De lijndiesels type 200 Deel B

Na het algemeen overzicht .....
..... De sloop of een nieuwe loopbaan



Julien CASIER

De spoor gazet
extra deel 9B

DE SPOOR GAZET

Bladindeling

Deel A

Deel A	
Voorwoord	3
Eerste kennismaking	5
Technische beschrijving	
* Ontwikkeling	6
* De dieselmotor	6
* De elektrische aandrijving	12
* De elektrische hulptoestellen	14
* Het mechanisch gedeelte	17
* De verschillen tussen bouwschijven	35
De kleurstellingen	
* De oorspronkelijke schildering	39
* De schildering '70	40
* Geel prototype	46
* De standaard gele schildering	52
De technische fiches	62
De overzichtstabel	64
De loopbaanfiches	66
De locomotief reeks 50	
Voorgeschiedenis	93
Buitenland	93
Technische beschrijving	105
Ombouw	109
Technische fiche	111
Inzet	114
De locomotieven type 200 / reeks 51	131

Deel A > Deel B

Deel A vervolg	
Stelplaatsen	
- Schaarbeek	142
- Kortrijk	159
- Tournai > Saint-Ghislain	175
- Dendermonde	185
- Aalst	193
- Monceau	194
- Charleroi-Sud-Quai	209
- Hasselt	210
- Leuven & Aarschot	227
- Schaarbeek²	228
- Merelbeke / Gent-Sint-Pieter	239
- Antwerpen-Dam > Antwerpen-Noord	245
Deel B	
fstelling van verkoop	3
Overzicht	8
Sloping of verkoop	11
Sloop van de locomotieven	18
Verkoop in binnen- en buitenland	
* Obourg	36
* Italië	40
- Ventura	42
- Afgelaste verkoop	58
- Esposito	65
* Algerije > Colas	70
Museumlocomotieven	
* 5166 NMBS	79
* 5142 NMBS	89
* 5117 (5001) TSP	93
* 5149 TSP	103
* 5128 TSP	107
* 5183 TSP	111
* 5120 CFV3V	135

Deel C

Inzet per lijn	3
* Lijn 89 Brussel - Kortrijk	4
* Lijn 69 Kortrijk - Poperinge	65
* Lijn 66 Kortrijk - Brugge en verder	87
* Lijn 94 Brussel - Tournai - Lille	102
Stelplaats Monceau	155
* Lijn 132	156
* Ertsverkeer Gent - Monceau	171
* Gemengde goederentreinen	185
* Vloeibaar staal	190
* Ketelwagentreinen	195
Merelbeke	
Persopnenvervoer De Panne	198
Dooregaande goederentreinen	201
Frans vloeibaar staal	212

Deel D

Hasselt	3
* Reizigerstreinen lijn 35	4
lijn 21	14
lijn 15	22
* Zware goederentreinen	
* Verbinding Antwerpen - Duitsland	25
* de lijn 40	71
* regio Antwerpen / lijn 27	73
* Steenkool in Limburg	79
* Kubeltreinen	88
* Buurtgoederentreinen / Genk	98
* Militair vervoer	115
* Noord-Limburg	125
* Doorgaande treinen Zeebrugge	152
* Lokale treinen* Destelplaats	159
Hasselt	168
Antwerpen-Dam	173
*** Bananentreinen**	179
Enkele reizigerstreinen	183
De gemengde goederentreinen	186
Antwerpen-Noord	
*** Doorgaande trein naar Duitsland**	190
*** Zink & Zand**	208
* Regio Genk	225
Opnieuw Schaarbeek, een 2de keer	
De doorgaande reizigersdiensten	224
Toeristische treinen	236
Onverwacht opnieuw reizigerstreinen	243

De opslag en verkoop ...

De NMBS hoopte op meer klanten ...
maar de verkoop stagneerde op een bepaald ogenblik.

De loopbaan van het type 200 - reeks 51 is zeker niet over rozen verlopen. Er is waarschijnlijk geen enkel ander type locomotief (of motorwagen) dat betrokken was bij zoveel ongevallen. En verschillende van deze waren zeer zwaar en leidden tot de onmiddellijke buitendienststelling en schrapping.

En verder traden er talloze technische problemen op, vooral bij de dieselmotor. En dit leidde tot lange afstelperiodes en in een latere periode tot hun schrapping.

Maar anderzijds waren deze locomotieven ook zeer gegeerd door diverse Italiaanse privémaatschappijen die instonden voor belangrijke spoorwegwerven. En van geen enkele andere reeks gingen in verhouding zoveel machines naar het zonnige zuiden. Twee firma's - Ventura en Esposito - zouden beiden talloze locomotieven verwerven, maar ook in Algerije en recent in Marokko werden (en worden) de machines gebruikt.

Voor de Belgische markt was er op dat ogenblik weinig of geen ruimte: slechts één locomotief vond zijn weg naar een privébedrijf, met name Holcim te Obourg. De kersverse privé-transporteurs zouden zich vooral wenden tot de leasingmarkt, met name de class 66.

De N.M.B.S. zag hier trouwens een mooi handeltje in en zou gedurende geruime tijd een groter aantal boventallige locomotieven (in goede staat) bewaren en in lange rijen afstellen, eerst te Antwerpen-Noord, later – vanaf 2004 – in het verlaten vormingsstation van Montzen.

Op de volgende bladzijde worden - in chronologische orde - de schrappingen en het verdere lot kort in tabelvorm weergegeven. Voor elke categorie komen we verder in een beperkte vorm en vooral met foto's terug.

Opmerkelijk is wel de lange periode waarover de schrappingsgolf zich uitstrekte: namelijk van 1995 tot 2003. De afvoer voorafgaand aan 1995 was daarentegen vooral te wijten aan (zware) ongevallen.

Men had trouwens al vanaf 1995 gepoogd om op korte termijn vervangers te vinden voor onze machines, maar in de eerste plaats een gebrek aan voldoende (geschikte) elektrische locomotieven voor de diensten, anderzijds een laattijdige bestelling van diesellocomotieven voor de laatste diensten op (nog niet) geëlektrificeerde lijnen waren de oorzaak van het steeds verder in dienst houden van deze machines. Het onderhoud tijdens de laatste inzetjaren was trouwens een zware, financiële dobber. In tegenstelling tot de GM-motoren hadden de exemplaren van Cockerill een intens en goed te volgen onderhoudsschema nodig en op het einde ontbrak het aan reserveonderdelen. De dure aankoop van nieuwe, versterkte carters tijdens de laatste levensjaren is een duidelijk bewijs van dit proces.

Bij de schrapping hoopte men op de verkoop van de reeks 51. Een groter aantal ging trouwens naar Italië, maar op een bepaald ogenblik stokte de verkoop.

Om de verkoop mogelijk te maken, werden de machines die nog goed ritvaardig waren gestockeerd te Montzen

Foto Michel HANSSENS





Het overgrote gedeelte had niet het geluk een tweede leven te beginnen en werden vrij snel gesloopt. De eerste machines werden te Ronet tot schroot herleid, zoals hier onder andere de 5184 op 8 december 2004.

Foto Pierre Herbiet



Een beperkt aantal bleef bewaard, zowel bij de NMBS als bij twee museumverenigingen, de TSP en de CFV3V. Hier de 5183 na restauratie in het station van Spontin op 10 april 2009.

Foto Yves STEENEBRUGGEN

Nummer	Laatste stelplaats	Datum schrapping	Reden schrapping	Eventueel* Datum	Afgest Montzen	Verder lot	Datum verkoop *sloop
5176	Hasselt	18-01-79	Ong Kermt	19-10-78		Sloop AC Salzinnes	04/1979
5165	Kortrijk	01-03-82	Ong Wervik	23-11-81		Sloop AC Salzinnes	
5190	Antw-Dam	01-07-84	Ong Schaarbeek	01-05-84			
5191	Hasselt	01-10-84	Ong Hasselt	03-08-84			
5161	Hasselt	01-03-85	Ong Y Otterbeek	22-11-84			
5188	Hasselt	01-08-87	Botsing Bassenge	01-07-86			
5169	Antw-Dam	01-02-88	Botsing Remersdaal	05-08-87			
5119	Merelbeke	01-06-95	Motorschade			Sloop Ronet	12/2004
5137	Hasselt	01-06-95	Ong Montzen	29-09-95		Sloop Ronet	11/1996
5151	Hasselt	01-06-95	Motorschade			Sloop Bressoux	12/2002
5153	Hasselt	01-06-95	Motorschade			Sloop Luxfer Aubange	10/2005
5184	Antw-Dam	01-06-95	motorschade			Sloop Ronet	01-12-2004
5187	Hasselt	01-06-95	motorschade			Sloop Ronet	04/1998
5106	Schaarbeek	01-05-97	motorschade		FGSP	Sloop Recylux Aubange	10/2010
5126	Monceau	01-06-97	trillingen kast		FGSP	Sloop Recylux Aubange	10/2010
5163	Antw-Dam	01-06-97	Ong Antwerpen	18-01-95		Sloop Recylux Aubange	11/2012
5192	Hasselt	01-06-98	Ong Antwerpen	08-11-97		Sloop Ronet	01/2005
5159	Antw-Dam	01-10-98	Ong Antw-Noord	03-07-98		Sloop Antwerpen-Dam	05/2000
5171	Antw-Dam	01-10-98	Ong Antw-Noord	03-07-98		Sloop Antwerpen-Dam	05/2000
5155	Antw-Dam	01-04-99	Ong Antw-Schijnpoort	03-03-99		Sloop Antwerpen-Dam	05/2000
5139	Monceau	01-05-99	motorschade			Sloop Bressoux	12/2002
5140	Hasselt	01-05-99	motorschade			Sloop Luxfer Aubange	01/2005
5144	Hasselt	01-07-99	motorschade			Sloop Hasselt	08/2000
5160	Antw-Dam	01-08-99	Ontploffing motor			Sloop Schaarbeek	06/2003
5113	Antw-Dam	01-12-99	motorschade			Sloop Schaarbeek	06/2003
5189	Hasselt	01-12-99	motorschade			Sloop Hasselt	08/2000
5124	Merelbeke	01-02-00	motorschade				
5145	Hasselt	01-07-00	motorschade				
5130	Antw-noord	01-02-01	motorschade			Sloop Antwerpen-Dam	01/2001
5148	Charleroi-sq	01-02-01	motorschade			Sloop Keyser Courcelles	06/2012
5112	Merelbeke	01-07-01	motorschade				
5128	Merelbeke	01-07-01	motorschade			Verkoop TSP	08/2001
5183	Antw-noord	01-07-01	destandardisatie			Verkoop TSP	01/2002
5134	Antw-noord	01-08-01	motorschade			Sloop Ronet	12/2004
5116	Merelbeke	01-10-01	ong Antw-Noorderd	03-09-01			
5129	Antw-noord	01-10-01	motorschade			Sloop Ronet	01/2005
5147	Charleroi-sq	01-10-01	motorschade			Sloop Keyser Courcelles	29-02-12
5150	Charleroi-sq	01-10-01	motorschade			Sloop Keyser Courcelles	02/2012
5123	Charleroi-sq	01-11-01	brand Irchonwelz	28-09-01		Sloop Meyer te Monceau	01/2013
5179	Antw-noord	01-11-01	motorschade			Sloop Luxfer Aubange	01/2005
5114	Antw-noord	01-02-02	motorschade			Sloop Schaarbeek	01/2006
5104	Antw-noord	16-02-02	destandardisatie			Verkoop Ventura (Italië)	
5115	Antw-noord	01-04-02	motorschade			Sloop Ronet	01/2005
5193	Antw-noord	01-04-02	motorschade			Sloop Ronet	01/2005
5102	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie		07-06-04	Sloop Recylux Aubange	06/2012
5103	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie		07-06-04	Sloop Recylux Aubange	11/2011
5107	Merelbeke	16-06-02	destandardisatie			Verkoop Esposito (Italië)	22/06/2006
5108	Merelbeke	16-06-02	destandardisatie			Sloop Recylux Aubange	10/2010



