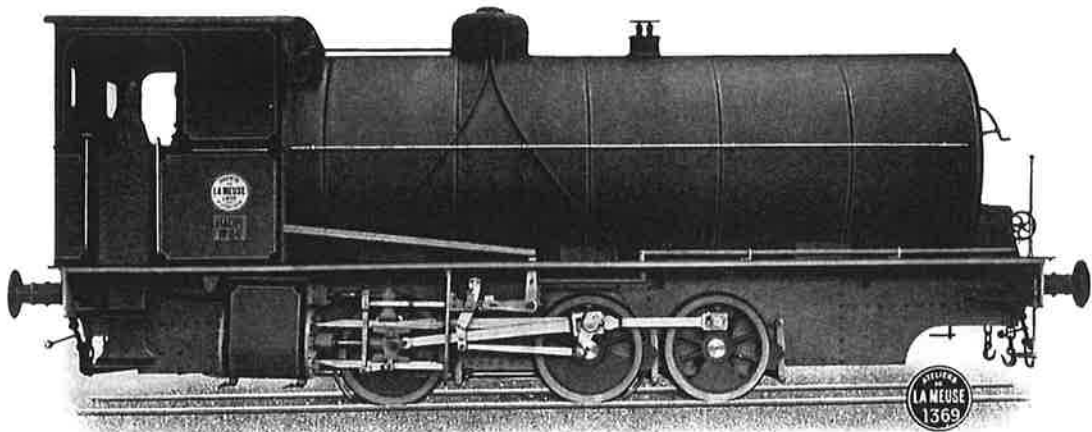


L.S.V.-Tijdschrift



Lidgeld :
650 BEF

Los nummer :
150 BEF

Inhoud

71

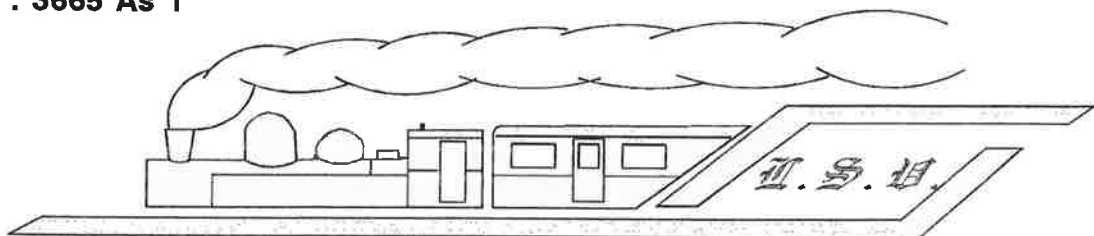
Stoomlok 43/52
Stoomlok 93 (IV)
Type 261
Type 101
GCI klasse AB
Wagen voor cokes

Industrie : Vuurloze
Beringen
DB stoomlok BR 50
Stelplaats Hasselt (VI)
Zomerregeling 1959
Exploitatie : lijn 117
Seingestel type Saxby

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

Juni - Juli 1995

A.K. : 3665 As 1



Limburgse Stoom Vereniging

Stoomlokomotieven

Later type 43 omgebouwd tot type 52

In de eerste helft van de jaren vijftig ontstond er - noog de uitbouw van het Etat Belge - net - een sterke behoefte aan krachtiger lokomotieven. Doch noch de techniek, noch de konstruktors waren zo ver gevorderd dat ze deze bestelling aankonden en hierdoor ontstond een eerste probleem om nog aan de steeds groeiende behoeften van het net de voldoen. De konstruktors schreven - naar hun capaciteiten wel in op de nieuwe offertes, doch tot veel meer dan een verbeterde versie van vroegere lokomotieven kwam het niet.

Dit was ook het geval voor de bestelde drieassige goederentreinlokomotieven met drijfwielen van 1 450 mm. Daar waar de behoefte bestond aan grotere vermogens, schreven enkel Cockerill, Couillet en St-Léonard in voor elk slechts acht lokomotieven, dit met afwijkende kenmerken.

St-Léonard leverde deze machines met een zeer korte radstand van slechts 3 200 mm en een klassieke ketel. De aandrijving gebeurde hier met twee binnenliggende cilinders, die voor het eerst hellend aangebracht waren en de middelste as aandreven. De levering gebeurde tussen oktober 1855 en juni 1856 en deze machines kregen de nummers 205 tot 212.

Deze lokomotieven werden dadelijk in de goederendienst ingezet, samen met de machines van Cockerill en Couillet. Van deze drie versies voldeed deze van St-Léonard het meeste en daarom werd beslist om nog eens 20 bijkomende lokomotieven te bestellen omstreeks 1858. Maar op dat ogenblik kon geen enkele lokomotiefbouwer inschrijven op dit order en zodoende werd beslist dat het Arsenaal van Mechelen - in de mate van het mogelijke - de machines zelf zou bouwen. Dit was mogelijk daar de ombouw van de oudere lokomotieven niet meer doorgevoerd werd en dat de eerste "primitieve" lokomotieven richting sloper gingen. Zodoende konden deze 20 bijkomende machines tussen januari 1860 en maart 1861 aan de Etat Belge afgeleverd worden.

Gedurende een tiental jaren werden ze ingezet in de lichtere goederendienst, de werkelijke stelplaatsen en de geleverde diensten zijn echter niet bekend. Een feit is wel dat deze machines al vlug niet meer opgewassen waren voor hun opgelegd programma en dat ze al vlug verzeilden naar kleinere stelplaatsen, vooral op de vlakke lijnen.

Vanaf 1865 werd beslist om alle lokomotieven van dit type te Mechelen om te bouwen tot tenderlokomotieven voor stationsrangeringen. Vanaf 1866 werd de transformatie uitgevoerd, doch het zou zeker tot ca. 1880 duren eer alle machines in tenderversie hun diensten deden. De ombouw voorzag het verlengen van het chassis achteraan, het aanbrengen van losstaande watertenders helemaal vooral de lokomotief, de konstruktie van een gesloten machinistenhuis met aangebouwde kolenbak en het aanbrengen van een stoomdom op de ketel. Daar de ombouw zich over een dergelijk lange termijn uitstreckte zijn er diverse ombouwvarianties ontstaan, die zich kenmerken door de plaats van de veiligheidskleppen en zandbak, de vorm van het machinistenhuis en de plaats van de gereedschapskisten op de watertenders.

Dadelijk na de ombouw kwamen de machines vooral in de stationsrangeringen terecht, waarschijnlijk werden de eerste machines gebruikt in de Brusselse agglomeratie, later werd een groter aantal machines te Antwerpen gestationeerd en in de uitbreidende haven gebruikt.

In 1876 werd de eerste typeaanduiding ingevoerd en hierbij kregen de nog niet omgebouwde machines het type 43 toegewezen, doch het is niet bekend hoeveel machines werkelijk nog bestonden. De tenderlokomotieven werden echter type 52. Voor 1881 waren alle 28 machines effectief omgebouwd.

In dat jaar werd dan ook een officiële lijst - met de stelplaatsen - opgemaakt en volgende tabel geeft deze toestand weer :

<i>Stelplaats</i>	<i>Nummers</i>	<i>Opmerkingen</i>
Brussel-noord	41	<i>ingezet te Leuven</i>
Brussel-zuid	77	
Mechelen	262	
Antwerpen-Dam	4, 70, 73, 97, 105, 121, 157, 171, 254	
St-Ghislain	206, 210	
Haine-St-Pierre	44, 60, 205, 207, 211, 212, 255	
Tamines	27	
Tienen	101	
Ans	24, 156	
Liège	89	

Uit deze stelplaatsindeling kunnen we afleiden dat de meeste machines vanuit Antwerpen-Dam gebruikt werden voor rangeringen in de toenmalige oude haven en langs de Scheldekaaien en hier het lichte rangeerwerk verrichtten.

Tweede inzetplaats was Haine-St-Pierre, waar in de verschillende omliggende stations met industrie-aansluitingen de lokale rangeringen en het samenstellen van de treinen uitgevoerd werd. Bij de overige stelplaatsen handelde het vooral om stationsrangeringen en hier moesten ze hun taken delen met de modernere en sterkere lokomotieven type 51. Hierdoor is het waarschijnlijk dat er gedurende de verschillende jaren, diverse mutaties optraden, waarbij de typen 52 meestal naar kleinere entiteiten verhuisden. Dit werd nog in de hand gewerkt door het feit dat in deze periode diverse privé-maatschappijen door de Etat Belge overgenomen werden en hierdoor nieuwe inzetstations gevormd werden. Over de latere situatie van deze machines is echter niets meer bekend.

In deze lichtere diensten voldeden de typen 52 wel en hierdoor kon de afstelling steeds verder achteruit geschoven worden. Nochtans was er een eerste schrappingsgolf te noteren omstreeks 1888. De eerste lokomotief die definitief afgevoerd werden, waren de nummers 77 en 205 die al in de loop 1887 uit het bestand geschrapt werden. Het volgende jaar waren niet minder dan 8 verdere machines aan de beurt en werd het bestand gehalveerd. Na de schrapping van de 70 in 1889 bleef de toestand voor de overblijvende machines nog vrij konstant. De machines die in dienst bleven waren de nummers 4, 24, 41, 73, 89, 97, 121, 171, 207, 209, 210, 211, 212, 255 en 266.

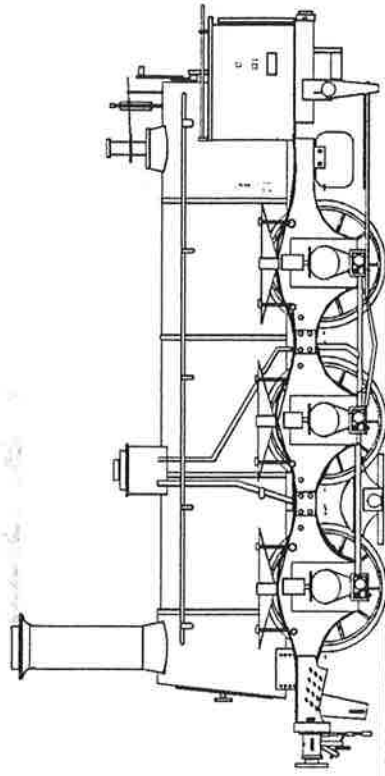
Tot in het midden van de 90-ter jaren van vorige eeuw bleef de toestand ongewijzigd en werden de overgebleven machines vanuit verschillende inzetstelplaatsen gebruikt, waarbij de diensten te Antwerpen praktisch volledig weggevallen waren, maar anderzijds werd ook beslist om deze machines bij zwaardere defecten te vervangen door de typen 51. Ze werden trouwens vanaf deze periode gelijkgesteld met deze machines.

De laatste machines van dit type overleefden nog de eeuwwisseling, doch met de 209 verdween de laatste type 52 in 1904 de effectieve dienst. Eén machine bleef echter nog gedurende geruime tijd - waarschijnlijk tot bij de eerste wereldoorlog - in beperkte dienst : de 207 werd omstreeks 1900 omgebouwd tot "Atelier"lokomotief en verrichtte in deze dienst de rangeringen in één van de grote werkplaatsen van het net. Een effectieve inzetplaats is echter niet bekend.

De volgende tabel geeft een overzicht van de schrappingsdata :

<i>1887</i>	<i>1888</i>	<i>1889</i>	<i>1892</i>	<i>1893</i>	<i>1894</i>	<i>1895</i>	<i>1896</i>
3	8	1	1	1	4	1	1
<i>1897</i>	<i>1898</i>	<i>1900</i>	<i>1901</i>	<i>1902</i>	<i>1903</i>	<i>1904</i>	<i>19..</i>
1	2	1	1	1	0	1	1

Type 43 van 1855

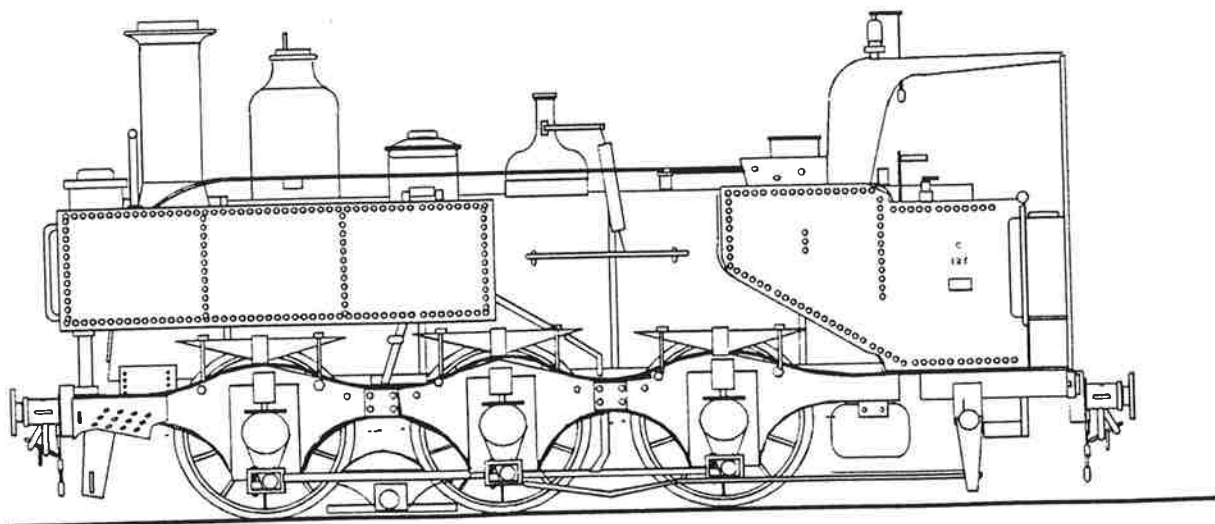


Loopbaan : Nummering voor 1946 na 1946 Effektief (bij bouw) :	28	Kenmerken : Ketel : Type vuurkist : Keteldruk : Rooster lengte * breedte Roosteroppervlak Verwarmingsopp. vuurh. Pijpenbundel : kleine diameter aantal oppervlakte Pijpenbundel : grote diameter aantal oppervlak Tot. verwarmingsopp. Oververhittingsopp. Ketelromp : gem. diam. gen. dikte der platen Inhoud ketel (ritvaardig) Volume stoomkamer Opp. stoomafgifte	primitief 8 kg/cm ² 9,04 m ² 40 / 45 mm 202 st. 98,59 m ² --- 107,63 m ² 11 - 14 mm	Afmetingen : Totale lengte : Lengte kast : Breedte : Hoogte vloer : Hoogte as vd ketel : Hoogte tot. Radstand (totaal) : Afstand as 1 / as 2 - as 3 Afstand as 3 / 4 Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen : Massa (leeg) Massa (rijvaardig) Aslast as 1 as 2 as 3 as 4 Massa per lopende meter Trekkracht Nominaal vermogen lok Type tender :	7 440 mm 6 900 mm 1 000 mm 2 000 mm 4 200 mm 3 200 mm 1 600 mm 1 600 mm 1 850 mm 1 850 mm 1 450 mm 36 000 kg 12 000 kg 12 000 kg 12 000 kg 4 840 kg/m 4 850 kg
Nummering voor 1946 na 1946 Effektief (bij bouw) : Bouwer : St-Léonard, CW Micchelen Levering : 1855 - 1861 1866 - 1880 1904 Buiten dienst : C Asindeling : 50 km/h Snelheid Overbrenging : Type Plaatsing cilinders 2 binnenuitliggende Diameter cilinders 450 mm 600 mm Zuigerslag Remming : Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtereekse rem : Handrem : Stoomrem Schroefrem					

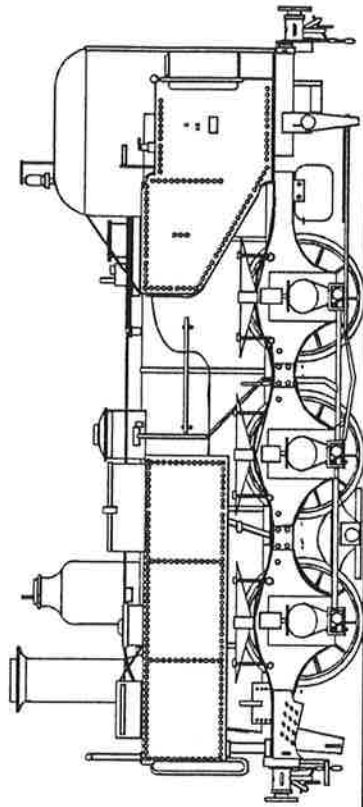
Nummerlijsten type 43 > 52

Nr.	Levering	Omb.	Schrapp	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
4	08/1860		/1895	CW Mechelen		
24	12/1860		/1901	CW Mechelen		
27	06/1860		/1888	CW Mechelen		
41	03/1860	/1866	/1900	CW Mechelen		
44	03/1860		/1888	CW Mechelen		
60	02/1861		/1888	CW Mechelen		
70	01/1860		/1889	CW Mechelen		
73	03/1860		/1894	CW Mechelen		
77	05/1860	/1868	/1887	CW Mechelen		
89	06/1860	/1865	/1898	CW Mechelen		
97	06/1860		/1898	CW Mechelen		
101	04/1860		/1888	CW Mechelen		
105	01/1860		/1888	CW Mechelen		
121	06/1860		/1902	CW Mechelen		
156	11/1860		/1888	CW Mechelen		
157	12/1860	/1867	/1888	CW Mechelen		
171	01/1861		/1894	CW Mechelen		
205	10/1855		/1887	St-Léonard	84	
206	11/1855		/1888	St-Léonard	85	
207	10/1855			St-Léonard	86	> Atelier-lok
208	01/1856		/1894	St-Léonard	87	
209	03/1856		/1904	St-Léonard	88	
210	01/1856		/1893	St-Léonard	89	
211	06/1856		/1894	St-Léonard	90	
212	05/1856		/1892	St-Léonard	91	
254	10/1860		/1887	CW Mechelen		
255	01/1861		/1896	CW Mechelen		
262	03/1861		/1897	CW Mechelen		

Technische schets type 52



Type 52 van 1866 (omb)



Loopbaan : Nummering voor 1946 na 1946 : 28 Effektiviteit (bij bouw) : Bouwer : St-Léonard, CW Mechelen Levering : 1855 - 1861 Ombouw : 1866 - 1880 Buiten dienst : 1904 Asindeling : Ct Snelheid : 50 km/h Overbrenging : Type : Stephenson Plaatsing cilinders : 2 binnenliggende Diameter cilinders : 450 mm Zuigerslag : 600 mm Remming : Kompressor : Debiet : Automatische rem : Rechtereekse rem : Handrem :	Kenmerken : Ketel : Type vuurkist : primitief Keteldruk : 8 kg/cm ² Rooster lengte * breedte : 9,04 m ² Roosteroppervlak : Verwarmingsopp. vuurh. : Pijpenbundel : kleine diameter aantal : 40 / 45 mm oppervlakte : 202 st. Pijpenbundel : grote diameter : 98,59 m ² aantal : oppervlakte : Pijpenbundel : grote diameter : aantal : oppervlakte : Tot. verwarmingsopp. : 107,63 m ² Oververhittingsopp. : Ketelromp : gem. diam. : 11 - 14 mm gen. dikte der platen : Inhoud ketel (ritvaardig) Volume stoomkamer Opp. stoomafgifte	Afmetingen : Totale lengte : 8 810 mm Lengte kast : 7 730 mm Breedte : Hoogte vloer : 1 000 mm Hoogte as vd ketel : 2 000 mm Hoogte tot. Radstand (totaal) : 4 200 mm Afstand as 1 / as 2 - as 3 : 3 200 mm Afstand as 3 / 4 : 1 550 mm Oversteek voor : 1 650 mm Oversteek achter : 1 850 mm Diameter drijfwielen : 2 680 mm Massa (leeg) : 1 450 mm Massa (rijvaardig) Aslast as 1 : 38 752 kg as 2 : 13 401 kg as 3 : 13 226 kg as 4 : 12 122 kg Massa per lopende meter : 4 400 kg/m Trekkkracht : 4 850 kg Nominaal vermogen lok Type tender :
---	--	---

Stoomlokomotieven type 93

Deel III .

