De lijndieselS type 200

Men verbeterde het oude type 201 .... En met welk resultaat ?

Deel A : de techniek / De reeks 50 (5001) / Bouw en levering / Stelplaatsen



Julien CASIER
Thierri HEYLEN

De spoor gazet
extra deel 9C

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 inzet lijn per lijn

In dit eerste deel van het fotogedeelte behandelen we de inzet van de locomotieven in de oorspronkelijke stelplaatsen, dit zoveel mogelijk lijn per lijn.

Bij de levering van het type 200 had de NMBS één doelstelling: zo snel mogelijk de stoomtractie afbouwen, zeker voor de hoofdlijnen en meer bepaald de treinen die in stoomtractie door de Noord-zuidverbinding reden, maar gesleept (of geduwd) werden door elektrische locomotieven type 101.

Hiervoor had de NMBS twee doelstellingen: de eerste was de elektrificatie van een gedeelte van deze lijnen. Het ging hier om verbindingen met druk verkeer, met name Liège, Namur > Luxembourg en Mons. Antwerpen, Oostende en Charleroi waren al langer onderdrukt.

Maar er bleven nog een aantal minder drukke hoofdlijnen over, namelijk deze naar Tournai (en Lille - lijn 94), naar Kortrijk (lijn 89) en in mindere mate naar Dendermonde (lijn 60). Deze laatste was in feite een verlenging van de beide eerste om het omzetten te Schaarbeek te vermijden. Op deze twee verbindingen naar het zuiden zouden ze vooral de stoomlocomotieven type 1 en 12 gaan vervangen.

Het is dan ook logisch dat de machines te Schaarbeek, Tournai, Kortrijk en Dendermonde gestationeerd werden. Ondanks deze indeling reden de typen 200 naar de drie bestemmingen, ongeacht de stelplaats waar ze ondergebracht waren.

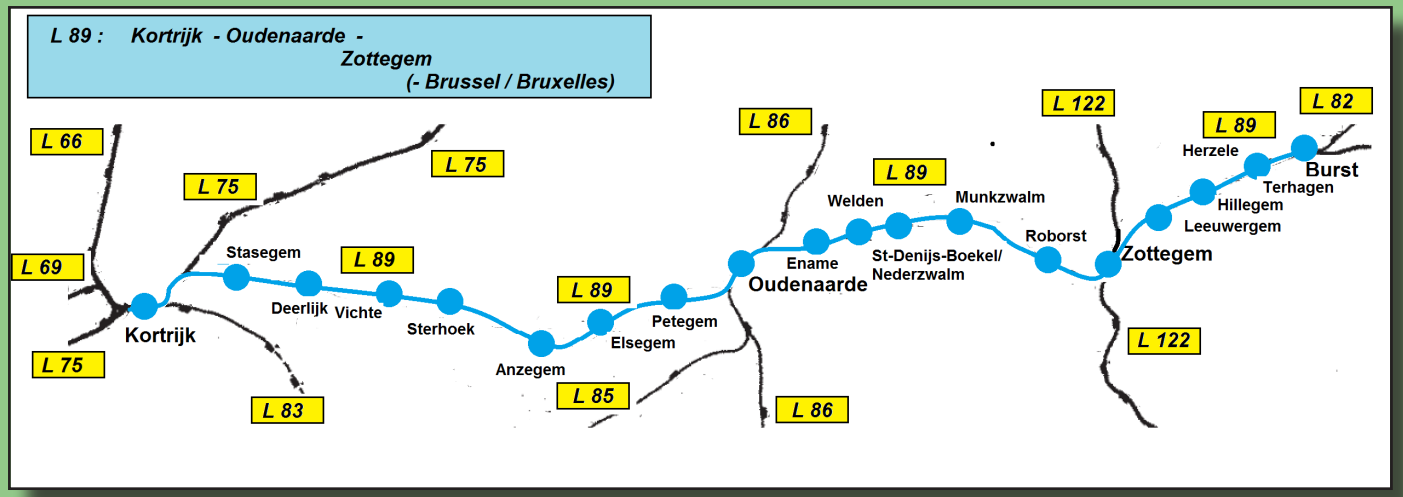
Deze drie lijnen worden uitvoerig belicht, met waar mogelijk een foto in elk tussenliggend station (waar zelfs niet gestopt werd).

In een laatste deel wordt de stelplaats Monceau belicht. Hier is de toestand minder rechtlijnig; wel kan gezegd worden dat een groot deel van de inzet in de goederendienst plaatsvond. Ook Merelbeke komt aan bod, daar zijn diensten gedeeltelijk parallel liepen met deze van Monceau, zowel qua bereden lijnen als het soort goederen.



De 5106 in het station van Edingen met bestemming Brussel en Schaarbeek.

Foto Eli AMEEL



De 5128 en 5142 broederlijk naast elkaar in de beginjaren tachtig voor de stelplaats Schaarbeek, wachtend op een volgende inzet

Foto Pierre HERBIET,

De eerste verbinding, deze tussen Brussel - Kortrijk, was voor het doorgaande verkeer praktisch volledig in handen van de locomotieven, vooral gereden met de machines van Kortrijk en Schaarbeek. De dienst bestond uit de “gewone” treinen tussen beide steden, maar ook (en vooral) uit de vele piekuurtreinen met tussenstations zoals Zottegem en Oudenaarde als eindpunt, maar ook enkele treinen die verder reden richting Ieper en Poperinge enerzijds en Roeselare anderzijds.

Opmerkelijk was wel dat deze verbinding één van de eerste was die praktisch een klokvaste uurdienst invoerde, dit natuurlijk na de geëlektrificeerde hoofdassen.

Voor de spoorwegfotografen ook een belangrijke verbinding: gedurende geruime tijd werden de twee buitenbeentjes qua schildering – de 5142 en de 5109 van de stelplaats Kortrijk – hier ingezet. En dan was er nog trein 3863, waarin vanuit Kortrijk twee (bijkomende) locomotieven reeks 51 meegevoerd werden richting Schaarbeek. Dit was vooral te wijten aan een onevenwicht in het aantal piekuurtreinen ‘s morgens tegen ‘s avonds, maar ook het feit dat men de “nieuwe” 51-ers zo efficiënt mogelijk wou inzetten. Om het gebrek aan 51-ers te Schaarbeek op te lossen, werd deze trein met drie locomotieven gedurende verschillende jaren ingelegd, met veel spoorwegfotografen op de loer.





BRUSSEL-NOORD

Een tiental minuten later: de trein heeft Brussel-Noord bereikt en pikt zijn eerste reizigers op. De 5118 van de stelplaats Kortrijk zal zo dadelijk de Noord- Zuidverbinding induiken.

Foto Julien CASIER



BRUSSEL-KAPELLEKERK

De andere zijde van de Brusselse tunnel: de 5102 - van de stelplaats Dendermonde - rijdt op 17 augustus 1980 voorbij de stopplaats Brussel-Kapellekerk

Foto Danny MOENS



BRUSSEL-ZUID

Sommige piekuurtreinen hadden Brussel-Zuid als eindpunt, door de overbelasting van de Noord-Zuidverbinding. De 5123 heeft zijn trein vanuit Kortrijk verzekerd en zet nu om, zodat de terugweg aangevat kon worden. Rechts komt een reeks 20 vanuit Luxembourg te Brussel-Zuid aan.

Foto Julien CASIER



De rit start natuurlijk over de lijn 50A, maar hier is het verschil met de hedendaagse toestand extreem. Bij Anderlecht is nog weinig van de Brusselse agglomeratie te zien. Op 7 april 1983 sleept de 5142 in een uitsnijding de IC-trein met bestemming Kortrijk

Foto Pierre HERBIET



Even verderop nog meer in een zuiver natuurlijk kader: de 5186 met een trein bestaande uit M2-rijtuigen onder de typische betonnen bruggen van de NMBS uit deze periode, dit op 27 april 1983.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



De doorrit in de buurt van Itterbeek op 20 april 1981. De gele kleurstelling is al vijf jaar in voege en de 5165 werd er al mee uitgerust, zoals vele andere 51-ers

Foto Pierre HERBIET



Ongeveer op dezelfde plaats - tussen Itterbeek en Dilbeek met nu de groene 5118 en ook K2- rijtuigen op 30 april 1979

Foto Yves STEENEBRUGGEN



Opnieuw te Dilbeek, maar met een moderner voorkomen: de gele 5125 en M2-rijtuigen in mei 1983

Foto Yves STEENEBRUGGEN



We zijn de splitsing tussen de lijnen 50 en 50A gepasseerd en de 5172 heeft de aftakking genomen en komt binnenkort te Denderleeuw aan. Op 18 november 1983 werd hij in beeld vastgelegd in de buurt van Liedekerke

Foto Julien CASIER



LIEDEKERKE

De tegenrichting op dezelfde plaats en datum : de 5191 verzekerde een IC-dienst tussen Kortrijk en Schaarbeek

Foto Julien CASIER



DENDERLEEUW

Aankomst van de locomotief 5142 in (een verweerde) prototype-schildering te Denderleeuw op 4 juli 1984. De watertoren is een markant herkenningspunt voor dit station.

Foto Julien CASIER



WELLE

We zijn eindelijk op de lijn 89 aangekomen met als eerste stopplaats (vanuit Denderleeuw richting Kortrijk) Welle. De 5111 met een klassieke Ic op deze verbinding op 17 juli 1979 voorbij deze stopplaats

Foto Thierri HEYLEN



HAALTERT

Even verder te Haaltert: de 5119 sleept de IC-trein 3862 Ieper - Brussel-Noord op 5 juni 1981. De elektrificatie is in volle gang en de bovenleidingsportieken zijn geplaatst.

Foto Thierri HEYLEN



De 5109 van de stelplaats Kortrijk met een lange IC-trein richting Brussel op 26 juni 1981 in de omgeving van Burst.

Foto Pierre HERBIET,



TERHAGEN

In Terhagen hebben we wat meer spoorwegsfeer met het nog bestaande stationsgebouw, dit wanneer de 5119 op 20 juni 1979 met een lange IC-trein voorbij davert met bestemming Brussel-Noord (en verder Schaarbeek)

Foto Thierri HEYLEN



HILLEGEM

Opnieuw een onbemande stopplaats: Hillegem. Op 3 juli 1979 sleept de 5109 (met geel bovenvlak) een IC-trein bestaande uit een lange sliert M2-rijtuigen.

Foto Thierri HEYLEN



LEEUWERGEM

Tweemaal de stopplaats Leeuwergem: de 5133 op 29 augustus 1979

Foto Thierri HEYLEN



LEEUWERGEM

Een klassiek beeld op de lijn 89: de 5118 met de semidirecte trein rijdt voorbij de stopplaats.Leeuwergem

Foto Thierri HEYLEN



ZOTTEGEM

Twee jaar later heeft men een volledig verschillend beeld; de bovenleiding is praktisch voltooid. De 5180 en 5148, beide van de stelplaats Monceau, rijden met één van de schaarse goederentreinen door het station van Zottegem richting Gent.

Foto Julien CASIER



ZOTTEGEM

EEn mooi overzicht van het station Zottegem op 12 augustus 1981 op het ogenblik dat de 5124 buitenrijdt met een lange semidirecte trein naar Brussel.

Foto Thierri HEYLEN



Hoewel de lijn 89 vrij eentonig is, waren er her en der toch wat mooie fotopunten: dit was zeker het geval in de buurt van Roborst waar de 5133 op 22 december 1985 onder de praktisch afgewerkte bovenleiding voorbij komt met trein 735 Oostende - Kortrijk - Brussel

Foto Thierri HEYLEN



ROBORST

Op een miezerige 2 augustus 1983 raast de 5142 door de stopplaats Roborst. Het mooie wachthuisje - dat lange tijd standhield - is een mooie reden om deze foto te plaatsen.

Foto Thierri HEYLEN



MUNKZWALM

De 5101 na terugbouw van de 5001 op 6 februari 1982 als trein 3860 voor het fotogenieke stationsgebouw van Munkzwalm

Foto Thierri HEYLEN



Enkele kilometers verder en twee jaar later: alles is klaar om enkele weken later ingeschakeld te worden. Maar daar trekt de 5119 zich nog niets van aan als hij op 4 januari 1986 hier voorbijrijdt met trein 733 Oostende - Kortrijk - Brussel.

