

# L.S.V.-Tijdschrift



Lidgeld : 650 BEF

Los nummer : 150 BEF

## Inhoud

# 70

Stoomlok 93 (III)  
Type 260  
Type 101  
Eerste stoomlok type 7  
CGI 3de klasse 2de lever.  
Wagen steenverv. 3000 C6

Industrielok : Oxygenium (600 mm)  
SNCF : A1A A1A 62.001 - 62.101  
Stelplaats Hasselt (V)  
Winterregeling 1958 (II)  
Exploitatie : lijn 116  
Seingestel type Saxby

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

A.K. : 3665 As 1

Maart - April 1995

Stoomtrein Asch



*Limburgse Stoom Vereniging*



# *Wilson - lokomotieven 1B*

## *later type 7*

In de eindjaren vijftig van vorige eeuw was de behoefte aan een aantal standaardlokomotieven om de herstellingskosten te verminderen. De reeds uitgerijpte Wilson-lokomotieven met asindeling 1B waren de geschikte kans voor de Etat Belge om - met een grote zekerheid - goede lokomotieven te bestellen. Met de licentie voor het ontwerp en door de goede resultaten met de lokomotieven nummers 200 / 201, werden 34 besteld bij de grootste konstruktors : Cockerill en Couillet tekende elk voor 8 lokomotieven. Haine-St-Pierre bouwde 7 machines, St-Léonard kon 6 machines bouwen en de Etat Belge bouwde in de arsenaal van Mechelen nog eens 5 lokomotieven.

Deze machines - die uiterlijk van elkaar afweken - hadden nochtans dezelfde hoofdkenmerken. Door cilinders met een diameter van 410 mm en een zuigerslag van 560 mm konden door de standaard drijfwielen van 1 850 mm kon een snelheid van 60 km/h behaald worden. Vanaf december 1857 werden deze lokomotieven afgeleverd : de eerste 14 machines kregen de opvolgende nummers 238 tot 251. Deze machines werden allen voor maart 1858 afgeleverd door de vier bouwerts.

De tweede bouwschijf van 20 machines - afgeleverd tussen maart 1859 en mei 1860 - zouden verschillende primitieve lokomotieven gaan vervangen en ouden de vrijgekomen nummers krijgen. Deze nummering vindt men terug in de lijst achteraan dit hoofdstuk.

Bij één van de laatst geleverde machines - de nummer 1 - werd door de ingenieur Belpaire uitgerust met een nieuw ontwikkelde ketel met ondiepe vuurhaard en groot roosteroppervlak.

### **\*\* De inzet \*\***

Deze machines waren ontwikkeld als gemengde lokomotieven, nl. voor het slepen van lichtere doorgaande reizigerstreinen, maar ook voor de lichte goederentreinen. De eerste inzetplaatsen waren waarschijnlijk Antwerpen, Brussel-noord en Merelbeke en hierdoor waren deze machines vooral in deze driehoek ingezet, met enkele diensten naar Kortrijk.

Nochtans voldeden deze lokomotieven niet volledig en besliste men om bij de eerste herziening, de lokomotieven uit te rusten met de modernere Belpaire-ketels, doch door de hoge kostprijs - 13 000 F per lokomotief - zou deze eerste ombouw plaatsvinden tussen 1867 en 1874. Tot in deze periode werden de meeste doorgaande treinen overgenomen door de pas geleverde machines en verzielden ze vooral in de stoptreindienst en de lichte, lokale goederendienst. Doch na de verbouwing werden de prestaties weer beter en werden ze samen met de typen 13 gemengd gebruikt. Opnieuw werden ze gebruikt voor de doorgaande treinen in het vlakke Vlaamse landsgedeelte.

Om deze zwaardere diensten optimaal te kunnen verzekeren werd de originele tender van 5 m<sup>3</sup> vervangen door de grotere tenders met een inhoud van 6,5 m<sup>3</sup> en later zelfs tot 9 m<sup>3</sup>.

Vanaf de tweede helft van de zeventiger jaren zwermden de machines over een groter deel van het net uit en vooral de verbindingen naar Mons en Tournai werden thans ook in het inzetprogramma opgenomen. In 1976 werd voor het eerst een type-aanduiding ingevoerd, waarbij gelijke machines samengevoegd werden in één enkel type. Deze aanduiding kwam echter nog niet op de lokomotieven voor en de oude nummering bleef behouden. Enkel bij de administratie werden deze aanduidingen effectief gebruikt.

Voor 1882 is de stelplaatsindeling bekend :

Brussel-noord :	nrs 37 , 146 , 243, 249
Antwerpen :	nrs 14 , 25 , 45 , 76 , 91 , 93 , 96 , 117 , 123 , 124 , 142 , 241 , 247 , 248 ,
Gent :	nrs 118 , 246 .
Mons :	nrs 47 , 138 , 250 .
Tournai :	nrs 1 , 36 , 90 , 95 , 238 , 239 , 240 , 244, 245 , 251

De machines van Brussel-noord en Antwerpen werden vooral in de reizigersdienst tussen beide steden ingezet, waarbij Antwerpen ook een deel in de goederendienst gebruikte. In beide stelplaatsen was er trouwens een gemengde reeks met de analoge machines type 13

Ook de stelplaatsen Mons en Tournai hadden een vrijwel analoog inzetgebied, dat zich uitstreckte van Valenciennes via Mons tot in Ath en Braine-le-Comte enerzijds. Voor Tournai waren er ritten naar Leuze en Ath - zo verder naar Mons - maar ook naar Kortrijk.

Gent lag wat buiten de grote stromen en zette zijn beide machines vooral in naar Aalst en Mechelen. In deze laatste stelplaatsen was er nog een effectief aan machines type 13.

Deze toestand bleef gedurende vele jaren praktisch behouden. , vanaf de eindjaren negentig bleek minder behoefte te bestaan aan de zwakkere machines en vanaf 1895 werden regelmatig machines - die aan een grote herziening toe waren - definitief uit het bestand geschrapt. De volgende tabel geeft de schrapping verdeeld over de verschillende jaren :

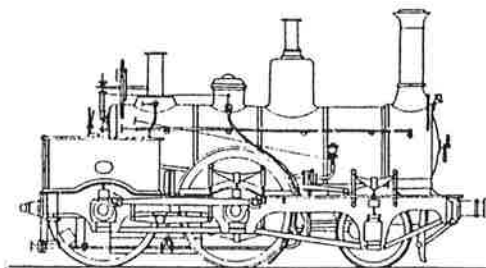
1895	1	1899	0	1903	1
1896	1	1900	0	1904	3
1897	1	1901	8	1905	0
1898	1	1902	10	1906	0

De overige machines verzeilden in minder zware stelplaatsen. Volgens de indeling van 1902 werden de machines te Ath en St-Niklaas gehuisvest. Ath gebruikte de machines in de lichte stoptreindienst naar Tournai en Mons.

St-Niklaas had het grootste inzetgebied en de machines werden doorheen het ganse Waasland gebruikt en reden er vooral stoptreinen. Vanaf 1904 ontstond - door de stijging van het verkeer - een tekort aan machines en werd de schrapping stopgezet en de 7 overgebleven machines werden aan een grote herstelling onderworpen en reden vanuit beide stelplaatsen opnieuw de stoptreinen en werden gebruikt voor stationsrangeringen. Deze toestand bleef behouden tot bij de eerste wereldoorlog. Op dat ogenblik ontbreekt elk spoor van de typen 7 en na de wereldbrand werden alle machines als verloren opgegeven.

## Technische gegevens :

voor zover bekend

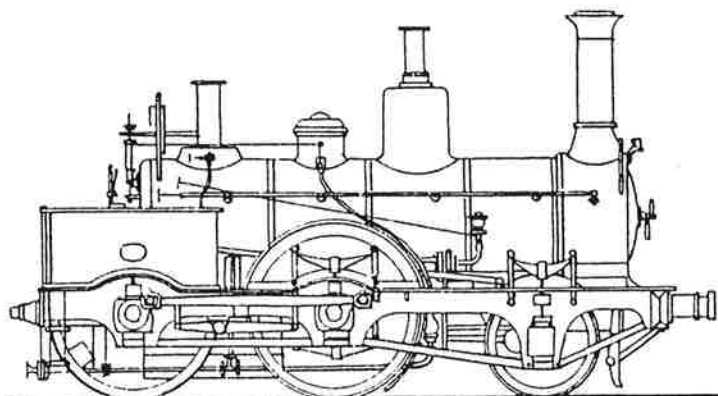
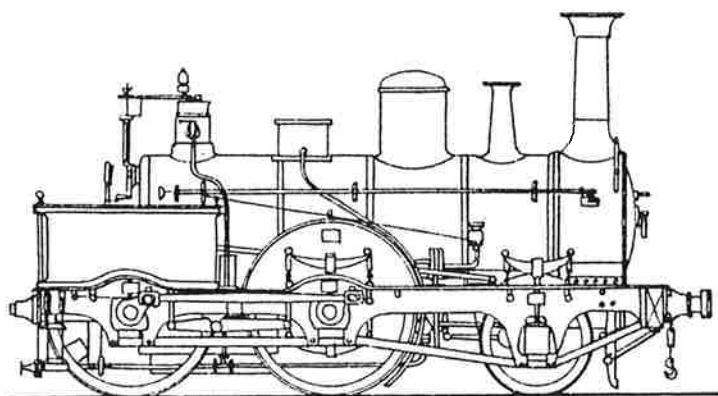
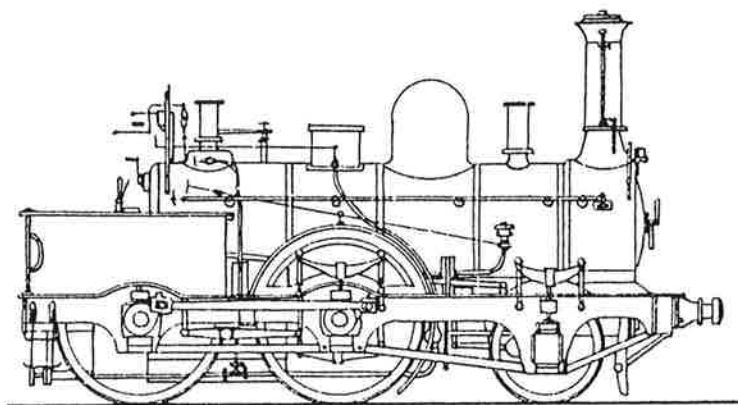


Omschrijving	voor ombouw	na ombouw
Bouwjaren :	1857 - 1860	
Ombouwjaren :	--	1867 - 1874
Aantal gebouwd :	33	33
<b>Mechanisme :</b>		
Diameter cilinders	410 mm	410 mm
Zuigerslag :	560 mm	560 mm
Diameter loopwielen :	1 200 mm	1 000 mm
Diameter drijfwielen :	1 850 mm	1 850 mm
<b>Ketel :</b>		
Type :	Crampton	Belpaire
Keteldruk :	7 bar	8 bar
Roosterlengte :		
Roosterbreedte :		
Roosteroppervlakte :		2,39 m <sup>2</sup>
Verwarmingsopp. haard :		9,066 m <sup>2</sup>
Pijpenbundel :		
Aantal kleine vlampijpen		202
Diameter kleine vlampijpen		45/50 mm
Oppervlakte pijpen :		77,599 m <sup>2</sup>
Lengte tussen pijpenplaten :		3 050 mm
Totaal verwarmingsopp. :		86,665 m <sup>2</sup>
Diameter ketelromp :		1 260 mm
<b>Plaatdikte :</b>		
Hemelplaat :		
Vuurkistmantel :		12 mm
Pijpenplaat :		
Langsketel :		12 mm
Volume stoomruimte :		
Adhesiegewicht :		23 700 kg
Massa lege lokomotief :		
Massa ritvaardige lokomotief :	29 000 kg	32 075 kg
Aslast : eerste as :	11 000 kg	8 425 kg
tweede as :	10 500 kg	12 200 kg
derde as :	7 500 kg	11 450 kg
Lengte lokomotief	8 941 mm	8 941 mm
Snelheid :	60 km/h	70 km/h

*Technische schetsen :*

Oorspronkelijke uitvoeringen :

opgetekend door G. Saelens



- Boven : lokomotieven gebouwd door Couillet
- Midden : lokomotieven gebouwd door Haine-St-Pierre
- Onder : lokomotieven gebouwd door St-Léonard

**Nummerlijst :**

Nr.	Levering	Omb.	Schrapp	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
1	02/1860		WO I	Cockerill	510	MGDB 04001
14	05/1860		1901	Couillet	?	
25	01/1859		1901	Arsenaal Mechelen		
36	01/1859		WO I	Arsenaal Mechelen		
37	05/1859		WO I	Haine-St-Pierre	24	MGDB 04008
45	08/1858		1901	Cockerill	489	
47	09/1859		1902	Couillet	53	
76	04/1859		1902	Arsenaal Mechelen		
90	12/1858		1898	Haine-St-Pierre	22	
91	12/1858	1877	1902	Haine-St-Pierre	23	
93	05/1858	1874	1897	Haine-St-Pierre	20	
95	05/1858		WO I	Haine-St-Pierre	21	
96	12/1859	1878	1902	Cockerill	499	
117	03/1859		1890	Couillet	57	
118	08/1859		1902	Arsenaal Mechelen		
123	07/1859		1901	Couillet	48	
124	06/1859		1902	St-Léonard	149	
138	09/1859		1904	Cockerill	498	
142	10/1859		1903	St-Léonard	150	
146	07/1859		WO I	Arsenaal Mechelen		MGDB 04021
238	09/1858		1902	Couillet	46	
239	09/1858		1901	Couillet	47	
240	05/1858		1902	Couillet	4'	
241	02/1858		1896	Couillet	45	
242	12/1857		1902	St-Léonard	131	
243	03/1858		WO I	St-Léonard	132	
244	04/1858		1895	St-Léonard	133	
245	05/1858		1904	St-Léonard	134	
246	01/1858		1901	Cockerill	484	
247	03/1858		1904	Cockerill	485	
248	04/1858		1901	Cockerill	486	
249	05/1858		WO I	Cockerill	487	
250	02/1858		1902	Haine-St-Pierre	18	MGDB 04025
251	03/1858		1901	Haine-St-Pierre	19	

# *Stoomlokomotieven type 93*

## *Deel II .*

### **17. Ottignies :**

In 1924 kreeg ook Ottignies een betrekkelijk groot bestand aan lokomotieven type 93 in depot, en voor de zomerregeling werden niet minder dan 8 plandagen opgesteld. Ze reden in de lokaaldienst naar Namur, Wavre en zelfs Leuven, terwijl er ook lokale goederendiensten naar Court-St-Etienne en Wavre gereden werden. Anderzijds werd ook gepoogd om de voorstadsdienst naar Brussel te rijden, doch al vlug werd ondervonden dat deze diensten praktisch niet te rijden waren en daarom werd de inzetreeks al na enkele maanden ingekort tot 4 inzetdagen. Hierbij werden vooral diensten naar Fleurus gereden, samen met de bovengenoemde lokale bedieningstreinen.

Vanaf 1926 vielen ook de laatste reizigersdiensten weg en bleven enkel de lokale bedieningen en stationsrangeringen over. Hiervoor werd een reeks met drie plandagen opgesteld. Deze situatie duurde tot in 1933, maar op dat ogenblik verdwenen de typen 93 vanuit Ottignies en werden ze vervangen door de rangeerstomers type 53.

### **18. Kortrijk :**

In dezelfde periode werd een klein bestand in de Westvlaamse stad opgebouwd en bij een inzetreeks van 3 dagen, hierbij werden enkel stationsrangeringen en zeer korte bedieningstreinen gereden en sporadisch werd doorgereden tot in Zwewevegem of zelfs Menen. In 1933 werd deze reeks dan weer definitief opgeheven.

### **19. Gent / Merelbeke :**

In 1924 werd een uitgebreid inzetprogramma opgesteld : er waren twee inzetreeksen met resp. 3 en 2 inzetdagen. Ze voorzagen vooral lokale stadsdiensten tussen Gent-St-Pieters en Gent-Oost over de ringlijn, waarbij sommige treinen doorreden tot in Zelzate of Eeklo. Verder waren er bedieningstreinen tussen Merelbeke en de nog kleine Gentse haven en verrichtten ze de stationsrangeringen te Gent-Oost. Vanaf 1928 werden beide reeksen samengevoegd en nog verder uitgebreid tot 6 plandagen. De inzet bleef konstant. Pas in 1933 werden de reizigersdiensten op korte termijn overgenomen door de pas geleverde dieselmotorwagens, maar ook door de typen 96 van Eeklo. Slechts één enkele dienst bleef voor het type 93 over, nl. de stationsrangeringen te Gent-Oost. Deze inzet bleef tot in 1939 - kort voor de tweede wereldoorlog - bestaan.

### **20. Zichem :**

In 1924 werd ook een bestand van twee lokomotieven te Zichem opgebouwd : één lokomotief verrichtte de volledige reizigersdienst tussen Zichem en Scherpenheuvel, de tweede machine werd gebruikt voor stationsrangeringen en voor de goederendienst naar het bedevaartsoord. Deze inzet bleef slechts kort behouden en in 1926 werd deze reeks al afgebroken.

### **21. Pepinster :**

Deze stelplaats aan de Vesdre kreeg in 1925 zijn eerste machines type 93 : twee machines werden gebruikt in de stationsrangeerdienst en voor de bedieningstreinen naar Spa. In 1927 viel deze laatste trein weg en bleef slechts één dienst te Pepinster zelf. De stationering te Pepinster werd begin 1932 afgeblazen.



## **22. Hasselt :**

Eind 1925 kreeg de Limburgse hoofdplaats een vijftal typen 93 in depot en gebruikte ze voor de stationsrangeringen en voor de bediening van Kermt en de kanaalkom. Tot 1928 werden twee machines gebruikt, vanaf 1929 werd de inzet verminderd tot één enkele inzetdag en eind 1930 werd de dienst in Limburg opgeheven.

## **23. Tongeren :**

Eén van de machines van Hasselt werd vanuit Tongeren ingezet voor stationsrangeringen en de bediening van Liers en Nerem. Deze dienst hield slechts één jaar stand, daar op dat ogenblik de stelplaats Tongeren opgeheven werd en de dienst door een 81-er overgenomen werd.

## **24. Visé :**

De stelplaats Visé kreeg begin 1926 twee lokomotieven type 93 in depot, dit voor de stationsrangeringen en de bediening van Bassenge en Richelle. Deze dienst eindigde na twee jaar en werd overgedragen aan de typen 96.

## **25. Namur :**

Ook Namur kreeg een kleine reeks machines vanaf 1925 in depot : ze werden hier enkel gebruikt voor stationsrangeringen en voor lokale treinen naar Ronet en op de Maaslijn. In 1928 eindigde deze beperkte dienst te Namur, waarbij opvallend een jaar later de dienst hernomen werd vanuit Ronet.

## **26. Braine-le-Comte :**

Een speciaal geval is de inzet vanuit Braine-le-Comte : begin 1926 startte de inzet met slechts één lokomotief in lokale reizigersdienst naar o.m. Edingen. Doch hierin voldeden deze lokomotieven niet echt en regelmatig werden ze vervangen door andere machines en in 1928 beëindigde men deze dienst. De beide lokomotieven bleven echter te Braine-le-Comte achter en werden vanaf 1930 in de stationsdienst gebruikt. In 1931 werd de reizigersdienst opnieuw opgenomen in de buurt van de stelplaats. Tot eind 1933 bleef deze dienst gehandhaafd, maar op dat ogenblik werd de dienst opgeheven.

## **27. Brussel-zuid :**

Ook Brussel-zuid zou in 1925 in contact komen met deze lokomotieven en werd een inzetreeks met twee, nadien drie inzetdagen opgebouwd. De dienst werd waarschijnlijk als stationsrangeringen doorgevoerd, verdere gegevens ontbreken echter. Begin 1930 werd de dienst overgenomen door de zwaardere machines type 57.

## **28. Baulers :**

Eind 1929 kreeg deze stelplaats voor korte tijd twee machines type 93 in depot, die er de oude typen 51 vervingen en de stationsrangeringen verzekerden, maar een jaar later werden ze opnieuw vervangen.

## **29. Monceau :**

Ook Monceau kreeg op dit ogenblik een 93-er in depot. Deze verzekerde waarschijnlijk de rangeringen in de stelplaats en wagenwerkplaats, maar deze lokomotief werd al eind 1931 vervangen door de geschiktere lokomotieven voor deze dienst nl. het type 51.

### 30. Ronet :

Na het beëindigen van de dienst te Namur, werden deze machines overgeplaatst naar Ronet, waar een inzetreeks voor één lokomotief opgesteld werd. Deze 93-er werd gebruikt in de stelplaatsdienst, voor het rangeren in het kolenpark. De dienst begon bij de winterregeling van 1929, maar eindigde al in de loop van 1932.

