

DE REEKS 51

LA SÉRIE 51



NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

Cher ami lecteur,

En Europe, si on devait placer les plus belles locomotives Diesel sur un podium, il ne fait aucun doute que les 51 seraient dans le trio de tête. *Cockerill* a réussi un chef d'oeuvre d'esthétique à faire pâler les grosses machines américaines. Cet esthétisme est malheureusement resté unique, si l'on excepte les six locomotives prototypes du type 210 (210.001 à 006 puis 6001 à 6006) qui avaient une caisse semblable mais beaucoup plus courte. Le dessin de la caisse des 51 est donc resté sans descendance. Pourtant, des machines possédant un équipement moteur fort semblable n'ont pas hérité de cette esthétique; nous faisons ici références aux locomotives pour le Soudan et l'Argentine. Robustes et fiables, les 51 ont accompli un service irréprochable. La qualité de leur construction était remarquable; au fil des ans, l'état de leur caisse est resté intact, sans la moindre trace de rouille. Après plus de 40 ans d'activité en Belgique, une vingtaine de 51 ont repris du travail pour le compte de sociétés privées, principalement dans le sud de l'Italie, en tête de trains de travaux. Malgré la chaleur accablante de cette région, leur état de service est excellent malgré un travail souvent pénible mettant à rude épreuve leur mécanique.

Cet ouvrage illustre les 51 durant la période 1980-2010, à l'exception de quelques photos plus anciennes.

Abréviations utilisées :

FDR : Dendermonde, FHS : Hasselt, FKR : Merelbeke
FNDM : Antwerpen-Dam, FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek, FTY : Tournai, GCR : Charleroi-Sud,
LK : Kortrijk, LNC : Monceau, NK : Kinkempois

Couverture avant:

Passage en gare de Schulen le 7 octobre 1978.

Yves STEENEBRUGGEN.

Beste lezer,

Indien men in Europa de mooiste diesellocomotieven op een rij zou plaatsen, dan komt reeks 51 zonder twijfel voor in de top drie. Cockerill is erin geslaagd een meesterwerk te bouwen dat qua schoonheid niet moet onderdoen voor de grote Amerikaanse locs. Deze schoonheid blijft spijtig genoeg uniek, met uitzondering van de zes prototypelocs van het type 210 (210.001 t/m 006, later 6001 t/m 6006). Deze hebben een soortgelijke, maar kortere kast. Het kastontwerp van reeks 51 blijft hierdoor zonder opvolging. Een aantal machines bezit een gelijkaardige motoruitrusting, maar erfdan niet dezelfde esthetiek. Hiervoor verwijzen wij naar locs die dienst doen in Soedan en Argentinië. De 51'ers, krachtig en betrouwbaar, hadden een schitterend palmares. De kwaliteit, geleverd tijdens hun bouw, was uitzonderlijk. Hun kasten bleven in de loop der jaren intact. Er viel geen roest te bespeuren. Na meer dan 40 jaar dienst in België, heeft een twintigtal locs een tweede leven gevonden bij privé-operatoren, voornamelijk in Zuid-Italië waar ze werktreinen slepen. Ondanks de voor deze regio typische drukkende hitte, die een ware aanslag pleegt op hun mechaniek, kunnen deze voertuigen nog steeds een uitstekende staat van dienst voorleggen!

Dit boek geeft een overzicht van de evolutie van de reeks 51 in jaren 1980-2010, met uitzondering van enkele oudere foto's.

Gebruikte afkortingen :

*FDR : Dendermonde, FHS : Hasselt, FKR : Merelbeke
FNDM : Antwerpen-Dam, FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek, FTY : Tournai, GCR : Charleroi-Sud,
LK : Kortrijk, LNC : Monceau, NK : Kinkempois*

Foto voorpagina