gent	14/12/2003



6222	Merelbeke	Infra Gent	14/12/2003
6228	Merelbeke	Infra Gent	14/12/2003
6231	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6246	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6251	Antwerpen-noord	Infra Liège	14/12/2003
6253	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6255	Antwerpen-noord	Infra Liège	14/12/2003
6260	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6267	Antwerpen-noord	Infra Charleroi	14/12/2003
6268	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6271	Antwerpen-noord	Infra Gent	14/12/2003
6281	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6283	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6285	Antwerpen-noord	Infra Charleroi	14/12/2003
6294	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
6295	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
6296	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
6297	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
6299	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
6302	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
6315	Kinkempois	Merelbeke	14/12/2003
7301	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7317	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7320	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7343	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7344	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7345	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7376	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7377	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7378	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7721	Charleroi-sud-quai	Antwerpen-noord	14/12/2003
7722	Charleroi-sud-quai	Antwerpen-noord	14/12/2003
7723	Charleroi-sud-quai	Stockem	14/12/2003
7724	Charleroi-sud-quai	Stockem	14/12/2003
7725	Antwerpen-noord	Stockem	14/12/2003
7726	Antwerpen-noord	Stockem	14/12/2003
7727	Antwerpen-noord	Stockem	14/12/2003
7728	Antwerpen-noord	Stockem	14/12/2003
7729	Antwerpen-noord	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7739	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7740	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7741	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7742	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7743	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7744	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7745	Merelbeke	Charleroi-sud-quai	14/12/2003
7749	Kinkempois	Merelbeke	14/12/2003
7759	Charleroi-sud-quai	Kinkempois	14/12/2003
7760	Charleroi-sud-quai	Kinkempois	14/12/2003
7796	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
7797	Antwerpen-noord	Merelbeke	14/12/2003
8244	Schaarbeek	Antwerpen-noord	14/12/2003
8246	Schaarbeek	Antwerpen-noord	14/12/2003
8247	Schaarbeek	Antwerpen-noord	14/12/2003
8249	Schaarbeek	Antwerpen-noord	14/12/2003
8250	Schaarbeek	Antwerpen-noord	14/12/2003
8251	Schaarbeek	Kinkempois	14/12/2003



**Schrappingen :**

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
2201	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2203	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2211	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2218	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2220	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2234	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2235	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2237	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2241	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2242	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2245	Charleroi-sud-Quai	14/12/2003	
2501	Antwerpen-noord	14/12/2003	
2502	Antwerpen-noord	14/12/2003	
2504	Antwerpen-noord	14/12/2003	
2508	Antwerpen-noord	14/12/2003	
2509	Antwerpen-noord	14/12/2003	
2511	Antwerpen-noord	14/12/2003	
2512	Antwerpen-noord	14/12/2003	
5525	Kinkempois	14/12/2003	Algemene toestand
5534	Kinkempois	14/12/2003	
6211	Kinkempois	14/12/2003	
6220	Infra Gent	14/12/2003	
6230	Infra Gent	14/12/2003	
6238	Antwerpen-noord	14/12/2003	
6240	Infra Charleroi	14/12/2003	
6266	Infra Charleroi	14/12/2003	
6271	Antwerpen-noord	01/11/2003	
6273	Infra Charleroi	14/12/2003	
6284	Merelbeke	01/11/2003	
6286	Infra Charleroi	14/12/2003	
6287	Infra Liège	14/12/2003	
6289	Infra Liège	14/12/2003	
6298	Antwerpen-noord	14/12/2003	
6301	Infra Gent	14/12/2003	
6303	Infra Gent	14/12/2003	
6314	Infra Charleroi	14/12/2003	
6322	Infra Liège	14/12/2003	
7306	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7308	Charleroi-sud-quai	01/11/2003	
7310	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7311	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7313	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7314	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7316	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7318	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7321	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7328	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7332	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7333	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
7335	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9101	Merelbeke	14/12/2003	destandardisatie
9107	Antwerpen-noord	14/12/2003	
9109	Merelbeke	14/12/2003	
9110	Merelbeke	14/12/2003	
9111	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9115	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	