### 31. Ciney :

Begin 1930 werden de eerste lokomotieven type 93 te Ciney ondergebracht. In eerste instantie werd in één inzetdag voorzien met enkele lokaaldiensten naar Yvoir en Haversin. Deze inzet werd geleidelijk aan opgetrokken tot 3 inzetdagen in 1934 met het grootste gedeelte van de lokaaldiensten op beide landelijke lijnen. Doch hier voldeden deze machines - omwille van hun betrekkelijk geringe vermogen - niet volledig en werd de diensten aan de typen 44 overgedragen. Slechts één inzetdienst - nl. de stationsrangeringen - bleef over. Deze werd behouden tot bij de tweede wereldoorlog, doch voor de effectieve bezetting werd nog een nieuwe uitgebreide inzetreeks opgesteld. Opnieuw werden de lokaaldiensten naar Yvoir overgenomen, doch tot een effectieve inzet is het in deze periode niet echt gekomen.

### 32. Latour :

Ook de zuidelijkste stelplaats kwam eind 1929 in contact met de Duitse tenderlokomotieven en in eerste instantie werd één lokomotief gebruikt voor lokale rangeringen en de lokale bedieningstrein naar Marbehan. Al zeer vlug werd een tweede lokomotief gebruikt, ditmaal in de stationsdienst van Virton-St-Mard en de bediening van Lamorteau. De inzet wisselde, waarbij deze diensten regelmatig door één of twee machines gereden werd. Ook in deze stelplaats bleef deze lokale dienst behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog.

### 33. Manage :

Laatste stelplaats voor de reorganisatie van 1933, werd Manage : gedurende slechts twee jaar werden twee machines in deze stelplaats ondergebracht. Verzekerd er waarschijnlijk de stationsrangeringen.

Nadat gedurende vele jaren de typen 93 slechts in mindere mate ingezet werden, kwam daar in 1933 een duidelijke verandering in. Op dat ogenblik werden de laatste oudere stoomlokomotieven van voor de eeuwwisseling uit het bestand afgevoerd en werden op tal van plaatsen nieuwe diensten vrij. Het ging hier vooral om lokale diensten voor bedieningsgoederentreinen en zo werd een reorganisatie doorgevoerd vooral in de rangeerdiensten. Op de meeste plaatsen verloren de typen 93 hun reizigersdiensten en werden ze - vanaf dit ogenblik nog gebruikt in de lokale goederendienst en vooral bij de rangeringen in of in de omgeving van de stelplaats. Verder werd de inzet afgesloten in de stelplaatsen Pepinster, Baulers, Braine-le-Comte, Brussel-zuid, Walcourt Monceau, Ottignies, Kortrijk en Denderleeuw.

Anderzijds werden de uitgeweken machines intenser gebruikt en zo verschenen de typen 93 te St-Vith, St-Ghislain, Luttre en iets later ook te Statte, Aalst, Bertrix en Tournai. Verder werd de inzet sterk uitgebreid in de bestaande stelplaatsen Tienen en Ath.

### 34. St-Vith :

Voor het eerst werden ook de typen 93 in de Oostkantons gebruikt : in tegenstelling met de algemene tendens werden de machines van St-Vith wel hoofdzakelijk gebruikt in de lokale goederendienst en hierbij reden ze naar Waismes, Steinbrück, Gouvy en Trois-Ponts. Ook de goederenverkeer op deze lijnen werd in het vier dagen tellende reeks opgenomen. Tot 1936 bleef deze inzetreeks in deze vorm bestaan.

In dit laatste jaar werd de inzetreeks verder opgetrokken tot 7 plandagen , waarbij het grootste gedeelte van de lokaaldiensten in de zuidelijke streek , met bestemmingen Waismes, Losheim, Trois-Ponts, Gouvy en Steinebrück. Geleidelijk aan werd de dienst wel ingekrompen, maar bij het begin van de vijandelijkheden van de tweede wereldoorlog werden nog steeds 5 machines voor deze diensten gebruikt.

#### **35. St-Ghislain :**

Voor het eerst kwam ook deze streek in aanraking met de betrouwbare typen 93 : St-Ghislain kreeg een uitgebreid bestand van ca. 15 machines. Na een eerste inzetreeks van 6 lokomotieven, steeg deze reeks al snel tot tien plandagen. In deze streek werden de machines vooral voor de bedieningstreinen naar de verschillende steenkoolmijnen in de streek gebruik. Zo reden ze diensten naar Warquignies / Dour, naar Jemappes en van hieruit de bediening van het uitgebreide industriegebied en verder naar Tertre. In reizigersdienst waren er enkele treinen naar Ath en Quéivrain. Deze dienst werd tot in 1939 behouden, maar op dat ogenblik werden de treinen overgenomen door o.m. de typen 53 en de pas geleverde tweeassige Brossels en hierdoor zakte de inzet tot nog slechts 3 plandagen, met enkel lokale goederentreinen rondom St-Ghislain zelf. Bij het uitbreken van de wereldoorlog was het inzetgemiddelde al teruggezakt naar 2 lokomotieven.

#### **36. Luttre :**

Na Monceau, kreeg nu Luttre een - groter - aantal lokomotieven type 93 op stal : met ongeveer 10 machines, werd een inzetreeks met 6 plandagen opgesteld. Deze lokomotieven werden vooral voor lokale goederentreinen in het noordelijke deel van Charleroi gebruikt en bestreken het gebied begrenst door Nivelles, Monceau, Piéton en Fleurus. Naast al deze diensten waren er ook enkele reizigersdiensten op de verbindingen naar Manage en Piéton. Nochtans zouden deze machines vlug gas moeten terugnemen : de zware treinen betekenden te veel voor deze toch zwakkere loks en 1935 halveerde de dienst en werden enkel nog stationsrangeringen en de bediening van de Centrale Werkplaats in de reeks opgenomen. De zwaardere rangeerdiensten gingen over op het type 57. Nadien werd de reeks wel nog terug uitgebreid tot 4 à 5 inzetdagen, maar de dienst bleef beperkt tot de lichtste rangeeropgaven. Bij het begin van de bezetting was er een reeks met 5 plandagen.

#### **37. Aalst :**

De sluiting van Denderleeuw had tot gevolg dat de beide machines naar Aalst getransfereerd werden en hier zouden ze nog een jaar de vroegere dienst te Denderleeuw blijven behouden, maar in 1935 werd deze inzet overgedragen aan een lokomotief type 53.

#### **38. Bertrix :**

Door het opgeven van de diensten te Jemelle, werden enkele van deze machines overgedragen aan de stelplaats Bertrix. Hier werd een inzetreeks met één enkele inzetdag opgesteld. Het dienstplan - dat tot bij het begin van de tweede wereldoorlog stand hield - voorzag rangeerdiensten te Bertrix (meestal overgenomen door een type 51) of in het andere geval te Libramont.

#### **39. Statte / Huy :**

Iets later - in het begin van 1934 - werden een vijftal 93-ers naar deze maasstad overgebracht. In een inzetreeks met drie diensten, werden deze machines gebruikt in de lokale diensten naar Marchin en Clavier (richting Ciney) en naar Moha en Hannut. De rest van de tijd rangeerden ze te Statte en Huy-Nord. Deze inzet kende een hoogtepunt in 1937/38 met vier inzetdagen, maar verminderde nadien gevoelig, waarbij het inzetgemiddelde in 1940 tot slechts twee machines daalde.

#### **40. Tournai :**

Eind 1934 kwamen een 12-tal lokomotieven te Tournai aan en werden dadelijk - in de lokale reizigersdienst - ingezet op de verschillende lokaallijnen in de buurt. Doch al zeer vlug werd deze dienst afgebroken en midden 1935 waren alle machines alweer verdwenen.

#### 41. Antwerpen-Dam :

In tegenstelling met vele andere plaatsen, kreeg Antwerpen-Dam vrij laat - nl. in 1936 - twee lokomotieven type 93 in depot. Deze werden vooreerst in de rangeerdienst in de stelplaats zelf gebruikt. Door de goede resultaten werd de inzetreeks eind 1939 uitgebreid tot 3 plandagen, met bijkomende rangeringen in de Centrale Werkplaats en de kolenbevoorrading.

#### 42. Kortemark :

In deze zelfde periode werden ook drie machines te Kortemark gestationeerd : afwisselend waren er inzetreeksen met één en twee machines. Deze bedienden in eerste instantie Kortemark, maar reden ook naar Lichtervelde en Diksmuide, en waarschijnlijk zelfs naar Nieuwpoort in de lokale goederendienst.

#### 43. St-Niklaas :

Eind 1935 kwamen drie machines naar het Waasland, met standplaats St-Niklaas. Deze zeer beperkte reeks voorzag de rangeringen te St-Niklaas zelf en de lokale bediening van de verbinding naar Moerbeke en St-Gillis.

#### 44. Gouvy :

Voorlaatste stelplaats in de periode tussen de beide wereldoorlogen was Gouvy : deze grensplaats kreeg eind 1936 drie à vier machines toegewezen en deze werden - in een inzetreeks met twee plandagen - gebruikt voor rangeringen te Gouvy en Vielsalm. Sporadisch werd ook een dienst naar Bastogne in de reeks toegevoegd. Na de zomerregeling werd hier de inzet afgebouwd.

#### 45. Oudenaarde :

Tijdens de laatste maanden voor de tweede wereldoorlog werd er nog een betrekkelijk groot bestand te Oudenaarde opgebouwd : er waren 6 machines aanwezig voor vier inzetdagen. De juiste diensten zijn hier niet bekend, doch waarschijnlijk werden ze gebruikt voor de lokale treinen naar Ronse en de stationsrangeringen te Ronse en Oudenaarde.

Bij de bezetting van ons land waren er nog vijftien verschillende stelplaatsen, waar de typen 93 ingezet werden. De volgende tabel geeft een overzicht van deze stelplaatsen en hun diensten..

Aarschot	1	St-Vith	5	Oudenaarde	4
Tienen	4	St-Ghislain	2	Kortrijk	3
Herbesthal	2	Ath	6	Latour	2
Statte	2	Luttre	5	Bertrix	1
Antwerpen	3	Kortemark	1	St-Niklaas	1

# *Elektrische lokomotieven type 101*

## *Deel III .*

### **f. De Heropstanding te Ronet (1979 - 1983)**

Daar waar iedereen verwacht had dat deze lokomotieven langzaam zouden wegroesten te Ronet, werd door de feiten tegengesproken. Vanaf 1977 kwam er een nieuwe verhoging in het goederenverkeer en was er een chronisch tekort aan elektrische lokomotieven. Dit werd nog versterkt door het feit dat de machines reeks 20 niet voldeden en van de 25 machines waren er gemiddeld slechts een tiental ritvaardig. In eerste instantie werden de laatste reserves aan bestaande lokomotieven - zowel in elektrische als dieseltraktie uitgeput, doch regelmatig moesten goederentreinen blijven staan bij gebrek aan traktiemiddelen.

Hierdoor werd het plan opgevat om de afgestelde - en pas gemoderniseerde - lokomotieven terug in dienst te nemen en Ronet werd aangeduid om deze machines terug in orde te maken.

Tussen begin 1979 en 1980 werden de twaalf overblijvende lokomotieven reeks 29 terug in omloop gebracht. De volgende tabel geeft de hernieuwde indienststellingsdata :

2903	24/04/1979	2909	18/04/1980
2904	24/04/1979	2910	24/04/1979
2905	24/04/1979	2911	/12/1980 > FBMZ
2906	02/05/1980	2912	24/10/1980 > FSD
2907	11/07/1980	2913	24/10/1980
2908	/02/1979	2920	24/04/1979

In eerste instantie werden vijf machines terug in dienst gesteld. ze verrichtten in de reeks van de 23-ers vooral de lokalere diensten naar Ronet, Luttre, Feluy en St-Ghislain. Geleidelijk aan werden ook de overige machines terug in bedrijf gebracht, meestal ondergingen deze nog een tussentijdse revisie in de CW Mechelen. De laatste machines werden eind oktober 1980 terug in bedrijf gebracht. Op dat ogenblik werd de reeks terug uitgebreid tot ongeveer 6 ingezette machines. Opnieuw reden de 29-ers regelmatig terug naar Schaarbeek en ook naar Antwerpen-noord. Hierbij werd in dubbel traktie gereden, meestal met een lokomotief reeks 23, maar ook een dubbel met twee 29-ers kwam voor. Verdere bestemmingen waren Erquelinnes, Manage en St-Ghislain.

Deze inzet hield het uit tot in de loop van 1983, waarbij gemiddeld 8 van de 10 machines gebruikt werden, zonder dat er grotere defekten optraden. Nochtans werden de 12 overgebleven machines met ingang van de zomerregeling van 1983 gedestandardiseerd. Reden hiervoor was drieledig : het goederenverkeer was weer verminderd, de lokomotieven reeks 20 voldeden - na hun transformatie - weer beter en de nakende levering van de lokomotieven reeks 27 liet toe om de 29-ers nu definitief af te voeren.

De 9 overgebleven gemoderniseerde machines werden voorlopig naast de loods van Ronet afgesteld en verhuisten korte tijd later naar de afstelsporen naast de wagenwerkplaats. De 2913 - die bij de afstelling in de CW Mechelen vertoefde - bleef er en werd door de "Mijlpaal" als historisch monument in de CW Mechelen opgesteld.

#### **g. Oostende :**

Naast de gewone lijndienst, besliste men om te Oostende en Brussel-zuid de afsteldiensten voor leeg reizigersmaterieel door elektrische lokomotieven te laten doen. Hiervoor werd de 2912 op 10 juli 1980 - na een tussentijdse herstelling - naar de kustplaats te brengen. Deze niet gemoderniseerde machine werd ongeveer drie jaar gebruikt voor deze diensten, maar begin april 1983 werd de lokomotief vervangen door een machine van de reeks 28.

#### **h. Brussel-zuid :**

De herstelling van de voor Brussel aangewezen machine 2911 duurde heelwat langer : deze lokomotief was immers voorzien voor het museum en was al langere tijd te Tournai afgesteld. Pas in december 1980 werden de afsteldiensten tussen Brussel-zuid en Vorst door deze machine uitgevoerd. Ook hier werden de diensten bijna drie jaar vlekkeloos uitgevoerd, doch in februari 1983 zou een kabelbrand een einde stellen aan de inzet van deze machine.

Op dat ogenblik werden de diensten dan overgenomen door de 2913 - die in deze periode nog ingeschakeld was in de gewone dienst . De inzet begon in de tweede helft van april 1983 en duurde slechts een goede maand, daar ook deze lokomotief op 29 mei 1983 defekt geraakte en afgesteld moest worden.

Nadien werden nog voor korte tijd - gedurende enkele weken - de diensten verzekerd door de 2912, die vanuit Oostende overgekomen was maar in juni 1983 werden de afsteldiensten overgenomen door de machines reeks 28.

Vermelden we nog dat de 2913 gedurende enige tijd vanuit Schaarbeek de overgavediensten verzekerd heeft tussen Brussel-zuid, Schaarbeek en de CW Mechelen. Ook enkele ritten naar de CW Salzannes hebben hierbij plaatsgevonden. Hierdoor is deze machine dan ook na de winterregeling in de CW Mechelen achtergebleven.

#### **i. Museuminzet :**

Vanaf de afstelling in 1977 besliste men om één lokomotief van deze reeks voor het museum te behouden. De keuze viel op de 2911, waarvan de toestand nog het beste was. Deze machine werd in augustus 1977 te Leuven ondergebracht, maar verhuisde enige tijd later naar Tournai. In 1979 ging deze machine - via Hasselt - terug naar Leuven.

Hier werd de 2911 opnieuw opgeëist voor de nieuwe diensten en ging op 20 juni 1980 voor herstelling naar de CW Mechelen en werd in december 1980 afgeleverd voor de afsteldiensten te Brussel. Een kabelbrand in februari 1983 was de schade zo groot dat een gebruik als museummachine niet meer ter sprake kon komen.

Na de beëindiging van de winterdienst van 1983 viel dan de keuze op de enige nog niet gemoderniseerde 29-er (de 2912) voor opname in het museumpatrimonium. De lokomotief werd vanuit Ronet naar Leuven gevoerd : de rit naar Hasselt gebeurde op 2 juni 1983, de verdere overbrenging pas op 9 juni 1983. Gedurende verschillende jaren was deze lokomotief te Leuven afgesteld, maar toen werd geopteerd voor een decentralisatie van de museumlokomotieven en verhuisde de 2912 terug naar Ronet en hier werd deze lokomotief door het personeel in de vrije uren terug in orde gebracht in zijn oorspronkelijk schildering, nadien werd ook de ritvaardige restauratie uitgevoerd.

Deze lokomotief werd voor de eerste maal te Kortrijk - niet ritvaardig - voorgesteld, maar nadien werd de restauratie te Ronet verdergezet en de 101.012 zou in het kader van de T.S.P.-rit tussen Antwerpen - Brussel en Charleroi op 31 maart 1990. Sindsdien kwam deze lokomotief niet meer terug in dienst.

Tweede machine, die op speciale wijze geïmproviseerd bleef, is de 2913 in gemoderniseerde versie. Na de dienst vanuit Ronet kwam de 2913 de defekte machines te Brussel-zuid helpen, maar op 29 mei 1983 ging de machine terug naar Ronet, maar dook op dat ogenblik te Hasselt op. Hier bleef de lokomotief gedurende geruime tijd en werd zelfs tijdens het stoomfestival van de TTZ te Zolder voorgesteld.

Tot eind 1985 wordt deze lokomotief op verschillende plaatsen afgesteld, o.m. te Leuven en in de CW Mechelen. Op 6 november 1985 wordt deze machine aan de "Mijlpaal" overgedragen en opgesteld op de binnenkoer van de Centrale Werkplaats.

#### **j. het einde :**

De geschrapte lokomotieven bleven nog geruime tijd te Ronet achter en werden op het terrein rondom de stelplaats afgesteld. Pas na verschillende jaren afsteltijd, werden ze voor sloping verkocht aan het Noordfranse sloopbedrijf te Baroncourt bij Longwy.

## *Verskillende uitvoeringen .*

### **1. Oorspronkelijke uitvoering :**

De typen 101 werden geleverd in de tweekleuren groen stelling zonder extra zichtbaarheidsbanden, met zwart dak en rode bufferbalken. Oorspronkelijk waren de ventilatieroosters aan de ijkanten nog open en waren de twee koppeldozen voor de rit in treinschakeling aangebracht.

Daar er door de ventilatieroosters vrij veel stof opgezogen werd, werden ze zeer vlug afgeschermd door metalen kappen. De eerste lokomotief waarbij deze afscherming aangebracht werd is de 101.017 in september 1950. Ook de koppeldozen voor de rit in treinschakeling verdwenen vrij vlug van de machines

### **2. Aanbrengen van de gele snor :**

Vanaf begin 1954 werden alle lokomotieven systematisch uitgerust met de brede gele snor, karakteristiek voor alle traktiematerieel van deze periode. Nog steeds bleven de twee kleuren groen behouden. De gele veiligheidssnor hield het uit tot bij de modernisering van de tien machines, bij de 2911 en 2912 bleef deze schildering trouwens tot bij hun schrapping behouden. Vanaf 1971 - door het aanbrengen van de nieuwe nummering - werd het centrale gedeelte van de veiligheidsschildering (de trapezium) verwijderd en hiervoor kwam het nieuwe nummer - in witte kleur - in de plaats.

### **3. De schildering in één kleur groen :**

Vanaf de zestiger jaren werd de schildering met slechts donkergroen ingevoerd en geleidelijk aan werden ook de lokomotieven type 101 / reeks 29 in deze kleurstelling uitgevoerd.

### **4. De gemoderniseerde versie :**

Bij de modernisering in de zeventiger jaren, verloor de reeks 29 zijn typisch aspect : het aanbrengen van de dubbele koplampen, de volledig groene kleurstelling met smalle witte sierbanden en de lichten voor het rijden in dubbele tractie veranderden deze machines gevoelig.





