

**De keuze tussen elektrische en dieseltractie ... of nieuwe stoomlocomotieven**

**De keuze viel op het laatste**

**De Bouw van de Onafgewerkte**  
**Duitse “Kriegslocomotieven” was goedkoper**  
**en hielp de Belgische industrie**

*Julien CASIER*

*Spoor Gazet*  
*Extra nr 8A*



# Voorwoord

Toen ik ongeveer dertig jaar geleden het boek voorbereidde over de stoomlocomotieven type 25 (en 26), was het niet moeilijk om de vele mensen te bedanken die me hiermee geholpen hadden. Ik denk hier aan Robert Huysman, Maurice Hennequin, maar ook aan André Dagant, Charles Oscinbergh en Maurice Have-lange. Ik kon ze nog in levende lijve mijn dankwoord geven. Ook de vele fotografen kon ik nog persoonlijk of via een brief mijn dank overbrengen.

Dit is nu niet meer mogelijk. Deze ganse rij van spoorwegpioniers heeft het spoorwegtoneel definitief verlaten. Maar toch wil ik hen hier - postuum - nog-maals dank zeggen voor de erfenis aan foto's, teksten, documenten en persoonlijke herinneringen.

Nu moeten we ons tevredenstellen met het aanzienlijke archief van de spoorwegen dat zich – door de opkomst van Train World – steeds verder uitbreidde en perfectioneerde. Een ganse nieuwe generatie heeft hieraan gewerkt en de laatste jaren werden deze - door hun pensionering - al vervangen door een aantal nieuwkomers, die zich met hart en ziel op dezelfde wijze het archief verder uitbouwden.

Tussen de tijd van Féron en Johan Thijs en de (amateuristische) ciné-fotografische dienst. Die in moeilijke omstandigheden werkte met enkele mensen, gaat een enorme bewondering uit hoeveel (unieke) foto's in deze periode gemaakt zijn. De werking heden ten dage is in schril contrast met deze beginperiode.

We kunnen het niet nalaten de N.M.B.S. te bedanken om zich – naast hun kerntaak om treinen te laten rijden – nog zo begaan te voelen met hun eigen geschiedenis.

Ook talrijke andere archieven werden geraadpleegd,

vooral dat van de T.S.P., dat door de vroegere ploeg van “Op de Baan” samengesteld en uitgebouwd werd, met hier vooral Jean-Luc Vanderhaegen als baanbreker. Het jarenlange werk van ir. Vandenberghe zorgde voor het bewaard blijven van veel “nieuwe” oude documenten

Al deze elementen werden gebruikt bij het samenstellen van deze beide extra's van de Spoor-Gazet. Ondanks alles was het aantal gegevens van deze interessante machines toch vrij beperkt. Veel bestanden stammen dan ook uit hun oorsprongsland Duitsland. En hier zijn de vele publicaties van Eisenbahn Kurier en meer bepaald Hans-Jürgen Wenzel een leidraad geweest.

Maar dit artikel is anders: van deze minder bekende machines zijn er veel minder foto's ter beschikking

en wordt het meer een leesboek dan (ook) een foto-boek. Maar ik heb geprobeerd het zoveel mogelijk te illustreren. Dit leidde tot het feit dat ik ook soms opnames van mindere kwaliteit heb gemaakt, bij gebrek aan beters. Hier een hartelijke dank aan de fotografen die deze machines illustreren. Hun namen worden bij de foto's vermeld.

En dan wil ik nog veel andere bekende en onbekende mensen bedanken voor het verzamelen en ter beschikking stellen van hun documentatie.

Deze beide typen locomotieven kregen een levendige interesse in deze naoorlogse tijd, vooral omdat ze actief waren op de mooiste lijnen van het net, namelijk de verschillende verbindingen in de Ardennen. Spijtig is wel dat door de vroegtijdige schrapping, samen met het feit dat het geen “Belgische” locomotieven waren, geen enkele locomotief bewaard is gebleven en dat men noodgedwongen buitenlandse moest importeren en een Belgische update kreeg.

25.003 te Latour in juli 1955

Foto Philippe PRIRNAY





# Inleiding

De chaos na de Eerste Wereldoorlog was groot; men had een groot deel van de aanwezige locomotieven moeten afstaan als vergoeding van de geleden schade bij de geallieerden. En verder was er een algemeen verbod dat de Duitse industrie oorlogsgevoelige onderdelen (en daar hoorden ook treinen bij) mocht bouwen of zelfs ontwerpen.

Hiervan maakte de eengemaakte staat, samen met het leger, gebruik om dringend tot deze fusie van de bestaande (privé)spoorwegmaatschappijen te komen. Opnieuw zouden de Pruisische Spoorwegen de leiding krijgen in deze gesprekken. Op 1 april 1920 werd dan de "Reichsbahn" opgericht, maar de acht maatschappijen bleven onafhankelijk. Er werden diverse oudere "Länderbahnlokomotieven" verder gebouwd, waaronder vooral de P8, maar ook bijvoorbeeld de beroemde Beierse S 3/6.

Intussen was de KPEV al begonnen met de bouw van een eerste locomotief uit dit standaardprogramma, de P 10 - een mikadolocomotief (asindeling 1'D1') voor de snellere en zwaardere reizigerstreinen tussen de Duitse grootsteden. En steeds meer en meer drongen de Pruisische Spoorwegen hun wil op om "hun" programma te aanvaarden

en dat grootscheepse vernieuwingsprogramma zorgde voor een financieel debacle en verschillende maatschappijen moesten steun vragen aan de staat.

Omdat het systeem niet werkte, besliste men om alle maatschappijen te nationaliseren en onder staatsvoogdij te plaatsen. Dit werd op 15 februari 1924 beslist en deze nieuwe staatsmaatschappij zou op 30 augustus 1924 van start gaan, onder de naam "Deutsche Reichsbahn Gesellschaft".

Na de P 10 – die na een herindeling van de nummering onder één enkele vorm de reeks 39 werd – zouden voor het verkeer op de hoofdlijnen slechts twee locomotieftypes voorzien worden: de reeks 01 voor de reizigersdienst en de reeks 44 voor de goederendienst. Het waren beide zware driecilinderlocomotieven, een systeem waar men grootchalig voor koos in plaats van viercilinderlocomotieven die in andere landen de voorkeur kregen. Van beide bouwreeksen kwamen de eerste exemplaren in 1924 op de sporen. Voor het resterende verkeer zou men vooral voor tenderlocomotieven kiezen en hiervan kwamen verschillende types in bedrijf. De reeksen 64 en 86 zijn hiervan de bekendste.

Gedurende een vijftal jaar bleef men inzetten op dit systeem, maar toen bleek dat er geen nood was aan deze extreem zware machines op alle lijnen. Op een groot aantal belangrijke zijlijnen wilde men de snelheid en ook de treinlast optrekken en hiervoor had men een locomotief nodig met een vermogen gelegen tussen de 01 (en voor de goederendienst 044) en de tenderlocomotieven en zo ontstond een afgeleide van de 01 met slechts twee cilinders. Dit werd de reeks 03, die vanaf 1930 geleverd werd. Voor de goederendienst zette men deze stap nog niet. Hier kwamen oudere "Länderbahn"-machines tot inzet die door hun moderne opvolgers verdrongen werden.

En dan moeten we opnieuw een vijftal jaar wachten. Hitler was na de crisis van 1929 aan de macht gekomen en hij stelde een drastisch relanceplan op voor de wegwijnende metaalnijverheid. Alle oude locomotieven moesten snel vervangen worden door nieuwe machines.

Het eerste wat hij deed, was een aantal "propagandareeksen" bouwen die de grootheid van het Duitse Rijk moesten onderstrepen. De machtige, gestroomlijnde locomotieven – de beperkte reeksen 05 en 06, maar vooral zwaardere versies van de 01 en 03 met stroomlijning – ontstonden en werden vanaf 1935.

De goederendienst bleef voorlopig achterwege, maar daar de metaalnijverheid verder achteruitging, moest het nazi-regime hier toch aandacht aan schenken. Nochtans was hier weinig eer uit te halen.

In 1937 begon men dan met de planning van een lichtere versie van de reeks 044 met slechts twee cilinders en in de

vorm van de reeks 050. Eigenlijk is de redenering hier niet dadelijk te vatten. Men voorzag vanaf het begin van de ontwikkeling ongeveer 2.500 locomotieven, die echter niet nodig waren. Het aantal oude Pruisische (goederentrein) locomotieven was beperkt en er was al een belangrijk overschot aan eenheidslocomotieven, gebouwd vanaf 1926. Een tenderlocomotief van de reeks 86 voldeed aan alles wat de 050 aanbood.

En in de nabije toekomst zou het aantal stoomlocomotieven verminderen door het indrukwekkende plan om de interstedelijke diensten door snelle dieselmotorwagens te verzekeren.

Natuurlijk was er één element: de Duitse (staal)industrie had immers een belangrijke injectie nodig. Maar was men in 1937 al een volgende oorlog aan het voorbereiden?

De kenmerken die de locomotief moest hebben waren duidelijk: hij moest op alle mogelijke sporen kunnen rijden, dus de aslast moest zo klein mogelijk zijn, liefst onder de 16 ton.

De ontwikkeling verliep in een sneltreinvaart, dit ondanks het feit dat het niet zomaar een vereenvoudigde versie van de zware reeks 044

Al in 1939 kwam de machine van deze "baureihe" 050 op de sporen. Bijna alle Duitse constructeurs werden ingeschakeld; er waren immers geen andere bestellingen te noteren.

Maar op dat ogenblik was de dreiging van een nieuwe (wereld)oorlog al meer dan latent aanwezig en begon men zich hierop voor te bereiden. Er moest ook in Duitsland een meer doorgedreven oorlogsmachine ontstaan. Al bijna



voor de eerste levering werden de ontwerpen gemaakt om nog een eenvoudigere locomotief te bouwen volgens het lopendebandsysteem, in nog indrukwekkender aantallen.

Ondertussen was de metaalindustrie ook al omgeschakeld naar het vervaardigen van wapens en militair materiaal. Dus de capaciteit zou in de volgende jaren dalen.

Al dadelijk na de inval in de omliggende landen keek men uit naar

Mijn allereerste kennismaking met een stoomlocomotief tijdens de zomer van 1973 en nog één van mijn mooiste foto's, hier bij het buitenrijden van Eschweiler (nabij Aachen). De stelplaats Stolberg was geruime tijd – tot in 1976 – het bolwerk van de reeks 50

Maar wat volgde was minder leuk. Dadelijk na de foto stapte ik snel in de auto om wat verdere bijkomende foto's te nemen. Maar een paar kilometer verder "HALT POLITZEI" en een boete voor overdreven snelheid. En toen nog dadelijk cash te betalen. Daar ik niet zoveel op zak had, moest ik de auto achterlaten en een kilometer verder aan een bank het geld opvragen en terug naar de auto. Dus geen verdere stoomlocomotieven die dag.

Foto Julien CASIER

mogelijkheden om het aantal locomotieven per maand terug op te drijven. En dadelijk werd in België - maar ook in andere landen - gezocht naar bedrijven die ingeschakeld konden worden in de productie. In principe ging het hier om handelsovereenkomsten en niet zozeer om een verplichte bouw. De normale prijzen voor de aangesproken bedrijven werden aangehouden. Wel werden veel onderdelen dadelijk vanuit Duitsland ingevoerd, zodat de werkelijke winst beperkt bleef.

En hier begint dan het verhaal van dit boek, dat uiteindelijk ook leidde tot Belgische machines van dit type, stof genoeg voor het volgende verhaal.



Een dienst die in de beginjaren zeventig nog vrij frequent voorkwam - met een tweetal treinen per dag in stoomtractie - was de pendeldienst tussen Aachen-West en Montzen.

Links de 051 338-2 omstreeks 19075 met een buurtgoederentrein vanuit Stolberg in het Belgische station Raeren.

Foto Henri CHAUVEHEID

# De bestelling van de reeks 050

... de Belgische industrie kon (of moest) meewerken

De bestelling van de eerste ongeveer 000 locomotieven van deze reeks 050 werd midden 1938 toegekend aan bijna alle bestaande locomotiefbouwers, twaalf in totaal. Vermelden we wel dat ook een Oostenrijks bedrijf - Florisdorf in Wien - hierbij betrokken was, maar dit land was op dat ogenblik al geannexeerd en behoorde tot het "Duitse Rijk".

De vier grootste bedrijven - Henschel, Krupp en Krauss-Maffei, samen met Florisdorf - konden hun eerste locomotieven al in de loop van 1939 afleveren, dus ruim voor het begin van de vijandelijkheden. Bij de inval in Polen – aanleiding tot het tweede wereldconflict – konden deze nieuwe machines al dadelijk ingezet worden en hun kunde bewijzen.

Tijdens de volgende drie jaar zouden de Duitse fabrieken in totaal 2.899 eenheden in dienst stellen. Een overzicht wordt in onderstaande tabel gegeven. Maar zoals al aangehaald zou de toestand veranderen: de Duitse bedrijven werden voorzien van de bouw van de werkelijke oorlogslocomotieven – de reeks 052. Dit samen met de aanmaak van militair

oorlogsmaterieel. In 1941 waren de plannen voor deze "nieuwe" locomotief al ver gevorderd en zou men de reeks 050 stapsgewijs aanpassen en ontstond de 050 UK (Ubergangs- kriegslokomotive). En zo ontstond dan de reeks 052. De getallen in de onderstaande tabel variëren in een beperkte mate van bron tot bron, omdat van 1942 de 50 UK geleidelijk

overging in de 052, maar dat ze nog bij de reeks 50 meegerekend werden.

Dus eind 1941 werd er een bestelling opgemaakt voor de Belgische bedrijven. De werkelijke omstandigheden van deze transactie zijn niet duidelijk. Er werden in principe 200 machines besteld in twee offertes en de Belgische industrie zou een gemeenschappelijk bod gedaan hebben en zelf een verdeling onderling doorgevoerd hebben. Andere berichten geven een grotere bestelling aan, die later omgebogen werd naar de reeks 52 (en die het Belgische type 26 werd). Dit lijkt minder waarschijnlijk, omdat bij deze (latere) bestelling een gelijk aantal ma-

Constructeur	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	Tot.
<i>Henschel</i>	85	190	155	220							650
<i>BMAG</i>		58	176	136							370
<i>Florisdorf</i>	39	146	92	91							368
<i>Krupp</i>	52	74	110	76	25						337
<i>Krauss-Maffei</i>	42	42	49	154	30						317
<i>Borsig</i>		91	56	32							179
<i>Orenstein &amp; Koppel</i>		12	33	33	77	2					157
<i>Skoda</i>			60	80							140
<i>Schichau</i>		28	60	47							135
<i>Jung</i>			50	55							105
<i>DWM</i>			10	62							72
<i>Esslingen</i>				69							69
<i>Cockerill</i>					26	15	1				42
<i>Tubize</i>					29	9					38
<i>Haine-Saint-Pierre</i>					28						28
<i>La Meuse</i>					9	7	1	5	2	2	26
<i>Anglo-Franco-Belge</i>					26						26
<i>Couillet</i>					22	2					24
<i>Energie</i>					16						16
<i>CKD</i>				3	32						35
<i>Ostrowiec</i>					15	15					30
<b>Totaal</b>	<b>218</b>	<b>641</b>	<b>851</b>	<b>1058</b>	<b>335</b>	<b>50</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3164</b>

chines per bouwer voorzien werd.

Verder waren de aangereikte plannen ook niet die van de oorspronkelijke machines, maar lagen ze tussen de echte 050 en de 050 UK. Zo hebben we diverse kleinere aanpassingen, het meest zichtbare in het vereenvoudigde machinistenhuis met slechts één zijvenster (twee voor de originele 050). De bouw werd opgestart in de loop van 1942 en de eerste machines werden midden 1943 afgeleverd.



Twee van de laatste diensten van de reeks 050 in de (onmiddellijke) omgeving.

De 050 113 komt vanuit de stelplaats van Stolberg en passeert te Aachen)Hbf in augustus 1974 richting Aachen-West

De 050 868-8 in het spoorwegmekka van Rheine in juni 1975

Foto's Julien CASIER

# De technische kenmerken

... aanpassing van de zware 044 of een nieuw ontwerp

Maar laten we even kijken naar de kenmerken van deze machines. Wel moet dadelijk aangestipt worden dat de typen 25, zoals ze later in België zouden worden, onderling sterk van elkaar afwijken. We beschrijven dan ook de versie zoals deze (algemeen gesproken) afgeleverd werd. De afwijkingen die optraden bij de machines die bij de bevrijding buitgemaakt werden, worden bij

de desbetreffende machine aangehaald.

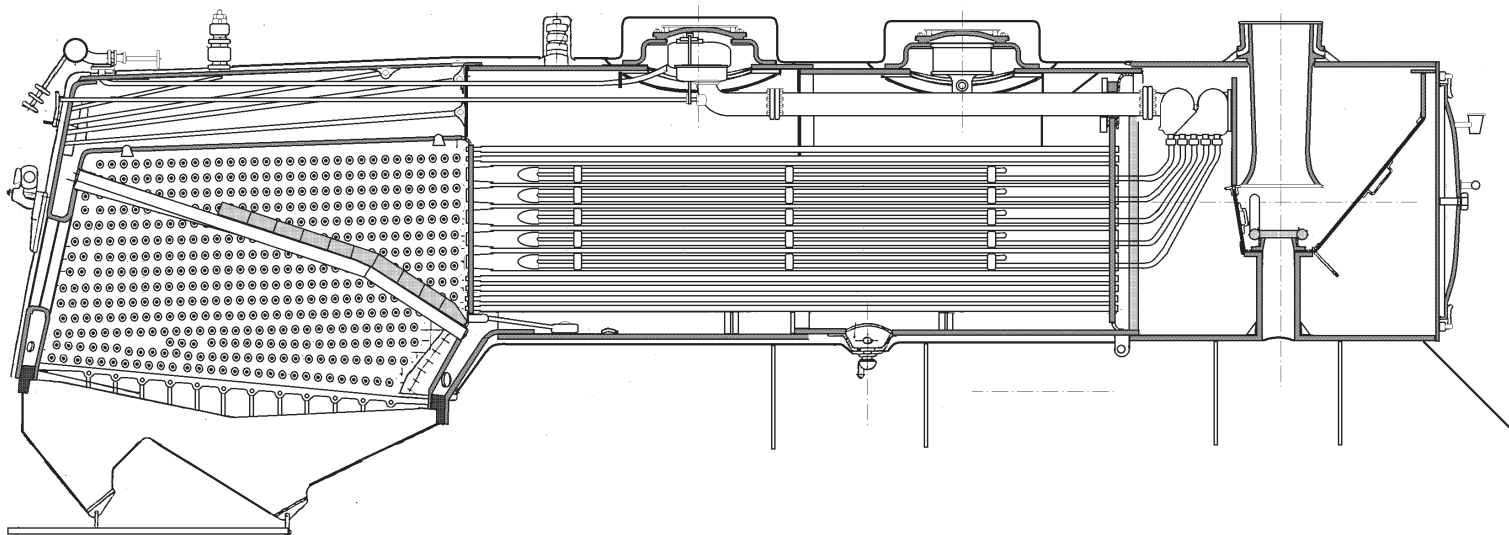
In de eerste plaats: de keuze voor een “Decapod” (asindeling 1'E met vijf gekoppelde assen) boven een “Consolidation” (asindeling 1'D met vier gekoppelde assen) is in Duitse ogen heel normaal. Men had trouwens al jaren geleden gekozen voor machines met vijf gekoppelde assen, zoals de G10 (ons later type

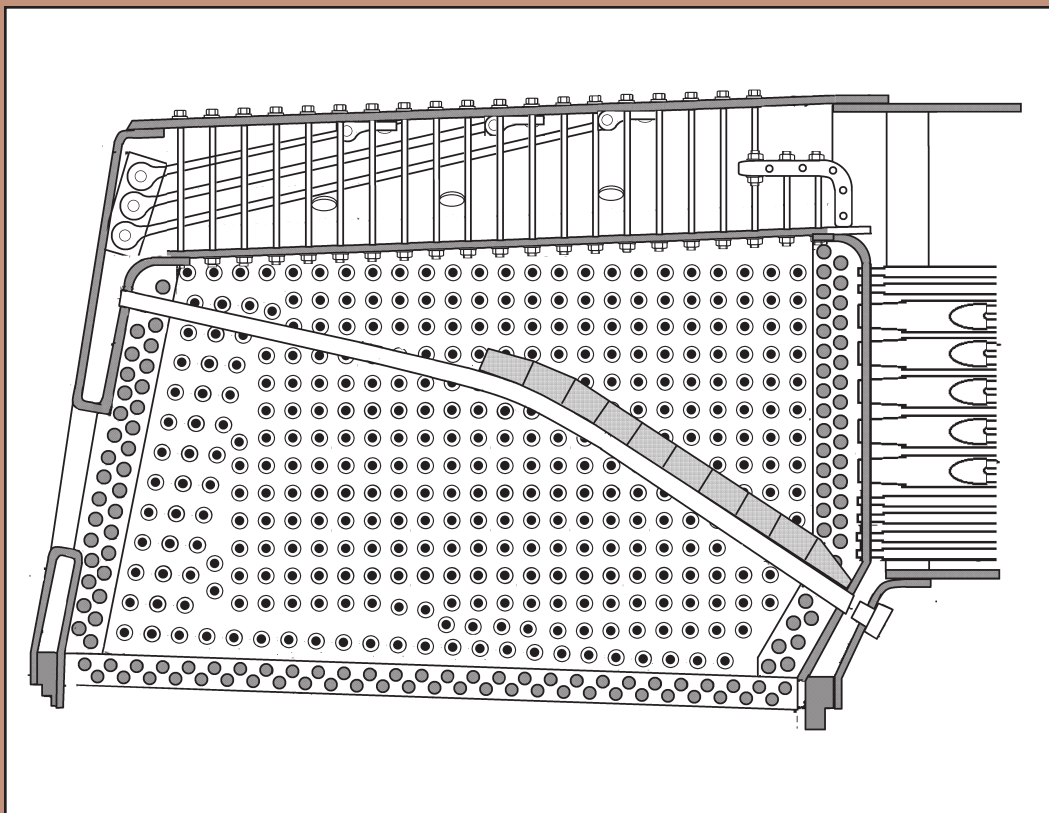
90) met tender of de T 16 (ons type 98) in tenderversie. Men had ook de oplossing gevonden waardoor deze machines ook betrekkelijk krappe bochten konden doorlopen.

Verder was de aslast ook beter verdeeld en dus lager. Op het zwaarste punt van de locomotief – de haard – had men een extra as.

Verder was de zware uitvoering – in de vorm van de 044 – die het voorbeeld moest vormen ook van hetzelfde type.

Dus toog men in de loop van 1938 aan het werk. Henschel werd aangeduid om de studie van deze “aangepaste” locomotief uit te voeren. De optie was om zowat alles met één derde in te krimpen.





In eerste instantie zou men uitgaan van de reeks 044 om zoveel mogelijk onderdelen te gebruiken, maar al vlug stapte men hiervan af. Natuurlijk bleven alle hulptoestellen en appendages van het eenheidstype, maar daar bleef het bij. De rest werd een volledig nieuw ontwerp.

Qua ketel behield men het algemene concept, eigen aan de naoorlogse eenheidslocomotieven: het was een ketel met halfdiepe, licht uitspringende vuurhaard. Daar de haard boven het chassis geplaatst moest worden, lag deze ketel vrij hoog. De hartlijn bevond zich 3.050 mm boven de spoorstaaf. De

keteldruk werd bepaald op 16 bar, een standaardwaarde voor de Duitse stomers.

### **De haard :**

Voor de haard had men de 4,73 m<sup>2</sup> van de (zware) reeks 044 verminderd tot 3,89 m<sup>2</sup>. Dit had men verkregen door de lengte van 3 012 mm (044) terug te brengen op 2 542 mm. Ook de breedte werd licht verminderd met 40 mm tot 1.532 mm. De standaard roosterstaven konden hierdoor nog gebruikt worden.

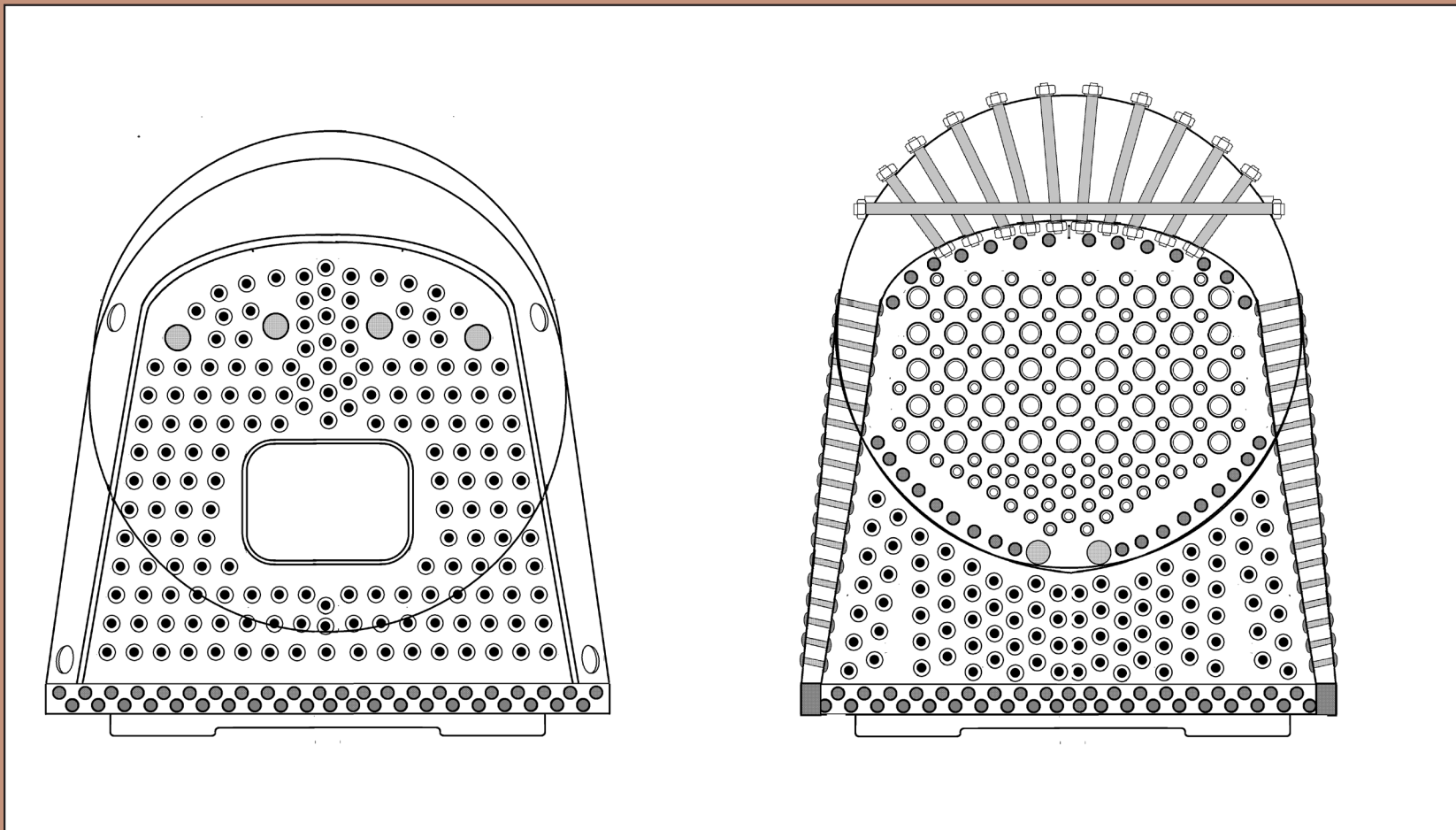
Het rooster helde naar voren af om de steenkool gemakkelijker te kunnen ver-

delen over deze toch wel grote lengte van het rooster. De hellingshoek bedroeg 10°.

De eigenlijke haard was nog klassiek opgebouwd en verbonden door middel van klinknagels, dus niet gelast. Deze bestond uit drie platen: de zijplaten en hemelplaat vormden één geheel. De achterplaat was aan de randen over 200 mm omgebogen en schoof in de zijbeplating. Beide platen waren 10 mm dik. Vooraan was er de pijpenplaat, waarvan de dikte van 10 mm onderaan tot 15 mm ter hoogte van de pijpen bedroeg. Ook hiervan was de rand 200 mm omgebogen - naar voren - en schoof ook in de zijplaten. De vuurhaard was volledig in staal. De hemelplaat helde licht naar beneden richting machinistenhuis. De afstand tussen hartlijn en bovenzijde van de haard had een waarde van 360 mm vooraan en 280 mm achteraan. De breedte van de uitspringende haard was onderaan 1.532 mm en 1.412 mm bovenaan. De inwendige lengte van de haard bovenaan was 2.410 mm.

Ook de vuurkistmantel was uit drie delen vervaardigd: ook hier vormden de zijplaten en de volledig gebogen hemelplaat - ketel volgens het cramptontype - één geheel. Hierin schoof de achterplaat en deze werden ook hier door middel van klinknagels met elkaar verbonden. Vooraan was er onderaan de zadelplaat die de aansluiting verzekerde met de langsketel. Al deze platen hadden een dikte van 14 mm. Ook hier helde de hemel licht af naar achteren, dit met een hoogteverschil van 80 mm.

De verankering tussen beide delen – de vuurkist en de vuurkistmantel – gebeurde op verschillende manieren. Onderaan was er het kader uit smeedstaal. Dit werd met de twee delen verbonden



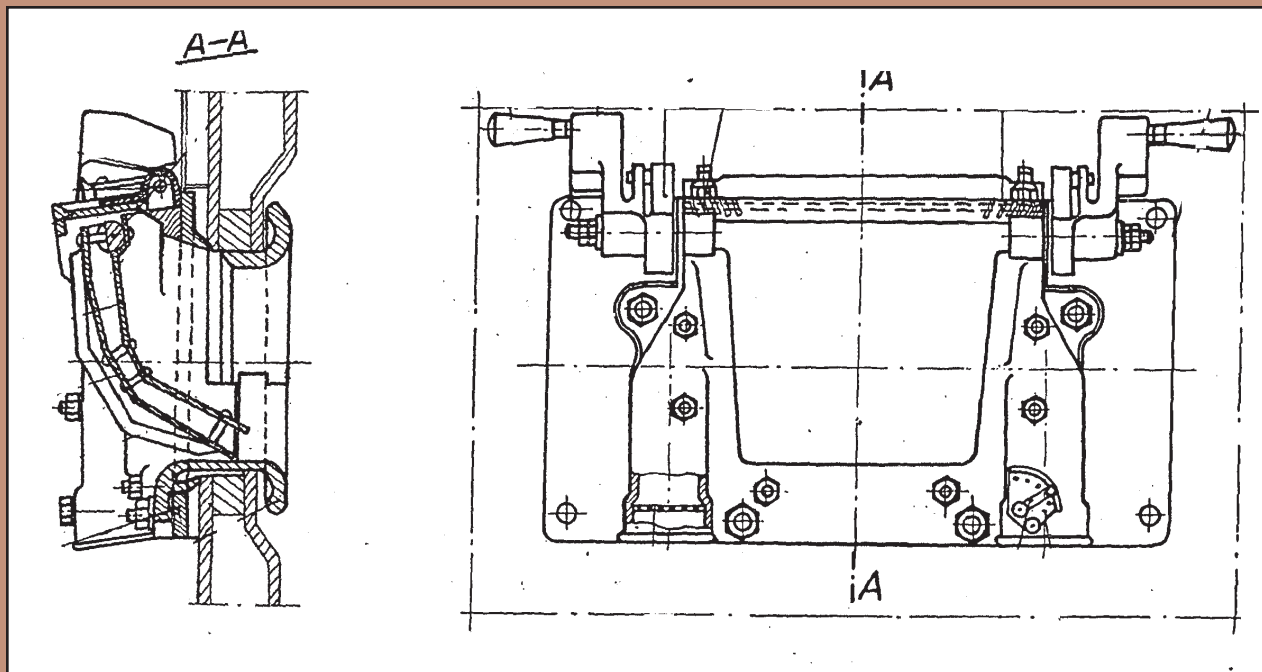
door een dubbele rij - van elkaar verschoven - klinknagels.

Tussen de zijwanden waren er de steunbouten van twee verschillende types: in het midden van de beplating waren het voornamelijk vaste steunbouten (1). Deze waren over de ganse lengte doorboord, zodat men bij een breuk dit dadelijk kon opmerken door een water- of stoomstraal. Deze werden in de platen ingeschroefd en dan

gelast.

Aan de randen en op plaatsen waar de uitzetting het grootst was, werden beweegbare steunbouten (2) gebruikt. Deze werden – zoals de starre bouten – aan de haardzijde ingeschroefd en vastgelast. Aan de buitenzijde hadden ze een bredere kop die tegen de buitenbeplating kwam. Om het geheel waterdicht te krijgen, werd een metalen kapje hierover gelast.

De beide hemelplaten werden met elkaar verbonden door zware, radiaal aangebrachte hemelankers. Er waren in totaal 19 rijen van elk tien vaste ankers. Deze staven hadden een diameter van 26 mm. De grootste afstand. Vooraan waren er nog twee bijkomende, vlottende ankers. Deze waren aan - per twee - aan een beugel vastgemaakt. Deze beugels steunden enerzijds op de laatste rij vaste ankers, aan



Deel 2 :De stoomlocomotieven type 26

de andere zijde op de haard. Met deze opstelling was het opvangen van de uitzetting van de haard beter op te vangen. Verder waren er nog in twee rijen van tien en vier dwarsankers aanwezig.

Als laatste waren er ook trekstangen tussen de achterplaat en de hemelplaat van de vuurkist. Hiervoor waren zware stavenprofielen aan beide platen vastgeklonken. Tussen beide profielen waren dan drie (beweegbare) stangen gemonteerd. In totaal waren er zo zes rijen dergelijke ankers voorzien.

Verder was er de vuurbrug, gevormd uit een aantal vuurvaste stenen. Deze moest ervoor zorgen dat de koude lucht - bij het openen van de stookdeur - niet dadelijk naar de pijpen geleid werd en

voor een thermische schok kon zorgen. Deze stenen rustten enerzijds op zware profielen tegen de zijbeplating, anderzijds op vier kookbuizen. Deze werden schuin opgesteld tussen de pijpenplaat en de achterplaat.

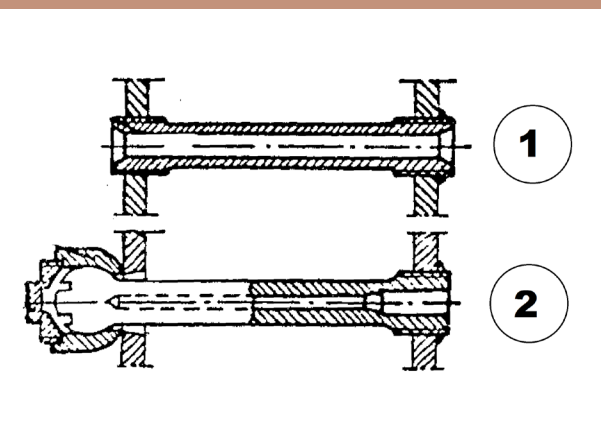
Vermelden we dat de haard een verwarmend oppervlak had van 15,90 m<sup>2</sup> waarvan er m<sup>2</sup> voortkwam van de kookbuizen.

De stookdeur kon al draaiend - via een horizontale as - manueel naar boven weggeklapt worden en kon in de open stand vastgezet worden. Ze had ook een stand voor de naverbranding van de rookgassen. Hierbij kon de deur in een licht geopende stand vastgezet worden, zodat er een beperkte hoeveel-

heid lucht kon binnenstromen om de verbranding boven de laag kolen te verbeteren en de hoeveelheid zwarte rook te verminderen.

Het rooster was van het klassieke type. Het was in de lengte in tweeën onderverdeeld en uitgerust met twee rijen gietijzeren roosterstaven. Er waren twaalf staven per rij. Deze konden via een hefboom in het machinistenhuis bediend worden (schudrooster), zodat de assen verwijderd werden. Er was geen kiprooster voorzien om grotere stukken samengekoekte assen te verwijderen.

De asbak was gelegen boven de laatste drijf-as en bestond uit twee compartimenten aan weerszijden van deze as. Het leegmaken gebeurde met behulp van twee afzonderlijke kleppen aan weerszijden van deze as. Verder waren er openingen voor de luchtaanvoer naar

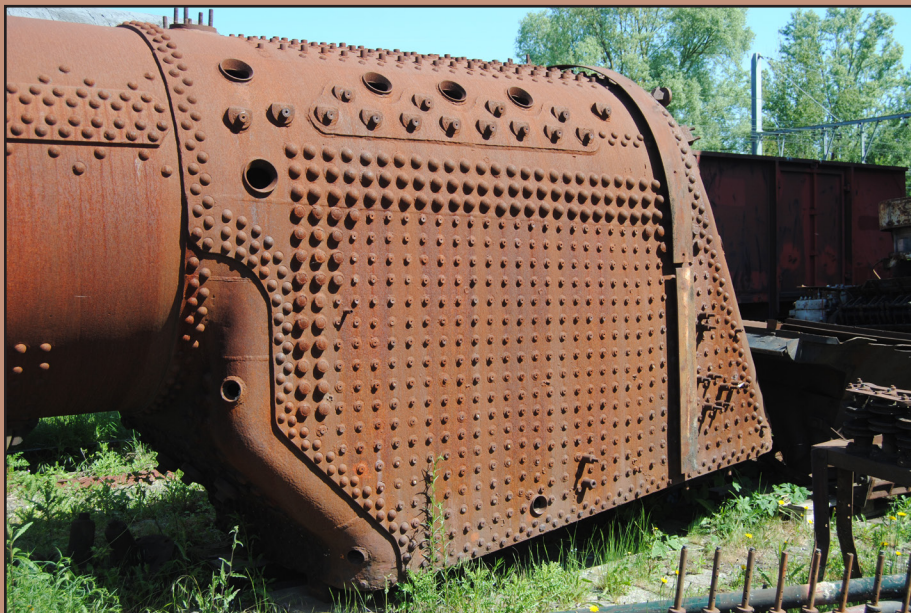
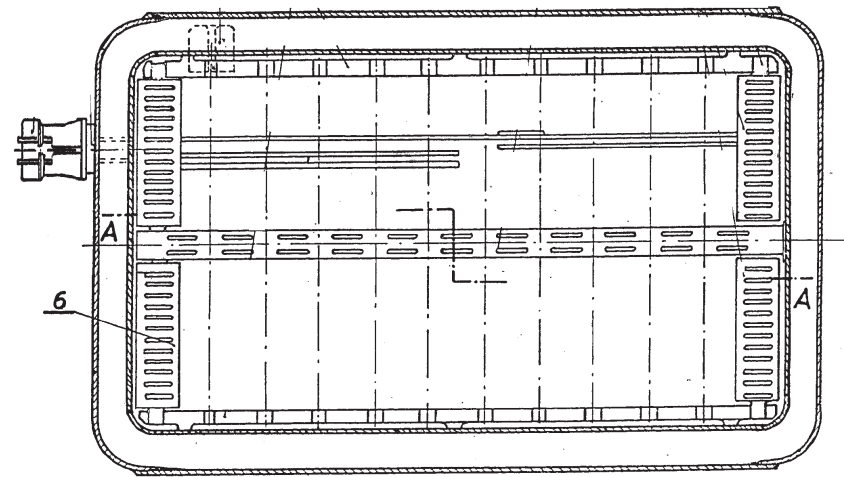
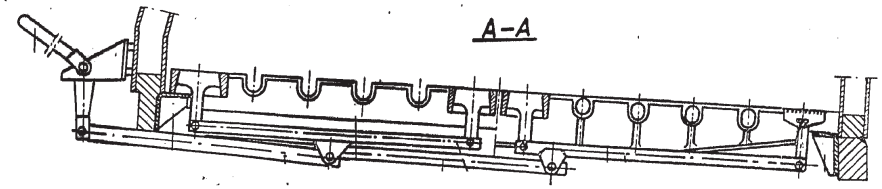
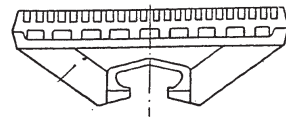


het rooster. De doorgang van deze lucht nam – in verhouding tot het roosteroppervlak – ongeveer 40% in.

