

L.S.V. Tijdschrift



Stoomlocomotieven type 22 & 3
Stoommotorwagen type 1
Stoomlocomotieven type 74
Stoomlocomotieven 1 – 3 van Hasselt – Maeseyck
Diesellocomotieven type 260 / reeks 80
Elektrische locomotieven type 123 (deel II)
Schappingen typen 31/33/35
Lokaaltreinrijtuigen van 1887
Dienstregeling zomer 1965
Museumlijnen
Exploitatie : lijn 126

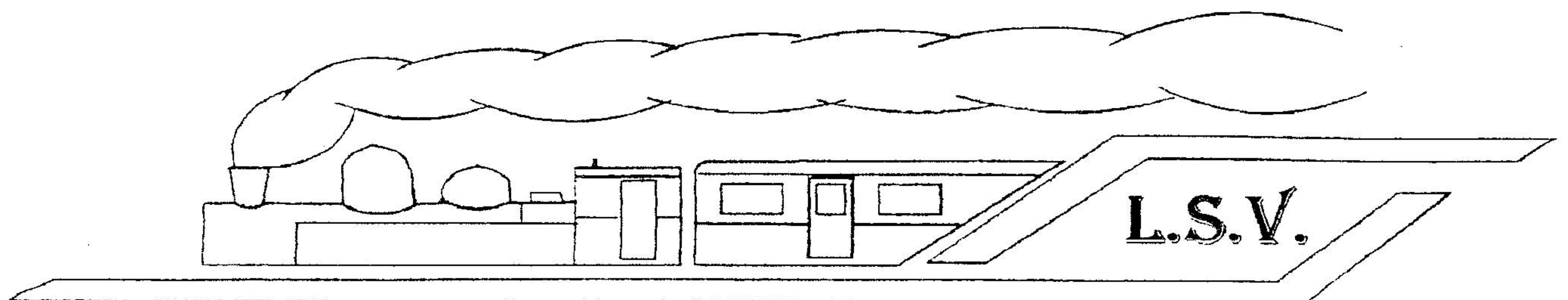
Lidgeld : 700 BEF

Verantwoordelijk uitgever :
J. CASIER Serge Gravierstraat 109
3700 Tongeren

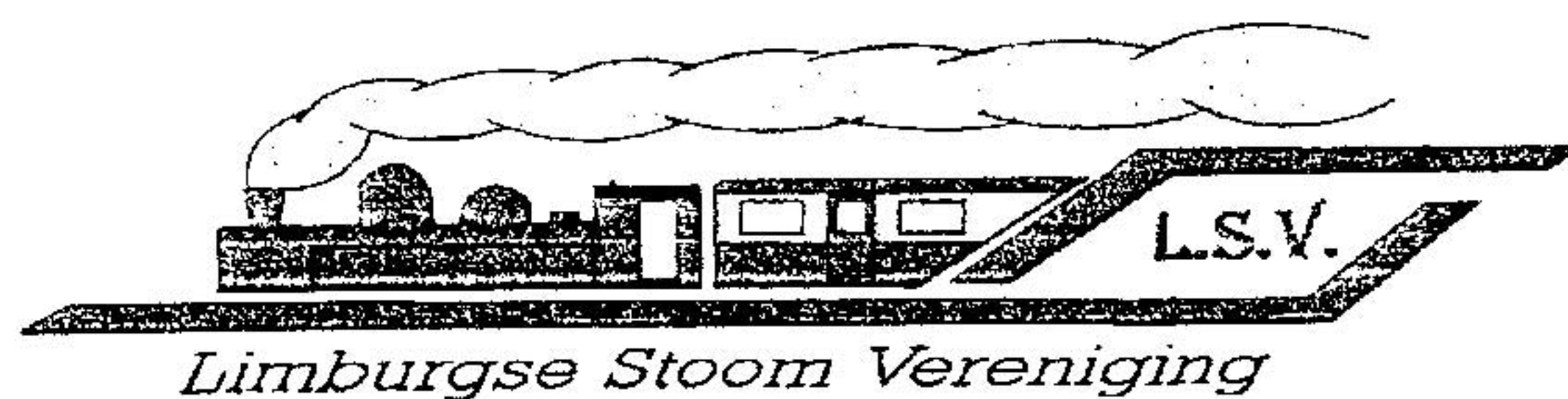
Afgiftekantoor :
3665 As 1

81

Juni – augustus 1997



Limburgse Stoom Vereniging



L.S.V. - Tijdschrift :

Verschijnt vier keer per jaar
+ het Jaarboek

Wordt gratis verdeeld onder alle L.S.V. - Leden

Lidmaatschapsbijdrage (1997) :	700 BEF	39 fl.
Lidmaatschapsbijdrage + ingebonden Jaarboek :	825 BEF	46 fl.
Los nummer :	150 BEF	8.5 fl

Redactie :

J. & S. Casier

Met dank aan alle N.M.B.S.-diensten

Verantwoordelijke uitgever :

Casier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Dit nummer werd afgesloten op 30 juni 1997 en verschijnt half juli. Het volgend tijdschrift wordt op 15 september 1997 afgesloten en verschijnt begin oktober

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 22 – type 3	Blz. 1
	Stoommotorwagen type 1	Blz. 7
	Stoomlocomotieven type 74	Blz. 9
	Hasselt - Maeseyck	Blz. 14
<u>Elektrische locomotief</u>	Type 123	Blz. 16
	deel II	
<u>Diesel locomotief</u>	Reeks 80	Blz. 20
<u>Schrappingen</u>	Type 31	Blz. 26
	Type 33	Blz. 36
	Type 35 / 35S	Blz. 28
<u>Rijtuigen</u>	Lokaaltreinrijtuigen	Blz. 29
<u>Dienstregeling</u>	Zomer 1965	Blz. 31
<u>Exploitatie</u>	Lijn 126	Blz. 48
<u>Museumlijnen</u>	Actualiteit	Blz. 42
<u>Actuele gedeelte</u>	L.S.V.	Blz. 47
	Het Spoorwinkeltje (Boeken)	Blz. 41
	N.M.B.S.	Blz. 52

Stoomlocomotieven type 22

In de periode dat de typen 20 ontwikkeld werden, kwam de Etat Belge op een eigenaardige wijze in het bezit van 12 praktisch analoge machines. Deze machines werden besteld door een Franse firma voor de aanleg van sporen in het oosten van Frankrijk en in zuid België, maar nog voor de levering werden deze machines als niet geschikt bevonden en doorverkocht aan de Société Général d' Exploitation (SGE). De vierassige machines werden door de "Société Alsacienne de Constructions Mécaniques" te Grafenstaden bij Strasbourg gebouwd en in 1872 werden de eerste machines geleverd. De machines waren trouwens standaard-industriële locomotieven met drijfwielen van 1 310 mm, twee buitenliggende horizontale cilinders met een diameter van 490 mm en een zuigerslag van 600 mm. Ze waren uitgerust met Belpaire-ketels en opmerkelijk voor deze periode hadden ze bij levering een machinistenhuis dat echter aan de zijkanten open was.

Maar nog voor de effectieve levering volgde de overname van de SGE door de Etat Belge en hierdoor werden ook de vijf eerste machines als 699 tot 703 in het eigen bestand opgenomen. De 7 overige machines werden vanaf april 1874 afgeleverd en kregen de nummers 704 tot 710. Ze werden het type 22 bij de Etat Belge. In eerste instantie werden de machines samen met de typen 20 in de Luikse agglomeratie gebruikt en deden ze dienst vanuit Verviers en Welkenraedt. Maar hier voldeden ze minder goed dan de machines type 20 en daarom werden ze naar minder zware diensten overgeheveld.

In 1882 waren in drie stelplaatsen ondergebracht : de machines 701, 705, 707 en 710 stonden te Liège en verzekerden – naast de lichterdiensten naar Ans, ook de stationsrangeringen te Liège-Guillemins en te Vivegnies. De machines 700, 702, 703 en 708 waren te Statte ondergebracht. Hier verzekerden ze de stationsrangeringen te Statte en Huy en reden ze bedieningstreinen naar de verschillende bedrijven langs de lijnen 125, 126 en 127.

De vier andere machines – de 699, 704, 706 en 709 – waren in deze periode ondergebracht te Landen en verzekerden ook hier de stationsrangeringen en de bedieningstreinen, later doken een aantal machines echter op te Leuven en hier werden ze voor gebruikt voor de lokale oederentreinen binnen de Leuvense agglomeratie.

Omstreeks 1890 ondergingen de machines enkele verbouwingen : het machinistenhuis werd gesloten, de veiligheidskleppen vonden hun plaats op de nieuwe stoomdom en de machines kregen een schouw type Etat Belge. Typisch voor hun onopgemerkt bestaan, is het feit dat van deze locomotieven geen enkele foto bestaat. Omstreeks de eeuwwisseling werden de locomotieven geconcentreerd te Liège en St-Ghislain. Te Liège behielden ze hun oorspronkelijke diensten, te St-Ghislain werden ze gebruikt voor de lokale bedieningen naar de verschillende steenkoolmijnen en metaalbedrijven. Tussen 1903 en 1906 verdween een aantal machines en alle overblijvende locomotieven gingen naar St-Ghislain. De inzet bleef nog enige tijd verder lopen, maar tussen 1908 en 1911 verdwenen praktisch alle typen 22, enkel de 703 eindigde zijn loopbaan in de loop van 1912.

Nr	Levering	Omn	Schr.	Plaats	Fabr.nr	Opmerkingen
699	11/1872		1907-11	Grafenstaden	543	
700	11/1872		1905	Grafenstaden	544	
701	11/1872		1903	Grafenstaden	545	
702	11/1872		1904	Grafenstaden	546	
703	11/1872		1912	Grafenstaden	547	
704	/1873		1905-07	Grafenstaden	548	
705	04/1874		1905	Grafenstaden	549	
706	04/1874		1904	Grafenstaden	550	
707	04/1874		1905-07	Grafenstaden	551	
708	04/1874		1904	Grafenstaden	552	
709	04/1874		1902	Grafenstaden	553	
710	04/1874		1907-11	Grafenstaden	554	

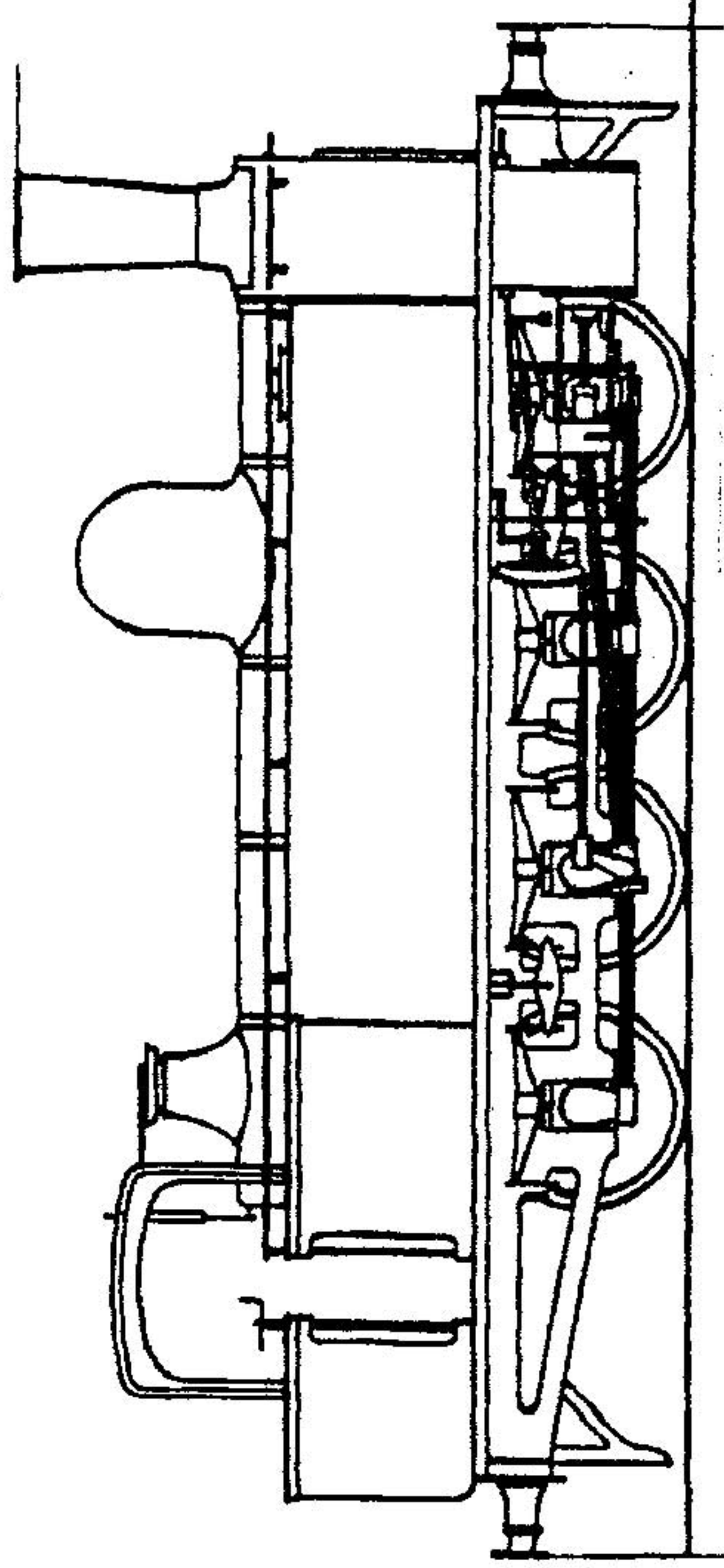
Stoomlocomotief type 22

Dt

Locomotief voor stationsrangeringen

ex SGE

Grafenstaden
(SACM) 12



Loopbaan :

Nummering : 699 - 710

Effectief bij bouw : ---

Effectief bij Etat Belge : 12

Bouwer : 12

SACM Grafenstaden

Levering : 1873 - 1874

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1900 - 1912

Asindeling : Dt

Snelheid : 60 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 490 mm

Zuigerslag : 600 mm

Remming : > enk Westinghousepomp

Compressor :

Debiet :

Automatische rem : Oerlikon

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 9 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2,160 mm

Roosterbreedte : 1,000 mm

Roosteroppervlakte : 2,16 m²

Verwar. opp. haard : 7,31 m²

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 226

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 100,30 m²

Lengte vlampijpen : 3 500 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 100,30 m²

Totaal verwarmingsopp. : 107,61 m²

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelromp : 1 310 mm

Dikte pijpenplaat : 23 mm

Dikte langsketel : 13 - 15 mm

Inhoud ritvaardige ketel : m³

Inhoud stoomruimte : m³

Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 9 615 mm

Lengte chassis : 9 350 mm

Breedte : 2 700 mm

Hoogte as ketel : 2 000 mm

Hoogte (totaal) : 4 300 mm

Radstand (totaal) : 4 200 mm

Afstand tussen assen : 3 x 1 400 mm

Oversteek voor : 1 540 mm

Oversteek achter : 2 200 mm

Diameter drijfwielen : 1 310 mm

Diameter loopwielen : ---

Massa (rijvaardig) : 44 000 kg

Aslast : 1ste as : 11 000 kg

2 de as : 11 000 kg

3 de as : 11 000 kg

4 de as : 11 000 kg

Inhoud waterbakken : 4 000 l

Inhoud kolentender : 1 500 kg

Stoomlocomotieven type 3

Na de overname van de Grande Compagnie du Luxembourg had de Etat Belge een zware tenderlocomotief nodig voor de stoptreinen tussen Brussel en Namur. Men ging voor deze nieuwe locomotieven uit van de locomotieven type 28. Hiervan nam men zowel de ketel alsook het mechanisme (twee binnenliggende cilinders) en het chassis over. Ze werden voorzien van vrij grote, hoog gelegen watertenders, een achter aangebrachte kolenbak en een open machinistenhuis. Doch hierdoor was de massa zo hoog geworden dat de aslast de maximale belasting overschreed. Om dit tegen te gaan werden een loopas aangebracht, dit echter op een ongewone plaats tussen tweede en derde as. Opmerkelijk was ook de vrij grote railrem tussen eerste en tweede drijf-as. Er werden 10 machines besteld bij de Cie Belge (de latere Anglo-Franco-Belge). De machines werden in 1874 geleverd en kregen de nummers 808 tot 817.

De 10 machines werden bij levering te Brussel-Leopoldswijk en Ottignies gestationeerd. Vanuit deze stelplaatsen reden ze de zware treinen tussen Brussel-noord en Namur, met ook enkele treinen naar Wavre en zelfs Charleroi. Maar al vlug voldeden deze machines niet meer en werden ze vervangen door modernere stomers. In 1878 probeerde men de loopeigenschappen te verbeteren en bouwde men de 811 om met een bijkomende loopas achteraan. Deze machine werd bij het type 4 gerekend maar voldeed niet.

Tussen 1889 en 1894 werden de machines gemoderniseerd en omgebouwd : ze kregen een gesloten machinisten tot achter de kolenbakken, nieuwe schoorstenen (meestal de grote vierkante modellen), veiligheidskleppen type Wilson en geleidelijk aan ook de Westinghouse luchtrem. Ook de ketel werd in enkele details verbeterd.

Na de periode op de lijn Brussel - Namur, verhuisden de 9 overgebleven machines naar de ondergeschikte stelplaatsen Baulers en Tamines. Vanuit deze beide inzetplaatsen verzekerden ze talrijke omnibustreinen op korte afstand : vanuit Baulers naar Luttre en Charleroi, vanuit Tamines naar Namur en op de lijnen tussen Sambre en Meuse. Deze toestand bleef tot bij de eeuwwisseling ongewijzigd, maar in 1897 besliste men om opnieuw één locomotief - de 812 - om te bouwen tot een 1B1 locomotief, prototype voor de latere typen 12. Maar op dat ogenblik verdwenen de eerste machines van de sporen. Vanaf de eeuwwisseling werden de overgebleven 6 machines trouwens geconcentreerd te Tamines, een stelplaats waar ze tot aan de wereldoorlog verbleven.

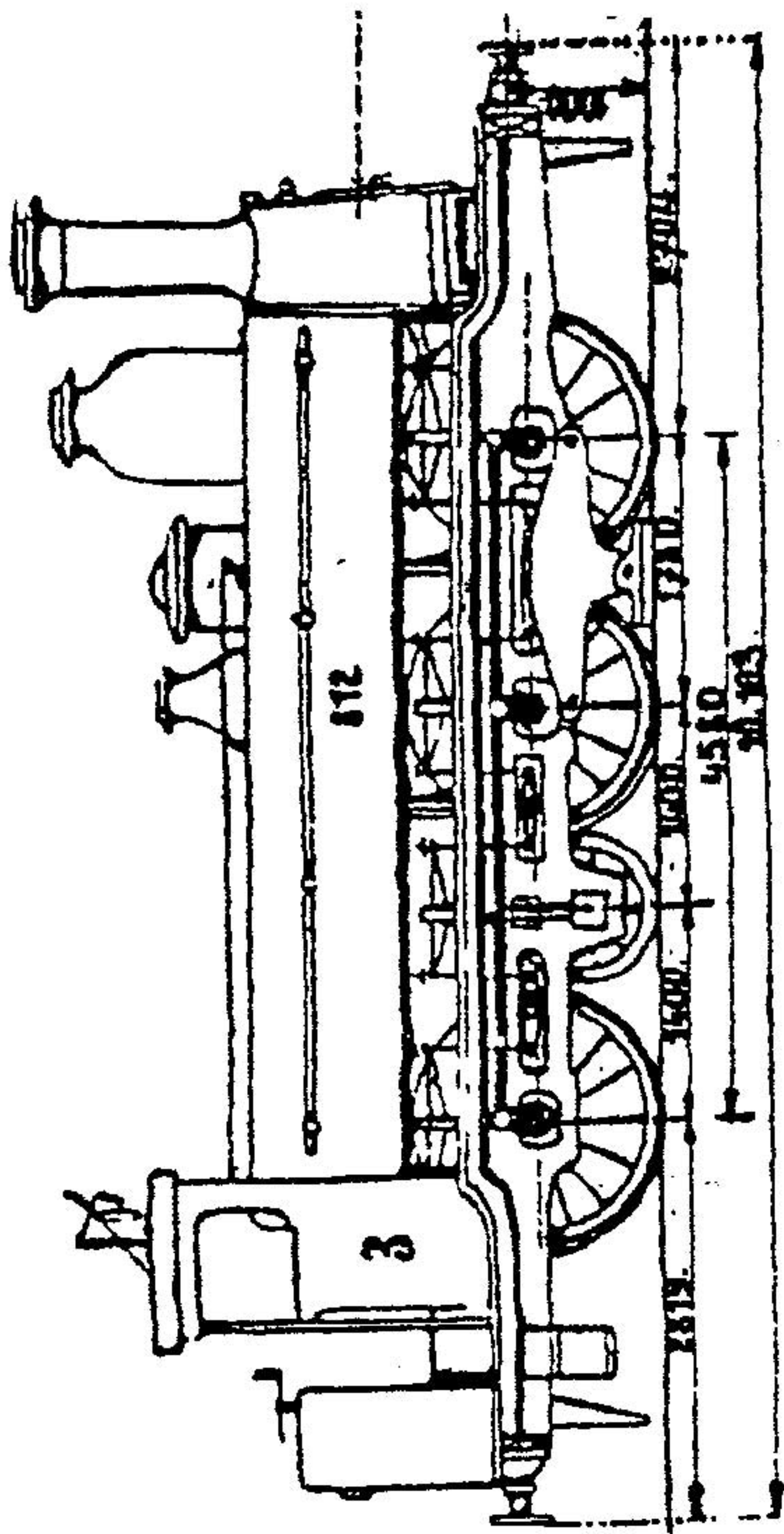
Bij het begin van de eerste wereldoorlog bleven er nog 5 machines in het bestand over. Nochtans gingen er tijdens de vijandelijkheden 4 van deze machines verloren. Enkel de laatste machine - de 817 - bleef behouden. Na de bevrijding werd hij nog gedurende een korte periode gebruikt, maar tussen 1921 en 1925 werd deze laatste machine definitief afgevoerd.

Nr	Levering	Omb	Schr.	Bouwer	Fabriek	Opmerkingen
808	05/1874		1903	Cie Belge	243	
809	05/1874		WO I	Cie Belge	244	
810	06/1874		1900	Cie Belge	245	
811	06/1874		1878	Cie Belge	246	Ombouw tot type 4
812	06/1874		1897	Cie Belge	247	Ombouw tot type 12
813	07/1874		WO I	Cie Belge	248	➤ MGDB 08016
814	06/1874		WO I	Cie Belge	249	➤ MGDB 03248
815	07/1874		WO I	Cie Belge	250	
816	07/1874		1900	Cie Belge	251	
817	07/1874		1921-25	Cie Belge	252	

Stoomlocomotief type 3

B1A1

Locomotief voor stationsrangeringen



Cie Belge AFB 10

Loopbaan :

Nummering : 808 - 817
 Effectief bij bouw : ---
 Effectief bij Etat Belge : 10
 Bouwer : Cie Belge

Levering : 05/1874 - 07/1874
 Ombouw : ---
 Buiten dienst : 1900 - 1925
 Asindeling : B1A1
 Snelheid : 50 km/h
 Aandrijving : verzadigde stoom
 Type overbrenging : Walschaerts
 Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend
 Diameter cilinders : 450 mm
 Zuigerslag : 600 mm

Remming : Railrem >
 Compressor : Westinghousepomp
 Automatische rem : Westinghouse
 Rechtstreekse rem : Stoomrem
 Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 8 bar
 Type ketel : Belpaire
 Roosterlengte : 2 625 mm
 Roosterbreedte : 1 055 mm
 Roosteroppervlakte : 2,767 m²
 Verwar. opp. haard : 10,92 m²
 Aantal grote vlampijpen : ---
 Diameter gr vlampijpen : ---
 Opp. grote vlampijpen : ---
 Aantal kleine vlampijpen : 226
 Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
 Opp. kleine vlampijpen : 109,38 m²
 Lengte vlampijpen : 3 510 mm
 Verwarmingsopp. pijpen : 98,46 m²
 Totaal verwarmingsopp : 109,38 m²
 Oververhittingsopp. : ---
 Diameter ketelromp : 1 300 mm
 Dikte pijpenplaat : 25 mm
 Dikte langsketel : 13 - 15 mm
 Inhoud ritvaardige ketel : 8,500 m³
 Inhoud stoomruimte : m³
 Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 10 105 mm
 Lengte chassis : 9 000 mm
 Breedte : 2 800 mm
 Hoogte as ketel : 2 100 mm
 Hoogte (totaal) : 4 300 mm
 Radstand (totaal) : 4 580 mm
 Afstand tussen assen : 1 780 + 1 400 mm + 1 400 mm
 Oversteek voor : 2 704 mm
 Oversteek achter : 2 875 mm
 Diameter drijfwielen : 1 700 mm
 Diameter loopwielen : 1 060 mm
 Massa (rijvaardig) : 47 900 kg
 Aslast : 1ste as : 13 150 kg
 2 de as : 13 950 kg
 3 de as : 7 680 kg
 4 de as : 13 230 kg
 Inhoud waterbakken : 8 000 l
 Inhoud kolentender : 2 000 kg

Stoomlocomotief 811 ex - type 3

Ombouw

Als bij de eerste testen van de locomotieven type 3, kwam tot uiting dat de rijeigenschappen niet echt goed waren. Reden ervan was het feit dat de grote drijfwielen moeilijkheden veroorzaakten bij het doorrijden van de wisselstraten. Ook de betrekkelijk hoge aslast op de eindassen belette een inzet voor de zware stoptreinen op de lijn Brussel - Namur.