Foto Thierri HEYLEN



De fotograaf vond ook na de elektrificatie plaatsen waar je ongehinderd kon fotograferen, zoals hier in de buurt van Welden. De 5119 rijdt hier voorbij op 4 januari 1986 - één dag voor de opname van de elektrische tractie - met trein 712 Brussel-Noord - Kortrijk

Foto Thierri HEYLEN



De herfst in ingetreden: de 5118 sleept in de buurt van Ename op 4 november 1985 de IC-trein Oostende - Kortrijk - Brussel-Noord

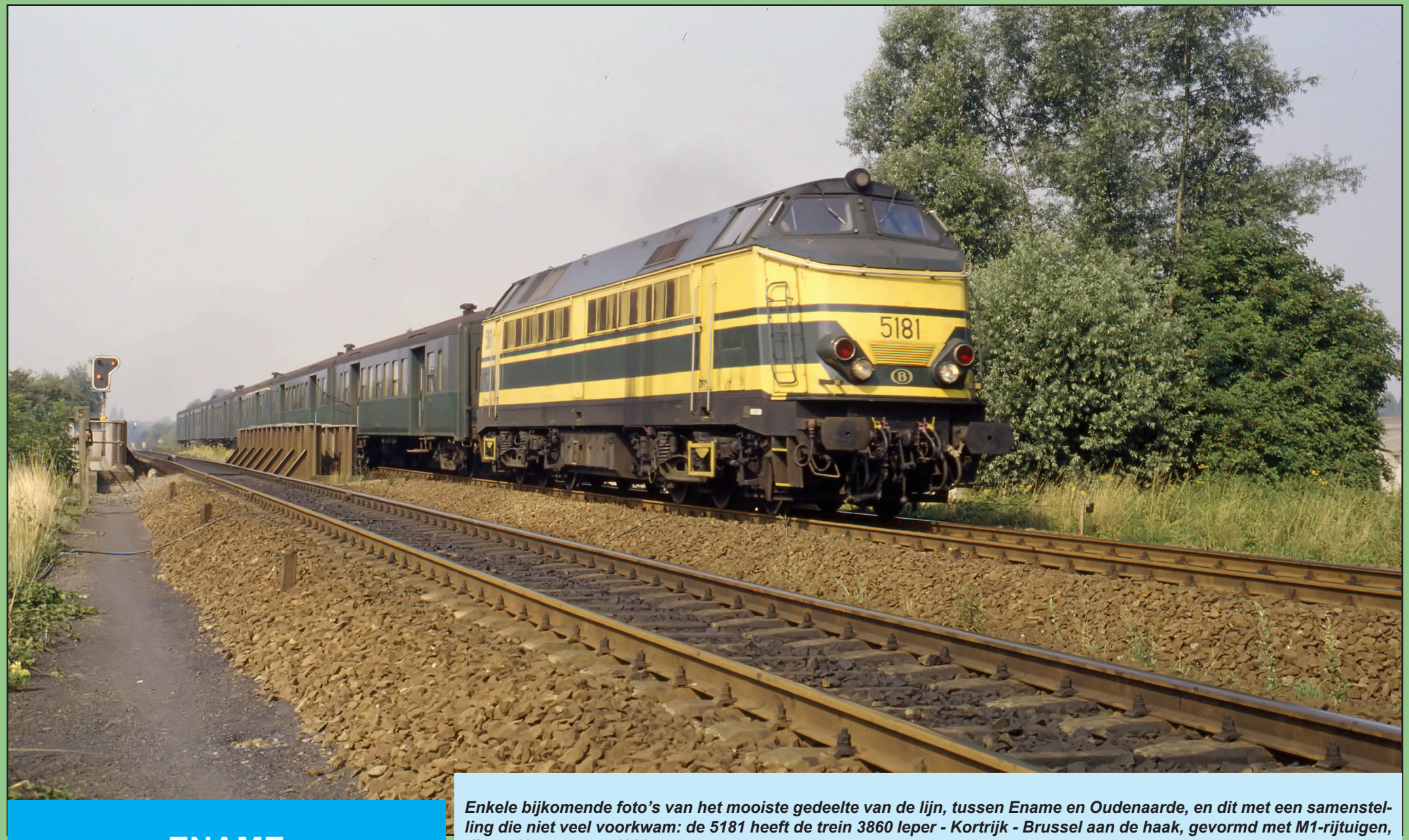
Foto Thierri HEYLEN



ENAME

Eén van de laatste treinen gereden met K1-rijtuigen, de piekuurtrein Schaarbeek - Oudenaarde in beeld gebracht op 12 juli 1983 bij een stop in het station van Ename

Foto Thierri HEYLEN



ENAME

Enkele bijkomende foto's van het mooiste gedeelte van de lijn, tussen Ename en Oudenaarde, en dit met een samenstelling die niet veel voorkwam: de 5181 heeft de trein 3860 Ieper - Kortrijk - Brussel aan de haak, gevormd met M1-rijtuigen, dit op 19 augustus 1983

Foto Thierri HEYLEN



OUDENAARDE

Door werken reed de 734 Oostende - Kortrijk - Brussel op tegenspoor en even voorbij Oudenaarde werd het normaalspoor hernomen door de 5109 op 18 augustus 1985. Zelfs zes maanden voor de elektrificatie is hier nog niets van te merken.

Foto Thierri HEYLEN



Iets verderop op het lange rechte baanvak - kenmerkend voor de lijn 89 - komt de 5109 met trein 3811 - Schaarbeek - Kortrijk - Ieper met de 5109 als sleeplocomotief op tegenspoor voorbij de lens gereden

Foto Thierri HEYLEN



Twee totaal verschillende opnames in en in de buurt van Oudenaarde:

Links een mistig sneeuwlandschap, laat de 5174 in januari 1985 om richting Brussel te sporen.

Onder: de uitrit van Oudenaarde-kant met de 5125 en 6217, die hier in oktober 1985 wachten op hun volgende opdracht

Foto Thierri HEYLEN





OUDENAARDE

Winterse toestanden op 10 januari 1982 in het station van Oudenaarde.

Foto Pierre HERBIET



OUDENAARDE

De klassieke foto van het station Oudenaarde, maar waar de perrons al verhoogd zijn en de bovenleiding storend werkt. De 5111 verlaat het station op 8 september 1986 met de extra lange piekuurtrein 4903 Schaarbeek - Ronse. Wat een verschil met de hedendaagse toestand. De diensten op de lijn 89 werden op dat ogenblik al volledig elektrisch gereden.

Foto Thierri HEYLEN



OUEDENAARDE

Opnieuw Oudenaarde kant Kortrijk: op 25 juli 1983 verlaat de 5133 het station met de piekuurtrein 4900 Brussel-Noord met bestemming Poperinge

Foto Thierri HEYLEN



En natuurlijk werd de trein 3863 opgewacht: op 8 september 1982 bestond die uit de 5109, samen met de 5128 en 5125 bij het naderen van het station van Oudenaarde.

Foto Pierre HERBIET,



Het buitenrijden van het station van Oudenaarde met achter de locomotief de lijn 86 die naar links afbuigt richting De Pinte en verder Gent. De 5145 neemt echter de lijn 89, dit op 30 augustus 1985 met trein 732 Oostende - Kortrijk - Brussel

Foto Thierri HEYLEN





Een losse rit van de 5124 op 18 september 1986 bij het binnenrijden van Oudenaarde. De locomotief gaat een piekuurtrein oppikken te Schaarbeek

De geelneus 5109 heeft net Oudenaarde verlaten en zet koers naar zijn eindpunt - Kortrijk

Foto Thierri HEYLEN



We zijn wat verder richting Kortrijk en later in de tijd: de 5128 - met afwijkende, smallere groene band - heeft de stopplaats Petegem verlaten en zet koers naar Oudenaarde met trein 731 Oostende - Schaarbeek. Op 13 augustus 1985 - zes maanden voor de opening - is de bovenleiding hier praktisch afgewerkt.

Foto Thierri HEYLEN



Opnieuw die lange, rechte baanvakken, kenmerkend voor de lijn 89. In de buurt van Petegem verzekerde de 5112 op 13 augustus 1985 twee uur later de trein 735 Oostende - Schaarbeek

Foto Thierri HEYLEN



Opnieuw een paar kilometer verder een nieuw dorp dat zonder stoppen doorkruist wordt: Elsegem. Op 14 juli 1984 is het nog een volledig groene combinatie met de 5151 aan kop en een vijftal M2-rijtuigen.

Foto Thierri HEYLEN



Een ander standpunt, nu korter bij de grotere gemeente Anzegem (met dezelfde telegrafische afkorting als de AC Salzinnes, namelijk FAZ). Nu is de 5118 het trekpaard op de prille lentedag 25 maart 1984.

Foto Thierri HEYLEN



ANZEGEM

Eén van de weinige stopplaatsen van de IC Kortrijk - Brussel (enkel tijdens de piekuren): het station van Anzegem. Op 17 maart 1983 zijn er enkele reizigers die hier uitstappen uit de trein 3866 Kortrijk - Schaarbeek, nog steeds samengesteld met K1-rijtuigen.

Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde plaats - met het stationsgebouw in de achtergrond: de 5101 verzekerde op 17 augustus 1983 de (piekuur)trein Brussel-Noord - Poperinge en verlaat het station van Anzegem.

Foto Thierri HEYLEN



Opnieuw even verder, praktisch aan de stopplaats Sterhoek en aan de vroegere vertakking van de lijn 69A naar Waregem. Nu is het de 5137 die op 11 augustus 1983 de trein 3827 met een lange samenstelling M2-rijtuigen mag verzekeren.

Foto Thierri HEYLEN



VICHTE

Vichte: twee verschillen, de seizoenen, twee periodes: de oude situatie zonder bovenleiding en nog met mechanische seinen. Ook de trein - de 3813 Brussel-Noord - Kortrijk met de 5147, een korte bagagewagen voor de post en K1-rijtuigen is nog speciaal. Foto gemaakt op 4 november 1983

Foto Thierri HEYLEN



VICHTE

Dan dan ook in de winter, maar met (ietwat) sneeuw op 31 december 1985: wat is anders? De gele locomotief, de M2-rijtuigen, de IC-dienst (nu Oostende - Kortrijk - Brussel), de lichtseinen en de bovenleiding, maar het station bleef.

Foto Thierri HEYLEN



Nog dde typische spoorwegsfeer mooi vastgehouden in dit beeld. De gele 5177 verzekert op 4 augustus 1980 de IC-trein 3811 Schaarbeek - Ieper, Hij heeft net het station van Vichte achter zich gelaten en zet koers naar Kortrijk, dit op tegen-spoor. Hierdoor komt het stopsein (in driestandenstelsel) goed tot zijn recht.

Foto Thierri HEYLEN



Het volgende station is praktisch in zicht: Deerlijk. Opnieuw wordt de 3811 in beeld gebracht, drie later dan de vorige foto, ditmaal met de 5117 aan kop, maar nog steeds op tegenspoor.

Foto Thierri HEYLEN



Een andere compositie, nog steeds in de buurt van Deerlijk: ditmaal is het een korte trein 3810 Brussel-Noord - Kortrijk, één van de weinige die in 1983 samengesteld was met K1-rijtuigen. Sleeplocomotief is de 5139 op 7 november 1983.

Foto Thierri HEYLEN



De werken voor het afschaffen van deze overweg en de vervanging door een brug zijn in volle gang. De 5173 verzekert de 3812 - Schaarbeek - Kortrijk - Ieper op 7 november 1983.

Foto Thierri HEYLEN



Wel een vrij korte IC trein 3861, gesleept door de 5101 bij doortocht tussen Vichte en Deerlijk op 7 november 1983

Foto Thierri HEYLEN



Alle overwegen – hier de brug van de A14 – werden bij de voorbereidende werken voor de elektrificatie vervangen door kunstwerken. De 5188 verzekert de 3800 - Ieper - Schaarbeek op 8 november 1983, hier met een uitzonderlijke samenstelling met M2-rijtuigen. Beeld tussen Deerlijk en Stasegem. Gedurende drie dagen heeft onze Antwerpse fotograaf praktisch de ganse lijn tussen Oudenaarde en Kortrijk in beeld gebracht.

Foto Thierri HEYLEN



STASEGEM

Natuurlijk kwam ook de bekende 3863 voorbij, dit op 24 oktober 1983. Deze bestond die dag uit drie gele 51-ers: de 5142 (nog in prototypeschildering), de 5174 en de 5140, hier in de stopplaats Stasegem. Vanaf dit punt waren er grote werken om de vertakking met lijn 75 te verhogen, en dit tot bij de inrit van het station Kortrijk.

Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde plaats, maar twee jaar later in winterse omstandigheden: met de IC/IR-regeling van juni 1984 waren alle treinen naar Kortrijk systematisch doorgetrokken tot Oostende, zo ook deze 735. Ondertussen kreeg de 5142 een grote revisie en de standaard (gele) kleur aangemeten. (Stasegem, 30 december 1985)

.Foto Thierri HEYLEN



Op dezelfde plaats, enkele weken vroeger: de winter had zijn intrede gedaan, maar nog geen sneeuw. En geluk voor de fotograaf toen de (afwijkende) 5228 met dezelfde trein aangereden kwam: deze locomotief had nog steeds de snellere groene band (Stasegem 10 december 1985).

Foto Thierri HEYLEN



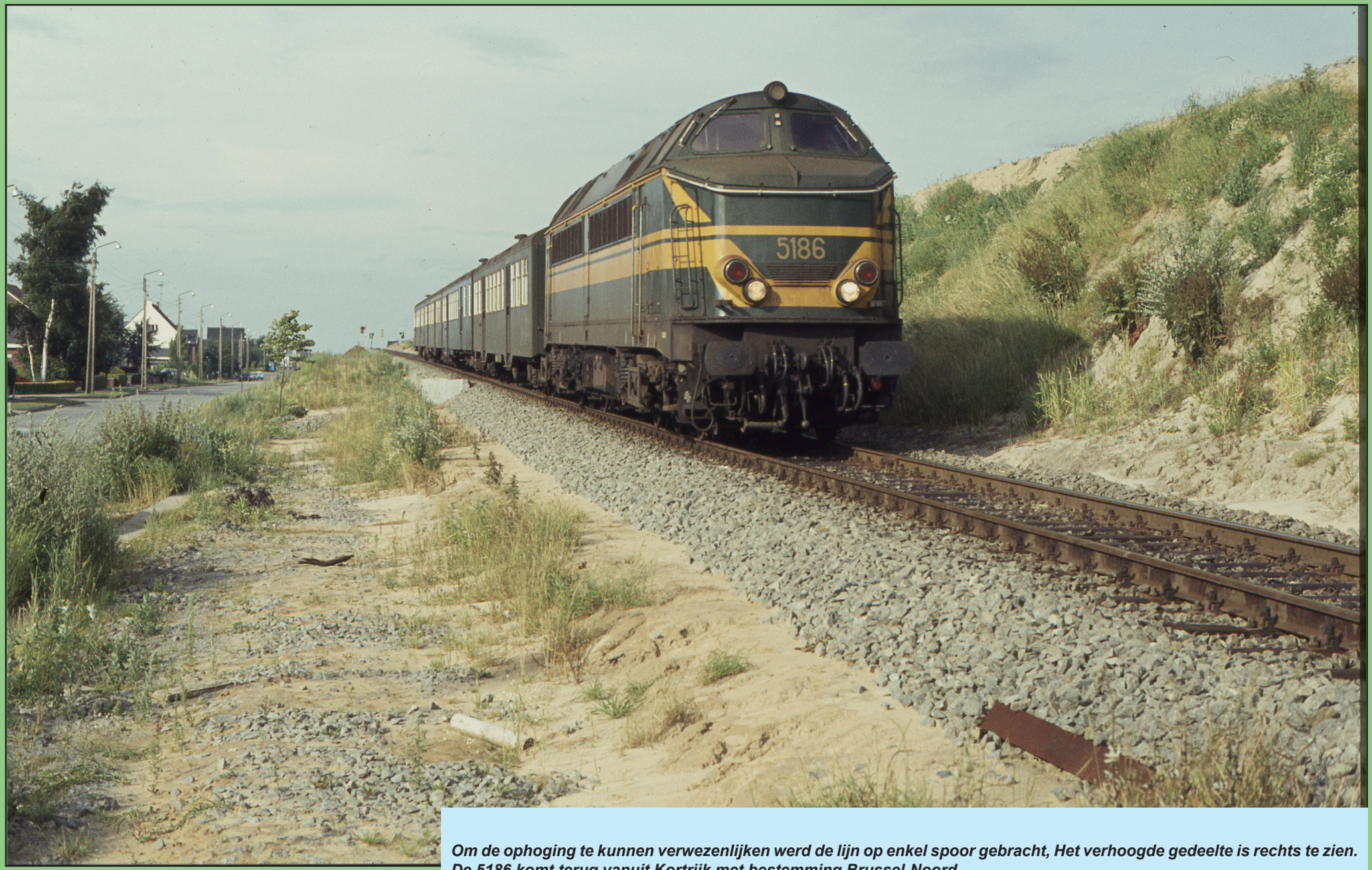
We zijn praktisch aan de splitsing van de twee hoofdlijnen. De benaming "Zandberg" spreekt voor zich. De 5119 op de verhoogde lijn (nog zonder bovenleiding) op 8 november 1983 met trein 3808 Brussel-Noord - Ieper.