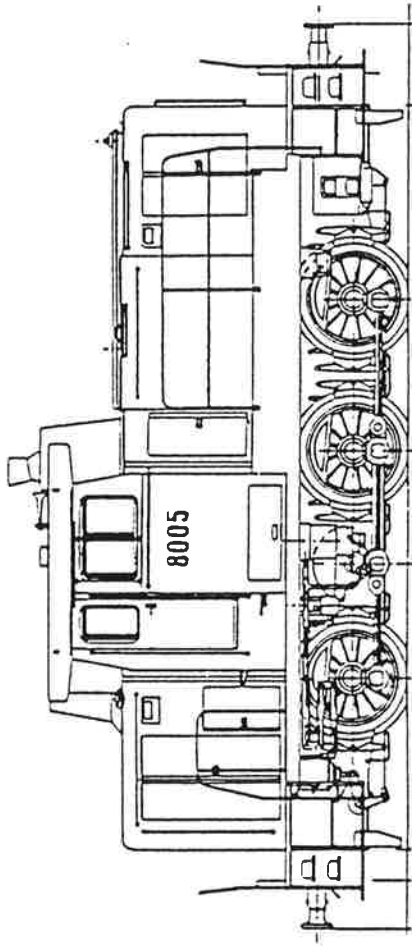
## Type 260 : Nummerlijsten

Nummer	Nr /71	Bouwer	Levering	Stelplaatsen	tot	schrapp	Opm.
260.001	8001	BN	26/09/60	Kinkempois Schaarbeek	05/03/74		
260.002	8002	BN	21/10/60	Kinkempois Schaarbeek Aalst Merelbeke Schaarbeek	22/12/75 26/05/78 / /80 15/01/88		
260.003	8003	BN	03/11/60	Kinkempois Schaarbeek	22/12/75 01/10/88	01/10/88	PV 252
260.004	8004	BN	17/11/60	Kinkempois Schaarbeek	06/06/74	01/07/88	PV 241
260.005	8005	BN	23/11/60	Kinkempois Schaarbeek	22/12/75	01/07/88	PV 242
260.006	8006	BN	05/12/60	Kinkempois Schaarbeek	06/06/74		
260.007	8007	BN	13/12/60	Kinkempois Schaarbeek	06/05/74		
260.008	8008	BN	18/01/61	Kinkempois Schaarbeek	06/05/74		
260.009	8009	BN	23/01/61	Kinkempois Schaarbeek	04/02/74		
260.010	8010	BN	02/02/61	Kinkempois Schaarbeek	04/02/74 01/06/88	01/07/88	PV 243
260.011	8011	BN	08/02/61	Kinkempois Schaarbeek	29/11/73		
260.012	8012	BN	21/02/61	Kinkempois Schaarbeek	29/11/73		
260.013	8013	BN	28/02/61	Kinkempois Antwerpen-dam Schaarbeek Monceau Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	04/11/61 18/07/62 06/01/63 18/02/63 22/07/63 29/11/73 01/09/87	01/09/87	
260.014	8014	BN	09/03/61	Merelbeke	01/10/86	01/10/86	
260.015	8015	BN	16/03/61	Kinkempois Merelbeke	10/05/61 01/11/87	01/11/87	
260.016	8016	BN	23/03/61	Merelbeke	01/11/87	01/11/87	
260.017	8017	BN	04/04/61	Merelbeke	01/09/86	01/09/86	
260.018	8018	BN	12/04/61	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88		
260.019	----	BN	19/04/61	Merelbeke	04/04/69	04/04/69	Ongeval
260.020	8020	BN	02/05/61	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88		
260.021	8021	BN	25/05/61	Merelbeke	01/10/86	01/10/86	
260.022	8022	ABR	06/10/60	Schaarbeek Monceau Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	09/02/63 18/02/63 26/09/63 24/09/73 01/09/87	01/09/87	

Nummer	Nr71	Bouwer	Levering	Stelplaatsen	Tot	Schrapp.	Opmerk.
260.023	8023	ABR	14/10/60	Schaarbeek	01/10/86	01/10/86	
260.024	8024	ABR	18/10/60	Schaarbeek	01/10/86	01/10/86	
260.025	8025	ABR	25/10/60	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	30/09/63 08/02/72		
260.026	8026	ABR	03/11/60	Schaarbeek Kinkempois Monceau Schaarbeek	09/10/63 27/11/64 18/02/66 01/06/88	01/06/88	PV 254
260.027	8027	ABR	09/11/60	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	13/11/63 19/06/64		
260.028	8028	ABR	17/11/60	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	07/02/64 11/07/66 01/06/88	01/06/88	PV 244
260.029	8029	ABR	22/11/60	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek Merelbeke Schaarbeek	24/02/64 17/08/66 27/03/72 15/01/88 01/10/88	01/10/88	
260.030	8030	ABR	29/11/60	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	17/03/64 05/10/72		
260.031	8031	ABR	07/12/60	Schaarbeek Kinkempois Merelbeke Schaarbeek	06/04/64 27/03/72 15/01/88		
260.032	8032	ABR	14/12/60	Merelbeke Schaarbeek Kinkempois Merelbeke Schaarbeek	03/02/61 28/04/64 17/03/72 15/01/88		
260.033	8033	ABR	21/12/60	Merelbeke Schaarbeek Kinkempois Merelbeke Schaarbeek	26/01/61 19/06/64 16/12/70 15/01/88		
260.034	8034	ABR	26/01/61	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88		
260.036	8035	ABR	03/02/61	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88		
260.036	8036	ABR	10/02/61	Merelbeke	01/11/87	01/11/87	
260.037	8037	ABR	17/02/61	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88		
260.038	8038	ABR	24/02/61	Schaarbeek Merelbeke	/04/66 01/10/86	01/10/86	
260.039	8039	ABR	10/03/61	Merelbeke	01/11/87	01/11/87	
260.040	8040	ABR	30/03/61	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88		
260.041	8041	ABR	21/04/61	Merelbeke	01/09/86	01/09/86	
260.042	8042	ABR	14/06/61	Merelbeke	01/10/86	01/06/86	
260.043	8043	BN	21/05/63	Monceau Schaarbeek	14/06/66 01/06/88	01/06/88	
260.044	8044	BN	07/06/63	Merelbeke	01/05/87	01/05/87	

Nummer	Nr 71	Bouwer	Levering	Stelplaatsen	Tot	Schrapp.	Opmerk.
260.045	8045	BN	13/06/63	Schaarbeek Monceau Schaarbeek Merelbeke Schaarbeek	13/01/64 17/10/66 27/03/72 15/01/88		
260.046	8046	BN	18/06/63	Kinkempois Schaarbeek	22/07/63		
260.047	8047	BN	04/07/63	Monceau Schaarbeek	03/10/66		
260.048	8048	BN	02/07/63	Merelbeke Schaarbeek	15/01/88 01/06/88	01/06/88	
260.049	8049	BN	08/07/63	Schaarbeek			
260.050	8050	BN	10/07/63	Kinkempois Schaarbeek Merelbeke Schaarbeek	22/07/63 23/02/66 06/05/74		
260.051	8051	BN	16/07/63	Schaarbeek			
260.052	8052	BN	19/07/63	Monceau Schaarbeek	19/09/66		
260.053	8053	BN	09/08/63	Schaarbeek Monceau Schaarbeek Merelbeke Schaarbeek	12/08/63 12/09/66 27/03/72 15/01/88		
260.054	8054	BN	14/08/63	Schaarbeek Monceau Schaarbeek	19/08/63 19/10/63 01/06/88	01/06/88	
260.055	8055	BN	22/08/63	Schaarbeek			
260.056	8056	BN	28/08/63	Monceau Schaarbeek	04/07/66 01/06/88	01/06/88	
260.057	8057	BN	03/09/63	Schaarbeek	01/06/88	01/06/88	
260.058	8058	BN	11/09/63	Schaarbeek			
260.059	8059	BN	24/09/63	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	21/12/64 04/03/66		
260.060	8060	BN	19/09/63	Schaarbeek	01/10/88	01/10/88	
260.061	8061	BN	26/09/63	Schaarbeek			
260.062	8062	BN	03/10/63	Schaarbeek			
260.063	8063	BN	09/10/63	Schaarbeek Monceau Schaarbeek	20/07/64 31/05/66		
260.064	8064	BN	15/10/63	Schaarbeek Merelbeke Schaarbeek	17/12/64 15/01/88		
260.065	8065	BN	21/10/63	Schaarbeek			
260.066	8066	BN	28/10/63	Monceau Schaarbeek	16/05/66		
260.067	8067	BN	04/11/63	Monceau Schaarbeek	09/05/66		
260.068	8068	BN	02/12/63	Monceau Schaarbeek	08/04/66		
260.069	8069	BN	23/12/63	Monceau Schaarbeek	23/05/66		

# Type 260 / Reeks 80



<b>Loopbaan :</b> Nummering voor 1971 na 1971 Effektiviteit (bij bouw) :	260.001-260.069 8001 - 8069 69 lokomotieven				
<b>Bouwer kast :</b> Levering : Buiten dienst :	BN & ABR 1960 - 1963 1988 - ....				
<b>Asindeling :</b> Snelheid rangeerdienst Snelheid baandienst	C 30 km/h 60 km/h				
<b>Remming :</b> Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtreekse rem : Handrem :	2 * Knorr VV 100 / 100 100 l / min Oerlikon met FV3 Oerlikon met FD I schroefrem				
<b>Kenmerken :</b> Motor : Bouwer : Type : Werkingsprincipe : Wijze van inspuiting : Inspuitdruk Omwentelingssnelheid : Cilinders : Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem) Massa motor : <b>Overbrenging :</b> Bouwer : Type : Werking : Keerkoppeling : Overbrenging op wielen	Maybach GTO 6 A enkelvoudige viertakt rechtstreeks & mechanisch 200 bar 1 400 tr. / min 12 in V 160 * 200 mm 9,33 m/s 3 800 kg Voith L 37 ZUB 1 koppelvormer 2 koppelingen Ritomschakelaar gangwissel Valse as koppelstangen				
<b>Afmetingen :</b> Totale lengte : Lengte kast : Breedte : Hoogte vloer : Hoogte motorkap : Hoogte dak : Radstand (totaal) : Afstand as 1 / as 2 Afstand as 2 / as 3 Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen : Massa (leeg) Massa (rijvaardig) Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as Massa /lopende meter					

Foto 70.2 : Type 93 in Brugge



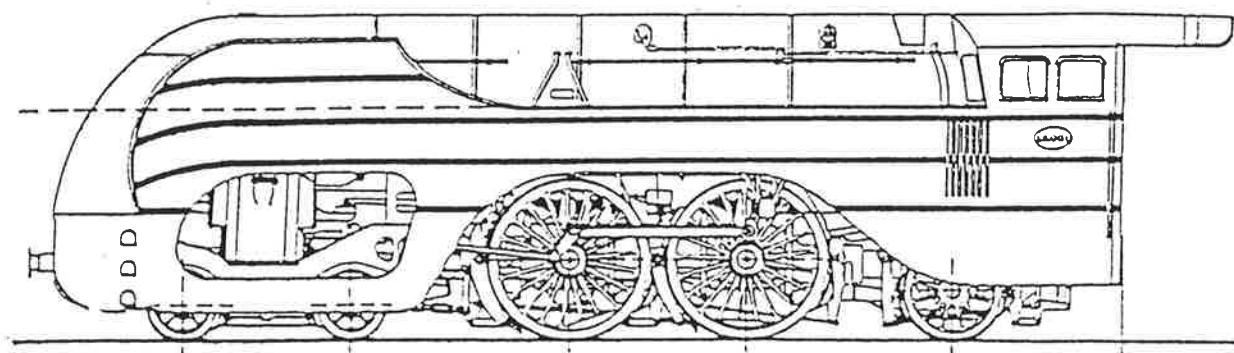
Foto 70.3 : De 8039 tijdens rangeerwerkzaamheden in Gent-Zeehaven





# *Schrappingen*

## *Type 12 .*



	1958	1960	1962
Aantal	1	1	4

Jarenlang werden de type 12 gebruikt op de hoofdlijnen van het net, doch met de elektrifikatie van de sterlijnen vanuit Brussel zou de inzet zich steeds verder gaan beperken en werden vooral de bestemmingen Mons en Lille bereikt. Dit gebeurde vanaf 1957.

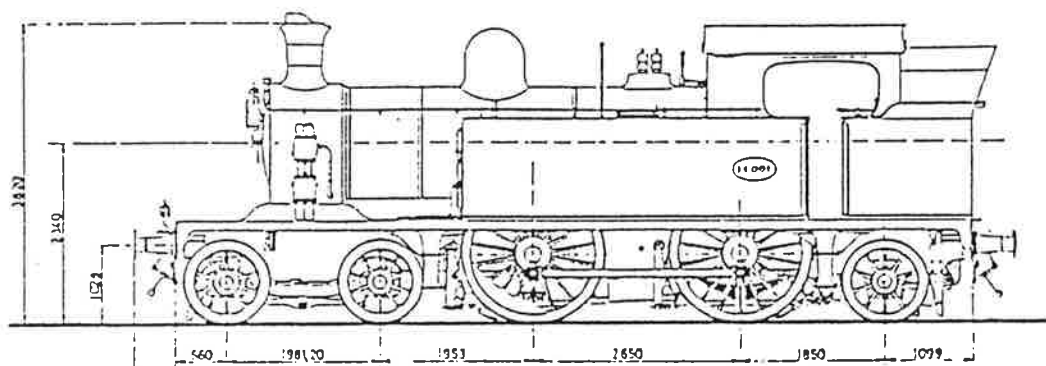
Maar op dat ogenblik was al de beslissing gevallen om de twee lokomotieven - uitgerust met een sturing door middel van kleppen - vroegtijdig af te stellen en zo werd de 12.006 al in januari 1958 afgevoerd en volgde de 12.005 in december 1960.

Met de vier overgebleven lokomotieven werd dan een inzetreeks met nog drie inzetdagen gereden : vanaf de winterregeling van 1960 waren er diensten naar Mons, Lille, maar werd ook een doorgaande trein vanuit Brussel-zuid naar Mol (de zgn. Atoomtrein) gereden.

Vanaf de zomerregeling van 1962 werd de inzetreeks beperkt tot slechts twee inzetdagen, met een daggemiddelde van 336 km en met enkel nog diensten tussen Brussel-noord en Lille. Doch de levering van de nieuwe diesellokomotieven type 200 aan Schaarbeek en Tournai zou de inzetreeks van het type 12 als op 29 juli 1962 laten beëindigen. De officiële schrapping van de vier overgebleven machines dateert van september 1962.

Daar waar de overige lokomotieven al snel afgevoerd werden voor sloop, bleef de 12.004 te Leuven behouden en werd zelfs voor het vijftig jarig bestaan van de N.M.B.S. ritvaardig gerestaureerd door de CW Leuven, doch verschillende gebreken aan de schuifbeweging en aan de ketel hielden deze lokomotief terug in de stelplaats.

## Type 14 .



	WO I	1939	1941	1944	1946	1948
Jaar	18	1	1	1	3	27

Na de tweede wereldoorlog werden deze lokomotieven nog slechts weinig gebruikt, waarbij in feite in vier steelplaatsen nog effectieve diensten plaatsvonden.

Te **Tienen** reden ze in reeks C vooral lokale reizigersdiensten naar Hasselt, Diest, Leuven, Ramillies en Jodogne, maar werden al in de loop van 1945/46 door de analoge machines type 15 vervangen.

Te **Aarschot** was de dienst nog beperkter en reden ze vooral de diensten naar Diest, Herentals / Turnhout en naar Mol via Leopoldsburg, maar hier werden deze treinen vanaf eind 1945 door de typen 41 overgenomen.

Twee stelplaatsen hielden hun typen 14 langer : **Leuven** gebruikte deze machines tot in de loop van 1947 in de semi-direkte reizigersdienst, met bestemmingen Aarschot, Mechelen, Tienen en in mindere mate Wavre en Ottignies. Gelijdelijk aan werden deze zwaardere diensten dan overgenomen door de typen 31, en de tenderlokomotieven type 14 van de drie vorige depots werden in de bundel Holsbeek afgesteld.

Verder was er nog **Kortrijk** waar de typen 14 in de inzetreeks A gebruikt werden voor treinen naar Tournai, Oudenaarde, Ronse en Roesselare. Hier werden ze vanaf begin 1947 vervangen door de typen 15. De Westvlaamse machines werden ook nog vanuit Moeskroen gebruikt naar Ronse, Oudenaarde en Tournai, maar hier werden ze zeer vlug vervangen door de typen 44 en korte tijd later door de 41-ers.



## *G.C.I.-rijtuigen : derde klasse levering 1904 - 1921*

Na de eerste leveringen, begon vanaf 1904 een nieuwe standaardlevering van deze G.C.I.-rijtuigen, die echter op verschillende vlakken afweken van de vorige bestellingen. Eerst en vooral werd de kast verlengd en hierdoor konden ook de compartimenten iets breder worden. In eerste instantie bleef de binnenindeling behouden : nl. het gebruik van een zijgang en een verdeling in twee coupés van resp. 3 en 5 compartimenten, een tweede versie was echter uitgerust met twee afzonderlijke coupés, afgesloten met een schuifdeur. Hierdoor kreeg men twee gesloten compartimenten en twee open coupés met twee en vier compartimenten. De derde versie had een verdeling van één gesloten compartiment en twee coupés met resp. 2 en 5 compartimenten. Uiterlijk weken de rijtuigen af door het feit dat er steeds smalle, vaste vensters naast de deuren aangebracht werden.

Net zoals de overige rijtuigen, hadden deze types zowel twee open kopplatforms, maar ook een gesloten platform met WC.

In het totaal waren er 15 verschillende bestellingen te noteren, naargelang het type krijgen we volgende bouwschijven :

Bouwj	Bestelling	Aantal	Nummers (oud)	Nummers
1904	05/10/1904	88	14364 - 14451	
1906	26/09/1906	49	14452 - 14500	
1904	05/10/1904	108	14873 - 14980	
1905		1	14928	
1904		1	14981	
1906	14/03/1906	18	14983 - 15000	
1906	26/09/1906	39	22001 - 22039	
1906	14/03/1906	27	22501 - 22527	
1906	26/09/1906	158	22528 - 22687	
1907	27/11/1907	76	22688 - 22753	
1908	16/12/1908	224	22764 - 22987	
1913		12	22988 - 23000	
1908	16/12/1908	224	23001 - 23224	
1910		1	23225	
1912	11/09/1912	29	23226 - 23254	
1913	25/06/1913	48	23255 - 23302	
1912	11/09/1912	29	24001 - 24029	
1913	25/06/1913	36	24030 - 24065	
1920	23/04/1920	194	25000 - 25193	

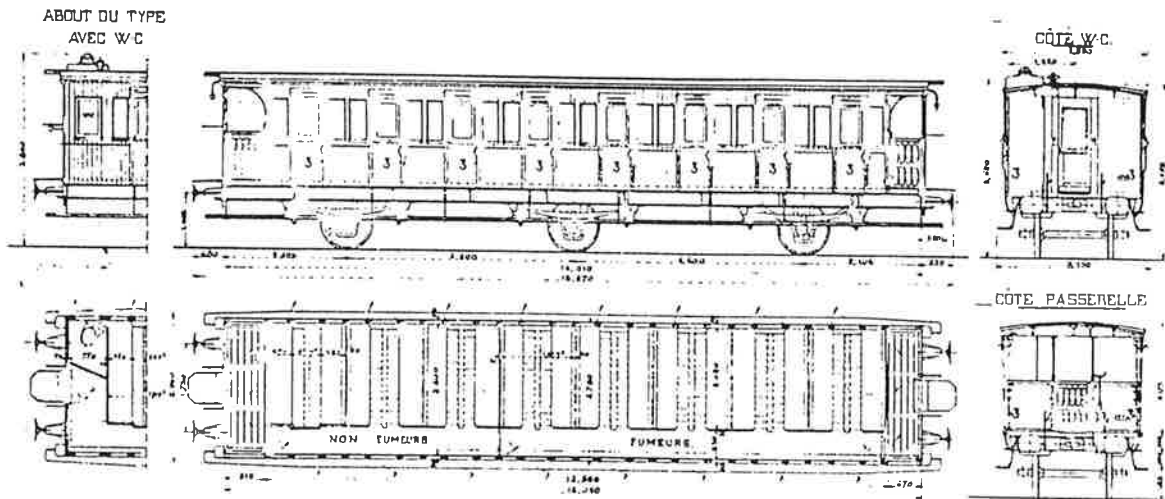
Uit de vorige tabel kan men afleiden dat vanaf 1904 tot in 1921 een groot aantal rijtuigen gebouwd zijn, die gedurende de periode tot in de zestiger jaren in allerlei diensten ingezet werden en die gedurende de vele jaren diverse verbouwingen ondergaan hebben.

Een deel van deze rijtuigen bleven trouwens bewaard bij de N.M.B.S en bij verschillende museumlijnen in binnen- en buitenland (CFV3V, SPD in België, Twentse Stoomtrein in Nederland).

**Technische kenmerken :**

Kenmerken	
Nummering	14364 - 14500 14873 - 15000 22001 - 22039 22501 - 23225 24001 - 24065 25000 - 25193
Aantal	1 332
Aantal zitplaatsen derde klasse	64
Lengte :	15 280 mm
Lengte kast :	14 010 mm
Afstand tussen assen :	4 600 mm
Totale radstand	9 200 mm
Breedte :	3 100 mm
Hoogte :	3 810 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Lengte compartiment	2 100 mm
Breedte compartiment	2 780 mm
Massa leeg	19 825 kg
Massa rijvaardig :	21 425 kg

**Technische schets :**



# *Wagen voor het vervoer van stenen*

## *Type 3000 C6*

### **Geschiedenis :**

Daar de vorige wagens - omwille van hun loopbaan en door het zware transport en vooral door het ruwe laden en lossen - aan vervanging tot waren in de zeventiger jaren, zocht men naar een aantal platte wagens die zonder grote ombouw konden dienen voor dit verkeer. Daar de oude wagens in deze periode in zeer grote mate afgesteld werden, was de keuze niet meer zo groot.

