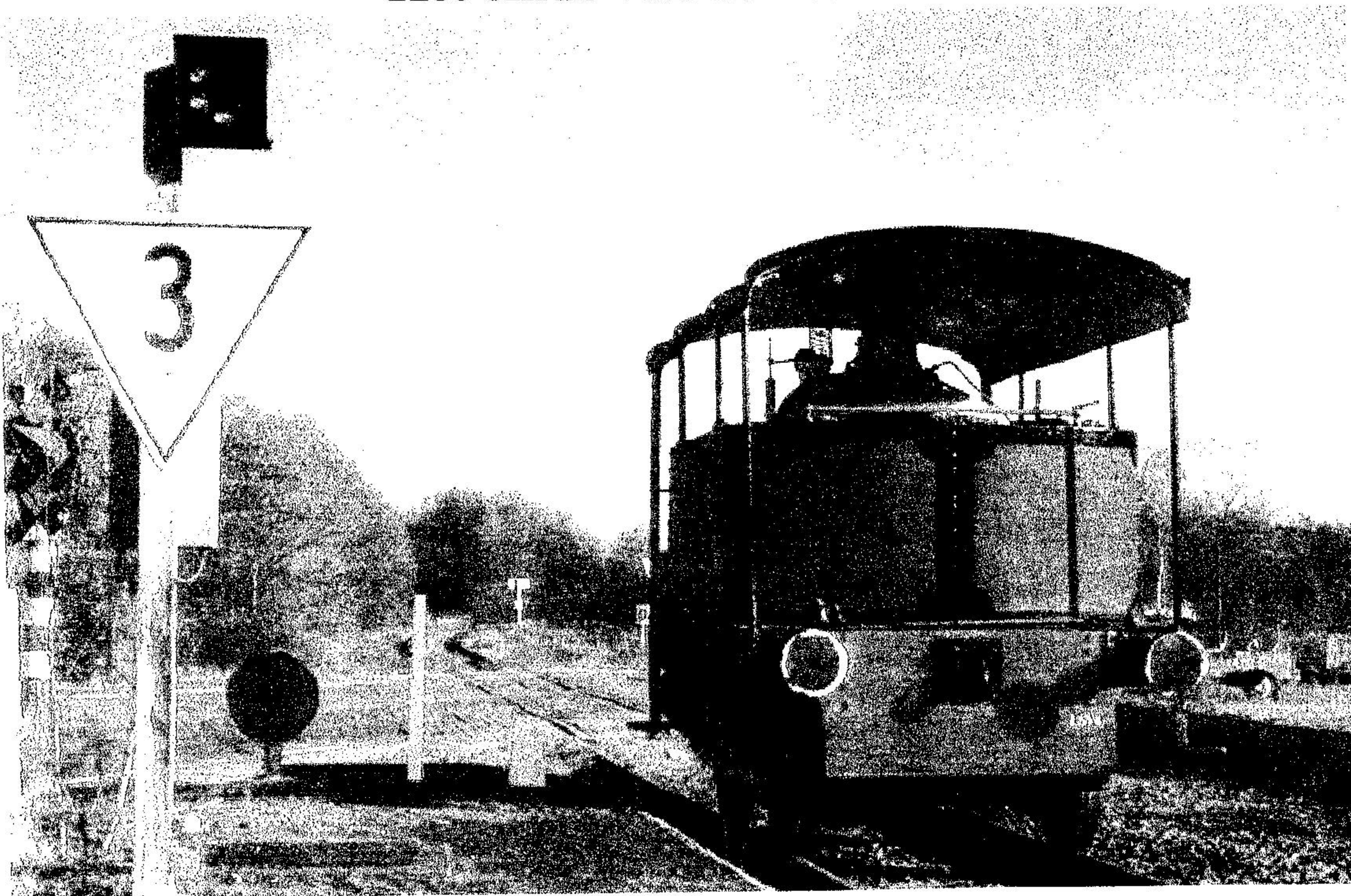


L.S.V. Tijdschrift

Het einde van de L.S.V. ?



Stoomlocomotieven type 14
Stoommotorwagen type 500
Ex Nord Belge typen 77 - 92
Elektrische locomotief reeks 27
Schrappingen : type 58
Industrie : Orenstein & Koppel
Lijn 139
Kolenspoor > L.S.V. ?
N.M.B.S. actueel

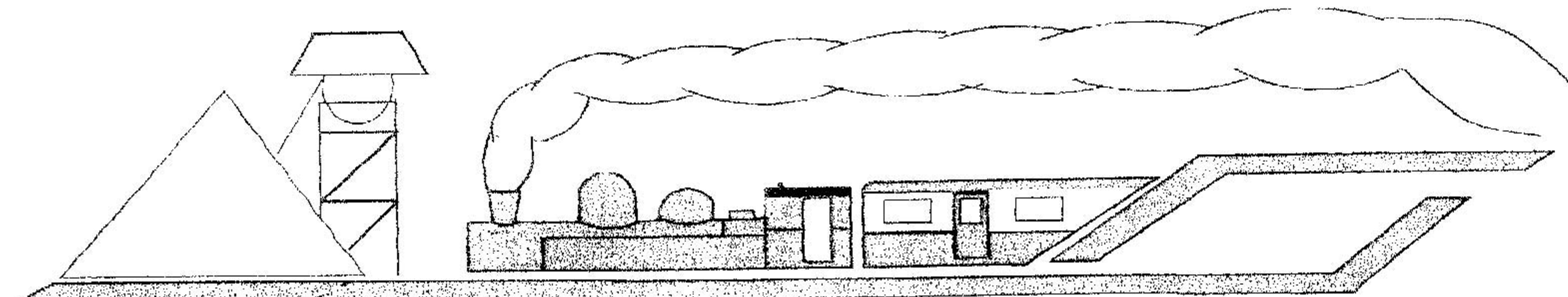
Lidgeld : 2000 - 700 BEF .
Donatie : 1 200 BEF

Tweemaandelijks tijdschrift

Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren
Afgiftekantoor : As 1

Nummer 96

Juli - Augustus 2000



Kolenspoor Genk - As - Eisden

L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	700 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreider jaarboek :	825 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Inhoud :

Stoomlocomotieven

Type 14

Stoommotorwagen type 500
Type 77 > type 92 ex Nord Belge 711 - 755

Elektrische locomotieven :

Reeks 27

Schrappingen :

Type 58

Industrie :

Locomotieven Orenstein & Koppel van Ford en Sati

Exploitatie :

Lijn 139 Leuven - Ottignies

L.S.V.

Actuele berichten
Problemen met de vzw Kolenspoor

N.M.B.S.- actueel

Stoomlocomotieven

Type 14 .

Geschiedenis :

In het midden van de negentiger jaren van vorige eeuw ontstond er een tekort aan de typische lokaaltreinlocomotieven. Op dat ogenblik werden de stoptreinen op de landelijke lijnen gereden door de zeer lichte en zwakke locomotieven typen 5 en 11. Doch hun leeftijd begon hier te knagen en door de industrialisatie zouden ze in verschillende regio's te zwak worden. De mobiliteit steeg in deze periode drastisch en de levering van de zwaardere GCI- rijkstrijtuigen zorgde ervoor dat men dringend nood had aan sterkere locomotieven. Toch in tegenstelling met de geplogenheden zou men in deze periode opteren voor een geheel nieuw type machines die betrekkelijk polyvalent waren. Ze moesten niet alleen de lichte lokaaltreinen kunnen slepen, maar ook voldoende snelheid hebben om deze – ietwat zwaardere – treinen ook op de hoofdlijnen te kunnen verzekeren. Verder punt was het feit dat ze snel op het eindpunt – ook in kleinere stations – konden omzetten en hierdoor kwam slechts een tenderlocomotief in aanmerking.

Uitgaande van de studies voor de ontwikkeling van de lichte locomotieven type 17 zou ook een nieuwe tenderlocomotief met dezelfde kenmerken ontstaan. Doch er waren tal van moeilijkheden : de hogere snelheid vereiste grotere drijfwielen en door de lengte was men beperkt tot slechts twee aangedreven assen. Zoals het de gewoonte was in deze periode verkoos men binnenliggende cilinders om zo de stabiliteit te verbeteren. De snelheid en het feit dat deze in beide rijrichtingen dezelfde moest zijn , had echter ook tot gevolg dat er zowel voor als achter loopwielen nodig waren. En zo ontstond een typische karakteristieke machine met asindeling 2'B1't, een asindeling die nooit in het land van hun ontstaan – nl. Engeland – gebouwd werd. Verder zouden de grote watertenders, de kolenbak die in een latere periode doorliep tot op het dak van het machinistenhuis en de sierlijke ketel zorgen voor een typisch uitzicht van deze nieuwe machines. Om de locomotieven te kunnen vergelijken werd beslist om twee versie te bouwen, die voor het grootste deel verschilden door hun haard. Zo kwamen er 49 locomotieven uitgerust met ketel met een diepe vuurhaard, waarin ook hout en minderwaardige steenkool (o.m. ook briketten) kon gestookt worden. Deze machines werden vanaf 1900 door verschillende bouwers geleverd. De 73 locomotieven met halfdiepe vuurhaard werden pas vanaf 1902 tot in 1908 afgeleverd, deze vertraging was vooral te wijten aan het feit dat praktisch alle bedrijven overbelast waren door de vele bestellingen van spoorwegmaterieel. Beide locomotieftypes kregen op dat ogenblik de type-aanduiding 15 toegewezen en werden – zelfs tot op latere periode – gemengd en zonder onderscheid gebruikt in veel stelplaatsen van het net. Pas in 1925 werden beide typen gescheiden en kregen de locomotieven met diepe vuurhaard het type 14, de overige machines bleven het type 15 vormen. De eerste machine – gebouwd door La Meuse – werd trouwens voor de indienststelling aan het publiek voorgesteld op de tentoonstelling van Paris.

Na een eerste stationering bij de levering, zouden de machines van de levering van de sterkere locomotieven type 15S (later type 16) met oververhitting vooral uitwijken naar kleinere stelplaatsen, met de depots in het vlakkere landsgedeelte als hoofdinzet. Dit kon echter niet volledig doorgetrokken worden, daar vooral de Oost- en West-Vlaamse depots zouden genoeg moeten nemen met de zwakke en oudere machines type 4, 5 en 11.

Voor het jaar 1907 kon een volledig overzicht van deze stelplaatsverdeling teruggevonden worden en op dat ogenblik verzekerden de beide type machines de volgende diensten :

Stelplaatsen	Voornaamste inzetlijnen
Baulers :	Manage – Baulers – Ottignies, voorstadsverkeer Charleroi
Braine-le-Comte	Haine-St-Pierre – Braine-le-Comte - Lessines - Ronse
Luttre	Voorstadsverkeer Charleroi
Piéton	Manage – Piéton - Charleroi

Haine-St-Pierre Manage Tamines	lokaallijnen rondom Haine-St-Pierre verkeer Braine-le-Comte - Binche voorstadsverkeer naar Charleroi
Aalst Dendermonde	lokaallijnen rondom Aalst lokaallijnen rondom Dendermonde – St-Niklaas
Antwerpen-zuid	voorstadsverkeer ten zuiden van Antwerpen - Mechelen
Liège Liers Visé Jemelle	Voorstadsverkeer naar Battice, Verviers, Rivage Voorstadsverkeer rondom Liège Visé – Liège / Montzen / Tongeren
Schaarbeek Brussel-zuid Aarschot	Voorstadsverkeer Brussel Voorstadsverkeer Brussel Verkeer naar Leuven, Herentals, Hasselt
Virton-St-Mard	Verkeer Athus, Marbehan, Ecouvry-Montmédy

Tijdens de volgende jaren zou de inzet nog enigszins wijzigen en zouden de machines ook in de omgeving van Gent opduiken en hier een gedeelte van het voorstadsverkeer voor hun rekening nemen.

De eerste wereldoorlog zorgde voor een ware slachting bij deze machines en niet minder dan 18 locomotieven gingen tijdens deze periode verloren. Meestal ging het hier om machines die tijdens de oorlog naar Duitsland afgevoerd werden. Hier zouden deze typische machines niet voldoen in het ruwe verkeer en werden ze al snel afgesteld en gesloopt. Een deel van de locomotieven (minstens 15 machines) werd anderzijds naar Frankrijk afgevoerd en hier gingen ook enkele locomotieven verloren. De overige locomotieven bleven in België en verzekerden tijdens deze zware tijden tal van transporten.

Na de eerste wereldoorlog.

	FTK	GT	FMS	FGH	LLT	LJ	FTM	LPT	FLU	LHY	MSM	FTY	FDN	FRST
1922	3	3	7	5	2	3	10	7						
1923	3	3	7	10			6		3					
1924	1	3	8	4	5		4		3	4	5	4		
1925	1	2	6	4			6		3	2	6	3	4	
1926			6	4			3		6			2	3	
1927			7	2			3		6			1	3	1
1928			7	2			3		6			2	2	
1929			4	5			5		6			4	2	
1930				8			7					4	2	
1931				8			7					5	2	
1932				7			8					5	1	
1933												6	3	
1934												6	1	
1935												4		
1936												4		
1937												4		
1938												5		
1939												5		
1940												4		

Afkortingen

FTK	Kortemark	GT	Haine-St-Pierre	FMS	Mons
FGH	St-Ghislain	LLT	Blaton	LJ	Jemelle
FTM	Tamines	LPT	Pieton	FLU	Luttre
LHY	Statte	MSM	Virton-St-Mard	FTY	Tournai
FDN	Oudenaarde	FRST	Aarschot		

	ATH	FLS	FCV	FYM	FTL	FKR	FC	LWC	FY	FHS	FLV	FSD
1922												
1923												
1924												
1925												
1926												
1927												
1928	5							5				
1929	5	1						5				
1930	5							5				
1931	5							7				
1932	4					1	5					
1933						4	7					
1934			4	5	1		8					
1935			3	5			8					
1936			5	5			9					
1937			4	5			9			3	4	
1938			4	5			10			3		
1939			4	4			10			4		
1940			3	4			8		1	4		2

Afkortingen

FLS	Aalst	FCV	Berchem	FYM	Muizen
FTL	Tienen	FKR	Merelbeke	FC	Kortrijk
LWC	Walcourt	FY	Ieper	FHS	Hasselt
FLV	Leuven	FSD	Oostende		

Na de bevrijding kwam het economische leven weer langzaam op gang en zo werden de machines type 15 langzaam aan gereactiveerd. In eerste instantie werden ze gebruikt in de industriegebieden rondom Mons en Charleroi, maar in 1922 waren er al acht stelplaatsen die deze machines in gebruik hadden, waarbij nog steeds het Centre en de Borinage het hoofdaandeel van de inzet vormden. Maar geleidelijk aan groeide het aantal ritvaardige machines en werden er nieuwe depots aangeduid. Dit was in 1924 het geval voor Luttre, Statte, Tournai, maar ook Virton. Vanaf 1926 zou ook Vlaanderen terug kennis maken met de typen 15 en Oudenaarde was hier de eerste inzetplaats.

Deze toestand bleef behouden tot de beginjaren dertig maar door de teloorgang van de economie daalde het aantal diensten en de typen 14 en 15 verspreidden zich over het ganse land en veranderde de inzet duidelijk. Een nieuwe verandering kende men in 1936 toen ze vooral in het vlakkere landsgedeelte de oude locomotieven type 11 gingen vervangen. Maar laten we de verschillende stelplaatsen gedetailleerder bekijken

Stelplaats Haine-St-Pierre

Deze grotere stelplaats kwam eind 1921 in contact met de eerste locomotieven type 15 en dadelijk werden deze machines in een kleine reeks ingezet ten zuiden van de stelplaats. Zo waren er vooral de treinen die de arbeiders in de steenkoolmijnen en metaalnijverheid vanuit Erquelles, Fauroeux, Binche en zelfs zuidelijk Chimay aanbrachten. De diensten waren vooral geconcentreerd op de daluren, in de spitsuren werden de overvolle treinen meestal gesleept door de zwaardere locomotieven van deze stelplaats. Maar daar de treinen steeds zwaarder werden, voldeden de typen 15 al snel niet meer en werden ze verder verdrongen op de meer lokale lijnen rondom Haine-St-Pierre. In 1925 daalde de inzetreeks van 3 naar twee inzetdagen, maar al snel nadien werden de laatste diensten in de andere inzetreeksen opgenomen en werden de machines naar andere depots gedirigeerd.

Stelplaats Mons :

In de eerste periode na de bevrijding werden de meeste locomotieven type 15 te Mons geconcentreerd en hier zouden ze waarschijnlijk hun eerste inzet kennen. In 1921 was de inzetreeks al uitgegroeid tot 7 inzetdagen en de machines bedienden de ganse regio rondom Mons, met als voornaamste inzetlijnen deze

gelegen ten zuiden van Mons, met bestemmingen Dour, Roisin, Tertre, Quiévrain en Quévy. Verder was er ook de inzet naar Ath en Tournai voor de lokaaltreinen tijdens de daluren. Doch langzamerhand zou ook op de lokaallijnen het verkeer verder toenemen en – ondanks een verhoging van het aantal inzetdagen – zou het verkeer op een beperkter aantal lijnen uitgevoerd worden en kwamen de typen 15 vooral tot inzet op de verbindingen naar Quiévrain, Quévy en in mindere mate Ath. Deze toestand bleef nog tot de beginjaren dertig voortduren, maar op zeer korte termijn verloor Mons al zijn diensten ten voordele van de zwaardere machines type 16 en begin 1933 waren de typen 14 uit Mons verdwenen.

Stelplaats St-Ghislain :

Naast Mons zou ook St-Ghislain vanaf begin 1922 een aantal locomotieven type 15 in depot krijgen, maar deze stelplaats had duidelijk een kleiner inzetgebied en een reeks met slechts een vijftal inzetdagen. Hoofdverbindingen waren deze naar Ath via Tertre en naar Blaton, maar ook de kolenlijnen naar Dour / Warquignies stonden duidelijk op het programma. Vanaf begin 1923 werden trouwens in deze verbindingen een aantal diensten van Mons overgenomen en groeide de inzetreeks uit tot 10 plandagen. Maar deze situatie was van korte duur en begin 1924 werd de inzet ingekrompen tot 4 inzetdagen en enkel nog diensten naar Ath en Quiévrain – Blanc-Misseron. Deze inzet bleef ongewijzigd doorlopen tot in de loop van 1929, op dat ogenblik werden de diensten van Mons overgenomen en verdubbelde het aantal inzetdagen opnieuw tot 8 eenheden. De locomotieven reden op dat ogenblik terug praktisch alle lokaaltreinen naar Tournai, Valenciennes en Mons. Doch deze situatie zou gedurende de volgende jaren teruggeschroefd worden en de winterregeling van 1932/1933 was de laatste dat de typen 15 te St-Ghislain gebruikt werden.

Stelplaats Blaton :

In dezelfde streek zou ook de kleine stelplaats Blaton een deel van de diensten op de verbinding Tournai – Mons voor zijn rekening nemen en in 1922 werden twee locomotieven in deze reeks opgenomen. De inzet groeide tijdens de volgende jaren nog verder aan tot 5 inzetdagen met dezelfde diensten. Vanaf 1924 werden alle diensten van Blaton door de naburige stelplaats Tournai overgenomen.

Stelplaats Tamines :

Eén van de hoofdstelplaatsen in deze naoorlogse periode werd Tamines. Deze stelplaats kwam al zeer vlug in het bezit van een groot aantal locomotieven type 15 en in 1922 was er al een inzetreeks met niet minder dan 10 inzetdagen. In deze reeks waren er vooral lokaaltreinen ten zuiden van de stelplaats met treinen naar Dinant, Florennes en Ermeton. In de daluren waren er verder nog enkele stoptreinen naar Charleroi. Deze laatste diensten werden echter al snel overgedragen aan de zwaardere machines van Tamines, maar de treinen tussen Sambre et Meuse en zo bleven er vanaf 1923 nog slechts 6 inzetdagen over. Tijdens de volgende jaren verminderde de inzet steeds verder en enkel de treinen naar Dinant bleven op dat ogenblik over.

Vanaf 1930 werden dan weer een aantal lokale diensten in deze streek overgenomen en steeg het aantal ingezette machines opnieuw tot 7 à 8. Deze dienst bleef tot eind 1932 bestaan, op dat ogenblik werd de fakkel overgedragen aan o.m. de machines type 64.

Stelplaats Piéton

Vanaf 1922 werd er gepland om een vrij uitgebreide inzetreeks vanuit Piéton op te starten voor het lokale voorstadsverkeer in de regio Charleroi, Haine-St-Pierre en Manage. In het begin van 1922 kwamen de eerste machines te Piéton aan, doch nog tijdens dezelfde zomerregeling werd deze nieuwe reeks al afgebouwd en enkele van deze treinen werden aan Luttre overgedragen.

Stelplaats Blaton :

Aan de rand van deze industriestreek werd nog een verdere kleinere stelplaats – nl. Blaton tussen Mons en Tournai – eigenaar van de locomotieven type 15 en met een bescheiden reeks met twee inzetdagen werden vooral lokaaltreinen in de buurt van deze plaats gereden. Na een afbouw van de reeks in 1923 doken de machines in 1924 nogmaals te Blaton op en werden er vijf machines ingezet. Doch nog hetzelfde jaar gingen zowel de locomotieven als de diensten naar de naburige stelplaats Tournai over.

Stelplaats Kortemark :

Enige Vlaamse stelplaats in deze beginperiode was Kortemark waar er in 1922 drie machines type 15 gebruikt werden in de lokale diensten naar Veurne, Nieuwpoort (hier vooral de piekuurtreinen) en Lichtervelde. Deze beperkte inzet bleef tot eind 1923 bestaan, doch op dat ogenblik werd de inzet beperkt tot één enkele plandag met enkel de treinen naar Diksmuide – Nieuwpoort.

Stelplaats Jemelle :

Laatste stelplaats in deze eerste jaren was Jemelle waar er 6 machines gestationeerd waren en er een inzetreeks met drie plandagen aanwezig was. De machines van Jemelle werden gebruikt in de lokale dienst naar Dinant via Rochefort en in mindere mate naar Ciney. Deze dienst eindigde al na de winterregeling van 1922/23.

Stelplaats Luttre :

Na een beginperiode zouden de diensten van het type 15 vanaf 1924 stilaan gaan wijzigen : als eerste « nieuwe » stelplaats zou Luttre aangeduid worden. Nochtans bleef dit depot in de regio van Charleroi en met een beperkte inzetreeks met drie inzetdagen nam ze eigenlijk enkel de diensten van Piéton over en reden de typen 15 de voorstadsdiensten in het noordelijke district van Charleroi. Vanaf 1926 zou – door de vermindering van de inzet te Tamines – de dienst te Luttre uitbreiden tot 6 inzetdagen met nog steeds de voorstadsdiensten tussen Nivelles / Manage en Charleroi en de bediening van een aantal zijlijnen. Maar door het steeds uitbreiden van het verkeer bleken de – inmiddels – type 14 te zwak geworden en werden ze vervangen door de zwaardere locomotieven type 16 en verhuisden de machines vooral richting Walcourt.

Stelplaats Statte :

Door deze stelplaats, die vanaf 1924 in contact kwam met de typen 15, ontstond voor het eerst een heel nieuw inzetgebied. Statte kenden nochtans slechts een beperkte inzetreeks met enkel lokaaldiensten op de Maaslijn naar Liège en Namur. Sporadisch werden de locomotieven echter ook gebruikt op de verbinding naar Hannut tijdens de piekuren. Daar waar in de zomerregeling van 1925 nog vier machines nodig waren voor de dienst, zou de inzet een jaar later dalen tot slechts twee locomotieven en korte tijd later – tijdens de winterregeling van 1925 / 1926 verdwenen deze machines na een korte loopbaan terug uit de Maasvallei.

Stelplaats Virton-St-Mard

Helemaal buiten de eigenlijke regio vonden de typen 15 vanaf midden 1924 een standplaats in het zuidelijk Virton en dadelijk werd een uitgebreide reeks opgesteld met 5 inzetdagen. De dienst voorzag het slepen van lokaaltreinen in het zuidelijke deel van de Ardennen naar Athus, Arlon en het Franse Montmédy. Verder waren er ook enkel treinen op de lokale verbinding naar Marbehan. Maar ook hier zou de inzet slechts een paar jaar standhouden en eind 1925 waren alle machines uit Virton verdwenen.

Stelplaats Tournai :

In tegenstelling tot de beide vorige stelplaatsen zou Tournai vanaf 1924 een langer verblijf van de machines type 15 kennen, maar ook hier zou de inzet vrij beperkt blijven. In een eerste periode werden slechts 2 à 3 machines gebruikt op de lokale verbindingen naar Ath en Moeskroen, maar ze reden ook enkele malen door tot in Mons. Vanaf 1928 zou de inzet uitgebreid worden tot inzetreeksen met 6 ingezette machines, maar het inzetgebied bleef toch beperkt tot de lokale treinen op de beide voornoemde inzetlijnen. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog telde het bestand van Tournai nog steeds 8 locomotieven, maar was de inzet terug gedaald tot nog 4 inzetdagen.

Stelplaats Oudenaarde :

Vanaf 1925 zouden ook steeds meer noordelijker inzetplaatsen opduiken : de eerste in de rij was Oudenaarde waar een beperkte reeks met 3 machines opgesteld werd. Vanuit deze plaats zouden de typen 14 de lokale diensten gaan verzekeren, meestal op de hoofdlijn naar Kortrijk en Zottegem. Buiten de piekuren werd ook enkele malen naar Gent doorgereden. Doch hier verminderde de inzet betrekkelijk vlug en vanaf 1928 werden nog slechts twee machines gebruikt voor een aantal lokale diensten rondom Oudenaarde. Vanaf 1934 verdwenen de typen 14 volledig uit dit depot.

