

L.S.V. Tijdschrift



Het einde van diverse reeksen raneerdiesels nadert, ook voor de reeks 70

Stoomlocomotieven type 16
Stoommotorwagen type 502
Stoomlocomotief NB type 99
Elektrische locomotieven reeks 21
Schrappingen : type 64
Vreemde locomotief : SNCF BB 63 000
Industrie : Brissonneau & Lodz
Exploitatie lijn 141
N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 2001 - 800 BEF
Donatie : 1 200 BEF

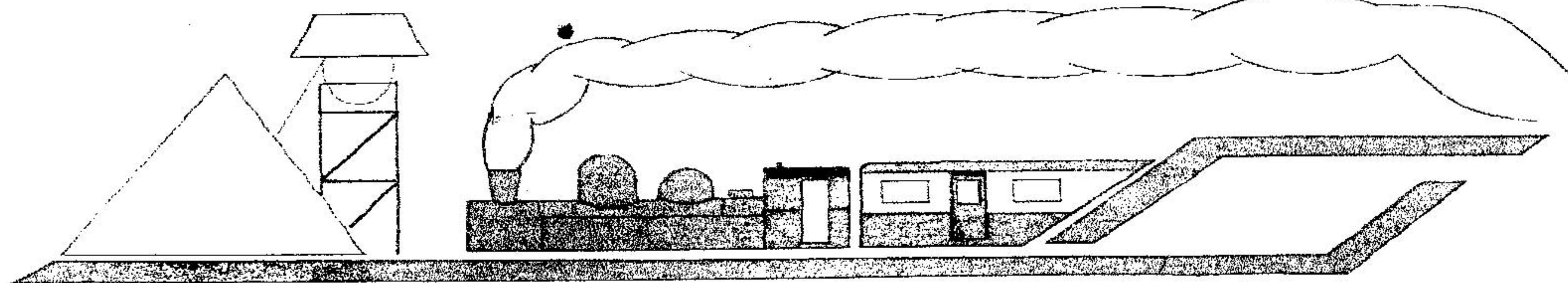
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

98

December 2000 / Januari 2001



L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	800 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreider jaarboek :	900 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	

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

<u>Stoomlocomotieven</u>	type 16	Blz 1
	Stoommotorwagen Type 502	Blz 17
	Type 99 NB	Blz 20
<u>Elektrische locomotieven</u>	Reeks 21	Blz 25
<u>Schrappingen :</u>	Type 64	Blz 32
<u>Vreemde locomotieven in België :</u>	SNCF BB 63 000	Blz 35
<u>Industri locomotieven</u>	Brissoneau & Lodz	Blz 38
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 141 Ottignies – Manage	Blz 41
<u>N.M.B.S. – actueel</u>		Blz 46
<u>L.S.V.</u>		Blz 52

Graag wil de redactie en het bestuur van de Limburgse Stoomvereniging

U en uw gezin prettige feestdagen wensen, een goede overgang in het nieuwe eeuw

En minstens nog 1 000 jaar spoorwegplezier

Stoomlocomotieven

Type 16 .

Geschiedenis :

In de periode rond de eeuwwisseling werden op alle locomotieven die in levering waren verdere testen uitgevoerd, meer bepaald met de nieuw oververhitters type Schmidt. Ook de locomotieven type 15 en 15bis kregen een derde variante : ook hier werd de ketel aangepast en ingericht voor oververhitting. Er werden een aantal kleine vlampijpen vervangen door de veel grotere vlampijpen die de oververhittingspijpen ingebouwd kregen. Door deze inrichting steeg de massa wel tot 69 400 kg, maar het vermogen verhoogde ook van 955 pk voor de typen 15 tot 980 pk.

In 1905 kreeg Zimmermann-Hanrez de opdracht om een machine type 15 voor de levering uit te rusten met de oververhitter. Dit prototype – het nr 1061 – werd in hetzelfde jaar voorgesteld op de internationale tentoonstelling te Liège en onderging in het najaar een uitgebreid testprogramma om de nieuwe karakteristieken op te nemen. Er kwamen enkele nadelen te voorschijn en zo zou bij de serielevering de oververhitter nog verder uitgebreid en – daar de treinmassa kon verhoogd worden – werd er ook een remming voorzien op de wielen van het voorste draaistel.

In 1906 werden dan nog 78 verdere machines besteld bij de onderstaande constructeurs en deze werden in twee bouwschijven in 1907 en tussen 1909 en 1913 geleverd. De verdeling over de verschillende bouwers is als volgt :

Tubize	15
Gilly	14
St-Léonard	13
Thiriau	11
Energie	9
Carels	6
Boussu	5
La Biesme	3
Zimmermann-Hanrez	2

In tegenstelling met de locomotieven type 15 en 15bis die voor het grootste deel gemengd gebruikt werden, zouden de typen 15S steeds eigen stelplaatsen en ook een eigen inzetreeks kennen. Dit was vooral te verklaren door het hogere vermogen en de hogere snelheid, waardoor ze zich meer van de zusterlocomotieven konden onderscheiden. De eerste machines van het type 15S werden vanaf 1907 te Schaarbeek in depot ondergebracht en ze reden vooral de zware voorstadsdiensten naar Mechelen, Leuven en Dendermonde. Vanaf de tweede bouwschijf verspreidden ze zich snel over het ganse land en onderstaand wordt de toestand gegeven omstreeks 1912, kort voor de eerste wereldoorlog.

Stelplaatsen	Voornaamste inzetlijnen
Aalst :	diensten naar Gent, Mechelen, Brussel en Dendermonde
Arlon :	diensten naar Marbehan, Atjus en Virton
Baulers :	Voorstadsverkeer Charleroi
Braine-le-Comte	diensten naar Brussel en Manage
Berchem :	diensten Antwerpen – Mechelen / Lier
Brugge :	diensten Brugge – Gent en Brugge – Oostende / Blankenberge
Haine-St-Pierre :	lokale diensten naar Charleroi en Mons + lokaallijnen
Ottignies :	diensten naar Brussel-leopoldswijk
Ronet :	diensten Namur – Charleroi en Namur - Ottignies

Deze diensten werden tot aan de nakende eerste wereldoorlog ongewijzigd gereden, maar tijdens de bezetting werden vele locomotieven naar Frankrijk afgevoerd, een gedeelte bleef in België en werd in de lokaaldienst gebruikt. In het tweede deel werden veel van deze achtergebleven machines naar Duitsland afgevoerd en was het aantal in België achtergebleven locs vrij beperkt. Nochtans bleven de verliezen beperkt tot slechts 17 locomotieven. De andere machines kwamen in de loop van 1919 / 1920 geleidelijk aan terug naar België en werden zo snel mogelijk terug ritvaardig gemaakt en ze waren bij de eerste om de lokaaldiensten rondom de grote steden terug op gang te trekken.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de diensten in de periode tussen de beide wereldoorlogen.

Na de eerste wereldoorlog

	FSU	FBC	FMY	FCV	FNSD	FR	FCR	LPT	MSM	FLU	LWC	FRST	GT	FMS
1922	4	4	6	3	8	4								
1923	6	4	6		5	4	3	6	1					
1924	8	4			5	6		6			2	4		
1925	8	3			6	6		6			2	4	3	
1926	6				6	4		6				2	3	
1927	7	2				6		6					6	
1928	8				8	7		6					5	
1929	7				2	9		6					5	3
1930	6				1	9		6		6			6	
1931	4				3	9				6			11	
1932	4					9				6			11	
1933	4					8							15	
1934	6					8						6	10	
1935	5					6							10	
1936	6					6							11	
1937	6					9						2	12	
1938	6					9						2	12	
1939	6					8						4	13	
1940	6					6						4	12	

Afkortingen

<i>FSU</i>	<i>Baulers</i>	<i>FBC</i>	<i>Braine-le-Comte</i>	<i>FMY</i>	<i>Montignies</i>
<i>FCV</i>	<i>Berchem</i>	<i>FNSD</i>	<i>Antwerpen-zuid</i>	<i>FR</i>	<i>Brugge</i>
<i>FCR</i>	<i>Charleroi-sud</i>	<i>LPT</i>	<i>Pieton</i>	<i>MSM</i>	<i>Virton-St-Mard</i>
<i>FLU</i>	<i>Luttre</i>	<i>LWC</i>	<i>Walcourt</i>	<i>FRST</i>	<i>Aarschot</i>
<i>GT</i>	<i>Haine-St-Pierre</i>	<i>FMS</i>	<i>Mons</i>		

	MKM	FT	LHY	LT	FHS	FKR	FDN
1922							
1923							
1924							
1925							
1926							
1927							
1928							
1929							
1930							
1931	5						
1932		4	3	6			
1933		4		7			
1934		6		7	4		
1935		5		7	4	4	1
1936		5		7	3	5	
1937		5		7	1	6	
1938		5		7		4	
1939		5		6			
1940		5		7			

Afkortingen

MKM	Stockem	FT	Dendermonde	LHY	Statte
LT	Ottignies	FHS	Hasselt	FKR	Merelbeke
FDN	Oudenaarde				

De eerste diensten van het type 15S gebeurden in het voorstadsverkeer van Charleroi en Antwerpen, met ook Brugge als derde inzetplaats. Pas vanaf 1924 deinden de inzetgebieden zich geleidelijk uit.

Regio Charleroi

Stelplaats Baulers

Al eind 1919 werden de eerste machines type 15S in deze stelplaats van Nivelles in dienst gesteld. Ze reden vooral de lokale voorstadsdiensten rondom Charleroi, dit vanuit Nivelles en Luttre naar Charleroi-sud en Fleurus. Verder waren er ook sporadische diensten naar Manage en zelfs Ottignies via de lijn 141. Vrij klein begonnen breidde de inzetreeks zich steeds verder uit met 7 à 8 inzetdagen vanaf 1924. Het inzetgebied bleef ongeveer hetzelfde en strekt zich uit in het noordoostelijk deel van de agglomeratie.

Tot 1930 bleef deze inzet praktisch ongewijzigd verder duren, doch op dat ogenblik werd de inzet beperkt tot nog slechts 4 inzetdagen, met nu vooral lokaaltrainen naar Manage, Haine-St-Pierre en Mons. Charleroi werd praktisch niet meer bereikt. Nochtans zou het bestand tijdens de volgende jaren terug uitbreiden tot 6 ingezette machines en opnieuw een aantal voorstadstreinen op de lijn 124. De inzet bleef behouden tot bij het begin van de tweede wereldoorlog en Baulers zou hiermee de enige stelplaats zijn die de typen 16 gedurende de ganse periode tussen beide wereldoorlogen zou inzetten.

Stelplaats Braine-le-Comte :

Vanaf 1921 werden de machines ook te Braine-le-Comte gestationeerd en hier werd een inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. De voornaamste inzet werd op de verbinding naar Manage en verder Haine-St-Pierre uitgevoerd, maar er waren ook enkele treinen naar Soignies en Mons. Verder gingen de typen 15S ook enkele keren noordelijk naar Brussel-zuid. Doch hier zou de inzet steeds vrij beperkt blijven en begin 1926 werd dienst van het inmiddels type 16 geworden machines onderbroken. In 1927 werd nogmaals een beperkte inzetreeks met 2 dagen opgesteld, maar enkele maanden later verlieten de laatste typen 16 de stelplaats.

Stelplaats Montignies :

Ook Montignies zou vrij snel in contact komen met de typen 15S en in de zes dagen tellende reeks werden ze praktisch volledig gebruikt in de lokale dienst naar Namur, maar ook Fleurus werd enkele keren bereikt. Al eind 1923 eindigde de inzet van deze machines hier bruusk.

Stelplaats Charleroi-sud :

Vierde stelplaats in de buurt werd Charleroi. Hier kwamen een vijftal machines type 15S eind 1922 aan en ze werden dadelijk ingezet in het lokale verkeer rondom Charleroi. Voor de zomerregeling waren er 3 machines nodig voor deze dienst. Doch de inzet zou slechts tot eind 1923 stand houden en op dat ogenblik werden alle machines afgestaan.

Stelplaats Piéton :

Voor de westelijke zijde van de agglomeratie kende vele lokale verbindingen binnenin het industriegebied van het « Centre ». Hier werd de kleine stelplaats Piéton aangeduid voor het verzekeren van deze diensten tussen Manage, Haine-St-Pierre en Charleroi. Door het steeds drukker wordende verkeer voldeden de machines type 15 – die vanaf 1922 hier ingezet werden – niet meer en werden ze begin 1923 vervangen door een tiental locomotieven type 15S. Hiervoor werd een inzetreeks met zes plandagen opgesteld en het inzetgebied werd voor het grootste gedeelte beperkt door de drie boven genoemde steden. Nochtans zouden de locomotieven ook nog Mons, Ecaussines en Nivelles bereiken.

Deze inzet bleef tot eind 1930 praktisch ongewijzigd doorlopen, maar op dat ogenblik werden ook de typen 16 te licht voor de zware lokaalreinen en werden de lichtere diensten overgenomen door de eerste dieselmotorwagens van Haine-St-Pierre. Alle locomotieven werden aan de naburige stelplaats Luttre afgestaan en hier nam men ook een deel van de diensten over.

Stelplaats Luttre :

De overname van de machines van Piéton veranderde in eerste instantie niet veel aan de inzet en de reeks bleef de zes inzetdagen behouden. Wel werden de diensten meer naar het noordoostelijke deel verlegd en zo werden een aantal treinen gereden naar Charleroi-sud, maar ook naar Fleurus, Montignies en zelfs verder Auvélais en Tamines. Doch de inzet zou vanaf eind 1932 overgedragen worden aan de zwaardere machines type 64 van montignies en de locomotieven zouden het nieuwe bestand van Aarschot gaan vormen.

Stelplaats Walcourt :

Midden 1923 werden een vijftal machines aan Walcourt gegeven en hier werden twee machines gebruikt op de verbinding Mariembourg – Walcourt – Charleroi. Eind 1925 werden deze diensten door de zwakkere machines type 14 / 15 overgenomen.

Regio Antwerpen

In de streek van Antwerpen was de inzet zeker veel minder dan rondom Charleroi en zijn er maar drie stelplaatsen die de typen 15S gebruikten.

Stelplaats Berchem :

Deze stelplaats was de eerste die in aanraking kwam met onze machines en begin 1922 werd een beperkt bestand uitgebouwd en een inzetreeks met 3 inzetdagen uitgebouwd. De locomotieven werden vooral gebruikt tussen Antwerpen en Aarschot – Leuven. Ze verzekerden ook enkele diensten naar Herentals. Maar al zeer snel – midden 1923 – werd de inzet afgebouwd en gingen de locomotieven naar Aarschot over.

Stelplaats Antwerpen-zuid :

Tweede Antwerpse stelplaats werd Antwerpen-zuid en midden 1922 kwamen er een 15-tal machines in dit depot aan. Al dadelijk werd een uitgebreide reeks met 8 ingezette locomotieven ingesteld en werden alle diensten naar Boom / Puurs en enkele diensten naar Mechelen en Dendermonde gereden. Deze laatste diensten verdwenen vrij snel uit het pakket en in een reeks met 5 à 6 inzetdagen waren er enkel nog de diensten naar Boom en verder Puurs en Dendermonde via de lijn 52. Deze dienst bleef bestaan tot eind 1925 en op dat ogenblik wilde men de machines type 14 hier gebruiken. Doch voor deze toch wel zware voorstadsdiensten waren ze te zwak en werd korte tijd later de inzet van het type 16 hernomen, doch de 8 voorziene dagen werden slechts korte tijd gereden. In 1929 werd de inzet beperkt tot maar 2 diensten voor enkele treinen naar Boom. Begin 1932 eindigde de inzet te Antwerpen-zuid.

Stelplaats Aarschot :

Aarschot zou gedurende drie periodes de inzet van het type 16 kennen : Begin 1924 werden de eerste machines te Aarschot gestationneerd en vier machines werden vooral gebruikt voor de lokale treinen naar Leuven, Herentals en in mindere mate Antwerpen. Eind 1926 eindigde hier deze dienst al.

Eind 1933 doken de typen 16 opnieuw op te Aarschot en men stelde een inzetreeks met 6 plandagen op. Maar daar het gebruik te Hasselt voorging, werd het bestand nooit volledig uitgebouwd en moest men noodgedwongen de inzet beperken. Slechts een viertal machines bleven te Aarschot en werden gedurende een tweetal jaren buiten reeks gebruikt. Pas begin 1937 werd een eigen inzet genoteerd voor twee locomotieven, met vooral de lokale treinen naar Herentals en verder Turnhout. In 1938 verdubbelde het aantal gebruikte machines en werden enkele treinen naar Leuven gereden en deze toestand was bij het begin van de tweede wereldoorlog nog steeds van kracht.

Overige regio's

Stelplaats Brugge :

Buiten de twee boven genoemde regio's zou ook Brugge al begin 1922 zijn eerste locomotieven type 15S in depot krijgen. De eerste reeksen hadden vier inzetdagen en vooral de lokale treinen op de verbinding Brugge – Maldegem – Gent. Naarmate er meer machines ter beschikking kwamen zou ook de inzet steeds verder groeien en vanaf 1924 was deze al aangegroeid tot 6 in te zetten locs. De bijkomende dagen werden vooral ingenomen door de lokaaltreinen naar Oostende en Blankenberge. Vanaf 1928 was er een nieuwe uitbreiding tot niet minder dan 8 à 9 inzetdagen en ongeveer 20 locomotieven gestationneerd te Brugge. De inzet groeide verder met o.a. bijkomende diensten op de verbinding naar de kust – vooral tijdens de zomerperiode – en verder lokaaltreinen naar Gent via de rechtstreekse lijn en Torhout. De diensten zouden tijdens de volgende 10 nog enigszins wijzigen met steeds meer treinen op de kustlijnen – door de toename van het aantal toeristen. De typen 16 zorgden voor de aansluiting te Brugge op de internationale treinen Duitsland – Brussel – Oostende. Maar ook op de lijn naar Gent werd de dienst uitgebreid, terwijl de diensten via Maldegem – Eeklo naar locomotieven van deze laatste stelplaats overgingen. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was de inzet echter terug gedaald tot 6 inzetdagen.

Stelplaats Haine-St-Pierre :

Net zoals bij de locomotieven typen 14 / 15 zou ook Haine-St-Pierre voor het type 15S een blijvende waarde zijn. Nochtans zouden de eerste machines pas begin 1925 in deze stelplaats opduiken en werd de inzet vrij beperkt opgestart. Slechts 3 machines waren er nodig en waarschijnlijk werden ze vooral gebruikt op de verbindingen naar Charleroi en Mons. Voor de zomerregeling van 1927 voorzag men een verdubbeling van het aantal diensten, zonder dat de inzet sterk vergrootte.

Pas met ingang van 1931 zou men de grotere inzet kennen met gemiddeld 11 inzetdagen : deze reorganisatie kwam er door de levering van de eerste dieselmotorwag en de indeling van verdere locomotieven type 16. De inzet was nu uitgebreid tot de ganse regio met bestemmingen Charleroi, Mons / St-Ghislain, Manage en Nivelles. Bij voorkeur werden de machines gebruikt op de hoofdlijnen wegens hun groter vermogen en hogere snelheid. Bij de bezetting waren er nog steeds 12 machines in de reeks aanwezig.

Stelplaats Mons :

Ook de naburige stelplaats zou gedurende korte periode een vijftal machines type 16 in depot krijgen : eind 1928 kwamen de machines aan en werden waarschijnlijk op de verbindingen naar Quévy en Quiévrain gebruikt. De inzet duurde hier echter slechts één jaar. Eind 1929 werden ze o.m. aan Luttre afgestaan.

Stelplaats Virton-St-Mard :

Ook hier kenden deze locomotieven slechts een zeer beperkte en korte inzet : slechts in 1923 werd er één enkele locomotief vanuit deze zuidelijke stelplaats gebruikt. Over de inzet is niets gekend.

Stelplaats Stockem :

Bijna 10 jaar later kwamen de typen 16 nogmaals in deze streek tot inzet : ditmaal werden een vijftal machines in de loop van 1932 te Stockem gestationneerd en gedurende één enkele zomerperiode werden hier vijf locomotieven ingezet.

Stelplaats Statte :

Ook te Statte waren de machines slechts korte tijd in depot : in 1933 werden er drie machines gebruikt, waarschijnlijk op de verbinding naar Ciney. Korte tijd later werden ze al terug vervangen door de locomotieven type 96.

Stelplaats Dendermonde :

Na de korte stationneringen zou men vanaf 1931 opnieuw opteren voor langere inzetperiodes in bepaalde stelplaatsen. Dendermonde was er zo één van. Vanaf eind 1932 werden er een acht machines gestationneerd en werd een inzetreeks met vier plandagen opgesteld. De locomotieven reden de lokaaldiensten naar Mechelen en Gent, maar bereikt ook regelmatig Lokeren en in mindere mate ook Brussel. Vanaf 1935 zou deze laatste dienst verder uitgebreid worden en werden praktisch alle lokaaltreinen op deze lijn door het type 16 gereden. De toestand bleef tot aan de tweede wereldoorlog behouden.

Stelplaats Ottignies :

Een opmerkelijke inzet enden de locomotieven vanaf 1933 vanuit de stelplaats Ottignies: Op zeer korte termijn werden een 15 achines in dit depot ondergebracht en dadelijk bestemd voor de zware voofstadstreinen tussen Wavre en Brussel. Hier werden praktisch alle lokaaltreinen door het type 16 gesleept. Naast deze zware dienst waar vijf locomotieven voor gebruikt werden, zouden de machines ook de twee overige inzetdagen ook enkele treinen slepen naar Leuven en naar Charleroi. Ook hier voldeden de typen 16 volledig en werd deze dienst tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog gehandhaafd.

Stelplaats Hasselt :

Eind 133 werd ook een bescheiden bestand met een achttal locomotieven te Hasselt uitgebouwd en hier werden deze machines vooral gebruikt op de verbinding naar Aarschot via Diest. Hiervoor werd een inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. Naast deze diensten reden ze ook enkele treinen naar Mol en Tongeren. Doch omwille van het zwakke lokale verkeer waren deze machines te zwaar en werden ze al in de oop van 1936 doorgegeven aan de stelplaats Aarschot die wel een deel van deze diensten behield.

Stelplaats Merelbeke :

Laatste stelplaats die effectief in contact kwam met de typen 16 was Merelbeke: in de loop van 1934 werd hier een bestand met een tiental machines uitgebouwd en een inzetreeks et 4 tot 6 inzetdagen opgesteld. De korte inzetperiode is de reden dat we de eigenlijke inzet moeilijk kunnen achterhalen, maar een deel van de diensten werd verzekerd naar Dendermonde en Aalst. Aar al vlug werden ook te erelbeke deze machines afgevoerd en eind 1938 waren alle locomotieven aan de overige stelplaatsen afgestaan.

Stelplaats Oudenaarde :

Deze stelplaats zou in de loop van 1935 enkele machines in depot krijgen en in een reeks et één plandag reden ze waarschijnlijk diensten naar Ronse. Ind 1935 eindigde deze korte inzetperiode

De tweede wereldoorlog

Door de bezetting van ons and zou de inzet van deze lokaaltreinlocs drastisch wijzigen. In mei 1940 werden de locomotieven nog gebruikt in zes telplaatsen over het ganse net ditwaren Aarschot, Baulers, Brugge, Dendermonde, Haine-St-Pierre en Ottignies. In de eerste bezettingsdagen verloren Aarschot en Ottignies hun diensten voor het type 16, maar er kwamen vier nieuwe inzetplaatsen bij, nl. Antwerpen-zuid, Aalst, Ronet en Mons. Tijdens de volgende aanden kreeg Aarschot een deel van zijn machines terug in depot, werden de machines van Antwerpen-zuid te Berchem ondergebracht en werd Kortemark een nieuw inzetpunt. Deze stuatie bleef tot in 1942 raktisch ongewijzigd behouden, maar op dat ogenblik werden de lokaaldiensten steeds verder ingekrompen en werden de typen 16 nog verder verdeeld over verschillende stelplaatsen rondom de grotere agglomeraties.

Ij de "nieuwe" stelplaatsen waren o.a. St-Niklaas (vanaf eind 1942 tot eind 1943), Luttre (vanaf eind 1943), Baulers (mdden 1942) , Muizen (midden 1942), St-Ghislain (begin 1943). Gedurende de ganse periode van de wereldoorlog werden de typen 16 meestal gebruikt in het drukke voorstadsverkeer van Antwerpen (Berchem en Antwerpen-zuid), Brussel (Dendermonde, Aalst en Muizen) en Charleroi – Mons (Baulers, Luttre, Haine-St-Pierre, Mons, St-Ghislain). Enkel de inzet vanuit Ronet en St-niklaas wijkt gedeeltelijk van dit patroon af.

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

Stelplaats	05/1940	12/1940	05/1941	10/1941
Aarscht	5		1	2
Baulers	7	4	2	3
Brugge	7	6	4	5
Dendermonde	6	9	7	6
Haine-St-Pierre	14	14	13	12
Ottignies	11			
Antwerpen-uid		7		
Aast		5	7	4
Ronet		5	3	3
Mons		5	4	5
Berchem			6	6
Kortemark			4	
Aantal diensten	50	55	51	46

De periode na wereldoorlog II :

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

	FR	FSU	FT	GT	FGH	FCV	FLU	ATH	FTM	LWC	FVS	FMS
1947	9	9	4	10	6							
1948	8	9	4	9	6							
1949	8	9	4	9	6	4						
1950	9	8	4	9	6	4						
1951	8	10	4	9	6	4						
1952	8		4	9	6	4	9					
1953	4		4	9	8	2	6	6				
1954	5		4	9	8		4	6				
1955			4	10	8		4	6	5	4	2	
1956			4	10	8		4	6	5	4	2	
1957			2	10	8			6		5		
1958			2	10	8			6		5		
1959			2	9	8			6		7		
1960			2	8	8			6		6		
1961			2	7	8			5				
1962			2	6	8			5				
1963			2	6				4				6
1964								4				

Na de bevrijding werden de machines in verschillende stelplaatsen achtergelaten en hier oveel mogelijk gereactiveerd. De machines met zwaardere schade werden naar de Centrale Werkplaatsen gevoerd. Eind 1945 was de toestand in zover gereguleerd dat er opnieuw vijf stelplaatsen aangeduid werden voor de inzet van deze locomotieven. Anderzijds werden twee machines zo zwaar beschadigd dat een herstelling onmogelijk was en deze werden in de loop van 1945 definitief afgevoerd.

Maar laten we nu de verschillende stelplaatsen in detail bekijken.

Stelplaats Brugge :

Deze West-Vlaamse stelplaats had en lange traditie met deze machines en ook na de oorlog zou de vooroorlogse dienst opgenomen worden. Met ongeveer 13 machines in depot werd een reeks van 8 à 9 inzetdagen opgesteld. In deze reeks B reden de machines – net zoals voor de oorlog – vooral treinen naar de verschillende uitsteden, nl. Oostende, Blankenberge en Knokke. Slechts één planag voorzorg andere diensten, nl. enkele treinen naar Zelzate en Gent-St-Pieters, steeds via Maldegem en Eeklo.

Deze inzet bleef praktisch ongewijzigd doorlopen tot in 1952, doch op dat ogenblik werden de nieuwe motorwagens type 554 aan Brugge afgeleverd en deze na het grootste gedeelte van de lokaaldiensten over. Hierdoor daalde de inzet in 1953 tot nog slechts drie inzetdagen, en vooral diensten naar Oostende en Blankenberge. Deze beperkte dienst bleef bestaan tot eind 1954, doch op dat ogenblik kon een reorganisatie doorgevoerd worden, waardoor de motorwagens alle lokale diensten voor hun rekening namen, verder zou de elektrificatie van de verbinding met de kust het einde betekenen voor het type 16 te Brugge.

Stelplaats Baulers :

Ook Baulers kwam na een korte onderbreking terug in contact met het type 16 en bombardeerde deze 12 machines die ze in depot kreeg dadelijk in de reeks A en niet minder dan 9 inzetdagen. Deze reeks was vrij uitgebreid met een daggemiddelde van 165 km en een uitgestrekt inzetgebied. Oofdinzet kenden ze in het voorstadsverkeer tussen Nivelles / Luttre en Charleroi, met verdere bestemmingen Fleurus en Châtelineau. In het noorden bereikten ze Braine-le-Comte en Tubize en éénmaal reden ze door tot in Brussel-zuid. Verder waren er bestemmingen in het Centre met Manage, Haine-St-Pierre en Soignies en meer oostelijk bereikten ze Ottignies. Verder sleepten ze ook lokale goederentreinen op de lijn 124 tot in Braine-L'Alleud en Waterloo.

Ook hier zou de inzet gedurende een vijftal jaar praktisch ongewijzigd verder gezet worden, maar net zoals te Brugge zouden de motorwagens van Haine-St-Pierre de diensten vanaf de beginjaren vijftig gaan wegknabbelen en de levering van de nieuwe motorwagens type 554 in 1952 zou het voortijdig einde betekenen voor de typen 16 van Baulers. De sluiting van deze stelplaats kondigde zich aan aan alle typen 16 werden eind 1951 naar Luttre overgebracht.

Stelplaats Dendermonde :

Vanaf eind 1945 werden geleidelijk aan een zestal machines type 16 naar Dendermonde overgebracht en hier werd een beperkte inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. De hoofdmoot van de diensten werd door de zware locomotieven type 38 gereden, de lichtere diensten waren voor het type 41. Daartussen verzekerden de typen 16 een aantal lokaal treinen. Een vaste stamlijn hadden ze niet en ze werden gebruikt in de omgeving met bestemmingen Aalst, Opwijk, Lokeren, St-Gillis-Waas en Mechelen. Van de vooroorlogse dienst naar Brussel beven nog slechts weinig treinen over en de typen 16 doken slechts tweemaal te Brussel-noord op.

Deze dienst werd tot eind 1956 behouden, maar op dat ogenblik verdwenen een aantal lokale verbindingen en werd de inzetreeks beperkt tot twee inzetdagen. De inzet had zich vooral naar het noorden verplaatst en zo waren er diensten naar St-Niklaas, Lokeren en zelfs verder Moerbeke bijgekomen.

Anderzijds bleef er één enkele dienst naar resp. Gent-St-Pieters, Brussel-noord en Leuven via Mechelen. Maar tijdens de volgende jaren zouden voor de noordelijke diensten overgenomen worden door de motorwagens type 552 en de typen 16 zouden enkel nog de diensten naar Lokeren en tussen Gent-St-Pieters en Mechelen bedienen. De reeks werd uitgebreid door een lokale goederentrein naar Opwijk. De levering van de locomotieven type 212 zou de dienst vanaf de zomerregeling van 1962 overbodig maken en de vier machines van Dendermonde werden op dat ogenblik definitief afgesteld.

Stelplaats Haine-St-Pierre :

Deze stelplaats zou een van de belangrijkste zijn in de naoorlogse loopbaan van het type 16. Gedurende de ganse periode tussen 1946 en 1960 werd een uitgebreide inzetreeks met 9 à 10 inzetdagen opgesteld. In 1947 waren er in deze stelplaats vier inzetreeksen voor reizigersdiensten. Voor de doorgaande treinen kwamen de typen 29 en 64 tot inzet. De typische lokaallijnen werden met de motorwagens type 553 en 601 bediend. Voor het zwaardere voorstadsverkeer waren er 14 locomotieven type 16 te Haine-St-Pierre aanwezig. Met een daggemiddelde van 173 km werden vooral treinen in noordelijke richtingen gesleept. De bestemmingen waren

Stelplaats Luttre :

Bij de overdracht van de machines type 16 van Baulers naar Luttre eind 1951, bleef de inzet gedurende de eerste periode praktisch ongewijzigd maar al vlug werden de diensten verdeeld tussen Haine-St-Pierre (met de motorwagens type 553) en Luttre en verminderde de inzetreeks tot 6 en nadien vier inzetdagen.