### **De langsketel:**

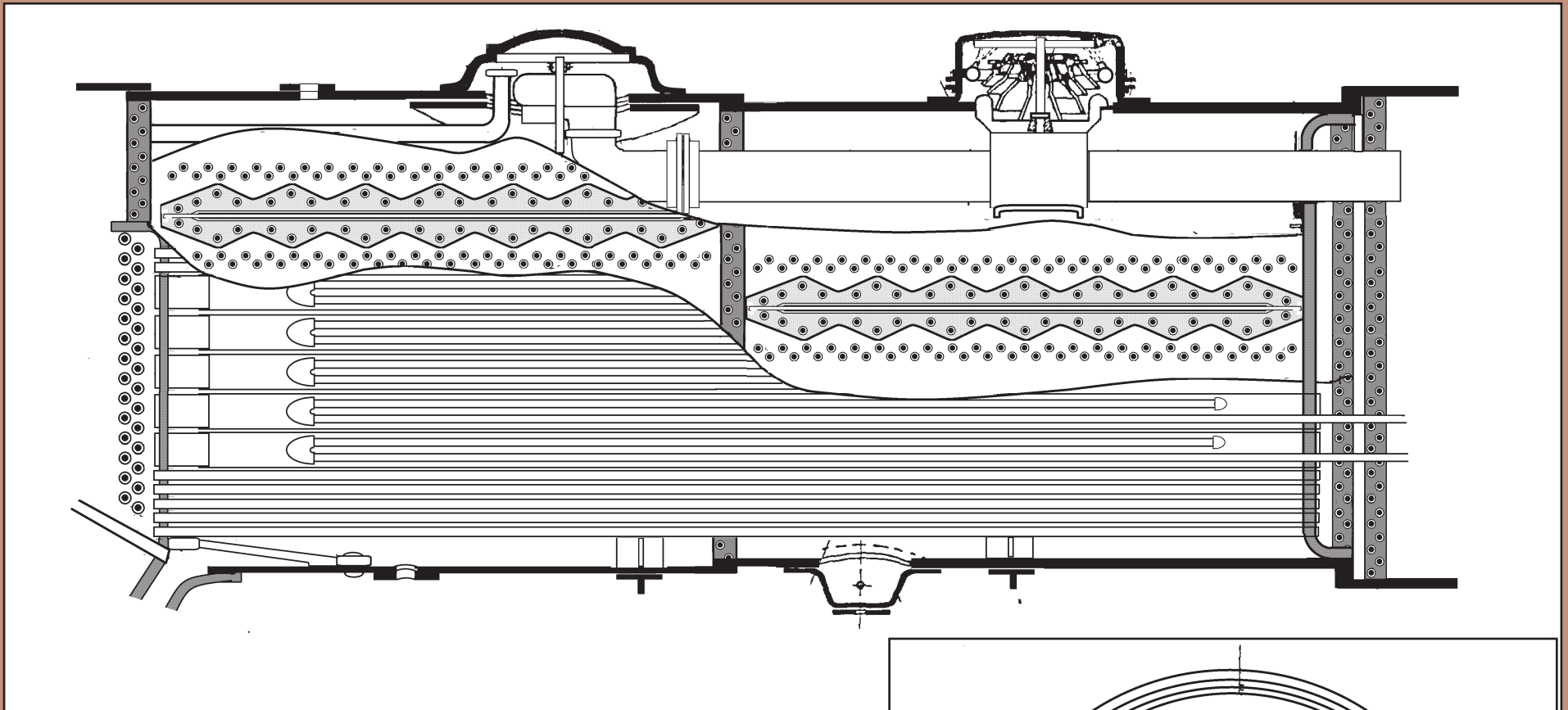
De langsketel die vooraan aansloot op de vuurkistmantel werd gevormd door twee segmenten, waarvan de plaatdikte 14 mm bedroeg. Het eerste - voorste segment schoof in het tweede en had een buitendiameter van 1.672 mm. De overlapping bedroeg mm en beide segmenten waren door middel van een dubbele klinknagelverbinding met elkaar verbonden. De klinknagels van beide rijen waren onderling verschoven. Ook het tweede segment, met een buitendiameter van 1.676 mm, was in de vuurkistmantel ingeschoven en met een gelijkaardige verbinding bevestigd.

Tussen dit segment en de pijpenplaat waren er onderaan nog acht klampijzers aangebracht.



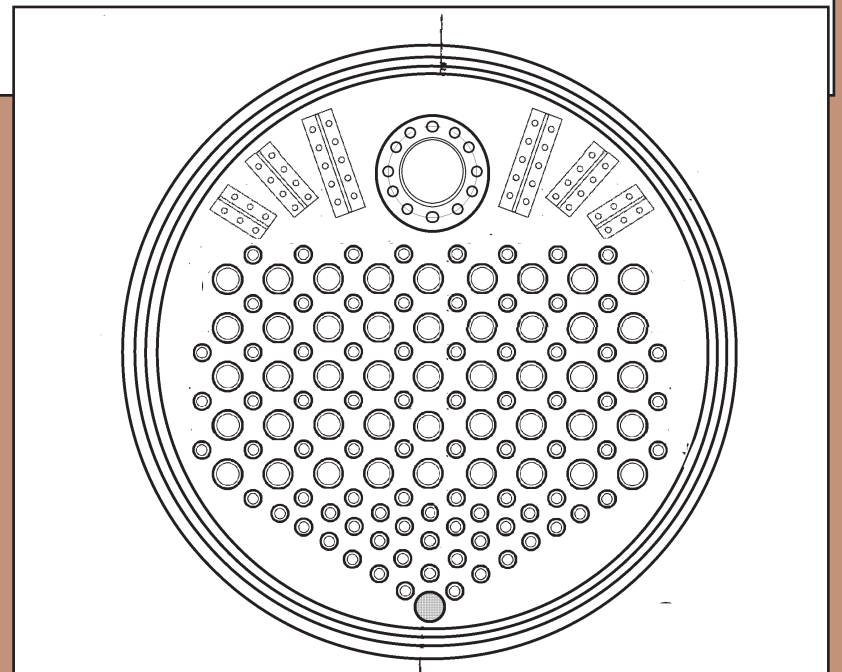
Beide segmenten werden gesloten door middel van een dubbele stripnaad, waarbij de binnenste plaat een dubbele breedte had ten opzichte van de buitenliggende. Beide stripnaden lagen in het bovenste gedeelte en waren onderling ongeveer 90° verschoven.

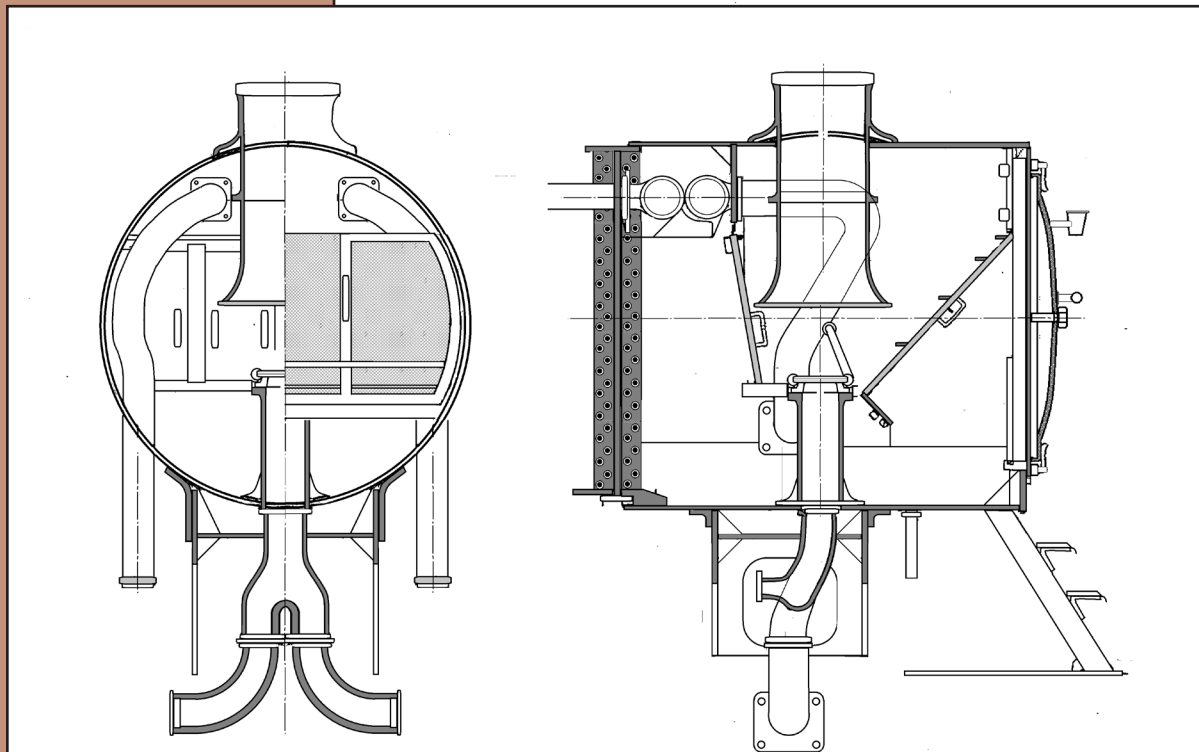
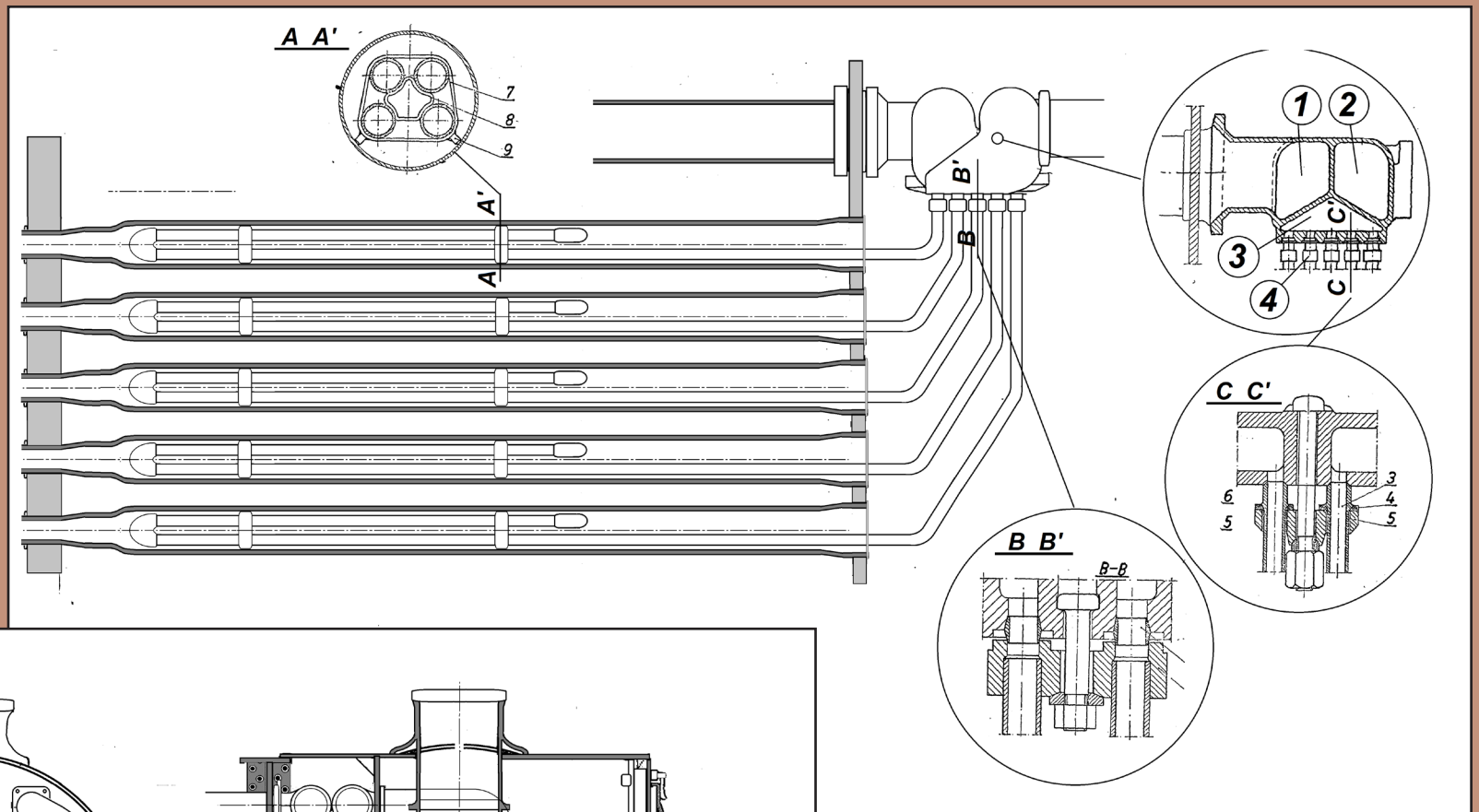
De stoomdom – met een diameter van mm – was vooraan op het tweede segment, op mm achter de voorzijde ervan. De hoogte ten opzichte van de bovenzijde van de langsketel was slecht mm. Een tweede, gelijkaardige dom, waar het voedingswater binnengebracht werd, was gelegen in het midden van het eerste segment.



De voorste pijpenplaat had een dikte van 26 mm. De rand was naar voren omgebogen en op dezelfde wijze met een dubbele, verschoven klinknagelverbinding vastgezet. Hierop sloot ik dan de rookkast aan. De afstand tussen beide pijpenplaten had een waarde van 5.200 mm.

Deze langsketel bood nu plaats aan de vlampijpen. Er waren 35 grote vlampijpen - met een binnendiameter van 125 mm en een buitendiameter van 133 mm - opgesteld in vijf rijen met elk 7 vlampijpen.

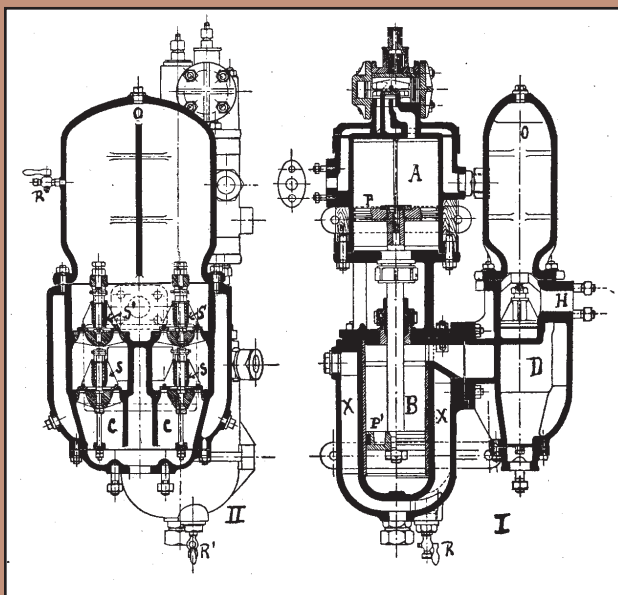




Rondom deze grote vlampijpen was er plaats voor nog 113 kleine vlampijpen. Deze hadden een buitendiameter van 49 mm en een wanddikte van 2,5 mm.

Door deze opstelling had men een verwarmend oppervlak van 71,30 m<sup>2</sup> voor de grote vlampijpen en 90,40 m<sup>2</sup> voor de kleine exemplaren. Dit bracht het totale verwarmingsoppervlak - haard en langsketel - op 117,60 m<sup>2</sup>.

De ketel bood plaats aan 7.750 liter water (voor 10 mm boven het hoogste punt van de hemelplaat), het volume van



- A. Aandrijfcilinder**
- B. Aanzuiging tenderwater**
- C. Persleiding ketelwater**
- D. Kamer met terugslagkleppen**
- O. Compressiekamer**
- P. Waterpomp**
- R. Spuiklep**
- S. Terugslagkleppen naar ketel**
- X. Kamer voor voorverwarming tenderwater**

de stoomkamer bedroeg 3,000 m<sup>3</sup>, het verdampingsoppervlak had een waarde van 10,80 m<sup>2</sup>.

Wel moet aangehaald worden dat de voornoemde waarden licht veranderden met de aanpassingen die de locomotieven tijdens hun bouw ondergingen

### De rookkast :

Wat heel typisch was voor eerst Pruisische en nu ook voor de naoorlogse eenheidsmachines, was het feit dat men praktisch geen aandacht besteedde aan de inrichting van de rookkast, noch aan de uitlaat.

De rookkast was opgebouwd uit staalplaat met een dikte van 10 mm en sloot aan op de langsketel. De rookkast werd vooraan afgesloten door een enkele rookkastdeur zonder tegendeur. Oorspronkelijk was deze voorzien van een centrale vergrendeling met hendel en aansluitwiel, alsook door acht grendels opgesteld aan de omtrek van de deur.

De centrale vergrendeling zou trouwens later of wegvallen op de UK-uitvoering, of verwijderd worden bij vroegere leveringen.

### De stoomdoorgang en oververhitter

De stoom werd afgetapt in de dom door middel van een moderator met dubbele klep en evenwichtsinrichting. Bij het openen kan een geringe hoeveelheid stoom wegvloeien naar de andere zijde van de dubbele klep. Hierdoor wordt de druk vanuit de ketel op de bovenzijde van de klep gedeeltelijk gecompenseerd door deze opgewekte tegendruk en is de bediening voor de machinist minder zwaar geworden. Vooral voor deze moderatoren met een klep tot 250 mm was de te ontwikkelen kracht toch aanzienlijk.

De verse stoom verliet de ketel via de cramptonbuis en kwam in de collector voor de oververhitter. Deze buis had

een totale lengte van 3.350 mm en een buitendiameter van 212 mm. Deze was vervaardigd uit gietstaal en was uit één stuk en had twee afzonderlijke kamers. De verse stoom werd opgevangen in de achterste ruimte (1) en via klemkoppelingen werd de ingang van de oververhitter hierop aangesloten. Daar er vijf rijen grote vlampijpen waren (met elk 7 vlampijpen naast elkaar), waren er evenveel segmenten (zeven) met elk vijf aansluitingen.

De oververhitter - type Schmidt - was opgebouwd uit telkens vier pijpen per grote vlampijp. Deze waren achter elkaar verbonden door kniestukken uit gietstaal. De achterste (verticale) kniestukken bevonden zich op 450 mm voor de pijpenplaat. Het voorste (horizontale) kniestuk was op 500 mm achter de voorste pijpenplaat bevestigd. De oververhitterpijpen hadden een buitendiameter van 35 mm en een wanddikte van 4 mm. Deze opstelling leverde een oververhittingsoppervlak van 68,94 m<sup>2</sup> op. Dit betekende een verhouding van 4,09 tussen verwarmend en oververhittingsoppervlak. De opbouw van de oververhitter en de plaats van de kniestukken varieerden in de verschillende bouwfases.

Na het doorlopen van de pijpen kwam de oververhitte stoom (waarbij de temperatuur tot 300 °C opliep) in de collector (2) vooraan via een verbindingskamer (3). De aansluiting (4) gebeurde met hetzelfde soort knelkoppelingen als deze voor de verste stoom. De stoom verliet de collector langs voor via een centrale buis die even verder (via een T-stuk) splitste en de weg vervolgde naar de cilinderblokken.

## De ketelvoeding :

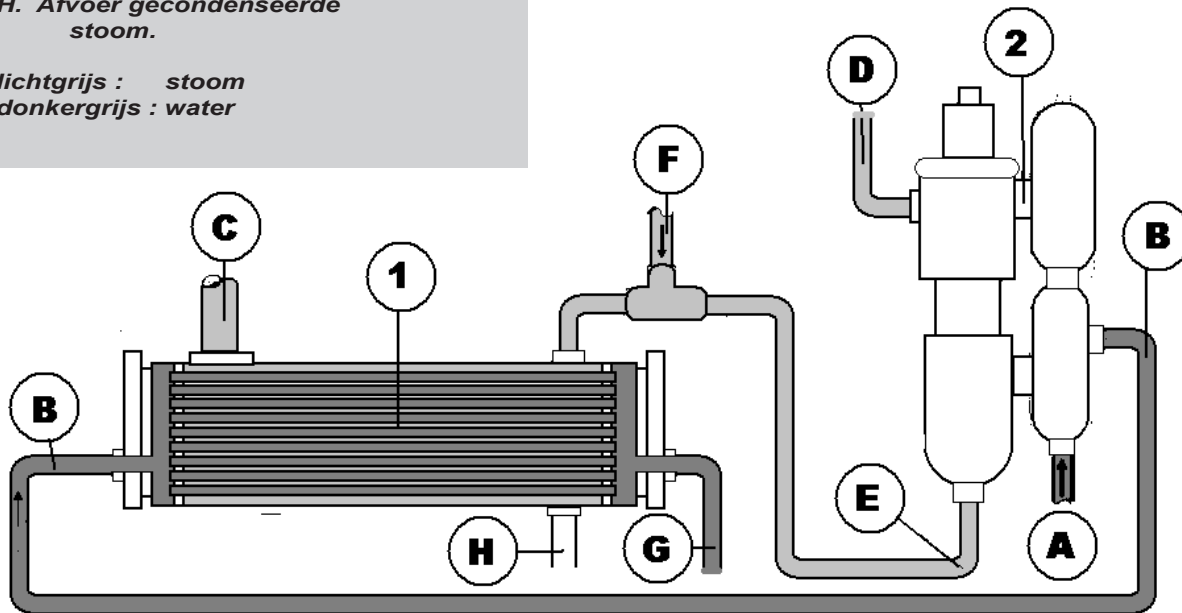
Voor de ketelvoeding waren de oorspronkelijke locomotieven uitgerust met een installatie type Knorr met voorverwarmer. Deze was wel aangepast en verbeterd door ingenieur Wagner, maar het principe bleef hetzelfde

Deze inrichting was in principe een eenvoudigere vorm van de - bij ons - meer bekende A.C.F.I. Hoofdonderdeel was de pomp. Deze werd dubbelzijdig aangedreven door de verse stoom, afgetakt vanuit de ketel. Deze zou zorgen voor de aandrijving van de zuigerpomp voor het ketelwater. Dit gebeurde slechts in één fase (bij de

1. Warmtewisselaar
2. Voedingspomp

- A. Aanvoer tenderwater
- B. Afvoer water naar warmtewisselaar
- C. Aanvoer afgewerkte stoom
- D. Aanvoer verse stoom voor aandrijving pomp
- E. Afvoer stoom uit pomp
- F. Afvoer stoom als er geen voedingswater nodig is
- G. Afvoer ketelwater naar ketel
- H. Afvoer gecondenseerde stoom.

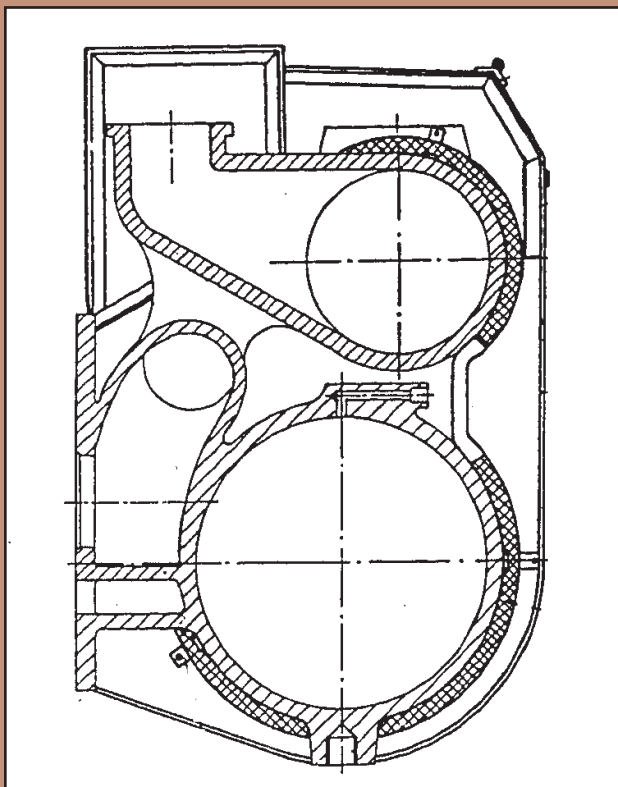
lichtgrijs : stoom  
donkergrijs : water



A.C.F.I. had men twee pompen, één voor het aangezogen koude water, een tweede voor het ingeperste warme water). De Knorr-pomp zou aan de onderzijde van het tenderwater aanzuigen en in een tussenkamer X brengen. Hier werd het al voor een deel opgewarmd door de stoom die gebruikt werd voor de aandrijving van de pomp. Met de bovenzijde van de zuiger wordt dit water nu verder gepompt naar de voorverwarmer. In tegenstelling tot de A.C.F.I. gebruikte men hier geen mengkamer, maar een exemplaar met gescheiden omlopen. Het (nog koude) water werd door fijne buisjes geperst. Deze werden omringd door de stoom die voor de aandrijving van de pomp had gezorgd. Hier werd het water verder opgewarmd en naar de ketel geperst.

Waar bij vroegere uitvoeringen deze warmtewisselaar op het looppad naast de ketel opgesteld was, werd deze bij de latere eenheidslocomotieven – dus ook de reeks 50 – bovenaan dwars in de rookkast geplaatst in een eigen uitsparing. Deze is langs buiten trouwens goed te zien door een cilindervormige uitstulping vooraan de rookkast. Door de warmte van de rookkast had men een bijkomende verwarming van het voedingswater. Het verwarmende oppervlak van deze wisselaar was 10,45 m<sup>2</sup>

Het aangevoerde ketelwater werd nu binnengebracht in een eigen voedingsdom, geplaatst op het eerste segment. Door deze opstelling zou men het voedingswater ontdoen van grotere onzuiverheden. Door het gebruik van een geperforeerde plaat werd het (toch nog koude) voedingswater gelijkmatig verdeeld en sneller opgewarmd dan bij een rechtstreekse injectie. Verder werd ook opkoken van het ketelwater vermeden. Het debiet was hier 250 liter per minuut.



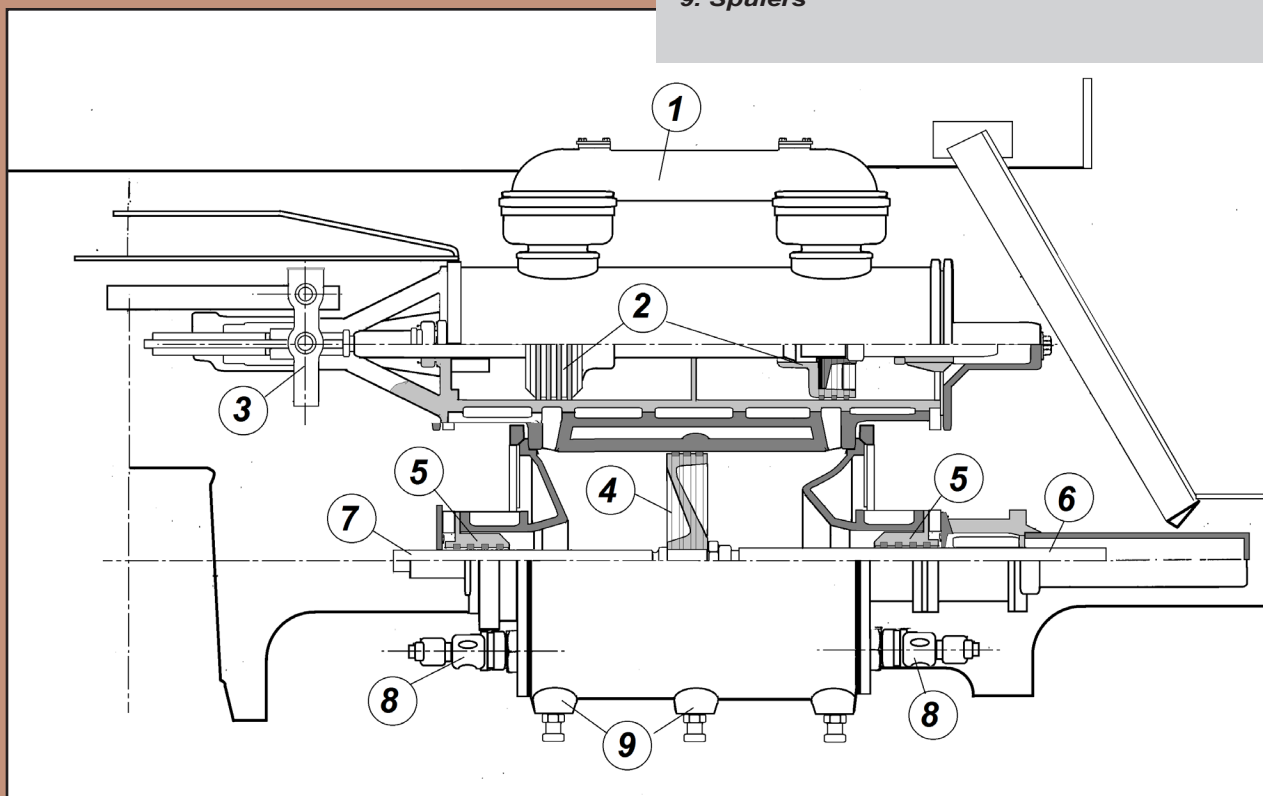
## De aandrijving Het cilinderblok

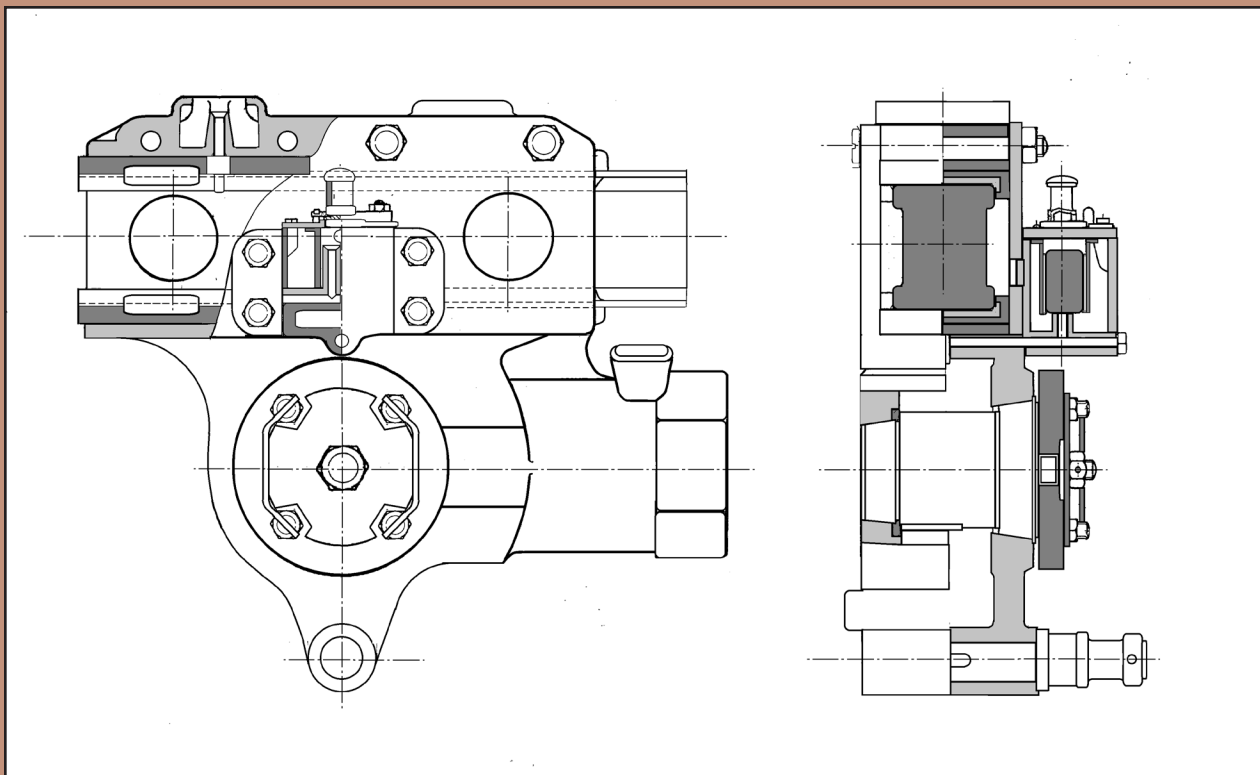
Voor de aandrijving werd bij het ontwerp gekozen voor de vorm van twee uitwendig aangebrachte cilinders en zover als mogelijk werd deze van de al aanwezige (eenheids)machines. Men koos voor een zuigerdiameter van 600 mm en een zuigerslag van 660 mm. De zuigerslag was voor deze naoorlogse eenheidslocomotieven standaard en hierdoor kon men veel onderdelen van het drijfwerk standaard gebruiken. De diameter week echter af; de standaardmaat voor de meeste machines met twee cilinders – waaronder de reizigerslocomotief reeks 03 en de zware

1. Aanvoer stoom
2. Stoomverdelingszuigers
3. Naar stoomverdeling Walschaerts
4. Hoofdzuiger
5. Dichtingen zuigerstang
6. Doorgaande zuigerstang
7. Zuigerstang
8. Diafragma's (waterslagklep)
9. Spuiers

De inrichting werd aangevuld door een (gewone) injecteur type Friedmann. Deze was van het zuigende type en werd opgesteld tegen de achterwand van de ketel in het machinistenhuis. Ook hier was er een waterdebiet van 250 liter per minuut. In principe gaat het hier om een licht gewijzigde (Duitse) versie van de bij ons meer bekende Gresham-injecteur van Britse origine.

Maar al betrekkelijk vlug – nog voor de omvorming tot UK-versie – werd de Knorr-installatie vervangen door een tweede Friedmann-injecteur.





De stoom werd afwisselend voor en achter de zuiger toegelaten, via een in het cilinderblok ingegoten verbindingskanaal met grote sectie.

De aandrijfzuiger zelf had een diameter van 590 mm en was voorzien van drie bronzen afdichtingsringen. Hij was - met een zware verbinding met moeren - vastgezet op een doorgaande zuigerstang. In de beide cilindersdeksels rustte deze stang op een glijstuk uit brons. De dichting werd verzekerd op twee wijzen: eerst waren er drie bronzen ringen, anderzijds waren er ook trapeziumvormige glijstukken. Deze konden samengedrukt worden om een zo goed mogelijke afdichting te krijgen.

De dichting werd vervolledigd door een smering via een oliereservoir met wiksmering op beide deksels. De smering gebeurde manueel bij stilstand.

Op de zuigerstang werd nu de kruiskop bevestigd.

Deze was van het klassieke model met zware, enkele, bovenliggende leibaan. De kruiskop was tweeledig met boven het glijstuk. Dit was een rechthoekige bak die boven afgesloten werd met een zware plaat. De eigenlijke glijvlakken werden gevormd door bronzen stukken, die nogmaals behandeld werden met wit metaal om de wrijving zo klein mogelijk te houden.

In de bovenplaat waren twee oliereservoirtjesvoorzien. De smering gebeurde door middel van een wiek.

Aan de onderzijde was de (tweeledige) bevestiging. De eerste was deze tussen zuigerstang en het lichaam van de kruiskop. De zuigerstang was vooraan licht conisch en paste in een bus van de

tenderlocomotief reeks 86 – was 570 mm. Maar door het gebruik van een andere pakking kon het cilinderblok toch gebruikt worden. Door deze verhoging kon ook de trekkracht met ongeveer 10% verhoogd worden.

Bij de reeks 50 kwam dan ook het standaard cilinderblok tot inzet. Dit had zijn nut al bewezen uit duizenden eenheidslocomotieven van verschillende reeksen. Het grote kenmerk was de zeer grote, eenvoudige doorgang van de stoom, zodat hier slechts een drukverlies tussen 0,5 en 1 bar plaatsvond.

De stoom kwam bovenaan binnen en werd dadelijk naar de stoomverdeling geleid. De stoomleiding werd voor het cilinderblok gesplitst en kwam via twee afzonderlijke leidingen in de stoomverdeling. Deze stoomverdeling werd doorgevoerd door twee cilinders op één as gemonteerd. Ze hadden een diameter van 300 mm. Bij de oorspronkelijke locomotieven werd de wand van deze stoomverdeling uitgevoerd door een afzonderlijke bronzen bus die in het cilinderblok ingeschoven werd. Bij de latere uitvoeringen – van het type UK (en de latere NMBS-machines type 25) – werd dit kanaal rechtstreeks meegegoten met het cilinderblok en nadien bewerkt.

kruiskop. De bevestiging gebeurde met een zware conische spie.

De verbinding tussen drijfstang en kruiskop gebeurde door middel van een lichtconische as, die met een bevestigingsplaat vastgehouden werd.

Door de vrij grote zuigerslag van 660 mm – de kruk had dus een afstand van 330 mm vanuit het middelpunt – was de zijdelingse uitwijking vrij groot.

De drijfstang zou nu de derde drijf-as aandrijven. Hierdoor had deze een lengte van mm. De drijfstang was opgebouwd uit smeedstaal. Om de massa zo klein mogelijk te houden, was het middengedeelte veel minder dik dan de zijkant.

Daar waar het voorste lager aan de kruiskop volledig gesloten was, moest men achteraan een open lager voorzien om de drijfstang gemakkelijk te kunnen monteren.

Deze kop was opgebouwd uit een binnendeel en hierover schoof een zware vork die met een dubbele boutverbinding vastgezet werd. Het lager bestond uit twee bronzen delen. Het voorste was schuin en door middel van een trapeziumvormig blok met een regelvijs kon de sleet opgevangen worden en kon de druk van dit lager op de krukas aangepast worden.

Bovenin de drijfstangkop was een oliereservoir en de smering gebeurde op twee wijzen: eerst een wjeksmering.

Een katoenen wijk slorpte de olie op en bracht deze naar de lager. De tweede was de spatsmering. Door de snelle open neergaande beweging klotste de olie

in het reservoir en via een leiding bereikte de olie de lagerschalen.

Bij de vereenvoudiging van de machines naar de reeks 52 toe, werd ook de drijfstang verschillende keren aangepast en eenvoudiger gemaakt. Vooral de open kop zou aangepast worden

De vier koppelstangen - die op de volgende bladzijde geïllustreerd worden - werden volgens hetzelfde principe gemaakt met weer een smal cen traalgedeelte. De tweede koppelstang - tussen tweede en derde as - had twee bijkomende lagers

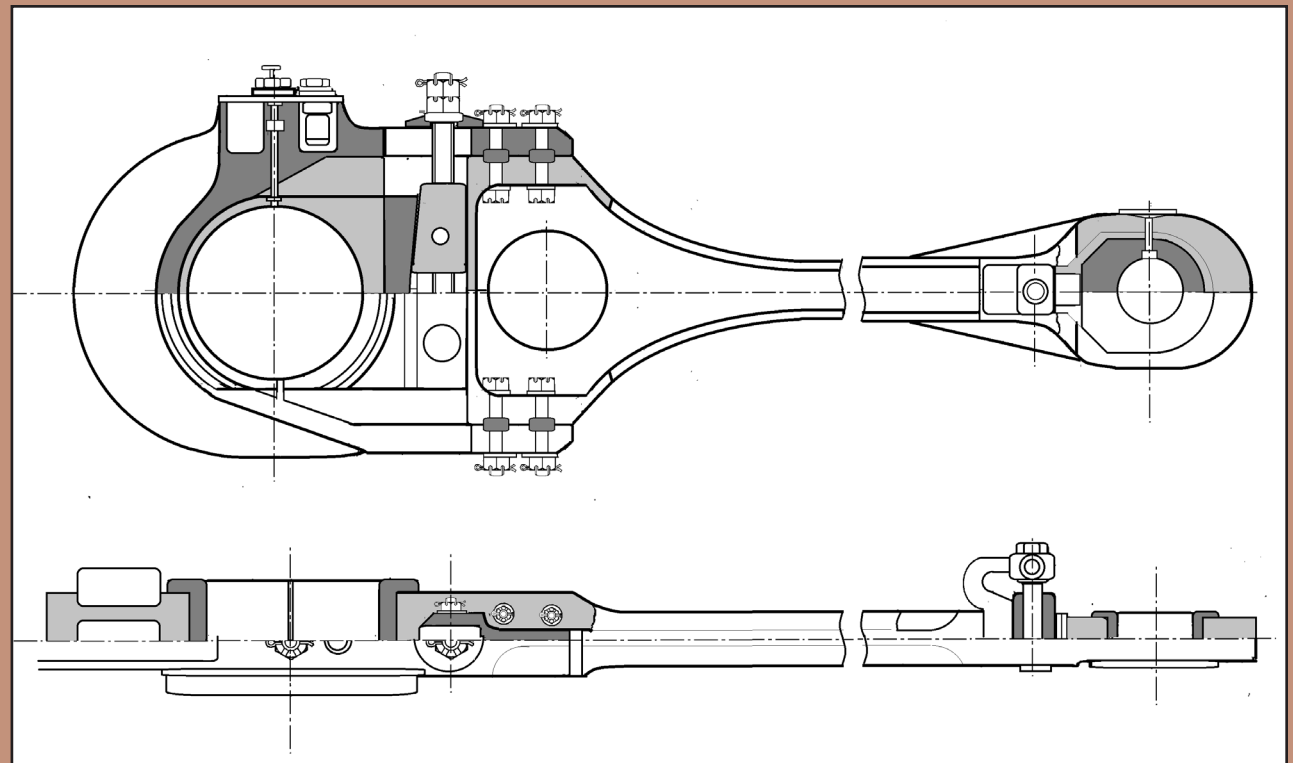
waarin de eerste en derde koppelstang gemonteerd werden om zodoende een

onderlinge verticale (en zelfs horizontale) beweging mogelijk te maken. Ook de derde koppelstang had een dergelijke inrichting waar de vierde stang in bevestigd werd. Het geheel had - om zoveel mogelijk te vereenvoudigen - geen enkele mogelijkheid om de lengte tussen de kruktappen aan te passen bij sleet op de lagers. De lagers zelf konden wel met hetzelfde systeem als de drijfstang de (eigen) sleet opvangen.