Testrit van de "vreemde" 5132 op 30 september 2005 tussen Raeren en Eupen

Foto Michel HANSSENS

Nummer	Laatste stelplaats	Datum schrapping	Reden schrapping	Afest Montzen	Verder lot	Datum verkoop *sloop
5109	Merelbeke	16-06-02	destandardisatie		Sloop Recylux Aubange	10/2010
5111	Merelbeke	16-06-02	destandardisatie		Verkoop Esposito (Italië)	08/2005
5118	Merelbeke	16-06-02	destandardisatie		Sloop Recylux Aubange	12/2010
5120	Charleroi-sq	16-06-02	destandardisatie		Verkoop CFV3V	26-09-03
5121	Charleroi-sq	16-06-02	destandardisatie		Verkoop Ventura (Italië)	21/09/2007
5125	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	21-06-04	Sloop Recylux Aubange	11/2011
5131	Charleroi-sq	16-06-02	destandardisatie		Sloop Georges Ile de Monsin	08/2015
5135	Charleroi-sq	16-06-02	destandardisatie		Verkoop Ventura (Italië)	01/12/2003
5136	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	07-06-04	Sloop Recylux Aubange	06/2012
5138	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	21-06-04	Sloop Keyser Courcelles	01/2013
5141	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	07-06-04	Sloop Keyser Courcelles	01/2013
5142	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie		Naar NMBS patrimonium	21/07/2008
5149	Charleroi-sq	16-06-02	destandardisatie		Verkoop TSP	08/2006
5152	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	21-06-04	Sloop Recylux Aubange	06/2012
5177	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	07-06-04	Sloop Recylux Aubange	08/2012
5181	Antw-noord	16-06-02	destandardisatie	07-06-04	Sloop Recylux Aubange	12/2012
5117			ongeval Eppegem		(zie tekst > 5163)	
(5117")	Antw-noord	01-12-02	motorschade		Verkoop TSP	05/2003
5178	Antw-noord	01-02-03	destandardisatie	21-06-04	Verkoop Esposito (Italië)	05/2006
5105	Antw-noord	15-03-03	destandardisatie	21-06-04	Verkoop Ventura (Italië)	21/09/2007
5110	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie	07-06-04	Sloop Keyser Courcelles	01/2013
5122	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie		Verkoop Ventura (Italië)	01/12/2003
5127	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie		Verkoop Ventura Italië	01/2004
5154	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie	21-06-04	Sloop Recylux Aubange	11/2012
5170	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie	21-06-04	Verkoop Ventura (Italië)	18/03/2010
5185	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie	21-06-04	Verkoop Ventura (Italië)	18/03/2010
5186	Antw-noord	01-04-03	destandardisatie	07-06-04	Voorzien Ventura > NMBS	(11/2008)
5101	Antw-noord	15-06-03	destandardisatie	21-06-04	Seco-Rail (Algerije)	20/03/2008
5143	Antw-noord	15-06-03	destandardisatie	07-06-04	Sloop Recylux Aubange	12/2012
5167	Antw-noord	15-06-03	destandardisatie	21-06-04	Verkoop Ventura (Italië)	05/08/2009
5174	Antw-noord	15-06-03	destandardisatie	24-06-94	Verkoop Ventura (Italië)	05/08/2009
5175	Antw-noord	15-06-03	destandardisatie		Verkoop Esposito (Italië)	10/2004
5132	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	07-06-04	Verkoop Esposito (Italië)	08/2003
5133	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie		Verkoop Ventura (Italië)	11/2004
5146	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	07-06-04	Verkoop Seco-Rail (Algerije)	15/12/2008
5156	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	24-06-04	Sloop Keyser Courcelles	01/2013
5157	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	24-06-04	Sloop Recylux Aubange	12/2012
5158	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	07-06-04	Sloop Recylux Aubange	12/2012
5162	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	24-06-04	Sloop Recylux Aubange	11/2011
5164	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	24-06-04	Sloop Recylux Aubange	08/2012
5166	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie		NMBS patrimonium	15/12/2002
5168	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	07-06-04	Sloop Recylux Aubange	06/2012
5172	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	24-06-04	Verkoop Holcim Obourg	24/06/2009
5173	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	07-06-04	Sloop Keyser Courcelles	01/2013
5180	Antw-noord	01-08-03	destandardisatie	24-06-04	Voorzien Ventura > NMBS	(11/2008)
5182	Antw-noord	15-09-03	destandardisatie		Verkoop Ventura (Italië)	10/2004

Gevolg van de botsing tussen de 5192 en de 6308 wat leidde tot de schrapping van deze locomotief. Hier afgesteld te Ronet op 0 oktober 2003. De sloop zou pas enkele jaren later volgen , namelijk in de loop van 2005.

Foto Danny MOENS





Eerste fase na de schrapping: de locomotieven bleven nog een (vrij korte) tijd afgesteld in de bundel van de werkplaats Antwerpen-Noord, Dit was het geval voor de .5133, .5125, .5152 en enkele niet geïdentificeerde machines op 2 november 2002.

Foto: Danny MOENS



Enkele maanden vroeger, op 3 september 2002: de .5103, .5125 en .5138 en twee verder machines, samen met rangeerlocs reeks 85.

Foto: Danny MOENS



Sommige locomotieven wilden hun lot ontlopen door anoniem het resterende deel van hun leven door te brengen zoals deze machine te Antwerpen-Noord op 27 augustus 2003.

Foto: Danny MOENS

Sloop of verkoop ...

Talrijke locomotieven gingen richting zuiden .

In de beginjaren van de 21ste eeuw was er nog steeds belangstelling voor de overgebleven locomotieven reeks 51. Deze stonden op dat ogenblik voornamelijk afgesteld te Antwerpen-Noord. Hier waren ze trouwens vanaf 2001 geconcentreerd.

Maar de afstelbundel werd vrij krap. Anderzijds was het vormingsstation van Montzen na de elektrificatie van de verbinding naar Aachen-West praktisch verlaten. Anderzijds lagen deze afstelsporen vrij ver weg van bewoning; er was nog steeds toezicht vanuit de (toren van de) seinpost. Hierdoor kon vandalisme vermeden worden.

Tweede reden was de nabijheid van de firma Rail & Traction te Raeren. Deze firma was de belangrijkste tussenpersoon bij de verkoop van de machines naar Italië. Om die reden werd beslist om alle locomotieven vanuit Antwerpen-Noord over te brengen. Dit gebeurde met drie treinen op 7 juni 2004, 21 juni 2004 en ten slotte 24 juni 2004. Steeds werd de tractie verzorgd door de beide (museum)locomotieven van Antwerpen, de 201.010 en de 5404.

Gedurende vele jaren konden de mogelijke klanten te Montzen hun locomotief uitkiezen en werden de aanwezige rijen (beperkt) uitgedund. Verschillende machines vonden hun weg naar Rail & Traction, even verderop in Raeren. Andere locomotieven keerden terug naar de metropool om te Antwerpen-Noord een revisie te ondergaan voordat ze hun nieuwe werkterrein zouden verkennen. Na jaren van afstelling in open lucht was de algemene toestand van de overgebleven machines zwaar achteruitgegaan. Verder was ook de interesse van mogelijke kopers weggevallen. Daarom werd in de loop van 2012 beslist om de achtergebleven machines vrij te geven voor verkoop aan slopers.

Eind 2012 werden deze machines dan overgebracht naar Kinkempois en enkele weken later ging de tocht verder naar twee slopers, namelijk Recylux te Aubange en Keyser te Courcelles.

Een beeld van de lange rij geschrapte locomotieven, vooral de reeks 51, maar ook enkele locomotieven uit reeks 62. In het vormingsstation van Montzen werden twee volledige sporen ingenomen door deze machines. Foto genomen op 18 februari 2011, bijna tien jaar na hun schrapping.

Foto Pierre Herbiet





Nog een overzicht van de te Montzen afgestelde locomotieven in twee lange rijen. Rechts, bijna buiten beeld - het materieel dat Walter LEY aangekocht had om een museumbedrijf op te starten vanuit Hombourg. Foto op 14 juni 2011

Foto Michel HANSSENS



De rijen afgestelde 51-ers samen met een concurrent, namelijk de 653.09 van de pas opgerichte privaat maatschappij DLC (Dillen - Lejeune Compagnie) op 15 maart 2007

Foto Michel HANSSENS



Op een bepaald ogenblik werd de toestand van deze afgestelde machines te slecht en kwam er geen koper meer opdagen. Ze werden dan alsnog afgevoerd voor sloping, vooral naar Luxfer (Nu Ecore) te Aubange. Het konvooi gesleept door twee museumlocomotieven - de 201.010 en de 5404 bij het verlaten van de tunnel van Veurs op 7 juni 2004.

Foto: Laurent GARY



De locomotieven werden vanaf een bepaald ogenblik mondjesmaat afgevoerd, voor een klein deel om gereviseerd te worden na verkoop, grotendeels voor sloop. Dit laatste was op 25 oktober 2012 het geval. Het konvooi naar Athus werd gesleept door de 5519 en 5507, bij doortocht te Warsage (lijn 24) op 25 oktober 2012.

Foto: Michel HANSSENS



Een andere overbrenging op 14 december 2012 onder winterse omstandigheden: de 5526 en 5533 hadden de eer (?) om deze rit te verzekeren, hier bij het verlaten van Montzen bij Hombourg.

Foto: Michel HANSSENS



Ook al vroeger waren er locomotieven afgesteld, wachtend op een beslissing: zo had de 5159 een licht rangeerongevbal gehad op 1 oktober 1998 en werd sindsdien te Antwerpen-Dam afgesteld. De officiële schrapping gebeurde pas in mei 2000.

Foto Julien CASIER



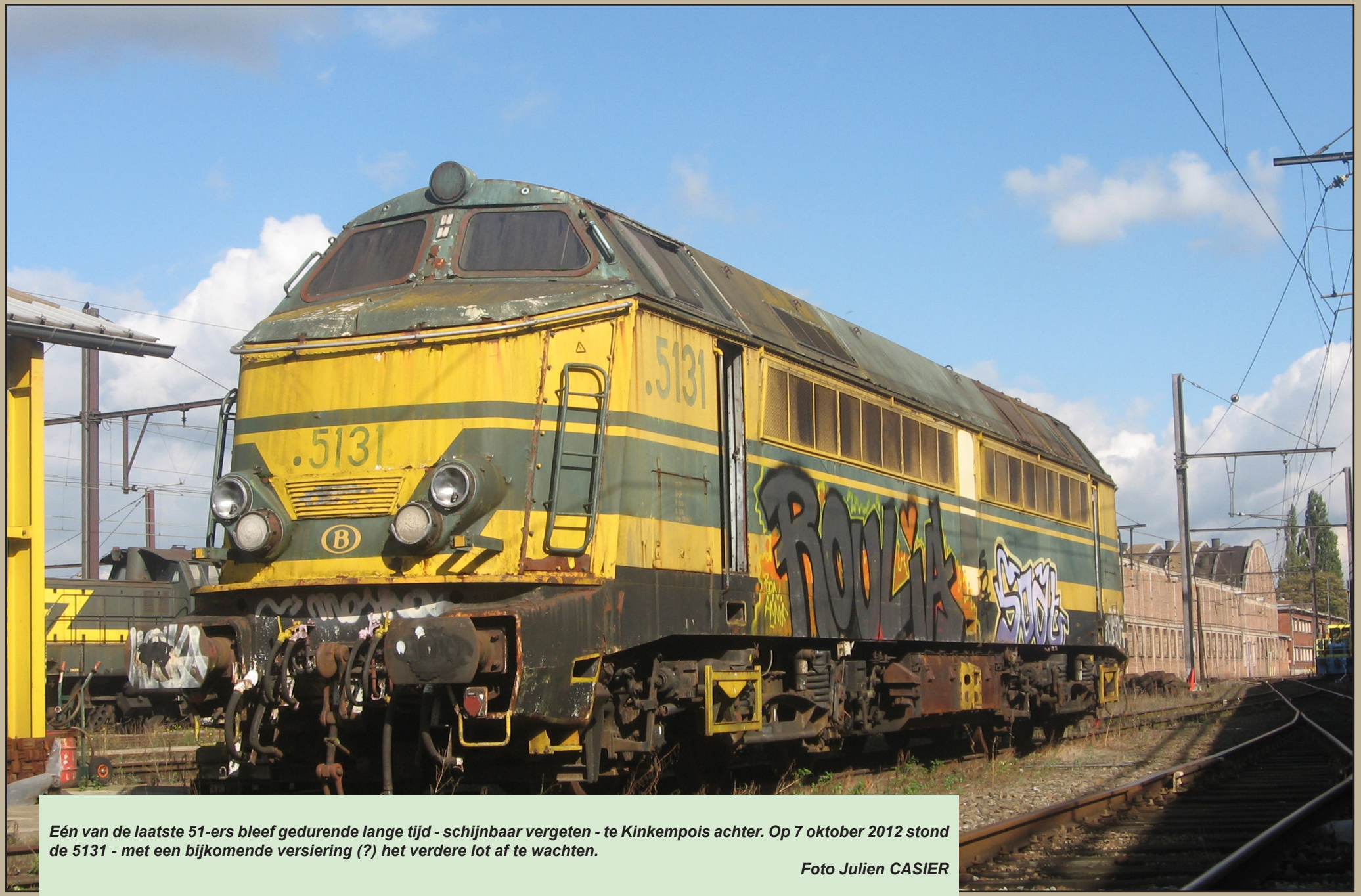
Zwaar beschadigde locomotieven bij een ongeval werden afgesteld in de AC Salzinnes, eerst voor recuperatie van onderdelen, maar nadien werden ze ter plaatse gesloopt, zoals de 5161 en 5191.