Periode 1940 - 1945 (WO II)

Zoals aangeduid werd in het vorige deel, waren er bij het begin van de bezetting nog lokomotieven type 93 in niet minder dan 15 verschillende stelplaatsen, waar gewoonlijk maar enkele machines voor de rangeerdiensten zorgden. Al dadelijk werden de 8 lokomotieven van de stelplaats St-Vith (nl. de nummers 9307, 9309, 9315, 9329, 9348, 9350, 9352 en 9382) bij het bestand van de Reichsbahn ingelijft als reeks 91. Deze machines werden in de direktie Köln gestationeerd en zo waren er machines in de geannexeerde stelplaatsen Herbesthal, Montzen en St-Vith, maar ook in de Duitse stelplaatsen Herzogenrath, Würselen en Düren.

De overige lokomotieven bleven grotendeels in de vroegere stelplaatsen staan, slechts enkele machines stonden na enkele dagen op "vreemd" gebied. Tijdens 1940 werden de hoofdstelplaatsen van voor de oorlog behouden, doch op dat ogenblik eiste de Duitse bezettingstroepen deze machines al vlug op en werden de meeste al in november 1940 naar Duitsland "uitgeleend". Bij deze machines was ook de 9300 van het Belgische leger aanwezig. Deze 74 overblijvende machines werden over verschillende Duitse stelplaatsen verdeeld, eerst waren het vooral inzetplaatsen aan de Belgische grens, doch naarmate de oorlog vorderde werden de Belgische lokomotieven steeds verder oostwaarts verplaatst.

Bij de bevrijding en na de opsporing, bleken 15 lokomotieven onvindbaar : de meeste vermiste lokomotieven stonden in de Russische zone en werden niet meer terug in bedrijf gebracht. Vijf machines werden echter effectief in het bestand van de Oostduitse reichsbahn opgenomen en ondergingen effectief een hernummering. Eén lokomotief - uit het bestand van de opgeëiste lokomotieven werde anderzijds niet herkend en bleef in West-Duitsland als 91.1843 en bleef tot in 1950 - bij de teruggave aan de N.M.B.S. - in dienst.

De overige machines keerden al vanaf 1944 terug naar België en deze terugkomst zou tot in 1947 verderduren.

Periode 1945 - 1963 :

Bij de terugkeer in België zouden de meeste lokomotieven opgevangen worden in de Antwerpse stelplaatsen Antwerpen-Dam en Antwerpen-zuid. Waar de eerste stelplaats zijn lokomotieven over het algemeen behield, gaf de tweede stelplaats zijn machines al vrij vlug af aan andere gebieden. Bij de eerste inzetgebieden hoorden Walcourt, Eeklo, Aarschot en Ath.

Vanaf 1947 had men een vastere situatie : nieuwe inzetplaatsen werden Brugge, Oostende, Baulers en in mindere mate St-Ghislain. Eeklo gaf dadelijk zijn machines af.

In 1950 / 1952 kreeg men een nieuwe indeling : Baulers en St-Ghislain verloren in eerste instantie hun machines, later gevolgd door de grotere inzetplaatsen Aarschot en Ath. Nieuwe - beperkte - inzet kenden de lokomotieven te Berchem. Maar geleidelijk aan verminderde het gebruik en takelde de inzet verder af, ten gunste van het type 53.

Vanaf 1955/56 kwam de verdieseling te Antwerpen-Dam en Oostende en dit leidde tot de ontmanteling van deze vrij grote inzetgebieden. Nochtans kon het type 93 nog stand houden en verving ze in Dendermonde en St-Niklaas de oeroude lokomotieven type 51.

Doch geleidelijk aan kwam het einde nabij : te Dendermonde en St-Niklaas werden de stomers vervangen door de nieuwe diesellokomotieven type 260, zodoende blijven Berchem en Brugge de laatste inzetplaatsen van het type 93. In 1961 lossen de lichte diesellokomotieven type 232 de stomers te Berchem af. Te Brugge blijven ze in dienst tot begin 1963, maar dan worden ze hier vervangen door de diesellokomotieven type 262.

De volgende tabel geeft een overzicht van de naoorlogse inzet van het type 93 :

Jaar	FNDM	FCV	LWC	FRST	ATH	FR	FSD	FSU	FCLO	FT	FSN	FGH
1946	10		2	3	4				3			
1947	19		3	2	8	1	6	1				1
1948	18		3	2	6	1	6	1				1
1949	16		1	2	6	6	6	1				
1950	15		1	2	7	7	6	1				1
1951	13		1	2	7	6	5	1				
1952	13	1	1	2	5	6	5					
1953	11	1	1		2	4	5					
1954	11	1	1			4	5					
1955	10	1	1			4	6					
1956	10	1	1			3	6					
1957	1	4				3	4					
1958		5				2				1	1	
1959		5				2				1	1	
1960		5				2					1	
1961		3				2						
1962						2						

Op de volgende bladzijden gaan we dieper in op de inzet per stelplaats afzonderlijk :

1. Antwerpen-Dam :

Deze stelplaats kende al voor de tweede wereldoorlog al de inzet van deze lokomotieven type 93 en zo werd de inzet slechts verlengd. Na de terugkeer van alle lokomotieven en de eerste reorganisatie waren er gemiddeld een twintigtal lokomotieven te Antwerpen-Dam aanwezig. Ze zouden vooral de "kleinere" rangeringen uitvoeren : ze werden vooral ingezet in de oude haven, langs de kaaien en te Antwerpen - dokken & stapelplaats. Ook verzekerden ze de rangeringen in de wagenwerkplaats te Antwerpen-noord.

Een bijzondere taak had één lokomotief, daar de stoom van deze machine gebruikt werd voor de ontsmetting van het slachthuis te Antwerpen-Schijnpoot.

Naast Antwerpen, werden de typen 93 ook gebruikt voor lokale rangeringen te Essen, Turnhout en Lier. Vanuit Turnhout werden Weelde en Herentals bediend. Te Lier reden ze naar Kontich en Mortsel.

Deze toestand zou gedurende een tiental jaar praktisch konstant blijven, de inzet verminderde wel van 18 diensten naar slechts 11, de inzet te Turnhout verdween vrij vlug, maar het einde kwam er pas in de loop van 1956, dit door de levering van de zware dieselrangeerlokomotieven type 272 en iets later door de aankomst van het type 252. Op zeer korte tijd - tijdens de winterregeling van 1956/57 werden alle Antwerpse machines definitief afgesteld, waarbij de beste machines alsnog naar Berchem overgeplaatst werden.

2. Walcourt :

Deze stelplaats kreeg vanaf eind 1946 drie lokomotieven type 93 in depot : ze werden gebruikt in twee inzetreeksen. De eerste voorzag de rangeringen te Walcourt zelf. In de tweede reeks werden deze lokomotieven gebruikt voor de lokale bedieningstreinen vanuit Berzée naar Han-sur-Heure en Laneffe. Deze laatste reeks zou vanaf 1949 volledig in de inzetreeksen van het type 81 opgenomen worden. Vanaf dat ogenblik, tot in 1956 werden enkel nog de stationsrangeringen te Walcourt uitgevoerd.

3. Aarschot :

Vanaf eind 1945 werden de typen 93 ook vanuit Aarschot gebruikt : hoofdreeks met twee machines voorzag de rangeringen in het station en de stelplaats Aarschot. De tweede reeks was interessanter, daar één lokomotief type 93 vanuit Zichem alle treinen naar Scherpenheuvel reed. Deze reeks ging echter al vrij snel over op de tweeassige motorwagens type 551. Tot in 1952 bleef dan de rangeerdienst te Aarschot nog behouden.

4. Ath :

Ook deze stelplaats was er een, die al dadelijk na de bevrijding terug in contact kwam met deze krachtige tenderlokomotieven. Van de 6 aanwezige machines werden er vooreerst 4 ingezet in de lokale goederendienst, maar in 1947 werd het effectief al uitgebreid tot ca. 15 machines en werden er 8 diensten voorzien : vier lokomotieven werden in reeks D gebruikt voor lokale reizigerstreinen en bereikten ze Geraardsbergen, Mons, Edingen, Tournai en Ronse. Deze reeks zou gedurende de volgende jaren steeds verminderen, doch te Ath zouden de typen 93 het langst de lijndiensten voor stoptreinen behouden. De overige reeksen voorzien slechts rangeringen te Ath zelf en lokale goederendiensten naar Mevergnies en Maffle.

Vanaf 1952 - met de levering van de motorwagens type 554 - vielen de reizigersdiensten weg en bleven eerst nog 5 inzetdagen in rangeerdienst over. In 1953 was de overschakeling bijna een feit en werden nog slechts 2 lokomotieven gebruikt. Al tijdens de winterregeling van 1953/1954 vielen alle diensten weg.

5. Eeklo :

Laatste stelplaats, die dadelijk voorzien werd van typen 93, was Eeklo, dit met de lokale reizigerstreinen naar Brugge, Gent en Zelzate. Doch de inzet in het Meetjesland was van korte duur en al in 1946 werden deze diensten overgenomen door de analoge lokomotieven type 96.

6. St-Ghislain :

Vanaf 1947 kwamen ook twee lokomotieven type 93 naar St-Ghislain. Hier verrichtten ze vooral lokale rangeringen aan de kolenlaadplaats en in de stelplaats. Deze diensten varieerde regelmatig, maar eindigde al in de loop van 1949.

7. Baulers :

Ook deze stelplaats van Nivelles kreeg zijn eerste machines in de loop van 1947 in depot. Er werd een beperkte inzetreeks met slechts één plandag opgesteld. De typen 93 verzekerden de rangeringen te Baulers en reden enkele diensten naar Nivelles-est en Nivelles-nord.

Deze dienst bleef behouden tot na de zomerregeling van 1951, op dat ogenblik werden de diensten overgenomen door de vrijgekomen tenderlokomotieven type 53.

8. Oostende :

Deze kuststelplaats kreeg in de loop van 1947 zijn (vooroorlogse) diensten van het type 93 terug. In deze periode kreeg Oostende een 12 lokomotieven in depot. Dadelijk werd een vrij uitgebreide inzetreeks met 6 plandagen opgesteld. Deze tenderlokomotieven verzekerden vooral de interne rangeringen in de Oostendse haven (dokken, kaaisporen), aan de vismijn en te Oostende-zuid. De rangeringen in het reizigersstation waren beperkt tot de spitsuren. De zwaardere rangeringen - vooral aan de vismijn en in het vormingsstations werden door het type 53 afgehandeld.

Deze inzet bleef gedurende bijna 10 jaar praktisch ongewijzigd gehandhaafd, doch de levering van de eerste rangeerdiesels had tot gevolg dat een aantal stoomlokomotieven type 53 vrijkwamen en dat deze de diensten van hun zwakkere zusters konden overnemen. Op korte tijd werden de 93-ers van oostende afgesteld, de beste machines gingen alsnog naar het bestand van Brugge over en deden er nog gedurende enkele jaren dienst.

9. Brugge :

Deze stelplaats zou één van de belangrijkste inzetplaatsen worden van het type 93 : nochtans begon de inzet vrij beperkt met een effectief van twee lokomotieven en een inzetreeks van 1 plandag, met stationsrangeringen te Brugge.

Vanaf 1949 breidde de inzet zich gevoelig uit : er werden 6 à 7 inzetdagen geteld en de lokomotieven werden in twee inzetreeksen gebruikt : naast de stationsrangeringen, was er een tweede reeks met 6 dagen : deze voorzag vooral de rangeringen te Brugge-zuid. Brugge-vorming, terwijl twee lokomotieven te Zeebrugge bedrijvig waren. Hierbij werd één dag bijna volledig ingenomen door rangeringen aan de Ferry-boats. Vanaf 1953 verminderde de inzet en werden de diensten te Brugge-vorming afgestoten.

Nochtans zou deze reeks in afgezwakte vorm blijven verder bestaan en vanaf 1958 werden nog steeds twee lokomotieven gebruikt. Deze werden ingezet te Brugge-zuid en vooral in de achterhaven van het Zeebrugse havengebied. De diensten werden verzekerd tot in de winterregeling van 1962/1963 en hiermee waren de 93-ers van Brugge de laatste lokomotieven die nog in effectieve dienst gebruikt werden. Vanaf begin 1963 werden de laatste exemplaren definitief afgevoerd.

10. Berchem :

Door de reorganisatie in de Antwerpse haven en te Aarschot, kreeg de naburige stelplaats Berchem in 1952 voor het eerst deze tenderlokomotieven in depot. Het effectief bestond in deze eerste periode slechts uit twee machines en de inzetreeks met één plandag voorzag enkel stationsrangeringen te Berchem en het rangeerwerk in de stelplaats zelf. Deze toestand zou tot in 1956 blijven, doch op dat ogenblik werden de type 93 te Antwerpen-Dam vervangen door de pas geleverde diesellokomotieven en zodoende konden de vrijgekomen machines naar Berchem overkomen. Het effectief groeide uit tot 7 à 8 lokomotieven type 93 en de inzetreeks werd aangepast.

In dit tot 5 dagen uitgebreide programma - in 5 onafhankelijke reeksen - waren de rangeerdiensten over de ganse provincie verdeeld.

In de reeks O zijn er de rangeringen te Antwerpen-centraal opgenomen, en verder rijdt de 93-er een personeelstrein tussen Antwerpen-centraal en het vormingsstation Antwerpen-noord.

Ook de Reeks R bestaat volledig uit rangeringen te Antwerpen-centraal en de afstelritten naar de bundel Groenenhoek.

Reeks X speelt zich volledig in de standplaats Essen af en hier verzekert de stomer de stations-rangeringen.

Ook de Lier - met reeks L - wordt het type 93 gebruikt in de stationsrangeringen, maar ook voor bedieningstreinen naar Kontich en Boechout. Het wassen gebeurt om de 14 dagen te Berchem.

De laatste reeks speelt zich het verst van de standplaats af : één lokomotief type 93 staat immers te Turnhout en naast de stationsrangeringen zijn er lokale bedieningstreinen naar Herentals (tweemaal per dag met rangeringen ter plaatse) en naar Weelde.

Door de levering van de diesellokomotieven type 232 vielen deze diensten geleidelijk aan weg : in 1960 werd de bediening van Antwerpen-centraal verdieseld, een jaar later werden de diensten te Lier en Turnhout overgenomen door een lokomotief type 272, te Essen werd een type 252 ingezet.

11. Dendermonde :

Door het vrijkomen van de typen 93 door de verdieseling in 1956/57 werden de beste machines alsnog getransfereerd : twee machines gingen op dat ogenblik naar Dendermonde en vervingen er de oude type 51 in de stationsrangeringen. De dienst bleef een tweetal jaar standhouden, doch op dat ogenblik werden ze vervangen door een type 53.

12. St-Niklaas :

Gelijktijdig met Dendermonde, kwamen er ook twee machines naar St-Niklaas. Hier verzekerden deze lokomotieven de rangeringen in het afstelstation St-Niklaas-oost en de overgaveritten naar het reizigersstation. Verder waren er sporadisch bedieningstreinen naar Beveren-Waas en ook op de verbinding naar Nederland tot in De Klinge. Hier zou het type 93 het een jaar langer in dienst blijven, doch op dat ogenblik - we schrijven de winterregeling 1961/62 - werden ze rechtstreeks vervangen door de gloednieuwe diesellokomotieven type 260.

Het Belgisch leger (ABL)

Naast de Etat Belge, zou ook het leger gedurende de ganse periode steeds maar lokomotieven type 93 gaan gebruiken : in 1923/24 kocht men voor het eerst een lokomotief type 93 en deze werd - in de oorspronkelijk uitrusting - zeker gebruikt tot bij de bezetting van ons land in 1940. Deze machine verzekerde alle diensten tussen het station Kapellen en de militaire installaties te Hoogboom / Brasschaat. In 1940 werd deze machine naar Brugge gevoerd en in 9300 hernummerd en naar Duitsland afgevoerd.

Na de oorlog - in 1948 - kocht het leger opnieuw een lokomotief, nl. de 93.021 bij de N.M.B.S. en deze verzekerden dezelfde diensten vanuit de basis te Hoogboom. In 1953 werd deze machine bijgestaan door een tweede aangekochte lokomotief, nl. de 93.001.

Deze beide lokomotieven verzekerden in een Khaki-kleurstelling alle rangeringen in deze Noordantwerpse basis. In 1960 werden de stomers vervangen door twee ex-Duitse diesellokomotieven van de bouwreeks V 36. Eén van deze lokomotieven is thans nog steeds actief.