De smering gebeurde op dezelfde wijze met oliereservoirs boven elke lagerschaal.

### **De stoomverdeling**

Natuurlijk werd hier de klassieke Heusinger- (of Walschaerts-)stoomverde-



ling toegepast.

Het zwaarste deel – de schaar voor de regeling van de cilindervulling en de rijrichting – werd bevestigd op een bijzonder zwaar gietstuk dat aan het chassis bevestigd werd. Voor de rest hebben we gewone stangen die zorgen voor de regeling van de stoomverdelingszuigers. Het geheel van de stoomverdeling wordt op de volgende bladzijde afgebeeld.

Opmerkelijk is het ook dat voor de bediening van de schaar - bij een toch zo uitgebreide machine - geen hulp door middel van een persluchtzuiger voorzien was. De machinist moest met volledige kracht door middel van een handwiel en een schroef zonder einde via een lange bedieningsstang de schaar en de stoomverdeling regelen.

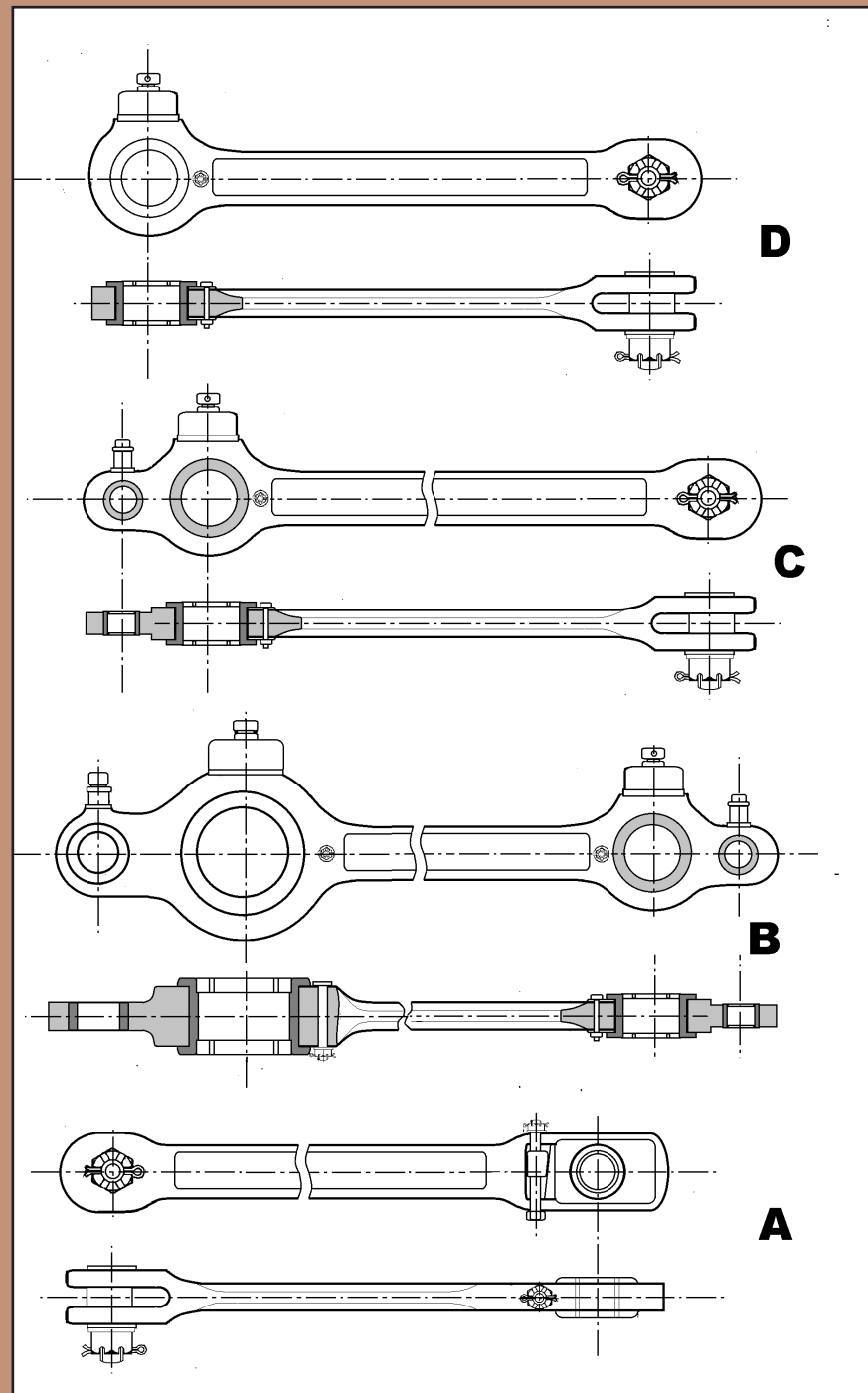
### **Het mechanische gedeelte:**

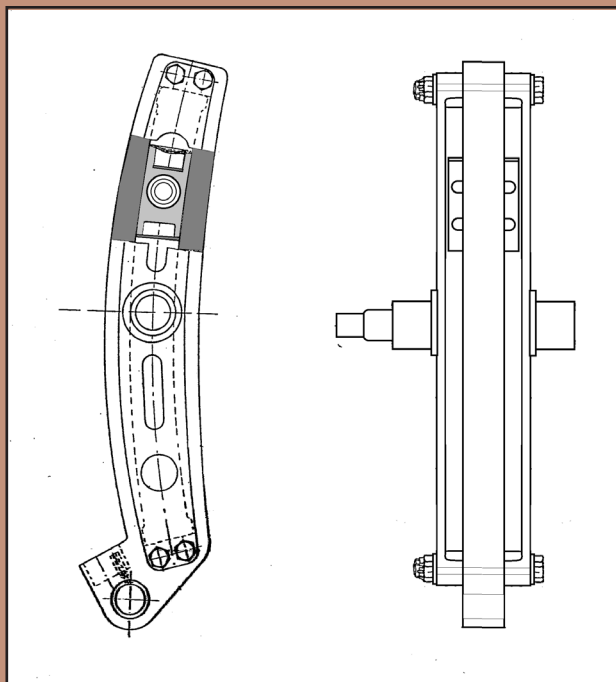
Zoals gebruikelijk voor Duitse (eenheids)machines gebruikte men voor het chassis een constructie uit staven. Ondanks het feit dat deze constructie redelijk duurder was, was ze steviger dan een bouw met platen. En zeker in deze laatste periode, waarin het lasprocédé sterk verbeterd was, kon men deze ook gemakkelijk doorvoeren. Maar vooral de herstelling was gemakkelijker en door een betere bereikbaarheid was het onderhoud van de locomotief gemakkelijker door te voeren.

Het geheel – afgebeeld op een verdere bladzijde – bestond uit een aantal zware staven. Deze bovenaan had een hoogte van 45 mm en een breedte van 25 mm. Deze onderaan - tussen de asbussen

was 25 mm op 25 mm. Deze werden aan elkaar gelast door toedoen van een aantal zware L-profielen, zowel in de lengterichting als door middel van dwarsverbindingen. Zo kreeg men een star geheel om de schokken te kunnen opvangen.

Er waren vooral twee zware dwarsverbindingen: de eerste ter hoogte van de cilinderblokken, een tweede als steun voor de (voorzijde van de) haard. Deze werden gevormd door zware kasten, gevormd uit profielen en verschillende bijkomende verstevigingssteunen.





De dwarsverbinding ter hoogte van de cilinders had ook de nodige bevestigingspunten voor het cilinderblok, dit door middel van zware boutverbindingen. Deze kast werd ook naar boven doorgestoken en diende als steun (en bevestiging) van de ketel ter hoogte van de rookkast.

Ook de kast ter hoogte van de haard werd op dezelfde wijze opgebouwd: staven en zware L-profielen.

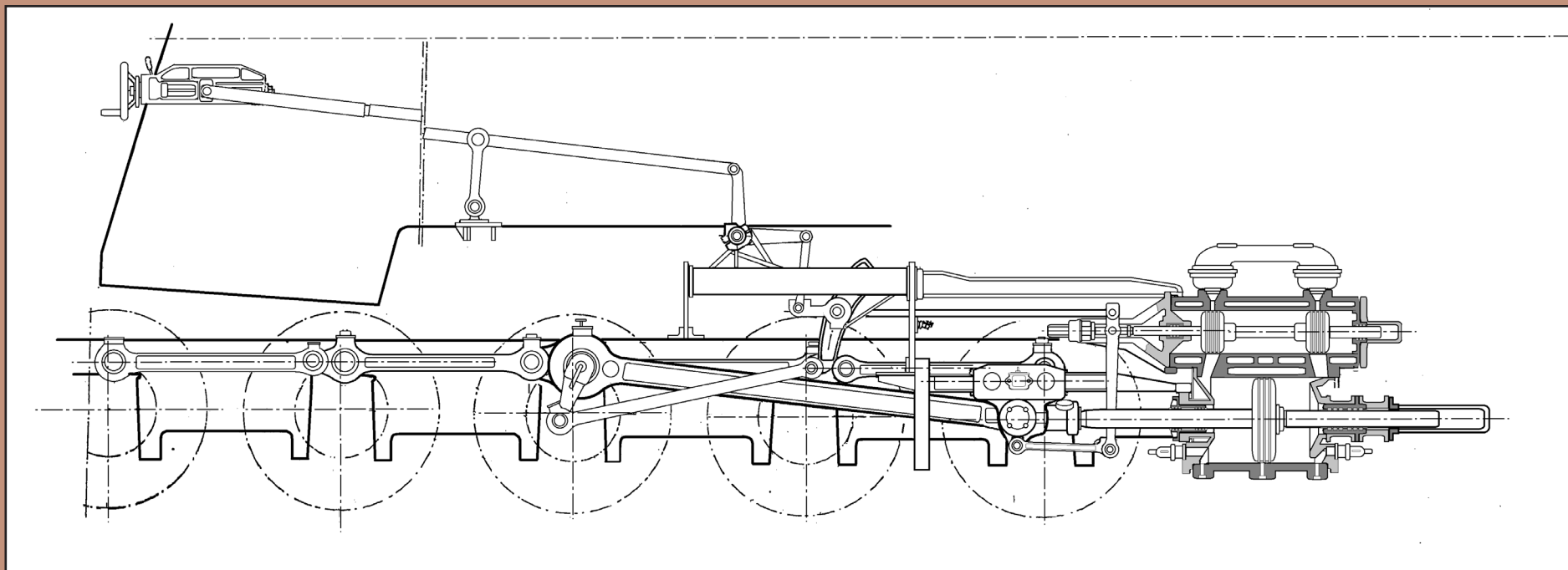
Verder waren er nog twee bijkomende dwarsverbindingen onderlangsketel. Deze hadden bovenaan zware platen die dienden als steun voor de langsketel.

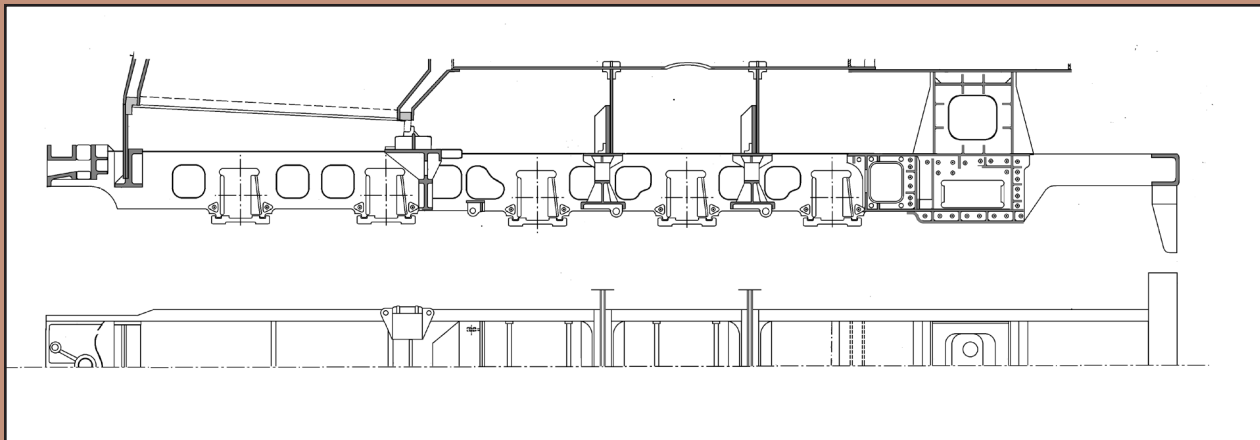
Ook achteraan de haard was een zware dwarsplaat de steun voor het geheel van de haard.

Verder waren er aan de uiteinden nog twee verbindingen die vooraan de buffers en de trehaak droegen, achteraan de verbinding tussen locomotief en tender.

Naarmate men aanpassingen doorvoerde, zou men ook het chassis vereenvoudigen, door het gebruik van profielen die - vooral in dwarsrichting - de zware staven vervangen en ook gelast werden. Men zou ook proberen doen om de stavenconstructie in één geheel te gieten (een soort monoblocraam). Al deze technieken kwamen naast elkaar tot inzet, naargelang de bouwer.

De Belgische bouwers gebruikten voor hun machines het klassieke raam met staven. Dit werd meestal vanuit Duitsland geleverd, waarbij Krupp de groot-





deze bouwwijze had men slechts één enkele lagerschaal. Deze was boven de as geplaatst in een zware houder. DE smering was hier zeer belangrijk, daar de ganse massa op deze lagerschaal rustte (in tegenstelling tot zijdelings aangebrachte schalen).

De smering was tweeërlei: enerzijds had men de gewone smering bovenaan. Hier was een oliereservoir geplaatst en via diverse kanalen in de lagerschaal bereikte de olie het vlak tussen as en schaal. Die olie ging verder naar een onderliggend reservoir. Hier was - onder de as - een borstel uit paardenhaar of een speciale doek uit vilt (de smeerlap) opgesteld en deze zorgde ervoor dat de olie over het ganse oppervlak van as

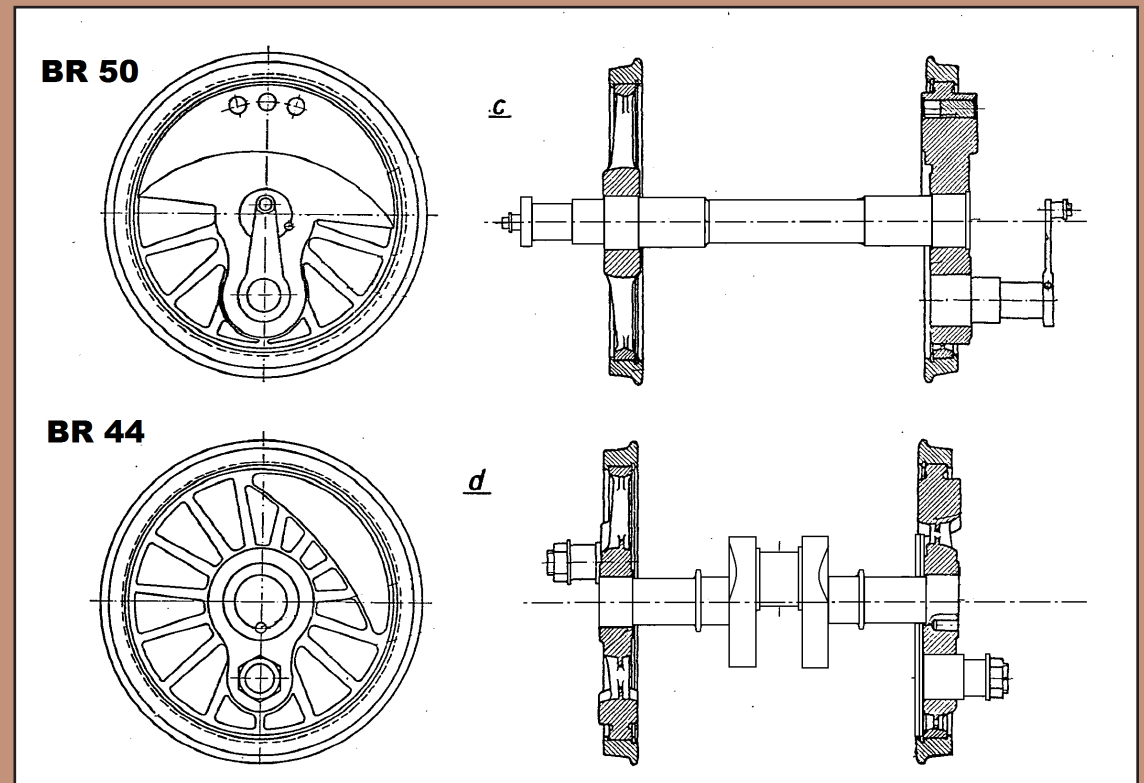
ste ervaring had en dus deze leverde. Alleen Cockerill zou zijn eigen chassis gebouwd hebben, maar dit kon niet gestaafd worden met documenten. Vermelden we nog dat de bovengestane tekening de combinatie van staven en profielen weergeeft?

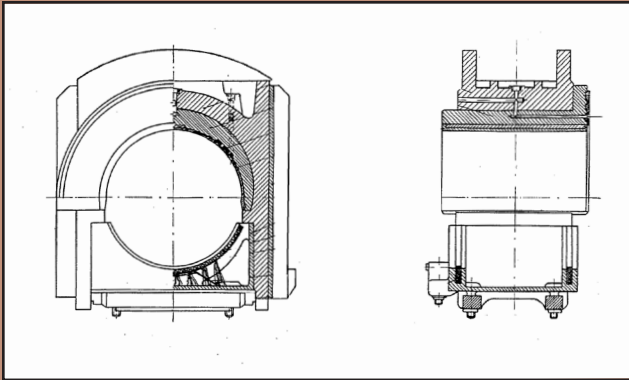
De totale lengte van het chassis bedroeg 13.030 mm.

Dit soort raam had ook gevolgen voor de onderdelen die eraan bevestigd moesten worden. Dit was het geval voor de cilinderblokken die bovenaan een bijkomende steun hadden die op het chassis rustte.

Ook de oliebusen hadden een andere opbouw, gezien de dikte van de staven. Hoofdonderdelen was een zware, gegoten constructie die in de openingen van het chassis gemonteerd werd en die de basis vormde voor de eigenlijke oliebus.

Deze waren bovenaan extra versterkt en hadden binnenin de glijplaten voor de oliebus. Deze platen waren vervaardigd in brons en bekleed met wit (antifricthemateriaal). Hierin schoof nu de eigenlijke bus. Deze was anders opgebouwd dan het klassieke model. In





verdeeld werd. Dit systeem had geen extra regeling nodig, omdat bij sleet de as nog perfect in de lagerschaal opgenomen werd. Wanneer deze lager onder een bepaalde minimumdikte kwam, werd hij gewoon vervangen. Onderaan werd dit lager (en de onderste oliebak) afgesloten met een sluitstuk.

Dit systeem werd gekozen omdat men hierdoor een belangrijke hoeveelheid brons – een edelmetaal – kon uitspa-

ren. Nadeel is het feit dat bij schokken bij slechte ligging van het spoor deze lagerschalen sneller breken.

En dan komen we bij het grootste probleem: hoe kan men op een goedkope wijze ervoor zorgen dat een locomotief met vijf gekoppelde assen goed door (krappe) bochten kan rijden?

Maar eer we hierop ingaan, de keuze van deze drijfassen. Het moest een locomotief worden voor alle mogelijke diensten, ook op secundaire lijnen. De maximale snelheid zou een compromis worden en er werd gekozen voor een betrekkelijk lage snelheid van 80 km/u. Maar in een toekomstige oorlog was toch niet veel meer mogelijk. De afstand tussen de drijfassen was 1.650 mm. Hierdoor bereikte men een vaste radstand van 6.600 mm. De afstand tussen loopas en eerste aandrijfwas had een waarde van 2.600 mm, en dit bracht de totale radstand op 9.200 mm. De oversteek vooraan was (buffers inbegrepen) 2.050 mm, achteraan 2.430 mm

Daaruit vloeide de diameter van deze

drijfwielen voort: hiervoor behield men de maat van 1.400 mm, een diameter die ook bij de sterkere broers van de reeks 44 in gebruik was. Nochtans kon men de assen en wielen niet zomaar overnemen. De onderstaande tekening geeft het verschil met de aanwezigheid van een derde cilinder (en dus ook een derde (binnenliggende) drijfstaaf). Maar de gewichtsverdeling was anders. Hierdoor verschilden ook de tegengewichten in de wielen, zowel qua grootte als qua plaatsing.

Voor het doorlopen van de bochten had men goedkope maatregelen getroffen. De laatste drijfwas kon zijdelings 25 mm - langs weerszijden - uitwijken. Dit was mogelijk door een zijwaartse (licht radiale) beweging van de asbus in de geleiders, zonder enige compensatie van de boogstraal (fig. B onder).

De wielbanden van de derde en vierde as had men met 15 mm afgevlakt, maar de grootste aanpassing was een combinatie van het loopwiel en de eerste drijfwas in een Krauss-Helmholtz-draai-

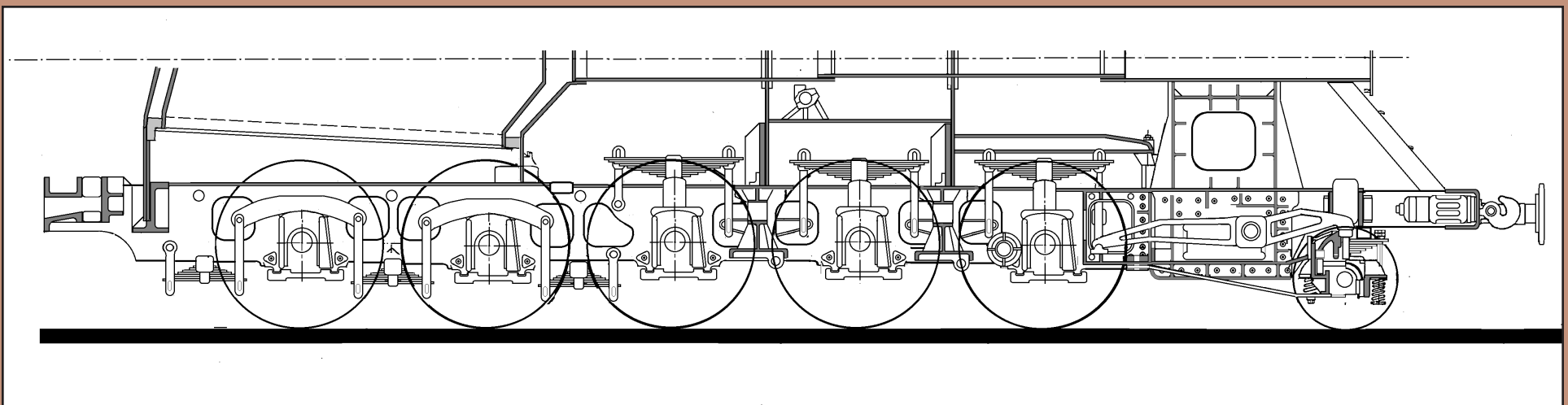


fig. A

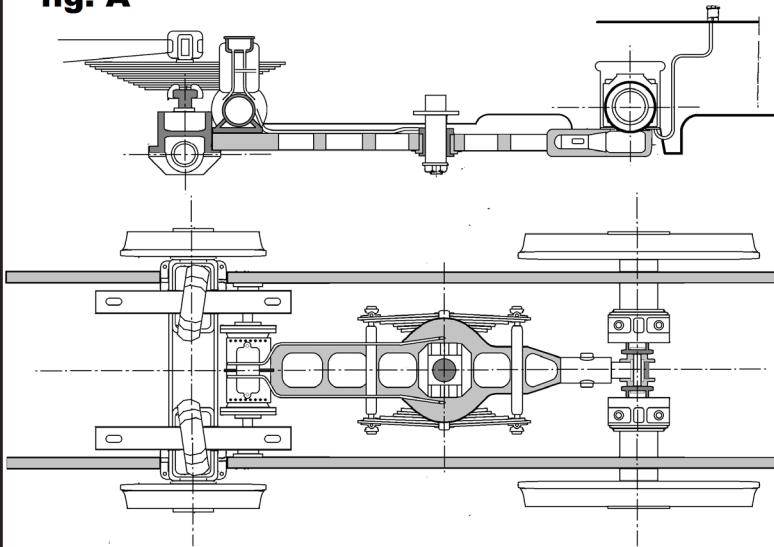
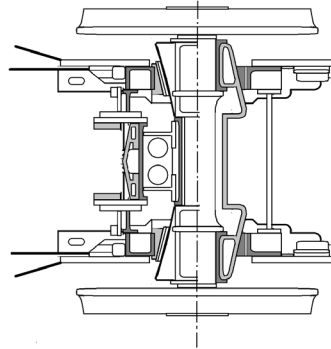


fig. B



de beperkte lengte van de bladveren. Dit leidde tot belangrijke schokken ter hoogte van de haard, een toestand die men moeilijk positief kon noemen.

Tenslotte was de afivering van de loopas tweeledig: men had eerst bovenliggende bladveren, die voor de primaire demping moesten zorgen. Verder waren er - onderaan, naast het loopwiel zelf - lichte spiraalveren gemonteerd. Deze hadden tot doel om de oneffenheden van het spoor soepel te kunnen opvangen en zo het loopgestel beter in

stel (figuur A).

Deze beide assen waren door een gemeenschappelijke inrichting met elkaar verbonden, zodat bij het binnenrijden van een (krappe) bocht niet alleen de loopas uitweek, maar ook de eerste drijf-as. Bij de loopas was de maximale uitwijking 125 mm weerszijden; automatisch week op dat ogenblik de drijf-as maximaal 25 mm uit. Voor het terugstellen van beide assen: na de bocht waren zware bladveren aanwezig.

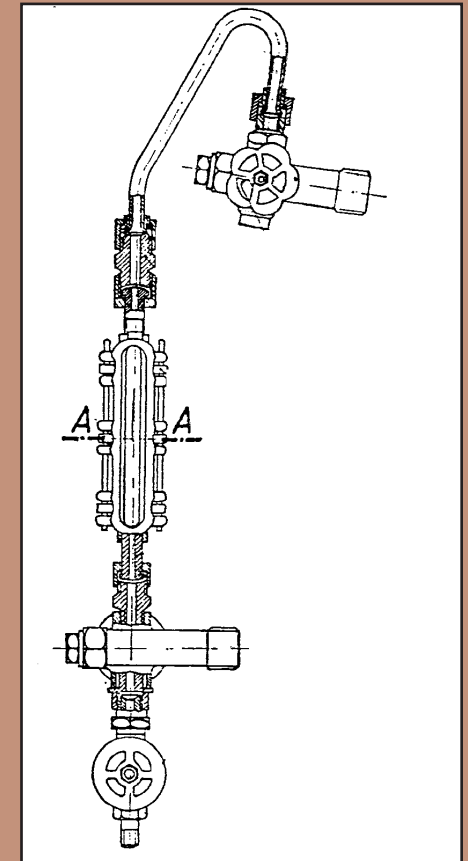
Grootste nadeel van het geheel was dat de koppelstangen geen enkele regeling hadden om de - weliswaar minimale - verschillen in de lengterichting op te vangen. Dit werd enkel bereikt door het spel op de lagers te vergroten. Ondanks dat konden toch nog bogen met een mi-

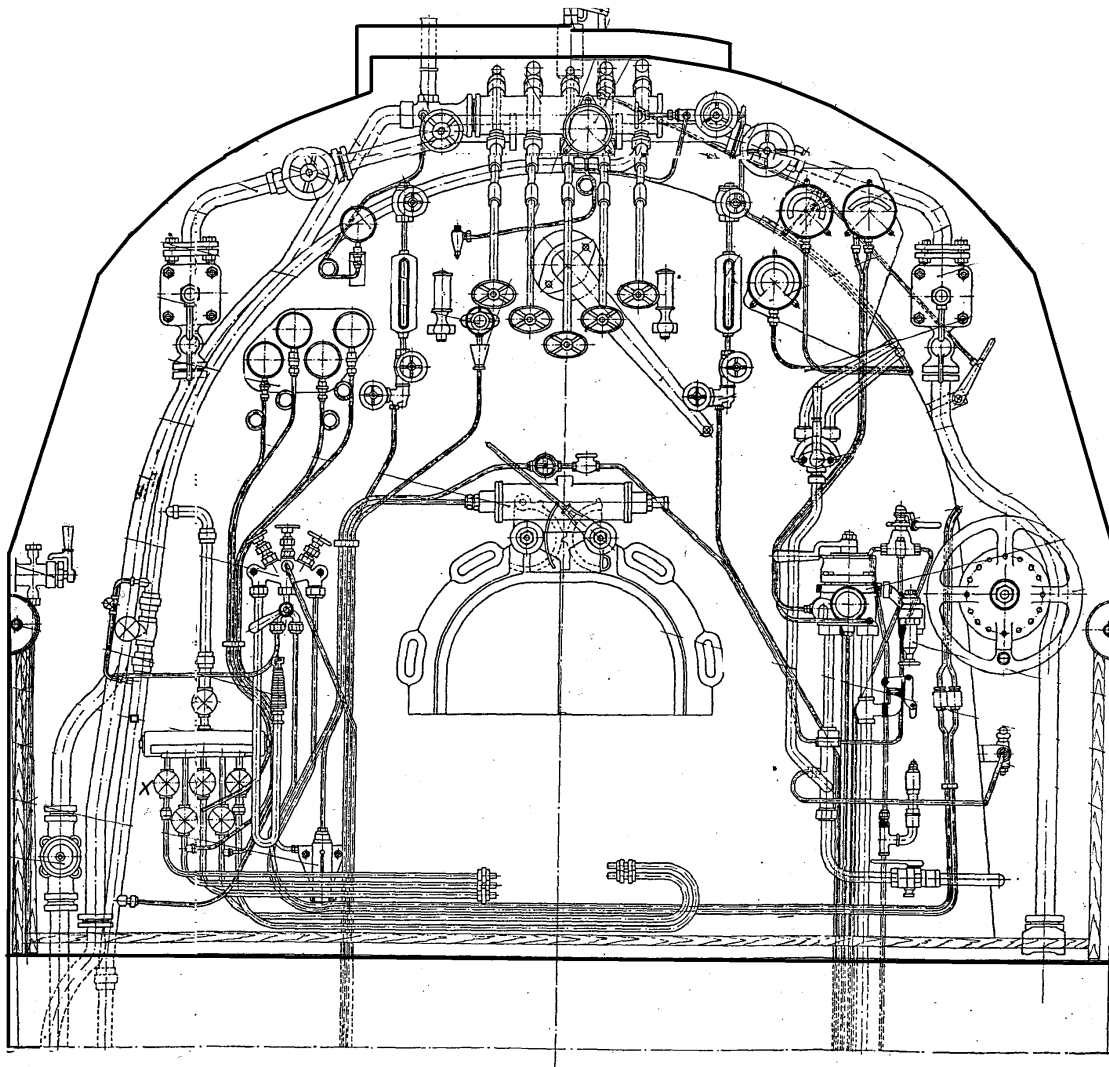
nimale straal van 140 m bereiden worden.

### De vering

De vering was klassiek uitgevoerd met bladveren. Bij de eerste drijfassen lagen deze veren bovenaan de oliebus en waren ze via veerhangers met twee balansen verbonden. Hierdoor kreeg men een typische driepuntsophanging die de wegligging sterk verbeterde, zeker door de vrij lange afstand tussen de assen.

Dit systeem kon men niet toepassen bij de beide laatste assen, daar de (uitspringende) haard en de asbak dit belette. Hier werd dan een originele oplossing gevonden. De bladveren bevinden zich niet boven of onder de asbus, maar ertussen. Boven de asbus bevonden zich zware jukken die ook dienden als balans. Deze waren via trekstangen met de veren verbonden. Deze opstelling was zeer stroef door de hoge -af te veren- massa van de jukken en





een krappe bocht (zelfs met sterke verkanting) goed te geleiden.

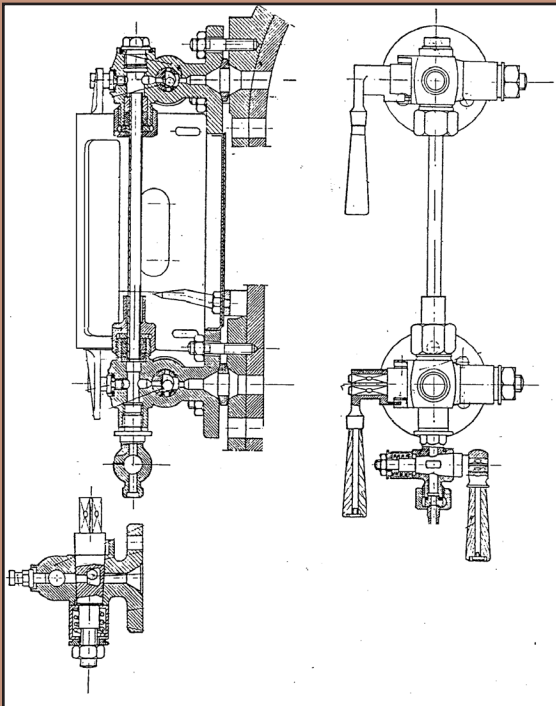
Het machinistenhuis was het klassieke exemplaar dat voor alle eenheidslocomotieven gebruikt werd. Het was samengesteld uit een raamwerk van profielen waarop de bekledingsplaat met een dikte van 12 mm bevestigd werd. Op het dak was er een lage (dubbele) opbouw waarvan een gedeelte kon opengeschoven worden om voor de verlichting te zorgen. Bij de Belgische machines had men een gewoon rond dak, zonder opbouw. Alleen was er in het midden vooraan een kleine uitstulping waar de lucht voor de verlichting toegevoerd werd.

De oorspronkelijke machines hadden aan weerszijden van de machinist twee vensters: vooraan een vast raam, achteraan een openschuifbaar gedeelte. Dit kon - bij goede weersomstandigheden - gewoon verwijderd worden om een beter zicht op de baan te verkrijgen. De binnenbekleding bestond zowel voor de zijwanden (onder de vensters) als voor het plafond uit houten, geschaafde planken.

Bij de locomotieven, die in België gebouwd waren en tot een latere versie behoorden, was het voorste raam gewoon dichtgemaakt en had men dus slechts één enkel raam.

### **De appendages en hulp-toestellen**

Beginnen we met de controletoeestellen binnenin het machinistenhuis. Zoals men op de figuur van het machinistenhuis kan zien, wijkt de indeling sterk af



van het type Klinger, een Duits bedrijf dat alle locomotieven van verschillende toestellen voorzag. Ze waren opgebouwd uit een zwaar reservoir waarvoor een recht peilglas aangebracht werd. Deze opstelling was veel robuuster en veiliger dan de versie die in België gebruikt werd. Boven en onder waren er afsluitkranen en ook terugslagkleppen indien het glas moest breken.

De Belgische machines werden voorzien van de Dewrance-peilglazen. Deze bestond uit een gewone, dikwandige glazen buis die tussen twee houders bevestigd was. Voor de veiligheid en om

het aflezen te vergemakkelijken was er een beschermkap bevestigd voor het eigenlijke peilglas. Natuurlijk waren er de afsluitkranen om beveiliging bij het breken.

Als meet- en controletuistellen voor de stoomdruk in de ketel, maar ook in de cilinders, waren drie manometers van het bourdontype.

Verder waren er de gewone manometers voor de druk voor de remming, waarin één van het duplex type was met de maximale druk in het hoofdreservoir en de werkdruk (5 bar) in het hulpreservoir.

van de opstelling bij "Belgische" stoomlocomotieven. De aftakking voor de stoom bevindt zich niet rechtstreeks op de ketel, maar is een afzonderlijke collector waarop alle bedienings- en afsluitkranen zich naast elkaar bevinden.

Voor de eigenlijke appendages starten we met de beide peilglazen. Deze waren

Typisch voor de Belgische locomotieven was het open machinistenhuis. Omwille van de koude vooral in het oosten van Europa bezaten de aan Duitsland geleverde machines een gesloten machinistenhuis.

