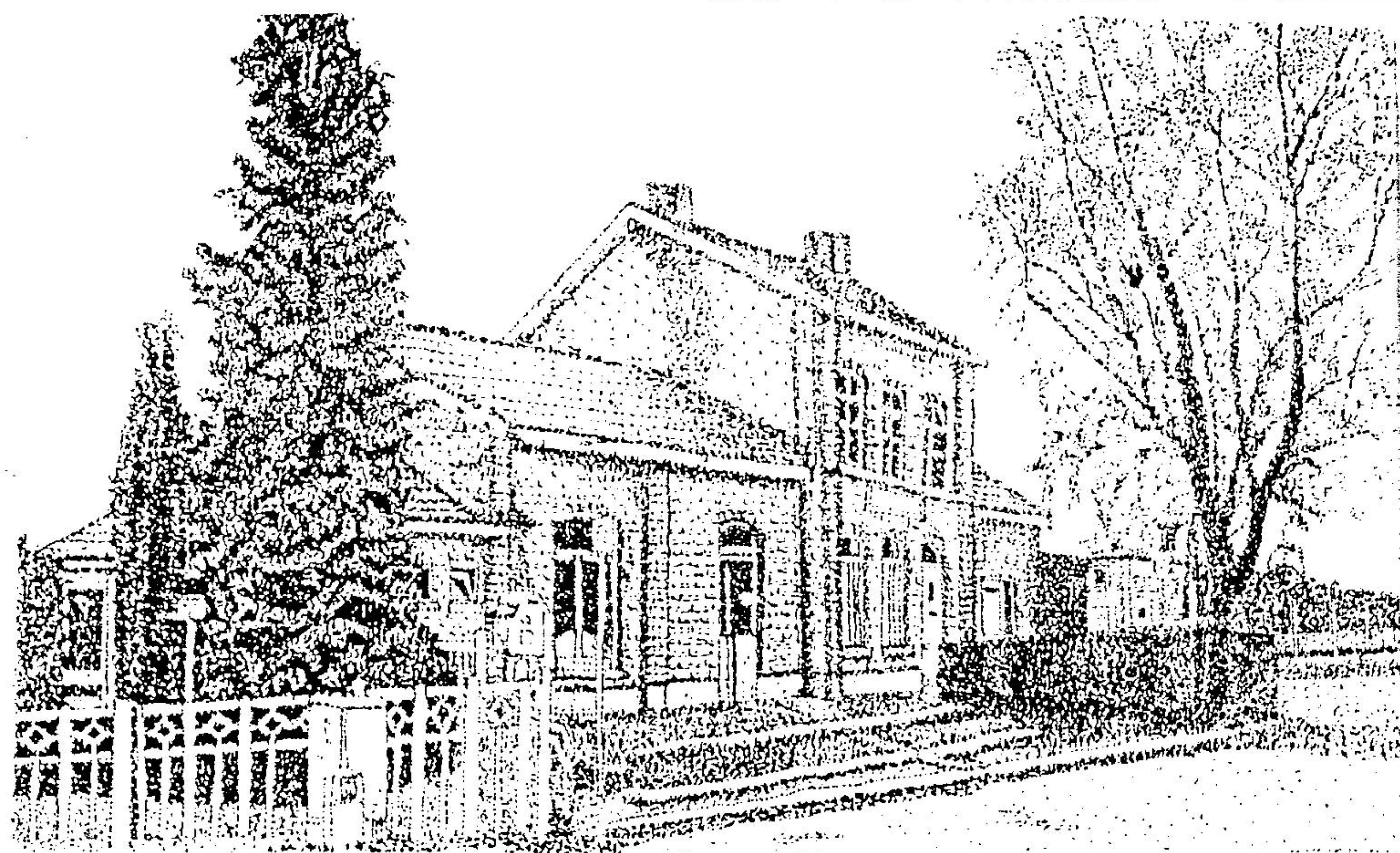


L.S.V. - Tijdschrift 68

L.S.V. - Tijdschrift is een uitgave van
de Limburgse Stoom Ver. vzw

V.U. : J. Casier, Gravierstraat 109
3700 Tongeren

A.K. : 3665 AS 1



Inhoud :

Stoomlok type 93

Diesellok type 260

El. lok : type 101

Eerste stoomlok "Wilson"

GCI eerste/tweede klasse

Wagen steenv 3000 B7

Dienstvoertuig

stoomkraan

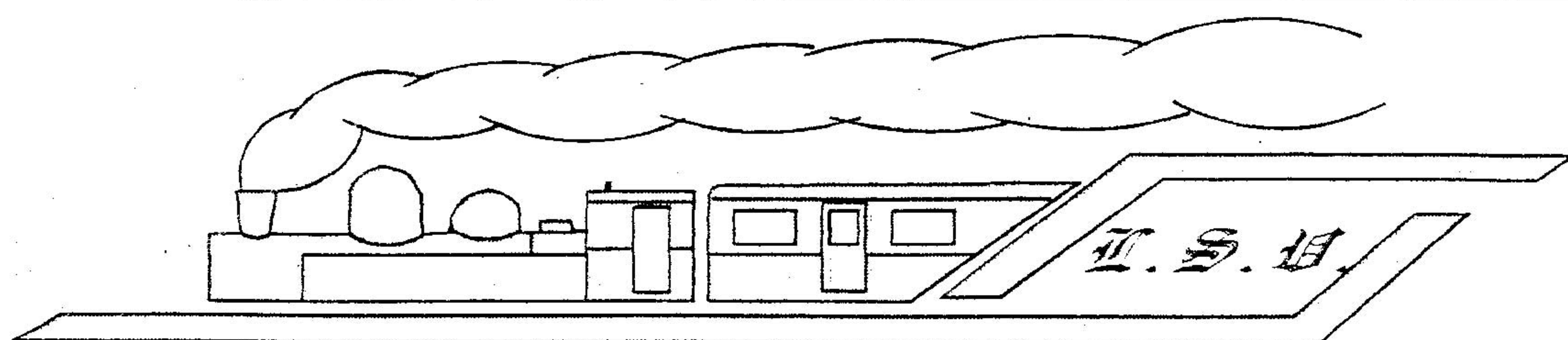
Vreemde lok : USTC type 281

Industrie : Moës smalsp.

Inzet : Hasselt deel IV

Jaaroverzicht Winterregeling 1958 1

Exploitatie : lijn 115



Limburgse Stoom Vereniging

De Wilson - Sharp lokomotieven

De ontwikkelingen bij de Etat Belge

In de jaren vijftig was het net verder uitgegroeid en voldeden de oorspronkelijke lokomotieven niet meer voor hun taken en de recent geleverde lokomotieven hadden nog niet de technische snufjes die overal ontwikkeld werden.

Op dat ogenblik was Walschaerts de eminente ingenieur die zijn stempel zou drukken op de verdere ontwikkeling van de Etat Belge lokomotieven en daarom stelde hij een "Conseil Permanent" aan die zich moest bezighouden met de aankopen en de verbeteringen in het net. In 1853 werden de eerste konklusies uitgebracht :

- de voornaamste was een korte experimentele periode waarbij zowel Belgische als buitenlandse konstruktors hun lokomotieven konden komen voorstellen. Van elk van de aangeboden typen werden dan enkele exemplaren gekocht en uitgetest. De voornaamste bouwers waren hierbij de Britse konstruktors Wilson en Sharp, samen met enkele Belgische bouwers. Doch vooral Wilson zou met talrijke verbeteringen en nieuwe opvattingen zijn merkteken zetten in de toekomstige ontwikkelingen.

- de verbetering van de bestaande lokomotieven, dit door het aanbrengen van o.a. de Walschaerts-schuifbeweging en de nieuwe Belpaire-ketels. Deze verbouwingen werden enkel doorgevoerd om de tussenperiode - nodig voor de testen - te overbruggen. Hieruit ontstonden de typen 7 en 43/44

- de ombouw van de oudste machines in rangeer- en stationslokomotieven om ook hier de kosten zoveel mogelijk te drukken. Dit leidde tot de ombouw tot de typen 8 en 9

- de ontwikkeling van enkele nieuwe standaard-typen die vanaf 1865-70 in grote getale zouden aangekocht worden. Uit deze experimentele lokomotieven ontstonden trouwens de zeer goede lokomotieven typen 1, 2, 20, 25 en 51

De Wilson-lokomotieven met Sturrock-tender

Eerste "nieuw" type lokomotief werd ontwikkeld door A. Sturrock en werden al geleverd aan verschillende Britse maatschappij. Bij deze lokomotieven ging men uit van bestaande machines, in principe IB-lokomotieven, doch om het vermogen te vergroten werd een chassis met driefwerk en drie gekoppelde assen gebruikt voor de tender en hierdoor kreeg men een aangedreven tender en hierdoor een hogere trekkracht. Om deze opstelling uit te testen werden er - als nummers 200 en 201 - twee dergelijke lokomotieven geleverd, resp. in juni en oktober 1855.

Dadelijk werden beide machines afwisselend gebruikt voor de nieuwe expresse-verbinding tussen Brussel-noord en Ans en met deze machines werden ook de eerste testen uitgevoerd om de hellende vlakken van Liège te overwinnen zonder de kabel. Beide machines vielen zo goed mee dat het aantal dagelijkse diensten op deze verbinding opgedreven werd en daarom werd in 1856 nog een derde analoge machine geleverd door dezelfde bouwer.

Gedurende een vijftal jaren voldeden deze machines op deze verbinding, maar met de bouw van de nieuwe, krachtiger lokomotieven verdwenen de drie lokomotieven in de vergeethoek en werden ze vooral gebruikt op de lijn van de Vesder voor de doorgaande diensten. Hier werden deze machines nog een tiental jaren gebruikt, doch steeds meer en meer gingen ze over in ondergeschikte diensten.

In 1873 was het gebruik van deze toch wel ingewikkelde machines niet meer vereist en het Arsenal van Mechelen scheidde één lokomotief en bouwde de tender om tot een nieuwe drieassige machine, dit men een nieuwe Belpaire-ketel geleverd door de ketelbouwer Cammaerts. Deze nieuwe lokomotief kreeg het nummer 572 toegewezen. Maar de ombouw was te duur en te omslachtig en daarom werd de transformatie van de beide andere tenders niet meer doorgevoerd. Wel werden in dezelfde periode de drie machines gebruikt als gewone lokomotieven en werden ze als tenderlokomotieven omgebouwd. In deze uitvoering bleven ze nog een vijftien jaar in dienst, dit vooral op lijnen met gering verkeer en werden ze gebruikt voor lichte, stoptreinen.

De drie machines bleven tot 1887 in dienst en werd op dat ogenblik afgevoerd, de omgebouwde tender werd daarentegen tot in 1898 als rangeerlokomotief ingezet.

	Oorspronkelijk	Na opbouw	Tender
Asindeling :	1B - C	1Bt	Ct
Bouwer	Wilson		
Ketel :			
Keteldruk :	8 bar	8 bar	8 bar
Roosterlengte :			
Roosterbreedte :			
Roosteropp. :			
Verwarmingsopp. :			
haard			
pijpen			
totaal	74.6 m ² (1)	74.6 m ²	61.15 m ²
Pijpenbundel :			
aantal			
lengte			
diameter			
Mechanisme :			
Aantal cilinders :	2	2	2
Plaatsing	buitenliggend	buitenliggend	binnenliggend
Diameter cilinders :	395 mm	395 mm	280 mm
Zuigerslag :	560 mm	560 mm	440 mm
Maximale snelheid :	50 km/h	50 km/h	30 km/h
Afmetingen :			
Aslast :			
1ste as :	12 200 kg	12 200 kg	9 000 kg
2de as :	13 000 kg	13 000 kg	10 600 kg
3de as :	10 200 kg	10 200 kg	9 300 kg
Massa :	35 400 kg	35 400 kg	28 900 kg
Lengte lokomotief	8 795 mm	8 795 mm	7 570 mm
Diameter loopwielen			
Diameter drijfwielen :	1 850 mm	1 850 mm	1 600 mm

(1) : 74,6 m² voor lokomotief 200 / 75,6 m² voor lokomotief 201 en 76,0 m² voor lokomotief 237

Nr.	Levering	Omb.	Schrapp	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
200	06/1855		1887	Wilson		
201	10/1855		1887	Wilson		
237	03/1856		1887	Wilson		
572		1873	1898	° CW Mechelen		ex-tender

De Wilson-lokomotieven type 1A1

Tegen de verwachtingen in, bestelde men bij dezelfde constructeur ook drie - toch wel verouderde - lokomotieven met asindeling 1A1, ontwikkeld door de ingenieur Joy. Deze machines werden vanaf 1840 gebouwd en ondergingen wel enkele verbeteringen. Dit type "Jenny Lind" (naar een Zweedse zangeres) werd aangekocht daar het praktisch zonder levertijd - uit stock - aan een verminderde prijs kon ingevoerd worden.

Besteld eind 1855, werden de drie machines al in januari en februari 1856 geleverd (nummers 234 - 236). Met deze lokomotieven werd echter wel een eerste stap gezet in een park voor hoge snelheidstreinen en in deze hoedanigheid werden ze vooral vanuit Brussel naar Oostende gebruikt. Doch al snel zou de capaciteit en vooral de adhesie onvoldoende zijn en werden ze gedegradeerd tot de gewone (lichte) reizigersdienst.

In de jaren zeventig werden de laatste lijnlokomotieven met asindeling 1A1 afgevoerd, ofwel effectief geschrapt, of omgebouwd tot stationslokomotieven. Dit lot zouden de drie machines echter niet ondergaan en in 1871 / 1872 werden ze door het arsenaal van Mechelen omgebouwd tot machines met asindeling 1Bt, dit met behoud van de originele ketel. De drijfwielen verminderden wel van 1 850 mm tot slechts 1 570 mm.

Na de ombouw werden de machines gebruikt in de lichte goederendienst en bij stationsrangeringen te Brussel-noord en Brussel-zuid. En in deze diensten werden ze nog gebruikt tot in de tachtiger jaren. De schrapping ging van 1883 tot 1898

	Oorspronkelijk	na ombouw
Asindeling	1A1	1Bt
Bouwer	Wilson	CW Mechelen
Ketel :		
Keteldruk :	7 bar	7 bar
Roosterlengte		1 570 mm
Roosterbreedte :		1 200 mm
Roosteroppervlakte :		1,265 m ²
Verwarmingsopp :		
haard		7,144 m ²
pijpen		69,480 m ²
totaal	80,6 m ²	76,624 m ² (1)
Pijpenbundel :		
aantal		162
lengte		3 250 mm
diameter		45 / 50 mm
Mechanisme :		
Aantal cilinders :	2	2
Plaatsing :	binnenliggend	binnenliggend
Diameter cilinders	380 mm	380 mm
Zuigerslag :	580 mm	580 mm
Maximale snelheid :	50 km/h	60 km/h
Afmetingen :		
Aslast :		
1ste as :		11 700 kg
2 de as :		12 600 kg
3 de as :		11 000 kg
Massa :		35 300 kg
Lengte lokomotief :	7 240 mm	8 510 mm
Diameter loopwielen :	1 140 mm	1 140 mm
Diameter drijfwielen :	1 850 mm	1 570 mm
Radstand (totaal)	4 445 mm	5 100 mm
(1) : 80,6 m ² voor 234, 83,8 m ² voor de 235, 81,6 m ² voor de 236		

De lokomotieven gebouwd door Sharp (asindeling C)

Naast de firma Wilson, werd nog een tweede Britse konstrukteur aangezocht voor de bouw van lokomotieven : Sharp Stewart bouwde op dat ogenblik een nieuw type lokomotieven, dat in Groot - Brittannië al duidelijk zijn sporen verdiend had : het waren voor het eerst machines met drie gekoppelde assen. Hierdoor kon de trekkracht en vooral de aanzetkracht sterk verhoogd worden en konden ook steeds zwaardere cilinders gebruikt worden. Nadeel van deze opstelling was wel de lange, starre radstand wat duidelijk tot een grotere sleet aan de sporen leidde. Deze opstelling liet anderzijds ook het gebruik van grote drijfwielen niet meer toe, zodat ook de snelheid verminderde.

Doch de hoge prestatie in verband met de trekkracht wonnen het uiteindelijk op de snelheid en daarom werden vooreerst twee prototype-lokomotieven bij deze firma besteld. Beide machines werden in september 1855 zonder tenders geleverd, kregen een standaard-tender aangemeten en werden dadelijk aan diverse testen onderworpen. In de eerste jaren voldeden deze lokomotieven , zelfs zo dat dadelijk in België dergelijke lokomotieven - echter in een verbeterde vorm - besteld werden bij Haine-St-Pierre en Zaman (Tubize). De Britse lokomotieven kwamen dadelijk in de goederdienst tot inzet, doch na enkele jaren begonnen de eerste defecten op te treden : het chassis - dat overgenomen werd van vroegere lokomotieftypen - was te zwak en vertoonde dikwijls gebreken en ook de ketel voldeed niet aan de nieuwe eisen. Daarom verzeilden deze lokomotieven al snel naar de lokale dienst en werden ze al na 10 jaar dienst in 1868 definitief afgevoerd.

Asindeling : C
Bouwer : Sharp-Stewart

Ketel :

Keteldruk : 8 bar
Roosterlengte :
Roosterbreedte :
Roosteroppervlakte :
Verwarmingsopp :
 haard :
 pijpen :
 totaal verwarmingsopp :
Pijpenbundel :
 Aantal
 lengte :
 diameter :

Mechanisme :

Aantal cilinders : 2
Plaatsing : binnenliggend
Diameter cilinders : 405 mm
Zuigerslag :
Maximale snelheid : 50 km/h

Afmetingen :

Aslast :
 1ste as :
 2 de as :
 3 de as :

Massa :

Lengte lokomotief :
Diameter drijfwielen : 1 562 mm
Radstand (totaal) : 4 952 mm

Nr.	Levering	Omb.	Schrapp.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
202	09/1855		1868	Sharp Stewart	894	
203	09/1855		1868	Sharp Stewart	901	

De Belgische leveringen :

Naast de drie Britse typen werd in deze experimentele periode ook aan de Belgische konstruktors de kans gelaten om mee te dingen naar de nieuwe toekomstige leveringen en er hun nieuwste ontwikkelingen aan de Etat Belge voor te stellen. Enig nadeel hierbij was wel dat deze bouwers de zeer krappe leveringsvoorwaarden niet aan konden en hierdoor niet echt konden meedingen. Twee konstruktors - St-Léonard en Zaman hadden voor de wereldtentoonstelling van Paris zelf elk een - toch wel verouderde - lokomotief met asindeling 1A1 gebouwd en boden deze aan de Etat Belge tegen gunstvoorwaarden aan en hierdoor werd de industrieel Zaman uit Tubize (de latere A.M. de Tubize) als nieuwe konstruktur aanvaard en kon hij meedingen aan de volgende offertes.

Na krachtige protesten bleef - ondanks de eerste bedoelingen - het grootste gedeelte van de leveringen in België en boden zich vijf konstruktors aan met alle hun eigen ontwerp voor de "nieuwe" lokomotiefgeneraties en hierin ontstonden trouwens ook de eerste grotere bouwreeksen.

Naast de vier klassieke konstruktors - St-Léonard, Couillet, Cockerill en Haine-St-Pierre - kreeg ook Zaman de kans tot de bouw van deze nieuwe generatie machines.

De kommissie kwam - na tal van varianten en een hooglopende discussie - tot een gelijkaardig standpunt, waarbij de meerderheid gewonnen was voor de drieassige lokomotieven, die gebruikt konden worden voor zware reizigerstreinen maar ook in de goederendienst, doch een deel van de leden hield het bij de klassieke en konservatieve opvatting voor de bouw van een verbeterde versie 1B-lokomotieven en onder druk van de industrie - die al ervaring had met deze bouwvorm zou een groot gedeelte van de levering uit deze asindeling bestaan.

Een derde lokomotieftype werd een B1-lokomotief, gebruikt op de bochtrijke lijn van de Vesder. Door de slechte ervaringen met de Amerikaanse 2B-machine, werd deze oplossing gekozen en Couillet bouwde deze 8 lokomotieven. Doch laten we al deze lokomotieftypen achtereenvolgens in detail bekijken :

De 1A1-lokomotieven

Naast de vele nieuwe lokomotieven, werden ook twee machines aangekocht, die door de konstruktors zelf gebouwd waren voor de wereldtentoonstelling van Paris in 1855. Eigenaardig is hierbij wel het feit dat de beide bouwers voor een klassieke en zelfs voorbijgestreefd concept gekozen hadden.

St-Léonard bouwde in 1853 een machine met asindeling 1A1, identiek aan de machines die men tussen 1853 en 1854 bouwde onder de nummers 187 - 192 en bij de levering van lokomotief 200 (met sturrock-tender) werden er vergelijkende testen uitgevoerd tussen beide lokomotieven. Alhoewel er in kracht en snelheid geen echte verschillen optraden tussen beide typen, was het verbruik van deze machine ongeveer 20 % hoger dan de Britse lokomotieven. Na deze testen werd de machine - in een blauwe uitvoering - voorgesteld te Paris. Na het aflopen van deze manifestatie bood St-Léonard deze machine te koop aan. Als nummer 204 werd ze eind 1855 in het bestand opgenomen en samen met de andere (oudere) machines van dit type in de doorgaande reizigersdienst gebruikt.

Nochtans zou deze machine - ondanks de verbeteringen en de aanwezigheid van een Walschaerts-schuifbeweging - geen opmerkelijke resultaten oogsten en na slechts 15 jaren dienst - samen met haar oudere zusters in 1870 afgevoerd worden. Door deze korte levensloop is er trouwens weinig van deze machine bekend.

Ook Zaman & Sabatier bouwde voor de bovengenoemde tentoonstelling voor het eerst een eigen lokomotief : deze werkhuizen waren tot op dat ogenblik gespecialiseerd in de gewone metaalkonstruktie, doch de uitgebreide bestellingen die zowel de Etat Belge als de verschillende privé-maatschappijen op stapel staan hadden, lieten deze industrieel zich op deze markt storten.

Deze machine was van het klassieke type met drijfwielen van 1 676 mm en had - in tegenstelling met de overige lokomotieven uit die periode - een schuifbeweging ontwikkeld door de industrieel Hanrez. Juist deze verschillen zouden de aankoop van deze machine met de nodige vraagtekens omgeven, doch eind 1856 werd dan toch de beslissing genomen om deze machine effectief in het bestand op te nemen, dit als nummer 233. Ze kreeg analoge taken opgedragen als de overige machines van hetzelfde type en bracht haar loopbaan praktisch ongemerkt door. Doch bij de buitendienst stelling van de overige machines, bleek de toestand van deze lokomotief nog zo goed, dat een ombouw tot tenderlokomotief type 9 doorgevoerd werd. deze werken werden uitgevoerd door de CW Mechelen tussen 1867 en 1870.