Stelplaats Aarschot :

Slechts heel korte tijd kreeg ook Aarschot twee machines type 14 op stal. Deze locomotieven zouden de toch wel drukke verbinding naar Scherpenheuvel moeten bedienen en gedurende drie inzetperiodes vanaf de winterregeling 1926 / 1927 werd er één locomotief voor deze dienst gebruikt. Doch al vlug bleek dat het vermogen toch te hoog lag en dat een locomotief type 93 ruimschoots voldeed op deze korte verbindinglijn en de typen 14 verlieten eind 1927 opnieuw Aarschot.

Stelplaats Ath :

Vanaf 1928 kwamen er opnieuw twee stelplaatsen voor het type 14. Ath lag in de lijn van de verwachtingen, daar deze plaats regelmatig bediend werd door de locomotieven van Tournai en St-Ghislain en een stationering te Ath leidde ertoe dat beide verbindingen beter bediend konden worden. Verder werd het type 14 ook nog gebruikt op de verbinding naar Edingen. Hiervoor werd trouwens een inzetreeks met 5 plandagen opgesteld. Deze inzet bleef tot eind 1932 gehandhaafd, maar op dat ogenblik gingen alle diensten over op de analoge, maar zwaardere machines type 16.

Stelplaats Walcourt :

Ook Walcourt – met de buitenpost Florennes – zouden vanaf 1928 de locomotieven type 14 gaan gebruiken en hiervoor werd een inzetreeks met 5 inzetdagen opgesteld. De meeste locomotieven werden vanuit Florennes gebruikt op de verschillende lokaallijnen rondom deze plaats. Gedurende meer dan vier jaar werd deze inzet behouden, doch door het zeer lokale karakter van deze verbinding zouden vanaf 1931 ook de lichtere, oude locomotieven type 11 volstaan voor deze verbindingen en door de nakende levering van de eerste motorwagens type 551 werd voor de zwaardere locomotieven type 14 een nieuwe inzet gezocht. Eind 1931, begin 1932 verlieten de laatste locomotieven type 14 Walcourt richting Kortrijk.

Stelplaats Aalst :

In de loop van 1929 werd er het plan opgesteld om ook te Aalst de typen 14 te stationeren en werd een bestand opgebouwd. Voor de zomerregeling werd een inzetreeks met één plandag opgesteld voor de lokale treinen tussen Aalst en Burst. Doch enkele maanden later werden de machines terug van deze verbinding weggetrokken en eindigde de korte loopbaan te Aalst.

Stelplaats Merelbeke :

Ook Merelbeke zou vanaf de winterregeling 1931 / 1932 voor korte tijd een klein aantal locomotieven in depot krijgen en zou eerst één locomotief, nadien een inzet van vier machines kennen. De inzet gedurende deze korte periode is echter niet gekend, waarschijnlijk sleepten ze de treinen vanuit Gent- Oost naar Lokeren en St-Niklaas. Eind 1933 werden alle locomotieven al afgestaan.

Stelplaats Kortrijk :

Kortrijk zou de eerste West- Vlaamse stelplaats zijn die voor langere tijd de typen 14 / 15 in een gemengde reeks inzette. Eind 1931 kwamen vooral machines vanuit Walcourt aan en werd een inzetreeks met 5 inzetdagen opgesteld. Tijdens de volgende jaren groeide deze nog verder uit tot zelfs 10 plandagen vanaf 1938. De inzet was zeer uitgebreid en zo werden de meeste lokaallijnen rondom Kortrijk door de typen 14 bediend. De bestemmingen waren hierbij Oudenaarde, Roeselare, Ieper en Moeskroen. Deze inzet bleef zoals reeds gezegd gedurende de ganse periode tot aan de tweede wereldoorlog bestaan en bij het begin van de vijandelijkheden waren er nog steeds een 16-tal machines in deze stelplaats aanwezig.

Stelplaats Tienen :

Ook de suikerstad zou in deze periode omstreeks 1934 even in contact komen met de locomotieven type 14 en er werd een inzetreeks met 1 inzetdag opgesteld. De locomotief verzekerde enkele ritten tussen St-Truiden en Tienen. Nog tijdens de zomerregeling van 1934 werd deze reeks terug afgebouwd ten gunste van de locomotieven type 41 en 44 die op dat ogenblik de meeste van deze diensten al verzekerden.

Stelplaats Muizen :

In 1934 werd een nieuwe organisatie ingevoerd waarbij twee stelplaatsen op de verbinding Brussel – Antwerpen de type 14 intens gingen inzetten. De eerste hierbij was Muizen, die vanaf de winterregeling 1933 – 1934 een eerste inzetreeks met een vijftal plandagen opgesteld zag. De diensten werden vooral gereden op de lokale verbinding tussen Mechelen en Antwerpen-zuid, maar verder waren er ook enkele treinen naar Antwerpen-centraal, maar ook naar Dendermonde. Deze inzet bleef ongewijzigd tot bij het begin van de tweede wereldoorlog bestaan.

Stelplaats Berchem :

Een gelijkaardig inzetpatroon kende deze machines te Berchem. Ook hier werden ze vooral in het voorstadsverkeer van Antwerpen gebruikt, naast de diensten naar Mechelen, waren er vooral treinen naar Lier en verder Herentals, maar ook naar Aarschot en Leuven. De inzetreeks schommelde hier tussen de drie en vijf inzetdagen en deze toestand bleef ook tot bij de bezetting van ons land in voege.

Stelplaats Hasselt :

Vanaf 1934 stonden er – door de afschaffing van de belangrijke diensten rondom Charleroi – een groot aantal locomotieven type 14 / 15 op reserve, anderzijds werden er nog steeds een groot aantal oude lokaalreinlocomotieven gebruikt in diverse stelplaatsen. In Hasselt was dit o.m. het geval voor de locomotieven type 80, die ook nog een deel van de lokaaldienst verzekerden. Om dit te verminderen werden in de loop 1936 een aantal locomotieven type 14 gereactiveerd en voor deze zeer beperkte lokaaldienst gebruikt. Te Hasselt werden er 8 machines gestationeerd en een inzetreeks met 3 à 4 machines opgesteld. Deze verzekerden vooral de lokale dienst naar Mol, maar ook enkele treinen naar As en verder Maaseik. Deze dienst zou ook hier behouden blijven tot in 1940.

Stelplaats Leuven :

Dezelfde toestand was er te Leuven, met een inzet van de typen 14 vanaf eind 1935, dit waarschijnlijk op de verbinding naar Aarschot – Herentals, Wavre en mogelijk ook Tienen. Doch in deze stelplaats was het verkeer vrij zwaar en voldeden de zwakke machines nauwelijks tijdens de piekuren. Daarom werd deze reeks al na enkele maanden dienst vlug terug afgebouwd.

Stelplaats Oostende :

Vlak voor het uitbreken van de oorlog kwamen de machines nog in twee West-Vlaamse stelplaatsen tot inzet. Oostende was één van deze depot die vanaf eind 1939 twee machines type 14 inzette, mogelijk op de verbinding naar Torhout. De bezetting van het land beëindigde ook deze dienst.

Stelplaats Ieper :

Zelfde toestand voor Ieper met een nieuwe inzetreeks met 1 enkele inzetdag, die ook hier slechts heel even standhield.

De tweede wereldoorlog

Kort na de bezetting van ons land werd er een voorlopige dienstregeling opgesteld, waarbij de locomotieven type 14 in niet minder dan acht stelplaatsen ingezet werden. Bij verschillende stelplaatsen ging het om een verderzetting van de vooroorlogse diensten, doch anderzijds werden er toch nog enkele nieuwe inzetdepots ingericht. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de vier eerste inzetperiodes waarvoor effectieve inzetreeksen opgesteld werden.

Stelplaats	05/1940	12/1940	05/1941	10/1941
Berchem	4			
Muizen	5			
Aalst	8	4		
Ieper	2	4	6	
Kortrijk	10	9	7	4
Oostende	3			
Hasselt	5			
Haine-St-Pierre	14			
Eeklo		3		
Kortemark		7		1
Merelbeke		3		
Aarschot		2		
Tienen		3	4	4
Ath		3		
St-Ghislain		3		
Tournai		5	4	
St-Niklaas			2	3
Aantal diensten	51	46	23	12

Bij de stelplaatsindeling – waarbij opnieuw geen verschil gemaakt wordt tussen de typen 14 en 15 – vallen de uitgebreide inzet bij Kortrijk en Haine-St-Pierre op. Maar al tijdens de zomerregeling van 1940 verandert de situatie: het aantal personentreinen vermindert drastisch en hierdoor worden de locomotieven verspreid over een groter aantal stelplaatsen met steeds dezelfde lokale diensten rondom het depot. Nieuwe stelplaats in deze reeks is Eeklo waar de machines de afgestane locomotieven type 96 vervangen.

Maar geleidelijk aan komt ook de reorganisatie van de dienst op gang en worden de gemengde reeksen volledig afgebouwd en krijgen de locomotieven type 14 opnieuw eigen inzetreeksen. Dit verklaart dan ook de enorme terugval van het aantal locomotieven nodig voor de dienst in de loop van 1941. De machines worden op dat ogenblik geconcentreerd te Ieper, Kortrijk, Tienen en de nieuwe inzetplaats St-Niklaas. Maar vanaf deze periode gaat de inzet achteruit en eind 1941 zijn er nog slechts 12 machines nodig voor het verzekeren van de dienst en deze toestand zou nog sterker doorzetten tijdens de volgende jaren en vanaf 1943 werden de locomotieven type 14 niet meer in de inzettabellen opgenomen en gingen alle treinen officieel over op de locomotieven type 15. Maar de afgestelde locomotieven werden – door het steeds nijpender wordende locomotieftekort – nog tot bij de bevrijding gebruikt.

De schrapping van de locomotieven :

De naoorlogse periode was vooral gekenmerkt door een snelle vermindering van de inzet van de typen 14. Daar waar na de bevrijding nog steeds 30 locomotieven in het bestand aanwezig waren zou het opstarten van de bedrijvigheid voor het grootste gedeelte aan deze locomotieven voorbij gaan. Slechts een vijftien machines werd effectief hersteld en terug in dienst gesteld, maar al dadelijk werd ook beslist om bij de eerste mogelijkheid deze machines terug af te stellen. Voor de zomerregeling van 1946 waren er slechts 8 locomotieven nodig: het grootste bestand bevond zich te Kortrijk met nog vijf inzetdagen. De dienst werd verzekerd op de talrijke lokaallijnen en deze streek. Ook Aarschot en Tienen hadden met resp. 2 en 1 ingezette locomotief met vooral reservediensten rondom het depot nog enige tijd actieve machines.

In de loop van 1946 zou de afstelling verdergaan en bij het begin van de winterregeling 1946/1947 waren alle diensten overgegaan op o.m. de locomotieven type 15, maar ook op de uit Duitsland teruggekeerde locomotieven. De typen 14 werden nog storadisch gebruikt en zouden in de eerste helft van 1947 definitief afgesteld worden.

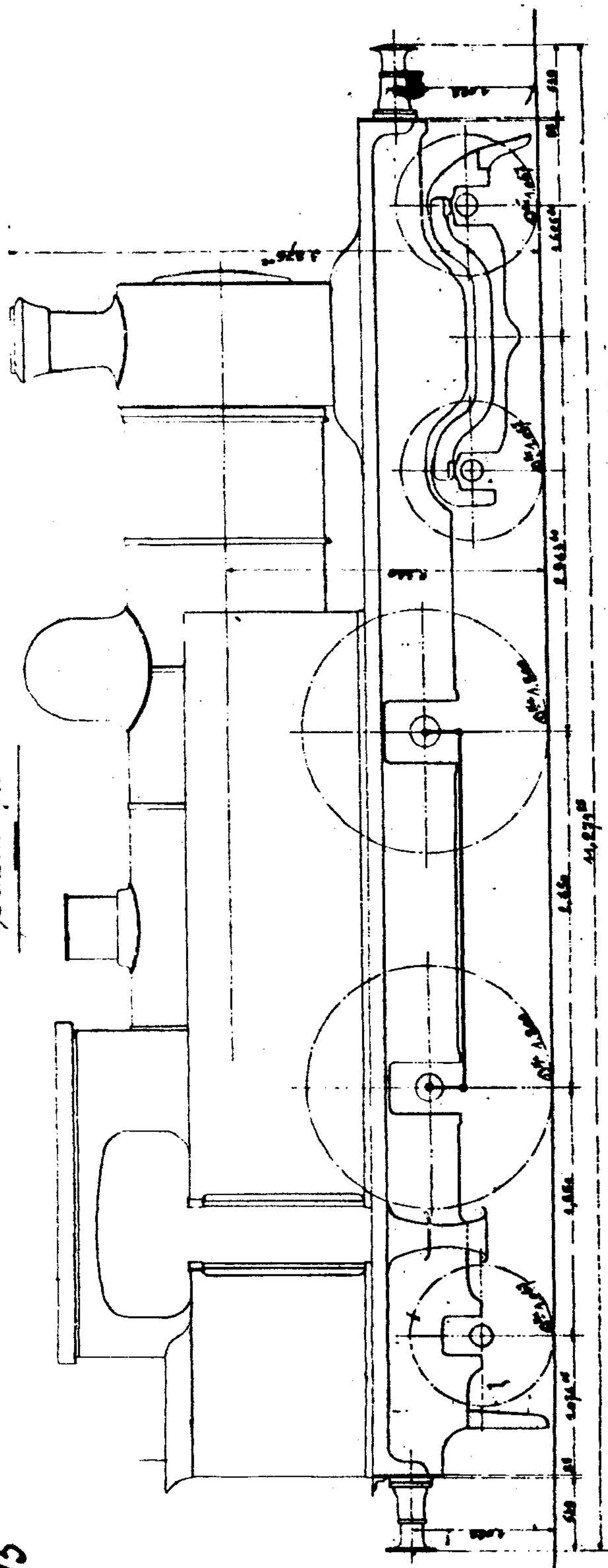
De effectieve schrapping werd in de loop van 1948 doorgevoerd en de meeste machines werden al snel voor sloping verkocht en de laatste locomotieven van dit type werden dan ook in 1950 gesloopt.

Overzichttekening :

Type 14

Locomotive tenders en reizigeren
Type 14
 Echelle 1/10

Chemins de fer
 de l'Etat-Belge
 1899.
 15



Légende:

Diamètre des cylindres	1,10	Longueur	17,44
Course des pistons	0,612	Longueur	1,466
Timbre de la chaudière (atmosph.)	1,2	Surface	1,8283
Diamètre intérieur (pour le grand diamètre)	1,588	Nombre	4
Longueur (entre les têtes tubulaires)	3,182	Diamètre (D)	1,800
Ecartement des têtes	0,016	Nombre	6
Ecartement de la chaudière	0,012	Diamètre	1,067
Nombre	118	1 ^{er} essieu (avant)	19,030
Longueur développée	2,800	2 ^e "	14,000
Diamètre intérieur	0,045	3 ^e "	14,000
Epaisseur	0,008	4 ^e "	13,248
Dans le foyer	10,26	5 ^e "	50,300
Dans les tubes	15,52	Total	50,300
Total	95,78	Poids total à vide 22500	
		Effort de traction (c.05 p.01) 5042 K	

avec 6000 lit d'eau pour le service des voyageurs

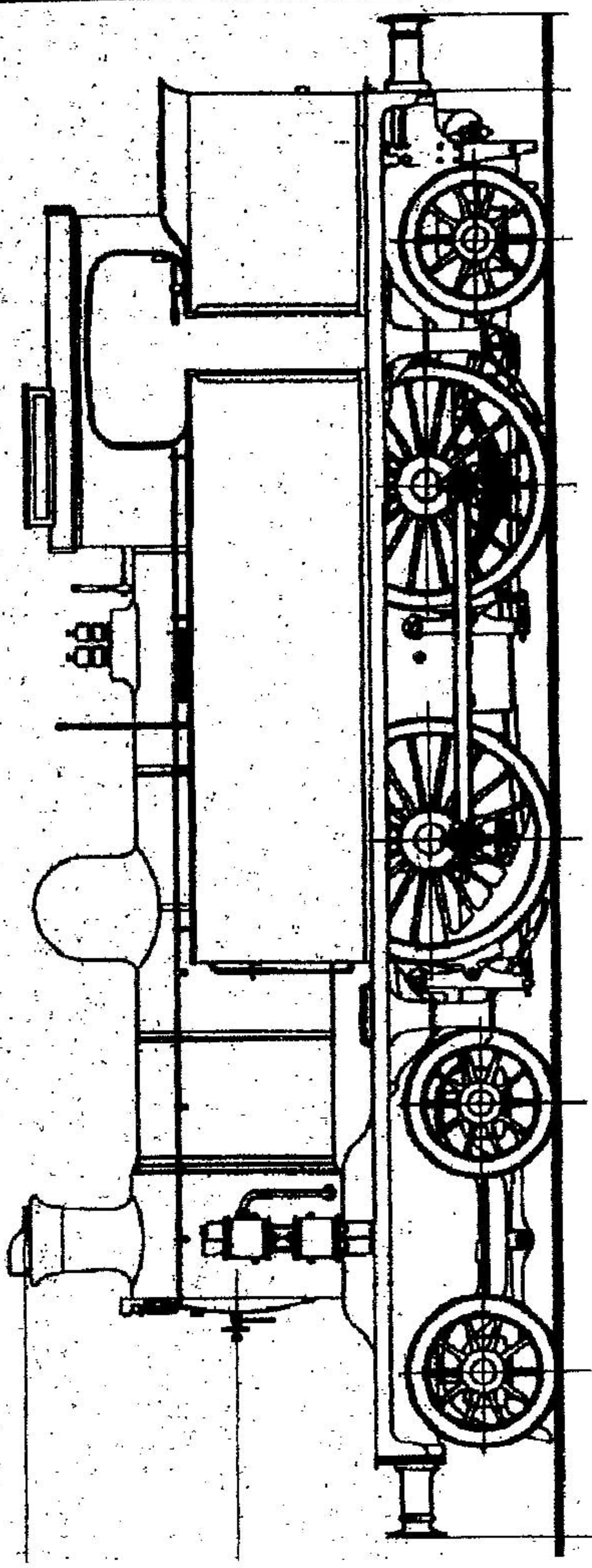
Nummerlijsten type 17

NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
1835	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2515	06184			14/12/00	WO I	La Meuse	1539
2517	06162			04/09/00	WO I	La Meuse	1605
2518		1408	14.008	08/09/00	06/48	La Meuse	1606
2519	06142			30/09/00	WO I	La Meuse	1607
2520	06185			10/10/00	WO I	La Meuse	1608
2521	06143			08/11/00	WO I	La Meuse	1609
2522		1402	14.002	22/05/01	06/48	Tubize	1255
2523	06101	1403	14.003	29/05/01	06/48	Tubize	1256
2524	06186			06/06/01	WO I	Tubize	1257
2525	06155	1405	14.005	11/06/01	06/48	Tubize	1258
2526	06117	1406	14.006	19/06/01	06/48	Tubize	1259
2527	06176			25/06/01	WO I	Tubize	1260
2528	06188			06/07/01	WO I	Tubize	1261
2529	06187			06/07/01	WO I	Couillet	1308
2530		1430	14.030	15/07/01	06/48	Couillet	1309
2531	06144	1431	14.031	29/07/01	07/48	Couillet	1310
2532	06119	1432	14.032	18/08/01	07/48	Couillet	1311
2533		1401	14.001	13/08/01	06/48	Couillet	1312
2534	06136	1404	14.004	09/09/01	06/48	Couillet	1313
2535		1415		23/09/01	12/41	Couillet	1314
2536		1416	14.016	07/10/01	07/48	Couillet	1315
2537	06189	1417	14.017	28/10/01	06/48	Couillet	1316
2538		1418	14.018	12/11/01	06/48	Couillet	1317
2539	06210	1429	14.029	01/03/01	07/48	La Meuse	1639
2540	06190			01/03/01	WO I	La Meuse	1640
2541	06163	1411	14.011	08/03/01	06/48	La Meuse	1641
2542		1412	14.012	11/03/01	06/48	La Meuse	1642
2543		1413		20/03/01	08/44	La Meuse	1643
2544		1414	14.014	26/03/01	04/46	La Meuse	1644
2545		1407	14.007	19/04/01	06/46	La Meuse	1645
2546				30/04/01	WO I	La Meuse	1646
2547	06145			15/05/01	WO I	La Meuse	1647
2548	06102			11/06/01	WO I	La Meuse	1648
2549	06191	1419	14.019	23/08/01	06/48	St-Léonard	1262
2550	06118	1420	14.020	02/09/01	06/48	St-Léonard	1263
2551	06192			10/09/01	WO I	St-Léonard	1264
2552		1422	14.022	20/09/01	06/48	St-Léonard	1265
2553	06193	1423		14/08/01	09/39	H.S.P.	674
2554	06103			28/08/01	WO I	H.S.P.	675
2555		1425	14.025	03/09/01	06/48	H.S.P.	676
2556	06104	1426	14.026	05/10/01	07/48	H.S.P.	677
2557	06196	1427	14.027	27/09/01	06/48	H.S.P.	678
2558		1428	14.028	12/10/01	07/48	H.S.P.	679
2559				30/05/01	WO I	AFB	1340
2560		1410	14.010	10/06/01	04/46	AFB	1341
2561	06121	1421	14.021	18/06/01	06/48	AFB	1342

Stoomlokomotief type 14

2'Bl't

Lokaalreinlocomotief



Haine-St-Pierre : 6
 Franco-Belge : 8
 La Meuse : 14
 St-Léonard : 4
 Couillet : 10
 Tubize : 7

Loopbaan :

Nummering :

Effektief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleinevlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

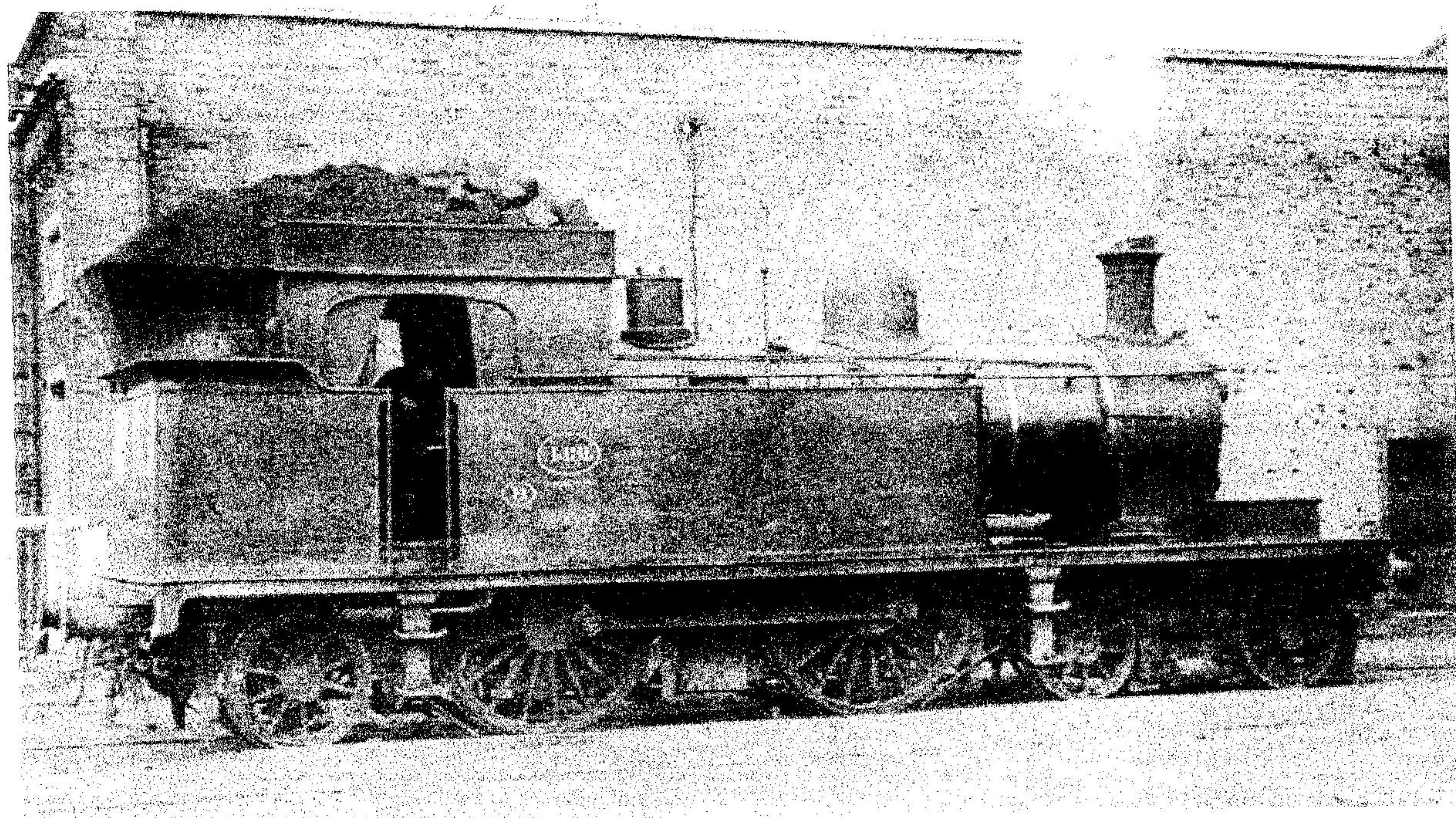
Massa /lopende meter

Inhoud waterender s:

Inhoud kolenbak :