Foto 71.2 : lokomotief 93.076 te Oostende



Foto 71.3 : De 2911 tentoongesteld te Hasselt

Elektrische lokomotieven type 101

Deel IV : Overzicht

101.001	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	05/07/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	05/07/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - /08/1970
	Modernisering :	---
	Uit geschriften :	/08/1970
	Reden	Aanrijding

101.002	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	29/07/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	29/07/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - /08/1970
	Modernisering :	---
	Uit geschriften :	/08/1970
	Reden	Kabelbrand op 06/03/1967

101.003 > 2903	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	12/08/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	12/08/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - /04/1983
	Modernisering :	12/04/1974 - 14/10/1974
	Terug in dienst :	24/04/1979
	Uit geschriften :	/04/1983 op 12/1980
	Reden	Aanrijding te Monceau

101.004 > 2904	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	22/08/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	22/08/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - 03/10/1984
	Modernisering :	28/05/1975 - 03/12/1975
	Terug in dienst :	24/04/1979
	Uit geschriften :	03/10/1984
	Reden	Destandardisatie

101.005 > 2905	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	30/08/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	30/08/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - 03/10/1984
	Modernisering	28/04/1975 - 18/09/1975
	Terug in dienst	24/04/1979
	Uit geschriften :	03/10/1984
	Reden	Destandardisatie

101.006 > 2906	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	05/09/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	05/09/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - 03/10/1984
	Modernisering	18/09/1975 - 05/05/1977
	Terug in dienst	02/05/1980
	Uit geschriften :	03/10/1984
	Reden	Destandardisatie

101.007 > 2907	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	12/09/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	12/09/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - 03/10/1984
	Modernisering	05/02/1975 - 03/06/1975
	Terug in dienst	11/07/1980
	Uit geschriften :	03/10/1984
	Reden	Destandardisatie

101.008 > 2908	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec
	Levering :	12/09/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	12/09/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Oostende	01/03/1969 - 01/09/1969
	Ronet	01/09/1969 - 03/10/1984
	Modernisering	28/08/1973 - 07/02/1974
	Terug in dienst	20/02/1979
	Uit geschriften :	03/10/1984
	Reden	Destandardisatie

101.009 > 2909	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	26/09/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	26/09/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Oostende	01/03/1969 - 11/12/1969	
	Ronet	11/12/1969 - 20/02/1979	
	Kinkempois	20/02/1979 - 18/04/1980	verwarming rijt.
	Ronet	18/04/1980 - 03/10/1984	
	Modernisering	07/06/1973 - 18/10/1973	
	Terug in dienst	18/04/1980	
	Uit geschriften :	03/10/1984	
	Reden	Destandardisatie	

101.010 > 2910	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	30/09/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	30/09/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 10/01/1983	
	Schaarbeek	10/01/1983 - 03/10/1984	afgesteld
	Modernisering	24/03/1972 - 31/01/1973	
	Terug in dienst	24/04/1979	
	Uit geschriften :	03/10/1984	
	Reden	Destandardisatie	

101.011 > 2911	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	07/10/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	07/10/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 01/12/1980	
	Brussel-zuid	01/12/1980 - 01/02/1983	
	Ronet	01/02/1983 - 03/10/1984	afgesteld
	Modernisering	----	
	Terug in dienst	24/10/1980	
	Uit geschriften :	03/10/1984	
	Reden	Destandardisatie	

101.012 > 2912	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	13/10/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	13/10/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - /05/1980	
	Schaarbeek	/05/1980 - 10/07/1980	
	Oostende	10/07/1980 - 01/04/1983	afgesteld
	Brussel-zuid	01/04/1983 - 09/06/1983	
	Museumpatrimonium	09/06/1983 -	museum
	Modernisering		
	Terug in dienst	24/10/1980	
	Uit geschriften :	03/10/1984	
	Reden	Destandardisatie	

101.013 > 2913	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	19/10/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	19/10/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 01/04/1983	
	Brussel-zuid	01/04/1983 - 29/05/1983	
	Ronet	29/05/1983 - 06/11/1985	Afgesteld
	CW Mechelen	06/11/1985 -	Standbeeld
	Modernisering	26/02/1973 - 13/07/1973	
	Terug in dienst	24/10/1980	
	Uit geschriften :	03/10/1984	
	Reden	Destandardisatie	

101.014	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	24/10/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	24/10/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 01/08/1970	
	Modernisering	----	
	Uit geschriften :	01/08/1970	
	Reden	Kabelbrand	

101.015 > 2915	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	31/10/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	31/10/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 01/09/1972	
	Modernisering	----	
	Uit geschriften :	01/09/1972	
	Reden	Kabelbrand	op 01/07/1972

101.016 > 2916	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	07/11/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	07/11/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 01/01/1974	
	Modernisering	----	
	Uit geschriften :	01/01/1974	
	Reden	Gebrek onderdelen	

101.017 > 2917	Bouwer : mechanisch elektrisch	Baume & Marpent Acec	
	Levering :	14/11/1949	
	Stelplaatsen :		
	Schaarbeek	14/11/1949 - 16/02/1954	
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969	
	Ronet	01/03/1969 - 01/06/1973	
	Modernisering	----	
	Uit geschriften :	01/06/1973	
	Reden	Gebrek onderdelen	

101.018	Bouwer : mechanisch	Baume & Marpent
	elektrisch	Acec
	Levering :	18/11/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	18/11/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - 01/08/1970
	Modernisering	----
Uit geschriften :	01/08/1970	
Reden	Aanrijding	

101.019	Bouwer : mechanisch	Baume & Marpent
	elektrisch	Acec
	Levering :	24/11/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	24/11/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Oostende	01/03/1969 - 01/08/1969
	Ronet	01/08/1969 - 01/08/1970
Modernisering	----	
Uit geschriften :	01/08/1970	
Reden	Kabelbrand	

101.020 > 2920	Bouwer : mechanisch	Baume & Marpent
	elektrisch	Acec
	Levering :	29/11/1949
	Stelplaatsen :	
	Schaarbeek	29/11/1949 - 16/02/1954
	Brussel-zuid	16/02/1954 - 01/03/1969
	Ronet	01/03/1969 - 03/10/1984
	Modernisering	19/08/1974 - 23/01/1975
Terug in dienst :	24/10/1980	
Uit geschriften :	03/10/1984	
Reden	Destandardisatie	

Diesellokomotieven type 261

Reeks 81 .

a. Bouwgeschiedenis :

Toen in de beginjaren zestig de 35 bijkomende rangeerdiesels type 250 besteld werden en nadien de opdracht gegeven werd voor de bouw van de twee bouwschijven - in het totaal 69 machines - type 260, viel de Luikse firma Cockerill volledig uit de boot. De lokomotiefbouw was al zwaar ingekrompen en daarom werd deze konstrakteur praktisch van de markt gedrukt. Daarom besloot - in het kader van de volgende bestellingen - Cockerill zelf in eigen beheer en voor eigen kosten drie analoge rangeerdiesellokomotieven te ontwikkelen en te bouwen. Men nam de plannen van het type 260 en zou de diverse minpunten wegwerken : de motor werd nieuw ontwikkeld en stelde een verbeterde versie van de bestaande zwaardere exemplaren voor - hierdoor werd voor het eerst een V-motor toegepast bij deze lichtere machines. De konstruktie werd vereenvoudigd en vooral het gebruikerskomfort werd verbeterd. Vooral aan de zichtbaarheid werd grote aandacht besteed.

b. De levering :

Als konkurrentie met de reeds geleverde machines type 260, werd de 261.001 al zeer snel afgewerkt en kwam al in april 1961 op de N.M.B.S.-sporen. De beide volgende machines werden steeds met ca. een half jaar jaar tussenruimte. De derde machine werd trouwens pas in juli 1962 afgewerkt. De drie rangeerdiesels bleven tijdens de rodage-periode te Kinkempois, waarbij ze vooral in de rangerdiensten te Liège-Guillemins gebruikt werden. Hierbij werden twee machines voorzien, de derde lokomotief reed regelmatig lokale goederentreinen naar o.a. Tilleur en Sclessin. Bij onbeschikbaarheid werden de diensten overgenomen door de stoomlokomotieven type 53.

Daar waar de rodageperiode voor de eerste machine meer dan een jaar duurde, bleef de 261.003 slechts enkele maanden te Liège, de drie rangeermachines waren op 10 augustus 1962 naar hun nieuwe inzetplaats Monceau overgeplaatst.

c. Monceau :

Tijdens de zomerregeling werden de drie typen 261 naar Monceau overgeplaatst : de beide eerste machines gingen op 18 juli 1962 over, de 261.003 volgde op 10 augustus . Hier verdrongen ze al heel vlug - dit na de nodige personeelopleiding - de stoomlokomotieven type 53. Er werd een twee dagen tellende reeks opgesteld met rangeringen in de omgeving van Monceau, nl. aan de kanaalhaven en in het industriegebied van Monceau-usines. Regelmatig werden ook ze ook gebruikt voor lokale treinen naar Marchienne-Au-Pont en Luttre.

Gedurende enkele maanden werden de machines dan ook gebruikt in de reeks van het type 253, met vooral lokale goederentreinen naar Walcourt en Nivelles. Doch tijdens deze ritten bleek al dadelijk dat de betrouwbaarheid minder goed was en dat de techniekers van Cockerill regelmatig moesten ingrijpen. Om deze redenen werd opnieuw beslist om de machines in de omgeving van de stelplaats te gebruiken. Inmiddels liep ook de driejarige proefperiode af en werden de machines te koop aan de N.M.B.S. aangeboden en ook degelijk aangekocht. Eind november 1964 werd de (korte) periode te Monceau afgesloten en werden de drie machines uitgewisseld met drie lokomotieven type 260 van Kinkempois.

d. Kinkempois :

Om sneller te kunnen ingrijpen bij defekten, kwamen de drie machines op 27 november 1964 terug naar Kinkempois en dadelijk in de inzetreeks U gebruikt. Deze reeks omvatte vijf inzetdagen, waarbij gemiddeld drie machines type 260 en twee typen 261 gebruikt werden. Konkreet bevatte deze inzetreeks de volgende dagdiensten :

Dag	Gem (km)	Inzet
1	120	Rangeringen te Voroux en Ans Lokale diensten naar Liège Vivegnis
2	120	Rangeringen te Liège-Guillemins (Centre Routier) Lokale diensten naar "La Meuse" en Bressoux
3	120	Rangeringen te Liège-Guillemins (Kant Angleur)
4	110	Rangeringen te Liège-Vivegnis Lokale treinen naar Bressoux en Angleur
5	97	Rangeringen te Liège-Vivegnis en Liège-Guillemins

Maar ook deze diensten bleven niet lang behouden : vanaf de tweede helft van 1966 werden de eerste lokomotieven type 262 - die vooral uit de kastvorm van het type 261 afgeleid werden - aan Kinkempois toegewezen en deze zouden in eerste instantie de rangeringen te Liège-Guillemins gaan uitvoeren. De inzetreeks bleef bestaan, doch de inzet van het type 261 bleef beperkt tot één plandag, nl. dag drie met de rangeringen van en naar de afstelbundel Angleur. Door diverse gebreken aan de dieselmotor en het ontbreken van de nodige reserve-onderdelen, bleven deze machines dikwijls in de stelplaats afgesteld.

In 1971 werden de drie lokomotieven hernummerd in de reeks 81, doch de 8101 was op dat ogenblik al afgesteld, bij gebrek aan onderdelen diende te Kinkempois als pluklokomotief om de beide andere machines rijvaardig te houden. Na een loopbaan van slechts 11 jaar werd de machine op 15 augustus 1972 definitief afgevoerd en korte tijd later - na rekuperatie van de nodige reserve-onderdelen - te Kinkempois zelf gesloopt.

Ook de 8103 werd korte tijd later - wegens zware motorschade - afgesteld en met ingang van 22 mei 1973 afgevoerd.

Op dat ogenblik bleef enkel nog de 8103 over en tegen de verwachtingen in bleef deze lokomotief gedurende lange tijd gespaard van ernstige defekten. Reden hiervan was het feit dat slechts een kleine groep bestuurders met deze lokomotief reden. Vanaf 1969/1970 werd de machine vooral gebruikt voor de lokale goederentreinen naar Tilleur en Sclessin en de rangeringen in deze industriële bundels. Hier verving hij de diensten van de zware vierassige (en onbetrouwbare) lokomotieven type 271, maar anderzijds werden deze diensten nadien overgenomen door de rangeerdiesels reeks 73.

Vanaf 1972 werd de 8103 nog slechts gebruikt voor lichte interne rangeringen in de stelplaats Kinkempois zelf en voor het afhalen van defekte rytuigen te Liège-Guillemins. Ook reed deze machine ook verschillende werktreinen vanuit Angleur. Enige tijd later zou dan weer een nieuwe dienst uitgewerkt worden : in de voormiddag was er een trein naar Liège-Guillemins met rytuigen die terug in dienst kwamen naar herstelling, in de namiddag werd een lokale goederentrein naar de kanaalhaven onder de Pont de Renory gereden en gedurende enkele uren werden de rangeringen op deze havensporen uitgevoerd. In de late namiddag reed men naar Angleur en voerde men enkele rangeringen uit. Bij onbeschikbaarheid werd de lokomotief vervangen door een reeks 82.

Deze dienst werd - met wisselend succes - tot omstreeks 1975/76 uitgevoerd, doch op dat ogenblik was de 8103 aan een grote revisie toe. In 1977 werd de machine te Kinkempois afgesteld en enige tijd later naar de CW Salzannes afgevoerd. Ondanks het feit dat de 8102 een eenling vormde , onderzocht men toch nog een herziening, dit met de nog resterende reserve-onderdelen.

In 1978 werd de grote herstelling begonnen, doch door verschillende moeilijkheden werd deze na korte tijd afgebroken en werd de 8102 op het buitenterrein afgesteld, wel werd de lokomotief ontdaan van alle bruikbare onderdelen en op twee hulpdraaistellen geplaatst. Pas omstreeks 1982 werd dan de laatste lokomotief te Salzannes gesloopt.

e. De kleurstelling :

Daar de lokomotieven in eerste instantie eigendom bleven van Cockerill, kregen ze niet de gebruikelijke N.M.B.S.- kleurstelling, maar een eigen, opvallend ontwerp : de kast werd lichtgroen onderaan en lichtgrijs bovenaan. Deze werd ter hoogte van de stuurpost lager doorgetrokken. Verder was er een smalle lichtgrijze band onderaan de zijdelings aangebrachte brandstoftanks. De beide hoofdkleuren werden afgescheiden door een gele sierband. De aanduidingen en nummering werd in beige kleur aangebracht. Het chassis en de rangeerbruggen waren volledig zwart zonder veiligheidsbanden. Enkel waren er kleine gele vlakken onder de enkele koplampen aangebracht

Na de overname door de N.M.B.S. bleef deze kleurstelling behouden en daar deze machines nooit een grote herziening ondergingen, werden ze nooit herschilderd en bleven ze tot bij hun schrapping is deze kleurstelling rondrijden. Wel werden de nummers vervangen door gele cijfers vanaf begin 1971.

Nummerlijsten en loopbaan :

Type 261 > Reeks 81

261.001 > 8101	Bouwer :	Kast	Cockerill
		Dieselmotor	Cockerill
	Levering :		03/04/1961
	Stelplaatsen :		
		Kinkempois	03/04/1961 - 18/07/1962
		Monceau	18/07/1962 - 27/11/1964
		Kinkempois	27/11/1964 - 15/08/1972
	Afgesteld :		1970
	Uit geschriften :		15/08/1972
		Reden	Zware motorschade
		Nummer PV	281 van CW Salzannes
		Datum PV	05/07/1972
	Gesloopt :		1974

te Kinkempois

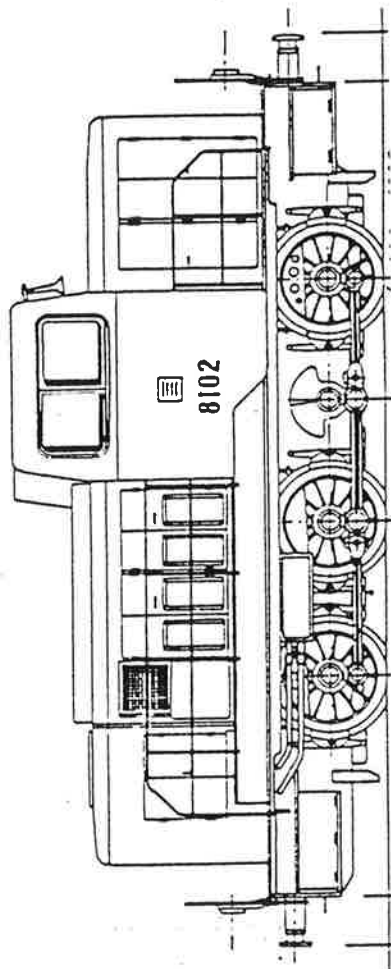
261.002 > 8102	Bouwer :	Kast	Cockerill
		Dieselmotor	Cockerill
	Levering :		16/10/1961
	Stelplaatsen :		
		Kinkempois	16/10/1961 - 18/07/1962
		Monceau	18/07/1962 - 27/11/1964
		Kinkempois	27/11/1964 - 15/08/1972
	Afgesteld :		1978
	Uit geschriften :		30/09/1980
		Reden	Destandardisatie
		Nummer PV	4 van CW Salzannes
		Datum PV	31/08/1980
	Gesloopt :		1983

te CW Salzannes

261.003 > 8103	Bouwer :	Kast	Cockerill
		Dieselmotor	Cockerill
	Levering :		06/07/1962
	Stelplaatsen :		
		Kinkempois	06/07/1962 - 10/08/1962
		Monceau	18/07/1962 - 27/11/1964
		Kinkempois	27/11/1964 - 22/05/1973
	Afgesteld :		1972
	Uit geschriften :		22/05/1973
		Reden	Zware motorschade
		Nummer PV	140 van CW Salzannes
		Datum PV	24/04/1973
	Gesloopt :		1974

te Kinkempois

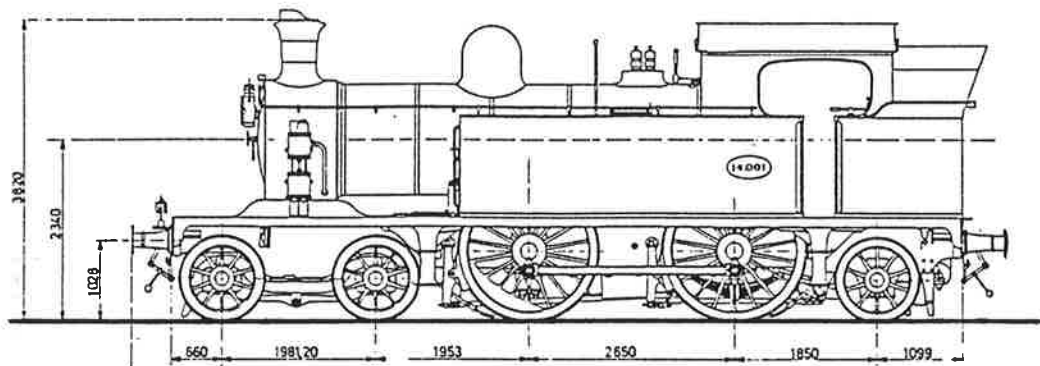
Type 261 / Reeks 81



<p>Loopbaan : Nummering voor 1971 na 1971 Effektief (bij bouw) :</p>	<p>261.001 - 261.003 8101 - 8103 3 lokomotieven</p>	<p>Motor :</p>	<p>Cockerill 12 V 175 CO</p>	<p>Alfmetingen :</p>	<p>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 :</p>	<p>10 450 mm 9 300 mm 3 000 mm 1 100 mm 4 162 mm 4 550 mm 1 800 mm 2 750 mm 2 500 mm 2 250 mm 1 262 mm</p>
<p>Bouwer kast : Levering : Buiten dienst :</p>	<p>Cockerill 1961 - 1962 1972 - 1980</p>	<p>Kenmerken :</p>	<p>enkelvoudige viertakt rechtstreeks & mechanisch 125 bar 1 800 tr. / min 12 in V 175 x 175 mm 6.68 m/s 3 900 kg</p>	<p>Massa (leeg) Massa (rijvaardig) Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as Massa /lopende meter Trekkkracht : Uuurvermogen : Beschikbaar verm. :</p>	<p>50 300 kg 55 400 kg 18 500 kg 18 500 kg 18 400 kg 5 300 kg/m 175 kN 500 kW 400 kW</p>	
<p>Asindeling : Snelheid rangeerdienst Snelheid baandienst</p>	<p>C 30 km/h 60 km/h</p>	<p>Overbrenging :</p>	<p>Voith L 37 ZU 1 koppelmvormer 2 koppelingen Ritomschakelaar gangwissel Valse as koppelstangen</p>	<p>Overbrenging op wielen</p>		
<p>Remming : Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem : Handrem :</p>	<p>Westinghouse 242 VBZ 200 l/ min Oerlikon met FV3b Oerlikon met FDI schroefrem</p>					

Schrappingen :

Type 14 .