Nummer	204	233
Asindeling :	1A1	1A1
Bouwer	St-Léonard	Zaman (Tubize)

Ketel :

Keteldruk :	8 bar	8 bar
Roosterlengte		
Roosterbreedte :		
Roosteroppervlakte :		
Verwarmingsopp :		
haard :		
pijpen :		
totaal :		
Pijpenbundel :		
aantal :		
lengte :		
diameter :		

Mechanisme :

Aantal cilinders :	2	2
Plaatsing :	uitwendig	inwendig
Diameter cilinders :		
Zuigerlag :		
Maximale snelheid :	60 km h	

Afmetingen :

Aslast :	
1ste as :	
2 de as :	
3 de as :	

Massa :

Lengte lokomotief :	7 600 mm
Diameter loopwielen	1 100 mm
Diameter drijfwielen :	1 850 mm
Radstand (totaal)	4 500 mm

Nr	Levering	Omb.	Schrapp.	Bouwer	Fabnr	Opmerkingen
204	/1855		1870	St-Léonard	92	
233	/1856	1867/70		Tubize (Zaman)		> Type 9

Stoomlokomotieven type 93

Deel I .

1. Geschiedenis :

Omstreeks 1890 ontstond bij de Pruisische Spoorwegen een lichte goederentreinlokomotief met asindeling C1 en korte tijd later vond ook de omgekeerde asindeling 1'C zijn ontstaan. Deze lokomotieven werden gebruikt voor lichte, lokale goederentreinen en in de rangeerdienst. Uit deze lichtere tenderlokomotieven T 9-1 en T 9-2 ontstond omstreeks de eeuwwisseling een zwaardere en krachtiger lokomotief T 9-3, die trouwens aangepast werd aan de eenheidseisen van deze Staatsbaan. Tot in 1914 werden meer dan 2 000 lokomotieven van dit type gebouwd voor de Pruisische Spoorwegen en nog 150 bijkomende lokomotieven gingen naar andere spoorwegmaatschappijen.

Gedurende deze tijd voor de eerste wereldoorlog werden ze verspreid over heel Duitsland, waarbij echter de dicht bevolkte industriegebieden en de grootsteden de meeste machines gebruikten. Door herstelbetalingen moest de Pruisische Spoorweg niet minder dan 81 dergelijke machines aan ons land afstaan. Verdeeld over de verschillende konstruktors en bouwjaren geeft dit de volgende situatie :

Bouwer	1900	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Hohenzollern			2	6	1			3	5	6	3	2	
Union	2		1	1				1					
O & K				1				1	1	1			
Jung		2	2		2	1						3	4
Humboldt		12						1					
Borsig					1					1			
Hanomag							1				1		
Henschel						1		1	3	3			
Grafenstaden										1			
Wolff								1	1			1	1
Vulcan			5		1								
Totaal	2	14	7	8	5	2	1	8	10	12	4	6	5

Tijdens de eerste periode in België was de toestand van deze lokomotieven vrij onduidelijk : ondanks het feit dat ze als goederentreinlokomotief gebouwd waren, werden ze bij de Etat Belge ingedeeld bij de reizigerstreinlokomotieven en verrichtten ze - zeker de eerste 10 jaar - vooral de lokale reizigersdienst op de verschillende lokale lijnen. In deze reeks werden ook wel de bedieningstreinen ingevoerd, doch de rangeringen werden nog steeds gedaan door de typen 53 (toen type 23). In eerste instantie zouden ze vooral de oude typen 11 gaan vervangen.

2. De periode tussen beide wereldoorlogen :

Zoals reeds behandeld zouden deze machines regelmatig in de reizigerdienst gebruikt worden, maar door het veranderen van de behoeften, de levering van de nieuwe motorwagens en de modernisering, zou dit type talrijke stelplaatsen kennen, waarbij de inzetreeksen vrij beperkt waren. In deze periode had men niet minder dan 49 verschillende inzetplaatsen, dit we iets uitvoeriger onder de loupe zullen nemen.

1. Aarschot :

Bij de oorspronkelijke stelplaatsen van de T 9-3 was - naast Tienen, Herbesthal, Brussel-noord en

Luttre - Aarschot één van de voornaamste : in 1922 had men hier 8 inzetdagen voor deze lokomotieven, ze reden o.a. de lokale reizigerstreinen naar Herentals en Turnhout enerzijds en naar Leuven. Praktisch twee dagen werden ingenomen door diensten vanuit Zichem naar Scherpenheuvel. Nochtans zou al vrij vlug de inzet duidelijk verminderen en in 1924 bleef enkel nog de inzetdag vanuit Zichem over.

Deze dienst werd echter eind 1924 effectief vanuit Zichem gereden en werden de beide typen 93 op dat ogenblik naar de (kleine) stelplaats Zichem getransfereerd. Deze toestand bleef ongewijzigd tot eind 1927, doch op dat ogenblik werd Zichem zelf opgeheven en kwamen de typen 93 terug naar Aarschot.

Nochtans veranderde er helemaal niets aan de inzet en tot aan de tweede wereldoorlog bleef deze speciale dienst voor één lokomotief behouden en hadden de typen 93 het monopolie voor de opgestelde diensten naar Scherpenheuvel.

2. Tienen :

Ook hier werden deze machines al zeer vroeg ingezet : vanaf 1921 tot in 1930 waren er gemiddeld 3 tot 4 inzetdagen met vooral lokale reizigers- en goederentreinen op de verbindingen naar Diest en St-Truiden enerzijds en verder ook Ramillies. Ook de rangeringen te Tienen zelf werden door deze machines uitgevoerd. Vanaf 1930 brokkelde de inzet in de reizigersdienst weg en verminderde de inzet tot één plandag (met rangeerdiensten) en eind 1933 viel de inzet terug weg.

Doch deze situatie was slechts van korte duur, daar begin 1935 opnieuw een reeks met 5 inzetdagen opgesteld werd, nochtans lag op dat ogenblik de inzet volledig in de (lokale) goederendienst en bereikten de machines St-Truiden, Landen en Ramillies. Rangeringen werden uitgevoerd te Tienen en Grimde. Deze toestand bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog.

3. Herbesthal :

In het distrikt Liège waren er in 1922 niet minder dan 21 lokomotieven type T 9-3 aanwezig, nochtans werd maar een inzetreeks met 4 machines te Herbesthal effectief ingesteld. In deze grensstelplaats - die pas van de Pruisische Spoorwegen overgenomen werd - was het inzetgebied vrij uitgebreid : in reizigersdienst reden ze vooral naar Eupen en Raeren, maar ook naar Montzen en bedienden hierbij de lokale lijntjes naar La Calamine, Gemmenich, Battice en Welkenraedt. In de goederendienst werd dezelfde streek bediend, waarbij er rangeringen verricht werden te Eupen, Raeren en Montzen.

Vanaf 1923 werd de inzetreeks nog verder uitgebreid tot 6 inzetdagen en verruimde men de inzet naar het westen met de bediening van Verviers. De uitbouw van een reeks te Pepinster liet deze inzetreeks te Herbesthal eventjes dalen, doch vanaf 1928 kon men rekenen met de grootste inzetreeks van het net voor de typen 93 : de 8 gebruikte lokomotieven verzekerden de lokale treinen tot in de verschillende eindpunten van de lokaallijnen, maar reden in goederendienst ook door tot in Sourbrodt en zelfs Visé.

Deze laatste toestand bleef tot in 1936 duren, doch op dat ogenblik zouden de typen 97 het verkeer gedeeltelijk overnemen, terwijl ook de motorwagen en de stoommotorrijtuigen aan de (lokale) koek snoepten. De inzet verminderde tot twee inzetdagen, enkel in de rangeerdienst : één lokomotief verzekerde de rangeringen te Herbesthal, de andere te Eupen en Raeren.

4. Brussel-noord :

In 1922 voorzag men ook een inzet te Brussel-noord en hiervoor werden 7 lokomotieven aan deze stelplaats toegewezen, doch eer een effectieve inzetreeks opgesteld werd, gingen alle machines naar de naburige stelplaats Schaarbeek over.

5. Luttre :

Ook het district Charleroi had een groter aantal lokomotieven type T 9-3 toegewezen gekregen : in 1922 bleven er nog 20 over, verdeeld over enkele stelplaatsen. De enige inzetplaats die teruggevonden kon worden, was Luttre. Hier werden in 1922 nog 6 lokomotieven ingezet, waarschijnlijk in de lokale goederendienst. In 1923 was dit al teruggevallen tot nog slechts 1 plandag en de inzet verdween reeds volledig tijdens de zomerregeling.

Vanaf 1923 / 1924 kreeg men een reorganisatie van de dienst, waarbij de oudere typen afgesteld werden, maar waarbij de grotere types meer diensten toegewezen kregen en dit gold ook voor de T 9-3 die verdeeld werd over een 15-tal nieuwe stelplaatsen. Hierbij zou de toestand vrij stabiel blijven voor een tien depots, die hun diensten gedurende lange tijd behielden. Deze "nieuwe" stelplaatsen waren :

6. Ath :

Door de aanwezigheid van verschillende lokaallijnen rondom Ath, werd deze stelplaats één van de belangrijkste inzetplaatsen voor het type T 9-3. Nochtans begon het betrekkelijk minimaal met 3 tot 4 inzetdagen en enkel diensten naar St-Ghislain via de lijn 100. Verder nog de rangeringen te Ath en Maffle. Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd doorlopen tot in 1932, waarbij in dat jaar de inzet daalde tot twee machines. Maar de levering van de eerste motorwagens liet een aantal stoomlokomotieven type 93 vrijkomen en vooral de Westvlaamse stelplaatsen gaven een aantal lokomotieven aan Ath af. Hierdoor werden verschillende lokale goederendiensten rondom deze stelplaats in de inzet opgenomen en steeg het aantal plandagen tot eerst 8 maar later 10. Vanaf 1936 ging de inzet dan weer licht achteruit en bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden in Ath nog steeds 6 lokomotieven type 93 ingezet in de goederendienst naar St-Ghislain, Blaton en Edingen.

7. Schaarbeek :

Na de korte inzet te Brussel-noord, verhuisden in de loop van 1922/23 de lokomotieven naar Schaarbeek en vanaf de winterregeling van 1922 werd een uitgebreide inzetreeks opgesteld : eerst 9 machines, nadien 11 typen 93 werden hier gebruikt, dit vooral in de rangeerdienst en de lokale goederendienst binnen de Brusselse agglomeratie. Doch deze uitgebreide inzet werd al in 1925 afgebroken en verminderde de inzetreeks tot 3 à 4 machines. Deze verrichtten enkel nog rangeerwerk bij het afstellen van de reizigersstellen. Na een korte vermeerdering van de diensten omstreeks 1930, werd de inzet te Schaarbeek betrekkelijk vlug afgebroken en kreeg men nog 3 inzetdagen in 1932, terwijl nadien nog slechts één lokomotief gebruikt werd, waarschijnlijk in de stelplaats van de dienst Baan. In 1934 eindigde ook deze laatste dienst in de Brusselse agglomeratie.

8. Leuven :

Naast Schaarbeek, werden er ook machines te Leuven ingezet : doch dit begon zeer klein met slechts één enkele plandag in 1923. Geleidelijk aan werd deze reeks uitgebreid tot 3 machines gedurende de volgende period. Enige uitschieter werd in 1931 genoteerd, daar op dat ogenblik 5 machines nodig waren voor de aangegeven diensten. Hoofdonderdeel in deze inzet was de lokale bediening van enkele loskoeren in de buurt van Leuven (o.m. St-Joris-Weert en Kortenberg), verder werden ook regelmatig stoptreinen gereden naar Wavre en ook Tienen, doch deze diensten schommelden zeer sterk en werden - door het verhogen van de snelheid op de hoofdlijnen - vlug weer geschrapt.

Vanaf 1933 werden de typen 93 dan wees ingezet in de goederendienst en de loopbaan te Leuven eindigde in de loop van 1935.

9. Antwerpen-noord :

Na de testen te Schaarbeek in de rangeerdienst, werd ook geopteerd om deze machines in de rangeerdienst te Antwerpen (vooral in de haven) in te zetten. En in 1923 gingen een vijftal lokomotieven type T 9-3 naar de metropool en werd een eerste inzetreeks met één plandag opgesteld. Doch hier bleek dat deze machines toch beter rendeerden in de (lichte) lijndienst en zodoende werd de inzet te Antwerpen al een jaar later opgeheven, ten voordele van het type 23 (later type 53). Eind 1924 waren de laatste machines uit Antwerpen verdwenen.

10. Mariembourg :

Deze zuidelijke stelplaats kende in deze periode nog vooral een statuut als station van de belangrijke privé-lijn van de Chemin de fer de Chimay, daar waar de Etat Belge enkel de verbinding naar Couvin, Treignes en Charleroi uitbaatte. De ene opgestelde inzetdag voorzag de rangeringen te Mariembourg en de bediening van Couvin en Treignes.

11. Walcourt :

Ook de naburige stelplaats Walcourt zou in deze eerste periode kennis maken met deze tenderlokomotieven : in 1924 werd de eerste inzetreeks met één enkele inzetdag opgesteld en deze situatie zou ongewijzigd doorlopen tot in 1931. De dienst voorzag de rangeringen te Walcourt zelf en enkele korte "cabotage"-diensten in de omgeving.

12. Laeken :

Na Schaarbeek zou ook de (vrij onbekende) stelplaats Laeken een viertal dergelijke lokomotieven in depot krijgen. Deze stelplaats werd praktisch enkel gebruikt voor de bediening van de stukgoed-vorming Tour & Taxis en beide inzetdagen van de reeks speelden zich volledig hierin af. Doch in 1924 hield Laeken op om een onafhankelijke stelplaats te zijn en de machines gingen naar Schaarbeek over. Nochtans werd de rangering niet meer aan het type 93 toevertrouwd en waren het de zwakkere typen 51 die te Brussel-Tour & Taxis zouden rangeren.

13. Aalst :

Ook deze Oostvlaamse stelplaats in 1923 eventjes in contact met het type T 9-3 en werd er een inzetreeks met twee plandagen opgesteld, doch een jaar later waren deze machines alweer uit het stationsbeeld verdwenen.

In 1934 zouden de typen 93 voor een tweede maal - en even kort - te Aalst verschijnen en werd een kleine reeks met één plandag opgesteld, doch ook nu weer hield de inzet enkele maanden later op. Voor beide reeksen kon niet nagegaan worden welke diensten gereden werden, doch waarschijnlijk gaat het hier enkel om lokale rangeringen.

14. Landen :

In het klassieke trio Leuven, Tienen bleef de derde stelplaats - nl. Landen - niet lang achter en in 1923 werd de eerste inzetreeks met twee diensten ingevoerd, een jaar later waren er al 5 machines type 93 nodig te Landen, doch nadien stabiliseerde de toestand zich op inzetreeksen voor drie machines. Deze zouden in eerste instantie vooral de lokale reizigers- en goederendiensten gaan rijden Ramillies en Hannut, waarbij ze ook éénmaal doorreden naar Statte. Ook de bediening van St-Truiden in de goederendienst werd regelmatig in deze reeks opgenomen. De opgesomde diensten bleven tot in 1930 praktisch ongewijzigd doorlopen, doch dan werd de inzetreeks geleidelijk afgebouwd en in 1933 waren de laatste typen 93 uit de stelplaats Landen verdwenen.

15. Jemelle :

Als eerste stelplaats in de Ardennen werd Jemelle gekozen : dit depot had immers enkele kleinere lijnen te bedienen en in de opgestelde reeks waren enkel diensten naar Houyet opgenomen. Doch in dit heuvelachtige gebied rendeerden de machines niet volledig en werden de lijndiensten al vlug terug afgestaan en bleef enkel nog de rangeerdienst te Jemelle over.

Nochtans werd de inzetreeks vanaf 1929 opnieuw verhoogd tot 3 en zelfs 4 inzetdagen en stonden weer praktisch alle diensten naar Houyet op het programma, terwijl ook enkele keren naar Ciney doorgestoten werd. Doch ook deze diensten werden slechts enkele jaren volgehouden en werden de machines vanaf 1932 vrij snel door zwaardere lokomotieven vervangen en vielen op zeer korte termijn alle diensten te Jemelle weg. De lokomotieven werden op dat ogenblik aan St-Vith en vooral St-Ghislain afgestaan.

16. Denderleeuw :

Naast Aalst zou ook de naburige stelplaats Denderleeuw in 1925 zijn eerste lokomotieven type 93 verwerven en in een vrij beperkte inzetreeks met twee plandagen, verzekerden ze de rangeringen te Denderleeuw en enkele lokale goederendiensten o.a. naar Geraardsbergen. In 1933 hield de inzet vanuit Denderleeuw - zonder veel geschiedenis weer op.

Vervolg in nr 70

Elektrische lokomotieven type 101

Deel II .

(vervolg tijdschrift nr 67)

Vanaf 1960 stabiliseerde de toestand zich verder : de meeste elektrifikaties waren uitgevoerd en de lokomotieven typen 122, 123 en 125 waren alle geleverd en waren over het net verdeeld. Het inzetgebied werd gedurende de volgende tien jaar ongewijzigd gehouden : hoofdinzet bevond zich nog steeds op de goederenas tussen Charleroi en Antwerpen-noord. Hierbij werd zowel de rechtstreekse verbinding over Brussel genomen, maar nogh frekwenter de verbinding via Jemeppe, Ottignies, Leuven, Muizen naar Antwerpen. Verder werd de inzet ook verder uitgebreid op de verbindingen tussen Monceau en Ronet enerzijds en tussen Ronet en Schaarbeek anderzijds. Steeds meer en meer werden de inzetdagen vanuit Schaarbeek afgebouwd : van de acht inzetdagen in 1960 bleven er in 1964 nog slechts 4 over, terwijl de diensten vanuit Monceau steeds verhoogden. Met de zomerregeling van 1967 werd de inzet door bestuurders van Schaarbeek dan ook definitief gestopt en Monceau zette op dat ogenblik nog slechts 13 machines in .

Vanaf 1965 kwam er een nieuwe dienst bij - op dat ogenblik werden verschillende treinen tussen Ronet en het Franse Jeumont door de typen 101 gesleept en anderzijds waren er ook enkele stoptreinen tussen Charleroi-sud en Namur in de reeks opgenomen.

Door de levering van de prototype-lokomotieven type 126, viel in de loop van maart 1967 de beslissing om 10 lokomotieven op middellange termijn af te voeren. Reden van deze beslissing was het feit dat verschillende machines duidelijke verouderingsverschijnselen vertoonden en dat regelmatig kortsluitingen optraden in de elektrische leidingen. Dit leidde trouwens tot een zware brand bij de 101.001 op 6 maart 1967, een feit dat deze machine vanaf deze datum - als eerste lokomotief - definitief op non-actief geplaatst werd.

Door het feit dat deze machines vooral in de buurt van Charleroi gebruikt werden en omdat de stelplaats Monceau niet onder draad was, besliste men voor een vijftiental lokomotieven dat ze vanaf de zomerregeling van 1969 te Ronet gestationeerd zouden worden. Voor de overige machines werd een nieuwe inzet gezocht en hiervoor kwam dan Oostende in aanmerking.

d. De stationering te Oostende :

Begin 1969 werd een nieuwe reorganisatie uitgewerkt voor de oudste elektrische lokomotieven : door de levering van o.m. de eerste tyen 126 was er een duidelijk overschot aan elektrische machines en daarom werden de machines overgebracht naar de stelplaats Ronet, doch anderzijds waren er een achttal lokomotieven teveel voor de geplande inzet.

Oostende werd op dat ogenblik aangewezen voor twee machines type 101 : nl. de 101.009 en 101.019. Deze zouden - samen met nog enkele andere lokomotieven - zorgen voor de rangeringen te Oostende en vooral enkele goederendiensten tussen Zeebrugge en Merelbeke.

Doch de inzet stuitte vooral op verzet van de bestuurders, die gewoon waren met de snellere en modernere machines typen 122 en 123 en de inzet in deze kuststad werd al vlug afgebroken. Dit leidde tot de transfert van beide machines in de loop van september 1969 en daaruit voortvloeiend de versnelde schrapping van deze lokomotieven.

Beurtregeling

Type : 101

Stelpl : Monceau

Zomer 1963

Geldig van 26/05/63

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
FCL 71312		FSR FBTT				FBM (onderhoud)				FCR 17171	FNR 71131
FCR		FEO 67341	FCL 5908	FNR -		FCR 71807	FSR		FLU 27372	FEO 96367	LNC 79871 96382
FEO 97370		FCR	FNR 5902 5907	FCR/LNC 72356		FNND			LNC 5730	FNR 69300	LNC 72330
FNND 27344				LNC (onderhoud)					FN 1571	FCR LNC 572 71305	
FSR 17336	LNC 71313	FSR		LNC/FCR 27328		FNR 5920 5921	FCR 5926 5927	FNR 76350	FCR	FNR 5937	FCR FLU
FEO 96381	FCL	FEO 76322 67355	LNC 5911	FNR 5918 5919	FCR	FNR 5919	FCR			FEO 76315	LNC 67351
FEO 68354		FLU / FCR		FNR/FEO 5910		FCR 67337	FNR 5924 5925	FCR		FNR 5932 5933	FCR 79100
FKR 96102		FEO	FCR 5905 5912 5913	FEO		LNC		FSR 27350	FLU 17303	FSR 76351	FEO
FCR		FEO 76332		LNC 67313				FBM X8061/X3199	FBM X8061/X3199	FSR 17363	LNC FSR
FSR 17337	FCL	FEO 67385		LNC 76325	FEO				FLU 5929	FNR 86300	FCR FEO

e. De inzet vanuit Ronet (1969 - 1975)

De transfert naar Ronet had geen invloed op de inzet van deze machines : wel werden nu in versneld tempo de tien af te voeren machines aangeduid : het werden de 101.001 (reeds afgesteld) en 101.002 (na botsing) en verder de nummers 101.014 tot en met 101.019. Naargelang hun afgelegde afstand werden ze tussen augustus 1970 en januari 1974 afgevoerd. De opbloei van de economie en de verdere elektrifikaties zorgden er trouwens voor dat slechts 8 machines in deze periode afgevoerd werden, doch had ook invloed op de later geplande modernisering van deze lokomotieven.

In 1971 kregen ze hun nieuwe (reeks)aanduiding 29, waarbij nog 15 machines effectief de nieuwe nummering aangemeten kregen.

Vanaf 1970 tot 1974 bleef de inzet praktisch konstant : in 1971 werden er nog 13 inzetdagen genoteerd en hierbij werd de inzet als volgt verdeeld :

Twee inzetdagen werden volledig ingenomen door het slepen van alle omnibustreinen tussen Charleroi-sud en Namur, waarbij de treinen afwisselend door één van de beide gereden werden. In deze inzetdagen was er ook één enkele slag naar Erquelinnes voor een piekurtrein.

Vijf tot zes dagen werden gebruikt voor de zware doorgaande goederentreinen tussen Monceau of Luttre en Antwerpen-noord, waarbij enkele ertstreinen vanuit Antwerpen in dubbele traktie gereden werden. De lege treinen werden dan in de tegenrichting enkel gesleept.

De overige dagen kenden nog verschillende lokalere diensten : hierin waren er verschillende goederentreinen tussen Ronet en Erquelinnes, tussen de vormingsstations rondom Charleroi onderling en enkele lichterdiensten voor de ertstreinen tussen Monceau en Ottignies. Anderzijds stonden twee machines reserve (te Ronet en Monceau) voor bijkomende goederentreinen.

