

Inleiding

In een spoorwegjaar zijn er zoveel kleine en grote gebeurtenissen die het waard zijn om in boekvorm behouden te worden.

Was het jaar 1991 dan zo bijzonder? Beslist!

Na verscheidene sneeuwloze winters werden we in februari met een dikke witte vacht bedacht. Dit maakte het spoorwegverkeer er niet makkelijker op, evenmin als het werk van de spoorwegfotografen! Toch troseerden onze fotografen de sneeuw om het spoorweggebeuren tijdens deze uitzonderlijke periode op kleurenfilm vast te leggen.

Na vijf jaren moeizaam restaureren kon op 29 april 1991 dan eindelijk toch de eerste proefrit met de 1.002 plaatsvinden.

Onze "Super Pacific" van het type 1 zou dan ook meteen het paradepaard van de N.M.B.S. worden, dat in de daaropvolgende maanden tijdens vele ritten massa's geïnteresseerden zou trekken. Met de restauratie van deze loc werd een niet geringe prestatie geleverd door de vakbekwame N.M.B.S.-techniekers. Ook dient onze hartelijke dank uit te gaan naar de directie, die toestemming gaf voor het weer rijvaardig maken van deze bijzondere locomotief, die destijds -in 1935- als een mijlpaal in de spoorweggeschiedenis werd beschouwd. Nergens was er immers een zo sterke en zware "Pacific" in dienst. Maar om objectief te blijven dienen wij ook een onbegrijpelijke gang van zaken bij de N.M.B.S. te vermelden: de manier waarop 10 locomotieven van de reeks 59 weer rijvaardig werden gemaakt.

Deze locs werden aan de SNCF verhuurd om ingezet te worden bij de aanleg van de nieuwe lijnen voor de TGV-Nord.

Twee jaar lang stonden deze 59-ers in de open lucht te verkommeren te Antwerpen-Schijnpoort. Daarbij ondergingen ze niet alleen de inwerking van het klimaat, maar werden ze ook een geliefd doelwit van vandalen. Dit alles leidde tot grote schade. Vervolgens werden deze locs naar Ronet gesleept, waar de beste eruit gehaald werden. Met gerecupereerde onderdelen van de andere 59-ers werden ze weer rijvaardig gemaakt: na die twee jaar een enorm karwei.

Aangezien men van de aanstaande verhuring van deze locomotieven op de hoogte was, getuigt het bepaald niet van een vooruitziende blik dat men deze krachtige locomotieven eerst tot schroot liet verkommeren, vooraleer ze tegen veel kosten weer op te knappen.

Een andere, vermeldenswaardige gebeurtenis was het muteren van zes 55-ers van Kinkempois naar Hasselt. De bedoeling was om de zeer krappe dienstregeling op de lijn Antwerpen-Neerpelt, die de 62-ers niet konden uitvoeren, te laten verzekeren door deze krachtigere machines. De 55-ers konden de trein veel sneller op zijn maximumsnelheid brengen en men hoopte dat het probleem daarmee de wereld uit zou zijn. Dat pakte echter anders uit!

De 55-ers voldeden niet aan de in hen gestelde verwachtingen en de machines werden op 9.12.1991 terug naar Kinkempois gezonden. Deze stelplaats gaf een gelijk aantal 62-ers terug aan Hasselt. De 62-ers die Kinkempois in vervanging van de afgestane 55-ers had ontvangen werden voornamelijk op de lijn Liège - Jemelle ingezet.

Ook werd de 6215, de enige loc van de reeks 62 met alternator voor het elektrisch verwarmen van de rijtuigen, overgeplaatst van Merelbeke naar Kinkempois. Zo zijn alle diesel locomotieven met stroomgenerator nu in deze stelplaats samengebracht.

Verheugend is ook dat de 5401 na een maandenlange stilstand (van oktober 1989 tot februari 1991) wegens motorschade, weer operationeel is.

Door het onder spanning brengen van de bundel Zandvliet moesten de 62-ers van Hasselt hun diensten tussen de Antwerpse haven en Leuven afstaan aan de elektrische tractie.

Een andere belangrijke mutatie was het overhevelen van het ganse bestand aan 62-ers van St-Ghislain naar Monceau.

St-Ghislain kreeg in ruil het onderhoud te verzorgen van alle locs van de reeks 22: de 2226-2250 verhuisden zo van Brussel-Zuid naar de Waalse stelplaats.