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

Van deze lokomotieven met verzadigde stoom en diepe vuurhaard, ging een groot gedeelte tijdens de eerste wereldoorlog verloren. De resterende lokomotieven bleven tot bij de tweede wereldbrand in volle inzet. Eén lokomotief werd in 1939 afgevoerd, vijf machines werden tijdens de oorlog zo zwaar beschadigd dat een onmiddellijke afstelling en een latere schrapping doorgevoerd werd.

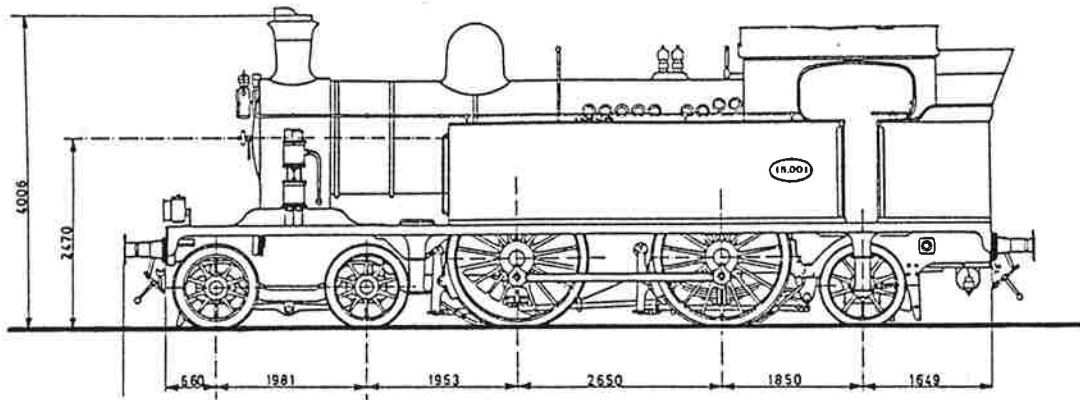
Na de bevrijding werden de machines nog in drie stelplaats en een "annexe" ingezet : Hoofdinzet werd uitgevoerd vanuit **Kortrijk** : hier reden ze vooral in de lokale diensten op de verschillende zijlijnen in het westelijke deel van de provincie, met bestemmingen Poperinge / Abeele, Ieper, Roeselare, Nieuwpoort en Lichtervelde. Deze diensten bleven tot ca. half 1947 behouden, de lokomotieven werden op dat ogenblik vervangen door de zuster machines type 15 en 16.

Vanuit de ondergeschikte stelplaats **Moeskroen** werden de machines in de stoptreindienst gebruikt naar Kortrijk, Tournai en Ronse. Hier zouden de laatste diensten van dit lokomotieftype plaatsvinden daar de typen 14 tot in het begin van 1948 nog ingezet werden.

Tienen had een kleinere reeks, met praktisch enkel lokale diensten naar Diest en Tongeren via St-Truiden. Al begin 1947 werden ze reeds afgebouwd, ten gunste van de machines type 15 en 44.

Als laatste stelplaats was **Aarschot** aangeduid : een vrij uitgebreide inzet werd begin 1947 nog opgetekend : er waren diensten naar Leuven, Lier, maar vooral via Herentals naar Turnhout en Mol. Hier werden de typen 14 al vlug vervangen door de zwaardere machines type 31, maar ook door typen 41 en 44. Ook de typen 15 kwamen voor korte tijd te Aarschot tot inzet.

Type 15 .



WO I	1945	1952	1953	1954	1955
23	2	2	14	7	10
1956	1957	1958	1959		
2	3	5	3		

Deze analoge machines met halfdiepe vuurhaard hielden het iets langer uit : na de vermiste lokomotieven tijdens wereldoorlog I , werden ook twee machines tijdens de tweede wereldoorlog afgevoerd.

De overige machines verdwenen vanaf 1952 tot in 1959 van de N.M.B.S.-sporen. Er waren in feit drie inzetstelplaatsen : te **Tienen** verzekerden ze dezelfde diensten als voorheen de typen 14. Hier ging hun inzet omstreeks 1952 verloren.

Verder bleven ook elk één lokomotief achter te Kortrijk en Aarschot.

De grootste inzet kenden de machines in de streek tussen Samber en Maas, vanuit **Walcourt** en **Mariembourg**. In de eerste stelplaats waren er vooral lokale diensten naar Charleroi, maar vooral vanuit Florennes op de verschillende sterlijnen uit deze plaats.

Mariembourg had een kleiner - maar drukker - inzetgebied. Hier reden de typen 15 naar Walcourt, Treignes / Vireux, Couvin, Chimay en Momignies. In deze stelplaats verloren de typen 15 omstreeks 1953 hun diensten, Walcourt bleef diensten behouden tot omstreeks eind 1957.

G.C.I. - rijtuigen : eerste/tweede klasse levering 1903 - 1905

a. Geschiedenis :

Naast de overige homogene en gemengde rijtuigen, werd ook een gemengd rijtuig met eerste en tweede klasse-rijtuig ontwikkeld. Het waren voor dat ogenblik zeer moderne rijtuigen met afgesloten coupés en zijgang. Er werden vier compartimenten tweede klasse en twee compartimenten eerste klasse voorzien. Deze verschilden vooral door de inrichting enerzijds en door het feit dat de eerste klasse-compartimenten breder waren. Vermelden we nog dat alle rijtuigen uitgerust waren met één open platform en één gesloten met toilet, kant eerste klasse. Reden hiervoor was het feit dat hierdoor de trein - op bepaalde lokale lijnen met minder verkeer - ook deze standaard rijtuigen konden ingezet worden. Hierdoor kon de trein beperkt worden tot twee à drie derde-klasse-rijtuigen, één gemeengede eerste/tweede-klasse rijtuig en een bagagewagen. Voor dit verkeer werden tussen 1903 en 1904 vijf bestellingen uitgevoerd. Deze worden in de volgende tabel voorgesteld. In 1905 werd nog een bijkomend rijtuig - dat op de tentoonstelling van 1905 te Liège voorgesteld werd - in het bestand opgenomen.

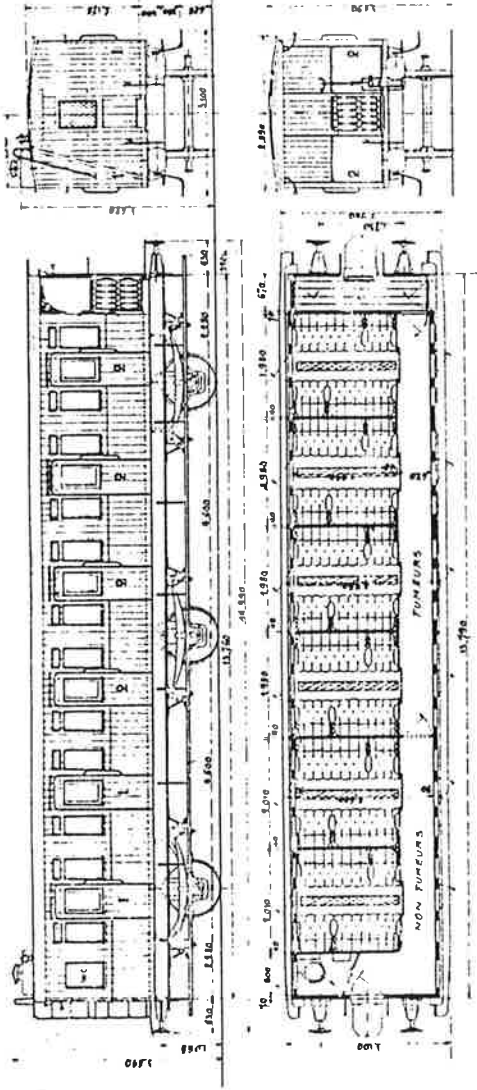
Bouwj	Bestelling	Aant	Nummers (oud)	Nummers (nieuw)
1903	30/12/1903	12	13 602 - 13 613	90 901 - 90 906
1904	20/03/1904	24	13 614 - 13 637	90 907 - 90 922
1904	05/11/1904	8	13642/13647/13652 13661/13662/13671 13672/13677	90930/90945/90946
1904	10/08/1904	6	13 678 - 13 683	90 949 - 90 952
1904	30/12/1903	12	13 684 - 13 695	90 953 - 90 962
1905	----	1	13 696	---

Net zoals vele andere rijtuigen, waren er tijdens de eerste wereldoorlog een groter aantal verliezen te noteren.

Na een dienst tot in de eindjaren twintig, werden verschillende rijtuigen van deze rijtuigen dan omgebouwd tot homogene rijtuigen tweede klasse, de resterende exemplaren werden in 1932 omgenummerd in de reeks 90.900. Van de 63 oorspronkelijke rijtuigen bleven er nog 39 in de eerste vorm over. De meeste overleefden nog de tweede wereldoorlog, maar werden meer en meer omgebouwd tot tweede-klasse-rijtuigen.

De laatste rijtuigen werden in de beginjaren zestig afgesteld, nadat ze alle volledige tweede-klasse inrichting kregen in 1956.

Rijtuig type G.C.I.



Loopbaan :

Herkomst :

Type :

Nummering :

Bouwer :

Levering :

Buiten dienst :

Etat Belge

G.C.I.

13 602 -- 13 696

90 901 - 90 962

Diverse konstruktieurs

1903 -- 1905

1963

Kenmerken :

Aantal zitplaatsen :

1ste klasse

2 de klasse

Type ophanging

soort

Massa (leeg)

Massa (rijvaardig)

Snelheid : N.M.B.S.

24

12

Richter

22 050 kg

23 600 kg

80 km/h

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Breedte kast :

Hoogte vloer

Hoogte dak :

Lengte compartiment :

Breedte compartiment :

Zitplaatsindeling :

Radstand (totaal)

Afstand tussen assen

Overstock

14 990 mm

13 760 mm

3 100 mm

2 890 mm

1 385 mm

3 150 mm

1 980 mm / 2 000 mm

1 940 mm

coupés met 6 plaatsen

9 200 mm

4 600 mm

2 280 mm

Zelflosser voor Cokes-vervoer

Type 1245 A2

Gedurende vele jaren werd het kolen- en cokesvervoer afgewikkeld met de gewone open goederenwagens, doch door de mechanisering drong zich ook voor het massa-vervoer van cokes en later ook de verschillende erts-enop. Veel firma's gingen over van de individuele wagenlosser naar de geautomatiseerde losstraat. Vooral voor het vervoer naar de bedrijven in het Luxemburgse zuiden moesten op korte termijn zwaardere onderlossers ontwikkeld worden, waardoor een volledige trein in een half uur op lostrechtters afgewerkt kon worden.

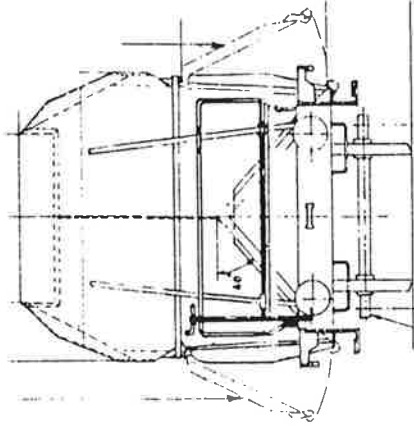
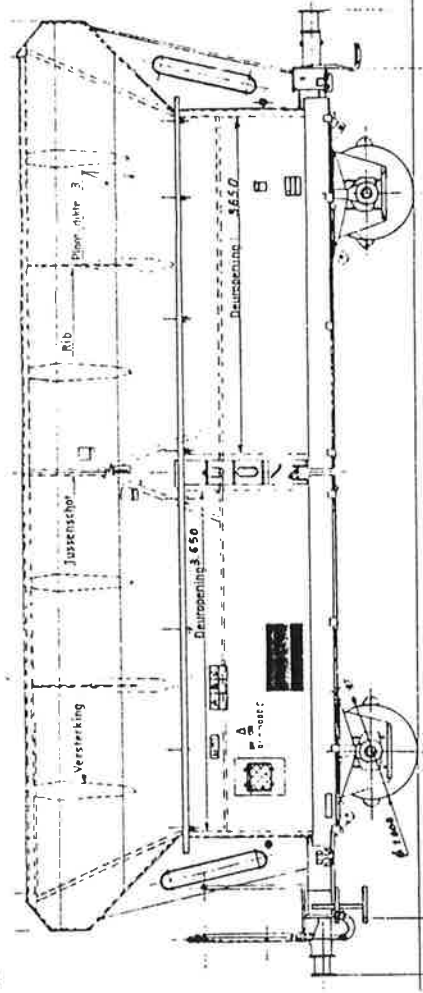
Na enkele proefnemingen en de bouw van een eerste reeks wagens, werd in 1978 de bouw aangevangen van 400 tweeassige tremelwagens met een capaciteit van ca. 65 m³. Hiervoor waren de wagens uitgerust met twee ineengewerkt tremels, met een bodem in zadelvorm. Voor de lossing werd de wagen aan weerszijden voorzien van twee klapdeuren, die ofwel aan de twee zijden geopend werden. Het openen van de deuren kon zowel met de hand alsook automatisch gebeuren. Van de 400 wagens werden 100 wagen voorzien van een handrem met bedieningsplatform aan één kopzijde van de wagen.

Deze wagenform werd trouwens volledig afgeleid van de bestaande privé-wagens van de Noordfranse Arbed-groep, waartoe de Luxemburgse bedrijven behoren, doch in tegenstelling met deze wagens werd de capaciteit vergroot.

Gedurende de ganse loopbaan werden ze vooral op twee verbindingen gebruikt: nl. tussen het cokes-bedrijf te Alsdorf in Duitsland en het zuidelijke industriebekken van Luxembourg enerzijds, tussen de haven van Gent en het Noordfranse bekken. Hier reden ze vooral samen met de privé-wagens in homogene treinen. De overtollige wagens werden gebruikt in diverse bijkomende verbindingen of als reserve. Meestal werd in volledige treinen met deze wagens gereden.

Tot in de eindjaren tachtig bleef het verkeer op peil, dit ondanks het feit dat er wagens met een grotere capaciteit ontstonden, doch met het wegwijnen van de zware metaalnijverheid en de ombouw van de hoogovens - met verminderd verbruik van cokes - werd de behoefte aan deze wagens kleiner. Nochtans werden eerst de oudere privé-wagens afgevoerd en vanaf 1988 zouden ook deze zelflossers geleidelijk aan de veld moeten ruimen. Pas in 1993 - 1995 werd een groter gedeelte van de wagens eerst afgesteld en nadien ook definitief afgevoerd. In de loop van de volgende jaren - door de sluiting van de cokes-fabrieken - zullen de laatste wagens van dit tweeassige type definitief verdwijnen.

Wagen type 1245 A2



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering oorspr.	Tarra :	Totale lengte :
UIC	zonder rem	10 500 mm
Effektief (bij bouw) :	met rem :	9 260 mm
Bouwer :	Laadvermogen :	3 084 mm
Type :	A	1 060 mm
Letterkode :	B	4 181 mm
Levering :	C	4 181 mm
Ombouw	Inhoud reservoirs :	4 181 mm
Buiten dienst :	Soort transport :	4 181 mm
Aantal assen :	Laadopening :	6 600 mm
Snelheid	Losopeningen :	2 200 mm
	Lossing :	1 700 mm
	door zwaartekracht	1 000 mm
	ruwe ertsen	160 mm
	9 000 mm x 1 824 mm	217 x 130 mm
	2 x 3 650 mm x 1 542 mm	39 50° kg
	Diameter wielen :	
	Diameter as :	
	Afmetingen aslappen :	
	Massa (totaal)	

Stoomlokomotieven reeks BR 50

D.B. .

Voor het verkeer op de secundaire lijnen, met meestal lage asdruk, werd een vereenvoudigde versie van de zware goederentreinlokomotief reeks 44 ontwikkeld. Deze werd vanaf 1937 - kort voor de tweede wereldoorlog - in opdracht gegeven en vanaf 1939 als twee-cilinderversie afgeleverd. Gedurende de ganse wereldoorlog werden deze lokomotieven verder gebouwd, waarbij in 1942 een nogmaals vereenvoudigde versie als reeks 50 UK gebouwd werd. Naast diverse Duitse bedrijven, werden deze machines ook door konstruktors doorheen gans Europa - onder bezetting - geleverd. In het totaal kwamen meer dan 3 000 machines op de sporen. Ook België bouwde deze lokomotieven en de na de oorlog in België gebleven stomers werden het N.M.B.S.-type 25.