Foto: Danny MOENS



Ook te Merelbeke belandden locomotieven die hun leeftijds- of revisiegrens bereikt hadden op een afstelspoor binnen het terrein van de werkplaats, zoals hier de 5118, de 5125 en 5124 op 19 juni 1998. Sommige kregen op dat ogenblik nog een kleine revisie om ze enkele jaren langer in dienst te houden.

Foto: Danny MOENS



Eén van de laatste 51-ers bleef gedurende lange tijd - schijnbaar vergeten - te Kinkempois achter. Op 7 oktober 2012 stond de 5131 - met een bijkomende versiering (?) het verdere lot af te wachten.

Foto Julien CASIER



De 5171 te Antwerpen-Dam. De benodigde onderdelen(uiterlijk onder meer de deuren en lampen) werden reeds verwijderd om andere machines te kunnen herstellen, gewoonlijk bleef enkel de kast nog over.

Foto: Thierri HEYLEN

Sloop na een lange afsteltijd ...

Eerst op NMBS terrein, nadien bij de sloopbedrijven .

Vooral tijdens de eerste jaren werd het slopen van de locomotieven niet intensief doorgevoerd. Meestal ging het om verongelukte machines. Deze werden ofwel afgevoerd naar de AC Salzinnes, maar de latere locomotieven bleven meestal in de eigen stelplaats achter. Ook hier ging het nog vooral om slachtoffers van ongevallen, maar ook om locomotieven die een zware motorschade opliepen.

Op alle plaatsen werden de nog bruikbare onderdelen gerecupereerd.

Zo waren er locomotieven afgesteld te Antwerpen-Dam (5130, 5155, 5159 en 5171), Schaarbeek (5113, 5114, 5160) en Hasselt (5144 en 5189). Het slopen werd meestal door plaatselijke firma's gedaan. Te Antwerpen-Dam gebeurde dit trouwens pas na het in dienst komen van de nieuwe stelplaats Antwerpen-Noord en bij de ontruiming van de terreinen van de oude stelplaats.

De machines die naar de AC Salzinnes overgebracht werden, zouden afgevoerd worden naar Ronet. Hier was er trouwens een locomotiefkerkhof geïnstalleerd voor tal van reeksen diesellocomotieven en motorwagens.

De volgende foto's geven een beeld van de (soms geïmproviseerde) afbraak van deze locomotieven.

En dan was er nog een uitzondering: de 5131 bleef gedurende vele jaren afgesteld te Kinkempois en diende als donor voor de eigen museumlocomotief van deze stelplaats, namelijk de 5142. Blijkbaar vergeten, werd deze 5131 pas op 15 juli 2015 afgevoerd om het ultieme lot te ondergaan. Dit gebeurde in het nabijgelegen Île de Monsin bij de plaatselijke schrootverwerker Georges enkele weken later.

Na Ronet werden ook een beperkt aantal locomotieven te Schaarbeek gesloopt, zeker in de beginperiode van hun schrapping. Dit was onder meer het geval voor de 5160 waarvan de sloop in juli 2003 plaats vond.

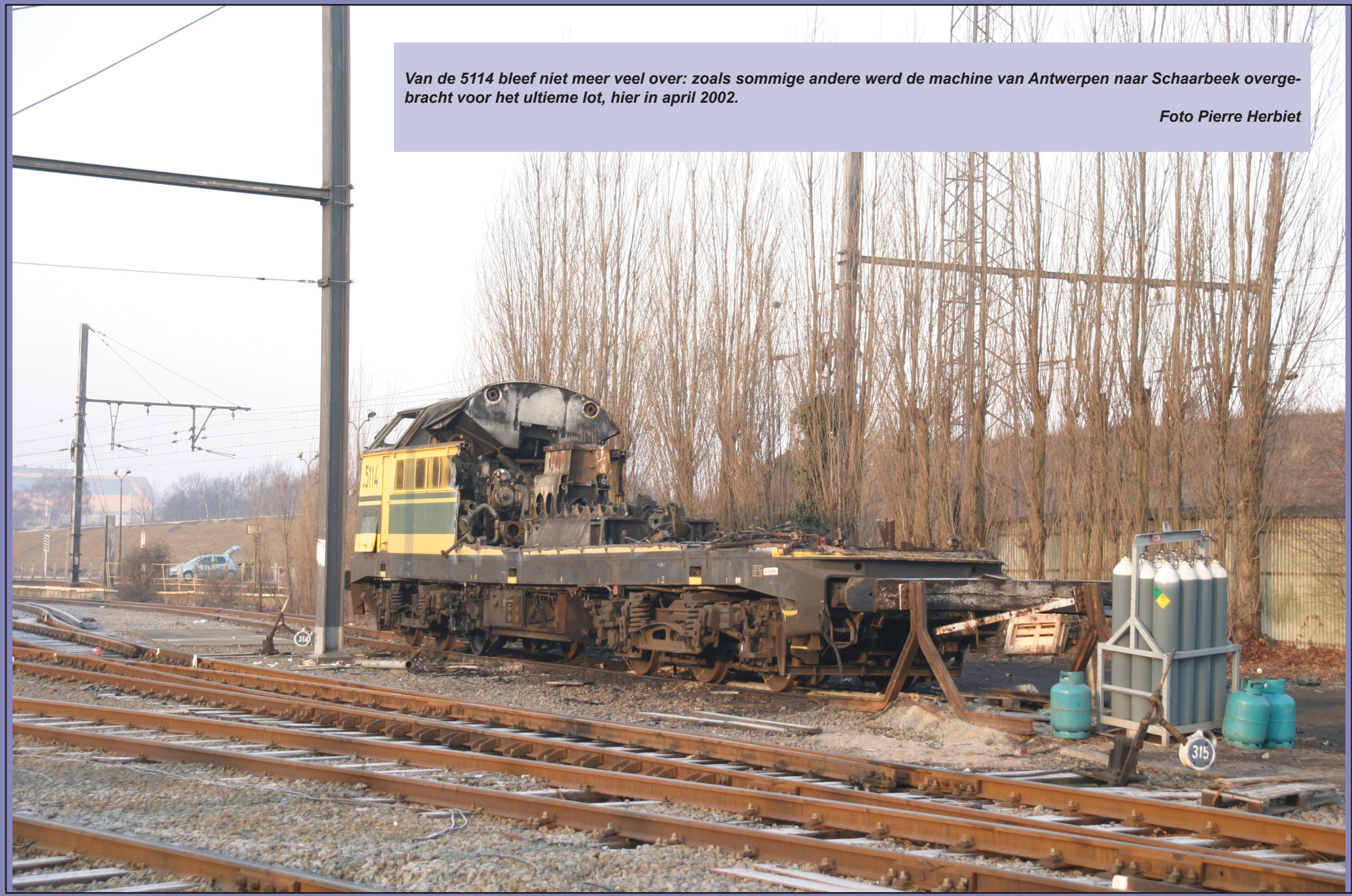
Foto Pierre Herbiet





Voor de sloop werden de rote middelen gebruikt zoals men op deze opname kan zien, dit op de foto genomen op 10 juli 2003 te Schaarbeek.

Foto Pierre Herbiet



Van de 5114 bleef niet meer veel over: zoals sommige andere werd de machine van Antwerpen naar Schaarbeek overgebracht voor het ultieme lot, hier in april 2002.

Foto Pierre Herbiet



Gedurende een ganse periode werden de geschrapte locomotieven te Ronet afgesteld. Reden was dat de AC Salzinnes eerst de nodige reserve-onderdelen kon recupereren. De 5115 wacht in volle winter zijn beurt af om ter plaatse gesloopt te worden, dit op 12 januari 2005

Foto Pierre Herbiet



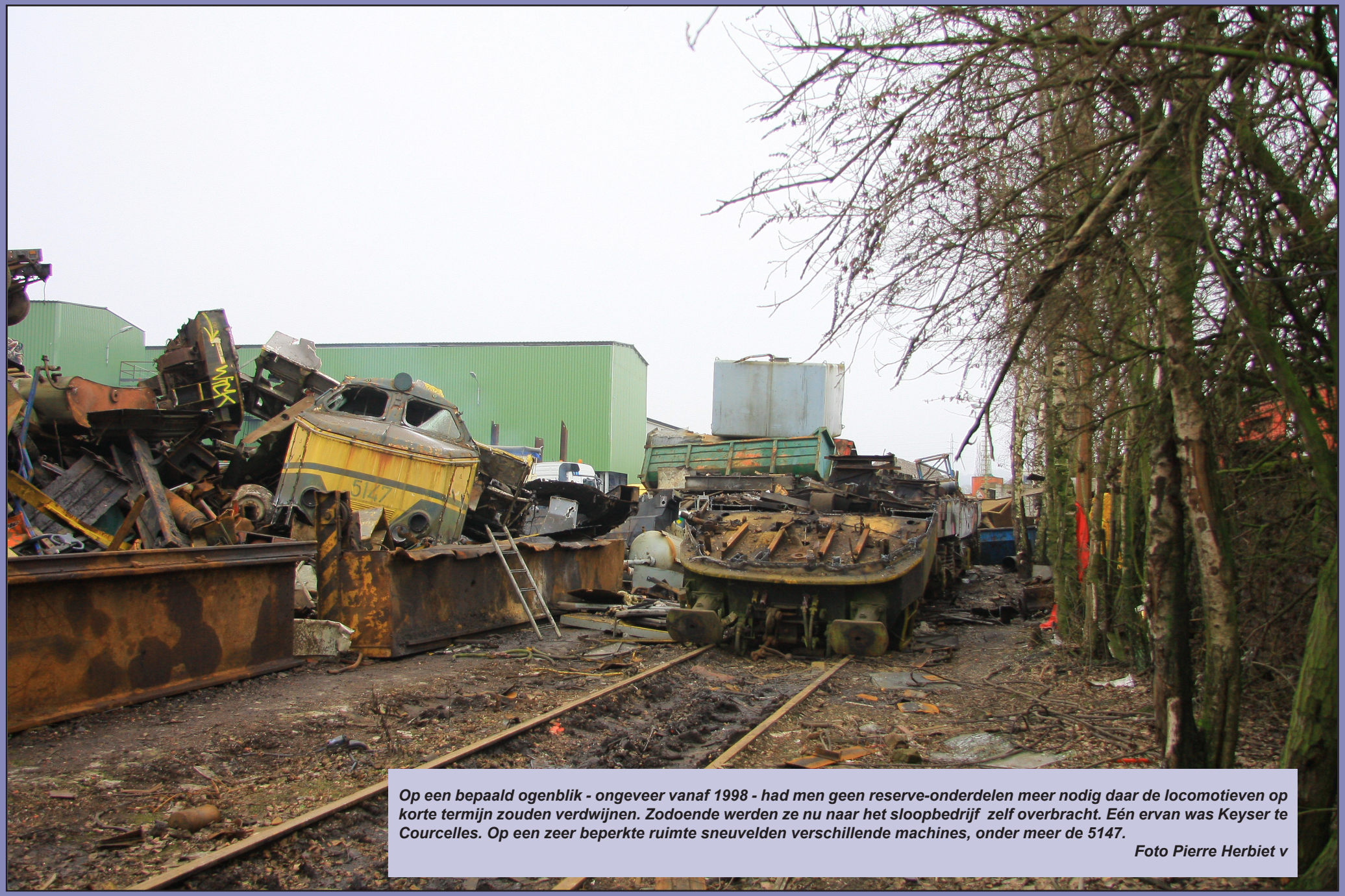
Opnieuw Ronet met de 5119 en daarachter de 7006. En veel vroeger in de tijd, namelijk op 31 maart 1997. De sloping zou pas verschillende jaren later plaatsvinden, namelijk in december 2004.

Foto: Yves STEENEBRUGGEN



Veel blijft er niet meer over van de 5193 te Ronet, deze locomotief werd in januari 2005 gesloopt. Foto genomen op 26 januari 2005

Foto Pierre Herbiet



Op een bepaald ogenblik - ongeveer vanaf 1998 - had men geen reserve-onderdelen meer nodig daar de locomotieven op korte termijn zouden verdwijnen. Zodoende werden ze nu naar het sloopbedrijf zelf overbracht. Eén ervan was Keyser te Courcelles. Op een zeer beperkte ruimte sneuvelden verschillende machines, onder meer de 5147.

Foto Pierre Herbiet v



De grootste sloper was Luxfer (later werd de naam veranderd in Ecore) te Aubange. De laatste rit van te slopen materieel gebeurde (en gebeurt nog steeds) vanuit de stelplaats of verzamelplaats naar Athus. Hier wachten ze op de mogelijkheid om naar de (beperkte) afstelsporen van het sloopbedrijf overgebracht te worden.