Totale lengte :	11 343 mm
Lengte chassis :	10 193 mm
Breedte :	2 950 mm
Hoogte as ketel :	2 340 mm
Hoogte (totaal) :	3 876 mm
Radstand (totaal) :	8 434 mm
Afstand tussen assen :	1 981 mm + 1 953 mm + 2 650 mm + 1 850 mm
Oversteek voor :	660 mm
Oversteek achter :	1 099 mm
Diameter drijfwielen :	1 800 mm
Diameter loopwielen :	1 067 mm
Massa (rijvaardig)	61 800 kg
Aslast : 1ste as	8 775 kg
2 de as	8 775 kg
3 de as	16 500 kg
4 de as	16 000 kg
5 de as	11 750 kg
6 de as	---
Massa /lopende meter	5 380 kg/m
Inhoud waterender s:	6 500 l
Inhoud kolenbak :	2 000 kg

1835	NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931		IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2562	06116	1424	14.024	25/06/01	04/48	AFB	1343	
2563	06159			29/06/01	WO I	AFB	1344	
2564	06194			15/07/01	WO I	AFB	1345	
2565	06195	1400	14.013	29/07/01	06/48	AFB	1346	
2566		1409	14.009	08/08/01	07/48	AFB	1347	



Locomotief 1431 van de stelplaats Aarschot tijdens de tweede wereldoorlog

Foto Harder

Stoommotorwagen type 500



De S2 (500.02) wacht op een volgende taak te Liège

Foto NMBS

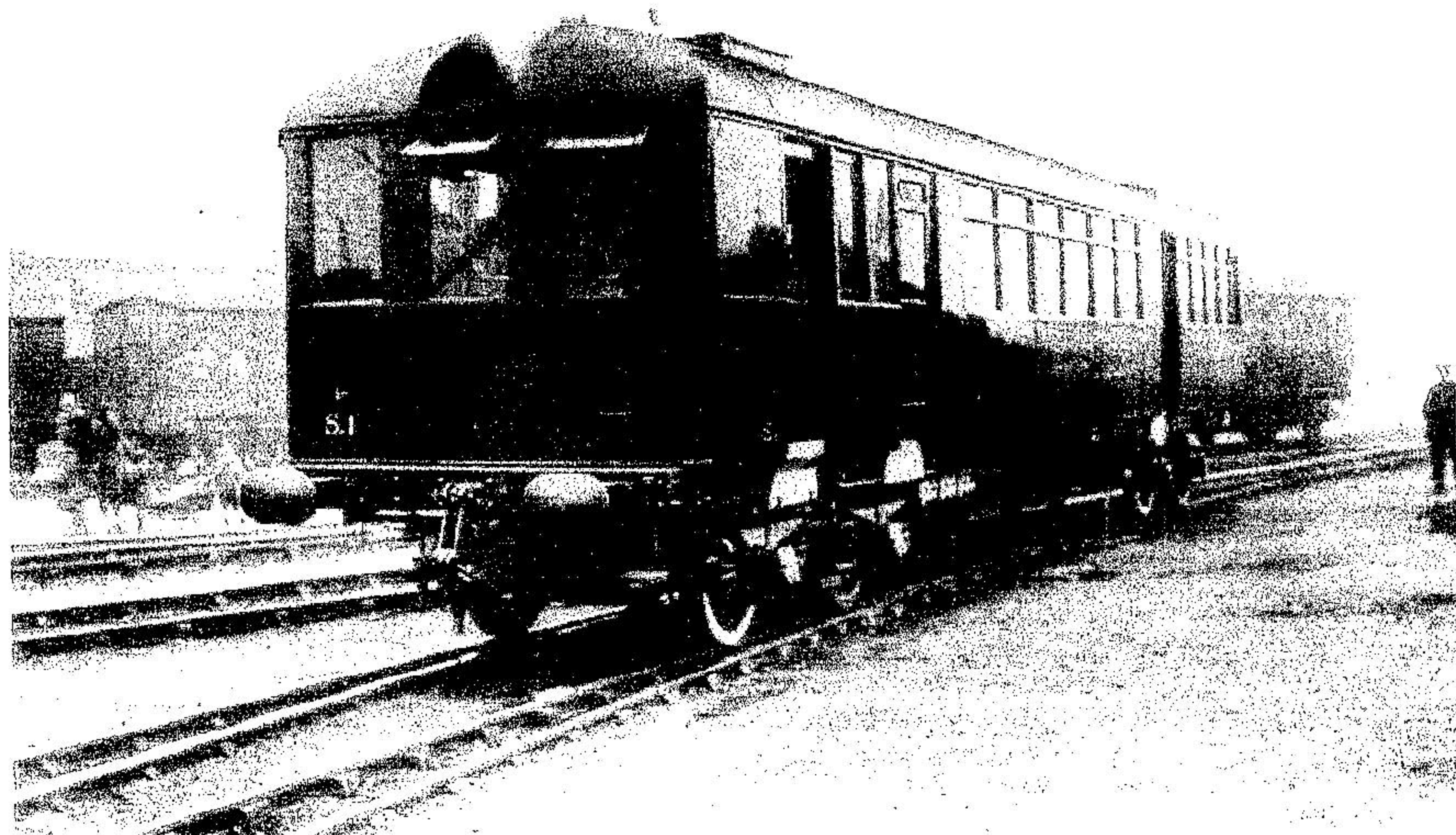
In de jaren twintig – na de economische recessie – zat de N.M.B.S. opgezaald met een groot aantal lokaallijnen, waarbij elk jaar minder reizigers kwamen opdagen. Daar waar in enkele streken de regio nog bediend werd door de buurtspoorwegen, was dit in veel gewesten niet het geval. Ook deze streken hadden nood aan een optimaal vervoer en daarom kon de pas opgerichte N.M.B.S. de lijnen nog niet afstoten. Om aan de verlieslatende lijnen toch nog een toekomst te bieden, besliste men vanaf 1928 om een aantal lijnen met motorwagens te bedienen. Hiervoor ging men vooral kijken naar Groot-Brittannië waar tal van lokaallijnen al een dergelijk verkeer hadden. Hier waren er drie soorten tractie in test: de stoommotorwagens – waarbij de firma Sentinel al grote stappen had gezet -, de zware dieselmotorwagen met elektrische aandrijving en de lichte diesel- mechanische motorwagens (of railbussen) die afgeleid werden van de eerste bussen. De drie vormen zouden vanaf 1930 ook bij de N.M.B.S. opduiken. De oorspronkelijke kleurstelling was hier donkergroen met beige aanduidingen.

In 1929 werd trouwens de beslissing genomen om bij Sentinel – Camell drie stoommotorwagens te bestellen. In feite waren ze van dezelfde constructie als de oude motorwagens uit vorige eeuw, waarbij zowel de ketel – een compacte verticale ketel met field-waterpijpen als de nieuwe stoommotor met zes cilinders in feite een verbetering van de oudere aandrijving was. De ketel was analoog met de in België goed gekende ketels van Cockerill die tal van industriële locomotieven ingebouwd hadden. De stoommotor was in feite eenzelfde principe als de latere verbrandingsmotor met zes enkelwerkende cilinders, waarbij de aandrijving gebeurde door middel van stoom onder hoge druk in plaats van een exploderend gasmengsel. Hierdoor was – zeker in deze beginperiode – dit soort motor ook beter betrouwbaar dan de ontploffingsmotor. De drie motorwagens werden vanaf september 1930 aan de N.M.B.S. geleverd waarbij ze met eigen kracht via de Ferry-Boat te Zeebrugge in België aankwamen. Na de eerste testen werden de drie motorwagens – met nummers S1 – S3 – aan de stelplaats Liège toegewezen. Er werd vanaf de zomerregeling van 1931 een inzetreeks met twee inzetdagen opgesteld. In deze reeks behaalden ze een daggemiddelde van ca. 380 km. Er waren twee inzetlijnen: de eerste dag was volledig bestemd voor de treinen Liège – Visé, tijdens de tweede dag reden ze vooral diensten op de Vesder-lijn naar Verviers. Nochtans waren er ook twee treinparen tussen Liège en Esneux, waar deze afstand afgelegd werd in 27 minuten. De derde motorwagen werd bij beschikbaarheid gebruikt op de verbinding tussen Verviers / Pepinster en Spa, dit in afwisseling met de dieselmotorwagen type 650 die in 1932 geleverd werd. Vanaf 1933 werden de motorwagens hernummerd in type 500, nummers 500.01

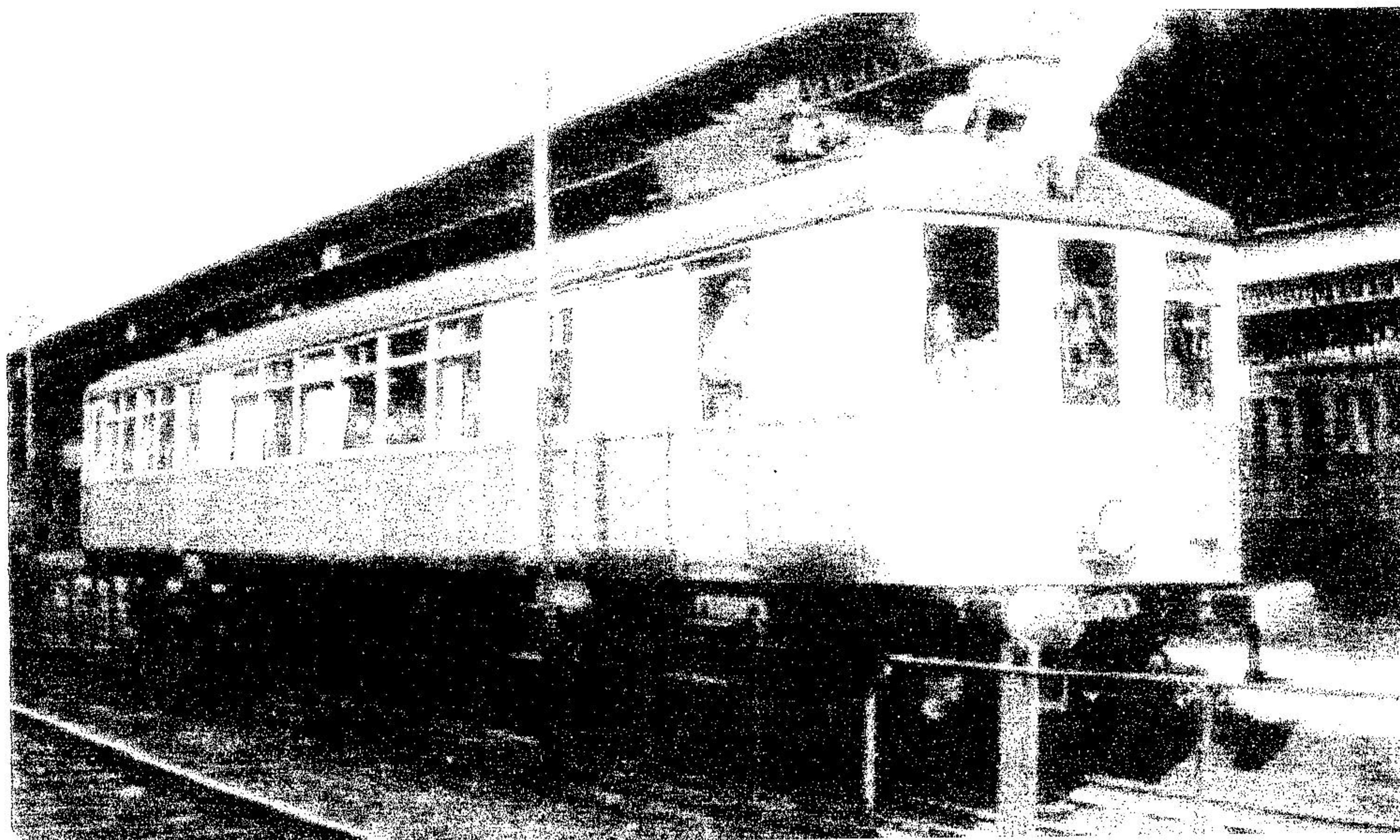
tot 500.03. Vanaf 1934 werden de motorwagens herschilderd in een lichtblauwe onderzijde en creme bovenzijde van de kast. De aanduidingen waren in donkerblauw, dak en chassis bleven zwart. Inmiddels was ook een vaste centrale koplamp aangebracht.

Gedurende de ganse periode tot aan de tweede wereldoorlog bleven de drie motorwagens te Liège gestationeerd en bleef de inzet ook praktisch ongewijzigd. Pas begin 1939 werden ze naar Visé getransfereerd en veranderde de inzet gevoelig. Hoofdzet bleef de verbinding tussen Visé en Liège. De tweede inzetdag was nu ingepalmd door treinen op de verbinding naar Tongeren, maar ook enkele treinen naar Herbesthal via Montzen. De derde schildering – waarbij het lichtblauw vervangen werd door een koningsblauwe schildering en de aanduidingen in beige werden – zou de motorwagens gaan sieren.

Bij het begin van de wereldoorlog bleven de drie motorwagens op post, doch gedurende 1942 verzeilden de 500.01 en 500.02 in de CW Mechelen voor revisie, die echter verdaagd werd. De 500.03 werd te Liège afgesteld. Tijdens het bombardement van 14 april 1944 gingen beide motorwagens in de CW Mechelen verloren, de 500.03 daarentegen werd door de terugtrekkende Duitse troepen buitgemaakt en werd op eigen kracht naar Duitsland afgevoerd. Hier bleef deze motorwagen gedurende bijna een jaar verwaarloosd afgesteld en kwam dan op 27 oktober 1945 naar ons land terug en werd in de CW Mechelen afgesteld. Er waren wel plannen om deze motorwagen alsnog te herstellen, maar door de herstelling van de motorwagens type 553, zal men uiteindelijk toch van de herstelling af en de 500.03 werd in juni 1946 uit het bestand afgevoerd.



Motorwagen S1 (500.01) bij zijn levering rijdt te Harwich de ferry-boat binnen



Motorwagen 500.03 te Liège Guillemins omstreeks 1934 in lichtblauwe livrei

Stoommotorwagen type 500

1A'2'

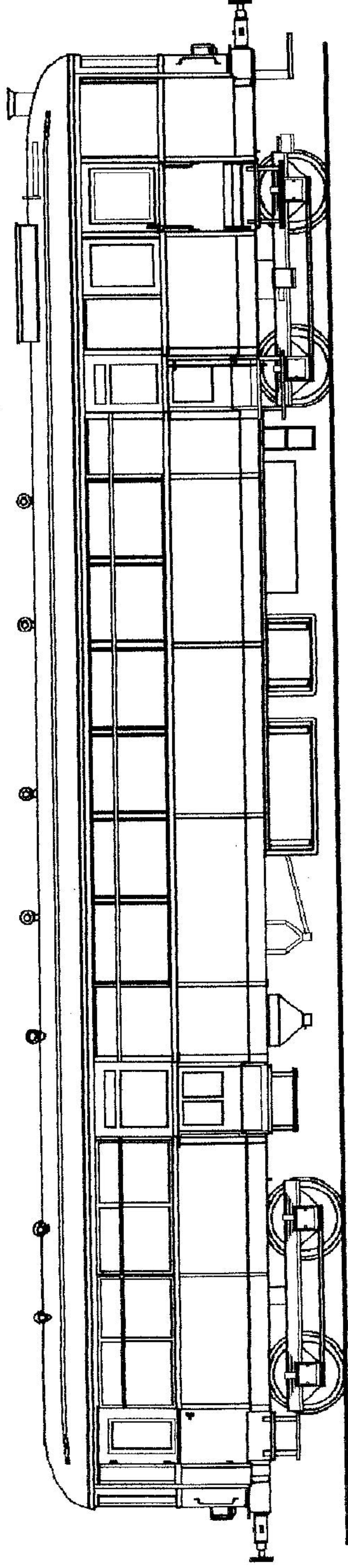
Stoom - lokale dienst

Sentinel : 3

Aantal zitplaatsen

2^{de} klasse : 16

3^{de} klasse : 46



Leophaan :

Nummering : voor '1933
na '1933

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Ketel :

Type :

Roosterdiameter :

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Verwarmingssopp :

Oververhittingsopp :

Verbruik :

Voorraad kolen :

Voorraad water :

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Afstand binnen draaistel.

Motor draaistel

Loopdraaistel

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

19 100 mm

17 982 mm

3 086 mm

1 100 mm

4 050 mm

14 437 mm

12 370 mm

2 153 mm

1 981 mm

1 844 mm

1 702 mm

940 mm

42 310 kg

12 200 kg

12 000 kg

9 110 kg

9 000 kg

2 215 kg/m

75 kW

50 kW

Stoomlocomotieven

Nord Belge 711 - 755 > Type 77 - 92 .

Geschiedenis :

In de eindjaren zestig van vorige eeuw zou het goederenverkeer bij de Nord Belge met grote sprongen naar voren gaan en voor dit verkeer had de maatschappij slechts vrij zwakke locomotieftypen in dienst. Daarom drong zich de bestelling van een groot aantal vierassige locomotieven op. Opnieuw keek men naar de Nord Français, die recent een analoog type « Nord 180 unités in dienst gesteld had. Het ging hier om zeer robuuste, eenvoudige machines, uitgerust met een ruim bemeten ketel met een Crampton-haard. Opmerkelijk was ook dat men gekozen had voor een minder bekende stoomverdeling van Gooch en betrekkelijk kleine cilinders die zoals gebruikelijk uitwendig aangebracht werden. De locomotieven werden gekoppeld met een klassieke tweeassige tender, die ruimschoots voldeed op de toch in lengte beperkte lijnen van de Nord Belge. Als huisleverancier werden in 1872 de tien eerste locomotieven van dit type door Cockerill gebouwd en als 711 – 720 in dienst gesteld bij de Nord Belge. De eerste inzet kenden deze locomotieven vanuit St-Martin op de verbinding tussen Charleroi en Jeumont. Door de goede resultaten die met deze locomotieven behaald werden, werd beslist om nog 35 bijkomende locomotieven bij Cockerill te bestellen. Ze werden als nummer 721 – 755 in 1880 en 1881 aan de Nord Belge afgeleverd. Op dat ogenblik was deze reeks locomotieven het uitgebreidste type en werden ze over de drie voornaamste stelplaatsen verdeeld. Kinkempois, St-Martin en Framerie kregen elk ongeveer even machines toegewezen. De machines van Kinkempois verzekerden praktisch alle doorgaande goederentreinen naar Namur, maar reden over de Etat Belge sporen ook door tot in Charleroi. St-Martin zetten zijn machines in naar Jeumont, maar ook verdere bestemmingen bij de Nord Français (Aulnoye, Maubeuge) werden bereikt en zo reden ze zelfs door naar Mons via Quévy. Frameries sleepte de talrijke treinen tussen Mons en Hautmont.

Gedurende meer dan 20 jaar zouden deze locomotieven de volledige goederendiensten gaan beheersen op het Nord Belge-net, wel werd de capaciteit van de tenders rond de eeuwwisseling opgedreven tot 10,7 m³ water en 5 500 kg kolen, hierdoor zou de actieradius bij de steeds zwaardere wordende lasten gelijk blijven. Vanaf 1910 werd de vervanging van de oude ketels nodig en zo werden nog voor 1911 de locomotieven 723, 725, 727, 734, 740, 744, 750 en 751 uitgerust met nieuwe ketels met Belpaire-haard en gedurende de volgende jaren voor de eerste wereldoorlog zouden nog 11 verdere machines op dezelfde wijze verbouwd worden. Maar in deze periode zou de goederenomvang dalen en werden verschillende machines reserve gesteld.

Om deze machines nog te kunnen gebruiken, werd in 1910 beslist om één locomotief – de 719 – als test om te bouwen tot tenderlocomotief. De machine bleef voor het grootste gedeelte behouden, waarbij de nieuwe ketel type Belpaire ingebouwd werd. Er werden zijdelings twee watertenders geplaatst en er ontstond een vrij groot gesloten machinistenhuis. Om het extra gewicht achteraan te kunnen opvangen, werd de laatste as 20 cm naar achteren verplaatst. Vermelden we nog dat een identieke verbouwing al vanaf 1908 bij de Nord Français uitgevoerd werd en dat de deugdelijkheid al bewezen was. De eerste testen waren zeer goed en zo besliste men om één machine per jaar op deze wijze te verbouwen. In 1912 was het de beurt aan de 728, een jaar later volgde de 730 en toen verhinderde de eerste wereldoorlog de verdere verbouwingen. Het inzetpatroon van deze machines werd ingekrompen. Ze werden vooral gebruikt voor lokale goederentreinen en ook de rangeringen in de grotere vormingsstations. De eerste machines werden waarschijnlijk in Kinkempois gebruikt. De verbouwde locomotieven werden trouwens hernummerd en kregen de nummers vanaf 760.

Door de kortere afstand met de Franse grens konden bij de inval van de Duitse troepen in 1914 de meeste locomotieven van deze reeks naar Frankrijk uitgeweken worden en daar ze goed gekend waren bij de Nord Français kon de inzet in Noord-Frankrijk dadelijk na de stabilisering van de toestand doorgevoerd worden. Tijdens deze oorlog zijn stationeringen te Abbeville, Amiens, La Chapelle, La Plaine en St-Omer bekend.

Over de situatie na de eerste wereldoorlog is er niet veel informatie. Wel werd de ombouw tot tender locomotieven verdergezet en in 1922 was het de beurt aan 724 (werd 763), een jaar later werd de 734 (> 764) omgebouwd en de reeks werd afgesloten met de 742 in 1924. Verder verdwenen een twee à drie locomotieven tijdens de eerste wereldoorlog. In deze eerste periode werden de locomotieven ingezet vanuit Kinkempois, St-

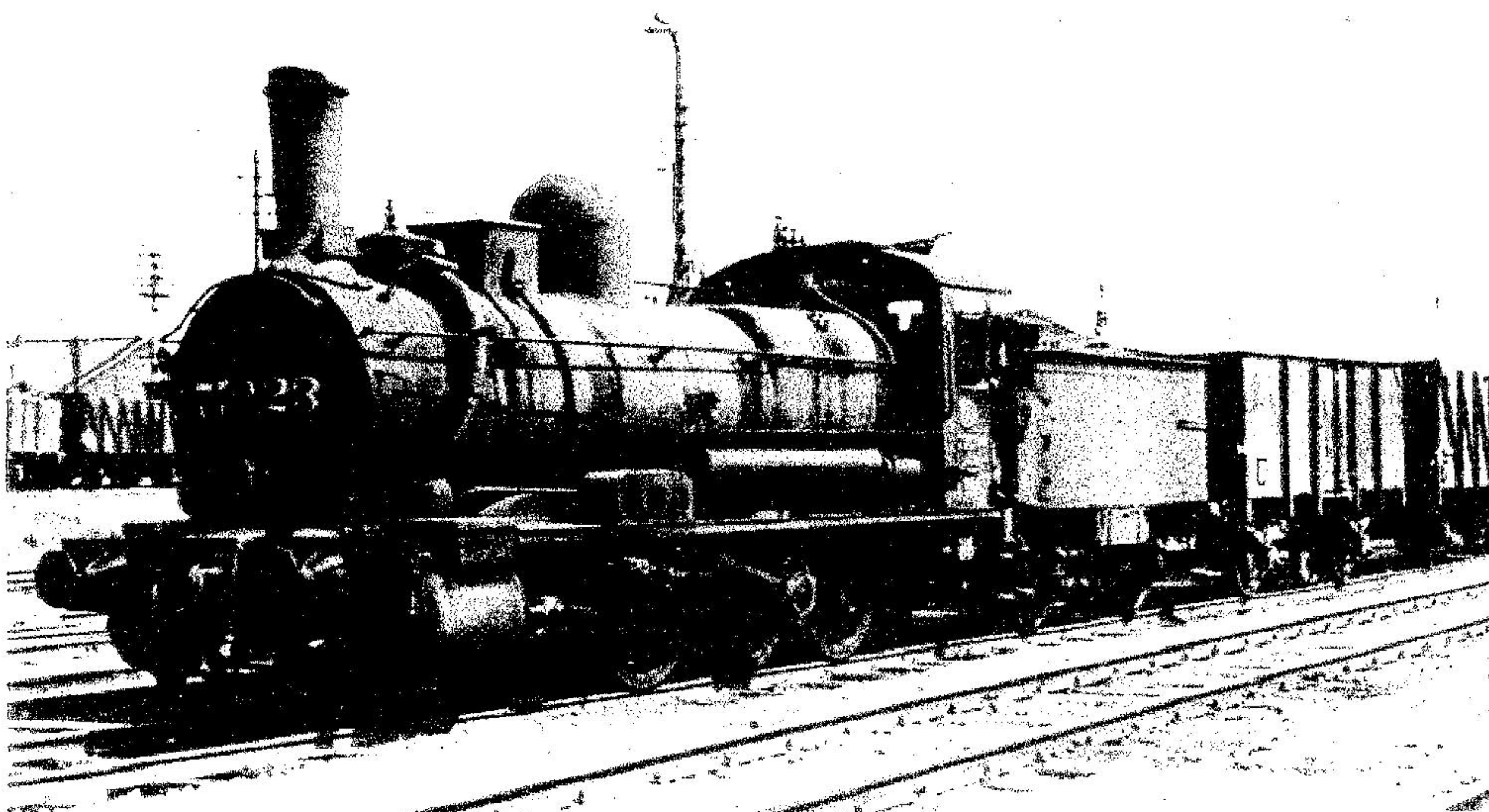
Martin en Frameries in de vooroorlogse diensten. De tenderlocomotieven werden geconcentreerd te St-Martin in de jaren twintig. Doch door de levering van de wapenstilstandslocomotieven kon de inzet voor de machines 711 – 755 in de twintiger jaren verminderd worden en werden verschillende locomotieven afgesteld. Pas in 1930 is er een nieuw beeld van de toestand, naast de 6 tenderlocomotieven er nog slechts 30 machines in het Nord Belge bestand aanwezig. Omstreeks 1926 werden trouwens twee machines – de 740 en 741 – aan de Chemin de fer de Chimay verkocht waar ze dezelfde nummers behielden. Verder werden in dezelfde periode nog verschillende andere locomotieven in leen gegeven door de Nord Belge.