De Duitse machines werden over het ganse grondgebied ingezet en waren ook te gast in de stelplaatsen langs de Belgische grens. Vanaf 1946 werden ze gestationeerd in de stelplaats Stolberg (bij Aachen) en hier reden ze grotendeels het goederenverkeer met de drie grensovergangen naar ons land.

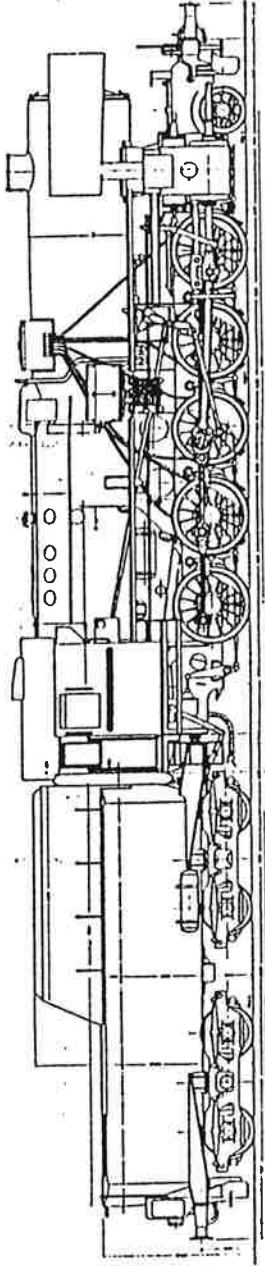
De grootste inzet kenden deze lokomotieven op de (goederen)verbinding tussen **Aachen-west en Montzen**. Hier zouden de Duitse machines lange tijd samen met hun Belgische zuster machines type 26 het goederenverkeer tussen beide grensplaatsen verzekeren. Hierbij reden ze zowel de goederentreinen, maar ook de lichterdiensten tussen Aachen-West en de ingang van de tunnel van Gemmenich. Deze inzet viel pas tijdens de eerste helft van de zeventiger jaren weg en werden de diensten overgenomen door de diesellokomotieven reeks 215.

De tweede grensovergang tussen **Aachen-sud en Herbesthal/Welkenraedt** werd niet frekwent gebruikt. Hier waren het vooral de sneltreinlokomotieven die de treinen tot in Herbesthal brachten. Sporadisch werden de machines reeks 50 gebruikt voor bijzondere reizigerstreinen en bereikten hierbij Herbesthal. Deze inzet viel weg bij de elektrifikatie van de lijn.

De volgende grensovergang was deze tussen **Walheim en Raeren**. Hier werden vooral speciale, transporten buiten ruimtprofiel en enkele wagenladingen gereden. Op deze kleine grensovergang hielden de Duitse stoomlokomotieven het langste vol. Voor dit weinige verkeer werden nog - onregelmatig - stoomlokomotieven gebruikt tot omstreeks 1975/ 1976. Trouwens bij het officiële afscheid van de stoom te Stolberg in 1976 werden enkele speciale ritten naar de grensplaats Walheim gereden. Vermelden we nog dat deze grensovergang nu nog steeds - in het kader van de Vennbahn regelmatig stoomtraktie heeft.

De grensovergang waarbij de lokomotieven reeks 50 het verst in ons land doorstootten was **Losheim - Losheimergraben**. Bij deze zeer lokale overgang kwamen de Duitse lokomotieven tot in het begin van de zeventiger jaren voor militaire transporten tot in Weywertz en zelfs regelmatig tot in Sourbrodt. Voor gewone treinen reden de Belgische machines door tot in Losheim, sporadisch kwamen de Duitse machines tot in het Belgische Büllingen.

D.B. Stoomlokomotief reeks 50



Loopbaan : Nummering oorspronk. na hernumm. Effektiëf (bij bouw) :	50 001 - 50 3171 050.001 - 053 171 3 164	Ketel : Type vuurkist : Keteldruk : Rooster lengte * breedte Roosteroppervlak Verwarmingsopp. vuurh. Pijpenbundel : kleine diameter aantal oppervlakte Pijpenbundel : grote diameter aantal oppervlak Tot. verwarmingsopp. Oververhittingsopp. Ketelromp : gem. diam. gem. dikte der platen	Belpaire 16 kg/cm ² 1.520 mm x 1 767 mm 2,68 m ² 17,78 m ² 54 / 59 mm 68 st. 54,40 m ² 133 / 141 mm 40 st. 81,60 m ² 153,78 m ² 82,25 m ² 1 1 700 mm 15 mm	Afmetingen : Totale lengte : Lengte lok + tender : Breedte : Hoogte vloer : Hoogte as vd ketel : Hoogte tot. Radstand (totaal) : Afstand as 1 / as 2 Afstand tussen drijfassen : Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen : Massa (leeg) Massa (rijvaardig) Aslast as 1 as 2 as 3 as 4 as 5 as 6 Massa per lopende meter Trekkraacht Nominaal vermogen lok Type tender :	13 680 mm 22 940 mm 3 050 mm 4 500 mm 9 200 mm 2 600 mm 4 x 1 650 mm 2 050 mm 2 430 mm 1 400 mm 78 600 kg 86 900 kg 11 600 kg 15 000 kg 15 000 kg 15 000 kg 15 200 kg 15 100 kg 6 350 kg/m kN 1 100 kW Type 2'2' T 26
Kenmerken : Ketel : Type vuurkist : Keteldruk : Rooster lengte * breedte Roosteroppervlak Verwarmingsopp. vuurh. Pijpenbundel : kleine diameter aantal oppervlakte Pijpenbundel : grote diameter aantal oppervlak Tot. verwarmingsopp. Oververhittingsopp. Ketelromp : gem. diam. gem. dikte der platen	diverse bouwers 1939 - 1943 1961 - 1965 1976 1'E 80 km/h Walschaerts 600 mm 660 mm Westinghouse compound Knorr Stoomrem Schroefrem	Inhoud ketel (ritvaardig) Volume stoomkamer Opp. stoomafgifte	8 040 l 3 000 l 10,80 m ²	Type tender :	Type 2'2' T 26

Stelplaats Hasselt :

Deel 6 : de verdieseling .

Periode 1956 - 1966 :

Hasselt kwam al zeer vlug in contact met de dieseltraktie : voor de tweede wereldoorlog kwamen de twee- en driedelige motorwagens van Brussel-zuid tot in de Limburgse hoofdplaats, en na de bevrijding hadden twee naburige stelplaatsen dieselmotorwagens in depot : Landen gebruikte de vierassige brussels op de verbindingen in Limburg, meer bepaald naar Eisden en Maaseik enerzijds en naar Mol anderzijds. Bij de levering van het type 603 kreeg Aarschot deze motorwagens in depot en werden ingezet naar Herentals en dan verder naar Mol, Diest en Hasselt.

Er kwam nog een uitbreiding van het bestand door de levering van de 20 motorwagens typen 604 en 605, die alle naar Landen gingen en een groot deel van het verkeer vanuit Hasselt reden. Bestemmingen hierbij waren Maaseik / Eisden, Diest, Tongeren, Landen en zelfs de doorgaande diensten tussen Hasselt en Antwerpen. Vermelden we ook nog dat de oude rangeerlokomotieven type 230 vanuit Landen gebruikt werden. Maar de stelplaats Hasselt zelf had nog geen contact gehad met de dieseltraktie, maar ook dit zou slechts van korte duur zijn. Al dadelijk na de rodageritten te Kinkempois, kwamen een aantal - pas geleverde - diesellokomotieven type 201 naar de Limburgse stelplaats.

Vanaf de zomerregeling van 1956 werd een eerste eigen reeks opgesteld voor de typen 201 : de diesellokomotieven zouden - in de voorlopige gemengde reeks - steeds meer en meer de treinen van de stoomlokomotieven type 29 overnemen. Deze reeks - die op de volgende bladzijde afgedrukt wordt - omvatte zowel reizigers- als goederentreindiensten. In de acht plandagen had men een daggemiddelde van niet minder dan 376 km en was al volledig op de diesellokomotieven ingeënt. Dit zou gedurende een paar maanden voor zware problemen zorgen, daar er nog niet genoeg bestuurders opgeleid waren en dat de stomers nog steeds regelmatig moesten inspringen in deze inzet, wat tot grote vertragingen leidde. Dit euvel verminderde en vanaf september werd deze reeks dan volledig verdieseld. Geleidelijk aan werden nog dagen aan de reeks toegevoegd. Deze toestand bleef gedurende een vijftal jaar praktisch ongewijzigd doorlopen en zou het type 201 als enige voor de moderne traktievorm te Hasselt staan.

Vanaf 1961 werd de rekonversie op versneld tempo ingezet met de levering van een groot aantal lijn- en rangeerdiesellokomotieven, doch Hasselt zou pas vanaf de zomerregeling van 1962 genieten van een versterking van het dieselpark : op dat ogenblik werd het bestand aan typen 201 uitgebreid en hierdoor werden de inzetreeksen tot 12 dieseldiensten uitgebreid. Door de levering van de eerste lokomotieven type 200 (latere reeks 51) konden deze geleidelijk aan in de inzetreeksen opgenomen worden en voor de zomerregeling van 1963 waren er al 13 inzetdagen in dieseltraktie aanwezig. Verder was er een bijkomende (personeels)reeks die de opleiding van bestuurders voor de type 200, 220 en 222 voorzag. Vermelden we nog dat het type 220 analoog was als het type 222 (latere reeks 66 en 71), maar dat de bestelling - voor de levering - geannuleerd werd. Het type 222 kwam in eerste instantie wel naar Hasselt, dit bij de levering in mei 1962 maar werd na een jaar aan Kinkempois afgestaan. Te Hasselt heeft deze eerste lokomotief praktisch geen diensten uitgevoerd.

De zomerregeling van 1964 kreeg voor het eerst een inzetreeks voor het nieuw geleverde type 200 : deze lokomotieven namen op dat ogenblik als praktisch alle taken van de oudere typen 201 over. Deze inzetreeks DA - met 13 inzetdagen - voorzag grosso modo dezelfde diensten als voorheen en hiervoor verwijzen we naar een uittreksel van deze inzet op blz 30 van dit tijdschrift. Inmiddels waren alle lokomotieven type 201 uit Hasselt verdwenen en waren ze afgestaan aan de stelplaats Antwerpen-Dam.

Beurtregeling Diesellokomotieven type 201

zomerregeling 1958

Reeks J :

*8 plandagen in drieploegenstelsel
Daggemiddelde : 413 km*

Dag 1	180 km	Onderhoud van de lokomotief Goederentrein Hasselt / Antwerpen-Noord en terug
Dag 2	402 km	Goederentreinen naar Montzen, Visé en Muizen Internationale reizigerstrein 35 Maastricht - Liège
Dag 3	407 km	Goederentrein Waterschei - Bressoux en terug Goederentrein Hasselt - Merelbeke en terug Op zondag : reizigerstrein Hasselt - Leuven - Liège - Hasselt
Dag 4	624 km	Goederentrein Hasselt - Schaarbeek / terug Muizen - Hasselt Reizigerstreinen naar Eisden, Liège en Leuven
Dag 5	447 km	Goederentrein Hasselt - Antwerpen-noord Goederentrein Hasselt - Seraing Goederentrein Hasselt - Montzen Op zondag : reizigerstreinen Hasselt - Liège
Dag 6	327 km	Twee reizigerstreinen Hasselt - Liège Goederentrein Hasselt - Montzen
Dag 7	304 km	Goederentrein Hasselt - Kinkempois Stukgoedtrein Hasselt - Brussel TT
Dag 8	251 km	Goederentrein Hasselt - Montzen Reizigerstrein Hasselt - Leuven / los Muizen Goederentrein Muizen - Hasselt

Reeks J bis

1 plandag in drieploegenstelsel

Dag 1	---	Plantondienst te Hasselt Eventueel overgenomen door stoomlokomotief type 29
-------	-----	--

Reeks J ter

*1 plandag in drieploegenstelsel
Daggemiddelde : 356 km*

Dag 1	356 km	2 x Goederentrein Hasselt - Montzen en terug Reizigersdienst Hasselt - Landen - Maaseik - Hasselt Op zaterdag : reizigerstrein Hasselt - Leuven en terug
-------	--------	--

Vanaf 1965 ging het dan snel met de rekonversie naar de dieseltraktie te Hasselt zeer snel en zou op een goed jaar de talrijke stoomlokomotieven op een zijspoor plaatsen. Vanaf eind juni werden de eerste - gloednieuwe - lokomotieven type 210 aan Hasselt afgeleverd en na een opleidings- en rodageperiode ingezet in de reeks van het type 64. Deze lokomotieven namen dan ook vooral de semi-direkte reizigersdiensten naar Mol, Herentals, Liège en Eisden voor hun rekening. De eerste effectieve inzetreeks dateert immers vanaf de winterregeling van 1965, toen in een drie dagen tellende inzet vooral de diensten naar Mol en Eisden overgenomen werden. Door het grotere daggemiddelde en het wegvallen van verschillende lokale treinen vielen trouwens alle diensten van het type 64 weg. Gedurende de volgende maanden groeide het bestand aan typen 210 steeds verder aan en tegen de zomerregeling kwamen ook de zes prototype-machines vanuit Schaarbeek naar Hasselt over. Dit leidde op dat ogenblik tot een volledig nieuwe inzetregeling. De volgende tabel geeft de nieuwe inzetregeling weer voor de zomerregeling van 1965 :

Type	Aantal dagen	Inzet
Type 29	3	reserve- en plantondiensten
Type 53	2	rangeringen te Hasselt-vorming
Type 58	3	rangeringen te Hasselt stelplaats / wagenwerkplaats
Type 81	12	Goederentreinen in de Limburgse mijnstreek
Type 200	20	Doorgaande reizigers- en goederentreinen naar Leuven, Liège, Antwerpen en Eisden Goederentreinen naar Montzen, Kinkempois en vanuit de Limburgse mijnstreek
Type 210	13	Semi-direkte reizigerstreinen naar Leuven, Eisden, Mol, Herentals, Liège Lokale goederentreinen doorheen de gehele provincie.
Type 250	1	Rangeringen te Winterslag

Vanaf 1965 zou de verdieseling zijn definitieve einde bereiken : vanaf eind 1965 kwamen de - weinig betrouwbare - vanuit Kinkempois naar de Hasseltse hoofdplaats over en in een inzetreeks met twee inzetdagen zouden ze te Winterslag en Waterschei drie lokomotieven type 81 vervangen, doch deze machines moesten regelmatig zelf vervangen worden door de reserve-lokomotieven type 210.

Ook dit bestand groeide gestaag aan, maar de prototypemachines zouden begin 1966 naar Kinkempois overgaan. Nochtans groeide aan tot niet minder dan 11 inzetdagen. Naast de vroegere diensten, zouden de typen 210 ook vooral de diensten van de typen 81 voor de lokale bedieningstreinen en in de Limburgse mijnstreek voor hun rekening nemen. Anderzijds zouden de semi-direkte reizigerstreinen meer en meer naar de (zwakkere) diesel-hydraulische lokomotieven overgaan.

Begin 1966 kwamen trouwens de zes lokomotieven type 211 (latere reeks 64) vanuit Schaarbeek naar Hasselt en in een vier dagen tellende reeks zouden ze vooral de reizigerstreinen vanuit Hasselt naar Liège, Tongeren, Diest, Leuven en Eisden voor hun rekening nemen. Verder was er ook de lokale goederendienst vanuit Hasselt naar Mol en dan verder naar Neerpelt en Hamont, een dienst die een ganse inzetdag innam.

Laatste aankomst konden we optekenen voor het type 213, dat in december 1966 naar Hasselt kwam. Ook hier werden vier inzetdagen voorgesteld, de diensten lagen hier vooral richting Leuven en de rechtstreekse dienst naar Antwerpen, maar ook de lokale goederentreinen naar Diest en Tessenderlo. De beide reeksen zouden trouwens regelmatig in elkaar samenvloeien, zodat in beide inzetgebieden beide typen konden opduiken.

Voor de goederendienst waren er 6 rangeerlokomotieven type 250 aanwezig, voor rangeringen te Hasselt-vorming (2 lokomotieven), Winterslag (1 lok) en Mol. De lokale rangeringen rondom de stelplaats zelf zouden nog een korte tijd door de stoomlokomotieven type 53 en 58 uitgevoerd worden.

Beurtregeling

Type : 200
Stelpl : Hasselt
Reeks : DA

zomer 1964
Geldig van 31/05/1964 Daggem : 468 km

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
FHS		GMN		FSR FYM	FSR		FHS	LJ > FL		FHS	
	24322		41307		26337	94341		3198		3207	FHS
FKR		FHS FL	FHS FLV		FHS FL			FHS GDN		FHS	
39372	93373	3186	3185 3243		3236 3196			3201	4362 4363		
FNND		FHS			LML	FLB		FBM			
42332		23391		33210				4322			14308
	FHS		FLD FHS FLD FHS		GWT	FLV		GWT			
			3115/3118/3121/3124			38311 38310		34323			
FBX		FHS			FN			FHS		FYM	
	43303		3017			3020				31309	
	FHS	FTG FHS	LHY		FHS	FLV	FHS FLD FHS	GWT		NK	
93318		RP 3181 5231	5236		3247	23425	3111 3140		34358		
	FHS	FL		FHS		GDN	FHS	GMN	FHS		
43805		3180 3241			3234	3255	34326	43316			
	FHS	GMN	LML	Balen	LML	FSR		FHS			
		24323	43845	30402	30403	31302		3256			
	FHS		FBM		FHS	NK NFH		FHS	FL	GMN	
			3227	13336	34325	RP 3199			3200	44359	
		FETT		LML	FHT			FHS	MRV		
49101		FBM	1325	32905		23906		3250		3209	

Industrielokomotieven

Vuurloze stoomlokomotieven

Mijn van Beringen

a. Geschiedenis :

Gedurende vele jaren werd de tractie bij de steenkoolmijn van Beringen uitgevoerd met gewone stoomlokomotieven, die trouwens in zeer goede toestand gehouden werden. Maar kort na de tweede wereldoorlog werd toch een vervangen van deze machines overwogen. Hiervoor ging men op zoek naar nieuwe traktievormen. Hiervoor had men de keuze tot de gewone dieseltractie - die nog in zijn kinderschoenen stond - en de vuurloze stoomlokomotieven die vooral in Duitsland op zeer veel plaatsen ingezet werden.