Foto: Guy SMETZ



De 5177 met twee verdere locomotieven reeks 51 (waaronder de 5152) staan afgesteld te Athius wachtend op hun overbrenging naar het sloopbedrijf Ecore te Aubange op 8 augustus 2°22. De stoomloc 504 "Energie" van de "Train 1900" te Fonds de Gras tijdens zijn overbrenging naar het spoorfeest van de TSP te Ciney.

Foto Guy SMETZ



Hier gebeurde het slopen op een meer geïndustrialiseerde wijze met grote kranen. Het slopen zou slechts enkele uren meer in beslag nemen. Op was de 5162 aan de beurt.

Foto Pierre Herbiet

Ongeveer een uur later blijft er niet meer veel van de 5167 over. Het metaal wordt gesorteerd en in een reusachtige plet-machine zo klein mogelijk gemaakt, klaar om hergebruikt te worden bij de bereiding van staal.

Foto Pierre Herbiet



Terug naar Charleroi, naar Keyser: hier is nog veel handwerk en het bedrijf is niet echt gespecialiseerd in het slopen van (grote) locomotieven. De omgeving is ook veel amateuristisch ingericht. De onderdelen van de 5141 (onder) en van de 5156 en 5141 zijn nog te herkennen. Foto op 4 februari 2013.

Foto Pierre Herbiet







Sporadisch werden locomotieven ook aan kleinere slopers verkocht, meestal eenlingen. Dit was het geval voor de 5104 die in de binnenhaven van Monsin (Bressoux) gesloopt werd. De opname dateert van 3 mei 2004. De sloop gebeurde bij Derichebourg Liège (voorheen ets George)

Foto Michel HANSSENS

Revisie en verkoop ...

Slechts één in België ... de rest naar het zuiden .

De firma Rail & Traction ontstond in de nasleep van het failliete Locorem. Deze firma had tot doel om als tussenpersoon te fungeren tussen de N.M.B.S. (maar ook van andere spoorwegmaatschappijen) en de eventuele kopers van tweedehands locomotieven. Ze zorgden eventueel ook voor de revisie van de verkochte locomotieven.

Met dit doel verwierven ze de loods van de ter ziele gegane Vennbahn, gelegen te Raeren.

Op eigen initiatief kochten ze verschillende buiten dienst gestelde locomotieven bij de N.M.B.S. - onder andere machines van de reeks 51, maar ook twee elektrische locomotieven van de reeks 18. Bij de reeks 51 zouden ze vooral aan de Italiaanse firma Salvatore Esposito een goede klant hebben en werden vier locomotieven aangekocht. Drie hiervan werden – in een min of meer uitgebreide wijze – gereviseerd en vertrokken naar Italië. De vierde machine bleef als reserve te Raeren.

Verder kon ook een binnenlandse klant aangetrokken worden, namelijk het cementverwerkende bedrijf Holcim te Obourg. Deze beide firma's worden hierna beschreven. Maar de markt voor tweedehands machines stortte in elkaar, voornamelijk door de opkomst van de leasingbedrijven. De hoop op een verkoop aan de talrijke privé-transporteurs bleek ongegrond.

Hierdoor kwam ook Rail & Traction in financiële moeilijkheden en moest het de boeken neerleggen.

De verkoop van de locomotieven reeks 51 gebeurde praktisch altijd via de firma Rail & Traction. Deze was eerst gevestigd in Tilleur, maar gebruikte nadien de loods van de Vennbahn te Raeren. Ze fungeerden als tussenpersoon tussen de NMBS en de koper en zorgden ook voor de revisie en de overbrenging van de aangekochte machines, zowel in het binnenland als in het buitenland. Op 24 augustus 2005 wordt de 5111 - samen met de 5107 en twee locomotieven reeks 18 (voorzien voor Tsjechië) - overgebracht van Montzen naar Raeren om zijn revisie te ondergaan, om nadien gebruikt te worden door Esposito

Foto Michel HANSSENS



De 5111 (naast de 1803) in op zijn minst originele maar weinig esthetische schildering na revisie voor de loods van Rail & traction in oktober 2005

Foto Pierre HERBIET





Er is slechts één locomotief aan een Belgisch bedrijf verkocht: de 5172 ging naar Holcim voor zijn vestiging te Obourg. Op 14 september 2009 was de revisie afgesloten. De machine kwam buiten in een opmerkelijke schildering. Ook de 5178 wacht op een verkoop en revisie, samen met een aantal ex-NS-locomotieven reeks 2400 die gebruikt werden bij de aanleg van de TGV-lijn Est in Frankrijk.

Foto Michel HANSSENS



Op dezelfde dag - 14 september 2009 - werd een testrit uitgevoerd eerst in het station van Raeren en nadien op de lijn tot in Eupen.

Foto Michel HANSSENS



In dienst te Obourg op 2 december 2009. De locomotief zorgde voor de overbrenging van een volledige cementtrein tussen het bedrijf en de goederenbundel van Obourg, over een lengte van ongeveer 2 km langs het kanaal.

Foto Pierre HERBIET



Een tweede foto op het korte traject: door de hoge treinlast was een zware locomotief nodig om de trein in één maal te kunnen verplaatsen.

Foto Pierre HERBIET



In de loop van 2021 werd de 5172 teruggekocht door Pa.Co.t en overgebracht naar de werkhuizen van de firma te Auvelais.. De locomotief was al langere tijd niet meer nodig daar de vervoerder zelf de trein binnen het bedrijf ging ophalen.

Foto Pierre HERBIET

Op weg naar Italië ...

Fransesco Ventura was de grootste klant .

Het gros van de verkochte locomotieven reeks 51 ging naar Italië en meer bepaald naar twee bedrijven die zich bezighielden met spoorwerken. Dit waren Ventura en Esposito, beide in het zuiden van Italië.

Esposito :

5132	08/2003	
5175	10/2004	
5111	08/2005	
5178	05/2006	
5107	06/2006	

Franscesco Ventura

5135	12/2003	geel
5122	12/2003	geel
5127	01/2004	
5182	10/2004	
5133	11/2004	geel
5105	09/2007	geel herschilderd R&T
5121	09/2007	geel herschilderd R&T
5167	08/2009	blauw-wit
5174	08/2009	blauw-wit
5170	08/2010	blauw-wit
5185	08/2010	blauw-wit
5180	voorzien niet uitgevoerd > Pa.Co.T	
5186	voorzien niet uitgevoerd > Pa.Co.T	

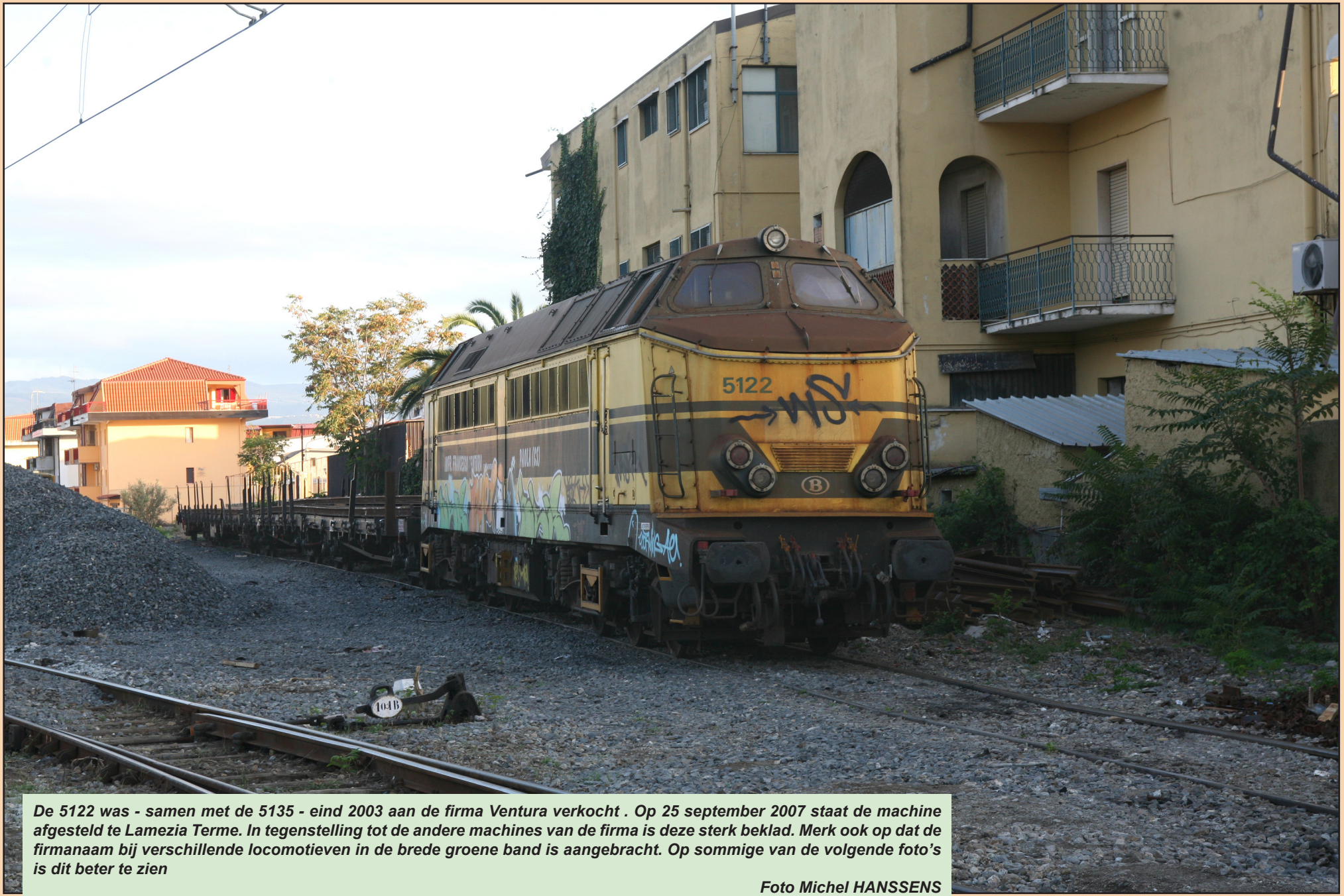
De meeste locomotieven bleven jarenlang in dienst; het is moeilijk te achterhalen wanneer ze op een afstelspoor belandden. We mogen ervan uitgaan dat praktisch alle locomotieven buiten dienst zijn. Naast de ouderdom en het gebrek aan reserveonderdelen is de nieuwe regelgeving één van de grote oorzaken.

De 5180 en 5186 waren voorzien voor verkoop, werden volledig gereviseerd te Antwerpen-Noord en bleven jarenlang afgesteld te Steenbrugge. Ze werden aangekocht door Pa. Co.T. en werden naar Auvelais overgebracht.

De overbrenging tussen België en Italië gebeurde gewoonlijk in gewone goederentreinen. Zo werden de 5105 en 5121 eind september 2007 overgebracht. Te Somain in Noord-Frankrijk wachten ze op 31 september 2007 op een locomotiefwissel om naar het "zuiden" te vertrekken.

Foto Pierre HERBIET





De 5122 was - samen met de 5135 - eind 2003 aan de firma Ventura verkocht . Op 25 september 2007 staat de machine afgesteld te Lamezia Terme. In tegenstelling tot de andere machines van de firma is deze sterk beklad. Merk ook op dat de firmanaam bij verschillende locomotieven in de brede groene band is aangebracht. Op sommige van de volgende foto's is dit beter te zien

Foto Michel HANSSENS



De werkplaatsen van de firma en de uitvalsbasis is Paola, een kleine gemeente in het zuiden van het land, gelegen aan de Middellandse Zee. Op de foto is het bijna een Belgische invasie met de locomotieven reeks 51, maar ook een locomotief reeks 60 en 65. Op 29 september 2007 – de datum dat de foto genomen werd zijn ze pas aangekomen en is de schildering – aangebracht door Rail & Traction – nog zoals nieuw.

Foto Michel HANSSENS



Tweemaal de werfbasis in Paola: op deze panoramafot - genomen op 29 september 2007 - heeft een beter beeld van de omgeving. De 5133 staat hier op een zijspoor.

Foto Michel HANSSENS



Dezelfde locomotief, dezelfde plaats, dezelfde datum, maar nu terugkeer in het dal op zeeniveau. Merk de plaats van het nummer op.

Foto Michel HANSSENS



De 5127 met een werktrein op 23 april 2010 te Vibo Marina, een kleine kustplaats i het uiterste zuiden van het land.

Foto Michel HANSSENS



Een jaar later was onze fotograaf opnieuw op vakantie in Italië en kreeg een oude getrouwe voor de lens: de 5133 te Trebisacca - helemaal in het zuiden van de laars van Italië aan de Ionische Zee - op 2 oktober 2008.

