Deel D : De lijndiesels type 200

Het verkeer in de stelplaatsen

Hasselt & Antwerpen

Julien CASIER
Thierri HEYLEN



De spoor gazet
extra deel 9D

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

Het voorwoord

Met de stelplaatsen Hasselt en Antwerpen naar het einde

IIn de vorige delen hebben we - naast de technische beschrijving - vooral de stelplaatsen beschreven met voornamelijk reizigersdiensten, namelijk Schaarbeek, Tournai, Kortrijk en Dendermonde. In principe was trouwens voorzien dat het type 200 enkel deze diensten zou verzekeren.

Ook Monceau en Merelbeke kwamen aan bod, met vooral hun ertsverkeer.

Maar er blijft nog één regio die - na een korte periode - een belangrijke schakel vormde bij de inzet van de reeks 51. Dit was in eerste instantie de verbinding Antwerpen - Aachen maar ook de verschillende diensten in de Kempen. Dat wil niet zeggen dat de reizigersdienst hen verstoken bleef. Ze reden reizigerstreinen vanuit Hasselt vooral naar Leuven, maar ook naar Liège-Guillemins en vooral in het steenkoolbekken naar As en verder Eisden-Mijnen. Het verkeer op deze lijn was in deze eerste periode vrij druk door de vele mijnwerkers uit Zuid-Limburg en de streek van Diest die de trein namen. Later kwam de uitgebreide industriële zone – met als voornaamste de Philips-fabriek – te Kiewit het aantal reizigers nog verhogen.

Eerst zou Hasselt zijn locomotieven type 201 (> latere reeks 59) omruilen met het type 200 en een groot deel van de bovengenoemde treinen voor zijn rekening nemen.

De inzet in deze regio wordt aan de hand van verschillende thema's in beeld gebracht. Het gaat om doorgaande diensten, maar ook regionale treinen, vooral in het vervoer van steenkool of zinkerts. Deze thema's werden wel in het eerste deel aangehaald, maar niet uitvoerig door foto's uitgewerkt.

Maar toen er op verschillende plaatsen locomotieven reeks 51 vrij kwamen door elektrificaties, zouden ze ook hun voorgangers - opnieuw de reeks 59 - gaan vervangen in de Antwerpse stelplaats. Geleidelijk aan, door de diverse elektrificatie, verdwenen de 51-ers - althans op papier - uit Hasselt om in Antwerpen-Dam geconcentreerd te worden.

De inzet bleef voor een groot deel behouden, dus deze overlapte met de vroegere diensten vanuit Hasselt. De reizigersdienst was volledig uit de inzet verdwenen en de verwarmingsketels Vapor Clarkson voor de treinverwarming werden uitgebouwd. Alle locomotieven kregen een punt voor hun nummer, teken dat ze enkel nog in de goederendienst gebruikt mochten worden.



Stelplaats Hasselt

Lijn 35
Hasselt – Leuven

De inzet in detail : de reizigersdienst

De inzet gebeurde op hoofdzakelijk op drie lijnen, op de één meer dan de andere

Gedurende de ganse loopbaan van de reeks 51 te Hasselt werden de meeste reizigersdiensten op deze verbinding gesleept, en dit tot aan de elektrificatie ervan op 27 september 1981.

Nochtans was er geen echt stramien in deze inzet en kwamen tal van locomotiefreeksen hier tot inzet: dit was het geval voor de reeksen 64 en 65 van Hasselt en de reeks 62 van Aarschot, naast de reeks 51

Het waren vooral de zware piekuurtreinen die aan het type 200 (latere reeks 51) toevertrouwd werden. Hier ging het om treinen met acht tot tien rijtuigen, in eerste instantie van het type M1, maar al vrij vlug vervangen door het type M2

Deze dienst bleef behouden tot bij de elektrificatie van de verbinding in 1981.



Op bracht de 5162 de trein 3234 van Leuven naar Hasselt. Maar de rit werd verder voorzien naar Eisden en de 6406 zette zich voor de trein om doorheen het Limburgse kolenbekken te voeren. In bepaalde inzetperiodes zou de 51 omzetten en ook het laatste traject voor zijn rekening nem

Foto Julien CASIER



Na de ochtendpiek was er een teveel aan locomotieven te Leuven en kwamen sommige van deze machines in opzending terug naar Hasselt voor dagelijks onderhoud. De 5190 heeft met een korte trein Hasselt bereikt, dit met een diesel-hydraulische machine reeks 65 in tweede positie, dit in opzending..

Foto Julien CASIER



We zijn net Hasselt buiten gereden en bereiken de omgeving van Spalbeek. De 5181 met M1-rijtuigen passeert de (onbewaakte) overweg van de toch wel drukke weg naar deze gemeente op

Foto Yves STEENEBRUGGEN



Tussen Schulen en voorbij Testelt doorloopt de lijn een moerasachtig vennegebied, dat verschillende keren per jaar - bij gevoelige regenval - onder water komt te staan. Het meest getroffen is de omgeving van Schulensbroek, tussen Schulen en Diest. Op 24 maart 1979 was dit ook het geval wanneer een trein Hasselt - Leuven voorbij het kandelaarsein aan de inrit van Schulen (richting Hasselt) voorbijrijdt. Gelukkig zijn er voor de spoorwegen weinig problemen, daar de ganse lijn op een verhoogde bedding verloopt.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



We zijn in Diest aangekomen: vanaf de voetgangersbrug kon deze trein Leuven - Hasselt in beeld gebracht worden: de 5185 als sleeplocomotief en een machine 64 in opzending. Rechts staat de zouttrein met een locomotief reeks 65 klaar om dadelijk na de reizigerstrein naar Tessenderlo te vertrekken.

Foto Thierri HEYLEN



Een klassieke samenstelling voor de lijn 35, hier de 5172 in de (vroegere) stopplaats Kermt omstreeks 1978

Foto Thierri HEYLEN



Het stationsbord verraadt al de naam: Gelrode op de verbinding Leuven - Aarschot. Op 7 juni 1981 rijdt de 5154 voorbij de nog in dienst zijnde stopplaats, gelegen in een krappe bocht. Drie jaar later wordt deze halte definitief gesloten ... of niet soms, men ijvert op dit ogenblik voor een heropening.

Foto Thierri HEYLEN



We komen aan in de enige stopplaats die tot op dit ogenblik nog in dienst is: Wezemaal. De 5185 verzekert de trein 2209 met de modernere M2-rijtuigen op 6 september 1981.

Foto Thierri HEYLEN



Nog een stopplaats die al gesloten was op het ogenblik dat deze foto genomen is, namelijk op 9 september 1982 (de stopplaats sloot al op 1 juni 1958). De 5187 rijdt het nog bestaande, vervallen stationsgebouw voorbij. Het werd enige tijd later gesloopt.

Foto Thierri HEYLEN



Aangekomen op het eindpunt Leuven. De trein - gevoerd door de 5172 - bestond op deze 4 september 1978 nog uit M1-rijtuigen, De gele kleurstelling werd al een jaar eerder op 24 oktober 1977 bij deze locomotief toegepast.

Foto: Thierri HEYLEN

De reizigersdiensten ...

Een vervolg (voor reizigerstreinen) in de steenkoolbekkens .

Lijn 21
Hasselt - Eisden

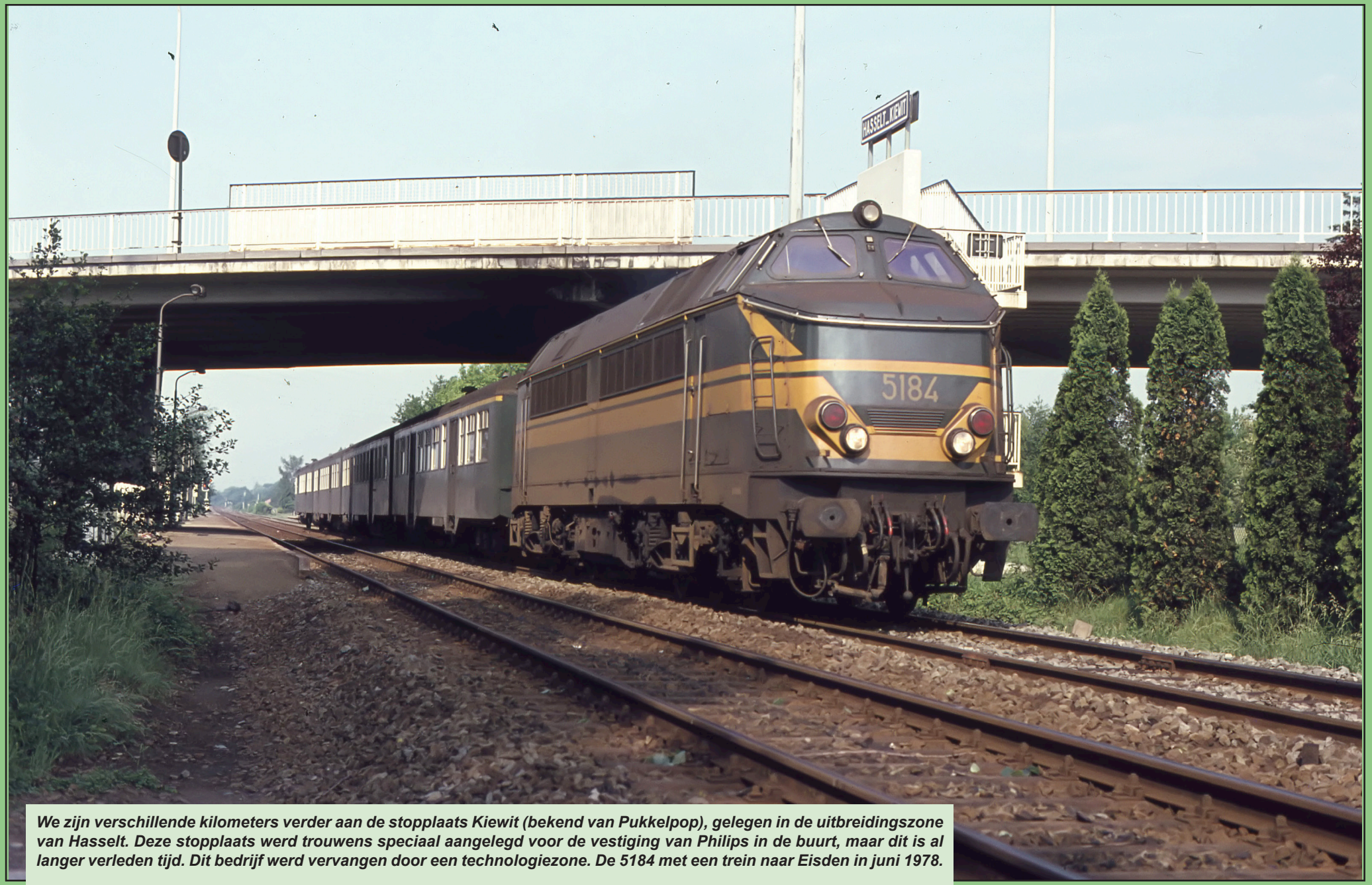
Door de mijnbedrijvigheid in Limburg – die in de zeventiger jaren nog toegenomen was – had de NMBS een talrijk cliënteel. Naast de vele gastarbeiders uit eerst Italië en nadien Turkije, die in de mijncités woonden, was meer dan de helft van de mijnwerkers en vooral het bovengrondspersoneel van Belgische nationaliteit.

En deze kwamen voor een groot gedeelte uit het Hageland, met als voornaamste polen Diest en Aarschot. Om die reden werden ook lange treinen ingezet naar Eisden tijdens de periodes van de ploegenwisseling. Daar waar in de dalmomenten vooral de (zwakke) reeks 64 gebruikt werd, voldeed deze niet op de piekmomenten. Het reliëf was vrij moeilijk en zeker de zware helling vanuit de Maasvallei tussen Eisden en As zorgde voor zware tractieproblemen. Hiervoor was de inzet van het type 200 (later de reeks 51) nodig en zelfs in de herfstperiode hadden deze machines het moeilijk om deze helling te beklimmen.



Na het buitenrijden van Hasselt en na de driehoek achter de stelplaats wordt de rivier de Demer overgestoken. Dit is het geval voor de 5191 met bestemming Mol. Op dat ogenblik zijn de lijnen 21 (naar Genk) en 15 (naar Mol) nog gemeenschappelijk tot voorbij de brug over het Albertkanaal.

Foto Thierri HEYLEN



We zijn verschillende kilometers verder aan de stopplaats Kiewit (bekend van Pukkelpop), gelegen in de uitbreidingszone van Hasselt. Deze stopplaats werd trouwens speciaal aangelegd voor de vestiging van Philips in de buurt, maar dit is al langer verleden tijd. Dit bedrijf werd vervangen door een technologiezone. De 5184 met een trein naar Eisden in juni 1978.

Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde dag verplaatste onze fotograaf zich wat verder tot aan de stopplaats Bokrijk (aan de ingang van het openlucht-museum. Hij onderschept hier de volgende trein naar Eisden-mijnen, gesleept door de 5169.

Foto Thierri HEYLEN



Het kan niet op en wat verder - aan de overweg van de nieuwe sociale woonwijk te Boksbergheide - wachtte men de volgende trein af. Ter verandering werden nu M1-rijtuigen ingezet; de tractie bleef ongewijzigd uitgevoerd door de reeks 51, nu de 5192. Op deze plaats ontstond trouwens de nieuwe vertakking naar het (nieuwe) station te Genk-centrum.

Foto Thierri HEYLEN



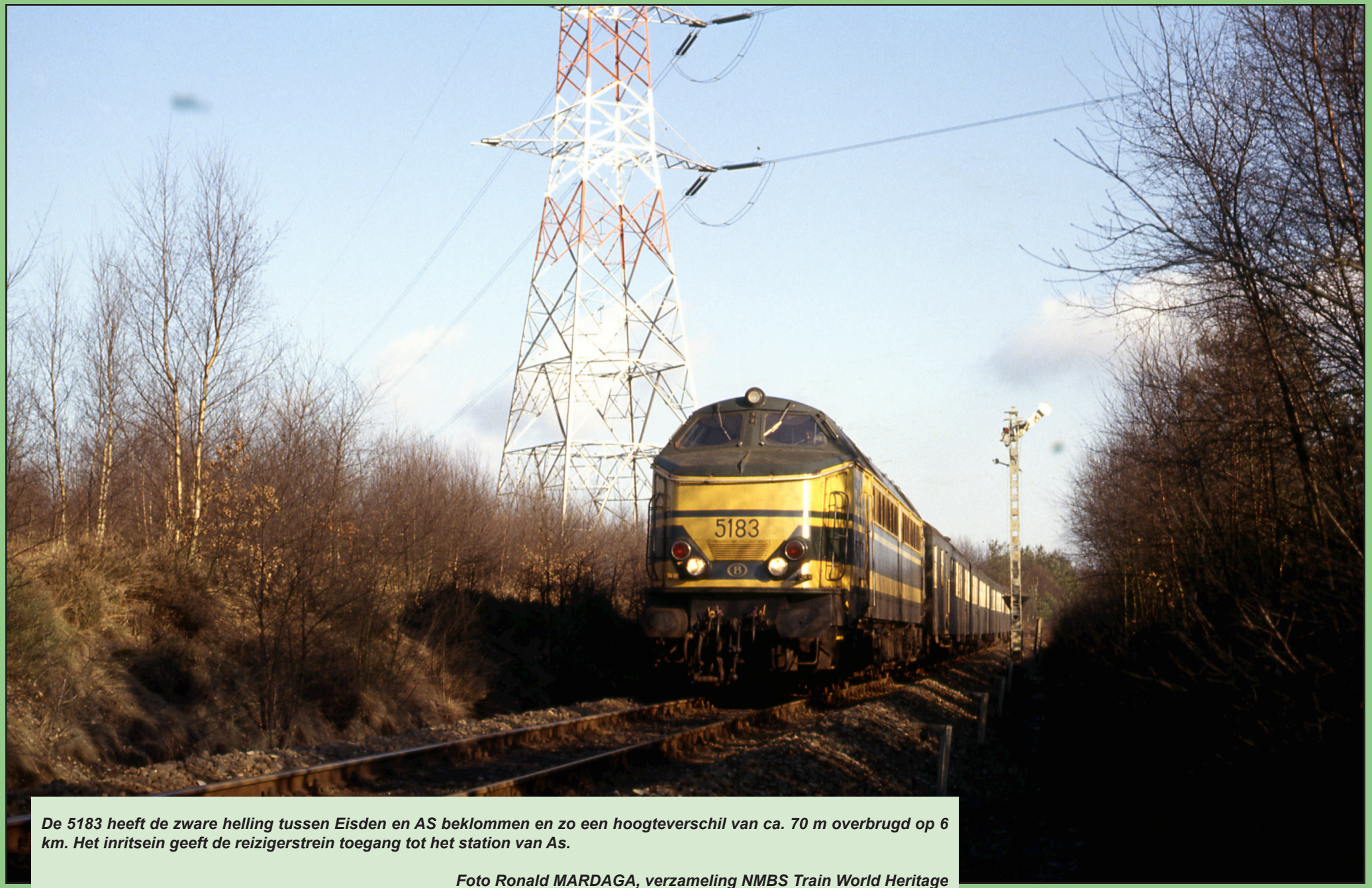
Waterschei (Zwartberg) was eens het grootste vormingsstation in het steenkoolbekken Oost, maar het reizigersstation stelde – ondanks de moderne bouwwijze en het douanekantoor – weinig voor. Het lag volledig buiten de bewoonde wereld. Op 9 mei 1982 bereikt de 5187 deze stopplaats.

Foto Thierri HEYLEN



Al in 1982 werd beslist om de lijn naar Eisden voor het reizigersverkeer te sluiten. Reden voor onze Antwerpse fotograaf om verschillende keren naar Limburg af te zakken en alle stations te bezoeken. Dit gebeurde ook op 25 april 1982 en hij ontmoette hier de 5182 met een lange trein. Reden hiervoor was dat deze doorgetrokken werd naar Leuven met locomotiefwissel te Hasselt. Op lijn 21A was het reizigersaanbod beperkt.

Foto Thierri HEYLEN



De 5183 heeft de zware helling tussen Eisden en AS beklommen en zo een hoogteverschil van ca. 70 m overbrugd op 6 km. Het inritsein geeft de reizigerstrein toegang tot het station van As.

Foto Ronald MARDAGA, verzameling NMBS Train World Heritage



mijn. Op 22 februari 1981 heeft de 5159 zijn reizigerstrein aan het perron gebracht en zal onmiddellijk kop maken. Het station was bijzonder slecht gelegen, ver van het centrum van Eisden en even ver van de ingang van de mijn (terril in de achtergrond), dit aan het begin van de goederenbundel voor het steenkoolvervoer. Nochtans waren er steeds reizigers in de treinen aanwezig.

Foto Julien CASIER

Lijn 15
Hasselt - Mol



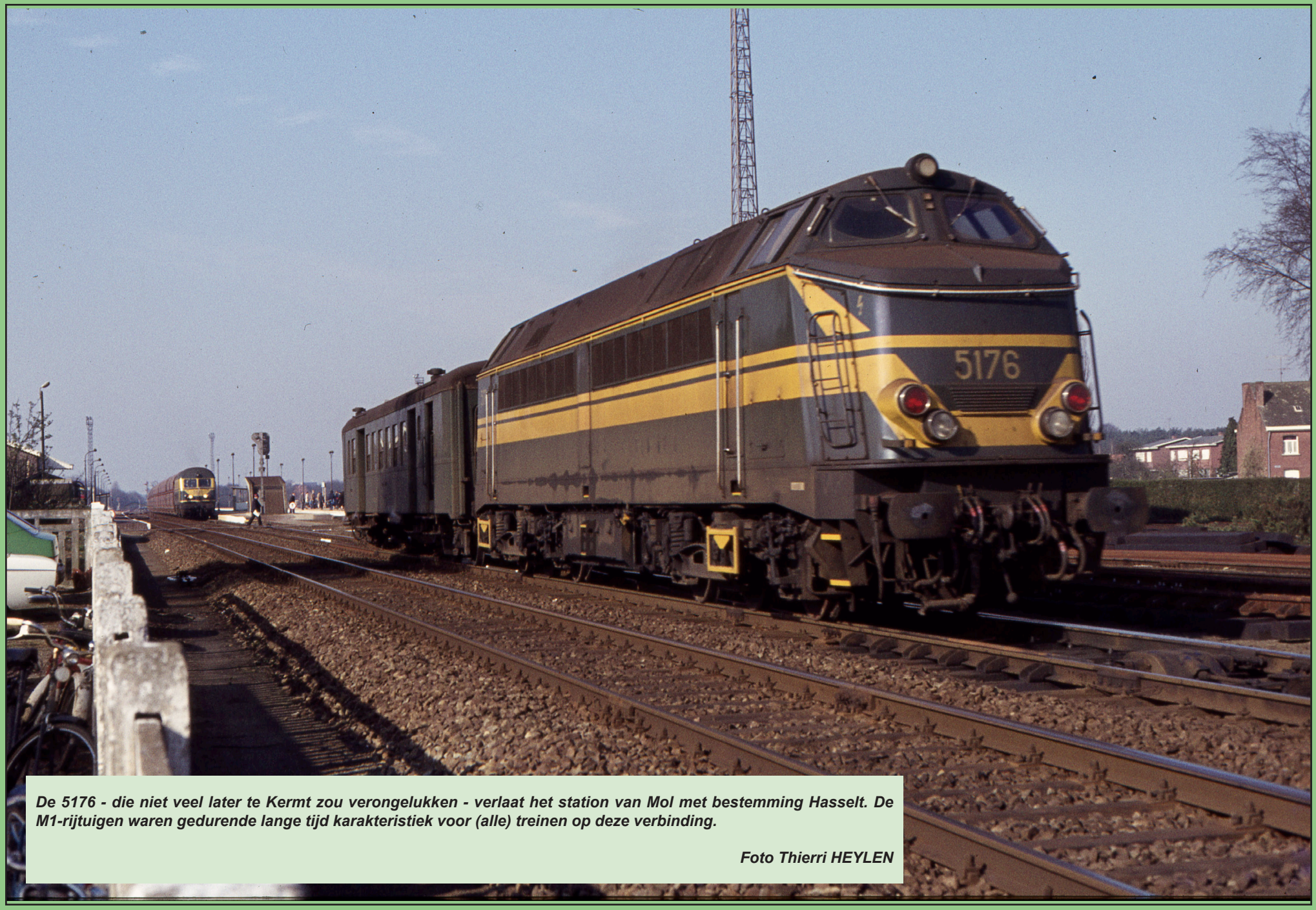
Twee opnames van de 5188 met een trein Mol - Hasselt met zes M1-rijtuigen in het station van Beringen-Mijn op 21 april 1982. Ook dit station lag ver van de bewoonde wereld, maar wel korter bij de steenkoolmijn. De normale tractie op deze verbinding was de locomotieven reeks 60, nadien vervangen door de reeks 62 in trek-duwtreinen met M1-rijtuigen. Enkele zware piekuurtreinen waren bespannen met een dieselloc reeks 51.

Foto Thierri HEYLEN



Eindpunt van deze verbinding bereikt, namelijk het houten Far West-stationnetje van Eisden. Hier is het stationsgebouw goed te zien: ook hier een eenvoudig rechthoekig houten bouwwerk, karakteristiek voor de mijnstations op de verschillende lijnen. Opnieuw de 5188 op 21 april 1982

Foto Thierri HEYLEN



De 5176 - die niet veel later te Kermt zou verongelukken - verlaat het station van Mol met bestemming Hasselt. De M1-rijtuigen waren gedurende lange tijd karakteristiek voor (alle) treinen op deze verbinding.

Foto Thierri HEYLEN

De zware goederentreinen

Oorspronkelijk niet voorzien,

maar snel werden de doorgaande goederendiensten tussen de haven en Duitsland hun voornaamste taak.

Het goederenverkeer was gedurende geruime tijd vrij beperkt en overal werden de loskoeren gesloten.

Maar er was de doorgaande verbinding tussen Antwerpen en Aachen-West, die toch voor een groot aantal treinen voor de locomotieven van Hasselt zorgde. De stelplaats was goed gelegen; met een bestuurderswissel te Hasselt kon men in een arbeidsshift naar Aachen of naar Antwerpen heen- en terugrijden.

Maar deze hoofdverbinding kende weinig bijkomend verkeer vanuit Limburg. De Ford-treinen waren de voornaamste met drie à vier verbindingen per dag en verder één à twee treinen naar Winterslag (> Genk-Goederen) voor de metaalverwerkende bedrijven in de kanaalzone.

Op de volgende bladzijde wordt een beeld gegeven van de treinen verzekerd door de locomotieven reeks 51 van de stelplaats Hasselt.



Winter in de Antwerpse haven op 14 februari 1985. De 5171 verlaat één van de vele goederenbundels richting Aachen-West
Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde trein, maar bijna buiten het havengebied te Ekeren op 18 februari 1983, ditmaal met de 5184 als sleeplocomotief.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël PIERART



Om Antwerpen-Noord te verlaten, werd regelmatig de ringlijn - lijn 27 C - om de vorming gebruikt. Dit deed ook de 5179 op 24 april 1985 met een korte container-trein.

Foto Thierri HEYLEN



De uitrit van Antwerpen-Noord: Ekeren Leugenberg, een gekende plaats bij de spoorwegfotografen. De 5156 met een gemengde goederentrein naar Kinkempois op 9 november 1985

Foto Thierri HEYLEN



De 5172 komt los vanuit de stelplaats Antwerpen-Dam en komt nu - op 13 juli 1978 - voorbij in het nabijgelegen station Antwerpen-Dam, op weg om in Antwerpen-Noord zijn trein op te pikken.

Foto Thierri HEYLEN



De locomotieven van Hasselt, ingezet met bestuurders van Antwerpen-Dam, verzekerden ook een (beperkt) aantal ert-streinen, zoals hier de 5189 op 6 oktober 1978 te Deurne met bestemming La Louvière Gl, meer bepaald de verbinding Boël.

Foto Thierri HEYLEN



We komen de gekende ketelwagentrein terug tegen. Gesleept door de 5192 zal deze trein dadelijk de bocht nemen te Aarschot om richting Hasselt te sporen, dit op 10 mei 1983.

Foto Thierri HEYLEN



Een winteropname met sneeuw, het wordt steeds zeldzamer. Op 4 januari 1979 was de 5187 op de vertakking te Aarschot op weg op een wit tapijt richting Hasselt.

Foto Thierri HEYLEN



Opnieuw de bocht komende van lijn 16 en richting Diest. Inmiddels is de vertakking ongeveer 500 m verlengd richting Langdorp, om te zorgen dat de goederentrein niet nodeloos het spoor op de lijn 16 op gaat als ze doorgang moeten verlenen aan een reizigerstrein vanuit Aarschot richting Hasselt. De 5184 met de ketelwagentrein op 10 mei 1983 op deze vertakking.

Foto Thierri HEYLEN



Op dezelfde plaats op deze vertakking, maar met een trein komende vanuit Aarschot met een aantal bakwagens type Eaos., gebruikt voor het vervoer van schroot. Opnieuw gefotografeerd op 10 mei 1983 met de 5192 als sleeplocomotief.

Foto Thierri HEYLEN



De overweg aan deze verbindingsboog en het groot aantal verschillende treinen met diverse types van locomotieven maakte deze plaats een mekka voor spoorwegfotografen: Op 11 mei 1985 passeerde de 5155 deze bocht, nu opnieuw komen vanuit Aarschot.