Al enkele maanden na hun aankomst werd de inzetreeks al verminderd tot zes plandagen en even later daalde ze verder tot vier plandagen. De inzet werd vooral geleverd voor treinen op de verbinding naar Manage en verder Soignies via Braine-le-Comte. Ook Clabecq werd nog éénmaal per dag bereikt. Maar ook deze inzet hield niet stand en in 1956 werden de locomotieven uit Luttre verbannen.

Stelplaats Ath :

De vermindering van de diensten te Berchem en Luttre leidde ertoe dat men een nieuwe inzetplaats zocht en deze werd gevonden in Ath. Vanaf 1952 werd geleidelijk aan een bestand met een negental machines opgebouwd en werd een reeks met 6 plandagen opgesteld. Als knooppunt voor verschillende lijnen wad deze stelplaats uitermate geschikt als inzetplaats. Reeds vroeger werd de plaats bereikt door de machines van St-Ghislain. In de eeks waren er twee hoofdverbindingen, nl. de diensten Ath – Lessines – Ronse en Ath – Mons – Quéivrain. Op beide verbindingen werden praktisch alle lokaaltreinen gesleept. Naast deze bestemmingen bereikten de typen 16 verder nog Edingen, Geraardsbergen, Tournai en Warquignies. Anderzijds waren er nog enkele lokale goederentreinen in het programma opgenomen.

De levering van de diesellocomotieven type 200 in 1960 zou de dienst geleidelijk aan laten verminderen tot 5 inzetdagen, maar de inzet van de motorwagens type 554 vanuit deze stelplaats bracht enige veranderingen in de inzet teweeg. Nochtans zouden de machines de zomerregeling van 1964 ingaan met vier inzetdagen en een praktisch ongewijzigd dienstenpakket. Pas de levering van de tweede reeks diesellocomotieven type 212 zou het onherroepelijke einde brengen voor het type 16. Vanaf september was de inzet gedaald tot twee locomotieven en 4 ritvaardige machines. Enkele maanden later werden ook deze laatste stomers type 16 definitief gedoofd en eindigde de loopbaan van deze karakteristieke locomotieven.

Stelplaats Visé:

In de loop van 1954 moesten de verouderde locomotieven type 96 te Visé vervangen worden en daarom werd een beperkt bestand met drie locomotieven opgebouwd. Vanaf de winterregeling werden twee machines type 16 gebruikt voor de lokale reizigerstreinen tussen Visé en Liège-Longdoz. Eénmaal reden de machines door tot in Flémalle. Deze dienst werd een tweetal jaar behouden maar eind 1956 waren de diensten zover verminderd dat de tweeassige "Brossels" van Kinkempois deze treinen overnamen en de machines van Visé gingen o.m.; naar Walcourt over.

Stelplaats Tamines:

Ook deze stelplaats zou gedurende korte tijd een achttal machines type 16 op stal krijgen. Ze kwamen in de loop van de zomerregeling van 1954 naar deze stelplaats afgezakt en voor de voorziene diensten waren er 5 locomotieven nodig. Hoofdinzet kenden de machines op de korte verbinding Tamines – Gembloux, hier werden alle stoptreinen door het type 16 gesleept. Verder waren er nog enkele diensten op de verbinding Namur – Charleroi-sud en ook Ermeton werd tweemaal per aag bereikt.

De inzet vanuit Tamines was echter van korte duur en na twee jaar werden deze diensten o.m. overgedragen aan de typen 64 van deze stelplaats. De laatste machines type 16 verlieten Tamines begin 1957.

Stelplaats Walcourt:

In dezelfde periode als Tamines zou ook Walcourt een zevental machines type 16 in depot krijgen en zijn oudere typen 15 ermee vervangen. Vanaf de zomerregeling van 1955 werden er 4 locomotieven gebruikt: ze reden vooral op de verbinding Charleroi – Mariembourg – Treignes – Vireux, vanuit Mariembourg bedienden ze ook Chimay. Laatste inzetlijn was de verbinding Charleroi – Erquelles. Deze reeks groeide steeds verder aan tot zelfs 7 plandagen in 1959.

Maar door het verminderende aantal reizigers waren deze stoomtreinen te uim bemeten en door de elektrificaties kwamen er te Brussel-zuid een aantal dieselmotowagens vrij en de typen 608 (eenledig) en 620 (tweeledig) werden vanaf 1960 aan Walcourt toegewezen. Dit eide de afstelling van het type 16 in, de laatste diensten werden in de loop van 1961 uitgevoerd.

Stelplaats Mons :

In 1962 eindigde de reizigersinzet vanuit St-Ghislain ten gunste van de nieuwe diesellocomotieven en werd de inzet van de lokaaltreinen overgenomen door de Naburige stelplaats Mons en hiervoor werden alle machines type 16 naar dit depot overgeplaatst. Nochtans zou de inzetreeks al duidelijk verminderen tot 6 plandagen. De inzet van diesellocomotieven werd in de loop van 1963 verder doorgevoerd en dit ledde tot de afstelling van het type 16 en de overname door de diesels type 210.

De schrapping van de locomotieven :

Naast de schrapping van twee zwaar beschadigde machines in 1945, zou de buiten dienst stelling zich over een lange periode uitstrekken en de eerste machines verdwenen in de loop van 1959, met een eerste piek in 1960. DE overgebleven machines werden verder uitgebreid ingezet en pas vanaf 1963 zou de definitieve afstelling van de machines uitgevoerd worden.

In 1963 zou ook het gros van de diensten overgenomen worden door de pas geleverde diesellocomotieven en door een reorganisatie bij de dieselmotowagens. Een gedeelte van de inzet ging verder verloren door de sluiting van een aantal lijnen. Nochtans bleven de meeste locomotieven nog reserve staan voor een mogelijke opflakking van het reizigersverkeer.

Stelpl	WO I	1945	1946	1959	1960	1961	1962	1963	1964
---	17	2							
GT				1	3	2	1	2	9
FLU				1					
FGH					3	3	2	5	
ATH					4			5	9
FT					1			2	
LWC				1	2	1			2
FR			1						
Totaal	17	2	1	3	13	6	3	14	20

De museumlocomotief 16.042:

Van de afgestede locomotieven werd alsnog de beslissing genomen om één exemplaar te behouden voor een toekomstig museum. De keuze viel op de locomotief 16.042 die in 1964 afgesteld werd te Ath. Na enkele jaren afstelling in de loods van St-Ghislain, verhuisde de machine omstreeks 1965 naar de stelplaats Tournai en vond er plaats tssen andere bewaarde locomotieven zoals het type 10 en 7. Het is ook te Tournai at de locomotief zijn eerste uitwendige restauratie bekwam. Dit gebeurde tussen 1970 en 1975. In dat laatste aar verhuisde de locomotief dan naar Leuven en werd verder gereed gemaakt voor verschillende tentoonstellingen in het kader van het 50-jarig bestaan van de N.M.B.S.

Na deze festiviteiten werd de locomotief nog diverse keren aan het publiek voorgesteld, zowel te Leuven, aar ook o.a. te Mariembourg. Maar met de vermindering van de belangstelling, verdween ook de 16.041 naar de stelplaats Leuven. Waar de machine na de sloop van deze gebouwen zal gevoerd worden, is nog niet bekend. Wel zal de 16 wel opnieuw voorgesteld worden in 2001 voor het 75-jarig bestaan van de N.M.B.S. Hieronder wordt de loopbaan afgedrukt, in zover we ze nog hebben kunnen terugvinden

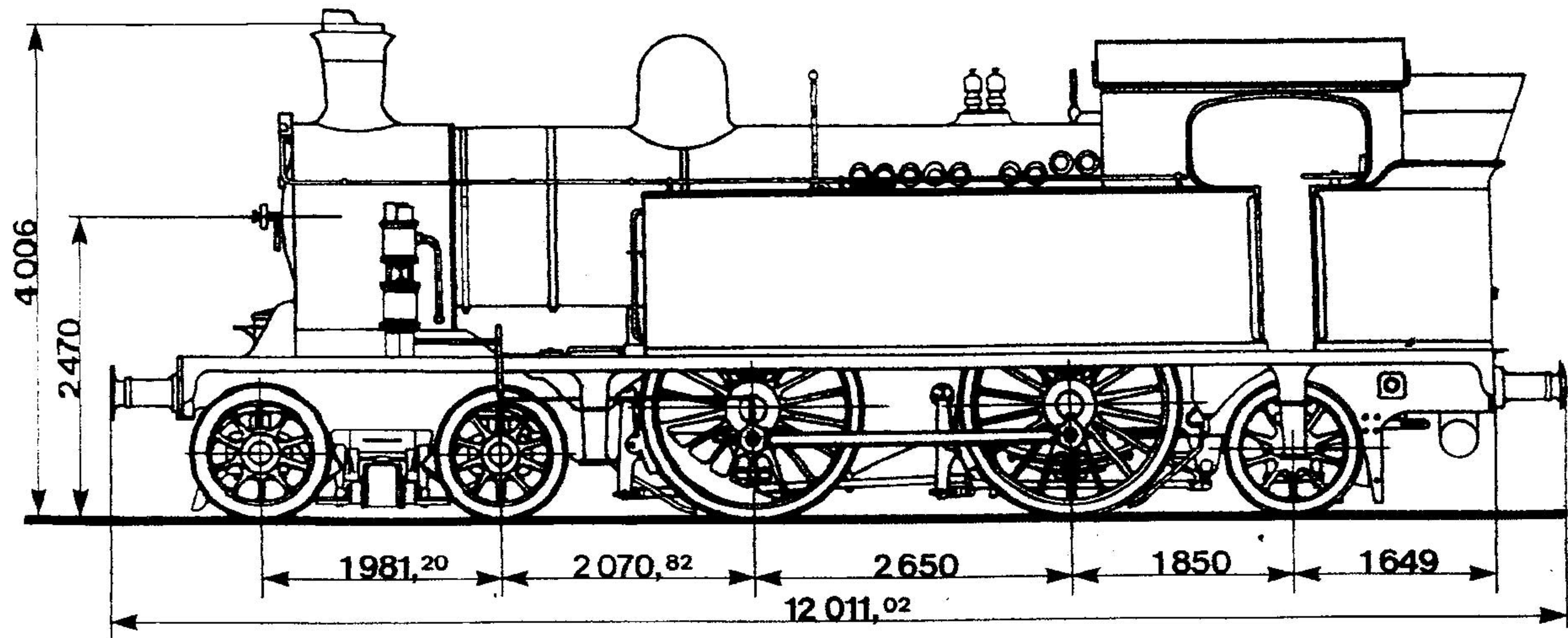
Nummeringen :	1908	3942	type 15 S
	WO I		type TO 3
	1931	1642	type 16 vanaf 1925
	1946	16.042	
Bouwer :	Tubize	fabr nr 1594	
Levering	17 juni 1909		
Stelplaatsen		van	tot
	Haine-St-Pierre		25/11/199
	Ath	25/11/1959	16/06/1964
Buiten dienst	02/06/1964	met PV 192	
Schrapping	16/06/1964		



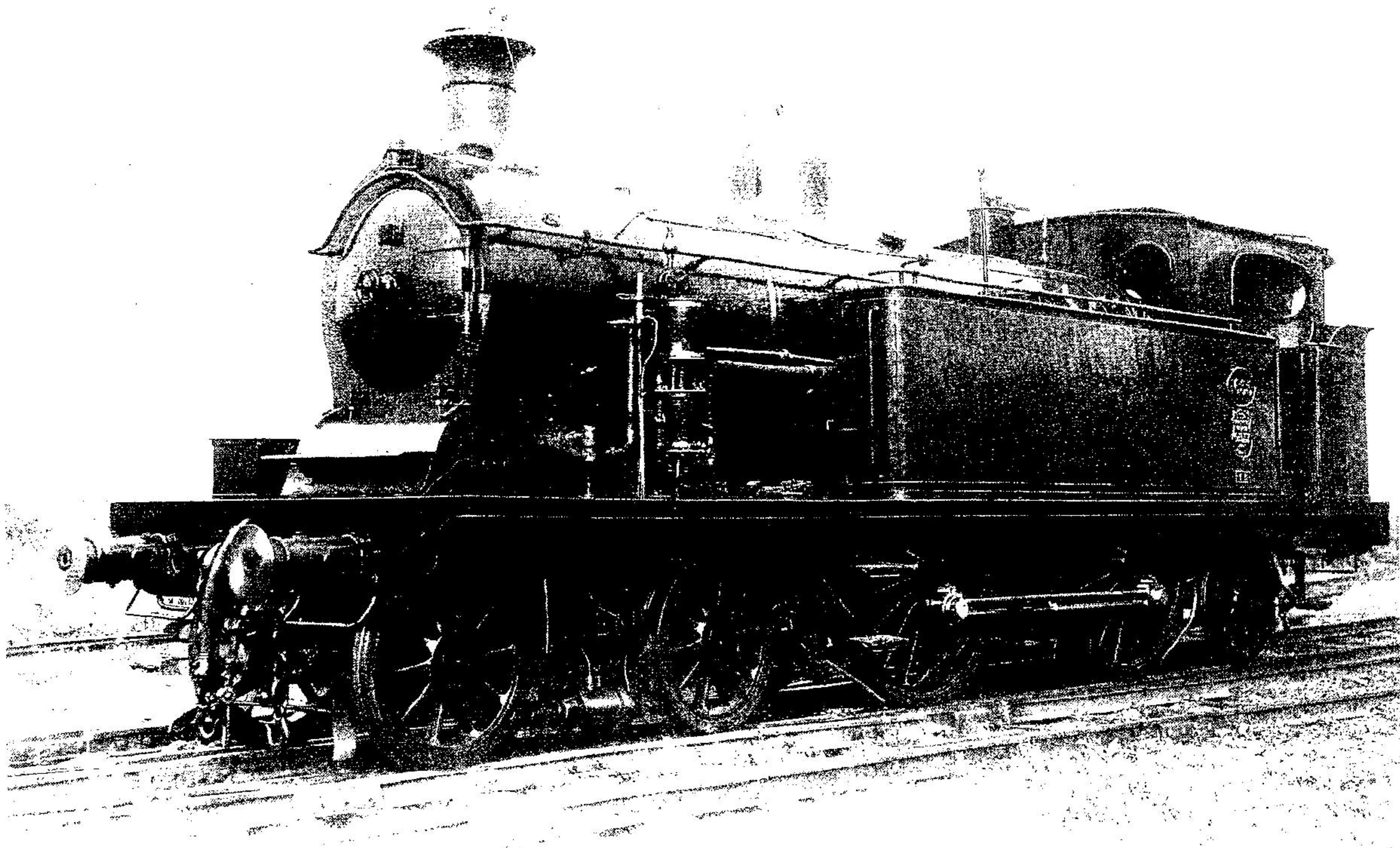
Locomotief 1609 met een lokale stoptrein (trein TT) te Frameries (Foto Coles)

Nummerlijsten type 15

NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN	
1835	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER		
1061		161	16.001	10/01/06	27/08/64	Hanrez	620	Prototypeloc
1359		1627	16.027	20/05/08	04/09/64	Gilly	325	
1361	06372	1641	16.041	27/05/08	12/10/61	Gilly	326	
1406		1636	16.036	06/06/08	11/05/60	Gilly	327	
1456	06344	1646	16.046	25/06/08	23/05/65	Gilly	328	
1564		1635	16.035	01/07/08	11/05/60	Gilly	329	
3916	06351	1645	16.045	03/09/09	05/08/63	Thiriau	143	
3917		1617	16.017	14/09/09	20/08/63	Thiriau	144	
3918		1648	16.048	30/09/09	23/04/64	Thiriau	145	
3919	06341	1629		04/10/09	01/10/45	Thiriau	146	
3920	06352	1600	16.062	18/06/09	23/05/63	Carels	490	
3921	06353	1661	16.061	26/06/09	23/04/64	Carels	491	
3922		1632	16.032	10/07/09	08/12/60	Carels	492	
3923	06354	1655	16.055	17/07/09	16/06/64	Carels	493	
3924	06354	1657	16.057	19/08/09	11/05/60	Carels	494	
3925	06301			27/08/09	WO I	Carels	495	
3926		1656	16.056	20/08/09	23/05/63	Energie	211	
3927	06331			04/09/09	WO I	Energie	212	
3928		1638	16.038	10/09/09	19/06/61	Energie	213	
3929	06302			18/09/09	WO I	Energie	214	
3930	06355	1630	16.030	24/09/09	12/12/59	Energie	215	
3931	06303	1631	16.031	24/07/09	27/08/64	St-Léonard	1586	
3932	06356			29/07/09	WO I	St-Léonard	1587	
3933	06345	1633	16.033	05/08/09	23/05/65	St-Léonard	1588	
3934	06346	1634	16.034	18/08/09	30/08/62	St-Léonard	1589	
3935	06347			29/08/09	WO I	St-Léonard	1590	
3936	06304			12/09/09	WO I	St-Léonard	1591	
3937	06357	1637	16.037	13/03/09	27/07/61	Tubize	1589	
3938	06337			21/05/09	WO I	Tubize	1590	
3939		1639	16.039	27/05/09	04/09/64	Tubize	1591	
3940		1640	16.040	01/06/09	27/02/62	Tubize	1592	
3941	06358			15/06/09	WO I	Tubize	1593	
3942		1642	16.042	17/06/09	16/06/64	Tubize	1594	Museumpatrimonium
3943	06359	1643	16.043	13/01/10	11/05/60	Tubize	1608	
3944	06336	1644	16.044	20/01/10	04/09/64	Tubize	1609	
3945	06342			27/01/10	WO I	Tubize	1610	
3946	06361			03/03/10	WO I	Tubize	1611	
3947	06362	1647	16.047	10/02/10	11/05/60	Tubize	1612	
3948				17/02/0	WO I	Tubize	1613	
3949		1649	16.049	25/02/10	16/08/64	Tubize	1614	
3950		1650	16.050	09/03/10	04/09/64	Tubize	1615	
3951	06305	1651	16.051	24/10/11	04/09/64	Tubize	1616	
3952		1652	16.052	26/07/10	04/09/64	Boussu	221	
3953	06377	1653	16.053	02/08/10	24/03/61	Boussu	222	
3954		1654	16.054	08/08/10	21/10/63	Boussu	223	
3955	06363			02/09/10	WO I	Boussu	224	



Tekening type 16



Locomotief 1655 in de bruine kleurstelling in de jaren dertig (foto NMBS)

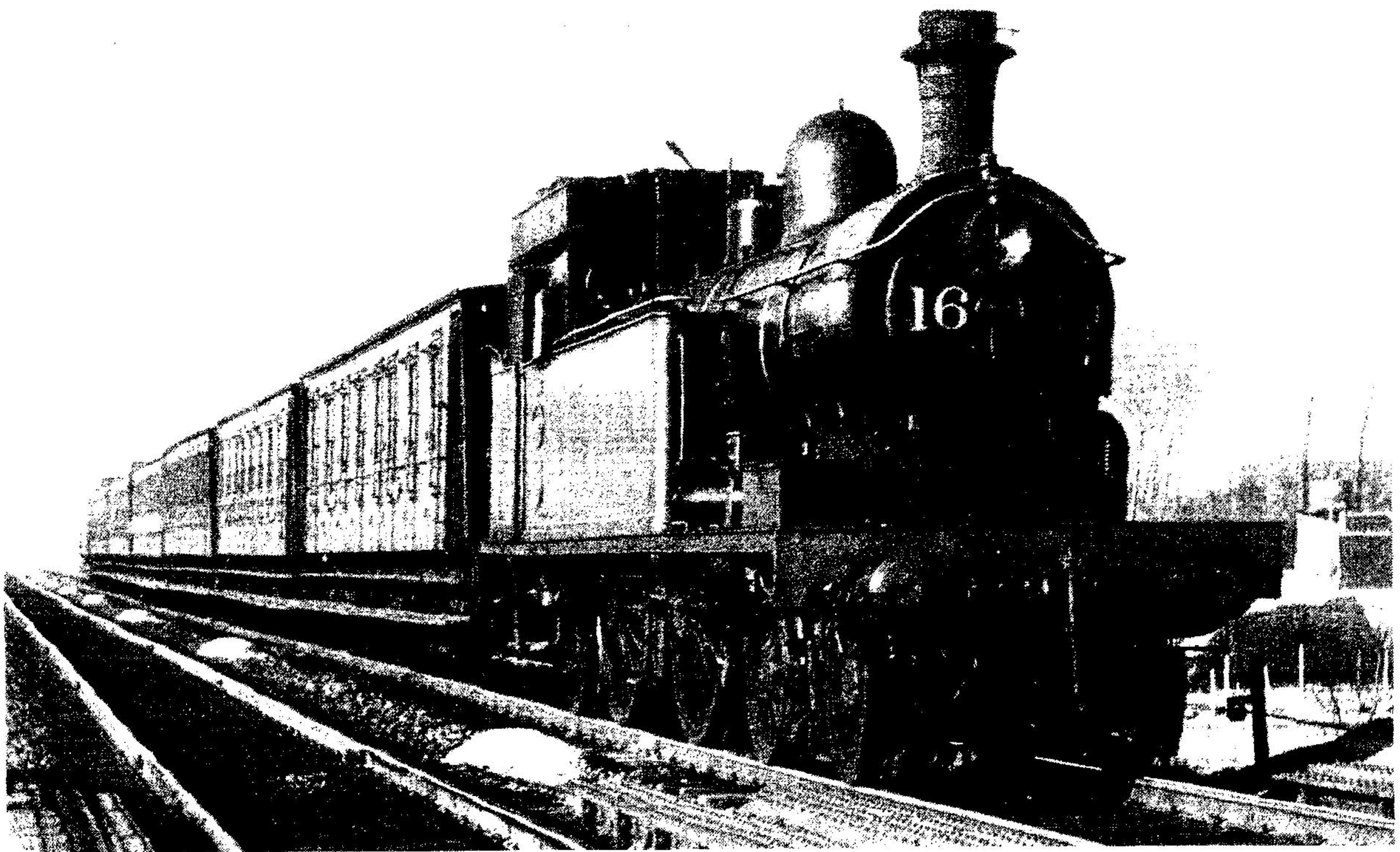
NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
1835	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	

3956	06348			02/09/10	WO I	Biesme	59	
3957	06364			12/08/10	WO I	Biesme	60	
3958	06311	1658	16.058	10/09/10	22/11/63	Biesme	61	
3959		1659	16.059	28/11/10	11/05/60	Boussu	225	
3960	06373	1660	16.060	20/10/11	14/05/63	St-Léonard	1696	
3961	06306			24/10/11	WO I	St-Léonard	1697	
3962	06360	1602	16.002	26/10/11	22/10/59	St-Léonard	1698	
3963	06369	1603	16.003	07/12/11	11/05/60	Thiriau	193	
3964		1604	16.004	19/12/11	11/05/60	Thiriau	194	
3965		1605	16.005	25/12/11	16/06/64	Thiriau	195	
3966	06312	1606	16.006	13/01/12	16/06/64	St-Léonard	1699	
3967		1607	16.007	19/01/12	20/08/63	St-Léonard	1700	
3968		1608	16.008	27/01/12	23/05/63	St-Léonard	1701	
3969		1609	16.009	23/02/12	25/07/59	St-Léonard	1702	
3970		1610	16.010	10/05/12	30/08/62	Thiriau	196	
3971	06370	1611	16.011	07/06/12	01/04/46	Thiriau	197	
3972		1612	16.012	03/12/12	31/01/64	Gilly	412	
3973		1613	16.013	13/12/12	24/03/61	Gilly	413	
3974		1614	16.014	26/12/12	23/05/63	Gilly	414	
3975		1615	16.015	31/12/12	19/06/61	Gilly	415	
3976	06371	1616	16.016	25/09/12	27/07/61	Energie	297	
3977	06365			27/09/12	WO I	Energie	298	
3978		1618	16.018	02/10/12	12/07/60	Energie	299	
3979	06307	1619	16.019	09/10/12	11/05/60	Energie	300	
3980	06313	1620	16.020	19/04/13	21/10/63	Gilly	419	
3981		1621	16.021	12/06/13	21/10/63	Gilly	420	
3982	06343	1622		30/06/13	01/11/45	Gilly	421	
3983		1623	16.023	17/05/13	04/09/64	Gilly	422	
3984	06366	1624	16.024	05/06/13	16/06/64	Gilly	423	
3985		1625	16.025	23/06/13	19/06/64	Hanrez	714	
3986	06314	1626	16.026	29/08/13	25/03/63	Hanrez	715	
3987	06367			19/08/13	WO I	Thiriau	226	
3988	06368	1628	16.028	29/08/13	11/05/60	Thiriau	227	



Foto boven : Vergelijking tussen de typen 15 en 16 te Charleroi-sud
Foto onder : Typische lokaaltrein in te kustvlakte te Knokke in 1964

(Foto NMBS)
(Foto Coles)

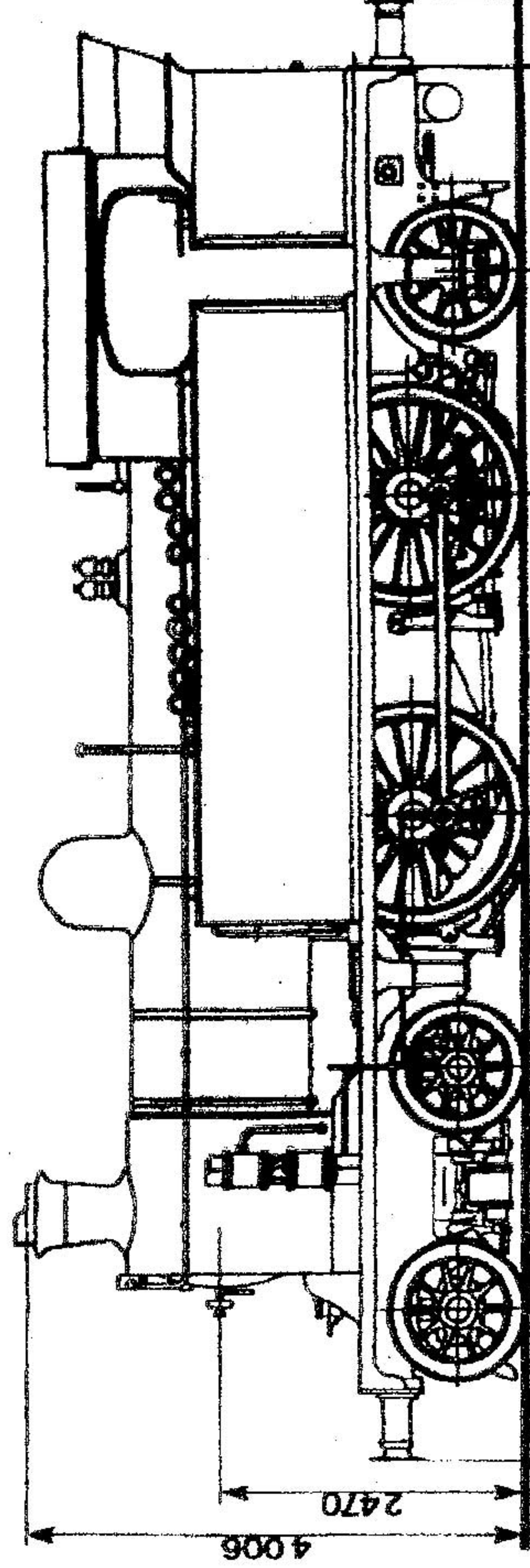


Stoomlokomotief type 15S > Type 16

2'BI'1

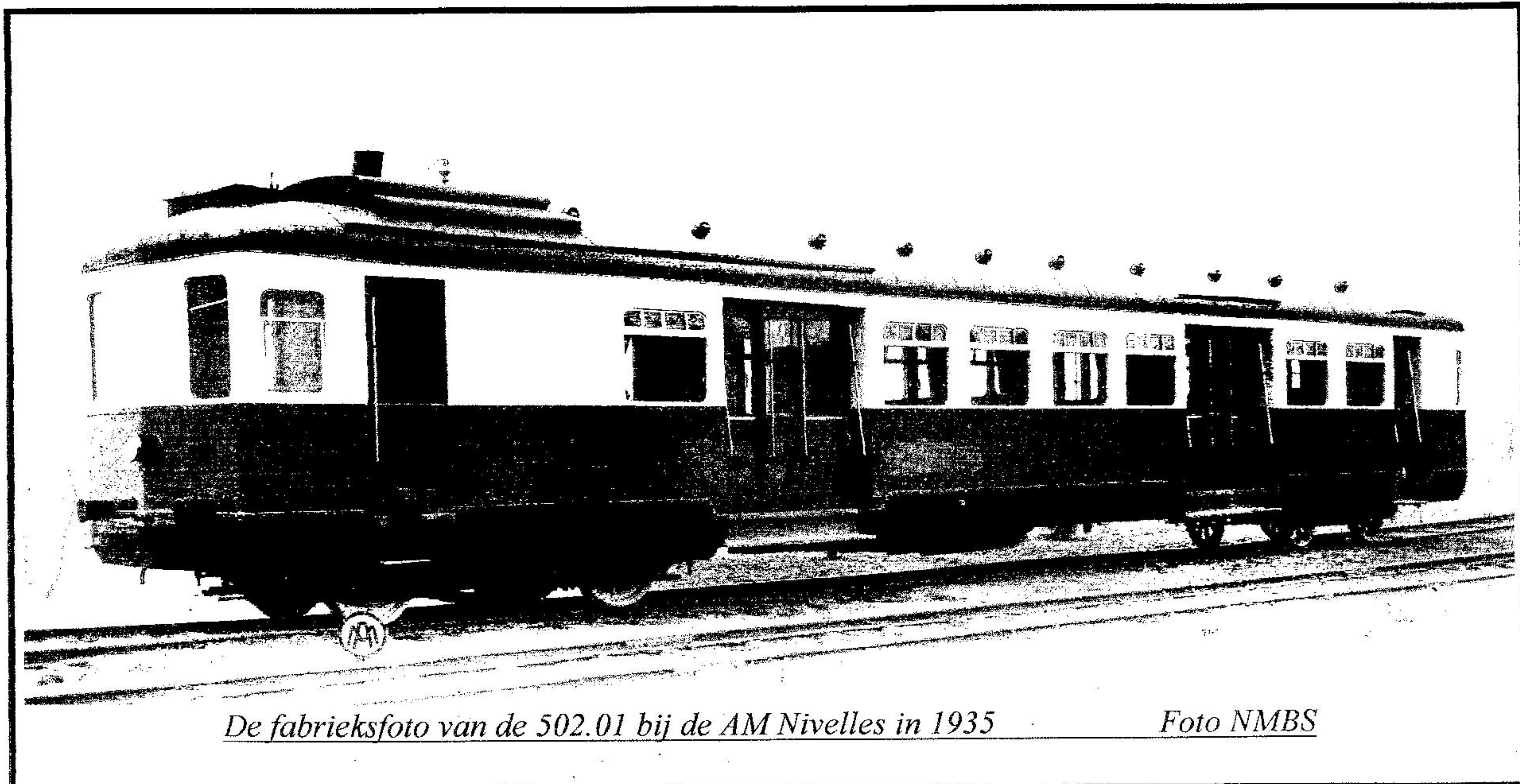
Lokaalreinlocomotief

Bouwers :	15 14 13 11 9 6 5 3 2
Tubize	
Gilly	
St-Léonard	
Thiriau	
Energie	
Carels	
Boussu	
Biesme	
Hairez	



Leopoldbaan :			
Nummering :	1061 - 3988 1600 - 1661 16.001 - 16.062	Ketelkenmerken :	Afmetingen :
Effectief bij bouw :	79	Keteldruk :	Totale lengte :
Bouwer :	zie boven	Type ketel :	Lengte chassis :
Levering :	01/06 - 08/13	Roosterlengte :	Breedte :
Ombouw :	---	Roosterbreedte :	Hoogte as ketel :
Buiten dienst :	1959 - 1964	Roosteroppervlakte :	Hoogte (totaal) :
Asindeling :	2'BI'1	Verwar. opp. haard :	Radstand (totaal) :
Snelheid :	100 km/h	Aantal grote vlampijpen :	Afstand tussen assen :
Aandrijving :		Diameter gr vlampijpen :	Oversteek voor :
Type overbrenging :	Walschaerts	Opp. grote vlampijpen :	Oversteek achter :
Plaatsing cilinders :	2 binnenliggend	Aantal kleine vlampijpen :	Diameter drijfwielen :
Diameter cilinders :	470 mm	Diameter kl vlampijpen :	Diameter loopwielen :
Zuigerslag :	610 mm	Opp. kleine vlampijpen :	Massa (rijvaardig) :
Reukstap :		Lengte vlampijpen :	Aslast : 1ste as
Kompressor :	enk Westinghousepomp	Verwarmingsopp. pijpen :	2 de as
Debiet :	(vanaf 1933)	Totaal verwarmingsopp. :	3 de as
Automatische rem :	Westinghouse	Oververhittingsopp. :	4 de as
Rechtstreekse rem :	Stoomrem	Diameter ketelromp :	5 de as
Handrem :	Schroefrem	Dikte pijpenplaat	6 de as
		Dikte langsketel	---
		Inhoud ritvaardige ketel :	5 380 kg/m
		Inhoud stoomruimte :	6 500 l
		Oppervlakte stoomafgifte	2 000 kg

Stoommotorwagen type 502



De fabrieksfoto van de 502.01 bij de AM Nivelles in 1935

Foto NMBS

Na de vorige stoommotorwagens typen 500 en 501 werd door de Ateliers Métallurgiques de Nivelles in 1933 een ontwerp gemaakt voor een nieuwe stoommotorwagengebouwd volgens de modernste principes en geschikt voor éénmansbediening. Voor de aandrijving koos men opnieuw voor de verbeterde, automatische ketel ontwikkeld door Sentinel Cammell. Deze ketel werd door de firma Shrewsbury ontworpen en door Sentinel overgenomen voor de talloze motorwagens die deze firma in de beginjaren dertig ontwikkelde. In tegenstelling tot de vorige ketels betrof het hier een ketel met een aantal doorlopende waterpijpen (serpentina's), die omheen de haard aangebracht werden. Hierin werd het water door middel van pompen gevoerd en werd dadelijk omgezet in stoom. Hierdoor moest de ketel dan ook geen watervoorraad meer hebben. De uittredende stoom en een druk tot 35 bar en oververhit tot een temperatuur van 400 °C, werd naar de beide horizontale cilinders met dubbel werkende zuigers gevoerd. In één enkel blok was een hoge druk cilinder (108 mm op 152 mm slaglengte) en een lage druk cilinder (184 mm X 152 mm) aangebracht. Deze dreef via andwielen de beide assen van het eerste draaistel aan.