Foto Thierri HEYLEN



Ηιερ ισ δυιδελιφκ ηετ ωερηοογδε τραφεχτ ιν ηετ (ωλακκε) λανδσχηαπ τε ηερκεννεν. Δε 5186 μετ εεν κορτε τρειν Κορτριφκ – Βρυσσελ οπ 20 φυλι 1983, οπνιευω οπ τεγενσποορ. Ηετ ααγκονδιγινγσβορδ ΣΤΑ(σεγεμ) γεεφτ γοεδ δε πλαατσ ωαν δε οπναμε ωεερ.

Foto Thierri HEYLEN



Om de ophoging te kunnen verwezenlijken werd de lijn op enkel spoor gebracht, Het verhoogde gedeelte is rechts te zien. De 5186 komt terug vanuit Kortrijk met bestemming Brussel-Noord.

Foto Thierri HEYLEN



De eigenlijke splitsing Zandberg op 11 augustus 1985. De 5177 neemt met een expotrein de lijn 75 richting Harelbeke en Gent-Sint-Pieters. Op de voorgrond de lijn 89. De lijn 75 tussen Gent en Kortrijk werd op 1 juni 1980 elektrisch ingereden, zes jaar vroeger dan de (directe) verbinding met Brussel, namelijk lijn 89

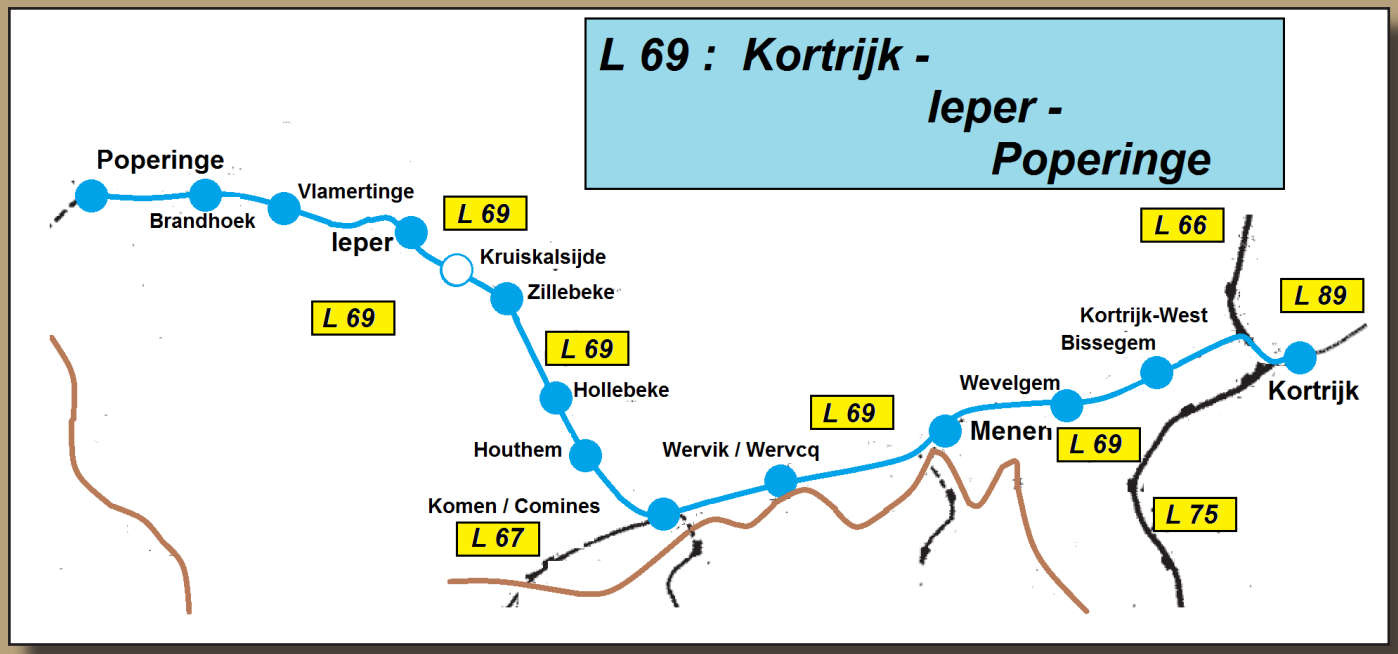
Foto Thierri HEYLEN



SKORTRIJK

Aangekomen in Kortrijk, maar nog niet het eindpunt: de 5153 rijdt op deze 17 februari 1985 nog verder naar Oostende. Tot de invoering van het IC/IR-plan in juni 1984 reden de treinen praktisch allemaal door naar Poperinge en later Ieper. Vanaf juni 1984 was dit Oostende geworden, zoals deze verbinding nog bestaat. Maar de elektrificatie raakte niet af en men moest nog gedurende twee jaar in dieseltractie rijden.

Foto Thierri HEYLEN



We beginnen de tocht in sterk winterse toestanden: op 2 januari 1979 ligt er in het station van Kortrijk een pak sneeuw, dit op het ogenblik dat de 5191 van front wisselt.

Foto Thierri HEYLEN

Al zeer snel na de levering van de locomotieven type 200 aan Kortrijk werden de rechtstreekse diensten vanuit (en naar) Brussel doorgetrokken tot in Ieper en later tot in Poperinge

Vooral in de piekuren was er een uitgebreid cliënteel aanwezig en een gedeelte was gericht op de hoofdstad. De dienst voorzag een uurdienst tot in Ieper; om de twee uur werd deze trein doorgetrokken tot in Poperinge. Waar in de daluren vooral de motorwagens reeks 40 en 43 gebruikt werden, zouden naargelang de inzetperiode vier à vijf door een loc reeks 51 gesleepte treinen vanuit Brussel doorgetrokken worden tot in de hoppestad. Twee bijkomende piekuurtreinen waren meestal beperkt tot Ieper.

De gewone IC-dienst met de reeks 51 hield op met ingang van de IC-IR-regeling van 1984. Er werd op dat ogenblik een uurdienst opgestart naar Brugge en verder Oostende. De piekuurtreinen - nu naar Poperinge - bleven nog een dienst van de 51-ers tot bij de elektrificatie van de lijn in mei 1987.





WEVELGEM

De stopplaats Wevelgem bracht – zeker tijdens het piekuur – heel wat reizigers op de been. Op 26 mei 1987 stopt de 5119 met trein 3912 Poperinge - Kortrijk - Brussel-Noord kort om de reizigers op te pikken.

Foto Thierri HEYLEN



WEVELGEM

We zijn vertrokken (of beter, we komen terug aan in Kortrijk). De 5136 wordt gebruikt voor het slepen van de trein 3816 Ieper - Brussel-Noord bij aankomst te Wevelgem op 14 mei 1984. Een maand later is de situatie volledig veranderd en vertrekken de treinen vanuit Oostende.

Foto Thierri HEYLEN



De 5101 met trein 9218 te Menen. Onze fotograaf heeft de laatste weken voor de invoering van het IC/IR-plan intens gebruikt om de treinen op lijn 69 in beeld te brengen

. Foto Thierri HEYLEN



MENEN

De twee piekuurtreinen na de invoering van het IC/IR-plan van juni 1984: de eerste - de 4900 die om 17.35 te Menen stopt - werd gesleept door de 5134, dit op 8 mei 1987

Foto Thierri HEYLEN



MENEN

Een uur later komt een analoge combinatie te Menen aan: de 4904 wordt gesleept door de 5101 en wacht op zijn vertreksein nu op spoor 3 van het station.

Foto Thierri HEYLEN



MENEN

De uitrit van het station van Menen met het oude seinhuis, enkele dagen voor de invoering van de nieuwe regeling. Op 11 mei 1984 zijn het nog steeds de reguliere IC-treinen Brussel - Kortrijk - Poperinge die hier het beeld vormen. De volledig groene samenstelling van de 3815 met de 5153 aan kop.

Foto Thierri HEYLEN



WERVIK

Vanaf nu volgen, we de grens - zowel de taalgrens als deze met Frankrijk - en komen aan in Wervik. De 5111 heeft de 3860 - Ieper - Brussel-Noord op sleep, dit bij een korte stop te Wervik op 22 juli 1980.

Foto Thierri HEYLEN



WERVIK

Op 30 mei 1987 kijken we in de andere richting: de 5109 verzekerde de piekuurtrein 4904 vanuit Brussel-Noord met bestemming Poperinge. De bovenleiding is hier praktisch volledig afgewerkt.

Foto Thierri HEYLEN



We volgen nog even verder de grens en stilaan komen we aan in Komen. De 5119 sleept een trein naar Poperinge.

Foto Pierre HERBIET



HOUTHEM

De lijn buigt nadien af naar West-Vlaanderen met talrijke kleine dorpen (en stopplaatsen) langs deze verbinding: Houthem is de eerste en tweede opnames - in beide richtingen. Met trein 3868, komende van Brussel en Kortrijk, is de bestemming op 26 april 1984 Ieper.

Foto Thierri HEYLEN



HOUTHEM

Een klein uurtje wachten en dezelfde samenstelling rijdt als 3815 naar Brussel-Noord

Foto Thierri HEYLEN



En dan komen we stilaan in het Heuvelland rond Ieper; het reliëf wordt geaccidenteerd. Op 25 mei 1987 rijdt de 5135 met de piekuurtrein 4900 Brussel-Noord - Poperinge door een vrij diepe insnijding in de buurt van Zillebeke.

Foto Thierri HEYLEN



IEPER

Aangekomen te Ieper op een koude, winterse 16 januari 1981. De locomotief heeft omgezet en de watertanks voor de treinverwarming worden bijgevuld.

Foto Pierre HERBIET



IEPER

Een aantal IC-diensten en alle piekuurtreinen reden nog verder naar Poperinge. Twee beelden van de 4904 Brussel-Noord - Poperinge, gesleept door de 5101 op 22 mei 1987 bij het binnenrijden van Ieper. Merk de lengte van deze trein op.

Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde trein bij de uitrit richting Poperinge

Foto Thierri HEYLEN



En opnieuw wordt een typisch landelijke streek doorkruist met een praktisch kaarsrechte lijn tussen Ieper en Poperinge. De 5128 - ter herinnering met de afwijkende smalle band - op 6 oktober 1985 op dit baanvak.

Foto Thierri HEYLEN



VLAMERTINGE

Enige iets grotere gemeente is Vlamertinge, met een mooi stationsgebouw daterend van kort na de Eerste Wereldoorlog. Twee foto's van de 5101 en de toen nog IC-verbinding (trein 3840) Brussel - Poperinge bij zijn korte stop in dit station op 30 april 1984.

Foto Thierri HEYLEN



Een gewijzigd standpunt biedt een duidelijk beeld over de toch werd grote lengte van de treinen op deze treinverbinding.

Foto Thierri HEYLEN



Laatste gehucht dat nog door de stoptreinen bediend werd, was Brandhoek, even voor Poperinge. De 5153 rijdt op 30 april 1984 met trein 3827 hier voorbij in een typisch West-Vlaams landschap met de grote lage boerderijen in deze streek.