Foto Thierri HEYLEN



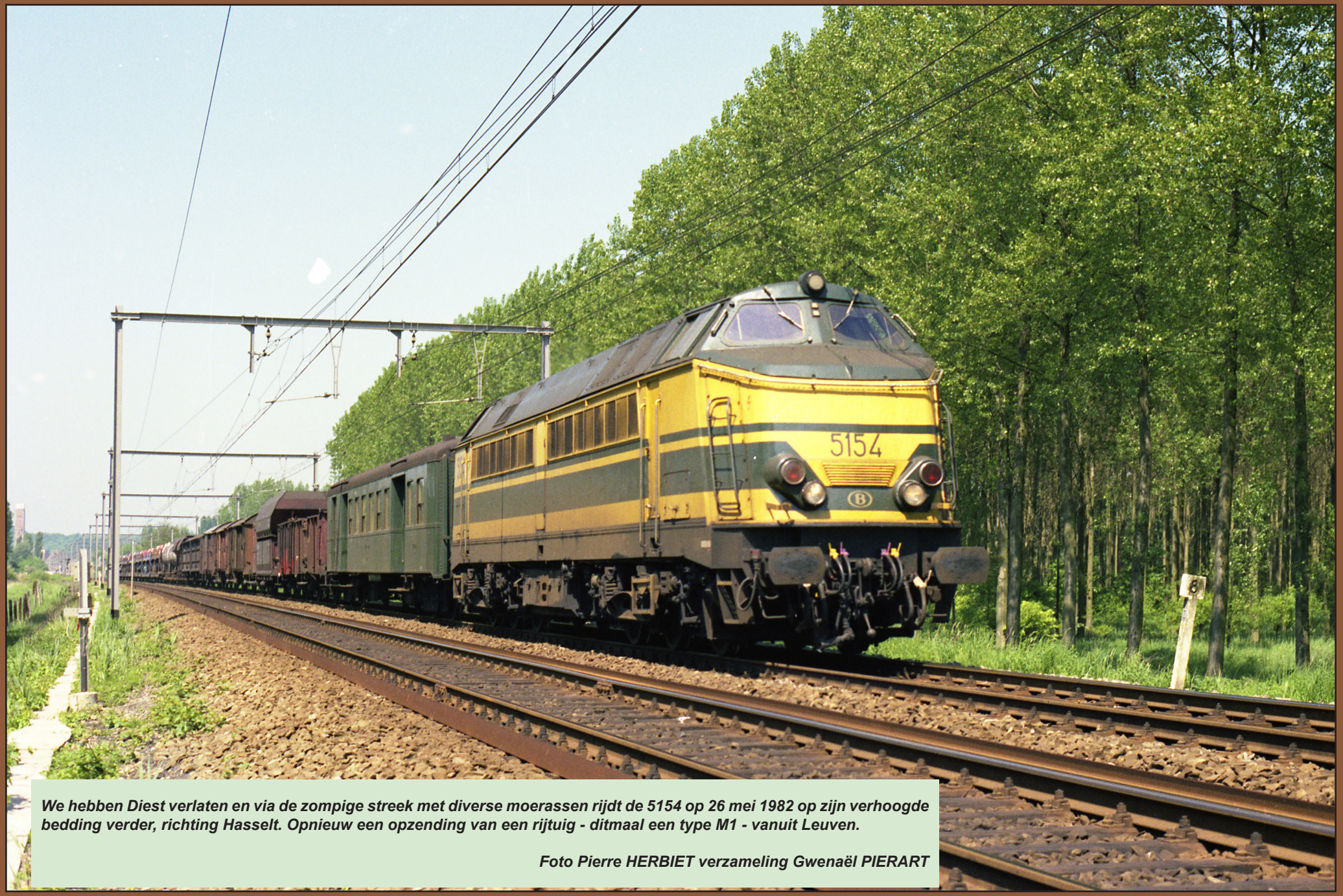
We zijn weer wat verder opgeschoten en komen in de buurt van Langdorp. De 5179 sleept een gemengde goederentrein op 16 april 1980 richting Hasselt. Het opzenden van één (of meer) rijtuigen in een goederentrein kwam hier regelmatig voor.

Foto Pierre HERBIET



De 5155 komt regelmatig voor op de aanwezige foto's. Hier voor een gemengde goederentrein in het station van Testelt op 18 juni 1985. Rechts het (derde) wijkspoor voor goederentreinen, maar onze combinatie had dit nu niet nodig; de weg richting Hasselt was vrij.

Foto Thierri HEYLEN



We hebben Diest verlaten en via de zompige streek met diverse moerassen rijdt de 5154 op 26 mei 1982 op zijn verhoogde bedding verder, richting Hasselt. Opnieuw een opzending van een rijtuig - ditmaal een type M1 - vanuit Leuven.

Foto Pierre HERBIET verzameling Gwenaël PIERART



Niet uitzonderlijk op lijn 35, ertstrein, meestal met bestemming Kinkempois en het Luikse staalgebied. De 5162 sleept een dergelijke trein met de moderne Fals-wagens tussen Diest en Schulen.

Foto Pierre HERBIET verzameling Gwenaël PIERART



De kandelaar bij het binnenrijden van Schulen was een dankbaar decor voor veel spoorwegfoto's, zoals hier voor de 5187 met een kolentrein op 7 oktober 1978. Korte tijd later - in het kader van de elektrificatie - verdween de mechanische seininrichting.

Foto Yves STEENEBRUGGEN



We zetten onze reis verder en komen even later voorbij de Schulen: de 5193 op 21 februari 1989 heeft een sleep zelflossers aan de haak, waarschijnlijk voor het vervoer van graan.

Foto Thierri HEYLEN



Bijna binnengekomen te Hasselt met zijn gemengde goederentrein: de 5185 heeft op 18 februari 1983 zonet het tegenspoor genomen om van hieruit naar de vorming van Hasselt af te buigen. Hier werd in 1983 nog gerangeerd en (nieuwe) treinen samengesteld.

Foto Thierri HEYLEN



Hasselt verlaten en de 5179 dendert met een gemengde goederentrein op 1 april 1982 te Beverst (op de lijn 34) voorbij met bestemming het vormingsstation van Kinkempois.
Een maand later wordt ook hier de spanning ingeschakeld en kunnen de goederentreinen elektrisch naar Montzen of Kinkempois.

Foto Pierre HERBIET verzameling Gwenaël PIERART



Bilzen op 26 augustus 1983: de 5182 van Hasselt rijdt met de ertstrein richting Kinkempois doorheen het station. In de veertig jaar tot nu is er hier niets veranderd, of toch ... de bloembakken en het bloemperk zijn verdwenen.

Foto Thierri HEYLEN



Aan de uitrit richting Tongeren veranderde wel veel: de overweg die vaak lang gesloten was als een trein in het station stilstond, werd vervangen door een ondergang, de perrons werden verlengd en er kwam een moderne (?) fietsenstalling. De 5157 op 1 juli 1983 met een gemengde goederentrein.

Foto Thierri HEYLEN



Hoeselt met de perrons in een scherpe bocht; het stationsgebouw (een klein deel is rechts zichtbaar) bestond nog. Maar daar trok de 5168 zich op 13 juni 1981 niets van aan en reed met zijn gemengde last vanuit Kinkempois naar Hasselt en verder naar Antwerpen.

Foto Thierri HEYLEN



De tweede stopplaats van Hoeselt in het gehucht Alt-Hoeselt, ver van de dorpskern. De 5190 dendert met een korte GM / Opel trein voorbij deze stopplaats op 25 augustus 1983.

Foto Thierri HEYLEN



En dan komen we in de buurt van de stopplaats 's Herenelderen - een halte die al lang geleden afgeschaft werd. De 5138 met de ertstrein in juli 1982 gaat binnen enkele ogenblikken Tongeren bereiken.

Foto Julien CASIER



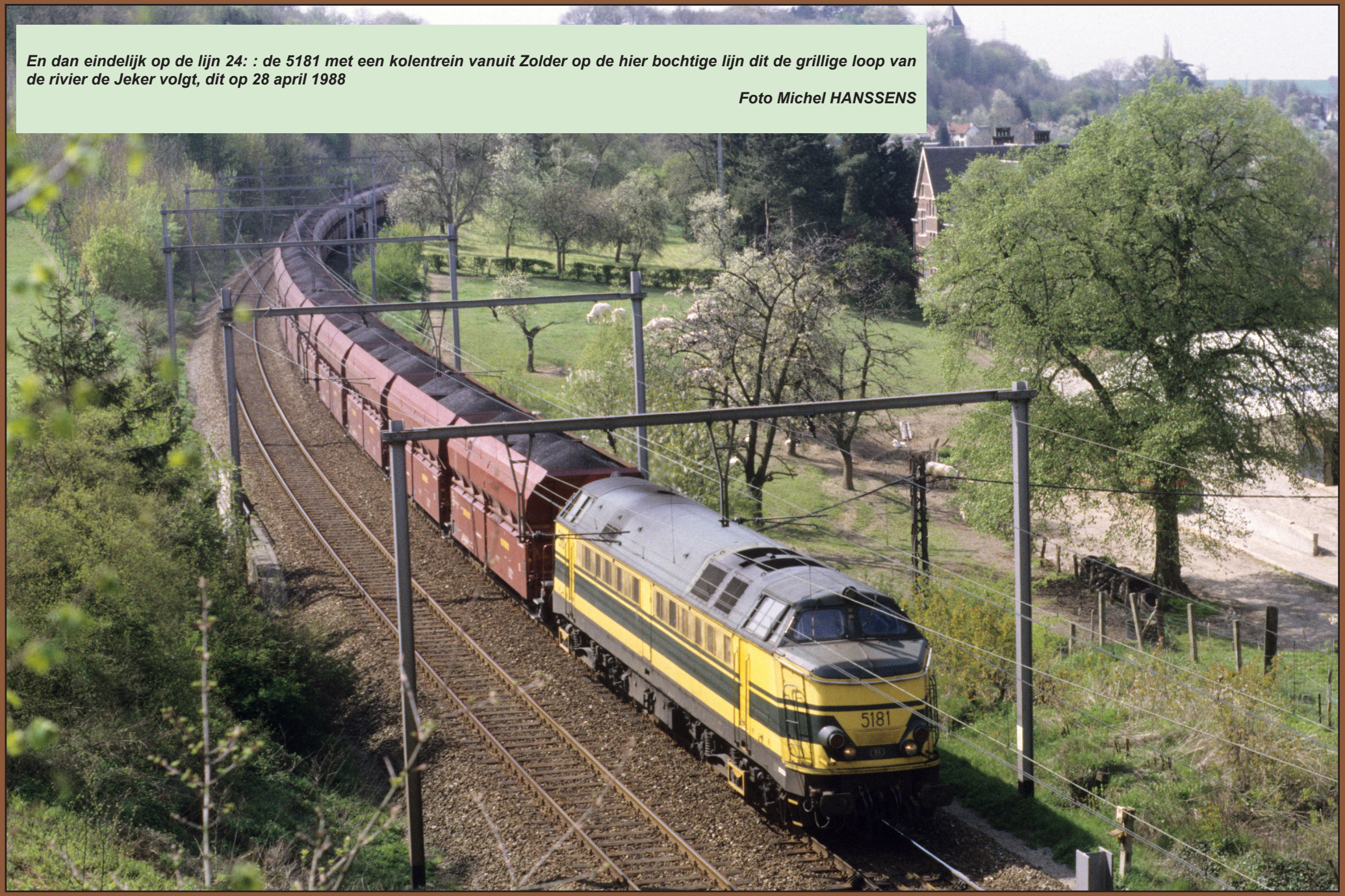
Nog zo'n stopplaats uit het verleden die slechts enkele jaren standhield (dit ondanks de goede ligging): Vreren-Nerem. Deze moest aangelegd worden op het ogenblik dat de bocht van de lijn 34 via Nerem opgeheven werd en de treinen tot Glons de lijn 24 gebruikten. De 5162 met een gemengde goederen - vooral met onderdelen vanuit de Ford-fabrieken op 28 mei 1984.

Foto Thierri HEYLEN



De bewuste - nieuwe - aftakking van de lijn 34 te Glons: de 5160 komt van Aachen-West en Montzen voorbij deze vertakking op dezelfde 28 mei 1984 van vorige foto.

Foto Thierri HEYLEN



En dan eindelijk op de lijn 24: : de 5181 met een kolentrein vanuit Zolder op de hier bochtige lijn dit de grillige loop van de rivier de Jeker volgt, dit op 28 april 1988

Foto Michel HANSSENS



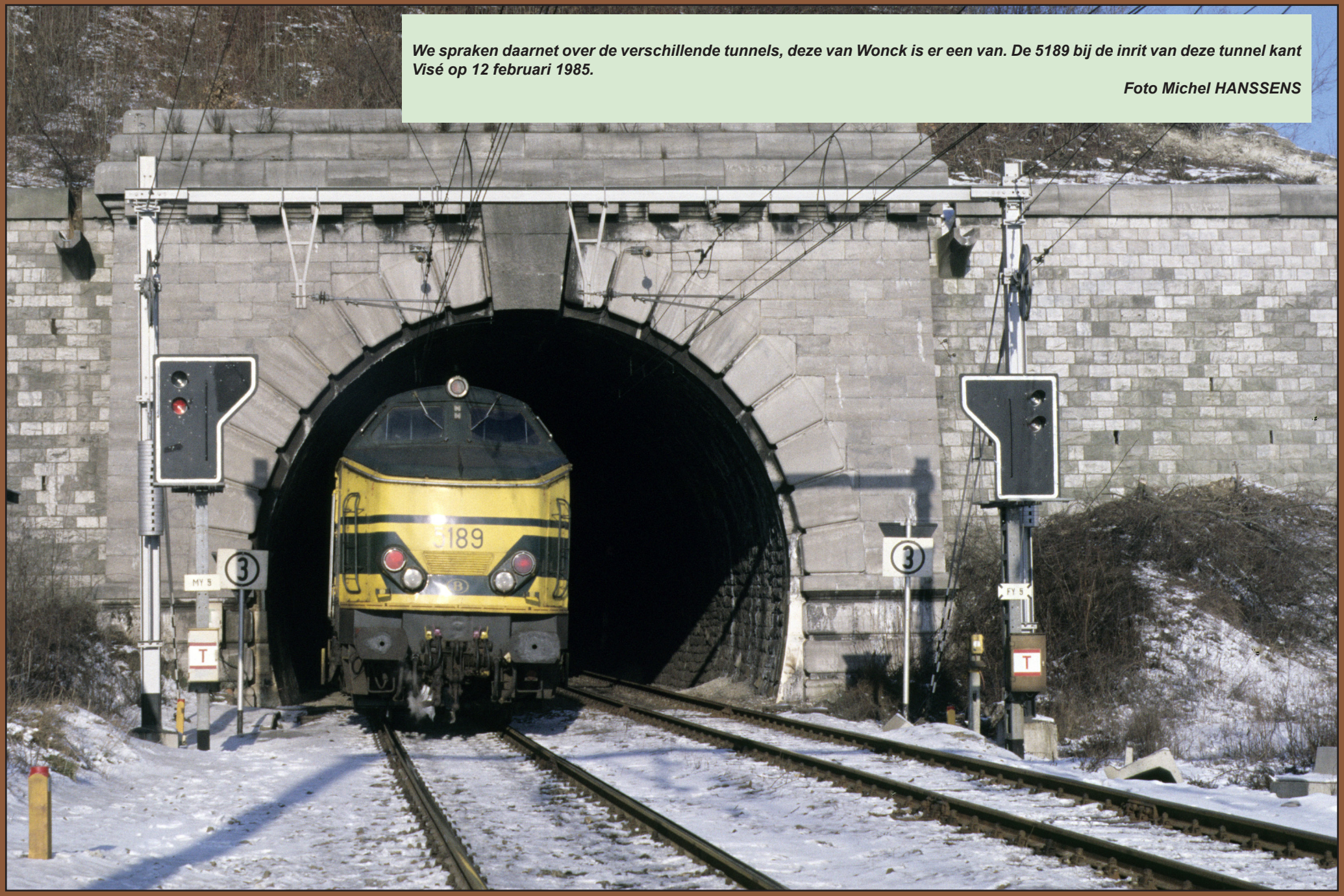
Even verder richting Visé, nog steeds te Glons. De 5181 met een trein met onderdelen voor GM/Opel keert leeg terug naar Duitsland op 1 juni 1989. De trein heeft net de korte tunnel onder het kerkhof van Glons – de reden waarom er bij de bouw geen uitgraving (in de twee betekenissen) gebruikt werd – achter zich gelaten.

Foto Michel HANSSENS



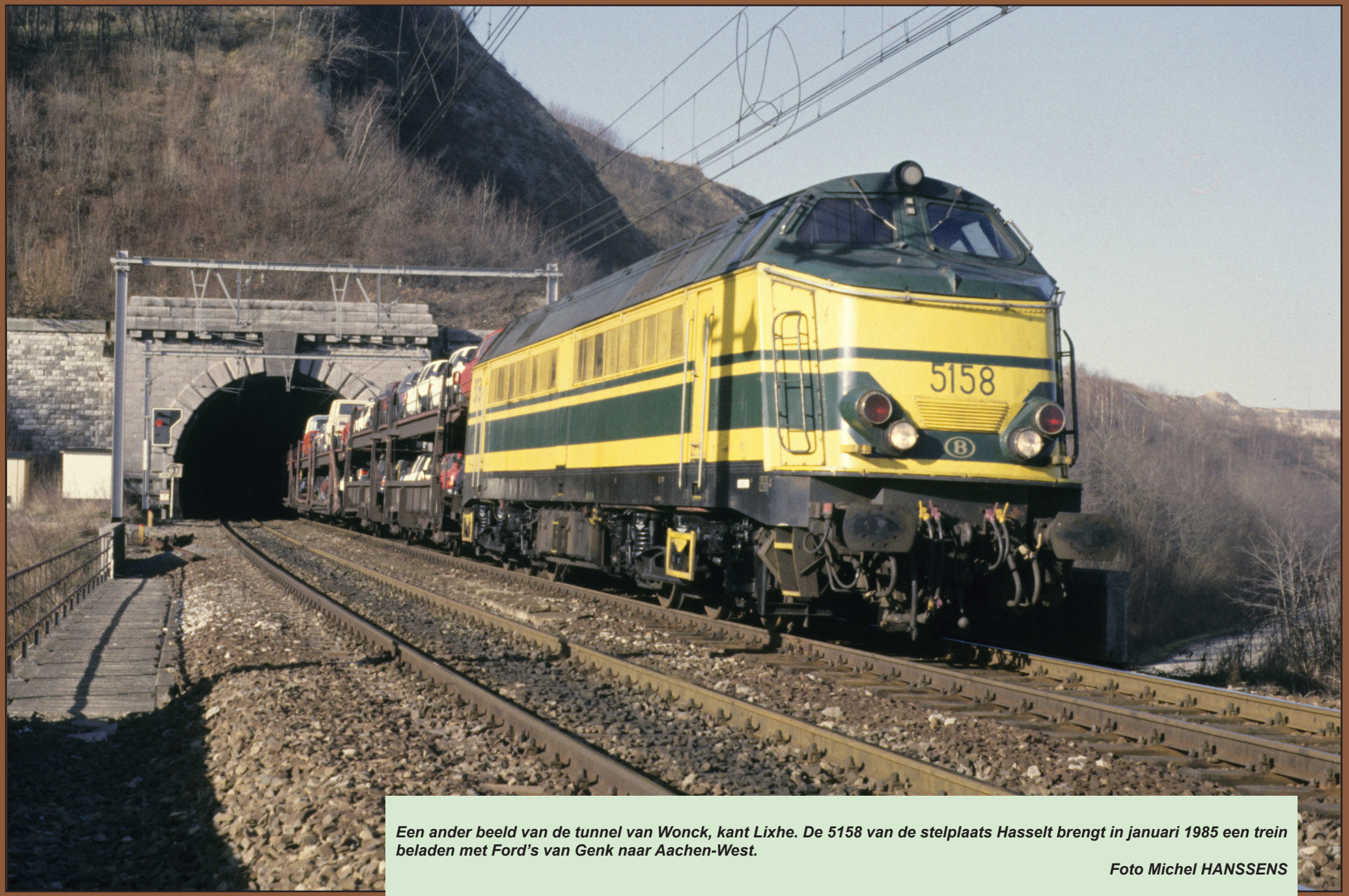
De verschillende tunnels zijn achter de rug en de 5189 rijdt voorbij de cementfabriek (waarvan rechts de spooraansluiting) van Haccourt op 22 maart 1988 met een kolentrein rijdende naar de cokesfabriek van Alsdorf (in Duitsland). De 51-er heeft er alle moeite mee om de vele hellingen te overwinnen.

Foto Michel HANSSENS



We spraken daarnet over de verschillende tunnels, deze van Wonck is er een van. De 5189 bij de inrit van deze tunnel kant Visé op 12 februari 1985.

Foto Michel HANSSENS



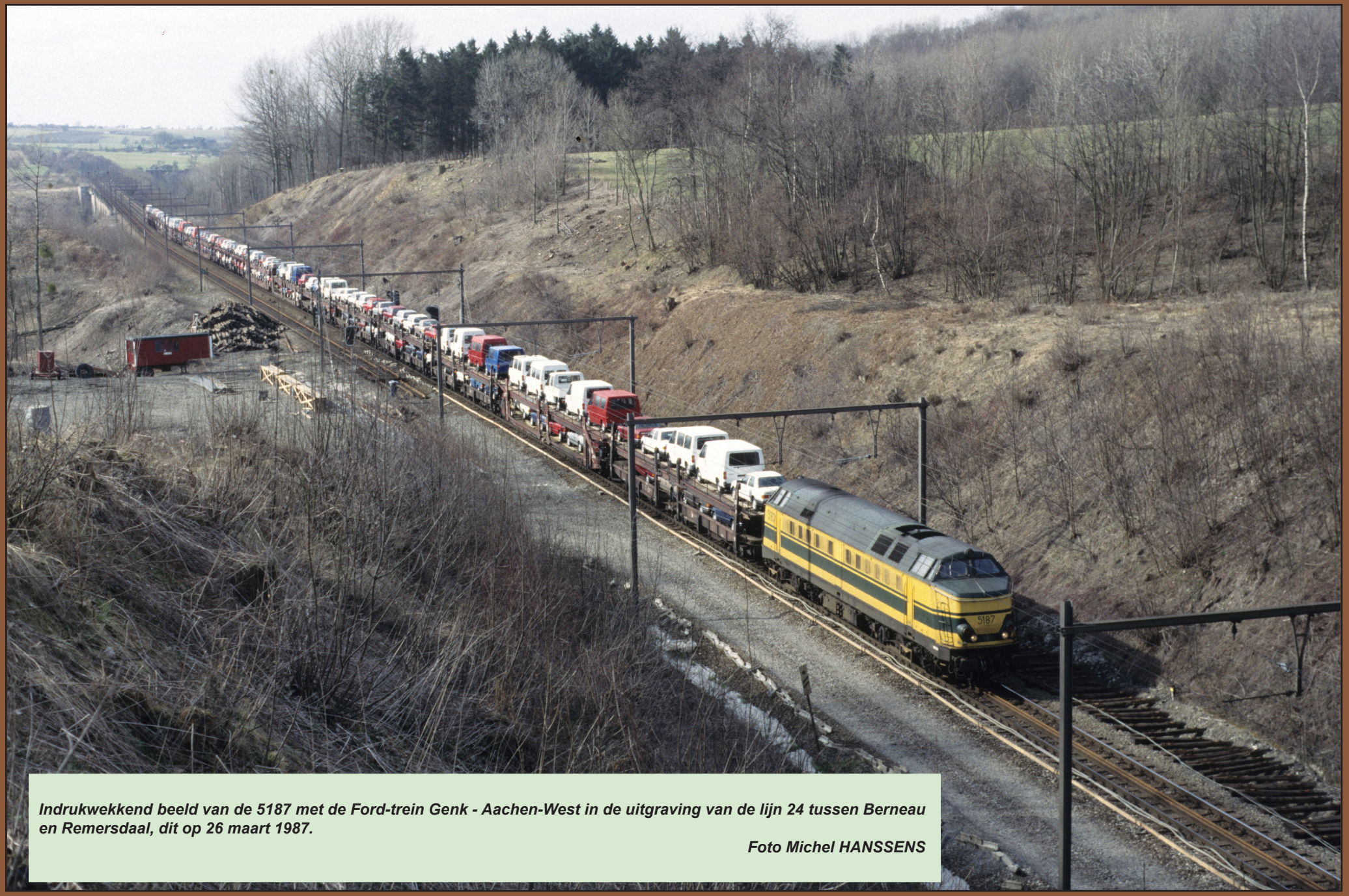
Een ander beeld van de tunnel van Wonck, kant Lixhe. De 5158 van de stelplaats Hasselt brengt in januari 1985 een trein beladen met Ford's van Genk naar Aachen-West.

Foto Michel HANSSENS



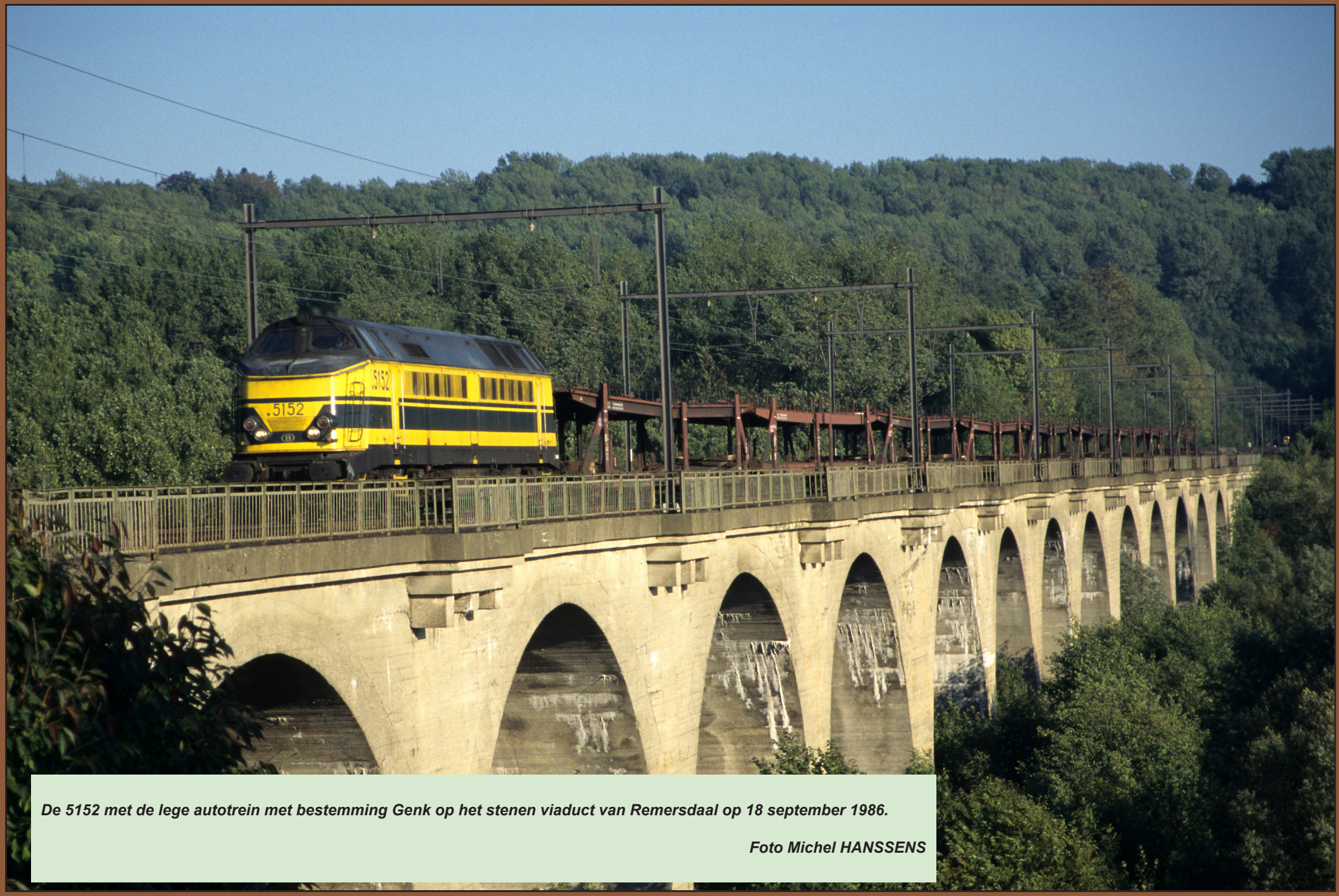
Naast het viaduct van Moresnet zijn de bruggen van Visé (over het Albertkanaal en de Maas) met uiterwaarden indrukwekkend. De 5185 met de kolentrein naar Alsdorf in 1982

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage



Indrukwekkend beeld van de 5187 met de Ford-trein Genk - Aachen-West in de uitgraving van de lijn 24 tussen Berneau en Remersdaal, dit op 26 maart 1987.