Nochtans werden voor het verkeer naar Groot-Brittannië nieuwe - gespecialiseerde - wagens gebouwd en waren de 100 oudere platte wagens type 5030 C2 overbodig en daar de algemene toestand voldoende was, werd beslist om deze wagens voor dit verkeer te gaan gebruiken. Ten opzichte van de vorige wagens voor steenvervoer had men hier nog het voordeel dat de zijkanten kon platleggen. Hierdoor was vooral het lossen gemakkelijker.

Bij de indienststelling van deze wagens werden niet veel verbouwingen doorgevoerd. Er kwam immers een vermindering in het verkeer van stenen : de haven van Zeebrugge was voor het grootste gedeelte gereed en hierdoor moesten deze wagens nog slechts een tiental jaar in dienst blijven. Wel werd de vloer - indien nodig - versterkt door het aanbrengen van een tweede laag balken en door het verstevigen van de dwarsprofielen, werden zwaarder veren geplaatst in dezelfde houders en werden de sluitingen van de zijwanden verstevigd. Anderzijds werd het type veranderd in 3000 C6.

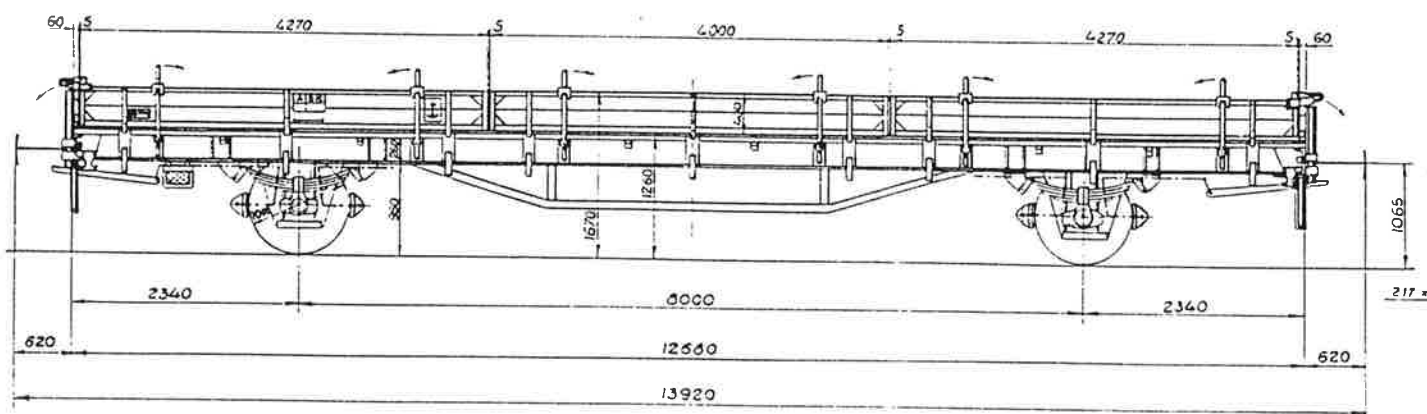
Deze wagens werden tussen 1979 en 1981 omgebouwd en omgenummerd en kwamen in dienst tussen de Waalse steengroeves en de haven van Zeebrugge. Hier vervingen ze op korte termijn de oudste platte wagens voor dit vervoer.

De inzet van deze wagen type 3000 C6 zou van kortere duur zijn als voorzien en al enkele jaren na de indienststelling verzwakte het verkeer gevoelig en werd de ombouw van de haven afgezwakt. Hierdoor werden al verschillende wagens definitief afgesteld, de laatste wagens van dit type gingen tegen het einde van de tachtiger jaren officieel uit het bestand afgevoerd en gesloopt. Thans zijn er mogelijk nog enkele wagens als dienstwagen in dienst.

**Technische kenmerken :**

Omschrijving	Afmeting
Type:	3000 C6
Kode :	Lfkk
Nummering :	42 88 402 5 800 tot 42 88 402 5 899
Ombouwjaar oorspronkelijk type :	1979-81 5030 C2
Tarra :	11 800 kg
Laadvermogen :	21 000 kg
Laadlengte :	12 560 mm
Lengte chassis :	12 680 mm
Totale lengte :	13 920 mm
Radstand :	8 000 mm
Hoogte laadvloer :	1 260 mm
Hoogte wanden :	400 mm
Totale hoogte :	2 115 mm
Breedte :	2 558 mm
Breedte laadvloer :	2 224 mm
Diameter wielen :	1 000 mm
Laadoppervlakte :	27,93 m <sup>2</sup>
Snelheid	80 km/h

**Technische schets :**



**S.N.C.F.**

***Diesellokomotief reeks A1A A1A 62 000***

Na de tweede wereldoorlog had ook Frankrijk een groot tekort aan ritvaardige lokomotieven en ook hier keek men in Amerika uit naar snel te leveren machines. Naast de verschillende stoomlokomotieven, kocht de S.N.C.F. ook de modernste diesellokomotieven van Baldwin aan. Hierbij werden 100 dergelijke lokomotieven besteld. Nochtans moesten ze aangepast worden om op de Franse sporen te kunnen rijden : naast enkele kleinere wijzigingen, werden vooral de tweeassige draaistellen uitgerust met een derde (motorloze) as, waardoor de aslast teruggebracht werd tot ca. 18 000 kg.

Opmerkelijk was wel dat de stuurstand niet gewijzigd werd en in combinatie met de lange en hoge motorkap was - voor lijndiensten steeds een tweede bestuurder nodig.

De machines werden allereerst in het zuidelijk deel van Frankrijk gebruikt voor zwaar rangeerwerk en lokale goederendienst, maar in de vijftiger jaren werden alle machines in de noordelijke distrikten gebruikt en hier sleepten ze vooral de lokale goederentreinen vanuit de zware metaalnijverheid en de steenkoolmijnen. De stelplaatsen werden Thionville, Strasbourg, Mohon (bij Charleville Maisières) en Lens (bij Lille).

Alhoewel deze machines in de lokale dienst gebruikt werden, zouden ze gedurende grotere periode op vier plaatsen bedieningsgoederentreinen naar de grensstations brengen.

De machine die te Longuyon en Longwy gebruikt werd, stootte gedurende de zestiger en zeventiger jaren enkele keren per dag door tot in Athus, dit vooral met gemengde goederentreinen. Vanaf ca. 1975 werden deze diensten dan overgenomen door de lichtere rangeermachines BB 63 000, maar nog steeds werd de reeks 62 000 sporadisch op deze verbinding gebruikt.

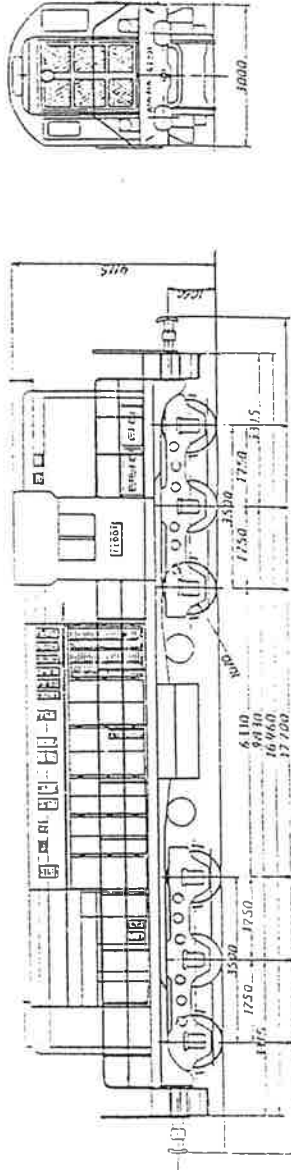
Deze lokomotieven werden ook gebruikt voor de rangeringen in het Franse grensstation Ecouvies en Montmédy en hierbij werden gedurende vele jaren enkele treinen tot in het naburige (Belgische) Lamorteau gevoerd. Hier werden ze dan door de typen 25 en 26 van Latour overgenomen.

Te Dunkercque werden deze machines gebruikt voor het laden van de Ferry Boats en de reserve-machine werd gebruikt voor de lokale goederentrein naar Bray-Dunes en verder Adinkerke. Pas in de eindjaren zeventiger werd deze lokale dienst door een BB 66 000 overgenomen.

De machines van Lens, rangeerden ook regelmatig in de streek van Valenciennes en stootten dan regelmatig door tot in het grensstation Quéivrain en zelfs sporadisch tot in St-Ghislain. Hier wisselden ze de diensten af met de reeks BB 63 000.

De laatste diensten in ons land werden in de beginjaren tachtiger opgetekend, in Frankrijk hielden de laatste machines het nog uit tot in 1993, maar toen werd deze reeks van robuuste rangeerdiesels dan definitief afgevoerd.

# SNCF Type A1A A1A 62 000



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering : 62.001 - 62.100	<b>Motor :</b> Baldwin	Totale lengte : 17 700 mm
Effectief (bij bouw) :	Bouwer : 606 NA	Lengte kast : 16 460 mm
Bouwer kast :	Type : Viertakt	Breedte : 3 000 mm
Levering : Baldwin (U.S.A.)	Werkingsprincipe :	Hoogte vloer : 1 100 mm
Buiten dienst : 1946 - 1947	Wijze van insputing :	Hoogte motorkap : 4 000 mm
Asindeling : 1993	Inspuitdruk : 240 kg/cm	Hoogte dak : 4 115 mm
Snelheid rangeerdienst : A1A/A1A'	Omwentelingsnelheid :	Radstand (totaal) : 13 330 mm
Snelheid baandienst : 80 km/h	Cilinders : 6 in lijn	Afstand tussen draaistellen : 9 830 mm
	Boring / Zuigerslag : 2 * 1 750 mm	Afstand binnen draaistel. : 3 315 mm
	Zuigersnelheid : (gem)	Oversteek voor : 3 315 mm
	Massa motor :	Oversteek achter : 3 315 mm
	<b>Overbrenging :</b>	Diameter drijfwielen : 1 010 mm
<b>Remming :</b>	Bouwer : GP West	Massa (locg) : 109 500 kg
Kompressor :	Type : +80 RCC	Massa (rijvaardig) : 18 250 kg
Debiet :	Werking : Elektrisch +60 V gelijksp.	Aslast : 1ste as : 18 250 kg
Automatische rem :	Keerkoppeling : 960 A	2 de as : 18 250 kg
Rechtstreekse rem :	Overbrenging op wielen : rechte tandwielen	3 de as : idcm aan eerste
Handrem :	Schroefrem	Massa /lopende meter : 6 441 kg/ m

# Stelplaats Hasselt

## Deel 5 .

### De periode 1950 - 1960 :

Zoals reeds in de vorige periode besproken werd, zou vanaf 1948 de situatie zich stabiliseren en kreeg men een konstante situatie.

In deze periode waren er slechts twee veranderingen te noteren :

\* vanaf eind 1952 werden de diensten van het type 38 op zeer korte termijn overgenomen door de vrijgekomen machines type 29. Door de elektrifikaties en de levering van de eerste elektrische lokomotieven en stellen, werden de diensten van het type 29 overgenomen. Deze kwamen dan ook naar Hasselt en vervingen hier de oudere lokomotieven.

\* in 1955 kwamen de eerste diesellokomotieven type 201 naar Hasselt en geleidelijk aan namen deze machines de diensten van de reeks J van het type 29 over en deze zouden op zijn beurt de treinen van het type 64 gaan slepen. Ondanks deze aankomst kon men nog niet een effectieve reconversie spreken daar de diensten beperkt bleven.

De volgende tabel geeft de diensten van Hasselt voor deze periode :

	T 29	T 38	T 53	T 58	T 64	T 81	201
1950	10	8	4	10	6	8	
1951	10	9	4	11	6	9	
1952	11	9	4	9	6	7	
1953	20		4	10	6	8	
1954	21		3	10	5	8	
1955	14		3	9	5	10	8
1956	15		3	8	5	8	9
1957	16		3	8	5	9	9
1958	15		3	5		8	8
1959	15		2	4		8	9
1960	15		2	4	6	9	9
1961	12		4	1	6	8	9
1962	9		3	2	6	9	(12)
1963	8		2	3	5	10	(12)

Om de diensten wat beter te kunnen analyseren, gaan we iets dieper in op de beurtregeling van 1956 : hierin zouden de diesellokomotieven type 201 definitief de diensten in de gemengde reeks J overgenomen en kreeg men een situatie die tot ca. 1964 in ongewijzigde toestand zou blijven voortduren. Wel wordt ook rekening gehouden met de stelplaats Landen, die een groot deel van zijn diensten van de motorwagens in Limburg afgewikkeld zag worden.

Reeks	Type	Aant.	Daggem.	Omschrijving
A	29	10	185 km	reizigersdiensten Leuven/ Liège/ Antwerpen/ Eisden reizigerstrein Montzen - Aachen-West Goederendienst Waterschei - Bressoux. Montzen Lokale goederend. Leopoldsburg. Leuven
B	64	5	197 km	Reizigerstreinen Maaseik. Landen. Herentals. Mol. Liège. Tongeren. Ramillies. Hamont Goederentrein Maaseik - As
J	201	8	376 km	reizigersdienst Hasselt/Tongeren, Mol/Antwerpen . Eisden goederendiensten Kinkempois/Montzen. Aarschot/Muizen Merelbeke, Schaarbeek, Antwerpen-noord lokale goederend. Tongeren/ Landen / Leopoldsburg
Jbis	201/29	1	98 km	Planton / Reserve
Jter	201	1	148 km	Goederendienst Leuven / St-Joris-Weert
K	81	8	120 km	lokale goederend. Maaseik/ Mol/ Beringen/Tongeren/Glons/ Tessenderlo/Eisden/Maastricht/Lanaken kolentreinen oostelijke mijnstreek
L	29	5	118 km	Reizigersdiensten Landen / Tongeren / Maaseik / As Goederentreinen Kinkempois / Tamines / Waterschei Lokale goederend St-Truiden
M	81	2	--	reserve voor goederentreinen
N				loodsdienst op vreemde lokomotieven
P		5		aflostdiensten / op druk houden lokomotieven ('s nachts)
R	53	2	86 km	rangeringen Hasselt vorming
S	53	1	79 km	rangeringen Waterschei
T	58	1	75 km	rangeringen Hasselt-vorming / station
U	58	1	46 km	rangeringen kolenpark
V	58	1	27 km	rangeringen wagenwerkplaats.

Ter aanvulling worden ook de motorwagendiensten van de stelplaats Landen vermeld, daar deze een ingrijpende invloed op de stelplaats Hasselt kenden.

Reeks	Type	Aant.	Daggem.	Omschrijving
A	604	8	231 km	Diensten Hasselt / Landen en Landen Statte / Tamines / Tienen. Verder Hasselt - Maaseik (4 x per dag) en Eisden (op zondag)
B	605	8	283 km	Diensten Landen - Tienen - Namur / Gembloux en Landen - Statte Verder Hasselt - Maaseik (1 x) en Statte - Modave
C	553	3	248 km	Diensten Hasselt - Maaseik / Eisden, Tongeren. Verder Landen - Statte - Modave.

In 1957 werd de inzetreeks van het type 64 te Hasselt afgebouwd en gingen deze machines naar de stelplaats Mol over. De reden van deze afbouw was enerzijds de stopzetting van de diensten op verschillende lokaallijnen (o.m. naar Lanaken). Hierdoor konden de motorwagens sterker ingezet worden op sommige diensten (o.a. naar Maaseik en Eisden waar alle treinen door motorwagens gereden werden). Verder werden sommige treinen aan het type 29 overgedragen.

De verbanning van de typen 64 vanuit Hasselt duurde echter slechts korte tijd, daar met de sluiting van de stelplaats Mol in 1959/1960 deze machines terug naar Hasselt kwamen. Hierbij namen ze in eerste instantie geen diensten van de Hasseltse machines over en werden ze vooral gebruikt op de verbindingen naar Mol en Neerpelt. Nochtans verschenen ze na korte tijd opnieuw op de verbinding naar Maaseik.



aankomende elektrifikatie van de verbinding naar Landen een rol spelen. Vanaf 1961 zouden dan de pas geleverde diesellokomotieven type 200 een deel van de diensten van de stoomlokomotieven gaan overnemen. Doch daarop gaan we in het volgende hoofdstuk dieper op in.

<h1>Beurtregeling</h1>												Type : 29		
Winter 1956												Stelpl : Hasselt		
Geldig van 10/56												Reeks : L		
												Daggem : 118 km		
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22		
				FHS		FLD		FHS		FHA		FHS		
					2015		3896		3651	RD3651				
				FHS		FST		FLD			FHS			
					32204				43400					
				FHS		GWT		NK			FHS			
						34318		43341						
	FHS		LMK As	LMK		FHS				FTM			FHS	
		▲	3861	3888	3887			37550				▲		
	FHS			NTL				NK / FL				FHS		
				3906						3967				

<i>Afkortingen :</i>	
FHS : Hasselt	GWT : Waterschei
LMK : Maaseik	NK : Kinkempois
FLD : Landen	NTL : Tilleur
FST : St=Truiden	FL : Liège-Guill.
	FTM : Tamines
	LNP : Neerpelt

# Beurtregeling

Type : 81

Stelpl : Hasselt

Reeks : K

Winter 1956

Geldig van 10/56

Daggen : 120 km

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22		
				Onderhoud						33401	LML 33400		
		FHS			FTG Glons	FTG	FHS			LTD			
			34224			43206		los			30053		
		FHS		LTD	FDT		FHS	GDN	As GDN		FHS		
			30056			33907	33407	X30303		33408			
		FHS			FHA	LNP	FHA				FHS		
			33206			30011	30012		33207				
		FHS		GWT	FGKH	GWT	FGKH	GWT	FGKH	GWT	FGKH	FHS	
			30018	30019	30022	30025		30026	30021	30032	30031	30040	30041
		FHS			Lichterdiensten Eisden - As							GWT	FHS
			33307									30303	37343
		FHS	GWI		Transferts GWI = FGKH							GWI	FHS
			FHS			GLK	Mt	GLK				FHS	
					33223			33223	33219		33219		

**Afkortingen :**

FHS : Hasselt

GWI : Winterslag

GWT : Waterschei

FGKH : Genk-Kolenhaven

GLK : Lanaken

Mt : Maastricht

LTD : Tessenderlo

FDT : Diest

FHA : Hamont

LNP : Neerpelt

# *Industrielokomotieven :*

## *Persluchtlokomotief*

*Oxygenium*

### **1. Geschiedenis :**

Om het ontploffingsgevaar - dat de eerste diesellokomotieven konden opleveren - uit te schakelen werden in diverse mijnen persluchtlokomotieven gebruikt. In de Limburgse mijnzetsels was dit enkel het geval te Beringen. Hier zouden in de jaren dertig een veertigtal van deze machines geleverd door de Nederlandse firma Oxygenium in Schiedam.

Deze machines bestonden in feite uit 8 grote persluchtflessen die op een chassis gemonteerd werden. Deze flessen werden gevuld met druklucht op een druk van 175 bar. Deze lucht werd dan door een verdeler en een drukregelaar naar de cilinders gestuurd. Hier werkte men dan volledig volgens het principe van de stoomlokomotieven, maar in plaats van stoom, worden de zuigers en het gehele drijfwerk aangedreven door druklucht op een druk tot 20 bar.

Deze lokomotieven werden gevuld aan de vaste drukluchtinstallaties van de ondergrond en eenmaal gevuld konden deze lokomotieven praktisch een volledige "shift" meedraaien. Nochtans was er een groot nadeel aan dit type : daar de druk bij het gebruik steeds verder verminderde zou ook de trekkracht - die in het begin 900 kg bedroeg - steeds verder verminderen en bij lange trajekten kon de trein hierdoor in het midden van het traject zonder druk vallen. Hierdoor werden deze machines dan ook regelmatig bijgevoerd. Vanaf de eigenlijke exploitatie van de mijn, waren de persluchtlokomotieven de enige machines die in de mijn van Beringen gebruikt werden. Wel waren er enkele, zwakkere batterijmachines aanwezig om eventueel machines die ergens tot stilstand gekomen waren op te gaan halen.

Pas na de tweede wereldoorlog werden de eerste diesellokomotieven - waarschijnlijk van de firma Deutz - aangekocht, doch deze vervingen in eerste plaats de batterijlokomotieven. Enkel de aankomst van de zware Bedia-lokomotieven in de beginjaren zeventig zou het einde betekenen voor de oude, krachtige persluchtmachines. Nochtans bleven ze alle onder in de mijn - in een buiten dienst gestelde galerij afgesteld. Eén lokomotief werd op dat ogenblik boven gehaald voor het eigen beperkte mijnmuseum in deze zetel.

