

Diesellocomotief reeks 51 (type 200)

Nummering: 1e schijf: 200.001 tot 200.053
2e schijf: 200.054 tot 200.093 ¹

Ontwerper: NMBS

Bouwjaren: 1961 tot 1963

Aantal: 93

Constructeur : Cockerill-Ougrée en ACEC

Uit dienst genomen: 15/06/2003

Vermogen: 1950 pk (1450 kW)

Totaalgewicht: 117 t

Maximalsnelheid: 120 km/h

In enkele woorden: Locomotief type 200 was een krachtige multifunctionele locomotief die alle soorten goederen- en reizigerstreinen kon slepen.



Diesellocomotief 5166 (Ref. 3386)

Het begin van de dieseltractie in België

Terwijl de stoomtractie op haar hoogtepunt was, werden er volop studies en proeven uitgevoerd met dieselelektrische en elektrische locomotieven.

Vanaf 1930 bood de dieselmotor, dankzij de snelle vooruitgang, opmerkelijke technische en economische mogelijkheden. Vergeleken met stoomtractie is de diesellocomotief efficiënter. Hij kan door één man bestuurd worden en moet niet zoals bij stoomtractie door een machiniste en stoker in tandem bestuurd worden. Daarenboven is hij sneller in bedrijf omdat hij niet van tevoren moet warmdraaien.

¹ De nummering van de locomotieven met zes cijfers werd ingevoerd op 1 januari 1946: de verschillende types stoomlocomotieven werden genummerd van 1 tot 99, de types elektrische locomotieven van 100 tot 199 en de types diesellocomotieven van 200 tot 299. De eerste drie cijfers komen overeen met het type locomotief en de volgende drie geven het volgnummer aan.

Na de Tweede Wereldoorlog was het spoorwegpark gedecimeerd en was het belangrijk om het snel weer op te bouwen.

Het locomotievenpark van die tijd bestond uit stoom-, diesel- en elektrische tractie. De elektrische treinstellen waren sinds 1935 in gebruik; de allerlaatste stoomlocomotief die in België gebouwd en geproduceerd werd, het type 12, verliet onze fabrieken in 1939, en sinds 1930 reden er dieseltreinstellen op de omnibuslijnen. Deze dieseltreinstellen reden op lijnen waar er onvoldoende verkeer was om de investeringen in bovenleidingen en onderstations te rechtvaardigen.

Het diesellocomotievenpark



Diesellocomotief 200.075 n Baulers (Ref. Z07824)

Aan het begin van de jaren 1950 besloot NMBS zo snel mogelijk een eind te maken aan de stoomtractie. Samen met de elektrificatie voorzag ze in een massale aankoop van dieselbaanlocomotieven, die van 1954 tot 1966 geleidelijk in dienst werden gesteld.

In de eerste fase van 1955 tot 1957 werden 95 diesellocomotieven met een vermogen van 1750 pk in gebruik genomen. Dit waren de types 201, 202, 203 en 204, de toekomstige reeksen 59, 52, 53 en 54.

De tweede fase was de bestelling van 135 locomotieven van 1950 pk (types 200 en 205, de toekomstige reeksen 51 en 55) en 254 middelgrote locomotieven van 1400 pk (types 210, 211, 212 en 213, resp. de toekomstige reeksen 60/61, 64, 62 en 65), die alle tussen 1961 en 1966 in dienst gesteld werden.

De types 200

Om de treinen op de hoofdlijnen ten noorden van het rijpad Samber en Maas te kunnen laten rijden, bestelde NMBS 53 dieselelektrische locomotieven van het type 200 bij Cockerill. In oktober 1959 werden er 30 stuks besteld, in december 8 en daarna nog 15. Nog tijdens het bouwen werd dit aangevuld met 40 extra exemplaren.

De nv Cockerill-Ougrée stopte daarna met de productie van het type Bo'Bo' (twee draaistellen met twee aangedreven assen) en koos voor het type Co'Co' (zes onafhankelijke assen verdeeld over twee draaistellen - zes motoren).

De eerste locomotief van dit type (de 200.001) werd op 30 november 1961 in de tractiewerkplaats van Schaarbeek in dienst gesteld. De laatste van dit type, de 200.093, werd op 29 augustus 1963 in dienst gesteld, ook in Schaarbeek.

Technische gegevens

De basis van de constructie van het type 200 was rechtstreeks afgeleid van het type 201, de locomotieven waren geschikt voor gemengd personen- en goederenvervoer.

De twee bouwreeksen verschillen op een aantal punten van elkaar, sommige daarvan zijn uitwendig zichtbaar, zoals de massieve buffers, waarvan vele mettertijd werden vervangen door dezelfde als die van de tweede reeks, telkens wanneer er onderhouds- en revisiewerkzaamheden werden uitgevoerd.