Foto Michel HANSSENS



De 5152 met de lege autotrein met bestemming Genk op het stenen viaduct van Remersdaal op 18 september 1986.

Foto Michel HANSSENS



De langste (natuurlijke) tunnel bij de NMBS, deze van Veurs. In juni 1982 komt de 5187 uit het duistere terug in het zonlicht en ... klik

Foto Pierre HERBIET



Ook onze (toen nog) Antwerpse fotograaf kende de weg naar de uitgang. In 1982 verraste hij de 5155 met een gemengde goederentrein bij het buitenrijden van deze tunnel.

Foto Thierri HEYLEN



De inrit van het station Montzen (kant Hombourg en Visé). Er waren op deze 30 juli 1986 twee locomotieven reeks 51 met de 5193 aan kop om deze zware kolentrein over de hellingen van de lijn 24 te brengen

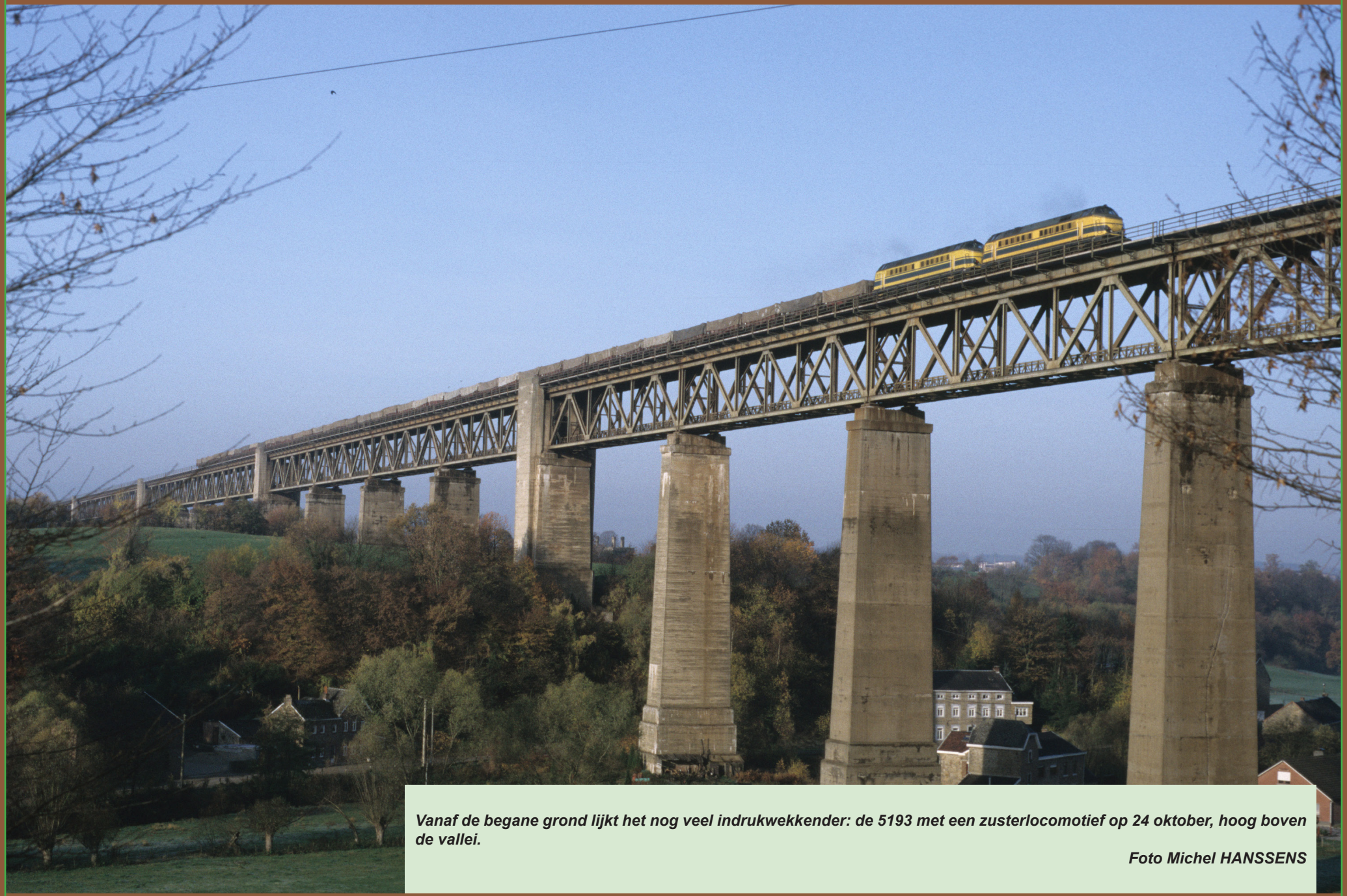
.

Foto Michel HANSSENS



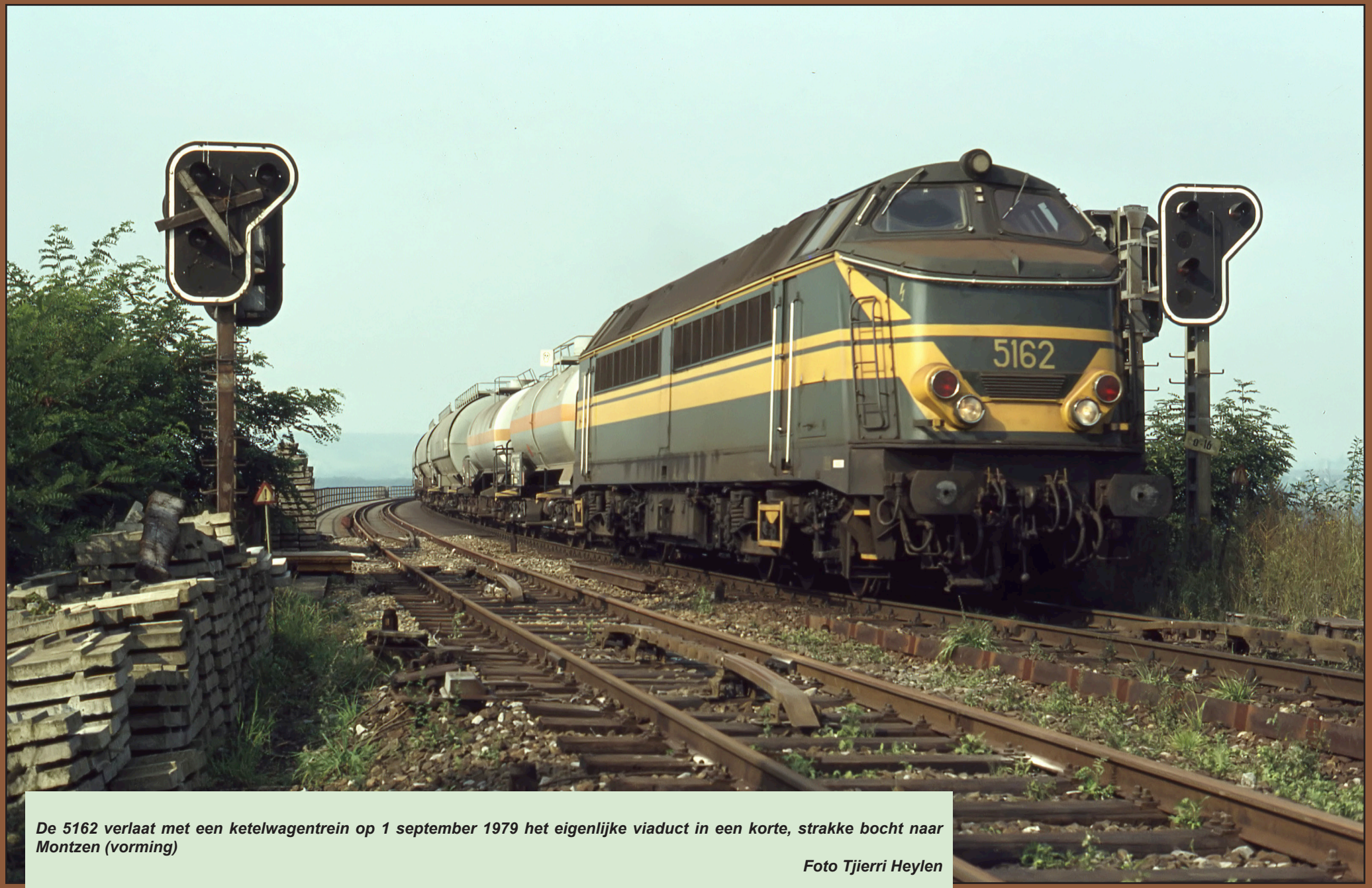
Van de langste tunnel naar het hoogste viaduct: boven op het viaduct van Moresnet kruist de losse 5179 een ketelwagentrein

Foto Thierri HEYLEN



Vanaf de begane grond lijkt het nog veel indrukwekkender: de 5193 met een zusterlocomotief op 24 oktober, hoog boven de vallei.

Foto Michel HANSSENS



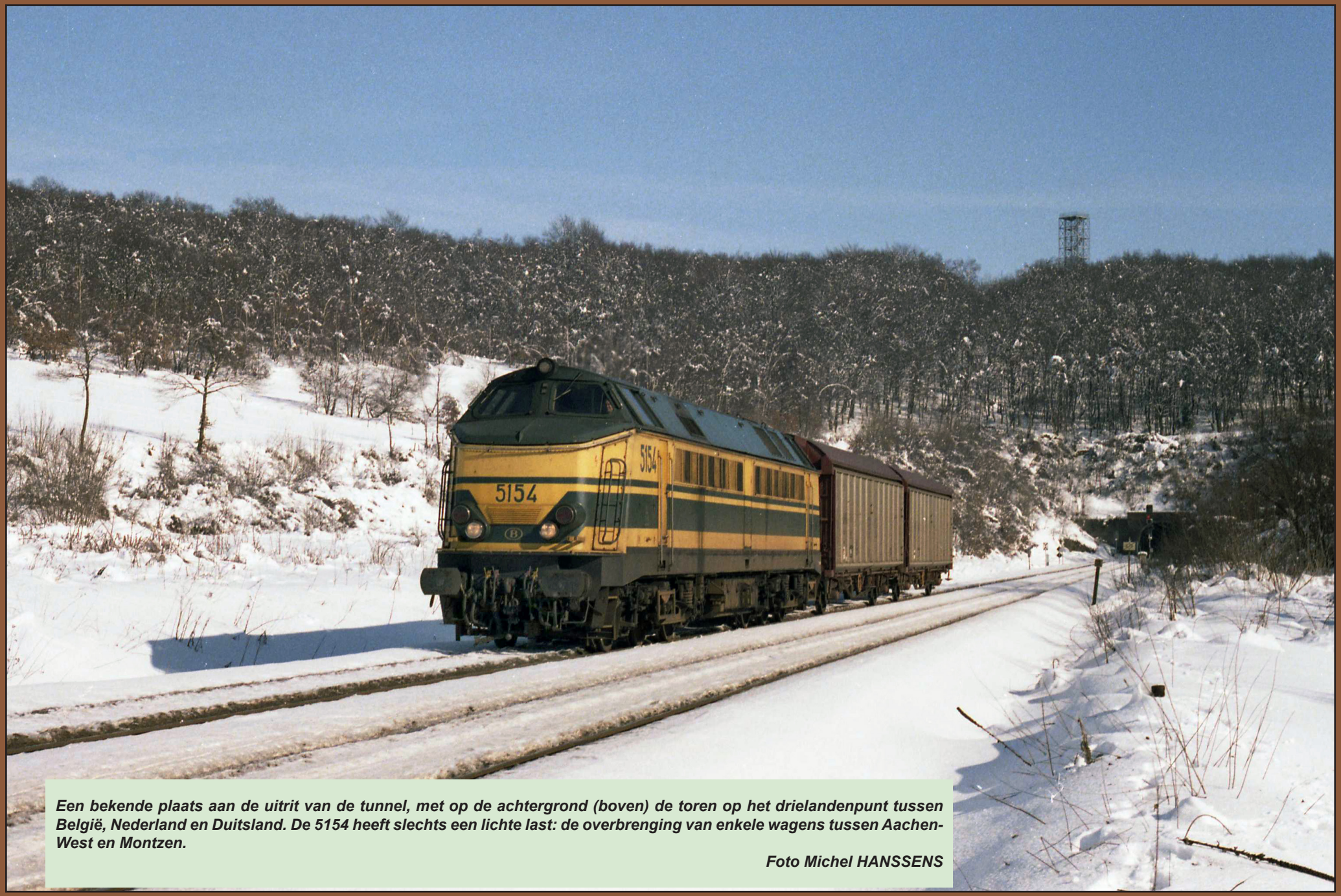
De 5162 verlaat met een ketelwagentrein op 1 september 1979 het eigenlijke viaduct in een korte, strakke bocht naar Montzen (vorming)

Foto Tjierri Heylen



We komen praktisch aan de grens , te Gemminich. De 5136 sleept de lege ketelwagentrein op 11 juni 1997 naar Antwerpen.

Foto Michel HANSSENS



Een bekende plaats aan de uitrit van de tunnel, met op de achtergrond (boven) de toren op het drielandenpunt tussen België, Nederland en Duitsland. De 5154 heeft slechts een lichte last: de overbrenging van enkele wagens tussen Aachen-West en Montzen.

Foto Michel HANSSENS



De 5193 met de lege autotrein naar de Ford-fabtiek te Genk op 21 oktober 1989. De herfst heeft zijn intrede gedaan en de verkleurde bladeren geven een speciaal effect aan deze opname.

Foto Mchel HANSSENS



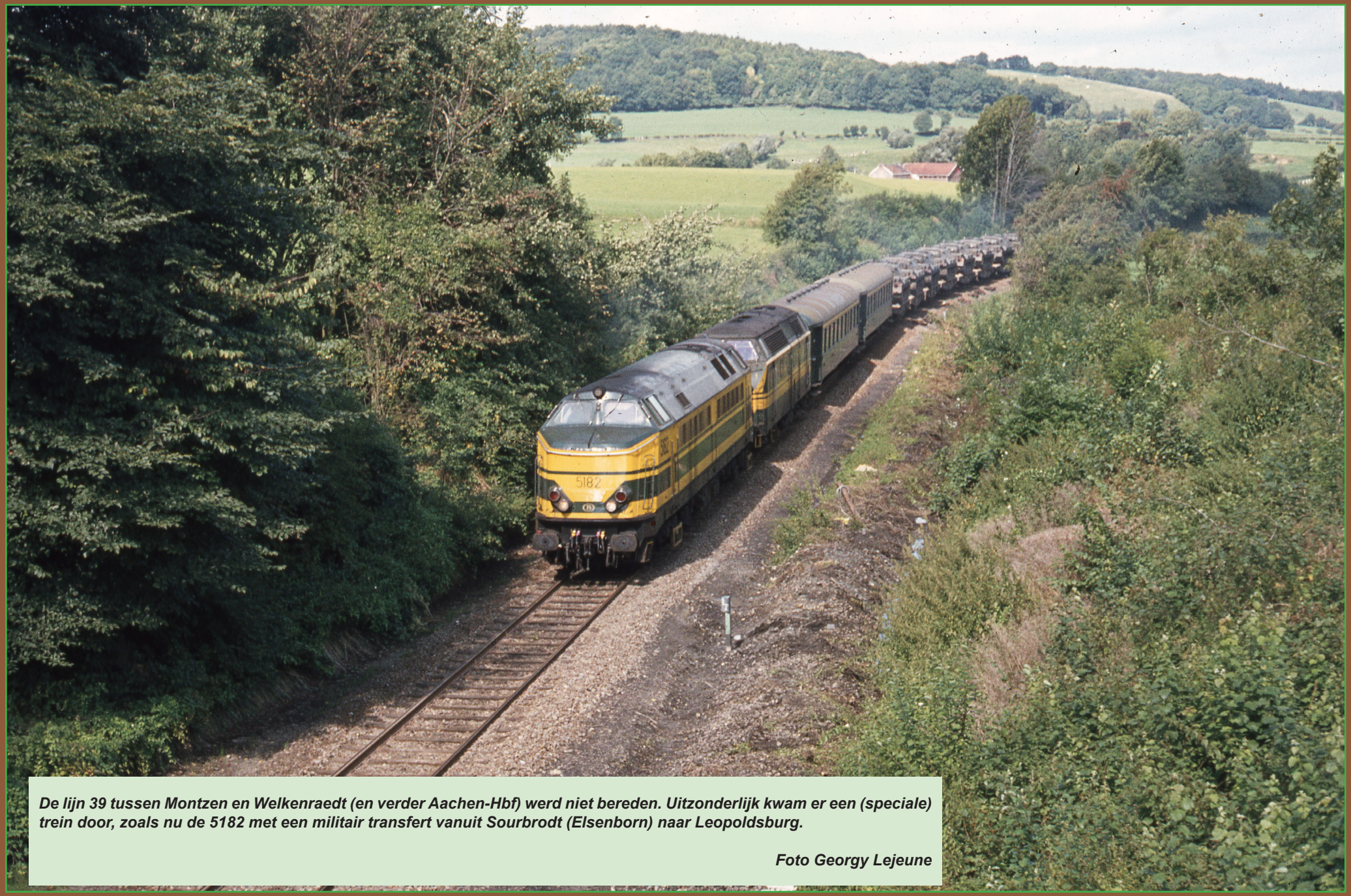
Een lege autotrein: een treinschakeling met de 5193 aan de leiding was zeker niet nodig, enkel een opzending van een overtollige machine te Aachen-West. Dit op 8 maart 1997 in de insnijding in de buurt van Gemmenich.

Foto Michel HANSSENS



We hebben de grens met Duitsland - ondergronds - overgestoken en de 5129 komt op Duits gebied de tunnel uitgereden, dit op 22 juli 1996.

Foto Michel HANSSENS



De lijn 39 tussen Montzen en Welkenraedt (en verder Aachen-Hbf) werd niet bereden. Uitzonderlijk kwam er een (speciale) trein door, zoals nu de 5182 met een militair transfert vanuit Sourbrodt (Elsenborn) naar Leopoldsburg.

Foto Georgy Lejeune



Lijn 40 naar Kinkempois

Hoewel de reeks 51 toch vrij regelmatig - enkele per dag - vanuit Visé naar Kinkempois reed, zijn er zeer weinig foto's en enkel nog te Visé. De 5181 met een containertrein heeft de volledige bocht genomen en rijdt nu onder de lijn 24 door.

Foto Michel HANSSENS



De 5192 heeft de lijn 24 verlaten en bereikt Visé-Bas om verder te sporen richting Bressoux en Kinkempois.

Foto Danny MOENS

Regio Antwerpen



Het eerste deel van het traject bleef constant met de rit vanuit Ekeren, via Noorderdokken, de moeilijke doortocht van Berchem, via Mortsel naar de lijn. Op 23 oktober 1979 sleept de 5184 een korte containertrein hier in de buurt van Luchtbal

Foto Thierri HEYLEN



Na Berchem wordt de goederenlijn genomen om via Deurne (achter de luchthaven - plek van de foto) en Mortsel de lijn te vervoegen. De ketelwagentrein - gesleept door de 5182 op 22 februari 1983 te Deurne.

Foto Thierri HEYLEN



Het station van Hove op de eigenlijke lijn 27 op 18 oktober 1980. Op dat ogenblik had de NS een contract voor het leveren van ballast vanuit Belgische steengroeven. De 5182 sleept een lege trein met de speciale ballastwagens richting zuiden, meestal Quenast, maar ook Lessines.

Foto Thierri HEYLEN



Dezelfde ballasttrein voor de NS, maar praktisch op zijn eindpunt Quenast. Op 26 april 1993 verzekerde de 5158 deze trein komt te Lembeek (lijn 96) voorbij het toen nog bestaande stationsgebouw.

Foto Thierri HEYLEN



Een gemengde goederentrein, gesleept door de 5192. De trein heeft op 27 juli 1986 Mechelen-Nekkerspoel bereikt, buigt even verder al naar Muizen en de lijn 53 en zal zijn weg verderzetten naar Hasselt via Aarschot.

Foto Thierri HEYLEN



Een mooi beeld van een gastrein, gesleept door de 5169, op 31 oktober 1980 bij doortocht van Vilvoorde richting Schaarbeek.

Foto Thierri HEYLEN

De steenkool in Limburg

Belangrijkste rijkdom in de provincie, maar toch een beperkt vervoer en meestal lokaal georiënteerd.

Steenkool en Limburg ... gedurende vele jaren hoorde dit samen. En nochtans zouden de spoorwegen slechts een gering deel van dit transport voor hun rekening nemen, ondanks de hoge productie aan steenkool en de grote mijnzetels. Reden hiervan was de hoge kwaliteit van de Limburgse steenkool. Hierdoor werd deze voor een groot deel gebruikt bij de individuele verwarming van huizen en gebouwen. En hierdoor waren er weinig volledige treinen en werd de afvoer vooral per binnenschip afgehandeld.

Enkel de mijnen van – vooral Zolder –, Beringen en Waterschei hadden volledige treinen gevormd door de zelflossers type Fals. De steenkool ging hier vooral naar de kolengestookte elektriciteitscentrales in het Luikse en rondom Charleroi. Een bijzondere trein die decennia lang gereden heeft, was deze tussen Zolder en de cokesfabriek van Alsdorf, via Lanaken en Maastricht.

In een latere fase – vanaf ongeveer 1981 – werden de kolenwasserijen van Waterschei en Eisden gesloten en werden de stenen van de steenkool gescheiden enkel te Winterslag. Daarom werden volledige treinen ingelegd naar het vormingsstation van Winterslag. Ook deze bestonden uit de typische Fals-wagens waarin nu de ongesorteerde steenkool vervoerd werd. Een derde type trein – heel typisch voor het Limburgse steenkoolbekken – waren de kubeltreinen. Hierop komen we enkele bladzijden verder uitgebreid op terug.

De tractie van de steenkooltreinen werd vooral verzekerd door de locomotieven reeks 51, zeker voor de zware, volledige treinen. Voor de lokale diensten binnen het bekken kwamen zowat alle reeksen machines van de stelplaats Hasselt tot inzet, behalve de reeks 62. Zo waren naast de serielocomotieven reeks 60 ook de drie buitenbeentjes van Hasselt - de reeksen 64, 65 en 66 - hier aanwezig.

De kubeltreinen werden vooral gesleept door de locomotieven 60; slechts in een latere periode werd ook de reeks 51 hier actief.



De kolentrein vanuit Zolder naar Alsdorf komt hier voorbij de vijvers in de buurt van Zonhoven. De trein wordt op deze 12 mei 1982 gesleept door de 5184.

Foto Pierre HERBIET
Verzameling Gwenaël PIERART



Waterschei-Zwartberg was op een bepaald ogenblik het grootste vormingsstation voor het steenkoolvervoer. Het bediende drie mijnzetels: Zwartberg (tot de sluiting in 1966), Waterschei en Eisden. De 5186 heeft net lege wagens gebracht en zet op deze mistige morgen van 25 februari 1986 om. In de achtergrond een locomotief reeks 65 - de 6506 - met een kubbeltrein met bestemming de Genkse kolenhaven.

Foto Julien CASIER



Op 23 juli 1984 was het zonniger toen ik nogmaals besloot om naar Waterschei te gaan, op jacht naar de reeks 66. Spijtig, deze (lokale) dienst werd op die dag uitgevoerd door de 6077. De 5178 daarentegen staat voor de kleine blokpost en eet- en rustplaats voor de rangeerders en wacht op zijn volgende opdracht.

Foto Julien CASIER



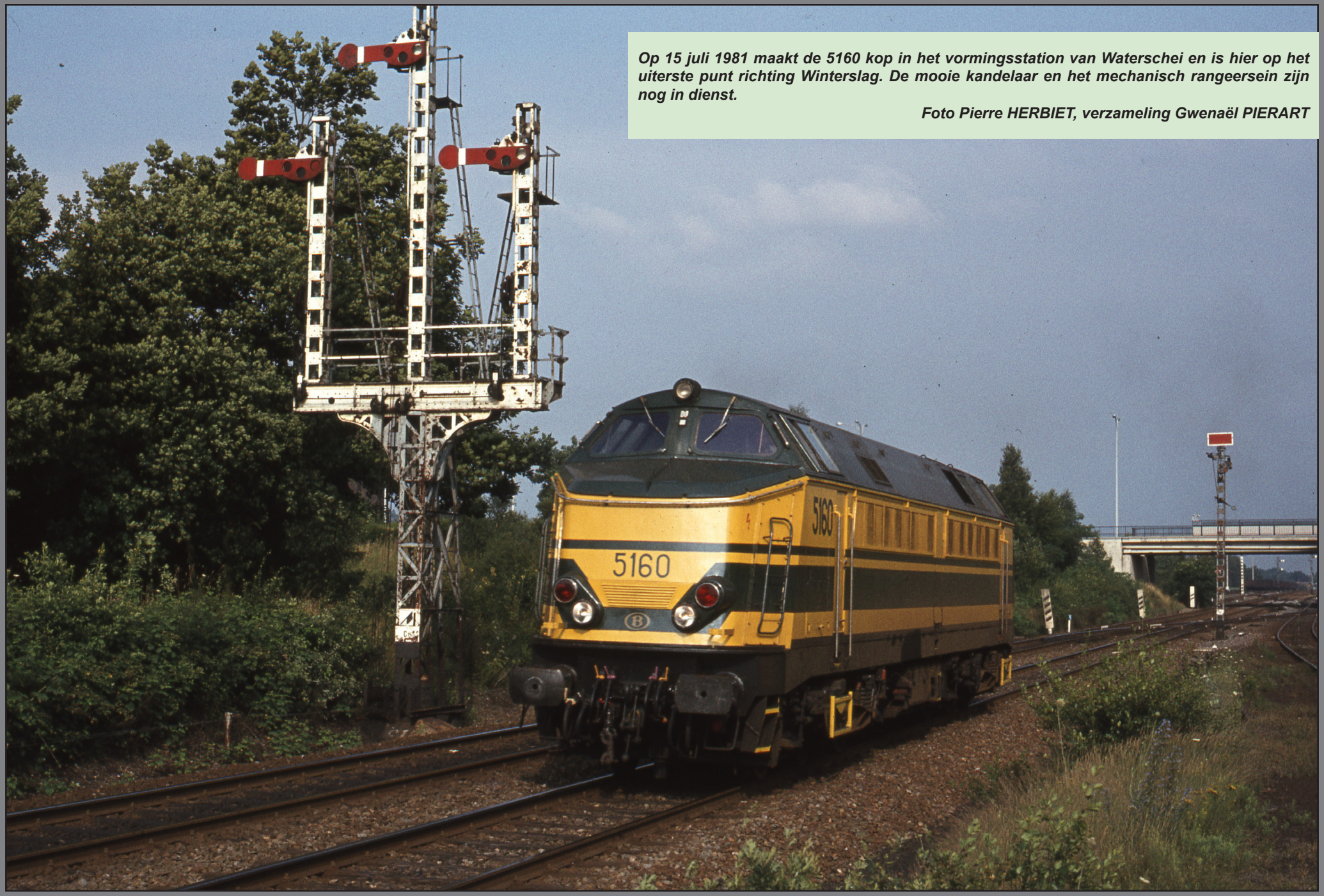
De lege kolentrein vanuit Alsdorf is bijna op zijn bestemming - Zolder-mijn - geraakt, dit in juli 1979 bij doorrit te Houthalen. Op de voorgrond de verbinding tussen het oostelijk en westelijk mijnbekken tussen Houthalen en Winterslag.