### **2. Behouden machines :**

In 1988 werd de vraag van de T.T.Z. om één lokomotief te verwerven positief beantwoord en wilde de K.S. deze lokomotieven - die in de ondergrond achtergebleven waren, toch bovenhalen en in juli 1989 kwam een dergelijke lokomotief in onderdelen per spoor in Zolder aan. De verhuis naar As verhinderde vooralsnog de restauratie en de heropbouw, doch er wordt voorzien dat deze markante lokomotief tegen het einde van 1995 geassembleerd zal zijn.

Naast de L.S.V., heeft ook het mijnmuseum van Beringen twee dergelijke lokomotieven bewaard : de eerste lokomotief bevindt zich in de kelderverdieping in de nagebouwde galerij, de tweede lokomotief staan - uitwendig gersetaureerd - op het buitenterrein samen met de overige bewaarde mijnmachines.

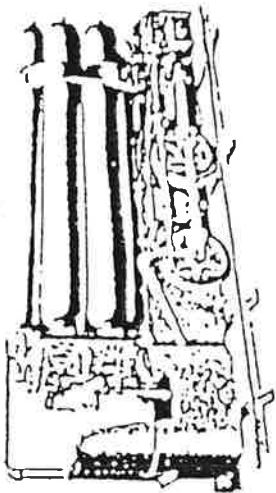
Ook de gemeente Zolder heeft een dergelijke lokomotief - als herinnering aan de steenkoolwinning - in het centrum van de gemeente opgesteld en hetzelfde deed ook de gemeente Genk, die een persluchtlokomotief in een buitenwijk van Zwartberg opstelde. Anderzijds ging ook een laatste lokomotief naar het toeristisch mijncomplex te Blegny-Trembleur bij Visé en die op het uitgebreide buitenterrein opgesteld staat.

Vermelden we nog dat in Nederland - waar de meeste leveringen van deze lokomotieven plaatsvonden - enkel een miniatuurmodel in het mijnmuseum van Rolduc te bewonderen is.

# Persluchtlokomotief

Bouwer : Oxygenium / Schiedam

Spoorbreedte : 600 mm



## Loopbaan :

Herkomst : K.S. Beringen  
 Nummering : Oxygenium / Schiedam  
 Bouwer : 1924  
 Levering : 03/07/1989  
 Buiten dienst : 13/07/1990  
 Aankoop L.S.V. : ----  
 Overbrenging As : ----  
 Naam : ----

Gebruik : Tentoonstelling  
 Standplaats : As  
 Inventarisnr LSV : 507  
 Snelheid : 1.7 km/h

## Remming :

Kompressor : ----  
 Debiet : ----  
 Automatische rem : ----  
 Rechtsstreekse rem : met tegengewicht

## Kenmerken :

**Persluchtinst. :**  
 Aantal flessen : 6 + 2  
 Capaciteit tot : 240 m<sup>3</sup>  
 Druk reservoir : 175 bar  
 Werkingsdruk : 20 bar  
 Verbruik : 125 m<sup>3</sup> / h

**Overbrenging :**  
 Diam. hogedrukcilinder : 130 mm  
 Diam. lagedrukcilinder : 240 mm  
 Zuigerslag : 250 mm  
 Druk aan de zuiger : 8 bar

Trekkraft bij vertrek : 900 kgf  
 Trekkraft in bedrijf : 500 kgf

Type : vereenvoudigde  
 Walschaerts

## Afmetingen :

Totale lengte : 4 180 mm  
 Lengte kast : 3 800 mm  
 Breedte : 950 mm  
 Hoogte vloer : 250 mm  
 Hoogte motorkap : 1 640 mm  
 Hoogte dak : 950 mm  
 Radstand (totaal) : 1 615 mm

Oversteek voor : 1 615 mm  
 Oversteek achter : 500 mm  
 Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig) : 7 000 kg  
 Massa (leeg) : 3 500 kg  
 Aslast : 1ste as : 3 500 kg  
 2 de as : 1 670 kg/m  
 Massa/lopende meter

## *Seingestellen :*

## *Type Saxby .*

Tegen het einde van vorige eeuw werden de eerste gecentraliseerde bedieningen voor stations in België geïnstalleerd. Meestal werden de wissels en seinen van een in- of uitrijbundel door middel van een stangenaandrijving vanaf een klein gebouwtje bediend.

In Engeland waren de grotere seinhuizen al langere tijd in bedrijf en werd voor de aandrijving een tweedraadsysteem ontwikkeld. Op deze systemen komen we in de volgende tijdschriften nog op terug. Anderzijds ontwikkelde de Britse ingenieur Saxby een systeem dat het bedieningscomfort verhoogde maar ook geleidelijk aan de onderlinge beveiligingen tussen seinen en wissels in rekening bracht. Deze seinhuizen kwamen omstreeks 1880 in een uiteindelijke fase waarbij tot meer dan 100 bedieningen gecentraliseerd werden en waarbij de bediening tot ca. 3 km (in gunstige gevallen) kon uitgevoerd worden.

De inrichting bestond uit zwaar doorgaand profiel, waarop de scharnierpunten voor de bediening bevestigd werden. Deze balk werd op ca. 0,5 m onder het plafond opgehangen.

De bediening zelf bestond uit een geblokkeerde opstaande handle, die in het scharnierpunt draaide en door een schommelstuk geleid werd. De bediening werd ondersteund door zware hefboomen en tegengewichten, waardoor de kracht - die door de seingever moest uitgeoefend worden - sterk beperkt werd. De beweging werd dan via de hefboomen naar geleidingswielen overgebracht.

De vergrendeling tussen de verschillende seinen werd uitgevoerd door een zware roosters en geleidingsstaven met speciale blokkeerstukken. Op dit seingestel konden dan de nodige bedienings- en bloktostellen gekoppeld worden. Deze onderdelen konden zowel gelijkvloers als verhoogd opgesteld worden.

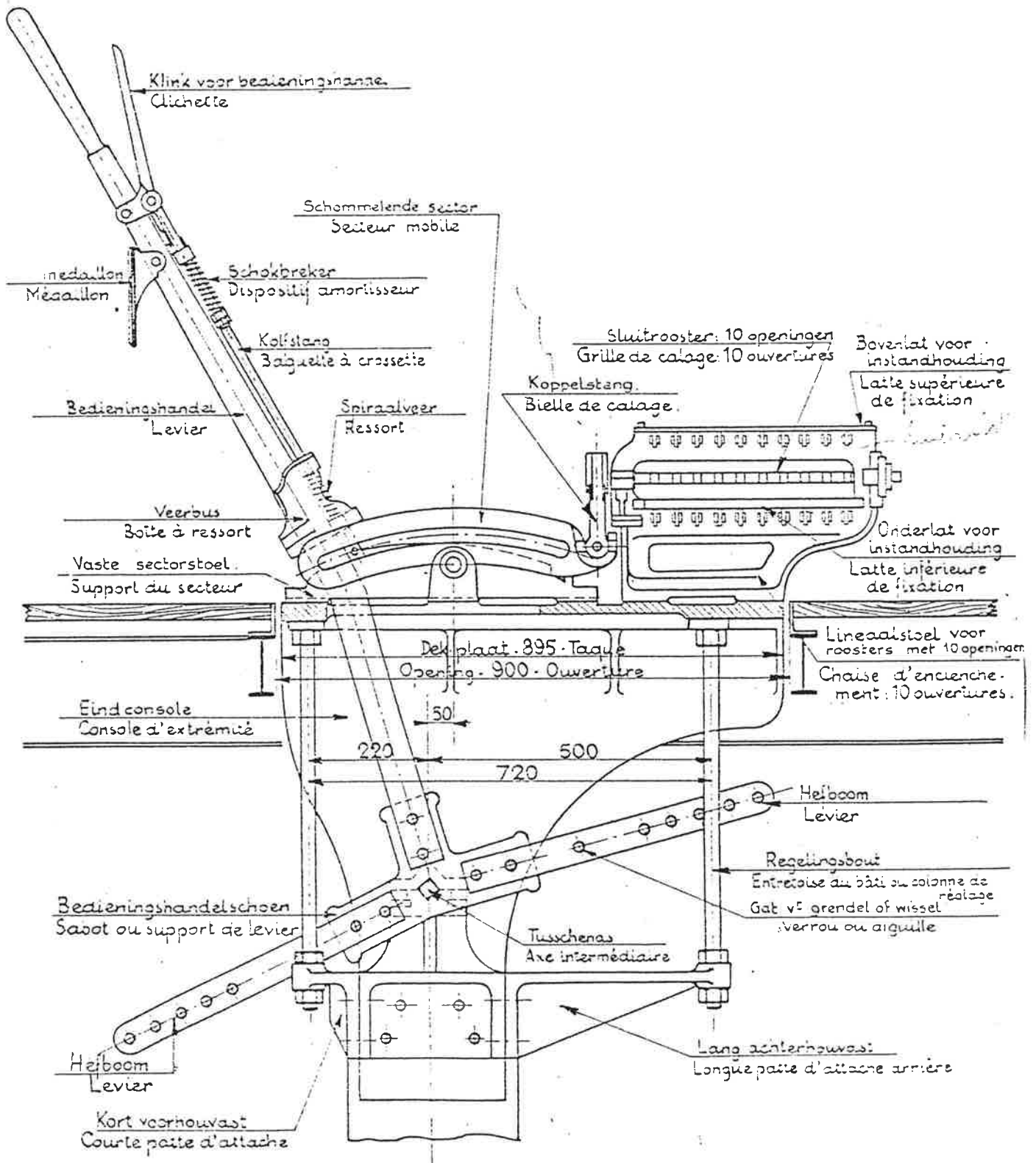
Nadeel van dit systeem was wel, dat er steeds een seinpost met verdieping moest gebouwd worden, waarbij het gelijkvloers praktisch ongebruikt moest blijven. Daarom bleven deze seinposten dan ook beperkt tot grotere stations, waarbij steeds twee seinposten aan de uiteinden gebouwd werden. De eerste vorm van deze seinposten werd volledig in hout uitgevoerd. Hierbij zou het seinhuis van Oudenaarde het laatste overblijvend exemplaar blijven. Dit gebouw ging bij de elektrifikatie en ophoging van het station verloren.

Zeer snel werd een standaard seingebouw ontwikkeld, waarbij naargelang het benodigde aantal handles, de lengte vergroot werd. Dit soort seinhuis werd in een groot aantal grote of middelgrote stations opgericht en thans zijn nog een groter aantal dergelijke gebouwen aanwezig.

De L.S.V. kon trouwens in 1994 het laatste (en grootste) nog bestaande Saxby-gestel van Limburg rekupereren te Winterslag en thans wordt dit gestel reserve gehouden om in de reproductie van het oorspronkelijk seinhuis te As opnieuw gebruikt te worden.

**Overzichtstekening :**

**Bedieningshandle type Saxby .**



## *Jaaroverzicht*

### *zomerregeling 1958 : deel II*

#### *Diesel- & elektrische tractie*

#### *Diesellokomotieven :*

#### *Lijn- & Rangeerlokomotieven :*

Type	FNDM	FLD	FLV	FBM	FSR	LNC	FKR	FHS	NK	GT	MUT	FEO	Tot.
201							6	8	19	13			46
202					3						5	6	11
203											17		17
204					7								7
230		1	1										2
231				1									1
250					22								22
252	13					8							21
253							15			7			22
270											1	4	5
271									1				1
272	13												12
Tot.	26	1	1	1	29	8	21	8	20	20	23	10	168

#### **Diensten diesellokomotieven :**

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
201	55	51 (53)	1	46
202	12	11 (14)		11
203	19	17 (19)		17
204	9	8 (6)		7
230	4	3		2
231	1	1		1
250	25	25		22
252	25	24		21
253	25	24		22
270	6	5		5
271	5	3		1
272	15	13		13

***Elektrische tractie :***

***Lijnlokomotieven :***

Type	**	FNDM	FSR	FBM	FSD	FLS	FLV	LJ	NK	FEO	MKM	Tot.
101	18											18
120	3											3
121	2											2
122		9		12	11	4	10		9			55
123			6					6		15	15	42
Tot.	23	9	6	12	11	4	10	6	9	15	15	120

\*\* : stelplaats Brussel-zuid, personeelsinzet : Antwerpen-Dam / Schaarbeek / Monceau

**Diensten elektrische lokomotieven :**

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
101	20	18	1	18
120	3	3		3
121	3	3	1	2
122 (+ 123)	50	46	1	55
123	83	83		42
Tot.	159	152	3	120



*Motorwagens :*

Type	FRST	FLD	FBM	FSR	LWC	FR	FC	FSN	FVY
551					8				6
552								5	
553		3					8	5	
554						6			
601									
602				5					
603	5						6		
604		8							
605		8							
607									
608			6						
620			6						
652			1						
653			°						
654			°						
670			°						
671			° 6						
Tot.	5	19	19	5	8	6	14	10	6

Type	NK	ATH	GT	MBX	LC	Tot.
551	3	4		6		27 (31)
552						5
553		6	9		6	37
554			8			14
601						
602						5 (3)
603				6		17 (20)
604						8
605						8
607						
608						6
620						6
652						1
653						°
654						°
670						°
671						° 6
Tot.	3	10	17	12	6	140

**Diensten motorwagens :**

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
551	50	33	13	27
552	6	6		5
553	50	42		37
554	20	18	1	14
601	5	3		
602	7	6		5
603	29	27		17
604	10	10		8
605	10	10		8
607	1		1	
608	6	6		6
620	10	10		6
652	1	1		1
653	1	1		° 6
654	2	2		° 6
655	1			° 6
670	4	4		° 6
671	1	1		° 6
Tot.	214	175	15	140

# *Lijn 116 :* *La Louvière - Manage*

## 1. Geschiedenis :

Deze korte industriële verbinding kende een bewogen geschiedenis en werd van een lokale verbindinglijn, een belangrijke industriële as, en is nu ingeschakeld in de Waalse As, hierbij werd het lijnnummer regelmatig - in de reisgidsen verwisseld en onderverdeeld bij omliggende doorgaande lijnen.

Deze lijn werd als eerste van de privé-koncessie "Chemin de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant" aangelegd en op 29 januari 1848 officieel in dienst gesteld. Dadelijk ontsloot deze lijn enkele belangrijke metaalbedrijven in deze streek, waarbij het volledige rendement slechts met de opening van het gedeelte naar Mons bereikt werd.

Deze spoorwegmaatschappij zou in 1856 volledig opgaan in de "Nord-Belge", doch voor de lijn Mons - Manage was er protest bij de regering en gingen er stemmen op om deze lijn bij het net van de Etat Belge in te delen, om zo tot een doorgaande verbinding met Mons te komen. In 1856 werd dit voorstel echter verworpen en bleef deze verbinding een annexw aan het Nord Belge net.

Dit voorstel werd een tweede keer naar voren gebracht en gestemd op 16 februari 1857, waarbij de wet op 8 juli 1857 gestemd werd en deze verbinding vanaf 1 januari 1859 door de Etat Belge overgenomen werd.

Geleidelijk aan zou het belang van deze verbinding, daar een aantal rechtstreekse treinen via Tubize en Ecaussines/Manage naar Mons reden. Tweede reden van de bloei was de uitbouw van tal van konstruktiebedrijven, waarbij de lokomotieffabriek van La Croyère de belangrijkste was. Dit bedrijf werd trouwens door een privé-lijn met het Etat Belge net te La Croyère verbonden.

Daar waar lange tijd zowel doorgaande reizigerstreinen, maar ook lokale verbindingen gereden werden, zou de lijn vanaf de jaren dertig vooral bediend worden door drieledige motorwagens voor de verbindingen Brussel - Mons en lichte motorwagens van de stelplaats Haine-St-Pierre.

Vanaf de jaren zeventiger bestond het plan om een nieuwe snellere verbinding tussen Mons en Charleroi te bouwen en deze zou via Manage gaan, ook de verbindingen tussen Brussel en Haine-St-Pierre werden gemoderniseerd en hierdoor onderging deze korte lijn een belangrijke transformatie, dit door de aanleg van twee verbindingsochten te Manage en deze naar Haine-St-Pierre.

De lijn werd in de eindjaren zeventig geëlektrificeerd en op 28 september 1980 officieel in dienst genomen. Nochtans zou dit ook het einde betekenen van het lijnnummer 116, daar deze verbinding thans als (direkte) lijn 118 aangeduid werd. Nochtans was deze verbinding al verschillende keren in zijn bestaan hernummerd in 118 en zelfs 123.

Thans is het voortbestaan van de lijn gevrijwaard en ingeschakeld in het IC en IR-net van de N.M.B.S.

## Overzicht lijn 116 :

### a. Voornaamste data :

Data	Gebeurtenis
29/01/1848 / /1856	Officiële opening van de lijn Overname door Nord Belge (voorlopig)
16/02/1856	Stemming voor overname door Etat Belge
01/01/1859	Officiële overname door Etat Belge
28/09/1980	Elektrifikatie en hernummering in lijn 118

### b. Stations / stopplaatsen / afstanden :

Oude afk	Nieuwe afk	Station / Stopplaats	Afstand
GT	GT	Haine-St-Pierre	
		La Louvière Gare Industrielle	0,0
MVY		La Louvière Bovy	0,8
FLY		La Croyère	1,8
		Bois d'Haine	3,0
FMN	FMN	Manage	5,6
FBQ	FBQ	Bracquenies	0,0
FLY		La Croyère	0,4

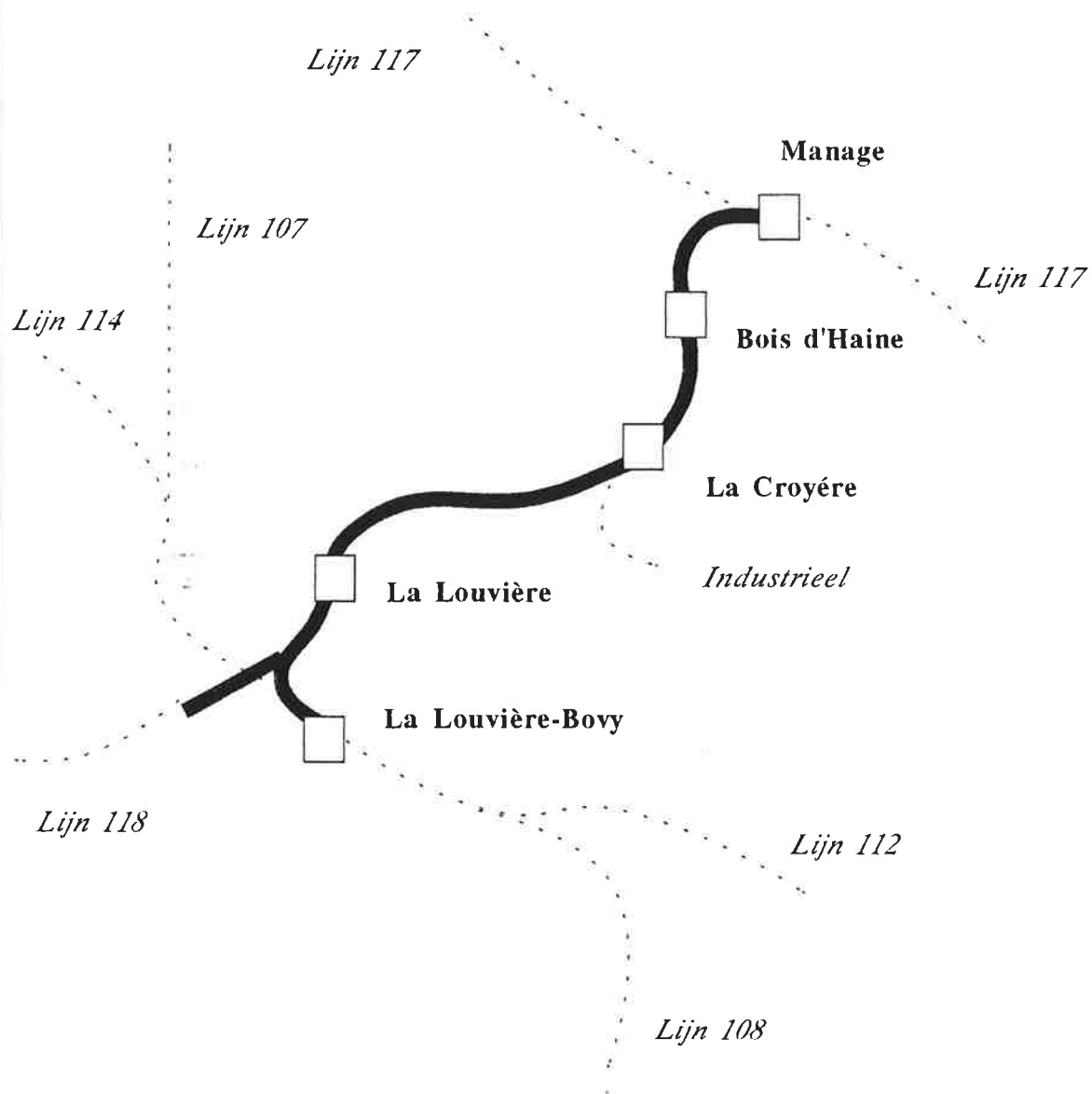
### c. Vertakkingen :

Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
<b>lijn 116 :</b> Y Bois d'Haine	4,2	richting Braine-le-Comte
<b>lijn 116/1</b> Y Familleureux	0,0	vertakking Manage/Haine-St-P.
Y Bois d'Haine	0,4	vertakking Mons / Haine-St-P

### d. Industrieaansluitingen :

km 0,0 : aansluiting Familleureux (metaalverwerking, spoorwegmaterieel > BN Familleureux)  
km 1,8: aansluiting La Croyère (metaanverwerking / spoorwegmaterieel > BN Manage)

# Overzicht lijn 116



**La Louvière-Bovy - Manage**

Uittreksels uit de reisgidsen :

boven : zomerregeling 1942  
 onder : zomerregeling 1953

116 Haine-St-Pierre La Louvière - Manage 116										
K		T.A.		T.A.		T.A.		T.A.		T.A.
		8256		6121		7208		7318		6130
0	Haine-St-Pierre	1. 9	4.55	5.17	5.33	7.08	7.10	7.18	7.10	7.46
2	La Louv.-Bouv	1. 17	4.59	5.24	5.38	6.44	6.50	7.18	7.23	7.49
4	La Louvière } A	1. 17	5.13	5.25	5.39	6.50	7.10	7.18	7.23	7.54
7	La Croÿère .....	1. 16	5.20	5.35	5.49	6.56	7.16	7.23	7.30	8. 1
11	Manage .....	1. 20	5.27	5.35	5.49	7. 3	7. 3	7.23	7.30	8. 6

116 Haine-St-Pierre - La Louvière Manage 116										
km		TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
		7202	7120	7406	6262	7314	7204	7314	7206	7418
0	Haine-St-Pierre .....	3.38	3.56	4.50	4.50	5.27	5.27	5.37	6.12	6.38
2	La Louvière-Bouv	3.45	4.04	4.58	4.58	5.30	5.30	5.40	6.16	6.44
4	La Louvière } A	3.45	4.04	4.58	4.58	5.35	5.35	5.45	6.21	6.50
7	La Croÿère .....	3.45	4.04	4.54	4.54	5.02	5.02	5.35	6.22	6.50
9	Bois-d'Haine	3.50	4.09	5.00	5.07	5.40	5.40	5.52	6.28	6.56
11	Manage } .....	3.55	4.15	5.07	5.14	5.45	5.45	5.57	6.35	7.03

## ***L.S.V. Aktueel .***

### **Het emplacement .**

Tijdens de vorige maanden is een extra inspanning geleverd bij de uitbouw van het stationsemplacement. In eerste instantie werd in de zone tussen het laadplatform en de straat - toegankelijk voor het publiek - alle niet gerestaureerde onderdelen opgeruimd en verwijderd. Hierdoor is de eerste indruk die de reizigers krijgt ook een stuk positiever.