Oor de kast koos men voor het nieuwe ontwerp van de M1-rijtuigen met de typische binneninrichting en de pneumatisch aangedreven schuifdeuren. Voor deze keuze koos men ook voor de driedelige opbouw van de rototyperijtuigen type M1 en een vast centraal paneel en een schuifdeur aan weerszijde hiervan. Ook het interieur verschilde gedeeltematig van de 1-rijtuigen daar men voor de banken een multiplexuitvoering koos. Vermelden we nog dat in deze periode ook een analoge deselmotorwagen type 606 ontwikkeld werd en dat na levering een aantal vergelijkende testritten tussen beide tractievormen ondernomen werden. Deze testritten werden eind 1934 / begin 1935 in opdracht van AMN ondernomen tussen Brussel-Leopoldsijk en Ottignies en de resultaten overtroffen de verwachtingen van de bouwers.

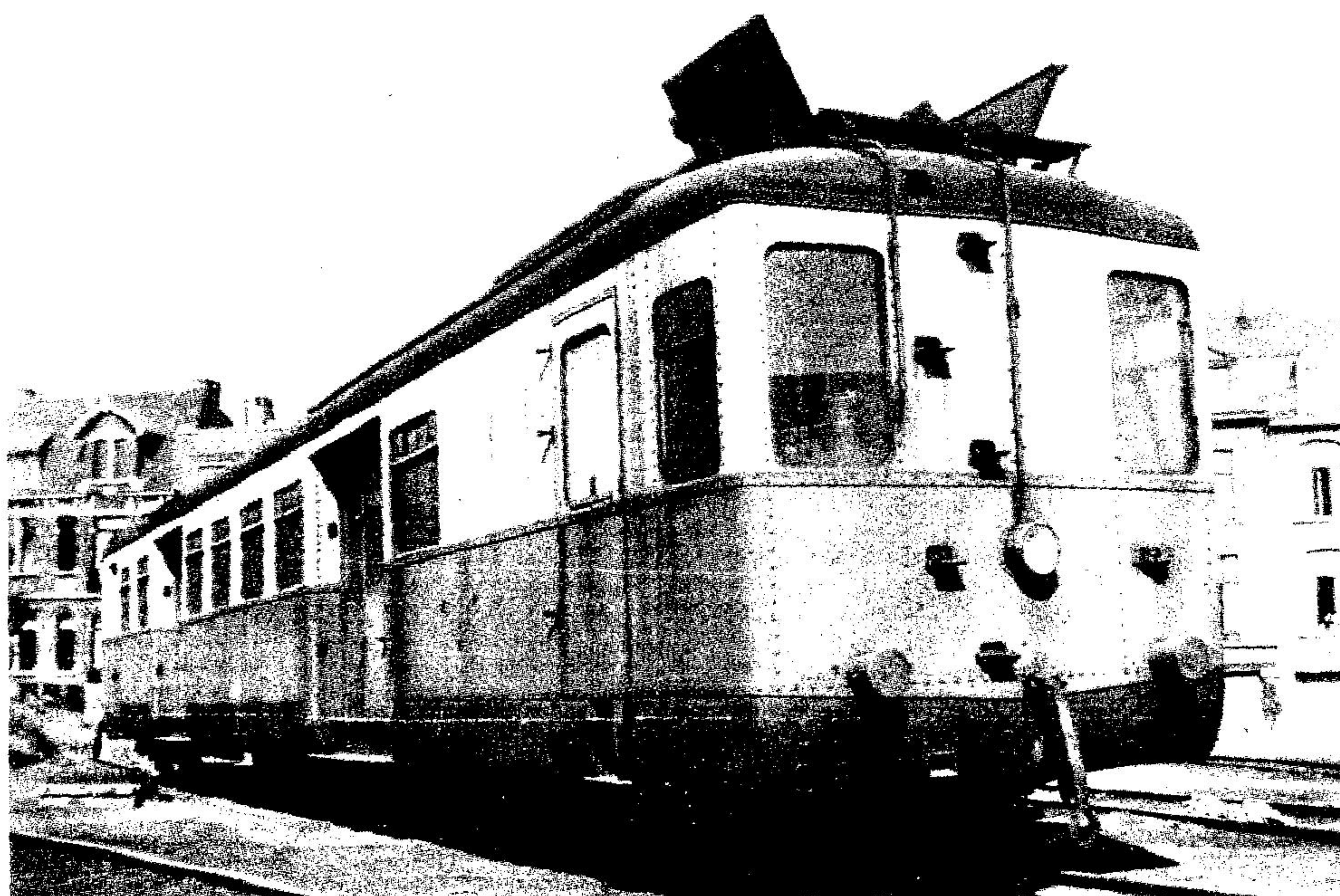
De stoommotorwagen 502.01 werd voor de levering voorgesteld op de wereldtentoonstelling van 1935 en na de sluiting van de tentoonstelling in oktober 1935 werd de 502.01 – net zoals de vorige motorwagens – gestationeerd te Liège. De inzet werd vooral uitgevoerd op de verbinding Verviers – Pepinster – Spa en in mindere mate tussen Verviers en Liège. De afstelling van de motorwagen gebeurde te Pepinster, het onderhoud daarentegen werd te Liège doorgevoerd. Tijdens deze ritten werd de opwarming van de motorruimte en de stuurpost opgemerkt en in een eerste periode werd de deur die toegang verschafte tot deze ruimte verwijderd.

De boven genoemde dienst bleef behouden tot aan de tweede wereldoorlog. Na de afgifte van de 501.1 aan Visé steeg de inzet van de motorwagen nog verder aan, zonder dat het inzetgebied veranderde.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd de motorwagen nog slechts sporadisch gebruikt, eestal werd hij echter afgesteld in de stelplaats Liège. Et is ook hier dat de 502.1 tijdens een bombardement beschadigd werd. Daar waar de kast en het interieur ongehavend bleef, werd de ketel vrij zwaar beschadigd. Ondanks deze beschadigingen bleef de 502.01 nog geruime tijd na de bevrijding te Liège afgesteld. In deze periode overwoog men niet alleen een herstelling van de motorwagen, maar het feit dat het de enige stoommotorwagen zou zijn op het net werkte zich negatief uit op de beslissing. Ook de geplande ombouw tot dieselmotorwagen bleef uit. Pas in december 1946 werd deze mooie motorwagen dan definitief uit het bestand geschrapt en korte tijd later gesloopt



De 502.01 te Brussel-leopoldswijk tijdens zijn eerste testritten begin 1935 foto NMBS

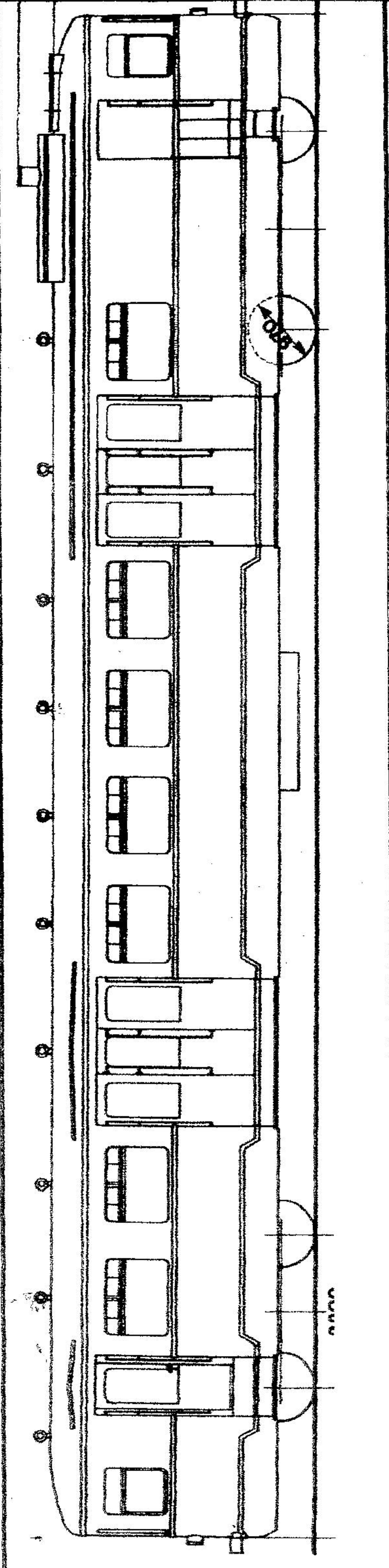


De 502.01 afgesteld te Liège in 1946 foto Paix

Stoommotorwagen type 502

B-2

Stoom - lokale dienst



AM/Nivelles
(licensie Sentinel)

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : 0
2^{de} klasse : 20
3^{de} klasse : 53

Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Gebouwd

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Zuigers ::

Type :

Werkingsprincipe ::

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Draaisnelheid:

Diam. ketel onder/boven:

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Radstand motordraaistel

Radstand looppdraaistel

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1^{ste} as

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

Totale lengte :	22 500 mm
Lengte kast :	22 000 mm
Breedte :	3 040 mm
Hoogte dak :	3 797 mm
Hoogte totaal :	4 280 mm
Radstand (totaal) :	18 048 mm
Radstand motordraaistel	2 896 mm
Radstand looppdraaistel	2 200 mm
Oversteek voor :	1 800 mm
Oversteek achter :	2 150 mm
Diameter drijfwielen :	970 mm
	850 mm
Massa (rijvaardig)	57 980 kg
Aslast : 1 ^{ste} as	kg
2 ^{de} as	kg
3 ^{de} as	kg
4 ^{de} as	kg
Massa /lopende meter	2 584 kg/m
Trekkracht :	1 200 kg
Uurvermogen :	125 pk
Beschikbaar vermogen	

Compound	2 binnenliggend
horizontaal	Oververhitting
1 HD / 1 LD	108 / 184 mm
152 mm	Tandwielen
Serpentineketel	
mm	
mm	
m ²	35 bar
900 omw/min	
1 200 mm	
m ²	
m ²	
700 kg	
1 200 l	

Stoomlocomotieven

Nord Belge 501- 520 > Type 99 .

Geschiedenis :

Daar waar men in de twintiger jaren met de aankoop van de locomotieven die het latere type 48 zouden vormen het reizigersverkeer duidelijk gemoderniseerd, was dit niet het geval voor het goederenverkeer. Voor de zware rangeringen in de vormingsstations Kinkempois en Frameries en voor de overgaveritten naar de naburige bedrijven was er geen geschikte locomotief ter beschikking. In 1928 gaf de Nord Belge dan ook de opdracht om een dergelijke locomotief te ontwikkelen en Cockerill werd hiermee belast. In tegenstelling met de vorige types, waren er voor deze machines geen voorbeelden bij de Nord français aanwezig en daarom moest een eigen type ontworpen worden. Daarom werd gekeken bij de N.M.B.S. en in Liège werd een geschikte locomotief – in de vorm van het type 98 – gevonden. Deze vijfassige ex-Pruisische tenderlocomotief verzekerde de ichterdiensten en de zware rangeringen te Liège en werd eind 1928 voor enkele maanden uitgeleend aan de Nord Belge. Deze verzekerde een aantal testen te Kinkempois met uitstekende resultaten.

Uitgaand van dit ontwerp en rekening houdend met de nieuw ontwikkelde locomotieven reeks 50 in Duitsland ontstond bij Cockerill een zeer sterke en moderne locomotief voor deze rangeringen. In vergelijking met het type 98 werd de volledige aandrijving praktisch ongewijzigd behouden, enkel werd vooral de lengte van de ketel verder vergroot tot de afmetingen van de in Duitsland ontwikkelde eenheidsketels. Dit hield dan weer dat de lengte met bijna 2 m toenam. Dit werd verwezenlijkt door de radstand ietwat te vergroten en vooral de oversteek achteraan sterk uit te breiden. De locomotief kreeg een sierlijker en moderner uitzicht door de aanpassing van het aantal leidingen op de ketel en vooral door de lange, afhellende tenders.

In 1929 werd de opdracht gegeven voor de bouw van 10 machines en als voornaamste bouwer voor de Nord Belge werd Cockerill deze bouw toegewezen. Deze machines werden onder nummer 511 tot 520 in 1931 geleverd. Praktisch gelijktijdig met de eerste bouwschijf werden nogmaals 10 machines besteld en ditmaal kreeg La Meuse de levering toegewezen. Deze machines kregen de nummers 501 – 510 en werden in de loop van 1931 afgeleverd.

Deze machines werden gedurende hun Nord Belge periode praktisch evenredig verdeeld over de stelplaatsen Kinkempois en Frameries. Vanuit de Luikse stelplaats werden drie machines gebruikt voor de zware heuvelwerkzaamheden te Kinkempois . Drie à vier locomotieven verzekerden de overgaveritten tussen Kinkempois en de staalnijverheid in de buurt Seraing, Ougrée en Flémalle. Een verdere locomotief verzekerde de lokale treinen naar de kalkgoves in de Maasvlakte en bereikte hierbij Hermalle, Andenne en Namêche.

De machines te Frameries hadden meer lijndiensten: twee machines verzekerden het rangeerwerk te Framerie zelf, de overige locomotieven pendelden met de zware goederentreinen tussen Mons en et Franse Hautmont. Vanuit deze plaats werden ook enkele goederentreinen richting Charleroi gereden, meestal met bestemming St-Martin. Deze toestand bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog.

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

In de eerste oorlogsmaanden bleven de machines in hun Nord Belge stelplaatsen, maar kregen de nummering 9901 – 9920. Vanaf 1941 werden de machines van Kinkempois overgeplaatst naar Liège en hier namen ze de taken van het type 98 over. Deze machines waren immers als eerste opgeëist door de Duitse bezetter en werden als vlug afgevoerd. Het type 99 werd dan ingezet als lichterlocomotief tussen Liège-Guillemins en Ans. De overige locomotieven van Liège verzekerden de rangeringen te Liège-Vivegnis (afstelstation voor reizigersstellen), te Liège zelf en te Kinkempois. Vele lijndiensten waren er echter niet meer in de reeks opgenomen.

Begin 1942 werden een aantal machines – waarschijnlijk een viertal – aan de zuidelijke stelplaats Latour doorgegeven. Hier waren drie diensten voorzien. Twee machines rangeerden te Latour en Athus met o.m; de bediening van Halanzy en Aubange, de derde dienst voorzag de overgavetreinen tussen Latour en het Franse Ecouvies via Lamorteau. Deze locomotief verzekerde ook de rangeerdienst te Virton.

Even later – omstreeks juli 1942 – verloor Frameries zijn laatste typen 99 ten gunste van Schaarbeek. Op dat ogenblik werden de 9908, 9909, 9914, 9915, 9917 en 9918 naar de Brusselse stelplaats getransfereerd en hier werden ze gedurende korte tijd gebruikt voor de rangeerdiensten te Schaarbeek vorming en ook te Brussel-noord. Deze periode was van korte duur en vanaf oktober 1942 werden ze terug naar het Luikse teruggebracht.

Nieuwe stelplaats was nu Visé. Met deze machines werden vooral lijndiensten verzekerd: de typen 99 reden praktisch alle goederentreinen tussen Visé en Kinkempois en gingen deze treinen ook halen te Montzen. In de volgende maanden kwamen ook de locomotieven van Latour naar Visé. In 1943 waren er een vijftal machines te Visé, de rest verbleef te Liège. Visé werd op dat ogenblik de draaischijf in het zware goederenverkeer met diensten naar Kinkempois / Bressoux, Montzen, maar ook Hasselt en in mindere mate Maastricht. Te Liège werden enkel nog de lichterdiensten door het type 99 verzekerd.

Deze toestand bleef dan behouden tot bij de bevrijding van ons land. Wel werd de 9915 tijdens de terugtocht van de Duitse troepen vanuit Montzen naar Duitsland afgevoerd en bleef in de buurt van Düsseldorf achter.

De periode na de tweede wereldoorlog :

Al vlug na de bevrijding zou het grote overschot van de machines te Visé naar Liège afgevoerd worden en hier werden de eerste naoorlogse diensten verzekerd. Nadat er meer locomotieven terug in dienst kwamen erden vanaf 1945 ook voor korte tijd enkele machines te Luttre ondergebracht, maar al vlug werd er een belangrijk bestand te Antwerpen-Dam opgebouwd. Dit was mogelijk door de terugkeer van een aantal machines type 98 die de taken te Liège overnamen maar ook de herstelling van verdere locomotieven bracht deze toename met zich mee. Verder werd ook de 9915 op 28 september 1945 aan België teruggegeven.

Vanaf 1950 werd het bestand te Liège afgebouwd en een aantal machines kwam te Montzen tot inzet. Laten we deze stelplaatsen meer in detail bekijken.

	FL	NK	FNDM	GMN	Totaal	
05/1947	12		7		19	Met Type 98
05/1948	13		9		22	
05/1949	12		9		21	
05/1950	11		9		20	
05/1951	11		9	2	22	
05/1952	11		9	2	22	
05/1953	11		9	2	22	
05/1954	11		9	2	22	
05/1955		11	9		20	

Liège :

(toestand 1948)

15 machines : 99.001, 99.002, 99.004, 99.006, 99.007, 99.008, 99.010, 99.011, 99.013, 99.014, 99.015, 99.016, 99.017, 99.018, 99.019

Te Liège was er – net zoals te Antwerpen – een gemengde reeks met het type 98 en deze stelplaats had naast de 15 locomotieven type 98 ook nog 7 machines type 98 (98.008, 98.16, 98.019, 98.035, 98.040 en 98.045) in depot. Voor deze machines waren er twee inzetreeksen: de reeks P voorzag 9 diensten en hierin werden zes dagen ingenomen et enkel lichterdiensten tussen Liège-Guillemins en Ans, soms zelfs in dubbel tractie type 98/99. De overige diensten werden verzekerd in het afstelstation voor reizigersstellen te Liège-Vivegnis op de lijn 34. Vanuit dit station waren er enkele lokale diensten naar Liers en sporadisch verder naar Roccourt. Ook het overbrengen van lege reizigersstellen naar o.m; Flémalle stond op het programma. Ook de reeks R met twee plandagen had als standplaats Liège-Vivegnis et lokale rangeringen en enkele afstelritten.

Deze reeksen bleven gedurende de ganse periode te Liège praktisch behouden. Alleen in de eerste reeks verminderde het aantal diensten vanuit Liège Vivegnis en in de plaats werden een aantal lokale goederentreinen opgenomen. De typen 99 bereikten zo vooral Angleur, Bressoux en Chenée. Er werd een tweede reeks Rbis opgesteld met 3 inzetdagen en enkel lichterdiensten. De vroegere reeks R te Vivegnis werd overgenomen door de typen 57. Deze toestand bleef behouden tot in 1954 bij de sluiting van de stelplaats Liège. Op dat ogenblik werden zowel de locomotieven als de diensten door Kinkempois overgenomen.

Antwerpen-dam :

+008 / 015

5 machines : 99.003, 99.005, 99.009, 99.012, 99.020

Ook hier startte in de loop van 1945 de inzet van de typen 98 en 99. Naast de boven opgesomde machines type 99, waren er nog vier typen 98 (de 98.005, 98.006, 98.031 en 98.043) te Antwerpen aanwezig. De machines werden ingezet in de zware rangeerreeks R met 9 inzetdagen. Vijf locomotieven werden gebruikt in de beuvelendienst te Antwerpen-noord, de vier overige machines belastten zich met sleepdiensten in het havengebied. Deze dienst bleef gedurende de ganse loopbaan ongewijzigd behouden, enkel werden enkele lokale goederentreinen vanuit Antwerpen-noord naar Merksem in het dienstenpatroon opgenomen. Het is trouwens te Antwerpen dat de typen 99 hun laatste diensten verzekerden en pas met de levering van de nieuwe diesellocomotieven type 272 hun taken in de metropool verloren. Dit gebeurde voor het grootste gedeelte tijdens de winterregeling van 1955 / 1956.

Luttre :

4 machines 9904, 9911, 9914, 9919 (toestand 1945)

Nadat er steeds meer machines gereactiveerd werden, zou in mei 1945 een klein bestand aan typen 99 te Luttre opgebouwd worden en er waren twee inzetdagen voorzien. De beide machines verzekerden de rangeerdiensten te Luttre en enkele overgaveritten naar Monceau en Nivelles/Baulers. Eind 1945 werd de inzet terug afgebouwd en enige maanden later verdwenen de locomotieven vooral richting Antwerpen.

Montzen:

Laatste stelplaats bij de inzet van deze machines werd Montzen: vanaf eind 1950 kwamen een viertal machines naar deze grensstelplaats. Op dat ogenblik waren enkel locomotieven type 81 en voor de rangeerdienst enkele typen 53 aanwezig. Het waren deze laatste diensten die door de type 99 overgenomen werden. In de reeks R met twee inzetdagen waren enkel rangeerdiensten te Montzen aanwezig. Gedurende anderhalve dag verzekerden ze de rangeringen in het vormingsstation, een halve dag waren ze bedrijvig bij het douane-entrepot. Deze beperkte dienst bleef behouden tot in 1955 bij de levering van de eerste rangeerdiesellocomotieven type 250.

Kinkempois:

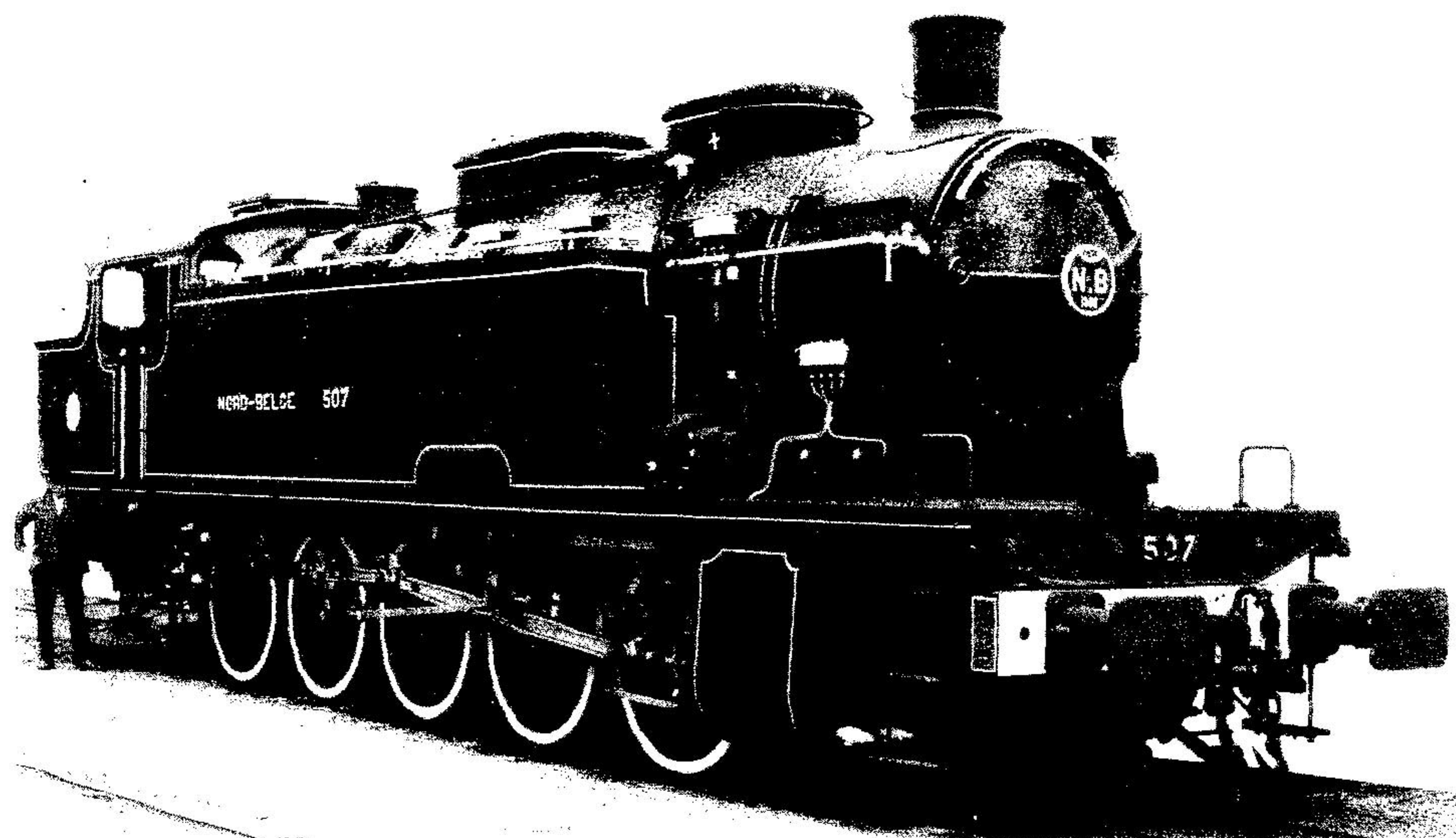
Door de sluiting van de stelplaats Liège – te wijten aan de grote werken voor de elektrificatie van de verbindingen naar Brussel en Duitsland – werden alle locomotieven type 99 aan Kinkempois overgedragen. Hier behielden ze hun lichterdiensten. Doch de elektrificatie van de lijn Liège – Brussel zou het aantal lichterdiensten sterk verminderen en deze werden overgenomen door elektrische locomotieven. Hierdoor verloor het type 99 het grootste gedeelte van zijn diensten en tijdens de winterregeling van 1955 / 1956 werd het inzetpakket ingekrompen tot twee inzetdagen, nl. De rangeringen te Liège-Vivegnis. Deze inzet eindigde dan ongemerkt in de loop van de eerste maanden van 1956. Een aantal machines bleef nog afgesteld en werden nog sporadisch gebruikt voor interne rangeringen te Kinkempois, maar in mei 1956 waren ook deze diensten verleden tijd.