Deze toestand bleef behouden tot 1973, doch op dat ogenblik verminderde de inzet van deze machines voor de eerste maal en werden slechts 9 inzetdagen geteld. Anderzijds waren op dat ogenblik ook verschillende lokomotieven in de CW Mechelen binnen voor een modernisering : deze bestond uit een volledig nieuwe bekabeling, een modernisering van de elektrische onderdelen en uiterlijk in een face-lift met o.a. het aanbrengen van een nieuwe schildering en dubbele koplampen. In 1973, 1974 en 1975 werden elk jaar drie machines omgebouwd, terwijl de 2906 in de CW Mechelen bleef tot in 1977.

Bij de nieuwe dienst waren vooral de reizigersdiensten tussen Charleroi en Namur weggevallen : deze werden thans gereden door de elektrische motorstellen, anderzijds zouden de doorgaande diensten naar Antwerpen-noord en vooral Stocatra uitgebreid worden. Daar waar voorheen voor de gemengde goederentreinen voor de reeks 29 voorzien werden, zouden nu de ertstreinen gesleept worden, waarbij verschillende diensten in gemengd dubbel gereden werden met machines reeksen 23 en 26. Vanaf 1974 zouden deze laatste lokomotieven ook meer en meer binnendringen in de inzetreeksen van de reeks 29 en gemiddeld werden nog slechts 3 à 4 machines gebruikt. Verschillende lokomotieven werden trouwens na hun ombouw nooit meer effectief ingezet en werden in de motteballen gelegd te Ronet.

Op de volgende bladzijde wordt de laatste inzetreeks - deze voor de winterregeling 1976 - grafisch afgebeeld, waarbij wel moet gezegd worden dat enkele maanden later alle diensten voor de reeks 29 al overgenomen werden door machines reeks 23. De inzetreeks voorzag nog 7 plandagen, met als voornaamste bezigheid de ertstreinen tussen Monceau en Stocatra. Enkele van deze diensten eindigde trouwens te Schaarbeek of Muizen. Tweede grotere inzet kenden de machines voor de internationale goederendiensten tussen Monceau en Erquelinnes / Jeumont. De stelplaats Ronet daarentegen werd slechts enkele keren per dag nog bediend.

Zoals al gezegd, vielen de laatste ritten te noteren tegen het einde van het jaar 1976 en werden de 12 overblijvende machines te Ronet afgesteld, wachtend op hun definitief lot - de sloper.

Beurtregeling

Type : 101
Stelpl : Ronet

Winter 1976
Geldig van /09/76

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
	LNC				FVV 32703 32705		LNC		67440	JT	LNC 67451 57105
FSR	LNC	JT		LNC	FCL	FBPI	FCL	LQ	FCR	LQ	FEO
32714		67448		67455	57701	RE3363	32709	57742			49229
LNC		FED	FSR	Stoc			LNC	FLU		FEO	FVV
		43721		38204				51706		59601	
FVV	LNC		FEO	LNC		LQ		FEO	FLU	FEO	LNC
33744		49975		47984			67443		47972	57713	
Stoc		LNC		LT			LNC (onderhoud)				FSR
		52703				X32702					37701
	Stoc			LNC			FSR (schouwing)				LNC
	37215			32711			57710				21771
LNC	FEO	FCL	JT				FN		LNC	FSR	JT
	59700	26710		57760			57268		X32717		43730

Afkortingen :

FEO : Ronet	LQ : Erquelines
LNC : Monceau	JT : Jeumont
FCL : Chatelineau	FN : Antwerpen
FLU : Luttre	Stoc : Stocatra
FSR : Schaarbeek	FYM : Muizen
FVV : Vilvoorde	

Diesellokomotieven type 260

Deel II .

5. St-Niklaas

Naast Merelbeke zouden in Oost-Vlaanderen drie inzetstelplaatsen ook gebruik maken van het type 260 / Reeks 80. Hierbij was de toestand vrij verwarrend, daar regelmatig bepaalde lokomotiefnummers voor een wel bepaalde stelplaats opdoken. Nochtans bleef het onderhoud van deze machines steeds te Merelbeke en bij onderhoud werden deze machines - meestal voor langere tijd - gewisseld, zodat de effectieve lokomotieven niet meer aanwezig waren. Daarom worden ze ook in de nummerlijsten niet als dusdanig vermeld.

St-Niklaas zelf kreeg deze machines tegen het eind van de zestiger jaren in depot : gemiddeld waren er twee lokomotieven te St-Niklaas aanwezig, waarbij steeds één lokomotief ingezet werd. Deze inzet bestond in de rangeringen te St-Niklaas-Oost en de lokale goederentrein naar Lokeren . In sommige periodes was de inzet verder uitgebreid : zo werd regelmatig Zele vanuit Lokeren bediend, doch deze dienst werd ook door de machines van Dendermonde uitgevoerd.

Minder frekvent was de inzet naar Beveren en zelfs Zwijndrecht, doch deze dienst werd voor het grootste gedeelte door machines van Antwerpen-Dam gereden. Vanaf de eindjaren tachtig werd deze rangeerdienst overgenomen door de reeks 73, korte tijd later - met de sluiting van Lokeren - viel deze rangeerdienst weg en werden de nog aanwezige rangeermaneuvers door lijnlokomotieven uitgevoerd.

6. Aalst :

Op dezelfde wijze als St-Niklaas, kreeg ook Aalst vanaf de eindjaren zestig twee tot drie lokomotieven type 260 in depot. Hierbij zouden gedurende de ganse inzet meestal twee lokomotieven gebruikt worden : de eerste verzekerde de rangeringen te Aalst zelf en verrichtte de afstelritten voor het lege reizigersmaterieel, de tweede lokomotief werd vanuit Denderleeuw ingezet, rangeerde in dit belangrijke kruisingsstation en verzekerde ook de lokale bedieningsstrein naar Geraardsbergen en gedurende bepaalde inzetperiodes ook naar Zottegem. Maar net zoals te St-Niklaas zou de inzet in de tachtiger jaren sterk veranderen : in eerste plaats zouden voor de stationsrangeringen twee lokotraktoren reeks 91 naar Aalst overkomen en zodoende werden de zwaardere machines nog enkel gebruikt voor de dienst naar Geraardsbergen en Denderleeuw. In 1984 - door de invoering van de IC/IR-regeling verminderde de vorming van reizigerstreinen sterk en kon de rangeerdienst te Denderleeuw afgebouwd worden. Vanaf 1986 zouden voornamelijk lokomotieven reeks 73 te Aalst gebruikt worden doch geleidelijk aan zou ook deze dienst wegvallen.

7. Dendermonde :

Ook hier kwam één lokomotief type 260 tot inzet, dit echter iets later dan de beide voorgaande stelplaatsen. De inzet was hier beperkter, met enkele rangeerdiensten te Dendermonde tijdens de piekuren en de bediening van Puurs en Baasrode. Vanuit Puurs werd soms tot in Boom doorgereden.

Deze laatste dienst viel al vrij vroeg weg en werd de dienst iets uitgebreider met de bediening van Willebroek. Deze situatie werd nog versterkt door de sluiting van de verbinding tussen Puurs en Boom en hierdoor moest de aansluiting Sauvagarde op deze lijn vanuit Puurs bediend worden. Hierdoor werden twee machines te Dendermonde gestationeerd en hierdoor kon ook Zele en zelfs Lokeren vanuit deze stelplaats aangereiden worden. In tegenstelling met de vorige inzetplaatsen bleven de machines reeks 80 langer te Dendermonde en slechts in 1987 werd de dienst opgeheven.

8. Schaarbeek :

Samen met Kinkempois en Merelbeke zou vooral in Schaarbeek het type 260 zijn invloed laten gelden en als belangrijkste en omvattendste inzet kennen. Bij de bouw van het type 260 werden de rangeringen in de Brusselse omgeving uitgevoerd door het type 250 van Schaarbeek, terwijl nog de laatste stoomlokomotieven type 53 en 57 hun laatste diensten verrichtten. Voor de lichtere stationsrangeringen werden de pas geleverde typen 232 (later reeks 92) aan Schaarbeek geleverd en deze vervingen vooral de stoomlokomotieven.

De typen 260 - die vanaf de laatste maanden van 1960 naar Schaarbeek kwamen - verdrongen langzamerhand de oudere typen 250 en geleidelijk aan doken de nieuwe machines in de inzetreeksen op. Doch deze overgang verliep zeer traag, want voor de zomerregeling van 1962 was er nog steeds geen eigen reeks voor deze machines opgesteld. In deze eerste periode werden deze typen 260 enkel gebruikt rondom Schaarbeek en had Brussel-zuid nog zijn eigen rangeerdienst - dit de stoomlokomotieven type 53.

Voor de 10 te Schaarbeek aanwezige machines waren er in 1962 de volgende inzetreeksen voorzien :

Reeks M : 5 diensten (type 53 / 250 of 260)

de rangeringen werden volledig uitgevoerd te Brussel-Tour & Taxis en de aansluitsporen ter Jette. Verder reed men ook naar Braine l'Alleud en Vilvoorde. Eén dag werd besteed aan de rangeringen in de voorhaven.

Reeks R 8 diensten

Deze reeks omvatte alle rangeringen te Schaarbeek-vorming en één dag in de stapelplaats van de dienst Baan.

Reeks S 4 diensten :

Deze reeks bevatte de buitendiensten op de kleinere vormingsstations : hierbij werden deze machines gebruikt te Josaphat, Brussel-noord (bundel G), Etterbeek. Vanuit deze plaats werd een lokale goederentrein gereden naar Tervuren, via de privé-lijn die beide plaatsen verbond. Eén dag werd doorgebracht te Brussel-zuid met afsteldiensten tussen dit station en de bundel Klein Eiland.

Deze gemengde reeksen voor het type 260 en 250 zouden blijven duren tot in 1963/64, doch op dat ogenblik gaf Kinkempois en in mindere mate Merelbeke lokomotieven type 260 aan Schaarbeek af en konden deze lokomotieven de volledige dienst op zich nemen. Deze toestand verbeterde nogmaals in 1966 : Monceau kreeg zijn eerste lokomotieven type 273 in depot en hierdoor kwamen de typen 260 vrij en deze kwamen na de zomerregeling van 1966 praktisch in blok naar Schaarbeek.

Dit leidde dan tot een reorganisatie van de dienst in het Brusselse : de rangeerdienst verdween volledig vanuit Brussel-zuid en alle rangeringen binnen de agglomeratie werden uitgevoerd vanuit Schaarbeek. Deze stelplaats had op dat ogenblik de typen 260 en 232 in depot. De laatste machines type 250 werden afgestaan en de oude diesellokomotief type 231 werd verkocht. De inzet breidde zich verder uit : de stationsrangeringen te Brussel-noord, Brussel-zuid bleven voor het grootste gedeelte in handen van het type 232, alle overige afstelritten van leeg reizigersmaterieel (Brussel-zuid / Brussel Klein Eiland en Vorst-zuid, Brussel-noord / bundel Jette) werden uitgevoerd door de typen 260. Ook alle goederendiensten vielen deze lokomotieven ten deel : de oude rangeringen rondom Schaarbeek bleven, doch een vijftal machines werd ook gebruikt tussen Vorst en Halle, dit met de bediening van deze volledige regio. Verder waren er de lokale bedieningen naar Muizen, Kortenberg en Asse. Vermelden we echter dat een gedeelte van de rangeringen te Tour & Taxis door het type 232 uitgevoerd werd.

Deze toestand bleef behouden tot in de beginjaren zeventig : maar op dat ogenblik werden de diensten te Kinkempois opgeheven ten voordele van de reeks 82 en kwamen praktisch alle machines reeks 80 naar Schaarbeek en zo ontstond een uitgebreid bestand. Hierdoor konden de laatste lokotraktoren reeks 92 (ex type 232) aan de dienst Baan afgestaan worden.

Vanaf 1973 zouden de - inmiddels in reeks 80 hernummerde - lokomotieven alle diensten in de Brusselse agglomeratie gaan overnemen en werd hierdoor het inzetgebied verder uitgebreid. Er waren vier belangrijke inzetpolen aanwezig waarvoor elk een eigen inzetreeks bezat. Dit waren Schaarbeek en Vorst-zuid als vormingsstations en Brussel-noord en Brussel-zuid als rangeerterrein voor de samenstellen van reizigerstreinen. Vanuit Vorst werden tal van aansluitingen bediend op de verbinding naar Halle, verder werd ook nog te Etterbeek gerangeerd. Vanuit Schaarbeek reed men naar Jette, Vilvoorde (met zijn kanaalzone) maar ook gedurende verschillende inzetperiodes reed men door naar Kortenberg en Muizen.

Als verste nachtelijke bestemming werd anderzijds ook regelmatig Nivelles bereikt. Ook de diensten en werkplaatsen van de Baan werden door reeksen 80 bediend. Vanaf 1985 zou de inzet echter verminderen en zouden eerst de lokomotieven reeks 60 maar nadien vooral de lokotraktoren reeks 91 deze laatste diensten overnemen. Maar met de intrede van de IC/IR-regeling werd de samenstelling van reizigerstreinen verder beperkt en werden tal van treinen rechtstreeks - zonder verandering van samenstelling doorheen Brussel geleid. Inmiddels waren er ook de eerste problemen met de - toch wel voor België ongebruikelijke - dieselmotoren en het verwerven van reserveonderdelen. Om aan de nodige vervangstukken te komen, werden in deze periode de eerste machines afgesteld en als pluklokomotief gebruikt.

Doch de massale afstelling begon pas vanaf 1987 : door de overname van de diensten te Merelbeke door de reeks 73 en de reorganisatie van de rangeerdienst, werden alle lokomotieven reeks 80 te Schaarbeek gekoncentreerd. Hierdoor was er een belangrijk overschot aan machines en konden een 15-tal machines onmiddellijk afgesteld worden. Hierdoor verminderde het effectief tot nog 37 van de oorspronkelijk 69 gebouwde machines. De inzet bleef praktisch ongewijzigd gedurende de volgende periode en voorzag de volgende diensten :

<i>Inzetplaats</i>	<i>Aant</i>	<i>Omschrijving</i>
<i>Schaarbeek</i>	<i>5</i>	<i>rangeringen te Schaarbeek vorming en stelplaats bediening van Jette, Kortenberg en Muizen</i>
<i>Vorst-zuid</i>	<i>3</i>	<i>rangeringen te Vorst-zuid goederen bediening van Lot, Ruisbroek, Halle</i>
<i>Brussel-noord</i>	<i>2</i>	<i>afstellen van rijtuigen naar Brussel groep G en Jette</i>
<i>Brussel-zuid</i>	<i>4</i>	<i>afstellen van rijtuigen naar Vorst-zuid</i>
<i>Brussel-zuid TGV</i>	<i>2</i>	<i>afstellen van TGV- en Eurostar-stellen</i>
<i>Etterbeek</i>	<i>2</i>	<i>bediening van Etterbeek en werkplaats ES</i>
<i>Baanrein</i>	<i>3/4</i>	<i>baantreinen in regio Brussel-zuid / Halle</i>

Vanaf 1993 kwamen de rangeerdiensten voor de Eurostar-stellen in de reeks. Deze voorzagen alle rangeerwerken in de nieuwe werkplaats TGV te Brussel-zuid en aan de wasinstallatie. Hiervoor werden 4 lokomotieven omgebouwd met een installatie voor het drogen van de druklucht om defekten in de gevoelige organen van deze nieuwe stellen uit te sluiten. Verder waren er ook een aantal nieuwe diensten voor baantreinen, dit bij de werken voor de nieuwe Hoge Snelheids Lijn tussen Brussel en Lembeek. Hiervoor werden dan gemiddeld een 3 tot 4 lokomotieven reeks 80 gebruikt.

Deze diensten zullen de lokomotieven reeks 80 wel nog tot voorbij het jaar 2000 behouden en in deze periode is er geen echte afstellingsgolf te voorzien.

Lokomotieven in vreemde dienst

Naast België kenden deze lokomotieven slechts in het oorsprongsland Duitsland een succes. Hier werden vanaf 1956 een kleine 1 000 lokomotieven van het type V 60 gebouwd met twee verschillende motorentypen. Deze machines werden de standaard-rangeerlokomotieven bij onze oosterburen en waren praktisch overal te zien op alle belangrijke rangeerterreinen en stationen. Bij de hernummering kregen ze de reeksaanduiding 260 en 261.

Doch vanaf de jaren tachtig werden deze machines - net zoals in België - al afgevoerd en opgekocht door privé-firma's voor verdere verkoop. Zo kwamen een aantal lokomotieven van dit type te Griekenland en Noorwegen terecht. Ook verschillende belangrijke firma's voor spoorwerken en aanleg van nieuwe lijnen kochten deze lokomotieven op.

Daar - bij de buitendienststellingsgolf in ons land in 1986 - 1988 - de N.M.B.S. gunstiger aanbod dan de Deutsche Bundesbahn, vertoonden er verschillende Duitse schroothandelaars belangstelling voor deze rangeerdiesels, maar ook voor bv. de reeksen 60 en 84. Zo werden tussen 1985 en 1988 niet minder dan 8 lokomotieven aan Duitse tussenhandelaars verkocht. Twee machines gingen naar de Zuidoost-Duitse handelaar Layritz, twee machines naar de firma Newag en Duisburg. Al deze machines werden in de werkplaatsen geriviseerd en werden praktisch alle aan Italiaanse bouwfirmas verkocht.

Twee bijkomende lokomotieven werden in België zelf gereviseerd en dan rechtstreeks aan Italië verkocht. Over het huidige lot van al deze machines is ons echter niets meer bekend.

Konkreet gaat het om de volgende 10 lokomotieven : 8003, 8005, 8014, 8021, 8023, 8029, 8030, 8038, 8042, 8049.

Ook de goederenfirma **Temca** gevestigd te Mariembourg heeft voor de bediening van de lijn naar Chimay een lokomotief reeks 80 in huur gehad, doch bij een defekt werd deze machine vervangen door de aankoop van de lokomotief 8309

Schilderingen / veranderingen

De lokomotieven type 260 werden geleverd in een eenvorig donkergroene kleur met voor en achter smalle gele zichtbaarheidslijnen. In deze uitvoering hebben ze de langste periode van hun loopbaan rondgereden. In 1971 werd de nieuwe nummering in grote cijfers aangebracht en verloren de meeste machines hun konstruktieplaten.

Pas vanaf 1972 werden er geleidelijk en afzonderlijk twee wijzigingen doorgevoerd : eerst en vooral werd de nieuwe standaard-schildering met het Z-motief aangebracht. Deze omschildering zou echter gedurende een 10-tal jaar doorgevoerd worden, zodat de laatste groene 80-ers omstreeks 1986 of omgeschilderd, of afgevoerd werden.

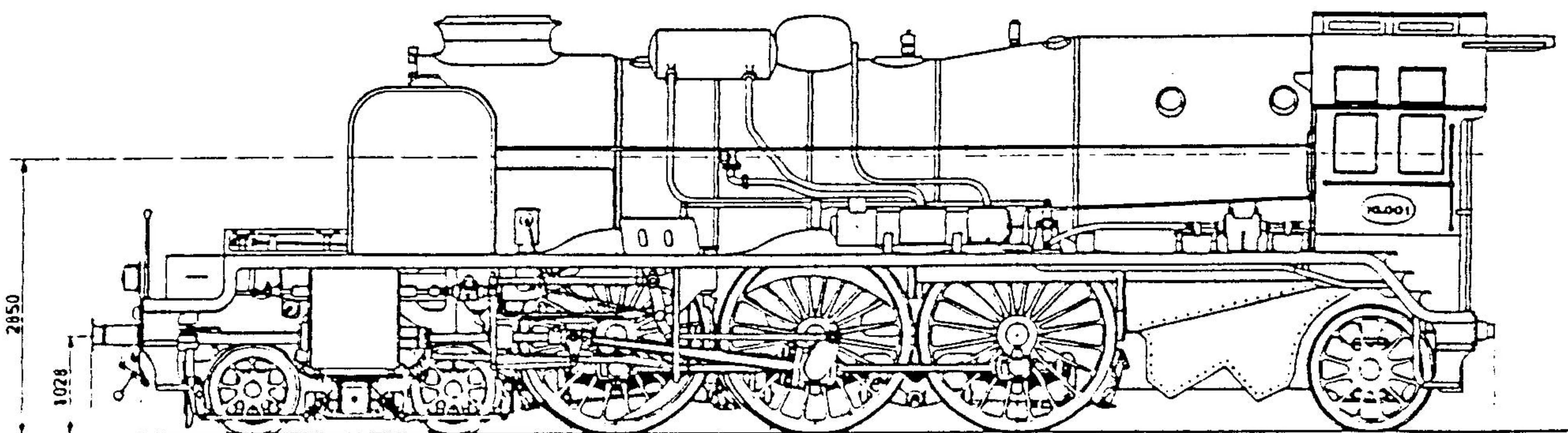
Als uiterlijke verbouwing kunnen we enkel het aanbrengen van dubbele rood/witte koplampen vermelden. Doch daar beide veranderingen los van elkaar doorgevoerd werden, zijn er zowel groene lokomotieven met dubbele koplampen, als machines met Z-motief en enkele koplampen.

Verder kregen enkele machines - voor korte tijd een geel zwaailicht opgebouwd.

Om de zichtbaarheid in de Gentse haven te verbeteren, werd - op proef - de lokomotief 8037 uitgerust met geel-zwarte schrikstrepen op de onderzijde van de kast. Deze proef kende geen verder gevolg en zodoende werd deze machine - bij de eerstevolgende revisie terug in het gewone kleurschema gebracht.

Schrappingen

Type 10 .