Foto Michel HANSSENS



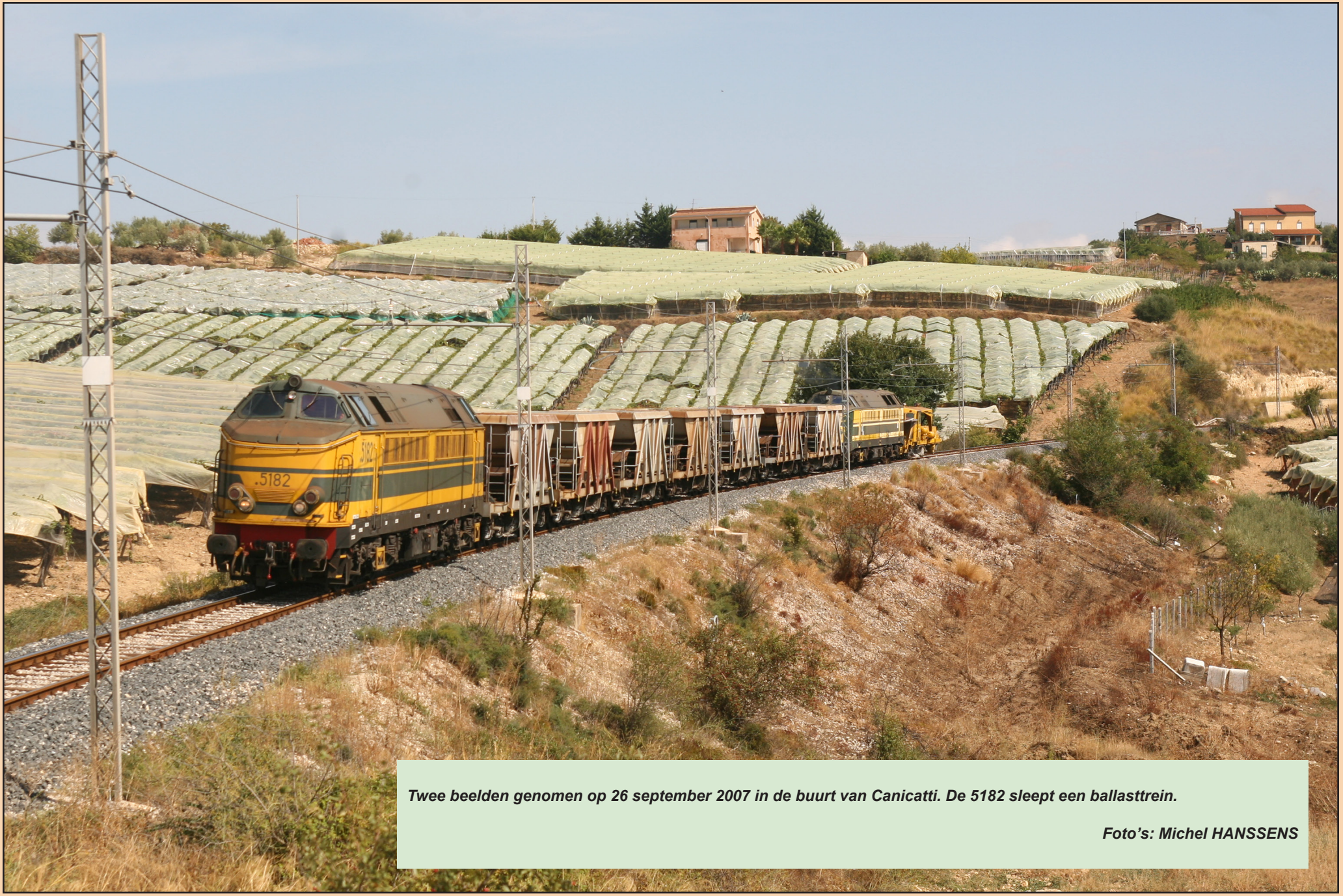
De - bekladde - 5135 staat op 30 september 2008 klaar met een trein met dwarsliggers te Policora, niet ver van vorige foto helemaal in het zuiden.

Foto Michel HANSSENS



Een 51-er zonder nummer met een afgeschoten groene kleur afgesteld in het nabijgelegen Sibari op 2 oktober 2008. Rechts de 5133.

Foto Michel HANSSENS



Twee beelden genomen op 26 september 2007 in de buurt van Canicatti. De 5182 sleept een ballasttrein.

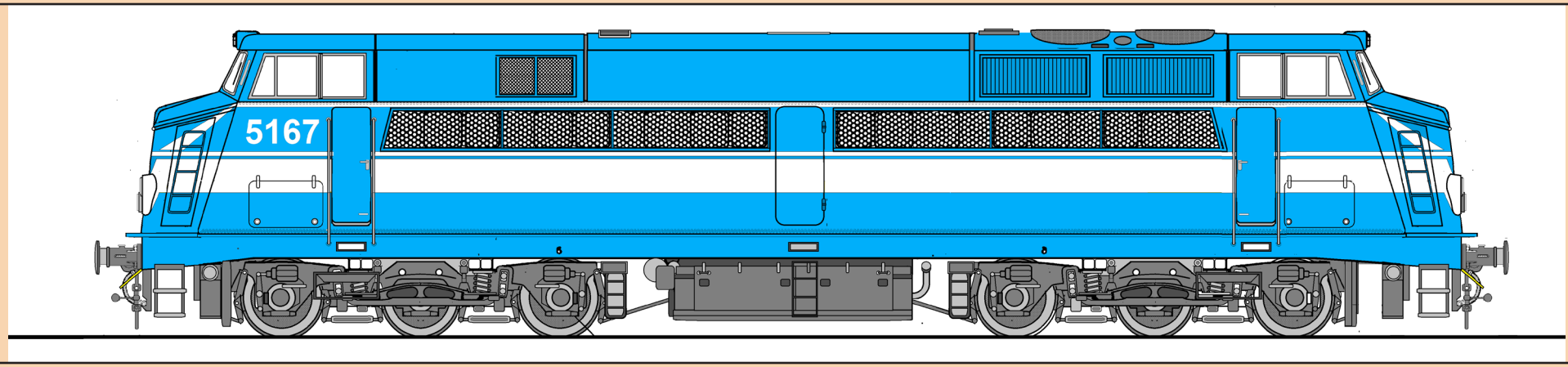
Foto's: Michel HANSSENS


.5182



Laatste beeld van een “gele” 51-er in Italië: nogmaals de 5133 nu op 1 oktober 2008 in Rocca Imperiale.

Foto Michel HANSSENS





De laatste vier locomotieven verkocht aan Ventura werden in de NMBS-werkplaats van Antwerpen-Noord volledig gereviseerd en kregen een blauw-witte kleurstelling. Op 6 augustus 2009 werden de 5167 en 5174 naar Italië overgebracht en werden ze door de fotograaf verrast in het grensstation Erquelinnes. Sleeplocomotief was een machine van de SNCF-reeks BB 36 000.

Foto Michel HANSSENS



De tweede zending - bestaande uit de 5170 en de 5185 - is op 9 april 2010 ongeveer halfweg, dit bij de tussenstop en locomotiefwissel te Modane (Zuid-Frankrijk)

Foto Pierre HERBIET



Meer dan een week later kan de reis verder gezet worden, met nu een foto genomen op 20 april 2010 te Obertello, een plaats in Midden-Italië ten noorden van Roma.

Foto Pierre HERBIET



Aangekomen in de werkplaatsen van Ventura te Paola op 24 april 2010. De 5170 maakt terug kennis met een "Belg" de 5133.

Foto Pierre HERBIET



Dezelfde dag maar langs de andere zijde, nu met de 5185 in een typisch "Belgisch" landschap: een groepsfoto met een reeks 60 en een verdere locomotief reeks 51.

Foto Pierre HERBIET

De interesse was op een bepaald ogenblik weg ...

Twee gereviseerde locomotieven bleven in België .

Bij de aankoop van de (laatste) locomotieven 5170 en 5185 was - via een tussenhandelaar - ook de aankoop van twee bijkomende machines - de 5180 en 5186 - voorzien. Dadelijk werd dan ook begonnen met de revisie van de twee machines te Antwerpen-Noord.

Nochtans daalde het aantal werktreinen in Italië gevoelig en Ventura zag uiteindelijk af van de aankoop. De revisie werd echter voortgezet en de machines kregen ook de blauw-witte kleurstelling.

Na de beëindiging bleven de beide locomotieven nog jarenlang in de afstelbundels van Antwerpen-Noord. In 2017 werden ze onverwacht naar de museumloods van Steenbrugge afgevoerd, normaal voorzien voor reserve-onderdelen.

Maar ook hier bleven ze stof vergaren en op 22 juni 2020 werden ze naar hun nieuwe eigenaar - de firma Pa. Co.T - te Auvelais gebracht.



De 5180 en 5186 afgesteld te Antwerpen-Noord op 24 maart 2012

Foto's Johny BRAUNS en Chris WESTERDUIN


5180
5180



De 5186 op 29/09/2011 te Ant<werpen-Noord

Foto's Lars LAENEN



De 5186 en 5180 afgesteld te Antwerpen-Noord op 23 december 2015 samen met twee locomotieven reeks 62 van Infrabel

Foto Lars LAENEN



Eerste overbrenging van de beide achtergebleven locomotieven: dit gebeurde op 11 januari 2016 tussen Antwerpen-Noord en Steenbrugge. De sleep - de 7741, 5180, 5186 en als remlocomotief de 5404 komt hier voorbij te Nieuwkerken-Waas op de lijn 59.

Foto Johny BRAUNS



De overbrenging van Steenbrugge naar Auvelais vond plaats op 22 juni 2020, de beide machines bij doortocht te Maria-Aalter (lijn 50A) gesleept door de 653.03 van HSL.

Foto Gwenaël PIERART



En wat verderop te Archennes tussen Leuven en Ottignies. Hier ziet men duidelijk tussen het Britse ruimteprofiel (voor de 653.03) en het Belgische.

Foto Jos GILLARD

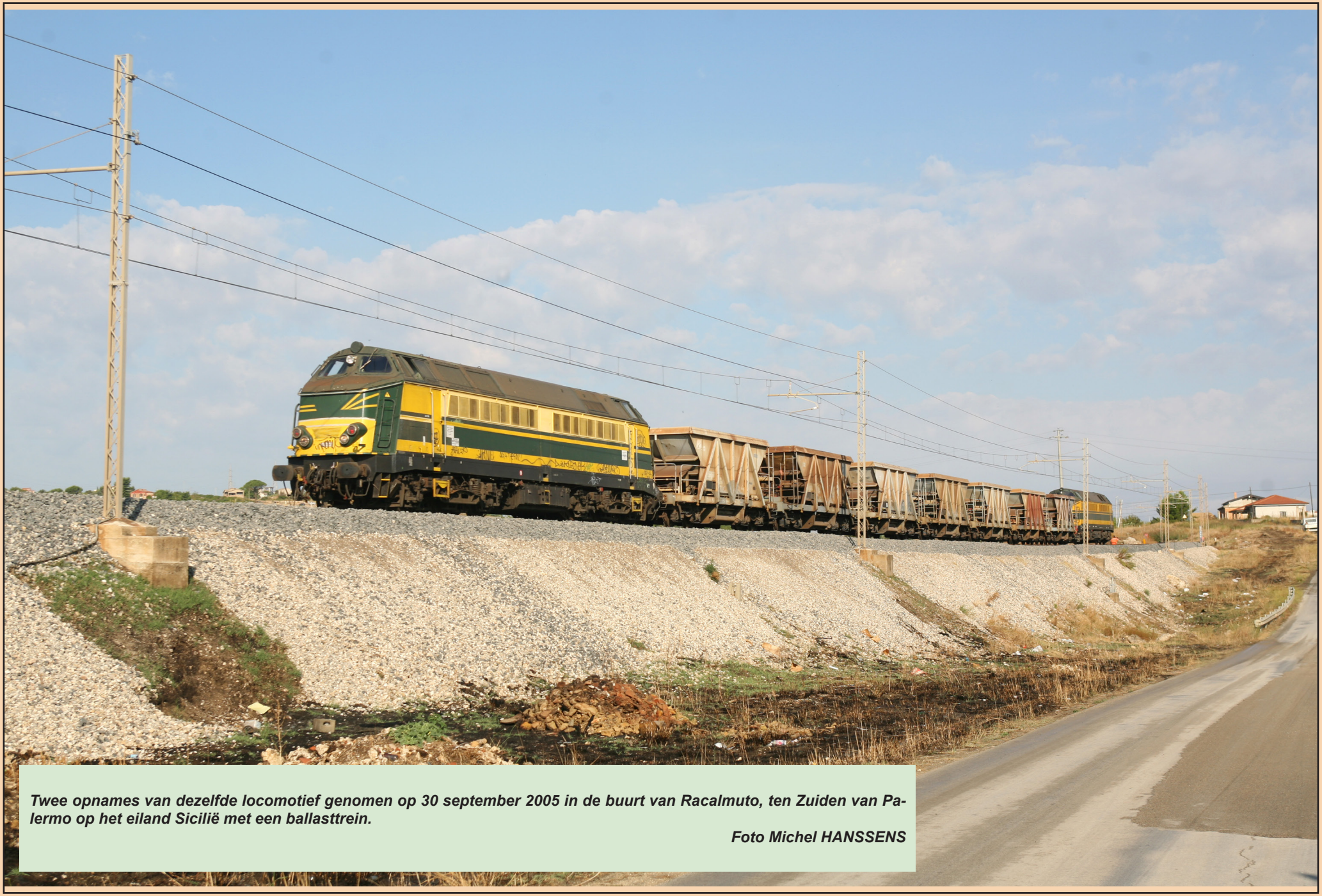
Een tweede Italiaanse firma ...