In de beginjaren vijftig boden de Ateliers de la Meuse drie basislokomotieven aan in deze versie, nl. een tweeassige, een drieassige en een vierassige versie. Deze konden dan nog aangepast worden aan de eigen behoeften van het bedrijf zelf. In 1950 bestelde de mijn van Beringen dan een eerste drieassige vuurloze lokomotief en deze werd op 19 januari 1951 geleverd, maar werd pas tegen het einde van het jaar in dienst gesteld. Reden van deze vertraging was het feit dat de vaste installaties van deze mijn en de aansluiting aan de elektriciteitscentrale nog niet gereed waren.

Dadelijk werd deze lokomotief getest - eerst op het eigen terrein van de mijn, nadien werd deze lokomotief vooral gebruikt op de (korte) lijn naar de steenkoolhaven. Deze lijn kende bij uitrit een zeer zware helling in bocht naar de brug over de steenweg Beringen - Leopoldsborg maar was dan verder - over 4 km - vlak. De terugrit verliep dan in lichte helling naar beneden, een ideale lijn voor de inzet van deze lokomotieven. Door de goede resultaten van deze lokomotieven werd beslist om het ganse verkeer naar de haven door deze vuurloze stoomlokomotieven af te handelen en hiervoor werden in 1953 nogmaals twee drieassige en twee vierassige machines aangekocht. Hierbij werd per dag steeds één lokomotief per werkperiode gebruikt, terwijl de tweede lokomotief in onderhoud ging en terug gevuld werd. Bij de drieassige machines was de capaciteit iets verhoogd (dit door een verlenging van de ketel) en hierdoor kreeg men een ietwat hogere massa.

Gedurende de volgende jaren werden nog drie verdere drieassige machines en twee vierassige machines geleverd, waarbij vooral bij de drieassers grotere verschillen waren. Deze beide lokomotieftypen worden afzonderlijk beschreven.

Gedurende vele jaren zouden de drieassige lokomotieven alle rangeerwerk binnen de zetel gaan opknappen, waarbij twee machines gebruikt werden kant kolenwasserij voor de lading van de treinen, één lokomotief deed het rangeerwerk aan de werkplaatsen. Sporadisch werden deze drieassers ook gebruikt op de verbinding naar het N.M.B.S. station. In 1963/1964 verschenen de eerste Cockerill-diesellokomotieven, doch deze werden op dat ogenblik enkel ingezet in de kolenhaven aan het Albertkanaal, de tweede diesel verving vanaf ca. 1967 de stomer aan de werkplaatsen.

Vanaf 1970 werd getracht de stoomtractie bij de lading af te schaffen, dit door de overdracht van een Montmirail diesel vanuit Zolder, maar deze test slaagde niet volledig en tot ca. 1973/74 bleven de stoomlokomotieven praktisch alle werkzaamheden uitvoeren. Op dat ogenblik werden ze geleidelijk aan vervangen door de pas aangekochte zware diesellokomotieven type Brissoneau en Lotz. De laatste diensten werden omstreeks 1975 uitgevoerd. Nadien werden alle lokomotieven afgesteld en werden omstreeks 1978 ter plaatste gesloopt.

b. Technische kenmerken :

Lokomotief	9	10 en 11
Loopbaan :		
Ketelproef :	19/01/1951	25/09/1953
Vergunning	26/10/1951	29/03/1954
Toelatingsnr :	Limb. 545	Limb. 557 / 558
In dienst	08/10/1951	27/01/1954
Buiten dienst	1975	1976 / 1972
Kenmerken :		
Bouwer :	La Meuse	La Meuse
Bouwjaar :	1950	2953
Fabrieksnummer :	4622	5223 / 5222
Asindeling :	C fl t	C fl t
Keteldruk :	40 bar	40 bar
Werkingsdruk :	12 bar	13 bar
Diameter ketel :	1 600 mm	1 716 mm
Lengte ketel :	5 504 mm	5 432 mm
Cilinders :	2 uitwendig	2 uitwendig
Diameter :	550 mm	550 mm
Zuigerslag :	400 mm	400 mm
Stoomverdeling :	Walschaerts	Walschaerts
Vermogen :	110 kW	110 kW
Trekkraft :	2 620 kg	2 620 kg
Maximale trekkraft :	5 240 kg	5 400 kg
Massa (leeg)	39 000 kg	40 000 kg
Massa (ritvaardig)	49 000 kg	49 000 kg
Dienstduur :	1 à 1,5 h	1 à 1,5 h
Duur voor lading ketel :	7 - 10 min	7 - 10 min
Afmetingen :		
Diameter drijfwielen :	900 mm	900 mm
Radstand (totaal)	2 750 mm	2 750 mm

Seingestellen :

Type Saxby : de vergrendelingen .

Het doel van de bouw van centrale seinposten, was - naast het besparen van personeel en het versnellen van het verkeer - het feit dat hiermee de veiligheid sterk kon verhoogd worden. Dit is mogelijk door de mechanische (en later elektrische) vergrendelingen of koppelingen tussen verschillende onderdelen. Zo kan b.v. geen sein op veilig gezet wordt eer alle wissels in de goede stand liggen, eer de overweg(en) bediend zijn, ... Verder kan men er ook voor zorgen dat geen twee treinen tegelijkertijd vertrekken of binnenkomen in "kruisende" bewegingen.

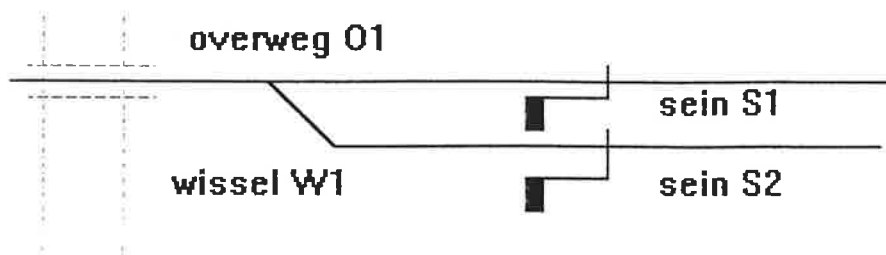
Om al deze koppelingen mogelijk te maken is er eerst een studie nodig om te zien welke (stabiele) toestanden het veiligst zijn.

Zo gaat men in eerste instantie ervan uit dat alle handles in ruststand in één **normale** stand aanwezig zijn. Bij de Saxby post is deze normale stand deze waarbij alle handles naar achter (kant seingestel) staan. Zo kan men - bij een toestand zonder enige beweging - in één oogopslag zien of alle seinen, wissels en overwegen in de rusttoestand staan.

Wil men een sein of wissel bedienen moet men de handle naar voor trekken : dit noemt men de **omgelegde** stand.

**** De koppelingen ****

Een koppeling tussen verschillende handles kan nu op verschillende manieren uitgevoerd worden en hierin heeft men de enkelvoudige of sequentiële koppeling en de meervoudige koppeling. De enkelvoudige koppeling wordt het meest gebruikt en hiervoor worden de voorwaarden achtereenvolgens uitgevoerd. Er worden een bepaalde achtereenvolgende opgelegd. Laten we dit uitleggen aan de hand van volgend voorbeeld : uitrit vanuit het station vanaf een afstelspoor.



In deze toestand moet achtereenvolgens :

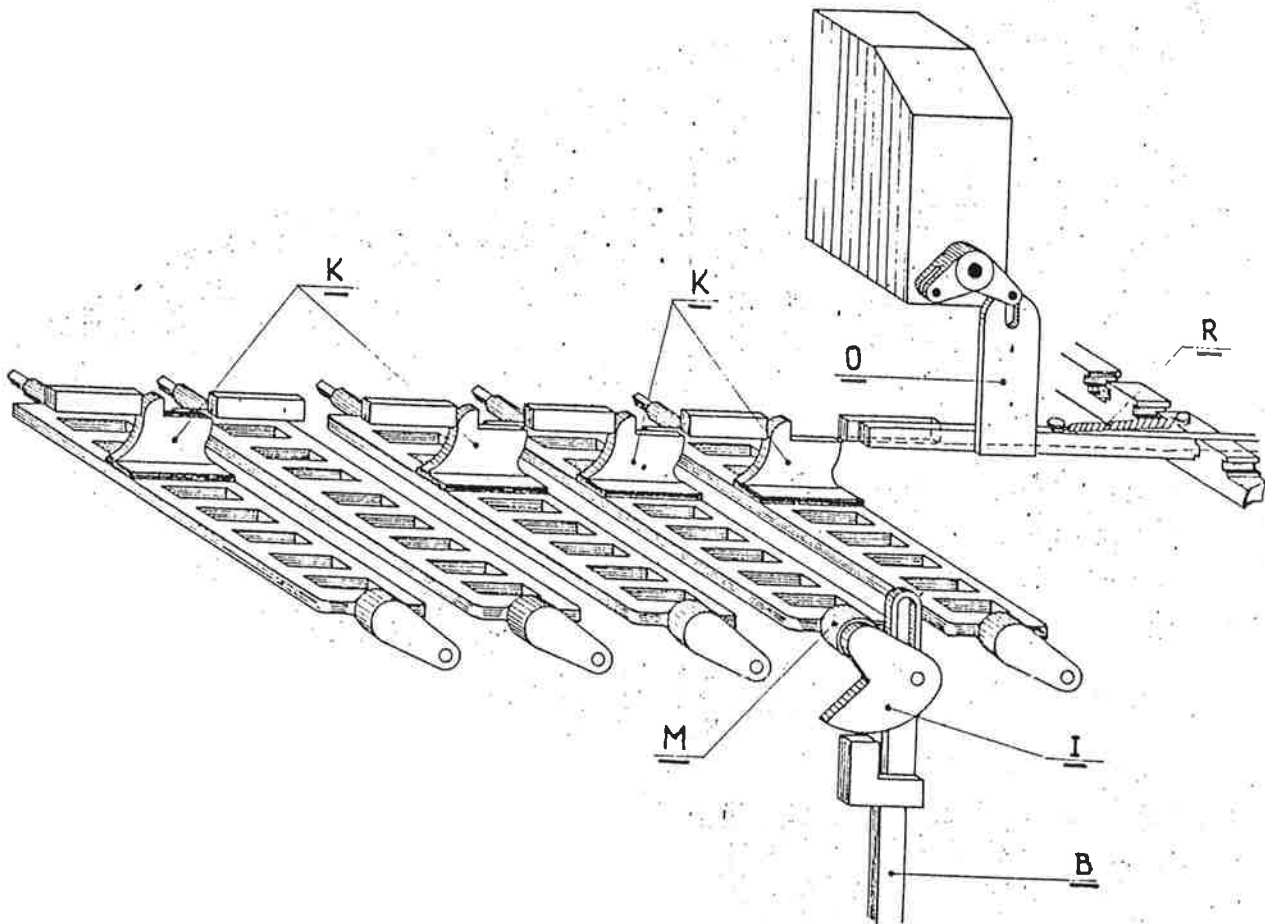
- overweg O1 gesloten worden
- wissel W1 omgelegd worden
- sein S2 op veilig geplaatst worden.

Hier zouden we voor sein S2 een meervoudige voorwaarde (koppeling) kunnen opstellen, maar meestal werkt men hier met enkelvoudige koppelingen die achtereenvolgens moeten uitgevoerd worden. Dit systeem heeft als voordeel dat S1 kan op veilig gesteld worden als W1 rechtdoor staat.

Op deze koppelingen mogelijk te maken heeft men verschullende systemen :

1. boven op het seingestel is een zwaar, gietijzeren draaibaar rooster. Dit is verbonden met de bedieningshandles. Zolang de beveiliging niet in orde is, kan door dit rooster de bedieningshandle niet bediend worden. Op deze roosterstaven (zie figuur) worden diverse mechanische vergrendelingen of elektrische schakelaars geplaatst.

Het rooster zelf wordt bediend door een nok in de bedieningshandle. Boven op deze roosters zijn nu de koppelingslatten angebracht, die zelf zorgen voor de verschillende koppelingen tussen de toestellen onderling. Deze latten zijn op de juiste plaatsen uitgerust met nokken in verschillende vormen, die zelf zorgen voor het blokkeren of deblokkeren van de bedieningshandles zelf. Deze latten worden trouwens zelf in beweging gebracht door de de bedieningshandle van de eerste functie.



Schematisch overzicht van de roosterbeveiliging :

Jaaroverzicht

zomerregeling 1959 : deel 1

Stoomlokomotieven

Groep Antwerpen :

Type	FRST	FNDM	FCV	FLV	FYM	Totaal
7			12			12
29		7		10		17
31	3					3
53		5	7	4	6	22
58			2			2
64	10					10
81			6		7	13
93			5			5
Totalen	13	12	32	14	15	86

Groep Charleroi :

Type	FLU	LNC	FMY	FTM	LWC	Totaal
15					3	3
16					7	7
29		10				10
51		2				2
53	1	13	9		1	24
58		4				4
64			9			9
81	6	5	10	7	8	36
97	4			8		12
Totalen	11	34	28	15	19	107

Groep Brussel :

Type	FBM	FSR	Totaal
1	13		13
7	4		4
12		3	3
29	6	11	17
53	4	1	5
57	5		5
62	1		1
81		2	2
Totalen	33	17	50

Groep Hasselt :

Type	FHS	LML	Totaal
29	15		15
53	2		2
58	4		4
64		8	8
81	8		8
Totalen	29	8	37

Groep Gent :

Type	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSN	Totaal
7					10		10
16			2				2
29	15		11	12	15		53
40	5			13			18
41			8				8
50					2		2
53		6		3			9
58	3				1		4
64		6	2		12	13	33
81		6			7		13
93		2	1			1	4
Totalen	23	20	24	28	47	14	156

Groep Liège :

Type	FVY	FHR	GMN	NK	LMY	FNO	Totaal
26			9				9
29		10		10			20
53		2		15			17
64					9	5	11
81	4	5		25	5	4	43
97		6					6
98			3	3			6
Totalen	4	23	12	53	14	9	115

Groep Mons :

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Totaal
1						8	8
16	6		9		8		23
29			6	18			24
40				9		8	17
53		2		3	5	3	13
58	1		1	2			4
64	9	7					16
81	3	6	10		16		35
Totalen	19	15	26	32	29	19	140

Groep Namur :

Type	MBX	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Totaal
25			3				3
26	2		6				8
29	6	14		9	23	10	62
53	3	2	1	1	5	4	16
Totalen	11	16	10	10	28	14	89

Gebruikte afkortingen van stelplaatsen :

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

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

Samenvatting der stoomlokomotiefdiensten voorzien op 31-05-59 :

Type	Effektief	In dienst	In reserve	Lokomotiefdiensten
1	33	24	3	21
7	50	30	4	26
12	5	4		3
15 x	3	3		3
16	59	41	5	32
25 x	3	3		3
26	40	25	11	17
29	300	272	24	218
31	40	25	11	17
40	67	43	8	35
41	40	10	1	8
50	4	3	1	2
51 x	2	2		2
53	240	139	21	108
57 x	7	7		5
58	38	31	6	20
62	1	1		1
64	148	117	15	90
81	250	185	29	150
93 x	12	11	1	9
97	31	21	6	18
98	11	8	2	6
TOTAAL	1384	985	139	780

Lijn 117 : Braine-le-Comte - Luttre

a. Geschiedenis :

De (latere) lijn 117 maakt deel uit van het oorspronkelijke stamnet van de Etat Belge. Na de verbindingen naar Antwerpen, Liège en de kust, kwam ook de zuidelijke lijn in aanleg. Deze bestond in eerste instantie uit de rechtstreekse verbinding naar Mons en Frankrijk, maar er werd ook een zijtak ontwikkeld die zowel Charleroi als Namur zou bedienen. Deze lijn takte af te Braine-le-Comte en zou over Manage en Luttre naar Charleroi gaan en verder via de vallei van de Samber naar Namur. Deze deel werd al - in zijn geheel - op 23 oktober 1843 officieel in dienst genomen.

Gedurende vele jaren zou deze verbinding één van de zwaartepunten van het zuidelijk netwerk worden, doch anderzijds werd de lijn ook afgebogen naar La Louvière en de "nieuwe" stelplaats Haine-St-Pierre. Hierdoor werd ook de doorgaande verbinding tussen Mons en Charleroi rechtstreeks gevoerd, terwijl het verkeer naar Charleroi de rechtstreekse verbinding (lijn 124) kreeg.

Hierdoor verminderde het belang van het gedeelte tussen Manage en Luttre en kreeg dit baanvak - bij de nummering van de lijnen - een eigen nummer 117 toegewezen. Zodoende kreeg deze lijn gedurende bijna vijftig jaar een ondergeschikt belang en werd het vooral een doorgaande goederenlijn, die de stelplaatsen St-Ghislain, Haine-St-Pierre en Monceau met elkaar verbonden. Voor de reizigerstreinen werden vooral lichte treinen ingezet, nadien - vanaf de jaren dertig - vlug vervangen door de eerste dieselmotorwagens.

Maar ook voor deze lijn kwam er een kentering, met de beslissing om de verbindingen in deze streek te optimaliseren en in de zeventiger jaren besliste men tot de modernisering en elektrifikatie van de hoofdlijnen tussen Braine-le-Comte, Mons en Charleroi. En opnieuw werd de lijn 117 opgenomen in het IC en IR-netwerk en werden de doorgaande treinen over de Waalse as via deze verbinding geleid.

Op 26 maart 1979 was de elektrifikatie een feit en kon de officiële openstelling op 22 mei van hetzelfde jaar officieel plaatsvinden. Het tegenspoor naar Manage kwam slechts op 27 mei in dienst. Vanaf dat ogenblik steeg het verkeer over deze vernieuwde verbinding aanzienlijk en werd de lijn 117 opnieuw opgenomen in het primaire net van de N.M.B.S.