Foto NMBS Train World Heritage



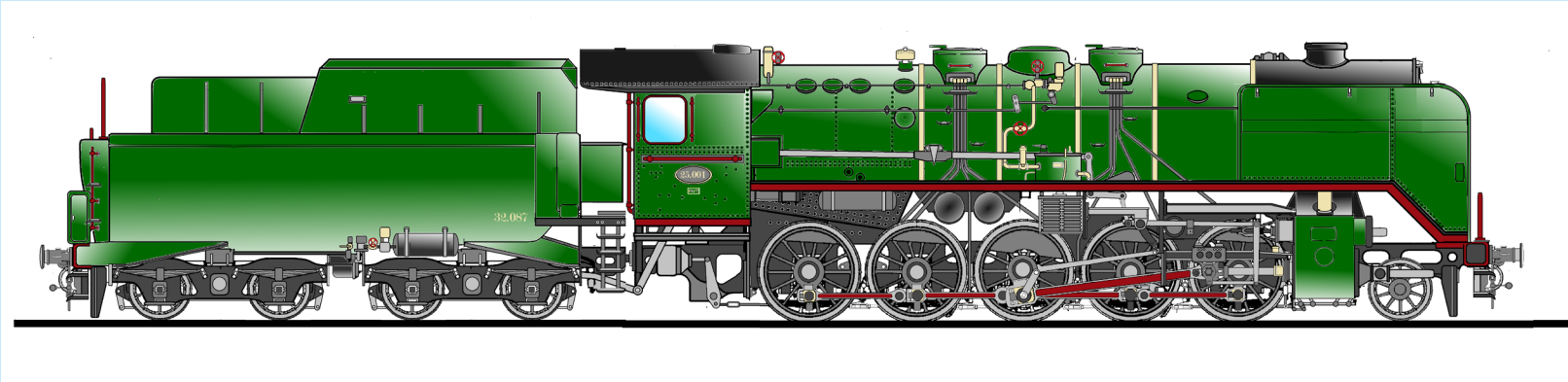


Omschrijving	Type 25	BR 44UK)	Een- heid
Nummering	25.001 - 25.023	25.021	
Effectief (hoogste aantal)	22	1	
Asindeling	1'E	1'E	
<u>Ketel :</u>			
Maximale keteldruk :	16	16	bar
Massa ketel	19 200	26 600	kg
<u>- Vuurkist :</u>			
Uitwendige lengte boven			mm
Inwendige breedte : boven			mm
Afstand tussen top- en hemelplaat			mm
Plaatdikte : hemelplaat			mm
zij- en achterplaten			mm
<u>- Haard :</u>			
Inwendige lengte boven			mm
Inwendige breedte boven			mm
Hoogte boven het kader : voor			mm
Hoogte onder de hartlijn : voor			mm
Helling hemelplaat :	15		%
Plaatdikte : hemelplaat :	10		mm
zij en- achterplaten :	10		mm
pijpenplaat	10 - 15		mm
:			
Rooster :Lengte :	2 542	2 968	mm
Breedte :	1 532	1 532	mm
Helling :	10	10	°
Oppervlakte rooster	3,90	4,55	m <sup>2</sup>
<u>Langsketel :</u>			
Binnendiameter :			
eerste segment	1 672	1 886	mm
tweede segment :	1 658	1 872	mm
Plaatdikte : segmenten :	14	14	mm
pijpenplaat :	26	26	mm
Aantal grote vlampijpen	35	41	
Binnendiameter grote vlampijpen :	125	134,5	mm
Wanddikte grote vlampijpen :	4	4,25	mm
Aantal kleine vlampijpen :	113	105	
Binnendiameter kleine vlampijpen :	49	49	mm
Wanddikte kleine vlampijpen :	2,5	2,5	mm
Afstand tussen pijpenplaten :	5 200	5 200	mm

Omschrijving		Waarde	Een- heid
<u>Oververhitter :</u>			
Binnendiameter pijpen :	24	30	mm
Wanddikte pijpen	3	4	mm
Afstand tussen pijpen & haard :			mm
:			
Verwarmingsoppervlakte :	15,90	21,30	m <sup>2</sup>
haard :	71,30	84,05	m <sup>2</sup>
Grote vlampijpen :	90,40	90,09	m <sup>2</sup>
Kleine vlampijpen :	161,70	174,14	m <sup>2</sup>
Volledige pijpenbundel :			
:			
Totaal verwarmingsoppervlak :	177,60	195,44	m <sup>2</sup>
kant gas :			m <sup>2</sup>
kant water :	64,10	86,00	m <sup>2</sup>
Oververhitteroppervlak :	0,362		
Verhouding overver / verw-oppervlak	7 750	9 600	liter
Waterinhoud ketel	10,80	13,80	m <sup>2</sup>
Verdampingsoppervlak :	3	4,60	m <sup>3</sup>
Inhoud stoomkamer :			
<u>Rookkast :</u>			
Lengte : bovenaan :			mm
onderaan :			mm
Uitwendige diameter :			mm
Plaatdikte mantel ::			mm
:			
Doorgang gassen :			
Door rooster :	138	143	dm <sup>2</sup>
Door grote vlampijpen :	35,35	41,82	dm <sup>2</sup>
Door kleine vlampijpen :	21,30	19,74	dm <sup>2</sup>
Door totale pijpenbundel :	56,65	61,56	dm <sup>2</sup>
Door oververhitter	1,58	1,85	dm <sup>2</sup>
Door uitlaat bovenaan :	19,53	19,53	dm <sup>2</sup>
:			
Lengte chassis :	13 030	13 167	mm
Dikte staven langsliggers :	50 > 70	60 > 70	mm
Hoogte voor de cilinders :			mm
Hoogte bij drijfwielen :			mm
Afstand tussen langsliggers (inwendig)			mm
:			
Zijdelingse verplaatsing loopas eerste drijfjas	125	96	mm
	25	15	mm
:			
Diameter loopwiel	850	850	mm
Diameter drijfwielen :	1 400	1 400	mm
:			

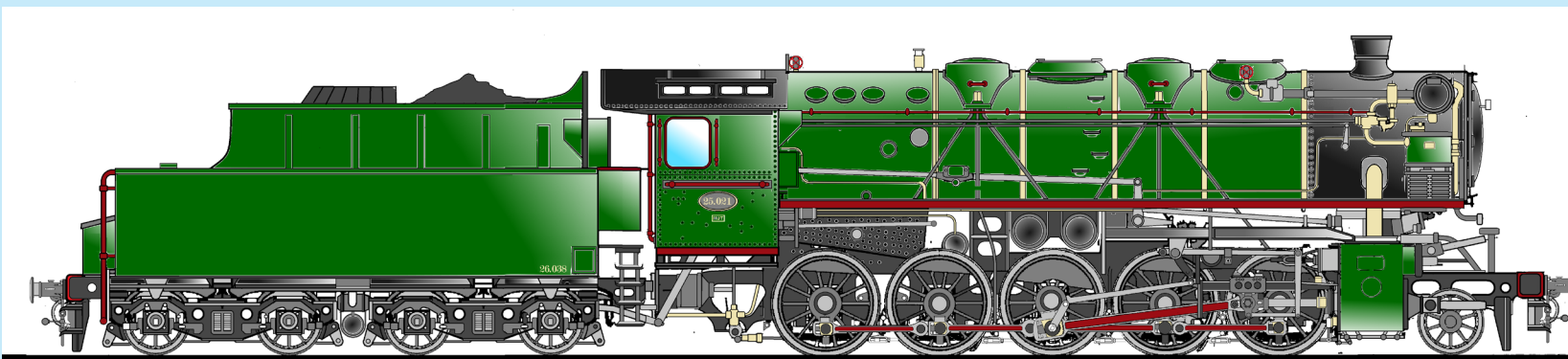
Omschrijving		Waarde	Een- heid
<u>Aandrijving :</u>			
Aantal cilinders	2	3	mm
Diameter van de cilinders :	600	550	mm
Zuigerslag :	660	660	mm
Inhoud cilinders:			mm
Nadelig volume :			
- cilinders:			mm
Verplaatst volume zuigers :			mm
Verhouding nadelig / nuttig volume :			m <sup>2</sup>
:			
Lengte van drijfstanden :			dm <sup>3</sup>
:			
Stoomverdeling :			dm <sup>3</sup>
Diameter stoomverdelingszuigers :			
Zuigerslag :			%
Doorvoerop in voercollector :			%
Doorvoerop in voer vensters :	300	300	°
Doorvoer onderzijde uitlaat :			
<u>Algemene gegevens :</u>			
Lengte van de locomotief :	13 680	13 817	mm
Lengte van de locomotief en tender			mm
: type 26	22 940	--	mm
type 32			mm
Vaste radstand :	6 600	3 400	mm
Afstand Loopas- 1ste drijfjas	2 600	2 850	mm
Tussen drijfassen	4x 1 650	4x 1 700	mm
:			
Totale radstand :	9 200	9 650	mm
Oversteek voor :	2 050	1 650	mm
Oversteek achter :	2 430	2 517	mm
Uitwijking van bissel	125		mm
eerste drijfjas	25	15	mm
Totale hoogte :	4 500	4 550	mm
Hoogte hartlijn ketel :	3 050	3 100	mm
<u>Massa's</u>			
Massa lege locomotief :	78 600	99 000	kg
Massa van locomotief in dienst :	86 850	110 000	kg
Aslast :			
- eerste as:	11 560	14 700	kg
- tweede as:(drijfjas)	15 000	19 200	kg
- derde as (drijfjas):	15 000	19 600	kg
- vierde as (drijfjas) :	15 000	19 600	kg
- vijfde as (drijfjas):	15 160	18 700	kg
- zesde as (bissel):	15 130	18 200	kg
Adhesiegewicht:			
Remgewicht :	75 290	95 300	kg
:			
Maximale snelheid	80	80	km/u

# Stoomlocomotief type 25



<u>Loopbaan :</u>		<u>Kenmerken :</u>		<u>Afmetingen :</u>	
Bouw :	1930 > 1949	<b>Ketel :</b>		Totale lengte :	13 680 mm
Nummering : < 1946	2500 > 2523	Type ketel	16 bar	Lengte frame:	13 030 mm
> 1946	25.001 > 25.023	Maximale keteldruk		Breedte :	2 980 mm
Effectief (bij bouw)	3 164	Roosterlengte	2 542 mm	Hoogte hartlijn:	3 050 mm
Effectief NMBS	23	Roosterbreedte	1 632 mm	Hoogte totaal :	4 500 mm
Bouwer(s) :	Cockerill / La Meuse, Anglo-Franco-Belge Couillet	Oppervlakte rooster	3,90 m <sup>2</sup>	Radstand (totaal) :	9 200 mm
Levering :	11/1944 > 11/1946	Dikte platen :zij en achter hemelplaat pijpenplaat vuurkist	10 mm 14 mm 11 > 16 mm	Vaste radstand	6 600 mm
Buiten dienst :	03/1955 > 11/1959	Verwarmend opp. haard	15;90 m <sup>2</sup>	Oversteek voor :	2 050 mm
Asindeling :	1'D	Aantal kleine vlampijpen	113	Oversteek achter :	2 430 mm
Snelheid (maximaal)	80 km/h	Afmeting kleine vlampijpen	49 / 54 mm	Diameter drijfwielen :	1 400 mm
Aantal cilinders	2 buitenliggend	Verwarmend oppervlak	10;90 m <sup>2</sup>	Diameter loopwielen	850 mm
Diameter cilinders	600 mm	Aantal grote vlampijpen	30	Massa ketel	19 200 kg
Zuigerslag	660 mm	Afmeting grote vlampijpen	125 /133 mm	Massa ketel (+ appendages)	26 300 kg
		Verwarmend oppervlak	71,30 m <sup>2</sup>	Massa (ritvaardig)	86 900 kg
		Totaal verwarmend opp.	177,60 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as	11 560 kg
		Afstand tussen pijpenplaten	5 200 mm	2 de as	15 000 kg
		Inhoud water	7,75 m <sup>3</sup>	3 de as	15 000 kg
		Inhoud stoomruimte	3,00 m <sup>3</sup>	4 de as	15 000 kg
		Verwarmend opp. oververhitte	64,10 m <sup>2</sup>	5 de as	15 160 kg
				6 de as	15 120 kg
				Adhesie massa	57 280 kg
				Massa leeg	78 800 kg

# Stoomlocomotief type 25 (ex BR 044)



<u>Loopbaan :</u>		<u>Kenmerken :</u>		<u>Afmetingen :</u>	
Bouw :loc 2520	11/1944	<b>Ketel :</b>		Totale lengte :	18 817 mm
Bouw Duitsland	1925 > 1945	Type ketel	Crampton	Lengte frame:	18 167 mm
Nummering : < 1946	2520	Maximale keteldruk	16 bar	Breedte :	2 980 mm
> 1946	25.021	Roosterlengte	3 012 mm	Hoogte hartlijn ketel	3 100 mm
Effectief (bij bouw)	ca. 1858	Roosterbreedte	1 512 mm	Hoogte totaal :	4 550 mm
Effectief NMBS	1	Oppervlakte rooster	4,73 m <sup>2</sup>	Radstand (totaal) :	9 650 mm
Bouwer(s) :	Cail (FR)	Dikte platen :zij en achter	12 mm	Vaste radstand	6 800 mm
		hemelplaat	14 mm	Oversteek voor :	1 650 mm
		pijpenplaat	12 > 22 mm	Oversteek achter :	2 517 mm
		vuurkist	14 mm		
Levering :	11/1944	Verwarmend opp. haard	18,33 m <sup>2</sup>	Diameter drijfwielen :	1 400 mm
				Diameter loopwielen	850 mm
Buiten dienst :	06/1950 (> DB > SNCF)	Aantal kleine vlampijpen	128	Massa ketel	31 800 kg
Asindeling :	1'D	Afmeting kleine vlampijpen	39 / 54 mm	Massa ketel (+ appendages)	26 600 kg
		Verwarmend oppervlak	105,35 m <sup>2</sup>	Massa (ritvaardig)	114 100 kg
Snelheid (maximaal)	80 km/h	Aantal grote vlampijpen	43	Aslast : 1ste as	14 800 kg
		Afmeting grote vlampijpen	135 / 143 mm	2 de as	19 700 kg
Aantal cilinders	3 (2 uitwendig / 1 inwendig)	Verwarmend oppervlak	114,30 m <sup>2</sup>	3 de as	19 600 kg
Diameter cilinders	550 mm	Totaal verwarmend opp.	238,00 m <sup>2</sup>	4 de as	19 600 kg
Zuigerslag	660 mm	Afstand tussen pijpenplaten	5 800 mm	5 de as	18 100 kg
		Inhoud water	9,45 m <sup>3</sup>	6 de as	17 900 kg
		Inhoud stoomruimte	4,40 m <sup>3</sup>	Adhesie massa	94 900 kg
		Oppervlakte stoomafgifte	13,80 m <sup>2</sup>	Massa leeg	99 900 kg
		Verwarmend opp. oververhitter	100,00 m <sup>2</sup>		

# De prestaties

**Een evenwichtige verdeling van de lasten was zeer belangrijk .**

## De aslast

De bedoeling bij het ontwerp van de BR 050 (type 25 NMBS) was een locomotief die vooral ingezet werd op de minder belangrijke zijlijnen en industriële aansluitingen, dus moest men de aslast zo laag mogelijk houden. En dat is vrij goed gelukt (zie tabel). De aslast bedroeg voor de drijfassen ongeveer 15.000 kg, zonder dat de trekkkracht sterk vermindert werd.

## De snelheid

De snelheid was – door de kleinere drijfwielen – beperkt tot 80 km/h, voldoende voor de meeste goederentreinen. Nochtans werd het type 25 in de eerste periode te Schaarbeek ingezet voor (zware) semi-directe reizigerstreinen over lange afstand en hiervoor was deze snelheid wat krap. Dit was de reden dat men zo snel mogelijk het type 25 verving door de locomotieven type 29, die gemakkelijk 100 km/h haalden. Te Latour was deze snelheid minder belangrijk; op de lane hellingen was men al blij dat de trein tegen 30 à 40 km/h de top bereikte, zelfs in dubbeltractie.

## Het verbruik – de last

Het is logisch dat het verbruik – zeker te Latour – vrij hoog lag. Oorspronkelijk kon dit beperkt worden door het gebruik van de hoogwaardiger (maar duurder) briketten. Men kwam aan een gemiddelde van ca. 30 kg/km aan steenkool. Het gebruik van enkel minderwaardige gruis kool veranderde niet veel aan dit verbruik, vooral omdat er in dubbeltractie gereden werd (soms met een lichterlo-

Omschrijving	
Aslast:	
Loopas	11 560 kg
1ste drijfjas	15 000 kg
2de drijfjas	15 000 kg
3de drijfjas	15 000 kg
4de drijfjas	15 160 kg
5de drijfjas	15 130 kg
Massa lege locomotief	
Massa ritv. loc 2/3 voorraden	
Massa ritv loc volle voorraden	
Adhesiegewicht	

comotief). De zwaarste treinen werden trouwens verzekerd door het type 26

## De trekkkracht

De trekkkracht was op de Aredeens hellingen primordiaal en ondanks de betrekkelijk lage aslast bereikte men toch een kracht van 20 360 kg. Dit was vooral te danken aan de kleinere diameter van de drijfwielen en vooral aan het feit dat het ging om een locomotief met vijf gekoppelde assen. De type 25 (en type 26) waren de weinige locomotieven met asindeling 1'E, Enkel het kolosale type 36 had dezelfde asindeling maar kon niet concurreren met het type 25, vandaar de vroegtijdige buiten dienststelling kort na de tweede wereldoorlog bij de transfert van de type 25 (en de levering van het type 26)

## Exploitatiekosten

Slechts in 1945 zouden de locomotieven te Schaarbeek het grootste deel van hun inzet in de (hoogwaardige) reizigersdienst doorbrengen, maar in 1946 zou dit aandeel snel praktisch tot nul dalen en werd de goederendienst de grote slokkop van de te slepen treinen.

Na hun mutatie naar Latour viel de reizigersdienst volledig weg, met uitzondering van enkele personeelstreinen tussen Virton en Latour.

Zoals te verwachten voor de zware ertstreinen zouden ongeveer twee derde van de diensten als versterking (dubbele tractie of lichterlocomotief) uitgevoerd worden. Een minderheid van de treinen werd in enkele tractie gereden, meestal op het korte baanvak naar Ecouvies en in mindere mate naar Athus. Ondanks de dubbele tractie bleef de treinlast met een waarde tussen de 550 en 600 ton nog beperkt.

Omschrijving	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1956	1957	1958	Eenheid
Eff rit HKV	66 297	2 219	3 278	2 972	13 986	5 344	geen	585 006	696 780	463 399	276 293	136 256	km
Versterking	1 126	31	0	0	0	0	gege-	3 178	4 603	2 974	5 612	6 100	km
Losse ritten	8 531	864	1 033	712	1 939	834	vens	103 257	117 926	100 919	90 407	47 144	km
Rangering	70	1 153	102	162	75	361	beschik-	5 135	5 497	5 956	9 090	6 002	km
Totaal HKV	76 024	4 267	4 413	3 846	16 000	6 539	baar	696 576	824 806	574 248	381 402	195 502	km
%			0	0		0							
Eff rit HKM	228 016	284 034	366 887	299 382	277 036	332 339							
Versterking	20 938	49 50	244 161	205 471	190 274	267 892							
Losse ritten	28 994	51 961	117 292	104 812	89 088	111 280							
Rangering	5 287	12 386	16 575	13 409	15 042	8 563							
Totaal HKM	283 235	397 931	744 915	623 074	571 443	720 074							
%				100		100							
HKV + HKM	359 259	402 198	749 328	626 926	587 443	726 613							
Effectief locs	16	16	19	19	14	14		14	14	10	8	4	
Afstand /loc	25 661	25 137								57 425	2 223		
inzetdagen								3 666	4 268	2 757		1 340	km
Last reizigers	420	563	120	116	314	125							
Last goederen	621	667	522	569	585	579							
Briketten	12 716	14 239	21 183	16 166	14 635	18 367		21 800	16,840	23,300	25,600	27,800	kg
Gruiskolen	35 400	35 400	--	--	--	--							kg

Omschrijving	1947	1948	1950	1956	1958
Aantal bedrijfsdagen	3 256	4 948	3 407	2 223	1 340
Aantal locomotieven	16	19	14	10	4
Verbruik steenkool (in kg) / km	35,4	28,3	24,0	25,8	27,3
Uurloon machinist + stoker	55,25	59,00	71,30	79,9	91,8
Kosten/km (in Bfr)					
Arbeidsloon	7,51	6,15	6,59	8,73	10,78
Olie	0,26	0,25	0,88	0,37	0,32
Steenkool	24,20	20,27	19,61	20,36	26,63
Water	0,31	0,28	0,30	0,61	0,82
Algemeen	2,10	1,63	1,84	2,82	3,33
Totaal	34,18	28,58	28,02	32,79	41,88
Kosten/km (in Bfr)					
Klaarmaken	1,22	0,61	9,65	0,82	0,86
Onderhoud	1,28	3,35	2,61	5,00	5,73
Herstelling	3,99	0,75	4,47	0,86	1,08
Verbetering	0	0	0,07	0,02	0
Totaal	9,49	4,72	8,20	6,70	7,87
Algemeen totaal (in Bfr)	43,47	33,30	36,22	39,49	49,55

# De verschillende bouwvormen

## Bijna elke locomotief was anders

Bij de locomotieven type 25 kwamen zeer veel afwijkingen voor tussen de verschillende machines

Eerst bekijken we de locomotieven gebouwd in België. Eerste opmerkelijk feit is dat de beide locomotieven die nog afgewerkt werden door Cockerill voorzien waren van de grote windleiplaten type Wagner. Bij de machines die - voor de bevrijding - afgeleverd werden in Duitsland kwam dit niet voor. Verder was er ook een volledig gesloten schort tussen deze windleiplaten, onder de rookkastdeur.

Deze grote windleiplaten kwamen enkel voor bij de oorspronkelijke (Duitse) locomotieven van deze reeks, gebouwd tot ongeveer 1942. Waarom Cockerill voor de levering aan de NMBS deze - toch wel kostelijke - toepaste, kon niet achterhaald worden.

Andere veranderingen werden doorgevoerd bij het machinistenhuis. Alle locomotieven die al geleverd waren aan Duitsland waren uitgerust met een (achteraan) gesloten cabine. Ze moesten in alle omstandigheden, ook tijdens de strenge winters in het noorden en oosten, ingezet kunnen worden. Nochtans zou men deze uitrusting ongedaan maken bij de levering van de overgebleven locomotieven aan de NMBS. Hiervoor moesten ook de tenders aangepast worden en kregen deze aan

weerszijden van de verhoogde kolenbak een windscherm met venster.

Een ander punt was het feit dat twee locomotieven van de Ateliers de la Meuse - de 25.007 en 25.008 - uitgerust waren met een ketel met een tweedemacht voor de aanvoer van het ketelwater uit de voorverwarmer. Deze was bij de beide machines niet aanwezig - ze hadden twee injecteurs - en werd dus niet gebruikt. Een zeer waarschijnlijke verklaring hiervoor is dat het bedrijf van La Meuse zwaar getroffen werd door de bombardementen in de maanden voor de bevrijding en daarmee ging minstens één - dus waarschijnlijk twee - ketels onherstelbaar verloren. De DRB had een aantal reserveketels in stock en om de levering te bespoedigen zouden twee van deze (oudere) ketels geleverd zijn om de vernielde exemplaren te vervangen.

Een klein detail is ook dat bij de machines van La Meuse het nummer niet in het midden van het machinistenhuis geplaatst werd, maar meer naar achteren. Reden hiervoor was het feit dat de grote (ronde) constructieplaten niet pasten onder het nummer, zodat ze dan maar op gelijke hoogte gemonteerd werden.

Ook werd bij alle machines de oorspronkelijke, hoge schouw van één segment ontdaan om zo binnen het kleinere vrije

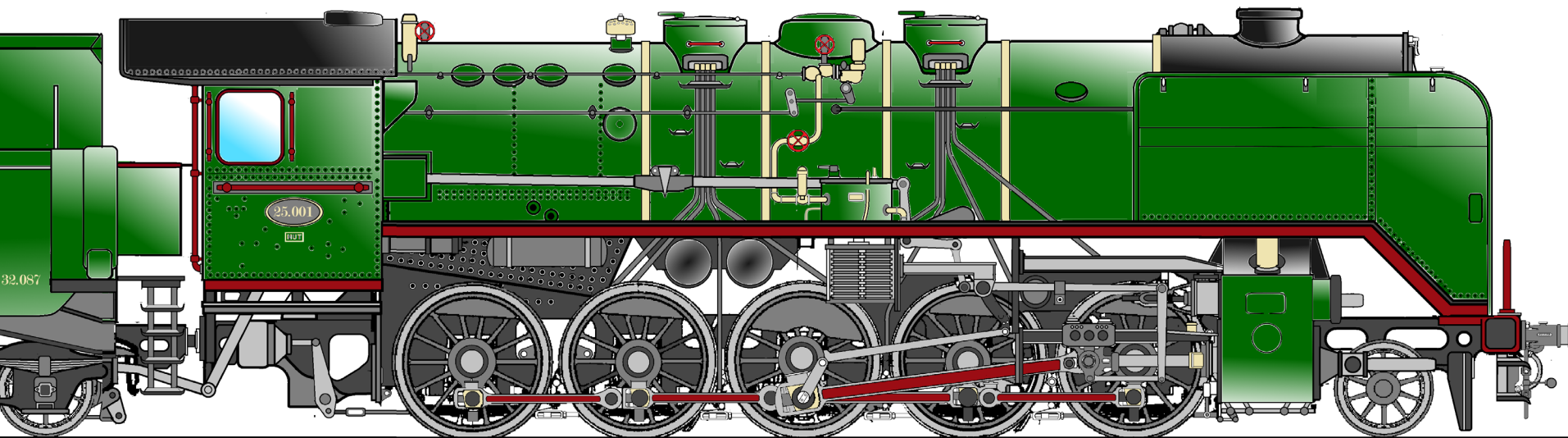
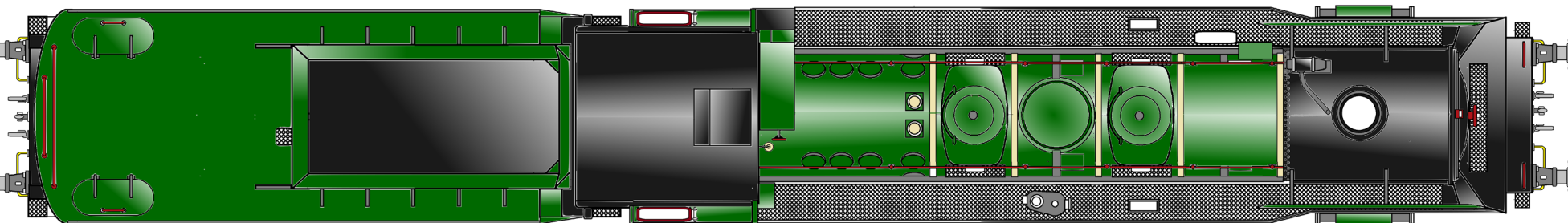
ruimteprofiel te passen.

Ook de dakopbouw was eenvoudiger: oorspronkelijk had het dak een grote verluchtingsruimte met vier zijdelings geplaatste luchtinlaten. Dit verdween. Er kwam een eenvoudig, strak dak met vooraan een kleine luchtinlaat voor het afvoeren van eventuele rookgassen.

Over de verschillen in tenders - de rechte tender of de badkuiptender - komen we verder op terug. Ook de koppeling tussen locomotief en tender wordt daar aangeduid.

Verder wordt ook een tabel voorzien waarin de verschillende kenmerken van de Belgische, maar ook de buitgemaakte machines overzichtelijk gegeven worden. De buitgemaakte locomotieven komen trouwens in een volgend hoofdstuk ter sprake.

# Locomotief 25.001 & 25.023

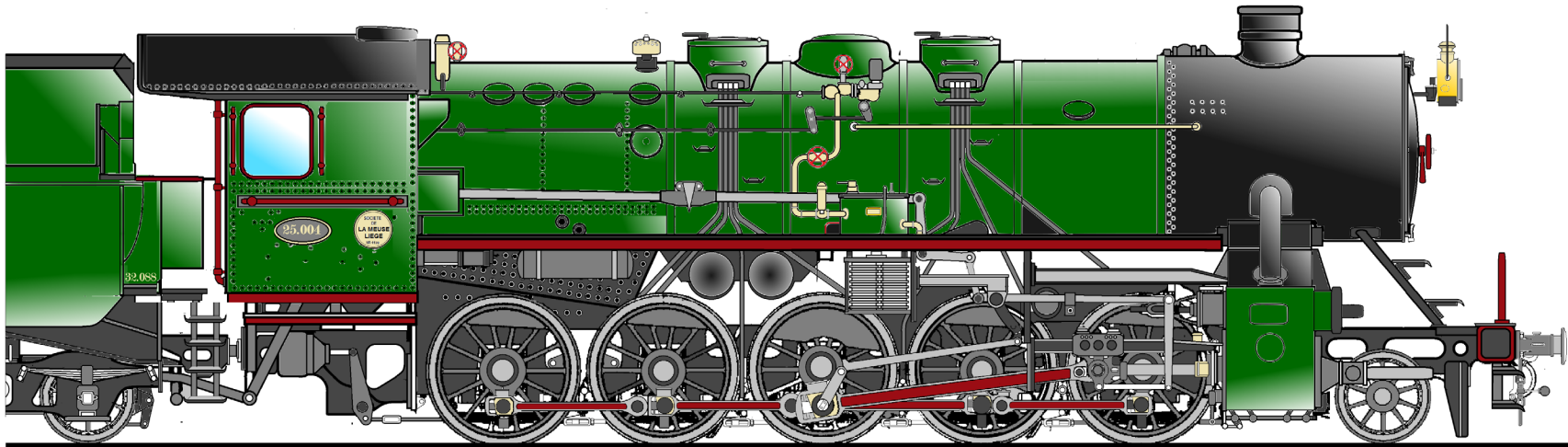




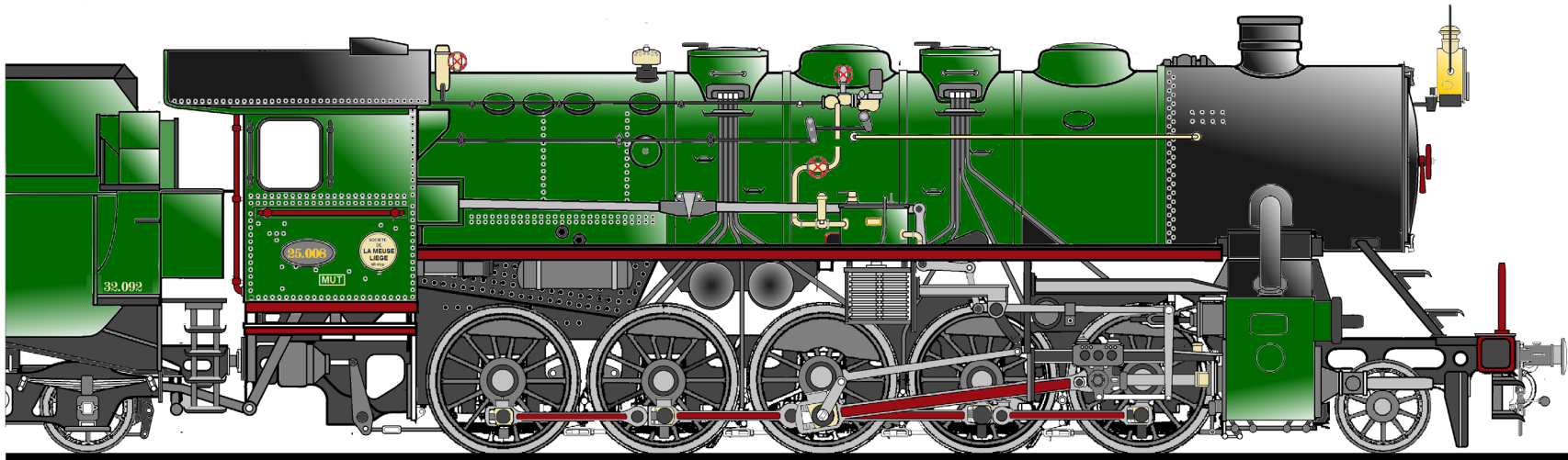
*Een nog niet genummerde type 25 (2500 of 2501) verlaat op 14 november 1944 de werkhuisen van Cockerill te Seraing*

*Foto Cockerill, verzameling NMBS Train World Heritage*

**Locomotief  
25.002 > 26.006**



**Locomotief  
25.007 > 26.008**



# De bestelling van de reeks 050

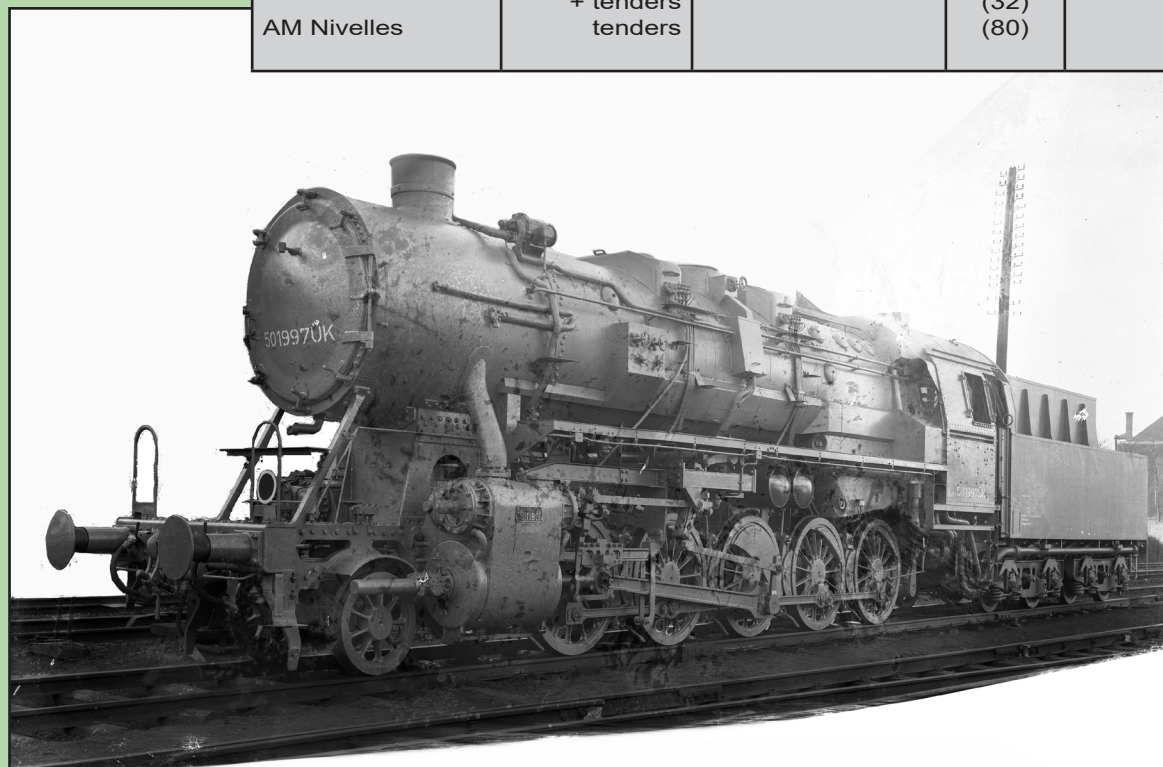
... de Belgische industrie kon (of moest) meewerken

Zoals in de inleiding behandeld, zou de Duitse overheid door capaciteitsproblemen in de eigen bedrijven de bouw van een groot aantal benodigde locomotieven aan "buitenlandse" firma's uitbesteden. Natuurlijk stonden deze bedrijven in bezet gebied onder curatele van de Wehrmacht, maar ze behielden toch enige zelfstandigheid.

Daar waar men in Franse bedrijven voor de "light"-versie van de zware 044 uitbesteedde, zouden de Belgische bedrijven uitgekozen worden voor de bouw van 200 machines van de reeks 050 UK (Übergangs Kriegslokomotive).

In onderling overleg werd deze opdracht verdeeld onder acht firma's. De Duitse overheden zouden deze bestelling onder de normale marktvoorwaarden doen, dus niet echt als verplichte opdracht. Maar de specificaties waren zeer streng, zeker wat verband hield met de kwaliteitseisen, maar vooral de leveringstermijnen. De boetes voor het niet naleven van de overeenkomst waren hoog. Ook werd het grootste deel van de hulponderdelen en zelfs delen van chassis en ketel in Duits-

Bouwer	Fabrieks nummer	DRB nummer	Aant	Niet geleverd
Couillet	1836 - 1858	50 1972 - 1995	24	1
Tubize	2267 - 2304	50 1996 - 2033	38	-
Cockerill	3294 - 3335	50 2034 - 2075	42	2
La Meuse	1850 - 1877	50 2076 - 2101	26	10
FUF Haine SP	4149 - 4174	50.2102 - 2129	28	-
	+ tenders		(38)	
Anglo-Franco-B	2552 - 2577	50.2130 - 2155	26	1
	+ tender		(50)	
Energie	395 - 410	50 2156 - 2171	16	-
	+ tenders		(32)	
AM Nivelles			(80)	



Een aantal foto's van de in België gebouwde machines, dit bij het verlaten van de werkplaats en de overdracht aan de Deutsche Reichsbahn in 1943/1944. Hier de 50 1997 UK - gebouwd door de AM Tubize - voor de overgave te Schaarbeek

Foto verzameling André DAGANT

Een analoge machine - de 50 2013 gebouwd door AM Tubize. In vergelijking met vorige foto ontbreekt hier de aanduiding UK. Alle in België gebouwde machines waren immers van deze bouwversie "übergangskriegsart".

Foto verzameling André DAGANT



land vervaardigd en ter beschikking gesteld.

De volgende tabel geeft de verdeling van deze order.

De bestelling werd eind 1941 officieel toegekend en men had 18 maanden tot de levering van de eerste locomotief. De verdere stomers moesten volgen met 14 dagen tussenpoos.

De bouw verliep tijdens de eerste periode volgens plan en de eerste machines werden vanaf mei 1943 aan de Duitse Reichsbahn afgeleverd. Maar naarmate de tijd vorderde, zou ook duidelijk worden dat de kansen aan het keren waren en zouden de arbeiders allerhande vertragingen doorvoeren. Verder zouden de geallieerde bombardementen voor verder tijdsverlies (of winst?) zorgen. Vooral bij de Ateliers de la Meuse zou de vertraging zich opstapelen, vooral hier te wijten aan de zware beschietingen. In totaal zouden tien van de 26 te bouwen machines niet op tijd klaar zijn. Bij Cockerill waren bij de bevrijding nog twee machines in het bedrijf aanwezig en Couillet en Anglo-Franco-Belge hadden elk nog één machine niet afgeleverd.

Bij de bevrijding in september 1944 werden de achtergebleven - onafgewerkte - locomotieven door de dienst van het Sequester (ministerie van Economie) in beslag genomen en konden de onderhandelingen met de NMBS starten voor een eventuele aankoop en verdere opvolging van de bouw. Vooral bij La Meuse zou dit voor bijkomende problemen zorgen: eerst was het bedrijf in puin gebombardeerd en leden de aanwezige locomotieven vrij zware schade. Anderzijds waren ook tal van onderdelen nodig voor de bouw ver-

**(5)1042**

24 September 1945.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

AANKOOP, BIJ DEN DIENST VAN HET SEQUESTER, VAN EEN VOORMALIGE  
DUITSCH LOCOMOTIEF ZONDER TENDER.

Op een particulier verbindingspoor werd een locomotief Duitsch type 50 ontdekt die door de "Ateliers de la Meuse" voor rekening van de Deutsche Reichsbahn was gebouwd.

Zij was gemobiliseerd wegens beschadigingen voortvloeiende uit een bombardement en bevond zich daar zonder tender, welke laatste door de Duitse overheden in Augustus/September 1944 was weggehaald.

Het betreft een locomotief die volkomen gelijk is aan de 4 van hetzelfde type die door verschillende Belgische firma's reeds aan de N.M.B.S. werden geleverd en sedert hun indienststelling bevredigende resultaten geven.

Krachtens de wetsbepalingen behoort deze locomotief aan den Dienst van het Sequester. Na onderhandelingen met dit organisme kan zij door de N.M.B.S. tegen den prijs van 1.657.165 fr. aangekocht worden. Zoo de kosten voor het weder in orde brengen op 300.000 fr. worden begroot, zou de locomotief op 1.957.165 fr. komen, d.i. 24,90 fr. het kg. voor de locomotief zonder tender.

Deze kostprijs is voordelig vermits de verhoogingscoëfficiënt van den prijs per kg. ten opzichte van in 1936 aangekochte, meer ingewikkelde locomotieven (Atlantic) 1,37 bedraagt.

Er wordt voorgesteld dezen aankoop goed te keuren.

Een mooie foto van een locomotief gebouwd door de firma Energie te Marcienne samen met een aantal werklieden van de firma te La Croyère, gefotografeerd te Schaarbeek, namelijk de 50 2153.5. Op de handgreep het houten verzendingsbordje met de bestemming: de AW Schwerte

Foto verzameling André DAGANT

dwenen of beschadigd.

In totaal waren nog negen locomotieven in allerhande bouwstadia aanwezig.

En dan werd later nog een tiende machine - de La Meuse 4165 - teruggevonden en dit gaf aanleiding tot de volgende onderhandelingen met de NMBS. Deze locomotief was waarschijnlijk tijdens de laatste uren voor de bevrijding buiten

gereden, maar kwam – volgens de onderstaande brief – ergens op een afstelspoor (van een bedrijf?) tot stilstand en werd daar pas later ontdekt. De locomotief werd door de NMBS aangekocht voor een som van in totaal 1 957 165 bfr. Het werd de locomotief 25.023.

Er werd snel een overeenkomst gesloten tussen de NMBS en de Staat voor de aankoop van de dertien nog niet



afgewerkte en afgeleverde locomotieven. Ze zouden het type 25 gaan vormen.

Maar naast deze locomotieven werden bij de bevrijding nog tal van andere - Duitse - locomotieven van dezelfde bouwreeks teruggevonden. De Reichsbahn zette op het einde van de oorlog voor de evacuatie van de troepen en het militair materieel deze locomotieven in een groot aantal in.

Bij deze machines – zoals we verder zullen zien – waren locomotie-

ven uit de verschillende bouwstadia van deze machines, gaande van een originele uitvoering naar de typische laatste uitvoering als type UK (übergangs Kriegslokomotive).

Maar laten we op de volgende bladzijden de verschillende buitgemaakte machines meer in detail bespreken. Nadien komen we terug op de inzet van het geheel van het effectief:

**Opnieuw een locomotief gebouwd door Anglo-Franco-Belge te La Croyère, gefotografeerd te Schaarbeek, boven de 50 2157,**

**Foto verzameling André DAGANT**



## **DRB 50.133** **> 2513 > 25.014**

Deze locomotief, die tot de eerste leveringen behoorde, werd gebouwd door de Berlijnse firma Borsig en in 1940 aan de Deutsche Reichsbahn afgeleverd.

De eerste stelplaats was Peiskrzetcham in Silezië. De plaats hoort nu bij Polen en heet nu Pyskowice, in het zuiden van het land. Bij het terugtrekken van de troepen vanuit het oostfront kwam de machine meer naar het westen en tegen het einde van de oorlog werd de machine, zoals vele andere, gebruikt voor de bevoorrading van het front in Noord-Frankrijk. Na de ontschepping kwamen veel treinen voor de terugtrekkende troepen op gang. Bij de bevrijding stond deze machine beschikbaar te Schaarbeek. De NMBS nam de machine over en schreef ze in haar bestand in op 25 september 1944. Op dat ogenblik was hij gekoppeld aan tender nr. 26.036. Deze tender was van het Pruisische type 2'2' T 31,5, maar werd op een bepaald ogenblik omgebouwd door de SNCF tot een tender buiten type. De machine bleef gedurende de ganse "Belgische" periode gekoppeld aan deze tender.

Ze bleef nog geruime tijd te Schaarbeek achter, maar werd dan naar de AC Salzannes afgevoerd. De herstelling werd in 1947 afgesloten. Tussen 1947 en 1950 werd ze gebruikt, maar in juni teerde ze met tender 32.085 naar Duitsland terug. Deze tender werd tot dan niet gebruikt en droeg nog de Duitse opschriften BLW

1945 - DR 52.728. De 26.036 werd niet "buitgemaakt" en kon dus niet teruggegeven worden.

De machine werd na de terugkeer vooral vanuit Köln gebruikt onder het nieuwe nummer 050 133-8. Op 21 juni 1968 werd de machine geschrapt.

De locomotief was uitgerust met de grote Wagner-windleiplaten en de Knorr-voorverwarmer.