Esposito .

Dan de andere klant: Esposito, ook in Zuid-Italië. Hoewel die vijf locomotieven aankocht, zijn er weinig foto's van de inzet in het zonnige Italië. Daarom terug naar België. De 5132 onderging een revisie bij Rail & Traction en op 25 september 2003 kon een testrit uitgevoerd worden vanuit Raeren.

Foto Michel HANSSENS





Twee opnames van dezelfde locomotief genomen op 30 september 2005 in de buurt van Racalmuto, ten Zuiden van Palermo op het eiland Sicilië met een ballasttrein.

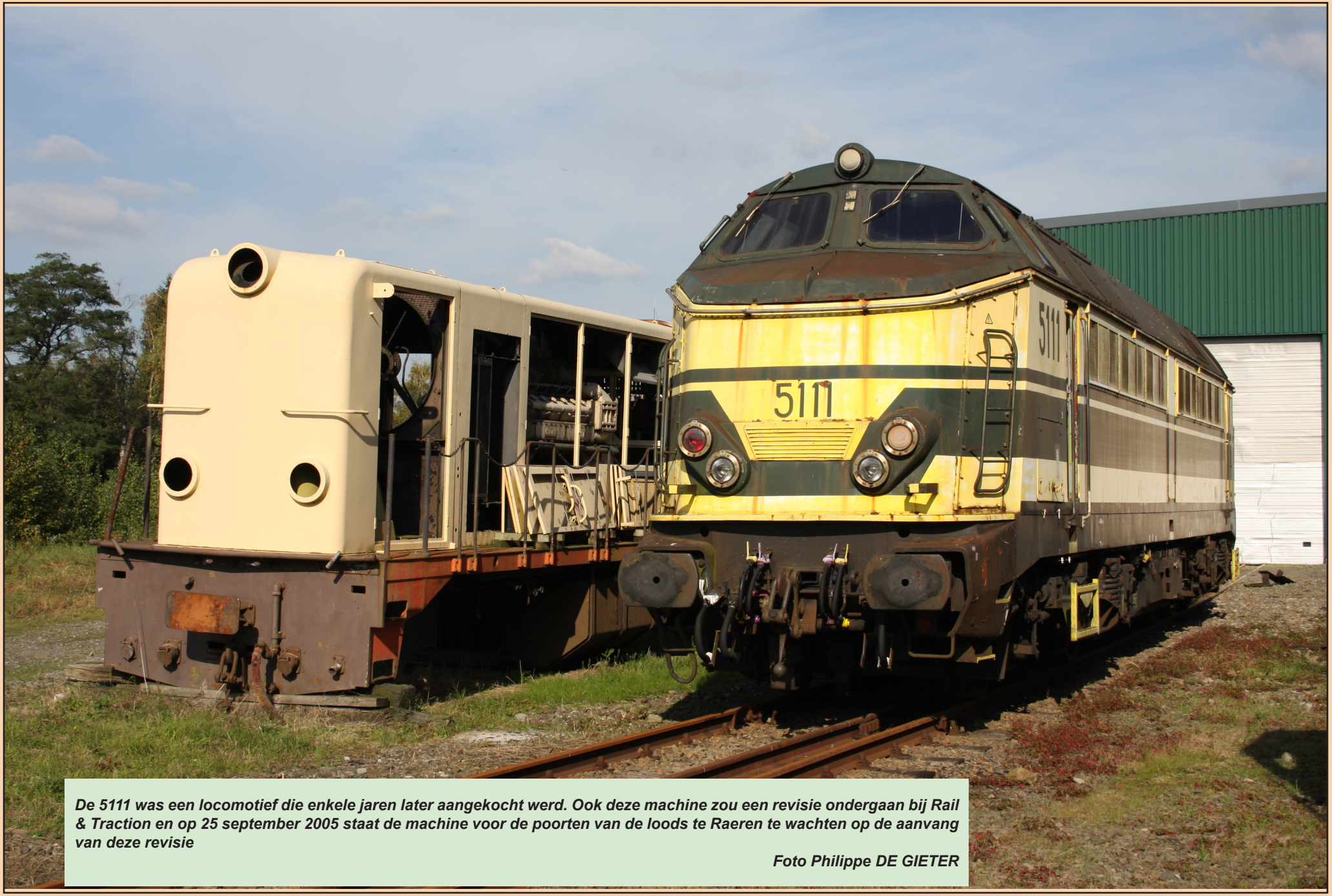
Foto Michel HANSSENS





Een foto van een andere locomotief aangekocht door Esposito: de 5175 op dezelfde datum - in het station van Racalmuto .

Foto Michel HANSSENS



De 5111 was een locomotief die enkele jaren later aangekocht werd. Ook deze machine zou een revisie ondergaan bij Rail & Traction en op 25 september 2005 staat de machine voor de poorten van de loods te Raeren te wachten op de aanvang van deze revisie

Foto Philippe DE GIETER

Een vreemde maar succesvolle omgeving ...

De inzet in Nord-Afrika .

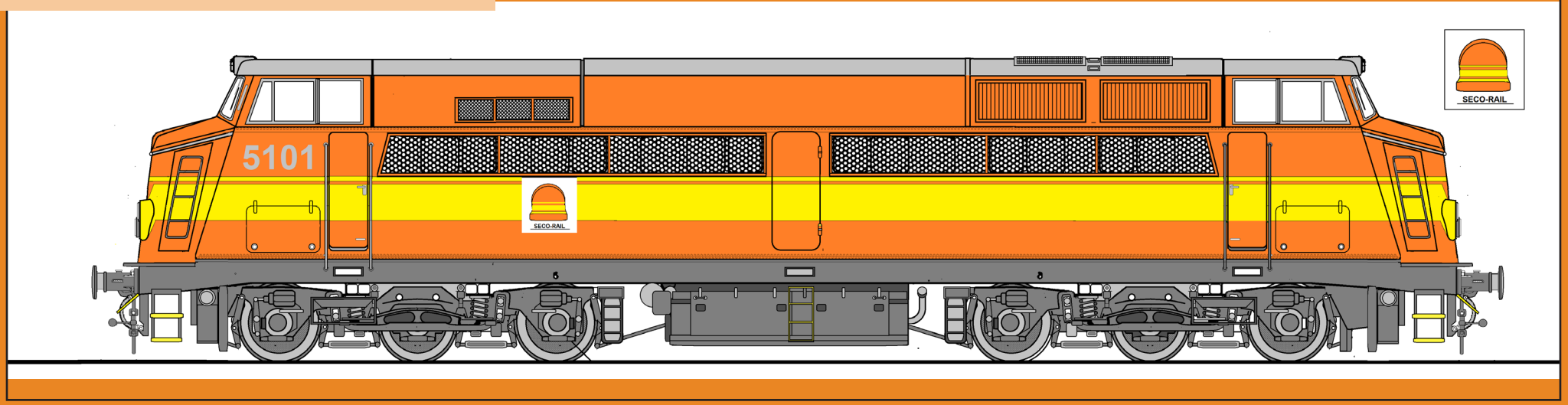
Het lot voor de 5101 en 5146 lag heel anders: de firma Colas had verschillende werven in Noord-Afrika, voornamelijk in Algerije. Hiervoor had men zware locomotieven nodig in de bergachtige streek. De keuze viel op de twee voornoemde machines en ze werden grondig gereviseerd in de NMBS-werkplaats van Antwerpen-Noord. Hier kregen ze ook de typisch oranje kleurstelling, kenmerkend voor deze firma.

Ze werden in Antwerpen verscheept en na aankomst zouden ze jarenlang gebruikt worden, eerst in Algerije, nadien ook in Marokko. De beide locomotieven zouden nog steeds in dienst zijn.



Na het afwerken van de revisie van de 5146 werd te Antwerpen-Noord op 13 maart 2008 een line-up gedaan met de museumlocomotief van de NMBS, de 5166, en de afgestelde 5164.

Foto Pierre HERBIET





Op 1 februari 2008 was de revisie van de 5101 praktisch afgesloten, hier nog in de werkplaats Antwerpen-Noord.

Foto Pierre HERBIET



Op 18 maart 2008 werden de beide machines verscheept, enkele foto's van het laden in de haven van Antwerpen.

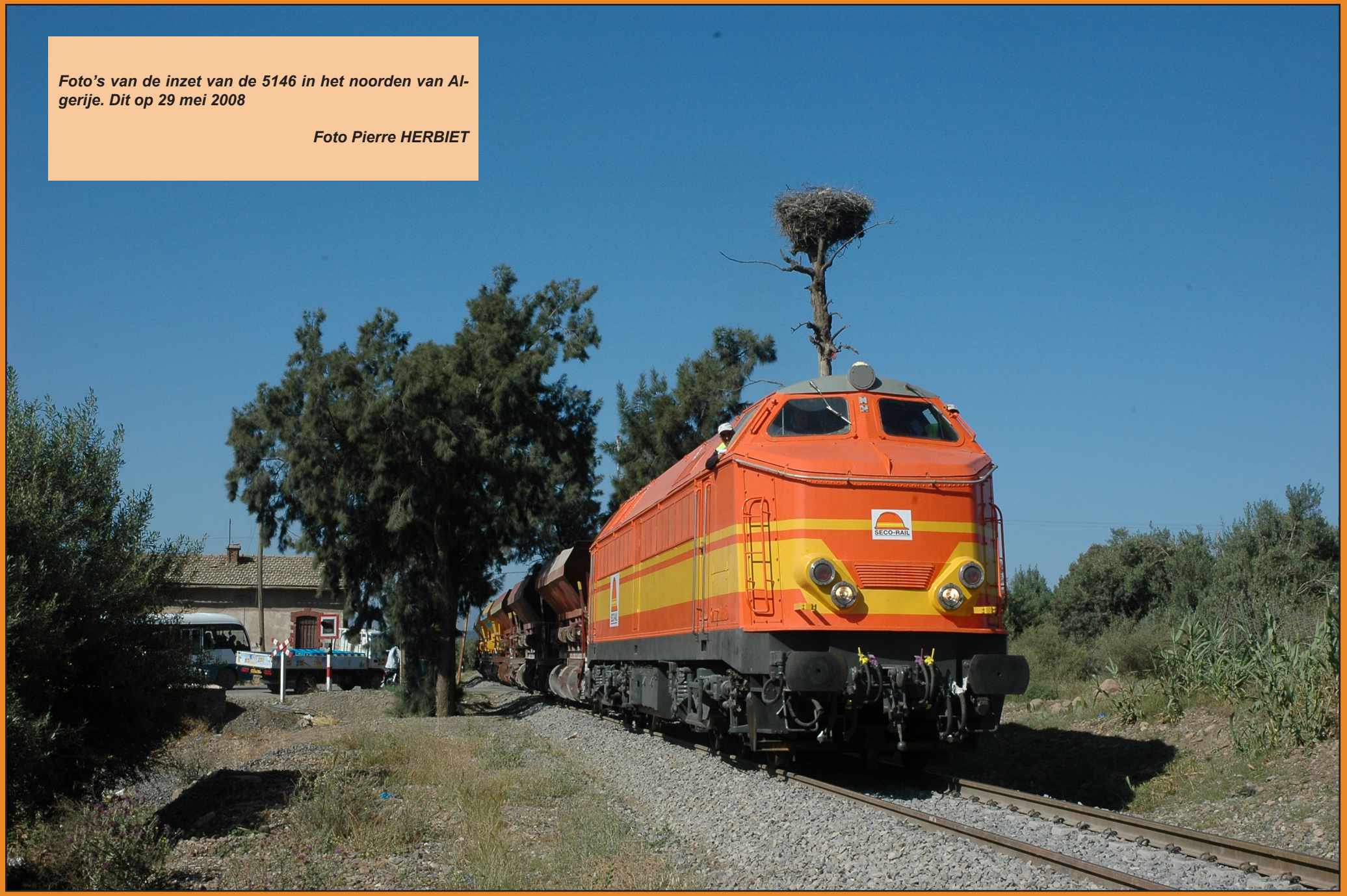
Foto Pierre HERBIET


6.6m
6.6m
5101
SECO-RAIL
SECO-RAIL
MFL
CUYPERS
GenSet


5101
BELUGA TUG PROJECTS

Foto's van de inzet van de 5146 in het noorden van Algerije. Dit op 29 mei 2008

Foto Pierre HERBIET









5166

De museumlocomotieven

Nog vijf machines in het museumbestand

De NMBS was als eerste om een locomotief reeks 51 te bewaren en vrij snel werd de (gele) locomotief in de kleurstelling van '71 teruggebracht (groen met gele banden).