Foto Julien CASIER



Terug naar Waterschei: op 26 augustus 1979 verlaat de 5159 met een volle kolentrein, afkomstig uit de zetel Waterschei en bestemming het industriebekken van Charleroi. Deze trein(en) werden in principe door locomotieven van Monceau verzekerd.

Foto Julien CASIER



Op 15 juli 1981 maakt de 5160 kop in het vormingsstation van Waterschei en is hier op het uiterste punt richting Winterslag. De mooie kandelaar en het mechanisch rangeersein zijn nog in dienst.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël PIERART



Iedereen heeft het al eens (of meerdere) malen meegemaakt: je vertrekt met mooi weer en ter plaatse - zeker 's morgens - een dichte mist. Maar ook dan kan een foto sfeer uitstralen. Dat was het geval op 16 maart 1983. De 5187 sleept de kolentrein Waterschei - Monceau. Er waren twee parcours voorzien. Het eerste via Hasselt, Leuven en Ottignies en een tweede via de lijn 21C en Visé, de Maas volgend en dan via Ronet naar Monceau. Dit traject werd gevolgd hier te Winterslag, op de voorgrond de lijn 21 Hasselt - Winterslag.

Foto Thierri HEYLEN



Op 23 augustus 1983 legde deze trein hetzelfde traject af, maar in omgekeerde zin: Monceau > Waterschei. Hier in beeld gebracht bij doortocht te 's Herenelderen (lijn 34), gesleept door de Hasseltse 5158.

Foto Thierri HEYLEN



Foto Ronald MARDAGA, verzameling NMBS Train World Heritage

De steenkool in Limburg

Het binnenschip profiteerde het meest van de steenkool,
maar deze moest naar de waterwegen (vooral het Albertkanaal) vervoerd worden.

Het vervoer van steenkool in “Kubel”-wagens was een typisch systeem voor de steenkool, overal in Europa. In België was dit typisch voor het Limburgs bekken. De bedoeling was het vervoer van de mijnzetel naar de kolenhaven langs een waterweg, hier vooral het Albertkanaal. De zetels Zolder en Beringen hadden hun eigen kolenhaven en gebruikten hiervoor hun eigen privéwagens. Deze waren niet toegelaten op het N.M.B.S.-net. Ook Eisden had een eigen kolenhaven langs de Zuid-Willemsvaart, maar deze was van ondergeschikt belang. Houthalen, Waterschei, Winterslag en ook Eisden hadden een levendig verkeer naar de centrale kolenhaven van Genk langs het Albertkanaal. Deze was oorspronkelijk onafhankelijk, maar kwam nadien in handen van de NV Kempense Steenkoolmijnen.

De Kubelwagens waren platte wagens waarop drie speciale laadbakken - gewoon los - stonden. In de kolenhaven nam de kraan deze bakken op en loste deze in de binnenschepen. Hiervoor konden de bakken - net zoals een grijper - geopend worden.

De kubelwagens naar de kolenhaven van Genk zelf waren “in principe” eigendom van de N.M.B.S., maar werden langdurig gehuurd door de Mijnzetels. Maar ook de kolenhaven zelf had zijn eigen wagens die toegelaten waren op het N.M.B.S.-net. Beringen en Zolder hadden hun eigen kubbelwagens die enkel op hun eigen industriële verbinding ingezet worden.

Deze treinen waren allesbehalve geliefd bij de bestuurders: ze reden zeer moeilijk – ze hadden een grote wrijving door de glijlagers die veel kolenstof opvingen. Hierdoor werden ze los van elkaar gekoppeld, waardoor zware schokken bij het remmen ontstonden. Ze waren – zeker in de beginjaren – niet beremd (slechts één wagen op tien had remmen). De maximale snelheid was 30 km/u en ze mochten geen reizigerstreinen kruisen. De bakken stonden immers los op het onderstel en konden vrij gemakkelijk verschuiven.

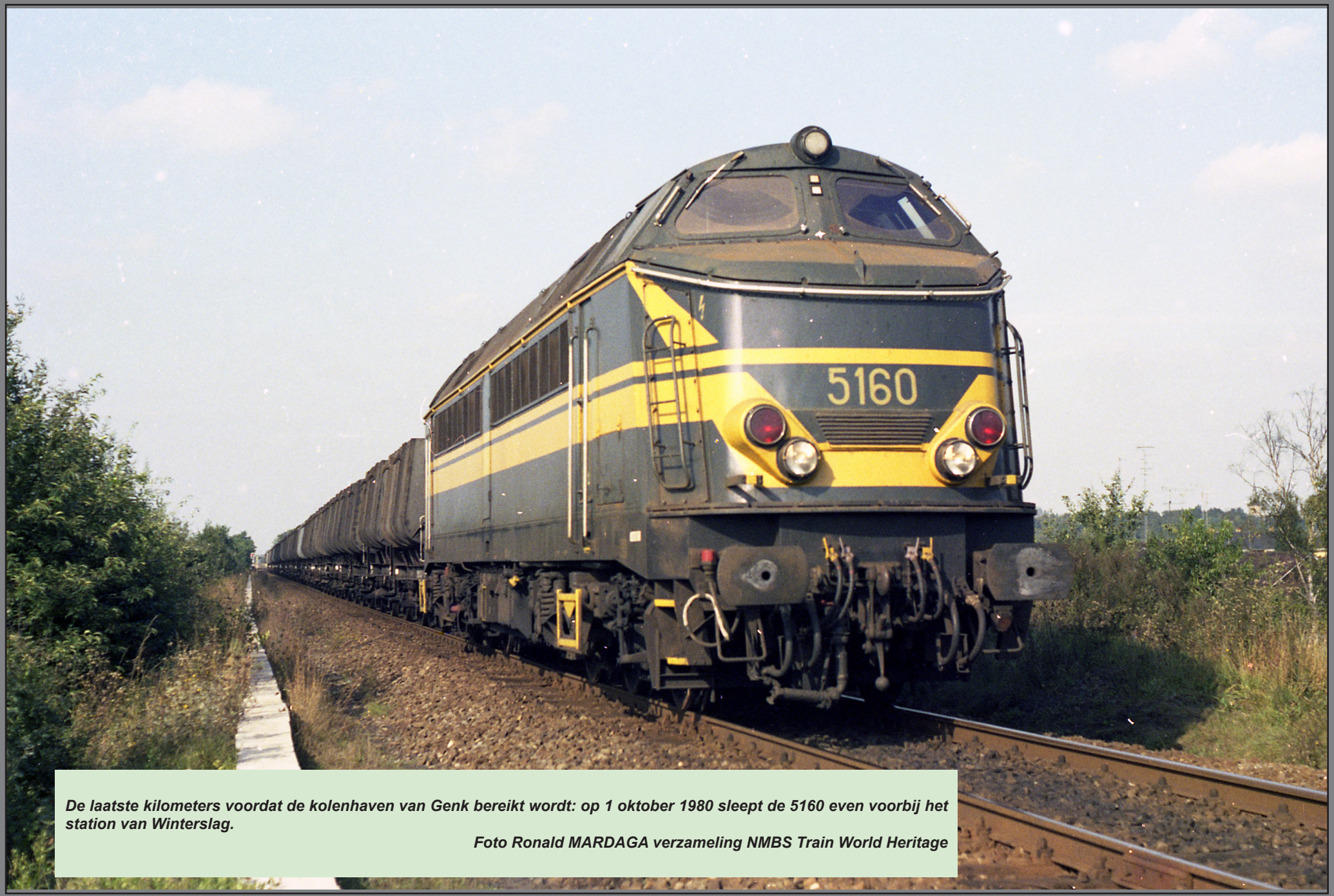








Foto's: Archief provincie Limburg



De laatste kilometers voordat de kolenhaven van Genk bereikt wordt: op 1 oktober 1980 sleept de 5160 even voorbij het station van Winterslag.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage



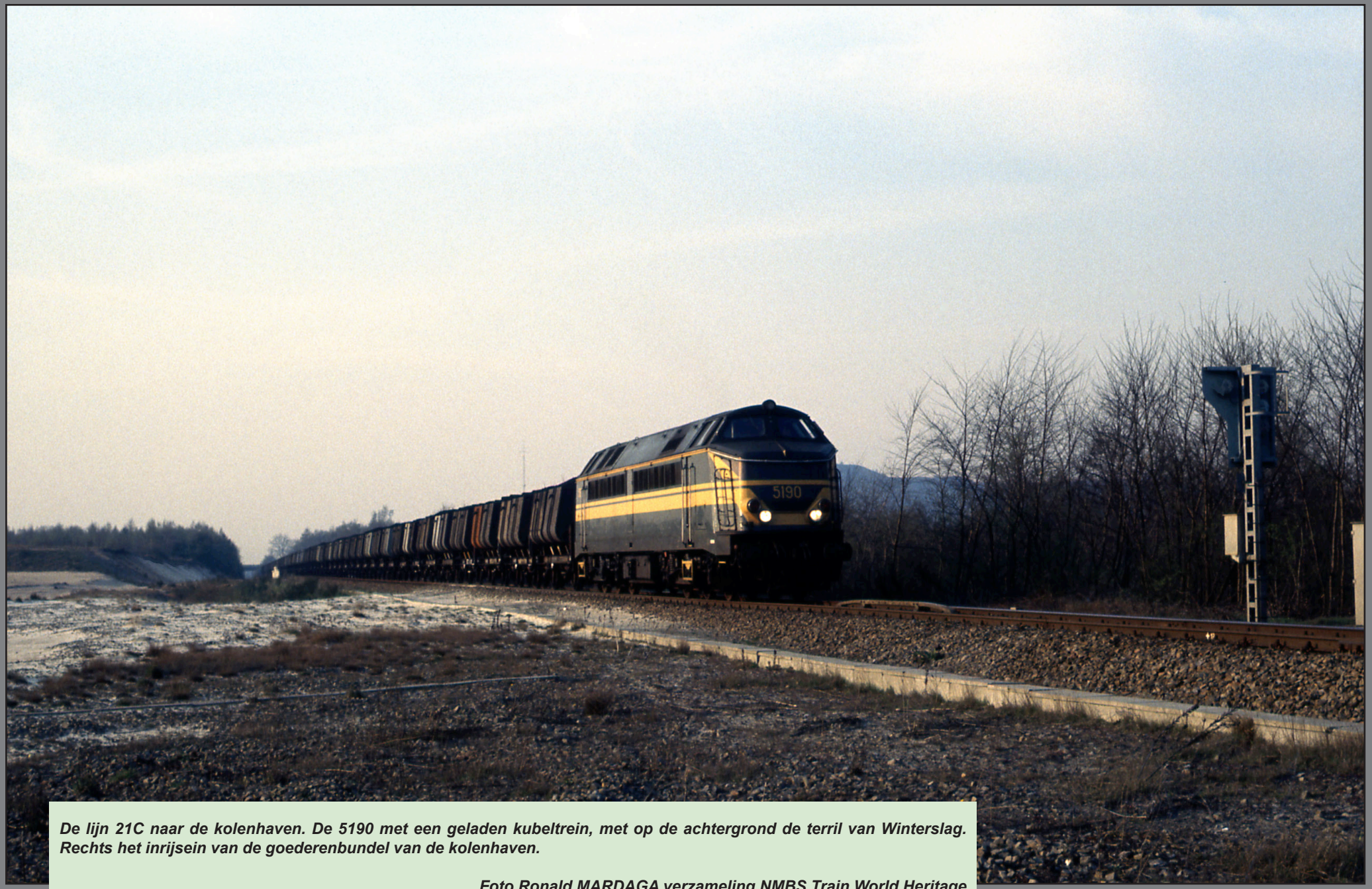
In juli 1978 was het station van As nog volledig aangesloten en lag de verbinding naar Maaseik (naar links op de foto) er nog steeds, weliswaar niet meer in gebruik. De 6161 komt vanuit Eisden-mijnen aan. Rechts het seinhuis dat enige jaren later afgebroken werd. Het seingestel verhuisde naar de lokettenzaal in het stationsgebouw.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage



De terugtocht met een lege kubeltrein: op 16 augustus 1983 werd de doortocht van de 6162 voor het station van Winterslag in beeld gebracht.

Foto Thierri HEYLEN



De lijn 21C naar de kolenhaven. De 5190 met een geladen kubeltrein, met op de achtergrond de terril van Winterslag. Rechts het inrijsein van de goederenbundel van de kolenhaven.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage



Nogmaals Winterslag station op 16 augustus 1983 maar nu in de tegenrichting met bestemming kolenhaven.

Foto Thierri HEYLEN



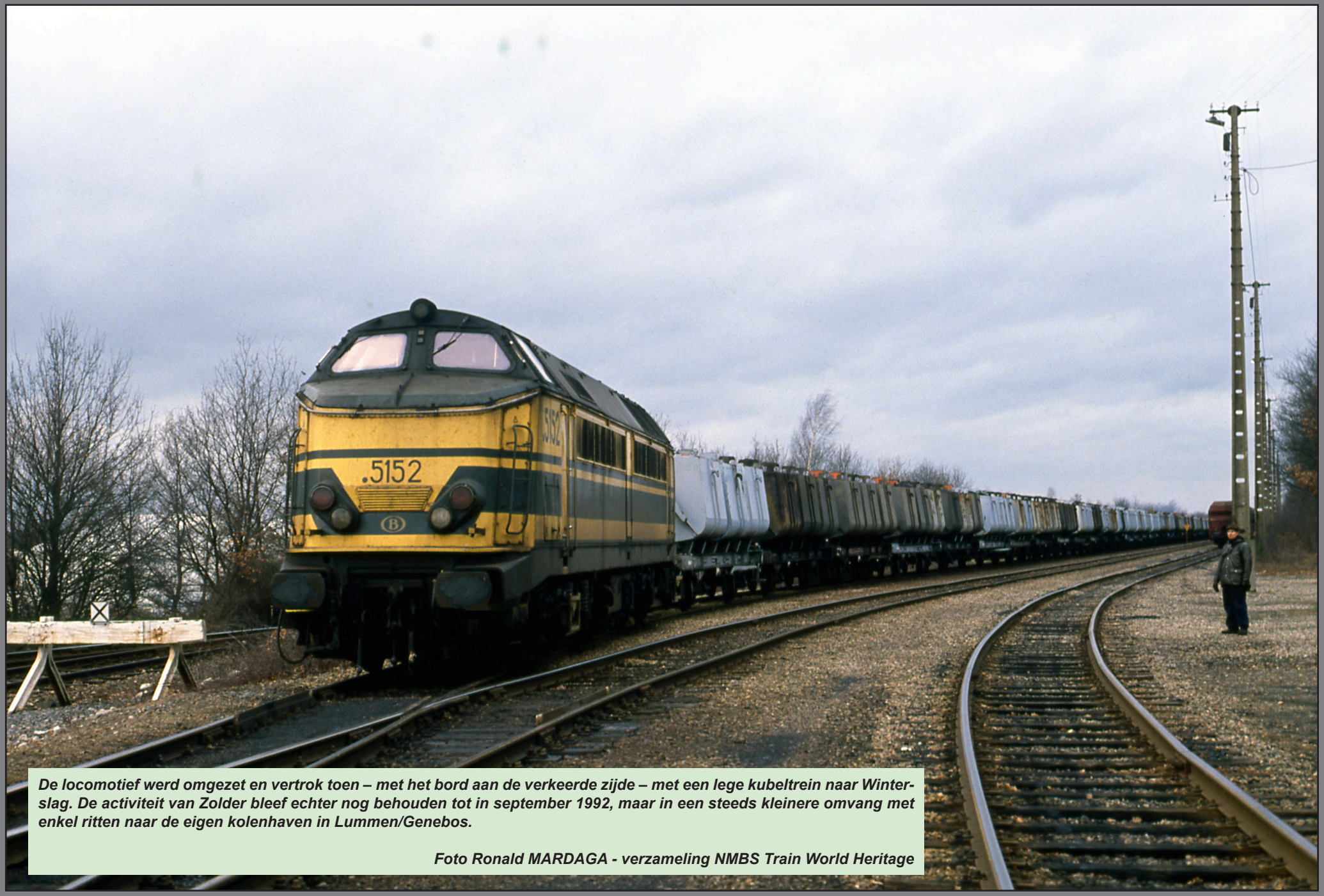
Het was uiterst zeldzaam dat de afvoer van de steenkool uit Beringen via de NMBS afgevoerd werd naar Genk. De 5191 bereikt het centrum van Beringen en zal via Houthalen en de lijn 19 Winterslag en vervolgens de Genkse kolenhaven bereiken. Normaal werd de steenkool, die per binnenschip vertrok, in de eigen kolenhaven aan het Albertkanaal gelost.

Foto Thierri HEYLEN



De sluiting van de mijnzetels – één na één – vanaf september 1987 betekende ook de afbouw van de steenkooltransporten. En er moest eens een einde aan komen. Vanaf 1989 bleef enkel nog Zolder over. De productie daalde. De laatste transporten waren deze naar de binnenschepen. De eigen kolenhaven was reeds grotendeels ontmanteld en zodoende ging de steenkool naar de Genkse kolenhaven. Op 11 januari kwam daar een einde aan en reed de laatste kubeltrein. Bij aankomst te Genk (kolenhaven) werd voor de fotograaf in allerhast een (amateuristisch) bord gemaakt en op de 5152 bevestigd.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage



De locomotief werd omgezet en vertrok toen – met het bord aan de verkeerde zijde – met een lege kubeltrein naar Winterslag. De activiteit van Zolder bleef echter nog behouden tot in september 1992, maar in een steeds kleinere omvang met enkel ritten naar de eigen kolenhaven in Lummen/Genebos.

Foto Ronald MARDAGA - verzameling NMBS Train World Heritage

De steenkool bleef niet duren

De reconversie zorgde voor een groter aandeel voor het spoor en noodzaakte modernere infrastructuur.

Daar waar de mijnen lange tijd de enige industriële activiteit waren in Midden-Limburg, zou de nakende sluiting zorgen voor nieuwe technologieën. De elektriciteitscentrale van Ebes in Langerlo was nog steenkoolgebonden, maar de sluiting van de mijn van Zwartberg leidde tot een reconversie. En dit dadelijk met de grootste, namelijk de autobouwer Ford. Dit bracht dadelijk nieuwe vervoersstromen teweeg.

Derde speler was dan weer gebonden aan Ford, namelijk het metaalbedrijf Allegheny Longdoz. Hierdoor ontstond te Genk-Zuid een nieuw groot bedrijventerrein met bijkomende spoorwegaansluitingen voor kleinere (toeleverings)bedrijven. Het spoorwegnet werd dan ook gerationaliseerd met een modern vormingsstation te Winterslag, later Genk-Goederen. Maar deze rationalisering (en dus inkrimping) had dan weer als gevolg dat in andere delen van het oostelijk mijnbekken geen nieuwe industrieën konden wordenaangetrokken.

Ondertussen is ook deze situatie opnieuw grondig gewijzigd, met onder meer het wegvallen van de Ford-vestiging. De tractie werd voor deze nieuwe treinen vooral geleverd door de reeks 51. Ondanks het feit dat het hier meestal om lichtere treinen ging, zou de buitendienststelling van de reeks 64 en later ook de reeks 60 de zwaardere zusters tot standaardmachines maken. Dit werd nog versterkt doordat veel locomotieven reeks 51 vrijkwamen door de elektrificaties elders op het net.

Voor het Westelijk Bekken – met Beringen, Zolder en Houthalen – zag de toestand er heel anders uit. Hier kwamen praktisch geen nieuwe, grotere bedrijven en men richtte zich toe op kmo's zonder spooraansluiting. Enkel het industriegebied rond de chemiereus Tessenderlo-Chemie bleef een inzetgebied dat geleidelijk aan door de reeks 51 overgenomen werd van de reeksen 66 en 60.

De eerste transporten gebeurden met de eigen (blauwe) schuifwandwagens – trouwens ooit in model uitgebracht – die normaal gesleept werden door een locomotief reeks 51. Maar we vonden hiervan geen foto. Ook de Duitse locomotieven reeks 215 reden deze treinen tot in Winterslag en zodoende maar een foto van een dergelijke combinatie.

Foto Michel HANSSENS





. Op een bepaald ogenblik was de productie van diverse soorten Fords zo verhoogd, dat men extreem lange treinen - zoals op de foto boven - gebruikte. De .5144 verlaat de goederenbundel van de Ford op 24 april 1992.

Foto Johny BRAUNS



. Naast de klassieke (oudere) schuifwandwagens gebruikte Ford tijdens zijn laatste bestaansperiode ook de modernere versie. De .5183 heeft net het Albertkanaal overschreden op 13 juni 1996 en komt dadelijk aan op de (prive)ontvangstbundel van de Ford-fabriek

Foto Johny BRAUNS



De opening van de Ford-fabriek in Genk was een zege voor de vrijgekomen mijnwerkers, maar bracht toch minder spoorvervoer mee voor de NMBS. Er waren twee à drie treinen met onderdelen (waarvan één vanuit Zeebrugge) en één à twee treinen voor de afvoer van afgewerkte auto's naar Duitsland en verder heel Europa. Op 10 augustus 1982 rijdt een dergelijke trein vanuit Zeebrugge naar Genk met doortocht te Kiewit op Lijn 21.

Foto Thierri HEYLEN



Een andere korte trein met onderdelen. Deze kwam vanuit Duitsland (te herkennen door de schuifwandwagens, terwijl Zeebrugge containers voorzag), hier bij doortocht te Diepenbeek op 17 juni 1981.

Foto Thierri HEYLEN



Daar de meeste treinen ’s nachts reden, is het aantal foto’s beperkt. Waarschijnlijk een bijkomende (korte) trein met autotransportwagens en gesleept door de 5162 bij doorrit te Hoeselt, dit op 17 juni 1981.

Foto Thierri HEYLEN



. Afvoer van auto's en bestelwagens naar Duitsland: de 5141 met een autotrein in de eindperiode van de Ford op 14 februari 2001. De locomotief behoorde op dat ogenblik aan Antwerpen-Noord, maar werd nog steeds bediend door bestuurders van Hasselt. De Ford-fabriek sloot definitief zijn deuren - na een geleidelijke afbouw - op 18 december 2014.

Foto Peter VAN GESTEL

De buurtgoederentrein

Ondanks het groot steenkoolvervoer, bleef de "caboteur" zeer beperkt in omvang.



Sein veilig voor deze korte goederentrein, gesleept door de 5183 op 15 juli 1982. Vanuit Mol werden de loskoeren bediend, vooral deze van Leopoldsburg. De overige waren praktisch allemaal al dicht (op deze van Beringen en Houthalen na, die eind jaren tachtig niet meer bediend werden). Gedurende de volgende jaren zou deze trein beperkt worden tot Lepoldsburg, en dan nog... meestal viel hij volledig wegFoto Johny BRAUNS



Korter kan nog moeilijk: de 5185 in doorrit te Beverlo (Beringen) op 15 april 1981.

Foto Johny Brauns



De sluiting van de mijnen had ook tot gevolg dat het vormen van de treinen vanuit Waterschei naar Winterslag (later Genk-goederen) verplaatst werd. Op 17 maart 1997 ontmoeten de 5185 en 5507 elkaar te Winterslag, wachtend op een groen uitritsein.

Foto Michel HANSSENS

Een trein met staalplaat, gewalst bij Allegheny Longdoz (later Aperam). De trein kwam via het rechtse enkelspoor vanuit het bedrijf te Genk-Zuid via de lijn 21C en na behandeling in Winterslag vertrekt de trein gesleept door de 5158 op 26 juni 2002 via de lijn 21 via Hasselt naar de klant.

Foto Michel HANSSENS





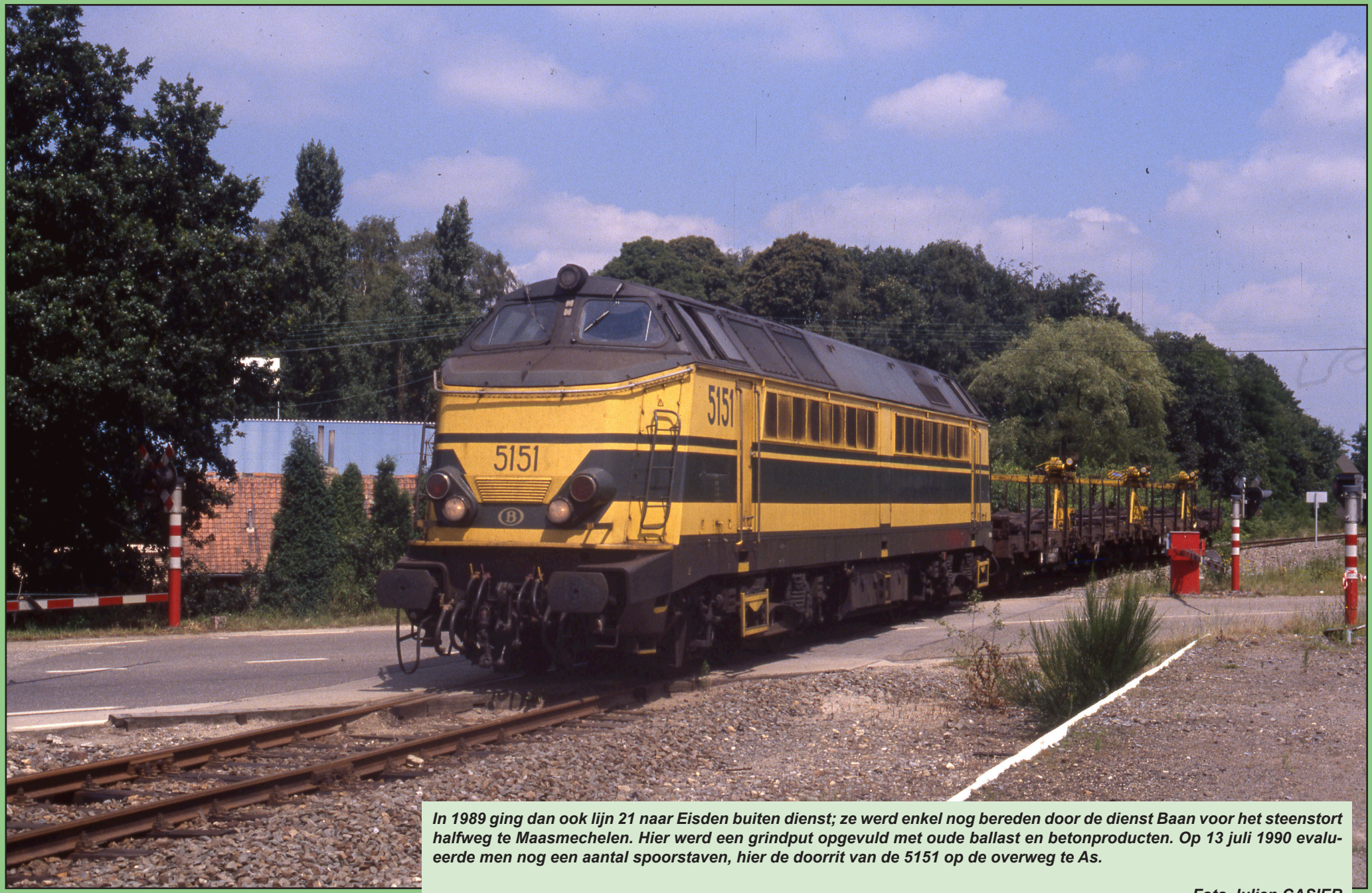
Een korte trein met de 5141 op 22 maart 2000 met staalrollen met bestemming het metaalverwerkend bedrijf Sikkel op de rechteroever van het Albertkanaal. Korte tijd later verdween ook het (kleine) stationsgebouw rechts op de foto.