Al snel werd geopteerd voor een nieuw type locomotief : men zou het geheel van het type 3 overnemen en er twee loopassen aan de uiteinden toevoegen. De loopas in het midden zou verdwijnen. Om de nodige ervaring op te doen besliste men al vier jaar na de levering een locomotief te verbouwen. De keuze viel op de 811. Bij deze machine werd het chassis achteraan verlengd en werd een bijkomende loopas onder het machinis-tenhuis aangebracht. Bij deze gelegenheid werd ook een groter , gesloten machinistenhuis geplaatst, werden zowel de kolenbakken als de watertenders verlengd. De ombouw gebeurde door het Arsenal van Mechelen in de loop van 1878.

Deze vernieuwde locomotief zou opnieuw te Brussel-Leopoldswijk gestationeerd en dadelijk werden vergelijkende testen georganiseerd met de omgebouwde machine en een type 3. Deze testen verliepen gedeeltelijk gunstig voor de omgebouwde machine in de richting machinistenhuis, maar waren nog niet voldoende om fatsoenlijke resultaten te behalen. De testen lieten wel toe om een nieuw ontwerp voor het type 4 op te stellen.

De 811 bleef nog enkele jaren in het Brusselse gestationeerd, maar daar de 811 niet meer voldeed in de stoptreindienst werd ze overgeplaatst naar Tamines en werd in dezelfde reeks gebruikt als de overige typen 3. Ze reed vooral ondergeschikte diensten naar Namur en Charleroi. De laatste jaren kwam de 811 nog slechts tot inzet bij stationsrangeringen te Tamines. In 1901 werd deze omgebouwde machine dan definitief afgevoerd.

Nr	Levering	Omb	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
811	04/1874	1878	1901	Cie Belge	246	➤ Ombouw Arsenal Mechelen

Stoomlocomotief nr 811

BIAI

Locomotief voor stationsrangeringen .

Ex type 3
Ombouw

Geen plan bekend

Cie Belge AFB I

Loopbaan :

Nummering : 811
Effectief bij bouw : 10
Effectief bij Etat Belge : 1
Bouwer : Cie Belge

Levering : 05/1874

Ombouw : 1878

Buiten dienst : 1911

Asindeling : BIAI t

Snelheid : 60 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend

Diameter cilinders : 450 mm

Zuigerslag : 600 mm

Remming : Railrem >

Compressor : Railrem >

Automatische rem : Westinghousepomp

Rechtstreekse rem : Westinghouse

Handrem : Stoomrem

Schroefrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 8 bar
Type ketel : Belpaire
Roosterlengte : 2 625 mm
Roosterbreedte : 1 055 mm
Roosteroppervlakte : 2,767 m²
Verwar. opp. haard : 10,92 m²
Aantal grote vlampijpen : ---
Diameter gr vlampijpen : ---
Opp. grote vlampijpen : ---
Aantal kleine vlampijpen : 226
Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
Opp. kleine vlampijpen : 109,38 m²
Lengte vlampijpen : 3 510 mm
Verwarmingsopp. pijpen : 98,46 m²
Totaal verwarmingsopp : 109,38 m²
Oververhittingsopp. : ---
Diameter ketelromp : 1 300 mm
Dikte pijpenplaat : 25 mm
Dikte langsketel : 13 - 15 mm
Inhoud ritvaardige ketel : 8,500 m³
Inhoud stoomruimte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : ca. 11 500 mm
Lengte chassis : ca. 10 300 mm
Breedte : 2 800 mm
Hoogte as ketel : 2 100 mm
Hoogte (totaal) : 4 300 mm
Radstand (totaal) : 4 580 mm
Afstand tussen assen : 1 780 mm + 1 400 mm + 1 400 mm + 2 200 mm
Oversteek voor : 2 704 mm
Oversteek achter : 1 500 mm
Diameter drijfwielen : 1 700 mm
Diameter loopwielen : 1 060 mm
Massa (rijvaardig) : ca. 55 500 kg
Aslast : 1ste as : 13 150 kg
2 de as : 13 950 kg
3 de as : 7 680 kg
4 de as : 13 230 kg
Inhoud waterbakken : 9 000 l
Inhoud kolentender : 2 500 kg

Stoommotorwagens

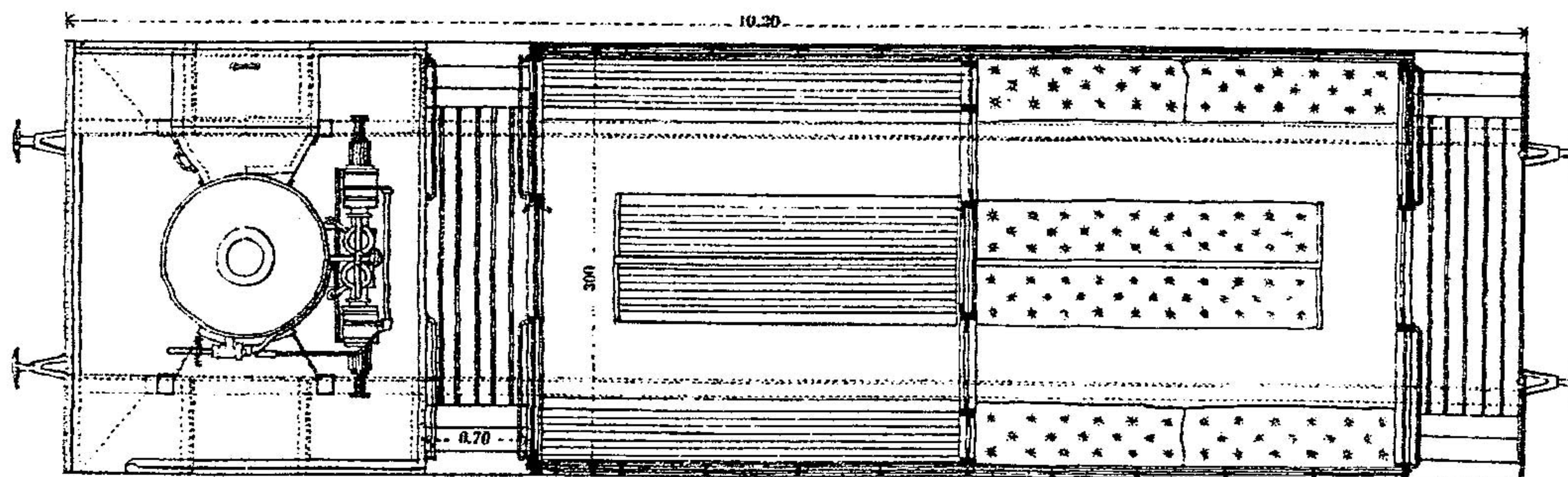
Type VV 1 .

Al zeer vlug na de opichting van de spoorwegen en zeker nadat het net zich steeds verder uitstreckte over de landelijke gebieden, ontstond ook de behoefte aan lichte lokaaltrainrijtuigen. In eerste instantie werden een aantal lichte stoomlocomotieven – o.a. het type 11 – ontwikkeld. Maar voor de korte, vlakke lijnen. Daarom zou de ingenieur van het Arsenal – dhr Belpaire – een stoommotorwagen ontwerpen, die afweek van de standaard uitrusting van de gewone stoomlocomotieven. Voor het ontwerp ging hij te rade in Engeland en liet daar twee verschillende ketels testen : het was een klassieke verticale ketel met waterpijpen type Field en een klassiekere ketel type « gitaar ». Deze eerste soort ketel bestond uit een ronde buitenmantel, een centrale haard en een aantal waterpijpen in de bovenzijde van de haard. De stoom werd nu opgewekt in deze pijpen en had als voordeel dat deze ketel zeer snel op druk kwam daar de hoeveelheid water vrij gering was. Deze ketel werd trouwens gecommmercialiseerd door Cockerill in zijn beroemde industrie-machines. De aandrijving gebeurde klassiek met twee binnenliggende cilinders.

In 1876 werd de ketel door een Britse firma geleverd en kon de bouw van deze stoomwagen door het arsenal van Mechelen gebeuren. De motorwagen heeft drie vaste assen waarbij de eerste as aangedreven werd. De ketel bevond zich vooraan en was volledig vrij opgesteld met een open machinistenhuis. Het eigenlijke rijtuig was opgebouwd uit twee compartimenten – 3^{de} klasse en 2^{de} klasse – waarbij de zitbanken in de langsrichting opgesteld waren. De toegang gebeurde via twee platformen.

In 1876 werden beide prototypen afgeleverd door het Arsenal van Mechelen als nummers VV 1 en VV 2 .en ze werden beide gebruikt op de lokaallijnen van West- en Oost-Vlaanderen. De stelplaats was in eerste instantie Merelbeke. Maar al vlug zouden de nadelen van het stel met de verticale ketel naar voren komen : de lage maximale snelheid van 30 km/h, de geringe trekkracht waardoor het niet mogelijk was om een bijkomend lokaaltrainrijtuig te slepen en vooral het feit dat de stoomopbrengst van deze primitieve ketel te gering was. Hierdoor waren er regelmatig vertragingen door het feit dat de druk snel verbruikt werd. Hierdoor werd de VV 1 enkel gebruikt op enkele korte lijnen, waarschijnlijk Diksmuide – Nieuwpoort.

Maar al vlug zou deze stoomwagen afgesteld worden en al zes jaar na zijn indienststelling zou de VV 1 definitief afgesteld worden, zonder dat hij gunstige resultaten kon laten optekenen.



Stoommotorwagen type VV 1

A2

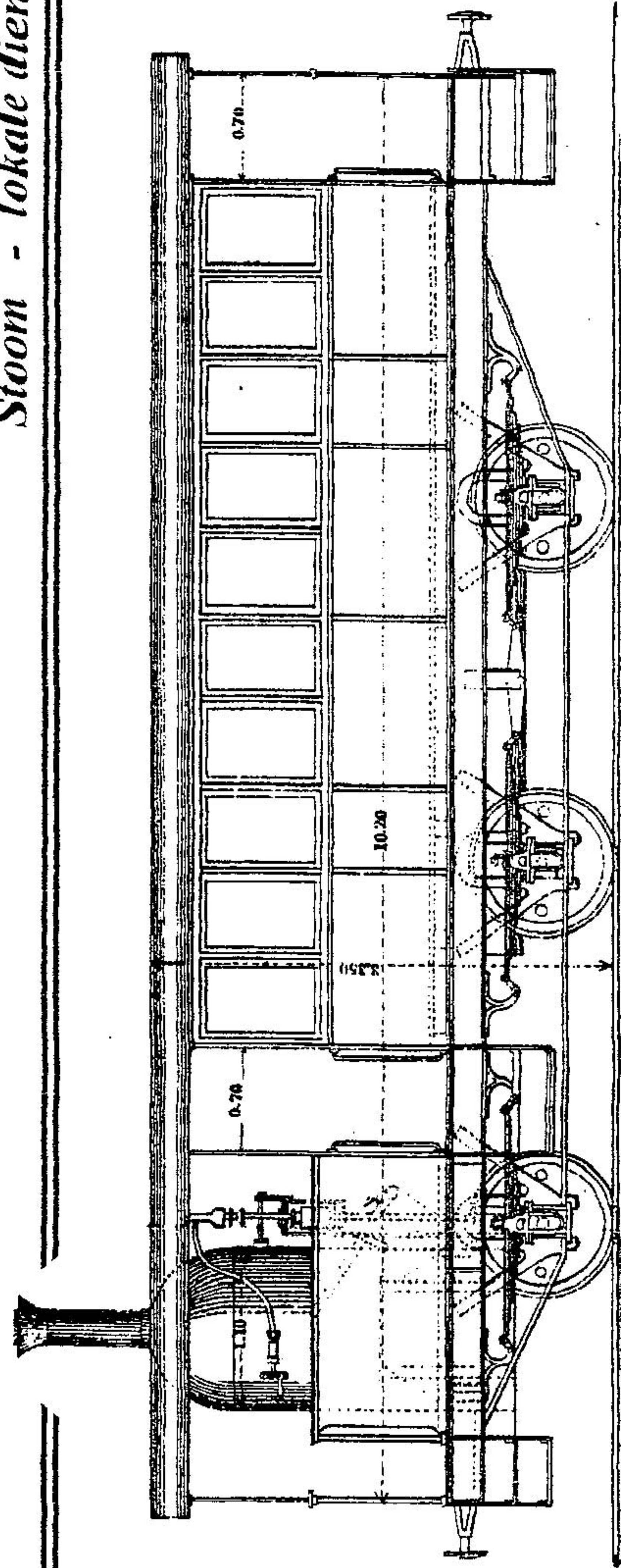
Stoom - lokale dienst

Arsenaal Mechelen : 1

Aantal zitplaatsen

2^{de} klasse : 14

3^{de} klasse : 18



Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Zuigers ::

Type :

Werkingsprincipe ::

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Overbrenging :

Type :

Werking :

Ketel :

Type :

Roosterdiameter :

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Verbruik :

Voorraad kolen :

Voorraad water :

VV 1

1

Arsenaal Mechelen

1876

1882

A2

30 km/h

Tegenstoom

Le Chatelier

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

11 400 mm

10 200 mm

3 000 mm

3 350 mm

4 300 mm

5 050 mm

1 450 mm

3 700 mm

1 000 mm

18 500 kg

6 500 kg

6 000 kg

6 000 kg

1 800 kg/m

Stoomlocomotieven type 74

Ex G 5⁴ en G 5⁵.

Vanaf 1892 werd door de Pruisische Staatsspoorwegen (KPEV) een geheel nieuw type locomotief ontworpen voor zowel de goederendienst alsook de lichte, lokale reizigersdienst. In deze reeks G 5 werden drie typen met elkaar vergeleken, nl een versie met verzadigde stoom en enkelvoudige expansie en een versie met compound werking. Deze machines hadden een asindeling 1'C en twee buitenliggende cilinders.

Uitgaande vanuit de ervaringen met deze machines werd een nieuwe reeks G 5⁴ ontwikkeld en vanaf 1900 tot bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog in grote aantallen gebouwd. Men ging uit van het type met compound-werking, maar door verbeteringen aan de ketel kon zowel het vermogen alsook de trekkracht verhoogd worden en hierdoor konden deze machines nu ook op tal van hoofdlijnen ingezet worden. Op hun programma stonden zowel lichte sneltreinen, maar vooral de doorgaande goederentreinen. In het totaal werden 758 machines gebouwd voor de Pruisische Spoorwegen, 12 verdere machines gingen naar de Mecklenburgse spoorwegen. Deze machines waren uitgerust met een draaistel type Krauss-Helmholtz.

Vanaf 1910 werden de machines verbeterd (iets grotere ketel) en werden de kenmerken aangepast. Ze hadden daarenboven een star chassis, waarbij de loopas zijwaarts kon bewegen door het aanbrengen van radiale asbussen type Adams. Deze vernieuwde locomotieven kregen de reeksaanduiding G 5⁵ maar van deze machines werden slechts enkele tientallen gebouwd. Ze werden gelijkgeschakeld met de vroegere machines. Door het opdrijven van de snelheid zouden de machines al vlug enkel nog in de goederendienst hun inzet vinden.

Door het verdrag van Versailles werden 100 machines van de eerste reeks aan de Etat Belge overgedragen. Van het type G 5⁵ kwamen er vijf machines naar ons land. In 1922 waren de machines ondergebracht in drie stelplaatsen: Braine-le-Comte, Muizen en Piéton, maar tijdens de volgende jaren zouden de machines over het ganse net verspreid worden. De volgende tabel geeft een overzicht over de inzetstelplaatsen tijdens hun (betrekkelijk korte) loopbaan:

	FYM	LPT	FBC	FLU	LMG	LNC	FNS	ANS	FHS	FNN	FSD	FTK	FR	FY	FDK	FCL
1922	5	8	8													
1923	2	5	8	5	2	3	2	8	2							
1924	2	1	12	2	5		2	10	1							
1925	2		6		7		2	5	1	1	7	4	7			
1926	6		5		8		3			1	9	4	8			
1927	6		3								8	7	6	5		
1928	5		4								9	6	6	9		
1929	3		3								6	6	7	7	1	3
1930												6				1
1931												2				1

a. Muizen :

Eén van de eerste effectieve inzetplaatsen voor de locomotieven G 5⁴ (vanaf 1925 type 74) zou de Mechelse stelplaats Muizen worden. Hier waren 39 machines ondergebracht vanaf 1921 maar de inzet zou vrij beperkt blijven met slechts 2 locomotiefdiensten tot in 1925. Meestal ging het hier om lokale treinen op de omliggende lijnen naar Leuven en Dendermonde. In 1926 verhoogde de inzet tot 6 plandagen en kwamen er een aantal diensten tussen de Antwerpse haven en Muizen en Schaarbeek bij. Maar deze uitgebreidere inzet zou al in de loop van 1928 afgebouwd worden. Tijdens de winterregeling van 1929/1930 hield de inzet hier definitief op. De machines werden meestal rechtstreeks afgevoerd.

b. Braine-le-Comte :

Tweede stelplaats waar de type 74 een belangrijk deel van hun Belgische loopbaan vertoefden was Braine-le-Comte : bij de afgifte vanaf 1920/1921 werd een groot gedeelte van het bestand aan de locomotieven G 5 in deze stelplaats samengebracht en onderzocht. Gedurende een tweetal jaren bleven ze hier niet minder dan 111 machines afgesteld en was er een inzetreeks met 8 plandagen. Eind 1922 werden de machines dan over verschillende stelplaatsen rondom Charleroi verdeeld, maar ook te Braine-le-Comte bleef er een belangrijke inzet – 8 plandagen – bestaan. Ze verzekerden vooral de goederendiensten tussen de Brusselse vormingsstations en enerzijds de streek van Tubize / Quenast, anderzijds verschillende industrie-aansluitingen ten noorden van Charleroi. Tijdens de volgende jaren vergrootte de inzetreeks zich verder tot 12 locomotieven in 1924/1925.

Maar op dat ogenblik werd een reorganisatie doorgevoerd en zouden een groter aantal machines afgesteld worden. De typen 81 en later type 40 dokente Braine-le-Comte op en namen vooral de doorgaande goederendiensten over. De inzetreeks viel terug tot eerst 5, nadien 3 inzetdagen. De inzet beperkte zich op dat ogenblik op de lokale bedieningstreinen rondom de stelplaats. Eind 1929 eindigde dan ook de dienst definitief.

b. Piéton :

Derde oorspronkelijke inzetplaats voor de typen G 5 was Piéton en ook hier was een belangrijk bestand - nl. 125 machines – afgesteld wachtend op werk. In 1922 werden er 8 inzetdagen opgetekend, vooral voor lokale goederentreinen tussen Haine-St-Pierre, Manage en Luttre. Maar al vlug zou hier de dienst overgenomen door de typen 81 en begin 1924 eindigde de inzet.

c. Luttre :

Vanaf eind 1922 zou een gedeelte van de te Piéton afgestelde machines naar de stelplaats Luttre gaan en hier werd een inzetreeks met 5 à 6 inzetdagen opgesteld. Deze voorzag een groter aantal lokale bedieningen in het noorden van Charleroi. Deze dienst werd behouden tot eind 1924 en op dat ogenblik overgedragen op de sterkere machines type 81. De beste locomotieven verhuisden op dat ogenblik naar West-Vlaanderen, de zwakkere locomotieven werden definitief afgesteld.

d. Monceau :

Ook Monceau zou in deze periode – eind 1922 – enkele machines in depot krijgen en hier een kleine inzetreeks mee opstellen. Doch deze inzet voor lokale bedieningstreinen duurde slechts een jaar.

e. Mariembourg :

Deze zuidelijkere stelplaats zou pas in de loop van 1923 in contact komen met de machines reeks G 5 en voor de zomerregeling van 1923 werd een eerste beperkte inzetreeks met 2 plandagen opgesteld. In deze streek werd de oost-west lijn Chimay – Doische nog door de Cie de Chimay bediend. De Etat Belge machines werden anderzijds vooral gebruikt op de vele lokaallijnen tussen Samber en Maas, met bestemmingen Walcourt, Florennes en Châtelineau / Mettet. Gedurende de volgende jaren zou de inzet nog verder toenemen tot 7 à 8 inzetdagen, met nu ook diensten naar Charleroi. Maar in de loop van 1926 zou de inzet te Mariembourg bruusk opgegeven worden ten voordele van o.a. machines type 81. Ook Walcourt zou een gedeelte van de doorgaande treinen overnemen.