Gedurende vele jaren werd de machine gebruikt voor tal van ritten voor spoorwegfotografen en ook voor speciale overbrengingen.

Maar er is ook een tweede locomotief bewaard: de 5142. Dit gebeurde in eerste instantie met een groep bestuurders van de stelplaats Kinkempois. De locomotief werd hier omgeschilderd in de gele prototypeschildering.

Na het opdoeken van deze (privé)vereniging door de sluiting van de oude stelplaats Kinkempois werd de machine ondergebracht in de museumbewaarplaats van Steenbrugge. Bij de ontruiming hiervan ging de machine over naar Monceau.



Nadat de 5166 - omwille van zijn goede toestand - aangeduid werd voor het museumpatrimonium, werd hij door de 5404 naar de werkplaats van Antwerpen-Noord vervoerd, dit op 15 mei 2004

Foto Michel HANSSENS



Korte tijd later werd gestart met de revisie en de herschildering in de kleurstelling van '71. Op 24 oktober 2004 is men al ver gevorderd.

Foto Pierre HERBIET



De fabrikant van miniatuurmodellen Rocky Rail had het plan om de reeks 51 in verschillende uitvoeringen uit te brengen. Om dit luister bij te zetten, werd - bij verschijning van het model drie museumlocomotieven - de 5166 van de NMBS en de 5183 en 5117 van de TSP samengebracht te Kinkempois. De laatste werd herschilderd als 5001. De reünie vond plaats op 10 juni 2006.

Foto Michel HANSSENS



Op 25 juni 2005 werd een speciale excursie gereden door de haven van Antwerpen. Met een korte goederentrein werd er ook in de dokken zelf gereden (en gefotografeerd). Hier in het Wilmarsdok.

Foto Michel HANSSENS



Ook de korte industriële lijn langs het Albertkanaal te Merksem werd bereden. Lange tijd werd deze verbinding van de bundel Ijskelder door de buurtspoorwegen bediend.

Foto Michel HANSSENS



Jaarlijks was er een speciale trein naar het spoorweg-festival van de CFV3V te Mariembourg. Op 26 septem-ber 2009 werd de 5166 - samen met de 6041 - gebruikt, hier bij doortocht te Jamagne (bij Philippeville op de lijn 132)

Foto Michel HANSSENS



Ook op de grote Expo te Saint-Ghislain op 26 juni 2010 was de 5166 present.

Foto Thierri HEYLEN



Een speciale rit werd op 26 mei 2012 toevertrouwd aan de 5166, hier bij doortocht te Sint-Martens-Bodegem

Foto Chritian Aucquiere



Enkele malen werd de 5166 gebruikt voor speciale overbrengingen: zo mocht de machine de in Roemenië aangekochte en gereviseerde 64.169 op 30 maart 2007 overbrengen van Montzen naar Schaarbeek. Hier bij doortocht te Remersdaal.

Foto Michel HANSSENS



In 2009 wilde de CFV3V ook materieel van de CFL (Luxembourg) tentoonstelling te Mariembourg. Naast een Traxx van de reeks 4000 was ook een tweeledig stel reeks 200 van West-Waggon uitgenodigd. De 5166 mocht de overbrenging verzekeren, hier bij de terugrit in de buurt van Florée (lijn 162) op 28 september 2009.

Foto Michel HANSSENS

5142

Deze locomotief was in principe niet voorzien als museumlocomotief, maar er kwam een fabrikant van modeltreinen die het model van deze prototypelocomotief op schaal wou uitbrengen.

De vereniging van spoorwegpersoneel van Kinkempois had op dat ogenblik deze locomotief, die nog steeds afgesteld stond onder haar hoede, dit begin 2008. In de volgende maanden werden deze machines weer toonbaar gemaakt en in de gele prototypeschildering teruggebracht.

Op 17 mei 2008 werd ze dan – in het bijzijn van de andere locomotief van de vereniging, de 6041 – aan het publiek te Kinkempois voorgesteld.

De machine bleef nog lange tijd in de loods van Kinkempois afgesteld, maar toen de oude gebouwen verlaten werden, nam het NMBS-patrimonium de machine over en bracht ze naar de museumloods te Steenbrugge.

De locomotief is in principe ritvaardig, maar de grens van de wielbanden is bereikt en zodoende mag ze niet meer op Infrabel-sporen rijden, ook niet gesleept. Hierdoor werd een vraag van de TSP in 2021 om ze deel te laten nemen aan de fotosafari's negatief beoordeeld.

Bij de sluiting van Steenbrugge werd de machine overgebracht naar Monceau.

Prototypes (of prototypeschilderingen) hebben steeds de belangstelling van de enthousiastelingen gehad. Daar werd dan ook door de groep bestuurders van Kinkempois beslist om de 5142 te bewaren. Deze locomotieven werden kort na de aankomst - samen met de andere museumlocomotief, de 6041 - in beeld vastgehouden op 13 oktober 2007. De machine kreeg nog niet zijn bijzondere kleurstelling.

Foto Michel HANSSENS





Enkele maanden later werd de schildering aangepast en op 17 mei 2008 werd de locomotief tijdens een open-deurdag te Kinkempois voorgesteld.

Foto Philippe DE GIETER



Bij de sluiting van de oude stelplaats van Kinkempois werd de 5142 opgeborgen in de museumloods van Steenbrugge. Slechts eenmaal zag hij nog het zonlicht, tijdens het spoorfeest van het Stoomcentrum Maldegem van 2017. Twee foto's genomen op 29 april 2017

Foto Gwenaël PIERART


5142
WC

5117 (5001)

Na de aankoop werd de gele 5117 gedurende geruime tijd te Saint-Ghislain (CHW) gestationeerd. Op een opendeurdag op 11 september 2004 stond de machine buiten opgesteld. Hiervan twee foto's.

Foto Julien CASIER

De 5117 werd aangekocht voor reserveonderdelen voor de andere machines van de vereniging en ook voor machines verkocht aan Italië. Hij was niet ritvaardig.

Toen kwam het verzoek van Rocky Rail: deze firma wilde een reeks locomotieven van de reeks 51 in model uitbrengen en hierbij was ook de 5001. Men vroeg om één van de locomotieven - op hun kosten - in het blauw om te spuiten en voor te stellen bij het uitbrengen van het model. Spijtig genoeg was de gekozen blauwe kleur te licht van kleur.

Men voorzag slechts een korte tijd dat de machine deze kleur zou behouden, maar dit liep anders en gedurende jaren was de machine in deze vorm te zien.

In 2018 werd de locomotief (of wat ervan overbleef) verkocht aan de firma Pa. Co.T te Auvelais en de locomotief is er nog steeds (toestand 2023) aanwezig.




5117
79 91 16.06
/6



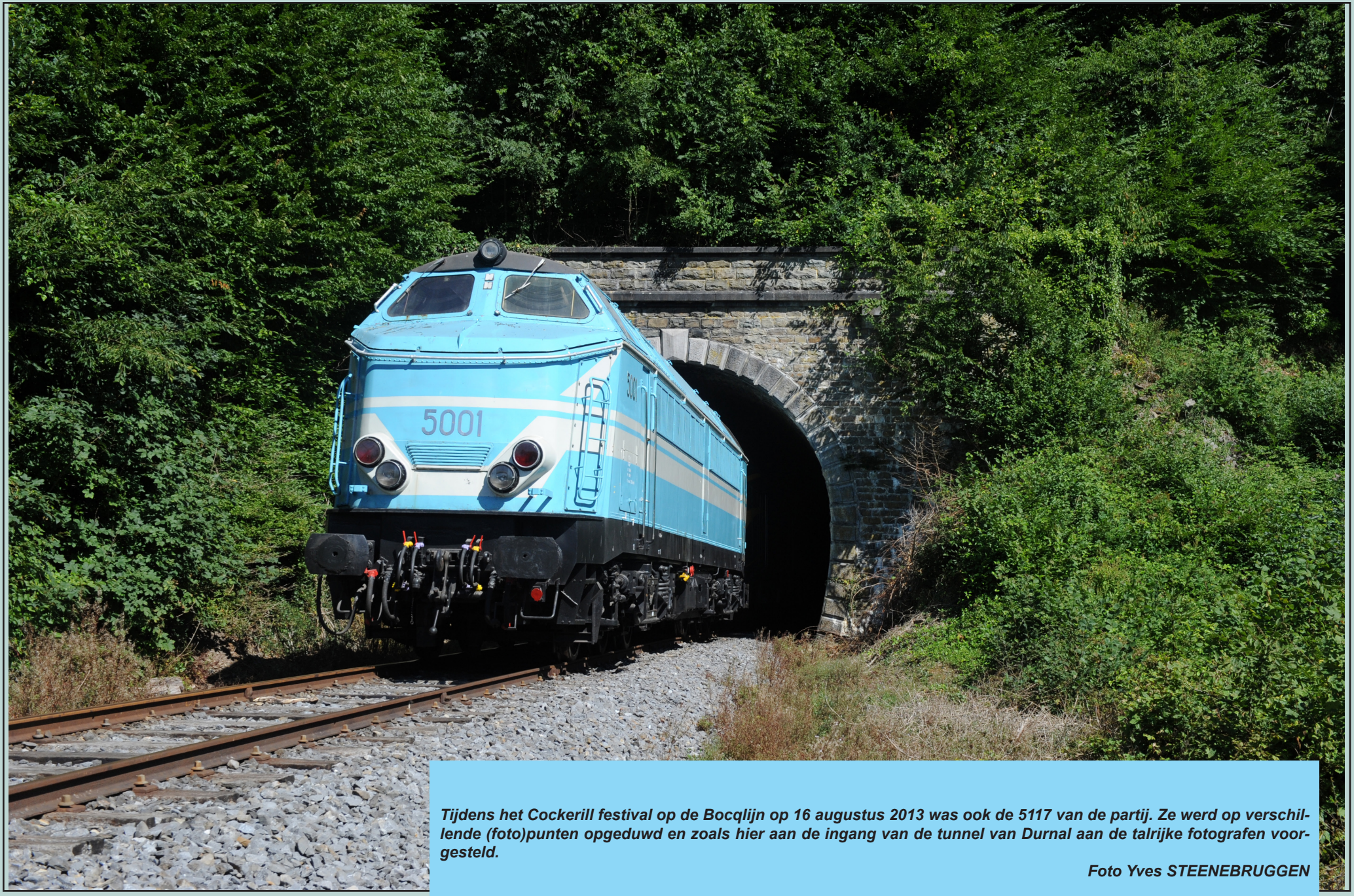
Voor de officiële voorstelling werd de locomotief in het blauw geschilderd en op 10 juni 2006 was het voorstelling van het model gepland en hierbij werd de 5001 (ex 5117) betrokken en ook aan de draaischijf en de waterkolom voor de fotografen geplaatst.

Foto Michel HANSSENS



De eigenlijke (officiële) voorstelling gebeurde - samen met de twee andere museumlocomotieven 5166 van de NMBS en de 5183 van de TSP - voor de poorten van de loods van Kinkempois

Foto Michel HANSSENS



Tijdens het Cockerill festival op de Bocqlijn op 16 augustus 2013 was ook de 5117 van de partij. Ze werd op verschillende (foto)punten opgeduwd en zoals hier aan de ingang van de tunnel van Durnal aan de talrijke fotografen voorgesteld.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



Ook te Saint-Ghislain kwam de machine - ter gelegen van de modelbouwbeurzen in het zonlicht te staan, zoals hier op 10 september 2017

Foto Julien CASIER


5001
KRWEMFOS
REV. FAZ
14.07.72



Een jaar later werd de locomotief verkocht en op 2 mei 2018 werd het vervoer geregeld. Daar de kast en draaistellen los van elkaar waren, werden dan ook twee vrachten voorzien: de afzonderlijke kast en de draaistellen.

Foto Julien CASIER



De kast werd zorgvuldig op de oplegger geplaatst

Foto Julien CASIER





En daar bevindt de machine zich nog steeds dit in een verweerde toestand, de foto's zelf dateren van april 2022

Foto Stefan DEN ENGELSEN

5149

Op 8 september 2007 wordt in de wagenwerkplaats van Saint-Ghislain de toestand van de machine nagekeken, om zo de restauratie te kunnen starten

Foto Julien CASIER



De 5149 was de tweede locomotief die effectief als museumlocomotief aangekocht werd. Reden was de bedoeling om ook een machine van de eerste bouwschijf te bezitten.