Foto Thierri HEYLEN



POPERINGE

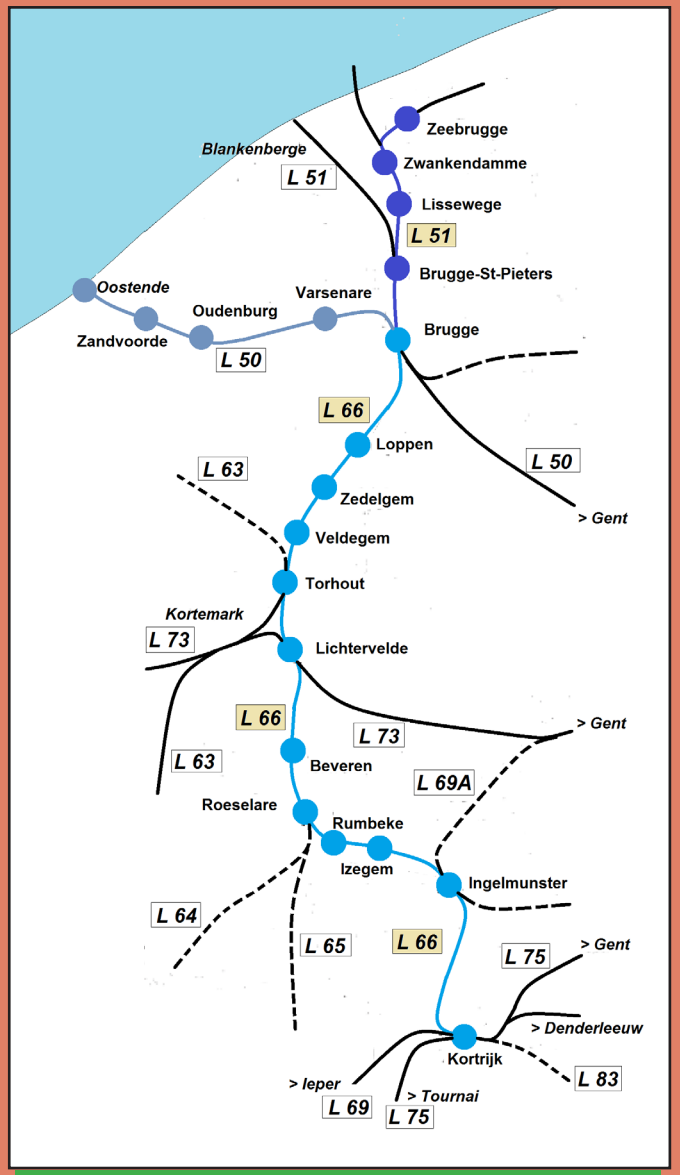
Aangekomen in Poperinge. Snel wordt de 5101 losgekoppeld van het rijtuigstel dat net de 3827 verzekerd heeft, dit op 30 april 1984, net voor het in voege treden van het IC/IR-plan. De locomotief zet om en is gereed om terug naar Brussel te sporen.

Foto Thierri HEYLEN



POPERINGE

De 5118 wordt op 18 mei 1987 gebruikt om zijn eigen ondergang op deze verbinding in te luiden. De machine sleept een werktrein voor de bovenleidingen in het station. Een week later, op 22 mei 1987, wordt de spanning ingeschakeld.*Foto Thierri HEYLEN*



Lijn 66

De lijn 66 werd voor de reeks 51 slechts interessant na de invoering van het IC/IR-plan in 1984. Op dat ogenblik reden de treinen vanuit Brussel niet meer door naar Ieper en Poperinge (behalve de piekuurdiensten), maar was er een uurdienst die Brussel en Kortrijk met Brugge en Oostende verbond.

Deze dienst bleef korte tijd bestaan tot bij de elektrificatie van de lijn op 20 mei 1986. Nadien waren er nog enkele treinen die nu vanuit Brugge naar Zeebrugge reden.

Het eerste gedeelte van Kortrijk kende geen stopplaatsen en was in een zeer rurale streek gelegen. De 5134 verzekerde op 1 september 1985 de trein 736 Oostende - Brugge - Brussel en werd op foto vastgehouden in de buurt van Heule.

Foto Thierri HEYLEN





Eerste grotere gemeente (en stopplaats voor de IC's) is Ingelmunster. Op 15 februari 1986 komt de 5134 met trein 2737 vanuit Oostende te Ingelmunster aan, bestemming Brussel-Noord

Foto Thierri HEYLEN

INGELMUNSTER

Twee beelden van deze treinen bij het verlaten van het station: de 5101 (rechts - trein 734) en de 5101 (onder trein 733). Beide foto's zijn genomen op 18 november 1985. Op dat ogenblik werd het sporenplan in het station al vereenvoudigd; van de bovenleiding is nog niets op te merken.

Foto Thierri HEYLEN







Een van de weinige, overgebleven groene 51-ers verlaat met trein 717 het station van Ingelmunster richting Brugge en Oostende.

Foto Thierri HEYLEN



INGELMUNSTER

Een laatste opname - juist voor het stationsgebouw van Ingelmunster: op zondag 23 februari 1986 wordt trein 2737 - Oostende - Kortrijk door de geelneus 5109 gesleept.

Foto Thierri HEYLEN



En dan zijn we weer wat verderop richting Brugge in een typisch West-Vlaams vlak winterlandschap: de 5101 heeft weer weekenddienst. De IC-treinen waren tijdens de weekends beperkt tussen Brussel en Kortrijk enerzijds en tussen Kortrijk en Oostende anderzijds. Zo ook de 2735, in beeld gebracht op 15 februari 1986 in dit weidse landschap

Foto Thierri HEYLEN



ROESELARE

We gaan wat verder en komen in de tweede grotere gemeente: Roeselare. In tegenstelling tot de vorige foto's waren de werken voor de elektrificatie hier praktisch afgerond: de lijn was opgehoogd, er was een nieuw station met grote luifel aanwezig en ook de bovenleiding was gemonteerd. De 5136 op 18 mei 1986 in dit station.

Foto Thierri HEYLEN



ROESELARE

Enkele dagen later - op 26 mei 1986 - kort na de indienststelling van de elektrische tractie: De 5174 verzekerde een piekuurtrein Schaarbeek - Kortrijk - Roeselare - bestaande uit K1-rijtuigen - en is net in zijn eindpunt aangekomen

Foto Thierri HEYLEN



En we gaan terug in de tijd, naar 14 november 1985. De 5119 sleepte de IC-trein 739 Oostende - Kortrijk - Brussel-Noord, hier gefotografeerd bij het binnenkomen te Lichtervelde.

Foto Thierri HEYLEN



Wat verder, bijna in het station Lichtervelde: de 5139 verzekerde op dezelfde 14 november 1985 de IC 737 Oostende - Brussel-Noord.

Foto Thierri HEYLEN



LOPPEM

Zelfs in het vlakke West-Vlaamse landschap kan men overzichtsfoto's maken, maar wel vanaf een kunstmatige helling. De 5109 rijdt door het winterse landschap op 27 januari 1985, hier in de buurt van Loppem. Op te merken valt dat deze IC's met vier à vijf rijtuigen beduidend minder lang zijn dan deze van voor de IC/IR-regeling naar Ieper.

Foto Thierri HEYLEN



Om de vorige bewering tegen te spreken: een zondagse IC 734 - die beperkt was tussen Kortrijk en Oostende wordt op 18 mei 1986 gesleept door de 5124 in de buurt van Zedelgem.

Foto Thierri HEYLEN



VARSENARE

Ondertussen is de IC Brugge voorbij en rijdt hij volle vaart op lijn 50: hier de nog groene 5111 met trein 734 vanuit Oostende naar Brugge en dan via Kortrijk naar Brussel, bij doortocht te Varsenare op 4 juni 1985.

Foto Thierri HEYLEN



OUDENBURG

De moderniseringswerken tussen Brugge en Oostende zijn in volle omvang bezig. Op verschillende plaatsen wordt de lijn opgehoogd, zoals hier te Oudenburg. De 5133 verzekert met de 734 een weekenddienst tot in Kortrijk en rijdt voorbij een gedeeltelijk gemoderniseerde stopplaats op 28 mei 1986. In 1993 wordt deze stopplaats definitief gesloten.

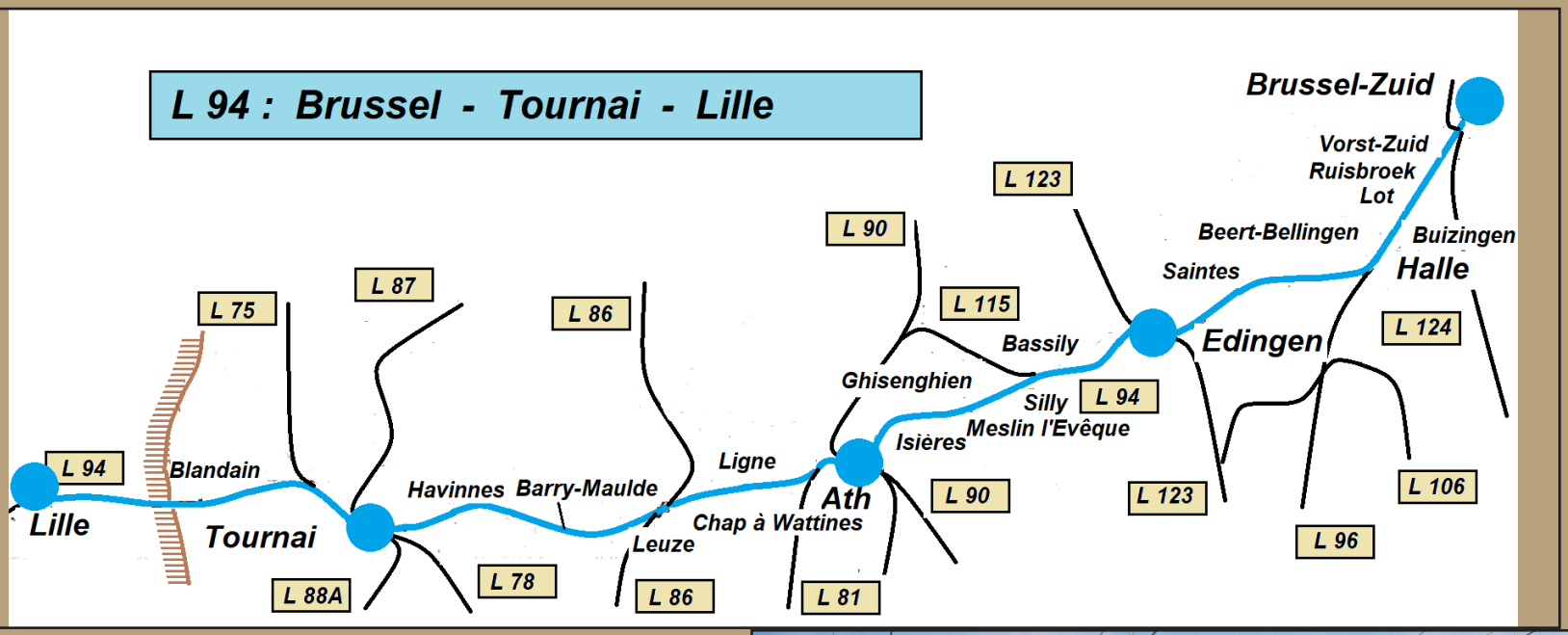
Foto Thierri HEYLEN



OOSTENDE

Eindpunt (o hier beter startpunt: locomotief 5142 met prototypeschildering staat op 12 september 1984 te Oostende klaar om zijn lange trip naar Brussel via Kortrijk aan te vangen.

Foto Thierri HEYLEN



Lijn 94



Niet alleen reizigerstreinen namen deze verbinding. Ook goederentreinen, vooral richting Mons en Quévy, gebruikten deze verbinding tot in Halle. Hier de .5138, veel later op 9 oktober 2000 te Lot.

Foto Thierri HEYLEN



En de laatste van de belangrijke oorspronkelijke verbindingen (waarvan we voldoende foto's konden terugvinden): de lijn 94 naar Tournai en verder Lille. We starten in de stelplaats Schaarbeek, toen nog met de bezandingsinstallatie voor de locomotieven, met de 5143 op 15 november 1977.

Foto Pierre HERBIET



Na de stations van Brussel belanden we op de lijn 96 tot in Halle: 5145 rijdt voorbij de gasreservoirs van het stadsgas te Vorst-Zuid met de IC-trein naar Tournai.

Foto Pierre HERBIET



Niet alle treinen op deze verbinding hadden Tournai als bestemming. Er reden ook diverse piekuurtreinen, zoals de 1965 met bestemming Geraardsbergen via Edingen, in beeld gebracht in de buurt van Ruisbroek op 12 maart 1986.

Foto Thierri HEYLEN



Wat verder op de lijn maar nog steeds in de buurt van Buizingen, hier op de hoofdlijn: de 5123 rijdt met een IC-trein (nog met K1- rijtuigen) richting Tournai.

Foto Pierre HERBIET,



BUIZINGEN

Voor de uitbreiding tot vier sporen en modernisering van de stopplaatsen tussen Brussel en Halle: de 5141b stopt op 26 februari 1980 te Buizingen, nog steeds uitgerust met lage perrons.

Foto Thierri HEYLEN



SAINTES

Nog steeds op dit baanvak tussen Halle en Edingen, maar een paar maanden vroeger: de 5130 op 13 mei 1982. In de stopplaats Saintes, die in volle vaart gepasseerd wordt, is er een ontmoeting met de 4603 van de stelplaats Ath, die een stoptrein Halle - Ath verzekerde. Twee jaar later – op 3 juni 1984 – zijn bijna alle stopplaatsen ten dode opgeschreven.

Foto Thierri HEYLEN



Vanaf Halle hebben we de grootstad Brussel achter ons gelaten en komen we een typische rurale streek met kleine dorpskernen. Twee jaar na de vorige foto op 12 juni 1984 is bovenleiding hier praktisch volledig afgewerkt.

.

Foto Thierri HEYLEN



SAINTES

Opnieuw in de stopplaats Saintes, maar nu met bovenleiding: op 13 juni 1986 is deze al bijna een maand onder spanning en rijden de IC-treinen naar Tournai grotendeels elektrisch. Maar er is nog een tweede dienst, namelijk deze naar Geraardsbergen via Ath. De 5128 verzekerde de 4865 met een extreem lang rijtuigstel type M2, deze trein.

Foto Thierri HEYLEN



BIERGHES

Volgende (ex-)stopplaats - maar niet voor onze 51-ers: Bierghes: Op 15 juni 1986 rijdt de doorgaande trein Brussel - Lille nog steeds in dieseltractie: hier met de 5122 als sleeplocomotief..

Foto Thierri HEYLEN



BIERGHES

Te Bierghes heeft men niet lang gewacht om de perrons te verwijderen: dit gebeurde bij de elektrificatie en het aanpassen van de scherpe bocht. De 5106 rijdt op 15 juni 1986 het stationsgebouw van deze stopplaats voorbij.

Foto Thierri HEYLEN



ENGHIEN / EDINGEN

En dan komen we in de eerste grotere gemeente: Edingen. Op 19 september 1985 rijdt de 5123 het station binnen. Van de bovenleiding, die een half jaar later in dienst moet komen, is er nog geen spoor te bekennen.

Foto Thierri HEYLEN



Edingen was geliefd bij de spoorwegfotografen omwille van de mooie kandelaarseinen aan de beide vertakkingen. In juli 1982 rijdt de 5130 een dergelijk sein met drie armen voorbij.