Het belangrijke bestand van Mariembourg zou op dat ogenblik de kern gaan vormen van de nieuwe inzet in de West-Vlaamse stelplaatsen Oostende en Brugge.

f. Antwerpen-zuid

Deze stelplaats zou vanaf begin 1923 een deel van de taken van Muizen overnemen en kreeg hiervoor een deel van de te Mechelen afgestelde machines toegewezen. Er werd een beperkte inzetreeks met twee plandagen opgesteld en deze voorzag waarschijnlijk enkel diensten in het zuiden van de Antwerpse agglomeratie en bedieningstreinen op de lijn naar Boom / Puurs en Willebroek. Slechts een viertal jaar bleef deze inzet bestaan en op dat ogenblik gingen de meeste locomotieven naar de nieuwe West-Vlaamse stelplaatsen over.

g. Hasselt :

Omstreeks 1921/1922 werd de steenkoolexploitatie van het Limburgse bekken aangevangen en kreeg Hasselt te kampen met een locomotieftekort. Hiervoor werd dan ook een kleine bestand van machines reeks G 5 in de Limburgse hoofdplaats opgebouwd. De inzet bleef beperkt tot twee inzetdagen, maar dadelijk bleek dat deze machines te zwak waren voor de zware kolentreinen en hierdoor bleef de inzet beperkt tot slechts enkele rangeerdiensten in Hasselt zelf. Al begin 1924 werd de inzet te Hasselt afgesloten.

h. Ans :

Ook in het Luikse kwamen de latere typen 74 tot inzet : stelplaats hier werd Ans en zo werd hier een belangrijke inzetreeks opgesteld die in 1923 zelf 10 locomotiefdiensten voorzag. De inzet werd vooral geleverd in de bediening van de verschillende steenkoolmijnen en metaalbedrijven in de streek en zo werden de machines gebruikt op de verbindingen naar Voroux, St-Nicolas en Liers. Maar ook hier werd het gebruik snel verminderd : in 1924 werden nog slechts 5 machines gebruikt, een jaar later werden alle diensten overgenomen door de sterkere typen 81.

i. Antwerpen-noord :

In 1924 werd te Antwerpen-noord een kleine inzetreeks met slechts 1 plandag opgesteld, waarschijnlijk enkel met rangeringen in en om de stelplaats. Deze reeks was slechts van korte duur daar ze al twee jaar later terug afgebouwd werd.

j. Oostende :

In 1925 kreeg men een volledig niet organisatie waarbij de typen 74 ook uit de goederenstelplaatsen verdwenen en praktisch volledig op de vlakke West-Vlaamse lijnen tot inzet zouden komen. Opmerkelijk hierbij is ook het feit dat de gewone goederendienst opgegeven werd en dat de machines in alle volgende stelplaatsen in een gemengde dienst gebruikt werden. Ander feit was ook dat vanaf 1925 de machines massal buiten dienst gesteld werden en dat de nieuwe stelplaatsen als uitloop beschouwd mogen worden. Hierdoor kreeg men ook grote schommelingen in de bestanden en de inzet. Oostende kreeg trouwens – samen met Brugge – de grootste inzet : zo schommelde het inzetschema zich tussen de 6 en 9 locomotiefdiensten, waarbij het grootste gedeelte in de omnibusdienst verzekerd werd. Zo werden ze vooral gebruikt op de verbindingen naar Torhout, Lichtervelde en Brugge. In goederendienst verzekerden ze vooral de lokale treinen in het havengebied van Oostende en enkele afvoertreinen naar Brugge. Door de reorganisatie van 1929 en de sterke vermindering in het bestand, zou de inzet vanuit de kuststad tijdens de winterregeling van 1929 abrupt eindigen.

k. Brugge :

Gelijktijdig met Oostende zou ook een vrij groot bestand te Brugge uitgebouwd worden : ook hier bestond hun taak vooral uit stoptreinen in de onmiddellijke omgeving. In de 7 à 8 locomotiefdiensten waren er treinen voorzien naar Oostende, Blankenberge en Eeklo. Op deze beide laatste lijnen werd ook de lokale goederendienst uitgevoerd, en dit was ook het geval voor treinen naar Zeebrugge en Knokke. Net zoals te Oostende eindigde ook hier de dienst in de loop van 1929.

l. Kortemark :

Derde West-Vlaamse stelplaats die in 1924/1925 over een aantal locomotieven type 74 zou beschikken, was Kortemark : de inzet begon vrij klein met 4 locomotiefdiensten voor stoptreinen op de vele lokaallijnen in de buurt van de stelplaats. Hoofdinzet waren hier de diensten naar Diksmuide, Nieuwpoort en Adinkerke, maar ook op de verbinding naar Roeselare en Ieper. Vanaf 1927 werd de inzet ongeveer verdubbeld en werden alle stoptreinen en ook verschillende bedieningstreinen in het goederenverkeer gereden in de Westhoek. Deze stelplaats zou trouwens ook de laatste zijn die machines van dit type zou inzetten : tot in 1930 was hier de belangrijkste inzetreeks met nog 6 inzetdagen en de boven aangehaalde diensten. Maar op dat ogenblik begon de vervanging door o.a. machines type 41, in 1930 werden nog twee machines gebruikt, begin 1931 eindigde de inzet definitief.

m. Ieper :

Naast Kortemark, zou ook Ieper vanaf 1927 een vrij uitgebreide reeks krijgen : in 1928 werden trouwens 9 machines gebruikt in de lokale reizigersdienst en hier werden treinen naar Poperinge, Kortrijk, Roeselare en Kortemark gereden. Op deze lijnen werd ook het beperkte goederenverkeer voor rekening genomen. Maar door de afstellingen zou de inzet te Ieper van vrij korte duur zijn en in 1929 eindigde de dienst en werden de treinen gesleept door de machines type 41/ 44

n. Adinkerke :

Gelijktijdig met Kortemark, zou van van de machines van deze stelplaats voor korte tijd aan Adinkerke afgegeven worden en naast de stelplaatsdiensten, was er ook de lokale goederentreinen naar het Franse Bray-Dunnes in deze reeks opgenomen. Al een jaar later werd de dienst te Adinkerke opgegeven.

o. Eeklo :

Op het ogenblik dat Brugge zijn diensten afstond, werden enkele machines naar de naburige stelplaats Eeklo afgeleid en hier verzekerden ze het eerste jaar – 1929 – de stoptreindiensten naar Brugge en Zelzate. Al vlug werden ook hier de machines afgesteld. De laatste exemplaren verzekerden op dat ogenblik nog enkele reserve diensten in en om de stelplaats.

De afstelling :

De machines werden geleidelijk aan tussen 1925 en 1931 afgesteld. De onderstaande tabel geeft de effectieven bij begin van de zomerregelingen van de verschillende jaren :

Jaar	Aantal	
1925	100	
1926	95	
1927	85	
1928	63	
1929	18	
1930	5	
1931	3	
1932	0	

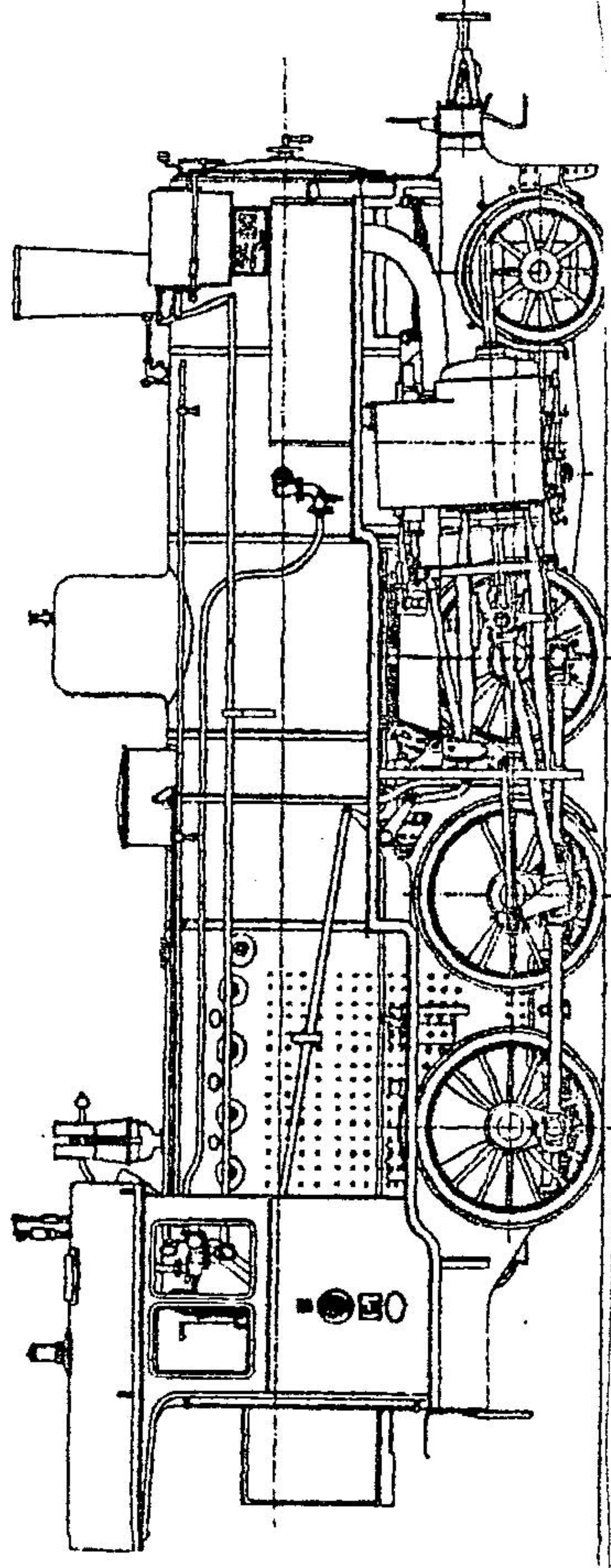
Stoomlocomotief type 74

I'C

Locomotief voor lokaal gebruik :

ex KPEV G5⁴

Linke
Hohenzollem
Hanomag
Henschel
Borsig
Humboldt
Schwartzkopff
Grafenstaden



Loopbaan :

Nummering : 7400 - 7504
Effectief bij bouw : ---
Effectief bij Etat Belge : 770
Bouwer : 100 + 5
zie boven
Levering : 1901 - 1913
Ombouw : ---
Buiten dienst : 1932
Asindeling : 1°C
Snelheid : 65 km/h
Aandrijving : Compound / 2 cilinders
Type overbrenging : Walschaerts
Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend
Diameter cilinders : 750 mm / 500 mm
Zuigerslag : 630 mm
Remming : enk Westinghousepomp
Debiet : ---
Automatische rem : Oerlikon
Rechtstreekse rem : Stoomrem
Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar
Type ketel : ---
Roosterlengte : 2 250 mm
Roosterbreedte : 1 000 mm
Roosteroppervlakte : 2,25 m²
Verwar.opp. haard : 10,80 m²
Aantal grote vlampijpen : ---
Diameter gr vlampijpen : ---
Opp. grote vlampijpen : ---
Aantal kleine vlampijpen : 221
Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
Opp. kleine vlampijpen : 126,20 m²
Lengte vlampijpen : 4 124 mm
Verwarmingsopp. pijpen : 126,20 m²
Totaal verwarmingsopp. : 137,00 m²
Oververhittingsopp. : ---
Diameter ketelromp : 1 530 mm
Dikte pijpenplaat : 25 mm
Dikte langsketel : 16 - 19 mm
Inhoud ritvaardige ketel : m³
Inhoud stoomruimte : 2,930 m³
Oppervlakte stoomafgifte : 8,32 m³

Afmetingen :

Totale lengte : 9 700 mm
Lengte chassis : 9 050 mm
Breedte : 2 800 mm
Hoogte as ketel : 2 170 mm
Hoogte (totaal) : 4 200 mm
Radstand (totaal) : 6 300 mm
Afstand tussen assen : 2 300 mm + 2 000 mm + 2 000 mm
Oversteek voor : 990 mm
Oversteek achter : 1 760 mm
Diameter drijfwielen : 1 350 mm
Diameter loopwielen : 1 000 mm
Massa (rijvaardig) : 48 350 kg
Aslast : 1ste as : 9 175 kg
2 de as : 12 500 kg
3 de as : 13 325 kg
4 de as : 13 250 kg
5 de as : ---
6 de as : ---
Massa /lopende meter : 5 000 kg/m
Gekoppeld aan tender : type 30

Hasselt – Maaseyck

Locomotieven nrs 1 – 3

Toen in 1873 de werken voor de nieuwe geconsioneerde lijn Hasselt – Maaseik ten einde gingen, zocht men bij deze kleine, bescheiden maatschappij naar robuuste, lichte locomotieven. Naar berekeningen bleek dat de opkomst in deze zwak bevolkte streek toch klein zou zijn. Hierdoor programmeerde men slechts twee treinenparen tussen Maaseik en Hasselt. Het goederenverkeer zou iets uitgebreider zijn : vooral kiezel- en zandvervoer van de verschillende groeves, ertsverkeer naar het metaalbedrijf in Rotem en landbouwproducten vanaf de verschillende loskoeren. Hierdoor had men vier locomotieven nodig voor de dienst : één voor reizigerstreinen, een tweede voor de goederentreinen, de derde voor rangeringen en bedieningstreinen, de vierde als reserve. Nochtans zouden de financiële middelen niet volstaan voor deze aankoop en moest men noodgedwongen genoeg nemen met drie machines.

Op dat ogenblik hadden verschillende fabrikanten een aantal standaard machines in hun programma. Van de verschillende bouwers boden de Ateliers Métallurgiques de Tubize met zijn zwaarste machine type 10 de beste voorwaarden : het betrof hier een drieassige machine - die voor de bouwperiode - zeer moderne kenmerken bezat. De locomotieven hadden drijfwielen met 1 250 mm diameter, twee bbetrekkelijk kleine buitenliggende cilinders en de Walschaerts schuifbeweging. Door de zuinige ketel en de grote watertenders was het mogelijk om de ganse lijn zonder waternemen onderweg te kunnen afleggen. Hierdoor konden trouwens de aanlegkosten van de vaste installaties verder beperkt worden en was enkel te Maaseik een watertoren nodig.

Gedurende meer dan vijftien jaar zouden deze drie machines de volledige dienst op de lijn voor zich nemen en ook op het ogenblik dat het verkeer steeg zocht men nog niet naar uitbreiding. Bij grote drukte of na ongevallen sprongen machines van de Grand Central Belge - die als stelplaats Hasselt hadden - in. Dit was trouwens al het geval in 1874 toen bij een botsing te Genk twee van de drie machines beschadigd werden. In 1877 was er opnieuw een zwaarder ongeluk, waarbij opnieuw één locomotief zwaar beschadigd werd.

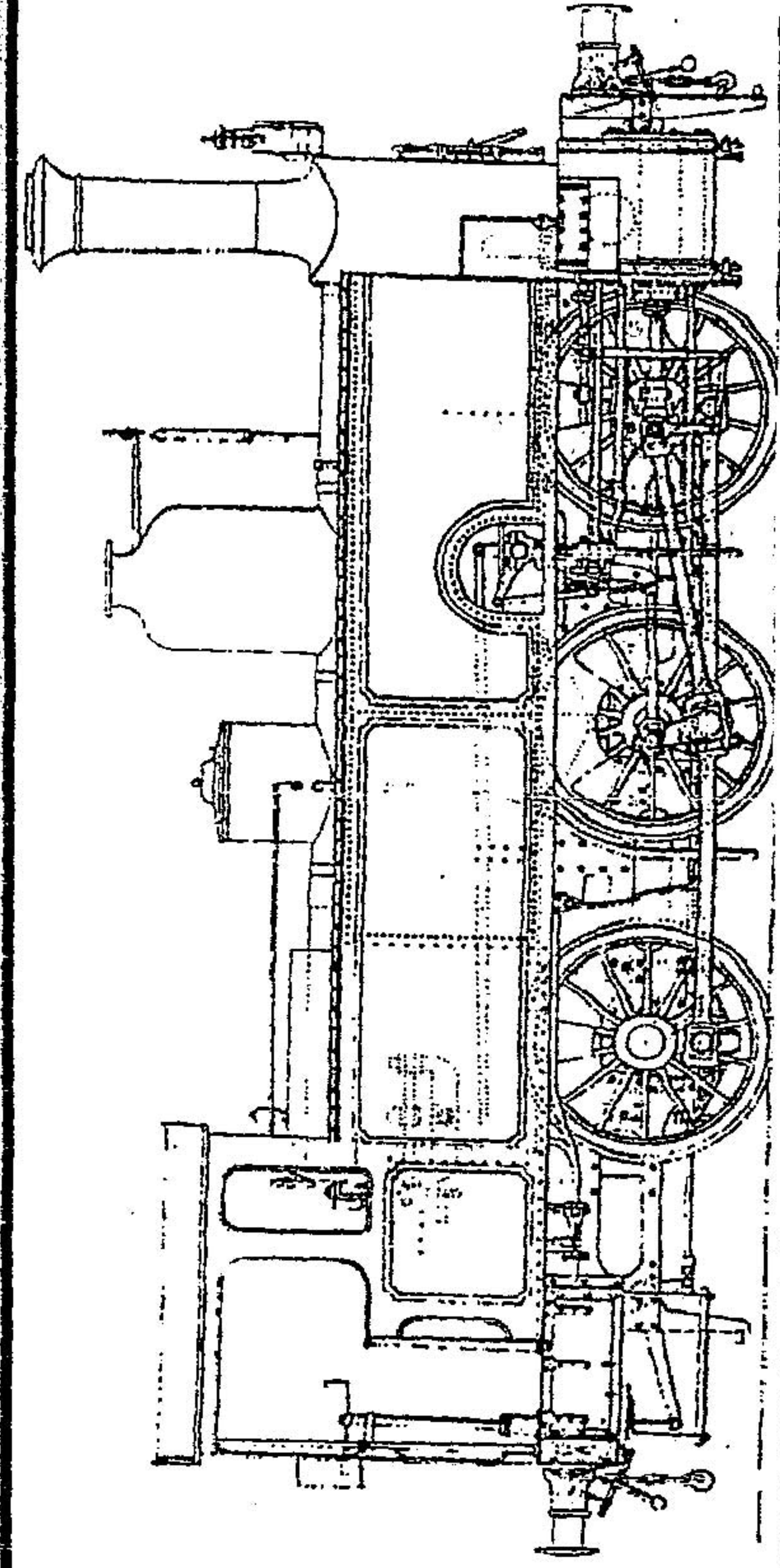
Tot in 1889 bleef de toestand behouden, zonder grotere defecten, op dat ogenblik werd bij de Etat Belge één van de primitieve locomotieven (type 8 of 9) aangekocht en deze machine « Coco » zou op dat ogenblik de reizigersdienst verzekeren, de machines 1 tot 3 verzekerden de goederendienst. Deze zou tijdens de jaren gevoelig uitbreiden door de eerste werkzaamheden voor de toekomstige mijnen die volledig langs deze lijn gelegen waren. Vanaf 1905 zouden vooral deze mijntransporten de voornaamste bezigheid vormen voor de oude machines. Om het verhoogd verkeer te kunnen verzekeren werden in 1910 en 1912 tweede occasie-machines in Duitsland aangekocht.

Bij de overname van de lijn door de Etat Belge in 1912 bleven de « Tubizes » nog zeker tot bij het begin van de eerste wereldoorlog in dienst op de lijn, mogelijk werd zelfs één of meer machines overgedragen aan de dienst van de mijnen voor de aanleg van de industrielijnen naar Waterschei/Zwartberg en Eisden. Nochtans zijn er geen gegevens meer over het lot van deze machines.

Stoomlocomotief nr 1 - 3 (Hasselt - Maeseyck)

C1

Locomotief voor gemengd gebruik



Tubize 3

Loopbaan :

Nummering : 1 - 3

Effectief bij bouw : ---

Effectief bij HM : 3

Bouwer : Tubize

Levering : 1873

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1912 - 1913

Asindeling : Ct

Snelheid : 50 km/h

Aandrijving : Verzadigde st / 2 cilinders

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 450 mm

Zuigerslag : 600 mm

Remming : ---

Compressor : ---

Debiet : ---

Automatische rem : ---

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar

Type ketel : ---

Roosterlengte : 2 150 mm

Roosterbreedte : 1 000 mm

Roosteroppervlakte : 2,15 m²

Verwar. opp. haard : 10,50 m²

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 206

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 117,30 m²

Lengte vlampijpen : ca. 3 500 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 117,30 m²

Totaal verwarmingsopp : 127,80 m²

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelromp : mm

Dikte pijpenlaat : 25 mm

Dikte langsketel : 16 - 19 mm

Inhoud ritvaardige ketel : m³

Inhoud stoomruimte : m³

Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 9 100 mm

Lengte chassis : 7 970 mm

Breedte : 2 800 mm

Hoogte as ketel : 2 150 mm

Hoogte (totaal) : 4 200 mm

Radstand (totaal) : 3 700 mm

Afstand tussen assen : 1 850 mm +

Oversteek voor : 1 850 mm

Oversteek achter : 1 800 mm

Diameter drijfwielen : 2 300 mm

Diameter loopwielen : 1 250 mm

Massa (rijvaardig) : ---

Aslast : 1ste as : 40 200 kg

2de as : 13 300 kg

3de as : 13 500 kg

4de as : 13 400 kg

5de as : ---

6de as : ---

Massa /lopende meter : 4 500 kg/m

Gekoppeld aan tender : ---

Elektrische locomotieven

Type 123 Deel II

Levering :

De levering van demachines startte al in de loop van 1955, op een ogenblik dat de verbinding waarvoor de machines bestemd waren – nl. de lijn Antwerpen / Brussel – Namur – Luxembourg – niet niet elektrisch berijdbaar was. Daarom zouden de eerste machines afgeleverd worden aan Brussel-zuid, waar ze hun rodageritten uitvoerden. Al snel zouden de typen 123 overgeheveld worden naar Kinkempois, waar ze tijdens een eerste periode gebruikt werden voor de goederendiensten in deze stelplaats.

De verbinding naar Luxembourg kwam in drie etappen gereed en geleidelijk werden de machines vanaf de zomerregeling op deze verbinding gebruikt, eerst nog beperkt tot in Namur, vanaf de winterregeling 1956 dan ook tot in Arlon.

Brussel-zuid :

Deze Brusselse stelplaats zou de meeste locomotieven van bij hun levering gaan opvangen en vanaf eind 1955 de nodige personeelsritten doorvoeren en er ook de testen voor de remkarakteristieken en de trekkracht mee uitvoeren. Tot begin 1956 kwamen de 14 eerste machines – de 123.001 – 123.014 – te Brussel-zuid in depot en werden ingezet samen met de machines type 122 in de verbinding Liège – Oostende, maar ook ter vervanging van de oudere typen 101 voor de goederentreinen Antwerpen – Charleroi. Nochtans zouden deze machines al in de loop van februari 1956 aan Kinkempois afgestaan worden.

Vanaf juni 1956 zouden de machines vanaf 123.036 opnieuw Brussel-zuid als stelplaats krijgen. Reden hiervan was het feit dat de verbinding tot in Namur ook voor de gesleepte treinen vrijgegeven werd en dat de machines nu effectief op deze verbinding ingezet werden. Voorlopig was het aantal treinen nog vrij beperkt maar tijdens de zomerregeling verhoogde zowel het effectief alsook de inzet op de Luxembourg-lijn drastisch. In het totaal zouden 24 machines – tot 123.059 – voor korte tijd te Brussel vertoeven, maar dan tegen de winterregeling van 1956 aan Ronet en Stockem afgestaan worden.

Nog een derde reeks machines – van 123.071 tot 123.083 – zou dadelijk bij hun levering Brussel-zuid opzoeken en deze bleven tot op 17 januari 1958 in de hoofdstad. Ook hier werden deze machines gebruikt op de stamlijn naar Namur en Arlon. Doch op dat ogenblik zou de oorspronkelijke stationering van machines type 123 afgelopen zijn. Pas in 1963 zou Brussel-zuid nogmaals deze machines op stal krijgen.

Kinkempois :

Na de rodage- en testritten gingen de eerste machines begin februari 1956 naar de Luikse stelplaats Kinkempois over. Reden hiervoor was het feit dat er een tekort aan elektrische machines ontstaan was en dat men in de goederendienst zo snel mogelijk de oudere stoomlocomotieven wou vervangen. Om die reden ging vooralsnog een groot aantal machines type 123 naar het Luikse. Ze werden vooral gebruikt in het ertsverkeer tussen Liège en Antwerpen via Leuven. Naast de Brusselse machines tot 123.014, werden de volgende locomotieven fabrieksnieuw aan Kinkempois afgeleverd. Zo zouden ze tot de 123.035 naar Liège verhuizen. Maar de inzet was slechts van korte duur : daar de elektrische dienst op de verbinding naar Luxembourg op 1 oktober 1956 definitief opgenomen zou worden, werden alle machines op deze datum naar Stockem getransfereerd. Nochtans zouden de machines nog verschillende maanden vanuit Liège gebruikt worden.

Ronet :

Van de stelplaatsen op de lijn zou Ronet de eerste zijn die in contact kwam met elektrische locomotieven, meer bepaald met type 123. Al begin 1956 zouden regelmatig 123-ers te Ottignirs aanwezig zijn voor personeelsopleiding en voor de eerste diensten op de pas geëlektrificeerde verbinding. De officiële inzet zou echter pas starten met ingang van de winterregeling van hetzelfde jaar. De machines vanaf 123.051 kwamen op dat ogenblik vanuit Brussel over en vanaf de 123.060 werden ze fabrieksnieuw naar de stelplaats van Namur gedirigeerd. Zo stonden eind 1956 20 machines – 123.051 – 123.070- ter beschikking. De winterregeling 56/57 voorzag 7 locomotiefdiensten, vooral voor doorgaande reizigerstreinen tussen Brussel en Jemelle. Maar al enkele maanden later werd de inzet verhoogd tot 15 inzetdagen.

Hoofdinzet van het programma – dat trouwens tot in 1964 praktisch ongewijzigd zou blijven veler duren – werd geleverd in de zware goederendienst. Enerzijds was er het noordelijke deel tussen Leuven en Ronet waar de ertstreinen in enkel tractie afgehaald werd, te Ronet kwam gewoonlijk een tweede machine voor de trein en ging de rit verder tot in het vormingsstation van Stockem. Een inzet tot in Schaarbeek of Antwerpen-noord kwam ook voor. Reizigersdiensten kwamen in de reeks praktisch niet voor, enkel de zware pickuurtreinen van en naar Brussel werden ook door Ronet gereden.

Door de levering van de zes prototype-locomotieven type 126 – die ook vanuit Ronet ingezet werden – zou de inzet vanaf 1964 laten dalen tot 11 à 12 inzetdagen . Het inzetprogramma bleef tot in de zeventiger jaren ongewijzigd, wel kwamen er vanaf 1965 ook nog enkel diensten naar Charleroi en Monceau in het inzetpakket.

Stockem :

Gelijktijdig met Ronet, werden ook een aantal locomotieven te Stockem ondergebracht. De eerste machines – beginnend vanaf 123.009 – werden gelijktijdig met de elektrificatie zelf tegen de winterregeling van 1956 naar Arlon gevoerd. De eerste inzetreeks met 4 plandagen zou al snel opgetrokken worden tot 16 à 18 locomotiefdiensten. Deze inzet bleef trouwens tot bij de levering van de locomotieven reeks 26 ongewijzigd voortduren en ook nadien zou er wel een vermindering van de inzet optreden, maar tot de inzet van de reeks 27 bleven de 23-ers praktisch alle goederendiensten voor hun rekening nemen.