Vanaf 1930 waren de niet omgebouwde machines voor het grootste gedeelte te St-Martin gestationeerd, maar werden niet meer intens gebruikt. Zo werden de machines 712, 725, 744, 750, 751, 753 en 754 tussen 1930 en 1936 aan de Chemin de fer de Chimay verkocht, ook hier werden de nummers behouden. Zodoende bleven bij de Nord Belge in de jaren dertig nog slechts 18 locomotieven over, doch de meeste van hen waren vanaf 1933 afgesteld.

Dit was echter niet het geval voor de zes tenderlocomotieven : gedurende de ganse periode tussen beide wereldoorlogen waren er vier machines te Kinkempois aanwezig, twee locomotieven stonden te St-Martin. In beide inzetplaatsen verzekerden ze de lokale goederentreinen naar de verschillende bedrijven in de streek en de rangeringen voor deze bedrijven. Enkele machines van dit type waren tussen 1930 en 1936 ook te Frameries gestationeerd voor dezelfde soort diensten.

De overname door de N.M.B.S. :

* Locomotieven met afzonderlijke tender > type 77



Locomotief 7723 tijdens de tweede wereldoorlog te Renory (Foto Harder)

Bij de overname van de Nord Belge door de N.M.B.S. op 10 mei 1940 waren er nog de zes tenderlocomotieven, maar ook nog twee locomotieven met afzonderlijke tender, nl. de nummers 723 en 727. Op het zelfde ogenblik werden ook de beide locomotieven die in 1926 aan de Chemin de Fer de Chimay afgestaan werden – de nummers 740 en 741 - , terug naar de Nord Belge overdragen en kwamen ook in het bestand van de N.M.B.S. terecht. Deze vier locomotieven zouden het type 77 gaan vormen met dezelfde nummering die aangehouden werd (7723, 7727, 7740 en 7741). De beide eerste locomotieven waren te Kinkempois gestationeerd en werden nog uiterst zelden gebruikt voor de lokale goederentreinen in de buurt van de stelplaats. De overige twee locomotieven stonden te St-Martin en werden slechts in de loop van 1941 gereactiveerd. Deze toestand bleef tot begin 1944 geldig, maar op dat ogenblik werden de vier stomers van dit type – en dit na de bombardementen op Kinkempois – geconcentreerd te Renory. Ook hier bleef de inzet zeer beperkt tot enkele lokale dienst rondom de stelplaats. Ze overleefden de tweede wereldoorlog en werden nog tot eind 1945 gebruikt. Ze kregen trouwens nog de nieuwe N.M.B.S. nummering 77.001 – 77.004. Na een afstelling ter Renory werden de vier machines in juli 1948 definitief afgevoerd, de machines 77.002- 77.004 werden korte tijd later gesloopt, enkel de 77.001 kreeg nog een nieuwe functie en werd tot bij de sluiting van Renory in oktober 1950 als vaste stoomketel voor deze stelplaats gebruikt.

Overzichtstekening type 77

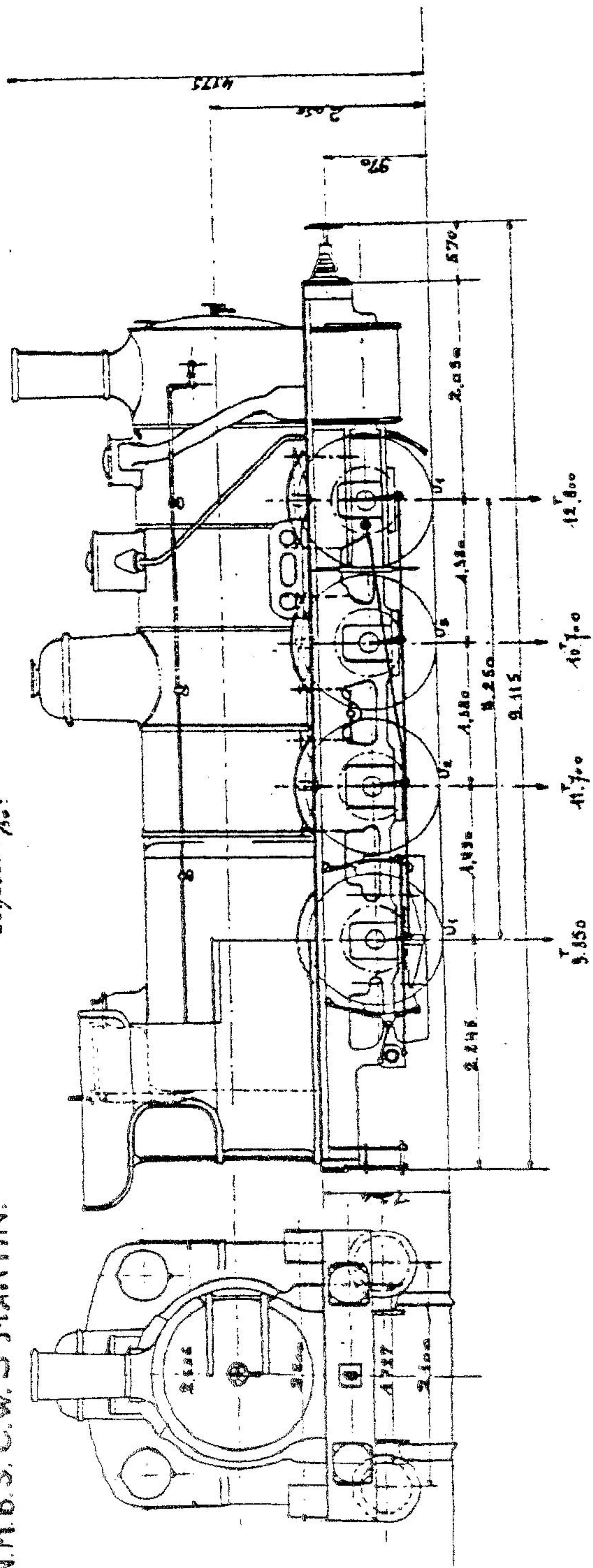
LOCOMOTIVE TYPE 77.

LOCOMOTIVE TYPE 77.

LOCOMOTIEF TYPE 77.

Echelle : 1/200

Schaal : 1/200

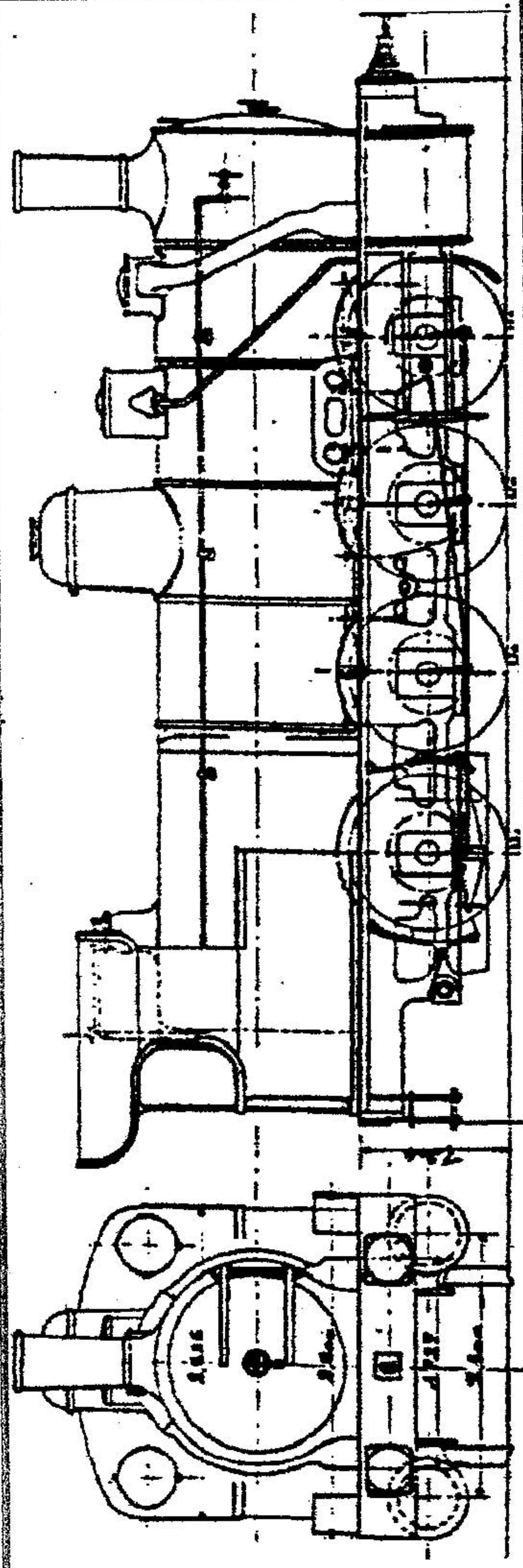


Chaudière	Mécanisme	Bois-Charbonniers divers	Ketel	Mécanisme	Kracht. Verschiden eigenaardigheden
Timber. Longueur. Largeur. Surface.	10" 2"118 0.984 2.788	10" 2"118 0.984 2.788	Métal de l'acier Longte Brazette Coffre-cable	2"118 0.984 2.788	Poids de locomotif en viderie 4505
Tubes Cambre.	197	197	Bois Bois (Glad)	197	Bois Bois Bois 4505
Diamètre extérieur	50	50	Bois Bois (Glad)	50	Bois Bois Bois 4505
Distance entre les (Lisses) Plaque tubulaire	4"557	4"557	Bois Bois (Glad)	4"557	Bois Bois Bois 4505
Section de passage d'organe	5"513	5"513	Bois Bois (Glad)	5"513	Bois Bois Bois 4505
Largeur du foyer	10"02	10"02	Bois Bois (Glad)	10"02	Bois Bois Bois 4505
de tubulaire	11"546	11"546	Bois Bois (Glad)	11"546	Bois Bois Bois 4505
Chaudière totale	12"508	12"508	Bois Bois (Glad)	12"508	Bois Bois Bois 4505
Capacité vapeur	5"300	5"300	Bois Bois (Glad)	5"300	Bois Bois Bois 4505
	2"750	2"750	Bois Bois (Glad)	2"750	Bois Bois Bois 4505
Diamètre intérieur moyen du cylindre	17"88	17"88	Bois Bois (Glad)	17"88	Bois Bois Bois 4505
Distance indiquée en chaudronnerie	575	575	Bois Bois (Glad)	575	Bois Bois Bois 4505

Stoomlocomotief type 77

Goederentreinlocomotief.

D



ex Nord Belge 711 - 755

Cockerill 45

Leopbaan:

Nummering: 711-755 > 7723 - 7741

77.001 - 77.004

Effectief bij bouw 45

Effectief bij Etat Belge 4

Bouwer: Cockerill

Levering: 1872 - 1881

Ombouw: -

Buiten dienst: 1926 - 1948

Asindeling: D

Snelheid: 60 km/h

Aandrijving: verzadigde stoom

Type overbrenging: Gooch (722 - Lentz)

Plaatsing cilinders: 2 buitenliggend

Diameter cilinders: 500 mm

Zuigerslag: 650 mm

Remming: > enk Westinghousepomp

Compressor: (vanaf 1924)

Debiet: Oerlikon

Automatische rem: Stoomrem

Rechtstreekse rem: Schroefrem

Handrem: Handrem

Ketelkenmerken:

Keteldruk: 120bar

Type ketel: Crampton > Belpaire

Roosterlengte: 2 182 mm

Roosterbreedte: 954 mm

Roosteroppervlakte: 2,08 m²

Verwar. opp. haard: 10,02 m²

Aantal grote vlampijpen: ---

Diameter gr vlampijpen: ---

Opp. grote vlampijpen: ---

Aantal kleine vlampijpen: 197

Diameter kl vlampijpen: 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen: 115,46 m²

Lengte vlampijpen: 4 095 mm

Verwarmingsopp. pijpen: 115,46 m²

Totaal verwarmingsopp.: 125,48 m²

Oververhittingsopp.: ---

Diameter ketelramp: 1 500mm

Dikte pijpenplaat: 25 - 30 mm

Dikte langsketel: 16 - 17 mm

Inhoud ritvaardige ketel: 5,100 m³

Inhoud stoomruimte: 2,750 m³

Oppervlakte stoomafgifte: 8,56 m²

Afmetingen:

Totale lengte: 9 115 mm

Lengte chassis: 9 545 mm

Breedte: 2 850 mm

Hoogte as ketel: 2 050 mm

Hoogte (totaal): 4 175 mm

Radstand (totaal): 4 250 mm

Afstand tussen assen: 1 380 mm + 1 380 mm + 1 490 mm

Oversteek voor: 2 050 mm

Oversteek achter: 2 245 mm

Diameter drijfwielen: 1 300 mm

Diameter loopwielen: ---

Massa (rijvaardig): 45 050kg

Aslast: 1ste as: 12 800 kg

2de as: 10 700 kg

3de as: 11 700 kg

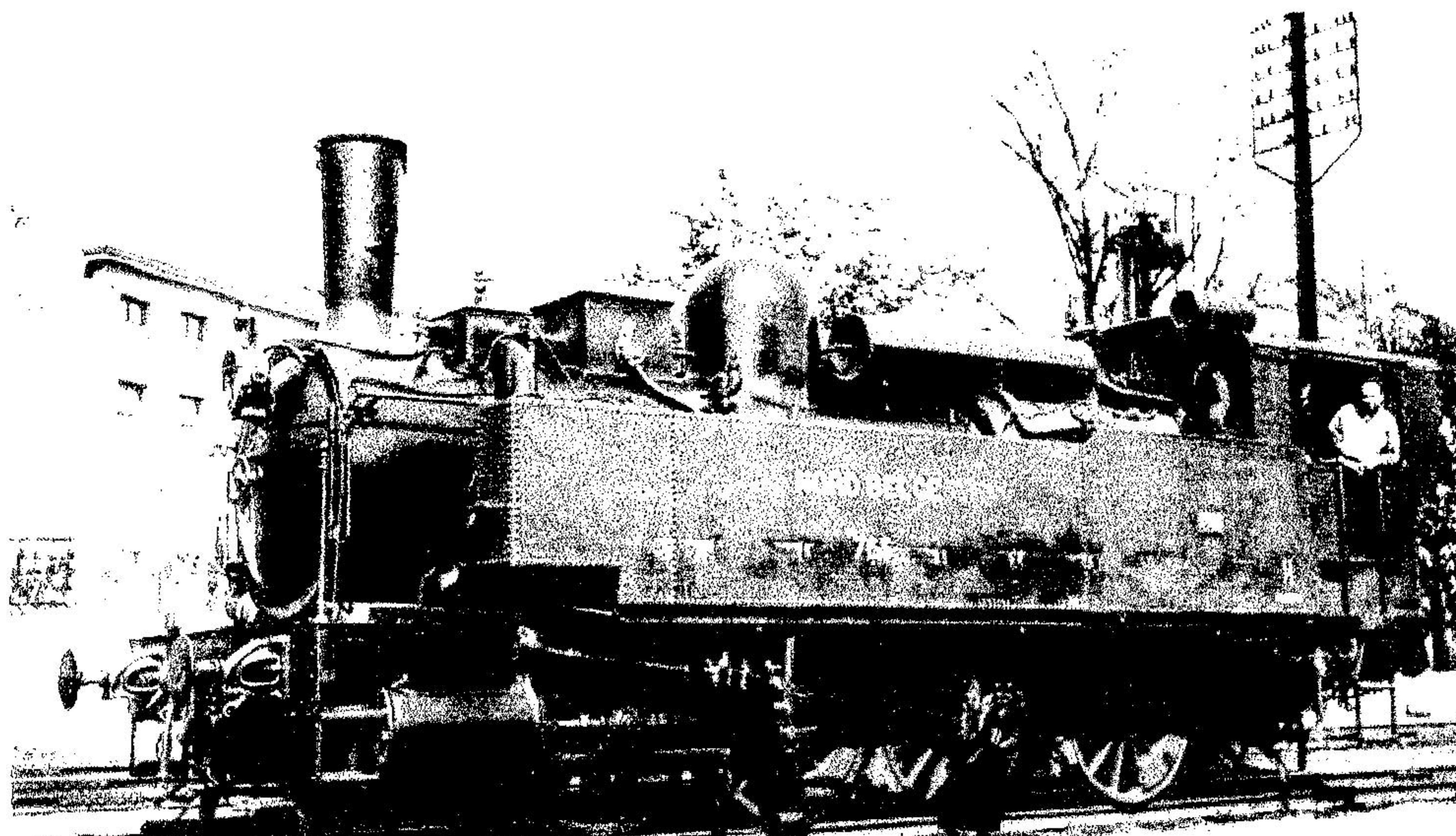
4de as: 9 850 kg

5de as: ---

6de as: ---

tweeassig

*** Tenderlocomotieven 760 – 765 > type 92**



Locomotief Nord Belge 765 te Frameries (foto verz Paix)

Bij de overname waren de 6 machines gelijkmatig verdeeld over de stelplaatsen Kinkempois en St-Martin en verrichtten er de lokale rangeringen. Ze werden ingedeeld als type 92 in het N.M.B.S. bestand en kregen de nummers 9260 tot 9265. Ook hier zou de toestand gedurende de ganse oorlogsperiode ongewijzigd blijven en werden de locomotieven in hun ondergeschikte dienst behouden. Pas kort na de bevrijding van ons land kregen ze alle zes een nieuwe bestemming, nl. de kleine stelplaats Pepinster en hier werd een inzetreeks met drie inzetdagen opgesteld. Eén locomotieven verzekerde de rangeringen te Pepinster zelf, een tweede dienst voorzag een lokale goederentreinen naar Verviers en de rangering in deze laatste stad (Verviers Ouest en Verviers-Central), de derde machine rangeerde in de stelplaats van Pepinster, maar reed ook de lokale bedieningstrein naar Spa met bediening van alle tussenstations. Begin 1947 eindigde de inzet van de locomotieven type 92 en de dienst werd overgenomen door twee machines type 57. Gedurende enkele jaren bleven de zes machines type 92 te Pepinster afgesteld, in april 1949 werden de laatste 92-ers definitief afgevoerd.

De locomotieven bij de Chemin de fer de Chimay

Zoals reeds behandeld zou de Chemin de fer de Chimay gedurende een lange periode deze – niet omgebouwde – locomotieven van de Nord Belge gaan gebruiken. Al voor de eerste wereldoorlog werden vanaf ca. 1905 regelmatig locomotieven uit deze reeks aan de naburige privé-maatschappij uitgeleend. De juiste regeling is hier niet meer terug te vinden, zo was wel de 724 vanaf 1906 tot aan de eerste wereldoorlog te Chimay in depot.

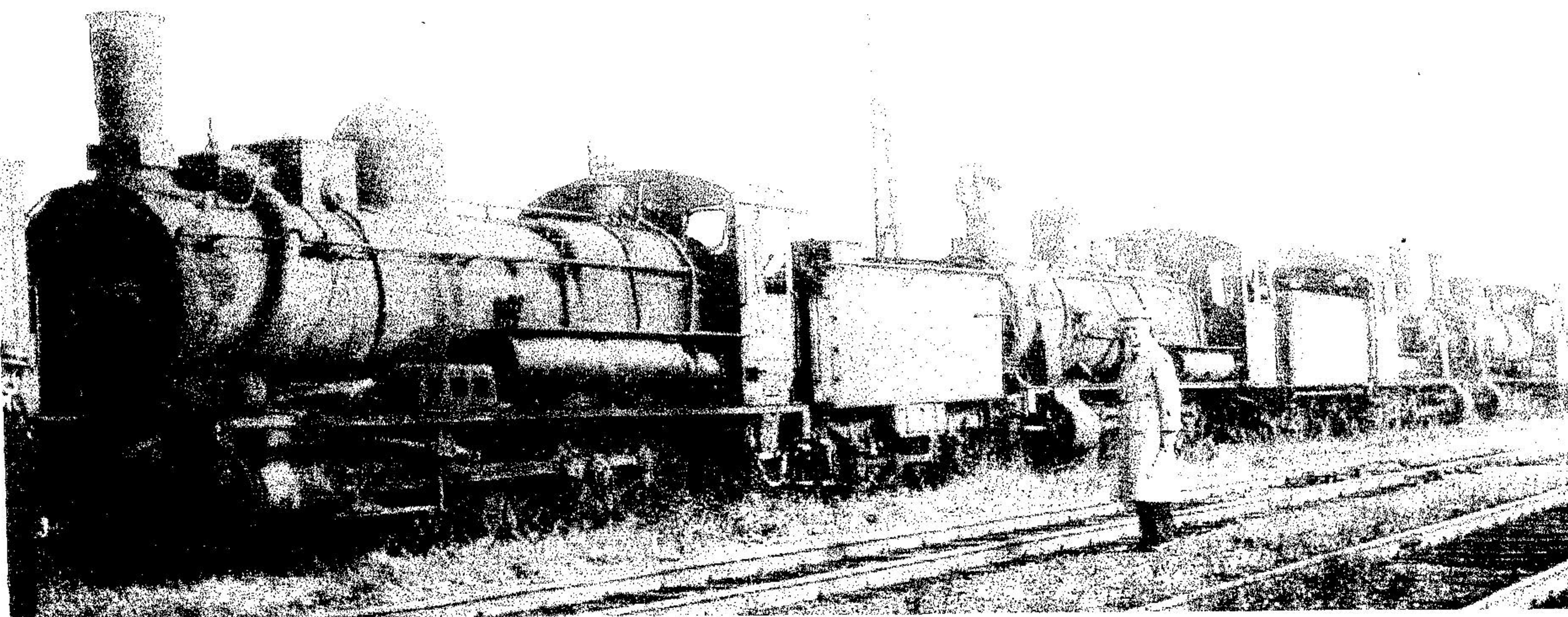
De tweede periode start omstreeks 1926, op dat ogenblik werden de 740 en 741 langdurig aan de «Chimay» afgestaan, Of het hier om een huur gaat of een werkelijke verkoop is niet te achterhalen, opmerkelijke was wel dat beide locomotieven bij de overname door de N.M.B.S. in mei 1940 terug aan de Nord Belge – en dus aan de N.M.B.S. – afgestaan werden.

Vanaf 1930 gingen wel een groter aantal machines effectief in het bestand van Chimay over. Ze werden in drie verschillende periodes verkocht, nl. omstreeks 1930 / 1931 (715), in 1935 / 1936 (750 en 753) en kort voor de tweede wereldoorlog (712, 725, 744, 751 en 754). Waarschijnlijk werden één à twee locomotieven per jaar bij de Nord Belge aangekocht.

Al deze locomotieven waren deels te Chimay, deels te Mariembourg in depot en verzekerden alle doorgaande goederentreinen op de verbinding, maar ook verschillende lokale bedieningstreinen. Maar ook bij de Chimay zouden voor de tweede wereldoorlog al enkele machines afgesteld zijn, de meeste locomotieven bleven in dienst en na de bezetting van ons land door de Duitse troepen, besliste men éézijdig dat de Chimay

een aantal locomotieven naar de N.M.B.S. moest uitlenen. Al deze machines zouden ingedeeld worden bij het administratieve type 79. Bij de uitgeleende locomotieven waren er ook enkele locomotieven uit de reeks 711 – 755. Vanaf maart 1941 werden zes machines opgeëist en hierbij waren twee locomotieven « Nord 180 Unités », de machines 744 en 753 werden resp 7906 en 7907. Enige tijd later – eind 1941 – werden vijf bijkomende locomotieven aan de N.M.B.S. uitgeleend, nu ging het om de locomotieven 712, 725, 750 (=7912), 751 (=7914) en 754. Al deze machines werden te Mariembourg gestationeerd en lepten de goederentreinen vanuit Charleroi en Walcourt naar o.m. Vireux via Treignes. De huurperiode liep eind 1942 af, dit op het ogenblik dat de N.M.B.S. weer voldoende machines ter beschikking had. Bij de « Chimay » werden de locomotieven nog slechts zeer weinig gebruikt.

Begin 1944 waren er opnieuw een aantal locomotieven van de N.M.B.S. door de Duitse bezetter opgeëist voor militaire transporten en door de vele defecten was er opnieuw een locomotieftekort ontstaan. Zodoende moest de N.M.B.S. teruggrijpen op machines van de Chemin de fer de Chimay en werden de 744, 750 en 751 voor de tweede maal afgehuurd. Nu werden ze ingedeeld bij het type 80 en kregen de de nummers 8053 tot 8055. Ze werden ingezet vanuit Mariembourg. Deze toestand duurde nog enkele maanden na de bevrijding verder maar eind 1944 / begin 1945 werden de machines aan hun eigenaar terugbezorgd. In deze naoorlogse periode met vele goederentransporten werden de meeste van de acht locomotieven – weliswaar voorlopig – hersteld en terug in dienst gesteld. In 1945 vormden de locomotieven de ruggegraat van het goederentransport bij de Chimay. Enkel de zwaar breschadigde 744 (als nr 8053) stond te Jamioulx afgesteld en werd niet meer gebruikt. In de loop van 1946 verminderde de dienst duidelijk en konden al een aantal machines te Chimay afgesteld worden. Pas voor augustus 1947 werd weer een toestand opgesteld en op dat ogenblik waren enkel de locomotieven 712, 750 en 751 nog in effectieve dienst en sleepten ze de goederentreinen op de verbinding. Doch tijdens de volgende maanden zouden ook deze laatste machines definitief afgesteld worden. Bij de overname waren alle locomotieven nog te Chimay afgesteld, doch de N.M.B.S. zou ze dadelijk uit het effectief afvoeren, maar ze bleven toch nog tot eind 1950 te Chimay achter. Op dat ogenblik werden ze echter in blok afgevoerd en gesloopt.