9118	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9123	Merelbeke	14/12/2003	
9126	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9128	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9130	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9132	Merelbeke	14/12/2003	
9134	Charleroi-sud-quai	14/12/2003	
9135	Stockem	14/12/2003	
9136	Merelbeke	14/12/2003	
9146	Kinkempois	14/12/2003	
9148	Stockem	14/12/2003	
9150	Merelbeke	14/12/2003	
9151	Kinkempois	14/12/2003	
9153	Stockem	14/12/2003	
9155	Kinkempois	14/12/2003	
9156	Kinkempois	14/12/2003	
9157	Antwerpen-noord	14/12/2003	
9158	Kinkempois	14/12/2003	
9159	Stockem	14/12/2003	
9160	Merelbeke	14/12/2003	

### **Actuele berichten :**

De N.M.B.S. besliste om op vrij korte termijn alle reizigersmaterieel om te schilderen in de kleurstelling met overwegend zilvergrijs: hier komen de klassieke stellen (reeks 00 en 06), de vierledige stellen reeks 08, de sprinters reeks 09, een deel van de elektrische locomotieven reeksen 15 ?, 16, 20, 21 en 27 voor in aanmerking. De goederentreinmachines komen niet dadelijk in dit scenario voor, maar ook hier is een nieuwe, andere livrei mogelijk.

### **Elektrische stellen**

#### **Reeks 03 :**

Naarmate het moderner materieel de diensten overneemt, worden de "breaks" steeds verder naar minder hoogstaande diensten gedegradeerd: ze rijden nu de volledige dienst Antwerpen – Liège, vanaf 15 december worden ze ook gebruikt voor een gedeelte van de treinen van de IC F tussen Quéivrain en Liège – Visé, in vervanging van de gesleepte treinen met rijtuigen type M4. Opmerkelijk is ook dat deze treinen nu doorrijden tot in Visé met een stop te Bressoux.

#### **Reeks 04 / 05 :**

Nu het moderne materieel instroomt, is er een duidelijk gebrek aan tweespanningsstellen: zo zouden deze stellen de diensten Liège – Luxembourg, Brussel – Luxembourg – Strassbourg en een aantal diensten op de HSL lijnen, onder meer naar Breda overnemen. Daarom werd beslist om de 70 stellen reeks 05 om te bouwen tot tweespanningsstellen. De ombouw vormt geen probleem daar de plaats voorzien is en dat deze plaats van de bijkomende elektrische kast ingenomen worden door een betonblok die zonder moeite kan vervangen worden. In eerste instantie zouden deze motorwagens rijden tussen Liège en Luxembourg, vanaf 2006 zouden deze stellen gekoppeld worden met de stellen uit Brussel en doorrijden tot in Strassbourg en mogelijk verder.

Vanaf 2006 zouden ze de nieuwe benelux-dienst tussen Charleroi – Brussel en Breda over de HSL lijn gaan rijden. Ook diensten op de HSL lijn naar Liège zouden op dat ogenblik op het programma staan. Hiervoor moeten ze uitgerust worden met de TBL 2. Ook bijkomende treinen naar Frankrijk behoren tot de mogelijkheden.



## Elektrische locomotieven

### Reeks 11 :

De toekomst van deze machines in reizigersdienst is beperkt, daar ze na de opening van de HSL lijn niet meer in deze dienst voorkomen. Vanaf 2006 zouden ze dan ook enkel nog gebruikt worden in de goederendienst en vervangen op dat ogenblik de machines reeks 25.5. Mogelijk worden ze ook gebruikt voor het slepen van de treinen van het ACTS in Nederland.

### Reeks 13 / 14 :

De bestelling van 30 bijkomende locomotieven reeks 13 is een feit: deze uitbreiding is dringend nodig om het goederenverkeer op de Athus-Meuse lijn uit te breiden. Nog in 2004 zullen een tiental bijkomende treinparen op deze verbinding rijden. Een deel zal door Franse locomotieven reeks 436 000 gereden worden, de overige moeten door Belgische machines gesleept worden en hiervoor wordt de inzetreeks verder uitgebreid en wordt de reserve tot het uiterste minimum beperkt. De levering van de nieuwe machines wordt voorzien vanaf midden 2005 en deze zouden dan nog verder doorstoten – waarschijnlijk tot in Dijon.

Over de bestelling van de reeks 14 is geen beslissing gevallen.

### Reeks 20 :

De inzet van deze reeks is nog uitgebreid tot 16 inzetdagen : gedurende zes dagen verzekeren ze de reizigersdiensten tussen Brussel en Luxemburg met de M6- rjtuigen. Negen volgende dagen worden ingenomen met enkel goederentreinen tussen Antwerpen en Montzen. Vanuit Montzen wordt éénmaal Châtelineau bereikt. De 16<sup>de</sup> dag staat één machine reserve voor bijkomende goederentreinen.