Nochtans zouden de machines van Stockem in eerste instantie de doorgaande en internationale reizigersdiensten gaan slepen. Ze haalden deze treinen te Luxembourg op en voerden ze – meestal in enkele tractie – tot in Brussel-zuid . Deze diensten werden trouwens van de stoomlocomotieven type 10 overgenomen.

De goederendienst kwam anderzijds ook uitgebreid in hun programma voor, maar was vooral beperkt tot diensten tussen Stockem en Jemelle of Ronet. Daar het hier meestal om lege ertstreinen ging en door het feit dat er voldoende machines van Ronet in Stockem aanwezig waren, zou de dienst hier minder indrukwekkend zijn. Een gedeelte werd echter gebruikt als voorspanlocomotief vanuit Ronet. Daar er geen andere geëlektrificeerde lijnen waren, bleef de Luxembourg-lijn trouwens de enige inzetverbinding.

Schaarbeek :

Naast Ronet en Stockem, kreeg ook Schaarbeek een – beperkter – bestand aan typen 123. Reden hiervoor waren de treinen die te Antwerpen-noord afgehaald moesten worden en die zowel naar Monceau als naar Leuven gevoerd werden. In de eerste verbinding zouden de typen 123 de oudere machines type 101 gaan helpen en zelfs naderhand geleidelijk gaan vervangen. Op de verbinding Antwerpen – Leuven zouden ze vooral dienen als aanvoer van de ertstreinen. Een gedeelte werd trouwens tot in Ronet gebracht en hier overgedragen aan analoge locomotieven van Stockem.

Opmerkelijk dat de overige machines van Schaarbeek vrij uitgebreid gebruikt werden : meestal werden ze gebruikt voor pickuurtreinen en kwamen zo over een groot gedeelte van het net en tijdens de nacht verzekerden ze dan diverse goederendiensten : Zeebrugge / Merelbeke en Liège / kinkempois waren hierbij bestemmingen die vrij regelmatig bediend werden.

Vanaf 1961 zou de inzet te Schaarbeek verder uitgebreid worden : hier zou het in eerste instantie gaan over vervangingen van de typen 101 en de belangrijke uitbreiding van de inzetreeks tussen Antwerpen en Charleroi, anderzijds werd de reizigersdienst gereorganiseerd. Dit zou trouwens nog meer het geval zijn in de loop van 1963 met de elektrificatie van de verbinding naar Mons. Hierdoor werden de typen 122 vooral op deze verbinding gebruikt en kwamen tal van goederendiensten vrij. Het aantal ingezette typen 123 verhoogde trouwens van ca. 50 machines tot niet minder dan 77 van de 83 locomotieven. De inzetreeks van Schaarbeek groeide uit tot 18 en (na de levering van de eerste typen 126) zelfs tot 21 locomotiefdiensten.

De typen 123 werden op dat ogenblik praktisch over het ganse geëlektrificeerde net gebruikt, meestal voor goederentreinen, maar ook voor gewone reizigersdiensten en vooral piekurtreinen. Vanaf 1966 zou men – noodgedwongen – de dienst van de elektrische locomotieven moeten verminderen : de frequentere defecten en de levering van de diesellocomotieven zou een reorganisatie meebrengen. Hierdoor konden een aantal diensen doorgaand met diesellocs gereden worden, terwijl tal van reizigerstreinen op elektrische stellen overging. Hierdoor werd het inzetgemiddelde voor het type 123 verminderd tot een 70-tal machines, waarvan nog 16 diensten te Schaarbeek.

Jemelle :

Deze inzetplaats kreeg nooit effectief het onderhoud van elektrische locomotieven toegewezen, maar werd wel een personeelsplaats voor het type 123. In de zomer van 1957 werden de eerste bestuurders van de stoomtractie opgeleid tot machinsten elektrische tractie en werd een inzetreeks met 3 à 4 diensten opgesteld. Hierbij werden meestal machines van Stockem gebruikt. De inzet was beperkt tussen Ronet en Luxembourg. Vanaf 1959 groeide de inzet verder uit tot 6 locomotiefdiensten en deze bleven bewaard tot de beginjaren zeventig .

Monceau :

In 1959 werd een test uitgevoerd om op korte termijn de inzetreeks van de type 101 af te bouwen en te vervangen door de moderne typen 123 en er werd een reeks met 5 inzetdagen opgesteld. Ze voorzag – samen met de oudere machines – enkel diensten tussen Antwerpen-noord en Monceau. Maar door een locomotieftekort zou deze inzet slechts enkele maanden duren. Na de definitieve beëindiging bleven de typen 123 toch nog regelmatig inspringen in deze reeks en dit zou vanaf 1960 nog uitgebreider doorgevoerd worden, maar ditmaal vanuit Antwerpen.

Antwerpen-Dam :

Vanaf de winterregeling van 1960 kwam de tweede inzetlijn tussen Antwerpen en Charleroi onder draad, nl. Antwerpen – Leuven – Ottignies – Jemeppe – Charleroi. Hierdoor kon het aantal goederentreinen op deze verbinding verdubbeld worden en kon de drukke verbinding via de lijn 124 ontlast worden. Een gedeelte van deze diensten werd nog steeds door het type 101 uitgevoerd, maar twee derde van de diensten ging op dat ogenblik over op het type 123. Zo werden deze machines gebruikt met bestemmingen Monceau, Châtelineau en Ronet. Vanaf 1963 werden ook enkele diensten op de nieuwe elektrische verbinding naar Mons en Frankrijk gereden. Hierdoor zou de inzetreeks verder uitgroeien tot een 14 locomotiefdiensten in 1968.

Brussel-zuid :

Na een eerste inzet in de beginperiode, had men in 1962 een tekort aan elektrische machines : de elektrificatie van de lijn Oostende – Liège sloppte de meeste machines type 122 en 125 op en om bij het onder draad brengen van de verbinding naar Mons voldoende trekkracht te hebben, werd vanaf de winterregeling van 1962 een beperkte inzetreeks opgesteld. In eerste instantie zouden de machines vooral nog naar Liège en Oostende gebruikt worden, maar al vlug werden ook de piekurtreinen naar Mons overgenomen. Nochtans zou de inzetreeks nooit verder uitgroeien dan 4 inzetdagen. In de loop van 1966 werden deze diensten dan weer overgedragen aan de machines type 122. Dit was mogelijk door de massale levering van elektrische stellen die een groot deel van de reizigersdiensten voor hun rekening namen.

Mons :

Net zoals te Brussel-zuid zou ook Mons na de elektrificatie een kleine reeks van de type 123 krijgen. Nochtans zou deze inzet sterk groeien tot 8 locomotiefdiensten, alle op de verbinding tussen Mons (nadien Quévy) en Brussel. Hierbij worden vooral reizigerstreinen gesleept, maar ook goederentreinen zijn er bij de inzet. Nochtans zou in 1966 bij de eerste reorganisatie van de elektrische dienst de inzet overgaan op het type 122.

Leuven :

Laatste inzetplaats voor de aanpassing van de beginjaren zeventig zou de universiteitsstad worden. Na het opheffen van de bestanden van Brussel-zuid en Mons zou Leuven praktisch alle locomotieven overnemen. Deze werden vooral in goederendienst ingezet vanuit Antwerpen naar Leuven, Ronet en Kinkempois. Deze diensten bleven nadien gewoon verder lopen.

Overzicht van de inzet tussen 1956 - 1968

Jaar	FEO	MKM	FSR	LJ	LNC	FNDM	FBM	FMS	FLV	Totaal
1956	7	4								11
1957	15	16	5	4						40
1958	15	14	5	3						37
1959	15	16	6	6	5					48
1960	15	16	6	6						43
1961	15	16	12	6		9				58
1962	15	18	12	6		9				60
1963	16	19	18	6		9	4			72
1964	16	17	21	5		9	4	5		77
1965	12	18	21	5		9	3	8		76
1966	11	18	20	5		9	3	8		74
1967	11	17	16	5		12			12	73
1968	11	15	16	5		14			12	73

Rangeerdiesellocomotieven

Type 260 .

Nadat in de beginjaren zestig nog een laatste levering klassieke rangeerdiesellocomotieven (met stuurpost aan het uiteinde en lange hoge motorkap) type 250 geleverd werd, was er al een nieuwe ontwikkeling in deze sector. De Deutsche Bundesbahn ontwikkelde met zijn V 60 een nieuwe rangeerlocomotief. Deze was opgebouwd met een centrale stuurpost en twee lagere motorcompartimenten. De eerste werd gebruikt voor de dieselmotor en dit was mogelijk door het feit dat de nieuwe motoren veel kleinere afmetingen bezaten met een gelijk en zelfs hoger vermogen. De kleinere motorkap omvatte de hulpapparatuur, de transmissie kon onder de stuurpost aangebracht worden.

Door deze opstelling zou de bediening en de zichtbaarheid sterk verbeterd worden en was er een ruime en comfortabele cabine voor bestuurder en rangeerder. In de eindjaren vijftig ontstond anderzijds de Europese gedachte en door de financieringsmaatschappij Eurofina zou men proberen in elke categorie een standaard-locomotief te ontwikkelen die doorheen heel Europa zou gebruikt worden. Dit zou dan ook tot een belangrijke vermindering van de ontwikkelingskosten en de bouwkosten leiden. Zo kreeg elk land zijn eigen machine ter ontwikkeling en Duitsland zou met zijn V100 en V 60 het verst komen. Nochtans zou men buiten de protectionistische politiek rekenen en kwam deze Europese ontwikkeling al snel tot stilstand.

Bij de rangeerlocomotieven zou de N.M.B.S. in 1960 kiezen voor deze Duitse machines V 60 en zou ze in twee bouwschijven bij A.B.R. en BN bestellen. In het totaal zouden 69 dergelijke machines met Europese financiering gebouwd worden en als type 260 afgeleverd worden. Ze waren volledig identiek met de Duitse machines en hier zou het grootste probleem ontstaan. Veel onderdelen van de machines waren van typische Duitse fabrikanten – onder meer de motor van Maybach / Mann – en hierdoor moest een grote stoch aan reserveonderdelen opgeslagen worden en was er een andere organisatie bij het onderhoud. Hierdoor vielen veel oorspronkelijke voordelen weg en dit zou ook de vroegtijdige buiten dienststelling van een aantal machines verklaren. Dit werd nog versterkt door het feit dat deze locomotief in principe de enige machine was die volgens de Europese richtlijn gebouwd was.

De stelplaatsen :

Kinkempois :

De Luikse stelplaats zou samen met Merelbeke en Schaarbeek bij de oorspronkelijke inzetplaatsen zijn : hier werd ongeveer een vierde van het bestand ondergebracht en op korte termijn zouden ze in het Luikse de oude stoomlocomotieven type 53 en ook de typen 81 gaan vervangen. De machines hadden drie verschillende inzetgebieden : voornaamste (en lichtste) waren de stationsrangeringen te Liège-Guillemins, Ans, Bressoux en Liège-Vivegnis. Hiervoor waren vier tot vijf machines nodig en in deze diensten zouden ze bijgestaan worden door de prototype-machines type 261.

Tweede en hoofdinzet werd opgetekend in de zware rangeerdienst in de verschillende vormingsstations die Liège rijk wa : zo waren er machines te Kinkempois, Bressoux / Ile de Monsin, Voroux en Flémalle. Vanuit deze stations waren er ook sleepdiensten naar de verschillende bedrijven in de buurt, vooral de steenkoolmijnen en de zware metaalnijverheid (Cockerill). Maar in deze diensten zouden de zware locomotieven type 271 en de zware stoomlocomotieven type 98 / 99 nog gedurende enige tijd de dienst blijven verzekeren.

Derde dienst, die vooral door de typen 260 gereden werd, waren de lokale goederentreinen en zo waren er diensten naar Visé, Waremme, Statte en op de Vesderlijn. Ook de dienst op de verbinding naar Battice werden al vroeg door de diesellocomotieven overgenomen.

Gedurende een tiental jaar bleef de inzet praktisch ongewijzigd, ook na de levering van de rangeerdiesels type 262. Nochtans zou het hoogtepunt van hun inzet komen op het ogenblik dat de verbinding Liège – Namur in 1970 onder draad was gebracht. Op dat ogenblik besliste men ook om het centrum van Liège (met het station Liège-Palais) bereikbaarder te maken en de treinen Namur – Liège door te trekken tot in Liège-Vivegnis. Nochtans waren de tunnels van Liège nog niet geëlektrificeerd en daarom werden een beroep gedaan op de – inmiddels hernummerde – machines reeks 80 om de reizigerstreinen met elektrische locomotief en al te Guillemins op te pikken en ze tot in Vivegnis te slepen. Hier was dan de ingewikkelde rangering om de elektrische machine en de rangeerdiesel opnieuw op kop te zetten en de trein tot in de « Guillemins » te voeren. Dit zou tot in 1973 duren, doch op dat ogenblik werden de tunnels – voor de elektrificatie gesloten en werden de treinen beperkt tot in Liège-Guillemins.

Het einde van deze dienst betekende ook praktisch het einde van de 80-ers te Liège, door de aankomst van de zwaardere rangeermachines reeks 73 en door een reorganisatie van de dienst werd de reeks 80 geconcentreerd te Merelbeke en Schaarbeek en in 1974 verdween de laatste machine uit Kinkempois.

Merelbeke :

Eén van de voornaamste stelplaatsen zou Merelbeke worden : van bij de levering werd er in de Gentse stelplaats een belangrijk bestand opgebouwd : reden hiervan was de uitbreiding van het industriegebied langs de Gentse kanaalzone en de uitbreiding van het vormingsstation van Merelbeke. Bij hun levering was Gent al voor een groot deel verdieseld en waren de machines type 253 (reeks 83) er actief. Deze zouden – samen met de laatste stoomlocomotieven – op vrij korte termijn vervangen worden door de moderne machines.

Net zoals te Liège zouden ze ook in het Gentse instaan voor praktisch alle rangeerwerk : de stationsrangeringen te Gent-St-Pieters, het zware rangeerwerk in de vormingsstations van Merelbeke / Melle en Gent-zeehaven en de lokale bedieningstreinen naar Wetteren, Deinze, Lokeren, Zelzate en Eeklo. De langere lokale goederentreinen naar Ronse en Lichtervelde waren in principe de taak van de zware typen 271, maar het type 260 moest ook hier zeer frequent inspringen. Daarbij kwamen ook nog de vele rangeeropdrachten in de kanaalzone.

Vooraf deze laatste diensten zouden door de gestage uitbreiding sterk meer tijd vergen en zo groeide niet alleen de inzet maar ook het bestand. De belangrijkste uitbreiding gebeurde trouwens tussen 1969 en 1973 door de overkomst van talrijke machines vanuit Kinkempois.

Tot in de tachtiger jaren bleef de inzet praktisch ongewijzigd doorlopen, wel werden een aantal zwaardere machines reeks 73 te Merelbeke ondergebracht voor de ertstreinen vanuit het sifferdok en vooral voor de nieuwe vestiging van Sidmar. Om de zichtbaarheid in de haven te verbeteren kreeg de 8037 trouwens voor korte periode geel zwarte – schrikstrepen over de brandstofreservoirs en was voortdurend in de haven onderweg. Doch deze test gaf geen bevredigende resultaten en bleef het bij deze eenling.

Vanaf 1986 zou het gebrek aan reserve-onderdelen en de hogere onderhoudsprijs zich laten gevoelen en werd beslist om een deel van de reeks 80 voortijdig af te voeren en te gebruiken als pluklocomotief. Hierdoor werd ook het bestand van Merelbeke op vrij korte termijn afgebouwd en vervangen door vrijgekomen machines reeks 73. De overblijvende locomotieven werden geconcentreerd te Schaarbeek en hiermee eindigde de inzet in het Gentse.

Nochtans zouden de machines van Merelbeke gedurende geruime tijd ook ingezet worden vanuit drie bijkomende inzetplaatsen :

Aalst :

Vanaf ca. 1964 werd de rangeerdienst met stoomlocomotieven te Aalst opgeschort en kwam een locomotief type 260 van Merelbeke te Aalst. In een eerste periode gebeurde dit sporadisch, nadien werden er 1 à 2 machines gestationeerd. Ze verzorgden er de stationsrangeringen te Aalst (meestal het afslepen van lege reizigersstellen naar de uitwijkbundels), de lokale rangeringen op de loskoer en ook de bedieningstrein naar Denderleeuw. Hier werd gewoonlijk in de voormiddag gerangeerd. Verder waren er ook diensten naar Geraardsbergen en Zottegem.

Naarmate de elektrificaties zich verder zetten , zou ook de inzet te Aalst steeds verder achteruit gaan en stond de reeks 80 meestal werkloos. Vanaf het begin van de tachtiger jaren eindigde de inzet en werd een machine van Merelbeke bij noodzaak naar Aalst gestuurd.

Dendermonde :

Ook hier hadden we een gelijkaardige situatie : de stationsrangeringen waren hier wel beperkter en enkel nodig tijdens de piekuren. De bedieningstreinen waren echter talrijker en zo reed de rangeerdiesel regelmatig naar Schoonaarde, Sauvegarde (Ruisbroek) en Willebroek. Deze dienst werd trouwens langer doorgevoerd en pas in de eindjaren tachtig definitief opgeheven. Nochtans was ook nadien nog de reeks 80 (ook van de stelplaats Schaarbeek) een regelmatige gast.

St-Niklaas :

Derde inzetplaats was St-Niklaas : hier was de inzet wel vrij beperkt : zo waren er de afstelritten tussen St-Niklaas en de afstelbundels te St-Niklaas-oost, maar ook de bedieningstreinen naar Lokeren en Zele, naar Beveren en sporadisch ook naar Zwijndrecht. Met de elektrificatie van de verbinding Antwerpen – Gent beeindigde ook de inzet te St-Niklaas.

Monceau :

Terug naar de levering : naast de drie oorspronkelijke stelplaatsen, zou ook Monceau van bij de levering van de laatste machines type 260 enkele dergelijke rangeerdiesels in depot krijgen. In de volgende jaren zou het bestand nog licht aangroeien, maar de machines zouden slechts in geringe mate de stoomlocomotieven gaan vervangen. Voor de diesels waren er in feite twee inzetplaatsen : enerzijds de stationsrangeringen te Charleroi-sud en de uitgebreide afstelbundels in de buurt. Hier reden ze het lege reizigersmaterieel naar Châtelineau, Luttre, La Sambre en Marchienne.

De goederendienst daarentegen was vrij beperkt : in deze eerste periode zou deze enkel in en om het vormingsstation van Monceau zelf.

De inzet werd ook vrij vlug afgesloten : door enerzijds de aankomst van de eerste locomotieven type 253 vanuit Merelbeke, anderzijds door de levering van de nieuwe zware diesellocomotieven type 273 vanaf 1965 werden de diensten sterk ingekrompen en konden een aantal machines aan Schaarbeek en Merelbeke afgestaan worden. De enige diensten die op dat ogenblik nog voor de typen 260 overbleven waren de stationsrangeringen te Charleroi-sud, Luttre en enkele verbindingstreinen naar o.m. Nivelles en Braine-l'Aleud. Deze diensten zouden nog enkele jaren blijven doorlopen, maar tegen 1970 waren alle diensten te Charleroi opgeheven, de stationsrangeringen gingen over op het type 253.

Antwerpen-Dam :

Bij de levering gingen enkele machines – hieronder de 260.013 – naar de stelplaats Antwerpen-Dam en hier werden testen doorgevoerd om na te gaan of de machines geschikt waren voor de havendiensten. Om ongekende redenen ging deze inzet niet verder en bleef de 260.013 nog enkele maanden in de metropool achter en verzekerde de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal en te Berchem. Doch al vlug ging de machine naar Schaarbeek over.

Schaarbeek :

Voornaamste stelplaats voor de typen 260 werd Schaarbeek : hier zouden de meeste machines gedurende hun ganse loopbaan een onderkomen vinden en staan ze nog steeds in volle inzet.

Nochtans zou Schaarbeek pas na Kinkempois en Merelbeke zijn eerste machines ontvangen : dit was het geval met de 260.022 die in oktober 1960 in de Brusselse stelplaats aankwam. Nadien zou meer dan een derde van de machines te Brussel gebruikt worden. Hier vervingen ze – naast een aantal stoomlocomotieven typen 53 en 57 vooral de rangeerdiesels type 250. Net zoals in de andere stelplaatsen, werden ook te Schaarbeek praktisch alle rangeerdiensten gereden en waren er in feite twee duidelijk gescheiden inzetplaatsen : nl. Vorst (Brussel-zuid) en Schaarbeek.

Vanuit Vorst werden een 10-tal machines ingezet : ze verzekerden (en verzekeren nog steeds) de rangeringen te Brussel-zuid, Vorst-zuid, maar ook te Etterbeek en de bedieningstreinen tussen Vorst en Halle. Sporadisch rijden ze ook door tot in Braine-le-Comte.

Schaarbeek heeft de grootste inzet : rangeringen in het vormingsstation Schaarbeek, te Brussel-noord met zijn afstelbundels, te Jette, Schaarbeek-josaphat, Brussel-leopoldswijk en in de beginperiode ook nog te Tour & Taxis. Als bedieningstrein reden ze naar Vilvoorde, Kortenberg en voor nachtelijke goederentreinen naar Dendermonde en Mechelen.

De Brusselse machines werden anderzijds ook frequent gebruikt voor werktreinen in de Brusselse agglomeratie en alle mogelijke verbindingstreinen tussen de vormingsstations onderling. Gedurende de volgende jaren zou de inzet geleidelijk aan dalen : reden was de inzet van meer elektrische stellen, het gebruik van doorgaande reizigerstreinen (zonder rangeringen in de Brusselse stations) en hierdoor zou de inzet zich verder gaan uitstrekken tot in Ottignies, Tubize en Asse / Denderleeuw.

Tot bij de invoering van de IC/IR-regeling in 1984 bleef de inzet van de 80-ers praktisch ongewijzigd doorlopen, maar op dat ogenblik zou het aantal rangeringen zowel in reizigers- alsook in goederendienst sterk verminderen. Verder traden er nu duidelijk meer defecten op bij de machines en dit leidde tot de afstelling van een aantal Brusselse machines. Deze werden nu nog gebruikt als pluklocomotief en werden nadien definitief afgevoerd. Door deze afstellingsgolf zou het Brusselse bestand vrij krap worden en besliste men om het bestand te Merelbeke af te bouwen en alle overgebleven machines te Schaarbeek te stationeren. Deze maatregel was ingegeven om tot een beter onderhoud te komen, maar ook door de vele werken die in de negentiger jaren te Brussel geprogrammeerd waren.

De commerciële inzet zou tijdens de volgende periode, maar het aantal werktreinen steeds gevoelig : de ombouw van Brussel-zuid tot TGV-station, de aanleg van een HSL-lijn tussen Brussel-zuid en Halle / Lembeek, de nieuwbouw van een werkplaats TGV te Brussel-zuid en omvorming van het afstelstation Vorst waren alle projecten die een aantal werktreinen tot gevolg had.

Vanaf 1994 zouden de 80-ers een nieuwe taak krijgen, nl. de rangering van de TGV-stellen te Brussel-zuid (werkplaats) en hiervoor werden 5 machines aangepast : ze kregen een luchtdroger voor de remlucht van deze stellen en de aanbouw van een automatische koppeling. Drie machines worden nu constant te Brussel-zuid gebruikt voor deze taken.

In 1996 zou de inzet van deze machines voorlopig dalen door de afwerking van een groot deel van deze werken praktisch voltooid werden.

De toekomstprognoses :

Daar waar omstreeks 1985 de toekomst voor deze machines vrij somber uitzag, zijn er nu weer toekomstperspectieven : de TGV-werken in en rondom starten opnieuw in de loop van de herfst met de inrichting van de verbinding tussen Schaarbeek en Leuven. Hier moet de lijn viersporig uitgebouwd worden en deze werken zouden een vijftal machines in beslag nemen. Naast deze werken is er de omvorming van de verbinding tussen Brussel-noord en Schaarbeek en de volledig ombouw van het vormingsstation van Schaarbeek. Hierdoor wordt verwacht dat de 80-ers ten minste nog een vijftal jaar – tot beëindiging van deze werken actief zullen zijn. Vanaf 2002 zou er een overschot zijn en worden de 80-ers geleidelijk aan afgevoerd. Dit wordt nog versterkt door de aankomst van de nieuwe rangeermachines reeks 77 en het hiermee vrijkomen van een aantal locomotieven reeks 73 en 82.