De locomotieven van de **tweede schijf** (200.054 tot 200.093) waren iets lichter (113,2 t in plaats van 117 t) doordat het koelsysteem werd gewijzigd.

De locomotieven type 200 waren uitgerust met een ACEC-SEM elektrische transmissie en zes ACEC-tractionmotoren, gebouwd onder licentie van Westinghouse.

Hun maximumsnelheid was 120 km/u. Ze waren uitgerust met een Vapor Clarkson OK 4616-ketel voor de stoomverwarming in de rijtuigen.



Diesel locomotieven 6293, 5144, 5104 en 6238 in Dendermonde (Ref. MZ16615)

Livrei



Diesel locomotief 5183 in haar oorspronkelijke livrei tijdens de festiviteiten 120 jaar stationsgebouw Aat (Ref. D3780)



Diesel locomotief 5162 in haar nieuwe livrei in Visé (Ref. K01900)

De oorspronkelijke livrei van het type 200 was donkergroen met twee eenvoudige gele zichtbaarheidsstroken. Eind 1970 werd een nieuwe kleurstelling ingevoerd, groen met drie bredere gele zichtbaarheidsstroken: ze kreeg de naam 'livrei 1970', of 'livrei groen en geel'.

Vanaf 1970 werden enkele wijzigingen aangebracht aan de locomotieven die uit revisie kwamen: ont-dubbelde koplampen en een derde geïntegreerde koplamp, in het bovenste deel van het dak.

Gebruik



Diesellocomotieven 5127 en 5120 slepen een ertstrein in treinschakeling in Balegem (Ref. M178_025/027)

nen te slepen; voor dit doel kregen ze een derde witte koplamp voor gebruik in Duitsland tot aan het grensstation Aken-West.

De andere tractiewerkplaatsen gebruikten hun types 200 over het algemeen voor reizigersvervoer. Een aantal types 200 uit Schaarbeek werden van 1969 tot en met 1971 gebruikt als krachtvoertuig voor de TEE 71- en 74-treinen (bestaande uit nieuwe roestvrijstalen TEE-rijtuigen) tussen Brussel-Zuid en Amsterdam.



Diesellocomotieven 5162 en 5159 bij de stelplaats Hasselt (Ref. MZ12704)

De locomotieven type 200 werden gebruikt op bijna alle niet-geëlektrificeerde lijnen ten noorden van het rijpad Samber en Maas. In die tijd waren de lijnen ten oosten en zuiden van de Maas het werkterrein van de types 202, 203 en 205.

De eerste locomotieven van het type 200 werden toegewezen aan de tractiewerkplaats van Schaarbeek. De volgende werden verdeeld over de werkplaatsen (of bestuurdersdepots) in Kortrijk, Dendermonde, Hasselt, Monceau en Doornik. De werkplaats in Hasselt gebruikte zijn type 200's vooral om zware goederentreinen te slepen; voor dit doel kregen ze een derde witte koplamp voor gebruik in Duitsland tot aan het grensstation Aken-West.

De betrokken krachtvoertuigen werden voor dit doel ook uitgerust met een derde witte koplamp.

Evolutie

Aan het eind van de jaren 1960 besloot NMBS, met het oog op de voortdurende toename van de getrokken lasten, een zeer krachtige diesellocomotief te testen. De maatschappij moest kiezen tussen een locomotief uit het buitenland kopen of een beroep doen op de binnenlandse industrie om een nieuwe, zeer krachtige motor te bouwen. Cockerill voerde proeven uit om krachtigere motoren te ontwikkelen. De bestelling werd eind 1967 geplaatst. ACEC, een andere vaste leverancier van NMBS, leverde de alternator, de gelijkrichters en zes tractiemotoren, met een vermogen van 425 kW per eenheid.

Locomotief 200.001 werd gekozen en omgebouwd in de centrale werkplaats van Salzinnes.

Het prototype werd uitgerust met een motor die een vermogen van 4000 pk ontwikkelde. Ook het verwarmingssysteem van de rijtuigen, op basis van een stoomgenerator, werd vervangen door een elektrische generator (dit verklaart de blauwe kleur van de locomotief).

De locomotief verliet de werkplaats in Salzinnes met het nieuwe nummer 200.101 (type 200.1).

Inclusief voorraden bedroeg het totale gewicht 126 ton en de maximumsnelheid 140 km/u, wat deze machine geschikt maakte om zware passagierstreinen tegen een hoge snelheid te slepen.

Door enkele technische problemen werd de locomotief echter pas in 1972 in gebruik genomen. De algemene hernummering in 1971 had er intussen voor gezorgd dat de nummering veranderde van 6 in 4 cijfers, waardoor de 200.001 de 5001 (reeks 50) was geworden.