Tergelijkertijd werd vooral werk gemaakt van de aanplantingen : zowel voor het stationsgebouw, als in de perken op het emplacement werden bijkomend groen geplaatst en tevens werd gewerkt aan de aanleg van extra bloemperken op de weg naar het tentoonstellingsgebouw. Verder werd de schuilkelder verder uitgegraven en tijdens de volgende maanden wordt de ingang aangelegd.

Maar ook in en omheen de toekomstige gebouwen werd de opruimingsaktie gestart en zo werd de plaats voor de hoofdloods ontruimd, ook de ruimte achter de tentoonstellingshall werd gedeeltelijk opgeruimd.

Tijdens de volgende maanden worden tal van onderdelen - grote seinonderdelen, hm-palen, onderdelen voor de aanleg van het spoor - opgesteld over dit gedeelte van het emplacement.

### **De gebouwen .**

Naast de opruimingswerken wordt weer koortsachtig gewerkt aan de reeds bestaande gebouwen. Eerst en vooral werd het voorontwerp voor de klassering van het stationsgebouw en het grootste gedeelte van het emplacement ondertekend. Hierdoor wordt de definitieve klassering van dit gedeelte als dorpsgezicht eind 1995 een feit.

Door deze klassering kan 80 % van de restauratiekosten gerekupereerd worden en zo kan de effectieve en verantwoorde herstelling nu definitief doorgaan. Deze restauratie omvat de renovatie van het stationsgebouw zelf (nieuwe deuren en vensters, gevelreiniging, herstellen van de mijnschade en voor vervangen van het dak). Hiernaast wordt de luifel in zijn toestand van de jaren dertig teruggebracht, wordt het stationsgebouw met één deel verlengd richting Waterschei en wordt het oorspronkelijke WC-gebouw heropgebouwd.

Deze restauratie zou al begin 1996 kunnen aanvatten en wordt geraamd op ca. 5 000 000 BEF.

Ander doel is het - geleidelijk - verder oprichten van de tentoonstellingshall : voor het ritseizoen wordt de eerste tentoonstellingszaal in orde gemaakt en wordt de tentoonstelling over de vaste seinen en de seingestellen opengesteld. Deze zaal brengt trouwens de beide gerekupereerde seingestellen van Grimde (type Siemens) en Jeuk-Rosoux (type Siemens elektro-mechanisch) weer naar voren en verder wordt een voorbeeld gegeven aangaande wisselbedieningen en grendels, over snelheidsseinen en verdere vaste seinen , ...

In de loop van de zomermaanden wordt dan het tentoonstellingsgebouw afgewerkt en wordt de inkomzaal opgericht. Deze zaal geeft toegang aan de verschillende tentoonstellingen en de toekomstige kantine. Verder wordt extra aandacht gegeven aan de aanleg van de paden en het terras.

Verder werden de voorbereidende werken gestart voor de afwerking van het eerste gedeelte van de hoofdloods over spoor 3 en 4. In 1990 werd al een groot gedeelte opgemetst, doch door het vele werk en de financiële beperkingen, werd de verdere bouw opgeschort. Nochtans werd nu beslist om de eerste 10 meter tegen september af te werken. Hiervoor werd deze plaats reeds ontruimd en werd gestart met de aanleg van de vloer en het uitgraven van de funderingen voor de middenpijlers. Daar waar de buitenmuren in betonblokken uitgevoerd zullen worden, wordt voor het dakgebinte gebruik gemaakt van de aanwezige profielen van de oude kantine. Tijdens het laatste gedeelte van het jaar zouden - indien het financieel mogelijk is - nog eens 10 meter onder dak komen.

Het laatste oogpunt is de bouw van een bevoorradingsgebouw aan het einde van de loskoer, naast spoor 7. Dit bestaat uit een werkplaats voor het smalspoor (zie verder), een opslaggebouw voor de olieprodukten, een verhoogde laadkaai en een kolenbak. Met dit laatste deel wordt nog tijdens de volgende weken begonnen en zal half augustus operationeel worden. Vanaf deze datum wordt de kolenbevoorrading naar deze plaats gebracht.

Op latere datum wordt ook de brandstofpomp en de mazouttank vanuit het perk naast het station naar de loskoer verplaatst en wordt het tanken van de diesellokomotieven hier uitgevoerd.

## Het smalspoor .

Naast het emplacement, werd vooral bij het smalspoor de grootste vooruitgang geboekt : in eerste instantie werd het mijnspoor - in verlengde van spoor 4 - tot aan de straat verlengd en operationeel gemaakt. Ook de wissel in het omloopspoor werd aangepast en het afgestelde mijnmaterieel werd naar de afstelsporen gebracht. Hierdoor zal - met wat aanpassingen nog voor het seizoen een lengte van ca. 400 m ter beschikking staan voor demonstratieritten.

Tijdens de volgende maanden wordt dit mijnspoor nog verder verlend tot aan het uiteinde van het emplacement en worden de wissels naar de afstelsporen gelegd en nadien aangesloten. Hierdoor wordt ook het tentoonstellingsgedeelte voor het mijnmaterieel voor het publiek toegankelijk.

### Het groevespoor :

Nochtans ging een lang gekoesterde wens ter vervulling en kreeg de L.S.V. een attractie bij : reeds enkele jaren waren er contacten met de firma Bellefroid te Kortenberg. Deze firma legde vroeger o.m. vijvers en kleigroeves aan en had hiervoor een ruime verzameling decauville-spoor. Na het beeindigen van deze uitbating, werd dit spoor nog gedurende jaren gebruikt als toeristische attractie rondom de vijver van Korbeek-Lo. In de jaren vijftig werd dit smalspoormaterieel gedemonteerd en opgeslagen in het bedrijf te Erps-Kwerps.

Onlangs kon een overeenkomst gesloten worden voor de aankoop van ca. 1 200 m decauville-spoor, 10 wissels, twee draaischijven en vier kleine lokotractoren. Alle tractoren werden gebouwd door de firma Moës te Waremmé : twee identieke machines van het type AL dateren uit de oorsprongsperiode van de firma, nl. 1935, twee verdere, zwaardere machines van het type BL dateren uit 1947 en 1952. Deze zijn echter van een verschillend type zodat de L.S.V. over drie verschillende lokomotieven beschikt..

De overbrenging werd door de firma P.T.A. voor zijn rekening genomen, met twee diepladers en een gewone vrachtwagen - barstensvol geladen - werd dit materieel op zaterdag 8 april naar As overgebracht. Hier werd het voorlopig op de loskoer gestockeerd.



Nadat het plan uitgewerkt werd om dit smalspoor aan de noordzijde van het emplacement te plaatsen - naast spoor 1 en dan achter het laadplatform door via een bocht van 180 ° naast het losspoor tot aan de wisselverbinding - werden de eerste sporen al op 22 april geplaatst.

Op 28 april werd nog eens beroep gedaan op de firma P.T.A., die op één dag tijd het gehele terrein naast de loskoer volledig nivelleerde, zodat een dag later al een groot deel van het spoor naast spoor 1 gelegd werd. Volgens de planningen zou het hoofdspoor over een afstand van ca. 600 m half mei gereed moeten zijn, zodat de eerste smalspoorritten eind mei kunnen plaatsvinden.

Anderzijds werden de lokomotieven al getest en wordt een lokomotief op korte termijn in orde gebracht, verder is het mogelijk dat tijdens de volgende weken nog bijkomend smalspoormaterieel bijkomt, eventueel in ruil met materieel dat de L.S.V. dubbel heeft.

Verder wordt naast de kolenbak een extra afdak voorzien, waardoor het materieel van het groevespoor op korte termijn beschut afgesteld kan worden. Hiervoor wordt ook een afstelspoor van het hoofdspoor afgetakt. Dit bereikt dan eerst de werkplaats voor het smalspoor, nadien de afstelplaats met een lengte van ca. 10 m.

De technische gegevens en de loopbaan van deze lokomotieven wordt thans nog nagepozen, hierop komen we in het volgend nummer uitgebreider op terug.

## Het normaalspoormaterieel .

Door de slechte weersomstandigheden enerzijds en door het uitgebreidere werk aan het emplacement, werden de werken aan het normaalspoormaterieel uitgesteld. Thans wordt er slechts aan twee onderdelen gewerkt :

### *a. Lokomotief nr 3 "Simone"*

Hier worden de werken aan de ketel verder uitgevoerd en worden thans de vlampijpen verwijderd met een gemiddeld van 10 vlampijpen per werkdag - tussen het overige werk in - voorziet de planning een beëindiging tegen het eind van het seizoen. Na een vernieuwde keuring, kan dan - na het seizoen - de heropbouw in een korte termijn uitgevoerd worden. Volgens de planning moet "Simone" begin mei 1996 terug ritvaardig zijn.

### *b. Platformwagen type X :*

Tweede hoofdpunt van de restauraties is gelegen in de ombouw en inrichting van de ex-Beierse platformwagen. Daar het chassis te zwak is voor de gewone dienst, werd beslist om deze wagen om te bouwen tot "Het Spoorwinkeltje". Hierin worden tijdens het seizoen de diverse spoorwegboeken en souvenirs verkocht en verder dient deze wagen verder - tijdens de openingsuren van het museum - als inkom en verkoopplaats voor de inkomticketten en de ritbewijzen voor het smalspoor . Op langere termijn dient het spoor 3 tot aan de straat verlengd te worden en komt de wagen op het uiteinde als (bijkomende) inkom voor het emplacement en als hoofdingang tijdens de weekdagen.

Hiervoor wordt nog tijdens de volgende maanden een omheining aan straatzijde opgericht, waardoor de toegang tot het emplacement duidelijk afgesloten wordt. Hierdoor hopen we sommige tekenen van vandalisme tegen te gaan en een betere controle van de inkom mogelijk te maken.

## Verdere aankopen van normaalspoormaterieel .

Reeds enkele maanden worden er onderhandelingen gevoerd met de Roemeense spoorwegen en thans zijn de eerste concrete contacten gelegd voor de aankoop van één of twee lijnstoomlokomotieven.

Naast typische Oosteuropese lokomotieven bezit Roemenië nog over verschillende oudere ex-Duitse machines en bij deze lokomotieven heeft de L.S.V. een voorlopige optie gelegd op de machines reeks 230 en 50.

De reeks 230 is een oude lokomotieven type P8, die omstreeks 1930 door de eigen industrie vpolledig naar de oorspronkelijke plannen nagebouwd werd. Deze lokomotieven reden tot de eindjaren zeventig en werden dan afgesteld. In de tachtiger jaren was er een opbloei van het verkeer en besliste men om een aantal machines aan een grote herziening te onderwerpen. Nochtans hebben deze gereviseerde stomers nooit meer gereden. Bij aankoop wordt deze lokomotief omgevormd tot een Belgische type 64.

De reeks 50 had eenzelfde loopbaan : na de oorlog werd het Duitse type G 10 door de Roemeense industrie nagebouwd en deze vijfassige lokomotieven deden tot in de jaren tachtig dienst als rangeerlokomotieven in de belangrijkste stations, maar ook later werden ze nog sporadisch gebruikt. Deze lokomotief is identiek met het type 90 van de N.M.B.S.

Vermelden we nog dat beide lokomotieven in Roemenië omgebouwd werden, waardoor ze afwisselend met steenkool en zware fuel kobden gestookt worden. Deze laatste mogelijkheid is uitermate interessant in de toch wel brandgevaarlijke lijn met de sterk ontvlambare heide tijdens een droogteperiode.

Verder is er een nieuw tienjarenplan opgesteld om de nieuwste ontwikkelingen in de streek - opening van het bungalowpark "Maasvallei" in Lanklaar in 1996 en de waarschijnlijke komst van het shopping-park "Fenix" te Waterschei - te kunnen opvangen. Dit plan - dat verdere aankopen van materieel voorziet en ook de bouw van nieuwe hallen regelt - wordt in een volgend nummer besproken. Dit houdt echter wel de omvorming van de vereniging in naar een meer professionele onderneming met betaalde werkkrachten.

# Boekbespreking :

## N.M.B.S. / S.N.C.B. Internationaal

Uitgever : uitgeverij H.K.

A4-formaat op glanzend papier / ingebonden  
ca. 250 blz / ca. 150 kleurenfoto's.

tweetalig : Nederlands / Frans

**Prijs : leden : 1 800 BEF + 120 BEF**

**niet-leden : 1 990 BEF + 120 BEF**

**Bestelnr. 56.005**

Dit al vrij lang aangekondigde boek, behandelt volgens nummer van de internationale trein, de volledige samenstelling van deze trein . Op een dubbele bladzijde worden achtereenvolgens behandeld :

- nummer en naam van de trein
- de reisweg van deze trein met uurregeling
- de samenstelling van de trein in tabelvorm
- een tekening van deze samenstelling
- een kaartje met het parcours van deze trein
- een bladzijde grote kleurenfoto van de samenstelling.

In principe is de opbouw van dit boek hierdoor zeer uitgebreid, met over het algemeen zeer goede foto's. Hierdoor bevat het voor de modelbouwers een schat van gegevens die men op zijn modelbaan kan gebruiken, temeer daar voor elke samenstelling verwezen wordt welke modellen op de markt aanwezig zijn.

Maar door de nauwkeurigheid die men nagestreefd heeft, wordt ook de grootste fout blootgelegd : het op zich zeer goede boek wordt na een tiental bladzijden langdradig daar elke trein op dezelfde manier voorgesteld wordt en daar het aantal samenstellingen toch vrij beperkt is. Verder ontbreken de geschiedenis van de trein zelf, de mogelijke oudere samenstellingen en de mogelijke variaties. Op dezelfde manier was het ook mogelijk geweest om de mogelijke lokomotiefwissels aan de grenzen aan te halen, zodat een modelbouwer ook in "zijn" grensstation op de juiste manier van lokomotief kan wisselen.

Verder is de uitleg vrij summier en moet men reeds op de hoogte zijn van de mogelijke rijtuigtypen en aanduidingen. Hier was voor de belangrijkste samenstellingen een duidelijker uitleg van de beschikbare modellen wenselijk geweest, terwijl men ook rekening kon houden met de homogeniteit van de trein (bv. enkel rijtuigen op lengteschaal 1/100 of 1/87). In sommige treinsamenstellingen worden deze trouwens door elkaar gebruikt wat storend kan werken.

Als konklusie een zeer degelijk uitgebouwd boek met exakte gegevens , maar door zijn opbouw minder interessant voor de doorsnee lezer en een te hoge prijs

Het boek wordt door het L.S.V.-spoorwinkeltje verdeeld met bestelnummer HSW 56.005

## J'étais machiniste

Henri Scaillet .

Uitgever : G.T.F. Liège  
Formaat 16 cm x 24 cm, glanzend papier  
156 blz., ca. 100 zw-w foto's

Frans

**Prijs : Leden : 470 BEF + 80 BEF port**  
**Niet leden : 495 BEF + 80 BEF port**  
**Bestelnr. : 65.002**

Eén van de laatste uitgaven van de G.T.F. benadert de spoorwegen op een heel andere manier, nl. door de ogen van een machinist. Op ongeveer twee-derde van de tekst zijn eigen geschiedenis en loopbaan en hierdoor krijgt men een heel ander beeld over de spoorwegen juist na de tweede wereldoorlog. De vele anekdotes belichten het werk van alle dag, maar ondertussen is de schrijver ook een kenner van de spoorwegen, daar er regelmatig historische fragmenten in zijn "flash-back" en hierdoor wordt de geschiedenis rondom de stelplaats Haine-St-Pierre herschreven.

Nochtans vormt dit gedeelte het zwakke punt : daar de auteur vooral op zijn geheugen steunt, komen in het historisch gedeelte verschillende onjuistheden voor, die gemakkelijk verhinderd konden worden, als de tekst nagekeken werd op basis van de officiële documenten.

Anderzijds geven ook de foto's weinig nieuwe gegevens daar het meestal gaat om reeds gepubliceerde documenten, daar waar hier heelwat plaats geweest was voor alternatieve (familie)foto's van het personeel of de omgeving.

Ondanks deze kleine negatieve punten, is dit een zeer interessant boek, dat een zeer menselijke kijk geeft op het leven bij de spoorwegen. Ook de betrekkelijk lage prijs is een bijkomend pluspunt.

## Tranways et trolleybus dans la guerre

Uitgever : G.T.F. Liège  
80 blz., formaat 16 x 24 cm / glanzend papier  
ca. 50 zw/w foto's

Frans

**Prijs : Leden : 430 BEF + 80 BEF port**  
**Niet leden : 450 BEF + 80 BEF port**  
**Bestelnr. : 65.004**

Het "kleine" boekwerk geeft een uitgebreid overzicht van de tramlijnen en trolleybussen in Liège, waarbij chronologisch een overzichtelijk en duidelijk beeld gegeven wordt van de voornaamste feiten en anekdotes op dit stadsnet. Dit overzicht begint juist voor de bezetting van ons land, geeft een beeld over de situatie van de trams, de uitbreiding van het net en de zware beschadigingen en sabotagedaden, eindigt met een beeld van kort na de oorlog. Op zeer beperkte plaats wordt praktisch een volledig beeld gegeven over deze jaren, waarbij de foto's de tekst duidelijk illustreren. Een aanrader voor alle belangstellenden van trams en van mensen die een beeld willen krijgen over de exploitatie tijdens de moeilijke oorlogsdagen.

# *N.M.B.S. - Aktueel*

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Geen

### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	op datum van :
326	Hasselt	Stockern	01/01/1995
363	Merelbeke	Hasselt	01/01/1995
1181 - 1193	Schaarbeek	Brussel-zuid	26/09/1994
1901	Oostende	Brussel-zuid	22/01/1995
2301 - 2320	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/01/1995
2501 - 2514	Schaarbeek	Brussel-zuid	26/09/1994
2501 - 2514	Brussel-zuid	Antwerpen-Dam	01/01/1995
2551 - 2558	Schaarbeek	Brussel-zuid	26/09/1994
2801 - 2802	Schaarbeek	Brussel-zuid	26/09/1994
6205	Monceau	Merelbeke	01/01/1995
6221	Merelbeke	Monceau	01/01/1995
6223	Merelbeke	Monceau	01/01/1995

### 3. Schrappingen :

Nummer	Van	op datum van :
023	Schaarbeek	01/01/1995
030	Schaarbeek	01/01/1995
034	Schaarbeek	01/01/1995

### 4. Hernummering :

Nummer	Van	Naar	op datum van :
2130	Oostende	1901	22/01/1995

## Aktuele berichten :

00 Geleidelijk aan komen nu de oudste elektrische stellingen in het gedrang : op 1 januari gingen opnieuw drie stellingen - nl. de 023, 030 en 034 richting sloper, terwijl nog verschillende bijkomende stellingen afgesteld werden. Naar alle waarschijnlijkheid zullen deze stellingen - tot nummer 046 - met ingang van de zomerregeling 1995 definitief afgesteld worden.