Na afstelling in de wagenwerkplaats (CHW) verhuisden ze naar de dieselwerkplaats en omstreeks 2010 werd gestart met de volledige restauratie. De bedoeling was om de machine terug te brengen in de originele toestand als type 200.

Maar omdat er al een locomotief reeks 51 gerestaureerd werd, en andere projecten voorrang kregen, werd de restauratie afgebroken.

Tien jaar later – in 2022 – werd de opknapbeurt terug opgestart, maar er werd beslist om de locomotief in de laatste (gele) kleurstelling terug te brengen. Maar ook deze restauratie werd vroegtijdig stopgezet. De locomotief bevindt zich in de dieselwerkplaats (ATD) te Saint-Ghislain.



Op 11 september 2006 wordt de machine - kort na de aankoop - ter gelegenheid van een beurt aan het publiek voorgesteld voor de loods van de wagenwerkplaats.

Foto Julien CASIER





Twee beelden van de (afgebroken) restauratie van de 5149 op 9 december 2013

Foto Julien CASIER

5128

De 5128 tijdens het gala van de Cockerill locomotieven in 2013 te Dorinne-Durnal. Dit in volgorde de 5128, de 6106, de 270.005 de 5001 (5117), de 6077, de 211.006 (van de NMBS) en tenslotte de 5183.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



De 5128 heeft steeds een verborgen leven geleid: ze werd in 2001 aangekocht, vooral voor reserve-onderdelen, maar bleef gespaard van het donorschap.

De machine bleef steeds te Saint-Ghislain, op één uitzondering na: de deelname aan het Cockerill-gala in 2013.

Thans is de toestand onduidelijk: al jaren werd een optie genomen voor een eventuele verkoop, maar deze werd nog steeds niet doorgevoerd.



Afgesteld voor de loods van de wagenwerkplaats van Saint-Ghislain op 27 april 2013.

Foto Julien CASIER







Drie foto's van onder meer de locomotief 5128, tentoongesteld in de wagenwerkplaats van Saint-Ghislain

Foto Philippe DE GIETER



Tijdens de opendeurdag in de dieselwerkplaats van Saint-Ghislain in september 2020, mocht de 5128 zich nog eens tonen te midden van ander bewaard museummaterieel.

Foto Julien CASIER

5183

Hoewel de 5183 niet de eerste aangekochte machine was, zou vlug blijken dat de algemene toestand zeer goed was.

Na zijn aankoop zou de machine verschillende excursies op het NMBS-net voor zijn rekening nemen, maar nadien werd beslist om deze locomotief te restaureren in de kleurstelling '71. Hierbij werden aan één zijde de enkele koplampen teruggeplaatst .

Deze grondige restauratie, samen met de revisie van de dieselmotor, gebeurde tussen 2007 en 2009. De "nieuwe" machine werd op 11 april 2009 op de Bocqlijn ingehuldigd.

Nadien werden nog verschillende ritten op het NMBS-net georganiseerd. Nadat het net verboden terrein geworden was, verhuisde de machine naar Spontin, waar ze tot op heden een gedeelte van de gesleepte treinen voor haar rekening neemt.



Eén van de eerste kortere rondritten gebeurde vanuit de thuisbasis Saint-Ghislain op de lokale lijnen in de streek. Zo werd er op 15 oktober 2005 onder meer naar Tertre gereden. Hiervan twee foto's, de eerste in het station van Tertre, de tweede op de brug over het kanaal. Op de lijn was de mechanische seininrichting nog aanwezig.

Foto's Julien MUILPAS


5183



Op 23 oktober 2005 staat de 5183 - nog in zijn opgefriste, gele kleur - onder een dreigende lucht te Marchienne-Est

Foto Pierre HERBIET



Een van de eerste excursies werd op 29 mei 2004 samen met de 5941 in de Gentse kanaalzone georganiseerd. In Langerbrugge werd een line-up tussen beide machines uitgevoerd

Foto Yves STEENEBRUGGEN



Trein en schip: naast de vorige line-up werd op de kaai van het Sifferdok een gelijkaardige opstelling verwezenlijkt, ditmaal met medewerking van een binnenschip dat daar juist voor anker lag.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



Nochtans bleef - ook toen - het hoofdaandeel van de ritten uitgevoerd op de Bocqlijn: dit was ook het geval op 7 augustus 2005, hier gefotografeerd te Braibant.

Foto Michel HANSSENS



Tweede station waar een kruising mogelijk is, als er geen ander materieel één van de sporen blokkeert. De TSP heeft te kampen met een enorm plaatsgebrek in de te compact berekende stationsemplacementen op deze lijn. De 5183 naar de 4506 te Dorinne-Durnal op 7 augustus 2005

Foto Michel HANSSENS



Eén van de vele mooie plekken op de Bocqlijn, in de buurt van Purnode

Foto Michel HANSSENS



In het gedeelte over de locomotieven voor Italië hebben we al de overbrenging van vier 5-ers en twee locomotieven reeks 18 op 24 augustus 2005 belicht. De sleeplocomotief hierbij was de 5183 van de TSP, hier bij doortocht te Eupen in beeld gebracht.

Foto's Michel HANSSENS



Begin van de restauratie, aan één, zijde werden de dubbele koplampen vervangen door enkele.

Foto Dave HABRAKEN



Enkele opnames van bij de restauratie. Schaarbeek was qua werkplaats zeer duister en daarom zo weinig foto's binnenin de loods genomen. Foto's genomen op 1 juni 2008 tot 20 juni 2008.

Foto's Dave HABRAKEN


1191





De restauratie loopt op zijn einde, het schilderwerk is ver gevorderd.

Foto Dave HABRAKEN





Inhuldiging van de 5183 op 11 april 2009 te Purnode, boven de ploeg die de restauratie tot stand bracht.

Foto's Peter VAN GESTEL



Eén van de eerste en meest geslaagde excursies was een gecombineerde trein met de 5183 en 5941 van de TSP en de 5166 van de NMBS in het noorden van de Kempen. De ertstrein op 27 mei 2009. Hier bij het kopmaken te Neerpelt

Foto's Peter VAN GESTEL



Doorrit van dezelfde trein te Lommel Maatheide, industriële lijn bekend door de zandwinning door Sibelco.

Foto's Peter VAN GESTEL



Een parallel op het eindpunt Neerpelt met de ertstrein en de reizigerstrein hier gesleept door de 5166. De samenstelling van beide treinen veranderde regelmatig.

Foto Peter VAN GESTEL



Op sommige plaatsen langs het parcours werden toestanden uit de eerste periode van het type 200 in scene gezet.

Foto's Philippe DE GIETER


5183
SDI 350



De ertstrein met nu de twee 51-ers te Herentals

Foto's Jean-Luc VANDERHAEGEN



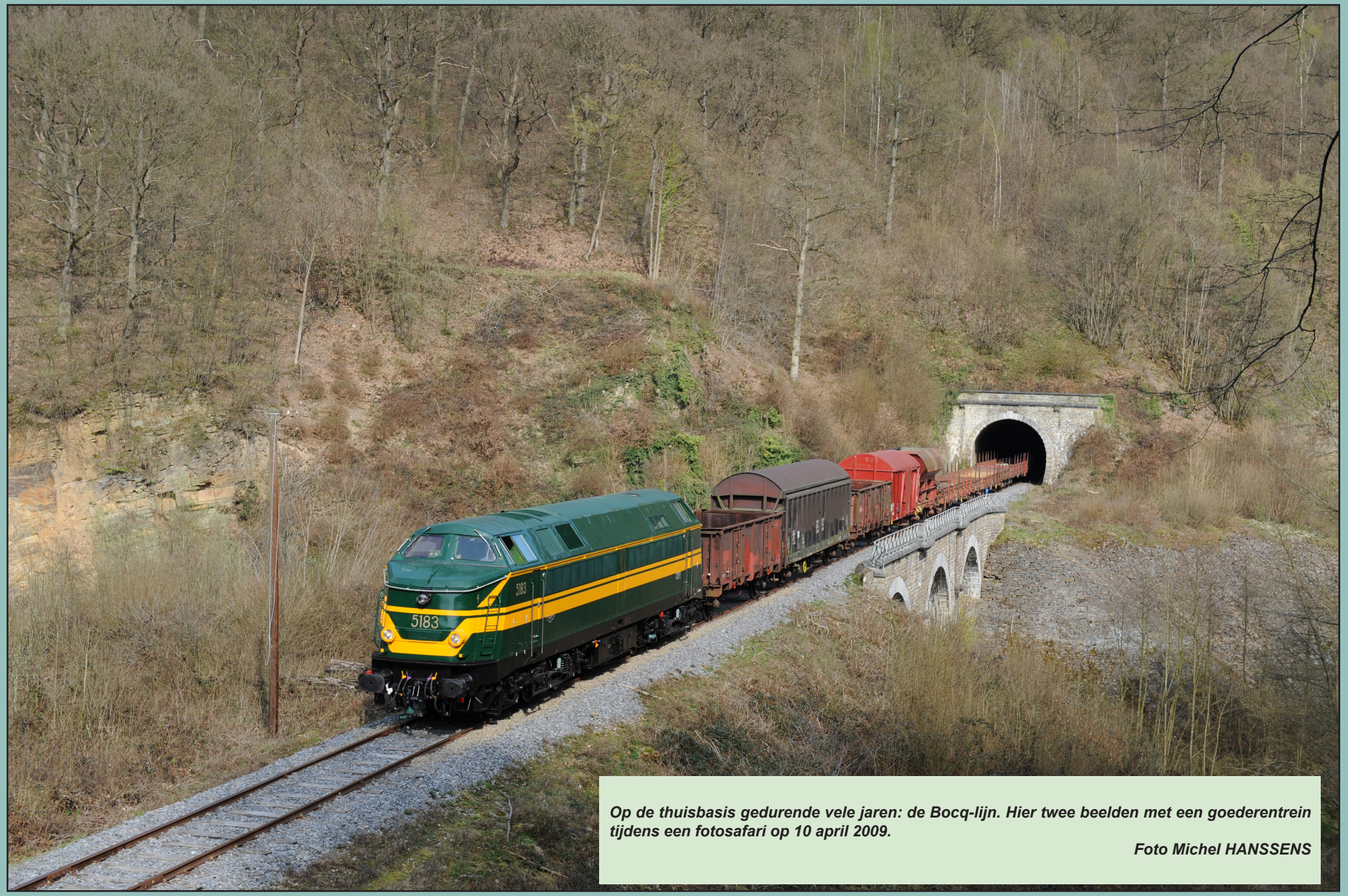
De 5183 verzekerde ook enkele overbrengingsritten. Op 20 maart 2010 mocht hij de twee locomotieven reeks 15 (de 1501 voor de NMBS en de 1504 voor de TSP) overbrengen van Kinkempois naar La Louvière en Saint-Ghislain, hier bij doortocht te Statte.

Foto Serge MARTIN



Voor naricht en onderhoud verbleef de machine ook regelmatig te Schaarbeek, zoals hier op 20 juli 2013. Op dat ogenblik waren overbrengingsritten nog mogelijk en betaalbaar.

Foto Julien CASIER



Op de thuisbasis gedurende vele jaren: de Bocq-lijn. Hier twee beelden met een goederentrein tijdens een fotosafari op 10 april 2009.

Foto Michel HANSSENS


5183
5183

5120
CFV3V

Ook de CFV3V heeft - in de vorm van de 5120 - een locomotief reeks 51 verworven en praktisch dadelijk herschilderd in groene uitvoering.

En gedurende de vele jaren wordt deze locomotief op verschillende keren tot ieders tevredenheid op de verbinding tussen Mariembourg en Treignes gebruikt.



Samen met een mechanisch sein gezet een foto steeds dat extra's, hier te Treignes op 20 juli 2013

Foto Philippe DE GIETER



Twee klassieke beelden bij het vertrek te Treignes, samen met de 6096 in beeld.

Foto Philippe DE GIETER



Hier voor het grote, volledig bewaarde stationsgebouw van Treignes op 13 juni 2013. Dit met een overzicht van het emplacement en de nieuwe locomotiefloods en aangebouwde werkplaats.

Foto Philippe DE GIETER



De 5120 in “vreemd” gezelschap met de BB 63 149 te Mariembourg op 20 juli 2013

Foto Philippe DE GIETER



Locomotiefparade in het station van Mariembourg tijdens het stoomfestival op 27 september 2009

Foto Michel HANSSENS



Een mooi beeld van de 5120 in het tussenstation van Olloy-sur-Viroin op 28 april 2006

Foto Laurent JOSEPH


.5120



Een laatste beeld om dit deel (en de DVD zelf) af te sluiten: de 5120 in de museumloods op 27 september 2009

Foto Philippe DE GIETER