Schrapping :

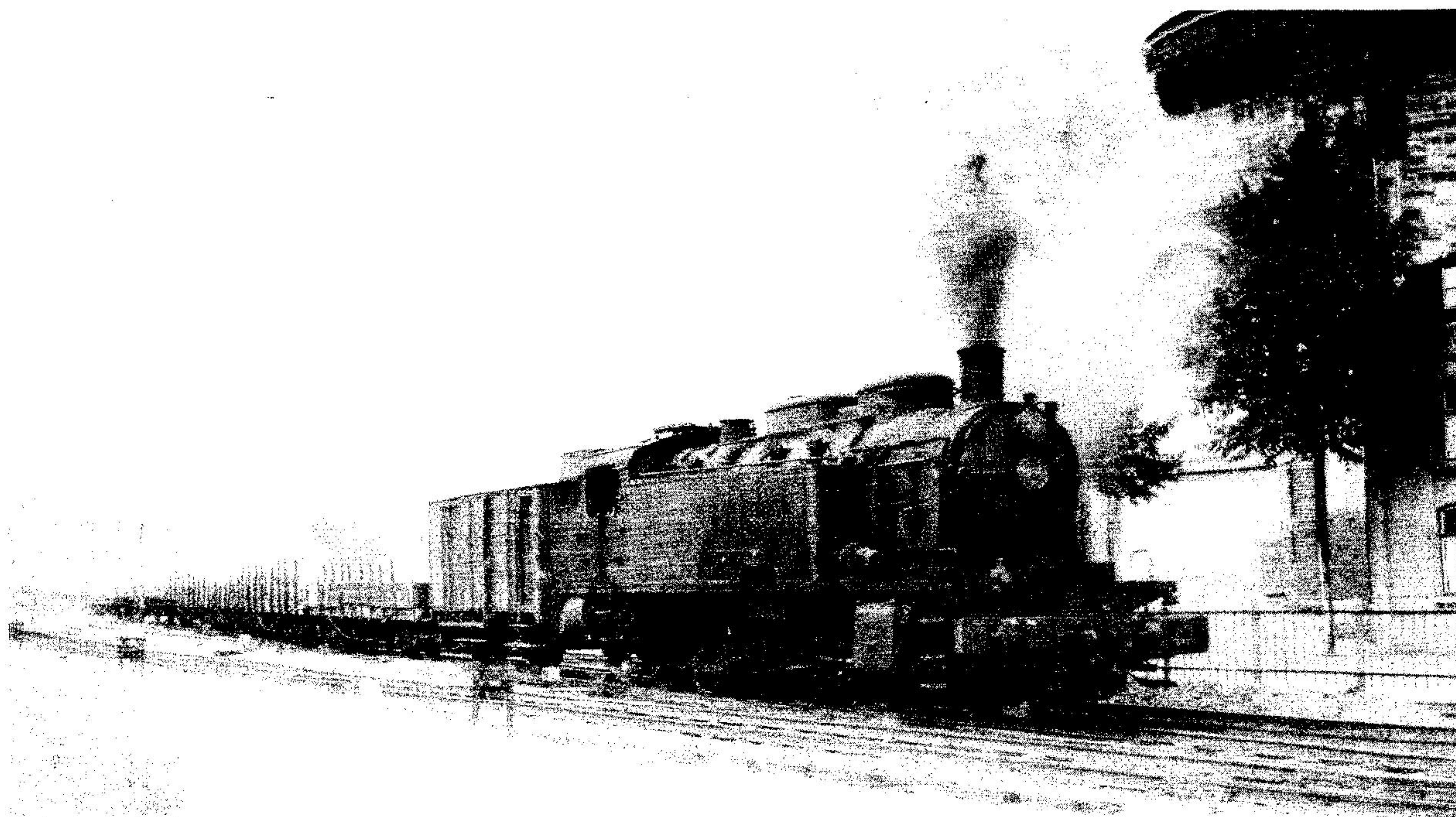
Zoals reeds behandeld zou de afstelling van de locomotieven type 99 vooral te wijten zijn aan de modernisering van het net. Te Liège lag de reden van de verdwijning aan de elektrificatie van de verbinding naar Brussel, terwijl ze te Antwerpen-Dam en in Montzen verdrongen werden door de nieuw geleverde diesellocomotieven. Aan de hand van de inzetperiode konden we de toestand van de locomotieven type 99 als volgt overemen

	10/1954	05/1955	10/1955	05/1956	10/1956	05/1957
Effectief	20	18	18	7	4	0
Hiervan ritv.	18	13	12	5	0	0

Voor de exacte schrappingsdatum verwijzen we naar de navolgende tabel.



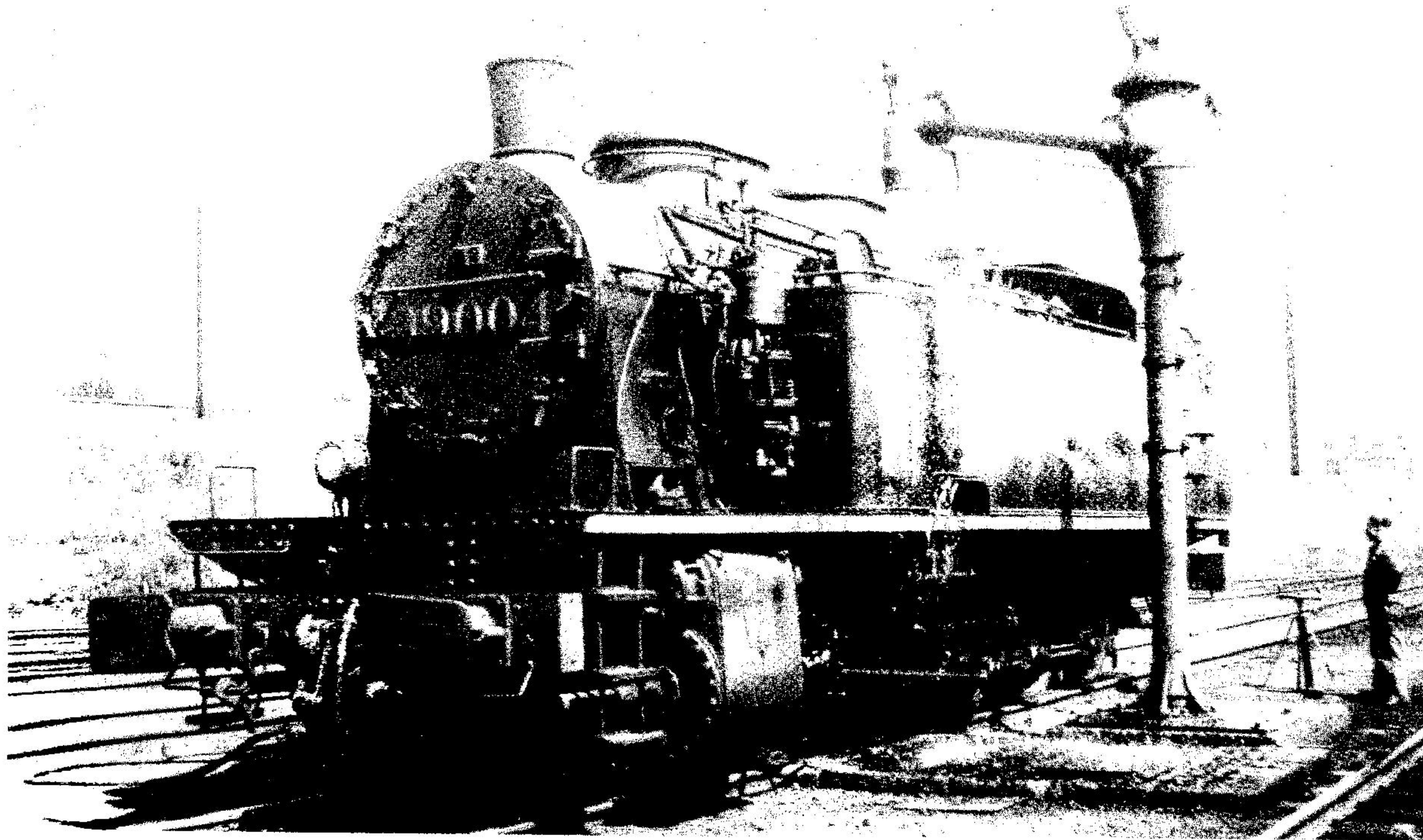
Oorspronkelijk uitvoering van de Nord Belge machines



De 501 Nord Belge met een lokale goederentrein te Maastricht eind 1940 (foto's verz Hennequin)

Nummerlijsten type 99

Nr	Delivering	Nr 1931	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
501	1931	9901	99.001	La Meuse	3412	04/1957	
502	1931	9902	99.002	La Meuse	3413	01/1956	
503	1931	9903	99.003	La Meuse	3414	10/1955	
504	1931	9904	99.004	La Meuse	3415	03/1956	
505	1931	9905	99.005	La Meuse	3416	03/1955	
506	1931	9906	99.006	La Meuse	3417	04/1957	
507	1931	9907	99.007	La Meuse	3418	04/1956	
508	1931	9908	99.008	La Meuse	3419	06/1956	
509	1931	9909	99.009	La Meuse	3420	10/1955	
510	1931	9910	99.010	La Meuse	3421	04/1956	
511	1930	9911	99.011	Cockerill	3240	10/1955	
512	1930	9912	99.012	Cockerill	3241	10/1955	
513	1930	9913	99.013	Cockerill	3242	03/1956	
514	1930	9914	99.014	Cockerill	3243	06/1956	
515	1930	9915	99.015	Cockerill	3244	04/1956	
516	1930	9916	99.016	Cockerill	3245	04/1956	
517	1930	9917	99.017	Cockerill	3246	03/1955	
518	1930	9918	99.018	Cockerill	3247	10/1955	
519	1930	9919	99.019	Cockerill	3248	10/1955	
520	1930	9920	99.020	Cockerill	3249	06/1956	

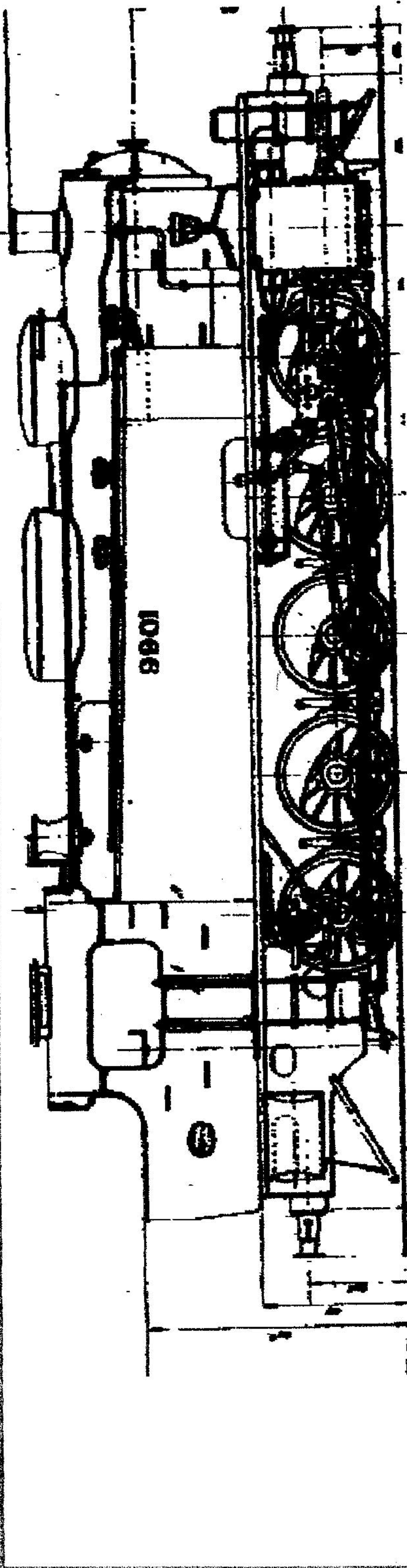


De 99.004 tijdens het water nemen te Antwerpen-Dam in mei 1953 (foto NMBS / Huysman)

Stoomlocomotief type 99

E

Locomotief voor lokale goederentreinen / angeringen .



NB 501 - 520

Cockerill 10
La Meuse 10

Loopbaan :

Nummering :

501 - 520 > 9901 - 9920
99.001 - 99.020

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Cockerill
La Meuse
1930 - 1931

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelramp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

1 850 mm + 1 550 mm
+ 1 550 mm + 1 550 mm

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

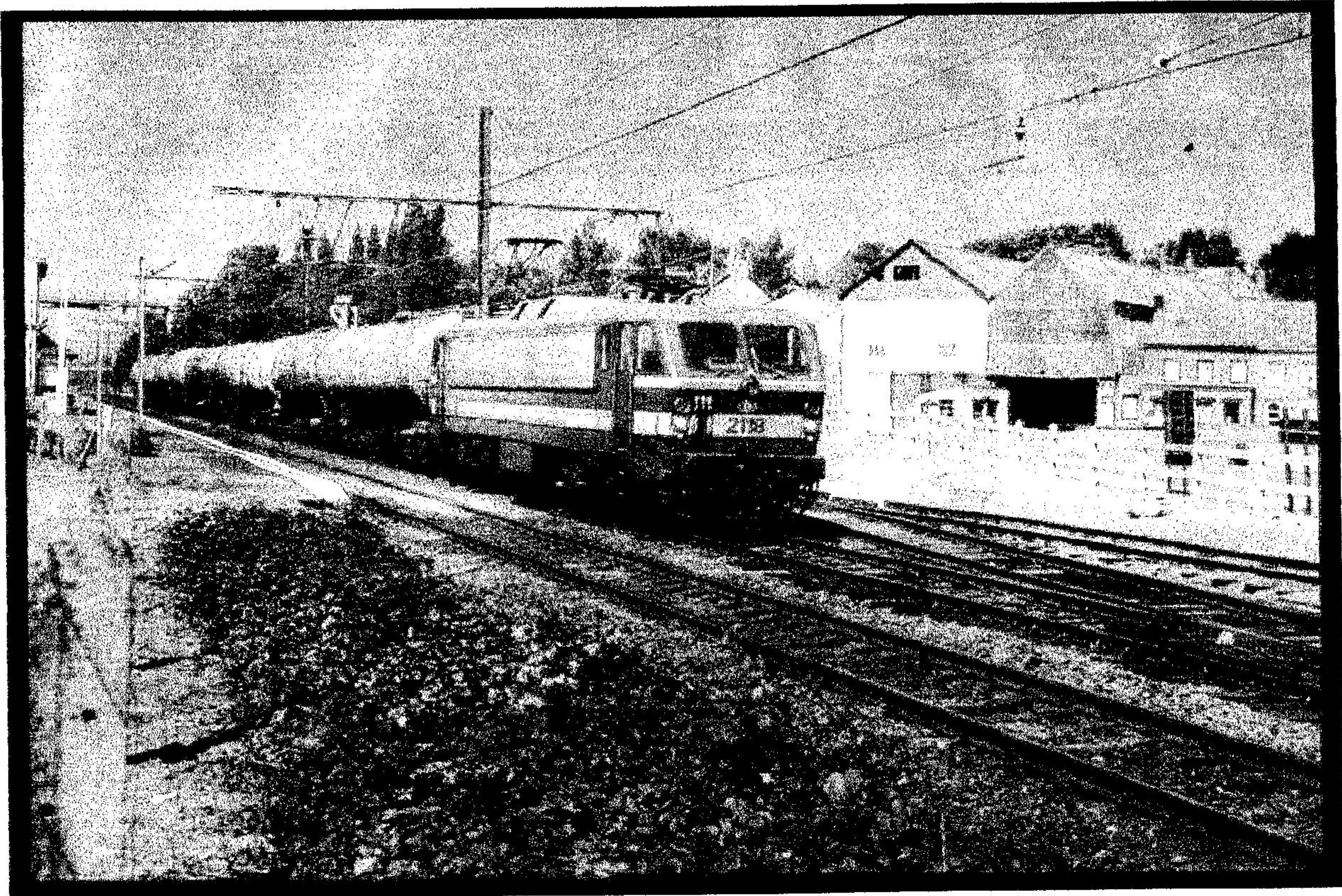
Inhoud waterenters

Inhoud steenkool

Elektr. Locomotief reeks 21

1984

Bombardier



Locomotief 2118 met een ketelwagentrein Antwerpen – Kinkempois te Jeuk-Rosoux in 1992 (J. Casier)

Geschiedenis :

Tijdens het ontwerp van de locomotief reeks 27, werden ook de beslissingen genomen voor de bouw van een aantal identieke locomotieven met een verminderd vermogen. Na berekening werd beslist om ook van deze reeks 21 zestig locomotieven te laten bouwen. Naast deze éénspanningslocomotieven zouden nog twee reeksen tweespanningslocomotieven afgeleid worden – de reeksen 11 (voor 1 500 V EN 3 000 V gelijkspanning) en de reeks 12 (voor 3 000 V DC en 25 000 V AC). Van elk van deze twee reeksen werden 12 machines besteld.

In principe verschillen de locomotieven reeks 21 slechts in het vermogen van de tractiemotoren. Voor het overige – zowel qua kast als ook de bedieningstoestellen en de elektronische schakelingen werden onveranderd van de reeks 27 overgenomen. Hierdoor is een volledige omwisseling van de onderdelen tussen de twee reeksen mogelijk en kan de stock aan reserve-onderdelen sterk verminderd worden. Door het verminderde vermogen van de tractiemotoren daalde het continuevermogen tot 3 140 kW tegen 4 190 kW voor de reeks 27. Door deze opvatting beschikte de N.M.B.S. dadelijk over betrouwbare in direct inzetbare machines. Dit was nodig daar er een ernstig tekort dreigde door de verschillende elektrificaties uit deze periode.

De levering van deze eerste schijf van 30 locomotieven reeks 21 werd aangesloten op de reeks 27 en de 2101 werd in november 1984 aan de stelplaats Brussel-zuid afgeleverd. Na de bouw van de eerste 30 machines werd de voorkeur gegeven aan de bouw van de tweespanningslocomotieven reeks 11 en 12, die op at ogenblik

dringender nodig waren en de tweede schijf volgde gewoon na de aflevering van de 24 machines. Deze locomotieven werden rechtstreeks aan Merelbeke afgeleverd.

De loopbaan :

Zoals boven even vermeld kwam de eerste machine in november 1984 uit het bedrijf van Bombardier in Nivelles en daar het geen echt nieuwe locomotief was, werden er geen uitgebreide testritten georganiseerd. Wel werden de tractie- en remkarakteristieken opgenomen en kwam er een vergelijkende test in verband met de te slepen treinlast. De testritten vonden plaats tussen Brussel-zuid en Braine-le-Comte en even later tussen Brussel en Oostende. Opmerkelijk hierbij was dat de reeks 21 niet echt onder lag bij de reeks 27 en dat – in uitzondering voor de lijn naar Luxemburg – deze reeks op de overige lijnen dezelfde lasten mocht slepen als de reeks 27. Enkel het versnellen gebeurt hier iets langzamer.

Geleidelijk aan werden dan de eerste effectieve ritten geprogrammeerd en deze werden – samen met de reeks 27 – uitgevoerd op de IR-dienst tussen Brussel en Oostende via Kortrijk. Eind 1986 was deze inzet praktisch volledig in handen van de reeks 21 en werden enkele treinen tussen Brussel en Moeskroen via Tournai in het programma opgenomen. De overige machines daarentegen werden in de diensten van de reeks 27 gebruikt.

Deze toestand bleef behouden tot bij de levering van de tweede bouwschijf van de reeks 21. Deze kwamen niet meer te Brussel-zuid in depot maar gingen rechtstreeks naar **Merelbeke** en korte tijd later verhuisden ook 20 locomotieven van de eerste schijf (2111 – 2130) naar de Gentse stelplaats. Voor 1986 plande men twee afzonderlijke inzetreeksen: de dienst voor reizigerstreinen bleef onveranderd en de machines sleepten de treinen Brussel – Kortrijk – Oostende en Brussel – Tournai – Moeskroen. Een tweede inzetreeks – enkel in goederendienst werd vanuit Hasselt opgesteld: de reeks 21 werd hier gebruikt op de pas geëlektrificeerde verbinding tussen Hasselt en Montzen / Kinkempois. In deze reeks waren nog verdere goederentreinen naar Schaarbeek, Merelbeke, Zeebrugge en in mindere mate Antwerpen. Doch effectief kwamen de machines slechts weinig tot inzet. Reden was een vertraging bij de levering van de tweede bouwschijf door een tekort aan reserve-onderdelen en het in die periode – optreden van nogal wat defecten. Hierdoor stonden er heelwat machines afgesteld wachtend op herstelling.

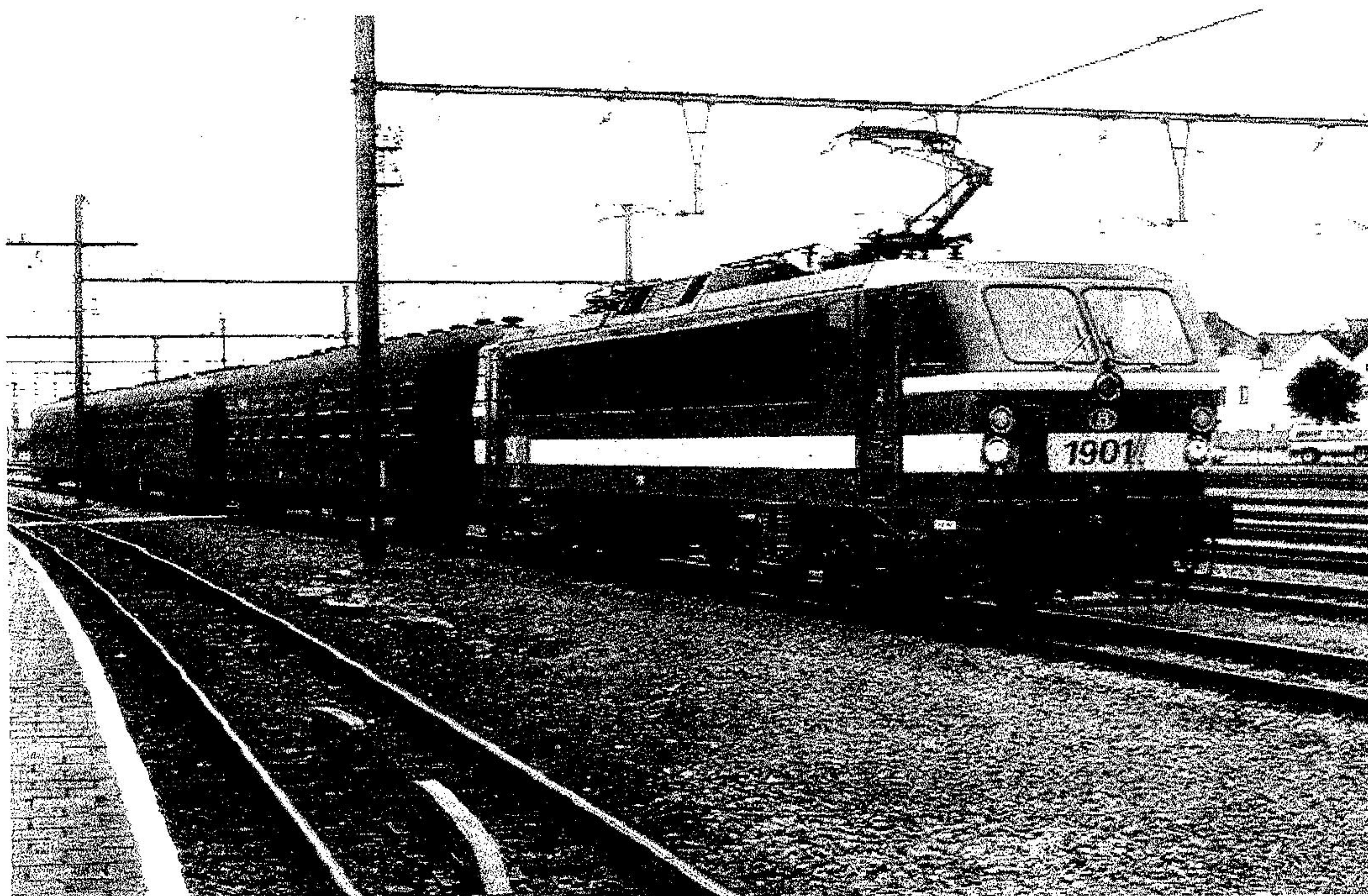
In 1988 kreeg de 2109 de opdracht om te zorgen voor de Waalse milieutrein Technorama en hiervoor werd deze locomotief in de aangepaste kleurstelling turkoois gebracht waardoor hij paste met de eigenlijke tentoonstellingstrein en reisde in de zomer van 1988 gans Wallonië rond. Na afsluiten van deze manifestatie bleef de 2109 nog enkele maanden in deze kleurstelling maar begin 1989 werd hij terug in de oorspronkelijke kleur gespoten.

De 10 Brusselse locomotieven reden vooral de dagen met de diensten naar Moeskroen en namen ook enkele piekurtreinen naar Oudenaarde, Kortrijk en Roeselare voor hun rekening. Met de sluiting van de stelplaats Brussel-zuid (deze moest plaats ruimen voor de nieuwe TGV-werkplaats) verhuisden deze locomotieven in de loop van 1992 naar **Schaarbeek** maar deze transfer veranderde niets aan de inzet en was maar van korte duur.

Voor de zomerregeling van 1993 kwam er een reorganisatie in et onderhoud van de elektrische locomotieven en kreeg **Oostende** het hoederecht voor de reeks 21. Op 23 mei 1993 kwamen de 2101 – 2110 vanuit Schaarbeek naar de kustplaats en met ingang van de winterregeling van 1993 – op 26 september – werden 40 locomotieven van Merelbeke – de 2111 – 2150 – in onderhoud te Oostende geplaatst. De 10 overige machines – 2151 – 2160 – verhuisden op dat ogenblik naar Antwerpen-Dam en aan deze stelplaatsindeling kwam voorlopig nog geen verandering. Ook de inzet veranderde gedurende de volgende jaren slechts weinig: Oostende gebruikt zijn machines nog steeds op de IR-dienst Oostende – Kortrijk – Brussel en Brussel – Moeskroen en voor enkele piekurtreinen. Antwerpen heeft zijn goederenreeks met treinen naar Hasselt, Leuven, Kinkempois en Montzen. Gemiddeld worden er nog steeds ca.45 locomotieven reeks 21 gebruikt. De overige ritvaardige machines gebruikt en bij voorkeur in de diensten van de reeks 27 (o.m. op de verbinding Oostende – Brussel – Liège – Welkenraedt) en in goederendienst vervangen ze regelmatig de oudere machines reeks 23.

Anderzijds kreeg ook één locomotief reeks 21 een speciale opdracht: voor de bouw van de nieuwe locomotieven reeks 13 (en voor verdere locomotiefreeksen) was er een studie nodig. Hiervoor werd door Acec de toelating gevraagd om één locomotief reeks 21 om te bouwen tot tweespanningsloc met asynchrone – onderhoudsarme – motoren. Vanaf 1990 werd deze studie aangevat, maar het zou nog drie jaar duren eer de plannen voldoende uitgewerkt waren om concreet in een locomotief te kunnen uittesten. De keuze viel op de 2130 die op dat ogenblik een revisie onderging te Salzennes. Gedurende meer dan twee jaar werd er gewerkt aan de ombouw. Vooral bij de draaistellen ontstonden er problemen om de nieuwe motoren in te bouwen en ook de elektronische sturing zorgde voor verdere vertragingen. Op 12 oktober 1994 konden dan toch de statische testen te Salzennes tot een goed einde gebracht worden en in november 1994 kwam de 2130 – nog onder dit nummer – terug op de NMBS sporen. Na de eerste testen tussen Silly en Ath tussen 18 en 20 januari 1995 werd de machine gehomologeerd en mocht de eigenlijke testfase starten. Pas enkele dagen later – op 22 januari – werd de machine omgenummerd in 1901. De stelplaats werd op dat ogenblik Brussel-zuid.

In de loop van de volgende maanden waren er testen naar Mons en Tournai en verder in de buurt van Lille onder de Franse wisselspanning. Zijn eerste officiële ritten legde de 1901 af voor goederentreinen tussen Lille en Merelbeke. Tijdens deze intensievere dienst doken de eerste problemen en defecten op en zodoende moest de 1901 verschillende malen afgesteld worden. Na herstelling werden vooral testritten georganiseerd tussen Tournai en Moeskroen. Voor de effectieve dienst was er een treinpaar voorzien tussen Quévy en Brussel.



Locmotief 1901 voor een testtrein te Tournai

De inzet wisselde echter en de betrouwbaarheid verbeterde niet en zodoende stond de 1901 vrij vaak afgesteld te Salzennes of in zijn nieuwe stelplaats Oostende. In april 1996 onderging de locomotief een aantal testen op de testbank te Vitry bij Paris en na zijn beperkte homologatie veranderde de inzet en sleepte de 1901 regelmatig treinen tussen Mons en Aulnoye. De levering van de stellen reeks 04.4 zou ook deze dienst eind 1996 laten wegvallen en op dat ogenblik werd de 1901 nog slechts sporadisch ingezet tussen Mons en Lille.

Na een periode met vrij frequente inzet, was de levering van de stellen reeks 04.4 zover gevorderd dat ze ook de diensten naar Lille konden overnemen en dit was het einde van de inzet van de 1901 in de commerciële dienst. Een aantal defecten en het wachten op reserve-onderdelen liet de locomotief in de vergeethoek te Brussel-zuid en Oostende belanden. Wel werd de machine nog enkele keren voor speciale ritten, o.a; op de HSL-lijn gebruikt. In 1998 besliste men om de 1901 terug te bouwen tot een gewone 2130 en hiervoor werd hij naar de CW Salzennes gebracht. Daar de ombouw geen prioriteit heeft is de terugbouw heden nog niet afgesloten.