Locomotief 5001 werd ingezet in de regio's Luik en Namen voor tests op lijnen met steile hellingen. De Cockerill dieselmotor met 16 cilinders gaf niet al te veel problemen, maar dat kon niet gezegd worden van de ACEC-tractiemotoren, die met verschillende ernstige storingen te kampen hadden, waardoor de locomotief vrij lang geïmmobiliseerd was.

De test was niet succesvol en de oliecrisis van de jaren 1970 maakte een eind aan het project. In 1976 was NMBS van mening dat ze niet langer zeer krachtige diesellocomotieven nodig had en droeg de 5001 over aan de werkplaats van Kinkempois en later aan de loods van Latour. Na de 5001 volgden geen voertuigen van hetzelfde type, want de spoorwegmaatschappij besloot in te zetten op elektrische tractie.

In 1980 werd de 5001 uiteindelijk in haar oorspronkelijke staat hersteld en geregistreerd als 5101.



Ombouwing van diesellocomotief 5001 in de Centrale Werkplaats Salzinnes (Réf. K00224)

Buitendienststelling

Aan het eind van de jaren 1990 was de actieradius van de reeks 51 beperkt tot het spoorwegcomplex in de haven van Antwerpen. In het begin van de jaren 2000 werden deze verouderde locomotieven geleidelijk uit dienst genomen en vervangen door de nieuwe reeks 77.

Deze locomotieven zijn tot 2003 in gebruik geweest, na een lange carrière van 42 jaar.

Net als de reeks 60/61 werd een deel van de locomotieven verkocht aan operatoren in Italië.

Catherine Walravens

April 2022

Beknopte bibliografie

- Artikels:**
- 51 : C'est fini ! , *En Lignes*, 30-09-2003, p. 43-47, K36804
 - 51 : 't is gedaan ! (vervolg en einde), *Op de baan*, 30-11-2003, p.36-46, K36925
 - 51 : c'est fini ! (suite et fin), *En Lignes*, 30-11-2003, p.36-46, K36924
 - 51 : 't is ermee gedaan !, *Op de baan*, 30-09-2003, p.43-47, K36805
 - Nieuws over de reeksen 51 en 60 in Italië, *Op de baan*, 01-02-2015, p. 20-23, K609369
 - Nouvelles des 51 et 60 en Italie, *En Lignes*, nr 125, 01-02-2015, p. 20-23, K609366
 - DELIE M. De reeks 51, *Spoorweg Journaal* ; nr 135, 09-10 2003, p.8-25, K36708
 - DELIE M. La série 51. *Journal du Chemin de Fer*, nr 135, 09-10 2003., K36707
 - DELIE M. Le type 200 de la SNCB, *Journal du Chemin de Fer*, nr 200, 08-09 2014, p.32-35, K704746
 - DELIE M. Les engins préservés (3), *Journal du Chemin de Fer*; nr 241, 6-7 2021, p.48-51, K712170
 - FINET G. La nouvelle série de locomotives diesel-électriques de ligne de la SNCB, *Vie du rail (La)*, nr 882 (3 2 1963), p.3-4, K701234
 - HENNEQUIN M. De nieuwe stelplaats van Kortrijk. Elektrische motorstellen - Rijtuigen - Herstel beschadigde locomotieven, *Op de baan*, nr 157, 06-2020, p.30-39, K709628
 - HENNEQUIN M. La nouvelle remise de Kortrijk - Les tractions diesel et électrique, *En Lignes*, nr 153, 01-10-2019, p.50 – 55, K708427
 - NICOLAS T. Série 51 La seconde vague, *Objectif Rail*, nr 76, 01-07-2016, p.78-83, K701635
 - VAN USSEL M. Reeks 51 van de NMBS, *Railphoto Railfoto*, nr 37, 01-08-1990, p.3-5, K702768
 - WAUTERS E. Het uitzicht van de locomotieven verandert, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 191, 01-07-1972, p.5-7, K567469
 - WAUTERS E. L' aspect des locomotives change, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr 191, 01-07-1972, p.5-7, K566967
- Boeken:**
- Bonjour le train. Des locos "déshabillées".* – Bruxelles, SNCB, 1987, I701531
 - VANDERHAEGEN J-L. ; MARTIN S. *Nos chemins de fer 5. Onze spoorwegen 5. La série 51. De reeks 51.* Mons PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium 2011, 128 p., ill., A520687

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: *diesel locomotief reeks 50 (type 200), diesel locomotief reeks 51 (type 200)*

Museumcollectie: *diesel locomotief reeks 50 (type 200), diesel locomotief reeks 51 (type 200)*