*De lichterdiensten te Liège Guillemins zullen waarschijnlijk de laatste inzet betekenen voor de reeks 22.*



**Reeks 22 :**

De vermindering van de inzet ging wel degelijk door en thans worden nog slechts 9 machines in de actieve dienst gebruikt: ze worden ingezet voor de gekende piekuurtreinen naar Adinkerke, Kortrijk / Oudenaarde, Binche en Tournai. Twee machines staan reserve te Charleroi. Twee verdere machines verzekeren nog steeds de lichterdiensten te Liège-Guillemins.

De volgende vermindering van de diensten wordt verwacht tegen mei en dan zouden nog slechts een vijftal diensten overblijven. Door deze verdere verminderingen zijn er op 15 december 2003 niet minder 11 machines geschrapt. Nog tijdens de zomer zouden de laatste machines dan afgesteld worden en vervangen door vrijgekomen machines reeks 21.

**Reeks/ 23 :**

Daar er niet voldoende financiële middelen aanwezig zijn om een groter aantal nieuwe machines (onder meer reeks 14) te kopen, moet men nog gedurende een tiental een beroep doen op de oude machines reeks 23. Om dit mogelijk te maken moeten deze een modernisering ondergaan. Deze bestaat uit het vervangen van de meeste elektrische onderdelen en de inbouw van nieuwe stuurposten. Of dit ook uiterlijk gevolgen zal hebben is nog niet gekend. De eerste locomotief zou nog dit jaar op deze manier aangepast worden. In het totaal zouden een zestigtal machines deze transformatie ondergaan, de machines waarvan de kan zwaarder aangetast is door de roestvorming worden geschrapt.

**Reeks 25 :**

De 2511 ontspoorde op 11 september 2003 te Manage en alhoewel de machine niet zwaar beschadigd werd, is de schrapping aangevraagd. Ook de overige machines staan thans voor het grootste deel reserve. Dit leidde ook tot de schrapping van zes bijkomende machines namelijk 2501, 2502, 2504, 2508, 2509 en 2512. Er blijven nog 7 machines in "actieve" dienst. Reden is de overname van de piekuurtreinen rondom Antwerpen door de reeks 21. In mei 2004 zouden alle machines van deze reeks dan definitief afgesteld worden.

**Reeks 25.5 :**

Een beter lot is deze reeks beschoren: tot het vrijkomen van de reeks 11, zouden deze machines toch nog een gedeelte van de diensten naar Nederland rijden: de diensten vanuit Kinkempois blijven voorlopig behouden, de diensten vanuit Antwerpen zouden echter voor het grootste gedeelte overgaan op de diesels reeks 77/78 en hun Nederlandse zusters reeks 6400. Hierdoor zou de inzetreeks ingekort worden tot nog drie inzetdagen met de diensten tussen Rotterdam en Mons via Antwerpen.

**Reeks 26 :**

Ook voor deze reeks is er een studie voor een eventuele modernisering, maar op technisch vlak zijn dit steeds de zorgenkinderen van de N.M.B.S. geweest en daarom is het onwaarschijnlijk dat ze grondig gemoderniseerd worden. Ze zijn moderner en zouden gemakkelijker de machines reeks 22 vervangen voor de piekuurdiensten. Daar ze maar een zestal jaar meer moeten standhouden, zal men ze waarschijnlijk ongewijzigd behouden.

---

**Diesellocomotieven**

---

**Reeks 52 / 53 / 54 :**

Op 15 december eindigde de commerciële dienst te Stockem en werden de "bolle neuzen" vervangen door de reeks 77. De machines – de 5205, 5303, 5305, 5307, 5308 en 5313 – werd voorlopig in park gezet. Reden is het feit dat de werven voor de HSL nog niet zo ver gevorderd zijn dat er meerdere machines nodig zijn. Nochtans zullen ze in de loop van 2004 aan Tuc rail overgedragen worden en voor de helft vanuit Antwerpen, de andere helft vanuit Liège gebruikt op de beide verbindingen.