Wijzigingen – schilderijen :

Van de rangeerlocomotieven zijn er bij het type 260 / Reeks 80 de minste wijzigingen op te tekenen : gedurende de ganse loopbaan zijn er geen echte modernisering doorgevoerd. Eerste kleinere wijziging is het verlengen van de leuning naast de lange motorkap, dit om de veiligheid van het onderhoudspersoneel te garanderen.

Tweede wijziging is het aanbrengen van de dubbele koplampen (rood/wit) vanaf ca. 1973/1974. De laatste wijziging is het aanbrengen van luchtdrogers op het pneumatisch systeem om het slepen van de TGV-stellen mogelijk te maken.

De schildering is vanaf 1973 van de integraal groene livrei overgegaan naar de klassieke schildering met Z-motief die op alle machines aangebracht werd. Anderzijds werd de 8037 van Merelbeke gedurende enkele jaren voorzien van een motief met zwart/gele schrikstrepen op de onderzijde van de kast, dit om de zichtbaarheid in de Gentse haven te verbeteren.

Schrappingen :

In chronologische volgorde

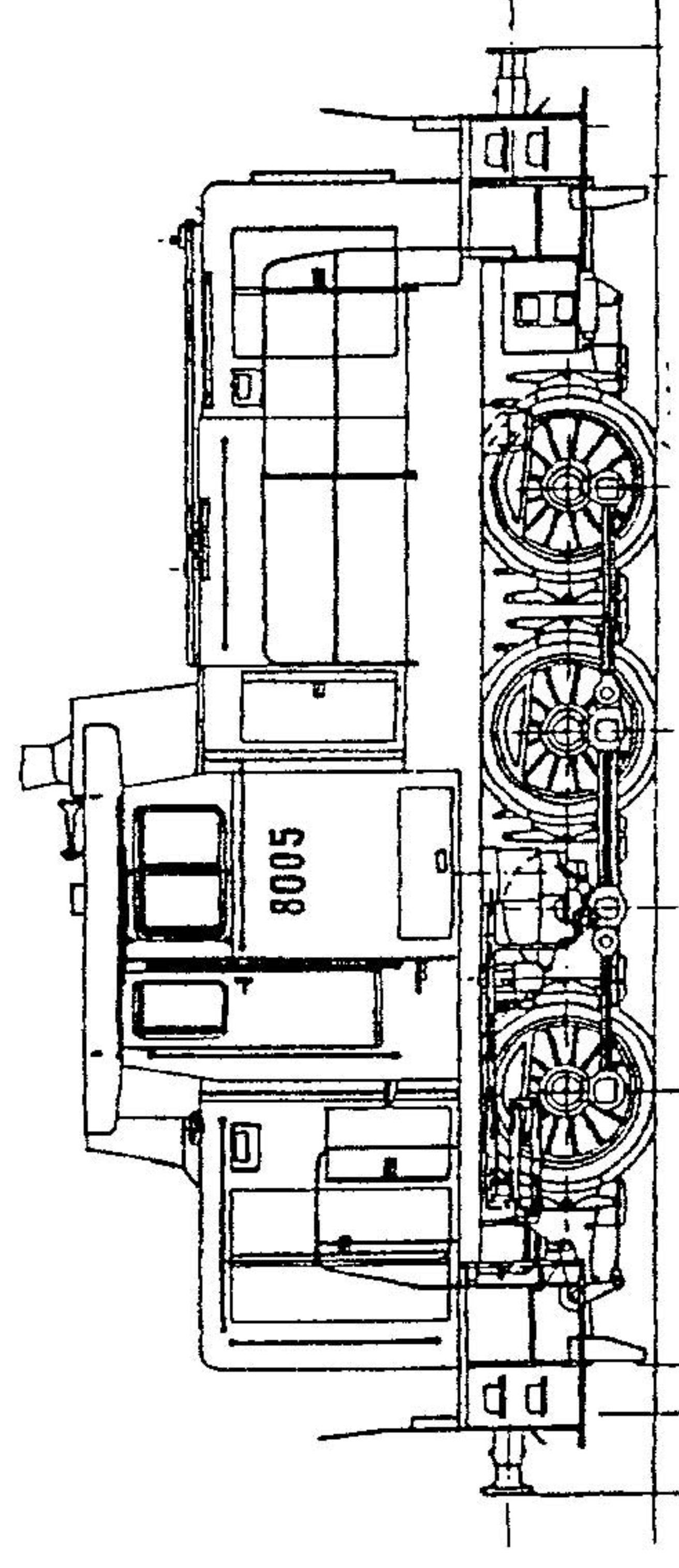
Nummer	Numm 1971	Indienst	1 ^{ste} stelpl	Laatste stelp	Schrapping	Opmerking
260.019	---	19/04/1961	Merelbeke	Merelbeke	04/04/1969	Ongeval
260.017	8017	04/04/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/09/1986	
260.041	8041	21/04/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/09/1986	
260.014	8014	09/03/1961	Kinkempois	Merelbeke	01/10/1986	Verkocht
260.021	8021	25/05/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/10/1986	Verkocht
260.023	8023	14/10/1960	Schaarbeek	Merelbeke	01/10/1986	Verkocht
260.029	8029	22/11/1960	Schaarbeek	Merelbeke	01/10/1986	Verkocht
260.038	8038	24/02/1961	Schaarbeek	Merelbeke	01/10/1986	Verkocht
260.042	8042	14/06/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/10/1986	Verkocht
260.044	8044	07/06/1963	Merelbeke	Merelbeke	01/05/1987	
260.013	8013	28/02/1961	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1987	Verkocht
260.022	8022	06/10/1960	Schaarbeek	Schaarbeek	01/09/1987	Verkocht
260.015	8015	16/03/1961	Kinkempois	Merelbeke	01/11/1987	
260.016	8016	23/03/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/11/1987	
260.036	8036	10/02/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/11/1987	
260.039	8039	10/03/1961	Merelbeke	Merelbeke	01/11/1987	
260.010	8010	03/02/1961	Kinkempois	Schaarbeek	01/06/1988	
260.028	8028	17/11/1960	Schaarbeek	Schaarbeek	01/06/1988	
260.043	8043	21/05/1963	Monceau	Schaarbeek	01/06/1988	
260.048	8048	02/07/1963	Merelbeke	Schaarbeek	01/06/1988	
260.054	8054	14/08/1963	Monceau	Schaarbeek	01/06/1988	
260.056	8056	28/08/1963	Monceau	Schaarbeek	01/06/1988	
260.057	8057	03/09/1963	Schaarbeek	Schaarbeek	01/06/1988	
260.003	8003	03/11/1960	Kinkempois	Schaarbeek	01/10/1988	
260.024	8024	18/10/1960	Schaarbeek	Schaarbeek	01/10/1988	
260.026	8026	03/11/1960	Schaarbeek	Schaarbeek	01/10/1988	
260.030	8030	23/11/1960	Schaarbeek	Schaarbeek	01/10/1988	
260.060	8060	19/09/1963	Schaarbeek	Schaarbeek	01/10/1988	

Diesellokomotief type 260 > Reeks 80

C

Rangeerlocomotief

A.B.R. : 21
B.N. : 48



Loopbaan :

Nummering : voor '71
na '71

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Overdracht dienst Infrastr

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid rangeerdienst

Snelheid goederendienst

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand As 1 / as 2

Afstand As 2 / valse as

Afstand As 2 / as 3.

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

Schrappingen

Type 31 .

	WO I	1922- 1925
Baldwin	10	3

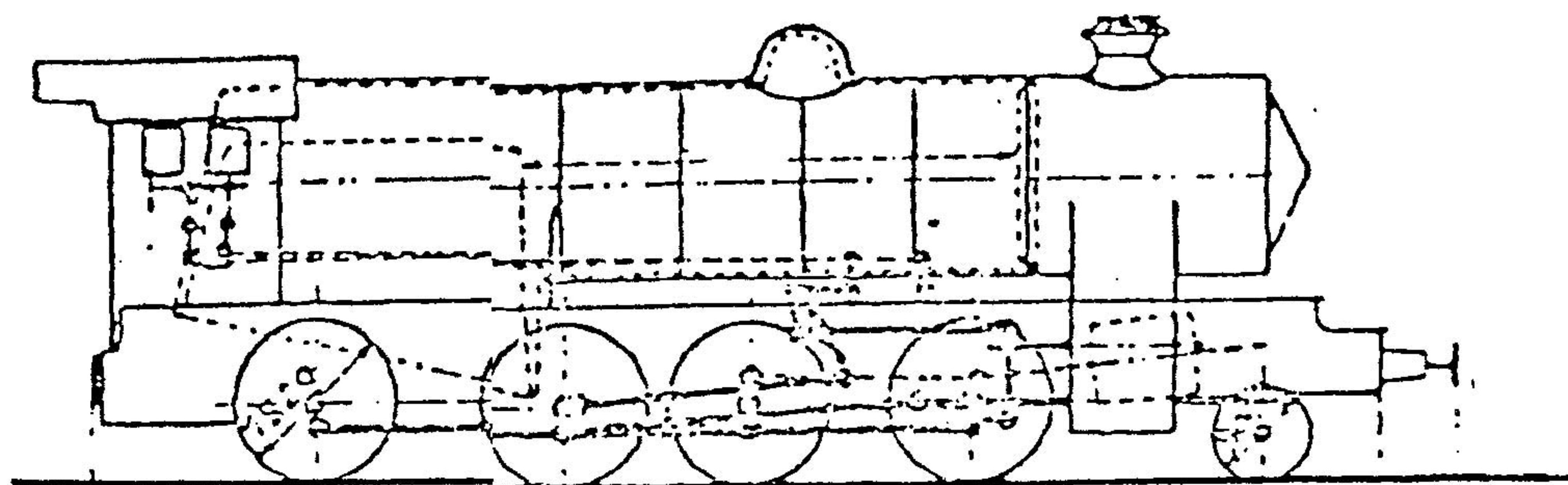
In 1900 kocht men bij Baldwin een sneltreinlocomotief naar Amerikaans model (asindeling 1'C). Deze machines werden vanuit Antwerpen en Schaarbeek ingezet voor de doorgaande, snelle treinen tussen Brussel, Antwerpen en Roosendaal.

Alle locomotieven werden tijdens de oorlog afgevoerd en ten minste 10 machines zijn vermist in 1918. Anderzijds zouden 2 à 3 machines nog in België verblijven bij de bevrijding, maar in 1922 deden ze geen diensten meer en waren waarschijnlijk op dat ogenblik al afgevoerd.

Type 32 / type 32 S .

Zie locomotieven typen 41 en 44

Type 33 .

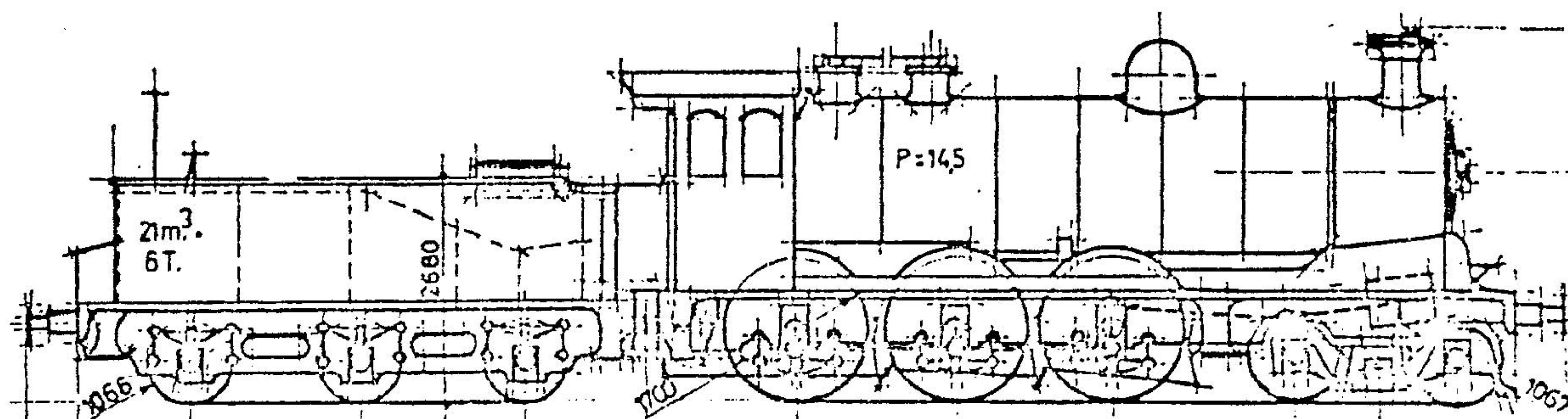


	1944	1949
Tubize	(2)	6

Vanaf 1942 zouden de 8 locomotieven type 33 – die in 1919 door Tubize afgeleverd werden – te Brussel-zuid gestationeerd worden. Vanaf deze datum tot omstreeks 1946 zouden ze vooral de dpprgaande reizigerstreinen naar Charleroi en Mons slepen. Twee machines – de 3303 en 3305 werden echter door oorlogsfeiten zwaar beschadigd en te CW Salzannes afgesteld. Ze werden niet meer hersteld.

De overige zes machines werden na 1946 voor het grootste gedeelte afgesteld, er werd wel nog een inzetreeks opgesteld met twee à drie plandagen . Ze voorzagen enkel nog diensten voor werktreinen voor de elektrificatie van de verbinding Brussel – Charleroi. Vanaf 1948 werden ze definitief afgesteld en in 1949 in blok uit het bestand geschrapt.

Type 35
Van 1903 – 1905.



	WO I	1922-1925
La Meuse		1
Energie	2	1
Haine-St-Pierre	1	
Boussu	4	

Deze reizigerstreinlocomotieven werden vanaf 1903 tot in 1905 gebouwd en vooral voor stukgoedtreinen en doorgaande reizigersdiensten op de Luxemburg-lijn. Deze machines met verzadigde stoom voldeden niet volledig een groot gedeelte werd omgebouwd met oververhitting en kregen het type 35 S. De niet omgebouwde machines werden voor de bezetting gebruikt te Brussel Tour & Taxis, Schaarbeek en Berchem. Naast de stukgoedtreinen reden ze vooral doorgaande diensten tussen Brussel, Antwerpen en Roosendaal en in mindere mate in de Antwerpse Kempen (o.m. Herentals en Turnhout)

Van de negen niet omgebouwde machines gingen er 7 verloren tijdens de eerste wereldoorlog, de overige twee werden na de bevrijding niet meer gebruikt en gingen omstreeks 1922 definitief buiten dienst.

Type 35 S.

Van 1903 – 1905.

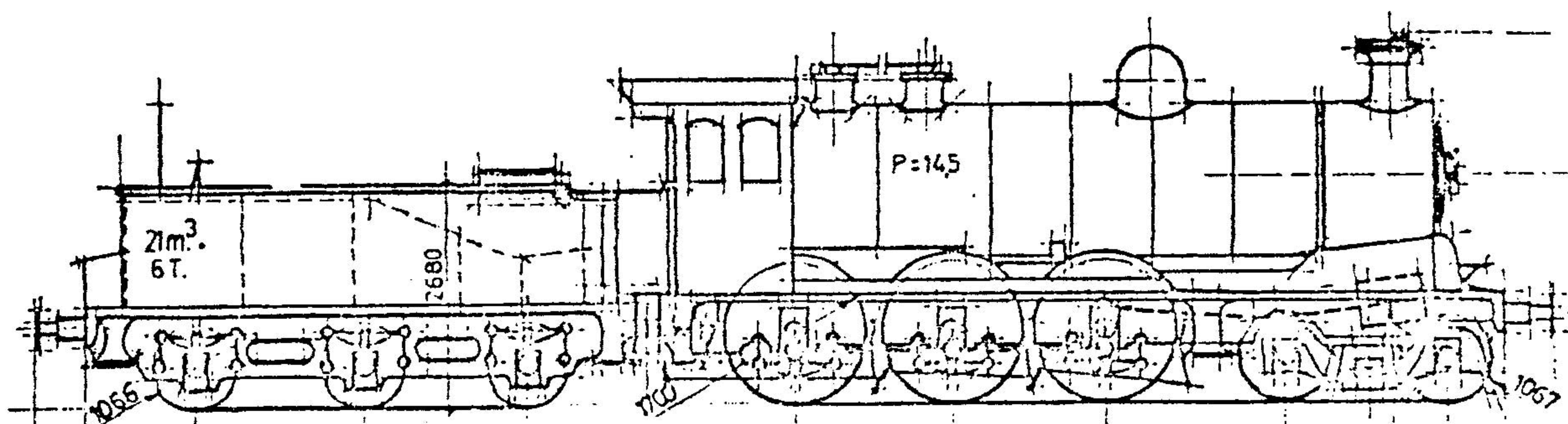
	WO I	1922- 1925	1926- 1928
La Meuse	2	1	7
Energie	2	3	3
Haine-St-Pierre		1	2
Boussu			5
Cockerill		3	
A.F.B.			1

Naast de machines met verzadigde stoom, werden ook 15 machines met oververhitting gebouwd, nog voor de eerste wereldoorlog werden nog 15 machines type 35 omgebouwd en zo bestond het type uit 30 machines. Hiervan gingen er 4 tijdens de eerste wereldoorlog verloren.

De overige machines werden – net zoals het type 35 – vanuit Schaarbeek en Berchem ingezet, maar werden nadien geconcentreerd te Antwerpen-Dam.

De locomotieven werden in diverse diensten gebruikt : ze sleepten doorgaande reizigerstreinen tussen Brussel-noord en Antwerpen / Roosendaal, maar ook heel veel treinen in de Antwerpse Kempen met bestemmingen Turnhout / Tilburg, Herentals / Mol en ook naar Aarschot en Leuven. Nochtans zouden de locomotieven tijdens hun loopbaan niet echt voldoen.

Vanaf 1923 werden ze dan ook geleidelijk aan afgesteld en de laatste machines bleven tot omstreeks 1927 in dienst. Op dat ogenblik werden de laatste machines definitief afgevoerd.



Lokaaltreinrijtuigen

3^{de} klasse .

Na de overnam van de meeste privé-concessies, zat de Etat Belge - die vooral de grote assen van het net exploiteerde - met het probleem van de vele lokaallijnen, die nu bediend moesten worden. Hiervoor had men wel een groot aantal - meestal stokoude - rijtuigen van de concessies, maar het groot aantal types leidde tot een groot onderhoud. Daarom besliste men in de tachtiger jaren van vorige eeuw om een grootscheeps programma van eenvoudige lokaaltreinrijtuigen te bouwen. Naast de coupé-rijtuigen, zouden de platformrijtuigen het grootste gedeelte van het park gaan uitmaken.

Voor de 3^{de} klasse-rijtuigen koos men een standaard-chassis van ca. 8 800 mm en hierop bouwde men een houten kast, verdeeld in twee afdelingen met resp. 3 en 2 compartimenten. De rijtuigen bezaten een middengang en houten banken. Voor de bescherming waren alle rijtuigen uit deze periode uitgerust met buitenbeplating. Voor de verwarming koos men voor individuele verwarming met warmwater verwarmers, de verlichting gebeurde met gaslantaarns. Tussen 1886 en 1889 werden in het totaal 250 rijtuigen gebouwd in verschillende bouwschijven. De volgende tabel geeft een overzicht :

Bouwj	Nummers	Nummers 1899	Aant	Bouwer
1887	13 147 - 13 186	18 515 - 18 553	40	Nicaise et Delcuve
1887	13 187 - 13 206	18 554 - 18 573	20	Nicaise et Delcuve
1887	13 207 - 13 226	18 574 - 18 593	20	SA de Seneffe
1887	13 227 - 13 246	18 594 - 18 613	20	SA Franco-Belge
1887	13 247 - 13 256	18 614 - 18 623	10	SA de Blouse
1887	13 257 - 13 276	18 624 - 18 643	20	SA de Morlanwelz
1887	13 277 - 13 296	18 644 - 18 663	20	SA Franco-Belge
1887	13 297 - 13 316	18 664 - 18 683	20	Nicaise et Delcuve
1888	13 317 - 13 326	18 684 - 18 693	10	SA de Seneffe
1888	13 338 - 13 387	18 705 - 18 754	50	Nicaise et Delcuve
1889	13 388 - 13 407	18 755 - 18 874	20	SA Franco-Belge

Vanaf hun levering zouden deze lichte rijtuigen vooral in de pas opgerichte TT (trains trotinettes) ingedeeld worden. Deze treinen hadden 3 à 4 rijtuigen en werden op de typische lokaallijnen ingezet. Door de kleine treinmassa en de sterkere tenderlocomotieven (o.m. de typen 11 in deze periode) konden de rijtijden duidelijk versneld worden. Gedurende meer dan 20 jaar waren al deze rijtuigen in deze lokaaldienst over het ganse net ingezet en zouden zeer goede resultaten laten optekenen. Naast een hernummering in 1899, zouden ook nadien modernisering doorgevoerd worden : stoomverwarming, later elektrische verlichting en een betere remming zorgden ervoor dat deze rijtuigen ook nog na de eeuwwisseling massaal gebruikt werden. Tijdens de eerste wereldoorlog ging een groter gedeelte verloren, de overgebleven rijtuigen zouden nog tot in de beginjaren dertig gebruikt worden, doch de modernere Duitse rijtuigen - die als herstelbetaling naar België kwamen - zouden ze verdringen. Een aantal rijtuigen werd nog omgebouwd tot dienstrijtuigen en waren zelfs nog na de tweede wereldoorlog in dienst.

Dienstregeling**Zomerregeling 1965 .**

	LNC	FMY	LWC	FHS	FLS	FT	FC	FKR
29				1	(9)	(5)	6	19
50								2
53	10			2			2	5
58	1			3				1
64							9	18
81	23		(5)	10		(5)		2
	34		(5)	16	(9)	(10)	17	47

Stelplaats Merelbeke:

inzetplaatsen Aalst en Dendermonde

Stelplaats Monceau:

inzetplaats Walcourt

Stelplaats Hasselt:

inzetplaats Mol (type 81)

(cijfers tussen haakjes zijn reeds in hoofstelplaats inbegrepen)

	FRST	FLV	FVY	FHR	NK	ATH	GT	FGH
29		6		9			10	
50								
53		2					2	4
58								
64					4			
81			7		21			10
		8	7	9	25		12	14

Afkortingen :

FNDM

Antwerpen-dam

FSR

Schaarbeek

LNC

Monceau

FMY

Montignies

LWC

Walcourt

FLS

Aalst

FT

Dendermonde

FC

Kortrijk

FKR

Merelbeke

FSRT

Aarschot

FHS

Hasselt

FLV

Leuven

FVY

Gouvy

FHR

Herbesthal

NK

Kinkempois

GT

Haine-St-Pierre

FMS

Mons

	FTY	MBX	LJ	MUT	FEO	MKM		
29					14	1		
50								
53					1	3		
58								
64	7							
81								
	7				15	4		

Afkortingen :

FGH	St-Ghislain	FTY	Tournai
MBX	Bertrix	LJ	Jemelle = -
FEO	Ronet	MKM	Stockem

Overzicht stoomlokomotieven :

Type	Aantal 1963	Aantal 1964		Ritvaardig	In dienst
16	26	16	-	-	-
26	8	-	-	-	-
29	250	190	124	81	66
40	31	13	-	-	-
50	3	3	3	3	2
53	100	74	59	42	31
58	26	20	13	8	5
64	120	91	61	46	38
81	172	149	126	95	77
93	3	-	-	-	-
97	20	7	-	-	-
98	5	1	-	-	-
	764	564	386	275	219

In de loop van 1965 werden de typen 16, 97 en 98 definitief afgevoerd, terwijl ook de overblijvende typen zeer sterke teruggang kenden en een groot gedeelte gedestandardiseerd werd. Deze machines mochten dan ook geen onderhoud meer ondergaan. Reden hiervoor is het feit dat een groot aantal diesellokomotieven geleverd werden en effectief in dienst gingen.

In deze periode werden de stelplaatsen Montgnies, Ath, Bertrix en Jemelle stoomloos. De ondergeschikte bestanden werden tussen haakjes afgedrukt en zijn reeds in de hoofdstelplaats meegeteld.