Foto Michel HANSSENS



De trein is na enkele minuten aangekomen op het bedrijf en heeft zijn wagens uitgerangeerd en pikt nu een (lege) trein op met bestemming Winterslag en verder waarschijnlijk Carlam in Châtelet. Links de lijn 21C met het uitwijkspoor voor het omzetten.

Foto Michel HANSSENS



In 1989 ging dan ook lijn 21 naar Eisden buiten dienst; ze werd enkel nog bereden door de dienst Baan voor het steenstort halfweg te Maasmechelen. Hier werd een grindput opgevuld met oude ballast en betonproducten. Op 13 juli 1990 evalueerde men nog een aantal spoorstaven, hier de doorrit van de 5151 op de overweg te As.

Foto Julien CASIER



Op 4 oktober 1989 was er een trein met ballast voorzien bij doortocht te As, deze reed tot voorbij de aansluiting en duwde dan de trein richting stortplaats.

Foto Julien CASIER



Dezelfde trein voor het station van "Asch". Inmiddels hadden we de lijn tijdens de weekends overgenomen en was de inrichting van het stationsgebouw ingezet. Steevast stopten deze speciale treinen voor het station, zodat de bestuurder en rangeerder een praatje konden maken of zijn boterhammen opaten. Een gezellige periode.

Foto Julien CASIER



Eenzelfde trein, maar met platte wagens, is op 23 september 1989 deze wagens gaan ophalen en is nu op de lijn 21C. Overtollig materieel werd op de praktisch ongebruikte bundel van de Genkse kolenhaven afgesteld.

Foto Julien CASIER

Bossen, heide ... en veel ruimte: ideaal voor een militair kamp

En dit bracht gedurende jaren een bijkomend, facultatief transport voor de NMBS met zich mee.

Een speciaal transport vormde het vervoer van militair materiaal van en naar Leopoldsburg (kamp van Beverlo) en Geel

Trouwens, het kamp van Beverlo had een vrij groot eigen emplacement, ongeveer een kilometer van het station van Lepoldsburg (richting Hasselt). Het bestond uit een lange verhoogde laadkaai, een eigen perron voor de meereizende soldaten en een afstelbundel.

Geel Kievermont was meer voorbestemd voor de lichtere voertuigen en was in omvang beduidend kleiner.

Omwille van de treinlast werden in beide gevallen praktisch voortdurend locomotieven reeks 51 ingezet. Wel moeten we vermelden dat de meeste transporten 's nachts plaatsvonden. De tanks overschreden meestal het vrije ruimteprofiel.

Eén van de transporten komt op 26 april 2000 aan in Geel. Het militaire kamp takt rechtstreeks van lijn 15 (richting Mol) af en ging door een bosgebied naar het militaire kamp, ongeveer 2 km verder. De sleeplocomotief - de 5101 - behoorde op dat ogenblik al aan de werkplaats Antwerpen, maar werd bestuurd door personeel van Mol.

Foto Peter VAN GESTEL





Dezelfde trein maar op de aftakking naar het militaire domein.

Foto Peter VAN GESTEL



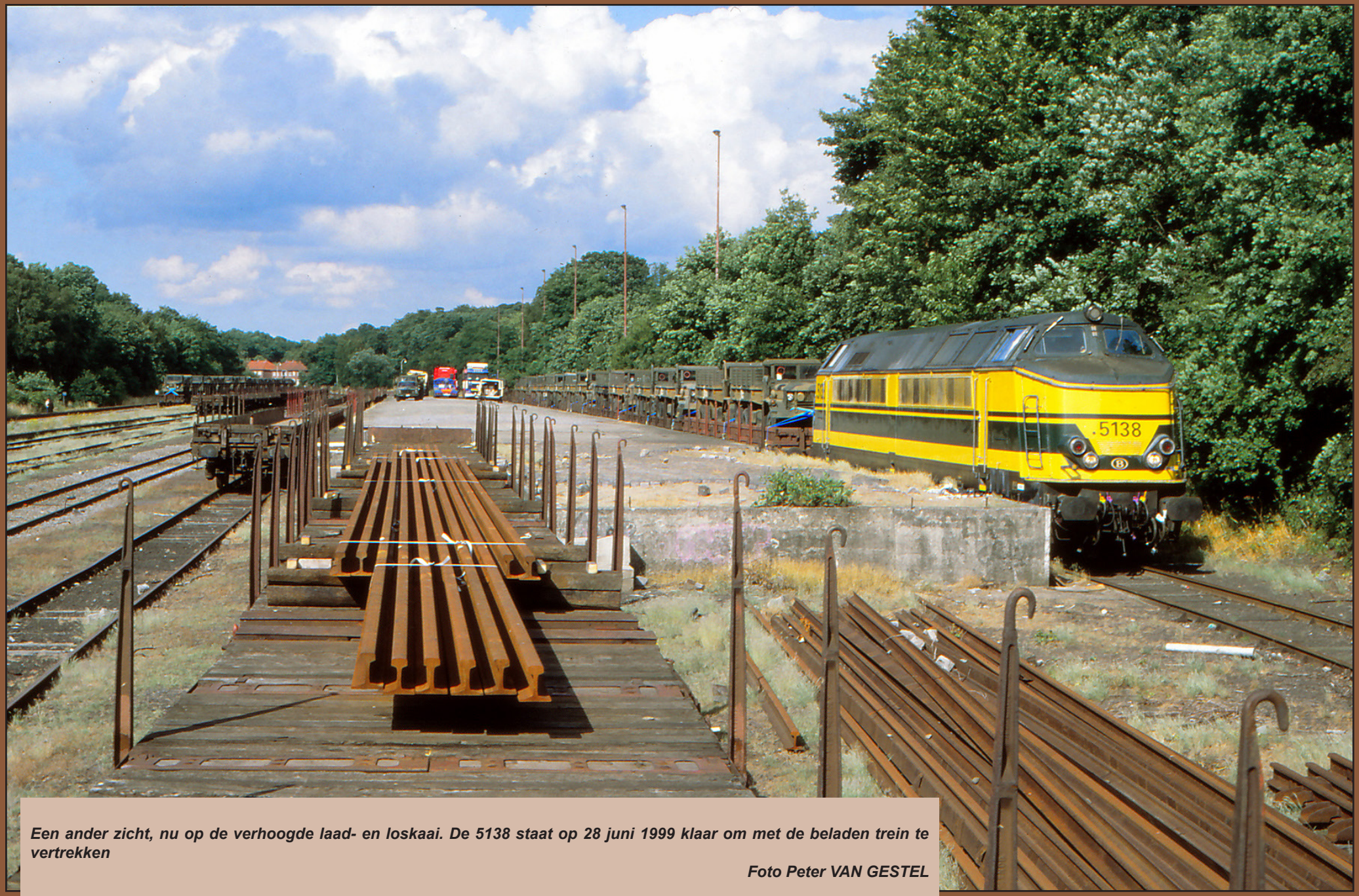
Aan de ingang van het kamp was er een omzetspoor aangelegd, zodat de diesellocomotief de wagens kon opduwen naar het kamp. De 5193 wacht een winterse 3 februari 1994 op wat er komen gaat ... de fotograaf ook.

Foto Peter VAN GESTEL



De twee volgende foto's geven de omvang van de sporenbundel van het "Kamp van Beverlo". Op 16 juli 1992 rangeert de 5185 een eenzame platte wagen naar de afstelbundel. Links de hoofdlijn Mol - Leopoldsburg - Hasselt. Rechts in de achtergrond de lange verhoogde laadkaai.

Foto Johny BRAUNS



Een ander zicht, nu op de verhoogde laad- en loskaai. De 5138 staat op 28 juni 1999 klaar om met de beladen trein te vertrekken

Foto Peter VAN GESTEL



Klaar voor het vertrek: de 5105 staat op 26 juli 1999 aan het perron van het privé-emplacement te Leopoldsburg met een trein geladen met onder andere Leopard-tanks.

Foto Johny BRAUNS



We zijn op weg: de 5138 sleept op 8 juni 1999 een korte militaire trein enkele kilometers vanaf Leopoldsburg in de buurt van Heppen.

Foto Peter VAN GESTEL



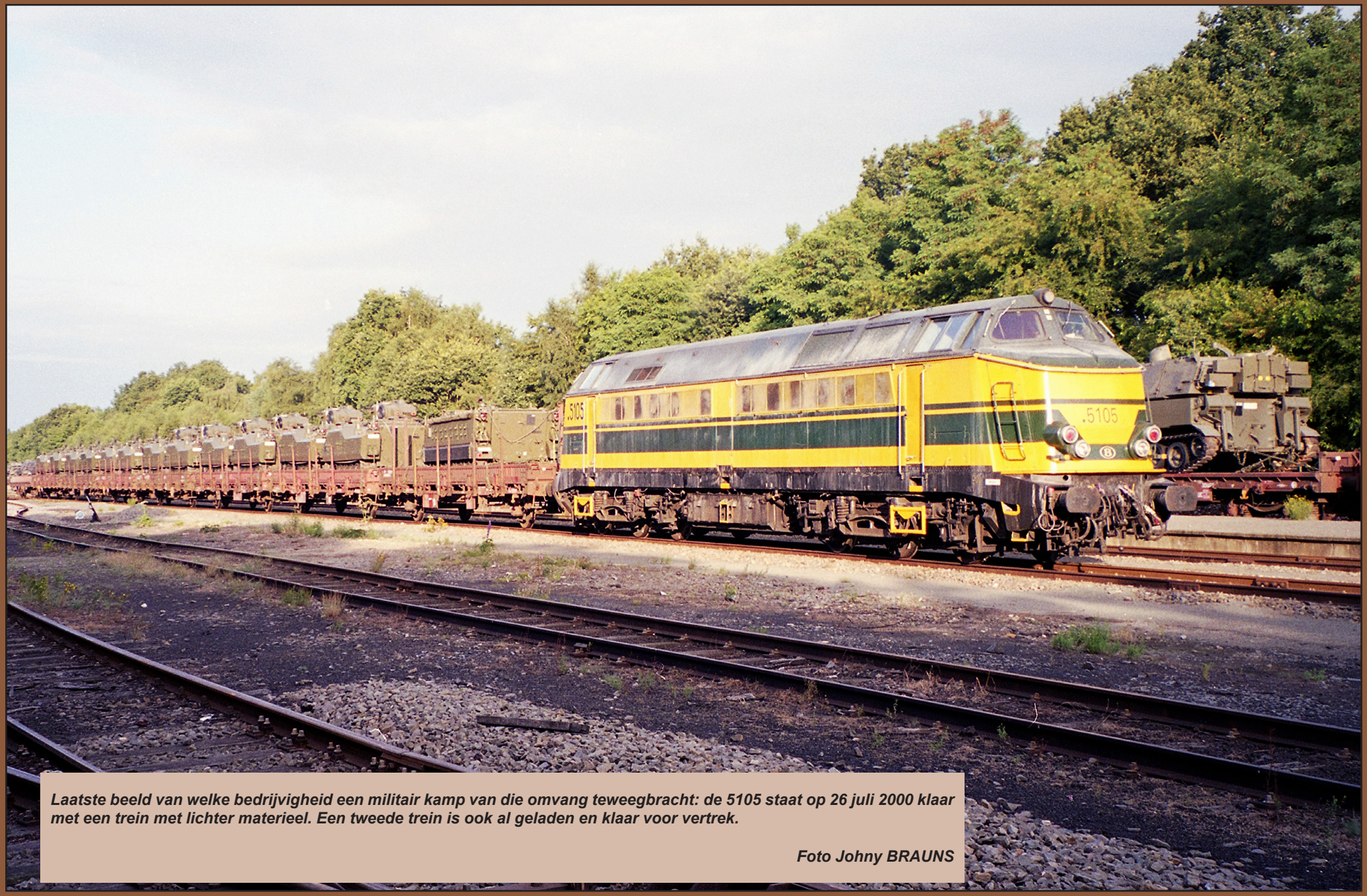
Korte administratieve stilstand in het station van Leopoldsburg alvorens de militaire trein mag doorrijden naar de ongeveer 1 kilometer verder gelegen militaire laad- en losplaats van het kamp van Beverlo op 24 maart 2012.

Foto Peter VAN GESTEL



Zoals al aangehaald, vertrokken de meeste (zware) militaire treinen 's nachts. Ze mochten immers meestal geen andere treinen kruisen vanwege hun te grote breedte. Op 28 maart 2000 werd - in het kader van NAVO-oefeningen - materieel vervoerd naar Polen. De 5142 staat te Leopoldsburg klaar voor het vertrek.

Foto Johny BRAUNS



Laatste beeld van welke bedrijvigheid een militair kamp van die omvang teweegbracht: de 5105 staat op 26 juli 2000 klaar met een trein met lichter materieel. Een tweede trein is ook al geladen en klaar voor vertrek.

Foto Johny BRAUNS

Noord-Limburg : een meestal vergeten regio

Jarenlang zorgde de verouderde non-ferro-industrie voor een gering transport, maar een buitenland bedrijf en wit-zand zorgde voor voldoende verkeer.

Naast het steenkoolbekken en later de industriezone Genk, waren er nog twee andere industriezones in de provincie Limburg. De zone Tessenderlo – het is vooral chemische industrie – werd gedurende verschillende jaren bediend door de reeks 51 en was het domein van de reeksen 66 en 60. De zouttrein komende vanuit Hengelo kende verschillende trajecten. Voor de reeks 51 was dit vanuit Weert via Neerpelt en dan via Leopoldsburg en de lijn 17 vanaf Heppen over Kwaadmechelen rechtstreeks naar Tessenderlo. Maar de brug van Maasmechelen was in slechte staat en de zware treinen werden omgeleid via lijn 18 (Neerpelt - Houthalen via Wijchmaal) naar Hasselt en verder Diest en zo naar Tessenderlo.

Maar in het noorden had men een derde belangrijke zone: hierin waren twee soorten bedrijven gevestigd. De oudste was de non-ferrometaalnijverheid, vooral zink, met als hoofdbedrijven te Balen, Overpelt (Vieille Montagne) en vooral in het naburige Nederlandse Budel. Een tweede bedrijvigheid was de zandwinning van het befaamde (Lommelse) witte zand. Naast Lommel waren er bedrijven te Mol gevestigd. En hierin zou de reeks 51 wel een vrij belangrijke rol spelen. De lokale aanvoer van wagens gebeurde meestal door de locomotieven type 211 (later reeks 64) en nadien vooral door de reeks 65 en in mindere mate de reeks 62. Al deze locomotieven werden bestuurd door personeel van Mol.

De reeks 51 werd ingezet voor de zware - volledige - treinen met zinkerts (vooral naar Budel) of met zand naar Lommel (Maatheide). Deze diensten hielden zeer lang stand; vooral de zinkertstrein bleef in de inzetreeks behouden, ook op het ogenblik dat de locomotieven vanuit de stelplaats Hasselt naar Antwerpen-Dam overgingen

Derde vervoer was dit van zand vanuit Lommel. Ook hier verdiende de reeks 51 zijn sporen, dit in twee richtingen: eerst de afvoer van het witte zand, maar ook de aankomst van zand van mindere kwaliteit vanuit Nederland om de ontginningsputten terug op te vullen.

En zo is het rijtje Z (zink, zout en zand) volledig.



We starten in Budel, de belangrijkste klant van de NMBS gedurende verschillende decennia. Dagelijks kwam er één (en soms zelfs twee) trein aan met zinkerts. Deze treinen werden gedurende lange tijd gesleept door de reeks 51 (zoals de 5173 op de foto). Ze hebben ook altijd de rangeringen in het bedrijf zelf en het verplaatsen van de wagens over de losinstallatie uitgevoerd.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage





Nog twee beelden van de reeks 51 op het fabrieksterrein. De trein bestond toen nog – omstreeks 1977 – uit gewone zelflossers type Fals.

Foto's Ronald MARDAGA
verzameling NMBS Train World Heritage



We maken een grote sprong in de tijd: de locomotieven waren geconcentreerd te Antwerpen, de bestuurders kwamen nog steeds van de voerderspost Mol. Op 13 februari 2003 - kort voor de afstelling - komt een trein in treinschakeling met de 5101 aan kop aan in Neerpelt.

Foto Michel HANSSENS



Even terug naar de gemeente tussen Hamont en Neerpelt: Sint-Huibrechts-Lille. Op 25 augustus 1995 met de 5186 als sleeplocomotief en nog de oude Fals-zelflossers.

Foto Johny BRAUNS



De oude zouttrein met de .5113 afgesteld te Neerpelt.

Foto Johny BRAUNS



Terug 25 jaar eerder: de 5181 staat op 12 augustus 1978 uitgeweken te Neerpelt. De nieuwe zelflossers zijn op dat ogenblik al in dienst.

Foto Julien CASIER



De treinlast werd steeds maar zwaarder en hierdoor moest de trein vanaf de eindjaren zeventig gesleept worden door twee locomotieven reeks 51 in treinschakeling. Op 27 september 1979 slepen de 5142 en de 5174 deze trein door het heide- en duinlandschap in de buurt van Lommel.

Foto Thierri HEYLEN



Even verderop de overweg te Helchteren: op 18 augustus 1984 rijdt de "nieuwe" zouttrein hier voorbij, aangevoerd door de 5181.

Foto Thierri HEYLEN



Twintig jaar later, einde van de inzet van de reeks 51 voor deze dienst: op 13 augustus 2000 komt de zinktrein aan te Mol met de 5158 aan kop. De reeks 62 staat afgesteld in de bundel; de vergeling heeft volledig toegeslagen. Enkele jaren later wordt de zinktrein overgenomen door de reeks 77 van B-Logistics en nog later – tot op heden heeft Railtraxx de dienst overgenomen.

Foto Johny BRAUNS



Deze foto geeft voor het grootste gedeelte een sfeerbeeld van het uiteinde van het emplacement van Mol richting Geel. De loods voor de stoomtractie staat er nog steeds, maar niet meer voor lang. De 5157 rijdt er achteloos voorbij op 4 maart 1984.

Foto Peter VAN GESTEL



Om het contrast te vergroten, nog een recent beeld bij de uitrit van het station van Mol op 17 februari 2003. Op de achtergrond het gebouw van de koerdienst voor de bestuurders van Mol.

Foto Michel HANSSENS



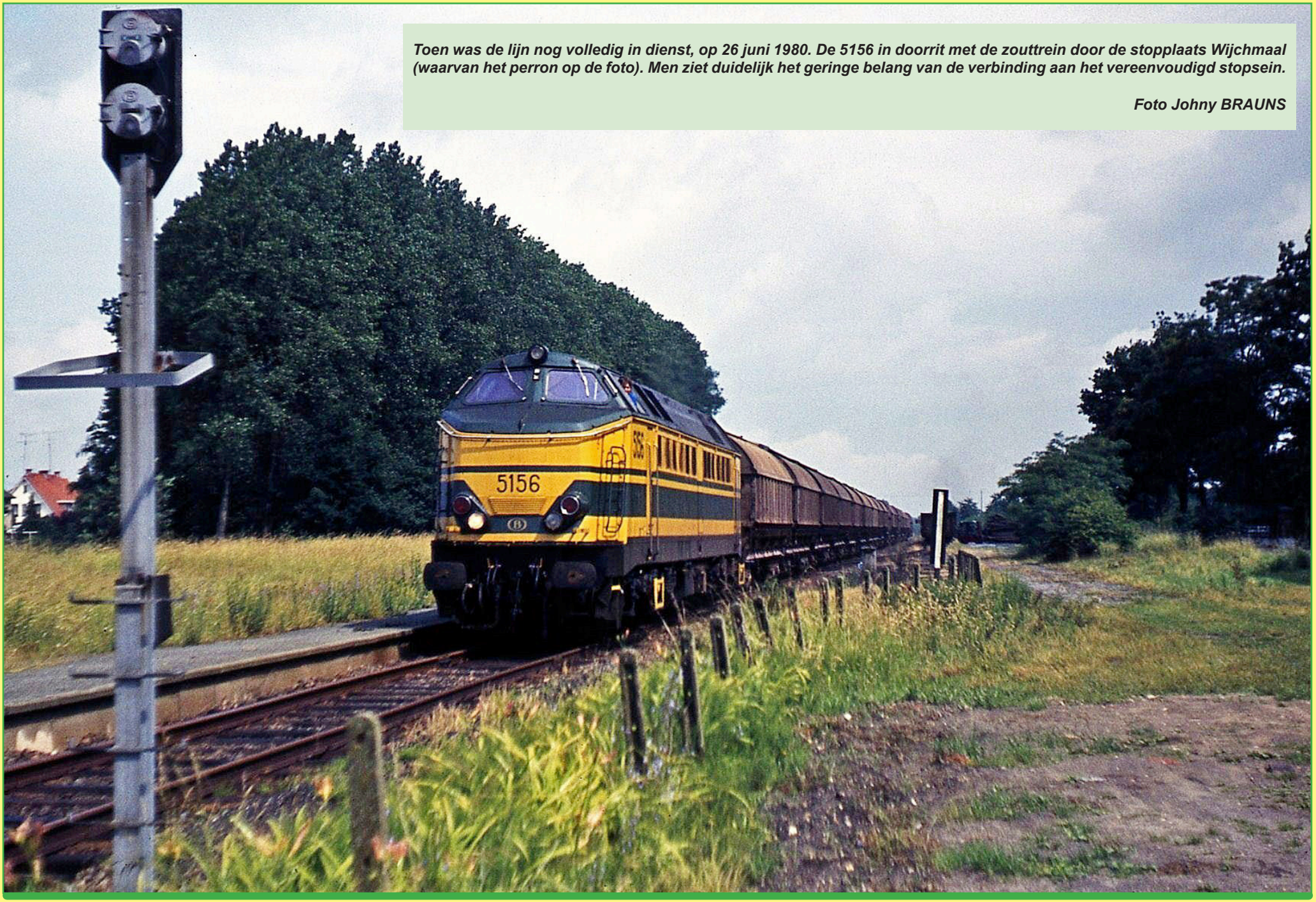
Niet zo heel lang geleden, maar nostalgie ten top in de Kempen. De mechanische seinen vormen een erehaag voor de 5159 (toch al in het geel) en de oude zinktrein. We schrijven 12 februari 198

Foto Thierri HEYLEN



De zouttrein met bestemming Tessenderlo komt op 7 april 1979 aan in Mol. Deze trein had tijdens zijn loopbaan verschillende trajecten. Vanuit Hengelo reed hij via Antwerpen en Mol tot in Heppen en van daaraf via lijn 17 naar Tessenderlo. Maar gedurende een bepaalde tijd werd het traject via Weert en Neerpelt gevolgd om zo langs Wijchmaal en Houthalen naar Diest te sporen.

Foto Thierri HEYLEN



Toen was de lijn nog volledig in dienst, op 26 juni 1980. De 5156 in doorrit met de zouttrein door de stopplaats Wijchmaal (waarvan het perron op de foto). Men ziet duidelijk het geringe belang van de verbinding aan het vereenvoudigd stopsein.

Foto Johny BRAUNS



Een opname op een onbekende lijn - de rechtstreekse verbinding tussen Neerpelt en Houthalen. Op is de 5159 er actief en werd in beeld gebracht op 6 december 1984, in de buurt van Wijchmaal (niet te verwarren met Wijgmaal tussen Leuven en Mechelen op de lijn 53). De lijn waar geen onderhoud meer verricht werd, sloot in de loop van 1985.

Foto Johny BRAUNS



De zouttrein naar Tessenderlo bij doortocht te Balen (Wezel) op lijn 15. Even verder, voorbij Leopoldsburg, zal deze trein te Heppen de lijn 17 nemen en via Kwaadmechelen Tessenderlo-chemie bereiken.

Foto Thierri HEYLEN



De meest frequente route, zeker toen de brug van Kwaadmechelen te smal werd, was over Diest. Hier moest men kop maken; later werd rechtstreeks vanuit Antwerpen naar Diest gereden, zodat men rechtstreeks Tessenderlo kon bereiken. Hier is de 5157 op 7 juli 1981 het trekpaard voor deze lange, zware trein.

Foto Johny BRAUNS



Deze foto geeft voor het grootste gedeelte een sfeerbeeld van het uiteinde van het emplacement van Mol richting Geel. De loods voor de stoomtractie staat er nog steeds, maar niet meer voor lang. De 5157 rijdt er achteloos voorbij op 4 maart 1984.

Foto Peter VAN GESTEL



We zijn niet in de duinen aan zee: ook Limburg heeft op sommige plaatsen zijn typisch duinlandschap, ontstaan door de winning van zand (of grind meer naar het oosten). De 5156 komt op 22 juni 1993 met een allereerste zandtrein - bestaande uit gewone containers - hier voorbij te Lommel Maatheide op de industriële verbinding naar toen nog Glaverbel. Bestemming was de glasfabriek te Auvelais.

Foto Peter VAN GESTEL



Bij de derde "Z", deze van zand, ligt de toestand moeilijker, daar dit slechts in bepaalde (beperkte) periodes plaatsvond. Dit gebeurde bijna altijd vanuit de aansluiting van Sibelco te Lommel. Er kwamen ook diverse soorten wagens tot inzet; de tractie bleef praktisch altijd voorbehouden aan de reeks 51. Op 22 december 1999 kwam de 5138 in actie. Met de nieuwe vierassige wagens staat deze trein even stil te Leopoldsburg om een reizigerstrein voorrang te bieden.

Foto Johny BRAUNS



Een analoge situatie op 30 juli 1999, waarbij de 5129 langs de laadinstallatie van het leger te Leopoldsburg voorbij rijdt.

Foto Johny BRAUNS



Moet er nog zand zijn? Een heel andere situatie op 21 mei 1999. De firma was verplicht om de gegraven zandkuilen voor een groot deel terug op te vullen en zocht hiervoor niet-bruikbaar zand. De Nederlandse firma ACTS deed aan afvalverwerking en stelde geregeld zand ter beschikking in speciale containerswagens. De trein – met de 5101 aan kop – is hier uitgeweken te Leopoldsburg.

Foto Johny BRAUNS



Het station van Mol was en is vooral tijdens het weekend een plaats waar veel materieel afgesteld wordt. In 1990 komt de zandtrein te Mol aan en zal na het weekend zijn weg naar Lommel hervatten.

Foto Thierri HEYLEN



Heeft slechts zijdelings te maken met de zandontginning: te Mol Gompel (Balen-Wezel) was er de glasfabriek. Het zand werd per vrachtwagen aangevoerd. De NMBS zorgde voor het weinige lokaal verkeer, zoals hier de 5133 op 21 maart 1994. Links de locotractor van het bedrijf.

Foto Peter VAN GESTEL



Aankomst van de kopertrein te Herentals op 21 mei 2001. Op dat ogenblik moest de trein nog doorrijden tot in Herentals voor het inklaren bij de douane, vooraleer hij terug kon keren naar Olen. De trein kwam (en komt nog steeds) uit Bulgarije. Sinds dat land deel uitmaakt van de Europese Unie zijn deze formaliteiten niet meer nodig. Links de lijn naar Turnhout.