00 Ook voor de stellingen tot 128 komt het einde in zicht, alhoewel deze stellingen het waarschijnlijk nog tot in de zomer zullen ingezet worden, zijn er tijdens de vorige maanden al diverse stellingen op een zijspoor geplaatst.

Anderzijds werden weer eens vier bijkomende stellingen aan Italië verkocht : het betreft de stellingen 057, 073, 078 en 098, waarbij de 057 en 078 door St-Ghislain gereed gemaakt werden voor de overbrenging en eind november naar zonniger oorden vertrokken. De beide overige stellingen worden waarschijnlijk in de loop van februari afgevoerd.

00 Een gunstiger toekomst krijgen de elektrische stellingen 128 - 150 ("Budd"). Het eerste stel - de 139 - werd eind december door de CW Mechelen afgeleverd : uiterlijk verschilt het stel enkel door het aanbrengen van nieuwe vensters met slechts één op twee dat opengaat. De modernisering gebeurde vooral bij het interieur van de tweede klasse met nieuwe (grijze) wandpanelen en nieuwe zetels.

Na dit eerste stel wordt er één bijkomend stel om de drie weken omgebouwd, thans zijn de 137 en 146 in ombouw of reeds omgebouwd.

03 Met de 416 werd de laatste tweeledige Break getransformeerd en kan met ingang van de volgende zomerregeling de inzet uitgebreid worden met een derde inzetlijn vanuit Merelbeke. Nochtans is deze op dit ogenblik nog niet aan ons bekend, een verdere mogelijkheid is de transfert van een aantal stellingen naar Hasselt, dit voor de bediening van Antwerpen - Hasselt. Maar nog verdere inzetlijnen komen in aanmerking. Voorlopig worden wel al diverse IC-treinen gereden tussen Schaartbeek en St-Ghislain en nemen hierdoor ongeveer één derde van de diensten van de reeks 08 op deze inzetlijn over.

Verder is ook de verkoop van de stellingen 325 en 326 aan de CFL een feit geworden, hiervoor werd de 326 (op papier) van Hasselt naar Stockem getransfereerd en kreeg Hasselt de 363 in de plaats, aan de inzet veranderde echter niets en de stellingen worden verder vanuit Stockem ingezet en ook het onderhoud wordt in deze werkplaats uitgevoerd. Enige wijziging zal - vanaf de zomerregeling - zijn dat deze stellingen de binnenlandse diensten tussen Luxemburg en Kleinbettingen zullen verzekeren. Deze worden thans door de NMBS-stellingen reeks 00 gereden.

Na de ombouw van het laatste stel en de aflevering van de tweede reeks drieledige stellingen voor de Marokkaanse spoorwegen, wordt thans de verongelukte 343 te Brugge gerekonstrueerd. Nochtans zal dit stel afwijken van de klassieke stellingen, daar ook voor de beide eindrijtuigen dezelfde indeling gebruikt wordt als voor de tussenrijtuigen en hierdoor een 2+2 indeling van de zitplaatsen krijgt. Vermelden we nog dat de reserve-stellingen reeks 03 nog steeds ingezet worden als pickuurtreinen op de verbindingen Brussel - Charleroi en lokaaltreinen tussen Nivelles - Mechelen (lijn 124). Deze dienst zal waarschijnlijk tot bij de zomerregeling standhouden, maar op dat ogenblik wordt een volledige reorganisatie van de reizigersdienst doorgevoerd. Hierdoor mag men zich verwachten aan talrijke veranderingen in stelplaatsen, verdere afstellingen en de indiensttreding van de aangekochte Franse rijtuigen.

- 04 Ondanks het feit dat de bestelling pas officieel half april door de raad van beheer goedgekeurd werd, zijn de voorbereidingen voor de bouw bij BN te Brugge en Acec reeds ver doorgedreven. Eind 1994 kwamen de definitieve lastenboeken voor de beide typen stellen klaar en dadelijk werd gewerkt aan het opstarten van de band. De technische fiches van beide uitvoeringen worden op de volgende bladzijden gegeven.

Met het gereed maken van het bouwproces, werden er echter al verschillende aanpassingen doorgevoerd : het voornaamste verschil is het feit dat men beslist heeft om bij de éénspanningsstellen de nodige plaats te voorzien om deze naderhand te kunnen ombouwen tot tweespanningsstellen. Vermelden we ook dat voor de binnenrichting gekozen werd voor een analoge opbouw als voor de bestelde nieuwe rytuigen voor de IC-diensten, en dat de stellen voorzien zijn van een doorloopkop met rubberen afdichting. Deze uitvoering werd voor het eerst toegepast bij de Deense IC-stellen. Dit leidde wel voor de N.M.B.S. tot een volledig nieuwe opvatting voor de stuurposten (die weggeklapt kunnen worden bij koppeling van twee stellen), een volledig nieuwe vorm en het feit dat deze stellen - ondanks dezelfde koppeling - niet koppelbaar zijn met de "Breaks" reeks 03.

Het eerste stel zou tijdens de eerste helft van 1996 onderworpen worden aan de nodige test- en rodageritten, de serielevering wordt verwacht tegen juli 1996 en duurt verder tot in 1999. Waarschijnlijk zullen eerst een aantal tweespanningsstellen gebouwd worden voor de steeds uitbreidende diensten naar Frankrijk, maar ook op het CFL-net.

- 06 : Bij de stellen reeks 06 ontstond een foutieve opgave, daar de stellen tot 782 in Hasselt aangegeven werden. Door een vergetelheid, is nooit gemeld dat - door de aankomst van de driedigige stellen reeks 03 te Hasselt - de stellen 746 tot 782 vanuit Hasselt naar Oostende overgeplaatst werden. Hierdoor bleven enkel nog de stellen 724 tot 745 te Hasselt over voor de IC-diensten Antwerpen - Hasselt - Liège. De dienst Poperinge - Turnhout bleef volledig op dezelfde basis gestoeld (met bestuurders van Kortrijk, Gent, Antwerpen en Mol) maar met onderhoud te Oostende.

Na een betrekkelijk lange tussenpoos, wordt - na de ombouw van de breaks - weer stellen reeks 06 in de CW Mechelen aan een grote herziening onderworpen en hierdoor daalt het aantal groene stellen van deze reeks nu weer met ca. twee à drie stellen per maand. Maar ook alle stellen reeks 00 komen in de bordeau/witte kleurstelling uit revisie.

- 08 : Sinds begin 1995 zijn alle vierledige stellen in een uniforme bordeau-witte livrei : als laatste grijs-oranje stel ging de 844 in november 1994 in de CW Mechelen binnen, een maand later was het de beurt aan de 808 in de ex-VTM kleurstelling. Alle stellen reeks 08 ondergingen thans hun grote herziening en kunnen weer tussen de 8 en 10 jaar verderrijden.

- 15 : De overname van 3 T.E.E.-treinparen door TGV-stellen heeft nog geen vermindering in de inzet van de meerspanningslokomotieven teweeg gebracht : door deze omvorming konden wel 3 Franse CC 40 100-machines afgesteld worden, doch de Belgische lokomotieven kreeg steeds verdere diensten toegemeten. Door de diverse defekten worden de reeksen 12 en 15 opnieuw uitgebreider in de dienst naar Paris-nord gebruikt, maar komen ze ook volgens plan tot inzet voor de autoslaaptreinen richting zuid Frankrijk en hierbij rijden ze tot in Lille.

De twee reserve-lokomotieven reeks 15 daarentegen wordt overwegend gebruikt voor bijzondere verlofgangerstreinen - meestal Lourdes-treinen, maar in deze dienst komen ook regelmatig machines reeks 16 tot inzet. De gespannen toestand zal waarschijnlijk nog tot in 1996 duren, alhoewel de beslissing van de S.N.C.F. om de laatste reeks Sybic-lokomotieven als driespanningsmachines uit te rusten (dus ook geschikt voor 3000 V = ) zou de inzet voor goederentreinen tot in Merelbeke of zelfs Muizen ontspannen.

Verdere ontspanning zou bereikt worden door het inleggen van enkele TGV-verbindingen naar Brussel en op de Waalse as, waardoor enkele internationale treinen ingekort kunnen worden.

- 19 Toch nog vroeger dan verwacht, werd de ombouw van de 2130 afgesloten : op 12 oktober werden de statische test van de omgebouwde lokomotief afgesloten en kon de machine voor het eerst zijn lichte Brecknell & Willis pantograaf tegen de draad zetten. Uiterlijk is er echter weinig van een ombouw te zien : naast de stroomafnemers, is onder de kast de ingebouwde transformator te zien. De livrei en het nummer bleef echter hetzelfde.

Inwendig was de ombouw heelwat uitgebreider : de plaatsing van de transformator en de omvormers leverde heelwat (plaats)problemen op. De omvormers zelf - die in parallel verbonden zijn krijgen hun energie rechtstreeks uit de bovenleiding bij 3 000 V, of door middel van de transformator. Deze omvormers drijven nu de 4 asynchrone motoren aan. Deze staan steeds twee per twee vast ingeschakeld. Voor de motor werd gekozen voor een omgevormde motor type LE 622 S, deze verandering van een standaard-motor was nodig om hem in de plaats van de bestaande traktiemotoren in het draaistel te krijgen.

Na de test in de CW Salzannes, werd de lokomotief eind november naar Brussel-zuid gevoerd en vanuit deze werkplaats werden nachtelijke testritten tussen Ath en Silly doorgevoerd. Na het op punt stellen van de traktieuitrusting, werden op hetzelfde baanvak nieuwe testen uitgevoerd tussen 18 en 20 januari 1995. Daar deze positief uitvielen, werd de lokomotief toegelaten op het net en kreeg ze haar nieuw nummer 1901 (op 22 januari 1995) en werd ze op die datum officieel naar Brussel-zuid getransfereerd.

Na verdere testritten tussen Brussel en Mons, worden vanaf februari - gedurende een drietal maanden - een aantal testen voorzien tussen Tournai en Moeskroen en nadien op het Franse net. Na deze bijkomende homologatie, zou de lokomotief gebruikt worden in de goederenreeks tussen Muizen / Merelbeke en Lille-Délivrance.

- 40 / 43 De grote kuis in de CW Mechelen werd begin 1995 afgesloten : nadat in de loop van 1994 verschillende dieselmotorwagens reeksen 40, 43 en 46 in Mechelen zelfs afgebroken werden, werden dat laatste "oude" motorwagens in januari 1995 vanuit Mechelen naar Ronet afgevoerd. In deze trein waren vier motorwagens reeks 40 en evenveel stellen reeks 43 opgenomen. Voordien waren alle stellen reeks ontdaan van de nodige reserve-onderdelen voor de omgebouwde bovenleidingswagens reeks ES 400.

Thans staan alle stellen - samen met enkele lokomotieven reeks 60 en 59 - op de zijsporen van de vorming van Ronet uitgeweken en wachten op hun laatste reis naar de sloper. Door de aanwezigheid van asbest, zal al dit materieel waarschijnlijk opgekocht worden door de Noordfranse sloper te Baroncourt, die gespecialiseerd is in dit sloopwerk.

- 44 / 45 Voor deze stellen wordt het inde voorzien tegen 1998 : vooreerst worden nog vier motorwagens reeks 44 onderworpen aan een grote herziening : voor het eerst gebeurt deze revisie in twee delen. De motorisatie en de draaistellen worden thans in de CW Salzannes hersteld, nadien gaat deze motorwagen dan naar de CW Mechelen voor de herziening van de kast en het interieur en voor een herschildering.

Na midden 1995 wordt geen enkele motorwagen nog geriviseerd en uiterlijk na 8 jaar zijn alle motorwagens dan van het N.M.B.S.-net verdwenen. Maar thans zoekt men al koortsachtig naar nieuwe inzetgebieden, daar nog slechts 8 van de 19 aanwezige motorwagens nog volgens plan gebruikt worden. Mogelijk kan men - door deze ontwikkeling - al vanaf 1996 de eerste motorwagens reeks 45 afstellen.

- 55 : De 5502 zal de eerste diesellokomotief van deze reeks zijn, die uitgerust wordt van de beveiliging TVM 430 voor de TGV-lijnen. In het totaal worden - voorlopig - zes machines met deze uitrusting omgebouwd en worden ze gebruikt als hulplokomotief voor de hoge-snelheidslijnen. Vanaf 1996 zullen deze machines te Brussel-zuid gestationeerd worden voor het afslepen van defekte TGV-stellen. Hiervoor staan steeds twee machines planton te Tournai (nadien Mons), Ath en Brussel. Er is nog geen beslissing genomen voor verdere machines voor de verbindingen naar Nederland en Duitsland.



62 : In december werden nog twee verdere lokomotieven reeks 62 overgedragen aan de dienst infrastructuur : de 6221 en 6223 (stelplaats Merelbeke) gingen over naar het distrikt zuid-oost en staan thans te Namur. Verder werd de 6217 omgeruild met de 6242, zodat de 6217 terug in de normale lijndienst te Monceau gebruikt wordt. Vanaf mei 1995 zouden dan nog eens een 20-tal machines overgedragen worden voor de werktreinen op de TGV-lijnen. Dit is mogelijk door de elektrifikatie van de verbinding naar De Panne.

Thans worden ca. 10 machines gebruikt vanaf het inzetstation St-Druon (bij Antoing) voor de aanleg van de lijn naar de Franse grens. Maar naast de machines van de dienst Infrastructuur, wordt er vanaf december 1994 een aanvoertrein ingelegd tussen St-Ghislain en St-Druon. Vanaf maart zou een tweede aanvoertrein gaan rijden. Dit gebeurt met behulp van machines reeks 62 van St-Ghislain dienst transport. De aanvoer bestaat uit diverse wagens met kleinere onderdelen voor de aanleg van het spoor.

Rond dezelfde periode zou ook dagelijks een aanvoertrein naar de werkbasis Coucou bij Ath rijden, vanaf deze basis wordt dan gewerkt aan het baanvak Ath - Antoing.

70 : Recent is een omvorming van de inzetreeks opgetreden : thans wordt gemiddeld twee à drie machines van deze reeks op de Antwerpse linkeroever ingezet, hierbij blijven beide lokomotieven gedurende de nacht op de Linkeroever, terwijl de derde lokomotief - samen met een trein gesleept door een 51-er - voor de aanvoer van de trein zorgt. Deze uitbreiding was nodig door het grotere aantal bedrijven op de linkeroever die gekozen hebben voor spoorvervoer. Anderzijds werden de diensten naar Turnhout en vooral Boom verder ingekrompen. Gemiddeld worden 5 van de 6 machines ingezet.

71/75 : Na een maandenlange asstelling van diverse lokomotieven reeks 71 en 75, werd nu beslist om deze machines alsnog te herstellen. Reden voor de afstelling was het feit dat de wielstellen hun sleetgrens bereikt hadden en dat deze afweken van de standaard-wielstellen van de reeks 62. Nu werden een aantal nieuwe wielstellen besteld, deze wijken in deze mate van de oorspronkelijke uitvoering af, dat ze ook bij de reeks 62 gebruikt kunnen worden en hierdoor het aanhouden van een beperkt aantal reserve-onderdelen mogelijk is. Deze machines zullen vanaf mei 1995 terug in dienst gesteld worden, dit in de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de verschillende havensekties. Het belangrijke tekort aan rangeerlokomotieven leidde tot het nemen van deze beslissing.

76 : Eind 1994 zijn er met de N.S. onderhandelingen gestart voor de aankoop van 20 à 25 lokomotieven reeks 2200. Op dit ogenblik worden deze machines massaal afgesteld, maar zouden - onder het geringe vermogen - goed gebruikt kunnen worden bij de aanleg van de TGV-lijnen. Bij een eventuele aankoop zouden deze machines de reeks 76 gaan vormen en gedurende een zestal jaar ingezet worden op de diverse werven. Naast deze machines is men bij de N.M.B.S. verder op zoek naar zwaardere machines.

### ***Stelplaatsen :***

#### ***Brussel-zuid :***

Sinds september vorig jaar worden weer elektrische lokomotieven onderhouden in de volledig vernieuwde werkplaats Brussel-zuid. Op dat ogenblik gingen de reeksen 25, 25,5 en 28 terug naar Brussel-zuid over.

Nochtans was de stationering van de reeks 25 te Brussel-zuid van korte duur, daar deze reeks op 1 januari 1995 doorgegeven werd aan Antwerpen - Dam.

### ***Antwerpen-Dam :***

Deze werkplaats wordt tijdens de volgende jaren verder uitgebreid : op 1 januari kwamen de machines reeks 23 (2301 - 2320) en reeks 25 (2501 - 2514) naar de metropool en worden vanuit deze havenplaats ingezet. Ondertussen zijn de plannen klaar voor de nieuwe werkplaats te Antwerpen-noord klaar. Hierbij wordt de indeling van de nieuwe werkplaats Brussel-zuid aangehouden, waarbij de lokomotieven doorheen de werkplaats rijden en op korte tijd hun onderhoud volgens de nieuwste principes krijgen.

De werkplaats neemt de taken over van Antwerpen-Dam, Hasselt (diesellokomotieven), Schaarbeek (lokomotieven) en een gedeelte van Merelbeke.

### ***Monceau :***

Ook voor deze werkplaats zijn de plannen uitgetekend : de nieuwe werkplaats komt op het terrein van Charleroi-sud Quai, tussen Charleroi en Couillet. Deze werkplaats zou gemengd worden, dus zowel voor lokomotieven en stellen en zou de werkplaatsen Monceau, St-Ghislain en Ronet overnemen en voor het onderhoud zorgen van een groot gedeelte van het traktiematerieel.

### ***Werkbasis St-Druon :***

Deze uitgebreidste werkbasis voor de TGV-werken, werd in november 1994 operationeel. Gelegen bij de vertakking te Antoing, zorgt ze voor de aanvoer van materieel voor de aanleg van de lijn naar de Franse grens, nadien ook richting Ath. Deze basis heeft bundel met 13 sporen voor de werktreinen, een tweede bundel voor treinen met materieel dat ter plaatse moet gereed gemaakt worden, een derde bundel voor de aanleg van de bovenleiding.

Vanaf maart 1995 wordt St-Druon de thuisbasis voor een dertigtal diesellokomotieven, nl. een tiental machines reeks 62, de 10 lokomotieven reeks 59 en evenveel lokomotieven reeks 84. Deze lokomotieven staan enkel in voor de rangeringen en de werktreinen op de nieuwe lijn, niet voor de aanvoer van materialen.

Na beëindiging van de werken eind 1996 wordt deze werkbasis volledig terug afgebroken.

### ***Werkbasis Coucou :***

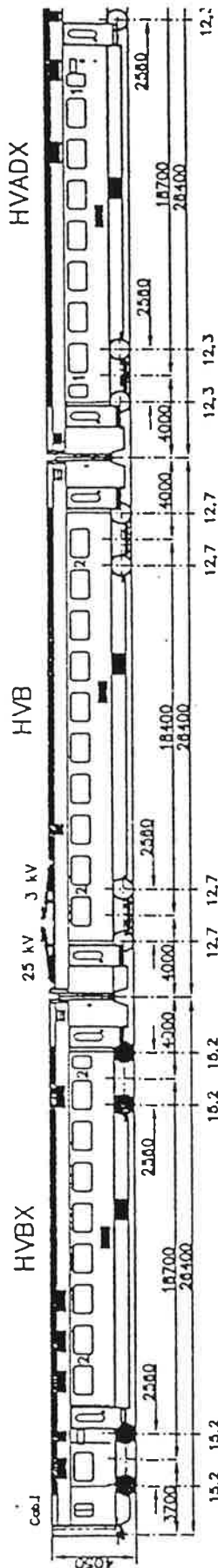
Een tweede werkbasis wordt thans ingericht ten noorden van Ath, op de toekomstige vertakking tussen de lijn 94 (Brussel - Ath - Tournai) en de TGV-lijn. Deze werkbasis is veel kleiner en bevat slechts één enkele bundel met 10 sporen en enkele sporen voor het onderhoud van de diesellokomotieven. Hier zullen een twintigtal lokomotieven gebruikt worden, nl. een 10-tal machines reeks 62 en verder vrijgekomen of aangekochte lokomotieven.

Verder zijn er in beide werkbasisen ook nog diverse lokomotieven van privé-aannemers aanwezig.