## **DRB 50.434** **> 2514 > 25.015**

Ook deze machine behoorde tot de eerste reeks geleverde machines: ze werd gebouwd door de firma Schichau in Elbing en in 1940 afgeleverd.

De eerste stationering gebeurde te Dirschau (in Pommeren). Het is nu Tcsew en ligt in het midden van het huidige Polen.

Ook deze machine kwam naar het westfront en werd na de bevrijding bedrijfsklaar te Etterbeek achtergelaten. Ze werd op 3 september 1944 gerecupereerd en dadelijk vanuit Schaarbeek in de reizigersdienst gebruikt. Vanaf 1945 werd de inmiddels vernummerde 2514 afgesteld voor herstelling. In 1946 kwam ze terug in dienst.

Ze vertrok in mei 1950, samen met ten-

der 26.039, naar Duitsland en werd onder meer vanuit Bochum-Langerdreer ingezet. Op 1 juli 1964 verliet ze het bestand van de DB.

## **DRB 50.1314** **> 2515 > 25.016**

Ondanks het feit dat ze pas in 1941 door BMAG (voorheen Schwarzkopff) geleverd werd. De eerste inzetplaats was (Gross)-Mochbern (een wijk van de stad Breslau), gelegen in het zuiden van het huidige Polen.

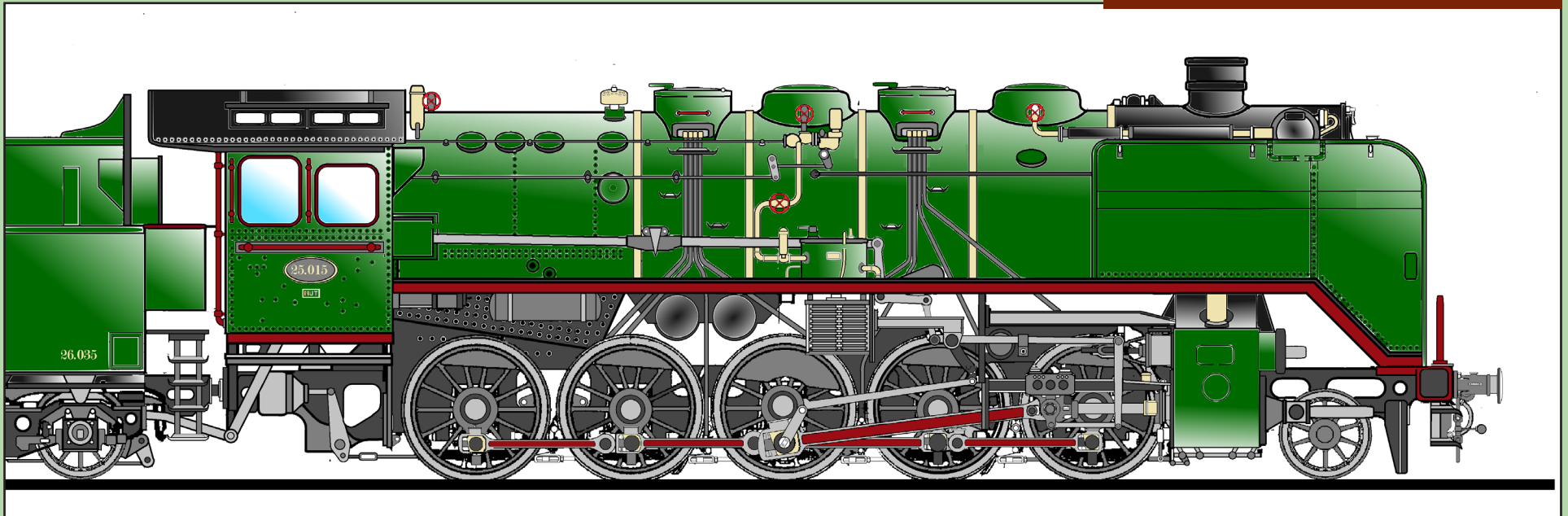
Na de inval van de Russische troepen in onder meer Roemenië werden 177 locomotieven van de reeks 50 aan de Roemeense Staatsspoorwegen (CFR) uitgeleend. Hierbij behoorde ook de 50.1314. De machines kwamen hier aan op 6 januari 1943.

In de volgende periode dook ze aan het westfront op en werd bij de bevrijding buitgemaakt door het United States Army Transportation Corps (USATC) en gebruikt voor hun eigen (bevoorrading)treinen en militaire transporten tussen Brussel en Herbesthal. Ze droeg het nummer USTAC 1003.

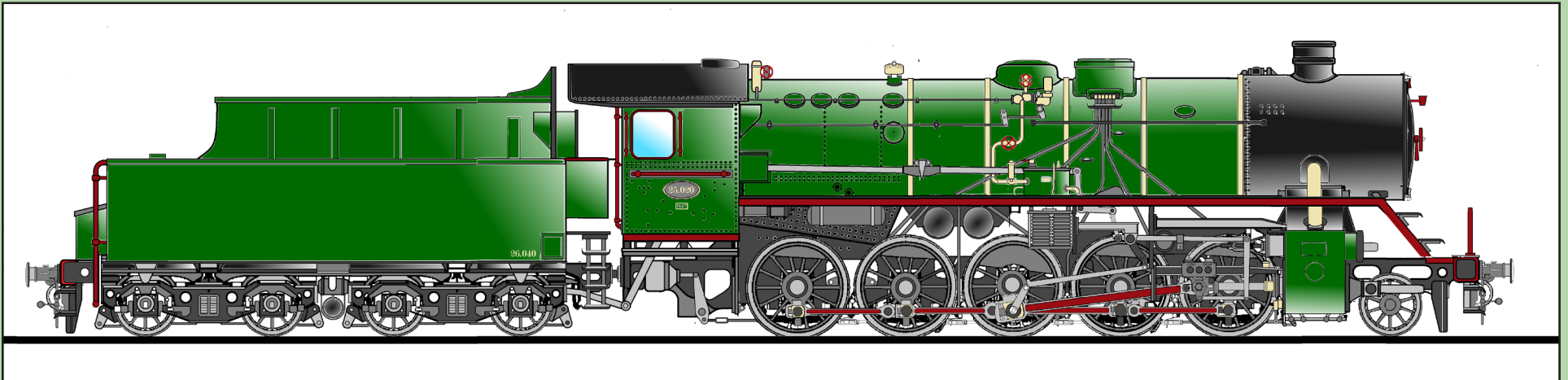
Op 10 oktober 1945 werd de machine aan de NMBS overgedragen en ingedeeld in de stelplaats Schaarbeek.

Na de inzet vanuit Latour - zoals alle andere typen 25 - ging de machine sa-

**Locomotief  
25.0014 > 25.019**



**Locomotief  
25.020**



men met tender 26.036 in mei 1950 naar Duitsland en werd deze onder andere vanuit Düsseldorf ingezet. Zoals al aangehaald bij de 2514 behoorde de tender niet tot de buitgemaakte exemplaren en werd deze naar België teruggestuurd.

De machine werd op 10 juli 1969 geschrapt; de toenmalige stelplaats was Stolberg.

**DRB 50.436**  
**> 2516 > 25.017**

Deze locomotief, gebouwd door Henschel en afgeleverd in 1941, kende een minder bewogen begin van de loopbaan. De machine werd vanuit Köln ingezet, maar kwam in handen van de USTAC kort na de bevrijding. Deze instantie gebruikte deze locomotief onder het USTAC-nummer 1002 tussen Brussel en Herbesthal en later tot in Köln. Op 20 oktober 1945 werd ze aan de NMBS overgedragen en kreeg ze voor enkele maanden het nummer 2516. In januari 1946 werd ze vernummerd in 25.017. Na een (korte) loopbaan in België keerde de machine in mei 1950 naar Duitsland terug, gekoppeld aan de tender 26.025. Bij de DB werd de machine nog jarenlang – tot 10 juli 1969 – van Stolberg ingezet, ook in het grenslandverkeer naar Montzen en Raeren.

**DRB 50.1539**  
**> 2517 > 25.018**

Ook deze locomotief bleef na de levering door Henschel op 20 december 1941 in het westen van Duitsland actief, met name vanuit de stelplaats Hamm-Gbf. Ze werd ook gebruikt voor de militaire transporten van en naar het westfront en bleef bij de bevrijding in België - volledig ritvaardig - achter. Ze stond ergens binnen de Brusselse agglomeratie, werd naar Schaarbeek overgebracht en op 3 september 1944 in het NMBS-bestand ingeschreven.

Voor een militair transport belandde ze begin 1945 in het Franse Sarrebourg en ze bleef daar gedurende verschillende maanden actief. In september 1945 kwam ze terug naar Schaarbeek en vatte ze haar dienst voor de NMBS aan. Zoals alle buitgemaakte machines werd ze in mei 1950 aan de DB teruggegeven - gekoppeld aan tender 26.033. Ze werd onder andere vanuit Bochum Langendreer gebruikt tot in het begin van de zeventiger jaren.

**DRB 50.1774**  
**> 2518 > 25.019**

Met deze locomotief hebben we weer te maken met een oostfrontier. Gebouwd door Schichau en geleverd in 1941, was de eerste inzetplaats Allenstein (thans Olsztyn in Noord-Polen). Maar na de terugkeer naar het oostfront – waar men na de inval in Normandië een groot aantal locomotieven nodig had, bleef deze locomotief in Brussel achter. Op 17 oktober 1944 werd ze als 2518 in het bestand van Schaarbeek ingeschreven. Door de beschadigingen kwam ze niet dadelijk terug tot inzet en bleef ze lange tijd in de AC Salzannes afgesteld.

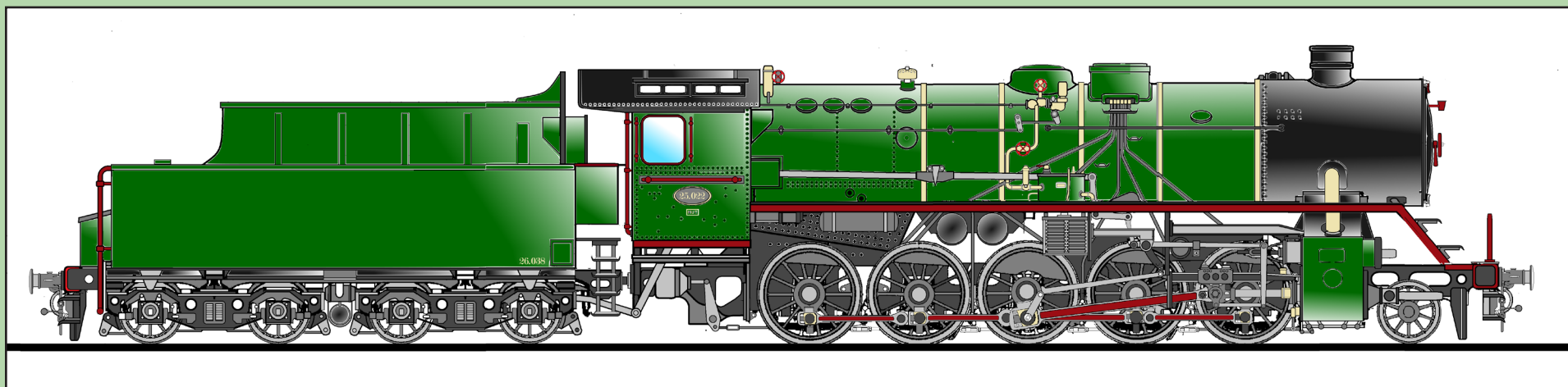
In mei 1950 keerde ze - met tender 26.034 - naar Duitsland terug en kwam onder andere in Düsseldorf-Derendorf in actie. De schrapping gebeurde op 21 juni 1968.

**DRB 50.3052**  
**> 2519 > 25.020**

Deze locomotief, die nog tot de generatie voor de UK behoorde, werd pas in 1943 door Krupp afgeleverd en vanuit Bochum Langendreer ingezet, maar al snel was ook deze machine nodig voor het westfront. Bij de aftocht van de Duitse troepen bleef ze

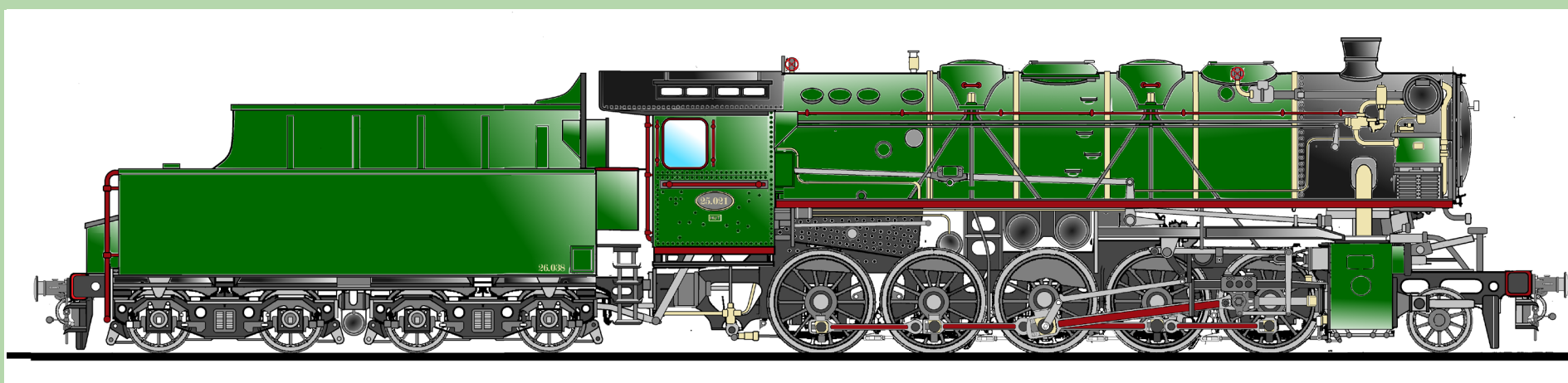
Locomotief  
25.022

**Locomotief  
25.022**



Locomotief  
25.021 ex BR 44

**Locomotief  
25.021 ex BR 44**



(vanaf augustus 1944) volledig bedrijfsklaar te Brussel Thurn & Taxis achter, met de aanduiding Bw Löwen. (Leuven). Ze werd dadelijk voor militaire transporten gebruikt richting Frankrijk en kwam - beschadigd - naar België terug in 1945. De machine bleef afgesteld tot in 1947 in de AC Salzannes, maar werd toch nog hersteld.

Na de terugkeer in Duitsland werd de machine onder andere vanuit Dieringshausen gebruikt. De schrapping gebeurde op 11 december 1968.

**DRB 44.1804**  
**> 2520 > 25.021**

In alle opzichten het buitenbeentje uit de reeks. De techniek en de geschiedenis van de tender werden al vroeger behandeld, de (korte) levensloop dan.

Deze locomotief behoorde tot een reeks machines die door de Franse bedrijven mochten (of moesten) gebouwd worden en behoorde tot de reeks 44 UK. Ze werd gebouwd door Cail te Denin (in Noord-Frankrijk) en was de laatste locomotief uit de te bouwen reeks. Ze verliet de fabrieksporten enkele dagen voor de bevrijding van ons land - in september 1944 - en werd in beslag genomen door de diensten van de USTAC bij de doortocht te Ronet (of in de AC

Salzannes). De gloednieuwe locomotief werd dan in het bestand opgenomen onder het nummer 1001. Zoals de andere machines, werd de besturing toevertrouwd aan de 707th Railway Brigade. Ondergebracht in het pas heroverde Herbenthal sleepte ze militaire transporten tussen Schaarbeek en Duitsland.

De locomotief bleef in het bestand van de USTAC tot 15 oktober 1945 en werd dan aan de NMBS - standplaats Schaarbeek - overgedragen.

Men maakte er geen speciaal type van en het werd als type 25 gevoerd.

In juni 1950 ging deze machine dan naar de DB, maar daar kende men de ware aard niet en werd ingedeeld als 44.1471<sup>2</sup> (de oorspronkelijke machine was vernield tijdens een bombardement). Ze kwam in dienst in de directie Hannover.

Na enige tijd en onderzoekswerk kwamen erachter dat ze in feite het (voorzien) nummer 44.1804 moest voeren.

Zoals ook de machines reeks 50, gebouwd in België, gerecupereerd werden in 1952 (zie een later hoofdstuk), zou ook deze locomotief naar het oorsprongsland Frankrijk teruggebracht worden. Dit gebeurde op 28 januari 1952. Ze werd dadelijk afgesteld en kwam niet meer in dienst.

**DRB 50.1458**  
**(> 2521)**

Deze locomotief is enkel op papier in het bestand van de NMBS terug te vinden. Gebouwd door Henschel kwam de 50.1458 op 18 juli 1941 in dienst te Hamburg-Harburg, maar zoals zoveel machines was ze nodig in de periode van en na de landing in Normandië om troepen (en bevoorrading) aan te voeren en na dien te helpen bij de terugtocht. Bij de bevrijding werd de machine opgeëist door de USTAC voor de eigen transporten, maar ingeschreven bij de NMBS, dit vanaf 15 november 1945.

Toch bleef ze nog diensten verzekerden voor het Amerikaanse leger, bestuurd door Amerikaanse militairen. In januari 1946 keerde de machine niet meer terug na een missie in Duitsland. Ze werd overgedragen aan de DRB (later de DB) en tot 27 september 1966 - datum van de schrapping was ze actief vanuit de eerste stelplaats Hamburg-Harburg.

## **DRB 50.1098** **[> 2522]**

Deze stomer werd gebouwd door Škoda en werd in eerste instantie ondergebracht in Komotau (later Chomotov in Tsjecho-Slowakije). Maar ook de 50.1098 werd westwaarts afgevoerd om te helpen aan het Franse front. Bij de bevrijding wachtte deze machine te Ronet op een herstelling in de AC Salzinnen. Na deze herstelling kwam ze ten dienste van de USTAC voor de vele bevoorradingsstreinen naar Duitsland.

In januari 1946 bleef ze echter in Duitsland - ondanks de immatriculatie als 2522 bij de NMBS. Ze werd in de stelplaats Hohenbudberg (in het Ruhrgebied bij Krefeld) gebruikt tot bij de schrapping op 4 december 1961.

## **DRB 50.1729** **[> 2523]**

Ook deze locomotief, gebouwd door Krupp en geleverd op 6 december 1941 aan de stelplaats Duisburg-Wedau - kende een gelijkaardige situatie. Na de bevrijding werd ze niet ritvaardig teruggevonden te Ronet. Na een herstelling in de AC Salzinnen kwam ze in dienst bij de USTAC en deze gebruikte ze tot januari 1946 voornamelijk binnen

Duitsland. Op dat ogenblik ging ze terug aan de DRB en later de DB en werd voor het grootste deel van de loopbaan vanuit Stolberg gebruikt. Ze werd pas geschrapt met de laatste machines van dit Betriebswerk midden de jaren '70.

De laatste drie locomotieven hebben nooit dienst voor de NMBS gereden. Ze behoorden toe aan het USTAC, dat ze buitgemaakt had in Duitsland en daar intern gebruikte. Ze kwamen enkel naar België om in de AC Salzinnen een herstelling te ondergaan en gingen nadien terug naar Duitsland. Tijdens hun (korte) verblijf in ons land kregen ze (administratief) het fictieve NMBS nummer.

## **DRB 50.1729** **[> 2523]**

Deze locomotief was - zowel qua levering als qua vindplaats - uniek. Gebouwd door Henschel en afgeleverd op 25 juli 1942 was de stelplaats Düren. Het was de enige locomotief van het type UK bij de NMBS (dus met gesloten machinistenhuis achteraan). Tijdens de laatste maanden van het wereldconflict kwam ze tot stilstand op de verbinding tussen de Eifel en het (toen nog Duitse) Weywertz in de buurt van de voormalige grens te Losheimergraben. Door het Ardennenoffensief werd de lijn op verschillende plaatsen onderbroken en kon na afloop van dit Von Rundstedt-of-

fensief de machine nog niet gerecupereerd worden. De locomotief werd ingeschreven als 2521<sup>2</sup> (de oorspronkelijke 2521 was op dat ogenblik al afgevoerd naar Duitsland) en werd op 1 januari 1946 de 25.022.

Het was pas in de loop van 1946 dat de lijn hersteld en terugbereden kon worden en op dat ogenblik werd de machine naar Schaarbeek afgesleept. Na herstelling kon de actieve loopbaan in België starten.

Na teruggave in mei 1950 werd de machine vanuit Wuppertal-Langerfeld gebruikt. Het was trouwens de laatste "Belgische" machine die in dienst stond; pas eind 1975 werd ze geschrapt. De stelplaats op, dat ogenblik was Weiden.

Nummer		Tender	Windlei- platen	Aantal dommen	Aantal Zandbak	Aantal vensters Machin.	Voorverw. Knorr	Opbouw dak
<i>Belgische machines</i>								
2500	25.013	Type 26	Wagner	1	2	1	-	-
2501	25.001	Type 26	Wagner	1	2	1	-	-
2502	25.002	Type 26	geen	1	2	1	-	-
2503	25.003	Type 32	geen	1	2	1	-	-
2504	25.004	Type 32	geen	1	2	1	-	-
	25.005	Type 32	geen	1	2	1	-	-
	25.006	Type 32	geen	1	2	1	-	-
	25.007	Type 32	geen	2	2	1	-	-
	25.008	Type 32	geen	1	2	1	-	-
	25.009	Type 32	geen	1	2	1	-	-
	25.010	Type 26	geen	1	2	1	-	-
	25.011	Type 26	geen	1	2	1	-	-
	25.012	Type 32	geen	1	2	1	-	-
	25.023	Type 32	geen	1	2	1	-	-
<i>Buitgemaakte machines</i>								
2513	25.014	Type 26	Wagner	2	2	2	X	-X
2514	25.015	Type 26	Wagner	2	2	2		X
2515	25.016	Speciaal	Wagner	2	2	2		X
2516	25.017	Type 26	Wagner	2	2	2		X
2517	25.018	Type 26	Wagner	2	2	2		X
2518	25.019	Type 26	Wagner	2	2	2		X
2519	25.020	Type 26	geen	1	1	1		-
2520 *	25.021 *	Type 26	geen	2	2	2		
2521	25.022	Type 26	geen	1	1	1	-	X
2522		Type 26						
2523		Type 26						

# Een vreemde eend in de bijt

## ... een BR 044 bleef in België achter

Even een korte beschrijving van de techniek van deze "vreemde" locomotief. Na de overname van de voornaamste Länderbahnen na de Eerste Wereldoorlog zou de nieuwe Deutsche Reichsbahn Gesellschaft zich inzetten voor de modernisering van het locomotiefpark. Dit had talrijke kleine, verouderde reeksen. Men opteerde voor een standaardprogramma met een beperkt aantal eenheidslocomotieven. Deze zouden zoveel mogelijk onderdelen gemeenschappelijk hebben.

Voor de zware goederendiensten stonden een aantal vrij moderne locomotieven reeks G 10 (het NMBS-type 90) ter beschikking (oorspronkelijk aangeduid als BR 58)<sup>2</sup>

Het was een uitermate krachtige machine, waarbij de ketel juist binnen het vrije ruimteprofiel paste. De langsketel had een diameter van niet minder dan 1.800 mm. Ook het rooster was groot, met een lengte van 2.968 mm en een roosteroppervlak van 4,55 m<sup>2</sup>.

Voor de aandrijving koos men voor een typische Duitse oplossing. Niet voor vier cilinders zoals in België en Frankrijk, maar voor slechts drie cilinders. (twee uitwendig en één inwendig tussen het chassis). Door deze opstelling kon de cilinderdiameter gevoelig

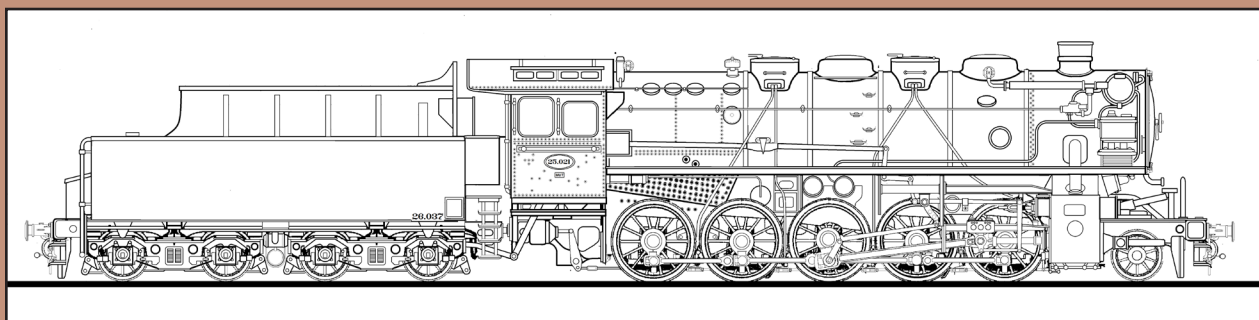
groter zijn. Bij deze reeks 044 was deze diameter 550 mm; men behield de standaard zuigerslag op 660 mm. Klassiek voor de zware goederentreinlocomotieven koos men voor de diameter van de drijfwielen van 1.400 mm. Hierdoor was het mogelijk om vijf gekoppelde assen te gebruiken (zoals trouwens bij de G 10). Met een loopas vooraan (asindeling 1'E) kon de locomotief een maximale snelheid van 90 km/h halen, ruim voldoende in deze periode voor goederentreinen.

De bouw begon in 1926 met 10 prototypes die licht afweken. Nadien werden - tot in 1949 - nog 1.989 bijkomende locomotieven gebouwd, waarvan 1.753 voor de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (later DRB en DB)

Net zoals bij de later ontstane reeks 050 - NMBS type 25 - (met een lager vermogen) werden tijdens de Tweede

Wereldoorlog een groot aantal machines uitbesteed aan buitenlandse (geannexeerde) firma's. Voor de reeks 044 gebeurde dit praktisch enkel in Frankrijk. Zo werden de volgende constructeurs ingeschakeld: Battignolles (Parijs), Fives (Lille), SACM (Grafenstaden), SCFM (Cail Denain) en ook Schneider (Le Creusot). Er werden 693 machines in opdracht gegeven; 226 locomotieven waren bij de bevrijding nog niet afgewerkt. Op kosten van de SNCF ging de bouw verder en ze werden geleverd tussen 1944 en 1949. Die droegen de nummers 150 X 1 tot 150 X 226. Ze werden vooral in het noorden gebruikt voor de zware erts- en steenkooltreinen. Aan het einde van hun loopbaan werden nog 48 machines verkocht aan de Turkse spoorwegen.

Vermelden we nog dat een aantal Duitse locomotieven (van de DB) omgebouwd is naar oliestook: in 1950 werden vijf locomotieven als proef verbouwd, vanaf 1955 volgden nog 32 verdere machines. Die vormden de reeks 043 en werden vanuit Rheine en Emden ingezet.





***Boven een reeks locomotieven, reeks 044, gebouwd door Fives-Lille, gereed voor levering***

***Midden: op deze foto is duidelijk het verschil te zien tussen de reeksen 044 (links) en 050 (rechts)***

***Groepsfoto met de reeksen 044 (links) en 050 (rechts) voor de loods van Emden op 19 september 1974.***

*Foto's Ulrich Bude (bundesbahnzeit) en dampflokarchiv.*

# De tenders

## ... ze hadden grote dorst

De oorspronkelijke machinereeks 50 was uitgerust met een (rechte) tender die standaard was voor veel bouwreeksen eenheidslocomotieven.

Deze tender van het (Duitse) type 2'2' T 26. Van deze tenders bestonden verschillende varianten en ze werden voor het eerst gebruikt bij de P 10 (bouwreeks 41) als 2'2' T 30 met een waterinhoud van 30 m<sup>3</sup>. De inhoud van deze tenders zou nog vergroot worden tot 32.000 liter en gebruikt worden bij de reizigerslocomotieven reeks 01.

Bij het ontwerp van de reeks 50 werd de inhoud verminderd tot 26.000 liter; hiermee zou ook de lengte verminderen tot 22.000 mm. Dit was nodig, daar de draaischijven op de meeste zijlijnen slechts een diameter hadden van 22.500 mm.

Deze tender was op de klassieke wijze opgebouwd: het chassis begon uit twee zware I-profielen in de langsrichting. Deze beide profielen waren onderling op verschillende manieren verbonden. Ter hoogte van de draaitappen van de beide draaistellen was er een monobloc-gevormd chassis waarin de spil en de glijplaten bevestigd waren. Aan de achterzijde: de bufferbalk was er een geheel van gebogen platen, versterkt door een monobloc-gietstuk. Dit laatst werd gebruikt voor de bevestiging van de trekhaak.

Verder waren er op verschillende plaatsen nog dwarsprofielen aanwezig. Op dit chassis werd een geraamte van profielen bevestigd. Deze vormden de kast van de tender. Het geheel werd volledig door middel van lassen met elkaar verbonden. Op dit chassis en geraamte werden de bekledingsplaten - ook door lassing - aangebracht. De zijplaten hadden een dikte van 2 mm, de bodemplaat was 4 mm dik.

Zoals gezegd hadden deze tenders een waterinhoud van 26.000 liter en konden ze 8.000 kg steenkool meevoeren.

De draaistellen waren standaard voor alle eenheidslocomotieven van tussen de beide wereldoorlogen. Ze waren opgebouwd uit twee langsliggers van uitgesneden staalplaat. Centraal waren deze met elkaar verbonden door een gegoten blok. Dit had niet alleen de taatspot voor de spil van het draaistel, maar ook de zijdelings aangebrachte glijplaten. Deze waren uit het harde, slijtvaste mangaanstaal dat tevens bekleed werd met (antifictie) witmetaal om de wrijving zo laag mogelijk te houden. Verder werd aan de uiteinden een dwarsverbinding door middel van profielen verwezenlijkt.

De vering was tweeledig: de primaire

vering - tussen asbus en het chassis van het draaistel - gebeurde door spiraalveren aan weerszijden van het wiel. De secundaire vering - tussen draaistelraam en wiegbalk - werd gevormd door een dubbel bladverenpakket dat dwars op het chassisraam gemonteerd werd.

De radstand binnen het draaistel bedroeg 1.900 mm, de diameter van de wielen had een waarde van 1.000 mm.

De capaciteit van de tender werd gewijzigd door de afstand tussen de draaistellen aan te passen. Bij deze tender bedroeg deze 3.800 mm. Vermelden we nog dat de oversteek vooraan 1 400 mm bedroeg, achteraan (zonder de buffers) 1 350 mm.

In principe waren alle locomotieven type 25 met deze tenders voorzien. Een gedeelte ervan werd vanuit Duitsland geleverd, zeker op een ogenblik dat de productie in België (doelbewust) op een lager ritme verliep. Het grootste deel werd echter in België zelf gebouwd. Ze werden verdeeld over de FUF Haine-Saint-Pierre (38 stuks), Anglo-Franco-Belge (50 stuks), Energie (32 stuks) en BN Nivelles (80 stuks). Deze laatste firma bouwde trouwens enkel tenders en geen locomotieven.

Bij overname van de nog niet geleverde locomotieven (en tenders) na de bevrijding kregen deze tenders het type 26 toegewezen. De nummering was ingewikkeld, daar de volgende tender - de 2'2' T 32 - ook in deze nummerreeks 26.xxx ingepast werd. De bedoeling was om het reeksnummer van locomotief en tender - ongeacht de bouwvorm - hetzelfde te houden: dus 25.001 gekoppeld aan HT 26.001. Dit was op een ogenblik dat nog niet beslist was om de locomotievenreeks 52 - waar-

van de bouw aanbesteed was – door de NMBS te laten worden. De tabel over de koppeling tussen locomotief en tender - afgedrukt op de volgende bladzijde - geeft een duidelijker beeld.

De vernummering van deze tenders gebeurde in de loop van 1947, dus na de levering van het type 26. Ze sloot aan op de nummering van de 80 tenders (32.000 - 32.079) waarmee dit type gekoppeld was.

Bij het (vereenvoudigen van het) ontwerp van de Kriegslok 52 zou men ook de bouw van de tender sterk vereenvoudigen. Men zou afstappen van een star chassis en opteren voor een zelfdragende constructie. Dit systeem had men al (gedeeltelijk) toegepast bij de metalen rijtuigen in de jaren dertig, zowel in België als in Duitsland. Verder wilde men ook de inhoud van de wattertenders verhogen.

De constructie die de beste weerstand bood aan de zware krachten was een cirkel (of halve cirkel) en daarom koos men voor deze uitvoering. Deze was trouwens met zowel één plaat als in één bewerking uit te voeren. En zo ontstond de constructie die deed denken aan een "badkuip".

Ook de draaistellen werden drastisch vereenvoudigd. De algemene constructie bleef dezelfde, maar men verminderde de radstand tot 1800 mm. En men voorzag slechts één vering: deze werd nu uitgevoerd door middel van bladveren uitwendig boven elke asbus. Het draaistelraam was nu volledig uit één stuk vervaardigd, zonder toedoen van een afzonderlijke wiegbalk. De afstand tussen de draaipunten verhoogde wel tot 4.100 mm

De draaistellen werden wel rechtstreeks aan de tenderkast vastgevoerd, dit met behulp van een vrij eenvoudig monobloc-gietstuk. Dit diende tegelijkertijd als steun voor de trek- en stootinrichting. Dat zou trouwens één van de minpunten worden van deze constructie, daar - zeker bij een bijna lege tender - de spoorligging te wensen overliet. Dit leidde trouwens regelmatig tot ontsporingen van deze tenders. Trouwens, de massa (leeg) bedroeg slechts 19.400 kg. Vermelden we nog dat bij dit type tender twee varianten waren die licht van elkaar afweken: de beide locomotieven van Cockerill waren gekoppeld met de tenders 26.000 en 26.001, die afkomstig waren uit Duitse bedrijven en die ter beschikking gesteld werden van Cockerill in de laatste dagen voor de bevrijding om toch nog deze beide locomotieven te kunnen leveren. De tenders die oorspronkelijk voorzien waren en door een Belgisch bedrijf gebouwd zouden worden, konden niet meer afgeleverd worden. Het waren tenders voorzien voor de

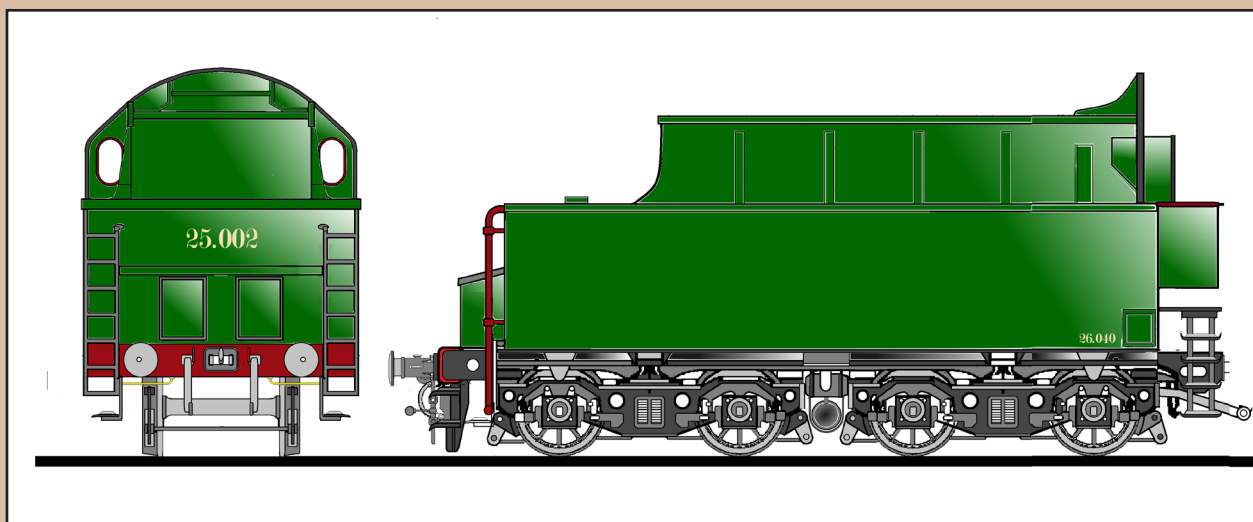
μ 50 UK met gesloten machinistenhuis.

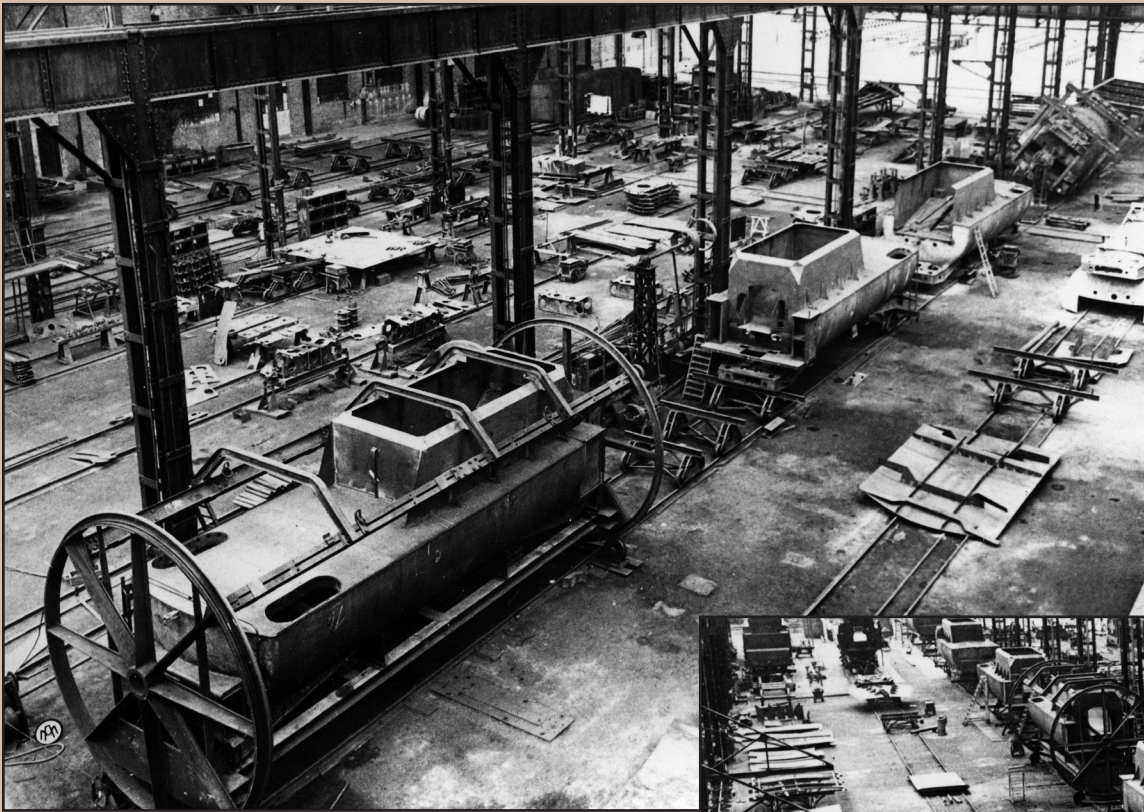
Al de andere tenders waren van Belgische makelij, bestemd voor machines met een open machinistenhuis. Ze hadden naast de opbouw van de kolenbak een afscherming met venster om bij een rit met tender op kop betere bescherming te bieden aan machinist en stoker.

En dan het speciale geval, namelijk de tender 26.034, die gekoppeld was aan de 2520 > 25.021. Dit was de locomotief van de reeks 44 UK, die door de Franse onderneming Cail gebouwd werd en bij zijn levering aan Duitsland in België achterbleef.

Om ongekende redenen – waarschijnlijk om de levering alsnog mogelijk te maken – was deze gekoppeld aan een ex-Pruisische tender van het type 2'2 T 31,5. Deze tenders waren in principe gekoppeld aan de sneltreinlocomotieven van de reeks S 10.