Foto Thierri HEYLEN



BASSILLY

Het oude station van Bassilly, met de enorme treurwilg, was voor veel fotografen een fotogenieke plaats en het bracht – zelfs nog in de tachtiger jaren – de oude spoorwegsfeer terug. In juli 1982 was er bovendien nog geen "bezoedeling" door de nakende elektrificatie en dat gaf dit beeld van de 5107 in de krappe bocht. Door het recht-trekken van de lijn vanuit Marq zou het geheel volledig verdwijnen.

Foto Thierri HEYLEN



BASSILLY

Bassilly vanuit een ander fotostandpunt op 24 juli 1985. De stopplaats zou nog een jaar in dienst blijven, maar de IC's Schaarbeek - Tournai - hier met de 5105 rijden er zonder halte voorbij.

Foto Thierri HEYLEN



Enkele kilometers verderop de "oude" lijn (zie verder). Dezelfde kleine gemeente Silly (Zullik in het Nederlands). Overal was er nog industriële bedrijvigheid in praktisch elk dorp, zoals hier het grote magazijn. De 5107 rijdt op 17 juli 1984 voorbij en komt dadelijk aan de stopplaats.

Foto Thierri HEYLEN



SILLY

Enkele minuten vroeger en in de andere richting komt de 5126 met een enorme sliert M2-rijtuigen voorbij de stop-plaats van Silly, met de grote landbouwbedrijven kenmerkend voor deze streek. De samenstelling van de trein was nodig in deze periode, zeker op het eerste gedeelte tussen Brussel en Edingen en zelfs verder tot in Ath.

Foto Thierri HEYLEN



En dan komen we aan de grote veranderingen die plaatsvonden op de lijn, op het baanvak tussen Marq en Ath. In de jaren tachtig werd de eerste hogesnelheidslijn aangelegd tussen Brussel en Frankrijk en deze volgde de autosnelweg. Daar de terreinen toch voorzien waren, besliste men om het bochtige traject her aan te leggen. De beslissing was trouwens gevallen om alle (kleinere) stopplaatsen te sluiten (het beruchte IC/IR-plan van juni 1984). Men zou het nieuwe baanvak parallel met de hogesnelheidslijn aanleggen, met nog één stopplaats: Silly, gelegen ver van de bewoonde wereld. Op 12 september 1985 neemt de 5141 nog de oude lijn in de buurt van Marcq; op de voorgrond is de nieuwe verbinding zichtbaar.

Foto Thierri HEYLEN



Enkele maande later is de nieuwe verbinding aangesloten en neemt de 5104 met een IC- trein Schaarbeek - Tournai al deze verbinding. Op de oude lijn een werktrein met de 6028.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage



De 5103 op het nieuw aangelegde baanvak, maar nu met de bovenleiding in augustus 1989: op dat ogenblik reden enkel de piekuurtreinen naar Geraardsbergen nog in dieseltractie.

Foto Thierri HEYLEN



SILLY (NIEUW)

De enige stopplaats op het nieuwe traject: Silly. Deze stopplaats is enkel bediend voor de pendelaars uit de buurt en hiervoor werd een grote parking voorzien. De stopplaats bevindt zich op kilometers van de dorpskernen. De 5110 op 1 oktober 1985 met een piekuurtrein naar Geraardsbergen. Van de werken aan de hogesnelheidslijn 1 is er nog geen spoor te herkennen.

Foto Thierri HEYLEN



Het andere uiterste van de nieuwe verbinding en de aansluiting op de oude lijn. Dit gebeurde juist voor de inrit van het station van Ath. De 5131 rijdt op 2 oktober 1985 de IC 2315 Schaarbeek - Tournai

Foto Thierri HEYLEN



Terug op het oude baanvak met tal van stopplaatsen en pittoreske stations: op 24 juli 1985 rijdt de 5131 met trein 4505 - Schaarbeek - Moeskroen - door het mooie landschap in de buurt van het kleine dorpje Hellebecq.

Foto Thierri HEYLEN



GHISLENGHIEN

En dan komen we in Ghislenghien, tot in 2021 het eindpunt van de (industriële) verbinding. De 5144 rijdt op 13 juli 1984 voorbij de goederenloods en even verder het stationsgebouw met een (korte) IC met bestemming Tournai.

Foto Thierri HEYLEN



GHISLENGHIEN

Van de andere zijde gefotografeerd met het typische stationsgebouw met zijn trapgevels en de wachtzaal en seinpost aan de andere zijde. De 5112 rijdt hier de IC Tournai - Schaarbeek.

Foto Pierre HERBIET



MESLIN L'EVEQUE

Voorlaatste halte voor we the Ath aankomen: Meslin l'Eveque met de doorrit van de 5110 op 16 juli 1985 met bestemming Moeskroen.

Foto Thierri HEYLEN



ISIERES

Weer één van de kleine dorpskernen naast deze verbinding: Isières met een trein met de toen nog groene 5114 richting Geraardsbergen in juli 1980.

Foto Thierri HEYLEN



ATH

En dan het voornaamste station op de verbinding: Ath. Als kruising van lijn 94 met de verbinding naar Geraardsbergen en Jurbise/Mons bracht het een groot aantal reizigers met zich mee. Op 27 juni 1984 verzekerde de 5113 de trein 2335 Schaarbeek - Tournai en wachtte de aansluiting af. Ook nu zal men zich moeten haasten om de lijn twee jaar later elektrisch te kunnen inrijden.

Foto Thierri HEYLEN



ATH

Enkele jaren eerder op 4 juni 1986 rijdt een volledig groene combinatie het station van Ath binnen, dit met bestemming Schaarbeek.

Foto Julien CASIER



We vervolgen de inzet te Ath in gure, winterse omstandigheden, dit op 7 januari 1985. De 5113 rijdt in de krappe bocht bij de uitrit richting Brussel een IC trein Tournai - Schaarbeek

Foto Thierri HEYLEN



Ath

Beter weer voor onze fotograaf aan de andere uitrit van het station, richting Tournai. En spitsuur met alle perronsporen bezet. De 5107 met de 5113 in opzending vertrekt in juni 1992 richting Leuze en Tournai

Foto Thierri HEYLEN



En dan komen we weer in een zeer landelijke streek met kleine dorpskernen. Dit trouwens allemaal hun stopplaats verlaten in juni 1984. Op 1 september 1985 rijdt de 5114 met een volledig groen rijtuigstel type M2 de trein 2311 Schaarbeek - Tournai.

Foto Thierri HEYLEN



Men ziet hier duidelijk dat de streek volledig afhankelijk is van de landbouw en de daarmee gepaard gaande industrie. Grote oppervlakten met akkers en hier en daar een boerderij. De 512§ komt op kruissnelheid op het baanvak tussen Ath en Lanquesaint. Op 10 september 1985 verzekerde ze de trein 4501 Schaarbeek - Moeskroen.

Foto Thierri HEYLEN



Nog twee landschapsopnames in de streek, steeds in de buurt van Lanquesaint, de 5103 met een trein naar Tournai op 17 augustus 1985.

Foto Thierri HEYLEN



5143 op 10 september 1985 in volle natuur.

Foto Thierri HEYLEN



LANQUESAINT

En dan in de eigenlijke stopplaats, men ziet hier duidelijk de (beperkte) omvang van de dorpskern en de reden van de sluiting in juni 1984. De 5123 op 15 augustus 1983.

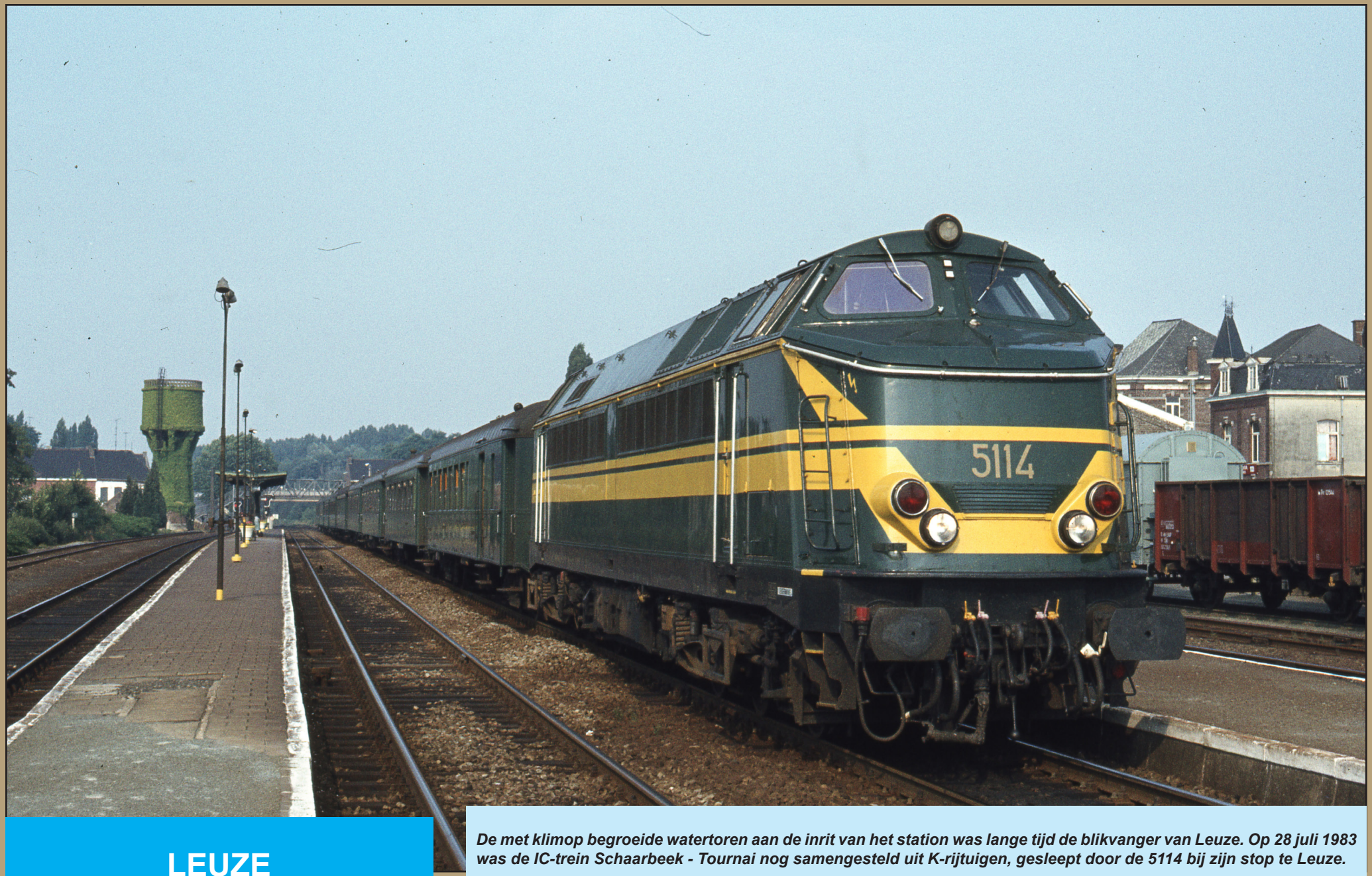
Foto Pierre HERBIET



CHAPELLE A WATTINES

Chapelle à Wattines, één van de typische namen van één van de dorpjes (en ook tot in juni 1984 stopplaats). De 5143 heeft in mei 1982 daar geen oog voor en zet zijn rit naar Tournai onverstoord verder, met nog één halte: Leuze, enkele kilometers verder.

Foto Thierri HEYLEN



LEUZE

De met klimop begroeide watertoren aan de inrit van het station was lange tijd de blikvanger van Leuze. Op 28 juli 1983 was de IC-trein Schaarbeek - Tournai nog samengesteld uit K-rijtuigen, gesleept door de 5114 bij zijn stop te Leuze.

Foto Pierre HERBIET



LEUZE

Twee jaar later en in de andere richting gefotografeerd: de watertoren, maar ook de metalen passerelle zijn de ingrediënten voor een geslaagde foto. Op 4 juli 1985 verzekert de groene 5108 de IC 2330 Tournai - Schaarbeek.

Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde dag - 4 juli 1985 - werd de 5102 bij het binnenrijden van Leuze in beeld vastgehouden, dit als IC 2310 Schaarbeek - Tournai.

Foto Thierri HEYLEN



Een beeld van de zijlijn 86, komende van Ronse: zoals te zien waren de goederentreinen - meestal komende vanuit de Gentse haven - nog ruim voorhanden. De 5106 had de taak om deze naar Tournai te brengen, dit op 23 april 1987 in de scherpe bocht juist voor de aansluiting op de lijn 94.

Foto Thierri HEYLEN



Bijna aangekomen te Tournai rijdt de 5105 (op tegenspoor) voorbij het piepkleine gehucht Rummillies (tussen Havinnes en Tournai) met de trein 2332 Tournai - Schaarbeek op 22 oktober 1985.

Foto Thierri HEYLEN



De 5116 op 24 juli 1985 in de buurt van Leuze.

Foto Thierri HEYLEN



Bijna aangekomen te Tournai, de 5103 rijdt op 24 oktober 1985 voorbij de kerk van het kleine gehucht Beclers.

Foto Thierri HEYLEN



TOURNAI

Eindpunt voor de meeste treinen en onderhoudswerkplaats: de 5114 komt vanuit de werkplaats (helemaal achteraan op de foto en gaat zijn trein in het station oppikken, dit op 17 augustus 1987.

Foto Thierri HEYLEN



TOURNAI

Dagelijks beeld in de jaren tachtig (tot op heden weliswaar met andere samenstellingen). Op spoor 1 wacht de IC richting Brussel (en Schaarbeek) met de 5141 op zijn vertreksein. Op spoor 2 is de IC vanuit Moeskroen aangekomen en zal zijn lange rit naar Liège (via Mons, Charleroi en Namur) dadelijk aanvatten, dit op 3 juli 1983.

Foto Pierre HERBIET,



Rangering van (opnieuw) de 5144 te Tournai onder een mooie regenboog op 24 maart 1983.