Overzicht lijn 117 :

a. Voornaamste data :

Datum	Gebeurtenis :
23/10/1843	Officiële opening van de lijn Als baanvak van de verbinding Brussel - Charleroi - Namur
26/03/1979	Onder spanning brengen
22/05/1979	Indienststelling elektrifikatie

b. Stations / stopplaatsen / afstanden :

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FBC	FBC	Braine-le-Comte	0,0 km
FCS	FCS	Ecaussines-Carrières	5,9 km
FCZ	FCZ	Marche lez Ecaussines	8,1 km
FFM	FFM	Familleureux	12,0 km
FMN	FMN	Manage	14,2 km
FDI		Godarville	18,6 km
FGP	FGP	Gouy-lez-Piéton	21,5 km
FPN		Pont à Celles Nord	24,6 km
FLU	FLU	Luttre Pont à Celles	26,9 km

c. Vertakkingen :

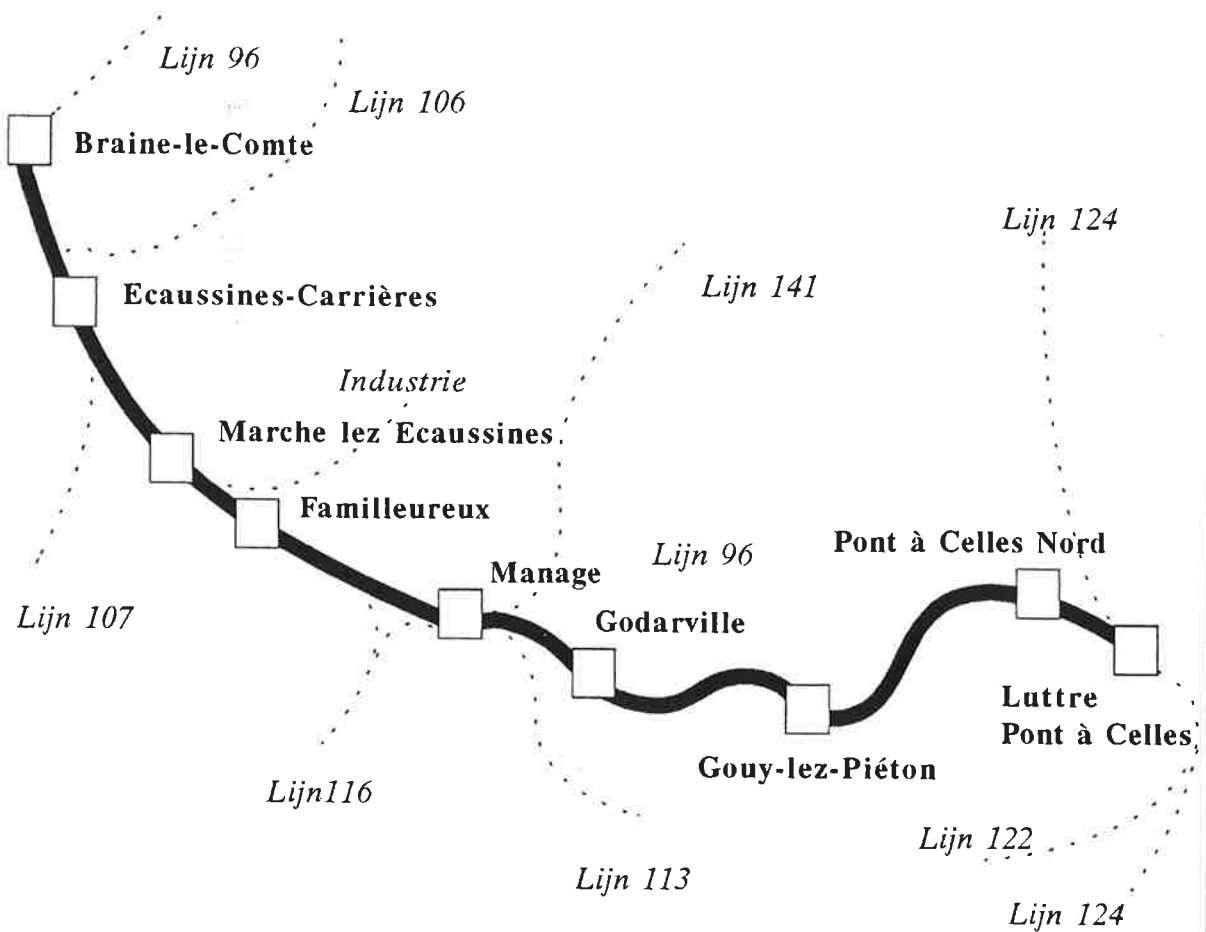
Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Y Ecaussines	2,5 km	richting Mons (lijn 96)
Ecaussines	5,9 km	lijn 107 richting Tubize lijn 107 richting Haine-St-Pierre
Y Feluy	9,1 km	richting Haine-St-Pierre
Y Familleureux	12,7 km	lijn 116 richting La Louvière
Manage	14,2 km	lijn 116 richting La Louvière lijn 141 richting Nivelles lijn 113 richting Piéton
Luttre	26,8 km	lijn 124/122 : richting Brussel / Charleroi

d. Industrieaansluitingen :

- km 5,9 steengroeve Ecaussines-Carrières
- km 9,0 industriële lijn naar zoning van Feluy (petroleum)
- km 12,7 Ateliers de Familleureux (later BN)

Lijn 117

Braine-le-Comte - Luttre



Uittreksels uit de reisgidsen :

boven : zomerregeling 1949
 onder : zomerregeling 1959

117 Braine-le-Comte - Manage-Luttre-Pont-à-Celles 117													
	YA	TA	42	YA	YA	YA	YA	YA	YA	YA	YA	YA	
	7120	712	7140	7124	7158	7138	8212	7130	7315	7126	7128	7134	7136
0 Braine-le-C. ♀	..	..	..	..	..	..	5.59	6.16	..	6.56	..	8.22	8.59
6 Ecaussinnes (Carrières) ...	..	..	5.39	5.39	5.51	..	6.04	6.14	6.23	..	7.13	..	8.23
9 Marche-lez-Ecauss.	..	..	5.44	5.44	5.55	..	6.08	6.20	6.29	..	7.18	..	8.28
12 Familleureux ...	..	..	5.49	5.49	6.00	..	6.13	6.26	6.35	..	7.23	..	8.35
15 Manage ♀	4.43	5.49	6.06	..	6.06	6.21	..	6.44	7.25	..	7.32	..	9.37
19 Godarville	4.49	5.55	6.12	..	6.12	6.27	..	6.50	7.31	..	7.38	..	9.43
22 Gouy-lez-Piéton ...	4.53	5.59	6.17	..	6.17	6.31	..	6.54	7.35	..	7.42	..	9.47
24 Pont-à-Celles (N.)	4.58	6.04	6.22	..	6.22	6.35	..	6.59	7.40	..	7.47	..	9.52
27 Luttre-Pont-à-C	5.02	6.08	6.26	..	6.26	6.39	..	7.03	7.44	..	7.51	..	9.56
Bruxelles (M.) 124 A	6.10	6.57	7.32	..	7.18	7.32	..	8.01	8.36	..	8.36	..	..
Charleroi (S.) 124 A	5.30	6.32	6.50	..	6.50	..	..	7.26	..	..	8.14	..	..

	7136	8202	7176	7178	M	7156	7160	7144	7146	7148	6928	7216	6928
	Sam.	Sam.	+	+			2	Sam.	Sam.	Zat.	+	+	+
Braine-le-Comte ♀	8.59	9.16	9.30	10.30	..	12.09	12.09	12.16	12.16	12.41	13.08	..	13.22
Ecaussinnes (Carrières) ...	9.14	9.25	9.37	10.37	..	12.16	12.16	12.41	13.08	..	13.22	..	13.27
Marche-lez-Ecaussinnes	9.19	..	9.41	10.41	..	12.20	12.20	12.45	13.13	..	13.27	..	13.34
Familleureux	9.24	..	9.46	10.46	..	12.25	12.25	12.50	13.20	..	13.34	..	13.38
Manage ♀	9.28	9.39	9.50	10.50	10.55	12.30	12.30	12.55	13.24	..	13.38	..	..
Godarville	9.37	..	..	..	..	11.07	11.07	12.32	13.07	..	13.38	..	..
Gouy-lez-Piéton	9.43	..	..	..	..	11.13	11.13	12.38	13.13	..	13.44	..	..
Pont-à-Celles (Nord)	9.47	..	..	..	..	11.17	11.17	12.43	13.17	..	13.48	..	..
Luttre-Pont-à-C. ...	9.52	..	..	..	..	11.22	11.22	12.48	13.22	..	13.53	..	..
Bruxelles (M.) 124 A	11.06	..	..	..	..	12.06	12.06	14.10	14.10	..	15.06	..	..
Charleroi (Sud) 124 A	10.15	..	..	..	..	12.15	12.15	13.17	13.16	13.49	..	..	..

117 Luttre-Pont-à-Celles-Manage-Braine-le-Comte ('s-Gravenbrakel) 117												
	7153	TA	7151	6941	7155	TA	TA	TA	6279			
	7159	3	7075	7155	7171	7363	6123	6279				
Bruxelles (Midi) 124	12.23	..	13.23	14.23	..	..	15.23	..	..	..	..	..
Charleroi (Sud) 124	12.40	..	13.38	14.35	..	..	15.56	..	..	..	..	..
Luttre-Pont-à-Celles	13.07	13.35	14.11	15.13	..	..	16.22	16.22	16.22	16.22	16.22	16.22
Pont-à-Celles (Nord)	13.12	13.38	14.15	15.17	..	..	16.26	16.26	16.26	16.26	16.26	16.26
Gouy-lez-Piéton	13.18	13.42	14.20	15.22	..	..	16.31	16.31	16.31	16.31	16.31	16.31
Godarville	13.24	13.46	14.25	15.27	..	..	16.36	16.36	16.36	16.36	16.36	16.36
Manage ♀	13.30	13.52	14.31	15.33	..	..	16.42	16.42	16.42	16.42	16.42	16.42
Familleureux	14.05	..	15.43	16.22	..	..	16.47	16.47	16.47	16.47	16.47	16.47
Marche-lez-Ecaussinnes	14.09	..	15.48	16.29	..	..	16.51	16.51	16.51	16.51	16.51	16.51
Ecaussinnes (Carrières) ...	14.14	..	15.53	16.34	..	..	16.58	16.58	16.58	16.58	16.58	16.58
Braine-le-Comte ♀	14.18	..	15.57	16.38	..	..	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Bruxelles (Midi) 124	14.29	..	15.58	16.39	..	..	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Charleroi (Sud) 124	14.36	..	16.06	16.46	..	..	17.07	17.07	17.07	17.07	17.07	17.07

	TA	7161	TA	7169	7289	7167	7083	TA	M	7177
	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Bruxelles (Midi) 124	16.23	16.23	..	..	..	17.23	..	17.56	..	18.53
Charleroi (Sud) 124	16.43	..	..	..	..	17.43	..	18.11	..	19.11
Luttre-Pont-à-Celles	17.05	17.05	..	..	..	18.06	..	18.42	..	19.33
Pont-à-Celles (Nord)	17.08	17.08	..	..	..	18.09	..	18.45	..	19.36
Gouy-lez-Piéton	17.13	17.13	..	..	..	18.14	..	18.49	..	19.41
Godarville	17.18	17.18	..	..	..	18.20	..	18.54	..	19.46
Manage ♀	17.24	17.24	..	..	..	18.26	..	19.00	..	19.52
Familleureux	17.32	..	17.32	17.55	17.55	..	..	18.28	19.04	..
Marche-lez-Ecaussinnes	17.36	..	17.36	17.59	17.59	..	..	18.32	19.08	..
Ecaussinnes (Carrières) ...	17.41	..	17.41	18.03	18.03	..	..	18.37	19.12	..
Braine-le-Comte ♀	17.45	..	17.45	18.07	18.07	..	..	18.41	19.16	..
Bruxelles (Midi) 124	17.46	..	17.47	..	..	..	..	18.42	..	..
Charleroi (Sud) 124	17.53	..	17.53	..	..	..	..	18.49	..	..

L.S.V. - Aktueel

Het emplacement

Nog voor het seizoen werd verder werk gemaakt van de opruimingsactie van het gedeelte toegankelijk voor het publiek en hier werd ook gezorgd voor de onkruidverdelging. Zowel voor als achter het station worden de aanplantingen verder doorgevoerd.

Noodzakelijke nieuwigheid is de afrastering van het emplacement en zodoende werd naast de straat een (voorlopige) omheining in prikkeldraad geplaatst. Opmerkelijk hierbij zijn de twee ingangspoorten, gemaakt van grote mijnwagens.

Als laatste werden de grotere onderdelen, zoals de smalspoorwissels opgeruimd en op hun toekomstige plaats gebracht. Ook de resterende mijnwagens werden op het spoor geplaatst.

Tijdens de volgende maanden wordt het emplacement verder aangepast en opgeruimd. Hierdoor moet tegen het ritseizoen 1996 het gedeelte tussen het tentoonstellingsgebouw en de schuilkelder volledig in orde zijn. De grote hitte van de laatste weken heeft dit zware werk echter ietwat vertraagd.

Het ritseizoen 1995

Zoals aangekondigd, zullen de beide volgende seizoenen vrij kalm verlopen en wordt het hoofdpunt verplaatst naar de verkoop van boeken en het buffet.

De ritten blijven voorlopig beperkt tot demonstratieritten op het emplacement - hierbij worden op wekdagen d diesellokomotief, het dieselstel en de beide smalspoortrajecten gebruikt. Op zondagen en voor groepen komt daar nog stoomtraktie bij. Ondanks de druk vanuit het ministerie en de hoofddirectie te Brussel, komt voor de ritten naar Eisden de passiviteit voor van de dienst infrastructuur te Hasselt. Hier blijft het jarenlange veto tegen ritten met stoomlokomotieven of museumvoertuigen bestaan en enkele mensen zijn hier zo negatief ingesteld dat alle pogingen in deze richting professioneel gekelderd worden.

Ondanks de boycot uit eigen streek, hopen we nog tijdens het seizoen de toestemming te krijgen om met het dieselstel naar Eisden te pendelen. Wel is thans een Koninklijk besluit in de maak om de museumexploitatie in wettelijke banen te regelen.

Omwille van deze tegenkantingen gaat er heelwat energie verloren bij het opstarten van het ritseizoen. Ondanks dit alle wordt op 30 juli een - beperktere - stoomhappening voorzien. Hierop wordt dan ook al het ritvaardige materieel van de L.S.V. tijdens demonstratieritten voorgesteld.

L.S.V. □□ Tijdschrift nr 71 – Blz 43

Intussen zijn er al verschillende groepen te As op bezoek gekomen, zijn er tweemaal opnames geweest voor de TV (TV-Limburg met geschiedenis van de spoorwegen in Limburg en BRTN voor Vlaanderen Vakantieland) en door de opening van het fietspad, draait de kantine op sommige ogenblikken zeer goed.

Ondanks de boven aangehaalde moeilijkheden, zijn er tal van tekenen dat vooral de plaatselijke instanties en de bevolking van As en de Maasstreek de "Stoomtrein Asch" volledig aanvaard hebben als een kleinschalige en publieksvriendelijke attractie van de streek.

De gebouwen

Ook hier zijn de nodige schikkingen getroffen om dadelijk na het seizoen te starten met de uitbouw van de noodzakelijke bouwwerken.

Bij het stationsgebouw werd de eerste (en moeilijkste) fase van de klassering afgesloten en kan de definitieve klassering binnen enkele maanden uitgevoerd worden. Daarom wordt thans gestart met het opstellen van het restauratiedossier voor het station.

Deze werken houden een volledige renovatie in : nl. een gevelreiniging en herstelling, de konstruktie van een nieuw dak en de nodige goten en afvoeren, nieuwe vensters en deuren, de heropbouw van de oorspronkelijke luifel, een uitbreiding van het gebouw richting Waterschei, het oprichten van het oorspronkelijke WC-gebouw en een nieuwe perronbekleding. Als alles goed verloopt zouden deze werken na het bouwverlof van 1996 kunnen starten en afgesloten worden voor het begin van het seizoen 1997.

Ondertussen werden de nodige materialen aangekocht voor het verder bouwen van de museumloods. Vanaf eind augustus wordt deze over een lengte van 20 m afgewerkt. Naast de betonblokken werden de eternietplaten voor de dakbedekking door een Nederlands bedrijf in Deurne gesponsord. Door deze konstruktie is het mogelijk om tegen de wintermaanden alle gerestaureerde lokomotieven eindelijk binnen af te stellen. Anderzijds kan op spoor 4 het materieel in restauratie afgesteld worden, zodat ook tijdens de wintermaanden effectief doorgewerkt kan worden.

Derde onderdeel waaraan binnenkort gewerkt wordt, is het afdak voor het tentoonstellingsgebouw. Hierdoor kan het afstelspoor voor het mijnspoor onder dak gebracht worden, zodat ook hier het smalspoormaterieel beschermd kan worden voor de weersomstandigheden. Dit afdak wordt op dezelfde manier gemaakt als de luifel, maar door het gebruik van een groter aantal klimplanten kan het tentoonstellingsgebouw door een groene wand van het zicht afgeschermd worden, zodat ook het zicht vanuit het station sterk verbeterd wordt.

In het najaar wordt dan ook de kolenbak op de loskoer geplaatst. Hierin wordt een afdak voorzien voor het afstellen van het materieel van het groevespoor. Dit dienstgebouw wordt anderzijds afgeschermd door een hogere begroeiing om de strakke lijn van de kaarsrechte spoorlijn te breken. Onder deze begroeiing komt dan ook het omloopspoor en het eindpunt van het groevespoor en dit gedeelte - met de lading van de stoomlokomotieven en de brandstofvoorziening van de diesellokomotieven .

Tijdens de volgende jaren worden dan de overige delen van het emplacement aangepakt. Een aangepaste versie van het ontwikkelingsplan wordt thans uitgewerkt. Hierin wordt de toekomst van de L.S.V. belicht. Deze brochure - die eind september verschijnt en die een overzicht geeft over het aanwezige materieel en de toekomstige ontwikkelingen - kan besteld worden door de storting van 600 BEF op onze rekening, met vermelding "Katalogus LSV". Hiermee wordt ook de aankoop van bijkomend materieel gefinancierd.

Het normaalspoormaterieel

a. Lokomotief nr 4 - "Jojo"

Deze lokomotief is voorlopig zonder problemen terug in dienst gebracht. Wel werden tijdens de eerste riddagen alle glijlagers bijgetrokken, terwijl recent ook een lek aan de voedingspomp gedicht werd.

Thans moeten nog twee problemen opgelost worden : eerst en vooral moet een injecteur bijgebouwd worden en hier is er het probleem van de aansluitingen. Tweede verbetering moet het aanbrengen van de asbak worden.