Nochtans week ook deze tender af van de standaard en was onder meer de





Twee foto's van de badkuptenders type 32 in de werkhuizen van Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Foto verzameling André DAGANT



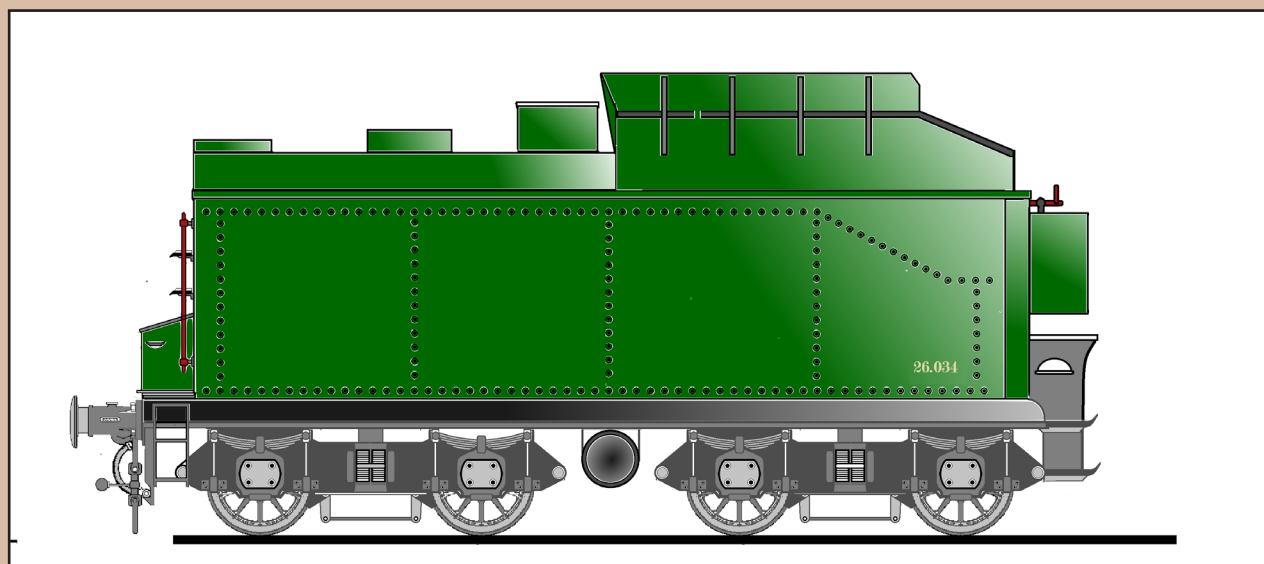
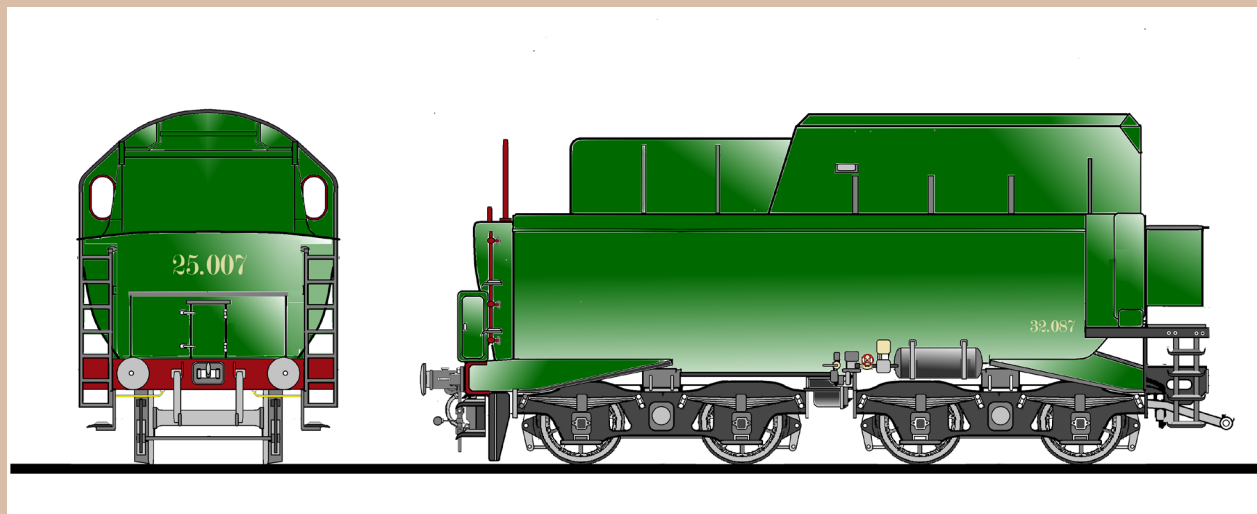
kolenbak aangepast en was hij voorzien van de (Franse) athermos-asbussen. Dit wijst op een aanpassing van de tender al voor de Tweede Wereldoorlog in Frankrijk. Deze (rechte) tender kreeg het NMBS-nummer 26.034 en was tot december 1947 gekoppeld aan de 25.021 (ex 44 UK). Nadien werd deze tender gekoppeld aan de 25.019 en werd in juni 1950 in deze combinatie aan Duitsland teruggegeven. Na een controle door de ORE en de Duitse Reichsbahn zag men dat dit geen buitgemaakte tender was en werd hij teruggestuurd en te Herbesthal afgesteld. Deze tender werd niet meer in het NMBS-bestand opgenomen.

De opbouw was klassiek, maar was voor het grootste gedeelte geklonken (en dus nog niet gelast). De draaistellen waren typisch Pruisisch, met langsliggers in staalplaat en de dwarsverbindingen in profielen en ter hoogte van de draaitappen voorzien van horizontale platen. De radstand binnen het draaistel bedroeg 1.800 mm.

De vering was tweeledig, maar werd in beide gevallen verwezenlijkt door middel van bladveren: de primaire afvering met veerpakketten boven de asbus, de secundaire met dwarsgeplaatste dubbele bladveren.

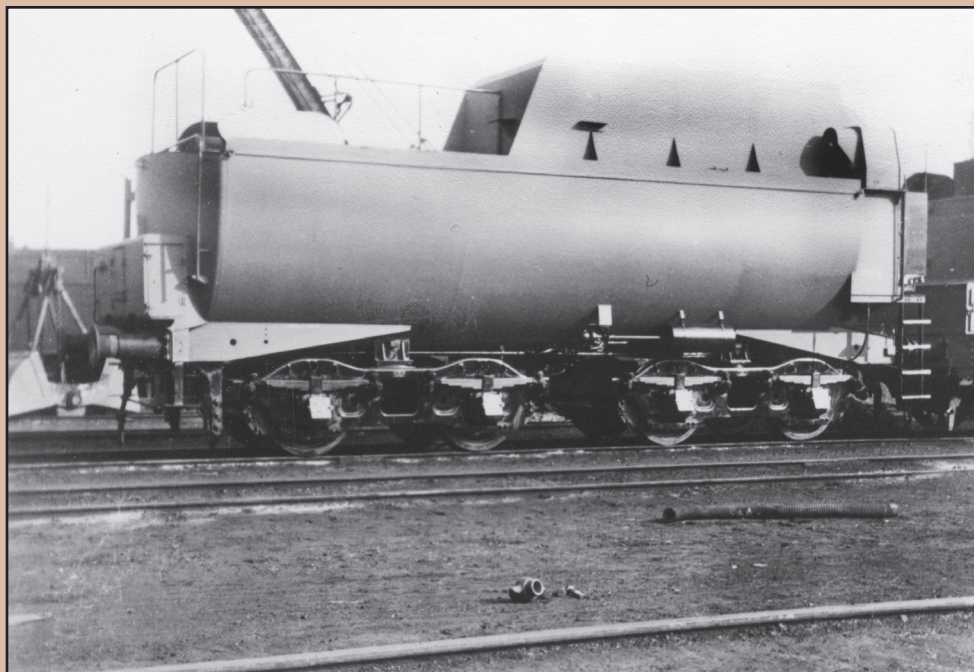
De afstand tussen de draaipunten van de draaistellen bedroeg 3.995 mm. De oversteekkant locomotief had een waarde van 1.220 mm; achteraan was deze slechts 985 mm.

Deze tender kon 31.500 liter water meevoeren en door de verhoging van de kolenbak was hier de capaciteit 8.000 kg.



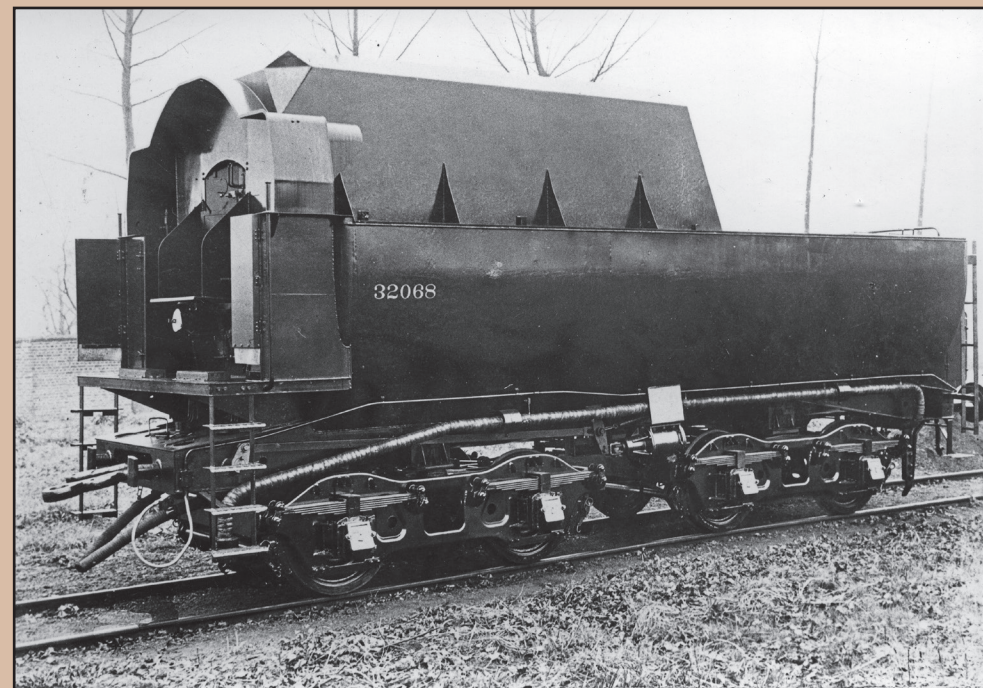
De tender type 32 van de AM Nivelles voor en na schildering en afwerking.

Foto verzameling André DAGANT



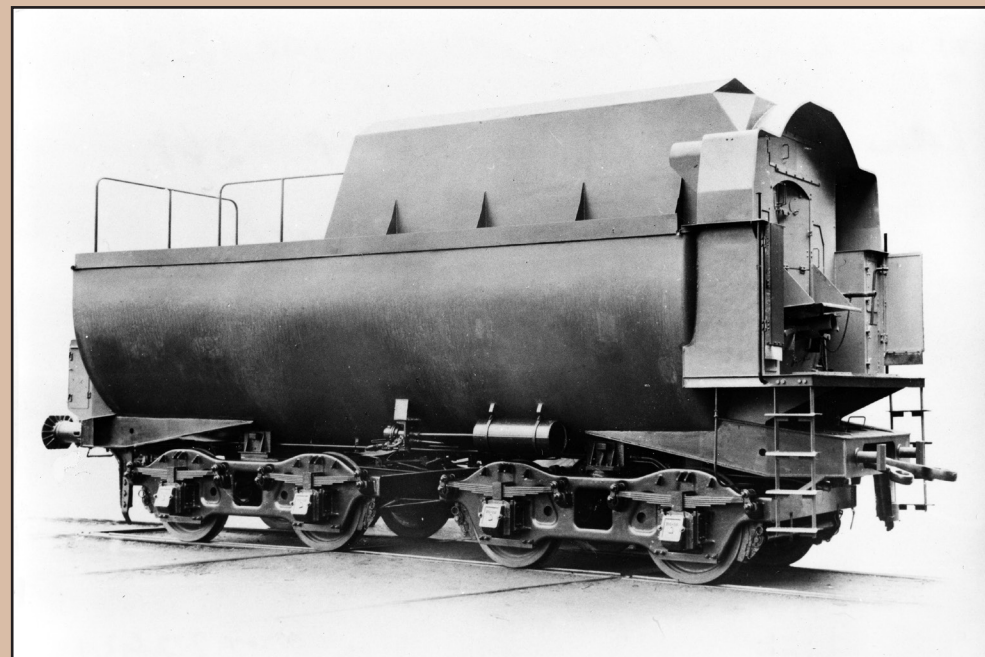
Omschrijving	2'2' T 26 recht	2'2'T32 badkuip	2'2'T 31,5
Nummering	26 xxx (1)	32.000 > .... 32.084	
Effectief	29	75	1
Radstand binnen draaistel:	1 900 mm	1 800 mm	1 900 mm
Afstand tussen draaitappen:	3 800 mm	4 100 mm	3 800 mm
Lengte :	9 100 mm	9 200 mm	8 645 mm
Hoogte :	3 685 mm	4 040 mm	3 685 mm
Diameter wielen :	1 000 mm	940 mm	1 000 mm
Diameter van de astappen :	115 mm	115 mm	115 mm
Lengte van de astappen :	205 mm	205 mm	205 mm
Aslast :	14 875 kg	15 350 kg	18 500 kg
Massa van de lege tender :	25 500 kg	19 400 kg	32 600 kg
Massa met 2/3 van de voorraden :	48 200 kg	47 400 kg	60 600 kg
Massa met volledige voorraden :	59 500 kg	61 400 kg	74 600 kg
Volume aan kolen :	8 000 kg	10 000 kg	10 000 kg
Inhoud van waterbakken :	26 000 liter	32 000 liter	32 000 liter

(1) nummers 26 000 > 26 008 / 26 013 > 26 032



HLV	Oorspr. HT		Volg. HT	Vanaf	Terug-gave met
Nr	Oorspr nr	ver-numm.			
25.001	26.001	32.087	26.002 26.003 32.044	01/1947 05/1950 01/1955	
25.002	26.002	--	26.001 26.033 26.002 32.092 32.082	01/1947 10/1949 05/1950 07/1955 03/1957	
25.003	26.003	--	26.033 26.039 26.001 32.088 32.005	01/1946 01/1948 10/1949 02/1950 06/1955	
25.004	26.004	32.088	32.087 32.046	02/1950 12/1957	
25.005	26.005	32.089	31.010 32.057	02/1952 07/1954	
25.006	26.006	32.090	32.011	03/1955	
25.007	26.007	32.091			
25.008	26.008	32.092	26.002	07/1955	
25.009	26.009	26.037	32.081 26.018	01/1948 04/1955	(1)
25.010	26.010	26.000 32.086			HT twee- maal vernum- merd
25.011	32.084		26.037 32.084 26.027 26.037	01/1948 03/1948 01/1950 01/1952	
25.012	32.083				
25.013	26.000	32.086	32.080	01/1948	
25.014	26.036		geen 32.085	01/1948 05/1950	32.085
25.015	42.000		32.085 geen 26.039	09/1944 01/1948 05/1950	26.039 (2)
25.016	26.035		26.036	01/1948	26.036

HLV	Oorspr. HT		Volg. HT	Vanaf	Terug-gave met
Nr	Oorspr nr	ver-numm.			
25.017	26.016	26.039	26.035	05/1950	26.035
25.018	26.033		26.003 26.033	01/1946 05/1950	26.033
25.019	26.037		26.034	12/1947	26.034
25.020	26.040				26.040
25.021	26.034		26.037	12/1947	zonder HT
25.022	26.038				26.038
25.023	26.033		32.082 32.092	12/1947 05/1957	



# De loopbaan in België

... deze startte al voor het einde van de gevechten

## Tijdens WO II (1943 - 1944)

De machines reeks 50 doken al in ons land op in de tweede helft van 1943, maar echte documenten hierover bestaan niet.

Op dat ogenblik was de opmars naar het oosten tot stilstand gekomen en was er een overschot aan locomotieven. Op dat ogenblik waren er hoofdzakelijk twee bevoorradinglijnen naar het westfront in Noord-Frankrijk. De bevoorrading met levensmiddelen gebeurde vooral vanuit Noord-Duitsland en deze aanvoerroute verliep ofwel doorheen Nederland naar Antwerpen of via Roermond en Neerpelt ook verder naar Antwerpen. Van daaruit ging het verder via Dendermonde en Gent naar de Franse grens. Voor deze relatie werden vooral locomotieven gebruikt die gestationeerd waren aan de Duits-Nederlandse grens en het ganse parcours in België vanuit deze stelplaats uitvoerden.

De tweede aanvoerroute – vooral van militair materieel en munitie – startte in het Ruhrgebied en verliep via Aachen en de lijn 37 naar Liège. Van hieruit ging het dan via de Maaslijn via Charleroi naar Erquelinnes, of via Leuven, Mechelen en Gent naar de grensposten van Moeskroen of Adinkerke. Hier werden de treinen meestal gesplitst en daarom werden Belgische stelplaatsen voorzien van Duitse machines. Dit waren eerst Schaarbeek, maar later Leuven enerzijds en Ronet anderzijds.

In 1944 zou - bij de landing in Normandië - dit verkeer nog intensifiëren en werd een groter aantal “Kriegslocomotieven” reeks 52, vooral de versie met condenseerinstallatie, gebruikt. Deze konden het ganse parcours zonder stilstand voor bevoorrading afleggen, iets wat de veiligheid van deze treinen sterk verbeterde. Deze situatie wordt in een later hoofdstuk uitgebreider beschreven.

Maar ook de reeks 50 – vooral machines van de oorspronkelijke uitvoering – bleef een deel van de treinen verzekeren. Maar exacte gegevens over welke machines en vanuit welke inzetplaatsen ze gebruikt werden, ontbreken. Waarschijnlijk zal het Schaarbeek zijn, gezien het aantal locomotieven dat in de Brusselse agglomeratie achterbleef.

## USTAC Herbesthal (1944 - 1946)

De rol van het United States Transportation Army Corps (USTAC) - samen met zijn Britse tegenhanger van het War Department (WD) - zou een grote rol spelen bij de bevrijding van het bezette gebied en de bevoorrading van de geallieerde troepen.

Ze zouden dit vooral doen met de eigen locomotieven - denken we aan de S 160, de voorloper van ons type 29 - maar nadat meer en meer grondgebied bevrijd was, zouden ze ook Duitse locomotieven gebruiken die achtergebleven waren. Opmerkelijk is wel dat er geen machines van de spoorwegmaatschappijen opgeëist werden voor dit transport.

Maar over de rol van dit deel van het vervoer zijn nog veel vraagtekens.

Zoals bij de diverse locomotieven aangehaald, gebruikte deze dienst diverse locomotieven reeks 50 die in België teruggevonden werden.

De USTAC gebruikte in Duitsland een groter aantal locomotieven die ze daar buitgemaakt hadden. Ze werden met de oorspronkelijke (Duitse) nummers gebruikt. De USTAC had daarentegen een overeenkomst met de NMBS voor de herstelling en het onderhoud van hun locomotieven. Drie van hen (de nummers 50.1458/2521,

50.1098/2522 en 50.1729/2523) werden dan in de loop van 1945 naar de AC Salzannes gebracht en ondergingen daar een herstelling. Op het ogenblik dat ze in de werkplaats waren, kregen ze (administratief) een NMBS-nummer. Na hun herstelling werden ze terug naar Duitsland gebracht, waar ze in dienst bleven.

Drie andere locomotieven daarentegen kregen een speciaal statuut. De USTAC bouwde in het geannexeerde depot Herbesthal een eigen administratie- en onderhoudspunt op. Op dat ogenblik was Herbesthal trouwens nog niet terug Belgisch grondgebied geworden. Drie locomotieven, twee van de reeks 50 en de bijzondere machine reeks 44, kregen de nummers USTAC 1001 tot 1003 toegewezen in de volgende volgorde. Er was een vierde – een Pruisische P 10 die het nummer 1004 kreeg:

1001 (ex DRB 44.1804)	> 2520
(reeks 44)	
1002 (ex DRB 50.1314)	> 2516
1003 (ex DRB 50.434)	> 2515

De 1003 > 2515 kreeg de naam “General Plank’s Pride”

De 1001 werd in augustus 1944 in het USTAC-bestand opgenomen, de beide overige pas in mei 1945. Ze reden vooral treinen tussen Brussel, Liège en Herbesthal, waarschijnlijk vooral (of enkel) verlofgangertreinen.

Eind 1945 was de missie zo goed als afgesloten en de drie locomotieven werden op 20 oktober 1945 aan de NMBS overgedragen.



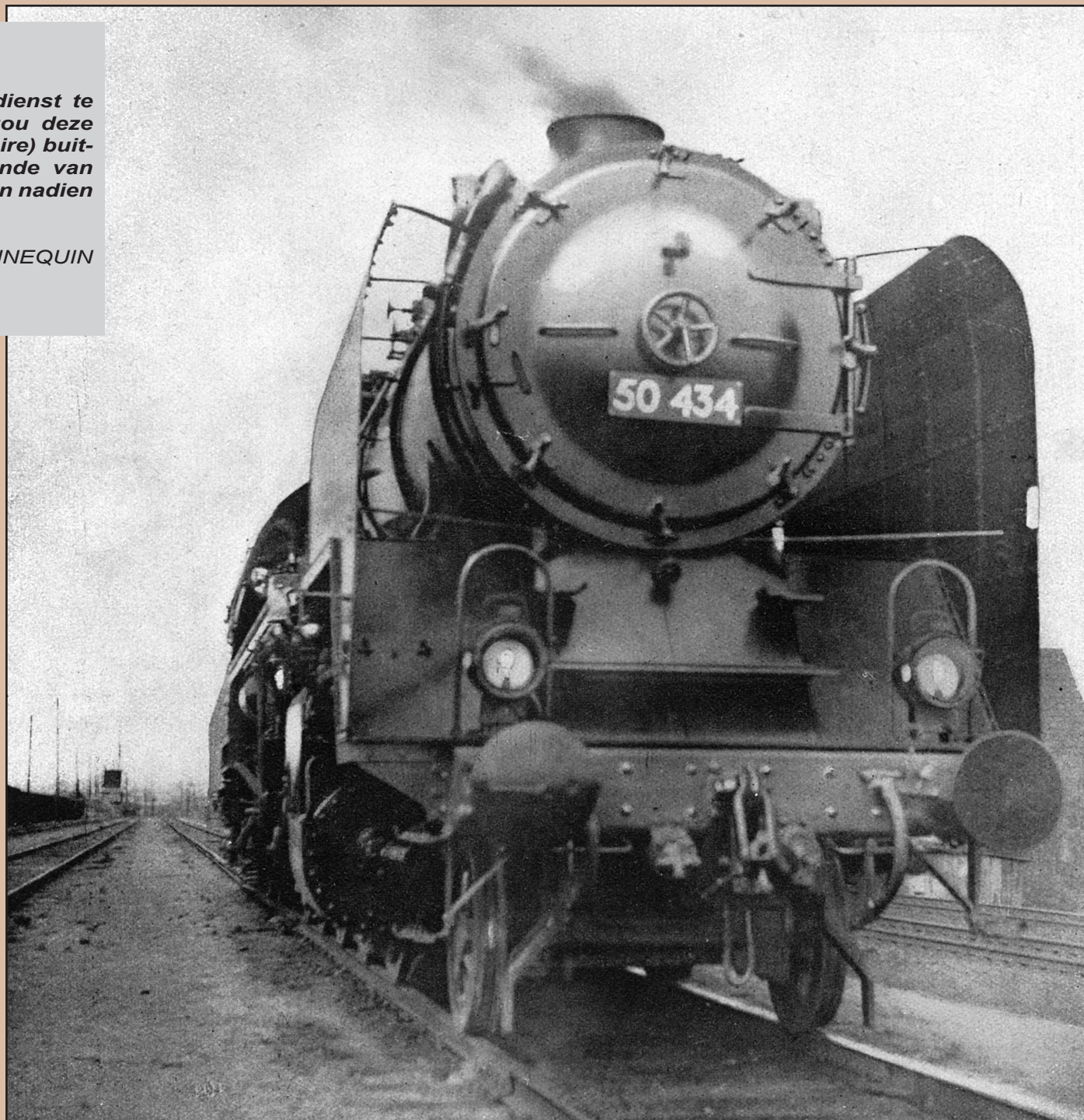


*De aankomst van de buitgemaakte 44 1804 UK in de centrale werkplaats van Salzannes in oktober 1944. Amerikaans militair personeel van de USATC verzekert een grondige inspectie van de machine.*

*Verzameling Maurice HENNEQUIN*

*De 50.434 in september 1944 in dienst te Montzen. Enkele maanden later zou deze machine te Etterbeek (Cinquantenaire) buitgemaakt worden en tegen het einde van 1945 vernummerd worden in 2514 en nadien 25.015.*

*Verzameling Maurice HENNEQUIN*



## Schaarbeek (1944 - 1947)

De stelplaats, die vooral instond voor het reizigersverkeer vanuit Brussel-Noord naar Namur, Liège, Antwerpen en Gent-Sint-Pieters (via Aalst), had het tijdens de laatste fase van de wereldoorlog zwaar te verduren met beschietingen en bombardementen. Het uitgestrekte vormingsstation en de stelplaats lagen ver van de bewoonde wereld en dit was zowel voor de geallieerde troepen als nadien ook de Duitse troepen in terugtocht een gemakkelijke prooi. En het aantal burgerslachtoffers

kon beperkt gehouden worden.

Bij de bevrijding waren alle “moderne” en belangrijke locomotieven uit Schaarbeek weggetrokken, vooral naar het beter beschermde Brussel-Zuid. De overgebleven locomotieven van Schaarbeek stonden meestal op andere plaatsen in de agglomeratie uitgewijd (Schaarbeek-Josaphat, Etterbeek, ...) en werden van daaruit gebruikt, voor zover dit nog mogelijk was.

Op dat ogenblik – september 1944 – had men enkel nog een aantal machinetypen 31 voor het doorgaande verkeer, voor de rest een allegaartje van oudere machines. Korte tijd later zouden de vanuit Duitsland teruggekeerde locomotieven type 90 (ex G 10) instaan voor het goederenverkeer, terwijl de 31-ers het (beperk-

te) reizigersverkeer voor hun rekening namen. Verder zouden een groter aantal Britse “Austerity”-oorlogslocomotieven met asindeling 1'D te Schaarbeek gestationeerd worden. De NMBS had deze – samen met hun Amerikaanse soortgenoten – voor korte tijd gehuurd. Ze kregen het typenummer 280.

In totaal zouden 36 machines tijdens de eerste periode na WO II in de Brusselse stelplaats onderdak vinden.

Maar ondertussen kwam ook het zware, doorgaande reizigersverkeer weer op gang. De bestemmingen waren hierbij Liège en Namur/Arlon. Noch de Britse 280, noch de typen 31 waren hiervoor geschikt. Dus besliste men de in België aangetroffen machines van

*Op 3 mei 1946 staat de 25.019 (ex 50.1774 > 2518) met tender 26.037 voor de gedeeltelijk vernielde loods van Schaarbeek. De werken voor de reconstructie zijn volop in gang*

*Foto R.C. RILEY - verzameling Maurice HENNEQUIN. .*



Fabrieksfoto van de 2501 in de werkplaatsen van Cockerill, klaar om afgeleverd te worden  
Foto Cockerill

Na de Tweede Wereldoorlog kocht de NS in eerste instantie 20 Zwitserse locomotieven van verschillende types aan. Nadien werden nog 22 sneltreinlocomotieven (asindeling 2'C) in leasing genomen van de SBB en per vier à vijf via Frankrijk en België naar Nederland gevoerd. Op de foto sleept de 25.001 een dergelijke overbrenging op 19 mei 1946, hier bij een oponthoud in Schaarbeek Josaphat.

Foto DE PATER  
Verzameling Utrechts Archief



de (Duitse) reeks 50 na een (voorlopige) herstelling te Schaarbeek te stationeren en van hieruit te gebruiken. De eerste machines werden al in september 1944 te Schaarbeek ingeschreven. Het waren de 2513, 2514 en 2517. Een maand later volgden de 2518 en 2519.

Van deze machines zou enkel de 2517 (die in januari 1946 de 25.018 werd) op korte tijd terug in dienst komen. De overige vier machines bleven in de AC Salzannes achter. Men wist op dat ogenblik trouwens niet welk statuut deze machines zouden krijgen en stelde een dure herstelling steeds verder uit.

Inmiddels werden ook de locomotieven die nog in de Belgische bedrijven stonden afgewerkt en al deze machines zouden Schaarbeek als nieuwe uitvals-

basis krijgen. De 2500 van Cockerill was de eerste van deze locomotieven die op 17 november 1944 afgeleverd werd. De locomotieven type 25 zouden in eerste instantie zorgen voor de doorgaande reizigersdiensten vanuit Brussel-Noord naar Namur, Jemelle en Arlon enerzijds en naar Liège anderzijds. Het aantal treinen verhoogde naarmate er voldoende locomotieven typen 25 ter beschikking kwamen.

De inzetreeks groeide aan tot negen inzetdagen vanaf eind 1945. Even later werd ook het nieuwe nummerschema ingevoerd, met nu de drie cijfers als rangnummer (25.xxx). Op dat ogenblik waren er twaalf machines ingeschreven, namelijk

25.001, 25.002, 25.003, 25.004, 25.013 als buitlocomotieven  
25.014\*, 25.015\*, 25.016, 25.017, 25.018\* 25.019\*, 25.020\*

(\*) nog wachtend op herstelling

Intussen zou de toestand te Schaarbeek wat uitgeklaard worden, dit met de levering van een groot aantal locomotieven type 29 vanaf midden 1946. Hierdoor konden de Britse machines type 280 teruggegeven worden aan het Britse War Department. Dit gebeurde op 10 augustus 1946.

Een overzicht van deze moeilijke opstartperiode wordt in de volgende tabel weergegeven.

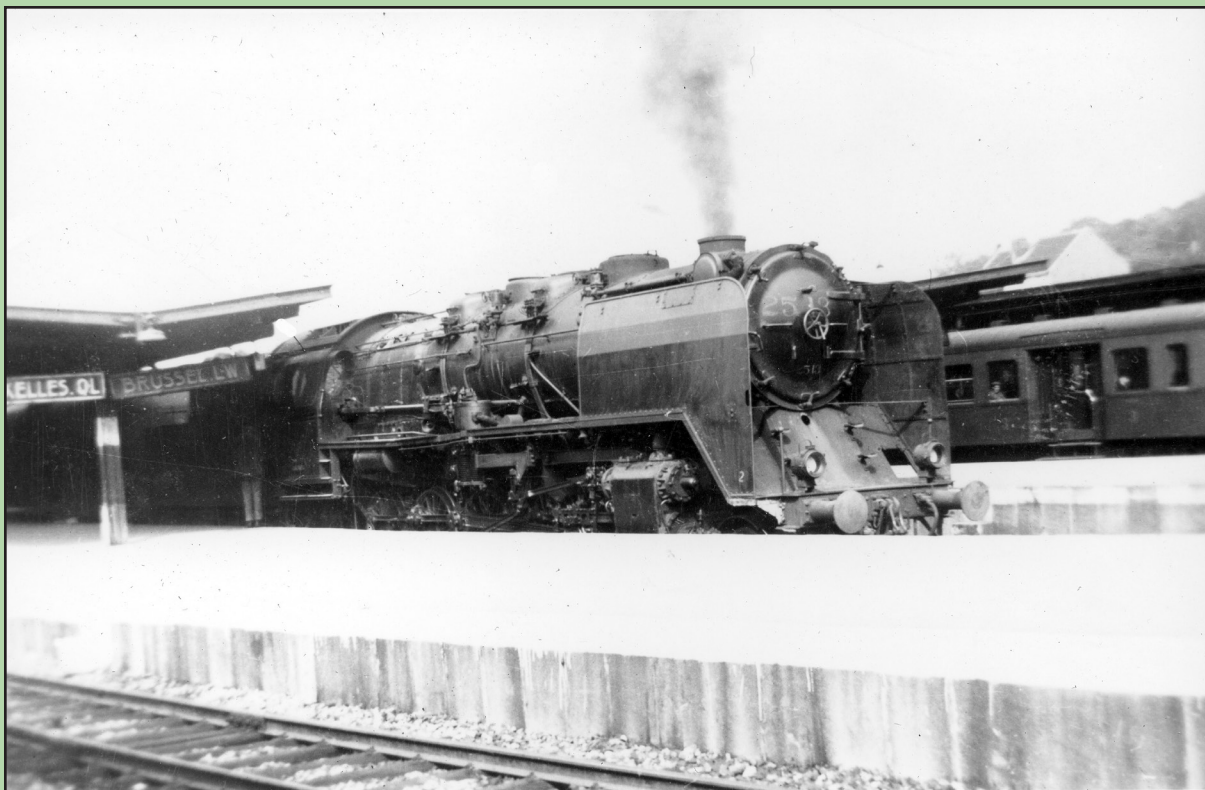
Zoals men kan opmerken, werden de eerste diensten praktisch voor tweedeede verzekerd in de reizigersdienst, en dan nog voor de voornoemde langeafstandstreinen. Voor 1946 werd er 265.000 km afgelegd in reizigersdienst en slechts 70.000 km voor goederentreinen.

Een jaar later was dit al volledig omgeslagen: 76.000 km voor reizigerstreinen en 285.000 km in de goederendienst. Ondertussen waren ook zes locomotieven van het type 26 tussen augustus en



**De 25.014 wacht in de loop van 1946 op een volgende opdracht te Schaarbeek**

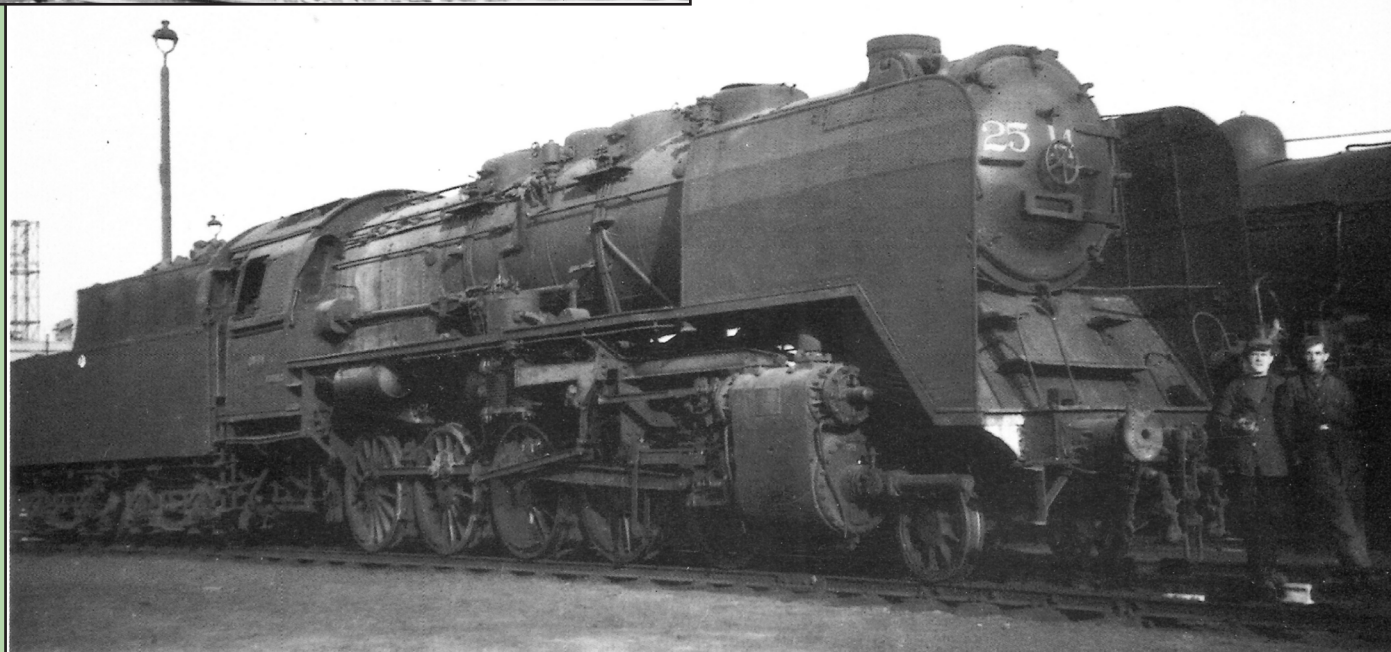
**Foto Maurice HENNEQUIN**



*De 2513 - ex 50.133 - met een doorgaande trein Schaarbeek - Arlon in het station Brussel-Leopoldswijk in mei 1945. Het nummer werd hier boven de centrale vergrendeling aangebracht.*

*Onder de 2514 - ex 50.434 - te Schaarbeek eind 1945. Het Duitse nummerplaatje werd verwijderd en het nieuwe nummer erboven aangebracht. De locomotief heeft geen elektrische verlichting*

*Foto verzameling Maurice HENNEQUIN*



december 1945 tijdelijk ter hulp gekomen om de geplande diensten te kunnen vervullen, maar vooral om de buitlocomotieven typen 82 en 83 en ook de Britse oorlogsmachines zo snel mogelijk te kunnen afstellen.

Reden hiervoor was het feit dat het type 29 de meeste reizigersdiensten overnam en dat het type 25 in eerste instantie het takenpakket van het - minder betrouwbare - type 31 voor zijn rekening nam. Dit werd nog versterkt door de aankomst van de typen 10 te Schaarbeek en dat zorgde opnieuw voor een verschuiving. Hierdoor konden de typen 25 inmiddels praktisch volledig vrijgesteld worden.

Inmiddels waren ook de leveringen vanuit de Belgische industrie voor het grootste deel afgeleverd. In 1946 betrof het de 25.005, 25.006, 25.007, 25.008 en 25.023, samen met de te Losheimergraben teruggevonden 25.022 (die echter nog niet in dienst was)

Pas voor de winterregeling van 1947 hebben we een volledig overzicht van alle diensten te Schaarbeek. Het type 25 was op dat ogenblik net vervangen en de machines waren uitgeweken naar Latour, hun definitieve inzetplaats.

Aan de hand van de beurtregeling van de winter 1947 en zichtgegevens van M. Hennequin hebben we de (laatste) inzet van het type 25 te Schaarbeek gereconstrueerd en deze wordt in grafische vorm op de volgende bladzijde afgedrukt.

Hoofdonderdeel van de dienst vormden de (nachtelijke) stukgoedtreinen. Hiermee bereikten ze Liège, Oostende en in de korte omgeving Muizen, Merelbeke en Antwerpen-Schijnpoort.

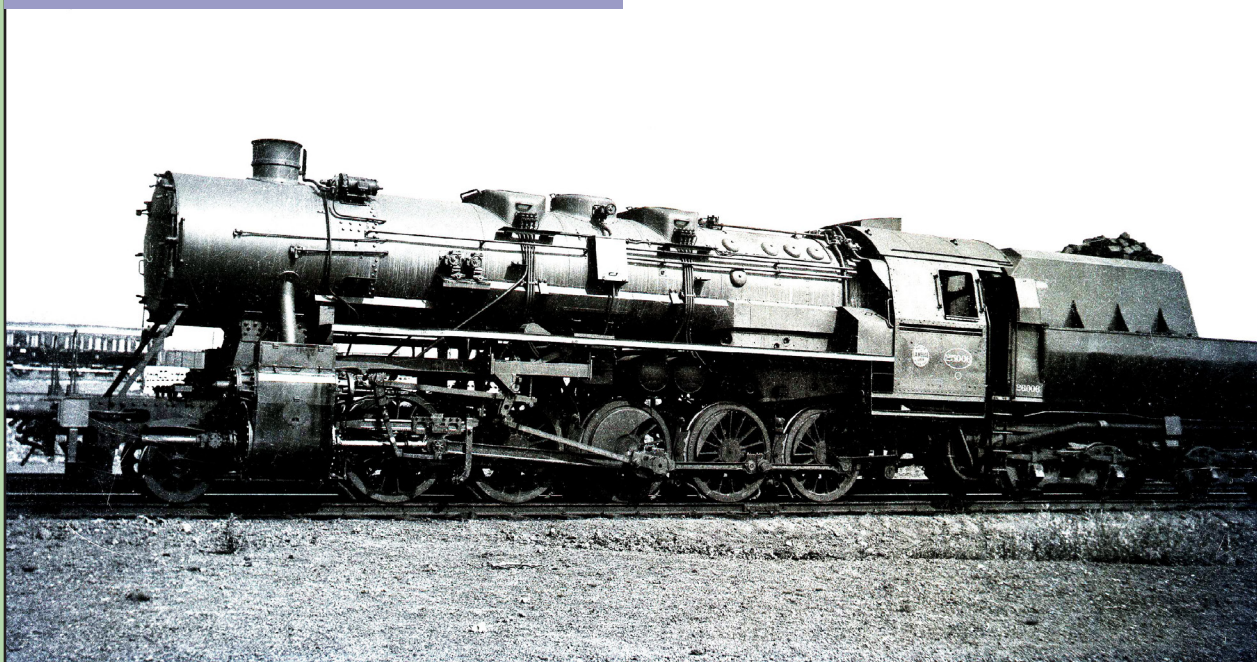
Type	05/1946	10/1946	05/1947	10/1947	
10	-	-	-	6	<i>Doorg. reizigers</i>
12	3	4	4	4	<i>Doorg. reizigers</i>
25	9	9	12	-	<i>Reiz. &gt; goederen</i>
29	15	50	46	55	<i>Gemengd</i>
31	8	-	-	9	<i>Reiz. &gt; Goederen</i>
44	8	4	1	-	<i>Lokale diensten</i>
82	2	-	-	-	
83	1	-	-	-	
90	13	-	-	-	<i>Goederendiensten</i>
280	14	-	-	-	
53	29	29	31	31	<i>HLR vorming/station</i>
58	12	10	15	17	<i>HLR werkplaatsen</i>
59	1	-	-	-	<i>HLR Baan</i>

Echte goederentreinen waren er praktisch niet, uitgezonderd een heen- of terugrit voor of na een dergelijke stukgoedtrein. Zo werd in dit verband Antwerpen-Noord bereikt.