De schilderijen / uiterlijk :

Oorspronkelijke blauwe schildering:

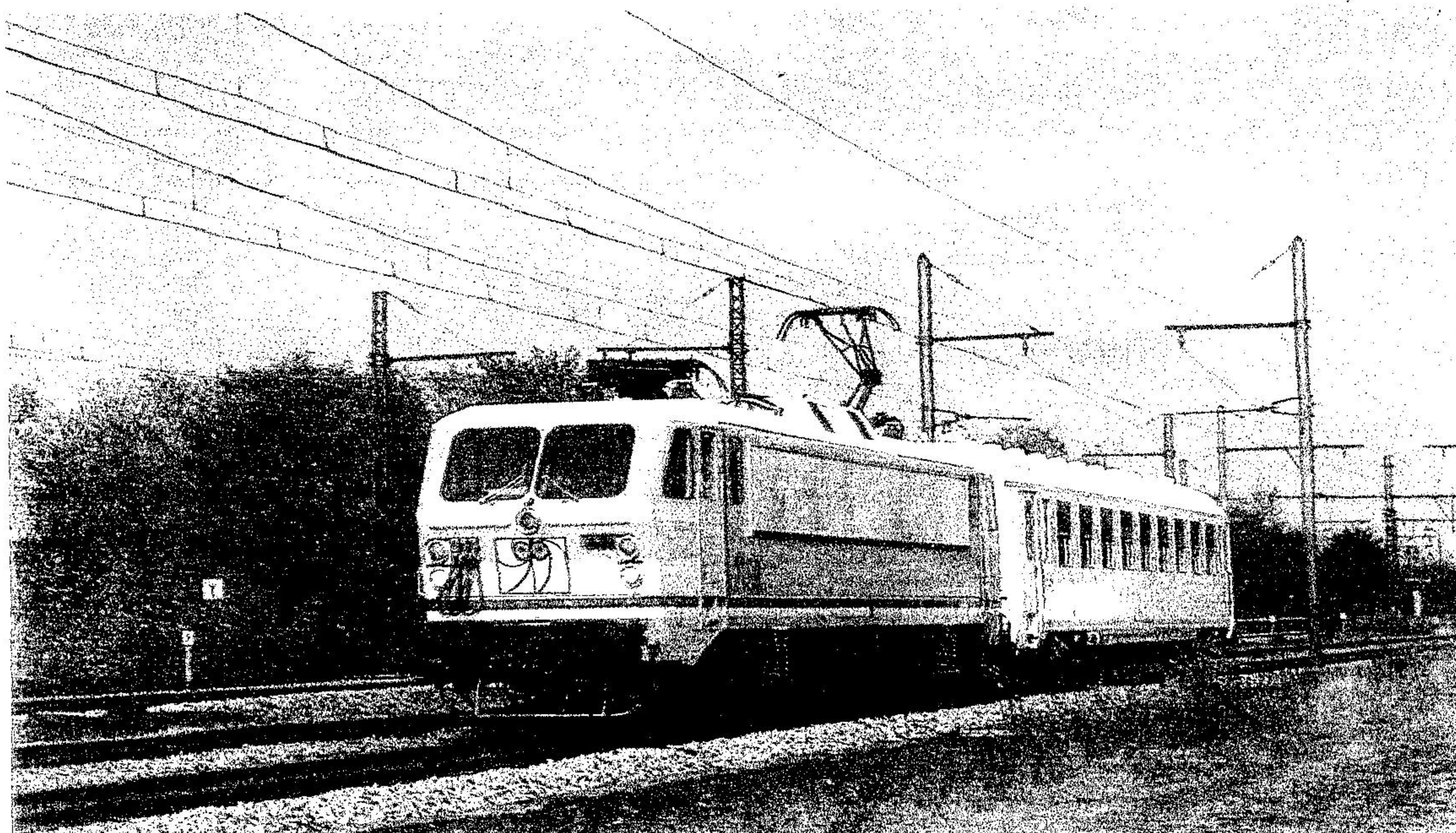


Locomotief 2113 met een trein Oostende – Köln te Fraipont

1984 -

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

De technorama- kleurstelling:

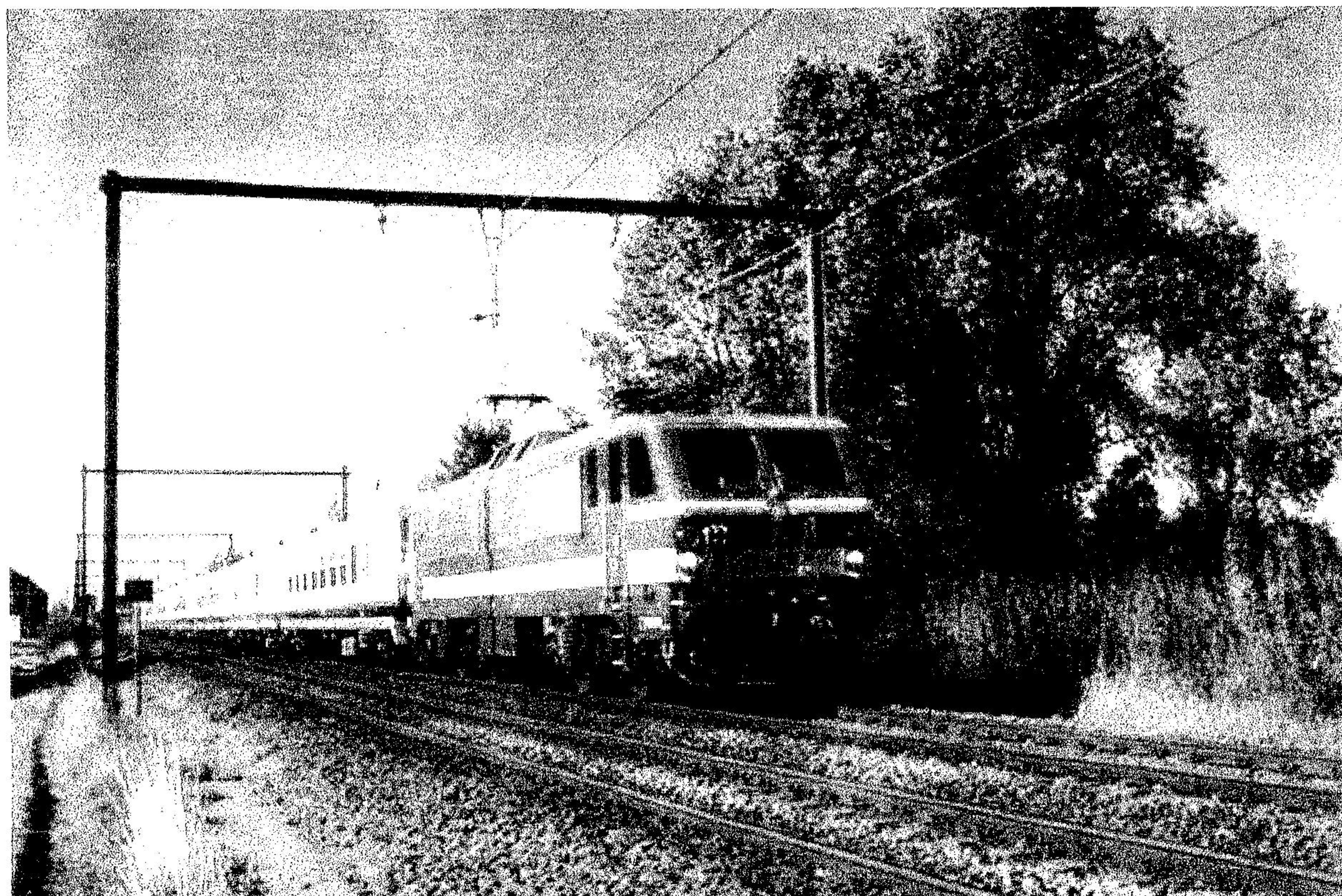


1988 - 1989

Zoals al in de tekst aangegeven heeft de 2109 gebeurde een negental maanden in de turkooizen kleurstelling rondgereden voor de technorama trein.

Afwijkende kenmerken

Er zijn slechts enkele afwijkingen: zo is er in de kastvorm een kleine afwijking tussen de eerste en tweede bouwschijf. De tweede schijf heeft een vlakke buitenplaat, terwijl deze bij de eerste overlappend aangebracht werd. Enkele machines werden – als test - in de negentiger jaren uitgerust met de lichtere Brecknell stroomafnemers, als voorbode voor het gebruik bij de reeks 13.

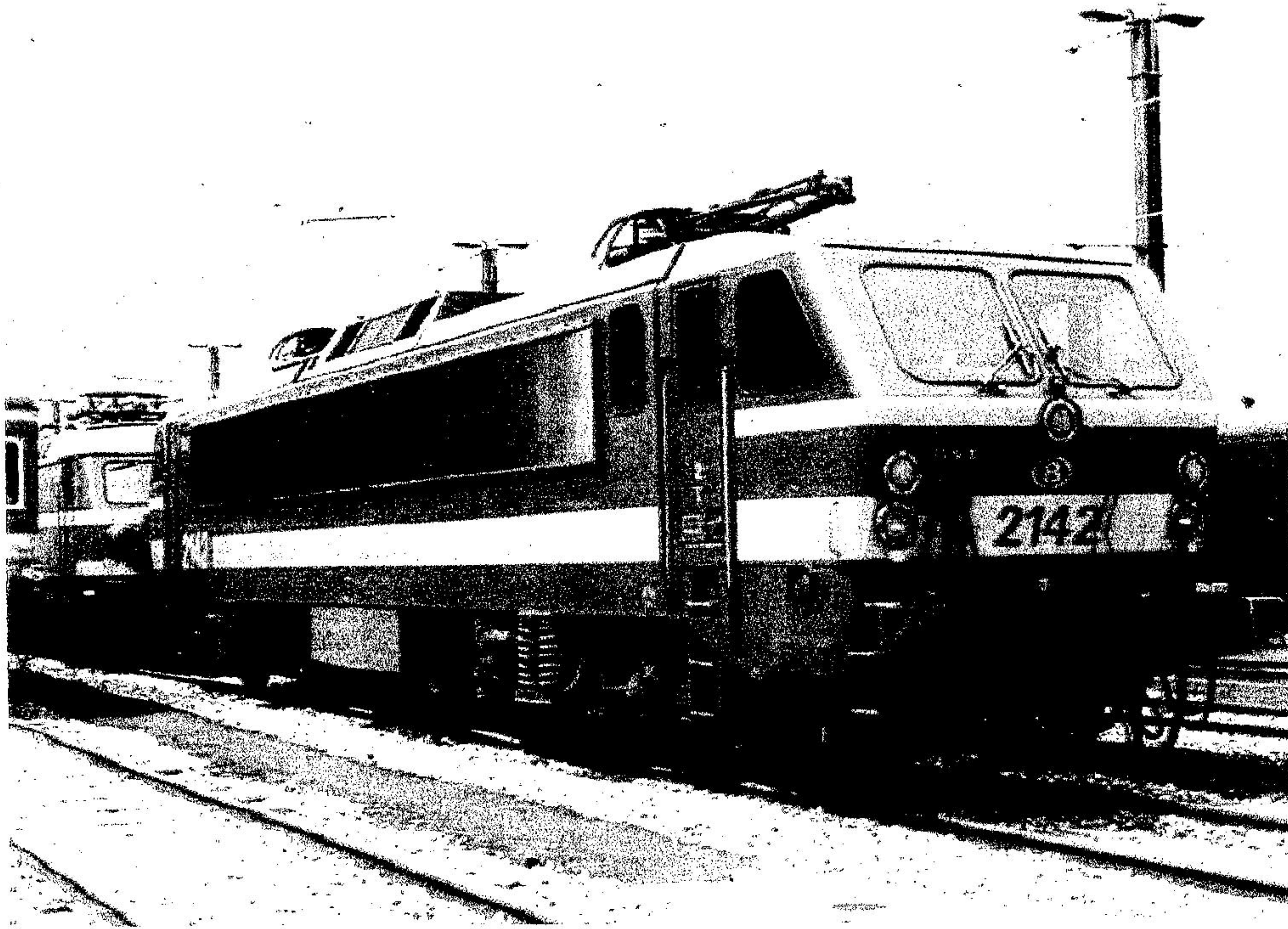
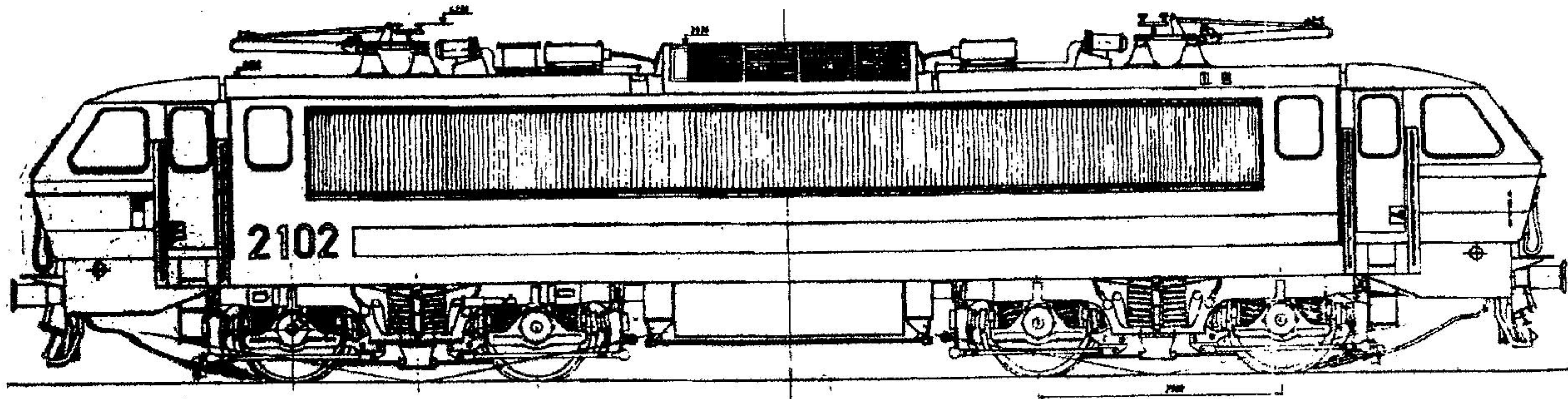


De 2148 met een IR-trein vanuit Kortrijk te St-Gillis

sept 1997

Nummer	Levering	Nummer	Levering	Nummer	Levering
2101	22/10/1984	2121	08/05/1985	2141	28/04/1987
2102	19/11/1984	2122	08/05/1985	2142	30/04/1987
2103	28/11/1984	2123	03/06/1985	2143	27/05/1987
2104	04/12/1984	2124	12/06/1985	2144	27/05/1987
2105	17/04/1984	2125	24/06/1985	2145	30/06/1987
2106	17/12/1984	2126	12/07/1985	2146	08/07/1987
2107	27/12/1984	2127	11/07/1985	2147	12/08/1987
2108	27/12/1984	2128	19/08/1985	2148	14/09/1987
2109	25/01/1985	2129	19/08/1985	2149	28/09/1987
2110	25/01/1985	2130	26/07/1985	2150	16/10/1987
2111	08/02/1985	2131	30/12/1986	2151	30/10/1987
2112	08/02/1985	2132	30/12/1986	2152	26/11/1987
2113	20/02/1985	2133	30/12/1986	2153	04/12/1987
2114	27/02/1985	2134	12/01/1987	2154	22/12/1987
2115	06/03/1985	2135	07/01/1987	2155	30/12/1987
2116	06/03/1985	2136	12/01/1987	2156	19/01/1988
2117	26/03/1985	2137	09/03/1987	2157	02/02/1988
2118	26/03/1985	2138	16/03/1987	2158	16/02/1988
2119	09/04/1985	2139	27/03/1987	2159	03/03/1988
2120	22/04/1985	2140	15/04/1987	2160	18/04/1988

Zijaanzicht locomotieven reeks 21



De 2142 afgesteld te Merelbeke

(foto J. Casier)

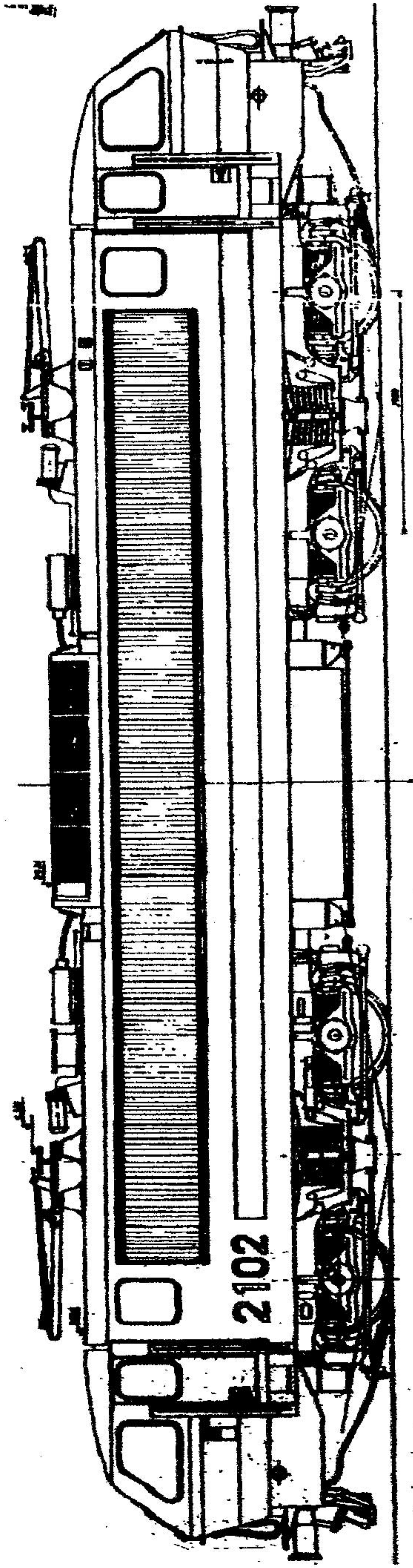
Elektrische locomotief reeks 21

B'Bo'

Reizigers / goederendienst

Brugeoise & Nivelles

1^{ste} schijf: 2101 - 2130
2^{de} schijf: 2131 - 2160



Looppaas:

Nummering:

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast:

Ombouw

Levering:

Ombouw:

Buiten dienst:

Asindeling:

Snelheid:

Bedrijfsspanningen

Compressor:

Debiet:

Automatische rem

Rechtstreekse rem:

Kenmerken:

Motor:

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type:

Overbrenging:

Aandrijving sturing:

Uurvermogen:

Doorlopend vermogen:

Overbrenging:

Tandwielverhouding:

Ventilatoren:

Generator:

Statische omvormer

Batterijen

Weerstandrem

Afmetingen:

Totale lengte:

Lengte kast

Breedte:

Hoogte dak:

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen:

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast: 1^{ste} as:

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

5^{de} as

6^{de} as

Trekkracht:

Vermogen

18 650 mm

17 500 mm

3 080 mm

3 600 mm

4 2200 mm

9 000 mm

2 900 mm

11 900 mm

3 375 mm

1 250 mm

82 000 kg

84 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

kg

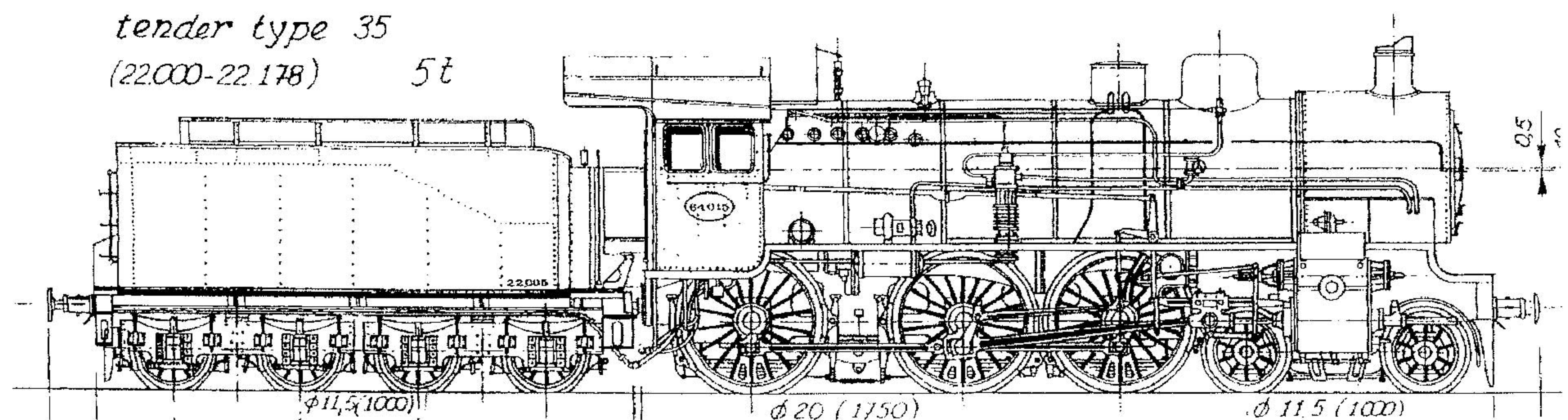
kg

234 kN

3310 kW

Schrappingen

Type 64 .



Bij de locomotieven type 64 gingen 14 machines – als vermist in het buitenland - verloren tijdens de tweede wereldoorlog, één locomotief werd in België vernield en afgevoerd. A de bevrijding waren de beschadigingen aan drie locomotieven zo zwaar dat ze niet eer hersteld werden, dit was ook het geval voor twee machines die in 1950 naar België terugkwamen maar hier niet meer in dienst gesteld werden. De overige locomotieven werden vanaf 1960 geleidelijk aan afgevoerd. De onderstaande tabel geeft een overzicht er maand.

Jaar	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1960										1		
1961			11									
1962									4			
1963			5		5			15	1	3	1	
1964	2	1	1	1	1		1	5		9	1	12
1965			5			1		5		2		
1966	2		2	2	4	12			8	6	1	6
1967		1		9								

Voor de laatste diensten gaan we terug naar de zomerregeling van 1964, op het ogenblik dat een aantal diensten al overgenomen werden door de nieuwe diesellocomotieven en dat de bestaande diensten in vrij korte tijd zouden verdwijnen. Oor deze regeling waren er nog 62 machines type 64 nodig verdeeld over 7 stelplaatsen.

Grootste bolwerk was Merelbeke – met de inzetplaatsen Dendermonde, Aalst en St-Niklaas. Hier waren nog 28 machines nodig en we overlopen even de diensten. Te **Merelbeke** zelf werden de meeste diensten gereden door de diesel type 201 en 212, aar ook door de motorwagen type 604. In de reeks B werden 6 locomotieven type 64 gebruikt in de ondergeschikte dienst (daggemiddelde 127 km. De stomers eden vooral op de verbinding Gent-St-Pieters – St-Niklaas – Antwerpen-LO en vanuit Gent naar Oudenaarde en Ronse. Naast deze ritten waren er ook bestemmingen als Kortemark en Eeklo in het programma opgenomen.

Daar waar Aalst et bolwerk was van het type 29, zou **Dendermonde** in twee reeksen 11 typen 64 gebruiken. De dienst naar Brussel was voor het grootste deel in handen van de diesels type 200, de inzet van het type 64 was afwisselend met bestemmingen Muizen, Willebroek, Antwerpen-zuid en Gent. De inzet werd aangevuld met enkele lokale goederentreinen in de buurt. De reeks C met drie inzetdagen voorzag vooral diensten tussen Dendermonde en Lokeren en verder treinen op de verbinding St-Niklaas – Mechelen.

Derde inzetplaats voor het type 64 was **St-Niklaas** met negen ingezette machines: ze bedienden vooral de lokaallijnen ondom St-Niklaas met voornaamste bestemmingen Gent-St-Pieters, Antwerpen-LO en Mechelen. Ook hier waren er enkele lokale goederendiensten naar o.m. Beveren, Temse en Lokeren.

In Vlaanderen waren nog twee stelplaatsen met beduidend minder diensten: **Kortrijk**. De typen 64 werden hierbij vanuit Oudenaarde gebruikt in de reeks L met drie inzetdagen. Hoofdinzet waren de treinen naar Ronse en zelfs éénmaal verder naar St-Ghislain via Blaton. Anderzijds werd ook Gent-St-Pieters en Wetteren bereikt. Ook enkele goederentreinen waren in het inzetplan opgenomen. Laatste stelplaats was **Leuven** echter wel met inzetplaats **Aarschot**. In de reeks C en Cbis worden 7 machines gebruikt. De 64-ers verzekerden een groot aantal diensten op de verbindingen naar Leuven, Hasselt en Antwerpen.

In Wallonië was de vervanging door dieseltractie al verder gevorderd. Enkel te Ath en Tournai waren in 1964 nog uitgebreidere inzetreeksen aanwezig. Te **Ath** was het inzetbereik vrij uitgebreid met diensten naar Brussel-zuid, Denderleeuw, Lessines, Mons / Warquignies en Geraardsbergen. In deze reeks lag het daggemiddelde op 138 km. Voor de meer lokale verbindingen werden te Ath de Brossels type 553 gebruikt. Te **Tournai** werden de doorgaande treinen gesleept door de diesellocomotieven type 200. De semi-directe treinen uit reeks B werden voorzien voor het type 64. Ook hier was het daggemiddelde van 116 km voor 5 ingezette machines vrij laag. De typen 64 werden vooral ingezet op de verbinding naar Ath en St-Ghislain / Mons. In tegenstelling met de overige stelplaatsen bestond ongeveer de helft van de inzet uit lokale goederentreinen. Deze sleepten ze naar Péruwelz, Blandain, Maulde en Ghlin. In een tweede reeks werd één locomotief gebruikt naar Blaton, en Ronse en voor een goederendienst naar Moeskroen.

In de twee overige stelplaatsen was de dienst al teruggevallen tot enkele ondergeschikte treinen: te **Kinkempois** werden 4 machines gebruikt vanuit Statte: hier verzekerden ze vooral de semi-directe treinen op de Maaslijn tussen Huy en Namur. Verder waren er ook enkele korte bedieningstreinen in de Luikse agglomeratie – vooral vanuit Bressoux – en naar Marches-les-Dames. Laatste Waalse stelplaats was **Montignies** met nog slechts twee inzetdagen: het type 64 sleepte nog één mijnwerkerstreinen tussen Charleroi en Aalst en één treinpaar naar Erquennes.

Gedurende de volgende inzetperiodes zou de inzet zeer snel achteruit gaan en de volgende tabel geeft de inzetgegevens van het type 64 gedurende de volgende jaren

Jaar	FKR	FT	FSN	FRST	FDN	ATH	FTY	LHY	FMY
05/1963	9	9	6	8	-	8	9	5	8
05/1964	9	9	6	7	4	9	8	4	2
05/1965	7	7	4	-	9	-	7	4	-
09/1965	5	5	4	-	9	-	7	4	-
05/1966	-	5	2	-	6	-	5	4	-
10/1966		2	2	-	1	-	-	3	-

Eind 1964 verdwenen de typen 64 te Aarschot, Ath en Montignies, maar de inzet te Oudenaarde steeg voor de laatste keer tot 9 inzetdagen. Ook te Merelbeke zouden de diesellocomotieven type 212 vanaf midden 1965 de diensten overnemen. In 1966 werden nog 22 machines gebruikt, vooral te Oudenaarde maar juist in deze stelplaats werden de diensten zeer snel overgenomen.

Vanaf 1966 ging de achteruitgang zeer snel door de levering van de laatste locomotieven type 200 (te Dendermonde) en type 212 (te Tournai, Statte en St-Niklaas). In mei 1966 stonden nog 8 machines type 64 in dienst te Tournai, aar de levering van de diesellocomotieven was op dat ogenblik afgesloten. Op 13 juli 1966 werd de laatste dienst in stoomtractie door Tournai gereden door een type 64. Op 17 oktober 1966 waren er nog 9 machines actief te Dendermonde, maar deze werden gezamenlijk begin november gedoofd.

Op 7 november 1966 eindigde de dienst te Statte waarbij de 64.043, 64.093, 64.109 de laatste machines in actieve dienst waren. Met proces verbaal nr 209 an 29 maart 1967 werden de laatste stoomlocomotieven van de N.M.B.S. afgevoerd. Hierbij waren nog 9 locomotieven type 64 aanwezig. De 64.045 werd nog in 1967 als mobiele stoomketel gebruikt te Tournai en deed nog enkele lokale rangeringen. Deze locomotief zou nog tweemaal gebruikt worden voor speciale treinen: op 10 juni 1967 verzekerde de 64.045 nog een rit voor de koninklijke trein naar Oostende en in 1969 werd dezelfde locomotief nog éénmaal gebruikt voor opnames van de "Heren van Zichem" voor de BRT. Gelijktijdig maakte de NMBS een film over het leven van een machinist voor eigen gebruik.

Vreemde locomotieven

Reeks BB 63 000 SNCF .

Om de diverse stoomlocomotieven te vervangen in de lokale goederendienst ontwikkelde de SNCF in de beginjaren vijftig een nieuwe middelzware, dieselelektrische locomotief. Deze machines werden afgeleid van de oudere locomotieven van de CFD (Chemins de fer Départementaux) ontwikkeld voor de privé-maatschappijen. In 1953 werd een eerste reeks dergelijke locomotieven gebouwd als BB 63 001 – 63 250 en verspreid over rangeerdiensten en lokale bedieningstreinen.

Enkele jaren later ontstonden – door de inbouw van zwaardere motoren – twee nieuwe versies waarvan er 23 exemplaren (reeks BB 63 400) en 580 stuks (reeks BB 63 500). Al deze locomotieven werden over raktisch alle stelplaatsen verdeeld en in het noorden werden ze ondergebracht te Mohon (Charleville-Maisières), Metz en Lens (Lille). Naast de overervingen voor de S.N.C.F. werden nog tientallen verdere machines gebouwd voor de grote Franse steenkoolmijnen en staalbedrijven, maar ook o.m. voor de CFL (reeks 850 en 900). Daar de locomotieven over het ganse net gebruikt werden, is het ook logisch dat deze machines ook het grensoverschrijdend verkeer op de talrijke overgangen met Frankrijk voor hun rekening namen.

We zullen even de overgangen van west naar oost behandelen :

Dunkercque – De Panne:

Dit grensverkeer werd gedurende jaren gedaan door de oudere Franse diesellocomotieven A1A A1A 62000, die te Dunkercque het havenverkeer verzekerden, maar die ook gebruikt werden voor het enige treinpaar dat tot in De Panne doorreed. Gedurende een bepaalde periode in de zeventiger jaren waren het de locomotieven reeks BB 66000 die voor vervanging zorgden, maar door de schrapping van de oudere diesels, kwamen de BB 63000 ook in deze havenstad tot inzet en vanaf 1990 sleepten ze ook de lokale goederendienst. Kort tijd later verdween dit verkeer, maar in 2000 kwam de lijn terug in dienst voor het verkeer van vloeibaar staal naar Charleroi en voor deze trein kwam de BB 63 000 terug tot inzet en werd gebruikt tot bij de voorlopige schrapping van deze dienst.

Armentières Le Touquet Komen -

Bij deze overgang gebeurde de overname in het grensstation Le Touquet waarbij de Franse locomotief – meestal een BB 63 000 – de buurtgoederentrein tot in dit station bracht en de tegentrein overnam. Maar het verkeer verminderde steeds verder en in de zeventiger jaren was het uiterst zelden dat er nog een trein over de grens kwam en werd de verbinding gesloten.

Tourcoing – Moeskroen:

Op deze overgang wordt het doorgaande verkeer vooral uitgevoerd door de lijndiesellocomotieven reeks BB 67 400, maar het lokale verkeer daarentegen wordt regelmatig door een locomotief reeks BB 63 000 afgehandeld. Hierbij waren regelmatig twee machines te Moeskroen aanwezig. Tot op dit ogenblik blijft deze dienst – weliswaar in beperktere mate – voorzien.

Lille – Blandain – Tournai:

Hier werden de meeste lokale goederentreinen door een BB 66 000 gesleept, maar in verschillende periodes kwam ook hier de BB 63 000 tot inzet. Ook de verbinding naar de kalkgroeve van Havinnes werd sporadisch door de beschreven machines verzekerd. Ook op dit ogenblik komt de BB 63 000 nog sporadisch tot in Tournai.

Valenciennes – Quiévrain – St-Ghislain.

Op deze grensovergang was er gedurende een lange tijd een uitgebreid grensverkeer waarbij het gelijkmatig verdeeld was tussen de beide spoorwegnetten. De typen 212 en later de reeks 60 van de stelplaats St-Ghislain sleepten minstens drie à vier maal per dag een trein naar of het grensstation Blanc Misseron of verder naar Valenciennes. Ook in de tegenrichting waren er een aantal treinen en deze werden alle door de reeks BB 63000 gereden, meestal tot in Quiévrain, maar twee treinen – meestal in dubbel tractie – reden door tot in St-Ghislain. Eind 1988 – meer bepaald op 3 november – werd het grensverkeer definitief stilgelegd.

Aulnoye – Quévy – Mons:

Op deze verbinding hebben praktisch geen lokale goederendiensten bestaan en werden de directe goederentreinen door lijndiesels van de SNCF tot in Quévy gesleept. Voor lokale treinen reeks de reeks 82 tot in de Franse grensstation Feignies. Na de elektrificatie in 1963 werd alles door elektrische locomotieven afgehandeld.

Charleroi Erquelinnes – Jeumont:

Alle goederentreinen werden door Belgische machines tot in Jeumont gesleept en slechts sporadisch kwam een Franse locomotief BB 63 000 tot in Erquelinnes, slechts enkele tientallen erters over de grens.

Dinant – Givet

Op deze verbinding waren de locomotieven reeks BB 63 000 thuis : de lokale goederentreinen werden door de Franse diesels tot in Givet. Gedurende enkele jaren was er echter ook een verbinding zonder locomotiefwissel, waarbij de Belgische machines tot in Givet reden, maar dat één treinpaar door de Franse diesels tot in Dinant gebracht werden. Het buurtgoederenverkeer verminderde steeds verder en werd in de eindjaren tachtig volledig stopgezet.