	WO I	1924	1953	1954	1955	1956	1957	1959
Aantal	8	1	2	10	12	20	4	1

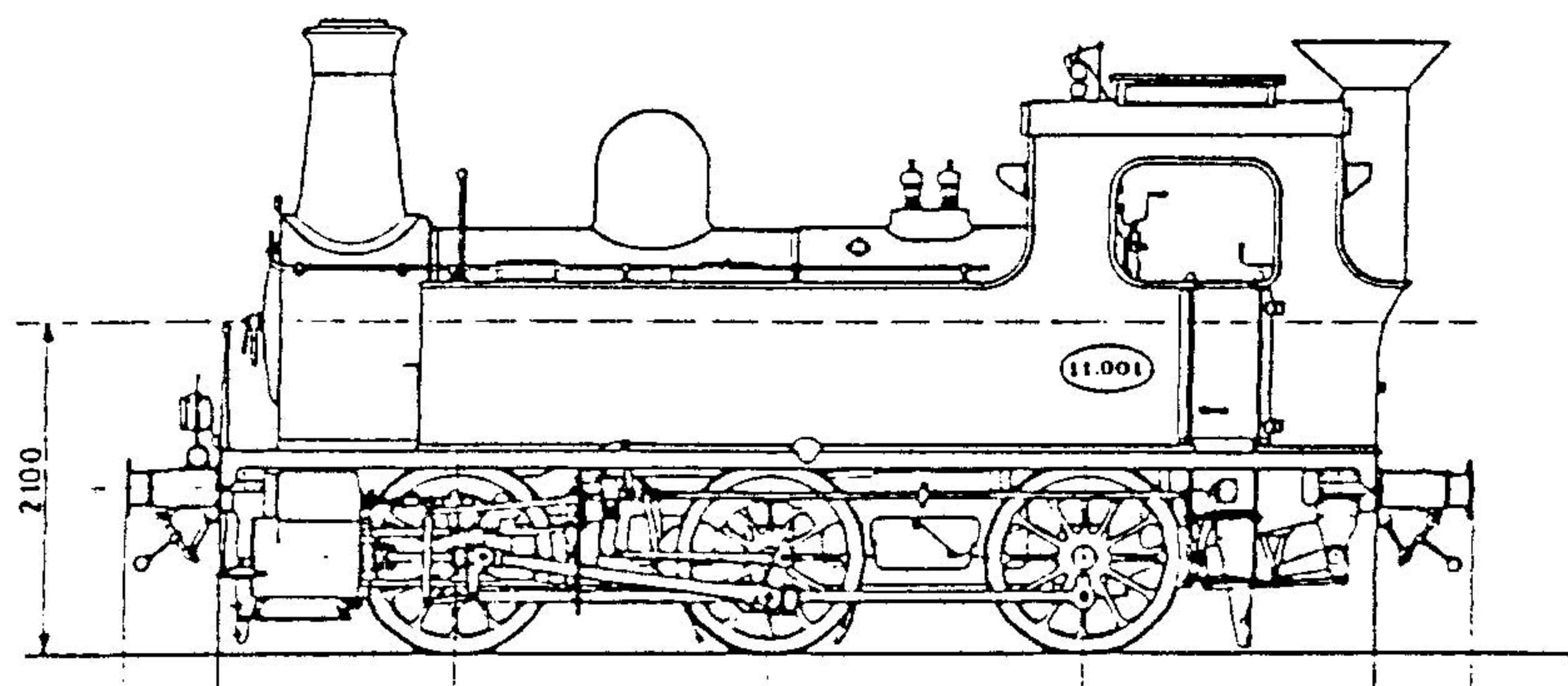
Tot bij de elektrifikatie van de verbinding Luxembourg - Namur - (Brussel) in 1956 werden de lokomotieven type 10 vanuit Jemelle en Stockem op deze verbinding gebruikt. Doch de elektrifikatie zou het einde betekenen voor het grootste gedeelte van deze Pacifics. De laatste trein op deze verbinding werd trouwens gereden door de 10.018 op 29 september 1956.

Daar waar het gros van de machines tijdens hetzelfde jaar afgesteld werden, gingen nog vijf machines - die recent nog een groot onderhoud ondergaan hadden, naar de stelplaats Brussel-zuid over. Hier werden deze machines vooral op de verbindingen naar Mons en Quevy enerzijds en naar Ath en Tournai gebruikt. Maar er werd geen eigen reeks meer opgesteld en de typen 10 reden mee in de reeks van het type 1. Niet minder dan vier machines gingen eind 1957 richting afstelspoor. Alleen de 10.018 hield het langer vol en werd nog regelmatig tijdens de volgende twee jaar ingezet en was hierdoor in feite een soort museumlokomotief avant la lettre.

Maar op 23 januari 1959 was het definitief gedaan met de inzet van het type 10 : die dag reed de 10.018 haar laatste trein tussen Oudenaarde en Brussel-zuid. Doch gelukkig werd deze lokomotief - na haar schrapping - nog te Brussel-zuid gehouden en ontsnapte hierdoor aan haar slooping

Tot in 1966 bleef de machine te Brussel-zuid, nadien werd ze voor restauratie te Leuven afgesteld, maar steeds werd de herstelling uitgesteld. Pas na de viering van 50 jaar NMBS begon men het lot van de museummachines aan te trekken en werd de 10.018 in de CW Mechelen uiterlijk gerestaureerd.

Type 11 .



	WO I	<1925	1933	1934	1938	1941	1942	1948	1949
Aantal	34	1	2	4	12	7	1	9	13

Van deze kleine tenderlokomotieven voor lokaal reizigersverkeer - gebouwd vanaf 1888 - ging het grootste deel al tijdens de eerste wereldoorlog verloren, doch de overgebleven machines hielden het eerst in de reizigersdienst, nadien in de rangeerdienst goed uit. Pas vanaf 1937/38 werd beslist om deze machines op korte termijn buiten dienst te stellen en in 1938 werden 12 lokomotieven afgevoerd en werden een groot aantal verdere machines afgesteld. Doch de tweede wereldoorlog en het schrijnend gebrek aan machines had tot gevolg dat alle overgebleven machines gereactiveerd werden. Nochtans werden nog tijdens deze tweede wereldoorlog nog 8 machines - meestal zwaar beschadigd - afgesteld.

Na de bevrijding bleven nog 22 machines over en tijdens de eerste maanden werden ze voor alle taken gebruikt en diverse stelplaatsen. Vanaf 1947 werden ze gegroepeerd in enkele stelplaatsen : de voornaamste hierbij waren Baulers, Walcourt en Oostende.

Vooraf in de beide eerste depot zouden ze tot begin 1947 nog enkele lijndiensten voor lokale reizigers-treinen, te Walcourt zijn voor de stoptreinen tussen Berzée en Laneffe bekend.

De laatste inzettrekken werden opgesteld te Ieper, St-Niklaas en Dendermonde. :

* te St-Niklaas rangeerden de 11.004 en 11.010 tot midden 1948 te St-Niklaas-Oost en bedienden sporadisch Beveren-Waas.

* te Dendermonde stonden enkel stationsrangeringen op het programma en hier werden ze nog in 1947 vervangen door de even oude typen 51.

* Ieper zou de laatste stelplaats worden die het type 11 gebruikte voor stationsrangeringen : bij gebrek aan geschikte vervanglokomotieven zou de enig overgebleven type 11 - de 11.038 - tot eind 1948 voor deze taken te Ieper gebruikt worden.

G.C.I.-rijtuigen : eerste / tweede klasse levering 1900 - 1905 .

Naast de rijtuigen derde klasse en tweede klasse, werden er geen eigen rijtuigen eerste klasse ontwikkeld. De belangstelling voor deze eerste klasse was zeer beperkt tot enkele rijke families en vooral de vooraanstaande politici, ambtenaren en industriëlen. Hierdoor werd meer en meer geopteerd voor gemengde rijtuigen eerste / tweede klasse. Voordeel hierbij was dat op kleinere verbinding de treinsamenstelling beperkt werd tot één gemengd rijtuig, twee of drie derde klasse-rijtuigen en een bagagewagen. Op de hoofdlijnen werd deze combinatie versterkt met één of twee tweede klasse-rijtuigen en een aantal C-rijtuigen.

Voor de opbouw ging men uit van de standaard-kastvorm met een lengte van 14 990 mm en gebruikte gesloten coupés en een zijgang. Steeds was er één WC aanwezig kant eerste klasse en verder een open platform. Het rijtuig was opgebouwd uit 6 compartimenten : de vier compartimenten tweede klasse hadden stoffen zetels, het compartiment had een lengte van 1 930 mm, een breedte van 1 990 mm en bood ruim plaats aan zes personen.

De twee eerste klasse-kompartimenten hadden een uitzonderlijke luxe met zeer comfortabele fluwelen zetels en uitheems hout. Om het comfort te verhogen werd de lengte van het compartiment verhoogd tot 2 010 mm.

De kastvorm was - tenover de derde klasse rijtuigen - aangepast en naast elke deur waren twee smalle vensters aangebracht. Hierdoor werd de lichtinval veel sterker. Deze opstelling zou ook nadien bij de derde klasse-rijtuigen gebruikt worden. De kast was weer volledig in teak-hout uitgevoerd en was in een eerste periode niet geschilderd. Opmerkelijke verbeteringen was de individuele verluchttingsroosters voor elke deur of venster (deze waren van binnen uit regelbaar) en de gasverlichting. Hiervoor was het rijtuig aan één kant voorzien van een ladder om zo de gasvoorraad op het dak te kunnen navullen. Nadien werd dit systeem vervangen door een elektrische verlichting.

In vijf verschillende bestellingen werden in het totaal 62 dergelijke rijtuigen besteld. Een bijkomend rijtuig kwam in de loop van 1905 in het effectief. Dit was door de bouwers in eigen beheer gebouwd en werd op de tentoonstelling van Liège in 1905 voorgesteld.

De volgende tabel geeft een overzicht van de verschillende bouwschijven :

Bouwjaar	Bestelling	Nummers (oorspronk.)	Nummers (nieuw)
1903	bericht 1012 van 30/12/1903	12 13 602 - 13 613	90 901 - 90 906
1904	bericht 546 van 20/03/1904	24 13 614 - 13 637	90 907 - 90 922
1904	bericht 564 van 05/10/1904	8 13 642/ 13647/ 13652/ 13 661 13 662/ 13 671/ 13 672/ 13 677	90 930 / 90 945 90 946
1904	bericht 546 van 10/08/1904	6 13 678 - 13 683	90 949 - 90952
1904	bericht 1012 van 30/12/1904	12 13 684 - 13 695	90 953 - 90 962
1905	--	1 13 696	--

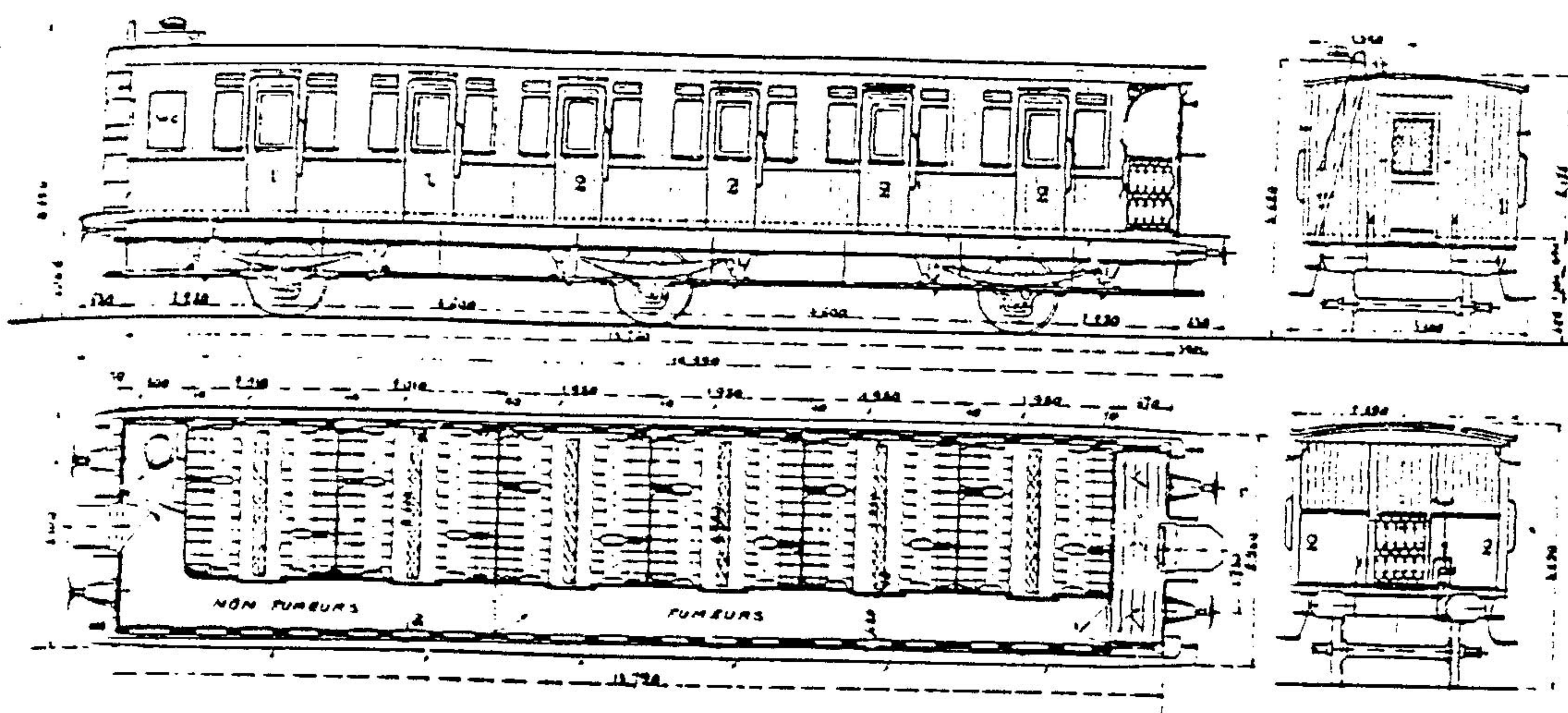
Deze rijtuigen hadden dezelfde diensten als de in vorig nummer beschreven derde klasse rijtuigen, nl. de semi-direkte reizigersdienst. Vooral wereldoorlog I had een hoge tol bij de verdwijning of vernieling van deze rijtuigen, waarbij een 25-tal rijtuigen definitief afgevoerd werden. Tijdens de periode tussen beide wereldoorlogen bleef het bestand gehandhaafd, wel degradeerde van 1933/35 de inzet zich steeds meer en meer naar de lokalere treinen en de dwarsverbindingen van het net.

Ook tijdens de tweede wereldoorlog gingen enkele rijtuigen verloren, na de bevrijding werden ze voornamelijk nog ingezet in de stoptreindiensten en later in de pendeltreinen. Omstreeks 1963/65 werden de laatste rijtuigen afgevoerd.

Technische kenmerken :

Kenmerken	Maten
Nummering	13 602 ... 13 696 90 901 ... 90 962
Aantal	63
Aantal zitplaatsen	
eerste klasse :	12
tweede klasse :	24
Lengte :	14 990 mm
Lengte kast :	13 760 mm
Afstand tussen de assen :	4 600 mm
Totale radstand :	9 200 mm
Breedte :	3 100 mm
Hoogte :	3 490 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Lengte kompartment :	
eerste klasse :	2 010 mm
tweede klasse :	1 990 mm
Breedte kompartment :	2 600 mm
Massa leeg	22 050 kg
Massa rijvaardig :	23 600 kg

Technische schets :



Wagen voor het vervoer van stenen

Type 3000 C5 .

Geschiedenis :

Na de ombouw van de wagens type 3000 C4, was er in de tweede helft van de zeventiger jaren nog een grotere behoefte aan aangepaste wagens voor het vervoer van rotsblokken en stenen. Reden hiervan was het feit dat de Delta-werken op dat ogenblik op volle toeren draaiden en dat ook de werken voor de uitbreiding van de haven van Zeebrugge en de voorhaven gepland waren.

Opnieuw werd er voor de oudere open kolenwagens gekozen. Door het verminderd vervoer voor deze wagens en de indienststelling van de zelfslossers, waren hierbij een groot aantal dergelijke wagens overtollig. Men koos nu voor de kortere standaard-versie van 9 240 mm typen 1210 A1 en 1214 B0, B1 en B2. Bij deze wagens werd de vloer versterkt door zware profielen en een dubbele houten vloer. In tegenstelling met de vorige wagens waren de opstaande wanden iets hoger - nu 750 mm tegen 550 mm bij de vorige wagens van dit type - en extra versterkt met een zwaar raam uit profielen boven op deze wanden. In het totaal werden 500 wagens op deze manier omgebouwd.

Vanaf 1979 werden deze wagens - gemengd met de vorige typen - gebruikt in volledige treinen tussen de voornaamste Waalse steengroeven en de Antwerpse haven. Hier werden ze dan op speciale schepen geladen. Nadien was ook Vlissingen en zelfs Rotterdam het eindpunt.

In de volgende jaren werden de wagens verder versterkt, doch door de zware stenen en de ruwe behandeling werden zeer veel wagens vroegtijdig beschadigd en moesten afgesteld worden. Vanaf 1985 zou de traffic gaan vermindering en zouden deze wagens geleidelijk aan op een afstelspoor belanden.: de uitdieping van de haven van Zeebrugge en de bouw van de LNG-terminal zou voor een 200 wagens een tijdelijk uitstel van schrapping betekenen. Met nog ongeveer 4 volledige treinen per dag en een beurtregeling van drie dagen voor lading, vervoer en lossing waren er een 250 wagens nodig tot omstreeks 1988. Doch ook hier zou het niveau van de diensten afnemen en konden de wagens dan richting sloper gaan.

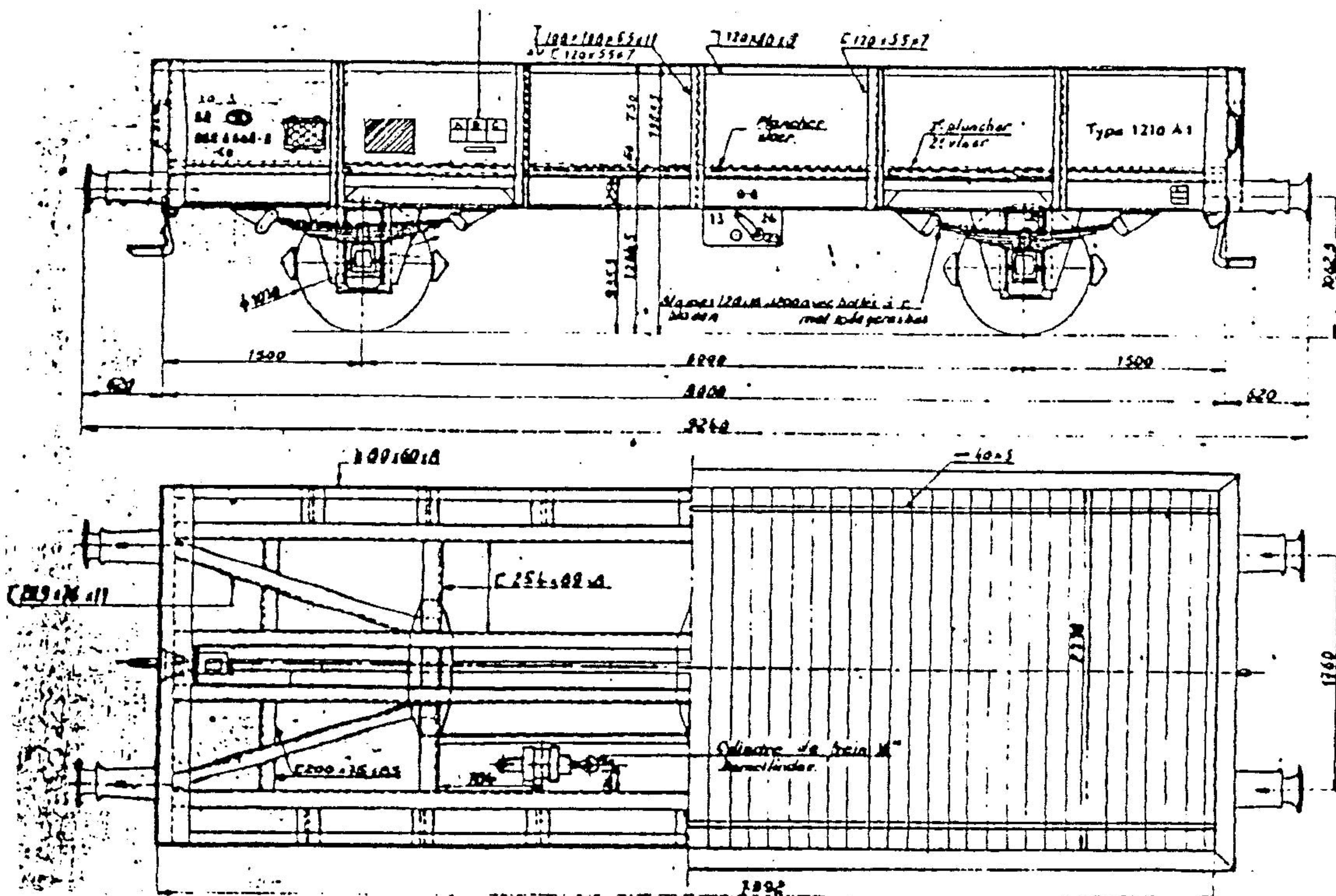
Enkele van deze versterkte wagens werden nog gebruikt als dienstwagen, voor het vervoer van zware onderdelen zoals assen en draaistellen en deze wagens verzekerden het verkeer tussen de Centrale Werkplaatsen van Mechelen en Salzannes enerzijds en de verschillende stelplaats.

Omstreeks 1990 waren alle wagens van dit type - samen met de dienstwagens - definitief afgevoerd.

Technische kenmerken :

Omschrijving	Afmeting
Type:	3000 C5
Kode :	L1mm
Nummering :	20 88 514 3 000 tot 20 88 514 3 499
Ombouwjaar	1978
oorspronkelijk type :	1210 A1 1214 B0
Tarra :	11 000 kg
Laadvermogen :	22 000 kg
Laadlengte :	7 992 mm
Lengte chassis :	8 000 mm
Totale lengte :	9 240 mm
Radstand :	5 000 mm
Hoogte laadvloer :	1 244 mm
Hoogte wanden :	750 mm
Totale hoogte :	1 988 mm
Breedte :	3 025 mm
Breedte laadvloer :	2 750 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Laadoppervlakte :	16,6 m ²
Snelheid	80 km/h

Technische schets :



Stoomlokomotieven type USTC 281

Geschiedenis :

Ook de Amerikaanse legerautoriteiten bouwden hun eigen oorlogslokomotieven. Net zoals de Brise machines, waren de l'E-lokomotieven het meest vertegenwoordigd. Eén van deze klassen werd afgeleid van de typen S 160 en verder ontwikkeld door de beide grootste Amerikaanse konstruktors Alco en Baldwin. Later werd ook de derde bouwer - Lima - bij de leveringen betrokken. Uitgaande van deze vorige konstruktors, ontstond een typische Amerikaanse lokomotief met een zwaar raam uit een staafkonstruktie, een hoog gelegen ketel met Crampton-haard en een volledig gelast stalen vuurhaard.

Met het oog op een eventuele invasie in Europa werden de eerste machines al eind 1942 naar Groot-Brittannië ingescheept en werden er in de voornaamste Britse haven grote stocks aangelegd. Verschillende lokomotieven werden ook door de Britse maatschappijen gebruikt.

Na de invasie in Normandië werden deze Amerikaanse machines via de bevrijde Franse havens naar Europa verscheept. Al zeer vlug werden deze machines voor de nodige bevoorradingstreinen en voor het vervoer van militair materieel gebruikt. In eerste instantie werden de lokomotieven in Noord-Frankrijk en nadien in zuidelijk België gebruikt. Vooral de lijn via Momignies en Erquelines naar Charleroi en verder Liège werd bereden. Vanaf eind 1944 kwamen ze in ons land in grote getale naar Antwerpen-Dam en Leuven en hier werden ze vooral gebruikt voor het vervoer van de pas bevrijde haven van Antwerpen naar de troepen van het westfront. Geleidelijk aan gingen deze machines meer noordelijk en kregen ook Roosendaal en Eindhoven deze machines in depot, terwijl in België voornamelijk de Britse machines ingezet werden.

Enkel bij het Ardennen-offensief werden de lokomotieven teruggehaald en nu zouden ze de bevoorrading verzekeren via Quéivrain en Erquelines naar Landen, Liège en vooral Ciney. Steeds verder stootten ze nadien door naar Libramont (bezetting van Bastogne) en Rivage / Gouvy. Na het beëindigen van het Von Runstedt-offensief namen de Amerikaanse machines het volledige zuidelijke deel van het land voor hun rekening.