Foto Peter VAN GESTEL



Een ander beeld van de kopertrein te Leopoldsburg op 30 mei 2000. De trein staat uitgeweken op het hoofdspoor 1.

Foto Johny BRAUNS



Dezelfde trein een uur vroeger op 21 mei 2001 bij doorrit te Leopoldsburg. De wagens (en de lading) zijn speciaal beveiligd om diefstal van het kostbare metaal te verhinderen. Thans wordt deze trein verzekerd door de Rurtalbahn-Cargo

Foto Peter VAN GESTEL

De verschuiving naar Zeebrugge ...

De uitbouw van Zeebrugge en de verschuiving van bepaalde transporten, zorgde voor de reeks 51 voor ritten doorheen het ganse land..

Maar geleidelijk aan zou ook de haven van Zeebrugge en in mindere mate deze van Gent aan belang winnen. Voor het vervoer van auto's zou Zeebrugge steeds meer en meer treinen naar Duitsland afvoeren. In principe waren het de machines van Merelbeke die voor dat transport – maar ook voor het containervervoer – instonden. Nochtans zouden ook de 51-ers van Hasselt enkele treinen eerst tot in Merelbeke, nadien tot in Zeebrugge verzekeren.

De rit ging via Brugge, Gent (Merelbeke) naar Schellebelle en verder naar Dendermonde, Mechelen en via de lijn 53 en de bocht naar de lijn 35 tot in Rotselaar. Via Aarschot werd dan de gewone verbinding naar Diest bereikt.

Op dat ogenblik vond nog een andere metamorfose plaats, namelijk een sterke stijging van containers, en hierdoor ontstond een heel andere trafiek. De volledige treinen bleven, maar ten opzichte van voorheen – met bijvoorbeeld erts of steenkool – was de trein nu extreem gemengd. Containers met allerlei soorten goederen vonden plaats in één trein. Dit werd nog aangevuld door het "kangoeroesysteem", waarbij volledige opleggers op speciale platte wagens gezet werden (en worden).

Er ontstonden in de jaren negentig enorme logistieke bedrijven die het transport en de verdeling van goederen regelden, weliswaar nog voor het allergrootste gedeelte over de weg.

We beginnen aan de andere zijde van het land voor de machines van Hasselt: de 5109 op 27 april 1999 met het "nieuwe" transport: containers te Zwankendamme

Foto Danny MOENS





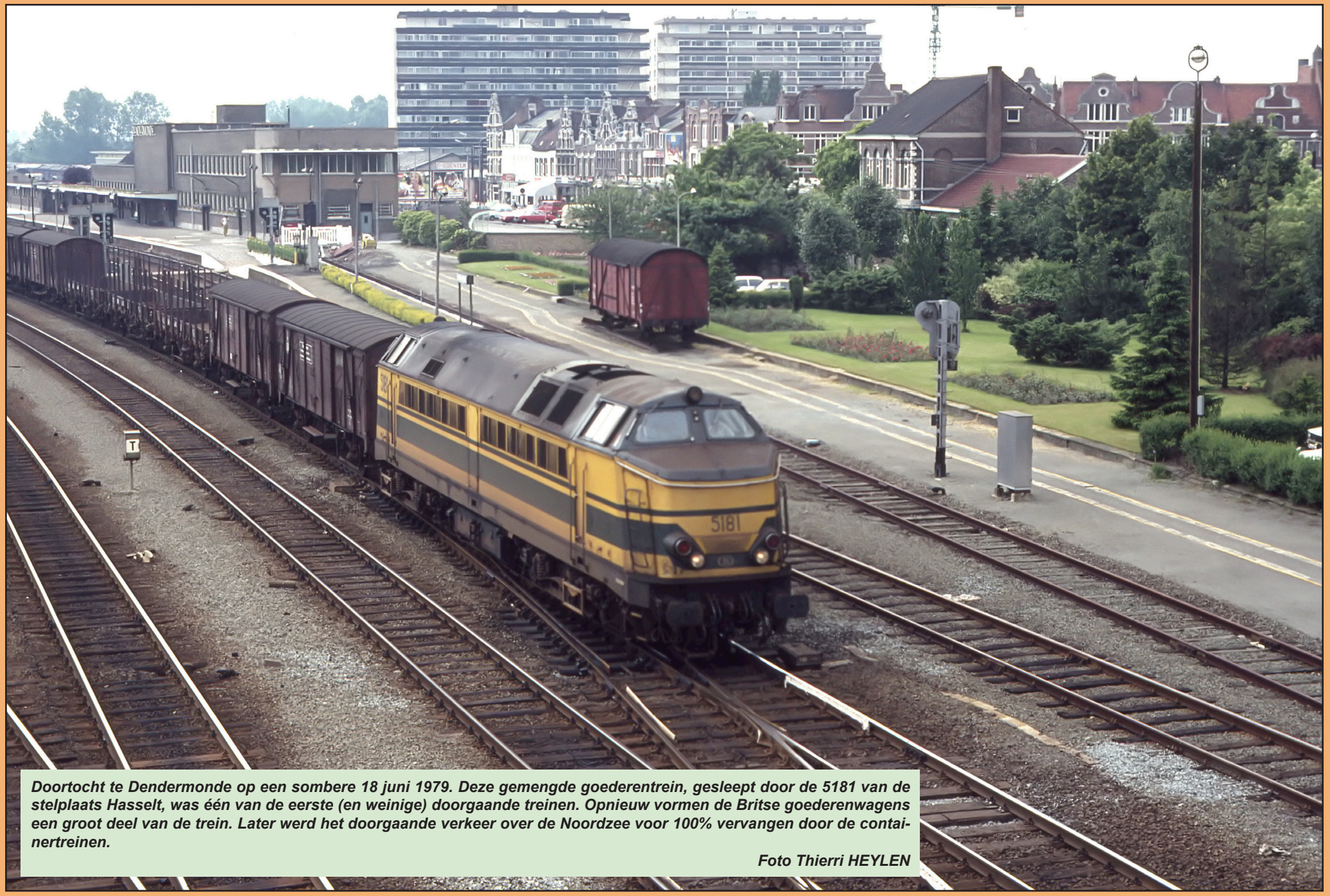
We naderen knooppunt Brugge, dit bij de doorrit van de .5110 te Brugge-Sint-Pieters op 23 juni 1994. Zoals al gezegd bestond het voornaamste transport uit containers die met de diverse zeeschepen te Zeebrugge aankwamen. Pas later zou het vervoer van auto's hier een belangrijke plaats krijgen.

Foto Danny MOENS



We maken een sprongetje en komen terecht voorbij Gent. Na Gent-Sint-Pieters reden de treinen naar het binnenland via lijn 53 en Dendermonde verder oostwaarts. Hier komt de 8183 op 9 november 1983 voorbij Melle. Het is in die periode dat Zeebrugge rechtstreeks vanuit Montzen bereikt werd. Merk ook de verschillende (gesloten) goederenwagens op met Brits profiel die - toen nog - met de ferry vertrokken of aankwamen.

Foto Thierri HEYLEN



Doortocht te Dendermonde op een sombere 18 juni 1979. Deze gemengde goederentrein, gesleept door de 5181 van de stelplaats Hasselt, was één van de eerste (en weinige) doorgaande treinen. Opnieuw vormen de Britse goederenwagens een groot deel van de trein. Later werd het doorgaande verkeer over de Noordzee voor 100% vervangen door de containertreinen.

Foto Thierri HEYLEN



We komen wat verder te Baasrode-Zuid. Balegem had twee stations: Balegem-Zuid op lijn 53 en enkele kilometers verder Balegem-Noord op lijn 52, thans hoofdkwartier van de Stoomtrein Puurs-Dendendermonde. Maar terug zuidelijker: de 5183 op 25 mei 1983 in doortocht door deze stopplaats met homogene containertrein voor de Ford te Genk

Foto Thierri HEYLEN



We hebben Mechelen achter ons gelaten en komen op de lijn 16: de 5183 passeert het oude, vervallen station van Rotselaar op 9 september 1982, opnieuw met een trein met (enkel) gesloten goederenwagens.

Foto Thierri HEYLEN



Geen trein komende van Zeebrugge, maar de buurtgoederentrein van/uit Leuven naar Hasselt. De 5157 gaat de enkele nog bestaande loskoeren bedienen, dit op 9 mei 1983. Hier bij doortocht door (het nog bestaande) Wezemaal. Nadien komen we na doortocht te Aarschot op de lijn 35, die we al behandeld hebben.

Foto Thierri HEYLEN.

De lokale opdrachten ...

Deze bedieningstreinen zorgden dat de laatste witte vlekken in de beurtrol opgevuld werden.

In de jaren tachtig bestonden de typische buurtgoederentreinen, of in vaktermen de “caboteurs”, nog steeds op praktisch alle lijnen. Deze op de lijn 15 hebben we al behandeld en werd uitgevoerd met de reeks 51 vanuit de bestuurderspost Mol. Dezelfde trein naar Neerpelt was het domein van de diesel-hydraulische machines reeks 64, die later vervangen werden door de reeks 62 (en in mindere mate de reeks 65).

In het zuiden en midden van de provincie hadden we vier verbindingen: naar Tessenderlo/Diest, in het oostelijk steenkoolbekken, naar Tongeren en - als speciaal geval - naar Lanaken.

De eerste drie verbindingen werden in principe uitgevoerd door de reeks 60, aangevuld met de locomotieven reeks 66, tenminste als ze niet defect waren. Alleen de verbinding naar Tongeren - met de bediening van Bilzen - zou regelmatig (gedurende korte periodes als het in de beurtrol paste) uitgevoerd worden door de reeks 51 in de voormiddag.

Zoals gezegd hadden we ook de verbinding naar Lanaken en Maastricht. Hier had men in de klassieke betekenis geen buurtgoederentrein, enkel nog twee doorgaande treinen: de kolentrein vanuit Merkstein naar Zolder en een trein met gasketelwagens, komende van DSM te Geleen. Zolder had een andere soort kolen nodig om sommige mengelingen te kunnen uitvoeren. Vermelden we nog dat er op het ganse traject geen loskoeren meer aanwezig waren?

Beide treinen werden vanuit Maastricht tot Lanaken met de NS locomotieven reeks 2400 gesleept. Door de hoge treinlast (zeker voor de kolentrein, soms ook voor de ketelwagentrein) werd hier steeds een locomotief reeks 51 voorzien. De (enkele) goederenwagens voor Lanaken werden met de ketelwagentrein meegegeven en te Lanaken uitgerangeerd tijdens de lange rustpauze van de 51-er. De verbinding Lanaken - Maastricht werd op 26 mei 1990 gesloten. Lanaken werd nog bediend tot 22 mei 1992, echter zeer onregelmatig.

In september 1975 wacht de 5171 voor de nog bestaande goederenloods op de aankomst van de ketelwagentrein. Enkele uren eerder had de locomotief dezelfde (lege) trein in de andere richting aangevoerd. De tussenstop was voorzien voor enkele lokale rangeringen.

Foto Julien CASIER





Uitzonderlijk was er eens lokaal verkeer naar Maastricht, meestal vanuit de nabijgelegen papierfabriek KNP, later SAPPI. Op 8 december 1986 verlaat de 5183 Lanaken (met het stationsgebouw op de achtergrond) richting Maastricht. Deze wagens werden gewoonlijk door de NS-locomotieven overgebracht.

Foto Johny BRAUNS



We zijn in mei 1983: de 5160 rangeert een platte wagen voorbij het station van Lanaken, Voorbij de overweg is er de goederenloods en de goederenbundel met nog acht sporen.

Foto Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage.





Twee beelden van de rangeringen van de 5160 te Lanaken om een idee te geven van de omvang van het emplacement.

Boven in de goederenbundel met de wagens voor de lokale bediening.

Rechts: de uitrit van de bundel richting Gellik (en Hasselt).

Foto Ronald MARDAGA
verzameling NMBS Train World Heritage.

Rechts: aankomst van de ketelwagentrein met de NS-reeks 2200. De 5183 heeft zich goed verstopt.

Onder: enig belangrijk kunstwerk op de lijn: de (vierendeel)brug over het Albertkanaal te Gellik. Oorspronkelijk lag hier recht, maar bij het graven van het Albertkanaal wilde men zo zuinig mogelijk werken en legde men de toekomstige brug loodrecht op het kanaal, waardoor ze belangrijk korter werd. De 5160 met zijn lokale trein rijdt over de brug richting Lanaken.

Foto Johny BRAUNS (rechts)
& Ronald MARDAGA verzameling NMBS Train World Heritage







Nogmaals een zicht op de bewuste brug, maar nu in de richting Hasselt. De 5183 schoot in actie voor de ketelwagentrein, waaraan één plaatselijke wagen bijgevoegd werd, dit op 6 december 1986.

Foto Johny BRAUNS



Een zeer uitzonderlijke situatie: de 5178 heeft op 23 mei 1989 - korte tijd voor de sluiting - de ketelwagentrein zelf te Maastricht afgehaald en bereikt praktisch de Belgisch-Nederlandse grens.

Foto Thierri HEYLEN



Enig teruggevonden beeld van de kolentrein tussen Merkstein en Zolder. Op 1 juli 1983 sleept de 5188 met een tweede locomotief in treinschakeling deze zware trein, bij doortocht te Munsterbilzen.

Foto Thierri HEYLEN



Op 7 februari 1981 verving de 5158 - altijd bij somber weer - de voorziene locomotief reeks 60. Maar op dat ogenblik was het lokale verkeer praktisch tot nu weggezakt en enkele jaren later verdween de bedieningstrein. De laatste jaren reed hij enkel als er vracht was.

Foto Julien CASIER

De stelplaats Hasselt...

Grote concentratie van allerhande diesellocomotieven .



Gedurende jaren had de stelplaats Hasselt een groot aantal verschillende reeksen diesellocomotieven: de reeks 51 was alomtegenwoordig, verder de reeksen 60 en 62 (deze laatste voor een groot gedeelte vanuit Mol gebruikt) en vooral de hydraulische locomotieven reeksen 64, 65 en de zeer zeldzame 66. De 5183 wordt hier in juni 1978 geflankeerd door de 6404.

Foto Julien CASIER



In het weekend was er geen gebrek aan locomotieven reeks 51, maar ook een vreemde eend verbleef er op 20 september 1998 het ganse weekend. De DB-locomotiefreeks 215 - hier de 215 026 - had een trein naar de Ford te Genk verzekerd en kwam dan los terug naar Hasselt. De Duitse machines werden bestuurd door NMBS-personeel.

Foto Johny BRAUNS



Ook andere fotografen zochten de stelplaats op bij de eerste sneeuwval, ondanks de lage schaduwen. Op de sporen naast de stelplaats stonden volledige rijen locomotieven, zowel in de week, maar vooral tijdens het weekend. Een klassieke groepsfoto van de 51-ers met een eenzame locomotief, reeks 60 - de 6010.

Foto Ronald MARDAGA - verzameling NMBS - Train World Heritage.



De 5161 werd betrokken bij de elektrificatie van een deel van de werkplaats: de sporen aan de noordzijde van de werkplaats en de afstelsporen naast de eigenlijke stelplaats werden in het begin van de tachtiger jaren onder draad gebracht. De eerste motorstellen kwamen vanaf 1984 hier in onderhoud.

Foto Ronald MARDAGA - verzameling NMBS - Train World Heritage.



Sneeuw in Limburg, dat was gegarandeerd gaan fotograferen: in februari 1985 was er nog een groot aantal 51-ers ondergebracht, echter allemaal in de gele kleur. Maar ze moesten wel de aanwezigheid van de elektrische tractie – in de vorm van motorstellen – gedogen.

Foto Julien CASIER

Naar Antwerpen-Dan > Antwerpen-Noord.

Grote transfert maar weinig invloed op de inzet .

Antwerpen-Dam (1988 - 2000)

Er waren drie factoren die een stationering te Antwerpen-Dam mogelijk maakten.

Eerst was er het feit dat de stelplaats nog steeds overwegend met de oude, oncomfortabele locomotieven reeks 59 reed en dat deze omwille van de veiligheid dringend vervangen moesten worden.

Tweede reden was dat in verschillende stelplaatsen locomotieven vrijkwamen door elektrificaties. Zo zou het onderdraad brengen van de verbinding naar Tournai in 1986 leiden tot een aanzienlijke aanpassing van Tournai waarbij de stelplaats verdween. De machines gingen deels naar Saint-Ghislain, deels naar Schaarbeek (zie verder), maar ook naar Antwerpen.

Derde factor kwam door de omvorming van de stelplaats Hasselt om te bouwen voor het onderhoud van elektrische stellen, in casu de Breaks. Hierdoor moest de dieseltractie op korte termijn afgebouwd worden.

Dus kreeg Antwerpen een aanzienlijk aantal 51-ers in depot, maar qua inzet noch qua personeel veranderde er weinig of niets. De machines werden nog steeds bestuurd door personeel van Hasselt en Mol.

Op de volgende bladzijden wordt een korte fotoreportage gegeven van deze (veranderende) inzet en de laattijdige overbrenging naar de nieuwe stelplaats Antwerpen-Noord. Voor de duidelijkheid werden al een aantal foto's van Antwerpen in het vorige hoofdstuk gebruikt.

De .5101 (van Antwerpen-Noord) met een gemengde goederen te Antwerpen-Oost op 13 augustus 2002, kort voor zijn definitieve afstelling

Foto Danny MOENS





Enkele voorbereidende beelden van de activiteit in de stelplaats Antwerpen-Dam: de 5175 is in november 1986 een ertstrein gaan ophalen in de bundel Zandvliet en is klaar om te vertrekken naar Antwerpen-Noord. Ook de reeks 62 - hier de 6251 van de stelplaats Hasselt - verzorgde enkele (meestal lege) ertstreinen naar Antwerpen en verder de laadplaats.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël PIERART



Zoals de volgende foto's laten zien, had Antwerpen-Dam de situatie als mekka van de reeks 51 van Hasselt overgenomen en was het lange tijd de enige stelplaats voor deze machines. Een verzameling 51'ers met de 5166 en 5155 aan kop op 6 augustus 1997. Ook de 6295 van Hasselt mocht mee op de groepsfoto.

Foto Danny MOENS



Ook speciale opdrachten behoorden tot de taak van de reeks 51, zoals het slepen van de (oude) sproeitrein, uitgeweken op 1 juni 1999 naast de loods van Antwerpen-Dam.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël PIERART



Een jaar vroeger - op 10 juni 2000 - was er nog een uitgebreide bedrijvigheid en veel locomotieven reeks 51: een mekka voor fotografen, maar het eindpunt in zicht voor deze krachtige reeks.

Foto: Danny MOENS



En nu over naar de inzet...: eerst een plaats waar ze maar uitzonderlijk kwamen: het grensstation Essen. De 5102 bracht in augustus 1987 een buurtgoederentrein en deze wordt hier overgenomen door de NS-locomotieven reeks 2400.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël PIERART

De bananentreinen...

Een constante in het dienstenpakket van Antwerpen . .

Gedurende decennia was de bananentrein een vracht voor de locomotieven van Antwerpen-Dam. Eerst de reeks 59, maar dan overgenomen door de reeks 51. En deze trein kon behoorlijk lang zijn, zoals deze bij doortocht te Mortsel gesleept door de 5155 in januari 1991.

Foto Thierri HEYLEN

De banantrein is gedurende vele jaren een begrip geweest in Antwerpen en bij veel spoorwegfotografen. De bananenschepen uit Zuid- en Midden-Amerika kwamen praktisch allemaal in Antwerpen aan, dit vooral om de vaartijd te verminderen.

In de Antwerpse haven kwamen ze dan terecht in gekoelde magazijnen, maar het was de bedoeling om ze zo snel mogelijk over heel Europa te verdelen. Daarom werd er per dag één (en soms twee) treinen ingelegd naar Aachen-West. Afzonderlijke koelwagens werden in de normale (versnelde TEEM) goederentreinen bijgevoegd richting Frankrijk en Spanje/Portugal.

Gedurende de ganse periode dat het type 201 (later reeks 59) te Antwerpen gestationeerd was, zou dit een taak zijn en blijven voor deze machines. Doch door de aankomst van de reeks 51 verschoof de inzet en werden deze locomotieven steevast gebruikt.

Deze afvoertreinen hadden absolute voorrang, zelfs op de reizigersdiensten. Ze hadden meestal een aanzienlijke lengte, dit naar omvang van de aankomst van de schepen.





We starten bij de laadplaats, aan de koelsilo's in de bundel Belgische basis , de 5155 komt op 13 januari 1997 zijn trein hier afhalen.

Foto Pierre HERBIET, verzameling Gwenaël PIERART



De trein gesleept door de 5116 verlaat praktisch de Antwerpse agglomeratie wanneer men bij Mortsel aankomt, dit op 17 mei 1997.

Foto Danny MOENS



We zijn een heel stuk verder, zowel in afstand als in tijd, maar de koelwagens bleven hetzelfde: de .5101 op 11 oktober 2001 - op het einde van de loopbaan - voorbij Schulen. Ondanks het feit dat het ganse, lange traject onder draad is, wordt nog dieseltractie gebruikt om tijd te winnen en een lokwissel te Antwerpen-Noord onnodig te maken.

Foto Danny MOENS

De weinige reizigerstreinen...

Eén van de laatste "speciallekes" voor de reeks 51 van Mol (stelplaats Antwerpen-Noord). Een reizigerstrein (ondanks het punt voor het nummer) ter gelegenheid van de trein-tram-busdag op 30 september 2000 tussen Neerpelt en Weert te Sint-Huibrechts-Lille

Foto Thierri HEYLEN





De reeks 51 werd in de zomermaanden ook ingezet voor de toeristentreinen vanuit Neerpelt naar Blankenberge. Hier staat de .5101 tussen heen- en terugrit afgesteld in de bundel van Blankenberge op 3 augustus 1000. Men ziet hier duidelijk dat de machines zonder verwarmingsketel (aangeduid met een punt voor het nummer) ook sporadisch reizigerstreinen konden (en mochten) slepen

Foto Danny MOENS



De toeristentrein naar Neerpelt staat op 16 juli 2001 op het station van Blankenberge klaar om de vele dagjestoeristen naar huis te brengen.

Foto Danny MOENS

De gemengde goederendienst...



Ook de trein met de speciale schuifwandwagens voor auto-onderdelen voor GM/Opel werd tot bij de sluiting van het bedrijf achtereenvolgens door een locomotief reeks 59 en nadien door een 51-er gesleept. Hier op 9 april 1991 te Sint-Katelijne-Waver.

Foto Thierri HEYLEN



Door de sterke hellingen van en naar de Kennedytunnel was er praktisch geen goederenverkeer tussen Antwerpen-Noord en de linkeroever. Enkele lichte, lokale treinen gesleept door de reeks 70, die de rangeringen op de linkeroever uitvoerde, en een zware ketelwagentrein voor gas. Op 14 maart 1996 kwamen de .5159 en .5116 los terug van Linkeroever, bij doortocht te Antwerpen-Zuid.

Foto Danny MOENS



Naarmate de industrie op Linkeroever uitbreidde, kwamen er ook andere goederentreinen door de Kennedy-tunnel. Met het gros (en de zwaarste) treinen maakten we nog steeds de omweg via de lijn 59 en Gent-Zeehaven. Op 6 augustus 1998 had de .5155 een gemengde goederentrein aan de haak bij het verlaten van de tunnel op Linkeroever.

Foto Thierri HEYLEN



Op dezelfde dag - 6 augustus 1998 - een goederentrein in de andere richting, aangevoerd door de .5114. De gaswagens – beperkt in aantal – worden in de gewone goederentrein meegegeven

Foto Thierri HEYLEN

De doorgaande goederentreinen naar Duitsland...

Enkel de onderhoudsstelplaats van de locomotieven wijzigde . .

Hoofdonderdeel van de inzet van de machines te Antwerpen-Dam (en later in mindere mate Antwerpen-Noord) waren nog de doorgaande goederendiensten tussen de haven en Duitsland enerzijds en het Luikse industriebekken anderzijds.

In de eerste jaren werd dit verkeer gezamenlijk uitgevoerd met de machines van Hasselt, waarbij geleidelijk aan geen onderscheid meer gemaakt werd tussen beide stelplaatsen. Bestuurders van Antwerpen en Hasselt gebruikten onderling de machines van beide stelplaatsen.

Maar vanaf de afgifte van de locomotieven van Hasselt aan Antwerpen-Dam zou de inzet meer en meer in handen komen van de Antwerpse bestuurders en kregen de machines steeds meer diensten. De inzet van de reeks 55 van Kinkemois en Montzen richtte zich nu vooral op de verbinding met het Luikse bekken, met als begin- en eindstation Kinkempois.

Maar ook de vracht werd steeds verscheidener: het vervoer van auto's en auto-onderdelen (naar Opel/ GM) verminderde, het vervoer van bederflijke waren in koelwagens bleef constant en de welbekende bananentreinen bleven een monopolie voor onze machines. Maar de containertrafiek groeide exponentieel en er waren ook nog een groter aantal treinen met een gemengde last.

Last but not least hadden we nog de ketelwagentreinen met allerhande olieproducten en steeds meer chemische producten voor het vervaardigen van plastics.

Ondanks de elektrificatie van de verbinding tussen Aarschot en Hasselt in september 1981 en verder tot in Visé en Bressoux in mei 1982, bleven de meeste goederentreinen dieselgesleept over het ganse traject vanuit Antwerpen. Ook de elektrificatie tot in Montzen in mei 1984 veranderde nog slechts weinig aan deze toestand. Er waren te weinig elektrische locomotieven aanwezig en daar de meeste treinen vanuit niet-geëlektrificeerde bundels in de Antwerpse haven vertrokken, wilde men geen tijd verliezen met een locomotiefwissel te Antwerpen-Noord.