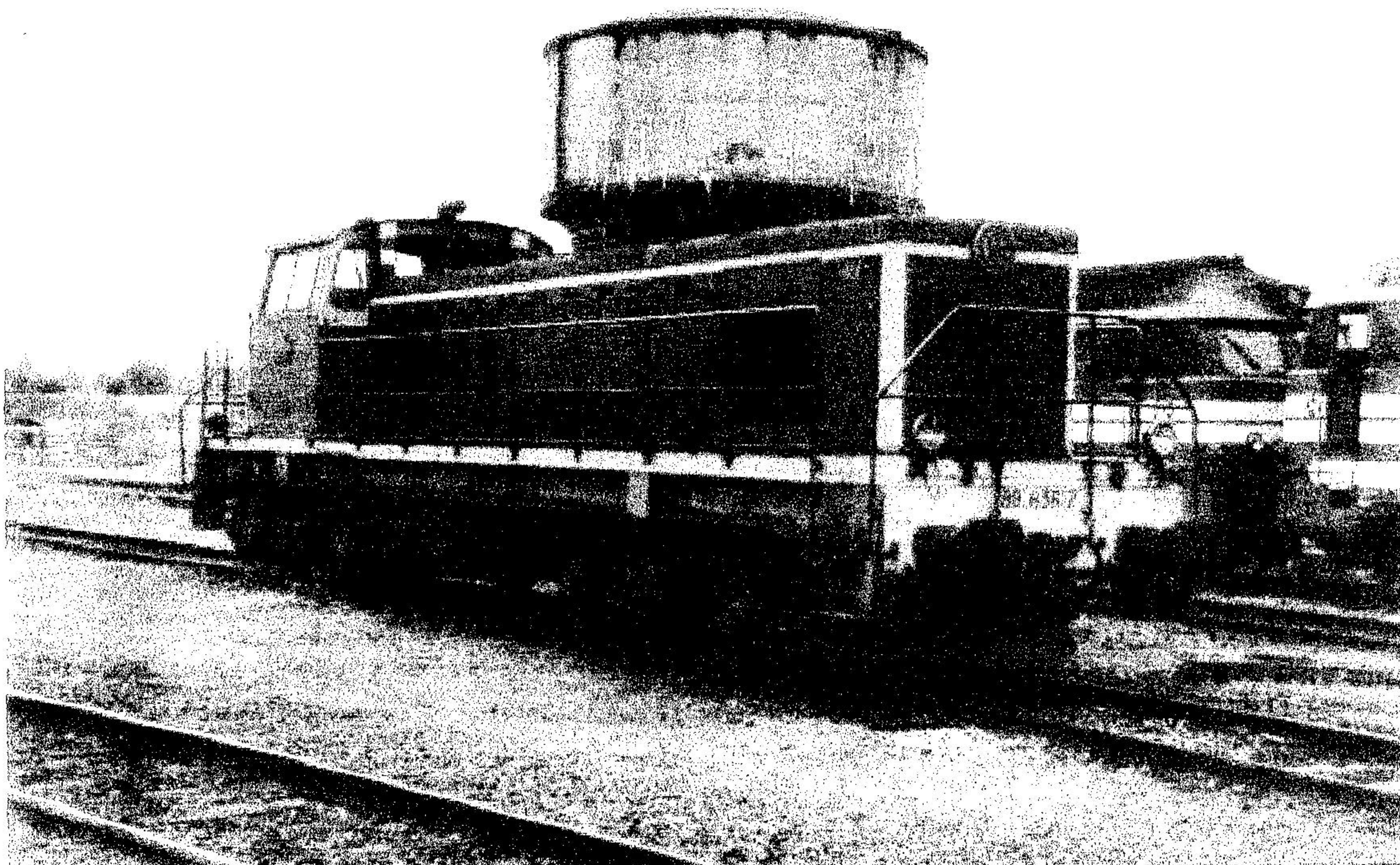
Monmédy – Ecouvieuz – Virton:

Het gewone grensverkeer werd door Belgische diesellocomotieven reeks 52/53 tot in het Franse grensstation Ecouvieuz gevoerd en hier door de elektrische locomotieven CC 14 100 overgenomen. De dagelijkse buurtgoederentrein werd door een BB 63 000 tot in het Belgisch grensstation Lamorteau gebracht.

Longwy – Athus:

Op deze verbinding werd het volledige beperkte verkeer – door de S.N.C.F. afgehandeld en werden ook hier meestal machines reeks BB 63 000 gebruikt. Meestal kwamen deze machines tweemaal per dag tot in België. Door de elektrificatie van dit korte baanvak werden de diesels vervangen door de Franse “strijkijzers” reeks BB 12 000.

Op dit ogenblik zijn de typische lokale goederentreinen praktisch overal afgeschaft en officieel komen er geen machines van deze reeks nog op de N.M.B.S.-sporen. Enige plaats waar een penetratie mogelijk is, blijft Moeskroen.



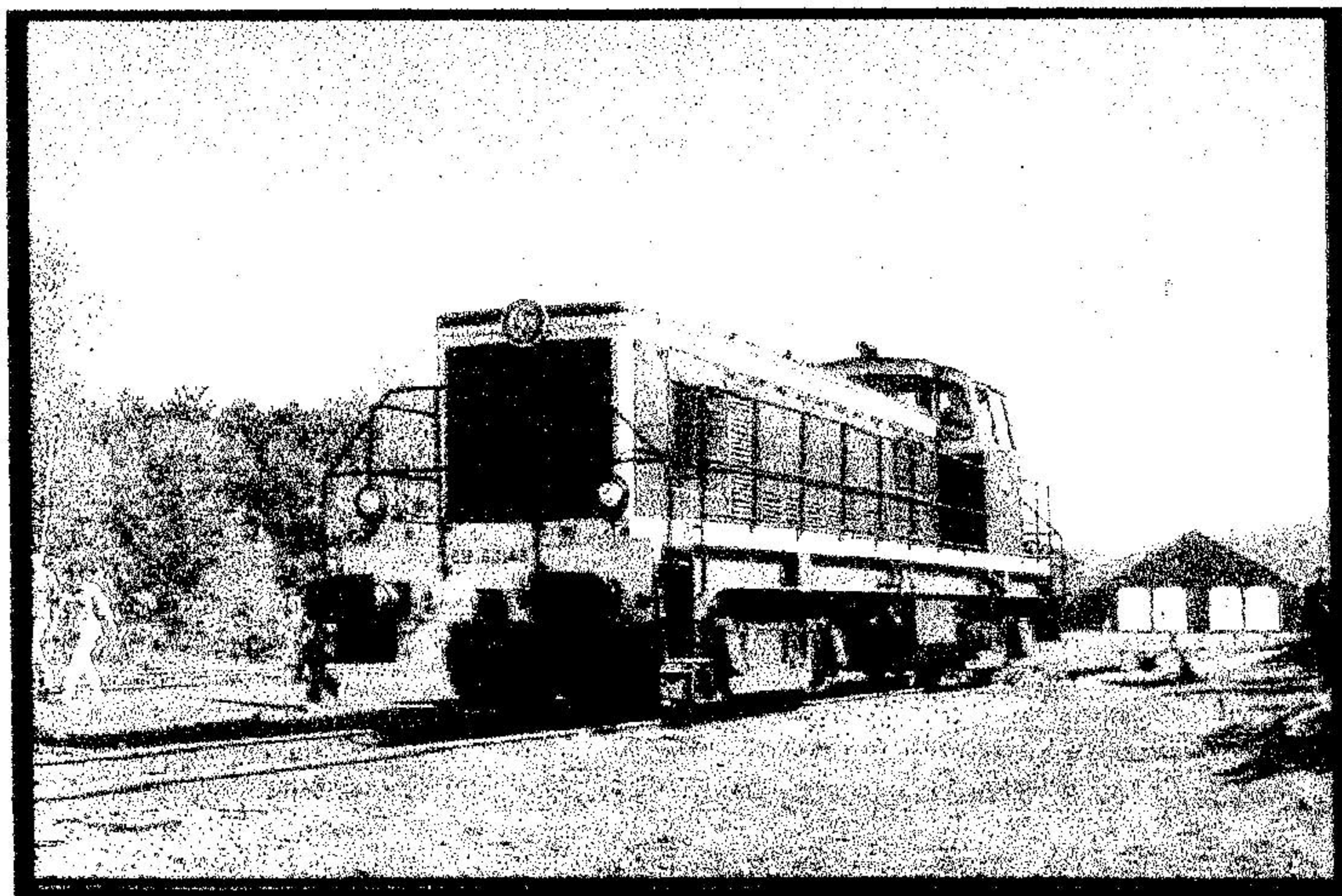
De schilderijen bij de S.N.C.F.

De machines hebben slechts twee kleurstellingen gehad :

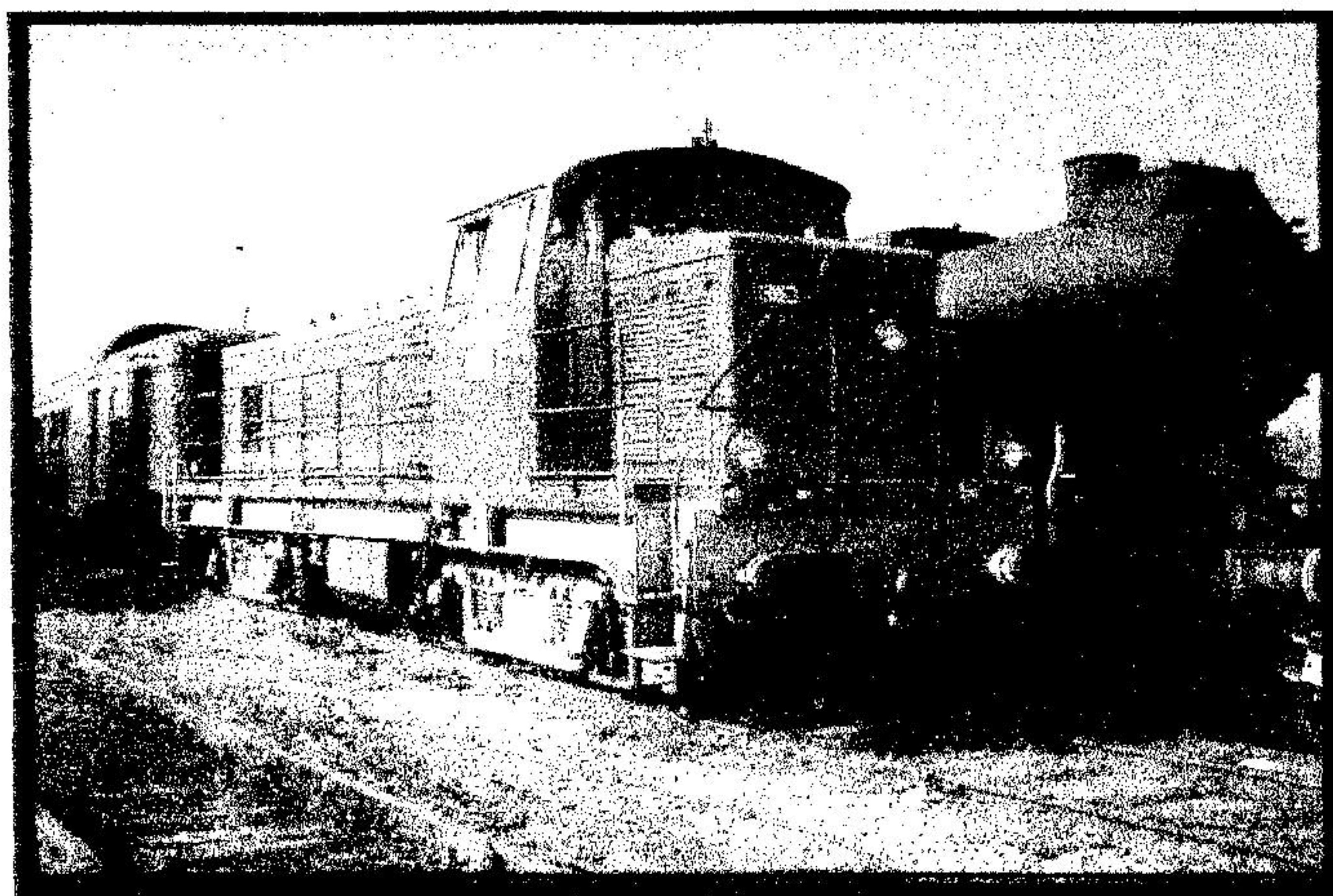
- oorspronkelijke livrei was deze in olijfgroen met gele sierlijnen, een kleurstelling die alle locomotieven voor lokale goederentreinen gekend hebben.
- Vanaf de jaren tachtig kregen de machines de nieuwe eenheidsschildering in oranje et zwarte, grijze en witte sierlijnen. Ondanks de lange tijd dat deze schildering ingevoerd werd, rijden nog meer dan de helft van de machines in de oorspronkelijk livrei rond.

Het gebruik bij de CFV3V

Nochtans verdwenen deze locomotieven niet volledig uit België: vanaf de jaren negentig werden ze door de S.N.C.F. versneld buiten dienst gesteld en hier maakte de Chemins de fer à vapeur des trois allées gebruik om drie machines van de stelplaats Mohon aan te kopen en in te zetten voor de eigen museumexploitatie. In principe wordt één locomotief gebruikt voor rangeringen te Mariembourg, de tweede staat te Treignes en doet rangerwerk aan de werkplaats en de derde locomotief wordt gebruikt op de verbinding tussen Dinant en Heer-Agimont en verzekert hier de rangering.. Twee locomotieven beven in de oorspronkelijke schildering behouden de derde locomotief werd geschilderd in de Zwitserse kleuren (volledig rood) en kreeg de aanduiding Em 4/4 en verwijst naar de locomotief van de Kempense Steenkoolmijnen die gedurende enige tijd bij de SBB actief was (zie volgend hoofdstuk)



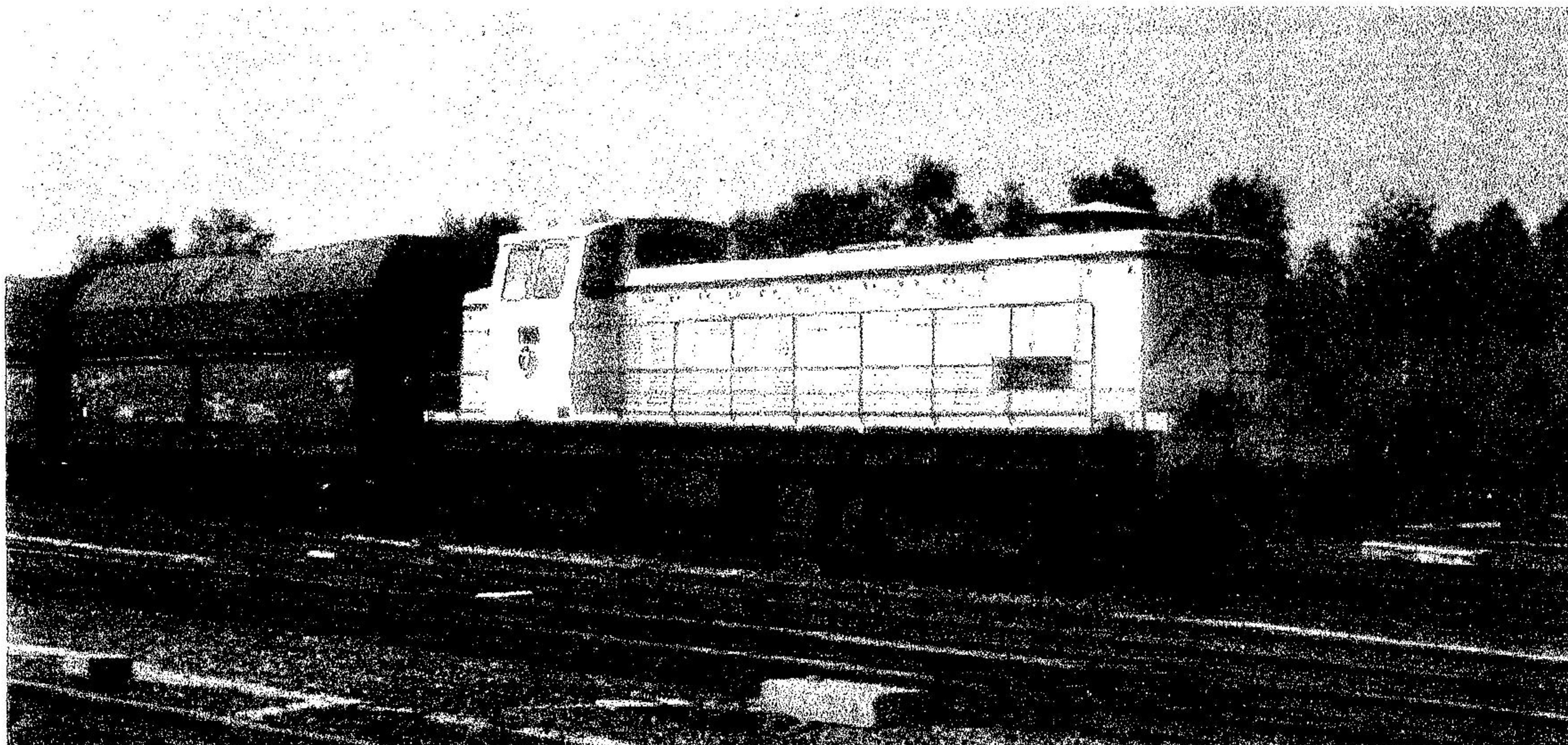
BB 63 149 van de CFV3V te Treignes



Kempense steenkoolmijnen (KS)

*Diesellocomotieven **Brissoneau & Lotz***

Door R. Crikelaire



De locomotief nr 7 in het station van Waterschei

Foto J. Casier

Al in de beginjaren zeventig drong zich de vervanging van het betrekkelijk zwakke locomotiefpark van de inmiddels gefusioneerde Kempense Steenkoolmijnen zich op. Het toeval wilde dat de groep Usinor in Noord-Frankrijk (meer bepaald de houillères du Nord – Pas de Calais) – die tot dezelfde financiële groep behoorde – zijn activiteit beperkte en hier waren een groot aantal vierassige locomotieven gebouwd door Brissoneau & Lotz in dienst. In de jaren vijftig / zestig waren hier ca. 100 dergelijke vierassige locomotieven in dienst gezet. Deze diesel-elektrische machines waren identiek met de SNCF locomotieven reeks BB 63 000. Naarmate de Franse industrie inkromp, konden een aantal machines overgenomen worden.

De eerste locomotieven werden omstreeks januari 1972 in de zetel opgenomen: reden was dat hier met de Montmirail-machines de oudste locomotieven in dienst stonden en dat de zetel op een zware helling lag en hierdoor het binnentrekken van de treinen zeer moeilijk was. Tot in september 1980 werden er niet minder dan zes dergelijke locomotieven in het bestand opgenomen. De machines werden vooral gebruikt voor het verkeer naar het station en later – na de afbouw van de elektrische tractie – ook naar de kolenhaven. Tweede mijnzetel die in dezelfde periode dergelijke machines gebruikte was Beringen. In deze mijnzetel vervingen ze gedeeltelijk de vuurloze stoomlocomotieven van La Meuse. Voor het beperktere verkeer op de kortere lijnen naar de kolenhaven en het station werden vier machines gebruikt. In deze beide zetels namen deze krachtige locomotieven alle verkeer op de langere verbindingen over, te Beringen was nog een Cockerill diesel in de kolenhaven actief, te Zolder was er de elektrische tractie naar het steenstort en de “robots” gebouwd door Vollert onder de lading. Door de inzet van deze zware diesels kon het aantal treinen belangrijk verminderd worden, daar de toegelaten treinmassa opgevoerd werd en dat nu volledige treinen naar de stations konden gevoerd worden. Voorheen moesten deze in twee tot drie delen gesleept worden.

Vanaf 1980 zouden ook Waterschei (3 machines) en Winterslag (2 machines) een gedeelte van de treinen door deze machines laten slepen, doch hier bleven de oudere ABR-machines (Winterslag) en Cockerill-diesels (Waterschei) in dienst. In het totaal kwamen 15 machines naar Limburg. Enkel Eisdien heeft de machines nooit effectief in dienst gehad, doch ze zijn enkele malen ingesprongen bij defecten van de eigen Cockerill-diesels. Maar enkele jaren later zou de productie afgebouwd worden en de machines werden geleidelijk aan afgesteld. Na de sluiting van de oostelijke mijnen werden de machines geconcentreerd te Zolder (7 machines) en Beringen (4 machines). Twee machines waren toen al verkocht, twee machines werden in de beide zetels gebruikt als pluklocomotief. De exploitatie te Zolder stopte met de sluiting in 1991 en deze diesels sleepten op de laatste dag de verschillende feesttreinen. Nadien werden de nog overblijvende machines geconcentreerd te Beringen en grotendeels verkocht aan de verhuurfirma Locorem te Sclessin. Deze firma zou

de meeste locomotieven reviseren en aan verschillende – meestal buitenlandse firma's verhuren of verkopen. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de bekende bestemmingen van deze machines.

Zwitserse staatsspoorwegen (SBB)

Voor de herinrichting van het station Morges (lijn Genève – Lausanne) hadden de SBB dringend een diesellocomotief nodig voor de werktreinen. Daar de nieuwe bestelde machines Am 841 nog niet geleverd waren en er een tekort was aan eigen diesellocomotieven, besliste men voor een periode van ongeveer twee jaar een machine te huren en de keuze viel op een locomotief (het nummer 4) van de Kempense Steenkoolmijnen. Deze werd door Locorem te Sclessin aangepast en in de rode kleur van de SBB geschilderd. De locomotief kreeg de type-aanduiding Em 4/4 nummer 1110 (nl. het postnummer van Morges). In september 1992 werd de locomotief geleverd en werd ze gebruikt voor de allastreinen voor de vernieuwing van de sporen en de werken aan de bovenleiding. Nadien werd ook de overlaadinstallatie naar het smalspoor volledig vernieuwd. Na deze werken werd de huurovereenkomst verlengd en werd de locomotief voor spoorwerken in het station Thun gebruikt. Eind 1996 werd de Em 1110 te Bern – na een defect – te Bern hersteld en pas met de levering van de nieuwe locomotieven Am 841 en in mei 1997 werd de locomotief teruggegeven.

In 1998 werd de locomotief geriviseerd door de CFD te Montmirail te Frankrijk. Vermelden we nog dat de CFV3V een locomotief van zijn eigen museumexploitatie in deze rode kleurstelling bracht met deze locomotief als voorbeeld.

Holderbank Ciments de Bétons

Tweede klant in Zwitserland was het cementbedrijf angesloten in het station van Eclépens (lijn Lausanne – Yverdon). Door de uitbreiding van het bedrijf had men dringend een nieuwe locomotief nodig en deze werd besteld bij de CFD te Montmirail. Doch de levering werd uitgesteld en in tussentijd huurde deze firma vanaf begin 1996 bij Locorem te Sclessin de locomotief nr 5 van de K.S. Na revisie en herschildering in geel met zwart chassis kwam deze locomotief hier in dienst tot bij de levering van de nieuwe machine begin 1997.

Chambre de commerce de Colmar :

Het Oost-Franse Colmar baat voor de lokale industrieën in de buurt van de binnenhaven aan de Rijn te Neu Brisach – Vogelsheim een uitgebreid industrieel net uit en zocht voor deze nieuwe verbindingen een zware locomotief. Deze werd gevonden bij Locorem, die één van de KS-locomotieven in de beginjaren negentig herstelde en uitrustte met een gele kleurstelling met blauwe deuren aan de motorruimte. Het chassis bleef zwart. Daar deze machines gedurende lange tijd actief zou blijven werd ze als eerste locomotief van deze reeks effectief verkocht en vanaf 1994 doet de Brissonneau et Lodz dienst voor het havenverkeer.

Port autonome de Dunkerque:

Ten noorden van Dunkerque ligt een uitgebreid industriegebied met vooral aadinstallaties voor erts en steenkool. Voor deze treinen had het havenbedrijf van Dunkerque nooit eigen machines maar huurde steeds locomotieven van de houillères de Nord – Pas de Calais. Maar door het steeds uitbreiden van het verkeer had de ranse firma geen machines meer te huur en wendde men zich tot Locorem voor bijkomende machines. In 1993 werd de eerste locomotief – waarschijnlijk het KS-nummer 11 afgehuurd en in 1994 volgden nog twee verdere locomotieven (waaronder de KS 14) . Deze machines werden slechts gedeeltelijk gereviseerd en behielden de KS-schildering die het echter zwaar te verduren had. Gedurende een viertal jaar zouden deze machines als PAD 1 – 3 naast Franse zuster machines de dienst verzekeren. Door de sluiting van tal van metaalfabrieken in Noord-Frankrijk kwamen opnieuw Franse locomotieven vrij en in 1997 werden drie van deze machines gehuurd en de “Belgische” machines aan Locorem teruggegeven. Vanaf april 1997 waren ze terug te Sclessin aanwezig.

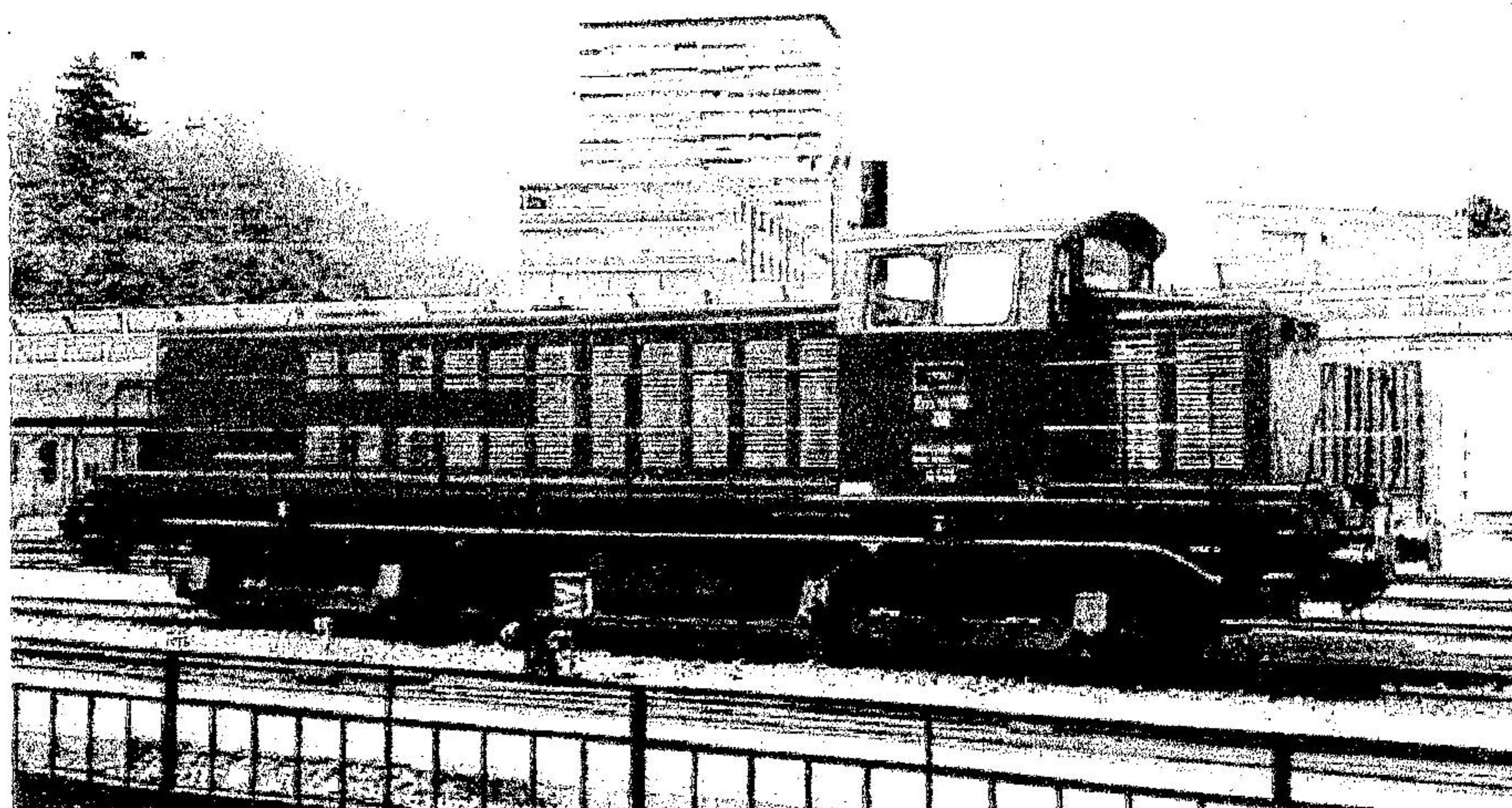
Laura Coal Beringen :

Niet alle locomotieven werden aan Locorem verkocht. Minstens twee locomotieven werden te Beringen en Zolder zelf gesloopt na recuperatie van onderdelen, drie andere machines bleven te Beringen, eerst voor lokale rangeringen voor de KS zelf, nadien werden ze verkocht aan de grote kolenhandelaar die te Beringen- kolenhaven zijn onderkomen gevonden had, nl. Laura Coal. Deze firma voerde nog regelmatig volledige treinladingen steenkool in via de haven van Antwerpen en het vervoer tussen Beringen en de

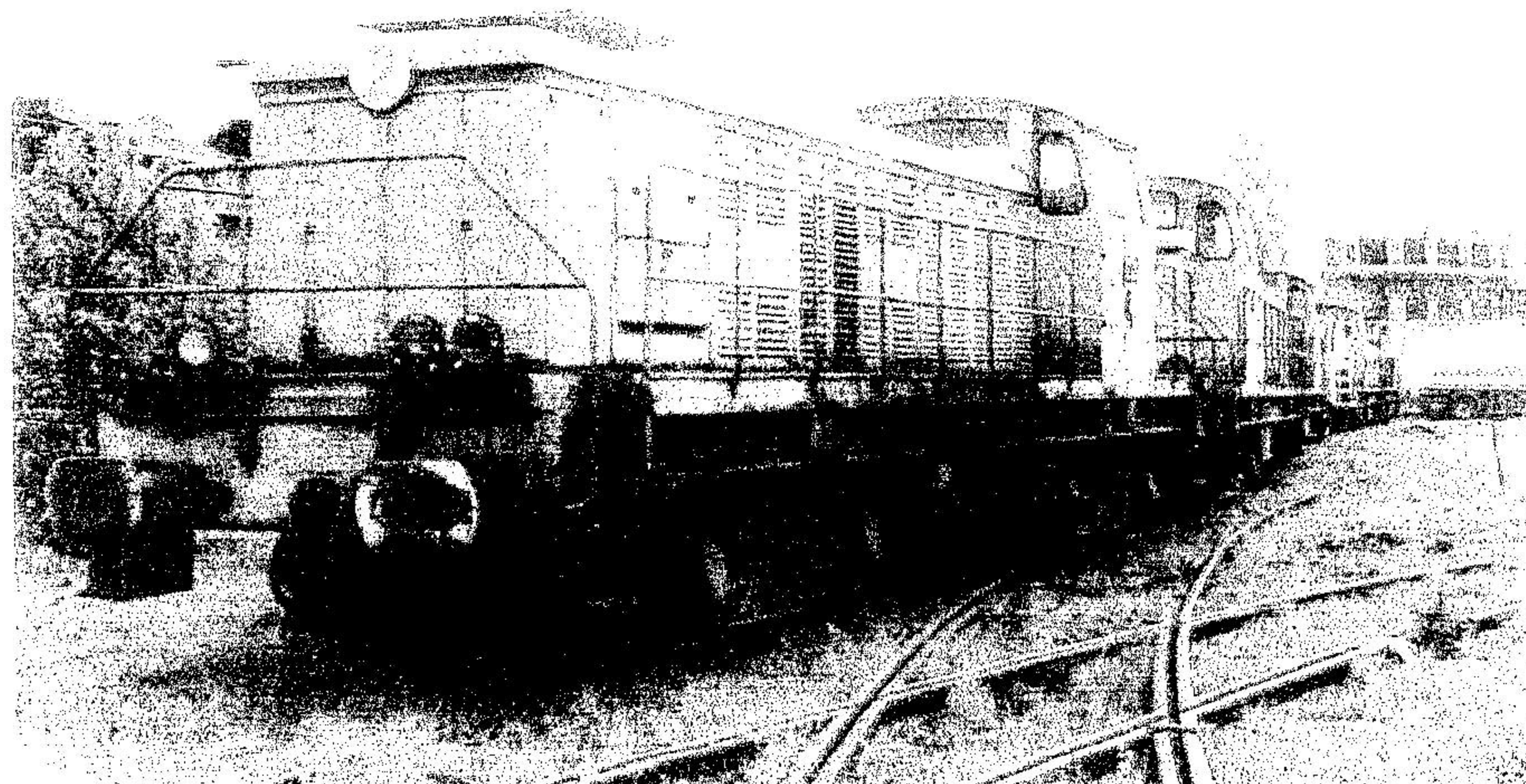
kolenhaven werd de tractie gedaan door de ex KS-machines. Hierbij moest de trein eerst de gewezen steenkoolmijn binnengesleept worden eer ze na frontverwisseling naar de haven gesleept werd. Op dit ogenblik wordt gewoonlijk één trein per 14 dagen afgeleverd. Op dit ogenblik is locomotief KS 7 geïmmatriculeerd en sleept de treinen, locomotief nr KS 9 staat reserve en locomotief KS 10 wordt gebruikt voor reserveonderdelen.