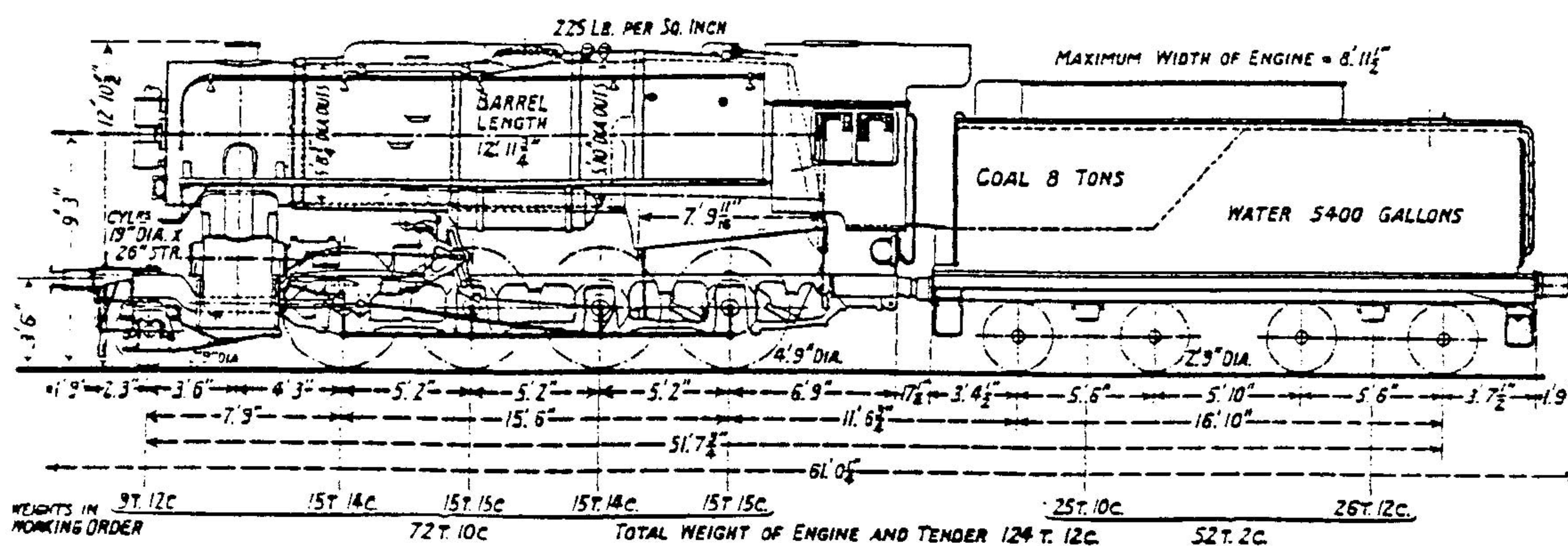
Na de kapitulatie van Duitsland viel het militair verkeer voor een groot gedeelte weg en werden zowel de Britse als Amerikaanse machines op verschillende plaatsen afgesteld. Doch door het grote tekort aan machines - en met de bestelling van de verbeterde versie als type 29 in het zicht - kwam de vraag van de N.M.B.S. om deze oorlogslokomotieven te kunnen gebruiken in de binnenlandse dienst. In eerste instantie werden zo 300 lokomotieven gebruikt, verdeeld over stelplaatsen van het ganse net : zo kwamen ze in depot te Brussel-zuid, Antwerpen-Dam, Leuven, Landen, Ans, Renory, Ronet, Liège, Pepinster, Herbesthal, Muizen, Aarschot, Hasselt, Ottignies en St-Martin. In de meeste stelplaatsen werden deze machines gebruikt in de doorgaande goederendienst. Daar waar de Britse machines vrij vlug vervangen werden, zouden de Amerikaanse machines langer in dienst blijven. Doch in de tweede helft van 1945 werden de meeste loks dan toch vervangen : eerst door de leveringen van het type 26 in het zuiden van het land, nadien door de typen 29. Voor de zomerregeling van 1946 waren nog 95 lokomotieven in het N.M.B.S. ingeschreven : er waren nog 62 diensten voorzien. De stelplaatsen waren Antwerpen-Dam (18 diensten), St-Martin (15 diensten), Hasselt (15 diensten) en Ronet (14 diensten). Voor de winterregeling waren dan - door de levering van het type 29 - alle vreemde lokomotieven afgesteld. Te Antwerpen-Dam werden ze vervangen door de typen 90 afkomstig van Schaarbeek, te Hasselt en Ronet werden ze vervangen door de nieuw geleverde typen 29, te St-Martin gingen de diensten over op vrijgekomen machines type 81.

Nog gedurende verschillende maanden bleven de machines op verschillende plaatsen afgesteld, wachtend op een eventuele verkoop en zo gingen er lokomotieven naar Turkije en Tsjecho-Slowakije. De overige machines werden terug naar Amerika verscheept of werden ter plaatse gesloopt.

Technische kenmerken :

Kenmerken	
Bouwer	Lima, Baldwin, Alco
Bouwjaar	1943
Asindeling	1D
Cilinderdoormeter	482.6 mm
Zuigerslag	660.4 mm
Diam. drijfwielen	1447.8 mm
Keteldruk	15.82 kg/cm ²
Roosterlengte / breedte	2136 mm / 1784 mm
Roosteroppervlak	3.80 m ²
Verwarmingsopp. haard	11.75 m ²
Kleine vlampijpen : aantal	150 stuks
doormeter	45 / 50 mm
oppervlakte	100 m ²
Grote vlampijpen : aantal	30 stuks
doormeter	130 / 135 mm
oppervlakte	50,68 m ²
Oververhittingsopp.	1.53 m ²
Tot. verwarmingsopp.	163.96 m ²
Massa (leeg) :	66 724 kg
Massa (rijvaardig) :	73 029 kg
Buiten dienst :	1946

Technische schets :



Stelplaats Hasselt

Deel 4

De periode 1945 - 1950 :

De bevrijding van de streek, liet voor de spoorwegen niet zo zware letsels na als in andere regio's en het spoorwegnet lag er nog vrij behoorlijk bij. Enkel enkele bruggen waren gebombardeerd of door sabotagedaden van het verzet beschadigd, doch al vlug kon het verkeer terug op gang getrokken worden.

Nochtans zou het zwakke punt zelf de stelplaats Hasselt zijn : de bombardementen van 1944 hadden de volledige werkplaats en alle installaties grondig vernield en zodoende kon het treinverkeer niet meer genieten van een goed inzetpunt. Eind 1944 kwam er dan ook een nieuwe verdeling van de groep Hasselt, waarbij de stelplaatsen Aarschot, Leuven, Landen en Tienen - samen met Mol - onder Hasselt vielen. Vooral Landen en de heropening van Winterslag zouden voor het nodige onderdak zorgen voor de machines die vanuit Hasselt dienst zouden doen. Landen kreeg een aantal lokomotieven type 81 voor het lokale goederenverkeer en Winterslag nam alle verkeer in de Limburgse Kempen voor zijn rekening : hiervoor werden de typen 44 (diensten naar Houthalen en verder Neerpelt), 53 (rangeringen) en 81 (kolenvervoer) naar deze stelplaats getransfereerd.

Ook het militaire verkeer eind 1944 zou vooral vanuit deze inzetplaats functioneren en vanaf hier het noordoostelijk deel van de provincie gaan bevoorraden. Vanaf Winterslag reden de machines ook regelmatig via Neerpelt naar Nederland om de bezette gebieden van de nodige troepen te voorzien. Dit verkeer doorheen Limburg kwam al zeer snel tot stilstand, daar Limburg slechts een geringe rol speelde in de militaire bewegingen en dat de verbindingen vanuit Antwerpen vooral via Leuven en de lijn 36 verliepen.

In 1945 waren het vooral de Amerikaanse lokomotieven type 281 die vanuit Hasselt de bedrijvigheid op gang trokken en er vooral de zware kolentreinen naar de verschillende bestemmingen in België brachten. Voor het opkomende reizigersverkeer stonden de typen 40 in, de lokale goederentreinen werden door typen 81 gesleept.

Vanaf de eerste helft van 1945 konden er al delen van de (vernieuwde) werkplaats in bedrijf genomen worden en kon geleidelijk aan het onderhoud - dat tot op dat ogenblik in het vormingsstation onder vrije hemel geschiedde - in iets betere omstandigheden plaatsvinden en hierdoor kon een eerste groter bestand te Hasselt opgebouwd worden. Begin 1946 had men te Hasselt het volgende lokomotiefbestand (dit in vergelijking met Landen en Winterslag

Type	Hasselt	Landen	Wintersl
9		12	
40	12		
44			5
51	4		
53	3		2
57		2	
58	5		
81	10	14	8
281	15		

Deze toestand zou nog tot de zomerregeling blijven duren, doch op dat ogenblik werden de machines van Winterslag geleidelijk aan naar Hasselt getransfereerd en werd Winterslag gedegradeerd tot een gewone inzetpost

Doch vanaf eind juni 1946 veranderde de situatie ook in verband met het materieel : op dat ogenblik werd de 29.110 fabrieksnieuw aan Hasselt afgeleverd en gedurende de volgende maanden zouden nog een 20-tal verdere machines van dit type naar de Limburgse hoofdplaats komen. Geleidelijk aan verdrongen ze in eerste plaats de Amerikaanse machines uit hun inzetreeks. Vanaf juli 1946 werden praktisch alle doorgaande goederentreinen met het type 29 gereden.

Iets later verschenen dan ook de eerste lokomotieven type 64 te Hasselt en in het totaal zouden tegen het einde van het jaar acht dergelijke ex-Duitse machines te Hasselt aankomen. Deze zouden dan geleidelijk de typen 40 uit de reizigersdienst verdringen. Samen met de vanuit Winterslag overgekomen typen 44 kon voor de winterregeling een volledig nieuwe inzet opgesteld worden :

* het type 29 zou de hoofdreeks in de reizigersdienst overnemen en vooral ingezet worden voor de doorgaande treinen naar Leuven en Liège. Verder zouden de typen 29 ook de eerste goederenreeks met de doorgaande treinen naar Antwerpen, Kinkempois, Muizen en Montzen gaan slepen.

* het type 64 zou dan vooral gebruikt worden op de minder drukke lijnen en bereikte hierdoor plaatsen als Maaseik, Eisden, Neerpelt, Hamont, Maastricht en zelfs éénmaal Herentals.

* Het groot aantal typen 81 die op dat ogenblik te Hasselt aanwezig was werd dan gebruikt in de lokale goederendienst : naast de kolentransporten binnen de Limburgse mijnstreek, sleepten ze de bedieningstreinen naar Mol, Neerpelt/Achel, Maaseik en Eisden. Eén lokomotief type 81 werd in deze periode nog ingezet vanuit Tongeren.

* De rangeringen werden uitgevoerd door het type 53 (Hasselt-vorming en Winterslag) en het type 58 (lichte rangeringen).

Vanaf eind 1946/ begin 1947 waren de typen 44 en 51 te Hasselt en vooral te Winterslag afgesteld.

Tot 1950 zou er te Hasselt nog slechts weinig veranderen in het bestand en de inzet van de machines : begin 1940 werden - in de vorm van de 40.001 en 40.027 de laatste lokomotieven van dit type afgestaan en was er een massieve ruil in lokomotieven type 81.

Zo had Hasselt op 01/01/1948 het volgende bestand aan lokomotieven :

Type	Aantal	Lokomotieven in depot
29	24	29.031, 29.110, 29.114, 29.120, 29.146, 29.150, 29.161, 29.167, 29.168, 29.169, 29.170, 29.171, 29.172, 29.173, 29.174, 29.175, 29.177, 29.178, 29.179, 29.180, 29.181, 29.182, 29.183
44	7	44.002, 44.077, 44.104, 44.182, 44.212, 44.218, 44.304
53	7	53.225, 53.233, 53.260, 53.275, 53.290, 53.350, 53.372
58	11	58.001, 58.015, 58.016, 58.021, 58.025, 58.026, 58.030, 58.032, 58.033, 58.035, 58.037
64	8	64.013, 64.014, 64.025, 64.030, 64.034, 64.044, 64.073, 64.074, 64.105
81	26	81.001, 81.050, 81.051, 81.115, 81.123, 81.140, 81.141, 81.176, 81.207, 81.232, 81.241, 81.307, 81.321, 81.351, 81.356, 81.362, 81.365, 81.371, 81.390, 81.446, 81.460, 81.477, 81.488, 81.500, 81.568

Eerste grotere veranderingen was er op te tekenen met ingang van de zomerregeling van 1949 : daar de typen 29 vooral gebruikt zouden worden op de verbinding Brussel - Arlon en daar het verkeer duidelijk verhoogde, werden een aantal lokomotieven van diverse stelplaatsen getransfereerd naar o.a. Ottignies, Ronet of Jemelle. Ook de stelplaats Kinkempois zou daarenboven een aantal typen 29 in depot krijgen om de oudere Nord Belge machines - o.a. het type 48 - te vervangen. Dit leidde dan ook tot het feit dat men moest uitkijken voor vervangingslokomotieven van het type 29 voor de doorgaande goederentreinen. En deze werden gevonden in de typen 38.

Eind 1948 kwamen dan de eerste lokomotieven van dit type vanuit Tamines over en geleidelijk namen

ze de inzetreeks J van de 29-ers over. De meeste machines werden echter pas in de loop van 1949 naar Hasselt gedirigeerd en bij het begin van de betrokken zomerregeling waren de volgende typen 38 te Hasselt :

38.012 (Tamines 01/49)	38.059 (Tamines 01/49)	38.128 (Tamines 01/49)
38.030 (Monceau 04/49)	38.069 (Tamines 12/48)	38.145 (Tamines 05/49)
38.038 (Aarschot 05/49)	38.088 (Jemelle 02/49)	
38.049 (Aarschot 01/49)	38.120 (Monceau 04/49)	

Door de invoering van deze inzetreeks voor het type 38, konden een 10-tal lokomotieven type 29 afgegeven worden en reden de overgebleven machines enkel nog inzetreeks A. Voor de zomerregeling van 1949 had men dan ook voor Hasselt de volgende inzetgevens :

Reeks	Type	Aant.	Daggem.	Omschrijving
A	29	9	174 km	reizigersdiensten Leuven/ Liège/ Antwerpen/ Eindhoven Goederendienst Waterschei - Bressoux
B	64	6	191 km	reizigersdiensten (zie volgende blz)
C	64	1	239 km	reizigersdienst Leopoldsburg zondagsdienst naar Flemalle
J	38	8	138 km	reizigersdienst Hasselt/Tongeren goederendiensten Kinkempois/Aarschot/Muizen lokale goederend. Tongeren/ Waterschei/Landen
K	81	6	106 km	lokale goederend. Maaseik/Neerpelt/ Mol/ Beringen kolentreinen oostelijke mijnstreek
L	81	6	75 km	kolentreinen naar Genk kolenhaven lichterdiensten Eindhoven - As bediening Mol / Leopoldsburg
M	81	2	--	reserve voor goederentreinen
Mbis	81	1	87 km	standplaats Tongeren rangeringen / lichterdiensten naar Liers/Bassenge
O	81	1	27 km	reserve voor baantreinen
R	53	2	88 km	rangeringen Hasselt vorming
S	53	1	83 km	rangeringen Winterslag
T	58	1	81 km	rangeringen Hasselt-vorming / station
U	58	1	54 km	rangeringen kolenpark
V	58	1	27 km	rangeringen wagenwerkplaats.

Van deze regelingen wordt op de volgende bladzijde de grafische voorstelling gegevens van de reeks B uitgevoerd door het type 64.

Tijdens de volgende jaren - praktisch tot in 1955 - bleef deze inzet gehandhaafd, enige feit was wel dat het bestand van de typen 29 en 38 - door de indienststelling van de eerste elektrische verbindingen - verder uitgebouwd werd en vooral het type 29 opnieuw meer en meer diensten overnam. Naast de reizigersdiensten, zouden de modernere machines vooral de zware doorgaande treinen naar Muizen en Schaarbeek van het type 38 overnemen, terwijl deze machines meer het interne werk binnen de kolenregio te verwerken kregen en meer en meer opdoken op de zware, hellingrijke lijn tussen Eindhoven en Waterschei.

Ook zou in deze periode het bestand aan de typen 58 verder uitgebouwd worden tot ca. 15 machines : reden hiervan waren de diverse moderniseringswerken in Hasselt (bv. uitbreiding van de stelplaats) en in de omgeving (modernisering van diverse lijnen). Hierdoor waren er steeds meer baantreinen nodig en te Hasselt zelf werden deze meer en meer door het type 58 gereden.

Beurtregeling

Type : 64

Stelpl : Hasselt

Reeks : B

Winter 1948

Geldig van 03/10/48

Daggem : 191 km

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
					FHS (onderhoud)						
	FHS			LMK		FHS		LMK	FHS		GDN
			3847		3671			3682	3685		3686 3687
			█		█			█	█		█
	FHS		LMK FHS		LMK		Cpoet. LMK		FHS LMK		FHS
			3660 3667		3670		X33238 3866		3684 3698		3688
			█	█	█		█	█	█		█
	FHS		Mt		GLK		FHS		FHA		FHS
			3663		33223		33219 3789		3649 3654		3637
			█	█	█		█	█	█		█
	FHT		FHS		Mt		FHS GLK		FHS GLK FHS		FHA
			3606		3784		3785 3788		33219 3792 3785		3653
			█	█	█		█	█	█		█
	FHA			FHS	Schulen	FHS		LML	FHS		
			3644		30801 30802	3619		3632			
			█	█	█	█		█			

Afkortingen

FHS : Hasselt
 GLK : Lanaken
 Mt : Maastricht
 LMK : Maaseik
 GDN : Eisdén = mijnen

FHA : Hamont
 FHT : Herentals

Lokomotieven 1 & 4 :

Cockerill . Vertikale ketel type II .

In 1870 ontwikkelde de Luikse firma Cockerill een nieuwe en vooral lichte industrielokomotief, die gedurende tientallen jaren het oogmerk voor de konstrakteur en ook diverse bedrijven zou worden : in deze periode introduceerde men de eenvoudige en robuuste verticale ketel met waterpijpen type Field in spoorwegkringen. Nochtans zouden de eerste ontwikkelde lokomotieven (die het type I zou vormen) afwijken en kregen ze een ketels met een gering aantal waterpijpen die dwars doorheen de haard liepen. Daar deze opstelling niet echt meeviel werden er slechts een tiental lokomotieven geleverd, die trouwens al snel of afgevoerd werden, of waarvan de ketel vervangen werd door een exemplaar met field-pijpen.

Al in 1873 werd het type II ontworpen met de thans gekende ketel : het betrof een verticale ketel met een vrij grote ronde vuurhaard en een kleine waterruimte boven de haard. In de hemelplaat zijn een 50-tal gesloten waterpijpen type Field aangebracht en door deze opstelling ontstond een kleine, robuuste lokomotief die voor de vele kleine bedrijven nog een groot voordeel bezat. Door de kleine watervoorraad en de grote haard kon de lokomotief op ongeveer een uur op druk gebracht worden. Zo konden bedrijven die slechts éénmaal per dag door de Etat Belge bediend werden rendabel de lokomotief 's morgens opstoken, de (enkele) rangeringen verrichten en dan de machine afstellen. Hierdoor moest de lokomotief niet 's nachts aangehouden worden en spaarde men personeel uit.

Ook het mechanisch gedeelte was vrij eenvoudig en robuust uitgevoerd, terwijl voor de cilinders en drijfwerk eenvoudige, lichte en vooral goedkope technieken gebruikt werden bij de bouw. Hierdoor kon de kostprijs gedrukt worden en konden ook kleinere bedrijfjes hun eigen lokomotief aanschaffen.

Tot in 1885 werden van dit type II een 120 lokomotieven gebouwd, doch op dat ogenblik werden de treinen zwaarder en moest het vermogen verhoogd worden en zo werd op dat ogenblik de ketel vergroot en kon het vermogen ook in gelijke mate verhogen. Zo werd het type III geboren, doch nu ontstonden vooral problemen bij de aandrijving. Deze was niet meer aangepast aan de zwaardere inzet en zodoende werd de lokomotief volledig hertekend en vanaf ca. 1890 werd het zeer populaire type IV ontwikkeld. Deze onderscheidde zich vooral door een hoger vermogen, een grotere trekkracht, grotere cilinders en een zwaardere uitvoering. Uiterlijk verschilde deze lokomotief vooral door een iets grotere lengte en een meer gesloten kast. Hiervan werden een 750 lokomotieven gebouwd die over de ganse wereld verspreid werden en door verschillende konstrakteurs onder licentie nagebouwd werden.

Op aanvraag van de N.M.B.S. ontstond kort voor de tweede wereldoorlog nog een nieuw - zwaarder en drieassig - type V. Deze lokomotieven gingen echter nooit echt in produktie en er werden slechts twee exemplaren gebouwd voor de N.M.B.S., die echter nooit afgenomen werden.

Daar waar van het type IV nog diverse lokomotieven bewaard bleven (o.a. bij de N.M.B.S., de CFV3V, bij Puurs-Dendermonde en verder nog in Nederland - bij de MBS te Haaksbergen - en Frankrijk), konden voor het type II slechts twee machines gered worden van de sloper. De laatste machines van dit type waren nog aanwezig bij de steenkoolmijn Beaujonc & Patience te Glain (Ans). De uitbating had 6 dergelijke lokomotieven in bedrijf tot de eindjaren zestig. Alle lokomotieven waren in de tachtiger jaren nog aanwezig : vier machines stonden buiten op het bedrijfsterrein en werden in 1989 gesloopt. Twee machines werden echter in een gesloten loods bewaard en soms als blikvanger aan de ingang van het bedrijf opgesteld.

Deze beide lokomotieven - de nummers 1 en 4 - werden in 1992 door de Limburgse Stoomvereniging aangekocht en korte tijd later naar As overgebracht. De levensloop van beide lokomotieven verloopt praktisch analoog :

Lokomotief nr 4 :

Ondanks het hogere nummer, is deze lokomotief de oudste van de machines van Glain : Cockerill bouwde deze machine als één van de eerste lokomotieven type II in de loop van 1875, dit onder fabrieksnummer 975. De machine werd in eerste instantie geleverd aan een steenkoolmijn in Hainaut, waarschijnlijk in de buurt van La Louvière, doch de juiste bestemming kon niet teruggevonden worden. Gedurende meer dan 30 jaar bleef deze lokomotief in dienst bij deze mijn, doch op dat ogenblik was de ketel aan vervanging toe en werd beslist om een nieuwe lokomotief bij Cockerill te laten bouwen. Bij de levering nam de Luikse firma de oude lokomotief over en reviseerde deze machine volledig, zonder echter ze om te bouwen tot het type II en in deze periode werd ook de vervangketel aangebracht. In 1912 werd deze gereviseerde machine dan tweedehands verkocht aan de mijn Beaujonc et Patience, waar al drie verdere machines van dit type in bedrijf waren.