**Reeks 55 :**

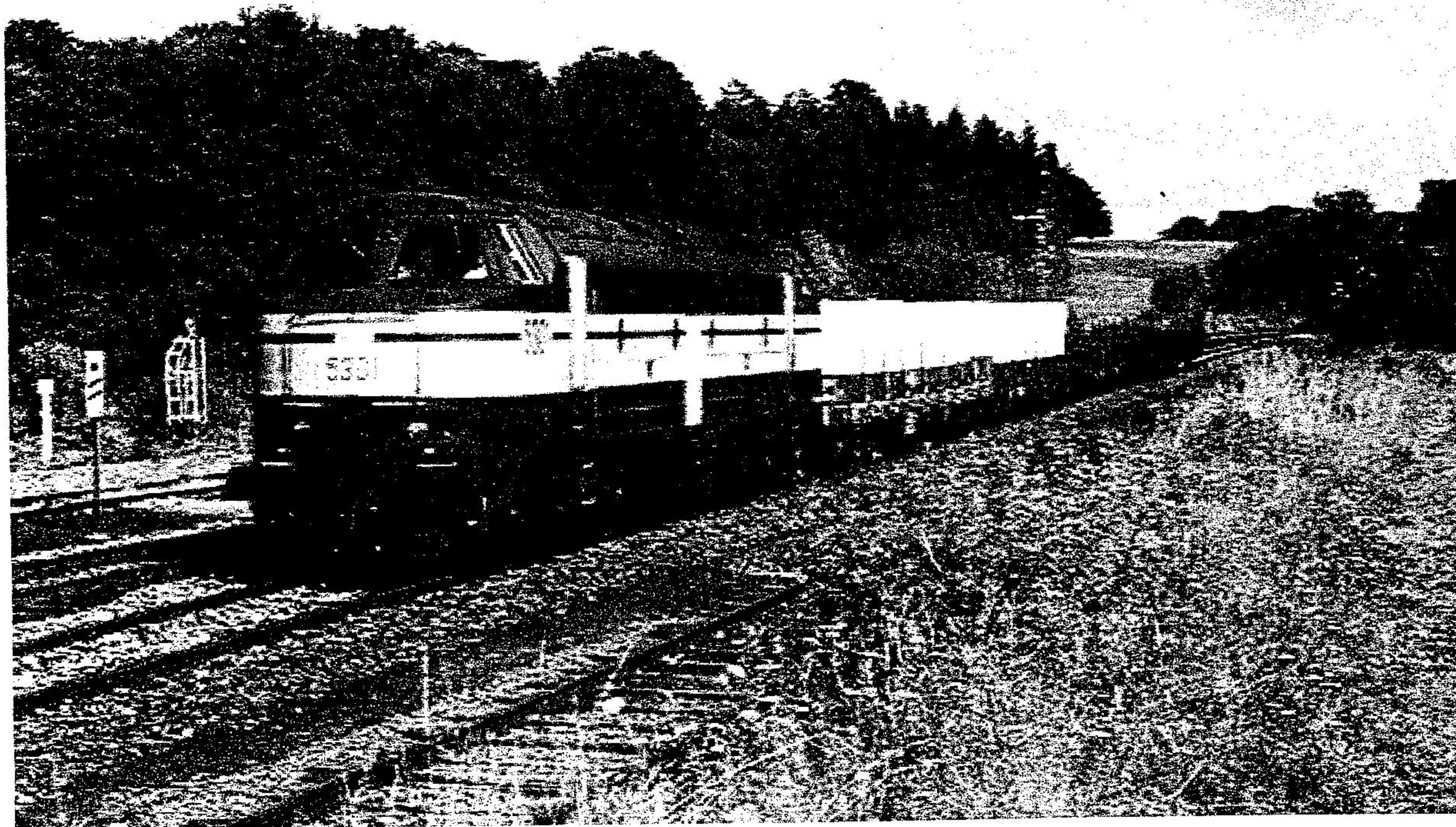
Ook voor de reeks 55 de toekomst somber : in december 2003 werden twee bijkomende locomotieven (5525 en 5534) aan de kant gezet vanwege hun slechte algemene toestand. Maar ook de inzet verminderd geleidelijk aan en praktisch alle doorgaande treinen zijn uit de reeks verbannen. Enkel in de noordekempen en op de lijn 43 worden nog enkele zware goederentreinen gesleept, voor de rest zijn er veel diensten rondom Liège en Antwerpen. Verwacht wordt dat in 2004 nogmaals een vijftal machines afgevoerd zullen worden.