Als slot geven we een overzicht van alle locomotieven :

KS nr	Nr NBNPC	Start KS	Zetel(s) KS	Verhuurd
1	017	01/1972	Beringen > Zolder	
2	018	04/1973	Beringen	
3	010	09/1974	Zolder	
4	029	03/1977	Zolder	SBB Em 4/4 1110
5	047	02/1979	Zolder	Cimenterie Holderbank
6	006	05/1979	Zolder	Gesloopt Zolder
7	027	05/1979	Beringen > Waterschei	Laura Coal Beringen
8	030	05/1980	Zolder	Colmar ?
9	039	01/1981	Beringen > Winterslag	Laura Coal Beringen
10	023	12/1981	Beringen	Laura Coal Beringen
11	025	12/1981	Zolder	Port Auton. Dunkerque
12	069	11/1983	Waterschei	
13	067	11/1984	Waterschei	
14	028	09/1985	Zolder	Port Auton. Dunkerque



KS loc 4 als SBB Em 4/4 1110 voor rangeerwerk te Morges (foto verz Crikelaire)

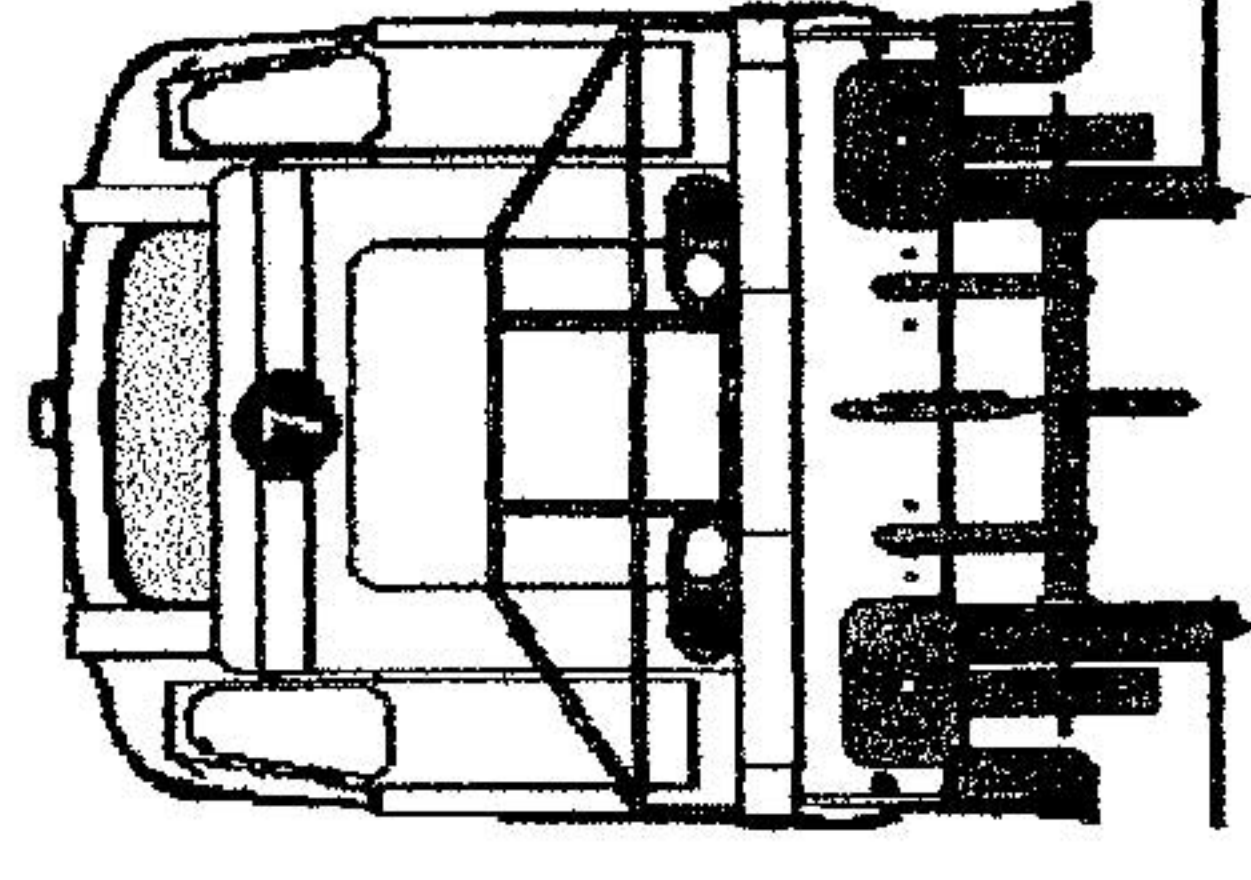
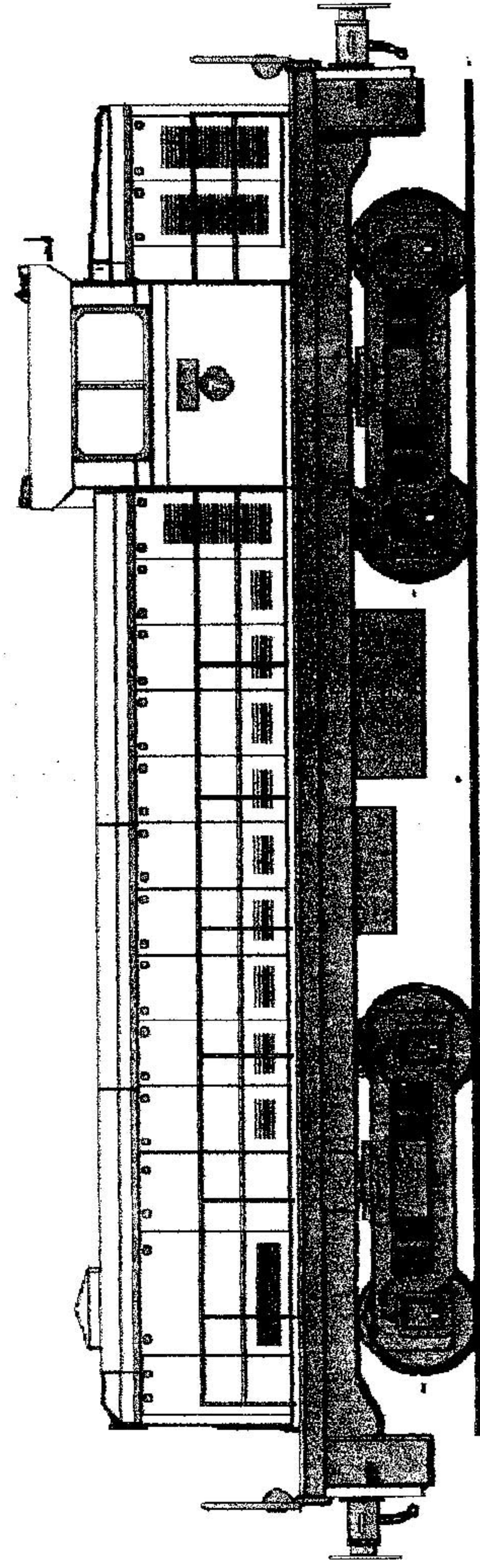


Locomotief PAD 2 (ex KS 11) na terugkeer in België bij Locorem Sclessin 04/97 (foto Crikelaire)

Kempense Steenkoolmijnen

Diesellocomotief *Brissoneau & Lotz*

KS Zolder 6
 KS Beringen 4
 KS Waterschei 3
 KS Winterslag 1



Loopbaan:

Nummering 1 ... 14

Effektief (bij bouw) ex 040 DA

Bouwer 14

Herkomst Brissoneau & Lotz

Levering Usinor (Frankrijk)

Aankoop 1953 - 1955

Buiten dienst 1974 - 1984

Verkocht aan 1990 - 1991

Asindeling Locorem Sclessin

Snelheid rangeerdienst B°B°

Snelheid goederendienst 40 km/h

Remming Westinghouse

Kompressor 1 000 l/min

Debiet Remkraan FV1

Automatische rem Remkraan Fd1

Rechtstreekse rem Remkraan Fd1

Kenmerken:

Motor Sulzer

Bouwer 6 DA 22 E

Type viertact / overvoeding

Werkingsprincipe rechtstreeks

Wijze van insputting 950 omw/min

Omwentelingssnelheid 190 bar

Insputdruk 6 in lijn

Cilinders mm

Boring / Zuigerslag 8,5 m/s

Zuigersnelheid (gem) 6 500 kg

Massa motor Alsthom

Lengte / breedte motor

Overbrenging Gelijkstroom generator

Bouwer 4 tractiemotoren 453-9

Werking neusophanging (seriemotoren)

Keerkoppeling elektrisch door ompolen

Overbrenging op wielen enkelzijdig

Overbrenging op tandwielen rechte tandwielen

Afmetingen:

Totale lengte 14 680 mm

Lengte kast 13 500 mm

Breedte 2 930 mm

Hoogte vloer 1 600 mm

Hoogte dak 3 980 mm

Hoogte totaal 4 100 mm

Radstand (totaal) 10 100 mm

Afstand tussen draaistellen 7 500 mm

Afstand binnen draaistel 2 600 mm

Oversteek voor 1 700 mm

Oversteek achter 1 700 mm

Diameter drijfwielen 1 050 mm

Massa (rijvaardig) 68 000 kg

Aslast 1^{ste} as 17 000 kg

2^{de} as 17 000 kg

3^{de} as 17 000 kg

4^{de} as 17 000 kg

Massa /lopende meter 4 630 kg/m

Trekkracht kN 445 kW

Uurvermogen 380 kW

Beschikbaar vermogen

Lijn 141

Ottignies – Baulers – Manage .

Al snel na de uitbouw van het sternet bestond de belangstelling om de streek van “Le Centre” rondom La Louvière via Nivelles te verbinden met de lijn naar Luxemburg en de Antwerpse haven via Ottignies en Leuven. Om een aantal lijnen in deze streek te groeperen werd op 16 juli 1847 de “Chemin de fer de la Jonction de l’Est” opgericht en dadelijk vroeg men de concessie aan voor deze ca 30 km lange verbinding. In 1850 startten de werken en op 7 augustus 1854 werd het eerste baanvak tussen Manage en Nivelles in bedrijf genomen. Vier maanden later werd vanuit Nivelles Genappe bereikt en op 19 mei 1855 werd de ganse verbinding tot in Court-St-Etienne en de aansluiting op de lijn 140 een feit. Op 13 augustus werd de verbinding tussen Court-St-Etienne en Wavre geopend door de “Est de la Belgique”, Tien dagen later werd het tweede spoor – eigendom van de Jonction de l’Est – in dienst gesteld en zodoende had men hier een dubbel spoor waar elk van de maatschappijen hun eigen spoor uitbaatten.

Gedurende de eerste jaren zou de lijn vooral gebruikt worden het intense goederenverkeer van vooral steenkool en ertsen voor de metaalnijverheid uit de streek. Aan anderzijds zouden zich verschillende grotere ondernemingen zich in de buurt van de lijn vestigen en zo ontstonden industriële kernen te Feluy, Nivelles-nord en Thy. Te Genappe werd de bestaande suikerfabriek aangesloten. De uitbouw van deze kernen had tot gevolg dat het landelijke karakter van de lijn verloren ging en dat er een uitgebreid reizigersverkeer ontstond met vooral ook de aanvoer van arbeiders uit de streek van Wavre en Ottignies naar de bevestigingen rond Manage en La Louvière.

In 1870 ging de “Jonction de l’Est” over in de overkoepelende maatschappij “SA d’Exploitation des Chemins de fer” die op dat ogenblik al een uitgebreid net in de streek beheerde. Doch de toestand tussen Court-St-Etienne en Wavre bleef behouden daar de Est Belge opgeslorpt werd door de Grand Central Belge. Zelfs na overname van de SA d’Exploitation door de Etat Belge in 1878 bleef de concurrentie op dit baanvak nog meer dan tien jaar bestaan.

Inmiddels was het verkeer vooral via de lijn 140 sterk toegenomen en zou de lijn 141 steeds in de schaduw blijven van de andere verbinding en werd ze meer en meer van ondergeschikt belang. Voor het reizigersverkeer werd de verbinding door de Etat Belge trouwens in twee gedeeltes met Manage – Baulers enerzijds en Baulers – Ottignies – Wavre anderzijds. De eerste verbinding werd uitgebouwd met rechtstreekse treinen naar Brussel. Over de verbinding reed slechts één mijnwerkerstrein over het ganse traject.

In de periode tussen beide wereldoorlogen stagneerde het verkeer verder en geleidelijk aan zouden een aantal goederentreinen van de verbinding verdwijnen en was ze ook hier nog slechts van lokaal karakter. Deze toestand bleef ook na de tweede wereldoorlog duren en het oostelijke baanvak werd al op 4 oktober 1953 verbust. En korte tijd later verdween het volledige verkeer op het korte baanvak Nivelles (Baulers) – Genappe.

Op de verbinding Manage – Baulers werd het reizigersverkeer wat langer behouden maar het waren vooral de directe treinen Manage – Brussel – gereden door de drieledige stellen type 653 / 654 die gebruik maakten van de verbinding. Op 22 november 1959 reden de laatste reizigerstreinen op dit baanvak. Op dit ogenblik zijn er nog twee delen van de lijn actief: tussen Manage en het nieuwe, uitgestrekte industriegebied rond Feluy werd gebruik gemaakt van de bedding van de lijn 141 om een nieuwe verbinding te creëren en dit deel – dat intussen ook geëlektrificeerd werd, vormt nu de industriële lijn 269

Vanuit Court-St-Etienne wordt het 10 km lange baanvak nog bereden voor de bediening van het suikerfabriek van Genappe, deze lijn wordt vooral in de late herfst bereden bij het rooien en afvoeren van de suikerbieten. Door de slechte toestand van het spoor wordt deze verbinding vrij snel afgebouwd.

Voornaamste data :

07/08/1854	Opening Manage – Nivelles
02/12/1854	Opening Nivelles – Genappe
19/05/1855	Opening Genappe – Court-St-Etienne
23/08/1855	Opening Court – St- Etienen – Wavre
1870	Overname door SA de l'Exploitation
1878	Overname door Etat Belge
04/10/1953	Afschaffing reizigersdienst Nivelles – Court-St-Etienne
22/11/1959	Afschaffing reizigersdienst Manage – Nivelles

Stations – stopplaatsen :

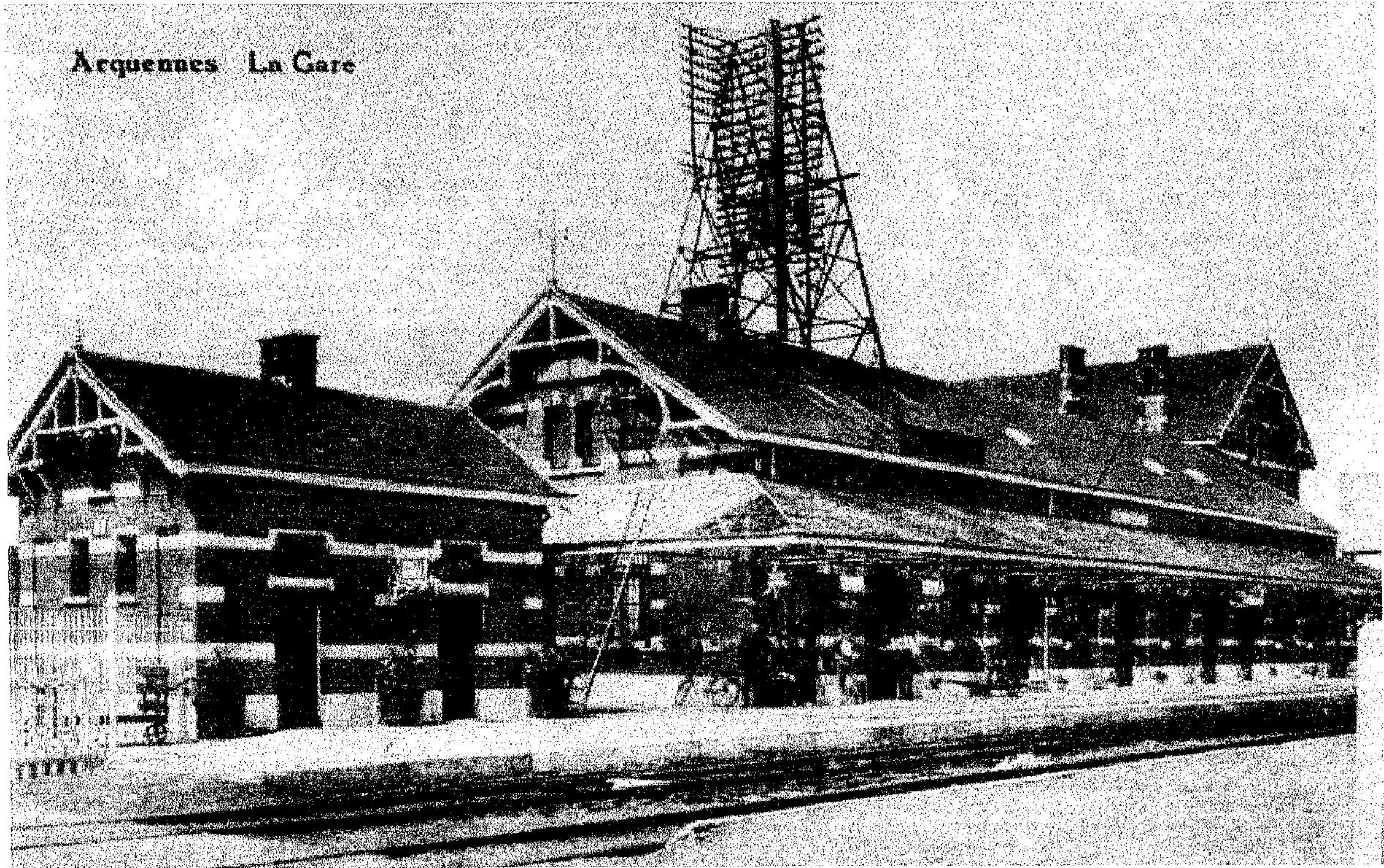
			<i>Km 0</i>
FMN	FMN	Manage	
LSF		Seneffe	4
LFL		Feluy – Arquennes	8
		Monstreux	12
LNV	LNV	Nivelles Nord	14
FSU		Baulers	16
LFN		Fonteny	20
LGP		Genappe	23
		Thy	26
LSB		Bousval	28
		Basse Laloux	29
LNH		Noirhat	30
LCN	LCN	Court-St-Etienne	33
MCM		Céroux – Mousty (lijn 140)	35
LT	LT	Ottignies (lijn 140)	36

Vertakkingen :

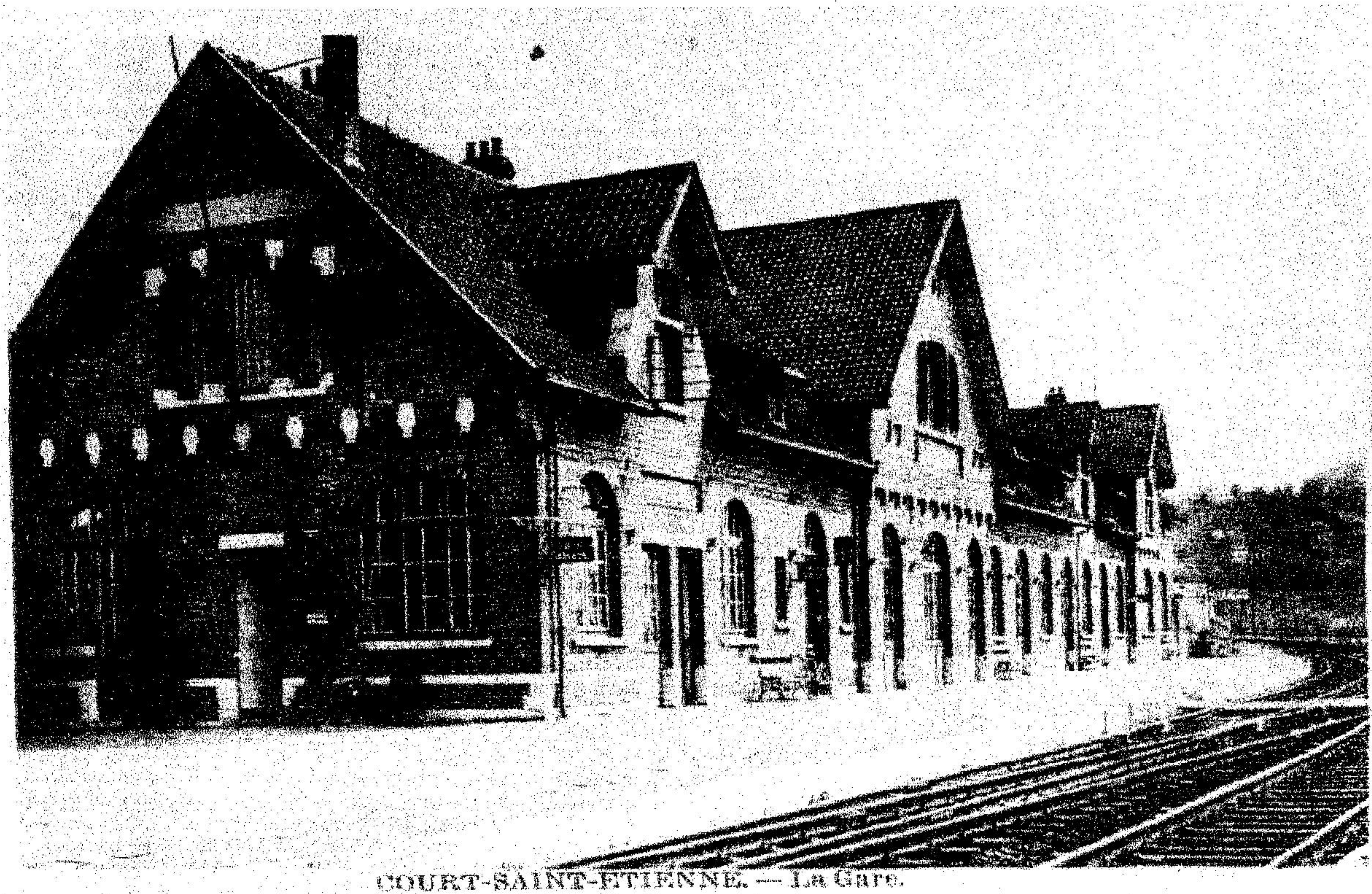
Geen

Industrie :

Seneffe	Metaalverwerkende industrie
Feluy	zoning > olieraffinaderij
Nivelles	Metaal
Genappe	Suikerfabriek
Couyrt-St-Etienne	Constructie (Pelerin)



Station Feluy – Arquennes



Station Court-St-Etienne

Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 141

Uittreksel uit de goederenreisgids van 1953

141 Manage - Baulers - Ottignies 141												
K	6122	6124	6017	6120	7127	6130	6136	M 1513	7134	6131	6138	M 1553
0	Manage	5.28	6.14	—	6.56	7.32	8.2	8.32	8.41	10.45	12.33	13.1
4	Seneffe	5.36	6.20	—	7.3	7.40	8.10	—	8.49	10.52	12.41	—
8	Feluy-Arquennes	5.43	6.26	—	7.9	7.47	8.17	—	8.56	10.58	12.48	—
12	Monstreux	—	5.48	6.32	—	7.15	7.52	8.23	9.1	11.4	12.53	—
14	Nivelles (Nord)	—	5.52	6.37	—	7.19	7.56	8.28	9.4	11.8	12.57	—
16	Baulers	—	5.57	6.42	—	7.24	8.1	8.35	9.9	11.13	13.2	—
20	Fonteny	4.35	6.14	elles (M) 124	6.47	—	8.17	—	—	11.25	13.3	—
23	Genappe	4.43	6.22	—	6.55	—	8.25	—	—	11.33	13.9	—
26	Thy	4.49	6.23	—	7.0	—	8.30	—	—	11.38	13.13	—
28	Bousval	4.53	6.32	—	7.4	—	8.34	—	—	11.43	13.17	—
29	Basse-Laloux	4.58	6.37	Brux 139	7.8	—	8.38	—	—	11.48	13.21	—
30	Noirhat	5.1	6.40	—	7.11	—	8.41	—	—	11.51	13.24	—
33	Court-St-Etienne	5.5	6.44	Brux 139	7.14	—	8.44	—	—	11.54	13.27	—
35	Céroux-Mousty	5.9	6.48	—	7.19	—	8.49	—	—	11.59	13.31	—
36	Ottignies	5.10	6.51	—	7.20	—	8.49	—	—	12.0	13.32	—
	Bruxelles (Q.L.)	5.13	6.55	—	7.23	—	8.52	—	—	12.3	13.35	—
	161 A.	5.18	7.0	—	7.28	—	8.57	—	—	12.8	13.35	—
	Bruxelles (Q.L.)	6.21	7.50	—	8.15	—	9.33	—	—	13.10	14.37	—
	161 A.	6.21	7.57	—	8.15	—	9.33	—	—	13.10	14.37	—
	Manage	15.1	—	—	16.11	—	—	16.50	17.52	19.2	20.20	21.0
	Seneffe	15.7	—	—	16.18	—	—	16.59	17.59	19.9	20.26	21.5
	Feluy-Arquennes	15.13	—	—	16.24	—	—	17.5	18.4	19.15	20.32	21.10
	Monstreux	15.19	—	—	16.50	—	—	17.10	18.9	19.21	20.38	21.16
	Nivelles (Nord)	15.23	16.10	16.10	16.34	—	—	17.14	18.13	19.25	20.42	21.19
	Baulers	15.28	16.14	16.14	16.39	—	—	17.19	18.17	19.30	20.47	21.23
	Fonteny	—	16.19	—	17.13	17.20	17.27	17.35	18.39	—	—	21.40
	Genappe	—	16.27	—	17.20	17.26	17.35	18.47	—	—	—	21.46
	Thy	—	16.32	—	17.26	17.30	17.41	18.53	—	—	—	21.50
	Bousval	—	16.36	—	17.30	17.34	17.45	18.57	—	—	—	21.54
	Basse-Laloux	—	16.40	—	17.35	17.38	17.49	19.2	—	—	—	21.58
	Noirhat	—	16.43	—	17.39	17.41	17.52	19.5	—	—	—	22.1
	Court-St-Etienne	—	16.46	—	17.43	17.44	17.55	19.5	—	—	—	22.4
	Céroux-Mousty	—	16.51	—	17.47	17.48	18.0	19.13	—	—	—	22.8
	Ottignies	—	16.52	—	17.48	—	18.0	19.14	—	—	—	22.9
	Bruxelles (Q.L.)	—	16.55	—	17.51	—	18.3	19.17	—	—	—	22.12
	161 A.	—	17.0	—	17.55	—	18.8	19.21	—	—	—	22.16
	Bruxelles (Q.L.)	—	17.50	—	18.25	—	19.11	19.59	—	—	—	23.12
	161 A.	—	18.7	—	18.25	—	19.11	19.59	—	—	—	23.26

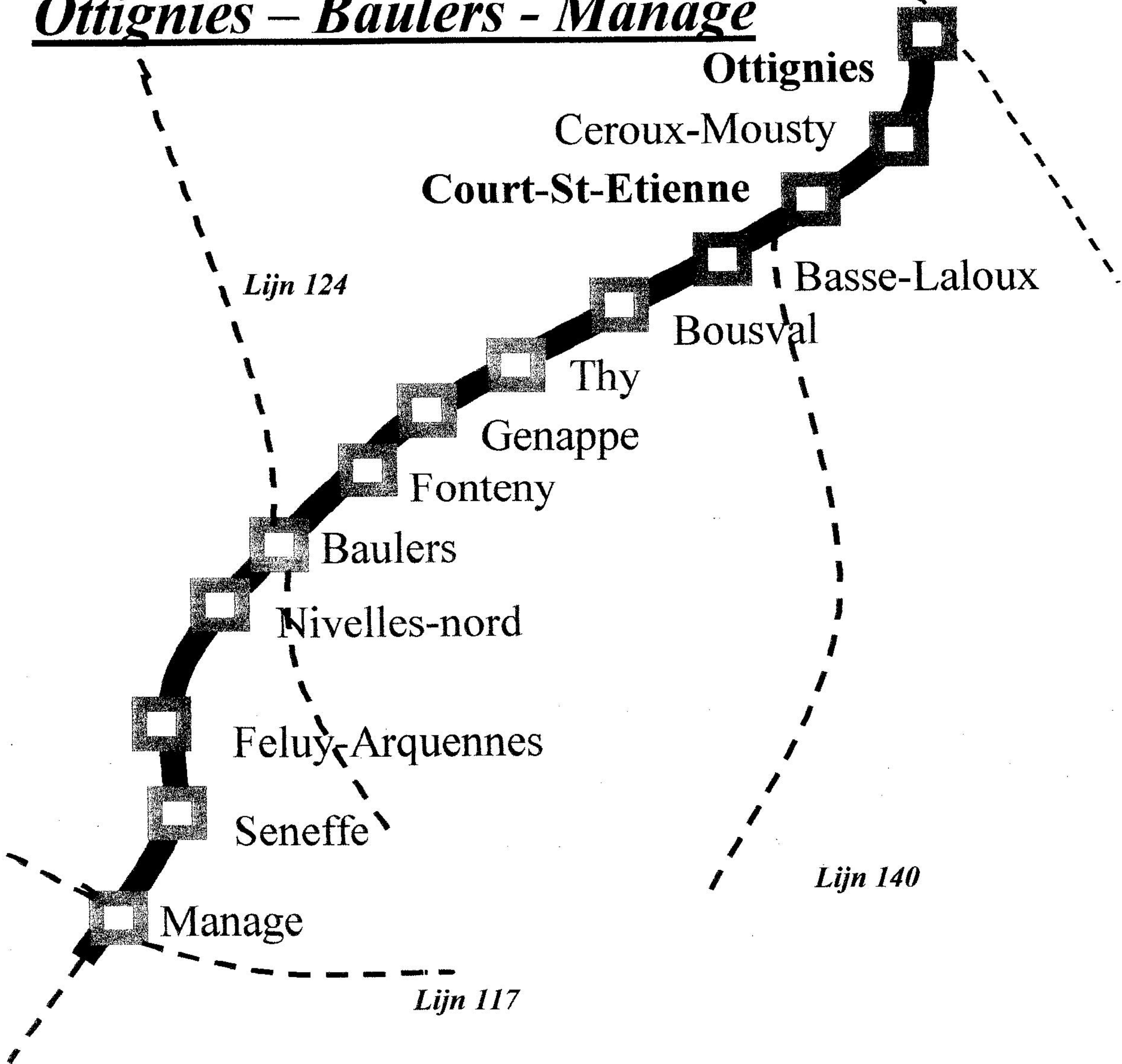
◆ M 1513 Train à nombre de places limité. La priorité est donnée aux voyageurs porteurs d'un ticket de « surtaxe ».
 M 1553 Ne prend pas les militaires voyageant en 3^e classe en débet ou à prix réduit.
 M 6065 Ne prend pas les voyageurs pour Cureghem.
 ◆ M 1513 Trein met beperkt aantal plaatsen. De reizigers in het bezit van een surtaxe-ticket hebben voorrang.
 M 1553 Neemt geen militairen op reizende 3^e klasse in debet of met verminderde prijs.
 M 6065 Neemt geen reizigers op voor Cureghem.
 (1) Du 3-VII au 11-IX. — (1) Van 3-VII tot 11-IX.