De reizigersdienst was vrij beperkt, maar de machines hadden toch nog enkele doorgaande treinen, zoals enkele ritten van en naar Luik en een rit naar Gent-Sint-Pieters. Verder ook twee paar piekuurtreinen naar Tienen en één naar Leuven. Hierbij werd vertrokken uit Brussel-Groendreef. De diensten op de lijn 161/162 waren op dat ogenblik al volledig overgegaan op de locomotieven type 10, die nu in voldoende mate in Schaarbeek aanwezig waren.

#### De 25.006 in 1946 te Schaarbeek

Foto Joop Quanjier  
Verzameling NMBS Train World Heritage





# Type 25 (> type 31)

## Schaerbeek / Schaarbeek

Série Reeks **F**

173 km  
25/05/1947

### Abréviations - Afkortingen

FBN : Bruxelles-Nord	Brussel-Noord	FDD : Denderleeuw	FGSP : Gent-Sint-Pieters
FBV : Bruxelles Allée Verte	Brussel-Groendreef	FKR : Merelbeke	FL : Liège-Guillemins
FSR : Schaerbeek	Schaarbeek	FLV : Leuven	FSDQ : Oostende-Kaai
FFO : Forest-Midi	Vorst-Zuid	FTL : Tienen	FYM : Muizen
GSJ : Schaerbeek-Josaphat	Schaarbeek-Josaphat	FNND : Antwerpen-Noord	
		FNZG : Antwerpen-Schijnpoort	

### Jours de circulation / ritdagen



Reizigers / voyageurs

Double équipe / tweeploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>1</b>	0 km	Onderhoud & ketelwassing Entretien & lavage de la chaudière																								
<b>2</b>	148 km																									
<b>3</b>	179 km																									
<b>4</b>	200 km																									
<b>5</b>	344 km																									
<b>6</b>	304 km																									
<b>7</b>	184 km																									
<b>8</b>	46 km																									
<b>9</b>	54 km																									
<b>Tot. : 1 559 km</b>																										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	

	Type	Aantal dagen	Aantal ploeg	Opmerking
A	10	6	2	Doorgaande treinen Arlon/Liège
B	12	4	2	Doorgaande treinen Lille/Tournai
C	29	10	3	Doorgaande treinen
D	29	6	2	Semi-directe treinen
E	29	9	2	Meer lokale diensten
F	31	9	2	Goederen (ex reeks type 25)
L	82/29	3	1	Baanreinen / reserve
M	44	1	2	Lokale dienst
R	53	6	3	HLR Schaarbeek-vorming
S	53	6	3	HLR Schaarbeek Josaphat
S <sup>bis</sup>	53	6	3	HLR Brussel-N / Schaarbeek
T	53	6	2	HLR Schaarbeek lokale verbinding
T <sup>bis</sup>	53	5	3	HLR Groep R
U	53	1	2	HLR Etterbeek
V	58	4	3	HLR Brussel Them & Taxis
W	58	1	3	HLR Brussel Them & Taxis
X	58	4	1	HLR werkplaats / wagenwerkpl.

NMBS Nr		Vanuit	Op datum	Naar	Op datum
2500	25.013	Levering	17/11/1944	Latour	05/10/1947
2501	25.001	Levering	23/02/1945	Latour	05/10/1947
2502	25.002	Levering	15/12/1944	Latour	05/10/1947
2503	25.003	Levering	01/12/1944	Latour	05/10/1947
	25.004	Levering	21/12/1945	Latour	05/10/1947
	25.005	Levering	27/03/1946	Latour	05/10/1947
	25.006	Levering	05/06/1946	Latour	05/10/1947
	25.007	Levering	24/09/1946	Latour	05/10/1947
	25.008	Levering	05/12/1946	Latour	05/10/1947
	25.009	Levering	06/06/1947	Latour	05/10/1947
	25.010	Levering	09/09/1947	Latour	05/10/1947
2513	25.014	Buit	25/09/1944	AC Salzannes	/1947
2514	25.015	Buit	03/09/1944	> DB	06/1950
2515	25.016	Herbesthal	20/10/1945	Latour	05/10/1947
2516	25.017	Herbesthal	20/10/1945	Latour	05/10/1947
2517	25.018	Buit	03/09/1945	Latour	05/10/1947
2518	25.019	Buit	07/10/1944	AC Salzannes	/1947
2519	25.020	Buit	07/10/1944	AC Salzannes	/1947
2520	25.021	Herbesthal	20/10/1945	Latour	05/10/1947
	25.022	Buit	27/01/1946	Latour	05/10/1947
	25.023	Levering	20/11/1946	Latour	05/10/1947

**Een beeld van het type 25 in dienst te Schaarbeek in de loop van 1946, de 25.001 (ex 2501), gebouwd door Cockerill.**

Foto's verzameling Maurice HENNEQUIN

Nog tijdens de zomermaanden werden de diensten (terug) overgenomen door de locomotieven type 31. De meeste van hen waren nog steeds in Schaarbeek aanwezig na hun eind 1946. Zodoende konden alle aanwezige machines type 25 in blok voor de winterregeling van 1947/1948 aan Latour afgestaan worden.

Nochtans bleven er nog vier machines (afgesteld) achter. Dit waren de 25.014, 25.015, 25.018 en 25.019. Deze werden trouwens niet meer hersteld en drie van hen werden in de loop van 1947 naar de AC Salzannes afgevoerd. De 25.015 bleef - zonder tender - aan de kolenbunker van Schaarbeek achter tot bij de teruggave.





De 25 011, gebouwd door de ateliers de la Meuse, wordt te Schaarbeek klaargemaakt om de dagtaak aan te vatten.

Foto verzameling André DAGANT



En twee afgestelde machines:  
boven de 25.016, gebruikt door  
de USTAC onder het nummer  
1003. Dit nummer werd vervan-  
gen door het NMBS-nummer,  
maar alle andere aanduidingen  
die wezen op het Amerikaanse  
gebruik had men gewoon laten  
staan.

Foto verzameling  
Maurice. HENNEQUIN

*De fotografen hadden precies  
een voorliefde voor de machi-  
nes met de grote Wagner-wind-  
leiplaten. Hier een locomotief  
type 25 afgesteld in de AC Sal-  
zannes, wachtend op een re-  
visie.*

*Foto's verzameling Maurice  
HENNEQUIN*





de 25.021 - ex reeks 44 - voorlopig afgesteld te  
Schaarbeek in deze moeilijke naoorlogse periode.

Foto' verzameling WALDORP

# Latour (1947 - 1959)

Toen de inzet te Schaarbeek eind 1946 ten einde liep door de massale aankomst van het type 29 in de Brusselse stelplaats, was Latour een mogelijke keuze, maar niet de enige.

De eerste optie zou Ronet zijn. Deze stelplaats had wel een zeer groot aantal locomotieven type 29 verkregen, maar in principe waren die enkel bedoeld voor de diensten op de verbinding Brussel - Namur - Jemelle. Maar Ronet had ook een aantal diensten voor zware goederentreinen tot in Bertrix, waar de locomotiefwissel plaatsvond. En hiervoor waren de typen 36 actief en hier zouden de locomotieven type 25 een oplossing voor bieden. Maar er kwam protest, daar men homogene reeksen wilde. Anderzijds was een dubbeltractie met een locomotief type 29 en een tweede type 26 (of 25) niet zo evident. Resultaat van dit getouwtrek was dat de machinisten van Ronet al hun diensten op de Athus-Meuse-lijn verloren ten gunste van deze van Bertrix, maar gedeeltelijk gecompenseerd werden op lijn 162.

Dus was er de gelijkwaardige optie tussen Bertrix en Latour en hier kwam deze laatste stelplaats uit de bus.

Aan het einde van de vijandelijkheden had Latour voor zijn zware goederentreinen enkel een aantal oude locomotieven type 36. Maar bij de levering van de typen 26 kwamen deze in eerste instantie te Latour (en Bertrix) aan. En vlug verminderde de inzet van het type 36. Wel moet gezegd worden dat de aankomst van het

type 26 de groei van het ertsverkeer moeilijk kon volgen. De volgende tabel geeft dan ook het overzicht van de diensten tussen zomerregeling 1946 (eerste datum waarbij de inzetgegevens centraal verdeeld werden) en de winterregeling van 1947 (met de aankomst van het type 25).

Met ingang van de winterregeling van 1947 kwamen dan 17 machines vanuit Schaarbeek over, hieronder 11 "Belgische" locomotieven en 5 buitlocomotieven. Bij deze laatste was de bedrijfstoestand niet zo rooskleurig, daar ze meestal maar een voorlopige en vrij summiere herstelling doorgemaakt had-

Type	05/ 1946	10/ 1946	05/ 1947	10/ 1947	
66	6	6	-	-	Reizigers
40	-	-	6	6	Arlon - Bertrix
25	-	-	-	1	Lichterdienst
25/26	-	-	-	10	Gemengde reeks J
26	19	26	33	21	Goederen
36	13	-	-	-	Goederen > type 26
38	4	-	-	-	Gemengd
51	1	1	1	1	HLR Virton reizigers
53	1	1	2	2	HLR Latour / Athus

**De klim tussen La Hage en Saint Vincent Bellefontaine is begonnen. In volle kracht komt de 25.006 en een type 26 langzaam naar boven, dt op 13 november 1954**

*Foto Bruno Dedoncker*





# Type 25 & 26

## Latour

Série  
Reeks **J**

172 km

14/05/1950



### Abréviations - Afkortingen

MBF : St-Vincent-Bellefontaine  
 MBX : Bertrix  
 MH : Athus  
 MLM : Lamorteau  
 MMV : Meix-devant-Virton  
 MSM : Virton-Saint-Mard  
 MUT : Latour

Ec : Ecouviez (FR)

### Jours de circulation / ritdagen

Uniquement les jours ouvrables (lundi > samedi inclus)  
 pas de services le dimanche  
 Enkel op werkdagen (maandag > zaterdag inbegrepen)  
 geen diensten op zondag

Triple équipe / drieploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>1</b>	0 km	Entretien & lavage de la chaudière Onderhoud & ketelwassing																								
<b>2</b>	253 km								MUT		MBF	MMV	MBF		MUT		Ec		MSM		MBX		MUT			66303
<b>3</b>	164 km																									
<b>4</b>	168 km																									
<b>5</b>	262 km																									
<b>6</b>	217 km																									
<b>7</b>	256 km																									
<b>8</b>	173 km																									
<b>9</b>	197 km																									
<b>10</b>	30 km	Reserve allumée ( 1.00 > 9.00) Reserve onder vuur ( 1.00 > 9.00)												Reserve allumée (10.00 > 18.00) Reserve onder vuur (10.00 > 18.00)												
<b>Tot. : 1 720 km</b>																										





# Type 25 & 26

## Latour

Série  
Reeks **J**

171 km

03/06/1956



### Abréviations - Afkortingen

LJ : Jemelle  
LL : Arlon  
MBV : Saint-Vincent- Bellefontaine  
MH : Athus  
MKM : Stockem  
MLM : Lamorteau  
MSM : Virton-Saint-Mard



MUT : Latour  
Ec : Ecouvies (FR)

### Jours de circulation / ritdagen

Uniquement jours ouvrables (lundi > samedi inclus)  
pratiquement pas de services le dimanche  
Enkel op werkdagen (maandag > zaterdag inbegrepen)  
praktisch geen diensten op zondag

Triple équipe / drieploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<b>1</b>	0 km	Entretien & lavage de la chaudière Onderhoud & ketelwassing																							
<b>2</b>	247 km						MUT						LJ		MUT		Ec		MSM	MUT	MSM		Ec		
<b>3</b>	216 km																								
<b>4</b>	161 km																								
<b>5</b>	205 km																								
<b>6</b>	151 km																								
<b>7</b>	283 km																								
<b>8</b>	199 km																								
<b>9</b>	160 km																								
<b>10</b>	90 km																								
<b>Tot. : 1 712 km</b>																									

van 178 km.

Een tweede reeks die constant door de locomotieven type 25 verzekerd werd, is de beurtrol O. Er wordt één plandag gereden en ze voorziet enkel de lichterendienst. Op de zware helling tussen Meix-devant-Virton en Saint-Vincent-Bellefontaine. De zwaarste ertstreinen rijden hier voorbij met twee locomotieven type 25 of 26 op kop en de derde achteraan als lichterelocomotief. De reeks wordt op de volgende bladzijde afgedrukt.

In mei 1950 kwam er een eerste aderlating: vijf locomotieven werden op dat ogenblik teruggegeven aan de Deutsche Bundesbahnen. Het waren de 25.016, 25.017, 25.018, 25.021 en 25.022. Het effectief daalde op dat ogenblik tot veertien Belgische machines. Dit had echter niet zo'n grote invloed, daar de buitlocomotieven, omwille van hun (mindere) onderhoud, zoveel mogelijk geweerd werden. Het aandeel van het type 26 werd wat groter.

De inzet veranderde nauwelijks gedurende de vijf volgende jaren. Maar in 1955 kwam de langverwachte ommekeer voor de machinisten en het onderhoudspersoneel van Latour. Er was immers beloofd dat deze stelplaats als eerste de nieuwe diesellocomotieven type 203 in depot zou krijgen en dat gebeurde ook effectief.

Op 2 april 1955 kwam dan de eerste diesel – in de vorm van de 202.001 – naar Latour voor testen en personeelsopleiding. Men leverde eerst dit type – met stoomverwarming voor het slepen van reizigerstreinen maar had beslist om ze toch dadelijk in de goederendienst te gebruiken. Vanaf 22 april volgde de serielevering. Het type 203 - zonder stoomketel voor de treinverwarming - volgde vanaf 2 juli 1955. En tegen de winterregeling waren al vijftien diesels te Latour aangekomen.

Maar men had al geanticipeerd op deze levering: tijdens de raad van beheer van 6 december 1954 had men beslist om de typen 25 (en ook 15 locomotieven type 26) te destandiseren. Op dat ogenblik stond al één locomotief buiten dienst. In maart 1955 gingen de 25.006, 25.007 en 25.011 definitief buiten dienst. En dit na een loopbaan van acht à negen jaar.

De andere machines mochten enkel nog het hoogstnodige onderhoud krijgen en zouden bij het bereiken van de kilometergrens definitief afgesteld worden.

	Type	Aantal dagen	Aantal ploeg	Dag-gem.	Opmerking
J	25/26	10	3	172	Goederendienst vooral Athus
K	203	10	3	563	Doorgaande goederentreinen
K <sup>bis</sup>	203	2	3	-	
M	26	3	3	179	Lokale diensten
S	26/203	2	3	255	Goederendiensten T26 > 203
R	270	1	3	80	HLR Latout
T	53	2	2	64	HLR Virton & Athus

Een typische treinsamenstelling: de 25 0123 meteen type 26 op een uitwijkspoor te Gendron- Celles

Foto verzameling Roger Criquelaire



De levering van de diesels had een onmiddellijk gevolg voor de stomers van de stelplaats Latour. De reeksen M en K - van het type 26 - werden samengevoegd tot de nieuwe reeks K/Kbis voor de nieuwe diesels. Daar hun daggemiddelde sterk opgetrokken werd, waren nu twaalf plandagen voldoende.

De reeks J - gemengd voor het type 25 en 26 - bleef bestaan, maar werd sterk aangepast. De tabel geeft de nieuwe situatie weer voor de zomerregeling van 1955.

Geleidelijk kwamen meer en meer diesels binnenstromen en kon de reconversie verder plaatsvinden.

In de beurtregeling van de zomer van 1956 – die op een volgende bladzijde afgedrukt staat – gaf een heel ander beeld. De meeste diensten waren vrij lokaal, met praktisch alle treinen tussen Virton/Latour en Athus. De diesellocomotieven type 202 en 203 pikten de treinen te Latour (of Virton voor de treinen komende van Ecouvies) op en sleepten ze rechtstreeks tot in Ronet, Monceau of Jemelle/Marloie. De lichterendienst. Te Meix-devant-Virton was daardoor weggevallen.

Maar opmerkelijk was wel dat in het dienstplan nu twee treinparen naar Jemelle en Marloie te vinden waren. Voorheen waren de typen 25 - volgens plan - nooit verder gereden dan Bertrix.

De geliefkoosde plek voor Bruno Dedoncker, de zware helling tussen La Hage en Saint-Vincent-Bellefontaine. Enkele minuten na de vorige foto de enkele bladzijden terug dendert de 25.013 hier voorbij op 13 november 1954

Maar er waren ook reizigersdiensten opgenomen. De motorwagens type 603 van Bertrix hadden praktisch alle diensten overgenomen, deels met twee motorwagens en tussenrijtuigen. Hierdoor viel de “reizigers”dienst van het type 40 weg (beurtrol A). Maar het type 25/26 nam twee treinparen naar Arlon in het piek uur voor zijn rekening. Verder waren er ook de personeelstreinen tussen Latour en Virton voor het onderhoudspersoneel van de stelplaats. In dit verband kunnen we wel aanstippen dat de bestuurdersploeg zelf enkele keren in volle nacht – op het ogenblik dat er geen treinen ter beschikking stonden – te voet van Virton naar Latour moest stappen. Hiervoor werd 40 minuten uitgetrokken.

Intussen waren in november 1955 nog drie bijkomende locomotieven type 25 op roest gesteld. Het waren de 25.005, 25.008 en 25.009.

En dan zou er gedurende een paar jaar een praktische status quo optreden. De acht nog aanwezige locomotieven type 25 bleven in dienst en zoals we in de bedrijfsgegevens konden zien, legden ze nog behoorlijke afstanden af.

En de levering van de typen 202 en 203 was intussen afgesloten en verminderde zelfs nog door de ombouw van vier machines tot het type 204. Zelfs de reeks M, die voorzien werd voor de diesels, zou terug in het dienstplan van het type 26 komen.



Voor de winterregeling van 1958 kwam er een nieuwe indeling van de diensten met grotere verschuivingen. De reeks J en K, met elk negen inzetdagen, werd nu voorzien voor de diesellocomotieven. De reeks M bleef gehandhaafd voor het type 26. Er werd een nieuwe reeks L opgestart met zes dagen, maar volgens de documenten enkel voor het type 26. Nochtans zouden hier de laatste 25-ers hun laatste diensten verzekeren.

De beurtregeling wordt op de volgende bladzijde afgedrukt. In principe was die niet zoveel veranderd. De diesels reden nu praktisch alle doorgaande treinen tot in Athus. Hierdoor waren de diensten voor het type 26 (+ 25) nog verder ingekrompen tot meer lokale verplichtingen. De twee treinparen naar Jemelle en Marloie waren verdwenen, maar vervangen door een (nachtelijke) rit naar Bertrix.

Hoofdmoot lag op de verbinding tussen Virton en Ecouviez, waar alle treinen nog door stoomlocomotieven gereden werden. Het aantal was nog steeds aanzienlijk.

In het reizigersverkeer bleef het aanbod aanwezig met de twee treinparen naar Arlon en één personeelstrein (heen en terug) tussen Latour en Virton.

Verder waren er verschillende lokale bedieningstreinen (66.xxx-reeks) naar Bertrix, Stockem ('s nachts), Athus en Lamorteau met de bediening van alle tussenliggende loskoeren. Signeulx werd tweemaal met een lokale trein bediend.

En dan werd het type 26 ook heel regelmatig gebruikt voor rangeringen; dit gebeurde in Virton, Latour (vorming) en Athus.

Maar ondertussen zou de standaardi-

satie van het type 25 zijn gevolgen hebben. Door het feit dat geen onderhoud meer voorzien werd, zouden vanaf 1957 regelmatig stomers moeten worden. De onderstaande lijst geeft deze vermindering weer.

26 februari 1957	25.003 en 25.010
29 augustus 1957	25.023
24 september 1958	25.012

22 november 1958	25.001
10 juli 1959	25.004
28 augustus 1959	25.002
22 oktober 1959	25.013

Ter herhaling de inzetcijfers voor het type 25 voor de laatste periode van inzet

	1956	1957	1958	1959
<i>Afgelegde afstand</i>	838 140	227 423	195 502	96 405
<i>Aant HL (gem.)</i>	7	6	3	3
<i>Afstand/locomotief</i>	119 734	37 903	65 167	32 135

Opnieuw de (geliefde) helling bij Le Hage: de 25.003 beklimt samen met een type 26 en een gemengde goederentrein deze hindernis op 11 mei 1955

Foto Jacques RENAUD





# Type 25 & 26

## Latour

Série Reeks **L** 121 km  
31/05/1959



### Abréviations - Afkortingen

LL : Arlon  
MBX : Bertrix  
MH : Athus  
MKM : Stockem  
MLM : Lamorteau  
MSG : Signeulx  
MSM : Virton-Saint-Mard  
MUT : Latour  
Ec : Ecouviez (FR)

### Jours de circulation / ritdagen

Uniquement les jours ouvrables  
Enkel op werkdagen

Caboteur / buurtgoederentrein Voyageurs / reizigers

**Double équipe / tweeploegenstelsel**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
<b>1</b>	38 km	MUT		MKM		MUT		Ec		MUT	Entretien & lavage de la chaudière Onderhoud & ketelwassing																		
		66406			66401		46335		^																				
<b>2</b>	100 km	MSM		Ec		MSM		Ec		MSM					MSM							MUT			Ec				
		46339			64341		46351		^		h1r							h1r				^			67337				
<b>3</b>	164 km	MSM		Ec		MSM		LL		MSM		Ec		MSM		Ec		MSM		Ec		MSM		Ec	MSM				
		67337		76350		67352		5446		5459		h1r		46345		64337		64343		64356		86305		67361					
<b>4</b>	116 km	Ec		MSM		MUT		MSM		Ec		MSM		Ec		MUT		MH				MH		MUT	MH				
		46347		67341		^		76320		^		76343		64347		60052				h1r (14.00 > 19.30)				67385					
<b>5</b>	158 km	MH		MUT		MSM		Ec		MSM		MUT			MBX				MUT		Ec		MLM		Ec	MSM	MLM	Ec	MLM
		67355		^		76351		64345		^			66227				66224				^		66406		^	64357		66403	
<b>6</b>	118 km			MKM		MUT		MSG		MUT		MLM		Ec		MSM		Ec		MSM		MUT		MLM		Ec		MSM	
		66406			66401		h1r		60015		h1r		66405		^		68363		46337		68354		66403		^		67335		86367
<b>7</b>	152 km					MUT		MH		MSM				MSM		MLM		Ec		MSM		Ec		MSM		MH		MUT	MH
						46351		^								66405		67351		67345		^				67385		^	
<b>8</b>	116 km	MH				MUT		MSM		MUT		MSM		LL		MKM		LL		MSM				MUT					
						5444		5447		5450		66344				5473		h1r				60032							
<b>9</b>	133 km					MUT				MSG		MUT				MH				MUT									
						h1r				60015		h1r		^		66219				66458									
<b>Tot. : 1 095 km</b>																													



*Een indruk van de steile helling tussen Meix-devant-Virton en Saint-Vincent-Belle-fontaine: een zware ertstrein werd gesleept door twee locomotieven - hier een type 26 en type 25 - en wordt nog opgedrukt door een derde locomotief om deze helling te kunnen nemen.*

*Foto's Bruno DEDONCKER*



*Een mooie sfeeropname tijdens de winter van 1955: op 8 maart 1955 zijn de 25 018 en 26 004 op weg doorheen de Ardennen, gefotografeerd te Loet-Saint-Denis tussen Bièvre en Gedinne*

*Foto Bruno DEDONCKER*



*Close-up van de 25 007 in zijn stelplaats Latour, verder gegevens ontbreken.*



De 25 003 in een enkele tractie (die zeer weinig voorkwam op deze lijn) in de buurt van Les Epioux.

Foto Jacques RENAUD



De 25.013 in het station van Virton-Saint-Mard in 1957

Foto Jacques RENAUD





De 25 006 en een type 26 op één van de vele hellingen op de Athus Meuse lijn

Foto Jacques RENAUD



*Twee foto's van een type 25 met grote Wagner-windleiplaten in hun stelplaats*

*Boven de 25.001 op 1 juli 1951*

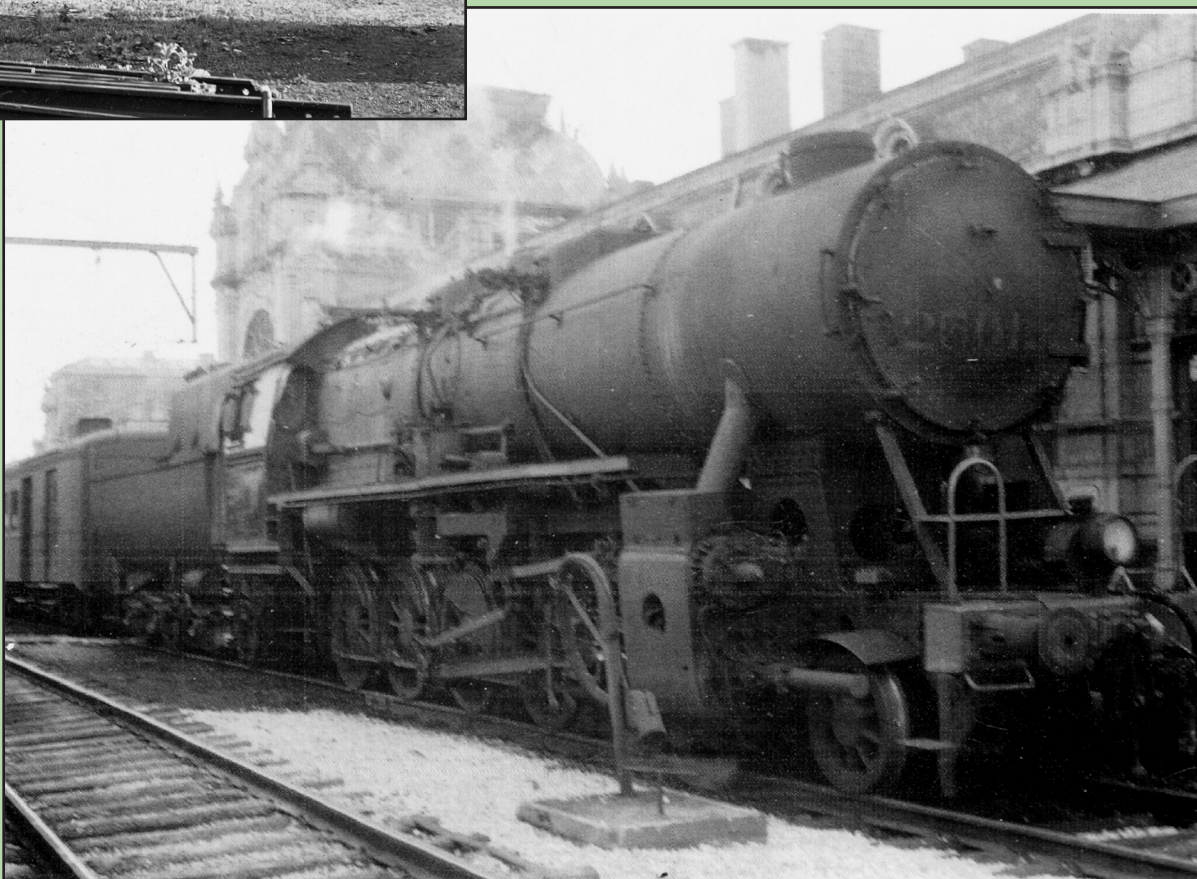
*Onder de 254.013 (ex 2500 Cockerill) in de uitrit van de stelplaats*

*Foto's Maurice HENNEQUIN*



*Boven de 25.012 in een praktisch maanlandschap in de vorming van Latour. Op dat ogenblik – in het midden van de jaren vijftig – werden de goederenbundels al uitgebouwd met dit resultaat.*

*De enige foto – van mindere kwaliteit – die we teruggevonden hebben van de reizigersdienst op het piekuur naar Arlon. De 25.015 staat klaar om de terugrit naar Virton aan te vatten.*





*Dz 25 012 verlaat het staat van Virton en be-  
rijdt de bocht van de lijn 155 met waarschijn-  
lijk bestemming Lamorteau.*

*Foto Jacques RENAUD*



Close- upo van de 25 002 te Latour in vergelijking met de machines met Wagner windleiplaten en het type 26 zijn ze weinig esthetisch.

Foto NMBS Train World Heritage



*DE (totale) vervanging is op komst: een gemengd dubbel met de 202 018 en de 25 012 op 11 mei 1955 in de buurt van La Hage*

*Foto Jacques RENAUD*



Het einde van het type 25, dit vooral door de aankomst van de zware diesellocomotieven type 202 en 203

Een lange rij locomotieven in afwachting van hun laatste rit naar de sloper, hier met de 25 006 op kop op 6 juli 1957 in het station van Virton

Foto Robert Huyseman, verzameling Guy Smetz

Onder de deels ontmantelde 25 013 in de AC Salzinnes in 1956.



	Nummer	Constructeur Fabrieksnummer	Levering Overname	USTAC	nr. 1 DB	nr 2 DB	Stelplaatsen	BD Schr	terug DB
2500	25.013	Cockerill 3334	17/11/1944				Schaarbeek > 22/12/1947 Latour	22/10/1059	
2501	25.001	Cockerill 3335	23/02/1945				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	20/01/1059	
2502	25.002	Anglo Franco Belge 2359	15/12/1944				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	22°9/1059	
2503	25.003	Couillet 1859	01.12/1944				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	26/02/1957	
2504	25.004	Ateliers de La Meuse 4166	21/12/1945				Schaarbeek > 28/02/1948 Latour	10/07/1959	
	25.005	Ateliers de La Meuse 4167	27/93/1946				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	30/11/1955	
	25.006	Ateliers de La Meuse 4168	05/06/1946				Schaarbeek > 05/06/1948 Latour	15/03/1955	
	25.007	Ateliers de La Meuse 4169	24/09/1946				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	15/03/1955	
	25.008	Ateliers de La Meuse 4170	05/12/1946				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	30/11/1059	
	25.009	Ateliers de La Meuse 4171	06/06/1947				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	39/11/1958	
	25.010	Ateliers de La Meuse 4172	09/09/1947				Latour	26/02/1957	
	25.011	Ateliers de La Meuse 4173	13/03/1948				Latour	15/03/1955	
	25.012	Ateliers de La Meuse 4174	20/04/1948				Latour	24/09/1958	
2513	25.014	Borsig 14864	/1940		50.133	050.133-8	Schaarbeek > 12/1944 CW Mechelen > /1946 AC Salzinnes	DB16/06/1950	21/06/1089
2514	25.015	Schichau 3396	/1940		50.434		Schaarbeek (Buiten dienst)	DB 15/06/1950	01/07/1944
2515	25.016	Henschel 11608	/1941	1003	50.1314	051.314-8	Herbesthal (USTC 1003) > 20/10/1945 Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	DB 28/06/1950	22°0/1970
2516	25.017	Henschel 26246	/1941	1002	50.1436	061.436-1	Herbesthal (USTC 1002) > 20/10/1945 Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	DB 29/06/1950	10/07/1969
2517	25.018	Henschel 26349	20/12/1941		50.1539	051.539-5	Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	DB 28/06/1950	
2518	25.019	Schichau 3475	/1941		50.1774	051.774-8	Renory > 03/1945 > Schaarbeek > /1947 AC Salzinnes	DB 19/06/1950	21/06/1968
2519	25.020	Krupp 3127	/1943		50.3052	063.052-3	Schaarbeek > /1945 SNCF > 10/1945 Schaarbeek > /1947 AC Salzinnes	DB 19/06/1950	11/12/1968
2520	25.021	Cail (FR) 4381	/1944	1001	44.1804		Herbesthal (USTC 1001) > 20/10/1945 Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	DB 28/06/195°	1952
2521		Henschel 26268	18/07/1941		50.1458		Schaarbeek > 01/1946 USTC > DRB		27/09/1968
2522		Skoda 1177	21/01/1941		50.1098		Schaarbeek > 01/1946 USTC > DRB		04/12/1961
	25.022	Henschel 26760	25/07/1942		50.2700	052.700-2	Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	DB 28/07/1950	
2523		Krupp 2569	06/12/1941		50.1729	051.728-2	Schaarbeek > 01/1946 USTC > DRB		
	25.023	Ateliers de La Meuse 4168	20/11/1946				Schaarbeek > 20/09/1947 Latour	29/09/1957	

# De andere Belgen

teruggehaald als de andere al gestandaardiseerd werden

Al kort na de oorlog werden in 1946 de gesprekken opgestart om wederzijds de buitgemaakte locomotieven en de machines die door de bezetter in het buitenland besteld werden onderling uit te wisselen

De onderhandelingen zouden gaan tussen de pas opgerichte Deutsche Bundesbahnen, de Duitse staat en het O.R.E. (Office de Récupération Economique), dat de belangen van de geallieerde landen verdedigde. . Wettelijk waren deze machines eigendom van de Belgische Staat (als herstelbetaling) en dus niet van de NMBS.

De inventarisatie gebeurde vrij snel en dadelijk werd beslist om de betrokken machines niet te slopen en te behouden tot de uitwisseling. Ze mochten tot deze datum ook gebruikt worden voor de eigen dienst. Dit zou ook gelden voor de machines die in het buitenland – België en Frankrijk – gebouwd werden. Het zou hier gaan over de machines die zich in de bi-zone (Brits-Amerikaans) en de Franse bezettingszone bevonden.

Maar dan zou het nog bijna vier jaar duren eer er werkelijke vooruitgang geboekt werd. In april 1950 werden de praktische richtlijnen opgesteld om tot een uitwisseling te komen tussen de NMBS en de DB. Deze werd in mei en juni 1950 effectief doorgevoerd.

Voor de overige machines – die in België gebouwd waren – bleven er in principe 186 over (200 - 14 geleverd aan de NMBS). Er werden er 140 teruggevonden in West-Duitsland.

Hierbij waren er 21 in de Franse bezettingszone en deze terugval verliep vrij vlot. Deze machines kwamen tussen 8 augustus 1949 en 9 oktober 1950 naar ons land terug. Dit gebeurde via Herbesthal met als (voorlopige) bestemming Montzen.

Voor de 119 locomotieven die in de Bizone teruggevonden werden, verliep de terugkeer veel trager. Deze kwamen pas terug tussen 7 september 1951 en 14 februari 1952. Deze teruggave gebeurde via Aachen-West en opnieuw Montzen. Bij deze machines kwamen er 33 onder druk terug. Deze sleepten de overige machines. Verder waren er 52 machines die koud, met hun tender, 34 andere locomotieven kwamen terug zonder tender. In de volgende tabel worden deze details weergegeven. In eerste instantie werden de machines verdeeld over drie afstelplaatsen: Bressoux (32 machines), Kinkempois (24 machines) en Ronet (30 machines). De 33 locomotieven die nog ritvaardig waren en onder druk in ons land binnenkwamen, zouden veilig en beschermd (in een loods) afgesteld worden te Kinkempois (25 locomotieven)

en Ronet (voor de acht overige).

Al voor de aankomst werd er door de Belgische Staat naar kopers gezocht. Ze werden in eerste instantie aangeboden aan de NMBS. Maar ze toonden geen interesse. Er was al een overschot aan locomotieven op dat ogenblik en men had net beslist tot de bestelling van de 95 diesellocomotieven typen 201 (latere reeks 59) en 202/203 (latere reeksen 52 en 53).

Ook zou de destandardisatie van de (gelijkaardige) machines type 25 in de pijplijn zitten, dus een dure revisie doorvoeren om deze machines gedurende enkele jaren te gebruiken, zag men niet zitten. Alleen de Deense Spoorwegen (DSB) toonden belangstelling voor de aankoop van tien machines (+ twee voor reserveonderdelen). Daar komen we even verder op terug.