In tegenstelling met St-Druon, blijft de basis ook na de werken - in vereenvoudigde uitvoering - aanwezig en wordt de uitvalsbasis voor de onderhouds- en hulp treinen op de TGV-lijn. Hiervoor blijft een bundel met 8 sporen over, verder enkele loodsen en werkplaatsen voor de rollend materieel.



# Reeks 05



Loopbaan :	Kenmerken	Hulpvoestellen :
Nummering : 501 - 570	Aantal plaatsen : 1 ste klasse : 2 de klasse :	Hakkers : Omvormers :
Effectief (bij bouw) : 70	Elektrische uitrusting :	Koelgroepen :
Bouwer kast : Bombardier / BN	Bouwer : Type :	Afmetingen :
Levering : 1996 - 1998	Traktiemotoren :	Lengte : eindrijtuigen middenrijtuig : totaal :
Buiten dienst : B°B° + 2'2' + 2'2' .	Vermogen : Aantal :	Afstand tussen draaist. : eindrijtuigen : middenrijtuig :
Asindeling : 3 000 V DC	oerental : Ophanging :	Radstand binnen draaist. : Eindrijtuigen Middenrijtuig :
Spanningen : 160 km/h	Aslagers : Tandwieloverbrenging :	Aslast : Eindrijtuig 1 (motorrijt) Middenrijtuig Eindrijtuig 2
Snelheid : 55 cm/sec2	Overbrenging :	Hoogte : 15 200 kg 12 700 kg 12 300 kg 4 050 mm
Versnelling : 920 mm	Uurvermogen : Kontinu vermogen :	
Diameter loopwielen : 1 010 mm		
Diameter drijfwielen : 157 000 kg		
Massa (leeg) : 187 000 kg		
Massa (ritvaardig) :		
Remming : Verm. 13 kVA		
Kompressor : elektronisch gestuurd		
Automatische rem : ABS-systeem		
Handrem : schroefrem		
Verwarming : klimatisatie met lucht		
Soort :		

100

100

100

## ☐ *Limburgse Stoom Vereniging v.z.w.*

*Met plezier voor uw plezier een treinreis naar het verleden !*

De Limburgse Stoom Vereniging vzw ( ex. T.T.Z. ) is ontstaan uit de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen en had tot doel een museumlijn te exploiteren in de provincie Limburg. In mei 1982 werd deze museumlijn tussen de koolmijn van Zolder en de kolenhaven te Genebos (Lummen) aan het Albertkanaal officieel geopend. Doch door de sluiting van de Oostelijke mijnzetels in de loop van 1987 en dus ook de sluiting van de mijn van Zolder voor ogen moest de T.T.Z. noodgedwongen uitkijken naar een nieuwe vestigingsplaats. Na enige onderhandelingen met de N.M.B.S. werd geopteerd voor de lijn Winterslag - Zwartberg - Waterschei - As - Eisdien met als stelplaats het oude station te As. Intussen is de L.S.V. uitgegroeid tot een historisch verantwoorde museumlijn met een hoopvolle toekomst in het vooruitzicht. We geven even een beeld van de activiteiten :

**STOOMTREIN ASCH** : de L.S.V. baat zowel een normaalspoorlijn als een smalspoorlijn te As uit. Deze zijn te bezichtigen tijdens het toeristisch seizoen (data's kunnen aangevraagd worden) en houden volgende zaken in : demonstratieritten met normaalspoormaterieel zowel in stoom- (met een stoomlokomotief uit 1875 ) als in dieseltraktie, smalspoor afkomstig uit de Limburgse mijnen ( met in totaal 7 lokomotieven en een 30-tal wagentjes), smalspoor afkomstig uit de groeves ( 4-lokomotieven ) en een ruim aanbod aan tentoonstellingen (in aanbouw ) : de geschiedenis, de seinen, het materieel, .... om een zo volledig mogelijk beeld te geven over de spoorwegen ( zowel de N.M.B.S. als de industrie ). Verder houdt de "Stoomtrein Asch" zich ook bezig met de uitbouw van het emplacement met een kantine voor een natje en een droogje, een speeltuin voor de kinderen, ....

**HET SPOORWINKELTJE** : naast de eigen uitgaven van de vereniging verdeeld "Het Spoorwinkeltje" ook tal van Belgische en buitenlandse boeken. De verkoop vindt plaats te As ( in een gerestaureerde wagen ) alsook per correspondentie . Vraag de folder aan voor een volledige informatie.

Als U beste-lezer geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomtreinen of meer belang hecht aan het hedendaags spoorwegvervoer of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons.

Voor verdere inlichtingen :

Secretariaat & Het Spoorwinkeltje

Casier

Gravierstraat 109

3700 Tongeren

Tel : ( ++ 32 ) ( 0 ) 12 / 23 22 24

### **HET TIJDSCHRIFT :**

U hebt nu een exemplaar van het tijdschrift van onze vereniging in handen, dit tijdschrift evenals al het andere werk wordt bij ons gedaan door een handvol vrijwilligers. Bent U geïnteresseerd in dit tijdschrift ??

WORDT DAN LID VAN DE LSV EN GENIET VAN VOLGENDE VOORWAARDEN :

5 \* per jaar ontvangt U dit prachtig tijdschrift

1 \* per jaar ontvangt U het JAARBOEK een volledige gids van de gebeurtenissen bij de spoorwegen  
korting bij de aankopen op "Het Spoorwinkeltje"

Meer inlichtingen ? Bel dan 012/ 23 22 24 ( liefst na 16 h )

**STEUN ONZE VERENIGING EN WORDT LID !**

## *Het Spoorwinkeltje :*

### *Nieuwe eigen uitgaven :*

#### *Foto's materieel L.S.V.*

Zoals reeds aangekondigd in de vorige uitgave gaat de L.S.V. / H.S.W. foto's van het rollend materieel uitbrengen dat dienst doet op de muscuimlijn. Deze reeks werd vorige keer gestart door de foto van de laatste gerestaureerde lokomotief de nr. 4 "Jojo". Deze reeks zal tijdens de zomer nog uitgebreid worden met de laatste aankopen ( smalspoorlokomotieven ) en aangevuld worden met de oudere foto's van de lokomotieven bij aankomst en na restauratie.

Volgende foto's zijn nu reeds verkrijgbaar :

HSW-nr.	Lokomotief	Omschrijving
10.021	Simone	Stoomlokomotief nr. 2 La Hestre op de lijn Zolder - Genebos
10.041	Jojo	Stoomlokomotief nr. 4 Cockerill met verticale ketel tijdens de Open-Deur-Dagen te Ans aangekocht in 1992 door de L.S.V.
10.042	Jojo	Stoomlokomotief nr. 4 na restauratie in bordeau-liverei te As
10.051	Bebert	Stoomlokomotief nr. 5 tijdens zijn overbrenging
10.052	Bebert	Stoomlokomotief nr. 5 tijdens zijn overbrenging
10.191	Savelmonta	Stoomkraan nr. 19 te Winterslag. Deze kraan werd eind 1993 overgebracht te As
10.221	Montmirail	Diesellok nr. 22 bij aankomst te KS-Zolder in gele-livrei
10.222	Montmirail	Diesellok nr. 22 tijdens de overbrenging tussen Zolder en As
10.511	554.14	Motorwagen 4614 bij aankomst te Zolder
10.512	554.14	Motorwagen 554.14 na restauratie te Eisden

#### **Prijzen :**

Niet-leden	40 BEF / foto	25 BEF verzending globaal
Leden L.S.V.	36 BEF / foto	25 BEF verzending globaal

De verzendingskosten blijven gelijk zowel voor een foto als voor alle foto's

#### **Promotie : de volledige reeks**

Bij aankoop van alle beschikbare foto's van de L.S.V. gaan we natuurlijk een promotie-actie organiseren . ook voor de personen die nu reeds de eerste foto hebben aangekocht.

Volledige reeks	360 BEF / reeks	Verzendingskosten inbegrepen
Volledige reeks (behalve 10.042)	324 BEF / reeks - 10.042	Verzendingskosten inbegrepen

**Foto's N.M.B.S. materieel :**

**Fotoreeks 1 : Motorwagen reeks 46**

Naast de reeks over het eigen materieel brengen we nu ook fotoreeksen uit over het N.M.B.S.-materieel. Deze reeksen geven een beeld over het N.M.B.S. materieel en bevat telkens 5 foto's over hetzelfde type of reeks. De foto's zijn ook los verkrijgbaar. Er worden nu vier reeksen opgestart (reeks 40, 43, 45, 46) en er staan nog verschillende reeksen in voorbereiding. ( Stoom, ...). Na verloop van tijd zullen ook heel actuele reeksen worden gemaakt

08.011	4601	07/1983	Te Geraardsbergen
08.012	4617	09/1974	Te Charleroi-Sud
08.013	reeks 46	11/1984	Te Maffle
08.014	4605	07/1983	Te ATh
08.015	reeks 46	05/1983	Te Rognon

**Prijzen :**

*Per foto*

Niet-leden	40 BEF / foto	25 BEF verzending globaal
Leden L.S.V.	36 BEF / foto	25 BEF verzending globaal

*Per reeks :*

<b>Bestelnummer reeks 46 :</b>	<b>08.010</b>	
Niet-leden	200 BEF / reeks	25 BEF verzendingskosten
Leden L.S.V.	180 BEF / reeks	25 BEF verzendingskosten

**Fotoreeks 2 : Motorwagen reeks 45**

08.021	4501	12/1974	Te Haine-St.-Pierre
08.022	4504	08/1980	Te Ronquieres
08.023	4507	12/1983	Te Saint-Lambert
08.024	4507	12/1983	Te Saint-Aubain
08.025	4507	08/1976	Te Mons

**Bestelnummer volledige reeks 45 : 08.020**

**Fotoreeks 3 : Motorwagen reeks 43**

08.021	4317	07/1983	Te Arlon
08.022	4324	07/1983	Te Arlon
08.023	4322 & 4509	07/1983	In Libramont
08.024	4320	07/1983	Te Denderleeuw
08.025	4314	04/1981	Te Ronet

**Bestelnummer volledige reeks 43 : 08.030**

**Fotoreeks 4 : Motorwagen reeks 40**

08.041	4001	06/1980	Te Kortrijk
08.042	4005	07/1983	Te Moeskroen
08.043	reeks 40	08/1983	Te Zillebeke
08.044	reeks 40	08/1983	Te Poperingen
08.045	4005	11/1978	Te Milmort

**Bestelnummer volledige reeks 40 : 08.040**



## *Speciale promotie : fotoreeksen 1 > 4*

Als men de vier fotoreeksen samen bestelt krijgt men volgende voorwaarden :

Normaal :                      4 \* 180 BEF                      720 + 100 BEF verzending

LANCEERPRIJS : (bestelnummer 08.001 )

*750 BEF inclusief verzendingskosten* (voor 15 juni 1995)

i..p.v. 820 BEF

# *NIEUWE UITGAVE :*

## *Technische fiches :*

De L.S.V. / H.S.W. hebben een nieuwe uitgave op het programma staan, nl. het uitbrengen van technische fiches over de N.M.B.S. . Hierdoor krijgen we geleidelijk aan een volledig overzicht van de Belgische spoorwegen, hun tractiematerieel ( stoom oud, stoom, elektrische lokomotieven, diesellokomotieven en stellen/motorwagens ), hun geslept materieel ( oude rijtuigen, metalen rijtuigen, wagens), het vreemd materieel op Belgisch grondgebied ( industrie, dienstvoertuigen, museummaterieel, SNCF/NS/DB/CFL-materieel dat in België komt, tram en smalspoor) en de vaste installaties ( lijnen, stations, gebouwen, seinen en onderdelen).

Deze uitgave zou verschijnen in de vorm van een fiche (A4-formaat) met op de voorzijde een tekst (uitleg) , technische tekening en een foto ( kwaliteit zoals de foto's op de voorpagina en binnen in dit tijdschrift) en op de achterzijde een technische fiche !

Om deze uitgave te klaseren ( want ze worden voorzien van 2-gaatjes om te klaseren) wordt er een vier mappen voorzien (zie verder ) met een eigen kleurenopdruk over de spoorwegen. zodat deze reeks een prachtige spoorwegencyclopedie wordt, die geen enkele spoorwegenthousiast mag missen ! De taal mag U zelf kiezen want deze uitgave verschijnt zowel in het Nederlands als in het Frans.

En nu de uitleg per abonement en de verschillende mogelijkheden :

### **Abonnement 1 : Traktiematerieel :**

Het eerste abonnement bevat een koft over het TRAKTIEMATERIEEL. Hierbij komen volgende onderwerpen aan bod :

- Oudste stoomlokomotieven
- Stoomlokomotieven
- Elektrische lokomotieven
- Diesellokomotieven
- Stellen / Motorwagens

Om de prijzen binnen de mogelijkheden te houden verschijnen er 5 (vijf) nieuwe fiches om de twee maanden. Deze kunnen dan per subonderdeel geklasseerd worden in de map "TRAKTIEMATERIEEL" die zelf de onderverdelingen heeft zoals hierboven aangeduid, zo verkrijgt men beetje bij beetje een volledig overzicht van het tractiematerieel zowel het hedendaagse als van de eerste lokomotieven. Deze fiches kunnen los aangekocht worden of beter neem een abonnement en ontvang - net als het tijdschrift - U fiches om de twee maanden bij U in de bus zodat U er zeker geen mist. Daarbij is een abonnement goedkoper.

### *Losse fiches :*

Prijs per stuk	Leden	12 BEF	25 BEF verzending ongeacht het aantal
	Niet-Leden	15 BEF	25 BEF verzending ongeacht het aantal

### *Abonnement (jaarlijks)*

Het abonnement loopt van juli 1995 tot juli 1996 en omvat dus 30 fiches over het tractiematerieel. Deze fiches worden U om de twee maanden thuis opgestuurd (verzendingskosten inbegrepen), en daarbij krijgt U korting op de inbindmap die in de loop van 1995 verschijnt !

Jaarlijks abonnement	Leden	350 BEF	(normaal los gekocht : 510 BEF franco)
	Niet-Leden	500 BEF	(normaal lok gekocht : 600 BEF franco)

## Abonnement 2 : Gesleept materieel :

Het tweede abonnement bevat een kaft over het GESLEEPT MATERIEEL. Hierbij komen volgende onderwerpen aan bod :

- Oude rijtuigen
- Metalen rijtuigen
- Wagens

Prijzen : die abonnement nr. 1

## Abonnement 3 : Vreemd materieel :

Het derde abonnement bevat een kaft over het VREEMD MATERIEEL. Hierbij komen volgende onderwerpen aan bod :

- Industrie
- Dienstmaterieel
- Museummaterieel (NMBS en muscumlijnen)
- Materieel van andere spoorwegmaatschappijen ( SNCF, NS, DB, CFL, CIWL, ....)
- Tram / Smalspoor

Prijzen : die abonnement nr. 1





# G.T.F. - uitgaves

## Boeken, kaarten, foto's

Alhoewel dat de G.T.F.-uitgaven in het Frans zijn hebben we besloten ze te verdelen. We verkrijgen nu volgende nieuwe boeken ( twee nieuwe boeken staan trouwens in de boekbesprekingen). :

### *LE RAIL PASSE PAR LIEGE , DU REMORQUEUR AU T.G.V. :*

168 pag. / A4-formaat / 220 foto's en plans

Een volledig boek besteed aan de spoorwegen rondom luik met o.m. ontwikkeling van de luikse streek vanaf 1838, de spoorwegen concurrenieren het hellend vlak van Ans, panorama van de exploitatie in stoomtraktie van de lijn Brussel - Liege - Aachen, 30 jaar traktiematerieel groep Liege, elektrische stellen en de TGV komt het station binnen.

De versie met harde kaft in ingebonden in blauw stof met goud afgewerkt, met een geïllustreerde vierkleurendruk stofomslag. Voor dit boekwerk raden wij de aangetekende zending aan, zodat Uw boekwerk zonder schade bij U aankomt. Hij wordt trouwens verstuurd in met een extra bescherming..

Prijzen :	zachte kaft	harde kaft
Leden	1 050 BEF	1 650 BEF
Niet Leden	1 140 BEF	1 800 BEF
Port	100 BEF	120 / 250 BEF ( aangetekende zending )
Bestelnr.	65.001Z	65.001H

### *J'ETAIS MACHINISTE :*

156 pag. / 160 \* 240 mm formaat / een hondertal illustraties

Voor de inhoud verwijzen we naar de boekbespreking in het tijdschrift.

Prijzen :	Leden	450 BEF + 80 BEF port
	Niet Leden	495 BEF + 80 BEF port
	Bestelnummer	65.002

DE REST VAN DE BOEKEN SOMMEN WE EVEN OP :

Omschrijving	Lden	N. Lid.	Port	Bestelnr
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DE LANDEN à STATTE 144 pag / 210 * 210 mm formaat / 150 postkaarten reprod. / ingeb.	675	750	80	65003
TRAMWAYS ET TROLLEYBUS DANS LA GUERRE (Liège) 80 pag / 160 * 240 mm formaat / 40 foto's oude	410	450	80	65004
LES TRAMWAYS VICINAUX DE LA PROVINCE DE LIEGE 400 pag / 310 * 297 mm /. 750 foto's, plans, schema's, vierkleurendruk (8 pag. ), stofomslag in vierkleuren, ingebonden	2500	2700	120 250 *	65009
CINQUANTE ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS à LA SNCB tome 1 : Frans of Nederlands / 320 pag. / 350 foto's en tek / A4 tome 2 : tweetalig / 450 pag. / 500 foto's / 220 plans  een volledig overzicht van het reizigersmaterieel van 1926 tot nu ! een niet te missen encyclopedie (GTF / ARBAC-editie)	2525	2750	120 250 *	65010

LAMORTEAU. Histoire d'une gare Gaumaise et de la ligne MARBEHAN - VIRTON - MONTMEDY 54 pag / 210 * 210 mm / 40 foto's (zwart-wit), vierkleuren kaft	315	350	50	65011
LE TROLEYBUS à LIÉGE 52 pag / 210 * 210 mm / 45 grote zwart-wit foto's / vierkleuren kaft	345	380	50	65012
LIÉGE - COLOGNE, le premier chemin de fer transeuropéen 168 pag / 210 * 210 mm / 175 foto's / vierkleurenkaft & 25 foto's	900	980	80	65013
SUGGESTIONS POUR UNE THEMATIQUE PHILATELIQUE : LES CHEMINS DE FER : tome 1 : la traction vapeur 250 pag / A4 / vol postzegels reproducties van gans de wereld	450	490	80	65014
MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE 84 pag. / 70 foto's / ingebonden	225	250	35	65015
ASPECTS FERROVIAIRES DU PAYS DE CHARLEROI 120 pag/ 5 kleurenfoto's / 100 foto's zwart-wit	350	390	35	65016
LE CHEMIN DE FER DE L'OURTE ET DE L'AMBLEVE 64 pag/ 60 illustraties	225	250	35	65017
LE FAGNARD / TROIS PONT - WEVERCE - JUNKERATH 40 pag. / 30 illustraties	95	100	30	65018
DOSSIER TGV 64 pag. (de problemen, politieke beslissingen, de lijn, de kosten. ...)	95	100	30	65019
LES CHEMINS DE FER OUBLIES DES TROIS FRONTIERES 80 pag / 60 foto's / 10 plans	340	370	50	65020
SOUVENIRS FERROVIAIRES DU PAYS DE SAINT-VITH 68 pag. / 50 foto's & plans	185	200	50	65021
LES FRONTIERES ELEKTRIKES DE LA SNCB 64 pag/ 40 foto's waarvan 17 kleur	420	460	50	65022
ELEKTRIFICATION GOUVY - TROISVIERGES 72 pag / 60 foto's	275	300	35	65023

\* Aangetekende zending mogelijk ( 250 BEF )

#### KAARTEN G.T.F. :

#### *Cartes des voies ferrees de Belgique      formaat 800 \* 1000 mm*

Kaart met drie boekjes ( stations met telegrafische afkortingen / exploitaties NMBS lijnen / nederlandse tekst)

Leden :                    240 BEF + 60 BEF port  
Niet-Leden            260 BEF + 60 BEF port  
Bestelnummer        15.601

#### *Carte du reseau ferre des Fagnes Belge      formaat 750 \* 750 mm geplooid*

Leden                    150 BEF + 40 BEF port  
Niet-Leden            160 BEF + 40 BEF port  
Bestelnummer        15.602

## BESTELLINGEN :

De bestellingen gebeuren liefst van alles schriftelijk, een standaard bestelformulier wordt nu elke keer meegeleverd. gelieve uw bestellingen hierop te noteren en op te sturen naar het secretariaat van de vereniging. Kleine bestellingen ( max. 3 st ) kunnen gebeuren door het gewenste bedrag over te maken naar onderstaand rekeningnummer.

De verzending kan nu op twee mogelijke manieren gebeuren gewoon ofwel aangetekend. Boeken of pakketten van meer dan 5 000 BEF gebeuren automatisch aangetekend Voor meer info zie bestelformulier !