Vanaf dat ogenblik werd deze lokomotief gebruikt bij het interne verkeer binnen de mijnzetel en verrichtte ook de transferts naar de N.M.B.S. Hierbij werden de geladen wagens wel binnen het domein zelf door de N.M.B.S.-lokomotieven afgehaald en de lege binnengebracht. Net zoals de andere lokomotieven van de zetel, was een houten middenbuffer aangebracht en verzekerden deze lokomotieven ook de rangeringen met de smalspoorwagens en hiervoor waren verschillende sporen tussen de uitrit van het smalspoor en de wasserij voorzien voor de twee spoorbreedtes. Vermelden we nog dat deze mijnzetel geen schachttoren bezat en dat de mijnwagens via een binnenschacht aan de oppervlakte in de helling zelf van het terrein gebracht werden.

Na de aankoop van de diesellokomotieven in de vijftiger jaren werd enkel nog het interne verkeer met de stoomlokomotieven afgewikkeld en dit duurde verder tot bij de sluiting van de mijn in de zestiger jaren. Nochtans ging de verkoop van steenkool gewoon door, daar dezelfde uitbater een distributiecentrum op het mijnterrein inrichtte. Naast de beide diesellokomotieven, bleven ten minste twee stoomlokomotieven in dienst en werden nog regelmatig gebruikt en de laatste officiële ketelkeuring dateert van 1969.

In de zeventiger jaren werd de machine echter nog gebruikt als reserve en door de directeur werden beide overgebleven machines in de loods afgesteld en regelmatig gesmeerd. De toestand van deze lokomotief bleef echter zo goed, dat mensen van de stelplaats Kinkempois deze lokomotief in 1975 uiterlijk opmaakten en tijdens het 50-jarig bestaan van de N.M.B.S. in de stelplaats demonstratieritten lieten uitvoeren. Ook bij een verdere viering te Liège werd deze machine nog eens in het station van Ans tentoongesteld.

Na dit korte intermezzo ging de lokomotief terug de loods in en bleef zo gespaard voor het nageslacht.

Lokomotief nr 1 :

Deze lokomotief werd korte tijd na de vorige door Cockerill gebouwd : volgens de dokumenten is het bouwjaar 1877, waarbij Cockerill gedurende enige tijd deze lokomotief zelf in het moederbedrijf gebruikte en bij de provincie Liège liet inschrijven als vergunningsnummer 464. In 1885 ging de machine dan over naar een steengroeve te Mevergnies (Attre) bij Ath. Deze werd uitgebaat door dhr Declercq. Hier ging het waarschijnlijk om een uitgeleende lokomotief, dit voor de tijd dat de eigen lokomotief een onderhoud onderging of een nieuwe lokomotief geleverd werd, want in 1889 ging de machine terug naar Cockerill.

Deze verkocht de lokomotief nu definitief door aan Beaujonc et Patience waar ze - als eerste lokomotief - gebruikt werd binnen de zetel. De waterdrukproef van de machine werd bij Cockerill zelf uitgevoerd op 20 september 1890 en de officiële indienststelling dateert trouwens van 4 april 1891. Gedurende vijftig jaar bleef deze lokomotief ongewijzigd en hield de oorspronkelijke ketel het uit. Doch in de loop van de tweede wereldoorlog was de ketel toch aan vervanging toe en liet men een vervangketel bouwen bij de firma Duray te Ecaussines. Deze ketel werd in de loop van 1942 gebouwd, maar werd pas eind 1943 ingebouwd en onderging begin 1944 zijn officiële beproevingen. Op 22 mei 1944 kwam de lokomotief - ditmaal ingeschreven in de provincieregisters als nr 2733 - terug in dienst.

Net zoals de vorige lokomotief, werd het nummer 1 voor het laatst goedgekeurd in 1969 en reed ze haar laatste (reserve)diensten tijdens de beginjaren zeventig. In de volgende jaren stond deze machine nog reserve in de loods en werd verder onderhouden.

Vanaf omstreeks 1980 werd het nummer 1 regelmatig (bij goed weer) gebruikt als blikvanger aan de ingang van het bedrijf en kreeg hiervoor een reclameplaat op het dak gemonteerd.

Bij de Limburgse Stoomvereniging :

Na verschillende onderhandelingen, kon in de loop van maart 1993 een koopovereenkomst gesloten worden voor de vier overblijvende lokomotieven van de mijn Beaujonc & Patience. Reden hiervan was dat de kolenhandel afgebouwd werd en dat het terrein vrijkwam voor woningbouw. Hierdoor moest directeur Osselet noodgedwongen afscheid nemen van de lokomotieven die hij jarenlang gevolgd had en - op voorwaarde van een instandhouding - konden de machines dan naar As vertrekken. Op 6 april 1993 werden de beide verticale ketels geladen op de dieplater van de firma P.T.A. en naar hun nieuwe standplaats gevoerd.

Na onderzoek bleek dat het nummer 4 in de beste toestand verkeerde en kon dadelijk aan de restauratie beginnen. Door het opvragen van de nodige documenten kon de bovenstaande levensloop opgesteld worden en bleek dadelijk deze lokomotief hiermee de oudste industrielokomotief in België was. Dit zou nog meer ijver leggen in de restauratie.

In een periode van een jaar werd de opknapbeurt afgesloten en kreeg de kleine lokomotief terug de uitstraling van zijn eerste jaren. Er werd immers geopteerd in een restauratie volgens zijn oorspronkelijke toestand, dus zonder de bijgeplaatste achterplaat en de middenbuffers. Tussen het overige werk in werd de herstelling van de ketel afgesloten in juni 1994 en werd de officiële waterdrukproef uitgevoerd op 11 juli. Na de verdere heropbouw werd de machine voor het eerst proefgestookt op 22 juli en na een tweede proefstook op dezelfde dag, kon de lokomotief haar eerste omwentelingen maken.

Tijdens de stoomhappening werd deze lokomotief voor het eerst ingezet voor demonstratieritten te As, maar de officiële inhuldiging stond op het programma voor het weekend van 15 en 16 augustus. Tijdens deze tweede dag werd de machine gedoopt met de naam "Jojo", naar de echtgenote van de voorzitter. Sindsdien verzorgt deze kleine lokomotief de diverse demonstratieritten te As zelf.

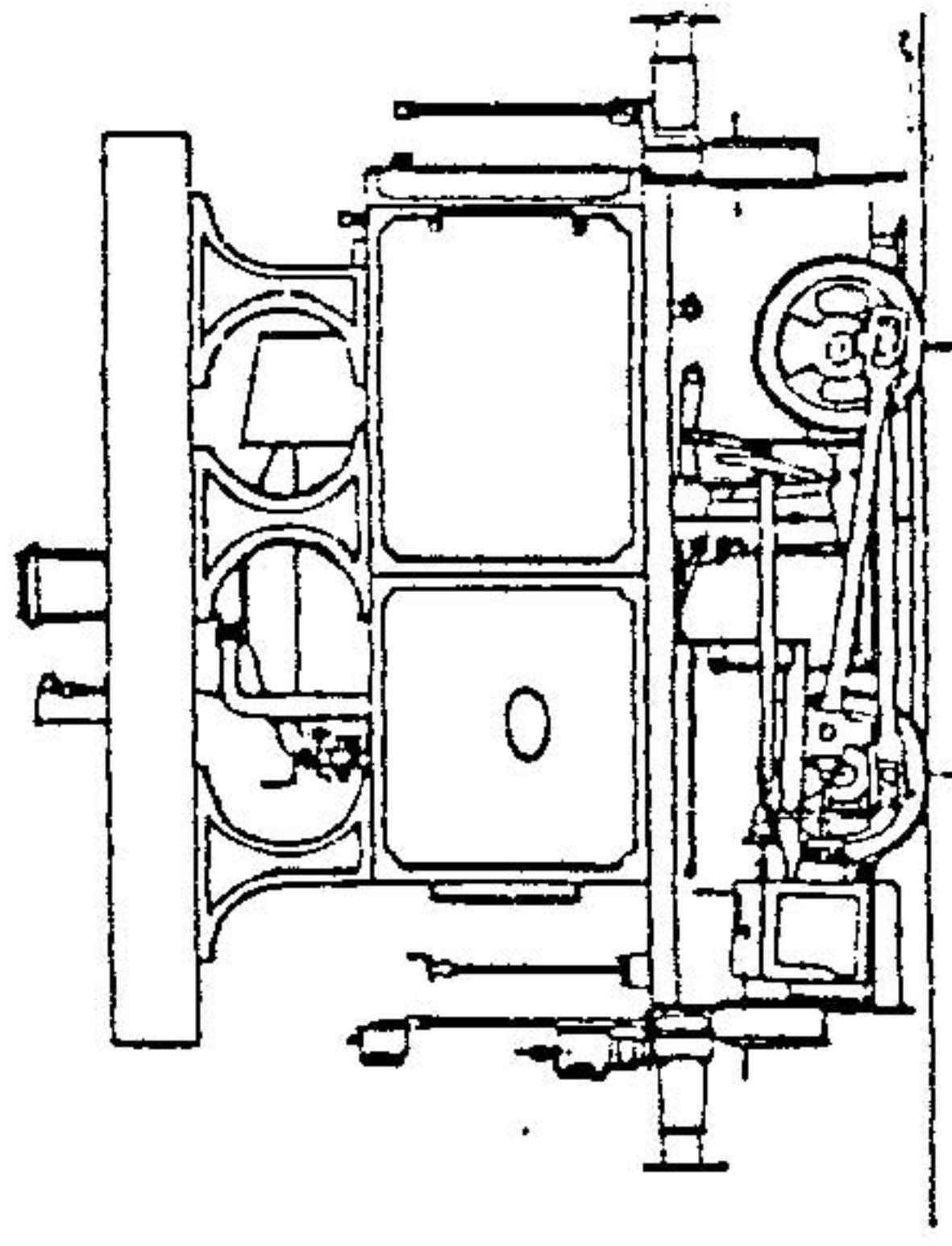
De lokomotief nr 1 wordt als volgende onder handen genomen, waarbij het begin van de restauratie voorzien wordt voor begin 1995. In tegenstelling met de vorige lokomotief zal deze machine gerestaureerd worden in de uitvoering zoals ze bij Beaujonc & Patience rond de eeuwwisseling rondreed, dus met centrale buffer voor het smalspoor en in de kleuren van de firma, nl. groen/zwart. Na de herstelling - die ongeveer anderhalf jaar zal duren - wordt deze machine ingezet voor de ritten met het smalspoormaterieel, dit op het deel van het gekombineerd spoor voor de beide spoorbreedtes en zal hierdoor de toestand nabootsen zoals men die kende tijdens haar lange loopbaan.

Met de aankoop van deze beide machines werd het spoorwegpatrimonium trouwens verrijkt met twee originele lokomotieven, die zeer typisch zijn voor de vele kleine industrieën in ons land.

Lokomotief nr 4

Geleverd aan steenkoolmijn in Haunait
Na 1912 aan Patience et Beaujone

"Jojo"



Loopbaan :

Herkomst : Patience Beaujone
 + te Glain (Liège)
 Nummering : 4
 Bouwor : Cockerill / 975
 Levering : / / 1875
 Buiten dienst : / / 1974
 Aankoop L.S.V. : / 03/1993
 Overbrenging As : 06/04/1993
 Naam : " Jojo "
 Gebruik : Rangeringen As
 Standplaats : As
 Inventarisnr LSV : 4
 Snelheid : 12,5 km/h
Overbrenging :
 Diameter cilinders : 250 mm
 Zuigerslag : 260 mm
Remming :
 Kompressor : ---
 Debiet : ---
 Automatische rem : ---
 Rechtstreekse rem : schroefrem

Kenmerken :

Ketel :
 Keteldruk : 10 bar
 Type ketel : vertikaal type Field
 Roosterlengte : 1 030 mm
 Roosterbreedte : 1 030 mm
 Roosteroppervlakte : 0,830 m2
 Verwar.opp. haard : 4,550 m2
 Aantal vlampijpen : 56
 Lengte vlampijpen : 800 mm
 Diameter vlampijpen : 65 / 75 mm
 Verwarmingsopp. pijpen : 10,55 m2
 Totaal verwarmingsopp : 15,93 m2
 Diameter ketelromp : 1 200 mm
 Dikte platen haard : 15 mm
 pijpenplaat : 22 mm
 langsketel : 15 mm
 Inhoud ritvaardige ketel : 0,27 m3
 Inhoud stoomruimte : ---
 Oppervlakte stoomafgifte : 1,13 m2

Afmetingen :

Totale lengte : 4 000 mm
 Lengte chassis : 3 160 mm
 Breedte : 2 900 mm
 Hoogte vloer : 1 250 mm
 Hoogte dak : 3 440 mm
 Radstand (totaal) : 1 600 mm
 Afstand as 1 / as 2 : 1 600 mm
 Oversteek voor : 780 mm
 Oversteek achter : 780 mm
 Diameter drijfwielen : 615 mm
 Massa (leeg) : 10 000 kg
 Massa (rijvaardig) : 13 800 kg
 Aslast : 1ste as : 6 900 kg
 2 de as : 6 900 kg
 Massa /lopende meter : 2,5 t/m
 Inhoud watertenders : 2 100 l
 Inhoud kolenbak : 500 kg

Stoomkraan nr 19

Biesme .

1. Geschiedenis :

Onder de Belgische konstruktors zouden de "Ateliers de Construction de la Biesme" een bijzondere rol spelen : daar waar deze firma steeds maar poogde om overeind te blijven en steeds gedwongen werd tot fusies van kleine bedrijven en naamsveranderingen, zou ze vooral een grote bekendheid verwerven bij de bouw van tal van stoomkranen. Van 1906 tot 1926 zou de firma slechts een tiental lokomotieven leveren, maar het aandeel bij de kranenbouw liep op tot ca. 400 exemplaren voor het spoorverkeer. In 1926 zou het gedeelte dat zich bezig hield met de scheepsbouw zich afsplitsen en kregen we een nieuwe firma nl "de" S.A. Mécanique et Chaudronnerie de Bouffioulx". Ook onder deze gedaante lag het zwaartpunt op de bouw van diverse typen kranen.

De meest voorkomende was deze met een hefvermogen van 15 ton : deze was uitgerust met een vertikale ketel met waterpijpen type Field en was - qua afmetingen - praktisch gelijk met de ketels die de Cockerill-lokomotieven type IV ingebouwd kregen. De ketel had een haard met een diameter van 1 313 mm en bezat 65 waterpijpen. Deze ketel zorgde voor de vier basisbewegingen, nl. de heffen en neerlaten van de haak, het lichten van de kraanarm en het ronddraaien van het bovengedeelte. Hiervoor was een eigen zuiger aanwezig binnenin het machinistenhuis. Vierde aandrijving was deze van de wielen. Het chassis was uitgevoerd als lokomotief met zijn eigen aandrijving uitgevoerd door twee buitenliggende cilinders met een diameter van 200 mm en een zuigerslag van 300 mm. Met deze versterkte opstelling had de kraan een maximale snelheid van 10 km/h. Daar de ketel zich op het bovengedeelte bevindt, is de grote hoogte een opmerkelijk gegeven.

Dergelijke kranen werden na de eerste wereldoorlog veelvuldig gebruikt in diverse industrietakken en bij de N.M.B.S. Bij deze laatste werden ze gebruikt voor het laden van de kolen en voor talloze kleine herstellingswerken. Zo bezat elke stelplaats een dergelijke kraan. Vele van deze stoomtuigen werden trouwens omgebouwd op dieselaandrijving. Ook elke mijn in Limburg had zijn eigen kraan voor het laden en lossen van belangrijke onderdelen, voor spoorwerken en voor het hersporen van wagens.

De meeste van deze kranen werden geleverd kort na de start van de eigenlijke exploitatie van de zetel, dus tussen 1920 en 1930. Dit was ook het geval voor de mijn van Zwartberg die omstreeks 1925 deze stoomkraan bij de bovengenoemde werkplaatsen aankocht. Gedurende bijna veertig jaar werd deze kraan binnen het bedrijf zelf gebruikt voor alle mogelijke werkzaamheden. Maar in 1966 kwam abrupt een einde aan de inzet te Zwartberg, dit door de sluiting van de mijnzetel.

Op dat ogenblik week deze stoomkraan even uit naar Waterschei, doch werd korte tijd later overgebracht naar de mijnzetel van Winterslag, waar ze voor dezelfde taken instond. Gedurende een tiental jaren bleef deze kraan actief op zijn nieuw werkterrein, doch op dat ogenblik was de stoomketel aan vervanging toe. Opmerkelijk hierbij was dat in 1976 bij de firma Duray te Ecaussines een vervangketel besteld werd en in 1978 op de kraan ingebouwd werd. Met deze nieuwe ketel zou de kraan nog een vijftal jaar actief blijven, maar omstreeks 1983 werd de kraan vervangen door de veel snellere en overal inzetbare wegkranen. Onder impuls van de toenmalige directeur werd de kraan niet gesloopt maar op een kort stuk spoor voor de wasserij opgesteld. Hier bleef de kraan tot bij de sluiting van de mijn in 1989 achter. Door de afbraak van de gebouwen te Winterslag, zou de kraan verder verkommeren.

Maar op dat ogenblik werd de vraag gesteld om deze kraan te redden en kwam de beslissing om ze over te brengen naar het nieuwe mijnmuseum van Beringen.

Maar waar men dacht dat deze unieke stoomkraan een ereplaats zou krijgen op de voorplaats van de mijnzetel, bleef ze - afgesteld tussen de oude mijngebouwen - verder verkommeren en daar er geen schot kwam in het toekomstig mijnmuseum, werd de kraan terug te koop aangeboden. Ditmaal zou de N.V. Savelmonta - die zelf kranen verhuurt - zich ontfermen over dit stul industrieel archeologisch patrimonium. Voorlopig werd deze kraan voor het bedrijf geplaatst, met de bedoeling om ze als blikvanger aan de inrit

2. De inzet bij de L.S.V.

In de loop van 1994 werd door de L.S.V. contact opgenomen met het bedrijf met het oog om ze te As voor te stellen en te herstellen. De contacten met het bedrijf verliepen zeer vlot en zo kon tegen het einde van het jaar een overeenkomst afgesloten worden om deze "Biesme" in bruikleen te krijgen. De N.V. Savelmonta zou zelf instaan voor het laden en lossen.

Door de grote hoogte zou het transport van Bree naar As voor de nodige problemen zorgen en hiervoor moest een lage dieplader gevonden worden.

Het transport werd dan uitgevoerd op de druilerige vrijdag 16 december 1994. Rond de middag werd de stoomkraan door een wegreus met een hefvermogen van 120 ton geladen en zo kon de weg - over de vrij kleine wegen - naar As plaatsvinden. Op verschillende plaatsen moest de dieplader uitwijken om de laaghangende elektriciteitsdraden te ontwijken en enkele keren moesten deze naar boven gebracht worden.

Het lossen te As gebeurde op analoge wijze, waarbij de kraan omstreeks 16.00 op de sporen stond. De volledige (bedrijfsklare) restauratie zal waarschijnlijk een vijftal jaar in beslag nemen, maar is mogelijk. Alle onderdelen zijn nog aanwezig en het mechanisch gedeelte vertoont zeer weinig spel.

De uiterlijke opknapbeurt daarentegen wordt dadelijk aangevangen en zodoende zal de stoomkraan tegen het seizoen gereinigd zijn. Het afslepen vormt echter een probleem, daar de kraan gedurende de laatste 15 jaar onbeweeglijk gehouden is en er standschade aan de lagers optrad.

3. Behouden stoomkranen :

Van de firma Biesme - de grootste konstrukteur van kranen - is deze kraan de enige die - naar we weten - bewaard bleef in België. Enkel de N.M.B.S. spaarde een analoge kraan - doch gebouwd door Cockerill - en deze werd - wachtend op restauratie te Leuven.

Annderzijds is een derde stoomkraan aanwezig in het effectief van de stoomtrein Puurs - Dendermonde. De enige stoomkraan die binnenkort bedrijfsklaar opgemaakt werd , bevindt zich bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik in Nederland.

Jaaroverzicht

zomerregeling 1958 : deel 1

Stoomlokomotieven

Groep Antwerpen :

Type	FRST	FNDM	FCV	FLV	FYM	FTL	Totaal
7			12 (15)				12 (15)
29				6 (0)			6
31	4 (6)	8		0 (11)		6 (11)	18 (36)
41						0 (2)	0 (2)
53		6 (12)	7 (8)	5 (6)	6	1 (0)	25 (32)
58			2 (3)				2 (3)
64	10 (9)		0 (4)				10 (13)
81		1 (6)	5 (4)		8		14 (18)
93		0 (1)	5 (4)				5
Totalen	14	15	31	11	16	7	94 (154)

Groep Charleroi :

Type	FLU	LNC	FMY	FTM	LWC	Totaal
15					5 (4)	5 (4)
16	0 (4)				5	5 (9)
29		18 (19)				18 (19)
51		0 (1)				0 (1)
53	1 (0)	16 (15)	15 (22)	5 (4)	1	38 (42)
58		4 (5)				4 (5)
64			12 (14)	8 (9)		20 (23)
97	4			5		9
81	8 (10)	2 (0)	10 (9)	6 (8)	8 (9)	34 (36)
Totalen	13	40	37	26	19	133 (145)

Groep Brussel :

Type	FBM	FSR	Totaal
1	13		13
7	3 (4)		3 (4)
12		3	3
29	5 (6)	11	16 (17)
53	3 (2)	2 (3)	5
57	7 (11)		7 (11)
58		1 (3)	1 (3)
60-62	3 (4)		3 (4)
81		2 (6)	2 (6)
Totalen	34	19	53 (66)

Groep Hasselt :

Type	FHS	LML	Totaal
29	16 (15)		16 (15)
41		0 (8)	
53	3		3
58	5 (8)		5 (8)
64	0 (5)	8 (0)	8 (5)
81	8 (9)		8
Totalen	32	8	40 (48)

Groep Gent :

Type	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSD	FSN	Totaal
7					10 (11)			10 (11)
16			2					2)
29	16		11 (0)	12	16 (0)			55 (28)
40	8							8
41			11 (12)	16			0 (6)	27 (34)
53	1	1 (0)		3	0 (2)	6 (2)		11 (8)
58	2 (3)				2 (0)			4 (3)
64		4			10	4	14 (10)	32 (28)
81		6			10 (11)			16 (17)
93		2 (3)	1 (0)			0 (4)	1 (0)	4 (7)
Totalen	27	13	25	31	50	10	15	171

Groep Liège :

Type	FVY	FHR	GMN	NK	LMY	FNO	Totaal
26			10 (9)				10 (9)
29		10		10 (7)			20 (17)
40					9		9
53		2		19			21
64				0 (6)		5 (7)	5 (13)
81	4	5		25	6	6	46
97		9					9 (10)
98			4	3			7
Totalen	4	26	14	57	15	11	127

Groep Mons :

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Totaal
1						8 (7)	8 (7)
16	6		10		8		24
29			8	18			26
40		7		9 (11)		8 (10)	24 (28)
53		2	1 (2)	4	5 (8)	3	15 (18)
58	1		1	2 (0)			4 (2)
64	9						9 (10)
81	3	8	11 (12)		18 (17)		40
Totalen	19	17	31	33	31	19	150

Groep Namur :

Type	MBX	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Totaal
25			5				5 (7)
26	8 (9)		5 (9)				13 (18)
29		16 (22)		7	30 (34)	12 (13)	65 (76)
51	1						1
53	2	3		1 (2)	4 (5)	4 (5)	14 (17)
57					1		1
64				4			4 (6)
Totalen	11	19	10	12	35	16	103

Hoofdwerkplaats :

Type	Gentbrugge	Totaal
50	3	3
Totalen	3	3

Gebruikte afkortingen van stelplaatsen :

	Antwerpen		Charleroi		Brussel		Hasselt
FRST	Aarschot	FLU	Luttre	FBM	Brussel-Zuid	FHS	Hasselt
FNDM	Antwerpen-Dam	LMG	Mariembourg	FSR	Schaarbeek	LML	Mol
FCV	Berchem	LNC	Monceau				
FLV	Leuven	FMY	Montignies				
FYM	Muizen	FTM	Taminnes				
FTL	Tienen	LWC	Walcourt				

	Gent		Liège		Mons		Namur
FLS	Aalst	ANS	Ans	ATH	Ath	MBX	Betrix
FR	Brugge	FVY	Gouvy	FBC	Braine-le-Compte	LJ	Jemelle
FT	Dendermonde	FHR	Herbestal	GT	Haine-St.-Pierre	MUT	Latour
FC	Kortrijk	GMN	Montzen	FMS	Mons	LT	Ottignies
FKR	Merelbeke	NK	Kinkempois	FGH	St.-Ghislain	FEO	Ronet
FSD	Oostende	LMY	Statte	FTY	Tournai	MKM	Stockem
FDN	Oudenaarde	FNO	Trois-Ponts				
FSN	Sint-Niklaas						

Samenvatting der stoomlokomotiefdiensten voorzien op 01-06-58 :

Type	Effektief	In dienst	In reserve	Lokomotiefdiensten
1	33	21	6	21 (22)
7	69	31	10	25 (30)
10 x	1	1	--	--
12	5	4		3
15 x	7	7		5 (4)
16	59	36	16	31
25 x	5	5		5
26	40	27	3	23 (31)
26 x	10	9		
29	300	267	25	222 (198)
31	70	23	6	18 (64)
40	60	32	11	41 (43)
41	60	32	10	27 (53)
50	4	3	1	2 (4)
51 x	3	1	2	1 (9)
53	260	164	27	132 (158)
57 x	9	9		8 (15)
58	38	31	3	22 (23)
60 x	1	1		1 (4)
62 x	2	2		2
64	148	114	27	88 (95)
81	280	194	39	160 (172)
93 x	15	12	3	9 (12)
97	31	22	4	18
98	11	9		7
TOTAAL	1528	1073	193	871

gegevens tussen () : aantal voor zomerregeling 1957

Lijn 115 : Braine-le-Comte - Tubize - Braine-l'Alleud .