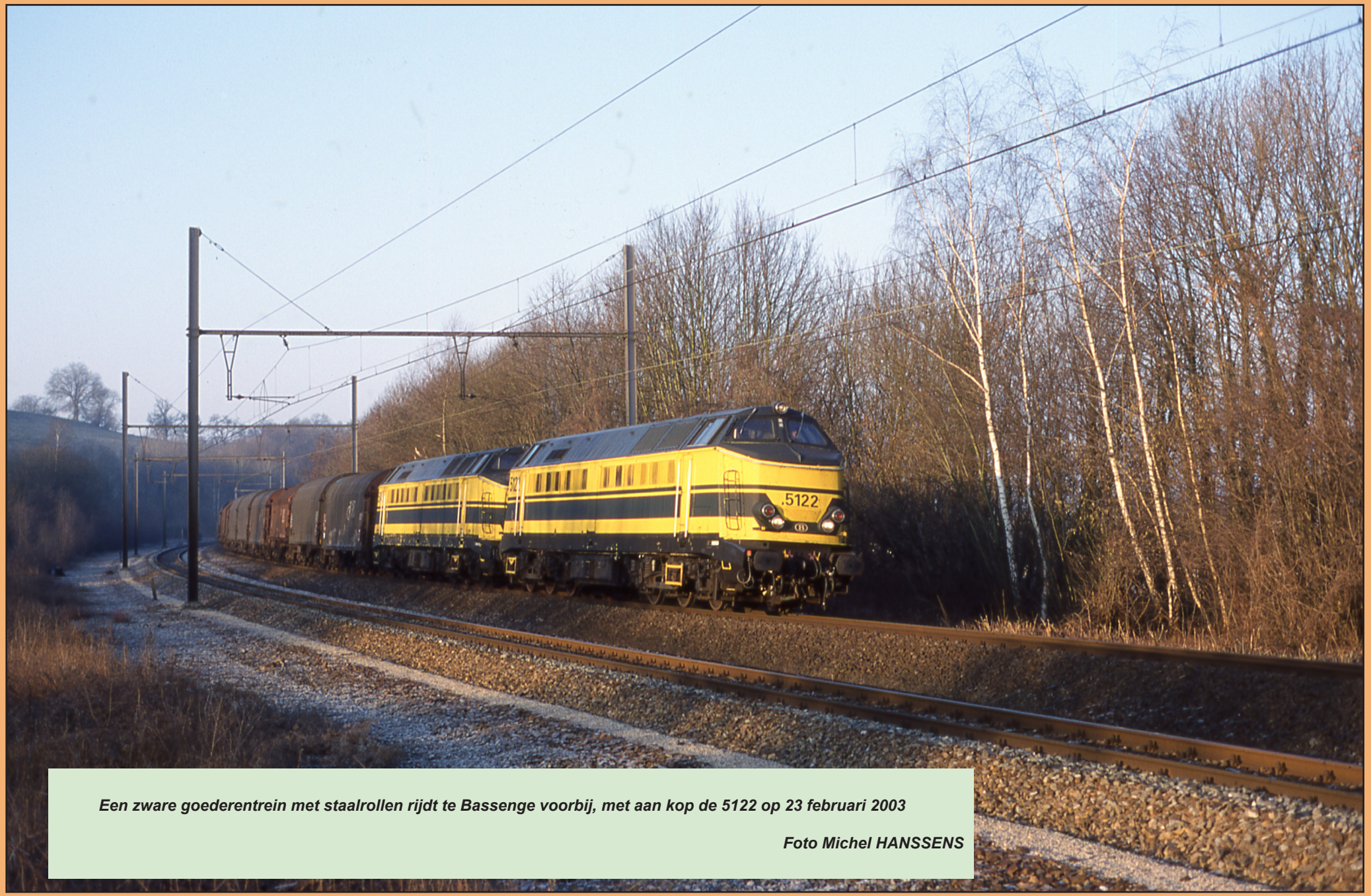
Op 13 februari 2003 vervoert de 5106 zijn toekomstige concurrenten (... of partners) naar Zeebrugge voor verscheping, hier bij doortocht te Schulen

Foto MicHEL HANSSENS



Een winters landschap in Vlaanderen komt niet dikwijls voor, dus vlug de koude trotseren om enkele foto's te maken, zoals de 5105 die met een lange containertrein te Mortsel (vliegveld) voorbij komt op 2 januari 2002. Een mooi plaatje om een kerstkaart van te maken, maar te laat. Maar van uitstel komt geen afstel. Misschien kan ze nog later gebruikt worden?

Foto Danny MOENS



Een zware goederentrein met staalrollen rijdt te Bassenge voorbij, met aan kop de 5122 op 23 februari 2003

Foto Michel HANSSENS



De trein met brammen tussen Carlam Châtelet en Aperam te Genk had twee trajecten: via Leuven en Ottignies, maar ook via Visé en de Maaslijn. Wegens de treinlast werd die steeds in treinschakeling gereden (ook nadien bij de elektrische tractie). De 5133 samen met de 5156 op 13 mei 2002 bij doortocht te Bassenge op de lijn 24.

Foto Michel HANSSENS



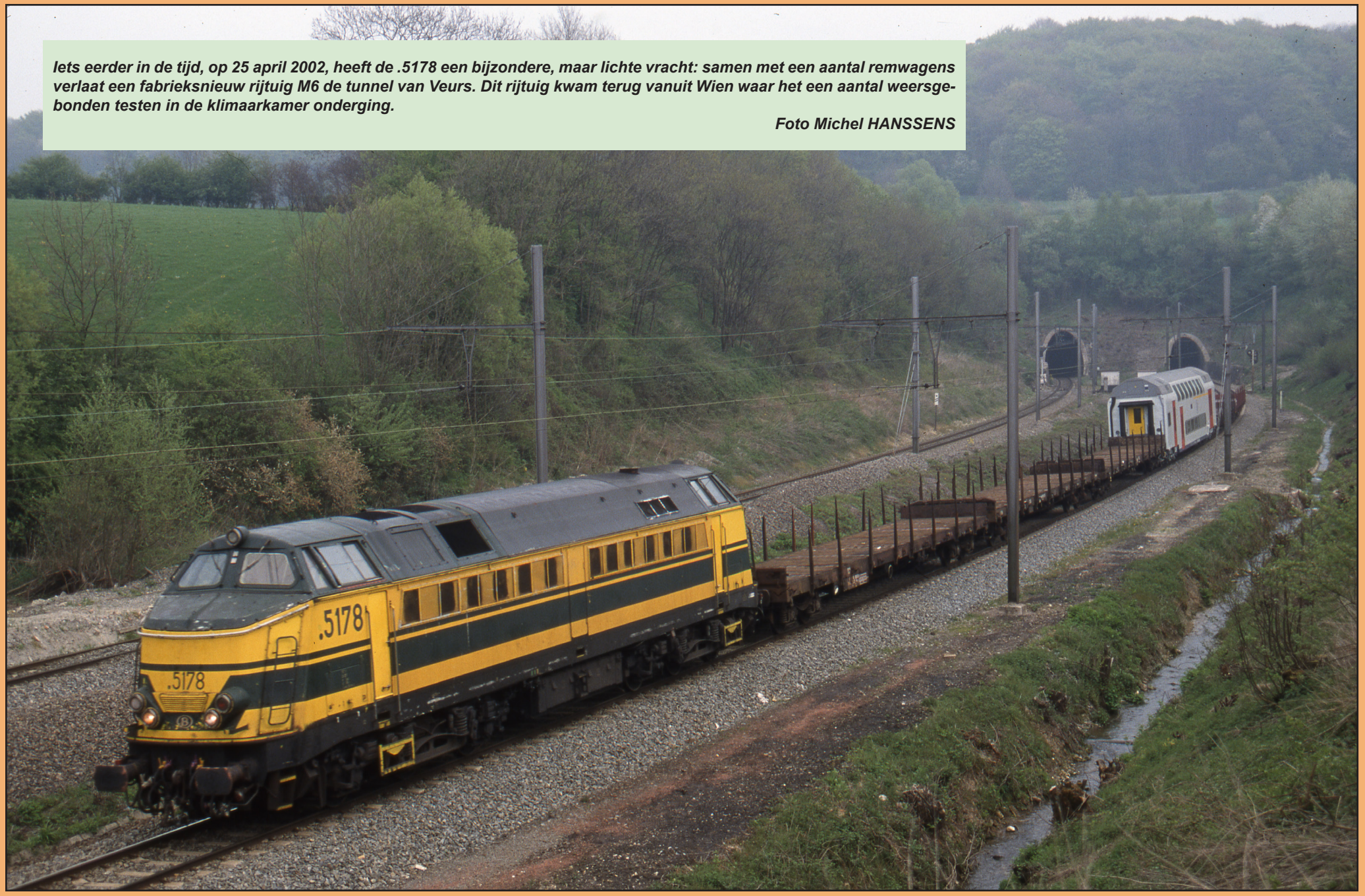
Voor het bewerken van staal tot plaatstaal had men grote hoeveelheden schroot nodig: niet alleen zakte de prijs hiermee aanzienlijk, maar de kwaliteit verbeterde en kon aangepast worden door het percentage te wijzigen. Het werd overal bij slopers gehaald, ook in Duitsland. De .5178 verlaat op 7 april 2002 de tunnel van Wonck (te Lixhe) met richting Aachen-West.

Foto Michel HANSSENS



We zijn voorbij Visé op lijn 24 met een speciaal militair vervoer, waarschijnlijk vanuit het kamp van Elsenborn naar Leopoldsburg. De .5101 en 5174 slepen hun zware vracht op 16 maart 2003 (enkele maanden voor hun definitieve afstelling) op de hellingrijke verbinding, bij doortocht te Warsage.

Foto Michel HANSSENS



Iets eerder in de tijd, op 25 april 2002, heeft de .5178 een bijzondere, maar lichte vracht: samen met een aantal remwagens verlaat een fabrieksnieuw rijtuig M6 de tunnel van Veurs. Dit rijtuig kwam terug vanuit Wien waar het een aantal weersgebonden testen in de klimaarkamer onderging.

Foto Michel HANSSENS



Met een gemengde goederen: de 5171 heeft op 3 november 1987 de tunnel van Montzen > Remersdaal verlaten en rijdt richting Visé.

Foto Michel HANSSENS



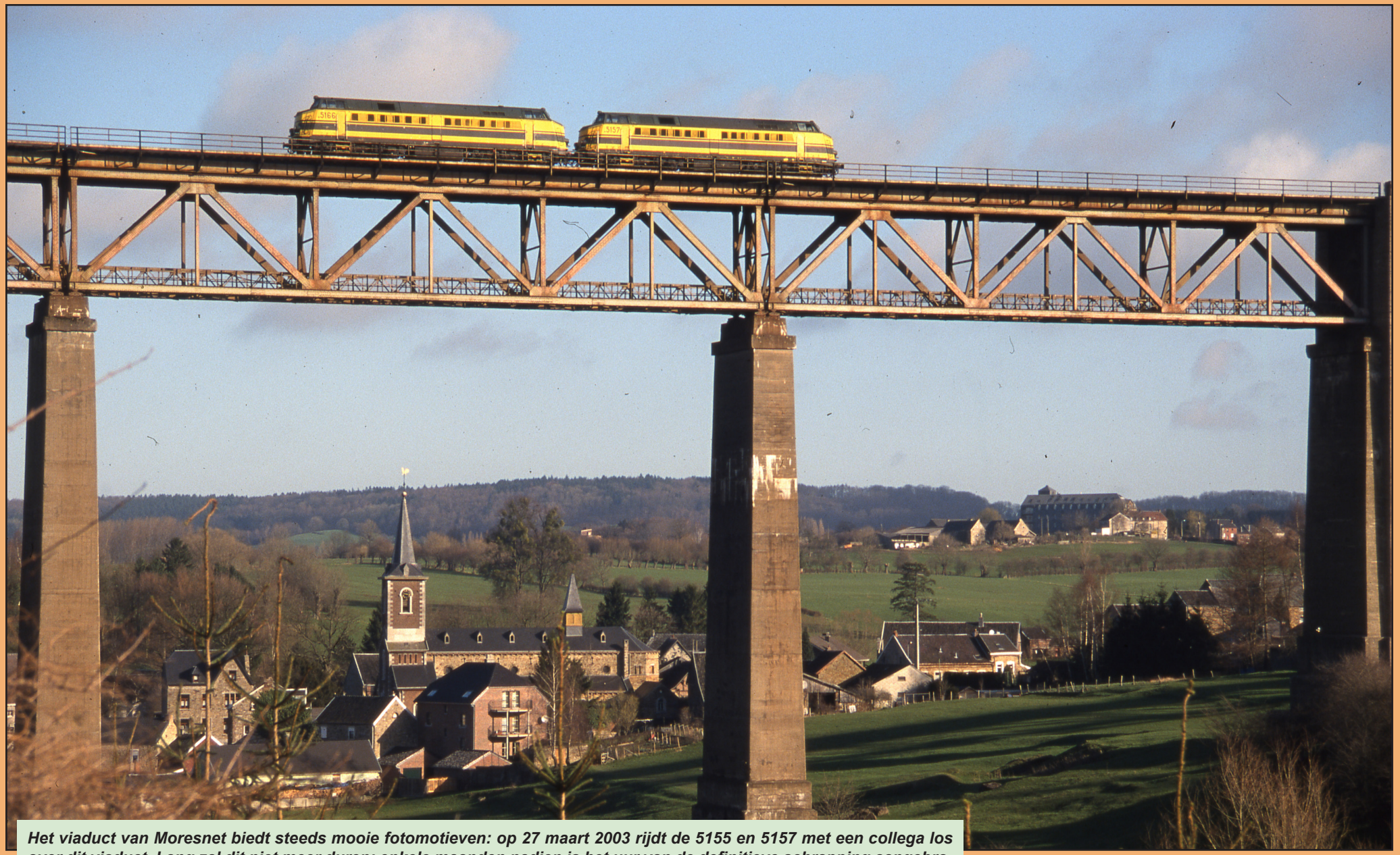
Ongewoon op dit deel van de lijn: een zware goederentrein met coils - gesleept door de 5177 samen met de 5188 - komt op 25 augustus 2000 voorbij in de buurt van Remersdaal.

Foto Michel HANSSENS



Gemengd dubbel te Montzen: de 5103 wordt voor een machtige DB-locomotief van de reeks 234 (bijnaam Ludmilla) gespannen om samen naar Aachen-West te sporen. Dit op een sombere 8 juni 2002.

Foto Michel HANSSENS



Het viaduct van Moresnet biedt steeds mooie fotomotieven: op 27 maart 2003 rijdt de 5155 en 5157 met een collega los over dit viaduct. Lang zal dit niet meer duren; enkele maanden nadien is het uur van de definitieve schrapping aangebroken. Beide locomotieven gaan op 1 augustus 2003 naar het afstelspoor. Op de achtergrond het dorpje Moresnet in het glooiende landschap van het land van Herve.

Foto Michel HANSSENS



Nog een overzichtsfoto van het viaduct, ditmaal met een kruising: de 5127 zet op 27 maart 2003 met een trein met bulkwagens geladen met de grondstof voor vele plastics, namelijk PTA, richting Aachen. Een locomotief reeks 225 van de DB gaat in Montzen zijn trein afhalen.

Foto Michel HANSSENS



De 5171 verlaat op 10 maart 2003 de Gemmenicher tunnel met een gemengde goederentrein. Links op de achtergrond de uitlijktoren die het drielandenpunt markeert.

Foto Michel HANSSENS



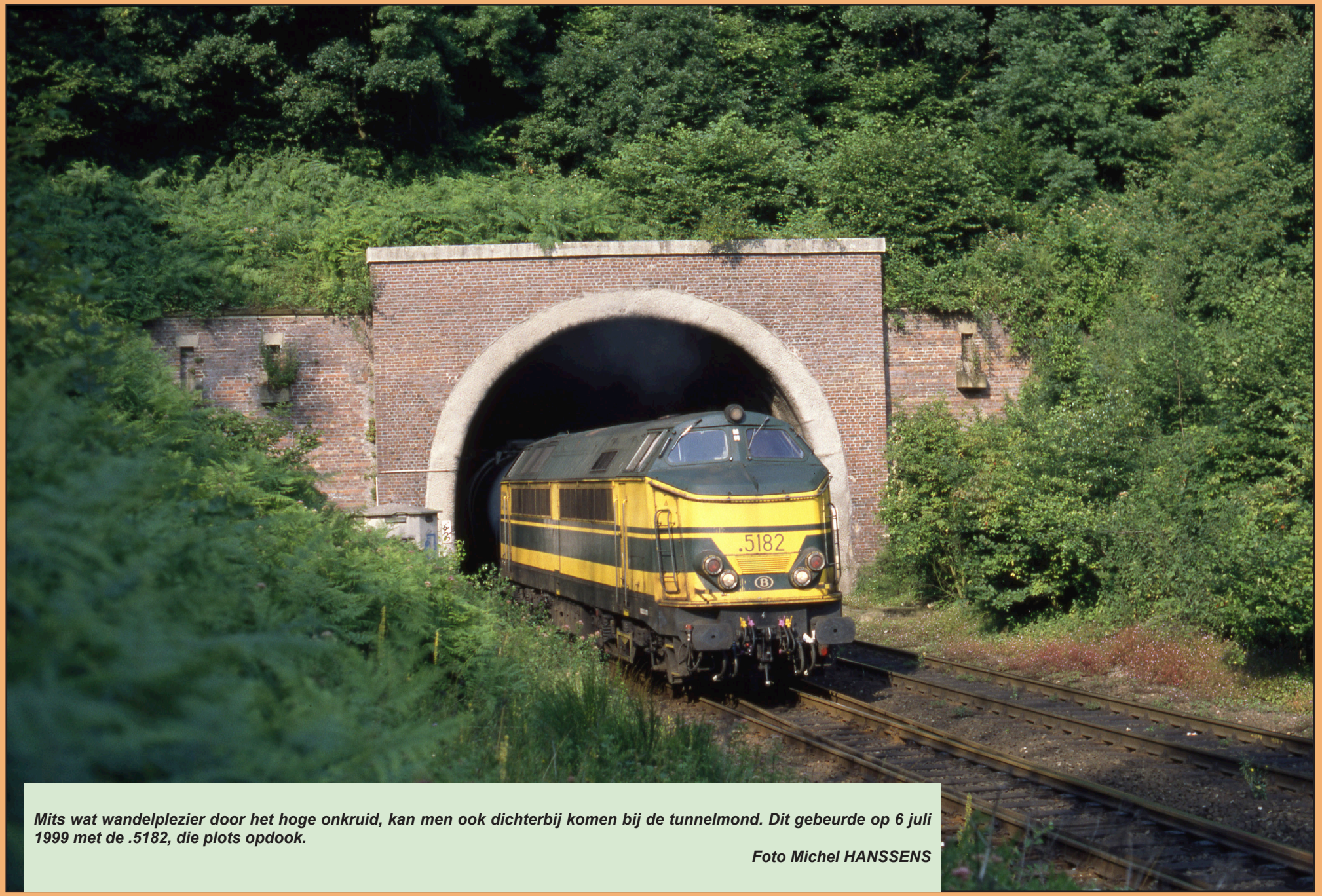
Alles is mogelijk in deze streek en onze fotograaf kent deze plek als zijn broekzak. Een uitzichtspunt geeft deze foto ùet de 5133 en 5127 voor een lange containertrein in de buurt van Gemmenich

Foto Michel HANSSENS



Opnieuw de uitrit van de tunnel van Gemmenich - langs Belgische zijde. De .5133 sleept een koelwagentrein hier. Een eenzame autotransportwagen is precies verloren gelopen tussen het witte geweld. Dit op 16 juli 1996.

Foto Michel HANSSENS



Mits wat wandelplezier door het hoge onkruid, kan men ook dichterbij komen bij de tunnelmond. Dit gebeurde op 6 juli 1999 met de .5182, die plots opdook.

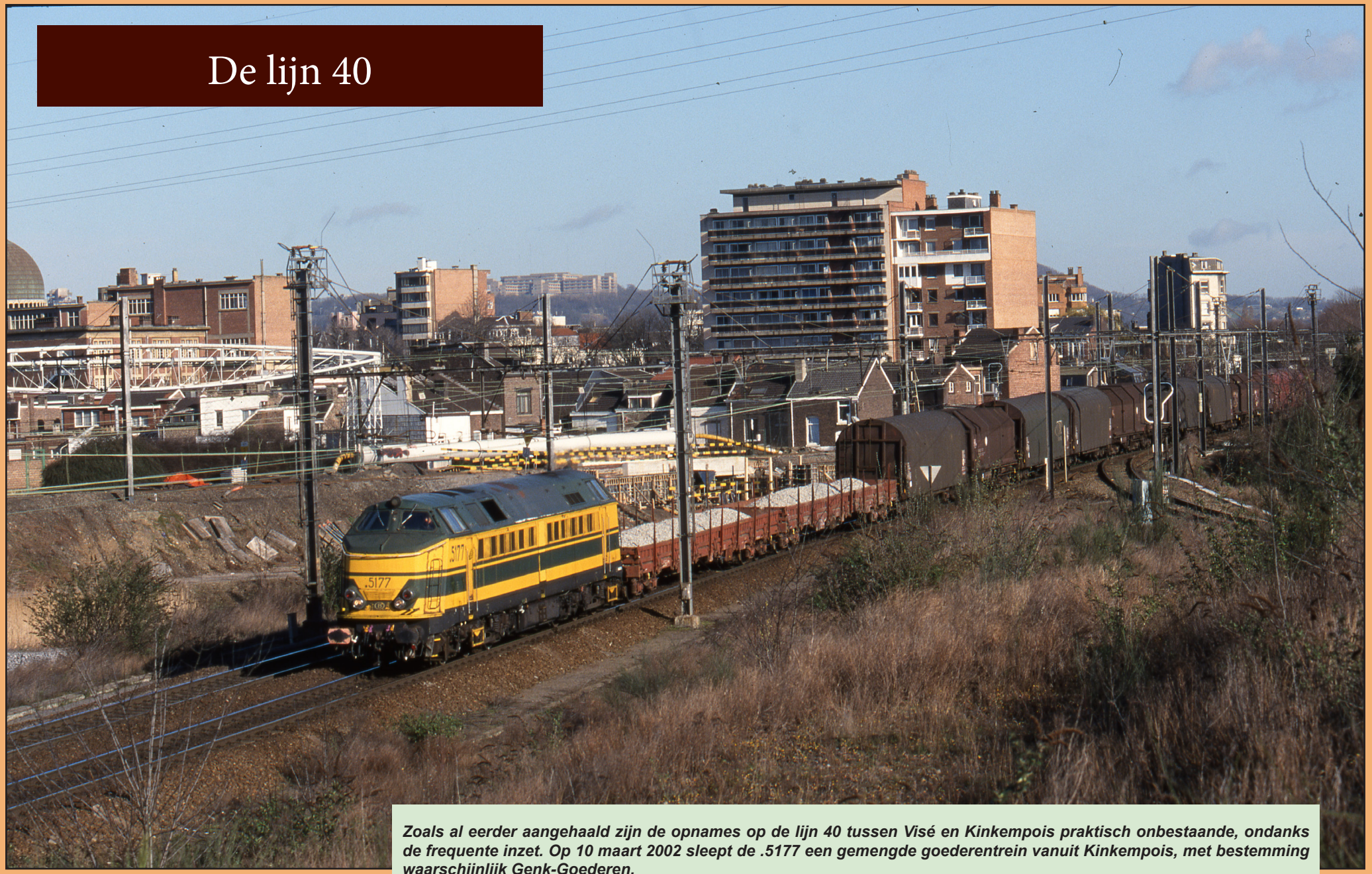
Foto Michel HANSSENS



Eindpunt (of startpunt) voor veel goederentreinen. In deze periode van de Antwerpse inzet had Montzen praktisch afgedaan als vormingsstation, vooral door het afschaffen van de douaneformaliteiten. De .5105 verlaat het Duitse vormingsstation op 15 februari 2003.

Foto Yves STEENEBRUGGEN

De lijn 40



Zoals al eerder aangehaald zijn de opnames op de lijn 40 tussen Visé en Kinkempois praktisch onbestaande, ondanks de frequente inzet. Op 10 maart 2002 sleept de .5177 een gemengde goederentrein vanuit Kinkempois, met bestemming waarschijnlijk Genk-Goederen.

Foto Michel HANSSENS

Zink en zand ...

De bestuurders van Mol behielden hun diensten tot op het einde . .

Tweede verandering in de inzet hadden we in het noorden van Limburg. Hier verzekerden de bestuurders van de voerderspost Mol de goederendiensten met machines van Hasselt, vooral de locomotieven reeks 65 en in mindere mate 60. Enkel voor de zware zinkertstreinen kwam de reeks 51 tot inzet. Maar geleidelijk aan zou men hier overschakelen op de locomotieven van Antwerpen-Dam, dat in de eindjaren tachtig.

Maar Antwerpen-Dam had voor de lijndienst enkel machines reeks 51 en deze zouden dan ook gebruikt worden voor meer lokale treinen.

Natuurlijk bleef de hoofdtrein de zinkertstrein vanuit Antwerpen-haven naar het Nederlandse bedrijf te Budel, met de rangeringen op het bedrijfsterrein. Naarmate de periode vorderde, werd deze trein verzekerd of in enkele tractie, of in treinschakeling met twee machines. Gedurende enkele (kortere) periodes werden zelfs twee treinparen ingelegd.

Zinkertsvervoer naar Belgische bedrijven bestond op dat ogenblik praktisch niet meer, daar de meeste vestigingen ofwel gesloten werden, ofwel geherstructureerd in meer waardevolle grondstoffen in veel kleinere hoeveelheden. Enkel een bedrijf in Balen-werkplaatsen werd nog enkele keren per week bediend. Budel bleef echter volledig in dienst met één (en soms twee) treinen per dag.

Grootste vervoer met de meeste tonnenmaat was zandproductie (van witzand of kwartszand), vooral te Lommel-Maatheide.

Daar we de zinkertstreinen al uitvoerig behandeld hebben in het hoofdstuk van Hasselt, gaan we op de bladzijde iets dieper in op het zandtransport, dat trouwens meer bestemmingen had en niet uitsluitend gericht was op de Antwerpse haven.

Onze Luikse fotograaf maakte ook regelmatig een uitstapje naar Limburg om er onder andere de reeks 51 in beeld vast te leggen en kwam op 19 maart 2003 naar de laadplaats voor het zand in Lommel Maatheide

Foto Michel HANSSENS



Ook ander vervoer blijft een taak voor de reeks 51: nogmaals een foto van de gekende (hier lege) zinkertstrein, nog met de oude zelfslossers. Daar zinkerts meer de neiging heeft om samen te klonteren, ook op de bodem van de zelflossers, werden deze speciaal behandeld en zijn ze te herkennen door een witte lijn. De .5155 in de scherpe bocht in het station van Antwerpen-Dam op 16 juni 1992.

Foto Danny MOENS





Een maand eerder – op 17 februari 2003 – was hij er ook al op bezoek en vatte post naar de lijn in de buurt van Lommel. Toen werd de .5185 ingezet voor het slepen van de zandtrein.

Foto Michel HANSSENS



Deze enkelsporige lijn tussen Neerpelt en Mol – doorheen een heide- en duinenlandschap – geeft tal van mooie standpunten. Op 19 februari 2003 heeft de 5170 de zandtrein aan de haak bij doorrit te Balen-werkplaatsen.

Foto Michel HANSSENS



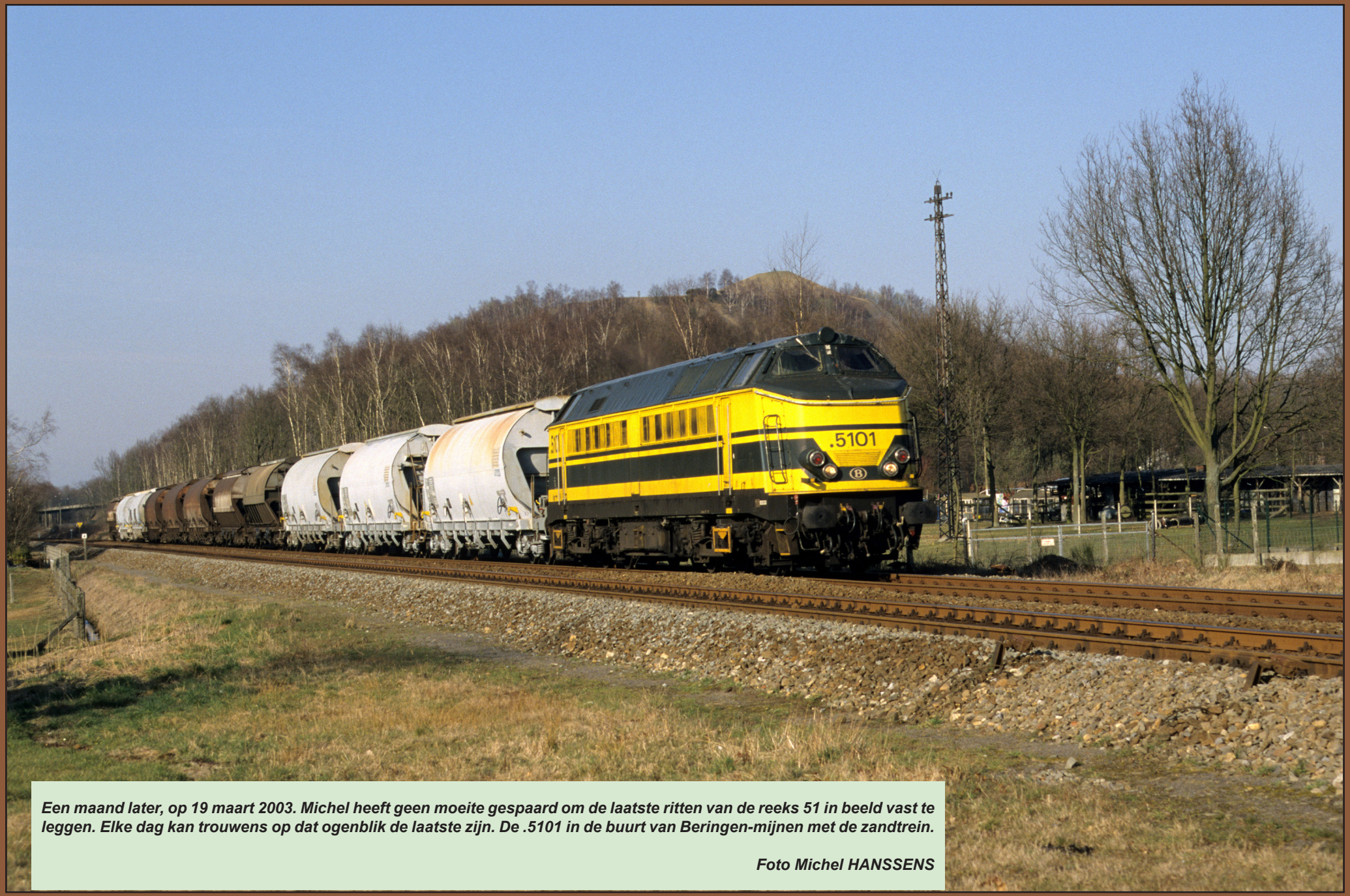
Twee foto's op de lijn 15 tussen Mol en Hasselt en wel te Leopoldsburg: de 5185 rijdt een omgeleide zandtrein in de buurt van Leopoldsburg op 17 februari 2003.