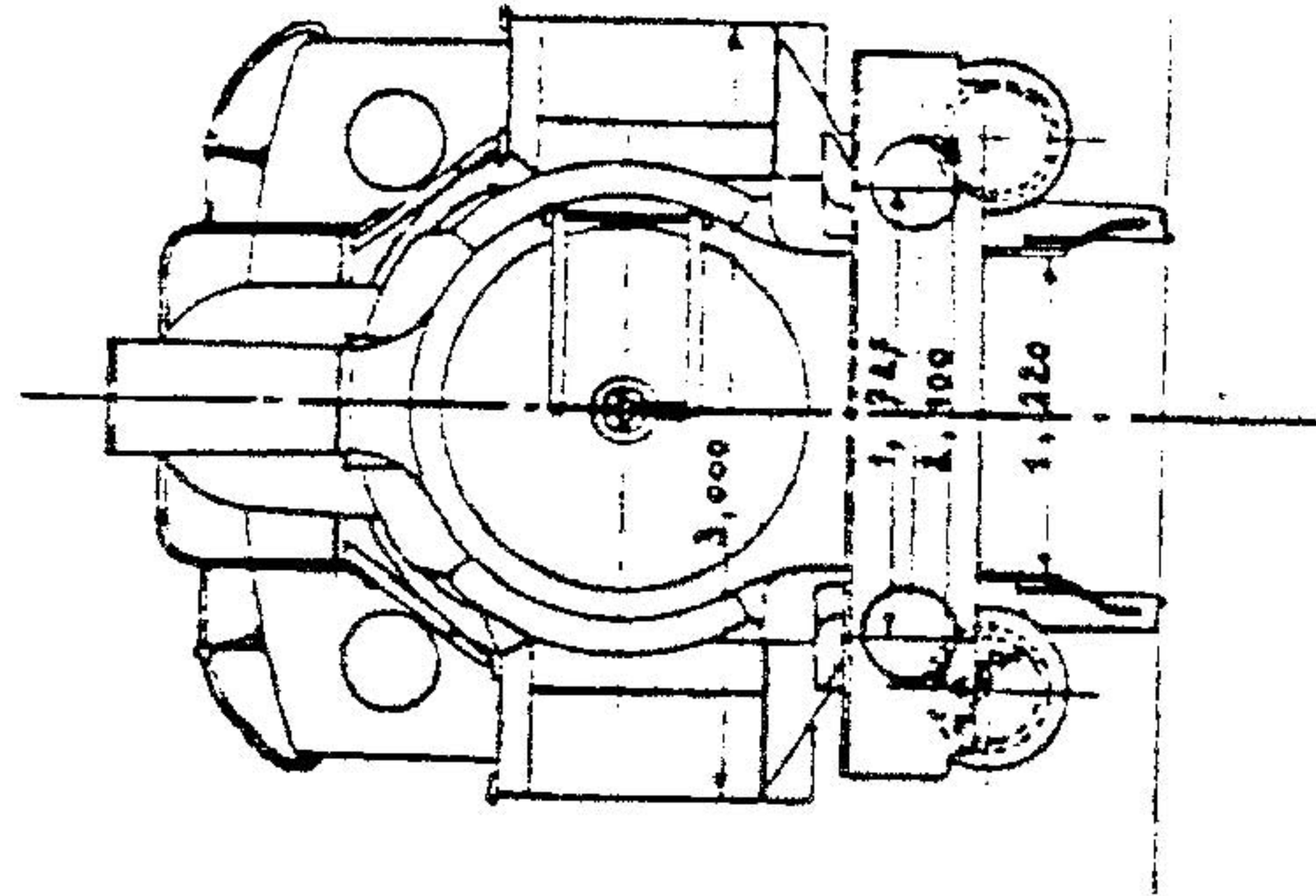
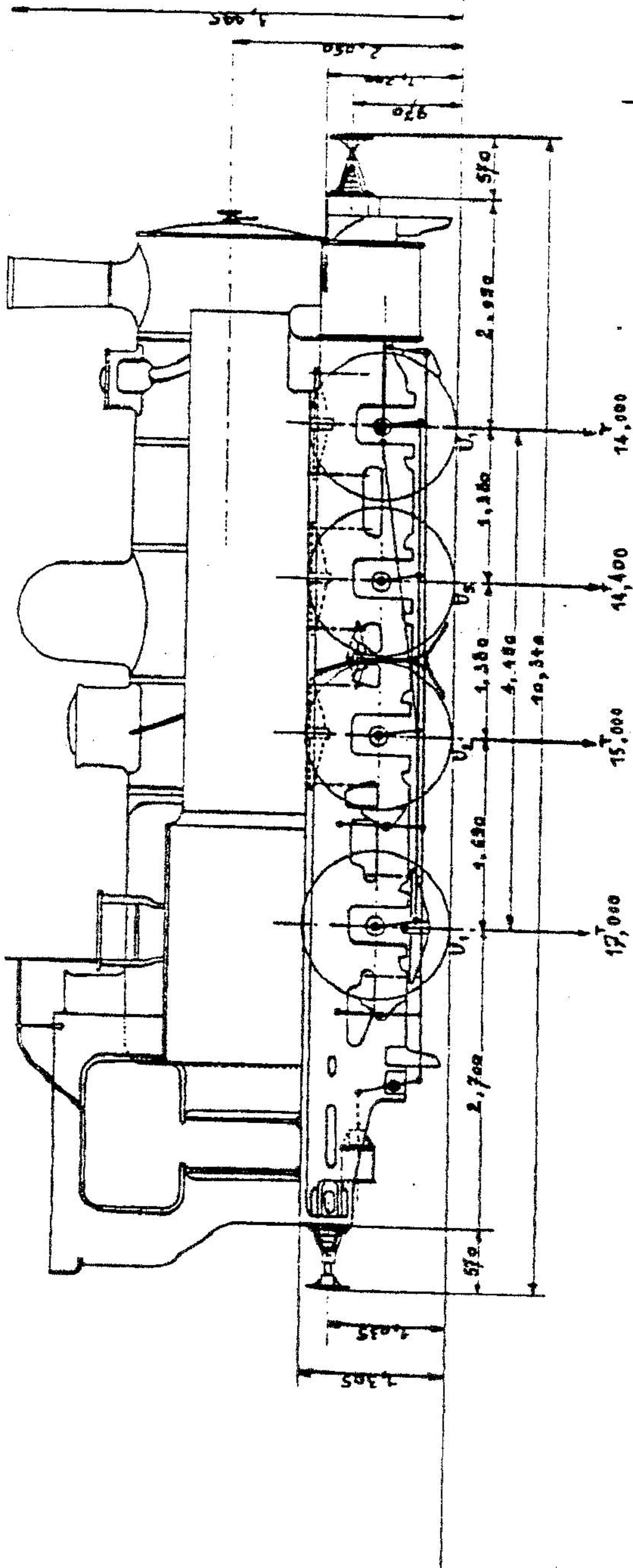
Locomotief 725 (= 7725) afgesteld te Chimay in 1950

Overzichtstekening type 92

LOCOMOTIVES TYPE 92

Echelle 1/50

S.N.C.B.
A.C. S. Martin



Chaudière.		Mécanisme.		Poids. Caractéristiques diverses.	
10 Kv	27,162	50 ^m	50 ^m	Poids de la vile	44,115
Longueur	27,914	Course	Course	L. machine (en ordre de marche)	60,400
Surface	2,708	Diamètre	Diamètre	Poids additionnel	60,400
à	197	des roues	des roues	Comptement rigide et total	47,450
à	50 ^m	Effort marin	Effort marin	Capacité de freinage	6000 K
Surface	47,099	des roues	des roues	Appareils	3000 K
Surface	18,732	des roues	des roues	Frein Westinghouse	
Surface	119,76	des roues	des roues	Frein à main	
Surface	125,78	des roues	des roues	Sablère à main	
Surface	17,481	des roues	des roues	Rayon minimum d'inclinaison	75 m.
Surface	5,480	des roues	des roues		
Surface	2,700	des roues	des roues		
Surface	570	des roues	des roues		

St. H. B. arly le 3-11-1941

Nummerlijsten type 77 - 92

Nr	Bouwj	Omb	Nr	Nr '41	Nr '46	Naam	Bouw	Overdr Chim	Huur 1 NMBS	Schr
711	1872					Erquelines	Cock 790			<1930
712	1872					Solre	Cock 791	<1940	79xx	1948
713	1872					La Buissière	Cock 792			<1930
714	1872					Landelies	Cock 793			<1936
715	1872					Lobbès	Cock 794	<1936		<1940
716	1872					Houpes	Cock 795			<1936
717	1872					Charleroi	Cock 796			<1940
718	1872					Zone	Cock 797			<1936
719	1872	1910	760	9260	92.006		Cock 798			04/49
720	1872					Isocrate	Cock 799			<1936
721	1880					Kinkempois	Cock 1125			<1930
722	1880					Longdoz	Cock 1126			<1936
723	1880			7723	77.001	Ampsin	Cock 1127			07/48
724	1880	1922	763	9263	92.003	Waulsort	Cock 1128			04/49
725	1880			7725			Cock 1129	<1940	79xx	1948
726	1880						Cock 1130			<1936
727	1880			7727	77.002		Cock 1131			07/48
728	1880	1912	761	9261	92.001		Cock 1132			04/49
729	1880					Lustin	Cock 1133			<1936
730	1880	1913	762	9262	92.002	F. Valmont	Cock 1134			07/48
731	1881					Agimont	Cock 1189			< 1940
732	1881					Yvoir	Cock 1190			< 1930
733	1881					Hermalle	Cock 1191			< 1940
734	1881	1923	764	9264	92.004	Flémalle	Cock 1192			04/49
735	1881					Bruxelles	Cock 1193			< 1930
736	1881					Anvers	Cock 1194			< 1936
737	1881					Chimay	Cock 1195			< 1940
738	1881					Bruges	Cock 1196			< 1940
739	1881					Tournai	Cock 1197			< 1940
740	1881			7740	77.003	Louvain	Cock 1198	1926		07/48
741	1881			7741	77.004	Malines	Cock 1199	1926		07/48
742	1881	1924	765	9265	92.005	Hasselt	Cock 1200			04/49
743	1881					Arlon	Cock 1201			< 1940
744	1881					Courtrai	Cock 1202	1936	7906 8053	1948
745	1881					Ypres	Cock 1203			< 1936
746	1881					Ath	Cock 1204			< 1940
747	1881					Ostende	Cock 1205			< 1940
748	1881					Verviers	Cock 1206			< 1940
749	1881					Spa	Cock 1207			< 1940
750	1881					Termonde	Cock 1208	<1935	7912 8054	1948
751	1881					Furnes	Cock 1209	<1940	79xx	1948
752	1881						Cock 1210			< 1930
753	1881					St-Nicolas	Cock 1211	<1935	7907	1948
754	1881						Cock 1212	<1940		1948
755	1881					Eecloo	Cock 1213			< 1930

Stoomlocomotief type 92

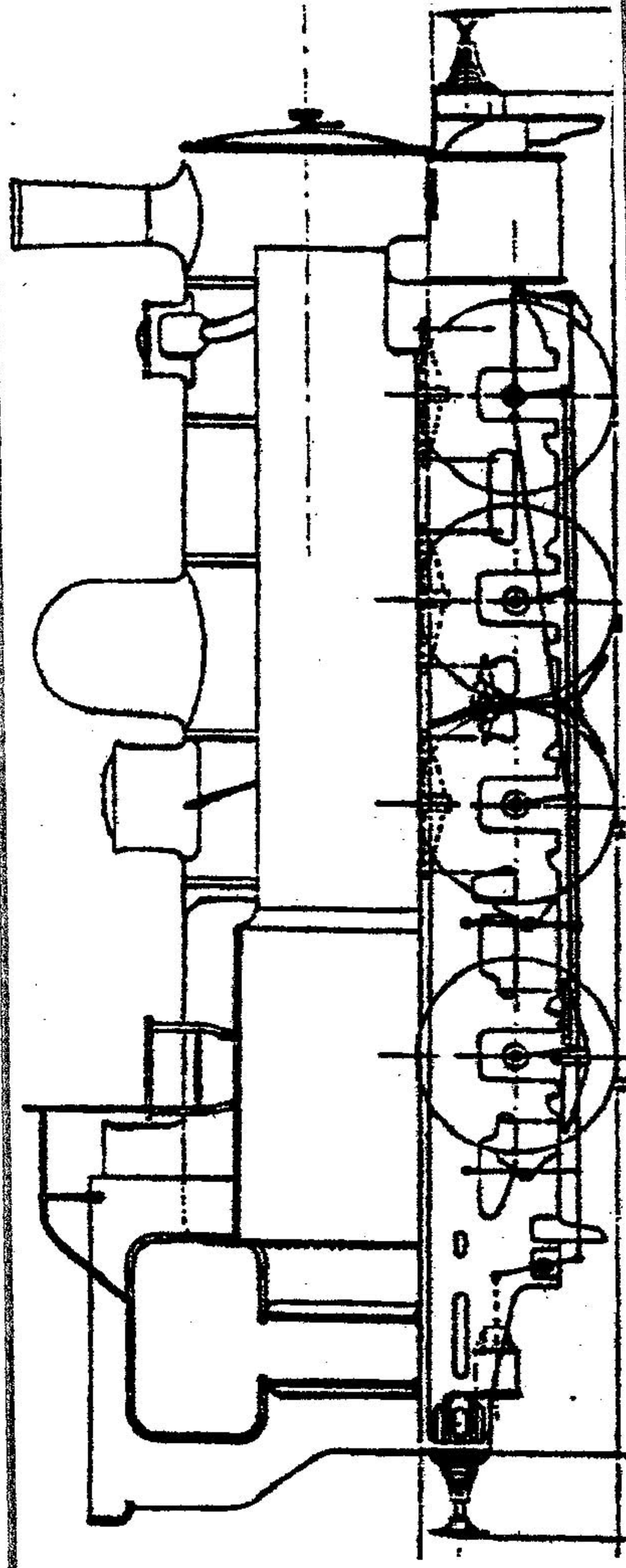
Dt

Goederentreinlocomotief + rangeringen.

ex Nord Belge 711 - 755

> ombouw 760 - 765

Cockerill 6



Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remmen :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenlaag

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1 ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Voorraad watertenders

Voorraad kolen

10 340 mm

9 000 mm

2 850 mm

2 050 mm

3 995 mm

4 450 mm

1 380 mm + 1 380 mm +

1 690 mm

2 050 mm

2 700 mm

1 300 mm

60 400 kg

14 000 kg

14 400 kg

15 000 kg

17 000 kg

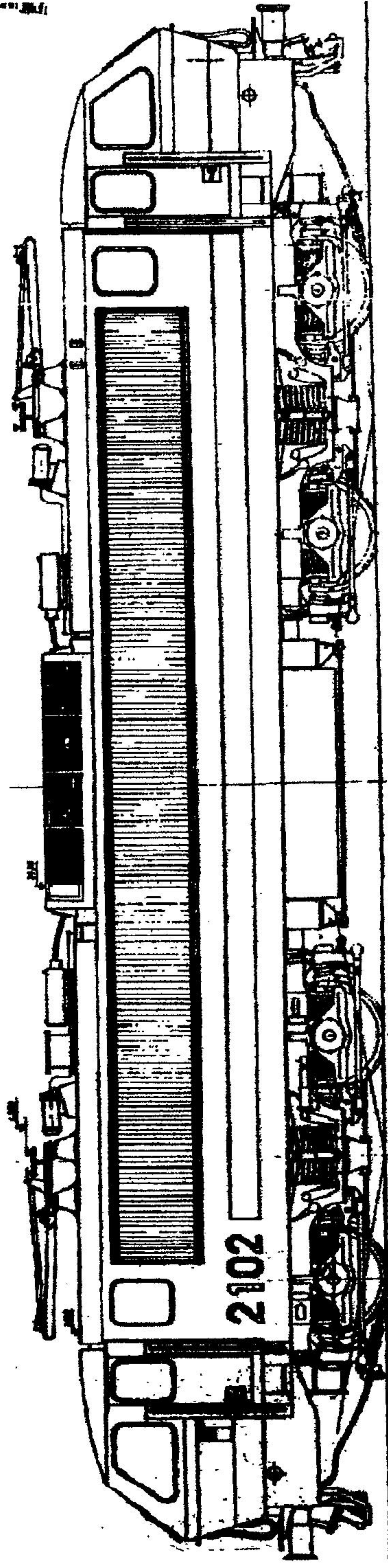
6 000 l

3 000 kg

Elektrische locomotief reeks 27

B'°B'°

Reizigers / goederdienst



Brugeoise & Nivelles

1^{ste} schijf: 2701 - 2730

2^{de} schijf: 2731 - 2760

Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Ombouw

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

Overbrenging :

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Generator :

Statische omvormer

Batterijen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1^{ste} as :

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

5^{de} as

6^{de} as

Trekkkracht :

Vermogen

18 650 mm

17 500 mm

3 080 mm

3 600 mm

4 2200 mm

9 000 mm

2 900 mm

11 900 mm

3 375 mm

1 250 mm

82 000 kg

84 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

kg

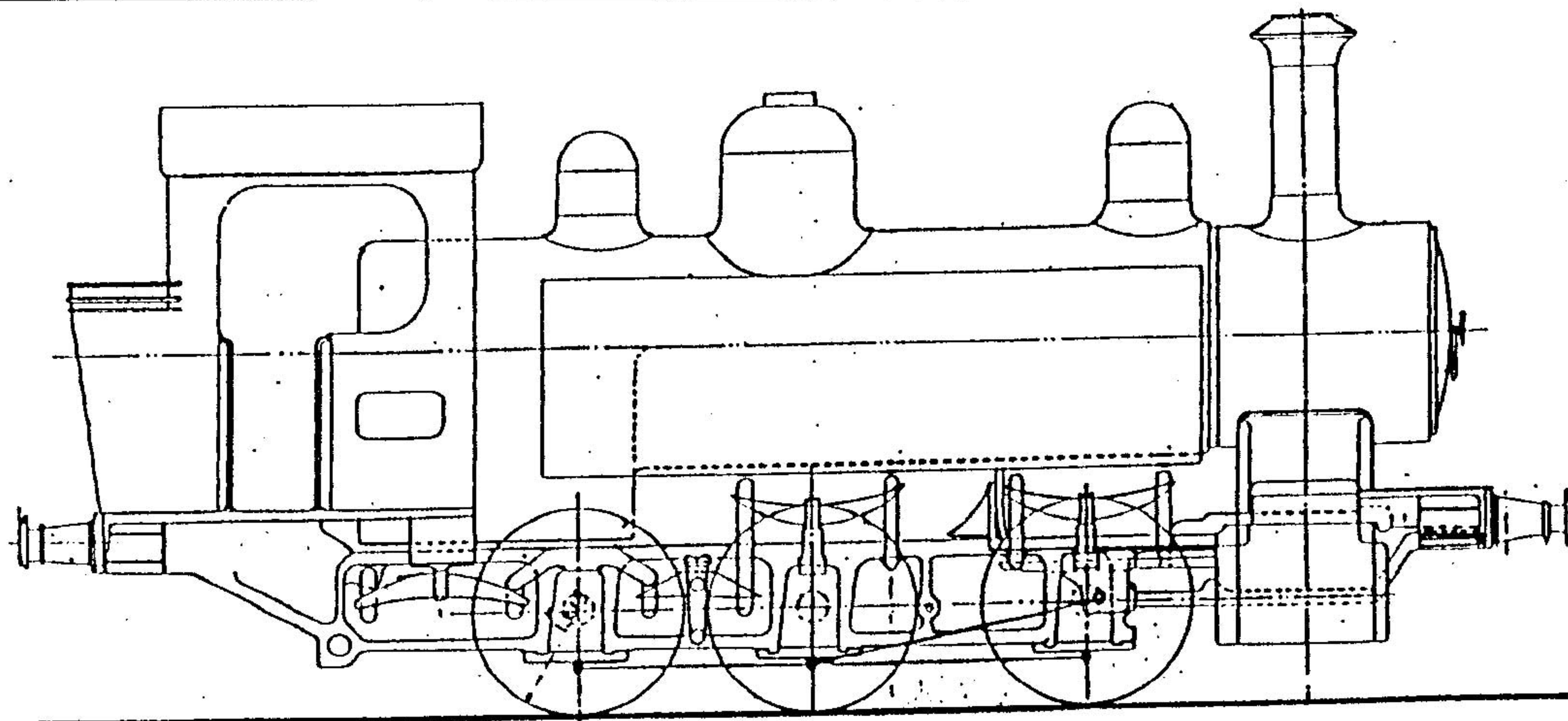
kg

234 kN

4 150 kW

Schrappingen

Type 58



	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Type 58	9	2	8	6	3	10

De lichte drieassige stoomlocomotieven werden steeds aangetrokken voor het lichte rangeerwerk binnen de stationemplacements en gedurende de loopbaan kenden deze machines slechts weinig wijzigingen in hun inzet. Ze stonden steeds in de schaduw van hun zwaardere collega's van het type 53.

In 1962 was de inzet al sterk gedaald door de massieve leveringen van de rangeerdiesellocomotieven, maar in tegenstelling met veel andere machines zouden de typen 58 het toch uithouden dat bij de afschaffing van de stoomtractie in 1966. Maar laten we de inzet gedurende dit jaar 1962 eens bekijken. Op dat ogenblik waren al 11 machines definitief afgevoerd en stonden op diverse plaatsen nog een aantal machines afgesteld. Toch waren er nog vijf stelplaatsen, nl. Monceau, de streek rond Dendermonde met Aalst en St-Niklaas en als grootste inzet Hasselt.

Te **Monceau** waren al tal van rangeerdiensten overgenomen door de nieuwe diesellocomotieven typen 252 en 253, verder zouden in de zwaardere inzetreeksen de typen 53 de bovenhand voeren. Toch was er voor het type 58 nog een vrij uitgebreide reeks met drie inzetdagen in diverse diensten voor lokale bedieningen. De eerste plandag werd ingenomen door de rangeringen te Marcienne-zone en vanuit deze plaats werd ook Landelies bereikt voor een lokale goederentreinen. In de namiddag werden te Monceau aan de onderzoekspost de rangeringen uitgevoerd.

Dag 2 was veruit de uitgebreidste: de locomotief werd gebruikt in de rangeerbundel Monceau Usines en verzekerde daar de bediening van de diverse bedrijven in de buurt. In de late namiddag ging de locomotief met een lokale trein naar Marchienne-au-Pont. Tijdens de derde plandag stonden de rangeringen te Monceau-vorming (bundel Perrier) op het programma. Voor het wassen van de ketel werd de locomotief om de 30 dagen vervangen door een reserve-locomotief.

Tweede stelplaats voor dit type was **Aalst**: hier waren er nog twee inzetreeksen voor drie machines. In de eerste reeks verzekerden de stomers hun diensten te Aalst zelf en rangeren in de bundels Noord en Oost. De tweede inzetreeks speelt zich ver van de stelplaats af, daar het type 58 op dat ogenblik te Geraardsbergen tot

inzet komt voor de lokale stationsrangeringen. De inzet is beperkt tussen 5 uur en 21 uur en om de 30 dagen gaat de locomotief naar Aalst voor onderhoud.

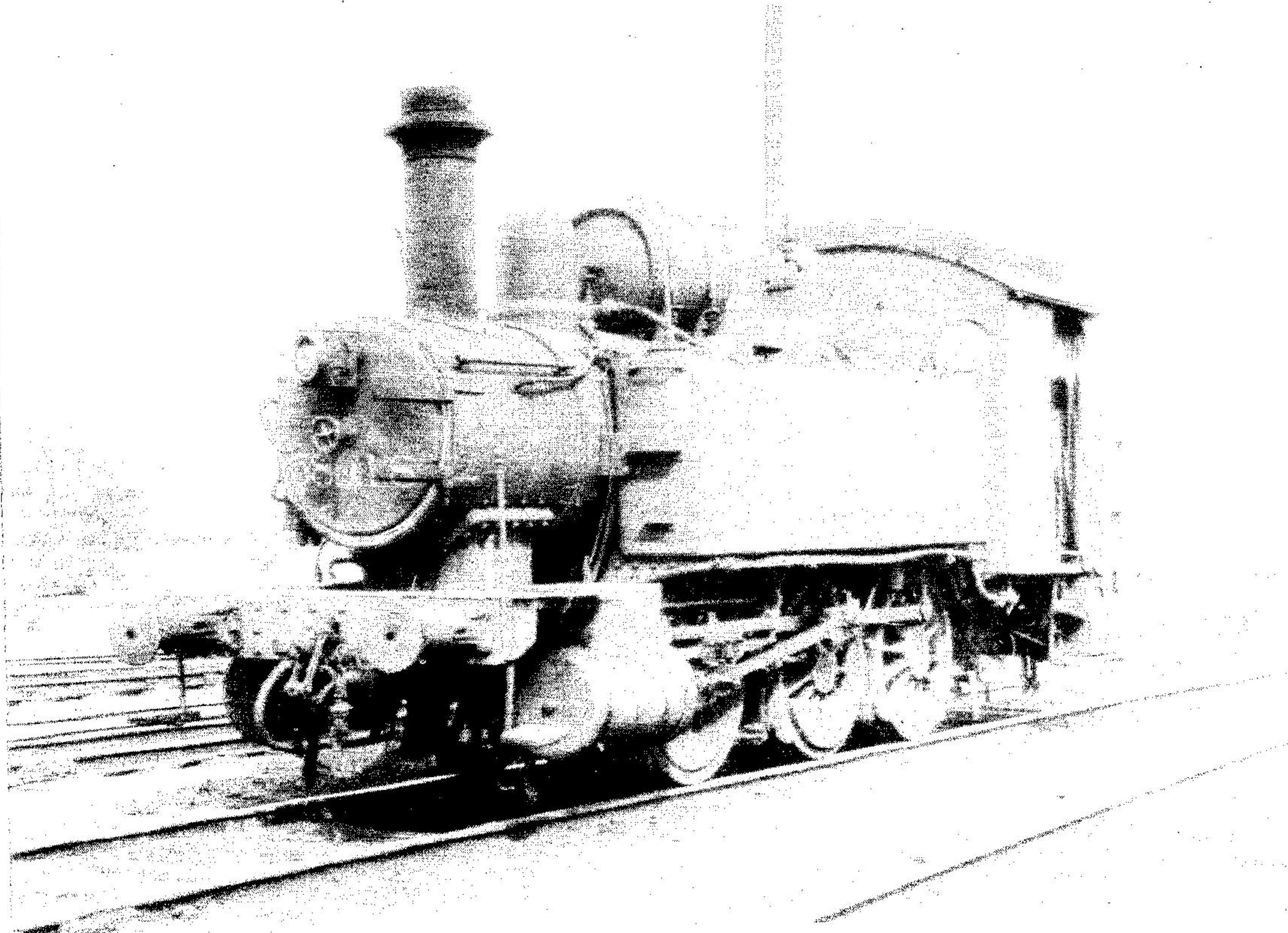
Te **Dendermonde** is de inzet beperkt tot één enkele inzetdag met lokaal rangeerwerk in het station van Dendermonde. Eenzelfde inzet kennen de typen 58 te **St-Niklaas** waar de locomotief ook maar gebruikt wordt voor stationsrangeringen.