Toe de Etat Belge in de jaren 1870 de mazen van hzet bestaande spoorwegnet wou verkleinen, stond ook de dwarsverbinding tussen de lijnen 124 (Brussel-Charleroi), 96 (Brussel-Mons en 123 (Mons - Gent) ter sprake. Deze agrarische streek had echter wel enkele pluspunten in verband met mogelijk verkeer : te Tubize was de zware staalnijverheid ingeplant en en volle ontwikkeling : de hoogovens van Forges de Clabecq en de konstruktiewerkhuizen van Tubize. Deze bedrijven trokken arbeidskrachten uit de ganse streek aan. Verder waren er nog de steengroeves (te Quenast) en diverse grote zandwinningen.

In 1870 begon men met de verbinding tussen Tubize en Braine-le-Comte en deze werd gedeeltelijk - tot in Quenast - op 1 juli 1872 in gebruik genomen en hierdoor was de steengroeve van Quenast op het spoorwegnet aangesloten. Reden van deze vroege aansluiting was het feit dat deze groeve voor een groot gedeelte instond voor de ballast van de Etat Belge. Het reizigersverkeer op deze korte lijn ging enige tijd later van start. Het doortrekken van de lijn tot aan de lijn 123 te Rognon zou echter nog 7 jaar aanslepen en de doorgaande verbinding kwam pas op 15 november 1879 in dienst.

De tweede lijn - naar Braine l'Alleud - was nog van latere datum : in 1882 werd gestart met de verbinding tussen Tubize en Ecaussinnes en werd de bestaande industrielijns in het net opgenomen en verbeterd en kreeg de Forges de Clabecq een behoorlijke aansluiting. Dit eerste deel van de verbinding kwam op 2 januari 1884 tot stand. Zeer vlug werd ook de aftakking vanuit Clabecq naar Braine l'Alleud aangelegd en deze werd al op 15 september van hetzelfde jaar in bedrijf genomen.

Gedurende vele jaren kenden de beide baanvakken een eigen leven : rustig , met een beperkt lokaalverkeer van en naar de plaatselijke industrie en dit hield - ondanks de vele moeilijkheden stand tot in de jaren vijftig van deze eeuw. Op dat ogenblik was het verkeer miniem geworden en in 1959 werd het reizigersverkeer tussen Tubize en Braine-le-Comte afgeschaft en dadelijk ging ook het baanvak tot aan Quenast voor goederenverkeer dicht. Twee jaar later was het de beurt aan de verbinding naar Braine l'Alleud. Nochtans kende en kent deze lijn nu nog een zeer speciale en duidelijk afwijkende geschiedenis. Laten we baanvak per baanvak bekijken :

- Rebecq - Rognon : het baanvak werd opgebroken omstreeks 1965 , maar de bedding werd aan een partikulier verkocht. Deze legde hier een smalspoorlijntje naast zijn huis aan en exploiteert als Chemin de fer de Rebcq - Rognon een museumlijn.

- Quenast - Tubize is nog steeds in dienst voor het bedienen van de steengroeve waarbij een groot gedeelte van de ballast voor de N.M.B.S. geproduceerd wordt. Het station van Quenast heeft - als één van de laatste nog een mechanische seinrichting gehad.

- Tubize - Clabecq heeft een druk erstsverkeer, dit korte baanvak werd geëlektrificeerd in 1964 en hierdoor zijn er rechtstreekse elektrische goederentreinen vanuit Clabecq.

- Clabecq - Sart-Moulin kende lange tijd een lokaal verkeer naar de zandgroeven. Het laatste deel naar Braine l'Alleud was echter al langere tijd onderbroken. In 1970 viel de aansluiting te Noucelles weg en in 1977 ook deze van Sart-Moulin. en de nieuwe industriezone te Wauthier-Braine kende geen nieuwe aansluitingen. Begin 1981 werd de goederendienst opgeheven.

Overzicht lijn 115 :

a. Voornaamste data :

Datum	Gebeurtenis :
01/07/1872	Opening baanvak Tubize - Quenast
15/11/1879	Opening baanvak Quenast - Rognon - Braine-le-Comte
21/01/1884	Opening baanvak Tubize - Clabecq (lijn 106)
15/09/1884	Opening baanvak Clabecq - Braine-l'Alleud
22/11/1959	Afschaffing reizigersdienst Braine-l'Alleud - Tubize
/ /1960	Afschaffing goederendienst Sart-Moulin - Braine l'Alleud
01/10/1961	Afschaffing reizigersdienst Tubize - Braine l'Alleud
/ /1964	Afschaffing goederendienst Quenast - Braine-le-Comte

b. Stations / stopplaatsen / afstanden :

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FBC	FBC	Braine-Le Comte	0,0
FRGN		Rognon	5,9
FQB		Rebecq	10,2
FQN	FQN	Quenast	12,0
		Ripain	13,4
FTZ	FTZ	Tubize	15,5
FEQ	FEQ	Clabecq	16,6
FNDR		Nidérand	19,6
FBI		Braine-le-Château	21,5
LWA		Wauthier-Braine	23,5
LNU		Nouvelles	25,2
FUN		Sart-Moulin	27,2
FBD	FBD	Braine l'Alleud	29,4

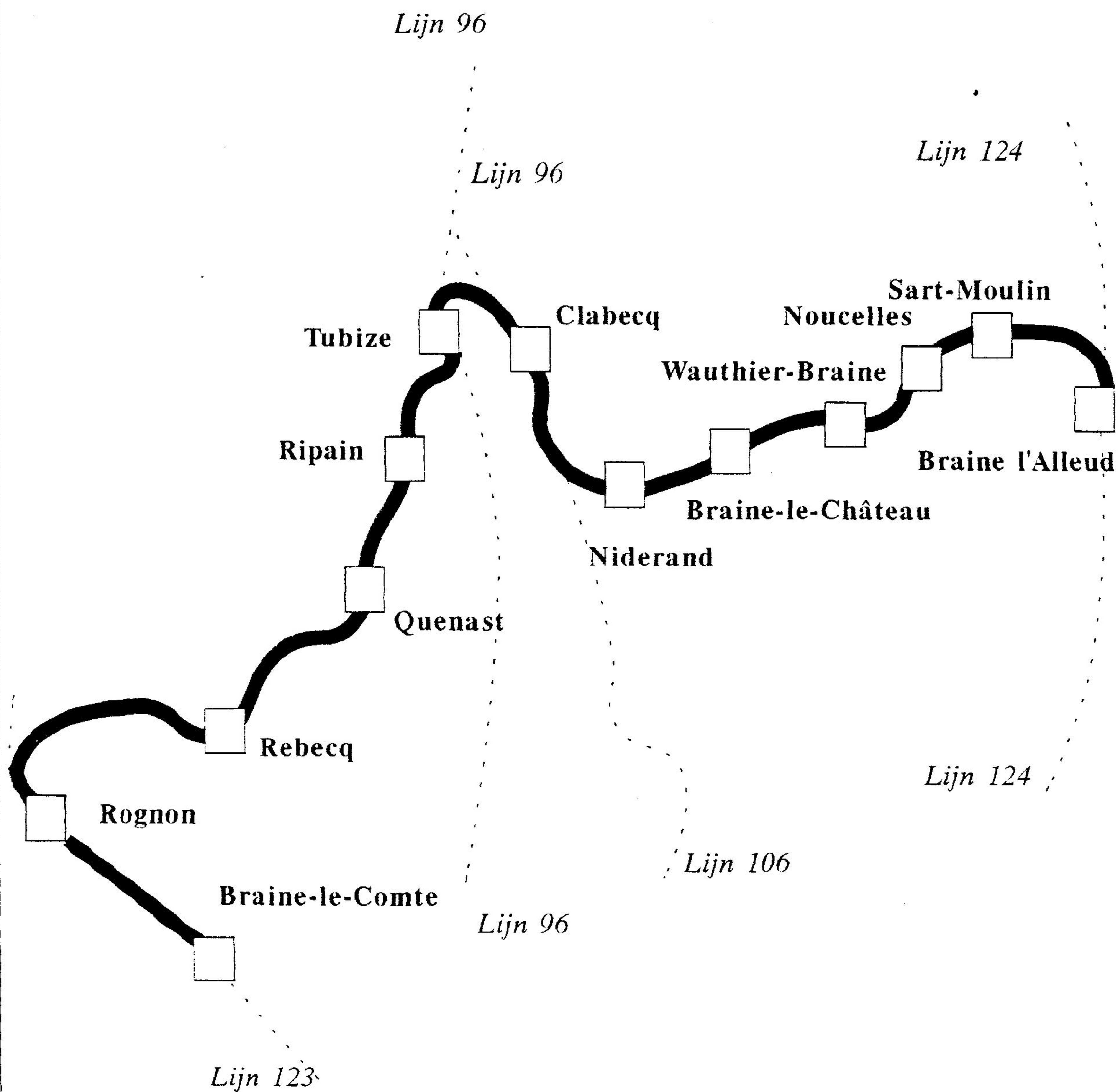
c. Vertakkingen :

Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Y Braine-le-Comte	0,8	richting lijn 123
Y Tubize-sud	15,0	richting lijn 96 > Mons
Y Tubize-nord	15,8	richting lijn 96 > Halle
Y Clabecq-formation	18,4	richting lijn 106 > Ecaussines
Y Sart-Moulin	28,5	richting lijn 124 > Charleroi

d. Industrieaansluitingen :

- km 0,6 : aansluiting de Gand
- km 12,1 aansluiting Carrières de Quenast (twee aansluitingen in station Quenast)
- km 15,2 aansluiting Papierbedrijf Bates
- km 18,0 diverse aansluitingen van forges de Clabecq
- km 18,6 aansluiting forges de Clabecq
- km 25,2 aansluiting zandgroeve van Nouvelles
- km 27,0 aansluiting zandgroeve van Sart-Moulin

Overzicht lijn 115



Braine-le-Comte - Tubize

Braine l'Alleud

Uittreksels uit de reisdigden :

Goederenregeling 1943 :

Braine l'Alleud — Clabecq — Braine-le-Comte

115

Last-Charge Lok. 0.8.0 (T. Bl)	Kilom.	Zugnummer Treinnummer Numéro du train	Lg	Lg	Ub	Ub	Ub	N	Lg	Dg	Ub	Lpaz	
			10084	10080	12680	13046	12682	9482	11764	Lu	13048	16900	EP
Verkeerstage Kenletter — Caractéristique H.-u.-U.,Nr.-Boekhouding-Compt. Höchstgeschwindigkeit Max. snelheid — Vit. max.			nS (SL)	Bw FSD	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	
			65.01	65.03	76.01	76.01	76.01	70.01	65.01	60.01	76.01	99.01	
			45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	
BRAINE-L'ALLEUD													
2.2	Sart-Moulin				8.10	10.15			11.06				
					8.18	10.23			14				
2.0	Nouvelles							29					
1.7	Wauthier-Braine (D)	96	96				45						
								51					
								55					
2.0	Braine-le-Château							12.03					
1.9	Nidérand (D)							13					
								12.20					
2.7	CLABECQ (FORMATION)				9.23			12.37					
								13.18	17.15	19.30			
0.3	Clabecq (D)	Bruxelles (P. L.)						21	19	33			
1.5	Tubize	4.29	6.44	9.26			24	21	19.36				
									21.55				
4.0	Quenast	4.50	6.59				35	17.32	22.05				
									13.08				
2.6	Rebecq	5.24							10	15			
									20				
3.4	Rognon	4.2							30	26			
									40				
2.9	Bloc 28	5.1							49	35			
									A Aulnoye				
2.5	Abzw. Bij. Racc. de Gand	5.9							56	42			
									18.44				
0.7	BRAINE-LE-COMTE	6.01								19.35			
									96				

115 Braine-le-Comte - Tubize - Braine-l'Alleud 115
(s-Gravenbrakel - Tubeke - Eigenbrakel)

kE	6806	7023	7027	6810	6808	6814	TA	6812	7043	TA	TA	TA	M		
0	Br.-le-Comte 2	..	5.17	6.23	6.31	7.27	..	..	8.47	9.15	9.20	12.06	13.21
7	Rognon	..	5.26	6.32	6.38	7.36	..	..	8.57	9.24	9.29	12.59	14.14
11	Rebecq	..	5.34	6.39	6.45	7.43	..	..	9.04	9.31	9.34	12.59	14.21
13	Quenast	..	5.40	6.45	6.49	7.49	..	..	9.09	9.35	9.38	13.06	14.25
14	Ripain	..	5.44	6.49	6.53	7.53	..	..	9.13	9.42	9.45	13.11	14.29
17	Tubize	A	5.49	6.54	6.58	7.58	..	..	9.18	9.47	9.50	13.15	14.32
													14.37		
2	Clabecq	A	5.30	..	7.01	7.05	8.00	8.09	..	9.15	9.20	12.06	13.21		
													13.26		
5	Nidérand	..	5.36	..	7.05	7.05	..	..	8.23	9.21	9.24	..	13.58
7	Braine-le-Château	..	5.42	..	7.11	7.11	..	..	8.28	9.26	9.29	..	14.03
9	Wauthier-Braine	..	5.48	..	7.17	7.17	..	..	8.33	9.31	9.34	..	14.10
11	Nouvelles	..	5.52	..	7.21	7.21	..	..	8.37	9.35	9.38	..	14.14
13	Sart-Moulin	..	5.56	..	7.25	7.25	..	..	8.41	9.38	9.41	..	14.18
15	Braine-l'Alleud	A	6.01	..	7.30	7.30	..	..	8.45	9.42	9.45	..	14.23
..	Bruxelles (M) 124	A	6.07	..	7.36	7.36	..	..	8.50	9.47	9.50	..	14.29
..	Bruxelles (M) 124	A	6.42	..	8.01	8.02	..	..	9.08	10.06	10.06	..	14.54
TA	6842	TA	7077	6848	6279	6872	TA	6874	6876	6807	6809	6809	TA	7133	7127
15.55	16.29	..	17.42	..	20.40	7.32	7.43	8.34	
16.02	16.36	..	17.52	..	20.47	7.23	7.34	8.26	
16.08	16.41	..	17.58	..	20.52	7.15	7.26	8.20	
16.13	16.45	..	18.05	..	20.56	7.10	7.20	8.16	
16.17	16.49	..	18.11	..	21.00	7.06	7.15	8.13	
16.22	16.54	..	18.17	..	21.05	7.01	7.10	8.08	
16.24	16.28	17.07	18.18	19.12	21.06	6.59	6.59	8.03	
..	..	17.12	18.29	19.29	21.19	5.51	6.43	6.49	..	8.12	
..	..	17.18	18.35	19.35	21.25	5.47	6.38	6.44	..	8.07	
..	..	17.25	18.41	19.41	21.31	5.24	6.33	6.40	..	8.03	
..	..	17.30	18.45	19.45	21.35	5.19	6.29	6.36	..	7.59	
..	..	17.35	18.49	19.49	21.39	5.14	6.25	6.32	..	7.55	
..	..	17.40	18.54	19.54	21.44	5.10	6.21	6.28	..	7.51	
..	..	17.46	19.00	20.00	21.50	5.04	6.16	6.23	..	7.47	
..	..	18.10	19.26	20.26	22.06	A	Bruxelles (M) 124	4.23	5.35	5.11	..	7.23	

Reizigersdienst 1949

L.S.V.-Aktueel.

Overzicht 1994

Na het afsluiten van het seizoen 1993 kan een overzicht gemaakt worden over dit jaar. Opmerkelijk is wel dat het aantal toeristen ongeveer hetzelfde gebleven is, doch dat het aantal reizigers beperkter was. Het extreem mooie weer en de economische toestand leidden ertoe dat heel veel mensen - zowel doelbewust naar As afzakken of toevallig voorbijkomen en binnenstappen. Al deze mensen bleven over het algemeen langer te As zelf vertoeven, maar het meerijden in een broeierige trein zat er niet in. Dit leidde wel dat tot een belangrijke vermindering van de inkomsten voor de ritten, doch het buffet en ook de verkoop van souvenirs kende betrekkelijk goede zaken.

Deze tendens was zeker goed zichtbaar op de stoomhappening, waar de hogere prijs voor een dagkaart het aantal treinreizigers maar op 30 % van het aantal bezoekers bracht.

Nadelige gevolgen waren ook het gevolg van een te krappe groep vrijwilligers waarbij tweemaal door ziekte bij deze leden of hun familie tot een afgelasting van sommige ritten leidde. Ook de onzekerheid en stugge houding van de N.M.B.S. waren niet goed voor de belangstelling.

Bij de St-Niklaasritten werd er dan resoluut geopteerd voor een exploitatie op het emplacement zelf. Om de drukte te verminderen werden er ritten voorzien om 13.30 en 16.00 en er werd gezorgd voor kortere ritten met minder reizigers en een raamprogramma waarbij de Sint en vooral de Zwarte Pieten de hoofdrol speelden. Ondanks de iets mindere belangstelling is deze opvatting zeer goed ontvangen, daar de mensen nu beter opgevangen konden worden in de trein en bij de troon.

Reeds aangekondigde vernieuwingen waren de demonstratieritten op het emplacement, die door de talrijke bezoekers goed ontvangen werden, de smalspoorritten en de verbeterde opvang van de reizigers.

Vooruitzichten voor 1995

Door de problemen met de N.M.B.S., door de zwakke toestand van de ketel van Bebert en door de goede ervaring opgedaan tijdens de laatste riddagen, werd voor 1995 resoluut geopteerd voor een exploitatie op het emplacement zelf en een uitgebreider raamprogramma voor de bezoekers.

Verder gegeven is ook het gereed komen van het fietspad tussen As en Maaseik in de loop van december jl., waardoor we ook gedurende de week een aantal bezoekers verwachten. Dit leidde tot de volgende opvatting voor 1995

* De ritten blijven behouden op zon- en feestdagen vanaf Pinksteren tot half september, doch er worden enkel demonstratieritten gereden op het emplacement. Hiervoor komen zowel één of twee stoomlokomotieven tot inzet, alsook één van de diesellokomotieven, samen met een uitgebreider smalspoor. Zelfs indien er - door subsidie - voldoende financiële middelen ter beschikking staan voor de keuring van de lijn, wordt er in 1995 en 1996 enkel gereden met het dieselstel.

* Anderzijds wordt voor de vakantieperiode een opening van het emplacement voorzien op dinsdag- en donderdagnamiddag. Tijdens deze dagen zijn er demonstratieritten met diesellokomotieven en met het smalspoor en is ook het museumgedeelte open. Naargelang de belangstelling en het aantal fietsers op de nieuwe fietsroute, kunnen verdere openingsdagen geprogrammeerd worden. Dit geldt ook voor groepen.

* De stoomhappening wordt gehouden op 29 en 30 juli met een uitgebreider programma op het emplacement. Hierbij zouden alle bedrijfsklare lokomotieven ingeschakeld worden en wordt een kavalcade met zowel treinen als oude voertuigen voorzien. Op de monumentendag wordt dan nadruk gelegd op het industriële verleden van Limburg.

* De St-Niklaasritten krijgen deze vorm als in 1994, waarbij nog verder gezorgd wordt voor een opvang van de kinderen. Verdere wordt uitgekeken naar bijkomende activiteiten in verband met toerisme, industriële archeologie of plaatselijke gebeurtenissen.

Uit te voeren werken

Om dit alles mogelijk te maken dienen er verschillende werken doorgevoerd te worden tijdens het tussenseizoen. Ondanks de kleine kern, moet dit haalbaar zijn, daar de tijdsdruk om het materieel rijvaardig te krijgen en goed te laten keuren valt weg. Er zijn een vijftal hoofdpunten in de voorbereiding :

1. De gebouwen :

De bestaande gebouwen worden opgeknapt of verder afgewerkt. Voor het stationsgebouw en de omgeving zal de aankoop door de gemeente en de klassering van het gebouw voor nieuwe mogelijkheden zorgen op financieel gebied. Het buffet wordt aan de buitenzijde afgewerkt. Grootste werk zal aan de **hoofdloods** plaatsvinden : tegen de volgende winter zou ongeveer 15 m (over twee sporen) onder dak moeten zijn, zodat het gerestaureerde materieel droog kan staan.

Verder punt is de afwerking van het **tentoonstellingsgebouw**. Dit voorziet het aanbrengen van de bakstenen tegen de buitenmuren en een geleidelijke uitbreiding aan de achterzijde van het gebouw. Hiervoor worden de gerekupereerde wanden en spanten gebruikt.

In het naseizoen worden de eerste bouwwerken aan de **smalspoorloods met polyvalente hall** voorzien. Hierdoor kan geleidelijk aan ook het smalspoormaterieel onder dak gebracht worden.