Diesellokomotieven :

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FHS	LJ	FVY
200		16	17	11	6			19		
201	16					12				
202										
203										
204		2								
205										3
210		4						10		
211		4								
212					2	21				
213		5								
222										
231.0		1								
231.1										
232	13	8					13			
250		16								
252	32									
253			22							
260		6	11			18				
261										
270	5									
271						5				
272	13									
	79	62	50	11	8	70	13	29		3

	FLV	FHR	NK	GT	FGH	FTY	MBX	MUT	FEO	MKM
200						9				
201				16						
202							3	12		2
203								11		3
204										
205		7	18						9	
210			11		19					
211										
212	9		9		4				14	
213										
222			1							
231.0										
231.1	1									
232										
250		8							3	1
252										
253				8						
260			21							
261										
270										
271										
272										
	10	15	59	24	23	9	3	23	26	6

Overzicht diesellokomotieven

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Ritvaardig	In dienst
200	79	93	93	92	78
201	54	54	54	53	44
202	13	13	13	13	10
203	19	19	19	19	18
204	8	8	8	7	5
205	42	42	42	42	37
210	6	6	62	62	62
211	6	6	6	6	3
212	41	47	81	81	58
213			6	6	5
222	1	3	3	3	-
230	10	10	60	60	53
231.0	1	1	1	1	1
231.1	2	2	1	1	1
232	25	25	25	24	21
250	43	59	60	55	49
252	35	35	35	35	32
253	25	25	25	25	22
260	42	69	69	66	56
261	3	3	3	3	-
270	6	6	6	6	5
271	6	6	5	5	5
272	15	15	15	15	13
	482	537	692	680	578

Elektrische lokomotieven :

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FLS	FKR	FSD
101			5	13			
120					2		
121					1	1	
122	11					10	11
123	9	3	21				
125		4					
126							
140		5					
150		5					
	20	17	26	13	3	11	11

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	FMS	Totaal
101							18
120							3
121							2
122		10					43
123			5	16	18	8	78
125	12						10
126							4
140							9
150							5
	12	10	5	16	18	8	170

Overzicht elektrische lokomotieven :

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Ritvaardig	In dienst
101	20	20	20	20	18
120	3	3	3	3	2
121	3	3	3	3	3
122	50	50	50	50	40
123	82	82	82	82	78
124	1	1	1	1	
125	16	16	16	16	15
126			5	4	4
140	6	6	6	6	4
150	4	5	5	5	5
	185	186	191	190	170

Elektrische stellen :

	FSR	FSD	NK	FEO	Totaal
1939					
1946					
1950	44				44
1951					
1953					
1954	17	7	23	23	70
1955	23		12		35
1956				19	19
1962	46	43			89
	130	50	35	42	257

Overzicht elektrische stellen

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1956	Ritvaardig	In dienst
1939	8	8	8	8	
1946	1	1	1	1	
1950	25	25	25	25	44
1951	1	1	1	1	
1953	15	15	15	15	
1954	79	79	79	79	70
1955	37	37	37	37	35
1956	22	22	22	22	19
1962	55	100	100	100	89
Benelux	4	4	4	4	3
	247	292	292	292	257

Dieselmotorwagens

	FSR	LWC	FC	FKR	FVY	FHR	ATH	GT	MKM	MBX
553					3				2	7
554							8	6		
602	5									
603	4		6			4				5
604				8						
605								8		
608		2								
620		7								
630			5							
655										
670			1							
	9	9	12	8	3	4	8	14	2	12

Verder zette Ronet 1 stel type 553 in.

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Ritvaardig	In dienst
551	8	8	0	0	
552	6	0	0	0	
553	50	50	29	18	13
554	20	20	20	17	14
602	6	6	6	6	5
603	30	30	30	26	20
604	10	10	10	10	8
605	10	10	10	9	8
608	6	6	6	3	2
620	10	10	10	8	7
630	7	7	7	6	5
654	2	2	0	0	
655	1	1	1	1	
670	5	5	5	2	1
	171	165	136	106	83

De typen 655 en 670 werden niet meer in de gewone dienst gebruikt, bleven ritvaardig maar stonden netreserve voor speciale treinen.

Anderzijds werden de typen 551, 552 en een groot gedeelte van de typen 553 definitief afgevoerd.

Lijn 126 :

Statte - Ciney

Als in de zestiger jaren van vorige eeuw ijverden een aantal industriëlen uit Haspengouw en Condrz om een lijn aan te leggen die de hoofdlijn Brussel – Liège via de Maasvallei met de lijn naar Luxembourg te verbinden. Naast de eigen producten zou deze verbinding ook dienen voor doorgaande treinen tussen Antwerpen / Leuven en het bekken in het zuiden van Luxembourg. Zo werd deze verbinding ontworpen die Landen als beginpunt had en via Hannut, Huy naar Ciney zou doorstoten. De « Chemins de fer de Hesbaye et Condroz » werd al op 14 juli 1864 opgericht, maar het zou nog verschillende jaren duren eer de nodige fondsen verworven werden voor de aanleg. De reden van deze vertraging was enerzijds het feit dat de Etat Belge het doorgaande verkeer zo veel mogelijk weigerde ten gunste van zijn eigen verbindingen, anderzijds het feit dat het reliëf zo geaccentueerd was (vooral in de buurt van de maasvallei en de oversteek van de Maas zelf) dat de aanlegprijs zeer hoog uitviel.

In 1869 werd dan toch begonnen met het moeilijkste deel vanuit Huy naar Modave : de reden ligt dat de metaalnijverheid in deze streek dringen een spoorwegaansluiting nodig had. Als beginpunt werd – omwille van de oversteek van de Maas en de vele historische gebouwen in de buurt – Statte gekozen. De 12 km tot in Modave via de vallei van de Houyoux werd op 10 juni 1872 officieel ingehuldigd. De exploitatie eerst door de Liège – Namur (voorloper van de Nord Belge) uitgevoerd maar werd vanaf 1875 – en voor de ganse loopbaan – aan de Etat Belge opgedragen. Daar het zuidelijke deel minder belangrijk was en slechts door niet geïndustrialiseerde gebieden verliep zou op 1 februari 1877 opengesteld worden.

Ondanks de grote verwachtingen bleef de verbinding zeer lokaal : in reizigersverkeer waren er 6 treinparen per dag die meestal het ganse parcours tussen Landen en Ciney aflegden. Het goederenverkeer was vooral geconcentreerd op het noordelijke traject en hier werd vooral de metaalnijverheid en het papierfabriek te Marchin bediend. Verder was er een bedieningstrein over de ganse lijnen gedurende enkele periodes werden er ook enkele doorgaande treinen over deze lijn ingelegd. Maar het zware reliëf zou deze dienst steeds beperken tot treinen met een beperkte massa. Verder werd deze verbinding ook gebruikt bij ongevallen of werken op de hoofdlijnen als omleidingsweg.

Dit vrij beperkte verkeer hield gedurende de volgende jaren stand : voor de tractie zorgden de stelplaatsen Ciney en Statte (met vooral de Nord Belge-machines). Na de inzet van de machines type 28 in de vorige eeuw, werden nadien de locomotieven type 41 / 44 maar ook de tenderlocomotieven type 15 gebruikt. Op het einde kwamen de tenderlocomotieven type 96 tot inzet, de laatste jaren waren het vooral de vierassige brossels type 553 van Ciney die de dienst uitmaakten. Na de tweede wereldoorlog waren er tijdens de piekuren ook verschillende treinen vanuit Ciney en Modave rechtstreeks naar Liège via de lijn 125.

Door het geringe verkeer zou de reizigersdienst in november 1962 opgeschort worden. Het goederenverkeer daarentegen was op dat ogenblik zeer miniem geworden : zo was er een bedieningstrein tot in Modave vanuit Statte, een tweede trein bediende Clavier vanuit Ciney. In 1973 werd de dienst dan nog verder beperkt tot in Hamois en tot in Marchin. Het is deze laatste plaats – met het metaalverwerkende bedrijf Delloye (nu Cockerill) – die nog steeds bediend wordt door de rangeerlocomotieven reeks 82 en 73 gestationeerd te Statte.

Voorname data :

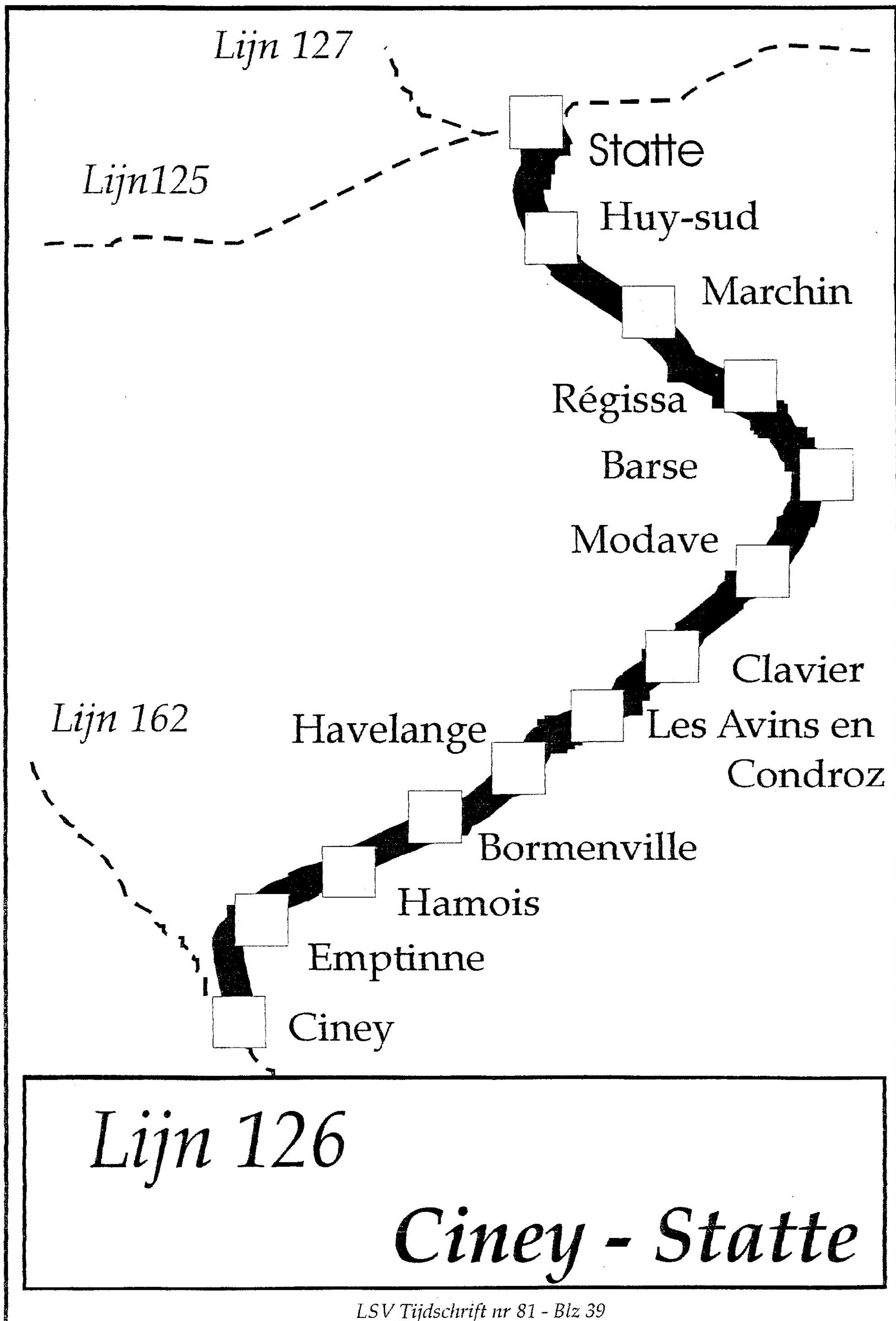
14-07-1864	Oprichting « Chemin de fer de Hesbaye-Condroz »
10-06-1872	Opening baanvak Huy – Modave
01-01-1875	Overname van exploitatie door Etat Belge
01-02-1877	Opening baanvak Modave – Ciney
01-01-1900	Overname maatschappij door Etat Belge
1955	Schrappen goederendienst Marchin – Clavier
11-11-1962	Schrappen reizigersdienst > autobusverkeer
1973	Schrappen goederendienst Clavier – Hamois

LHY	LHY	Statte	Km 0
		Huy-St-Hilaire	1,3
LYS		Huy-sud	2,0
LAC	LAC	Marchin	4,6
LGA		Régissa	6,6
LBA		Barse	8,3
LMD		Modave	12,7
		Modave village	
LCI		Clavier	17,5
LLN		Les Avins en Condroz	20,0
LHV		Havelange	24,9
MBO		Bormenville	30,6
LMI		Hamois en Condroz	33,4
LMP		Emptinne	36,4
LC	LC	Ciney	41,4

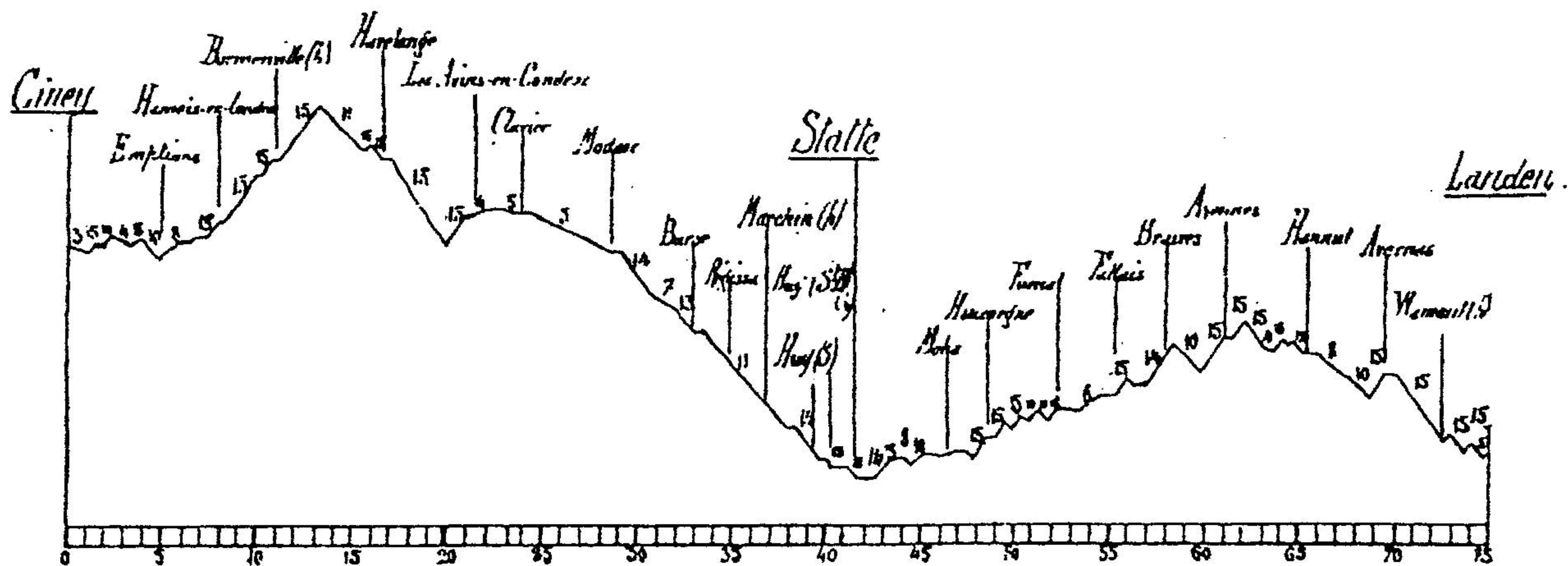
Y Statte	Km 0,0	Aftakking lijn 125
Y Ciney	Km 41,4	Aftakking lijn 162

Industrie :

Huy-St-Hilaire	Fonderies Porta	km 1,3
Marchin	Tôleries Delloye-Mathieu	km 4,2
	Papierfabriek Godin	km 4,5
Régissa	Tôleries Delloye-Mathieu	km 6,6
Hamois-en Condroz	Semailles	km 33,4
Lienne (Emptinne)	Carrières et fours à chaux Pirson	km 39,2



Overzicht lijnen 126 / 127



Trains se dirigeant de Ciney vers Landen.				Trains se dirigeant de Landen vers Ciney.					
Distances de station à station cumulées	Stations	Prix du trajet		Numéros des pages à consulter pour aller vers:	Distances de station à station cumulées	Stations	Durée du trajet		Numéros des pages à consulter pour aller vers:
		de stations de stations à cumulées à partir de l'arrêt	Quart d'arrêt				de stations à station cumulées à partir de l'arrêt	Quart d'arrêt	
	Ciney (18.50)					Landen (13.50 / 13.50)			
5.	Emplaine	16		X	26	Wamont (h.)	11	11	
8.	Hamois-en-Coudroy	12		X	49	Avennes	12	23	X
10.5	Rozmeville (h.)	40	10		42	Hannut	15		X
15.7	Havelange	20	30	10	43	Avennes	46		X
19	Les Avins-en-Coudroy	15		X	31	Braives	11		X
25	Clavier	7		X	27	Fallais	11	10	
48	Canal de 106° Modave	14		X	30	Fumal	11		X
48	Barce	13		X	37	Huccorgue	11		X
17	Région	7		X	2.	Canal de 71° et 106° Moha	8		X
19	Marchin (h.)	7	7		51	Stalle (13.50)	17	10	Famur — 43
25	Canal de 210° Huy (Sud)	9	16	X	1.1	Huy (N. Kilaire) (h.) Canal de 175°	6	6	
28	Canal de 175° Huy (N. Kilaire) (h.)	5	5		28	Huy (Sud)	7	13	X
31	Stalle (13.50)	6	11	10	25	Canal de 210° Marchin (h.)	12	12	
51	Moha	20		X	19	Région	8	20	X
9.	Canal de 106° et 71° Huccorgue	8		X	17	Barce	8		X
37	Fumal	16		X	44	Modave	16		X
30	Fallais	13		10	48	Canal de 106° Clavier	17		X
27	Braives	12		X	25	Les Avins-en-Coudroy	1		X
31	Avennes	12		X	49	Havelange	19	10	
43	Hannut	16		X	57	Rozmeville (h.)	20	20	
42	Avennes	14		X	28	Hamois-en-Coudroy	11	22	X
29	Wamont (h.)	10	10		30	Emplaine	9		X
26	Landen (13.50 / 13.50)	10	20		50	Ciney (18.50)	16		Jonde — 37

L.S.V. - publicaties

Zoals U op de volgende bladzijdes kunt lezen, is de L.S.V. op een keerpunt, nl. de overgang van een beperkte vrijwilligersorganisatie, naar een meer professionele uitbating. Deze overgang heeft heel wat consequenties: door de vele studies gaat er extreem veel werk in allerlei officiële aanvragen en dossiers. Daar de ploeg zeer beperkt is, komt er vertraging in de normale publicaties.

Technische fiches:

Na een eerste reeks zwart-wit fiches, hebben we de juiste plooi gevonden met de vernieuwde reeks technische fiches in kleur.

Op dit ogenblik zijn er de volgende fiches uitgegeven en ter beschikking:

25 fiches tractiematerieel
20 fiches gesleept materieel

Eind augustus volgen de volgende reeks fiches

5 bijkomende fiches tractiematerieel
5 bijkomende fiches gesleept materieel
25 fiches « vreemd materieel », nl
 5 fiches dienstmaterieel
 5 fiches industri locomotieven
 5 fiches locomotieven van privé-maatschappijen
 5 fiches museummaterieel
 5 fiches locomotieven van vreemde netten

Eind september volgen dan de 25 fiches « infrastructuur en seingeving »

Anderzijds worden thans ook de fiches « gesleept materieel » in het Frans vertaald en deze reeks komt ook eind augustus uit. In dit nummer vindt U een bestelformulier voor de nog voorhanden zijnde publicaties van de L.S.V. Wie reeds ingeschreven heeft op de eerste 20 fiches van elke reeks hoeft niets te doen. Er loopt automatisch een abonnement voor de volgende reeksen fiches uit de verschillende reeksen. Dit abonnement kan men gewoon laten stoppen door een telefoon of een brief naar de redactie.

Jaarboek 1949:

Thans wordt er ook gewerkt aan een vervolg op het eerder uitgegeven jaarboek 1947/1948. Het nieuwe jaarboek wordt op een analoge wijze uitgegeven, maar de afdrukkwaliteit zal natuurlijk – door de nieuwe middelen – verbeteren. Dit jaarboek zal waarschijnlijk in de eerste helft van 1998 verschijnen. Wie interesse heeft kan nu al inschrijven op dit jaarboek – de prijs ligt om en bij de 600 BEF – De betaling gebeurt echter pas na verschijning.

Overzicht materieel L.S.V.:

Tegen de opening van de eerste fase van het kolenspoor – midden 1998 - verschijnt een beschrijving van de lijn 21, het materieel van de N.M.B.S. ingezet op deze lijn en het materieel van de L.S.V..

Museumlijnen

Enkele jaren geleden werd er in het tijdschrift steeds een overzicht gegeven over de verschillende Belgische museumlijnen, doch meestal werd de informatie hierover niet doorgegeven. Op vraag van verschillende leden starten we opnieuw met deze rubriek. Ondanks het feit dat het de laatste jaren vrij rustig is bij de museumactiviteit, willen we toch de actuele gegevens bij de zusterverenigingen in ons tijdschrift doorgeven.

CFV3V Mariembourg

Sinds enkele seizoenen heeft de CFV3V zijn inzetschema duidelijk veranderd: de klemtoon ligt opnieuw op de oorspronkelijke inzetlijn tussen Mariembourg en Treignes. Hierop wordt trouwens meer dan 80 % van alle ritten doorgevoerd. Samen met deze ritten in stoomtractie en vooral met motorwagens, staat het bezoek aan het museum te Treignes centraal. Dit is – samen met de werkplaats – uitgegroeid tot een belangrijke attractie, waar naast eigen materieel ook verschillende locomotieven vanuit het NMBS-museumpatrimonium en de S.N.C.F. staan. Het contract met de NMBS werd trouwens recent verlengd.

De lijn naar Chimay wordt nog slechts enkele malen per jaar – en dit in dieseltractie – bereiden. Reden hiervoor is (en dit is een gegeven dat bij elke museumlijn terugkomt) de strenge eis van de NMBS voor het onderhoud van de lijn en het materieel.

De tweede inzetplaats – tussen Dinant en Givet – is slechts goed voor minder dan 10 % van alle reizigers en deze wordt voorlopig slechts minimaal uitgebaat. Er zijn echter plannen om ook hier tot een regelmatige en professionele uitbating te komen en de dossiers werden hier opgesteld. In 1997 komt de beter geschikte ex-Duitse machines reeks 64 op deze lijn tot inzet. Hierdoor kan de waterwagen – die in gebruik was bij de Elna – wegvallen.

Bij het materieel wordt sinds geruime tijd een reorganisatie doorgevoerd en werden (en worden) overtollige stukken van de hand gedaan. Dit was het geval voor de drieassige locomotief AD 05 uit de mijn van Waterschei die een nieuwe onderkomen vond te Fonds de Gras (Luxembourg), de draisine « Irena » uit St-Truiden die overgenomen werd door zijn eigenaar A. Lowie (te Maasmechelen) en een buffetrijuig type II dat verkocht werd aan de TSP. Anderzijds worden een aantal locomotieven en rijtuigen uiterlijk gerestaureerd voor de uitbreiding van de tentoonstellingen te Treignes.

TSP Schaarbeek

Na de grote aankoopgolf enkele jaren geleden, legt deze vereniging er zich op toe om het verworven materieel te restaureren en – na immatriculatie – te laten rijden op het NMBS-net. Op dit ogenblik is ongeveer een derde van het materieel volledig gerestaureerd.

De stoomlocomotief 26.101 onderging tijdens de winter zijn (ultrasone) metingen van de assen en de wielen en werd nu definitief goedgekeurd voor de diensten op de NMBS-sporen. Zo werd deze machine al diverse keren gebruikt o.a. bij de stoomdagen te Maldegem, Maubeuge (Fr) en Baasrode, maar ook voor eigen ritten vanuit Dinant en op de Athus-Meuse-lijn tussen Arlon en Bertrix.

De motorwagen 4333 is thans volledig in orde en heeft al verschillende gecharterde ritten doorgevoerd, o.a. naar Jemelle en op vergeten lijnen in Oost-Vlaanderen en Hainaut.