In de tussentijd had men duchtig gerangeerd met de afgestelde machines en in 1952 waren de machines als volgt verdeeld :

Ans (51),  
Herbesthal (47),  
Kinkempois (6),  
Montzen (3),  
Ronet (12) en  
Schaarbeek (9) :  
(\* tabel op volgende blz)

Het zou nog tot minstens 1955 duren eer de machines voor sloop aangeboden werden. De juiste verdeling van de verkoop was niet terug te vinden. Wel werden vijftien locomotieven verkocht aan de Luxemburgse firma Jean Mergen, die ze liet slopen bij de Duitse firma Schrottgrosshandlung Günther & Lochte te Düsseldorf-Reisholz. Het betrof de volgende machines: (zie volgende bladzijde)

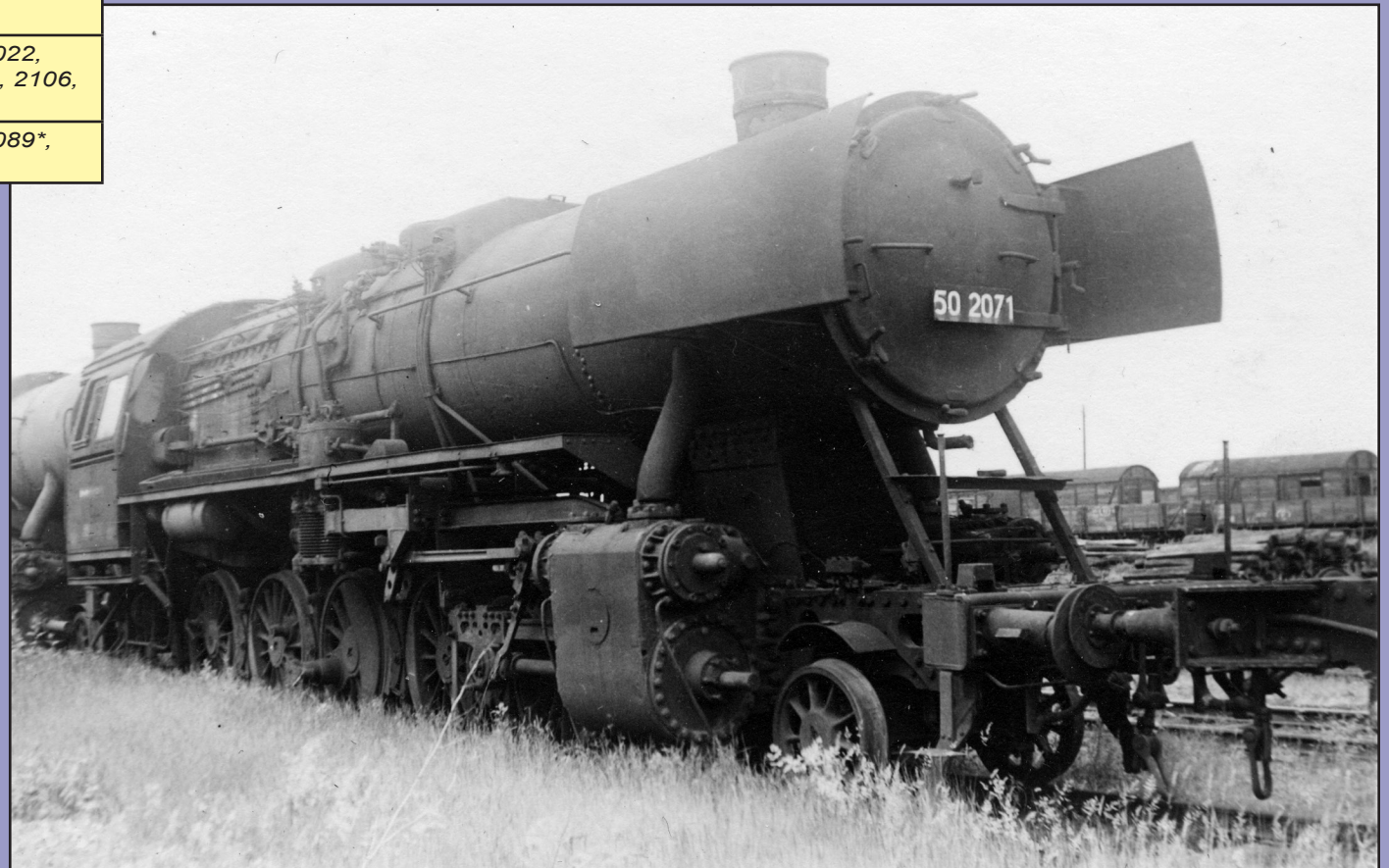
<i>Ans</i>	50.1973, 1974, 1978, 1983, 1987, 1988, 1997*, 2000, 2002, 2008*, 2010, 2011*, 2014, 2018, 2022, 2031, 2033, 2039, 2042, 2049*, 2054, 2065, 2066*, 2067, 2073*, 2076, 2083, 2084, 2091, 2102, 2105, 2109*, 2111, 2120, 2124, 2128*, 2132, 2134, 2137, 2142, 2154, 2156, 2157, 2159, 2162, 2163, 2168, 2169, 2171
<i>Herbesthal</i>	50.1976, 1979*, 1980, 1981, 1985, 1986, 1991, 1993*, 1996*, 1999*, 2001, 2003*, 2004, 2005*, 2006, 2016, 2027, 2035, 2036, 2040, 2041, 2043*, 2045, 2047*, 2051*, 2055, 2056*, 2057*, 2064, 2069, 2070, 2071*, 2072, 2079, 2081*, 2082*, 2085, 2103, 2110*, 2116, 2130*, 2143, 2144*, 2151, 2158, 2161*, 2170
<i>Klinkempois</i>	50.2030, 2050, 2068, 2160, 2164, 2166
<i>Montzen</i>	50.1977*, 2048*, 2052*
<i>Ronet</i>	50.1975, 1990, 1998, 2013, 2022, 2032, 2034, 2037, 2061, 2086, 2106, 2126
<i>Schaarbeek</i>	50.2021, 2029, 2078, 2087, 2089*, 2090, 2117*, 2118, 2127*

Locomotief 50 2071, gebouwd door Cockerill afge-  
steld te Herbesthal op 8 juni 1952

Foto Verzameling Maurice HENNEQUIN

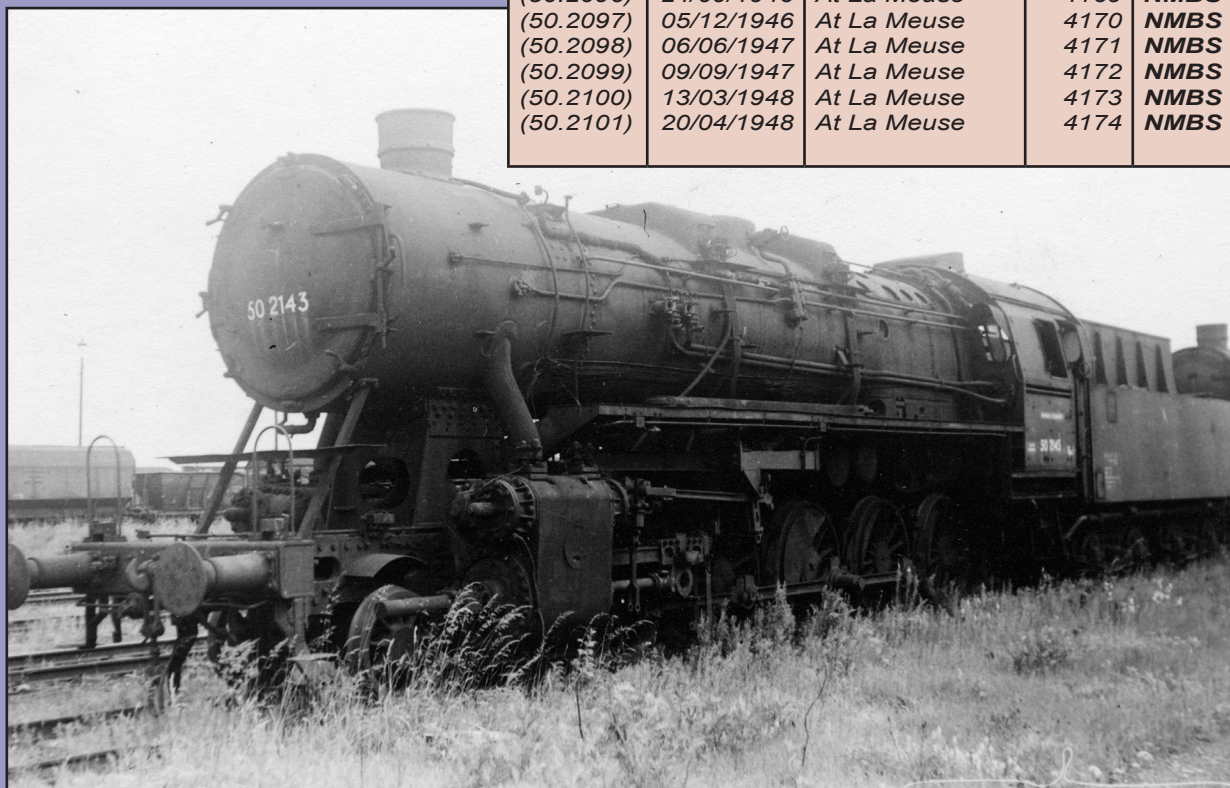
(\*) : locomotief zonder tender

*Ans*            50.2091, 2134  
                  2137, 2157  
*Herbesthal* : 50.2035, 2103  
*Klinkempois* : 50.2030, 2068  
*Schaarbeek* : 50.2021, 2029,  
                  2078, 2087, 2090,  
                  2118, 2127



## Ateliers de la Meuse

DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.2076	08/08/1943	At La Meuse	4149	Oberlahnstein	/1951	Ans	
50.2077	09/1943	At La Meuse	4150	Oberlahnstein			DB 052.077-5
50.2078	10/1943	At La Meuse	4151	Oberlahnstein	19/10/1949	Schaarbeek	Ritvaardig
50.2079	13/10/1943	At La Meuse	4152	Ludwigshafen	/1951	Herbesthal	
50.2080	10/1943	At La Meuse	4153		---		
50.2081	11/1943	At La Meuse	4154		/1951	Herbesthal	Zonder tender
50.2082	11/1943	At La Meuse	4155		/1951	Herbesthal	Zonder tender
50.2083	11/1943	At La Meuse	4156		/1951	Ans	
50.2084	21/12/1943	At La Meuse	4157	Worms	/1951	Ans	
50.2085	06/01/1944	At La Meuse	4158	Worms	/1951	Herbesthal	
50.2086	01/1944	At La Meuse	4159		/1951	Ronet	Ritvaardig
50.2087	/1944	At La Meuse	4160		1949/1950	Schaarbeek	Ritvaardig
50.2088	/1944	At La Meuse	4161		1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 204
50.2089	/1944	At La Meuse	4162		1949/1950	Schaarbeek	Zonder tender
50.2090	/1944	At La Meuse	4163		1949/1950	Schaarbeek	
50.2091	/1944	At La Meuse	4164		/1951	Ans	
(50.2092)	20/11/1946	At La Meuse	4165	<b>NMBS 25.023</b>			
(50.2093)	21/12/1945	At La Meuse	4166	<b>NMBS 25.004</b>			
(50.2094)	27/03/1946	At La Meuse	4167	<b>NMBS 25.005</b>			
(50.2095)	05/06/1946	At La Meuse	4168	<b>NMBS 25.006</b>			
(50.2096)	24/09/1946	At La Meuse	4169	<b>NMBS 25.007</b>			
(50.2097)	05/12/1946	At La Meuse	4170	<b>NMBS 25.008</b>			
(50.2098)	06/06/1947	At La Meuse	4171	<b>NMBS 25.009</b>			
(50.2099)	09/09/1947	At La Meuse	4172	<b>NMBS 25.010</b>			
(50.2100)	13/03/1948	At La Meuse	4173	<b>NMBS 25.011</b>			
(50.2101)	20/04/1948	At La Meuse	4174	<b>NMBS 25.012</b>			



Locomotief 50 2142 gebouwd door Cockerill op 8juni 1952 te Herbesthal

Foto verzameling Maurice Hennequin.

# Couillet

DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.1972	06/05/1943	Couillet	1836	Wuppertal	--		DB 051.972-8
50.1973	05/1943	Couillet	1837	Wuppertal	19/07/1951	Ans	
50.1974	05/1943	Couillet	1838	Wuppertal	/1952	Ans	
50.1975	/1943	Couillet	1839	Wuppertal	/1952	Ronet	ritvaardig
50.1976	/1943	Couillet	1840	Wuppertal	/1952	Herbesthal	
50.1977	/1943	Couillet	1841	Wuppertal	/1952	Montzen	zonder tender
50.1978	/1943	Couillet	1842	Wuppertal	/1952	Ans	
50.1979	/1943	Couillet	1843	Wuppertal	/1952	Herbesthal	zonder tender
50.1980	/1943	Couillet	1844	Wuppertal	/1952	Herbesthal	
50.1981	/1943	Couillet	1845	Wuppertal	/1951	Herbesthal	
50.1982	/1943	Couillet	1846	vermist	--		DB 051.982-7
50.1983	/1943	Couillet	1847		/1951	Ans	
50.1984	/1943	Couillet	1848		/1951	Ans	
50.1985	/1943	Couillet	1849		/1951	Herbesthal	
50.1986	/1943	Couillet	1850		/1951	Herbesthal	
50.1987	/1943	Couillet	1851		19/09/1951	Ans	
50.1988	/1943	Couillet	1852		/1951	Ans	
50.1989	/1943	Couillet	1853		1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 203
50.1990	/1943	Couillet	1854		/1951	Ronet	Ritvaardig
50.1991	11/1943	Couillet	1855		07/11/1951	Herbesthal	Zonder tender
50.1992	/1943	Couillet	1856	vermist	--		> DB
50.1993	01/1944	Couillet	1857	Saarbrücken	17/11/1951	Herbesthal	Zonder tender
50.1994	/1944	Couillet	1858		--		> DB
(50.1995)	01/12/1944	Couillet	1859	NMBS 2503			> 25.003



Een ganse reeks afgestelde locomotieven reeks 50 (= type 25) te Herbesthal

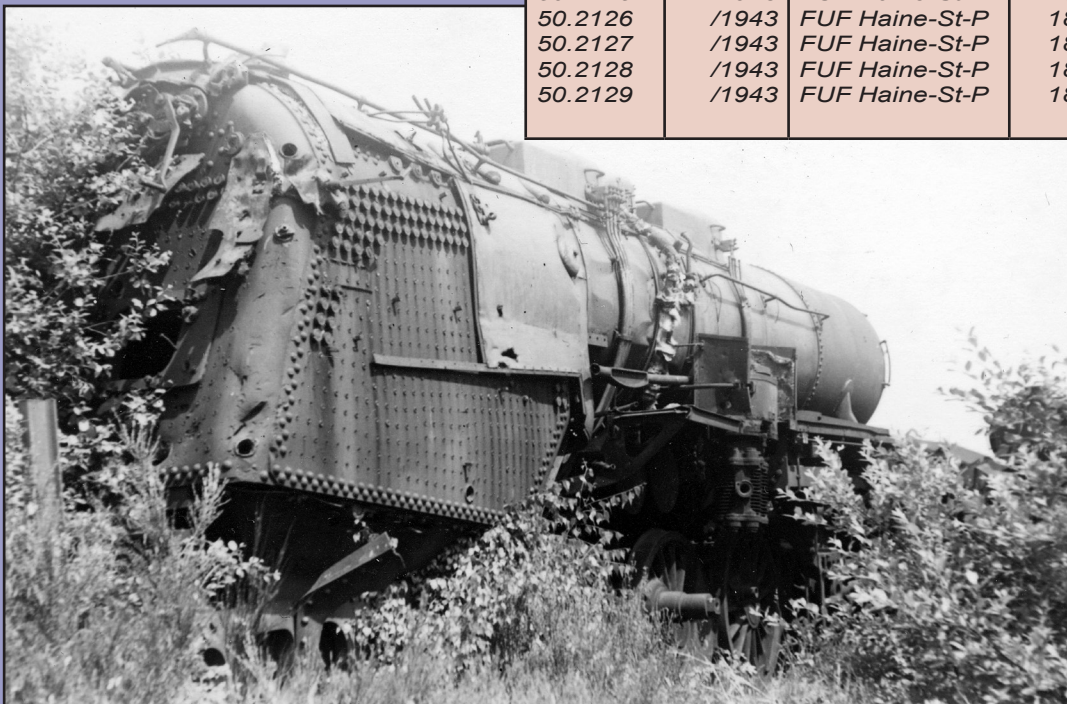
Foto verzameling Maurice HENNEQUIN

# AM Tubize

DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.1996	/1943	AM Tubize	2267	Münster	/1951	Herbesthal	zonder tender
50.1997	/1943	AM Tubize	2268	Münster	/1951	Ans	zonder tender
50.1998	/1943	AM Tubize	2269	Münster	/1951	Ronet	ritvaardig
50.1999	/1943	AM Tubize	2270	Münster	/1951	Herbesthal	zonder tender
50.2000	/1943	AM Tubize	2271	Münster	03/10/1951	Ans	
50.2001	/1943	AM Tubize	2272	Münster	/1951	Ans	
50.2002	/1943	AM Tubize	2273	Münster	19/09/1951	Ans	
50.2003	/1943	AM Tubize	2274	Münster	/1951	Herbesthal	
50.2004	/1943	AM Tubize	2275	Münster	/1951	Herbesthal	
50.2005	/1943	AM Tubize	2276	Münster	05/09/1951	Herbesthal	
50.2006	/1943	AM Tubize	2277		05/09/1951	Herbesthal	
50.2007	/1943	AM Tubize	2278		---		onbekend
50.2008	/1943	AM Tubize	2279		09/08/1951	Ans	zonder tender
50.2009	/1943	AM Tubize	2280		1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 210
50.2010	/1943	AM Tubize	2281		07/02/1952	Ans	
50.2011	/1943	AM Tubize	2282		/1951	Ans	
50.2012	/1943	AM Tubize	2283	DR 50.3692	---		ombouw 50.35
50.2013	/1943	AM Tubize	2284		/1951	Ronet	
50.2014	/1943	AM Tubize	2285		/1951	Ans	
50.2015*	/1943	AM Tubize	2286	DB (schade)	---		+ 24/01/1947
50.2016	/1943	AM Tubize	2287	Thionville	/1951	Herbesthal	
50.2017	/1943	AM Tubize	2288	Thionville	1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 207
50.2018	/1943	AM Tubize	2289	Thionville	03/10/1951	Ans	
50.2019	/1943	AM Tubize	2290	Thionville	1949/1950	Schaarbeek	> DSB reserve
50.2020	/1943	AM Tubize	2291	Thionville	---		> DB 052.020-5
50.2021	/1943	AM Tubize	2292	Thionville	1949/1950	Schaarbeek	> DSB reserve
50.2022	/1943	AM Tubize	2293	Thionville	/1951	Ronet	ritvaardig
50.2023	/1943	AM Tubize	2294	Thionville	---		> DB
50.2024	/1943	AM Tubize	2295	Thionville	---		> DB 052.024-7
50.2025	/1943	AM Tubize	2296	Thionville	---		
50.2026	/1943	AM Tubize	2297	Regensburg	---		onbekend
50.2027	/1944	AM Tubize	2298	Regensburg	12/11/1951	Herbesthal	
50.2028	/1944	AM Tubize	2299	Regensburg	/1951	Ans	
50.2029	/1944	AM Tubize	2300	Regensburg	1949/1950	Schaarbeek	> DSB ?
50.2030	/1944	AM Tubize	2301	Regensburg	/1951	Kinkempois	ritvaardig
50.2031	/1944	AM Tubize	2302	Regensburg	/1951	Ans	zonder tender
50.2032	/1944	AM Tubize	2303	Regensburg	/1951	Ronet	ritvaardig
50.2033	/1944	AM Tubize	2304	Regensburg	/1951	Ans	

De stoffelijke resten van de 50 2048, opnieuw gebouwd door Cockerill maar nu te Montzen op 8 juni 1952

Foto verzameling Maurice HENNEQUIN



DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.2102	/1943	FUF Haine-St-P	1850		/1951	Ans	
50.2103	/1943	FUF Haine-St-P	1851		/1951	Herbesthal	
50.2104	/1943	FUF Haine-St-P	1852		/1951	Ans	
50.2105	/1943	FUF Haine-St-P	1853		03/10/1951	Ans	
50.2106	/1943	FUF Haine-St-P	1854		/1951	Ronet	
50.2107	/1943	FUF Haine-St-P	1855		---		> DB 052.107
50.2108	/1943	FUF Haine-St-P	1856		---		> DB 052.108
50.2109	/1943	FUF Haine-St-P	1857		/1951	Ans	zonder tender
50.2110	/1943	FUF Haine-St-P	1858	Mainz	/1951	Herbesthal	zonder tender
50.2111	/1943	FUF Haine-St-P	1859	Mainz	/1951	Ans	
50.2112	/1943	FUF Haine-St-P	1860	Mainz	---		> DB 052.112
50.2113	/1943	FUF Haine-St-P	1861	Mainz	1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 201
50.2114	/1943	FUF Haine-St-P	1862	Mainz	1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 205
50.2115	/1943	FUF Haine-St-P	1863	Mainz	----		DR 50.3596
50.2116	/1943	FUF Haine-St-P	1864	Mainz	04/01/1952	Herbesthal	
50.2117	/1943	FUF Haine-St-P	1865	Worns	1949/1950	Schaarbeek	
50.2118	/1943	FUF Haine-St-P	1866	Metz	1949/1950	Schaarbeek	
50.2119	/1943	FUF Haine-St-P	1867	Metz	1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 202
50.2120	/1943	FUF Haine-St-P	1868	Metz	/1951	Ans	
50.2121	/1943	FUF Haine-St-P	1869	Metz	---		> DB 052.121
50.2122	/1943	FUF Haine-St-P	1870	Metz	1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 206
50.2123	/1943	FUF Haine-St-P	1871		---		SNCF 150 Z 2135
50.2124	/1943	FUF Haine-St-P	1872	Saarbrücken	/1951	Ans	
50.2125	/1943	FUF Haine-St-P	1873	Saarbrücken	---		> DB 052.125
50.2126	/1943	FUF Haine-St-P	1874	Saarbrücken	---		onbekend
50.2127	/1943	FUF Haine-St-P	1875	Saarbrücken	20/12/1949	Schaarbeek	zonder tender
50.2128	/1943	FUF Haine-St-P	1876	Saarbrücken	/1951	Ans	zonder tender
50.2129	/1943	FUF Haine-St-P	1877	Saarbrücken	---		> DB 052.129

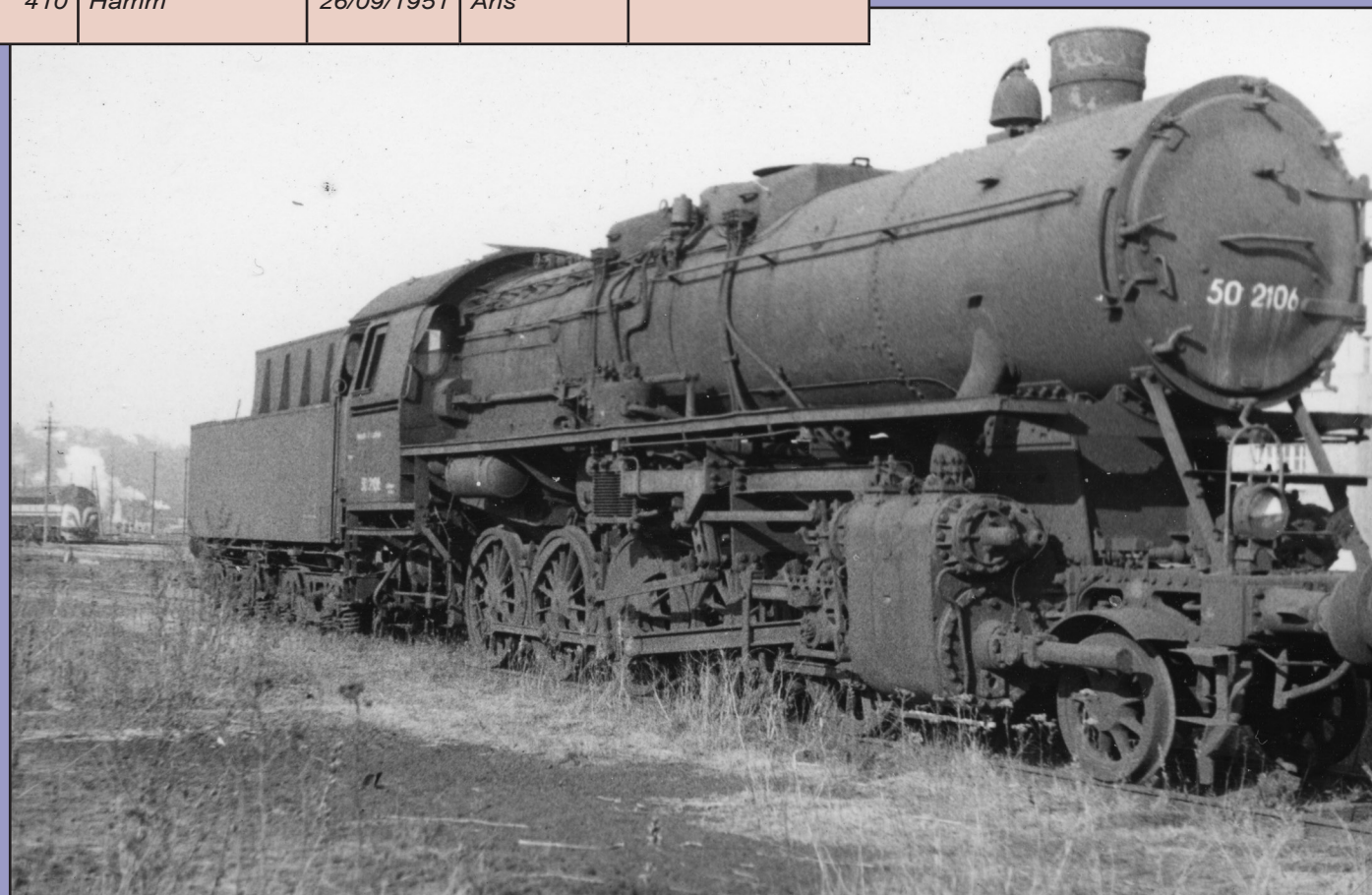
**F.U.F.  
Haine-St-Pierre**

DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.2156	/1943	Energie	395	Essen	/1951	Ans	
50.2157	/1943	Energie	296	Essen	/1951	Ans	
50.2158	/1943	Energie	397	Essen	07/11/1951	Herbesthal	
50.2159	/1943	Energie	398	Essen	/1951	Ans	
50.2160	/1943	Energie	399	Essen	26/09/1951	Kinkempois	ritvaardig
50.2161	/1943	Energie	400	Essen	19/09/1951	Herbesthal	zonder tonder
50.2162	/1943	Energie	401	Essen	/1951	Ans	zonder tender
50.2163	/1943	Energie	402	Essen	26/09/1951	Ans	
50.2164	/1943	Energie	403	Essen	/1951	Kinkempois	ritvaardig
50.2165	/1943	Energie	404	Essen	---	---	onbekend
50.2166	09/1943	Energie	405	Essen	19/09/1951	Kinkempois	ritvaardig
50.2167	10/1943	Energie	406	Gelsenkirchem	---	---	
50.2168	10/1943	Energie	407	Hamm	/1951	Ans	
50.2169	/1943	Energie	408	Hamm	26/09/1951	Ans	
50.2170	/1943	Energie	409	Hamm	07/11/1951	Herbesthal	
50.2171	/1943	Energie	410	Hamm	26/09/1951	Ans	

Nog een praktisch intacte 50 2104 gebouwd door FUF Haine-Saint-Pierre en nog steeds afgesteld te Ronet in maart 1956

Foto verzameling Maurice HENNEQUIN

**Energie**



# Cockerill

DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.2130	/1943	Anglo-Fr-Belge	2552		04/01/1952	Herbesthal	
50.2131	/1943	Anglo-Fr-Belge	2553				> 052 131-0
50.2132	/1943	Anglo-Fr-Belge	2554		/1951	Ans	Zonder tender
50.2133	/1943	Anglo-Fr-Belge	2555		1949/1950	Schaarbeek	> DSB N 209
50.2134	/1943	Anglo-Fr-Belge	2556		/1951	Ans	
50.2135	/1943	Anglo-Fr-Belge	2557				SNCF 150 Z 2135
50.2136	/1943	Anglo-Fr-Belge	2558				> DB
50.2137	/1943	Anglo-Fr-Belge	2559		/1951	Ans	
50.2138	/1943	Anglo-Fr-Belge	2560				> DB 052.138
50.2139	10/1943	Anglo-Fr-Belge	2561	Darmstadt	1949/1950	Schaarbeek	> DSB
50.2140	/1943	Anglo-Fr-Belge	2562	Darmstadt			> DB 052 140
50.2141	/1943	Anglo-Fr-Belge	2563	Darmstadt	19/10/1949	Schaarbeek	> DSB N 208
50.2142	/1943	Anglo-Fr-Belge	2564	Darmstadt	/1951	Ans	
50.2143	/1943	Anglo-Fr-Belge	2565	Darmstadt	/1951	Herbesthal	
50.2144	/1943	Anglo-Fr-Belge	2566	Darmstadt	04/01/1952	Herbesthal	zonder tender
50.2145	/1943	Anglo-Fr-Belge	2567	Darmstadt			DR 50.3666 omb
50.2146	/1943	Anglo-Fr-Belge	2568	Darmstadt			DR 50.2146-4
50.2147	/1943	Anglo-Fr-Belge	2569	Darmstadt			DR 50 2147-2
50.2148	/1943	Anglo-Fr-Belge	2570	Darmstadt			> URSS
50.2149	/1943	Anglo-Fr-Belge	2571				DR 50.3629
50.2150	/1943	Anglo-Fr-Belge	2572				vernield
50.2151	/1943	Anglo-Fr-Belge	2573		05/09/1951	Herbesthal	
50.2152	/1943	Anglo-Fr-Belge	2574				DR 50.3609 omb
50.2153	11/1943	Anglo-Fr-Belge	2575				DR 50.2153-0
50.2154	12/1943	Anglo-Fr-Belge	2576		/1951	Ans	
(50.2155)	15/12/1944	Anglo-Fr-Belge	2577	<b>NMBS 25.002</b>			



Ook nog in goede staat: de 50 2106 van de FUF Haine-Saint-Pierre, nu gefotografeerd te Kinkempois in 1966

Foto verzameling Maurice HENNEQUIN

# Cockerill

DB nummer	Datum levering	Bouwer	Fabr nr	Stelplaats Duitsland	Terug België	Afstelplaats 1952	Opmerking
50.2034	/1943	Cockerill	3294	Hannover	/1951	Ronet	ritvaardig
50.2035	/1943	Cockerill	3295	Hannover	05/09/1951	Herbesthal	
50.2036	/1943	Cockerill	3296	Hannover	/1951	Herbesthal	
50.2037	/1943	Cockerill	3297	Hannover	/1951	Ronet	
50.2038	/1943	Cockerill	3298		--		> DR (+ 1946)
50.2039	/1943	Cockerill	3299		/1951	Ans	
50.2040	/1943	Cockerill	3301		/1951	Ans	
50.2041	/1943	Cockerill	3302		/1951	Herbesthal	
50.2042	/1943	Cockerill	3303		/1951	Ans	
50.2043	/1943	Cockerill	3304		/1951	Herbesthal	zonder tender
50.2044	/1943	Cockerill	3305		----		DR 50.2044-1
50.2045	/1943	Cockerill	3306		/1951	Herbesthal	
50.2046	/1943	Cockerill	3307		----		DR 50.2046-6
50.2047	/1943	Cockerill	3308	Hamburg	/1951	Herbesthal	
50.2048	/1943	Cockerill	3309	Hamburg	05/09/1951	Montzen	zonder tender
50.2049	/1943	Cockerill	3310	Hamburg	05/09/1951	Ans	zonder tender
50.2050	/1943	Cockerill	3311	Hamburg	05/09/1951	Kinkempois	ritvaardig
50.2051	/1943	Cockerill	3312	Hamburg	05/09/1951	Herbesthal	zonder tender
50.2052	/1943	Cockerill	3313	Hamburg	05/09/1951	Montzen	zonder tender
50.2053	11/1943	Cockerill	3314	Hamburg	05/09/1951	Herbesthal	
50.2054	12/1943	Cockerill	3315	Augsburg	04/01/1951	Ans	
50.2055	12/1943	Cockerill	3316	Augsburg	----		> DB 052.055-1
50.2056	12/1943	Cockerill	3317	Augsburg	04/01/1952	Herbesthal	zonder tender
50.2057	12/1943	Cockerill	3318		/1951	Herbesthal	zonder tender
50.2058	01/1944	Cockerill	3319	Mulhouse	----		SNCF 150 Z 2058
50.2059	/1944	Cockerill	3320	Mulhouse	----		SNCF 150 Z 2059
50.2060	/1944	Cockerill	3321	Mulhouse	----		> DB 052.060
50.2061	/1944	Cockerill	3322	Mulhouse	04/01/1952	Ronet	ritvaardig
50.2062	/1944	Cockerill	3323	Münster	----		> DB 052.062
50.2063	/1944	Cockerill	3324	Münster	----		SNCF 150 Z 2063
50.2064	/1944	Cockerill	3325	Münster	/1951	Herbesthal	
50.2065	/1944	Cockerill	3326	Münster	/1951	Ans	
50.2066	/1944	Cockerill	3327	Münster	/1951	Ans	zonder tender
50.2067	/1944	Cockerill	3328	Münster	/1951	Ans	
50.2068	/1944	Cockerill	3329	Münster	03/10/1951	Kinkempois	
50.2069	/1944	Cockerill	3330	Münster	01/02/1952	Herbesthal	
50.2070	/1944	Cockerill	3331	Münster	/1951	Herbesthal	
50.2071	/1944	Cockerill	3332	Köln	/1951	Herbesthal	zonder tender
50.2072	/1944	Cockerill	3333	Köln	/1951	Herbesthal	
50.2073	/1944	Cockerill	3334	Köln	/1951	Ans	
(50.2074)	17/11/1944	Cockerill	3335	<b>NMBS 25.013</b>			
(50.2075)	23/02/1945	Cockerill	3336	<b>NMBS 25.001</b>			

# Toch nog een toekomst ... ?

... enkele machines gingen het noordelijker zoeken .

Toen de NMBS eind 1951 kopers zocht voor de 33 dadelijk ritvaardige locomotieven, kwam er na een korte tijd slechts één belangstellende opdagen, namelijk de Deense Staatsspoorwegen (DSB). Ze kochten begin 1952 tien locomotieven op, alle machines die te Schaarbeek ondergebracht waren.

Bij aankomst op hun nieuwe bestemming kregen ze een grote revisie in de CW van Kobenhavn. Hierbij werden een aantal aanpassingen doorgevoerd. De meest opvallende is het aanbrengen van een schort en een verhoog vooraan,

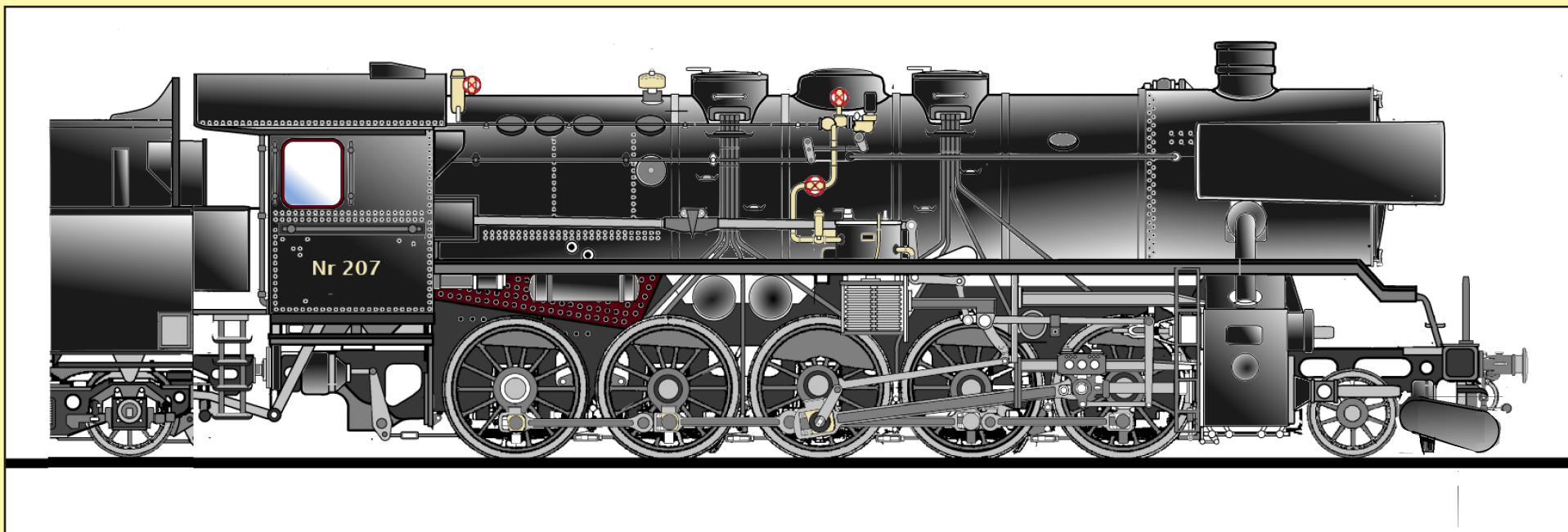
voor de rookkast, om het onderhoud beter te kunnen verwezenlijken. Verder werd het bovenste segment van de schouw verwijderd – zoals trouwens ook bij de Belgische machines – om binnen het vrije-ruimteprofiel te passen. De keteldruk werd 15 bar en de snelheid verlaagd tot 70 km/h. Ze kregen de typeaanduiding N - nummers N 201 tot 210.

In 1954 werden nog twee bijkomende locomotieven en een ketel aangekocht bij het sloopbedrijf Günther & Luchte te Düsseldorf. Deze firma had een groter aantal machines aangekocht voor sloop.

De herstelling van de eerste zes machines werd al in 1952 afgesloten. Bij drie volgende gebeurde dit in 1953 en de laatste – de N 210 – verscheen in 1954 op de sporen. Alle locomotieven waren gekoppeld aan een rechte tender.

Hun ganse loopbaan bleven ze op het schiereiland Jutland actief, meestal vanuit de stelplaats Fredericia. Ze reden praktisch enkel goederendiensten in het zuidelijke deel met bestemmingen Padborg (aan de Duitse grens), Esbjerg (aan de kust van de Noordzee), Aarhus en Nyborg (ferryboothaven voor verkeer naar Kobenhavn).

Verder reden ze ook veel seizoensgebonden treinen (onder andere bietreinen). In hun inzet veranderde gedurende vele jaren weinig. Ze werden vanaf 1968 buiten dienst gesteld.



De N 207 was voorzien voor het Deense spoorwegmuseum, maar werd na jaren van verwaarlozing in 1976 gesloopt.

Hieronder de tabel van deze Deense locomotieven. Wel moet aangehaald worden dat in de periode tussen 1944 en 1951 (het ogenblik dat ze in België aankwamen) verschillende ketels omgewisseld werden, zodat de machine zijn oorspronkelijke ketel niet meer bezat.



*De DSB N 208 (ex 50 2141 gebouwd door Anglo-Franco-Belge op 19 mei 1970 in de stelplaats van Fredericia*

*Foto Majoor EAS COTTON*

Nummer DSB	Nummer DRB	Bouwer Fabrieksnummer	Bouwer Ketel	Bouwer tender
N 201	50.2113	FUF Haine-St-Pierre 1867	FUF Haine-St-Pierre 1867	FUF Haine -SP
N 202	50.2119	FUF Haine-St-Pierre 1868	Borsig 14865	Krauss Maffei
N 203	50.1989	Couillet 1853	Energie 410	Couillet
N 204	50.2088	Le Meuse 4161	La Meuse 4161	Anglo-Fr-Belge
N 205	50.2114	FUF Haine-St-Pierre 1863	Henschel 24711	FUF Haine -SP
N 206	50.2122	FUF Haine-St-Pierre 1871	Krauss Maffei 16430	FUF Haine -SP
N 207	50.2017	AM Tubize 2288	AM Tubize 2288	FUF Haine -SP
N 208	50.2141	Anglo-Franco-Belge 2563	Anglo-Franco-Belge 2561	Anglo-Fr-Belge
N 209	50.2133	Anglo-Franco-Belge 2555	Krauss Maffei 1625	Anglo-Fr-Belge
N 210	50.2009	AM Tubize 2280	Anglo-Franco-Belge 2555	Anglo-Fr-Belge
Reserve	50.2019	AM Tubize 2290	AM Tubize 2290	FUF Haine-SP
Reserve	59.2139	Anglo-Franco-Belge 2561	Anglo-Franco-Belge 2563	AM Nivelles
Reserve	(50.2009)	(AM Tubize 2289)	AM Tubize 2288 (enkel ketel)	



*Boven: de N 207 staat met een gemengde trein  
gereed voor vertrek in het station van Fredericia.*

*Rechts: de N 205 in de stelplaats van Fredericia*

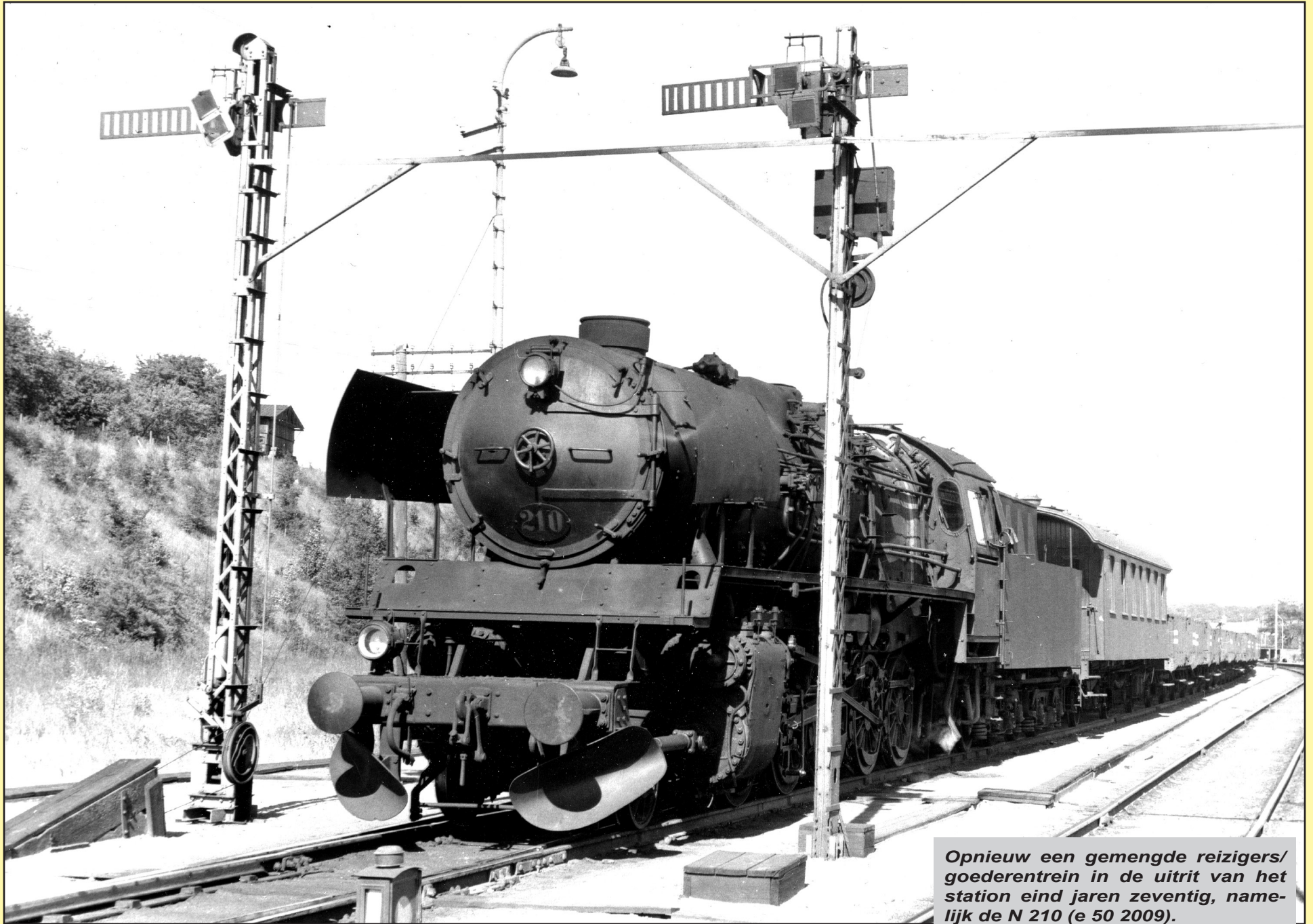
*Foto's R & A Trust*





*Een mooie close-up op de afstel-  
sporen voor de loods van (natuur-  
lijk) Fredericia.*

*Foto R & A Trust  
verzameling Maurice HENNEQUIN*



*Opnieuw een gemengde reizigers/  
goederentrein in de uitrit van het  
station eind jaren zeventig, name-  
lijk de N 210 (e 50 2009).*

*Foto Laursen.  
Verzameling Maurice HENNEQUIN*



*Een laatste foto van de Deense locomotieven: de N 204 (ex 50 2088) voor de loods van Fredericia*

*Foto Laursen  
Verzameling Maurice HENNEQUIN*