Foto Pierre HERBIET,



FROTENNES

Te Froyennes takt de lijn 94 (van en naar Lille) af van de verbinding 75A naar Moeskroen. De 5144 rijdt even voor deze vertakking de trein Lille - Schaarbeek op 20 juli 1983

Foto Pierre HERBIET,



BLANDAIN

Ongeveer de helft van de treinen reed verder dan Tournai, meestal naar Lille, sommige naar Moeskroen. De 5143 komt in augustus 1981 terug vanuit Frankrijk en passeert de grensplaats Blandain.

Foto Thierri HEYLEN



HELLEMES

Aangekomen in Frankrijk, in de voorstad van Lille: Hellemes. Hier zijn de onderhoudswerkplaatsen van de SNCF (en voorheen de Nord Français) gevestigd. De 5105 rijdt de 767 Schaarbeek-Lille op 24 mei 1987

Foto Thierri HEYLEN



Lille

Het kopstation van Lille werd vanuit twee richtingen vanuit België bereikt: eerst de treinen Brussel - Tournai - Lille, met de 5144 die op 20 juli 1983 wacht op zijn terugrit. Dit werd voorheen gedaan met de stoomlocomotieven type 1, nadien uitsluitend met het type 200/reeks 51. De tweede verbinding kwam vanuit Antwerpen via Gent en Kortrijk. Na de stomers type 7 nam het type 201/reeks 59 deze dienst voor zijn rekening. Omdat beide twee-uur-diensten waren, kwamen ze elkaar - behalve tijdens de piekuren - nooit tegen; hun tijden waren onderling een uur verschoven.

Foto Pierre HERBIET,



Klassiek beeld van de reeks 51 te Lille: de 5186 staat vertrekkensklaar op 17 juli 1988.

Foto Pierre HERBIET,



Laatste beeld vanuit de Noord-Franse stad: de 5114 (opnieuw) naast de BB 16.504 op 19 mei 1987. Deze Franse elektrische locomotieven verzekerden het ganse TER-verkeer in de wijde omtrek van Lille, met de klassieke Inox-trekduwstellen.

Foto Michel HANSSENS

Inzet te Charleroi

In tegenstelling tot de andere stelplaatsen - die hiervoor beschreven werden - had men te Charleroi geen echt inzetprogramma. De overige stelplaatsen verzekerden 80% van hun diensten op de verbindingen naar Kortrijk en Tournai; de rest werd ingevuld met enkele lokale diensten.

Charleroi zette zijn locomotieven type 200 in, zowel in de reizigersdienst, maar vooral voor goederentreinen.

Enige stamlijn was deze lijn 132 naar Walcourt en verder Mariembourg. Hier waren ze gedurende lange tijd alleenheerser, nadat ze de oude motorwagens verdrongen.

Verder werden - vanuit Tournai - ook enkele semidirecte treinen verzekerd naar Brussel

De goederendienst was omvangrijker: de voornaamste inzet werd opgetekend voor treinen met ijzererts en in mindere mate steenkool van en naar de Gentse haven. Deze treinen worden verder uitvoerig belicht. Deze dienst werd uitgevoerd met de locomotieven van Merelbeke: eerst het type 201 (> latere reeks 59) en nadien met de reeks 51 van Merelbeke.

Maar verder waren er talloze doorgaande, maar ook lokale diensten in de omgeving van Charleroi. Ook deze komen op de volgende bladzijden tpt hun recht.



De 5103 van de stelplaats Monceau met een reizigerstrein te Lanquesaint (lijn 94) op 17 augustus 1985

Foto Thierri HEYLEN

De lijn 132 : ... een vreemde geschiedenis

Te dood opgeschreven .... maar verrezen onder een andere vorm .

Gedurende vele jaren was de verbinding tussen Charleroi-Sud en Walcourt en verder Mariembourg een verbinding die met de geringste financiële middelen in dienst gehouden werd: ze werd bereden door de oudste, aftandse motorwagens van het type 620 en de lijn had geen lang leven meer beschoren.

Er was immers een gigantisch Waals project om een kunstmatig meer aan te leggen om zo de elektriciteitsvoorziening veilig te stellen en tevens een toeristisch project op te starten rond de vijvers van de rivier de “l’Heure”. Maar hierdoor zou een groot gedeelte van de verbinding onder water komen te staan en dus de door de NMBS geplande exit betekenen.

Maar de plaatselijke bevolking dacht er anders over; ze wilden het behoud van de lijn en tekenden zelf - voor de NMBS - een plan uit voor een “nieuwe” verbinding. Door een aantal geschrapte verbindingen - waarvan de sporen nog aanwezig waren - met enkele korte verbindingsbaanvakken te verbinden, kon een nieuwe lijn tot stand gebracht worden. De financiële middelen moesten dan maar in het “grote” project bij ingeschreven worden.

En zoals zo dikwijls lukte dit en moest de NMBS van zijn sluitingsplannen afzien, dit ondanks het feit dat ze bij hoog en laag bleven zeggen dat een uitbating onrendabel zou zijn.

Omstreeks 1968 begonnen de werken voor de nieuwe verbinding en deze schoten goed op. Er waren immers geen echte problemen op het traject. Een ander probleem was echter het rollend materieel. Men had gegokt dat de lijn zou uitsterven met de motorwagens (of omgekeerd) en nu moest men ineens zorgen voor nieuw tractiematerieel. Maar men had de lijn zo sterk vereenvoudigd dat gesleepte treinen (en het omzetten) in het eindstation onmogelijk werd.



Inhuldiging van de “nieuwe” lijn met de 200.035 van de stelplaats Charleroi op 1 september 1970.

En nu kwam het toeval een handje bijsteken. De testen met de eerste trek-duwstellen met M1-rijtuigen tussen Pepinster en Spa verliepen positief en de beslissing om een groter aantal rijtuigen om te bouwen viel snel. En deze “moderne” tractievorm

ze met ouderwetse rijtuigen zou ook hier gebruikt worden en voorgesteld worden als een ultieme modernisering. Maar met welke locomotieven? Officieel was het type 200 veel te zwaar en te duur voor een dergelijke treindienst, maar men had niets anders

Deze logge combinatie kwam al in dienst voordat de lijn omgelegd werd en bediende dus nog voor korte tijd de stations op de oude verbinding. Nadien zou de nieuwe lijn bereden worden en gedurende geruime tijd vonden de locomotieven type 200 - recent omgedoopt tot reeks 51 - hier een inzetgebied. Ze werden vanuit Walcourt gebruikt met bestuurders van deze kleine voerderspost.





Boven: de 5170 op de nieuwe verbinding in de buurt van Saint-Lambert op 8 september 1971

Links oud en nieuw: een type 200 nog op de oude lijn in de loop van 1969, dit in de buurt van Senzeilles. Rechts het tracé van de nieuwe verbinding.

Foto’s Bruno DEDONCKER





Driemaal een type 200 op de oude lijn in (en in de buurt van) het station van Cerfontaine op de laatste dag van de dienst op 10 augustus 1970.

Foto's MEEUWIG, verzameling Tramania





De treinen op de verbinding naar Mariembourg werden afgesteld te Châtelineau-Chatelet en reden leeg tussen Charleroi-Sud en de afstelplaats. Op de foto een trein naar Mariembourg bij doorrit te Couillet in juni 1979

Foto Julien CASIER



Charleroi-SUD

Het eigenlijke startpunt van de verbinding: Charleroi-Sud. Op 16 juni 1981 staat de 5121 klaar, maar in plaats van een duwcombinatie wordt de trein – bestaande uit M1-rijtuigen – nu gesleept.

Foto Danny MOENS



BOMEREE

De 5148 maakt dadelijk een stop te Bomerée in mei 1982, onder

Foto Thierri HEYLEN



HAM-SUR-HEURE

De verbinding is een opeenvolging van kleinere gemeentes. Ham-Sur-Heure, waar de 5175 - met trein 6561 Mariembourg - Charleroi - op 23 augustus 1983 eventjes stopte, is één van de grotere entiteiten. De trein is nu samengesteld met de modernere M2-rijtuigen, toen zij hun intrede deden

Foto Thierri HEYLEN





COURT-SUR-HEURE

Op 12 juni 1983 verzekerde de 5135 een trein naar Mariembourg en werd gefotografeerd bij zijn vertrek in de stop-plaats Cour-sur)Heure

Foto Thierri HEYLEN



BERZEE

De volgende stopplaats - Berzée - is goed te herkennen door de lange passarel over alle sporen. Op 12 augustus 1983 is de 5135 de trekkracht voor trein 6520 naar Mariembourg, bestaande uit de klassieke M1-rijtuigen

Foto Thierri HEYLEN.



WALCOURT

Verschillende treinen hadden Walcourt als eindpunt. Alle treinen werden trouwens verzekerd door bestuurders van deze inzetplaats. Op 19 september 1983 staat hier afgesteld, wachtend op een volgende taak.

Foto Thierri HEYLEN



YVES-GOMEZEE

Vanaf Walcourt was (en is) deze verbinding enkelsporig. Op 29 september 1978 komt de 5180 aan in de stopplaats Yves-Gomezée met bestemming Charleroi.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



PHILIPPEVILLE

Weer een station verder: het kruisingsstation Philippeville met opnieuw de 5180 op 14 juni 1984 richting Mariembourg

Foto Thierri HEYLEN



NEUVILLE

De 5104 duwt op 17 mei 1982 zijn trein, bestaande uit M1-rijtuigen voor zich uit te Neuville, richting Charleroi.

Foto Thierri HEYLEN



MARIEMBOURG

De 5149 maakt op 6 juni 1982 kop ter Mariembourg voor één van de laatste treinen richting Charleroi

Foto Thierri HEYLEN

De eerste opdracht : het ertsvervoer

Door de aankomst van het type 200 kon dit rendabeler uitgevoerd worden dan met de stoomtractie .

Te Monceau was bij de levering voorzien dat in eerste instantie het ertsverkeer vanuit de beide havens - Antwerpen en vooral Gent - door de nieuwe diesels zou worden verzorgd. Voor het ertsverkeer vanuit Antwerpen – meer bepaald de bundel Stocatra – was elektrische tractie met de locomotieven type 101 voorzien, dit tot in het vormingsstation van Monceau.

Maar het erts kwam meer en meer aan in de nieuwe installatie in het Sifferdok te Gent. En hier was de afvoer problematischer bij gebrek aan een doorgaande elektrificatie. Het verkeer werd vooral uitgevoerd door de stoomlocomotieven type 29 van Monceau en Merelbeke in dubbele tractie en in mindere mate door de diesels type 201 van Haine-Saint-Pierre, dit naar het industriegebied rond La Louvière

Dus al dadelijk na de levering werden twee treinparen in de eerste reeks opgenomen. De machines van Monceau gingen deze ertstreinen ophalen te Denderleeuw; het gedeelte tussen Gent en Denderleeuw werd door de machines van Merelbeke verzekerd.

Gedurende de volgende jaren werd de dienst uitgebreid en werden de vijf bestaande treinparen op deze relatie verdieseld. Dit transport bleef in het takenpakket van de 51-ers tot bij de sluiting van verschillende hoogovens rondom Charleroi

Vanaf de jaren tachtig werd ook de locomotiefwissel te Denderleeuw achterwege gelaten en de 51'ers van de beide stelplaatsen verzekerden de trein over de ganse afstand. De bestemmingen te Charleroi waren trouwens Monceau en Châtelineau. De treinen werden zowel met enkele tractie als (in mindere mate) in treinschakeling



Een mooi beeld vanop de hoge brug te Rognon op een ertstrein, gesleept door de 5141 en een collega op 26 mei 1987

Foto Christian DOSOGNE



Driemaal start- en eindpunt van de ertstreinen: het Gentse Sifferdokk. De 5105 van de stelplaats Monceau is op 18 januari 1984 aangekomen op de laadkaai met zijn lege trein en zal kop maken en met een geladen trein terugkeren naar Monceau

.Foto Danny MOENS



De 5148 op 25 mei 1987 even afgesteld onder één van de laadinstallaties van het Sifferdok.