De 2803, die in juli 1988 te Brussel-Zuid door een brand onherstelbare schade opliep, werd op 1.10.1991 uit de geschriften geschrapt en wordt in de CW-Mechelen behouden voor recuperatie van onderdelen. Na het uit de dienst verdwijnen van de reeks 29 op 1.12.1984, is dit de eerste elektrische locomotief die na vele jaren de sporen verlaat.

Met betrekking tot de motorrijtuigen dient een uitbreiding van hun diensten tijdens de weekenden vermeld te worden en dit vanaf januari 1991. De 44-ers van Merelbeke rijden dan op de lijn Ecklo - Gent - Oudenaarde - Ronse. Op werkdagen worden deze diensten gereden met door de reeks 62 gesleepte treinen.

Het bestand aan motorstellen werd uitgebreid door de levering van de tweede reeks "Duikbrillen" nummers 936 tot 952.

Tot slot namen op 28.9.1991 Maurice Vercauteren en Daniël Beernaerts afscheid van de N.M.B.S. Deze bezielers van de stoomtractie bij de Belgische Spoorwegen droegen tijdens de afscheidsrit op 28.9.1991 hun bevoegdheden over aan Roger Ceunen en René Mertens.

Wij wensen Maurice en Daniël een welverdiende rust toe en hopen weer op hen te mogen rekenen wanneer de N.M.B.S. toestemming aan de gepensioneerden zal geven om hun eigen machines te restaureren en te onderhouden.

Samenvatting

In vergelijking met 1990 kunnen de volgende mutaties vastgesteld worden:

- Kinkempois ruilde de 5506, 5517, 5521, 5525, 5535 en 5541 met de 6238, 6251, 6252, 6253, 6260 en 6279 van Hasselt.
- St-Ghislain diende zijn ganse bestand aan 62-ers af te staan aan Monceau. De 6215 werd overgeplaatst van Merelbeke naar Kinkempois.
- Bij de rangeerdiesels bleef de toestand ongewijzigd.
- Merelbeke moest zijn locotactoren 9104, 9105 en 9106 afstaan aan de dienst Infrastructuur. Deze dienst bewaarde eveneens de 9125 en 9127 van Stockem.
- Bij de motorrijtuigen bleef alles bij de toestand van 1990.
- Bij de motorstellen werden de 936 tot 952 in dienst genomen.
- De 2226-2250 verhuisden van Brussel-Zuid naar St-Ghislain, waarmee deze laatste stelplaats nu de volledige reeks 22 herbergt.
- De 2803 werd definitief uit de geschriften geschrapt en wordt in de CW Mechelen als plukloc bewaard.
- Vermits de 55-ers niet voldeden aan de gestelde verwachtingen op de lijn Neerpelt-Antwerpen gingen ze op 9.12.1991 terug naar Kinkempois. Deze stelplaats gaf in ruil een zelfde aantal 62-ers terug aan Hasselt.

Introduction

Une année ferroviaire est émaillée de tant d'événements saillants - et d'une multitude de petits faits d'apparence anodins - que cela vaut vraiment la peine de les recenser.

L'année 1991 était-elle à ce point particulière? Jugez plutôt...

Après plusieurs hivers sans neige, celle-ci fit son apparition en février. Cela ne facilita ni le trafic ferroviaire, ni...le travail des photographes: pourtant, ils ont traqué l'actualité, surtout pendant les intempéries !

Après cinq ans consacrés à une difficile remise en état, le premier essai de la 1.002 eut lieu le 29 avril. La type 1, notre "Super Pacific", allait devenir la figure de proue de la SNCB, en attirant vers elle une masse de curieux, à l'occasion des nombreux parcours qu'elle assurerait au cours des mois suivants.

Le lifting de cette locomotive - ce ne fut pas une sinécure - est à mettre à l'actif des techniciens de la SNCB. Nos éloges s'adresseront également à la Direction de la société qui donna le feu vert à cette restauration.

N'oublions pas que cette locomotive exceptionnelle a marqué un jalon important dans l'histoire du Chemin de fer en 1935: il n'existait nulle part ailleurs de Pacific aussi puissante et aussi... lourde.

Pour rester objectifs, signalons cependant une façon d'agir incompréhensible de la SNCB, lors de la remise en état de dix locomotives Diesel, série 59, celles louées à la SNCF pour la construction des nouvelles lignes du TGV. Pendant deux ans, ces engins se sont détériorés en plein air, à Anvers-Schijnpoort. Ils subirent non seulement l'influence des conditions atmosphériques mais également les affres du vandalisme. Tout ceci entraîna de gros dégâts. Ces locos furent ensuite remorquées jusqu'à Ronet où les meilleures ont été retirées du lot. Au prix de beaucoup de difficultés et grâce aux pièces de rechange prélevées sur les autres engins, ces dernières ont été retapées.