**Reeks 62:**

Zoals reeds vermeld verdwenen de 62-ers uit de commerciële diensten te Antwerpen en Kinkempois. In beide gevallen werden ze vervangen door de reeks 77. Enkel te Merelbeke en Charleroi behouden ze hun laatste diensten tot in mei 2004. De machines van Charleroi worden ingezet van St-Ghislain naar Tournai, Havinnes en Ath. Twee machines worden vanuit Ronet gebruikt naar Andenne en Yvoir. De Gentse 62-ers hebben een groter inzetgebied met treinen in de Gentse kanaalzone, naar Roeselare, Oudenaarde, Aalst, Eeklo en St-Niklaas.

Door de overname van de diensten werden op 15 december niet minder dan 15 machines uit het bestand afgevoerd: het gaat hier vooral om machines van de dienst Infra, die op dat ogenblik vervangen werden door betere locomotieven uit de commerciële dienst. Deze mutaties en schrappingen kan men uit de tabel in het begin van het hoofdstuk ontnemen.

Anderzijds werd de 6313 (uitgerust met TBL2) in november als eerste uitgerust met automatische koppelingen voor het slepen van de defecte Thalys en ICE- stellen. Deze koppeling werd korte tijd later te Vorst uitgetest in verschillende omstandigheden. In tussentijd werden ook de overige machines met de automatische koppeling uitgerust



*De inzet op de Athus-Meuse lijn is voorbij : een historisch beeld van de 5301 te Florenville in 1997*

**Reeks 73 :**

Wat te vrezen was is gebeurt : eind 2003 werden niet minder dan 14 machines uit de eerste bouwschijf (stelplaats Charleroi) definitief afgevoerd. In mei zouden de volgende 10 machines op een zijspoor geplaatst worden. Om deze schrapping te compenseren werden een aantal 73-ers vanuit Merelbeke (3 locs) en Antwerpen-noord (6 locs) naar Charleroi getransfereerd.



Anderzijds was er een uitbreiding van de diensten, daar de 73-ers op enkele plaatsen de stationsrangeringen van de reeks 91 overnemen. Zo werden te Kinkempois en Merelbeke de inzetreeksen met twee dagen uitgebreid en rijden de zware machines naar de voormalige inzetplaatsen van de locotactoren. Te Kinkempois is er zo een inzet naar Ciney en Marloie enerzijds en rondom Ronet anderzijds, te Merelbeke is er een bijkomende dienst in het Gentse en één vanuit Kortrijk naar Ieper.

Ook te Charleroi worden sommige van deze rangeringen in de inzetreeksen van de 73-ers opgenomen.

#### **Reeks 77 :**

Ook hier zijn de verwachtingen uitgekomen en namen de 77-ers te Antwerpen-noord en Kinkempois de taken van de reeks 62 over, te Stockem gingen de machines reeksen 52 / 53 voor de bijl. Dit leidde tot talrijke mutaties en deze zullen begin 2004 nog verder duren.

Tegen mei 2004 moeten ook de reeksen van Charleroi en Merelbeke van de 62-ers overgenomen worden en hiervoor moeten nog een tiental bijkomende machines naar de beide stelplaatsen overkomen. Dit gebeurt naarmate er steeds nieuwe machines instromen.



*Te Lessines zijn de locotactoren thans vervangen door een reeks 73 van Charleroi*

#### **Reeks 82 :**

Het bestand van Schaarbeek werd aangepast aan de behoeftes en hierdoor konden 5 machines reeks 82 aan Antwerpen-noord afgestaan worden (voor de rangeringen in de dokken), terwijl één machine naar Kinkempois verhuisde. Nochtans is er nog steeds een overschot bij deze machines en tegen mei 2004 zouden een tien bijkomende locomotieven afgesteld worden.

#### **Reeks 91 :**

Op 14 december werden alle locotactoren van de dienst treinen definitief uit het bestand afgevoerd. Enkel twee machines van Merelbeke – de 9136 en 9152 blijven – als groot gereedschap – in dienst voor de rangeringen in de CW Gentbrugge en te Wondelgem. De locotactoren van de dienst Infra blijven voorlopig in dienst, het zijn de 9150 te Kortrijk, 9116, 9122, 9124, 9125, 9140, 9149 en 9154 te Charleroi en de 9105, 9119 en 9142 te Schaarbeek.