Foto Danny MOENS



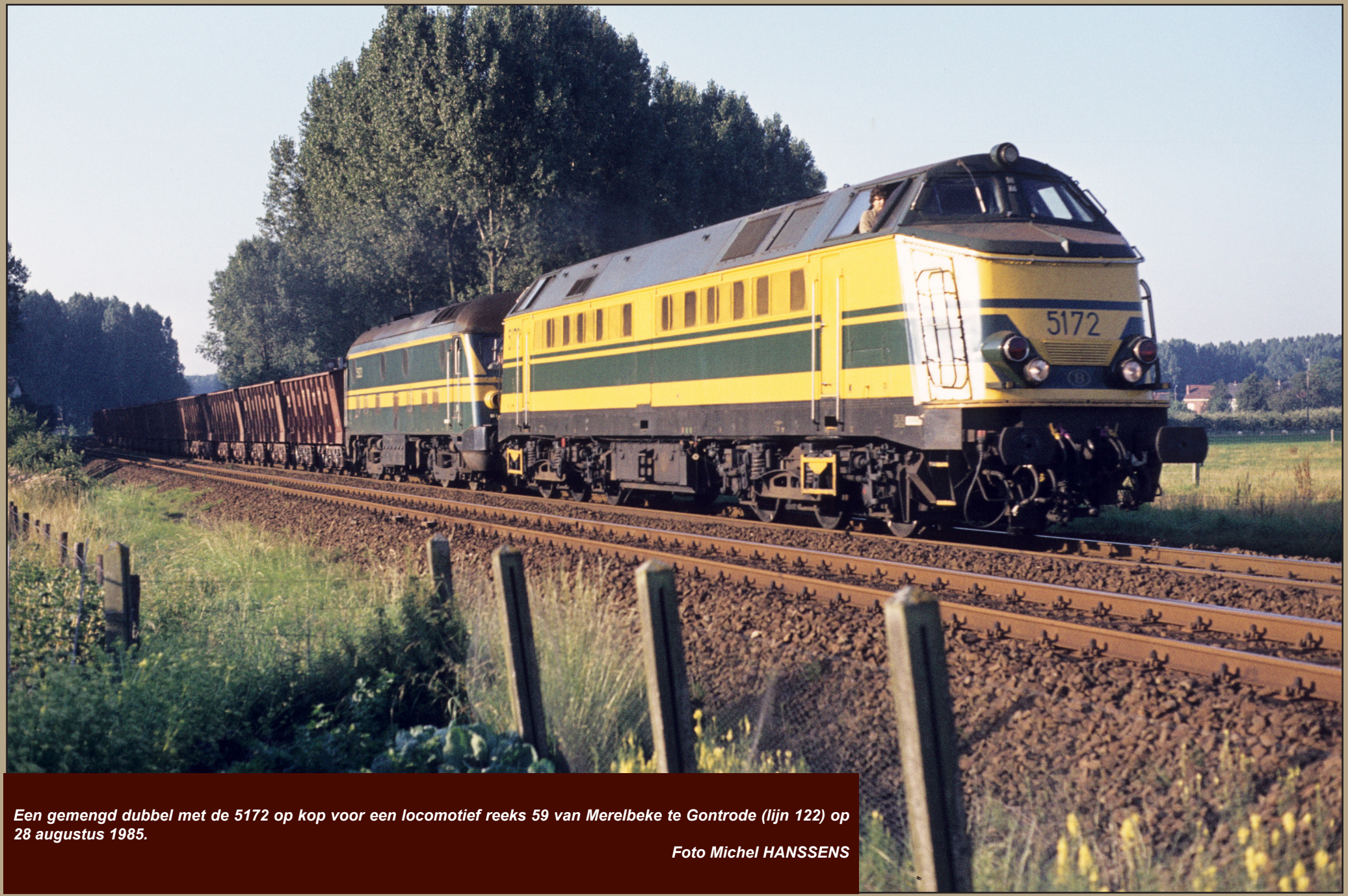
De 5175 op zijn eindpunt - het Gentse Sifferdok. De machine gaat op de kaai een geladen ertstrein afhalen op 17 februari 1983

Foto Pierre HERBIET



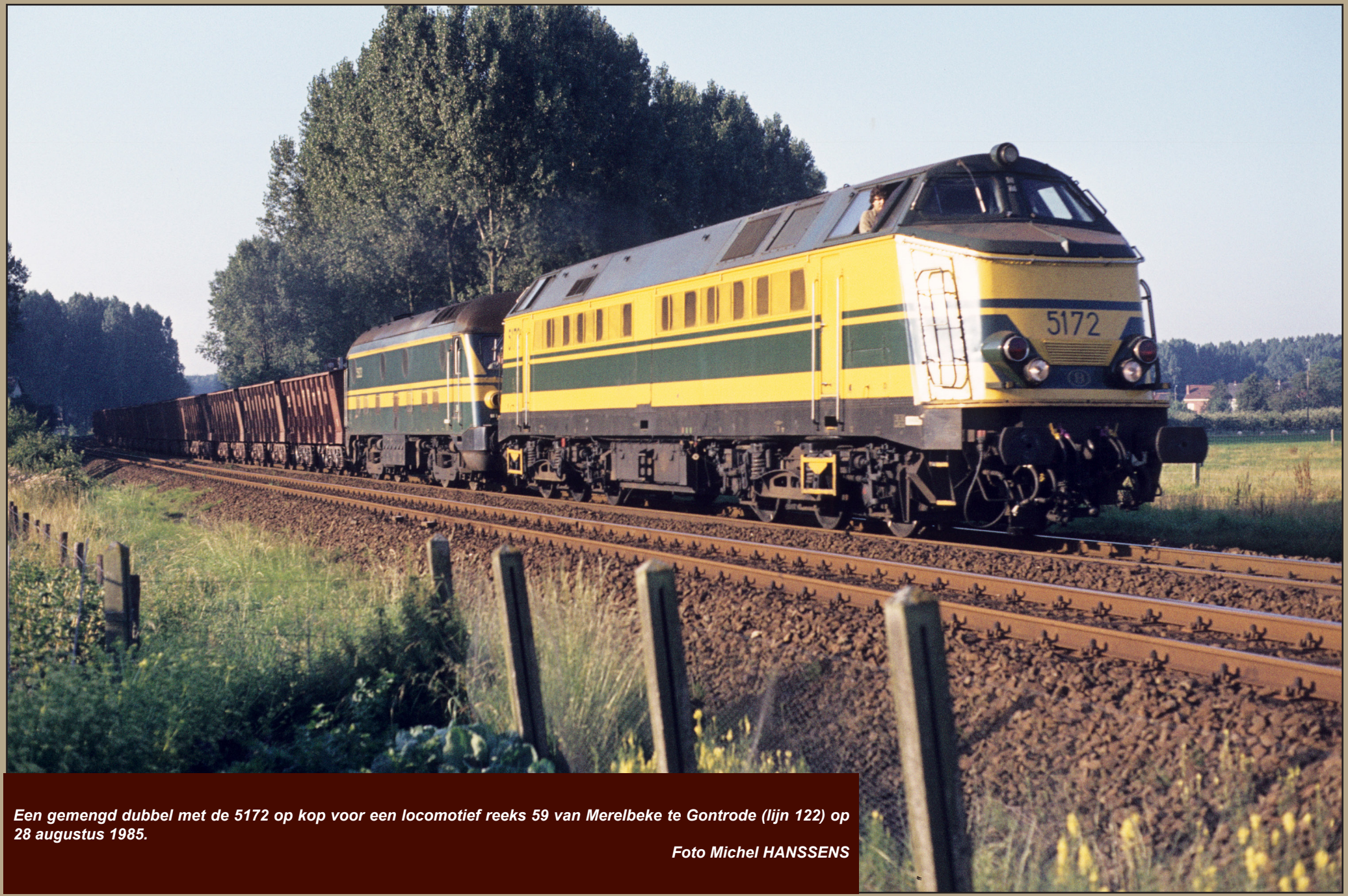
De doort ocht van een ertstrein te La Chaussée in de tachtiger jaren.

Foto Eli AMEEL



Een gemengd dubbel met de 5172 op kop voor een locomotief reeks 59 van Merelbeke te Gontrode (lijn 122) op 28 augustus 1985.

Foto Michel HANSSENS



Een gemengd dubbel met de 5172 op kop voor een locomotief reeks 59 van Merelbeke te Gontrode (lijn 122) op 28 augustus 1985.

Foto Michel HANSSENS



De dubbele tractie met de 5117 op kop bij de doortocht te Melle op 8 november 1983

Foto Thierri HEYLEN



De lijnen 122 en 123 waren de reden dat de dieseltractie hier zolang standhield: de 5150 met een tweede 51-er te Balegem-Dorp op 23 november 1983

Foto Thierri HEYLEN



Ook vanuit Antwerpen werden sporadisch (geladen) ertstreinen afgevoerd richting Monceau. Dit gebeurde ook op 18 mei 1980 hier met de 5127 bij het verlaten van de stopplaats Mortsel-Lierse Steenweg

Foto Thierri HEYLEN



Na dit tussendoortje terug naar de gewone route met de 5149, die op 30 augustus 1979 het station van Moortsel voorbijrijdt.

Foto Thierri HEYLEN



Een overzicht van een ertstrein - hier gesleept door slechts één locomotief, reeks 51, de 5117 - op het lange rechte stuk lijn in de buurt van Rognon op 25 april 1984

Foto Serge Martin



Een laatste beeld van de ertstreinen gesleept door locomotieven reeks 51 van Monceau, hier de 5138 op 3 januari 1984 in de buurt van Balegem-Dorp

Foto Thierri HEYLEN



Opnieuw een gemengd dubbel: de 5170 van Monceau met een reeks 59 van Merelbeke bij de doortocht te Scheldewindeke op 2 juli 1986.

Foto Michel HANSSENS

De gemengde goederentreinen ...

Ze vormden slechts een klein gedeelte van de inzet, maar ..
hierdoor bereikten de diesels uiteenlopende bestemmingen .

Naast het ertsvervoer kregen de typen 200 ook zeer veel gemengde goederentreinen in de streek met diverse eindbestemmingen.

In het volgende beeldgedeelte geven we een (onvolledig) overzicht van enkele van deze diensten. De bestemmingen waren - zoals gezegd - veelvuldig. Het meest werd er gereden naar Ronet, maar ook frequent naar Clabecq. De opmerkelijkste trein was het afhalen van een kolentrein, bestaande uit Fals-wagens, te Zolder. Dit gebeurde dagelijks, maar wel in de nachtelijke uren.

Ook de ladingen waren divers, maar meestal ging het om half afgewerkte staalproducten (profielen, staalplaat). Hierbij bereikten ze ook bestemmingen in Noord-Frankrijk: Jeumont was courant, maar gedurende enkele inzetperiodes werd ook doorgereden naar Maubeuge.

De 5172 op 18 april 1985 met een ganse sleep (lege) platte wagens te Rognon.

Foto Serge MARTIN





Naast de ertstreinen waren er ook nog andere transporten naar Gent. De 5167 komt op 8 maart 1982 terug vanuit Gent en heeft praktisch Melle bereikt.

Foto Pierre HERBIET



De 5140 met de trein vierassige bakwagens type Eaos bij het binnenrijden van Ath op 9 september 1986

Foto Thierri HEYLEN



De 5135 met een gemengde goederentrein met vooral staalproducten zet koers naar Gent en wordt bij zijn doortocht te Appelterre (lijn 90) gefotografeerd in april 1982

Foto Thierri HEYLEN





Ook Clebecq en vooral Quenast waren eindpunten voor de 51-ers van Monceau. In deze laatste plaats gingen ze ballastreinen oppikken voor de dienst Baan. Hier twee beelden van de 5104 op 8 mei 1985 te Quenast

Foto's POierre HERBIET

De sluiting van hoogovens ...

Dit bracht een gans nieuwe soort vervoer met zich mee : vloeibaar ijzer tussen de verschillende bedrijven in de siderurgie rondom Charleroi (... en verder) .

Vanaf de eind jaren tachtig zou de siderurgie rondom Liège en vooral Charleroi zich reorganiseren. De bedrijven zouden zich specialiseren in één product of één productiefase.

Dit was in de regio Liège al gebeurd in de eindjaren zestig, waar de hoogovens zich in de oude vestigingen in Seraing en Ougrée bevonden, terwijl het nieuwe bedrijf Chertal zich vestigde op een uitloper van het Ile de Monsin bij Bressoux. Maar er was hier geen hoogoven voorzien en het vloeibaar ijzer werd aangevoerd in thermoswagens of mengerwagens.

In de jaren tachtig deed zich dat verschijnsel ook voor in Charleroi, maar in een andere vorm. Door de concurrentie uit Indië en China was de vraag naar Europees staal sterk verminderd en was het niet meer lonend om de oude installaties en hoogovens te renoveren en hierdoor sloten kriskras de oudste elementen. Andere bedrijven, zoals Carlam te Châtelineau, werden sterk gemoderniseerd en specialiseerden zich in hoogwaardige staalsoorten en fijne staalplaten (voor onder andere de auto-industrie).

Daar was niet dadelijk een probleem, daar bijna alle bedrijven nog één hoogoven hadden. Maar die moesten regelmatig stilgelegd worden voor onderhoud en herstelling. Op dat ogenblik moest het vloeibaar ijzer gedurende verschillende maanden aangevoerd worden – eerst in de eigen regio, maar later ook vanuit het Luikse bekken.

Een van de langere treinen, gesleept door de 5135 met vooral mengerwagens uit het Luikse bekken, is vloeibaar staal gaan halen te Marchienne en rijdt via de lijn 125 naar Chertal. De doortocht op 29 november 1989 te Marche-les-Dames levert een mooi decor op.

De volgende foto's geven een beeld van dit spectaculaire transport.

Foto Thierri HEYLEN





De 5175 is net uit Marchienne vertrokken met mengerwagens van zowel het bekken van Charleroi (eerste wagen) als deze van Liège.

Foto Pierre HERBIET



Maar ook staalfabriek SIDMAR te Gent had vloeibaar staal nodig bij revisie-werken aan hun eigen hoogoven. Op 1 februari 1996 verzekert de 5139 dit transport en dit via de lijn 96 en verder de lijn 50, hier in beeld gebracht bij zijn doortocht in de buurt van Hennuyères.