Foto Michel HANSSENS



De achtervolging gaat verder aan de andere zijde van Leopoldsburg, aan de laadplaats van het militair kamp van Beverlo. Hier was het niet moeilijk, daar de zandtrein uitgeweken werd te Leopoldsburg om doorrit te verlenen aan het reizigers-verkeer. Intussen heeft hij zijn rit hervat

Foto Michel HANSSENS



Een maand later, op 19 maart 2003. Michel heeft geen moeite gespaard om de laatste ritten van de reeks 51 in beeld vast te leggen. Elke dag kan trouwens op dat ogenblik de laatste zijn. De .5101 in de buurt van Beringen-mijnen met de zandtrein.

Foto Michel HANSSENS



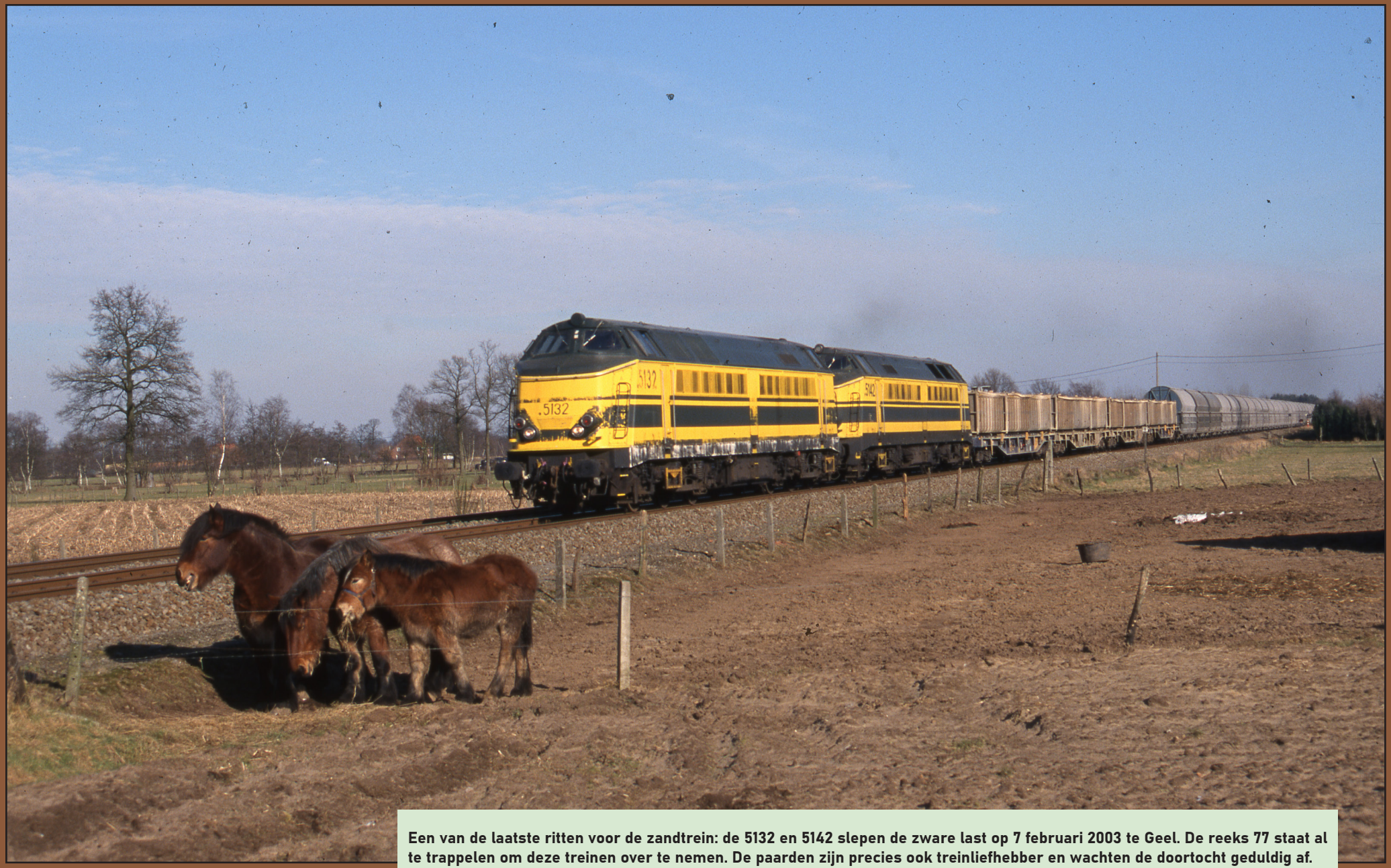
Close-up van de .5105 op de afstelsporen te Mol op 2 oktober 2002. Rechts, waar voorheen de aansluiting naar de zandgroeve lag en bediend werd door de buurtspoorwegen (in een vierrailsysteem) – is een laadportiek voor het laden van nucleair afval komende van de opwerkingsfabriek in Dessel. Dit gebeurde enkele keren per jaar.

Foto Eli AMEEL



De 5122 komt terug vanuit Antwerpen-Noord met de lege zandtrein en passeert hier op 24 mei 2002 Ekeren (Leugenberg)

Foto Danny MOENS



Een van de laatste ritten voor de zandtrein: de 5132 en 5142 slepen de zware last op 7 februari 2003 te Geel. De reeks 77 staat al te trappelen om deze treinen over te nemen. De paarden zijn precies ook treinliefhebber en wachten de doortocht geduldig af.

Foto Michel HANSSENS

Ook de regio Genk bleef belangrijk ...

Nieuwe ontwikkelingen .... voor oude locomotieven.

De inzet van de Antwerpse machines gebeurde uitsluitend vanuit Genk-Goederen. In de beurtrol waren hiervoor drie dagen uitgetrokken.

Het waren vooral lokale diensten vanuit het vormingsstation naar de industrieaansluitingen langs het Albertkanaal.



Na overname van de machines vanuit Hasselt naar Antwerpen-Dam bleef de inzet vanuit Genk-Goederen (Winterslag) ongewijzigd en nog steeds toevertrouwd aan bestuurders van Hasselt/Genk. De .5167 sleept op 14 maart 2003 een trein met staalrollen vanuit Aperam Genk naar Genk-Goederen, hier op de lijn 21C te Termien/Nieuwdak.

Foto Michel HANSSENS



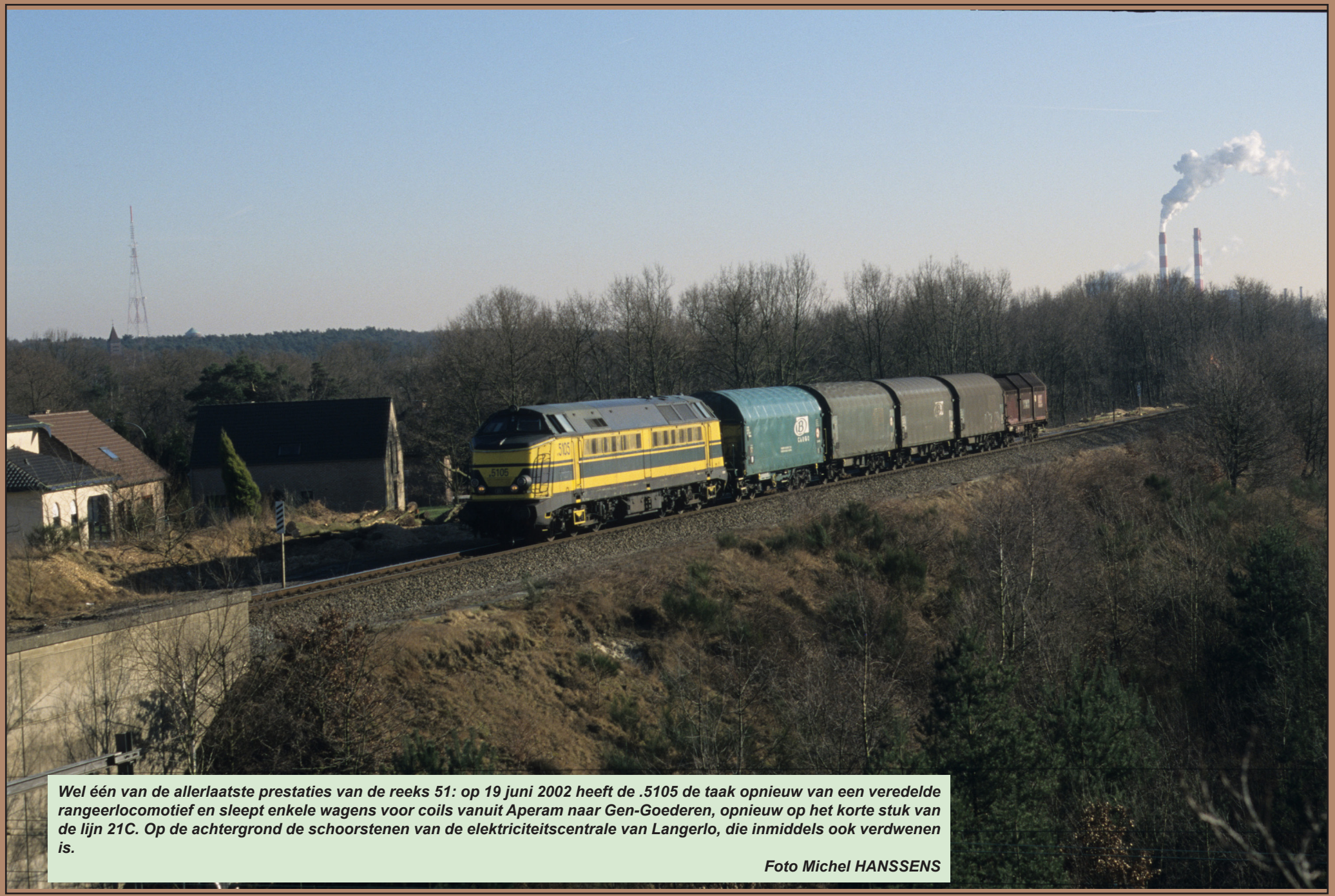
Losse rit van de .5105 vanuit Genk-Zuid naar het vormingsstation Genk-Goederen op 24 februari 2003. Rechts het verlaten station van Winterslag, dat korte tijd later tegen de vlakte ging. Achterin, voorbij de witte brug, begint het vormingsstation, links de lijn 21 naar Hasselt. Het geheel is nog niet geëlektrificeerd. De reeks 51 zal vervangen worden door de fabrieksnieuwe locomotieven reeks 77. Van het station blijft heden niets meer over.

Fotto Michel HANSSENS



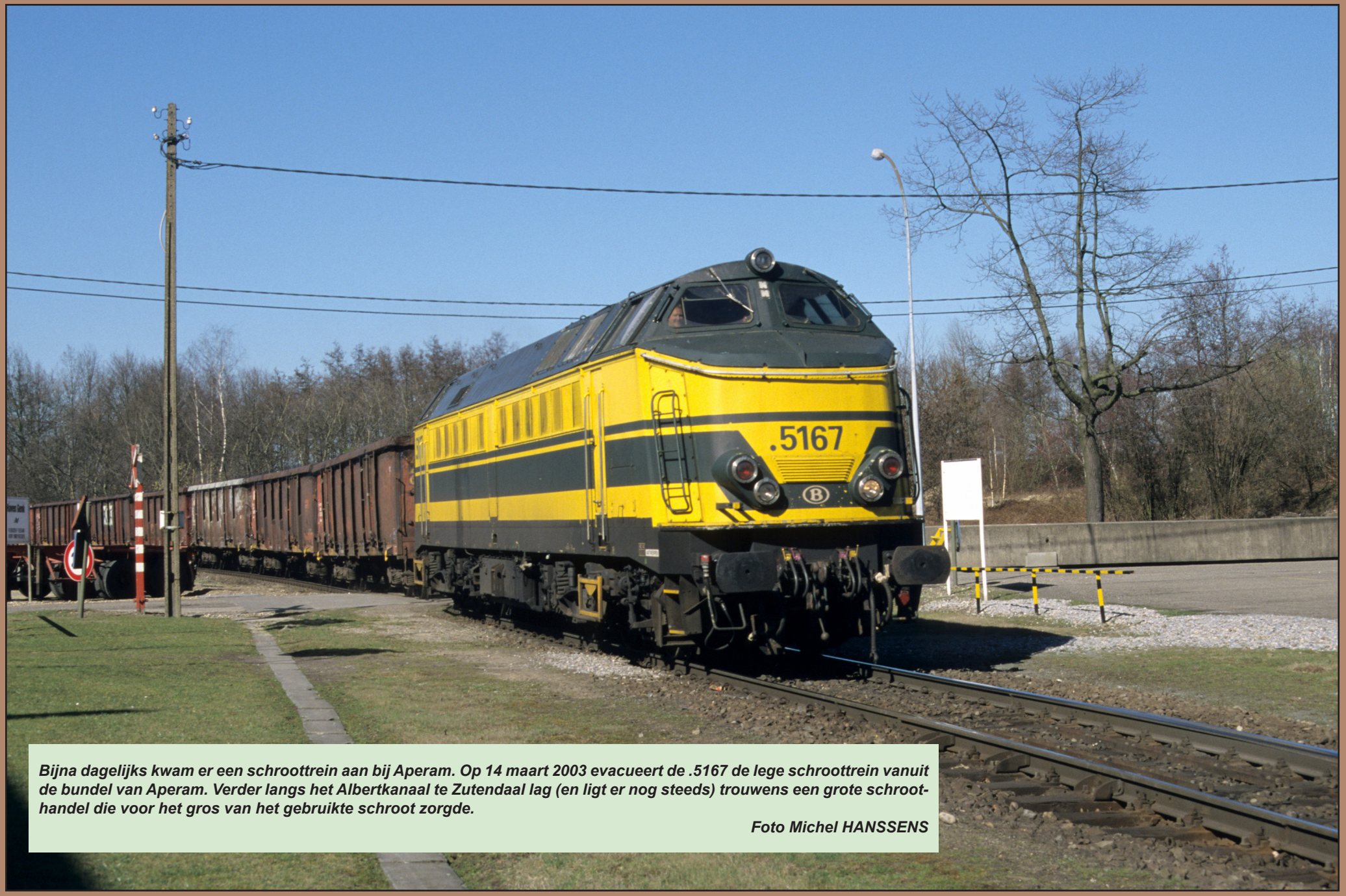
Enkele tientallen meter verder richting Genk-Zuid. De .5132 sleept een korte containertrein op 21 maart 2003. Achter de trein de brug van waarop de vorige foto genomen werd en het stationsgebouw.

Foto Michel HANSSENS



Wel één van de allerlaatste prestaties van de reeks 51: op 19 juni 2002 heeft de .5105 de taak opnieuw van een veredelde rangeerlocomotief en sleept enkele wagens voor coils vanuit Aperam naar Gen-Goederen, opnieuw op het korte stuk van de lijn 21C. Op de achtergrond de schoorstenen van de elektriciteitscentrale van Langerlo, die inmiddels ook verdwenen is.

Foto Michel HANSSENS



Bijna dagelijks kwam er een schroottrein aan bij Aperam. Op 14 maart 2003 evacueert de .5167 de lege schroottrein vanuit de bundel van Aperam. Verder langs het Albertkanaal te Zutendaal lag (en ligt er nog steeds) trouwens een grote schroothandel die voor het gros van het gebruikte schroot zorgde.

Foto Michel HANSSENS



Even later komt de geladen schroottrein vanuit Genk-Goederen de lijn 21C opgereden met dezelfde locomotief, de .5167

Foto Michel HANSSENS



De toeristentreinen ...

Eerst naar Adinkerke - De Panne ... en dan verder naar Dunkerque.

Een van de diensten die aan de reeks 51 toevertrouwd werd, waren de doorgaande treinen naar de kust tijdens de zomermaanden, met name Adinkerke.

Daar deze treinen gedurende de ganse dag te De Panne (Adinkerke) doorbrachten, werd op initiatief van plaatselijke groepen het idee opgevat om eenmaal per dag door te rijden naar Dunkerque via de spoorlijn die langs de kust verloopt. Daar de lijn nog in orde was en de SNCF geen kosten had, werd dit initiatief dan ook gesteund.

Gedurende enkele jaren reed de trein - tijdens de weekends - dan ook verder, met mooie fotostandpunten in de duinen. Eerst werd deze trein gereden met machines van Schaarbeek, later werd de (binnenlandse) verbinding beperkt tot Gent-Sint-Pieters en werden locomotieven reeks 51 van Merelbeke ingezet (zie verder).

De verbinding naar Frankrijk kende echter weinig succes en werd dan ook vrij snel opgedoekt.

Aankomst te Dunkerque van de 5103 op 22 juli 1989. Opname bij het omzetten van de locomotief, onder de typisch Franse seinbrug.

Foto Eli AMEEL



Aankomst van de trein uit Brussel op 19 augustus 1989, te (toen nog) De Panne. Dat was één van de periodes waarbij deze trein – in de lange tussenperiode tot de terugrit – doorgetrokken werd tot in Dunkerque. Deze treinen – die onregelmatig reden – stonden niet in de reisgids en ik heb niet kunnen terugvinden wie dit organiseerde.

Foto Eli AMEEL



De lijn liep op verschillende plaatsen dwars door de duinen, wat al een extra attractie was voor de reizigers en natuurlijk voor de fotograaf, hier in beeld gebracht in de buurt van Leffrinkhoucke.

Foto Eli AMEEL



Enige grotere badplaats – met station – was Bray-Dunes, net over de Belgisch-Franse grens. Hier de doortocht van deze trein op dezelfde datum, 19 augustus 1989. We kunnen ons niet voorstellen dat zoiets nu nog mogelijk zou zijn.

Foto Eli AMEEL



Op 8 juli 1989 is de 5105 feestelijk bevlagd met de Belgische en Franse driekleur, hierbij het omzetten te Duinkerke.

Foto Alain JANMART



Aankomst op het eindpunt, het toch grote station van Dunkerque, een zeer industriële stad met vooral metaalverwerkende bedrijven. De 5103 heeft hier tijd genoeg om kop te maken. De terugtocht zal omstreeks 18.00 uur starten

Foto Eli AMEEL



De terugrit, opnieuw in de duinen van Leffrinkhoucke.

Foto Eli AMEEL



Eindpunt De Panne bereikt en tevens de start voor de terugrit naar Brussel.

Foto Eli AMEEL

Onverwacht terug voor reizigerstreinen

Hoe een verhoging van de elektriciteitsprijs ... kan leiden naar dieseltractie..

In dit fotodeel komen we hierop terug. Het probleem situeerde zich bij de tarievenpolitiek van Elektrabel. Ze beslisten eenzijdig een nieuwe zeer ongunstige maatregel toe te passen . Om de overbelasting van hun centrales te verminderen zouden ze niet meer het gemiddelde verbruik factureren. Indien er zich een bepaalde piek voordeed (al was het maar enkele minuten, zou dit (verhoogde) verbruik gedurende een gans uur doorgefactureerd worden, later werd dit afgezwakt tot een half uur en een kwartier. En tijdens de piekuren lag het verbruik van de N.M.B.S. zeer hoog, dus liep de te betalen factuur ook hoog op. Dus de inzet van diesellocomotieven leek terug rendabeler te zijn dan elektrisch materieel..

Maar dit was gemakkelijker gezegd dan uitgevoerd, de diesellocomotieven hadden geen elektrische treinverwarming en de meeste rijtuigen met stoomverwarming waren afgevoerd. Men zou toch nog een twintigtal rijtuigstellen kunnen samenstellen, zowel M2-rijtuigen als rijtuigen type K. Zo zouden er negen inzetdagen voor de machines reeks 51 van Schaarbeek voorzien worden. Ook machines van andere stelplaatsen en zelfs locomotieven van de reeks 60 - in dubbele tractie - werden hiervoor gebruikt. Schaarbeek had de klassieke bestemmingen zoals : Zottegem, Oudenaarde, Geraardsbergen (dit samen met machines van Kortrijk), maar ook Ath / Tournai, Manage / Haine-Saint-Pierre en Dendermonde. Deze toestand zou ongeveer anderhalf jaar in steeds wisselende regelingen blijven bestaan. Deze locomotieven konden moeilijk nog voor andere diensten gebruikt worden daar ze steeds op andere plaatsen overnachtten. Ook de personeelsinzet was moeilijk te organiseren.

Eén van deze piekuurtreinen was de 4506 Schaarbeek - Lessines, op 5 september 1986 kwam hij - met de 5110 als sleeplocomotief voor de lens in de buurt van Acren

Foto Thierri HEYLEN





Dezelfde trein werd op 22 april 1986 gesleept door de 5123 richting Lessines, bij de terugtocht als losse rit kwam de trein voorbij te Houraing.

Foto Thierri HEYLEN

Een gevarieerd takenpakket

Toen de dienst Baan nog een beroep deed op de N.M.B.S. .... ***Talrijke (werk)treinen over gans België***

De aanwezigheid van de centrale werkplaats van de Baan te Schaarbeek verklaart de twee inzetdagen speciaal voor deze dienst. De inzet was zeer afwisselend en de foto's op volgende bladzijden illustreren een deel van deze activiteiten.

Er waren twee constanten in de inzet : de eerste stond al lang ingeschreven in het dienstenpakket. Het betrof het afhalen van treinen met ballast bij de steengroeve Gralex te Quenast. Deze werden in principe naar Schaarbeek gevoerd en van hieruit verder verdeeld.

Maar de treinen die het meest in het oog sprongen, waren deze voor het vervoer van langgelaste spoorstaven, de zogenaamde "Robel"-treinen. Te Schaarbeek werden deze aan elkaar gelast tot een lengte van ongeveer 300 m en op speciale wagens geladen. Deze treinen vertrokken dan naar de verschillende werven voor spoorvernieuwing. Op elektrische lijnen werden meestal elektrische locomotieven gebruikt, maar op de talrijke lijnen zonder bovenleidingen kwam de reeks 51 tot inzet. En bij dit vervoer bereikten ze bijna alle uithoeken van het net.

Verder waren er de sporadische diensten: de spoorkraan van Schaarbeek werd regelmatig gevraagd door de dienst Baan - niet noodzakelijk voor ongevallen - voor talrijke opdrachten en onze machines brachten deze ter plaatse.

Verder waren er nog talrijke opdrachten, van het belasten van nieuwe bruggen, via de sproeitreinen tot diverse soorten (zware) spoorwerken.

Ook de spoorkraan van Schaarbeek (en de volledige hulptrein) was regelmatig een last voor de 51-er, niet alleen bij ontsporingen of ongevallen maar ook bij zware werken op NMBS werven. De 5108 in doortocht op de lijn 124 in de buurt van Luttre in juni 1980.

Foto Thierri HEYLEN





De reeks 51 van Schaarbeek ging zeer regelmatig lege ballasttreinen brenen en in de tegenrichting geladen treinen afvoeren te Quenast. op 25 april 1999 wacht de 5104 op het aankoppelen van de trein. Deze werd juist aangebracht door de locomotractor van de firma Gralex. Enkele maanden na deze opname ging de 51-er over naar Hasselt

Foto Pierre HERBIET



Een uurtje later is de 5104 van vorige foto op weg naar Schaarbeek met de zware ballasttrein, hier in de goed gekende bocht in de buurt van Ripain.

Foto Pierre HERBIET



De trein voor het vervoer van langgelaste spoorstaven werd praktisch altijd door een 51-er van Schaarbeek gesleept. Vertrekpunt was de werkplaats van de dienst Baan, ieter Infrabel te Haren/Schaarbeek. Met deze treinen kwam de locomotief in alle uithoeken van het net. De lege trein in doortocht op de lijn 124 in februari 1997.

Foto Pierre HERBIET



In het najaar waren er spoorwerken op de lijn 42 tussen Trois-Ponts en Gouvy. De aanvoer van de spoorstaven gebeurde op 20 augustus 1988 door de 5101 hier in de buurt van Bovigny.

Foto Pierre HERBIET



In Gouvy werd omgezet en hier vond de ontmoeting tussen de 5101 en de CFL 1809 plaats in de goederenbundel van het station.

Foto Pierre HERBIET



Ook op de Athus-Meuse lijn waren er zeer regelmatig spoorwerven: de 5108 met de Robel-trein de spoorstaven ter plaatse, hier bij doortocht in de buurt van Anseremme

Foto Thierri HEYLEN



Naast spoorstaven zijn er nog honderd en een materialen nodig op een spoorwerf, zoals hier op de foto betonplaten, de 5122 passeert met deze lading te Linkebeek in mei 1997.

Foto Pierre HERBIET



De onderdelen - voor het vervangen van een spoorbrug zijn terplaatse - op de lijn 124 - aangekomen e,n worden gelost met een wegkraan van de firma Sarens.

Foto Pierre HERBIET



OOk de trein met dwarsliggers werd regelmatig door een reeks 51 gesleept, zoals in juni 1988 te Ghlin

Foto Eli AMEEL



Opnieuw de Gottwald kraan van Schaarbeek op pad, ditmaal met de 5105 op 21 april 1985 bij doortocht te Gelrode tussen Leuven en Aarschot

Foto Thierri HEYLEN



Een diensttrein met opnieuw de 5105 op 8 januari 1987 te Anseremme

Foto Thierri HEYLEN



Korter bij "huis": de 5105 sleept een korte werktrein op 15 april 1987, hier bij de vertakking Boondaal.

Foto Michel HANSSENS



Ook speciale opdrachten, vielen te beurt aan de reeks 51 van Schaarbeek: zo werd op 7 juli 1992 de Poolse Ty 3554 (latere TSP 26.101) van Montzen overbracht naar Schaarbeek voor restauratie, hier opnieuw bij doorrit te Gelrode.

Foto Jean-Luc VANDERHAEGEN



Opnieuw de overbrenging van historisch materieel: na een rit worden de L- rijtuigen terug overgebracht naar de loods van Schaarbeek. Hiervoor werd op 6 mei 1985 de 5141 van Schaarbeek gebruikt, bij doorrit te Hofstade.

Foto Thierri HEYLEN