De locomotief 6106 is nog niet gerestaureerd, maar wordt gebruikt voor diverse sleepdiensten en hulpdiensten bij de ritten van de stoomlocomotief. Verder wordt deze machine ook ingezet bij overbrengingen van materieel van verschillende museummaatschappijen.

Grootste restauratiewerk wordt thans doorgevoerd bij de 5927 : de machine werd tijdens het vorige jaar volledig ontmanteld en werden de onderdelen hersteld of vervangen. De kast en het onderstel werden volledig ontroest en tijdens de volgende maanden kan begonnen worden met de heropbouw en afwerking. Deze machine zou voor het seizoen 1998 terug op de sporen verschijnen.

SCM Maldegem

Deze museumlijn heeft tijdens de vorige jaren de meeste vooruitgang geboekt, zowel qua materieel als in uitbating. Nieuw in het bestand zijn de drie Poolse locomotieven, nl. een sneltreinlocomotief reeks Ol 10 (eigendom van een aantal engelse spoorwegenthousiasten) en twee industrie-tenderlocomotieven type « Slask ». Alle locomotieven zijn beperkt ritvaardig. Ze staan echter voor het grootste gedeelte afgesteld te Maldegem. Ook nieuw is de aankoop van de bovenleidingswagen ES 303 van Arlon. Dit is een ombouw van de tweessige Brossels type 551 (551.15). Deze motorwagen werd op 15 en 16 maart jl. naar Maldegem overgebracht en dadelijk onder handen genomen. In de naaste toekomst is de aankomst van een Poolse tenderlocomotief type Tkt 48 aangekondigd.

De eigenlijke exploitatie gebeurt met behulp van de Engelse tenderlocomotief « Fred » en de motorwagen 4620. Als reserve staat de – van de MSTB afkomstige – locomotief « Tubize ».

Tijdens het stoomfestival te Maldegem pendelde ook de 26.101 van de TSP tussen Maldegem en Eeklo, samen met de motorwagen 4302 van de SDP. Tussen Leuven en Eeklo werd een rit ingelegd met de locomotief type 1 van de NMBS. Verder had het SCM ook enkele smalspoorlocomotieven uit Engeland te gast die op de lijn tussen Maldegem en Donk pendelden.

Privé Hombourg

In het begin van het jaar werd de verbinding van ca. 3 km verzekerd tussen het station van Hombourg en het vormingsstation van Montzen, nochtans mag de spoorwegliefhebber die heel wat historisch materieel verzameld heeft in het station van Hombourg (ex lijn 39) nog niet de verbinding gebruiken en sluit een stootblok nog steeds de verbinding af.

Inmiddels zijn twee van de drie lichte diesellocomotieven ritvaardig en werden twee ballastwagens aangekocht. Het is met deze treinen dat de verbinding aangelegd werd. Te montzen zelf staan nog enkele rijtuigen – die in 1992 aangekocht werden – te wachten op de overkomst naar Hombourg. Inmiddels is ook de vraag gesteld om vanuit het station ronritten in de Euregio te kunnen uitvoeren.

Na de aanleg van de lijn, wordt tijdens de volgende periode gewerkt aan de restauratie van het mooie stationsgebouw. Hierin wordt een restaurant gepland. Ook wordt thans ook gewerkt aan het opknappen van het meestal houten goederenmaterieel. Daar deze werken door slechts enkele mensen met eigen middelen doorgevoerd worden, zal de restauratie nog ettelijke jaren in beslag nemen.

Vennbahn Raeren

Bij de Vennbahn is er een uitbreiding geweest van het materieel tijdens de vorige jaren. Deze heeft zich vooral toegespitst op de CFL. Van deze maatschappij werden immers twee voertuigen overgenomen : als eerste kwam de diesellocomotief 1603 (reeks 1600 « Ronde neuzen ») naar de Oostkantons. Na een voorlopige restauratie en herschildering, kwam deze machine op 8 december 1996 voor het eerst tot inzet, dit naar aanleiding van de kerstmarkten te Monschau. Na deze eerste ritten werd de locomotief te Kinkempois afgesteld en kreeg hier een verdergaande opknapbeurt en kan zodoende een deel van de treinen in 1997 voor zijn rekening nemen.

Als tweede werd ook het tweeledig stel Z 206 van de CFL overgenomen. Hiermee is dit het eerste stel dat in eigendom komt bij de Vennbahn. Voorlopig werd het achter de werkplaats afgesteld en wordt het dit jaar gerestaureerd. Reden van deze aankoop is het vervoer van groepen tijdens de week. Hierdoor kan men kleinere groepen bereiken en op een gemakkelijke manier de inzet tijdens de week verzekeren.

Tijdens de bovengenoemde kerstmarkten kwamen ook verschillende buitenlandse locomotieven op de Vennbahn, dit was o.m. het geval met de reeks 221 van de DBAG, de 1801 van de CFL en de railbussen van de Vennbahn ov die nu tot in Monschau pendelden.

RRR Rebecq

Bij de Rail rebecq Rognon die dit jaar tijdens het Pinksterweekend hun 20 jarig bestaan vierden gaat de restauratie aan de tweede stoomlocomotief van O & K gewoon door. Tijdens het winterseizoen werd deze loc volledig voorzien van nieuwe vlampijpen zodat de ketel weer ettelijke jaren mee kan. Verder werd er ook werk gemaakt van de restauratie van een twee assige Schöma-locomotief. Deze loc zou tijdens het seizoen 1997 weer ingezet kunnen worden.

De vereniging beschikt buiten het rijvaardige materieel ook nog tal van diverse andere niet rijvaardige locomotieven. Zo staan er nog verschillende locomotieven van het merk Möes type BL en een Diema loc afgesteld in de loods.

In het begin van 1997 hebben ze samen met de zustervereniging Sprimont een aantal kiezelwagentjes van een duitse mijn overgekocht. Deze zes wagentjes zullen gebruikt worden – samen met hun wagen « Reparations des voies » – voor het onderhoud van hun smalspoorlijn.

CFS Sprimont

Net zoals vermeld bij de R.R.R. heeft ook de C.F.S. een zestal duitse kiezelwagentjes aangekocht. Nu is ook een tweede vracht van 12 wagentjes overgekomen. Met deze tweede lading wil de C.F.S. een ruil doorvoeren of een verkoop organiseren. Reeds twee museumlijnen hebben voor deze wagentjes ingetekend nl. de ASVi en de L.S.V. Deze twee verenigingen hebben minstens twee wagentjes besteld.

Verder gaan de werkzaamheden aan de aanleg van de lijn. Deze is nu reeds verder gelegd tot ca. 400 m voorbij de loods. Aan het voorlopige einde van het spoor werd ook een nieuw perron aangelegd. Verder werd ook de loods uitgebreid in de breedte zodat er nu reeds drie sporen van ca. 20 m onder dak staan.

De C.F.S. heeft verder geen enkele locomotief tijdens dit winterseizoen gerestaureerd aangezien de volledige aandacht ging naar de aanleg van het verlengde stuk spoor. Dit werd reeds volledig aangelegd met een profiel van 32 kg/m (het typische mijnspoor) zodat er geen problemen zijn met het berijden van de lijn door hun zware twee-assige Möes. Het is de bedoeling om tijdens dit najaar weer een deel van het bestaande spoor (nl. het laatste stuk voor de loods) waar nu nog deels decauville-spoor ligt aan te passen aan dit zwaardere profiel.

L.S.V. - actueel

De haalbaarheidsstudie

- Het Kolenspoor

28 april werd een belangrijke datum in het bestaan van de museumbedrijvigheid in Limburg : op die dag werd de haalbaarheidsstudie voorgesteld aan de verschillende instanties. Tegen de verwachtingen in was de rendabiliteit van het nieuwe project veel beter als in eerste instantie gedacht werd. Opmerkelijk feit is zelfs dat de museumactiviteit al rendabel is zonder bijkomende toeristische initiatieven en dat de "Stoomtrein" een trekker kan worden voor diverse nieuwe toeristische initiatieven. Dadelijk werd een belangrijke optie genomen, die door de meeste aanwezige provinciale en zelfs federale instanties aanvaard werden. De conclusies werden al in de vorige nummers kort besproken, doch deze werden tijdens de vorige maanden verder uitgewerkt en aangepast. Op de volgende bladzijden worden de opties van de vernieuwde bedrijvigheid kort behandeld.

Het project omvat een vijftal grote luiken die achtereenvolgens – steeds in een tijdsspanne van twee jaar – uitgevoerd zullen worden.

- De museumexploitatie :

Hoofdonderdeel van de bedrijvigheid vormt de lijnactiviteit : hierbij wordt – in samenspraak met de N.M.B.S. – geopteerd voor een museumverbinding tussen **Bokrijk en Eisden**. Hier is het opmerkelijk dat gekozen wordt voor een verbinding met het bekendste Limburgse toeristisch project. De bedoeling is het om gedurende een 70- tal dagen een verbinding te verzekeren tussen Bokrijk en de toeristische bungalowparken (Hengelhoef en Maasvallei).

In eerste instantie – gedurende een vijftal jaren – zal de lijn tussen Winterslag en Eisden (winkelcentrum) opgestart worden. Hierbij gaat het om een volledige sanering van de lijn (ca. 5 tot 7 000 000 BEF / km) en het opstarten van een stoomtreinverbinding tussen deze plaatsen. Tergelijkertijd moet de halte te Bokrijk (NMBS) aangepast worden en er is een studie om aan het openluchtmuseum een (Limburgs) dorpsstation te reconstrueren. Waarschijnlijk wordt de tractie tussen Bokrijk en Waterschei verzekerd door middel van dieselstellen, van Waterschei tot Eisden in stoomtractie.

Naargelang er op het mijnterrein van Eisden nieuwe initiatieven komen (bungalowpark, sportpark Vlaanderen, Samson-pretpark) wordt de oude mijnverbinding terug aangelegd en verlengd tot aan het kanaal te Lanklaar (watersport). Verder is er de mogelijkheid om een 10-tal maal per jaar (bij manifestaties in het mijnmuseum van Beringen) een speciale trein in te leggen doorheen de ganse mijnstreek. Een vijftal andere keren worden vooraf geplande rondritten doorheen Limburg georganiseerd.

Voor de tractie zijn de mogelijkheden vrij beperkt geworden :

- In stoomtractie wordt gedacht aan de aankoop van een Poolse locomotief type Ty 2 en deze om te bouwen tot een type 26, dit zoals de T.S.P. al gedaan heeft. In een later stadium wordt

geprobeerd op een bestaand (Pools) chassis een N.M.B.S. locomotief te reconstrueren, vb. een type 99 of een drie- of vierassige machine.

- In dieseltractie wordt gepoogd om een typische Limburgse N.M.B.S.-locomotief te verwerven. Bij voorkeur gaat het hier om een machine reeks 71 (ex type 222) of 75 (ex type 213), maar ook de reeks 59 (ex type 201) komt in aanmerking.
- Voor de dieselstellen komen enkel stellen reeks 44 en 45 in aanmerking. Deze waren immers te Landen gestationeerd en reden ook diensten naar Maaseik en Eisden. Als dit materieel zou teruggebracht worden in een toestand uit de beginjaren zestig.
- Laatste verbinding is deze tussen Eisden- winkelcentrum Pauwengraaf en de mijnterreinen. Hier zou het dieselstel type 554 tot inzet kunnen komen.
- De tractie wordt nog uitgebreid met een "historische trein" waarop we verder terugkomen.

- De historische encenering :

De haalbaarheidsstudie behandelde in principe enkel de "zware" exploitatie van de toeristische verbinding, maar liet ook ruimte vrij voor een meer museale benadering. Daarom is er een tweede vrij uitgebreid deel, nl. een historische benadering van de lijn. Hierin zal gepoogd worden om één baanvak terug te brengen in een sfeer uit de jaren twintig. Daar As zelf geklasseerd is, is het normaal dat dit stationsemplacement hierin betrokken wordt. Het meest voor de hand liggende baanvak is dit naar Eisden, doch de zware helling vormt hier een ernstig probleem. Thans wordt onderzocht wat hierbij mogelijk is. In grote trekken houdt deze terugbouw de volgende punten in :

- Volledige restauratie van het stationsgebouw met heropbouw van de oorspronkelijke luifel
- Reconstructie van het seinhuis met tentoonstelling over de seininrichtingen
- Reconstructie van de goederenloods en de loskoer (tentoonstelling- rijtuigen / wagens)
- Aanbrengen van tal van onderdelen (stationsborden, wachthuisjes, seinen, laadmal, weegschaalgebouw, ...)
- Bouw van een passarel over de sporen
- Aanbrengen van typische stationsattributen (stationskarren, reisgoed, laadgoed, ...) en oude voertuigen (karren, tractoren, ...)

Op gebied van het materieel zijn er de volgende opties :

- Restauratie van twee lichtere stoomlocomotieven en de reconstructie van een aantal lokaal-treinrijtuigen.
- Aankoop van enkele (oude) goederenwagens en uitvoeren van een animatie op de loskoer
- Op latere termijn is de reconstructie van een aantal locomotieven of rijtuigen mogelijk op bestaande chassis.
- Bouw van een aangepaste behandelingsplaats voor stoomlocomotieven (draaischijf, kolenlading, ...) en eventueel kleine afstellloods.

De eigenlijke lijn :

- Aanbrengen van een aantal onderdelen op een gedeelte van het bereden baanvak (telefoonpalen, seinen, spoorse onderdelen, ...)

- De demonstratieritten :

Naast de eigenlijke exploitatie op de lijn, blijven de bekende demonstratieritten behouden en zelfs aangepast. Met de vier verschillende tractiewijzen (normaalspoorstoom en diesel, mijnspoor en groevespoor)

wordt echter getracht om op een rustige manier een verbinding te verwezenlijken tussen de verschillende onderdelen van de tentoonstellingen.

Mogelijk worden deze ritten nog aangevuld door een tuinspoor (live steam). Verder wordt op bepaalde dagen overwogen om de voorbereiding van een stoomloc (kolen nemen, smeren, waternemen, ...) bij de "show" te betrekken. Anderzijds kan op het losspoor het laden en lossen en het samenstellen van een trein nagebootst worden. Een gedeelte van de demonstratieritten (in dieseltractie) kan het eigenlijke museum ook buiten de exploitatieperiode attractief maken.

- Het eigenlijke spoorwegmuseum :

Het (lokale) spoorwegmuseum vormt de ruggegraat van het museumcomplex en omvat een tiental verschillende onderwerpen, nl :

- Voorgeschiedenis van de spoorwegen
- De geschiedenis van de spoorwegen in België
- De tractiemiddelen bij de Belgische spoorwegen
- De geschiedenis van het seinwezen
- De aanleg en het onderhoud van de sporen
- Spoorwegen in Limburg (NMBS, buurtspoorwegen)
- De industriële spoorwegen
- Smalspoorlijnen
- De mens en de spoorweg
- De spoorweg in de handel.

Nochtans moet hier nog het grootste werk verplaatst worden en moet het volledige museumconcept uitgedokterd worden om tot een eigentijds, aangepast interactief geheel te komen. Als optie wordt hier de uitbouw van de hoek naar de vierbaansweg als eerste prioriteit naar voren geschoven. Een gedeelte vindt echter plaats in de gereconstrueerde gebouwen, een deel ook in rijtuigen.

Locomotief	Reserveloc	Parcours	Rijtuigen	Capaciteit	Ritten
Type 26		Eisden – Beringen – mijn	Type K1	300 personen	5x /jaar
Stoom/diesel		As – Limburg / Liège			Rondritten
Type 26		Eisden – Waterschei	Type L	250 personen	A
Type 222	Type 213	Eisden – Waterschei	Type K1	300 personen	AB
Loc 5		Eisden – Waterschei	Type lokaal	150 personen	BC
Type 604	Type 605	Waterschei – Bokrijk	--	100 personen	ABC
Type 605		Eisden – Bokrijk	--	100 personen	AC
Type 554		Eisden – Eisden-mijn	--	70 personen	ABC
Demonstratieritten					
Stoom	Loc 4 of 2		Type lokaal		ABC
Diesel	Diverse				ABCD
Mijnspoor	Diverse		Mijnwagen		ABCD
Groevespoor	Diverse		Personenw		ABCD

- A : hoofdseizoen (ca 20 zon- en feestdagen)
 B : hoofdseizoen (ca 50 weekdays)
 C : Dalseizoen (van april – juni / september – oktober)
 D : Opening museum (van april – november)

- De nevenactiviteiten :

Daar waar de eigenlijke museumexploitatie volledig rendabel kan opgebouwd worden, zijn er nog tal van nevenactiviteiten die de rendabiliteit nog verder verbeteren en die in het project ingebouwd moeten worden. Deze mogelijkheden bestaan als volgt :

• **De museumexploitatie als trekker voor nieuwe toeristische initiatieven :**

In de streek staan verschillende nieuwe attracties op stapel. Denken we hier maar aan het bungalowpark te Maasmechelen, het sportpark Vlaanderen (dat voor tal van scholen zowel sport- als bosklassen gaat organiseren, maar ook een pretpark rond de bekende hond Samson). Ook kleinere projecten zijn in opbouw (rond de mijncités, als bezoekerscentrum, rond de natuureducatie). Voor al deze projecten kan de trein een bijkomende attractie vormen en ingebouwd worden in een deel van hun eigen activiteiten.

Verder moet ingespeeld worden op de nieuwe tendensen zoals natuurtoerisme of in het fietspadennetwerk of in een toekomstig wandelnetwerk. Door de verhuur van fietsen en door de aanleg van nieuwe halteplaatsen kunnen ook hier nieuwe inkomsten geschapen worden.

• **De catering / kantine**

Eén van de belangrijkste nevenactiviteiten is de kantine en deze moet dan ook uitgewerkt worden zoals een oud stationsbuffet en ligt centraal binnen het museumcomplex. Van hieruit vertrekken de meeste demonstratieritten. Naast deze vaste kantine heeft men nog :

- een polyvalente zaal voor tentoonstellingen en als feestzaal voor groepen, recepties, ...
- een restauratierijtuig dat gebruikt wordt voor gastronomische ritten, maar ook voor groepen
- een salonrijtuig met bar voor verschillende soorten bedrijfsfeesten, recepties, voorstellingen, ...

• **De spoorwinkel**

Deze bestaat maar moet grondig uitgebreid worden tot een voltijdse winkel met natuurlijk boeken en video's maar ook souvenirs, tijdschriften, toeristische informatie en modelbouwartikelen en speelgoed.

• **Het toeristisch info-kantoor**

Dit bestaat uit een klein toeristisch kantoor (lieft in een rijtuig), samen met een bezoekerscentrum waar de toerist de nodige informatie krijgt aangaande de mogelijkheden in de streek. Dit kantoor wordt uitgebreid met een dienst voor fietsenverhuur. Deze laatste dienst moet echter ook opgestart worden in Bokrijk, Gent-centrum, bezoekerscentrum Winterslag en Eisden. Verdere VVV's kunnen in dit netwerk opgenomen worden om zo het fietspadennetwerk beter te kunnen gebruiken.

Verder moet elke trein de mogelijkheid bezitten om fietsen de vervoeren naar de verschillende stopplaatsen op de lijn.

• **De school op wielen**

Deze mogelijkheid werd al behandeld : in twee rijtuigen (met leslokaal) worden diverse schoolklassen opgevangen en kunnen vanuit de trein een ganse dag les in en over de streek krijgen. Het tweede rijtuig dient als didactisch lokaal, samen met een documentiehoek en een doe-ruimte.

In een later stadium kan dit deel nog uitgebreid worden tot workshops van een week, dit eventueel in samenwerking met sportpark Vlaanderen. Hiervoor dient dan wel een verblijfsrijtuig met eet- en slaapruijme aanwezig te zijn.

- **De werkplaats**

Laatste punt is de werkplaats, die zowel zorgt voor het dagelijkse onderhoud aan het materieel, de restauraties, maar ook voor werken aan derden. Hiervoor bestaat verschillende scenario's, gaande van het gebruik van een hall in het mijnmuseum te Beringen (met beperkte ritten vanuit dit museum), tot werkplaatsen te Waterschei, Eisden (mijn) of liefst te As. Ook het gebruik van bestaande buiten gebruik zijnde werkplaatsen voor het kleinere onderhoud op het industrieterrein van As komen in aanmerking.

- De timing van de werken :

Alhoewel de studie voorlopig afgesloten werd, is de timing voor de exploitatie nog ongewis en hangt deze af van veel externe factoren. Grosso modo hebben we voor de volgende maanden de volgende activiteiten:

- | | |
|-------------------|--|
| - half juni 1997 | voorstelling van definitieve verslag van de haalbaarheidsstudie
voorstelling van ontwikkelingsplan |
| - september 1997 | uitwerken van definitieve plan samen met een project-ontwikkelaar
besprekingen met sponsors, officiële instanties en banken |
| - december 1997 | opstellen van dossiers voor Europese steun
besprekingen met NMBS |
| - mei 1998 | begin van de werken op het baanvak As – Eisden en te As zelf |
| - september 1998 | opnemen van voorlopige dienst naar Eisden
opening van eerste deel van museum te As |
| - mei 1999 | opnemen van definitieve dienst naar Eisden
afsluiten van de spoorwerken naar Waterschei |
| - mei 2000 | opnemen van de dienst Eisden – As – Winterslag |
| - mei 2002 / 2003 | opnemen van de volledige verbinding Bokrijk – Eisden (Pauwengraaf) |

De werkzaamheden

Door de boven aangehaalde besluiten van de haalbaarheidsstudie werd dadelijk het werkschema aangepast. Daar voor het museum en de loods een volledig nieuw plan dient opgesteld te worden. Daarom werden de bouwwerken zeker tot in de herfst opgeschort en ook de uitbreidingswerken aan het sporenplan werden voorlopig beperkt.

Anderzijds wordt nu alle tijd besteed aan het materieel en vanaf half april werden dan ook belangrijke verwezenlijkingen opgetekend bij vooral het smalspoormaterieel.

Het materieel

- Diesellocomotief ABR nr 36

Nog voor het ritseizoen wordt de schildering afgewerkt en kan de uitwendige restauratie afgesloten worden. Deze locomotief wordt nog steeds bij de demonstratieritten en voor rangeringen gebruikt. Tijdens de volgende maanden wordt ook de motor verder afgesteld en de motorruimte afgewerkt.

- De stoomkraan "Biesme"

Half mei werd gestart met de effectieve restauratiewerken aan het mechanische gedeelte van deze unieke stoomkraan. Zo werd vooral de kraanarm en het chassis al afgeschuurd en in de menie gezet, ook aan de bedieningstoestellen in het interieur werden al onder handen genomen. Binnenkort worden ook de trekstangen voor de kraanarm terug gelast en aangebracht.

Het mechanisme en de ketel zelf worden voorlopig gerestaureerd, daar hier in eerste instantie gekeken wordt of een bedrijfsklare restauratie mogelijk is en hiervoor zijn dan ook belangrijke financiële middelen nodig.

- Het rijtuig type K1 (1^{ste} klasse)

Vanaf half april werd de uitwendige restauratie opnieuw opgenomen en enkele weken later was de eerste zijkant volledig ontroest en in menie geplaatst. Deze zijde wordt dan tijdens de volgende weken verder afgewerkt en krijgt zijn definitieve schildering in donkerblauw-beige. Nadien komt het dak en de andere zijkant aan de beurt. De uitwendige en inwendige restauratie van dit rijtuig wordt tegen het volgende ritseizoen afgesloten. De afwerking van het loopwerk en de eventuele immatriculatie gebeurt door gespecialiseerde firma's in het kader van de studie.

- Het rijtuig X :

Ook hier wordt – tussen de andere werkzaamheden door – terug aan gewerkt. De buitenzijde wordt verder afgewerkt en deze werken zouden tegen september afgesloten moeten zijn. Het interieur is echter praktisch volledig afgewerkt en zal tijdens de volgende maanden verder afgewerkt worden als vergaderruimte en bureel. Hier wordt de vooruitgang van het dossier voor het "Kolenspoor" voorgesteld en zullen de besprekingen met de sponsors plaats vinden. Tijdens het seizoen zal één gedeelte nog steeds dienst doen als verkoopsruimte en in een tussenfase eventueel ook als buffet.

- De gesloten goederenwagen :

De inrichting werd geleidelijk aan verder uitgebouwd en intussen werden ook delen van het dak vernieuwd om het doorsijpelen van water tegen te gaan. Deze wagen heeft intussen al goed zijn dienst gedaan daar in de werkplaats alle onderdelen voor zowel het mijnspoor als het groevespoor bewerkt en geschilderd werden.