Lijn 141

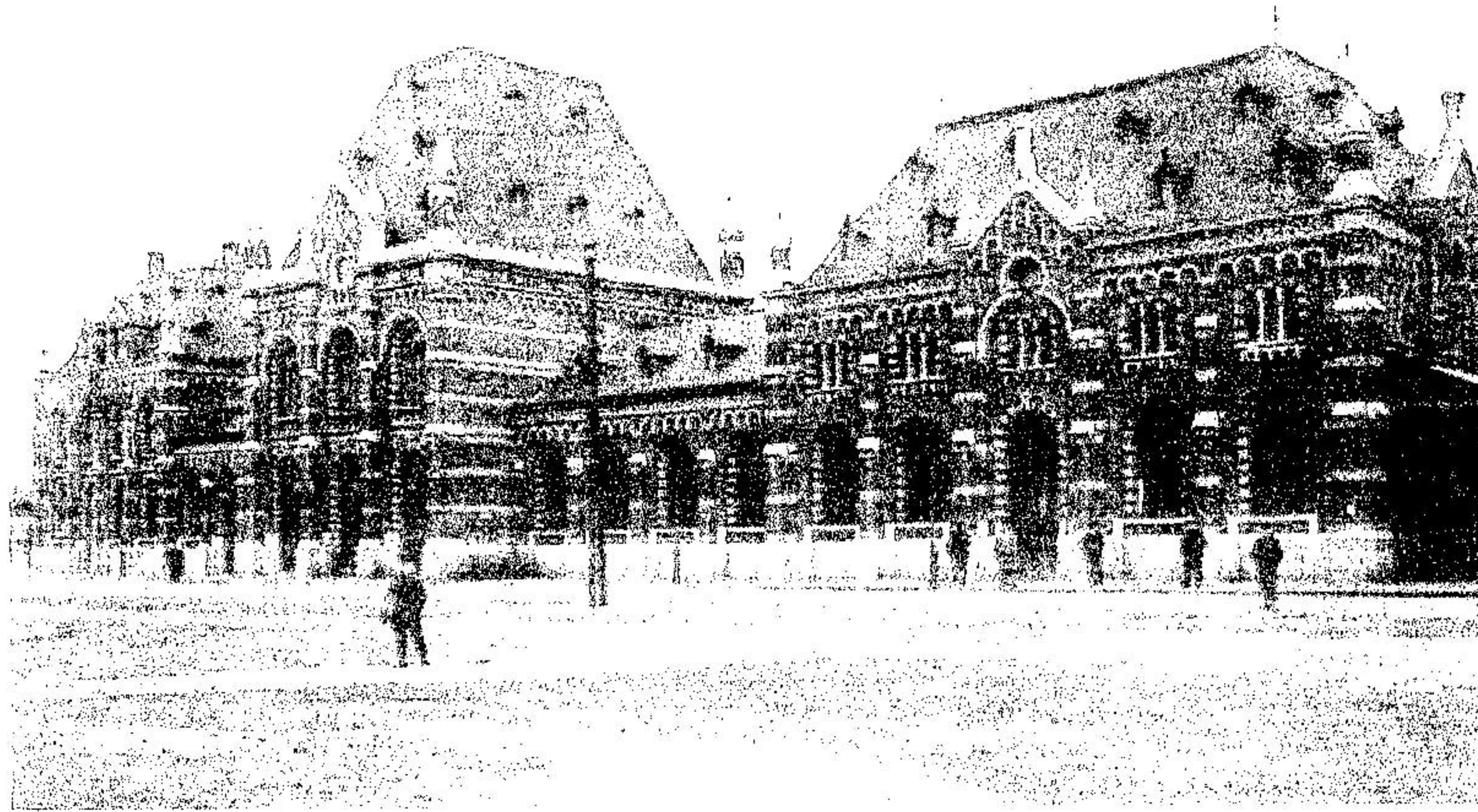
Lijn 161

Lijn 139

Ottignies – Baulers - Manage



MANAGE — LA GUYE



N.M.B.S. - actueel

1. Statistiek

a. Leveringen:

558	BN Brugge	Hasselt	03/02/2000
559	BN Brugge	Hasselt	11/02/2000
560	BN Brugge	Hasselt	17/02/2000
561	BN Brugge	Hasselt	29/02/2000
562	BN Brugge	Hasselt	08/03/2000
563	BN Brugge	Hasselt	16/03/2000
564	BN Brugge	Hasselt	24/03/2000
565	BN Brugge	Hasselt	10/04/2000
567	BN Brugge	Hasselt	10/04/2000
568	BN Brugge	Hasselt	02/05/2000
569	BN Brugge	Hasselt	25/05/2000
570	BN Brugge	Hasselt	25/05/2000
1322	BN Brugge	Merelbeke	07/02/2000
1323	BN Brugge	Merelbeke	17/02/2000
1324	BN Brugge	Merelbeke	29/02/2000
1325	BN Brugge	Merelbeke	10/03/2000
1326	BN Brugge	Merelbeke	05/04/2000
1327	BN Brugge	Merelbeke	05/05/2000
1328	BN Brugge	Merelbeke	05/05/2000
1329	BN Brugge	Merelbeke	26/05/2000
1330	BN Brugge	Merelbeke	26/05/2000
1331	BN Brugge	Merelbeke	15/06/2000
1332	BN Brugge	Merelbeke	30/06/2000
1333	BN Brugge	Merelbeke	03/07/2000
1334	BN Brugge	Merelbeke	03/08/2000
4101	Asthom Spanje	Hasselt	03/03/2000
4102	Asthom Spanje	Hasselt	12/07/2000
4103	Asthom Spanje	Hasselt	03/08/2000
4104	Asthom Spanje	Hasselt	21/08/2000
7704	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	22/12/1999
7705	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/12/1999
7706	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	14/02/2000
7707	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	15/03/2000
7708	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	15/03/2000
7709	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	07/04/2000
7710	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	18/04/2000
7711	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	17/05/2000
7712	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	17/05/2000
7713	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	29/05/2000
7714	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	20/06/2000
7715	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	26/06/2000
7716	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	26/06/2000
7717	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	10/07/2000
7718	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	17/07/2000
7719	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	21/07/2000
7720	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	30/07/2000
7721	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	04/08/2000

7722	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/08/2000
7723	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	28/08/2000

b. Schrappingen

5145	Hasselt	Schade dieselmotor	01/07/2000
5319	Stockem	Botsing Bettembourg	01/11/2000
7501	Antwerpen-noord	Botsing Antwerpen	01/10/2000

c. Stelplaatswijzigingen (winterregeling)

324 – 333	Hasselt	Kinkempois	01/10/2000
-----------	---------	------------	------------

2. Actuele berichten:

Reeks 00 :

Tijdens de voorstellingen van het nieuwe en toekomstige materieel, werd ook de maquette van een deel van het eerste van de nieuwe dubbeldekstellen voor het toekomstige RER-net te Brussel voorgesteld. Ook de overige kenmerken werden voor het grootste gedeelte al vastgelegd: de vierledige trein zou een capaciteit hebben van ca. 500 reizigers en meer dan 100 m lang zijn. Er kunnen twee stellen gekoppeld worden. De nieuwe stellen hebben de SNCF dubbeldekstellen van de regio Nord Pas de Calais als voorbeeld en één van deze stellen – de TER Z 23 572 werd tijdens hetzelfde weekend van 23 en 24 september aan het publiek te Brussel-zuid voorgesteld.

Reeks 00 :

In de loop van de zomer werd het “kerkhof” van de CW Mechelen zuiver geveegd en alle –lange tijd afgestelde – stellen werden op dat ogenblik verschroot. Het ging hier bij om de stellen 050, 131, 172, 173, 199 en 211 en een aantal beschadigde rijtuigen.

Reeks 03 “Breaks”:

Ondanks het grote aantal verongelukte stellen van dit type, wordt de dienst Antwerpen – Hasselt – Liège vanaf de winterregeling toch weer voor het grootste deel met deze stellen gereden, in het weekend zijn er enkel Breaks op de verbinding aanwezig, in de week wordt nog een derde van de diensten door de reeks 00 of 06 van Kinkempois gereden. Om deze dienst effectief te kunnen rijden werden de stellen 324 tot 333 naar Kinkempois getransfereerd.

Anderzijds worden in de eerste maanden van dit jaar de CFL- stellen 325 en 326 aan de N.M.B.S. teruggegeven en geruild voor twee stellen reeks 05.

Reeks 05 :

De inzetreeks voor deze stellen werd gedeeltelijk aangepast, waardoor een aantal open plekken in de inzet opgevuld worden. Zo kon van een stilstand van een stel te Brussel-zuid gebruik gemaakt worden om in de late namiddag een aantal pendeltreinen naar de luchthaven te verzekeren. Ze verzekeren ook een P-trein – 8101 – op de verbinding Brussel – Nivelles.

Reeks 06 :

Deze klassieke stellen verzekeren op dit ogenblik het overgrote gedeelte van de stoptreinen en een aantal IR-diensten en steeds meer gemoderniseerde stellen vloeien in de reeksen in. Anderzijds verdwijnt een typische inzet: door de levering van de nieuwe dieselstellen reeks 2100 bij de CFL gaan deze stellen de stoptreinen Luxembourg – Kleinbettingen overnemen en hierdoor verdrijven ze het Belgisch materieel van deze binnenlandse dienst.

Reeks 08 :

Bij de grote herzieningen worden deze vierledige stellen aangepast, zowel qua elektrische uitrusting als qua uitzicht. Zo worden de koplampen – die thans ingebouwd waren achter glas – systematisch vervangen door standaard koplampen.

Reeks 13 :

Op dit ogenblik zijn een veertigtal locomotieven afgeleverd en ondanks de vooruitgang in de betrouwbaarheid, werd de inzetreeks nog steeds niet verder aangepast. Effectief worden er nog slechts 15 machines gebruikt op de verbinding Oostende – Eupen (IC A) en Antwerpen – Oostende (IC G).

Er zijn verschillende redenen voor deze geringe inzet, de voornaamste is het feit dat er nog steeds geen homologatie is voor treinen in Luxemburg en Frankrijk. Ook in Duitsland is er nog geen definitieve toelating. Hierdoor vallen verschillende geplande diensten in het water.

Reeks 25.5:

De inzet vanuit Kinkempois is sterk uitgebreid: het gebruikt beperkt zich nog steeds tot één enkele plandag, maar er wordt vijfmaal gependeld tussen Kinkempois en Sittard / Maastricht. De inzet van de 6400 NS in Zuid-Limburg en België werd hierdoor wel beëindigd

Reeks 53:

Bij een botsing op 2 augustus 2000 in het Luxemburgse vormingsstation van Bettembourg werd de 5319 zwaar beschadigd. Daar de diensten van deze diesellocomotieven stilaan ten einde loopt, werd beslist om deze locomotief niet meer te herstellen en werd de 5319 op 1 november 2000 definitief uit het bestand geschrapt.

Reeks 55 :

Bij deze reeks machines is er een belangrijke wijziging in de diensten opgetreden. De locomotieven met elektrische verwarming (blauwe kleur) worden in een reeks met 5 inzetdagen gebruikt, vooral voor goederentreinen. In treinschakeling slepen ze de zes overblijvende goederendiensten op deze lijn tussen Kinkempois en Bettembourg. De derde inzetdag heeft de enige reizigersdienst voor de piekurtrein 4016 tussen Liers en Gouvy. De keuze voor deze machines is gevallen omwille van het feit dat enkel nog deze locomotieven uitgerust zijn met de uitrusting voor de radioverbinding binnen het CFL-net.

De overige reizigerstreinen worden gereden door de 55-ers met stoomverwarmingsketel. Dit zijn de P-treinen 4017, 4018, 4027 en 4028 die hiervoor speciaal terug samengesteld zijn uit de oncomfortabele M2-rijtuigen met stoomverwarming. Mogelijk worden deze treinen vanaf februari 2001 gesleept door locomotieven reeks 13 met 1 10-rijtuigen.

Reeks 56:

Op dit ogenblik worden vergelijkende testen doorgevoerd om het astenboek van de nieuwe zware diesellocomotief te bepalen. In het begin van het jaar zullen verschillende diesels met hoog vermogen testen te België ondergaan (zie verder). De bestelling zou een 30 locomotieven omvatten met een optie van 30 bijkomende exemplaren. Ze worden gebruikt voor het zware internationale verkeer naar de buurlanden o.m. op de IJzeren Rijn en hierbij zouden ze verder doorstoten. Bestemmingen als Duisburg, Kôln en Metz behoren tot de mogelijkheden. Het uitschrijven van de bestelling zou nog dit jaar volgen, de bestelling is voorzien voor midden 2002, de levering zou eind 2003 plaats hebben.

Reeks 59 :

Met het ongeval van 1 januari op de LGV-lijn te Remicourt gingen – naast twee machines reeks 76, ook twee 59-ers richting schroot. De 5950 – de aan de kop van de aanrijdende trein aanwezig was, kantelde en werd zwaar beschadigd. Bij de achterop lopende 5947 leek de schade nog een te vallen, doch ook hier leidde het ongeval tot een schrapping daar het chassis van deze locomotief geknikt werd. Op dit ogenblik wordt de dienst verzekerd oor de 8 overgebleven machines. Gemiddeld worden 6 locomotieven gebruikt voor de zware ballasttreinen, twee machines staan reserve. Als uiterste reserve werd ook nu weer de museumlocomotief

201.010 aangeduid, doch het is niet waarschijnlijk dat deze locomotief effectief in actie komt. Als mogelijke vervanging van de 59-ers wordt gedacht aan de inzet van overtollige machines reeks 62, die in viervoudige tractie de ballasttreinen zouden slepen.

Reeks 70:

Na de afstelling van de reeksen 71, 75 en 85, komt nu ook het einde van de reeks 70 in het zicht: op dit ogenblik rijden er nog 3 machines reeks 70 in de inzetreeks. Eén locomotief is actief te Antwerpen-Kiel en bereikt Boom, twee machines rangeren te Antwerpen-linkeroever. In de eerste dienst duiken steeds vaker machines reeks 77 op en vervangen er hun oudere zusters. Voor de linkeroever zijn er nog problemen met de radiobediening en komt de reeks 77 slechts zelden tot inzet. Nochtans is de vervanging van de reeks 70 hier voorzien voor midden februari. De locomotieven worden nadien te Antwerpen-Dam afgesteld en zijn voor sloop voorzien.

Reeks 71 :

Voor deze kleine reeks is het einde al een feit. Begin januari werden deze machines – die trouwens al vanaf september praktisch geen diensten meer verzekerden – op een afstelspoor te Antwerpen-Dam geplaatst en worden ze voorzien voor verkoop aan het buitenland of een industrie.

Reeks 73 / 74 :

De inzet voor sleepdiensten is praktisch gehalveerd en er en meer worden deze rangeerdiesels gebruikt voor lokale rangeringen in de verschillende havensecties ter vervanging van de reeks 85.

Reeks 75 :

Et zoals bij de reeks 71, eindigde de inzet van de vijf overgebleven locomotieven begin januari en op dat ogenblik werden ze naast de werkplaats afgesteld. Al vroeger werd de 7501 al definitief afgevoerd. De reden was een ongeval van deze machine in de haven aan het Ijslanddok op 2 augustus 2000, waardoor één stuurpost volledig naar beneden geknikt werd.

Intussen is waarschijnlijk een verkoop van de vijf machines naar Italië doorgevoerd. Aast de vijf machines 7502 – 7506, zou ook de 7501 als pluklocomotief meegeleverd worden. De machines zouden nog begin februari naar het zuiden vertrekken, de 7501 zou nadien per dieplader volgen.

Reeks 76 :

Bij het ongeval te Remicourt waren ook twee machines reeks 76 betrokken: bij de 7615 – die aangereeden werd door de 5950 – werd de stuurcabine zwaar beschadigd. Bij de 7601 werd het chassis opgestuikt. Beide locomotieven worden niet eer hersteld en worden vervangen door machines reeks 62. Volgens de laatste geruchten zouden beide machines aan Structon verkocht worden, die hieruit één locomotief zou assembleren.

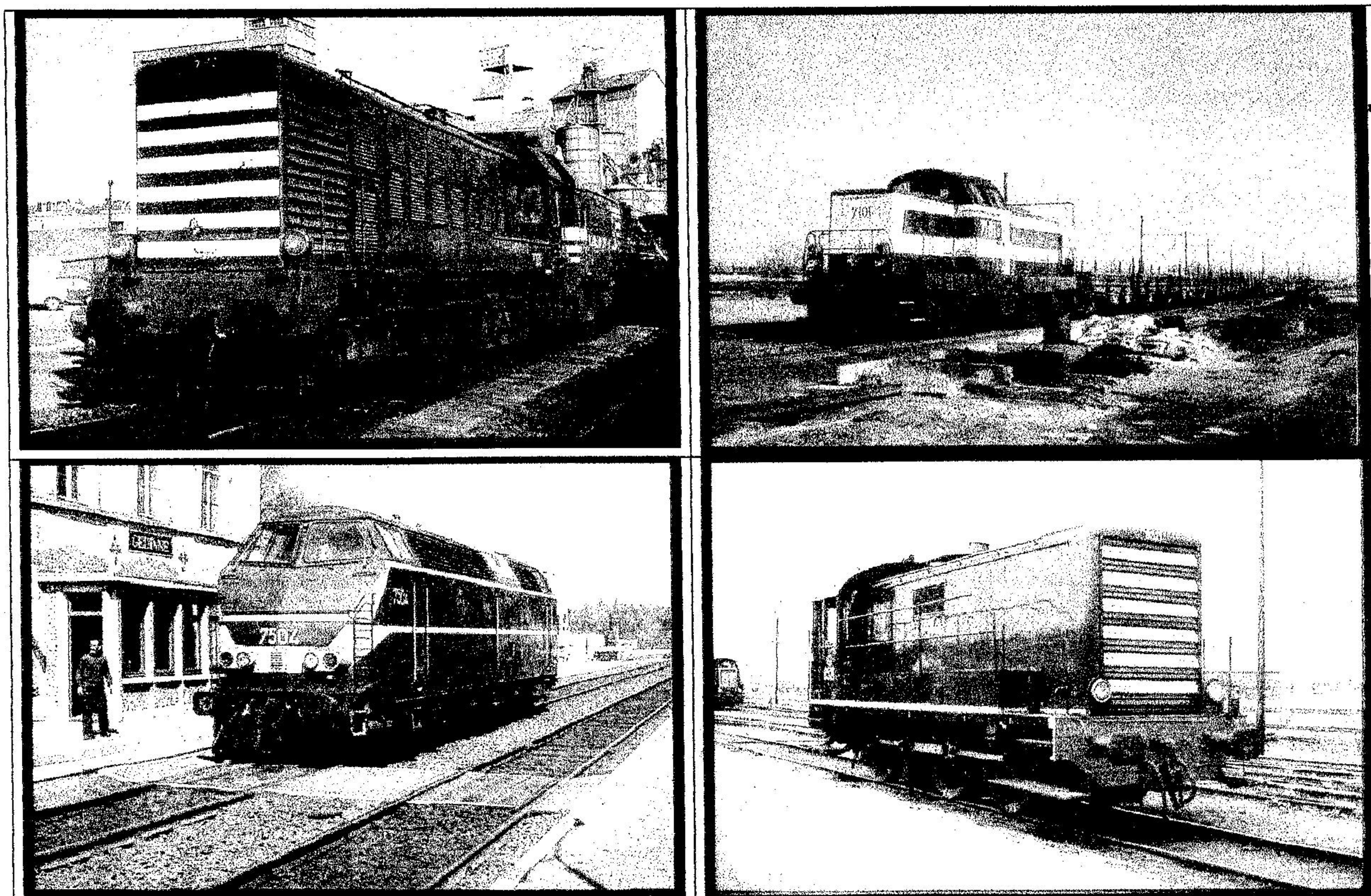
Reeks 77 :

De levering komt nu goed op dreef en het bestand te Antwerpen is praktisch volledig ingevuld en daar er geen problemen zijn bij de start, worden de machines steeds verder in commerciële dienst gebruikt en vervangen er al verschillende oudere reeksen rangeerlocomotieven. Begin januari had men volgende situatie bij de inzet:

- 7701 – 7708 : vier locomotieven verzekeren de rangeringen en het heuvelwerk te Antwerpen-noord, de vier overige machines staan reserve of verzekeren sleepdiensten. De machines zijn uitgerust met radiobesturing van het seinhuis en automatische BSI-koppeling. Ze vervangen de reeks 74 in deze dienst.
- 7709 – 7718 : zes tot acht locomotieven worden gebruikt in de sleepdiensten vanuit Antwerpen-noord naar de noordelijke havensecties. De locomotieven hebben radiobesturing en BSI-koppeling. Vervanging van de reeksen 71 en 75 in de sleepdienst
- 7719 – 7726 : acht machines worden ingezet in de sleepdienst en de rangeringen binnen de haven, geleidelijk aan worden ze ook ingezet te Antwerpen-Kiel en Antwerpen-Schijnpoort. Ze vervangen de reeksen 73 en 82 in deze dienst, maar later ook de reeks 70.

De bestelling van de reeks 77 werd intussen al opgetrokken tot 150 machines met een nieuwe optie voor 130 verdere locomotieven. Deze zouden alle huidige diesellocomotieven moeten gaan vervangen voor het binnenlandse verkeer.

Nochtans lijkt deze locomotief de Europese standaardmachine te gaan worden, daar de meeste landen interesse hebben. Na Nederland (reeks 6400) hebben nu ook Oostenrijk (reeks 2070) en Frankrijk (reeks 461) uitgebreide bestelling gedaan en verder is er interesse vanuit Spanje, Italië en diverse privé-maatschappijen.



De vier reeksen die binnen enkele maanden verdwenen zijn in oudere foto's

Reeks 82:

De inzet te Antwerpen is sterk achteruit gegaan en beperkt zich nu tot lokale rangeringen in de havensecties. Hierdoor is het gebruik van de 8275 (het "kalf" zonder stuurpost) problematisch geworden en staat het afgesteld te Antwerpen-Dam. Of deze locomotief afgevoerd wordt of terug omgebouwd tot gewone 82-er is op dit ogenblik nog niet beslist.

Reeks 84:

Het einde van deze reeks in commerciële dienst heeft eind 2000 plaatsgevonden. Op dat ogenblik werden de laatste diensten te Mechelen gereden. Alle locomotieven staan te Antwerpen-Dam nu reserve, mogelijk wordt wel één machine aan de CW Mechelen doorgegeven om er de interne rangeringen te verzekeren. De machines die zich in de beste staat bevinden zouden alsnog naar de dienst Infra gaan om er de zwakkere elementen te vervangen.

Reeks 85 :

Ook deze reeks werd eind 2000 afgesteld te Antwerpen-Dam, doch na deze datum kwamen enkele machines nog sporadisch in dienst voor lokale rangeringen en ook voor rangeerwerk in de oude havendokken.

Reeks 92 :

Daar waar de 9209 in de CW Salzannes nog steeds zorgt voor de interne rangeerwerken, wordt de 9206 gereed gemaakt om te dienen als monument bij de ingangspoort van de centrale werkplaats.

Vreemde locomotieven in België:

DB reeks 241.

Op dit ogenblik plant de DBAG om het grensverkeer met België te veranderen. Thans zijn in dit verkeer tussen Aachen-West en Montzen nog de reeksen 215 en 212 (in dubbeltractie) in bedrijf, maar men plant de overgave van de machines reeks 215 aan de dienst Regio (die instaat voor het lokale reizigersverkeer) en de afstelling van de zwakke locomotieven reeks 212. Om deze te vervangen worden een aantal ex Oost-Duitse locomotieven reeks 232 omgebouwd met de beveiligingsinstallaties voor Nederland en nu ook België (TBL-systeem) en worden omgenummerd in reeks 241. Begin 2001 zouden al twee machines beschikbaar zijn voor het grensverkeer en tegen de zomerregeling moeten 6 locomotieven ter beschikking staan en worden deze krachtpaters in dit verkeer (en zelfs tot Kinkempois en Genk-ford) ingezet.

Class 66 :

Vanaf 18 januari is er een locomotief class 66 in ons land aanwezig voor uitgebreide testen. Deze testen met de locomotieven van het havenbedrijf van Köln hebben twee doelen, als eerste de toelating verkrijgen om als privé-firma "Short lines" een aantal containertreinen over het NMBS net te slepen, anderzijds om de nodige karakteristieken te verzamelen om als basis te dienen voor het lastenboek van de nieuwe diesellocomotieven reeks 56. De testen verliepen als volgt :

- statische testen te Merelbeke
- een rit leeg en nadien et goederentrein tussen Merelbeke en Kortrijk
- een rit tussen Kortrijk en Leuven in goederentraction voor het nagaan van de snelheidskenmerken.
- een rit tussen Leuven en Stockem en terug voor het nagaan van het vermogen

Indien deze testen voordelig aflopen, zal deze locomotief zijn homologatie krijgen en vanaf de winterregeling 2001 een aantal treinen tussen Rotterdam en Leuven slepen.

CFL reeks ME 26 :

Deze door de CFL gehuurde Semens locomotieven zijn nu beperkt toegelaten op het NMBS –net, meer bepaald op de grenstrajecten Gouvy Trois-Vierges, Stockem – Kleinbettingen en Stockem – Rodange via Athus.. De inzet in België is echter vrij beperkt daar ze niet toegelaten werden op het SNCF- net. Hierdoor kunnen ze de treinen Stockem – etz niet slepen en worden ze bij voorkeur gebruikt op de verbinding met Duitsland (bestemming Ehrang bij Trier). Eénmaal bereiken ze met een facultatieve goederentrein Gouvy en op zaterdag komen ze ook te Stockem.

dan ook Braine-le-Comte, Baulers/Nivelles, Mons en Quenast. Verder waren er de piekuurtreinen naar Erquelinnes via Fauroelx en éénmaal per dag ging het via Ottignies tot in Wavre.

Tijdens de volgende jaren veranderde slechts weinig in deze inzet, het rogramma werd nog wat uitgebreid richting Charleroi en vanuit deze plaats werd de amber-lijn gevolgd tot Erquelinnes en zelfs het Franse Jeumont. Anderzijds waren de diensten naar Braine-le-Comte en Wavre weggefallen. Het aantal voorstadsdiensten aarentegen nam in de vijftiger jaren de helft van de inzetreeks in. Vanaf 1958 zouden een aantal diensten geleidelijk overgaan op de motorwagens. Reden was de levering van het type 603 en de transfert van oudere motorwagens type 553 en 554 naar Haine-St-Pierre. Geleidelijk aan wordt de inzetreeks afgebouwd en in 1962 bleven er nog slechts 6 diensten over: de typen 16 verzekerden op dat ogenblik vooral de lokale treinen ten noorden van de stelplaats naar Braine-le-Comte, Geraardsbergen, Manage en Luttre. Andere bestemmingen waren Soignies, Erquelinnes, Ecaussines en Edingen.

Na deze zomerregeling zou de inzet door de levering van de nieuwe diesellocomotieven zeer snel afgebouwd worden: tijdens de volgende winterregeling waren er maar 3 machines type 16 nodig voor de dienst en enkele maanden later werden de laatste stokers te Haine-St-Pierre definitief aan de kant gezet.

Stelplaats St-Ghislain :

Deze stelplaats is de laatste die dadelijk na de bevrijding met deze machines in aanraking kwam en ook een vrij uitgebreid bestand uitbouwde. Voor de reizigersdienst had St-Ghislain enkel de typen 16 in depot en met 10 machines in zijn bestand werden 6 plandagen gereden. De inzet was vrij uitgebreid: ze reden alle lokaal treinen tussen Mons en Quévy, bereiken ook nog Quévrain, Fauroelx en Erquelinnes. Verder waren er een aantal lokale diensten in de kolenstreek naar Dour en Roisin. Via Tertre werd Ath bereikt, via Blaton ging het ook naar Bernissart en eerste uitstap was een trein naar Geraardsbergen. Deze reeks bleef tot in 1952 ongewijzigd bestaan en vanaf deze datum werd ze nog verder uitgebreid tot 8 inzetdagen.

Deze uitbreiding veranderde weinig aan het inzetschema, er kwamen wel twee nieuwe bestemmingen bij: Tournai werd éénmaal per dag bereikt, Ronsedaarentegen werd verschillende keren door het type 16 aangedaan. Vanaf 1960 zouden een aantal diensten overgenomen worden door de motorwagens type 605 die op dat ogenblik in Haine-St-Pierre in depot kwamen.

Deze diensten bleven bestaan tot in 1962, doch op dat ogenblik kwamen de eerste diesellocomotieven naar St-Ghislain. De laatste inzetreeks voor de aflossing was daarentegen nog steeds zeer uitgebreid en voorzag thans diensten op de verbindingen naar Quévrain, Ath, Lessines, Tournai, Blaton / Bernissart, en Fauroelx. Vanuit Quévrain werd nog driemaal de grens overgestoken tot in het Franse Blanc Misseron. Het daggemiddelde lag op dat ogenblik nog op 127 km. Tijdens de volgende winterregeling verdwenen de typen 16 uit St-Ghislain.

Stelplaats Berchem :

Vanaf 1947 ouden ook de zwaarst beschadigde machines hun herstelling achter de rug hebben en zou bij het type 16 een hoog aantal reserve-locomotieven ontstaan. Hierdoor kon Berchem als nieuwe stelplaats aangeduid worden. De Antwerpse stelplaats zou een bestand met 6 à 7 machines uitbouwen en een inzetreeks met 4 inzetdagen zien ontstaan. Voor de doorgaande diensten waren er de typen 7 en vooral 64 bedrijvig, maar de rol van het type 16 lag vooral in de lokaal treinen. Hoofdverbinding in deze inzet was de verbinding Lier – Kontich waar alle treinen door het type 16 gesleept werden. De rest van de diensten was ondergeschikt: de machines werden gebruikt voor enkele treinen naar Lier, maar vooral voor de personeelstreinen in de Antwerpse haven. Gedurende één plandag werden ze gebruikt voor rangeringen te Antwerpen-centraal, een tweede bij de wagenwerkplaats te Antwerpen-noord. Deze “mindere” taken werden nog uitgebreid met enkele lokale goederentreinen in het havengebied.

Daar deze machines niet voorzien waren voor deze inzet, konden ze elders beter gebruikt worden voor zwaardere diensten en eind 1952 vormden een deel van deze locomotieven het nieuwe bestanden te Ath. Enkele typen 16 bleven nog even te Berchem en verzekerden in een twee dagen tellende reeks de treinen Lier – Kontich. Eind 1953 werden ze ook hier vervangen.