Foto Eli AMEEL



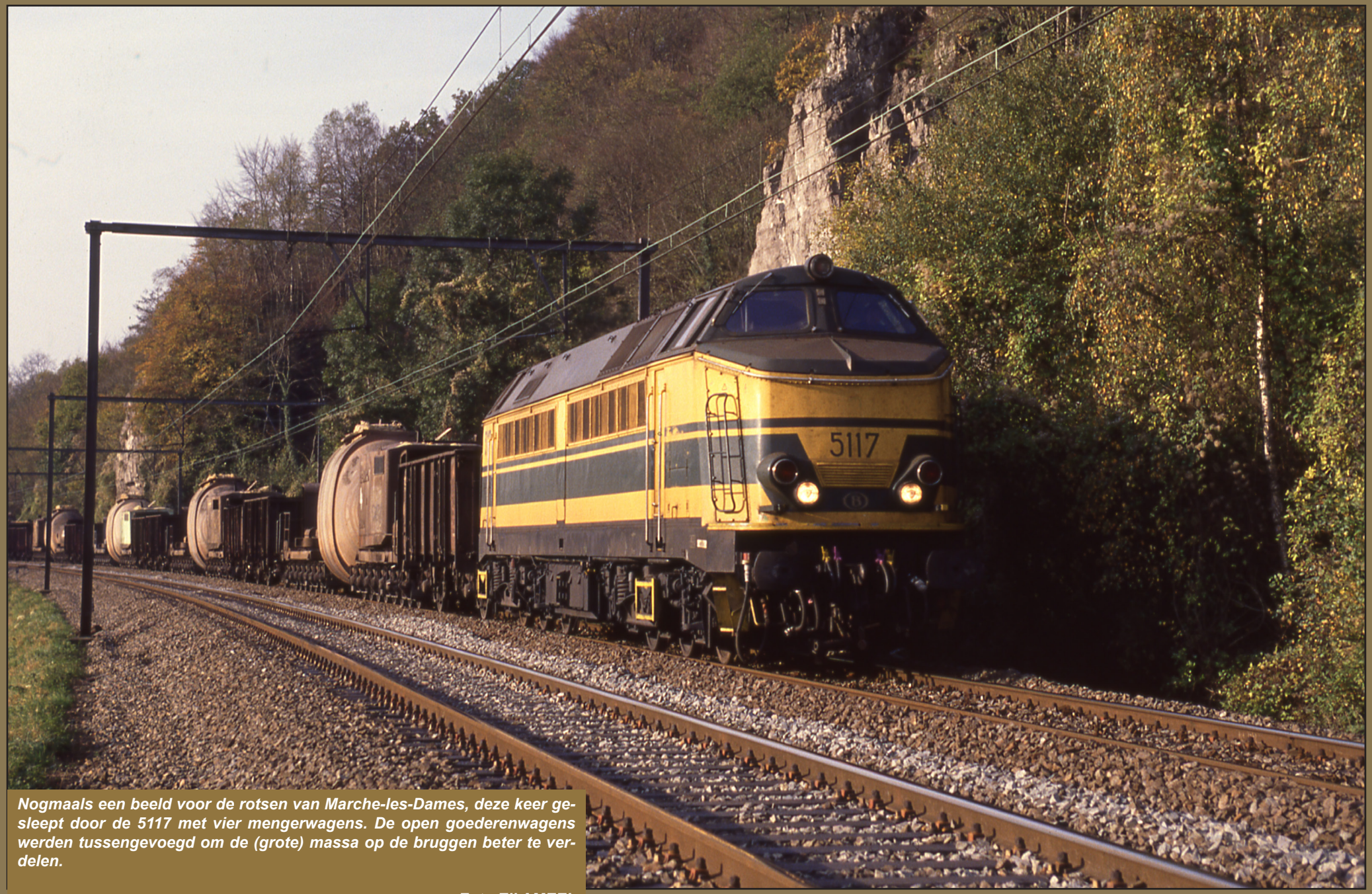
Doortocht van een dergelijk konvooi op 22 augustus 1989 op de lijn 130 te Ham-sur-Sambre (bij Jemeppes-sur-Sambre). Rechts ketelwagens van het petrochemisch bedrijf van Solvay op deze locatie.

Foto Thierri HEYLEN



Terug op de maaslijn meer bepaald in de buurt van Sclaigneaux. De 5123 rijdt met een lege trein terug naar Charleroi in augustus 1996

Foto Michel HANSSENS



Nogmaals een beeld voor de rotsen van Marche-les-Dames, deze keer gesleept door de 5117 met vier mengerwagens. De open goederenwagens werden tussengevoegd om de (grote) massa op de bruggen beter te verdelen.

Foto Eli AMEEL

Steenkool werd vervangen door aardolie

De bouw van diverse petrochemische bedrijven leidde tot nieuwe transporten, namelijk de zware ketelwagentreinen.

Gelijktijdig met de gedeeltelijke teloorgang van de staalnijverheid, verminderde ook het aandeel van de steenkool. De hoogovens werden gemoderniseerd en verbruikten minder cokes

Maar de grootste afnemer van steenkool was de staalverwerkende nijverheid en hier werd voor de ovens voor het maken van staal overgeschakeld op elektriciteit volgens het Bessemer-principe.

En dan waren er de elektriciteitscentrales waar men van steenkool afstapte naar ruwe petroleum en later ook aardgas

Hierdoor verminderde de omvang van het steenkoolverkeer bij de NMBS zeer snel en werd deze slechts gedeeltelijk gecompenseerd door het vervoer van petroleumproducten. De meevaller voor de streek van Charleroi was dat door de reconversie een gloednieuwe raffinaderij van Total gepland werd te Feluy.

De aanvoer van de ruwe petroleum gebeurde voor het grootste deel via een pijplijn; de afvoer van de geraffineerde producten daarentegen werd toevertrouwd aan het spoor en bediende de grote petrochemische bedrijven in ons land.

Maar ook hier veranderde de situatie, daar men in dezelfde zoning ook de basisproducten voor de chemische industrie zou vervaardigen en deze via de weg zou transporteren. De benodigde hoeveelheid was veel minder en het gevaar bij een ongeval (op de weg) was hierdoor sterk verminderd.

Dit vervoer werd praktisch volledig door de locomotieven reeks 51 van Monceau uitgevoerd.



De 5116 met een ketyeltrein in september 1979 bij doortocht door Châtelet

Foto Julien CASIER



Alle keteltreinen vertrekken aan de olieraffinaderij te Feluy-Zoning. Dit was ook het geval met de 5121 op de industriële verbinding in april 2000.

Foto Christian DOSOGNE



De 5126 met een ketlwagetrein te Jurbise in de jaren tachtig.

Foto Eli AMEEL



De reiswegen waren zeer variabel; dezelfde 5126 rijdt voorbij de stopplaats Marche-lez-Ecaussinnes in mei 1979

Foto Thierri HEYLEN

Merelbeke (1987 - 2002)

De enige reizigersdienst te Merelbeke

Slechts een zeer beperkt aantal treinen werden verzekerd.

Zoals we in het eerste deel gezien hebben, kreeg Merelbeke pas vrij laat – vanaf 1987 – de locomotieven reeks 51 in depot. Op dat ogenblik waren al talloze verbindingen onder draad gebracht en moest men zoeken naar geschikte taken.

En deze waren veelvuldig: ze werden gebruikt in de reizigersdienst, vooral naar Adinkerke - De Panne, maar hier zouden ze concurrentie krijgen van de tweede lichting locomotieven van Schaarbeek, die de rechtstreekse diensten vanuit Brussel voor hun rekening namen. Hier komen we in het vierde deel op terug

Verder hielpen ze hun collega's van Monceau in het ertsverkeer vanuit de Gentse haven naar Monceau. Ook kwamen ze tot inzet voor diverse gemengde goederentreinen, zowel op korte als lange afstanden.

Een bijzondere dienst was deze van en naar Zeeuws-Vlaanderen, waar ze hun treinen gingen oppikken in het Nederlandse Sas-van-Gent.



Opnieuw de rit als 1913 richting De Panne, nu aan het perron te Koksijde.

Foto Thierri HEYLEN



Ongeveer een week later – op 5 juli 1987 – is onze fotograaf terug op pad. Hij onderschept de 5110 aan de inrit van het station van Diksmuide.

Foto Thierri HEYLEN



En weer een week later heeft hij een nieuwe trip uitgestippeld en fotografeert dezelfde combinatie als twee weken voordien - de 5112 en de M2-rijtuigen - bij het buitenrijden van het station van Tielt.

Foto Thierri HEYLEN

De doorgaande goederentreinen ...

Aanvulling van de diensten van Hasselt en later Antwerpen

Op twee fronten zou het doorgaande goederenverkeer een sterke stijging kennen vanaf de jaren tachtig. In eerste instantie werd dit verkeer praktisch volledig met machines van Hasselt afgehandeld, maar dit was voor sommige treinen niet rendabel.

Eerste grote uitbreiding kende de haven van Zeebrugge met vooral het containerverkeer, maar ook de autotreinen. De grootste expansie werd echter opgetekend voor de Gentse zeehaven, met vertrek vanuit het vormingsstation Gent-Zeehaven.

Vooral deze laatste verbinding was ideaal voor de locomotieven reeks 51 van Merelbeke, maar anderzijds werden ook diverse treinen vanuit Zeebrugge overgenomen.

In maart 1990 rijdt de 5109 met een trein met vierassige open goederenwagens door het station van Gentbrugge richting Gent-Zeehaven.
Foto Thierri HEYLEN





Met de ertstrein vanuit Gent naar waarschijnlijk Boël te La Louvière. De 5108 leidt zijn collega op 18 juni 1987 via de lijn 90 door Papignies (in de buurt van Lessines).

Foto Thierri HEYLEN



Net zoals in andere stelplaatsen is het inzetgebied zeer uitgebreid: op 4 juni 1987 heeft de 5109 een ketelwagentein vanuit Feluy aan de haak, hier bij doortocht te Rebaix (lijn 90 nabij Ath). De locomotief heeft op dat ogenblik nog steeds het gele bovenvlak op de neuzen.

Foto Thierri HEYLEN



Nog steeds op lijn 90 te Lens; de trein voor kunstmest gaat binnenkort Jurbise binnenrijden. De trip gaat op deze 7 april 1988 via Mons, Blaton en Leuze verder naar de firma Rosier te Frasnes.

Foto Thierri HEYLEN



Opnieuw de bediening van de firma Rosier te Frasnes met de oudere tweeassige zelflossers met draaibaar dak, maar kort bij Gent. De 5109 is hier in de buurt van Serskamp op lijn 50 en rijdt verder via Aalst, Denderleeuw en dan Geraardsbergen.

Foto Eli AMEEL



Vanuit Gent waren er twee reiswegen: enerzijds via Aalst en Denderleeuw naar verschillende plaatsen in Wallonië, maar de voornaamste liep naar Dendermonde en dan verder via Mechelen naar Duitsland of via Leuven en Ottignies naar Luxembourg en de streek rond Charleroi. In 1988 sleepte de 5107 een gemengde goederentrein met bestemming Muizen, hier bij doorrit te Schoonaarde op de lijn 53.

Foto Eli AMEEL



Eén van de diensten was het aanbrengen en het afvoeren van de kalktrein uit één van de steengroeves aan de Maas naar de hoogovens van Sidmar te Gent-Noord. Kalk was nodig om het staal te verbeteren en de onzuiverheden te binden. Op 18 september 1999 komt de 5109 terug met een lege trein, gefotografeerd ter hoogte van het Sifferdok.

Foto Jean-Luc VANDERHAEGEN



Ook naar Zeeuws-Vlaanderen waren er verschillende ritten voorzien. Meestal ging de reeks 51 de trein ophalen in de grensgemeente Sas-van-Gent. Op 18 september 1999 is de 5108 met een lange ketelwagentrein praktisch aan de grens aangekomen.

Foto Thierri HEYLEN



De 5115 en 5119 afgesteld te Oostakker, aan de uitrit van het vormingsstation Gent-Zeehaven op 1 augustus 1997.

Foto Thierri HEYLEN



Een lange (lege) cokestrein vanuit Sidmar met de 5111 langs het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Gent-Noord op 18 september 1999.

Foto Thierri HEYLEN



In de periode van de 51-ers te Merelbeke waren er nog geen rechtstreekse treinen van en naar Zeeuws-Vlaanderen en was er steeds een locomotiefwissel tussen NS-locomotieven en NMBS-exemplaren te Sas-van-Gent en in mindere mate Zelzate. Op 10 september 1996 wacht de .5133 op het vertreksein te Zelzate.

Foto Danny MOENS

Op zoek naar (vloeibaar) ijzer ...

Sidmar had dringend behoefte aan grondstoffen .

Om verschillende redenen moesten de hoogovens van de SIDMAR-vestiging te Gent-Noord buiten dienst gesteld worden, onder meer voor onderhoud en modernisering.

Op dat ogenblik moest elders vloeibaar staal gezocht en gevonden worden en hierbij keek men over de grens te Dunkerque.

Gedurende verschillende maanden reed een dergelijk vervoer vanuit Noord-Frankrijk naar Gent. Tot in Adinkerke - De Panne (via de kustlijn en Bray-Dunes) reden de SNCF-diesels reeks BB 66 000 de trein. Te Adinkerke nam de reeks 51 van Merelbeke deze treinen over en via de lijn 73 - waar normaal geen goederenverkeer aanwezig was - werd Gent en nadien Gent-Noord bereikt. Een uitzonderlijke situatie die verschillende spoorwegfotografen aantrok, met het volgende beeldverslag als bewijs.



Twee fotografen hadden voor deze fotoreeks de trip 18 mei 1989 uitgekozen. In de volgende opnames volgen we de (lege) trein vanuit Gent tot in De Panne. De eerste foto geeft echter een beeld van de terugkeer van de geladen trein richting Sidmar.

Foto Eli AMEEL



We starten vrij vroeg in de morgen en het ochtendgrijs is nog niet volledig weggetrokken. De 5113 is de lege trein bij Sidmar gaan afhalen. Deze is de vorige dag in het bedrijf aangekomen. Voor dit vervoer werden twee reeksen wagens gebruikt, gehuurd bij de bedrijven rondom Charleroi.

Foto Thierri HEYLEN



Enkele kilometers verder en onze tweede fotograaf, hier in de bocht bij het buitenrijden van Lichtervelde.

Foto Eli AMEEL



En dan maken we een sprongetje tot in Kortemark, waar deze foto ontstond bij het binnenrijden van het station. De schapen hebben meer interesse in de fotograaf dan in het bijzondere vervoe

Foto Thierri HEYLEN



En dan terug de achtervolging ingezet en een tweede foto op volle lijn in de buurt van Diksmuide.

Foto Eli AMEEL



We zijn bijna op het eindpunt: de trein doorkruist de West-Vlaamse vlakte in de buurt van Veurne.

Foto Thierri HEYLEN



Aankomst van de (lege) mengerwagentrein te De Panne. Hier werd de trein overgenomen door de reeks BB 66 600 van de Franse spoorwegen.

Foto Thierri HEYLEN



Niet van de dag zelf, maar het beeld geeft wel een inzicht in de activiteit van het grensstation in de eindjaren tachtig: de reeks 51 heeft de lokale goederentrein aangebracht en wacht op de terugkeer naar Merelbeke enkele uren later. De beide andere machines reden de reizigersdiensten en piekuurtreinen en bleven (voor korte of langere tijd) in de bundel afgesteld. Er was tweemaal een goederentrein over de grens naar Dunkerque; deze werd normaal gereden door een SNCF-lok reeks BB 66 600. Vandaar de ontmoeting tussen beide reeksen. Soms kwam ook een BB 63 000 op inzet.

Foto Eli AMEEL