Laatste stelplaats in de rij is **Hasselt**: hier wordt het zware rangeerwerk in het vormingsstation verricht door de locomotieven type 53, maar anderzijds waren er voor het type 58 nog steeds drie inzetreeksen in drieploegenstelsel – dus 24 uur op 24 uur – voorzien. In de reeks T werden de machines gebruikt in de ontvangstbundel voor de goederentreinen te Hasselt-west. Hier werden de treinen gedeeltelijk uitgerangeerd en gereed gemaakt voor het afvoeren van de wagens naar de rangeerheuvel.

In de inzetreeks U is de inzet beperkt tot de lichte rangeringen in de stelplaats van Hasselt, maar ook het aan- en afvoeren van de kolenwagen naar het uitgestrekte kolenpark. Deze locomotief werd ook driemaal per dag gebruikt voor de personeelstreinen tussen de stelplaats en Hasselt station. Meestal kwam hier nog steeds een oud rijtuig type GCI tot inzet.

De derde reeks V voorzag de lichte rangeerdiensten binnen de wagenwerkplaats en omvatte slechts diensten tussen 8 uur en 17 uur in één ploeg.

Tijdens de volgende inzetregelingen zouden in eerste instantie de stelplaatsen Dendermonde en St-Niklaas hun inzet van het type 58 verliezen (zomerregeling 1963) en korte tijd later verloor ook Aalst zijn machines. Enkele locomotieven werden nog naar Hasselt getransfereerd, de overige locomotieven werden te Denderleeuw afgesteld en korte tijd later (in de loop van 1963) definitief afgevoerd. Gedurende de volgende periodes werden geen herstellingen meer doorgevoerd en werden steeds meer en meer machines afgesteld. In de loop van 1965 werd ook de inzet van Monceau verminderd en nadien definitief afgevoerd. Enkel te Hasselt bleven de machines tot na de winterregeling van 1965/1966 effectief ingezet, wel werd de rangeerdienst in de bundel A door de nieuwe rangeerdiesels type 250 overgenomen, de beide andere reeksen werden pas in september 1966 definitief afschaff, de locomotieven werden eind 1966 uit het bestand geschrapt.



Industriespoorwegen

Door R. Crikelaire

b. Machines van Orenstein & Koppel

Deze firma werd al in 1876 te Berlin opgericht maar startte pas in 1898 met de locomotiefbouw in de nieuwe fabrieken te Drewitz bij Berlin-Potsdam. In eerste instantie waren ze vooral gespecialiseerd in de typische smalspoorlocomotieven maar vrij vlug schakelde men ook over op de bouw van normaalspoormachines voor de Duitse Reichsbahn. In 1891 wordt het bedrijf vergroot en worden nieuwe bedrijven geopend te Berlin en Dortmund. Tijdens de volgende jaren vergrootte Orenstein & Koppel verder door fusies. Vanaf 1934 schakelde men over op diesellocomotieven en na de tweede wereldoorlog werd ook de productie van industri locomotieven op 1 435 mm opgenomen. Er werden twee types gebouwd: een tweeassige locomotief die hieronder beschreven wordt en een drieassige versie, waarvan de eerste locomotief in 1967 aan Texaco Gent geleverd werd. In het totaal werden meer dan 30 000 locomotieven geleverd.

Daar waar in de periode tussen de beide wereldoorlogen een groot aantal (stoom)locomotieven gebouwd door Orenstein & Koppel in ons land rondreden, beperkte de dieselmacht zich duidelijk tot enkele machines. Reden hiervan was het feit dat de Duitse firma goed vertegenwoordigd was in België door de Vilvoordse firma Focquet en dat vooral bij de smalspoorlocomotieven de firma praktisch het monopolie had voor de lichtere versies en dat heelwat van deze machines bij museumverenigingen bewaard bleven.

De bouw van diesellocomotieven bleef vooral beperkt tot enkele versies waarbij de machines met een laag vermogen het grootste deel van de productie innamen. Al zeer vlug werd door Orenstein & Koppel een zeer moderne oplossing gekozen en ging men af van de aandrijving via een valse as en koppelstangen en ook de kettingaandrijving was zeer beperkt. Vanaf de vijftiger jaren bouwde men moderne machines met cardanaandrijving, onderhoudsvriendelijke motoren en gekozen, comfortabele stuurposten voor de bestuurder. In Duitsland werden talrijke machine aan uiteenlopende kleinere bedrijven geleverd, in België kennen we slechts twee bedrijven die deze machines effectief in bedrijf genomen hebben.

Autoconstructeur Ford te Genk:

Met de sluiting van de steenkoolmijnen was er een nieuwe grote industrie nodig in Limburg en hiervoor werd de autogigant Ford Motors aangetrokken die te Genk zuid een immens terrein toegewezen kreeg. De bouw startte omstreeks 1962 en de afwerking van het nieuwe bedrijf was in 1966 voorzien. Voor het spoorvervoer van auto's en onderdelen werd te Genk-zuid een nieuw vormingsstation voorzien met 7 afstelsporen. Deze bundel werd verbonden met het nieuwe bedrijf via twee korte aansluitsporen, één naar de laadbundels voor autotransportwagens met drie sporen en één naar de magazijnen. Voor dit verkeer berekende men dat met twee diesellocomotieven nodig had en bestelde men bij Orenstein & Koppel in 1962 twee dergelijke machines uit het standaardprogramma. Met een vermogen van 125 kW, Deutz motor en cardanaandrijving werden de beide machines in de loop van 1963 geleverd en werden ingezet bij de aanleg van de nieuwe sporen. In afwijking tot de meer bekende latere uitvoering hadden deze machines nog een lange motorkap en was de stuurpost achteraan aangebracht. Ze kregen de nieuwe Ford- kleurstelling, namelijk koningsblauw met beige sierstrepen en een groot Ford logo.

Maar nog hetzelfde jaar werd een derde – reserve – locomotief bij dezelfde firma besteld, doch deze stamde reeds uit de tweede bouwreeks en kenmerkte zich door een stuurpost in het midden en twee kleinere motorkappen. Ook deze locomotief werd eind 1963 geleverd. De eigenlijke activiteit begon slechts in 1966 waarbij dagelijks twee machines gebruikt werden: één bij de autolaadplaats en het aan- en afvoeren van de wagen. In deze laadplaats kunnen 10 wagens per spoor geladen worden en een laadcyclus duurt ongeveer één uur, waardoor om de twintig minuten een rangeerbeweging op één van de drie sporen nodig is. De tweede

locomotief verdeelt de wagens met onderdelen over de verschillende magazijnen. Vermelden we nog dat Ford in de beginperiode over zijn eigen blauwe schuifwandwagens beschikte die tussen de vestiging van Genk en deze van Köln pendelden.



Door het steeds verder uitbreidende verkeer zouden bij de laadplaats twee machines nodig zijn en om toch een reserve-locomotief te hebben werd in 1971 een bijkomende analoge locomotief bij O&K besteld en nog hetzelfde jaar geleverd. Op dit ogenblik worden nog steeds twee machines per dag gebruikt.

1	92 88 204 1301	Orenstein & Koppel 26 231	1963	Type I
2	92 88 204 1302	Orenstein & Koppel 26 247	1963	Type I
3	92 88 204 1303	Orenstein & Koppel 26 551	1963	Type II
4	92 88 204 1304	Orenstein & Koppel 26 702	1971	Type II

Foto's :

Boven Locomotief nummer 1 (11 – 01 – 1999)

Onder Locomotief nummer 3 (24 – 07 – 1998)

Foto's R. Crikelaire

Firma Sati te Antwerpen-haven:

Ook deze firma die in het Antwerpse havengebied een transportbedrijf heeft, verzekert de overgavetreinen naar verschillende firma's in de buurt met eigen locomotieven. Hiervoor heeft deze firma drie machines ter beschikking. De oudste is een Ruston locomotief die tweedehands in Engeland aangekocht werd en die praktisch alle verkeer op dit ogenblik voor zijn rekening neemt. Deze machine – die recent een herziening kreeg – vervangt een oude Cockerill- diesellocomotief die buiten dienst gesteld werd.

Als reserve-locomotief beschikt Sati over lichte Orenstein & Koppel machine die in 1962 gebouwd werd en die op het eind van de zeventiger jaren naar Antwerpen kwam. De oorspronkelijke standplaats is echter niet bekend. Bij aankomst bij Sati kreeg de locomotief een revisie maar de oude kleurstelling in lichtblauw met witte sierlijnen bleef behouden. De machine wordt enkel gebruikt bij het uitvallen van de boven beschreven machine of bij onderhoudswerken, meestal blijft de O & K bij de werkplaats buiten afgesteld staan



Lijn 139**Leuven - Ottignies**

Bij de aanleg van de lijn Brussel – Namur – Luxembourg door de Grande Compagnie de Luxembourg was er al een geschil tussen twee tracés, nl deze over de provincieplaats Wavre en een meer rechtstreekse lijn via Ottignies. Op het ogenblik dat de tweede versie gekozen werd, was er dadelijk een vraag van Wavre om met het Etat Belge net verbonden te worden en al vlug werd de nieuwe verbinding tussen Leuven en Ottignies uitgewerkt. Deze lijn – die door de Etat Belge zelf zou aangelegd worden – zou het grote voordeel hebben dat ze zowel Mechelen als de Antwerpse haven met het zuidelijk deel van België zou verbinden. Daar waar de lijn naar Charleroi volledig onder eigen beheer zou optreden, zou de verbinding met Namur een deel over de GCL verlopen.

Al vlug startte men met de aanleg van deze dubbelsporige lijn vanuit Leuven, waar de lijn trouwens pas aftakte ter hoogte van de oude weg naar Tienen in het gehucht Tivoli. Na ongeveer twee jaar werken werd het eerste deel tot in Wavre op 12 februari 1855 officieel geopend. In de loop van de zomer – op 13 augustus - zou ook het resterende deel tot in Ottignies ingereken worden.

Daar waar het reizigersverkeer voor het grootste gedeelte een meer voorstadsverkeer kende naar Leuven en verder Brussel, zou vooral het doorgaande goederenverkeer het grootste gedeelte van de treinen voor zijn rekening nemen. Hier was deze verbinding één van de voornaamste die de haven van Antwerpen met het industriegebied rondom Charleroi verbond. Grootste voordeel van deze lijn – die praktisch volledig de vallei van de Dijle volgt – is het ontbreken van zware hellingen. Gedurende de ganse periode tot op heden blijft deze toestand behouden.

Omwille van deze verbinding werd ook snel overwogen om de lijn te elektrificeren en op 14 januari 1956 werd het baanvak tussen Ottignies en Wavre onder spanning geplaatst en werden de lokale treinen naar Ottignies verlengd tot in Wavre. Het noordelijke deel werd op dat ogenblik bereden door trek/duw-combinaties vanuit Leuven. Pas een jaar later – op 3 februari 1957 - was de doorgaande elektrische verbinding met Leuven een feit en reed men opnieuw een doorgaande reizigersdienst op deze lijn. Ook de goederentreinen werden – op een beperkte wijze – overgeschakeld op elektrische locomotieven. Een andere opsteker voor de lijn is de komst van het pretpark Walibi, waardoor de stopplaats van Bierges in de buurt een groter cliënteel kreeg en ook al verschillende speciale treinen te verwerken kreeg.

Ook na de elektrificatie bleef het verkeer op de lijn verder stijgen en dit leidde vrij vlug tot een saturatie en werden opnieuw een aantal treinen omgeleid. Hierdoor werd de signalisatie aangepast en kreeg men een automatisch blok en de volledige signalisatie voor tegenspoor. Op dit ogenblik zijn er opnieuw belangrijke werken bezig om de snelheid te verhogen en wordt de lijn aangepast voor het verkeer van tractiematerieel met driefasige motoren (reeksen 05 en 13). Ook wordt het sporenplan van Wavre vereenvoudigd en worden verschillende overwegen afgeschaft. Ook het station Ottignies werd volledig vernieuwd en het sporenplan werd grondig aangepast om te voldoen aan de nieuwe eisen van de exploitatie. Hierdoor is de lijn klaar om het toenemende verkeer vanuit Antwerpen op te vangen.

Voornaamste data :

12/02/1855	Opening baanvak Leuven - Wavre door Etat Belge
13/08/1855	Opening baanvak Wavre – Ottignies door Etat Belge
14/01/1956	Elektrificatie Ottignies – Wavre
03/02/1957	Elektrificatie Wavre - Leuven

Stations – stopplaatsen :

FLV	FLV	Leuven	Km 0
GHE	GHE	Heverlee	Km 3
GVH		Oud-Heverlee	Km 9
		Zoetwater	Km 11
GSW	GSW	St-Joris-Weert	Km 12
		Pécrot	Km 15
GFL		Florival	Km 17
		Archennes	Km 18
GG		Gastuche	Km 20
GWV		Basse-Wavre	Km 22
FWV	FWV	Wavre	Km 24
		Bierges	Km 25
GLM		Limal	Km 27
LT	LT	Ottignies	Km 29

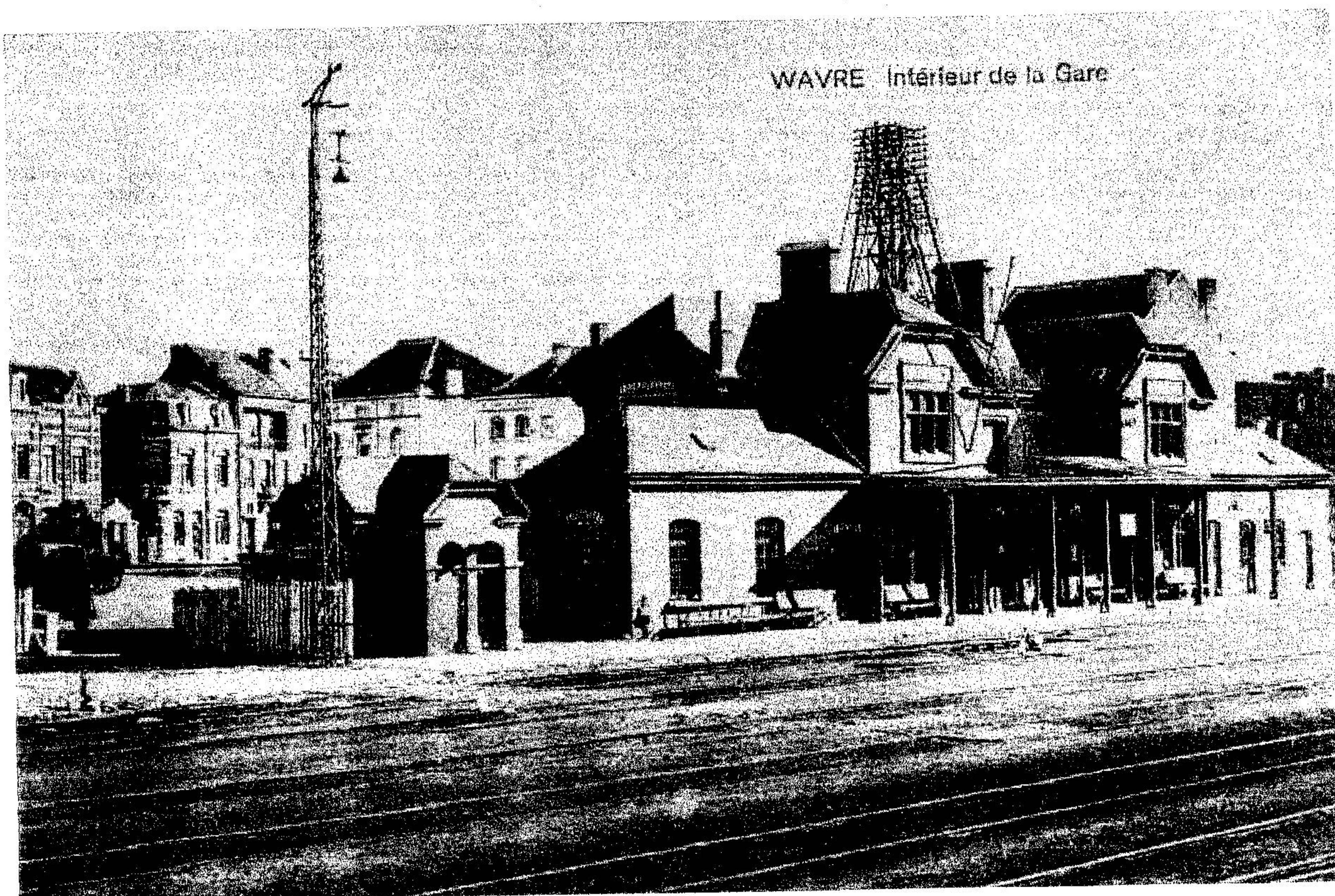
Vertakkingen :

Y Tivoli vertakking lijn 36 – reizigers
 Y Parkbrug vertakking lijn 36 – inrit Leuven - vorming

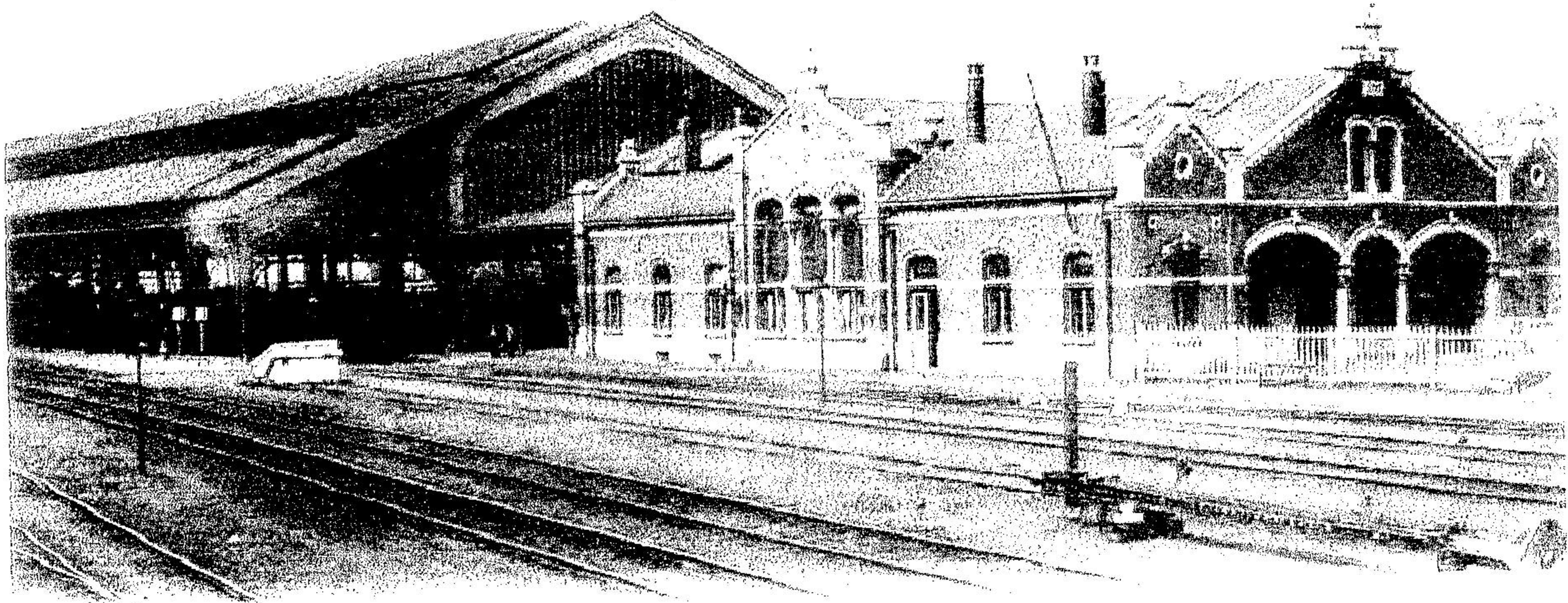
Industrie :

St-Joris-Weert landbouwproducten – loskaai nog steeds open, bediening vanuit Leuven
 Wavre landbouwproducten

Onder – station Wavre



Onder : station Ottignies



Ottignies. - Vue générale de la Gare:

Imp.-Pap., Charlier-Nisot, Wavre

Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 137

139		Ottignies - Leuven (Louva ⁿⁱ)												139	
		5603	2037	5615	5617	2071	6217	1075	5644	5647	5651	2442	6231		
		↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕		
Bruxelles (Q. L.) 161				5.05	6.10	6.55	7.40	7.40	7.40	10.10		12.40	(1) 12.55		
Namur 161				4.45	5.55	5.55	7.25	7.25	7.25		11.25	12.25	(2) 12.25		
0 Ottignies ♀		4.27	5.03	6.17	7.14	7.35	8.06	8.17	8.23	10.36	12.33	13.18	13.53		
3 Limal			5.07	6.21	7.21		8.10		8.28	10.41	12.39	13.23	13.58		
5 Bierges (Wavre)			5.11	6.25	7.27		8.14		8.32	10.45	12.44	13.27	14.02		
6 Wavre	A		5.14	6.28	7.31	(A 9.48)	7.41	8.17	8.25	8.35	10.48	12.47	13.30	14.05	
8 Basse-Wavre			5.15	6.29			7.42		8.25	8.36	10.48	12.48	13.31	14.06	
10 Gastuche			5.19	6.33						8.40	10.52	12.51	13.35	14.10	
12 Archennes			5.23	6.37			7.47			8.45	10.57	12.55	13.40	14.15	
13 Florival			5.27	6.41						8.49	11.01	12.58	13.44	14.19	
15 Pérot		4.46	5.34	6.48					8.56	11.08	13.04	13.51	14.26		
18 St-Joris-Weert		4.51	5.33	7.00			7.57		9.01	11.13	13.08	13.56	14.31		
20 Zoetwater															
22 Oud-Heverlee		4.57	5.43	7.05			8.02		9.07	11.19	13.13		14.37		
26 Heverlee		5.04	5.49	7.12			8.07		8.43	9.13	11.25	13.18		14.43	
29 Leuven ♀	A	5.09	5.54	7.17			8.12		8.48	9.18	11.30	13.23		14.48	
			5653	5657	6233	M 5677	6239	5076	6241	6241	5689	5683	5683	5691	
			↕	↕	↕	↕	↕	↕	+	+	+	+	+	+	
Bruxelles (Q. L.) 161		(1) 13.40		15.50		17.04	17.35	18.15	18.15	19.15	20.40	20.40	21.51		
Namur 161		(2) 12.25	14.25	(3) 15.25		16.25	17.30	18.07	18.07	18.55	19.40	19.40	21.00		
Ottignies ♀		14.16	15.40	16.19		17.41	18.12	19.05	19.09	19.45	21.07	21.33	22.36		
Limal		14.20	15.45	16.24		17.47	18.17	19.09	19.12	19.50	21.10	21.37	22.40		
Bierges (Wavre)		14.24	15.49	16.27		17.51	18.21	19.13	19.16	19.54	21.13	21.40	22.44		
Wavre	A	14.27	15.52	16.30		17.54	18.24	19.16	19.19	19.57	21.15	21.43	22.47		
Basse-Wavre		14.28		16.31		17.55		19.17	19.20		21.16	21.44	22.48		
Gastuche		14.32		16.34		17.59		19.21	19.24		21.18	21.47	22.52		
Archennes		14.36		16.38		18.04		19.26	19.29		21.21	21.51	22.56		
Florival		14.40		16.41		18.05		19.30	19.32		21.24	21.54	23.00		
Pérot		14.43		16.44		18.11		19.33	19.35		21.27	21.57	23.03		
St-Joris-Weert		14.47		16.47		18.15		19.37	19.39		21.29	22.00	23.05		
Zoetwater		14.51		16.51	18.05	18.21		19.42	19.43		21.33	22.05	23.11		
Oud-Heverlee		14.55		16.56	18.10	18.26		19.48	19.49		21.37	22.10	23.16		
Heverlee		15.02		17.01	18.15	18.33		19.54	19.54		21.42	22.16	23.22		
Leuven ♀	A	15.07		17.05	18.20	18.39		19.59	19.59		21.46	22.21	23.27		

2442-5651 Circulent le samedi seulement.
 5615 Weert-St-Georges 6.52/7.00.
 6231 Circule los samedi, dimanche et jours fériés.
 (1) Samedi : D. 13.25. (2) Samedi : D. 12.55. (3) Samedi.

2442-5651 Rijden enkel Zaterdags.
 5615 St-Joris-Weert 6.52/7.00.
 6231 Rijdt enkel Zaterdags, ook op Zon- en feestdagen.
 (1) Zaterdags : V. 13.25. (2) Zaterdags : V. 12.55. (3) Zaterdags.