- De goederenpakwagen :

Ook deze wagen werden tijdens de vorige maanden ingericht als werkplaats voor kleinere herstellingen (vooral elektrische en pneumatica). De nodige werkbanken en rekken werden geplaatst en de eetruimte werd zuiver gemaakt. Deze wagen zal in de toekomst trouwens dienst doen als mobiele eet- en werkplaats voor de spoorwerken.

■ Het mijnspoor :

De eerste maanden van het jaar werden gebruikt voor het verlengen van het mijnspoor kant straat en deze werken werden begin april afgesloten. Tijdens de volgende weken wordt nog gewerkt aan de afwerking van dit traject (ballast plaatsen, aansluiten, aandrukken van het spoor). Vanaf juli kan het mijnspoor dan ook tot aan de straat – over een afstand van ca. 400 m gebruikt worden.

Locomotief 502 Moës type DLM 3

Na de werken aan het spoor werd met man en macht gewerkt aan de heropbouw van deze krachtige mijnlocomotief. Zo kreeg vooral de versnellingsbak en het remwerk een grondige beurt en werd de volledige locomotief ontroest. Verder werd ook de machine grotendeels oorspronkelijk gemaakt : de batterij op de voorste bufferbalk werd verwijderd en onder de motorkap geplaatst en het dak kreeg zijn oorspronkelijke symmetrische vorm terug.

De locomotief kwam technisch begin mei klaar en reed zijn eerste meters op 14 mei. Zodoende was de machine voor zijn eerste ritten met Pinksteren ritvaardig. Nochtans moest het dak nog geplaatst worden en de schildering afgewerkt. Dit gebeurde dan ook tijdens de laatste weken van mei. De machine behield zijn oorspronkelijke kleurstelling : groene kast en rood onderstel.

Tijdens de volgende maanden worden eerste de beide personeelswagens hersteld en gerestaureerd, nadien komen ook de verschillende mijnwagens aan de beurt. Optie is dat één mijnwagen per maand volledig hersteld wordt. Voor de niet ritvaardige restauratie van de locomotieven wordt twee maanden uitgetrokken.

■ Het groevespoor :

Ook hier werd het spoor verlengd en werd de kruising met het normaalspoor (naar de loskoer) doorgevoerd. Dit hield in dat inkepingen in het normaalspoor moesten uitgeslepen worden waarin het groevespoor past. Tijdens de volgende weken wordt deze overgang afgewerkt en wordt het groevespoor met ca. 100 meter verlengd. Ook het afstelspoor langs de loskoer wordt op dat ogenblik aangebracht. Hierdoor kan dan afwisselend met twee locomotieven gereden worden.

- Locomotief Moës type BL 3

Anderzijds werd ook de locomotief type BL – die de vorige jaren de dienst verzekerde – uiterlijk afgeschuurd en in de menie gezet. Deze locomotief – die technisch volledig in orde is – zal voor het effectieve ritseizoen ook uiterlijk gerestaureerd zijn. De locomotief krijgt een nieuwe schildering met de kast lila, het chassis paars. De machine krijgt de naam “Tuf – Tuf”

- Locomotief Moës type BL 1

Ook de machine die vorig jaar volledig gerestaureerd werd, kon tijdens de winter na een motorrevisie ook voor het eerst op eigen kracht rijden. De rodageritten leverden wel enige problemen om daar de compressie zo groot is dat hij niet met de hand kon aangedraaid worden en de machines steeds aangetrokken moest worden. Doch dit euvel zal na een regelmatig gebruik wel wegvallen en kan het starten ook probleemloos verlopen.

Tijdens de volgende maanden worden de kipwagen en de baksteenwagen, samen met een derde groevelocomotief type BL onder handen genomen.

De gebouwen

Behalve het gereed maken voor het ritseizoen werden geen echte werken aan de gebouwen uitgevoerd. De grondige restauratie wordt in hert kader van de haalbaarheidsstudie doorgevoerd.

N.M.B.S.- Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Geen

2. Stelplaatswijzigingen :

Geen			
------	--	--	--

3. Effectief in dienst :

442	Oostende		20/02/1997
446	Oostende		20/02/1997
447	Oostende		20/02/1997
448	Oostende		20/02/1997
449	Oostende		20/02/1997

4. Schrappingen :

1804	Kinkempois	Sleet draaistellen	01/01/1997
7006	Antwerpen-Dam	Zware motorschade	01/02/1997

Aktuele berichten :

Reeks 00

Met de ombouw van één deel van de 171 gaat men niet alleen na of de modernisering van de stellen reeks 06 mogelijk is, doch anderzijds wil men alsnog de klassieke stellen reeks 00 op dezelfde wijze ombouwen. De analyse heeft echter tot de conclusie geleid dat een deel van deze stellen zware roestschade aan de onderzijde van de kast heeft. Daar men vanaf ca 2002 nog slechts een 300 klassieke stellen nodig heeft voor de dienst, onderzoekt men nu de mogelijkheid om een 100 stellen reeks 00 toch nog te moderniseren en nog een 15 jaar in dienst te houden. De stellen met de grootste schade zouden wel nog een tussentijdse revisie ondergaan maar zouden geleidelijk aan ook definitief afgesteld worden.

Reeks 04.4

Na tal van moeilijkheden bij het oppunt stellen, zijn de eerste 5 stellen reeks 04.4 (nl. de stellen 442, 446, 447, 448, 449) definitief vrijgegeven om de commerciële dienst te verzekeren. Dit gebeurde op 20 februari 1997 voor de binnenlandse diensten. De andere stellen van de voorreeks ondergaan thans bij Eurorail (BN) de nodige aanpassingen om gelijkgeschakeld te worden aan de serielevering. Men had immers de 442 gebruikt om alle verbeteringen aan te brengen en dit stel werd dan ook het voorbeeldstel voor de serielevering.

Gedurende enkele weken reden de stellen dan voor verdere personeelsopleiding tussen Mons en Tournai / Moeskroen en begin maart werden ze dan ook vrijgegeven voor het Franse systeem. Vanaf 24 maart werden twee gekoppelde stellen gebruikt voor de dienst tussen Mons en Aulnoye / Maubeuge. Gedurende een tweetal weken bleef deze veiligheidssamenstelling in dienst). Vanaf half april werd deze dienst zonder veel problemen gereden met één enkel stel, het tweede stel kwam op dat ogenblik in dienst op de verbinding Mons – Tournai – Lille. Nochtans zou het verbod om de stellen buiten de bovengenoemde verbinding te gebruiken deze laatste inzet vertragen.

Vanaf begin mei werden enkele stellen achtereenvolgens te Antwerpen en Gent gestationeerd voor personeelsopleiding. Vanaf de nieuwe winterregeling zouden een zestal stellen dan ook op deze verbinding tot inzet komen. Dit aantal wordt tijdens de volgende maanden geleidelijk aan opgedreven en verzekeren ze ook de diensten Lille – Brugge – Oostende.

Nochtans zijn er donkere wolken opgedoken voor hun inzet : vanaf 1 januari 1999 eist de S.N.C.F. dat alle tractiematerieel dat Lille bedient, uitgerust is met de nieuwe Franse beveiligingssysteem type KVG. De ombouw zou per stel ca. 10 miljoen kosten en de N.M.B.S. aarzelt voorlopig tot de ombouw van de nieuwe stellen.

Reeks 09 :

Nadat men enkele jaren geleden de typische “Sabena”-stellen uit de dienst naar de luchthaven teruggetrokken had, is men van deze beslissing moeten terugkomen en werden de eerste vijf stellen reeks 09 voorzien van publicitaire teksten voor de fax-free shops op de luchthaven. De stellen 901 – 905 worden dan ook enkel nog op deze verbinding gebruikt. Verder wordt overwogen om een 20-tal stellen te reserveren voor de diensten in de Brusselse stadsgebied en hiervoor ook reclame en bijkomende aanduidingen aan te brengen. Deze stellen zouden voor de zomerregeling dan ook terug te Schaarbeek gestationeerd worden.

Ook de overige stellen zouden geleidelijk aan op de nieuwe diensten voorzien voor de regeling van '98 gaan rijden en zo zouden enkele stellen voor personeelsopleiding naar Charleroi (Monceau) getransfereerd worden en vanaf de zomerregeling enkele diensten rondom Charleroi overnemen. Hiervoor zou de stopdienst tussen Liège en Waremme opgegeven worden.

Reeks 12 :

Door de overname van de diensten naar Aulnoye en nadien tussen Mons en Lille werd er één machine reeks 12 vrijgesteld, doch door het krappe bestand werden geen nieuwe diensten overgenomen. De machines ondergaan trouwens binnenkort een tussentijdse herziening en worden hierbij omgebouwd met het nieuwe Franse signalisatiesysteem. Vanaf juli zou dan 1 machine per maand uit de dienst Antwerpen – Lille weggetrokken worden en wordt er een nieuwe uitgebreide reeks (ca. 7 inzetdagen) opgesteld met meestal goederendiensten tussen Merelbeke en Lille-Délivrance en zelfs Fréthun.

Twee machines worden echter reserve gehouden en komen nadien tot inzet voor de nieuwe nachttreinen tussen London en Amsterdam / Köln. Doch daar de rijtuigen nog niet goedgekeurd werden, is het begin van deze dienst nog niet bekend. Voor deze dienst moeten de machines ook omgebouwd worden, daar ze een grotere stroom voor de verwarming en airconditioning moeten leveren. De machines reeks 12 zouden de dienst verzekeren tussen Fréthun en Roosendaal op de treinen naar Amsterdam. Voor de diensten naar Duitsland onderzoekt men de mogelijkheid tot de inzet van machines reeks 18. Het begin van de effectieve dienst zou echter pas tegen de winterregeling van 1998 plaatsvinden.

Reeks 13 :

Na tal van testen in de windtunnel is men nu eindelijk gekomen tot een aanvaardbare kopvorm voor de reeks 13 : daar noch de vorm van de reeks 21/27, nog de rondere vormen van de Franse BB 36 000 voldeden, is men gekomen tot een hoekigere kopvorm, die ook bij de nieuwe Duitse locomotieven type 12 X, reeks 127 gebouwd door AEG gekomen. Daar de seriebouw nu definitief van start kan gaan, wordt de eerste locomotief – geleverd aan de CFL – volgens plan in december 1997 afgeleverd. De volgende 5 locomotieven worden om de maand geleverd, nadien komen er 2 machines per maand op de sporen. De stelplaatsen voor deze nieuwe machines worden waarschijnlijk Liège, Oostende en nadien ook mogelijk Stockem.

Reeks 18 :

Op 1 januari 1997 werd de 1804 definitief uit het bestand geschrapt. Deze locomotief stond enkele maanden afgesteld wegens het bereiken van de sleepgrens van één draaistel. Dit was ook het geval voor de 1802. Nochtans werd deze machine in dienst gehouden door het nog goede draaistel van de 1804.

Ondertussen werd ook de 1803 op 31 maart afgesteld en zal binnenkort definitief afgevoerd worden. Op 12 april was het de beurt aan de 1802. Nog slechts drie machines worden behouden tot na 1998. Ze staan meestal reserve en dienen vooral voor bijzondere treinen, testritten en eventueel de eerste dienst van de boven genoemde nachttreinen.

Reeks 19 :

Na de vele defecten, werd beslist om de 1901 eind november 1996 naar Salzannes te sturen, om de vele aanpassingen en verbeteringen definitief aan te brengen en nog enkele bijkomende wijzigingen door te voeren (o.m. ook de snelle hoogspanningsonderbreker), dit om de betrouwbaarheid te verbeteren. Deze werken duurden meer dan een maand, maar half januari was de 1901 herboren en ondergaat de machine een uitgebreid gamma van duurzaamheidstesten voor gewone binnenlandse treinen tussen Moeskroen en Schaarbeek. Hierbij blijft de gewone locomotief reeks 21 los meelopen in geval van defect. Nochtans zou – volgens de laatste berichten – het aantal defecten bij de 1901 verminderd zijn.

Nochtans werd deze locomotief vanaf 18 april afgesteld dat nog niet alle stroomkringen op de verschillende inzetlijnen aangepast werden voor het gebruik van asynchrone motoren.

Reeks 25.5 :

Na enkele testen, is de beslissing genomen en worden de locomotieven reeks 25.5 vanaf de zomer voor goederentreinen tussen Antwerpen-noord en Rotterdam Kijfhoek gebruikt. In eerste instantie worden slechts een 5-tal treinparen gereden en men gaat na of de enige stroomafnemer volstaat voor een vertrek in alle omstandigheden. Indien dit niet het geval is, zou alsnog een tweede pantograaf geplaatst worden. Nadien zouden nog verdere goederentreinen, ook naar Schaarbeek gesleept worden door deze machines.

Anderzijds moet men ook rekening houden met het km-overshot en hiervoor zouden alle buurtgoederentreinen tussen Rosendaal en Antwerpen-noord door Nederlandse diesels reeks 6400 gesleept worden en vervalt hierdoor de locomotiefwissel te Essen. Nochtans moeten de Nederlandse machines aangepast worden voor de bediening door de Belgische “krokdillen”. In het totaal zouden voorlopig een drietal treinparen per dag door NS-machines gereden worden. Mogelijk zouden nadien ook enkele diensten – die nu door de reeks 70 gereden worden – door NS-machines richting Herentals en Turnhout gevoerd worden.

De effectieve inzet van deze machines zou met de winterregeling van 1997 aanvangen, waarbij treinen gesleept worden tussen Rotterdam en Antwerpen-noord, Leuven en Muizen. Enige tijd later zouden ook de diensten doorgetrokken worden tot in Merelbeke.

Reeks 28 :

Nadat de 2802 voorlopig te Haine-St-Pierre afgesteld werd, wordt de 2801 voorlopig gebruikt vanuit Monceau, dit voor het testen van de nieuwe I 11-rijtuigen na hun levering. Dit gebeurt in de loods van Monceau waarbij de 2801 voor de nodige elektrische energie zorgt, terwijl de rijtuigen hun afnametests

ondergaan. De inzet te Châtelineau ging echter niet door, daar de vaste installatie op tijd aangepast werd om de verhoogde vraag naar energie op te vangen.

Reeks 44 :

De inzet van de reeks 44 gaat opnieuw sterk achteruit : te Merelbeke worden deze stellen enkel nog gebruikt op de lokale verbinding tussen Aalst en Burst. De overige diensten – naar Ronse en Eeklo - werden nu definitief overgenomen door machines reeks 62, vrijgekomen bij de elektrificatie van de verbinding naar De Panne. De eerste stellen zullen waarschijnlijk nog dit jaar definitief afgevoerd worden.

Reeks 51 - 52 - 53 - 62 :

Het overschot aan diesellocomotieven begint zich duidelijk te manifesteren : door het beeindigen van de spoorwerken op de verbinding Franse grens – Brussel , kwamen hier een aantal machines voorlopig vrij, anderzijds verminderde het aantal treinen drastisch (sluiting van Forges de Clabecq en Tertre en reeds vroeger de centrale van Ruien). Hierdoor werd beslist om een aantal machines die een (zwaarder) ongeval hadden en te Salzannes wachten op een herstelling, niet meer te herstellen en binnenkort af te stellen. Thans gaat men na welke machines hiervoor in aanmerking komen. De grootste kanshebbers zijn:

Reeks 51 :	5126	stelplaats Monceau
	5163	stelplaats Antwerpen-dam
Reeks 52 :	5213	stelplaats Stockem
Reeks 53 :	5317	stelplaats Stockem
Reeks 62 :	6279	stelplaats Hasselt

Reeks 52 / 53 :

Gedurende de vorige maanden veranderde het inzetpatroon van deze locomotieven drastisch : door het vervangen van de brug te Anseremme was het grootste gedeelte van de machines werkloos tussen april en mei, maar namen nadien hun gewone dienst weer op.

Anderzijds ging een andere inzet voor het grootste deel verloren : door de uitlening van een aantal machines reeks 55 aan TUC-rail , werden verschillende diensten op de maaslijn (onregelmatig) gereden. Voor kalktreinen reden ze naar Namêche, Andenne en Statte, maar sporadisch ook naar Charleroi. Na de teruggave van de 55-ers ging deze dienst ook grotendeels verloren.

Nieuwe dienst is deze tussen Stockem en het nieuwe bedrijf Valvert langs de lijn Marbehan Virton. In de voormiddag wordt deze nieuwe aansluiting met een volledige trein bediend. Hiervoor komen de machines reeks 52/53 tot inzet.

Reeks 55 :

Tijdens de grote revisie (met ombouw met TVM) kreeg de 5511 als eerste ook aan één zijde een automatische Scharfenbergkoppeling aangebouwd. Deze dient voor het afslepen van defecte hoge-snelheidstreinen. Ook de overige machines reeks 55 uitgerust met TVM zullen tijdens de volgende maanden op deze wijze omgebouwd worden. Op dit ogenblik zijn er zes locomotieven aangenomen voor diensten op de nieuwe lijn.

Anderzijds werden de gewone machines – die door Kinkempois uitgeleend waren aan TUC-rail – door deze dienst teruggegeven aan Kinkempois en staan thans opnieuw in dienst in een verruimde inzetreeks met opnieuw een aantal diensten op de maaslijn.

Tijdens de volgende maanden worden een 15-tal machines reeks 55 (hieronder alle machines met elektrische verwarming) uitgerust met een uitrusting voor een radio-verbinding op het Luxemburgse net.

Hierbij wordt waarschijnlijk de dienst die de 55-ers in Luxembourg gaan uitvoeren. Men onderzoekt trouwens de mogelijkheid om deze machines – samen met de CFL zusterlocomotieven reeks 1800 – te gebruiken voor de goederentreinen Stockem – Bettembourg – Thionville, in vervanging van de Franse diesels CC 72 000 en in afwachting van de nieuwe elektrische locomotieven reeks 13

Reeks 59 :

Door de beëindiging van de spoorwerken, zijn ook de 59-ers een deel van de diensten kwijtgeraakt, nochtans worden ze bij voorkeur gebruikt bij de elektrificatie- en signalisatiewerken en hiervoor worden gemiddeld nog 5 machines per dag gebruikt. De overige machines staan op non-actief te St-Druon. Nochtans wordt ook deze werkbasis gedurende de volgende maanden volledig ontmanteld en worden de machines naar Monceau overgebracht. Op dit ogenblik is het nog niet beslist of deze oudste machines ook gebruikt zullen worden voor de verbindingen naar Duitsland en Nederland. Nochtans bestaat het plan om ze – opnieuw – vanuit Antwerpen-Dam in te zetten.

Reeks 62 :

Bij deze machines bestaat een betrekkelijk overschot door de vermindering van het aantal lokale goederendiensten en door de elektrificatie van onder meer de verbinding naar De Panne. Hierdoor onderzoekt men nieuwe inzetgebieden voor deze machines, ter vervanging van een aantal bedieningstreinen die door rangeerlocomotieven gesleept worden. Anderzijds zouden op middellange termijn (tot 2000) ook de 84-ers van de dienst infrastructuur vervangen worden. Het plan om de 59-ers op de TUC-werven te vervangen komt waarschijnlijk in het gedrang door het feit dat de 62-ers een te gering vermogen hebben.

Door al deze feiten mogen we ervan uit gaan dat tijdens de volgende jaren een vijftal machines per jaar – gekozen uit de locomotieven waarvan de algemene kenmerken het zwakst zijn – uit het bestand afgevoerd zullen worden.

Reeks 70 :

Bij deze reeks is de eerste locomotief – de 7006 – uit het bestand geschrapt. Reden hiervoor zijn de vele scheuren die in het chassis van de oude ABC 8 DUS motor opgetreden zijn. Er werd nog nagegaan of een revisie (en uitrusting met nieuwe motor) lonend was, maar het feit dat de machines al 43 jaar oud waren en de diensten vrij beperkt zijn, besloot men tot een afstelling als pluklocomotief. De diensten kunnen eventueel gemakkelijk overgenomen worden door machines reeks 73 of zelfs door 62-ers.

Reeks 71 :

Door een groot gebrekaan zwaardere rangeerlocomotieven onderging de 7103 als tweede locomotief een grote herziening en wordt weer te Antwerpen gebruikt voor de zware sleepdiensten in de haven.

Reeks 74 / 82 :

Nu ook de overige bundels van Antwerpen-noord tegen eind 1998 omgebouwd zullen worden voor rangeringen per radio, is er een dringend tekort aan rangeerlocomotieven. Het was de bedoeling om hier de nieuwe machines reeks 77 in te zetten, maar deze zullen niet op tijd geleverd worden. Daarom werd beslist om de twee laatste machines reeks 74 (7409 en 7410) en nog 6 bijkomende machines reeks 73 / 82 als master-slave-units uit te rusten. De nummers van deze bijkomende locomotieven zijn nog niet aangeduid.

Reeks 76 :

Voor de diensten op de HSL zijn nog slechts een 15 machines nodig voor de treinen voor de signalisatie en de afwerking. De overige machines werden voorlopig afgesteld. Nochtans is er in de haven een ernstig tekort aan zware locomotieven voor de lijndiensten en daarom werden een aantal machines aan Antwerpen uitgeleend. Ze verzekeren in treinschakeling een aantal sleepdiensten. Hierbij zijn de machines altijd zo gekoppeld dat de stuurpost aan de voorzijde staat (motorkappen tegen elkaar), dit om de zichtbaarheid te verbeteren. Tijdens de volgende maanden zal dit bestand nog verder uitgebreid worden. Slechts in de late herfst zullen opnieuw een aantal machines nodig zijn voor de werken vanuit Leuven en Voroux-Goreux.

Reeks 77 :

Nadat de offertes bestudeerd zijn, blijven er voor de 90 te bestellen locomotieven reeks 77 nog twee firma's in de running, nl. Adtranz / Cockerill (CMI) enerzijds en Siemens / Eurorail BN anderzijds. De beide offertes verschillen slechts minder dan 1 % in prijs. Bij Adtranz zou de volledige bouw van de machines bij Cockerill in Seraing gebeuren, bij Siemens zouden 50 % van de machines in Duitsland gebouwd worden, de overige 50 % in Brugge.

De beslissing voor dit contract zou door deze feiten (en door de politieke druk) pas in het najaar geschieden, hierdoor wordt de levering pas verwacht tegen eind 1999. Door deze vertraging moeten verschillende reeks diesellocomotieven (reeksen 70, 71, 75 en ook 85 / 80) langer in dienst gehouden worden en dit resulteert dan weer dure grote herzieningen aan deze machines.

Reeks 80 :

Ook weer door het gedeeltelijk afsluiten van de werken tussen Lembeek / Halle en Brussel komt er een voorlopige adempauze in de drukke inzet van de rangeerdiesels reeks 80. Hiervan wordt thans gebruik gemaakt om sommige herzieningen vroeger te laten verlopen. Tijdens het najaar zal het aantal diensten weer drastisch stijgen, omdat op dat ogenblik de eigenlijke werken starten op de lijn Schaarbeek – Leuven en met de volledige ombouw van de afstelbundels te Brussel-noord en het vormingsstation van Schaarbeek. Hiervoor zouden begin 1998 dagelijks een twintigtal machines voor werktreinen nodig zijn. Deze werken zouden uitgevoerd worden door een 15 machines reeks 80 en een 5 machines reeks 76 (vanuit Leuven).

Dienstvoertuigen :

ES 300 :

Begin 1997 werd de laatste bovenleidingswagen ES 300 (ex tweeassige Brossel type 551) aangekocht door het Stoomcentrum Maldegem. Het betrof de ES 303 (ex 551.15) die al gedurende een vijftal jaar te Arlon afgesteld stond. De motorwagen werd in de loop van maart naar Maldegem overgebracht en dadelijk werd gestart met de restauratie.

ES 500 :

De levering van deze motorwagens liep een belangrijke vertraging op, omdat de N.M.B.S. na de levering van de ES 501 besliste om ook de volgende motorwagens in de lange versie (radstand 16 m) te laten bouwen. Nochtans werd de ES 502 een motorwagen met een radstand van 12,5 m en zal hierdoor de enige afwijkende motorwagen zijn en blijven. Voor deze verandering werd gekozen door het feit dat de werkplaats en de eetplaats nu ruimer gedimensioneerd zijn.

Anderzijds werden drie bijkomende bovenleidingswagens (ES 512 – ES 514) besteld, dit om de nog niet omgebouwde motorwagens ES 400 te vervangen en om de inzet van de drie ES 400-stellen met de oorspronkelijke SEM-motor als reserve te houden.