2. De tentoonstellingen / verkoopsruimtes :

De verkoopsstand in het station wordt gewijzigd in een info-stand voor toerisme. Door de opening van het fietspad is deze ruimte dringend nodig. Deze omvat de plaatsing van de toeristische folders en publikaties en de nodige informatieborden in de wachtzaal. Hiervoor worden de originele reclameborden gebruikt. In een verdere toekomst worden twee R-rijtuigen omgebouwd tot een rijdend info-kantoor.

De verkoopstand voor boeken en souvenirs - thans aangeduid als spoorshop - wordt ingericht in de oude "Donderbus". Deze was in Zolder al ingericht tot verkoopstand, maar wordt nu verder gerestaureerd. Geleidelijk aan wordt de spoorshop uitgebreid tot souvenirs en modelbouw.

Hoofdpunt blijft de tentoonstelling : in de bestaande zaal wordt de tentoonstelling over de seinen bij de spoorwegen ingericht. De beide seingestellen vormen de blikvangers, nochtans wordt thans koortsachtig gewerkt aan de tentoonstellingspanelen en de info-teksten. In het voorjaar wordt de binneninrichting aangebracht en zodoende kan deze tentoonstellingszaal tijdens het eerste weekend van juli officieel geopend. Zoals reeds gezegd wordt al gewerkt aan de uitbreiding. Hierin wordt de tentoonstelling over de (voor)geschiedenis van de spoorwegen opgebouwd.

De overige gerestaureerde onderdelen vinden plaats in de wachtzaal en het bagagekompartment van het K1-rijtuig.

3. Het rollend materieel :

Daar het materieel minder ingezet wordt, kan de restauratie grondiger gebeuren en kan het uitgebreid worden. In 1994 is dit het geval geweest met de aankomst van de kleine Deutz-lokomotief en nu recent de komst van de stoomkraan, die in bruikleen gegeven werd door de firma Savelmonta. Een uitgebreide beschrijving vindt men elders in dit tijdschrift.

In 1995/1996 wordt de restauratie voorzien van het volgend materieel :

<i>Stoomlokomotief 3 Simone :</i>	<i>deze wordt rijvaardig ingericht door de vervanging van de vlampijpen, de herstelling van de tenders en de herschildering</i>
<i>Stoomlokomotief 4 Jojo :</i>	<i>de afwerking van de machine (bijwerken van schildering)</i>
<i>Stoomlokomotief 5 Bebert :</i>	<i>geen werken voorzien, vernieuwing van de ketel wordt voorbereid</i>
<i>Stoomkraan 19:</i>	<i>begin van de (uitwendige) restauratie</i>
<i>Diesellokomotief 20 (Deutz) :</i>	<i>de restauratie van de lokomotief wordt ingezet (plaatwerk / herschildering)</i>
<i>Diesellokomotief 22 (Montmir.)</i>	<i>de herstelling en herschildering van de kast werken aan de motoren en elektrische installatie</i>
<i>Diesellokomotief 42 (Cockerill)</i>	<i>de herschildering van de kast in N.M.B.S. kleuren (oorspronkelijke uitvoering type 230)</i>
<i>Motorwagen 554.14 :</i>	<i>de herstelling van de kast en herschildering</i>
<i>Trekker 5.11</i>	<i>begin van de restauratie van de kast</i>
<i>K1-rijtuigen :</i>	<i>verderzetten van de restauratie en herschildering</i>
<i>kraanwagen :</i>	<i>afschuren, restauratie en herschildering</i>

Verder wordt gezocht om de geschiedenis van de industriële lokomotieven verder uit te breiden met "nieuwe" lokomotieven en wagens. Om de verschillende konstruktoren te belichten wordt er thans nog gezocht naar machines van de nog ontbrekende (Belgische) bouwers.

4. Smalspoor :

Om de museumfunctie aantrekkelijk te maken, wordt hier het grootste werk voorzien in de uitbouw van het smalspoornet : thans wordt het smalspoor uitgebreid naar de straat toe en tegen het einde van de winter zou het spoor met ongeveer 100 m moeten uitgebreid zijn. Nadien wordt ook de aanleg van het smalspoor in spoor 4 verder uitgewerkt, zodat tegen het begin van het seizoen ongeveer 300 m smalspoor berijdbaar zijn.

Verder worden de lokomotieven en de mijnwagens aangepakt : speciale voorkeur gaat naar de herstelling van lokomotief nr 5.01 (Schöma) en de opbouw van de persluchtlokomotief. Anderzijds zijn de opstelsporen zover af, dat al de mijnwagens na een paar maanden hun definitieve plaats op dit spoor kunnen krijgen. Konkreet zijn de volgende werken gepland :

<i>Diesellok 5.01 (Schöma)</i>	<i>afschuren, uitplamuren en herschildering kast nazicht en herstelling motor</i>
<i>Diesellok 5.02 (Moës)</i>	<i>afwerking schildering</i>

<i>Trolleylok 5.06 (Acec)</i>	<i>afwerking buitenschildering</i>
<i>Perluchtlok 5.09 (Schiedaam)</i>	<i>begin van de heropbouw</i>
<i>Personeelswagens</i>	<i>begin van restauratie, herschildering</i>
<i>spoorwerken :</i>	<i>aanleg smalspoor kant straat</i> <i>aanleg afstelsporen in toekomstige smalspoorloods</i>

5. Emplacement :

De inspanningen die vorig jaar geleverd werden, worden voortgezet in een uitgebreidere vorm, dit gaat van onkruidbestrijding, over de aanplantigen, alsook het begaanbaar maken van het emplacement en uitstrooien van de ballast rondom het smalspoor.

Daarenboven wordt gepoogd om - in de loop van het seizoen de eerste mechanische seinen kant Waterschei op te richten en de oude stationsnaamborden te reconstrueren. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het emplacement sterk verhoogd.

Een werk dat - om vandalisme te voorkomen - dringend nodig is, is het aanbrengen van een omheining aan straatzijde.

Boekbespreking .

Lidgelden

Er nog steeds een kleine vertraging in het versturen van de tijdschriften en hiermee is dit nummer het laatste van de jaargang 1994.

Bij het volgende nummer - nl. het jaarboek 1994 - dat verschijnt omstreeks 15 maart 1995, is dan ook pas de overschrijving voor de lidgelden bijgevoegd. Daarom vragen we dan ook - om de administratie te verlichten dan pas de lidgelden te storten.

Diesels in België (tweede druk)

Max Delie .

Uitgever : Ediblanchart, Brussel

A4-formaat op glanzend papier, ingebonden

268 blz . ca. 200 zwart-wit foto's , 48 kleurenfoto's

tweetalig Nederlands/Frans

Prijs : leden : 1881 + 120 BEF porto

niet-leden : 1980 + 120 BEF porto

Bestelnr. : DSS 51.001

Recent is de tweede druk van het langer uitverkochte boek "Diesels in België" verschenen. In tegenstelling met veel andere herdrukken, gaat het hier praktisch om een herwerkt en nieuw boek. Daar waar de teksten aangepast en bijgewerkt werden tot in september 1994, heeft de auteur ook de moeite gedaan om praktisch alle zwart-wit-foto's te vervangen door nieuwe, onuitgegeven foto's.

Om de kosten te sparen werden de kleurenfoto's echter overgenomen uit het eerste deel. Anderzijds werd het boek uitgebreid met een statistisch deel met de leverings- en schrappingsgegevens van elke lokomotief, de verdeling tijdens verschillende inzetjaren maar zeker het interessantste deel de goede technische tekeningen op schaal Ho. Door deze opstelling kon de uitgever opnieuw een zeer goed boek op de markt brengen, waarbij zelfs de lezers die de eerste druk bezitten, ruimschoots aan hun trekken komen in deze nieuwe editie. De aangepaste tekst, de nieuwe foto's en de plannen geven de grote voordelen.

Nochtans zijn er ook enkele onvolkomendheden : daar waar thans vooral overgegaan wordt naar landschapsfoto's op karakteristieke plaatsen van het net, heeft men vooral genoeg genomen met de oude standfoto's waarbij 75 % stammen uit de omgeving van Antwerpen. Anderzijds verwijst men regelmatig naar de door de N.M.B.S. en de museumvereniging behouden lokomotieven, doch in het fotodeel gaat men hier niet op in en zo ontbreken er foto's (en tekst) van iedere machine. Hier was het wenselijk geweest een afzonderlijk hoofdstuk te wijden aan deze typische machines en zo waardering te hebben voor het werk dat de vrijwilligers binnen of buiten het kader van de N.M.B.S. presteren. Ook het statistisch deel kon overzichtelijker aangebracht worden en vooral hierin zijn er tal van onvolkomendheden en zelfs fouten : sommige verkopen of schrappingen die in de tekst vermeld werden, komen hierin gewoon niet voor.

Als besluit kunnen we zeggen dat we hier een zeer goed boek hebben , dat door iets meer inspanning, nog veel overzichtelijker kon gemaakt worden.

Stoomlokomotieven type 25

Max Delie .

Uitgever : Editions HK

A4-formaat ,glanzend papier, gebonden
48 blz, 22 zwart-wit foto's, 5 ingekleurde foto's

Nederlandse uitgave
Franse uitgave

Leden : 470 + 80 BEF port

Niet-leden: 495 + 80 BEF port

Bestelnr. : DSS 57.002NL of DSS 57.002F

Deze boek geeft een volledige beschrijving van de stoomlokomotieven type 25, met een technisch deel, de beschrijving van de loopbaan en de verschillende uitvoeringen in tekening. Aangevuld met een aantal onuitgegeven foto's. Voor de tekst greep men terug naar een brochure, uitgegeven door onze vereniging in 1979, maar hier werden geen wijzigingen meer aangebracht. Intussen zijn tal van aanvullingen en bijkomende gegevens beschikbaar gekomen, die niet verwerkt werden. Ook de aanleiding voor de bouw en de vergelijking met lokomotieven uit andere landen wordt niet doorgetrokken. Als voorbeeld kunnen we geven dat er een aanduiding en foto is dat de lokomotief van de Vennbahn een Belgische machine is (gebouwd door Anglo-Franco-Belge) maar nergens wordt ingegaan op de verschillen door ombouw.

Ook de tabellen met de statistische gegevens zijn hopeloos achterhaald, terwijl over de inzet thans veel duidelijker kon geïnformeerd hebben. Het deel over de door Denemarken aangekochte machines is te beperkt en er ontbreekt een tekening/beschrijving over de ombouw. De enkele kleurenfoto's over de verschillende miniatuurmodellen staat los van het boek en geeft geen enkele aanduiding over de juistheid hiervan.

Als besluit een oppervlakkig mooi boek, met tal van onuitgegeven foto's, doch waarbij de tekst en de aanpak niet meer overeenkomt met de mogelijkheden en gegevens waarover men thans beschikt.

Benelux-Rail 8

Marcel Vleugels .

Uitgever : 't Nijvere Lezerke / Heerlen

175 mm * 250 mm, glanzend papier, gebonden
152 blz, ca. 200 zwart-wit foto's en 40 kleurenfoto's Nederlands/Frans

Prijs leden : 866 + 120 BEF port

niet-leden : 930 + 120 BEF port

Bestelnr. : DSS 53.008

In de klassieke, gekende reeks bracht de auteur het achtste deel uit handelend over de spoorwegen in de Benelux tijdens de jaren 1991/92. Het is een fotoboek met tal van interessante gegevens over inzet, schrappingen, nieuwigheden... en materieeltabellen. Hierbij wordt volledigheid nagestreefd en laat men zich niet leiden naar sommige speciale ritten of manifestaties, maar gaan men naar het gewone, dagelijkse treinverkeer.

Doch de negatieve punten blijven in dit concept steeds dezelfde : niet alle gegevens of situaties kan men omzetten in een foto met een te summiere tekst en daarbij gaat heel veel waardevolle informatie verloren. Indien de auteur enkele bladzijden zou willen gebruiken voor een kort overzicht van de belangrijkste punten van die periode, was het spoorweggebeuren ook voor de niet zo geïnformeerde lezer duidelijker .

N.M.B.S.-aktueel.

Statistiek :

1. Leveringen :

Geen leveringen tijdens het tweede semester van 1994, de Eurostar-stellen, die eigendom zijn van de N.M.B.S., werden nog niet officieel in het bestand opgenomen.

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	op datum van
226	Hasselt	St-Ghislain	01/07/94
227	Hasselt	St-Ghislain	01/07/94
326	Stockem	Hasselt	01/07/94
363	Hasselt	Merelbeke	01/07/94
364	Hasselt	Merelbeke	01/07/94
420	Kinkempois	Merelbeke	01/07/94
421	Kinkempois	Merelbeke	01/07/94
422	Kinkempois	Merelbeke	01/07/94
423	Kinkempois	Merelbeke	01/07/94
424	Kinkempois	Merelbeke	01/07/94
425	Kinkempois	Merelbeke	01/07/94
6205	Merelbeke	Monceau	01/07/94
6260	Hasselt	Kinkempois	01/07/94
6305	Merelbeke	Monceau	01/07/94
6321	Hasselt	Kinkempois	01/07/94
6331	Hasselt	Kinkempois	01/07/94

3. Overdracht > infrastructuur :

Nummer	Van	gewest	Op datum van
6203	Merelbeke	centrum	01/07/94
6215	Kinkempois	centrum	01/07/94
6217	Monceau	zuid-west	01/07/94
6263	Monceau	zuid-west	01/07/94
6266	Monceau	zuid-west	01/07/94
6273	Monceau	zuid-west	01/07/94
6275	Monceau	zuid-west	01/07/94
6286	Monceau	zuid-west	01/07/94
6287	Monceau	zuid-west	01/07/94
6303	Merelbeke	centrum	01/07/94
6309	Kinkempois	centrum	01/07/94
6312	Merelbeke	centrum	01/07/94
6329	Kinkempois	centrum	01/07/94

4. Ombouw :

Volgende stellen werden omgebouwd tot drieledige stellen in het tweede semester van 1994 :

371, 374, 382, 383, 388, 389, 393, 394, 395, 396, 397, 402, 403, 410, 412

5. Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van
017	Schaarbeek	01/07/94
025	Schaarbeek	01/07/94
038	Schaarbeek	01/07/94
042	Schaarbeek	01/07/94
044	Schaarbeek	01/07/94
053	St-Ghislain	01/07/94
063	St-Ghislain	01/07/94
102	St-Ghislain	01/07/94
106	St-Ghislain	01/07/94
122	St-Ghislain	01/07/94

Aktuele berichten

00 : Bij de klassieke stellen werden voor het eerst ook de stellen Schaarbeek in de schrappingsgolf betrokken. Hierbij werd met ingang van de zomerregeling 5 dergelijke stellen op een zijspoor geplaatst. Bij de winterregeling zouden nog eens een vijftal stellen volgen. De diensten worden vooreerst overgenomen door vrijgekomen stellen reeks 06, doch vanaf de zomerregeling van 1996 zouden de doorgaande treinen tussen Charleroi en Antwerpen in de bestaande inzetreeks van de vierdelige stellen reeks 08 opgenomen worden en zou de klassieke inzetreeks sterk verminderd worden, dit enkel met de bestaande stoptreindiensten.

Anderzijds gaat de afbouw van de stellen 050 - 128 gestaag verder : opnieuw werden vijf stellen afgevoerd. Deze vermindering werd gekompenseerd door de aankomst van bijkomende stellen vanuit Hasselt en de vermindering van het aantal diensten met ingang van de zomerregeling.

03 : Vanaf september werd de inzetreeks van Merelbeke nu als laatste aangepast aan de drieledige stellen en zodoende staan de nog niet omgebouwde "Breaks" officieel op non-actief. Wel worden deze stellen nog gebruikt in de speciale dienst en voor speciale treinen en hierdoor is het inzetgebied dan ook uitgestrekter geworden. De inzetreeks kon op dat ogenblik al gewijzigd worden, daar er te Merelbeke stellen van Hasselt en Kinkempois aangekomen waren.

Voor de nog om te bouwen stellen is thans nog geen inzetlijn gevonden, doch men spreekt hierbij van de overname van de verbinding tussen Poperinge via Kortrijk, Mechelen naar Turnhout. Deze dienst wordt nu door de stellen reeks 06 van Kortrijk gereden.

Verder zijn er onderhandelingen bezig tussen de N.M.B.S. en de C.F.L. om twee stellen reeks 03 te laten overnemen door de CFL. Door de elektrifikatie van de noordlijn en door het doortrekken van de goederendiensten is er een enorm onevenwicht in het aantal gereden km's. Om deze vergoeding te verminderen zou de C.F.L. twee stellen van de stelplaats Stockem overnemen om zo in te zetten op de gewone verbinding (in een gemeenschappelijke pool). Ook het onderhoud blijft - voor rekening van de C.F.L. - gedaan worden in de werkplaatsen van de N.M.B.S.

18 / CC 40101 : Vanaf 23 januari worden drie T.E.E.-treinparen tussen Brussel en Paris overgenomen door de pas geleverde driespannings-TGV-stellen type Réseau. Deze worden dan over Ath, Tournai en Lille gereden. Het vierde T.E.E.-treinpaar 85 /88 wordt pas met ingang van de zomerregeling omgeschakeld. Reden hiervoor het dat er nog niet genoeg treinstellen ter beschikking staan.

Door deze indeling wordt de erg krappe situatie bij de vierspanningslokomotieven enigszins verlicht : hierdoor vallen 2 plandagen bij het Franse type CC 40 100 weg, terwijl bij de reeks 18 één inzetdag wegvalt. Hierdoor zijn er voldoende reserve-lokomotieven aanwezig om eventuele defekten te kunnen opvangen. Indirekt gevolg hierbij is het feit dat hierdoor de reeks 15 niet meer frekwent te Paris komt.

De volledige omschakeling van alle diensten tussen België en Frankrijk wordt pas met ingang van de zomerregeling van 1997 van kracht en dan kunnen de Franse lokomotieven afgesteld worden. De reeksen 16 en 18 worden op dat ogenblik enkel nog op de verbinding naar Duitsland en tussen Liège en Paris gebruikt.

31 : Na de dagelijkse testritten met de Eurostar-treinstellen tussen Brussel-zuid en London, kon de dienst op 14 november jl. effectief gestart worden.

Vanaf mei werden de testritten doorgevoerd, waarbij vanaf september regelmatig gereden met personeel van de N.M.B.S. om zo alle voorzieningen te kunnen uittesten. Op 13 oktober had men de officiële opening van het nieuwe station Brussel-zuid en de Eurostar-verbinding, dit in aanwezigheid van de koning en de koningin. De officiële trein werd gereden door de twee Belgische motorwagens 3105 / 3106.

Op 14 november werd de dagelijkse treindienst dan opgenomen, zodat na jaren wachten eindelijk naar Groot-Brittannië kan gereden worden. Thans zijn er slechts twee treinparen per dag geprogrammeerd vanuit London naar Brussel en Paris. Vanaf de zomerregeling van 1995 wordt de dienst verder uitgebreid.

Vanaf de winterregeling van 1995/1996 wordt dan ook de eerste nachtverbinding met gesleepte treinen gereden.

53 : De lokomotieven 5202, 5213 en 5310, die bij de frontale botsing te Halanzy betrokken waren, zijn zo zwaar beschadigd dat de afstelling en schrapping waarschijnlijk doorgevoerd worden. Om het tekort aan machines te compenseren werden een viertal lokomotieven reeks 55 van Kinkempois aan Stockem uitgeleend en worden in de reeks van de "ronde neuzen" gebruikt.

Anderzijds wordt tegen de zomerregeling een wijziging in de diensten van deze lokomotieven voorzien : op dat ogenblik is de bocht tussen de lijnen naar Virton en Rodange gereedgekomen en rijden de rechtstreekse goederentreinen door tot in Belval, zonder nog kop te maken in Athus. Hierdoor wordt het verkeer naar Athus van C.F.L.-lokomotieven zeer sterk beperkt.

59 : Ondanks het feit dat de werkzaamheden aan de nieuwe hoge-snelheidslijnen pas effectief eind 1995 beginnen, werden de 10 lokomotieven reeks 59 op 1 juli officieel aan de dienst infrastructuur overgedragen. Dit heeft echter nog niets aan de inzet naar Ruien veranderd.

62 : Reeds langer was er een overschot aan deze lijndiesellokomotieven en met het oog op de diverse werkzaamheden bij de dienst infrastructuur werden 15 dergelijke machines aan deze dienst afgestaan. Een gedeelte wordt in de zuidelijke basis te Antoing (St-Druon) gebruikt. Een ander gedeelte wordt vanuit Brussel-zuid ingezet. Het onderhoud van deze machines gebeurt in Monceau.

Thans zijn de opleidingsritten aan de gang voor het personeel van de dienst Infrastructuur. De eerste effectieve werktreinen worden verwacht tegen augustus 1995. De vordering van de werken wordt als volgt voorzien :

Lijn Franse grens - Brussel :

09/1995 - 12/1995 :	plaatsen sporen tussen grens en Antoing
12/1995 - 04/1996 :	plaatsen bovenleiding tussen grens en Antoing
06/1996 :	indienststelling baanvak grens - Antoing en verbindingsbocht naar lijn 78
03/1996 - 06/1996	plaatsen sporen tussen Antoing en Ath
08/1996 - 12/1996	plaatsen bovenleiding tussen Antoing en Ath
01/1996 - 06/1996	plaatsen sporen tussen Ath en Lembeek
05/1996 - 09/1996	plaatsen bovenleiding tussen Ath en Lembeek
05/1997	indienststelling baanvak Antoing - Brussel

Voor deze werken worden er drie werven voorzien : vanaf augustus 1995 worden de werven te Antoing (St-Druon) en Lembeek geopend en vanaf hier worden de werken gecoördineerd. In maart 1996 zal ook een derde werf te Ath (Coucou) geopend worden. deze staat in verbinding met de oude lijn te Ath en hierdoor kunnen de werken ook vanuit het middengedeelte ingeleid worden.

Lijn Brussel - Liège

Hier zijn de data nog niet zo goed vastgelegd maar grosso modo hebben we de volgende situatie :

03/1996 - 06/1996 :	leggen sporen tussen Leuven en Landen
06/1996 - 03/1997	leggen bovenleiding tussen Leuven en Tienen
06/1996 - 12/1996	leggen sporen tussen Landen en Waremmes
11/1996 - 06/1997	leggen bovenleiding tussen Tienen en Waremmes

- 84 : De lokomotieven afgestaan aan de dienst Baan werden nu definitief verdeeld en staan al uitgebreid in dienst. Hierdoor is de inzet van de reeks 92 praktisch op nul gevallen en verwacht men de schrapping in de loop van de volgende maanden.

Dienst E.S. :

Recent werd een aanbesteding gedaan voor de bouw van voorlopig één bovenleidingswagen voor de Hoge-snelheidslijnen en 10 analoge bovenleidingswagens voor het gewone net. Deze zouden de nummering ES 500 meekrijgen. De levering is voorzien voor midden 1996 en ze vervangen dan de oudste voertuigen van de reeks ES 100 en de ES 4612 van Visé.

Anderzijds gaat de ombouw van motorwagens reeks 43 in een traag tempo verder.