Verhältniszahl der Bremsung Remming - Freinage	Nenner der Gefällebremsung Teruglooping - Dérive	Last-Charge Lok. 0.8.0 (T. 81)	Fahrzeit - Ritstijd Temps de parcours	Zugnummer Treinnummer Numéro du train	Dg	Lg	Lg	Lg	Dg	N	Dg	Dg	N	Dg	Ub	Dg	Dg
					6198	10058	10050	10060	6194	8432	6216	6142	8402	6368	12584	6144	6128
				Verkehrstage	W	nS	nS	B	nS	W	W	W	W	W	W	W	W
				Kenletter - Caractéristique	(SD)	FSL	(SL)	(F)	(SL)	(SD)	(SD)	(SD)	(SD)	(SD)	(SD)	(SD)	(SD)
				H.-u.U.Nr.-Boekhouding-Compt.	60.01	65.03	65.01	65.03	60.01	70.01	60.01	60.31	70.01	60.01	76.01	60.31	60.31
				Höchstgeschwindigkeit	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.
				Max. snelheid - Vit. max.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.
				LEUVEN (VORMING)							6.40			12.35	15.55		
				LEUVEN						8.06	9.25			12.40	16.00		
				Leuven (Afwisseling)													
6	70		1770 (I)	Heverlee						18	37			47	07		
			1540 (I)	Oud-Heverlee (A)						50	46			13.04	12		
			1770 (I)	St-Joris-Weert						59	46			13	21		
			1480 (I)	Florival						9.05	54			19	29		
			1770 (I)	Gastuche						10.10	20	10.04		23	39		
	33		1360 (I)	Basse-Wavre (D)	161	161	161	161	161	26	10	161		14.00	06	45	161
			1770 (I)	Wavre										06	31	17.00	
			1770 (I)	Limal						31	15			37	47	06	
				OTTIGNIES (RELAIS)													
	12		970 (I)	OTTIGNIES (VOYAGEURS)	0.59	1.14	3.29	4.23	5.44	11.15	10.30	14.54	15.15	17.05	19.20	21.14	23.55
			1480 (I)	Céroux-Mousty	1.05	20	35	42	50	55	50	12.01	15.00	16.02	06	+ 24	0.01
			970 (I)	Court-St-Etienne	1.12	27	42	49	57	08		07	16.15	19		21.37	08
			1720 (I)	Faux (D)	"	"	"	"	"	07			50		"	15	
				La Roche (Brabant) (D)	22	44	52	59	6.07	17			57		"	18	
	10		970 (I)	Villers-la-Ville (D)	30	52	4.00	5.07	15	37	161	25	20	39		55	26
			1770 (I)	Tilly	40	2.02	10	17	25	54		35	17.30	49		22.05	36
	6	41	1770 (I)	Marbais	47	09	17	24	32	14.01		42	18.04	56		12	43
			1480 (I)	Ligny (Carrières)	52	14	22	29	37	08		47	20	18.01		17	48
	5	12	1480 (I)	Abzw. Bij. v. Gembloux et Marbais	57	19	27	35	42	13		52	30	18.06		22	53
				FLEURUS	1.59	2.24	4.32	5.41	6.47	14.18		15.57	18.40	18.11		22.27	0.58
	8	11	850 (I)	Abzw. Bij. Nord du Δ de Lambusart	2.25				7.00	15.00		16.31	19.10		50	1.15	
				Lambusart	30				"			36			55	19	
				Tamines (Molgnelée) (G.P.)	33		Le Vieux Campinaire		7.05			39		19	58	22	
	5	140	1770 (I)	Abzw. Bij. Nord Δ de Tamines	36				"			47			23.06	"	
				TAMINES	40		131		"			51			10	34	
				FALISOLLE	2.44				7.24		140		140				
				Abzw. Bij. Sud Δ de Tamines	3.04												
	5	10	1110 (I)	FALISOLLE													

(I) Cent-Latour (durchgang-direct):
Last Charge 1000 T.
Antwerpen-Latour (durchgang-direct):
Last Charge 1000 T.

Lijn 139

Lijn 53

Lijn 36

Leuven

Heverlee

Oud Heverlee

Leuven - Ottignies

Zoetwater

St-Joris-Weert

Pécrot

Florival

Archennes

Gastuche

Lijn 161

Wavre

Bierges-lez-Wavre

Limal

Ottignies

Lijn 141

Lijn 140

Kolenspoor ?

Van droom naar nachtmerrie

In het tijdschrift nr 94 waren we nog vrij optimistisch over de toekomst van de samenwerking tussen de Limburgse Stoomvereniging en de overkoepelende vzw Kolenspoor. We hebben nooit de administratieve problemen rond deze samenwerking willen gebruiken of zelfs vermelden, daar we steeds vermoed hadden dat deze – bij een goede houding van beide partijen – geen moeilijkheden zouden meebrengen. Tot in maart 2000 was er trouwens een consensus waarbij de vertegenwoordigers van de gemeentes het administratieve werk zouden verzorgen en de L.S.V. het technische gebeuren voor zijn rekening zou nemen. Maar op dat ogenblik zou het stilaan duidelijk worden dat er andere belangen naar voren zouden komen. Inmiddels zijn er dan ook diverse roddels en halve waarheden opgedoken zodat we in dit hoofdstuk willen ingaan op de administratie achter een museumlijn.

1. Geschiedenis van de vzw Kolenspoor

Al in de loop van 1992 werd er voor het eerst contact gezocht met de gemeente As om een beperkte steun te verkrijgen om de exploitatie uit te breiden zodat we in deze periode alsnog konden starten met het dure onderhoud van de lijn. We dachten hierbij een subsidie van 200 000 à 300 000 BEF per jaar, een gelijkaardige subsidie die o.m. de grotere sportverenigingen kregen. Uit deze besprekingen kwam een toeristisch project naar voren, waarbij de fietspaden in een netwerk zouden aangelegd worden, een beperkte uitbouw van een spoorwegmuseum (ca. 5 000 000 BEF) en de uitbouw van het naburige hotel tot een natuurcentrum. Dit project ging niet door daar de hoofdattractie – het hotel – in faillissement ging.

Maar door deze samenwerking ontstond in de loop van 1995 bij de oprichting van het Streekplatform Mijnstreek (een overkoepelende organisatie van alle mijngemeentes) een nieuw, nog uitgebreider plan om de mijngemeentes met een stoomtrein te verbinden. Hiervoor werd een ontwikkelingsplan en een haalbaarheidsstudie opgesteld en dit leidde tot een dossier voor de mogelijke subsidie van 150 miljoen. Men voorzag een verbinding tussen Beringen en Eisden-mijn en door de animator uit deze periode – dhr P. Boutsen – werd al zeer snel een overkoepelend Kolenspoorfestival (zowel met trein als culturele manifestaties) uitgebouwd. We zijn dan al in 1998.

Op dat ogenblik beginnen de problemen: in eerste instantie zou het doorrijden tot Beringen via Hasselt niet mogelijk blijken en de verbinding werd beperkt tot Bokrijk en met dit dossier wordt de eerste subsidie aangevraagd. Begin 1998 wordt de verhoopte subsidie aan Kelchterhoef gegeven voor de uitbouw van een dierenpark en automuseum. Het dossier moet duidelijk ingekrompen worden tot een verbinding Zwartberg – As – Eisden-station. De interesse van de politieke wereld en de bedrijven voor sponsoring zakt verder weg en het project wordt voor de L.S.V. haalbaarder, maar voor de politici een blok aan hun been in de aanloop voor de gemeenteraadsverkiezingen.

Voor de nieuwe (en laatste Europese) subsidie voor Limburg is er nog ca. 50 000 000 BEF ter beschikking en daarvoor komen nog twee projecten in aanmerking – het mijnstreekmuseum en het Kolenspoor. Daar het mijnstreekmuseum zijn dossiers niet in orde krijgt, verwerft het Kolenspoor heel onverwacht de subsidiepot.

2. De oprichting:

In februari 1999 wordt de subsidie reëel en daarvoor moet een structuur op korte tijd uit de grond gestampt worden. Om dit voor te bereiden wordt in het kader van het streekplatform na veel moeilijkheden een toeristisch projectmanager aangesteld. Hij heeft als taak om het kolenspoor op te starten als een samenwerking tussen de vele versnipperde toeristische initiatieven uit de streek.

Maar hier loopt het voor het eerst fout daar deze manager uit eigen beweging zijn volledige belangstelling ging richten op de opstart van de vzw Kolenspoor en hierdoor een praktisch algemene leiding ging uitvoeren. In tussentijd werd wel de vzw Kolenspoor opgericht met twee vertegenwoordigers van de drie gemeentes, maar hier ging het voor het grootste gedeelte om politieke figuren die elke binding met het project misten. In eerste instantie was de bedrijvigheid trouwens enkel in As waar te nemen, waardoor Genk en Maasmechelen gedeeltelijk afhaakten. In deze vzw werd ook beslist dat ook de L.S.V. zijn plaats zou krijgen in de bestuursorganen, maar omwille van de subsidie kon dit in eerste instantie niet en werd er een tijdbom gelegd onder de werking.

De situatie verergerde nog op het ogenblik dat er door verschillende fouten 1/3 van de subsidie – deze van de toeristische diensten van Vlaanderen en Limburg – wegviel. Om het project te redden moest er een belangrijke lening van ca. 25 000 000 BEF opgenomen worden en hiervoor moesten de gemeentes borg staan en leidde opnieuw moeilijkheden tussen de drie gemeentes met een belangrijke vertraging voor het storten van de subsidies.

In augustus 1999 werd de vzw Kolenspoor officieel opgericht en zou vanaf 1 oktober 1999 alle activiteiten van de L.S.V. overnemen. Op deze datum zou de L.S.V. wel opgenomen worden in de nieuwe vzw. De nodige samenwerkingsovereenkomsten werden wel opgesteld maar deze werden steeds verder naar voren geschoven en de L.S.V. werd wel gedoogd en mocht zich bezig houden met de technische aspecten, doch de middelen stonden niet ter beschikking. Na de eerste moeilijkheden op administratief vlak werden de plooiën nog gladgestreken en kwam men tot de opname van de L.S.V. en tot een samenwerkingsovereenkomst. Tijdens deze hectische periode zorgden we voor de meeste technische offertes en de nodige besprekingen met de firma's. Alles moest trouwens afgesloten worden op 31 december 1999 om de Europese steun niet te ontlopen.

Gedurende de eerste maanden van 2000 ging het nog vrij goed en dit leidde tot het opstellen van een programma voor het nakende ritseizoen, het aanduiden van enkele aannemers en de voorbereidende werken. Deze stappen werden trouwens in ons tijdschrift 94 uitvoerig behandeld. De onduidelijkheid voor de gemeentes zorgde voor verdere vertragingen en wrijvingen. Ondertussen was er een lastercampagne op gang gekomen tegen de beheerders van de L.S.V. en sommige bestellingen werden nogal eenzijdig en dubieus doorgedrukt.

De vertragingen leidden ertoe dat niet alleen 2000 maar ook het ritseizoen 2001 in het gedrang zou komen.

3. De problemen

Al deze situaties zorgden dat er tal van problemen opdoken en de voornaamste worden hier besproken, dit enkel om (opzettelijke) misverstanden en foute informatie te weerleggen. Voor geïnteresseerden ligt het volledige dossier ter inzage.

- Opname in de raad van beheer :

Al in het begin werd afgesproken dat de L.S.V. één beheerder (van de zeven) mocht aanduiden in de raad van beheer en het dagelijks bestuur. Dit werd in februari door de ganse raad van beheer bekrachtigd. Maar de L.S.V. werd nooit uitgenodigd op het dagelijks bestuur en bij de algemene ledenvergadering in april werd de L.S.V. niet officieel bekrachtigd als beheerder. Meer nog vanaf mei werd de vereniging zelfs niet meer uitgenodigd en werden éénzijdige beslissingen genomen.

- Aanwervingen:

Bij de voorbesprekingen werd aangeduid dat de commercieel verantwoordelijke door het Kolenspoor aangebracht zou worden, de technisch verantwoordelijke door de L.S.V. Nadien werd echter beslist dat alle kandidaten voor een onafhankelijke jury moesten verschijnen. Dit was het geval voor 7 kandidaten commercieel en 13 kandidaten technisch verantwoordelijke. Na de examens werden twee kandidaten aangeduid, één voor de commerciële functie, en de kandidaat voorgesteld door de L.S.V. als technicus. De commerciële kandidaat haakte echter af en daar beslist was om beide kandidaten gelijktijdig aan te werven bleef het kolenspoor zonder betaalde krachten. Na veel moeilijkheden om kandidaten te vinden, werd een ex-ingenieur van de mijn voorgedragen en op de raad van beheer van mei aangeworven, doch op dat ogenblik besliste dezelfde raad dat de technisch verantwoordelijke eerst door de pas aangeworven commerciële verantwoordelijke moest geëvalueerd moest worden. Later werd de tweede aanstelling echter volledig afgevoerd. Te vermelden valt nog dat

verschillende valabele kandidaten, waaronder het opstarter van het project, ontraden werden zich kandidaat te stellen.

- Voorbereiding van het ritseizoen:

Gedurende het eerste kwartaal werd door de L.S.V. een (voorlopig) ritschema opgesteld en aanvaard. Doch de beheerders hadden geen enkel oog voor de praktische schikkingen voor een ritseizoen. Er werden geen verantwoordelijken aangeduid, geen schema voor het financiële beleid, geen promotie, geen veiligheidsplan en in laatste instantie werd een huishoudelijk reglement opgesteld, dat door de ALV verworpen werd. Onder deze omstandigheden was het voor de L.S.V. bijzonder moeilijk om een ritseizoen uit te voeren zonder problemen.

- Bestellingen, aanduiding van aannemers:

Zoals al vermeld werden eind 1999 aan de hand van een goedgekeurd ontwikkelingsplan de nodige offertes ingezameld door de L.S.V. Gelijktijdig werd uitgemaakt welk materieel in eerste instantie zou gerenoveerd worden voor de exploitatie, al het overige materieel zou behouden blijven voor een toekomstig museum. In de vorige uitgaven van het tijdschrift zijn we uitvoeriger op deze herstellingen ingegaan.

Gelijktijdig werden de nodige bestellingen toegewezen aan een aantal aannemers en firma's, maar op dat ogenblik begon het ook hier mis te lopen. Door enkele mensen werd geijverd naar een museumuitbating zoals bv; de Vennbahn deze uitvoert, met slechts één enkele trein per dag en geen randanimatie. Zodoende werden slechts twee werken effectief uitgeschreven, nl. de herstelling van de lijn voor een bedrag van niet minder dan 21 000 000 BEF en nog opmerkelijker de bouw van een voorlopig buffet in de vorm van containers voor een bedrag van 4 000 000 BEF. Voor het overige waren er geen kredieten aanwezig en zo werd – ondanks vroegere beloftes – het geld voor de restauratie van het aanwezige materieel teruggeschroefd. Hierdoor moest de L.S.V. tot in april 2000 met eigen middelen de herstellingen verder uitvoeren. Daar op dat ogenblik de middelen opwaren werden door de vzw Kolenspoor enkele renovatiecontracten toch nog ondertekend en werden schoorvoetend ca. 200 000 BEF (van de 4 000 000 BEF begrote middelen) toegekend. Hierdoor konden de werken aan de motorwagen 554.14, een L-rijtuig en het ritvaardig materieel verder gezet worden.

. De L.S.V. kon verder geen waarborgen bieden aan de aangesproken leveranciers en zodoende vervielen vele prijsoffertes.

4. De opschorting van de samenwerking:

Tijdens de raad van beheer van mei 2000 werden al deze punten besproken, maar de beheerders van het Kolenspoor hadden weinig of geen interesse voor de praktische standpunten. Hoofdzaak was de aanwerving van de commercieel verantwoordelijk en deze werd dan ook unaniem aangeworven. Maar daar op dat ogenblik duidelijk werd dat de vzw Kolenspoor noch wou ingaan op de voorwaarden van de L.S.V. (aanwerving technisch verantwoordelijke, praktische schikkingen, ...) was de L.S.V. voor eigen veiligheid genoodzaakt om de samenwerking voorlopig op te schorten tot de verschillende voorwaarden van de samenwerkingsovereenkomst vervuld waren.

Tijdens de volgende weken hebben we nog getracht de geschillen te effenen, doch meer en meer werd duidelijk dat het Kolenspoor al bijna een jaar lang achter de schermen gewerkt had aan een ander scenario. Vanaf september 1999 had men geopteerd om de L.S.V. niet op te nemen in de vzw Kolenspoor maar de vereniging te beperken tot de drie gemeentes. Er zou wel een vriendenkring opgericht worden in het kader van het Kolenspoor en naar aanleiding van een lastercampagne van enkele oud-leden had het Kolenspoor contact gezocht met de eigenaars van het materieel en een aantal leden om zo de werking nieuw leven in te blazen. Anderzijds werd de L.S.V. verder gebruikt voor het opstellen van de (technische) dossiers, voor de samenwerkingsovereenkomst nodig voor het verkrijgen van de subsidie en voor het werk ter plaatse.

Ook werd duidelijk dat de werkelijke belangen meer politiek getint waren: sommige aanbestedingen en opvolgingen van werken laten opnieuw vele vragen rijzen. Is het normaal dat voor beide uitgegeven werken de tijdslimiet opgesteld in het aanbestedingscontract met meer dan 3 maanden overschreden wordt en dat er geen boeteclausule ingebouwd was?

In de volgende maanden wordt de toestand nog duidelijker: nadat de L.S.V. reeds in de vorige maanden op vele vlakken buiten spel gezet werd (onderhandelingen met N.M.B.S., indienen van BPA As, opvolging van de werken, ...) maar ook de raad van beheer en meer bepaald de gemeente Maasmechelen wordt steeds meer en

meer uit het bestuur geweerd. Er komt nog één raad van beheer samen in juni en deze beslist éézijdig dat men niet meer wil samenwerken met de L.S.V. en geen enkele van de eigenaars die ooit materieel ter beschikking stelden. Ook werd beslist dat alle **materieel en materiaal voor 31 augustus 2000** (op iets meer dan een maand) uit As verwijderd moest worden. Deze jobstijding kregen we op 19 juli in de bus. Enige tijd later werd ook de huurovereenkomst van het station door de gemeente As opgezegd voor 30 september en hiervoor werd trouwens de vierde schepen opgetrommeld daar de overige schepenen op vakantie waren. Waar konden we zo van hoogdringendheid spreken?

5. De reactie van de L.S.V.

Om onze werking toch veilig te stellen – we zijn trouwens al 20 jaar in het museumwezen te Limburg actief – hebben we snel een aantal acties gevoerd.

- het aanbrengen van grafitti op de (nog niet gerestaureerde) rijtuigen en buffet. Deze actie ligt niet in de gewoonte van de L.S.V. maar was nodig om de pers te halen
- het inspelen op de pers, hiermee werden niet alleen de kranten gehaald, maar ook TVLimburg en zelfs het VRT-journaal
- het huis aan huis brengen van een pamflet met uitleg te As
- een petitieactie te As en Genk
- het aanschrijven van de politici en de organen die betrokken zijn bij de problemen

Naast deze acties werd ook op juridisch vlak gestreden en wordt een kortgeding gestart om de toestand toch nog recht te kunnen trekken.

6. De toekomst:

In principe bestaan er maar vier mogelijkheden, die we op dit ogenblik nog steeds behouden willen, doch waarvan de beide eerste zeer zware consequenties met zich meebrengen, daar in beide gevallen een rendabele exploitatie zeer twijfelachtig blijft omwille van de zware leningen die de gemeentes op zich genomen hebben (25 000 000 BEF) en die door de inkomsten moeten afgelost worden.

- het afdwingen van de afspraken die tijdens de verschillende raden van beheer genomen werden, maar die door het Kolenspoor niet uitgevoerd werden. Dit houdt in dat de beheerders op post blijven, waardoor de samenwerking steeds twijfelachtig blijft gezien het huidige conflict.
- Het afwachten van de verkiezingen. De beheerders kunnen vanaf 1 januari 2001 vervangen worden en dit is afhankelijk van de uitslag van de verkiezingen. In Genk en As staat de coalitie op springen, terwijl ook Maasmechelen een andere bestuursploeg kan krijgen. Maar het is koffiedik kijken of nieuwe (politieke) beheerders andere standpunten innemen dan hun voorgangers
- Het terug opvragen van de concessie van de N.M.B.S. op naam van de L.S.V. dit eventueel na liquidatie van het Kolenspoor (zie verder)
- Het samenhouden van de verzameling op een andere plaats – bv. een leegstaande loods van de N.M.B.S. – en de uitbouw van een statisch museum zoals de TSP te St-Ghislain. Probleem is dat in Limburg geen enkele lokatie voorhanden is en dat de kortstbijgelegen loodsen zich te Liège en Montzen bevinden.
- De verkoop van het materieel aan bij voorkeur Belgische, maar ook buitenlandse museumlijnen, het niet verkochte materieel laten slopen.

Voorlopig willen we vooral gokken op de tweede mogelijkheid en de verkiezingen afwachten, grootste nadeel hiervan is dat op dat ogenblik al tal van bruggen opgeblazen zijn en dat het grootste deel van de subsidies al verbruikt zijn aan tal van werken. Waarschijnlijk zullen de “nieuwe” gemeentes zich niet willen engageren voor de hoge risico's en dan wordt het ganse project “Kolenspoor” de zoveelste droom die verloren gaat en wordt het heropstarten in de oorspronkelijke vorm praktisch onmogelijk. Daarom nemen we contact op met verschillende museumlijnen om – in het ergste geval – dadelijk tot een verkoop over te kunnen gaan.

7. De huidige toestand bij het Kolenspoor:

We willen een opsomming geven van de werken die door het “Kolenspoor” uitgevoerd werden en geven hierover dan ook geen appreciatie.

- De lijn :

Midden augustus waren de volgende werken uitgevoerd:

- regelen van de voegen, vervangen van de lasplaten (maart – mei)
- vervangen van 1 300 dwarsliggers (mei – juni)
- regelen van wissels te Waterschei
- onkruidbestrijding op de ganse lijn (mei)
- onkruidvrij maken van perrons door afschrapen van bovenste laag
- uitbreken van de wissels te Maasmechelen stort (juli)
- aanbrengen van ballast over de ganse lijn (augustus)

Op dit ogenblik moeten volgende werken nog uitgevoerd worden :

- onderstoppen en richten van de lijn door de N.M.B.S. (eind augustus)
- aanbrengen van laag shist op de perrons
- aanbrengen van de wissel te As tussen spoor 1 en spoor 2
- afwerken van diverse plaatsen

- Het onthaalcentrum :

Eind juli werd gestart met het plaatsen van de containers voor het nieuwe onthaalcentrum, midden augustus was men bezig met de inrichting ervan.

Midden augustus plaatste men een omheining in draad rondom het onthaalcentrum en een nieuwe poort op de weg naar de loskoer.

- De rijtuigen :

Begin augustus kwamen de 5 rijtuigen (drie K3-rijtuigen, 1 M3-rijtuig en 1 K1-rijtuig) vanuit Aalst via Winterslag naar As over. De overbrenging gebeurde met een weg-spoorvoertuig van de firma Vanderaerden. Na onderzoek wil men de volledige renovatie van de drie K3-rijtuigen uitgeven aan een privé-firma voor een kostenplaatje van ca. 2 000 000 BEF. Het M3-rijtuig en het K1-rijtuig werd al zeer snel na aankomst te koop aangeboden aan een schroothandelaar uit Maasmechelen. Na een test met een K3-rijtuig staat thans het M3-rijtuig tegen het onthaalcentrum en zal dienen als bijkomende gelagzaal voor het buffetgedeelte.

Verdere werken werden zover we weten niet gedaan, hoe de exploitatie in 2001 zal verlopen is niet bekend. Wel zou tijdens het voorlaatste weekend van september de officiële opening plaatsvinden van de herstelde lijn en het onthaalcentrum, hiervoor zou bij het Stoomcentrum Maldegem de stoomlocomotief Fred gehuurd worden. Of dit werkelijk doorgaat is twijfelachtig daar de lijn nog niet afgewerkt werd en dus ook niet gekeurd is en we verwijzen naar de regionale pers voor bijkomende gegevens.

N.M.B.S. actueel

1. Statistiek

zie tijdschrift nr 97

2. Actuele berichten :

00 : Op dit ogenblik wordt te Cw Mechelen een maquette op ware grootte gebouwd van de nieuwe voorstadsrijtuigen voor de RER te Brussel. Met deze maquette wordt nagegaan aan welke eisen de platformen en de afdelingen van deze nieuwe stellen moet voldoen. Eind 2000 zou al de bestelling van deze nieuwe stellen doorgevoerd worden.

Voor de klassieke stellen reeks 00 is de schrapping steeds weer korterbij gekomen, steeds meer en meer stellen worden op dit ogenblik afgesteld, door door een tekort aan rollend materieel – vooral tijdens de zomermaanden – is van een definitieve schrapping nog geen sprake.

03 : Bij deze reeks traden bij aanvang van de zomerregeling verschillende wijzigingen op: de stellen die ingezet werden op de verbinding Brussel – Luxembourg werden vervangen door de nieuw geleverde motorwagens reeks 05. Hierdoor werden de stellen 03 vanuit Stockem naar Hasselt getransfereerd en vanaf 28 mei op de IR- diensten Turnhout – Brussel – Leuven en St-Niklaas – Leuven ingezet. Op dezelfde datum gingen de twee stellen die verkocht waren aan de CFL terug in het N.M.B.S.- bestand over.