Comme "on" était au courant de la location probable de ces diesels, ce n'était donc pas faire preuve de prévoyance que de les laisser se détériorer, avant de les remettre - à grands frais - en état !

Un autre événement digne d'intérêt fut la mutation de six locomotives Diesel, série 55, de Kinkempois vers Hasselt. Elles devaient assurer les relations IR Anvers - Neerpelt dont les horaires sont trop serrés pour les 62. Les puissantes 55 auraient dû accélérer les convois; les problèmes de régularité auraient dû être résolus... La réalité fut tout autre !

En fait, les 55 étaient souvent hors-service, immobilisées par de nombreuses avaries électriques... Le 9 décembre, elles furent renvoyées à Kinkempois, tandis que les 62 cédées par Hasselt retournaient à leur propriétaire, après avoir assuré en priorité des trains sur la ligne 43 entre Liège et Jemelle.

Par ailleurs, la 6215 - seule locomotive de cette série à être équipée d'un alternateur pour la chauffe électrique des rames remorquées - a été mutée de Merelbeke à Kinkempois où l'on trouve désormais toutes les locos Diesel à chauffage électrique.

Signalons au passage l'heureuse remise en état de la 5401. Elle fut hors-service d'octobre '89 à février '91 suite à une importante avarie au moteur Diesel.

Par contre, les 62 de Louvain cédèrent leurs services aux électriques, lors de la mise sous tension du faisceau Zandvliet, dans le port d'Anvers.

Une autre mutation importante sera le transfert de l'effectif complet des 62 de Saint-Ghislain vers l'atelier de Monceau. En compensation, Saint-Ghislain se chargera de l'entretien de l'ensemble de la série 22. Les 2226 à 2250 ont donc déménagé de Bruxelles-Midi (en réalité, de Schaerbeek) vers Saint-Ghislain.

La 2803, gravement avariée au cours d'un incendie à Bruxelles-Midi en juillet '88, a été mise définitivement hors-exploitation le 1er octobre 1991. Après la radiation en bloc de la série 29 le 1er décembre 1984, la 2803 est la première locomotive électrique à disparaître ainsi de la scène ferroviaire.

En ce qui concerne les autorails, une extension de leurs services est à noter depuis janvier. Pendant les week-ends, les 44 de Merelbeke roulent désormais sur la relation Eeklo - Gand - Audenaerde - Renaix. En semaine, ces services restent assurés par des rames de voitures, tractées par des 62.

Notons aussi que le parc des automotrices électriques s'est étoffé grâce à la livraison de la deuxième série des "banlieue" (936 à 952), les "masques de plongée"...

Enfin, Maurice Vercauteren et Daniël Beernaerts ont quitté la SNCB le 28 septembre 1991, atteints par la limite d'âge. Ces grands animateurs de la traction vapeur en Belgique ont passé le flambeau à Roger Ceunen et René Mertens, lors d'un parcours d'adieu.

Nous leur souhaitons un repos bien mérité, tout en espérant pouvoir compter sur eux, lorsque la SNCB donnera le feu vert à ses retraités pour restaurer et entretenir son matériel musée...

En résumé

En comparant les situations de 1990 et de 1991, les mutations suivantes sont à noter:

- Kinkempois a échangé les 5506, 5517, 5521, 5525, 5535 et 5541 avec les 6238, 6251, 6252, 6253, 6260 et 6279 de Hasselt.
- Saint-Ghislain a cédé la totalité de son effectif de 62 à Monceau; la 6215 de Merelbeke a été mutée à Kinkempois.
- La situation des locomotives Diesel de manoeuvre est inchangée.
- Merelbeke a cédé ses locotracteurs 9104, 9105 et 9106 au service de l'Infrastructure qui a également hérité des 9125 et 9127 de Stockem.
- La situation des autorails est inchangée.
- Les automotrices doubles 936 à 952 ont été mises en service.
- Les 2226 à 2250 de Bruxelles-Midi ont émigré vers Saint-Ghislain; cet atelier héberge ainsi la totalité de l'effectif de la série 22.
- La 2803 a été mise hors-exploitation et sert désormais de réserve pour pièces de rechange à l'AC Malines.
- Comme les 55 n'ont pas répondu aux espérances (sur la relation Anvers - Neerpelt), elles ont été remutées vers Kinkempois le 9 décembre, tandis qu'un nombre équivalent de 62 retournaient vers Hasselt.