Anderzijds waren er twee stellen reeks 03 betrokken bij het ongeval te Liège-Guillemins op 14 augustus jl. Het stel 321 werd hierbij zo zwaar beschadigd dat het koprijtuig niet meer te herstellen is. Er is echter nog geen beslissing genomen om een nieuw koprijtuig te bestellen of de 321 definitief af te voeren.

04.4 Door het grotere aantal reizigers op de verbinding Antwerpen – Kortrijk – Lille moesten deze treinen regelmatig versterkt worden met bijkomende stellen reeks 04.4. Hierdoor is de reserve te klein geworden en werd de verbinding Antwerpen – Oostende (die gereden werd met stellen reeks 04.4 en 05) vanaf de zomerregeling overgenomen door de nieuwe elektrische locomotieven reeks 13 met 111 rijtuigen.

05 : De aflevering van de 70 stellen reeks 05 liep tijdens de zomer ten einde en hierdoor kon de definitieve inzet bepaald worden. Nieuwe inzet is de verbinding Brussel – Namur – Arlon – Luxembourg. Hiervoor werden 24 stellen vanuit Hasselt naar Stockem getransfereerd. Ter vervangen van de 325 en 326 worden twee stellen (waarschijnlijk de 523 en 524) aan de CFL verkocht

Andere nieuwe (tijdelijke) inzet kennen de stellen op de verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi. Deze inzet startte reeds op 30 januari en zal waarschijnlijk tot bij het begin van de winterregeling doorlopen. Op dat ogenblik worden ze vervangen door de reeks 13 in trek/duw combinatie en zullen de stellen terug de verbinding Antwerpen – Oostende voor hun rekening nemen.

06 : De ombouw en modernisering van deze stellen gaat snel vooruit, in het begin van het jaar verlieten achtereenvolgens de 630 (04/02), 617 (29/02) en 611 (17/04) de werkplaatsen van de CW Mechelen. Op dit ogenblik zijn de volgende stellen in de CW Mechelen aanwezig (op volgorde van buitenkomen) : 632, 636, 623, 663, 618, 621, 602 en 618.

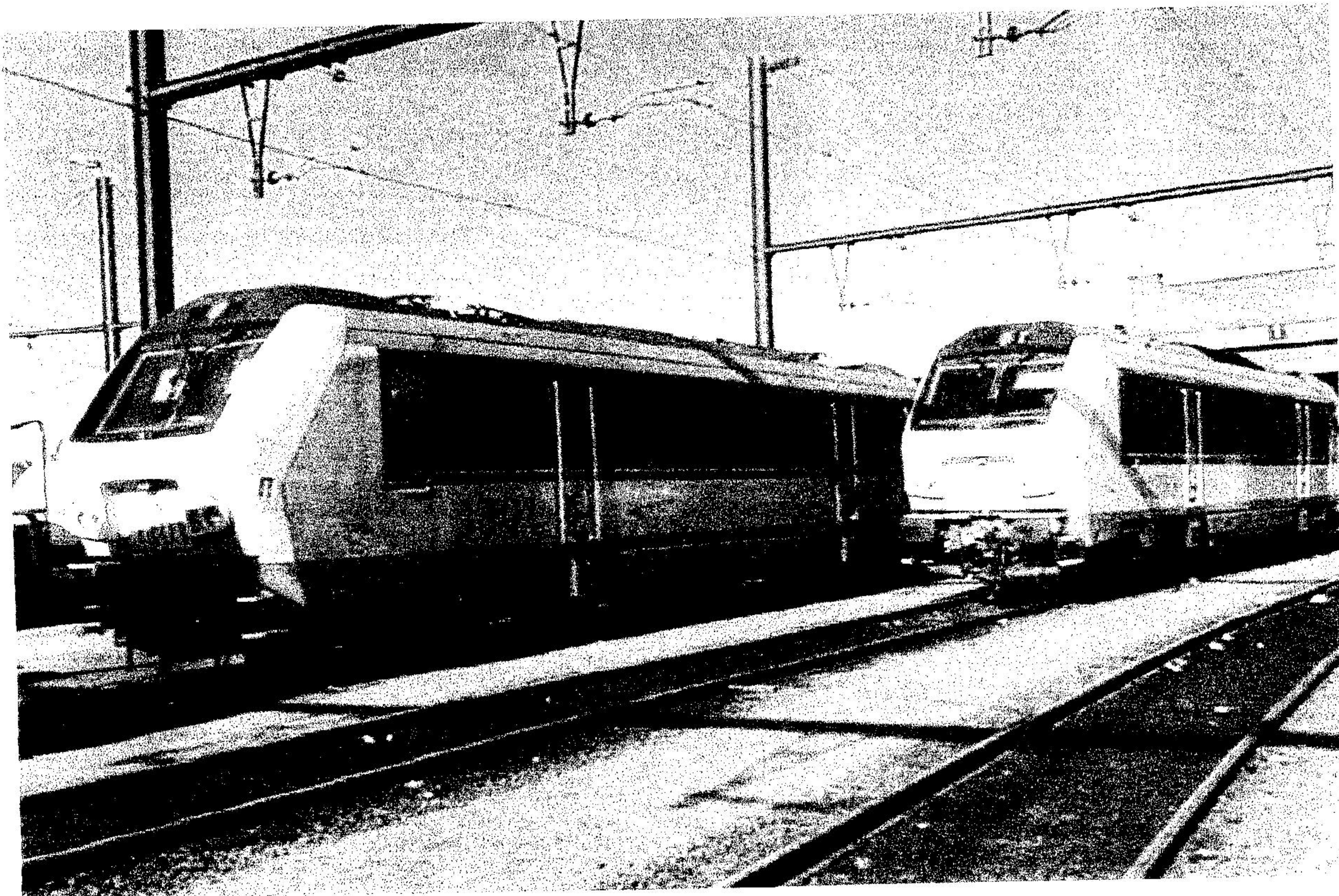
Door de overname door de reeks 03, kwamen een twintigtal stellen reeks 06 vrij voor nieuwe diensten. Met ingang van de zomerregeling werd nog geen nieuwe inzet opgetekend maar worden deze stellen gebruikt ter vervanging van de oude stellen reeks 00 op diverse verbindingen. Op 21 februari ging daarentegen één rijtuig van de 704 te La Louvière ten gevolge van een brand volledig verloren. Dit stel zal in de oorspronkelijke schildering terug op de sporen komen.

- 13 : Na nieuwe aanpassingen en verbouwingen bij de elektrische locomotieven reeks 13 is de betrouwbaarheid sterk toegenomen. En vanaf januari 2000 werd de levering van nieuwe locomotieven terug vrijgegeven. Op dat ogenblik was er een inzetreeks met 9 plandagen. Deze omvatte alle diensten voor de IC-treinen Oostende – Brussel – Liège – Eupen/ Aachen. Deze dienst kon vanaf begin april praktisch volledig aangehouden worden en thans zijn er geen problemen meer. Enkel de trek/duw-inrichting schept nog problemen, doch ook deze zullen waarschijnlijk tegen de winterregeling opgelost zijn zodat alle treinen dan zonder omzetten van de locomotief kan gebeuren.

Met ingang van de zomerregeling werd een tweede inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. Deze voorziet de diensten tussen Oostende en Antwerpen. Hiervoor waren vanaf april een aantal locomotieven te Antwerpen te gast voor personeelsopleiding.

Op dezelfde datum moesten ook vier locomotieven ter beschikking staan voor de nieuwe geëlektrificeerde verbinding Liège – Gouvy – Luxembourg, maar tijdens de eerste twee maanden werd deze dienst volledig gereden door de Luxemburgse machines. Op dat ogenblik waren de NMBS- locs nog niet aangenomen voor het CFL net en moesten nog enkele aanpassingen in de elektrische circuits doorgevoerd worden om de stoorstromen te beperken. Vanaf begin augustus stroomden de Belgische machines dan toch geleidelijk in bij deze diensten. Hierbij verzekert de NMBS en de CFL elk ongeveer de helft van alle treinen op deze dienst. Om de reacties van de NMBS- machines onder de 25 kV te testen waren er trouwens diverse testen. Op 8 en 9 februari waren de 1302, 1303, 1317 en 1318) aanwezig te Trois-Ponts voor vooral vergelijkende testen en opsporen van stoorstromen op de signalisatie. De eigenlijke testperiode ging door begin april met de 1314, 1317, 1320 en 1322) waarbij de last steeds verhoogd werd om zo de aanloopstromen te kunnen meten. Op 6 april werd zelfs een test gedaan met een goederentrein van 1 200 ton om de aanzetkarakteristieken op een helling na te gaan. Eerste effectieve dienst van een reeks 13 naar Luxembourg gebeurde met de 1314 op 23 juli met de Ardennen-express

Volgende dienst voor de reeks 13 wordt de verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi en waarschijnlijk met ingang van de winterregeling gereden zal worden.



- 14 : Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan het lastenboek voor de nieuwe vierspanningeslocs voor de verbinding naar Duitsland. Vanaf 2002 zouden een dertigtal locomotieven nodig zijn voor de reizigersdiensten tussen Oostende en Köln, maar vooral voor de goederentreinen Antwerpen – Hasselt –

Aachen, waarbij de Belgische locomotieven waarschijnlijk zelfs vrij ver in Duitsland zouden doorstoten. De interesse gaat vooral uit naar de nieuwe Duitse machines reeks 185 (en de latere 189) die op dit ogenblik massaal aan de DBAG geleverd worden voor de grenstrajecten.

- 15 : De inzet van deze reeks werd op 28 mei volledig opgeheven en de machines staan thans te Kinkempois reserve en worden slechts zelden ingezet. Van de aangekondigde inzet voor de piekuurtreinen naar Gouvy kwam niets in huis, daar de uitrusting voor de 25 kV niet meer betrouwbaar was daar ze tijdens de laatste jaren niet meer effectief gebruikt werd.
- 22: Deze machines werden als eerste op 5 maart 2000 vanuit St-Ghislain naar de nieuwe stelplaats Charleroi (afkorting GCR) overgebracht. Aan de inzet van deze machines komt geen verandering. De 2249 en 2250 blijven echter te Kinkempois voor de lichterdiensten te Liège-Guillemins.
- 23 : De zwaar verongelukte 2305 (ongeval van 20 januari te Stockem) is als eerste locomotief reeks 23 uit het NMBS- bestand verdwenen. Door het vrijkomen van de reeks 27 worden de goederendiensten van de reeks 23 steeds verder beperkt en worden ze meer in ondergeschikte diensten gebruikt.
- 26 : Met ingang van de zomerregeling werd ook deze reeks in de nieuwe stelplaats te Charleroi onderhouden en verdwenen de laatste elektrische machines uit Monceau.
- 27 : Vanaf april kwamen 10 locomotieven vrij op de verbinding Oostende – Aachen en deze machines werden onmiddellijk in de goederenreeks van Antwerpen geïntegreerd en rijden er vooral de doorgaande treinen tussen Antwerpen en Kinkempois/ Montzen. Er wordt verwacht dat de inzet voor goederentreinen nog verder zal stijgen.
- 28 : De twee overgebleven machines van deze reeks werden naar Ronet overgebracht voor sloping.
- 41 : Op 14 april 2000 kwam de 4101 – na een omzwerving door Frankrijk – op twee vrachtwagens te Hasselt aan. De tocht was op 28 maart te Barcelona gestart. Na het afladen werden de eerste statische tests te Hasselt doorgevoerd.

Vanaf eind april werden de eerste ritten doorgevoerd. In eerste instantie verliepen deze tussen Hasselt en Aarschot, maar er werden nadien steeds meer bestemmingen bereikt. Tijdens de eerste ritten werden de onvolkomendheden in de draaistellen en de kast al duidelijk. Midden mei gingen de tests door vanuit Merelbeke en hier leed de 4101 zijn eerste zware avarij door het breken van een cardanas en diverse scheuren in de ophanging van de motor. De motorwagen werd te Merelbeke afgesteld, wachtend op vervangonderdelen. Deze werden in de loop van juli ingebouwd en kon het testprogramma opnieuw gestart worden. Begin augustus werden de eerste ritten op de nieuwe verbinding tussen Antwerpen en Neerpelt doorgevoerd.

Begin augustus kwam ook de 4102 per vrachtwagen te Hasselt aan en wordt dadelijk in het testprogramma opgenomen. De 4103 gaat eind augustus eerst naar de klima-kamer te Wien voordat het stel naar ons land komt. Nadien worden twee stellen per maand geleverd.

Indien de testperiode gunstig afgesloten wordt, zou een eerste stel vanaf eind september één van de twee diensten tussen Hasselt en Mol voor zijn rekening nemen. De diensten Antwerpen – Neerpelt zouden nu pas begin 2001 effectief aan de reeks 41 overgedragen worden. Hiervoor zijn er dan 10 motorwagens nodig.

- 51 : De afstelling van deze locomotieven wordt thans met een versneld tempo doorgevoerd: steeds meer en meer diensten te Antwerpen worden elektrisch gereden en ook de Hasselt zijn een aantal doorgaande treinen op de locomotieven reeks 23 overgegaan. Anderzijds werden de te Antwerpen-dam afgestelde locomotieven ter plaatse gesloopt.

Nochtans kan men nog niet zonder deze machines, een nieuwe taak is de nieuwe ertstrein Antwerpen – Budel. Deze bevat vanaf april de eerste nieuwe ertswagens en hierdoor is de treinlast gestegen. De twee bestaande ertstreinen zijn hierdoor samengeplaatst en worden gesleept door twee 51-ers in dubbel tractie. Verdere diensten voor de reeks 51 zijn de overgaveritten op de niet geëlektrificeerde baanvakken in de omgeving van Antwerpen, Gent en Hasselt.



Ertstrein Antwerpen – Budel met nieuwe wagens

- 54 : De afgevoerde locomotief 5404 (204.004) die in het museumpatrimonium opgenomen werd, staat – wegens plaatsgebrek te Kinkempois – thans samen met de 6041 afgesteld te Gouvy.
- 55 : Bij de elektrificatie van de verbinding naar Luxembourg, werden de 55-ers met elektrische verwarming gedeeltelijk werkloos. Nog slechts twee machines worden thans nog gebruikt voor de piekurtreinen vanuit Liège naar Trois-Ponts en Gouvy. De overige machines worden gebruikt in de goederenreeksen van Kinkempois.
- Anderzijds wordt de 5526 – die te Wevercé verongelukte thans hersteld en omgebouwd. De machine ontvangt de benodigde onderdelen voor de Nederlandse (ATB) en Duitse signalisatiesystemen. Verder krijgt deze machine ook de nieuwe schildering volgens het patroon van de reeks 77. De ombouw zou eind 2000 moeten afgesloten zijn en dan kunnen de testen starten in België, maar in Nederland en Duitsland. De locomotief zou – samen met nog zes à zeven verdere machines – bestemd zijn voor de zware goederentreinen op de Ijzeren Rijn tussen Antwerpen en Neuss en zelfs verder tot in Dortmund. De eerste treinen worden voor midden 2001 voorzien.
- 56 : Ook wordt op dit ogenblik het lastenboek opgesteld voor een zware diesellocomotief met een vermogen van 5 000 kW. Hiervan zouden een 60 machines moeten gebouwd worden voor de grensoverschrijdende diensten. Om de nodige gegevens te verwerven zouden in het najaar twee moderne diesellocs in België testen komen doen, nl. de “Class 66” van GM die al de containertreinen in Nederland verzekert en de “Bleu Tiger” van Siemens die in Duitsland op dit ogenblik een aantal testen uitvoert.
- 59 : In april startten de werken voor het leggen van het spoor op de nieuwe TGV- lijn vanuit Liège. Op dat ogenblik werden deze machines effectief naar Voroux overgeplaatst en verzekeren ze het grootste gedeelte van de werktreinen. Op dit ogenblik is het nieuwe spoor vanuit Ans tot aan de aansluiting van de basis Voroux geplaatst.
- 62 : Opnieuw hebben twee ongelukken deze reeks getroffen: op 22 maart werd de 6205 zwaar beschadigd tijdens een rangeerongeval te Merelbeke. Hierbij waren nog vier andere – elektrische – locomotieven betrokken. Enige tijd later werd ook de 6215 zwaar beschadigd bij een ongeval. Beide locomotieven worden waarschijnlijk niet meer hersteld en worden binnenkort afgevoerd.
- 71 : Ook de 7102 liep begin 2000 ernstige schade op aan de hydraulische transmissie bij een rangeerbeweging te Antwerpen en sindsdien staat deze locomotief afgesteld. Ook hier is een herstelling onwaarschijnlijk geworden.
- 74 : sinds de zomerregeling zijn alle locomotieven reeks 74 uit de heuveldienst verdrongen en verzekeren thans de sleepdiensten in de noordelijke havensecties
- 76 : De inzet in de sleepdienst van de Antwerpse haven is met ingang van de zomerregeling praktisch afgesloten en alle locomotieven staan te Antwerpen-Dam afgesteld. Enige dienst zijn de werktreinen voor de werken op de lijn 25. Waarschijnlijk zullen alle machines in de loop van de zomer naar Voroux gaan voor de werktreinen voor de TGV-lijn

77 : De indienststelling van deze nieuwe locomotieven verloopt vlot. Sinds 24 februari 2000 zijn ze vrijgegeven voor de commerciële dienst en binnen de maand vervangen ze met goed gevolg de reeks 74 voor de heuveldiensten te Antwerpen-noord. Vanaf eind april komen ook regelmatig tot inzet voor de sleepdiensten binnen de Antwerpse haven en naar de vormingsstations in de buurt.

Met de 7719 werd de eerste locomotief met ATB afgeleverd en deze locomotieven zullen de diensten vanuit Antwerpen naar Nederland verzekeren. Thans ondergaan deze machines de nodige testen voor de homologatie bij de NS. Waarschijnlijk zullen ze vanaf september de diensten van de reeks 25.5 naar Rotterdam overnemen, maar ook lokale diensten naar Roosendaal en Breda / Bergen op Zoom staan in het dienstenpakket.

Vanaf eind september zullen de machines waarschijnlijk ook te Merelbeke afgeleverd worden en hier zullen ze de rangeerdiensten binnen de Gentse kanaalzone gaan verzekeren. Eerste inzet zal gebeuren voor de overgaveritten tussen Merelbeke en Gent-Zeehaven.

Verder werd een tweede reeks van 80 bijkomende locomotieven reeks 77 bij Siemens besteld.

84/85 : Deze reeksen locomotieven zijn de eerste slachtoffers van de aankomst van de reeks 77 te Antwerpen. Begin 2000 werden al zeven machines van deze reeks uit het bestand geschrapt, het zijn de 8512 (op 01/02/2000) en de 8506, 8513, 8514, 8517 en 8525 (op 01/03/2000). Door de nakende sluiting van Antwerpen-Dam werden deze machines – samen met de 5113, 5160, 8427, 8442, 8456 en 8459 voor sloping naar Schaarbeek afgevoerd.

Tegen de zomerregeling waren praktisch alle 85-ers te Antwerpen werkloos geworden en vervangen door vrijgekomen machines reeks 82. Enkel te Muizen / CW Mechelen zijn er nog geregeld machines reeks 84 / 85 in dienst voor de lokale rangeringen. Tegen de winterregeling zullen ook deze diensten waarschijnlijk wegvallen. Probleem te Mechelen was het feit dat nog een aantal bestuurders geen opleiding gekregen hadden op de machines reeks 82.

91 : Ter vervanging van de locomotief reeks 92 te CW Salzannes werd op 01/04/2000 de locotractor 9147 van Kinkempois naar Salzannes getransfereerd en hier ingeschreven als zwaar werktuig. Op deze datum ging de 9147 dan ook definitief uit het bestand.

Daarentegen werden te Monceau verschillende afgestelde locotractoren reeks 91 ter plaatse afgebroken om de verhuis naar de nieuwe werkplaats te vermijden. Dit is ook het geval te Antwerpen-Dam waar recent zowel machines reeks 91 als 92 gesloopt werden.

Door de vermindering van de diensten zullen in de naaste toekomst steeds meer en meer machines reeks 91 uit het bestand afgevoerd worden.

Buitenlands materieel

1. C.F.L.

Reeks 3000 :

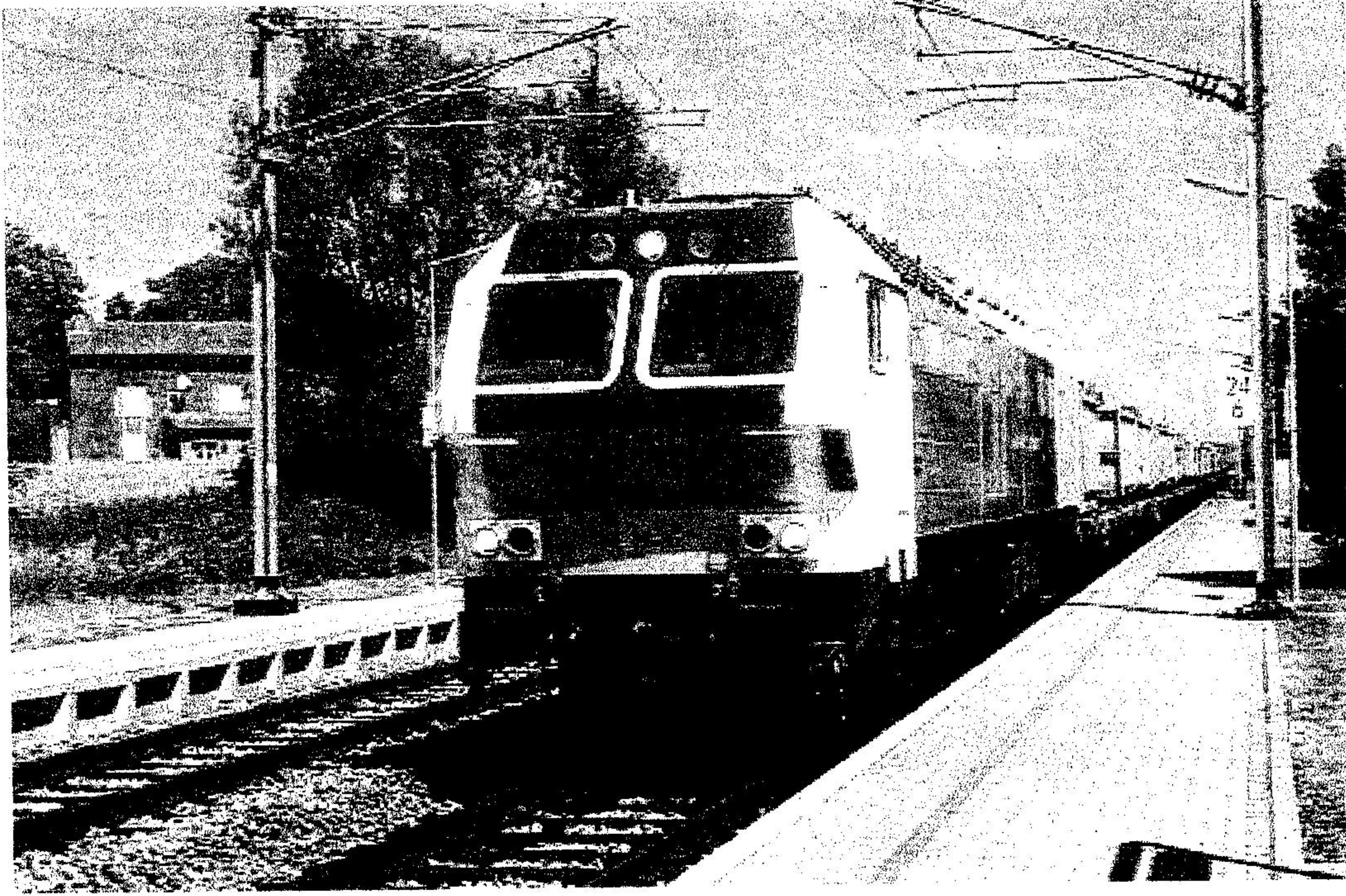
Vanaf de indienststelling van de verbinding Luxemburg – Liège werd deze verbinding praktisch het inzetgebied van deze nieuwe Luxemburgse machines. Om problemen met de bovenleiding tegen te gaan worden de machines nog steeds gebruikt met twee ingeschakelde tractiemotoren (en worden daarom schertsend reeks 1500 genoemd). Tot half juli verzekerden ze het volledige verkeer op deze verbinding, daar de Belgische machines reeks 13 nog niet toegelaten waren op het CFL- net. Vanaf half juli komen steeds meer Belgische machines in deze dienst terecht en worden de machines reeks 3000 ook naar Wasserbillig (Duitse grens) in goederenverkeer gebruikt. Een toelating voor het SNCF net hebben noch de Luxemburgse, noch de Belgische machines op dit ogenblik.

Reeks ME 26 :

Daar de reeks 3000 te zwak is voor de zware goederendienst en door het tekort aan energiebedeling aan de bovenleidingen besliste de CFL om 6 diesellocomotieven bij Siemens voor drie jaar te huren. Hier

gaat het om de machines die door de Duitse firma voor de Noorse spoorwegen – reeks Di 6 – gebouwd werden maar daar nooit voldeden. Na de proefperiode in Noorwegen kwamen de machines terug naar Siemens. Deze bracht een aantal verbeteringen aan en bracht ze in een pool van huurlocomotieven.

De CFL was voor deze machines de eerste huurder en vanaf mei zijn deze machines – in grijs – gele kleurstelling – bij het depot Luxembourg ingedeeld. Na een personeelsopleiding komen deze machines in de zware goederendienst ter vervanging van de reeks 3600, maar ook ter ondersteuning van de eigen locomotief reeks 1800. In eerste instantie reden ze sporadisch op de noordlijn en stooten enkele keren door tot in Gouvy. Vanaf augustus zouden ze dan vooral gebruikt worden in de doorgaande goederendienst tussen Stpockem via Bettembourg naar Metz en Thionville.



Locomotief E 26 voor een testrit te Ettmbourg