De oudste machine van België wordt gebruikt voor de demonstratieritten op het emplacement, maar kwam al tot filmeer voor een geschiedkundige schets over de spoorwegen bij TV Limburg.

b. Lokomotief nr 22 - "Power"

Ondanks het zwakke uitzicht - door de roestvorming - kan de L.S.V. nog niet zonder deze betrouwbare lokomotief. Er was gepland om de "Montmirail" in het begin van het seizoen af te stellen voor een groot onderhoud, doch - daar de ABR nog niet betrouwbaar genoeg is - wordt de Montmirail nog steeds gebruikt voor demonstratieritten, maar vooral voor rangeringen en werktreinen, o.m. bij de onkruidbestrijding.

Thans wordt de Montmirail pas na het klaarkomen van de hoofdloods - in het overdekte gedeelte zelf - onder hande genomen.

c. Lokomotief nr 23 - "Patience"

Bij deze lokomotief werden - en worden - enkele kleinere fouten opgeheven : zo waren er nog enkele olielekken bij de transmissie en een fout bij de keerkoppeling. Anderzijds wordt na het seizoen een houten vloer aangebracht in de stuurpost van deze lokomotief. Het overdekt afstellen zorgt trouwens een beter onderhoud van deze lokomotief.

d. Lokomotief nr 36 - "ABR"

Ook hier worden thans enkele kleinere defecten weggerukt. Deze kwamen na de indienststelling tot uiting. Hier zijn enkele pneumatische problemen, een lek bij de transmissie en enkele foutjes die oorzaak dat deze lokomotief nog niet effectief gebruikt werd.

e. Platformwaggen type X

De werken om dit rijtuig om te bouwen tot "Spoorwinkel" vorderen langzaam : de binnenschil-derwerken werden afgesloten en thans wordt het interieur aangebracht. Ook de afwerking buiten wordt - tussen de andere werken - doorgevoerd. Thans staat dit rijtuig op het uiteinde van spoor 2 en zal binnenkort dienen als bijkomende inkom op weekdagen.

f. Sproeiwaggen :

In juni werd één van de platte waggen - afkomstig van DSM - omgebouwd tot sproeiwaggen. Hiervoor werd een reservoir, een pomp en de sproeiinstallatie aangebracht. Voor de energievoorziening zorgt een verplaatsbare elektrogeengroep. Deze wagen kwam eind juni tot inzet voor de onkruidbestrijding op het emplacement.

Het smalspoormaterieel

Vooraf bij dit deel van het materieel werd de meeste vooruitgang geboekt, nochtans is er nog heel wat werk te verzetten eer de beide soorten smalspoor effectief volledig gebruikt kunnen worden.

a. het mijnspoor :

Hier wordt koortsachtig gewerkt aan één van de personeelswagens, afkomstig uit Winterslag. Deze wagen werd recent voor het grootste gedeelte afgeschuurd en wordt operationeel op de monumentendag op 10 september. Hierdoor kan een eerste mijntrein samengesteld worden met de moëslokomotief en deze personeelswagen.

Anderzijds werd ook het chassis en de stuurpost van de persluchtlokomotief op het spoor gezet en zodoende kan de restauratie van deze bijzondere lokomotief aangevangen worden. Thans is het chassis voor het grootste gedeelte afgeschuurd en wordt in de menie gezet. Dan kan de heropbouw starten.

Anderzijds werden de wissels voor de afstelsporen op hun plaats gevoerd en - na de grote hitte - wordt het afstelspoor verder aangelegd en kunnen de diverse mijnwagens effectief - volgens hun oorsprong - gerangschikt en tentoongesteld worden. Ook dit werk moet tegen de monumentendag uitgevoerd zijn.

b. Het groevespoor :

Bij het "nieuwe" smalspoor werd een lengte van ca. 400 meter naast het hoofdspoor aangelegd en ook de (krappe) bocht en de overgang met de loskoer werd al aangelegd. Dadelijk werd dit spoor met ballast ondersteund en vanaf de eerste groepsrit kon dit groevespoor in dienst gesteld worden.

Dit gebeurt met één van de - nog niet gerestaureerde - lokomotief type BL van Moës te Waremmes .

Ondertussen werd een tweede lokomotief - daterend uit 1935 - voor het grootste gedeelte gedemonteerd en wordt thans volledig gerestaureerd. Deze lokomotief komt waarschijnlijk eind augustus terug in dienst. Op dat ogenblik wordt de tweede machine onder handen genomen.

Midden juli werd ook één van de platte wagens voor het vervoer van segmenten omgebouwd tot een wagen voor het vervoer van reizigers. Deze wagen biedt plaats aan 8 reizigers.

De publikaties

De aangekondigde technische fiches over het materieel en de vaste installaties kwamen nog niet klaar voor een versturing samen met dit tijdschrift, dit door het jaarlijks verlof bij het fotocopieercentrum. Twee proeffiches - één aangaande met materieel, een tweede met een beschrijving van de lijnen - worden echter bij dit tijdschrift bijgevoegd. Deze fiches worden begin augustus nagestuurd aan de vele geïnteresseerden in deze publikatie. De franstalige versie volgt omstreeks 15 augustus.

Deze fiches kunnen nog steeds besteld worden door storting van 1 300 BEF (ledenprijs) op rekening 860-0097477-71 van 't Spoorwinkeltje.

N.M.B.S. - Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Geen

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
167	Kortrijk	Stockem	
226 - 228	St-Ghislain	Kortrijk	
247 - 250	Kortrijk	St-Ghislain	
409 - 425	Merelbeke	Kinkempois	
641 - 654	Oostende	Schaarbeek	
652 - 664	Kortrijk	Schaarbeek	
690 - 710	Kinkempois	Schaarbeek	
711 - 723	Kinkempois	Hasselt	
735 - 745	Hasselt	Oostende	

3. Aankopen :

NMBS	NS-nr	Aank	NM BS	NS-nr	Aank
7601	2277		7614	2285	26/04/95
7602	2263		7615	2283	26/04/95
7603	2327		7616	2261	
7604	2309		7617	2219	
7605	2308		7618	2205	
7606	2305		7619	2213	
7607	2292		7620	2214	
7608	2275	/05/95	7621	2274	26/04/95
7609	2273		7622	2238	
7610	2266		7623	2258	26/04/95
7611	2244		7624	2362	
7612	2247		7625	2311	
7613	2318				

4. Schrappingen :

Nr	Schrapping	Laatste dienst	Stelpl
010	24/03/1995	23/03/1995	FSR
011	13/04/1995	10/04/1995	FSR
013	01/02/1995	15/11/1994	FSR
014	16/03/1995		FSR
015	19/04/1995	30/03/1995	FSR
016	24/03/1995	21/03/1995	FSR
018	15/04/1995	14/04/1995	FSR
019	17/03/1995	10/03/1995	FSR
020	15/04/1995	14/04/1995	FSR
022	17/03/1995	23/01/1995	FSR
024	11/04/1995	09/04/1995	FSR
027	24/03/1995	22/03/1995	FSR
029	10/04/1995	09/04/1995	FSR
031	24/03/1995		FSR
032	16/03/1995	10/03/1995	FSR
033	15/04/1995		FSR
035	23/04/1995	17/03/1995	FSR
036	16/03/1995		FSR
037	01/02/1995	15/11/1994	FSR
039	18/04/1995	14/04/1995	FSR
040	17/03/1995		FSR
041	18/04/1995	12/04/1995	FSR
043	19/04/1995	12/04/1995	FSR

Aktuele berichten :

00 : Betrekkelijke onverwacht kwam er een einde voor de stellen reeks 00 tot 044 : door een overschot aan elektrische motorwagens en door het feit dat verschillende stellen gedurende de laatste maanden af te rekenen kregen met losse en gebroken wielbanden, heeft men de geplande afstelling voor de zomerregeling niet meer afgewacht.

Vanaf 15 november 1994 waren al twee stellen - de 013 en 037 - te Schaarbeek wegens dit defekt afgesteld en naarmate er meer stellen reeks 06 vrijkwamen in de overige stelplaatsen werden deze aan Schaarbeek uitgeleend en hierdoor kon men vanaf half maart 1995 de oudste stellen geleidelijk aan afvoeren. Deze afstelling duurde nog ongeveer een maand, maar op 14 april werden door de drie overblijvende stellen - 018, 020 en 039 - de laatste diensten op de verbinding Brussel - Nivelles - Charleroi rijden.

Met deze stellen werd trouwens voor het eerst de nieuwe onderrichting voor de schrapping toegepast : op het ogenblik dat een reeks gedestandiseerd is, kan de werkplaats zelf - dadelijk na de afstelling - het proces-verbaal voor schrapping opstellen. Dit leidde dan ook tot het nieuwe gegeven dat de meeste stellen binnen enkele dagen afgevoerd werden, en niet meer de volledige administratie moesten doorlopen. Maar ook voor de sloping liet men er geen gras over groeien, daar de meeste stellen al binnen de maand na de schrapping verkocht werden aan de Noordfranse sloper te Baromcourt. Begin mei verlieten al drie transporten van elk drie elektrische stellen de stelplaats Schaarbeek voor hun laatste tocht richting schroot.

00 : Om deze afstelling mogelijk te maken waren er voor de zomerregeling verschillende verschuivingen tussen de stelplaatsen onderling. Voor de reeks 00 bleef deze transfert vrij beperkt tot een kleine nummerverschuiving tussen St-Ghislain en Kortrijk.

Anderzijds gaat ook de modernisering van de stellen type '56 (Budd) in een versneld tempo verder : tweede stel dat de modernisering onderging is de 146 (afgewerkt op 3 januari 1995). Naast deze ombouw in de CW Mechelen (stellen 132, 134, 135, 137, 143 en 150) wordt ook te Oostende deze transformatie doorgevoerd, dit bij de 130. Tegen het einde van het jaar zou deze ombouw afgesloten moeten zijn.

Vermelden we nog dat bij alle elektrische stellen de rokersafdelingen verminderd. worden, en dat de nieuwe rokersafdelingen aan de buitenzijde door een blauwe (zelfklevende) band in de witte lijn aangeduid wordt. Bij de groene stellen worden anderzijds twee gele banden voor deze aanduiding gebruikt. Deze aanduiding werd nog niet bij de Budd's en de reeks 03/04 doorgevoerd.

03 : Bij de breaks werden de modernisering afgesloten en rijden alle stellen nu drieledig rond. De 416 was het laatste stel dat op 9 maart 1995 afgeleverd werd. Na de bouw van de Marokkaanse stellen, wordt alsnog de 343 volledig nieuw afgeleverd. Dit stel wordt - volgens de planning - begin juli afgeleverd en te Hasselt gestationeerd.

Anderzijds is het ingezetgebied van deze stellen verder uitgebreid : in de inzetreeks van Kinkempois werden de nieuwe diensten tussen Schaarbeek en Quéivrain ingereden. Hierbij berijden ze het pas geëlektrificeerde baanvak tussen St-Ghislain en Quéivrain. Hiervoor werden de stellen 409 tot 425 vanuit Merelbeke naar de Luikse stelplaats getransfereerd. Met deze nieuwe dienst verdwenen echter de diensten als piekuurtreinen, die slechts enkele maanden doorgevoerd werden.

04/05 : Bij de nieuwe stellen AM 96 is de band bij Bombardier te Brugge definitief opgestart. Volgens de planning zouden vanaf november 1995 eerst vijf prototypestellen afgeleverd worden. Deze zouden dan gedurende een drietal maanden aan diverse uithoudingstesten onderworpen worden. Vanaf mei 1996 - tot in 1999 - zouden dan de volgende elektrische stellen afgeleverd worden.

06 : Bij deze stellen zijn de meeste wijzigingen op te tekenen en vanaf de zomerregeling werd het bestand van Schaarbeek verder aangevuld. Op dit ogenblik zijn er niet minder dan 87 stellen in de Brusselse stelplaats. Verdere stationeringen zijn Kinkempois (25 AM), Hasselt (21 AM) en Oostende (48 stellen). De inzet in de hoogwaardige reizigersdienst vermindert echter regelmatig en thans worden de stellen reeks 06/07 meer en meer in de lokale dienst en de piekuriendienst gebruikt.

Anderzijds werd - na de afwerking van het laatste stel reeks 03 - de uitgestelde herziening van deze stellen weer ter hand genomen en zullen de stellen in een versneld tempo in de bordeaukleurstelling komen.

Dit is al het geval voor de Ex-Sabena-stellen : deze stellen werden thans ook van de verbinding naar de luchthaven weggetrokken en sinds de zomerregeling rijden ze vooral de voorstadsdiensten op de lijn 26 rondom Brussel. Verder worden ze ook gebruikt in de L-diensten tussen Brussel en Nivelles.

08 : Ook hier verandert het inzetbeeld gevoelig : praktisch alle doorgaande treinen op de verbinding tussen Antwerpen - Brussel en Charleroi worden nu met deze vierledige stellen gereden. Anderzijds gingen de diensten naar St-Ghislain over op de reeks 03.

09 : En steeds verder wordt de inzet van deze stellen uitgebreid : wel gingen enkele diensten op de voorstadslijnen verloren ten gunste van de reeks 05.9, maar er kwamen drie bijkomende inzetlijnen. Belangrijkste inzet vindt nu plaats tussen Brussel en de luchthaven, waarbij drie stellen gebruikt worden.

De twee bijkomende inzetlijnen worden vanuit Liège-Guillemins gereden : eerst zijn er enkele L-treinen tussen Hasselt en Liège, maar verder is er de L-treindienst tussen Liège en Waremme, die nu volledig met de reeks 09 gereden wordt. Om aan de nodige personeelsopleiding te geraken werden vanaf februari 1995 twee treinparen tussen Liège en Jemelle met personeel van Kinkempois gereden. Deze voorlopige dienst verdween echter terug met de start van de zomerregeling.

12 : De inzet van deze lokomotieven wordt steeds maar uitgebreid, dit zonder een uitbreiding van het effectief. Eerst en vooral is er een belangrijke uitbreiding van de goederendienst naar de kanaaltunnel. Voorlopig worden de treinen enkel gereden tot in Lille-Délivrance, maar het is de bedoeling om deze treinen vanaf de winterregeling doorgaand te bespannen tot in Fréthun. Hiervoor zou een gemengde reeks opgesteld worden met lokomotieven reeks 12 van de N.M.B.S. en de driespanningslokomotieven type Sybic van de S.N.C.F. Of deze planning kan gehandhaafd worden is zeer te betwijfelen.

16 : Door het wegvallen van de T.E.E.-treinen tussen Brussel en Paris is de toestand iets verder verbeterd. De 7 overgebleven machines rijden nog slechts 5 plandagen, vooral voor treinen Oostende - Köln en enkele nachttreinen naar Paris.

Verder bestaat er het plan om de kleurstelling van twee lokomotieven aan te passen : de 1601 en 1602 zouden in de loop van dit jaar de kleuren van de Memling en de Vauban aangemeten krijgen en hoofdzakelijk gebruikt worden voor het slepen van deze twee hoogwaardige reizigers-treinen. De eigenlijke beslissing voor deze omschildering is echter nog niet gevallen.

18 : Samen met de Franse zusters CC 40 100, ziet de toekomst van de reeks 18 er niet gunstig uit : door de vele defecten en de storinggevoeligheid zijn de onderhoudskosten vrij hoog. Om dit te verhinderen zouden er drie lokomotieven in 1996 afgesteld worden. De drie overige machines zouden na indienststelling van de "Thalys"-stellen terzijde gesteld worden. Thans rijden ze vooral treinen tussen Liège en Paris en ook de Memling tussen Oostende en Dortmund.

19 : De testritten tussen Moeskroen en Tournai verlopen niet steeds naar wens en er zijn al diverse defecten opgetreden waardoor deze lokomotief afgesteld moest worden. Door deze betrekkelijke onbetrouwbaarheid en het feit dat de datum voor de bestelling van nieuwe lokomotieven steeds korter komt, is een bouw van deze Frans-Belgische lokomotief waarschijnlijk uit te sluiten. De voorkeur van de N.M.B.S. zou nu naar de Siemens-lokomotief gaan.

23 : Na een inrijperiode te Antwerpen-Dam is de inzet van deze lokomotieven sterk gestegen en worden steeds meer dieseldiensten vanuit Antwerpen naar o.m. Merelbeke, Leuven, Monceau en vooral Montzen door deze oudere machines gereden. Hierdoor wordt het tekort aan diesellokomotieven steeds verder afgebouwd en kunnen enkele machines reeks 55 uitgespaard worden.

Nochtans staat de inzet op zijn hoogste punt en mag men er zich tijdens de volgende maanden verwachten aan nieuwe afstellingen wegens defecten, dit door het feit dat deze machines gedurende langere tijd gespaard werden.

Oostende zet daarentegen zijn machines reeks 23 vooral voor de goederendiensten vanuit Zeebrugge en Merelbeke in en hierbij zijn er verschillende diensten naar Moeskroen, St-Ghislain en Monceau.

25 : De transfert van deze lokomotieven naar Antwerpen-Dam had geen gevolgen op de inzet en deze machines worden nog steeds gebruikt in de piekurdiensten van Antwerpen-centraal. De bestemmingen blijven onveranderd.

28 : Wegens het bereiken van de sleetgrens van de draaistellen werd de 2801 te Schaarbeek afgesteld en het is weinig waarschijnlijk dat deze lokomotief nog hersteld zal worden. De 2802 rijdt nog steeds de afsteldiensten tussen Brussel-zuid en Vorst, maar wordt waarschijnlijk nog dit jaar afgesteld en in het museumpatrimonium opgenomen.

- 43 : Na de afvoer van deze stellen naar Ronet, werden ze al zeer snel door een privé-sloper afgebroken. Tussen eind februari en eind maart werden niet minder dan de 14 afgestelde motorwagens met een hydraulische tang gesloopt. Nadien wordt ook het lot van de motorwagens reeks 40 en de diesellokomotieven reeks 59 en 60 bezegeld.
- 47 : Thans wordt de studie uitgewerkt voor een nieuw soort tweeledige dieselmotorwagens, uitgaande van de Duitse reeks 628. In het totaal zouden een 40-tal dergelijke moderne motorwagens besteld worden, voor de diensten op de niet geëlektrificeerde lijnen. Dit zijn Antwerpen - Neerpelt, Mol - Hasselt, Ronse - Gent - Eeklo, Aalst - Burst, Gent - Geraardsbergen en Charleroi - Couvin. Maar verder zouden deze motorwagens ook ingezet worden op de geëlektrificeerde verbinding Dinant - Bertrix - Libramont / Virton. Hier zou de aanschaf van tweespanningsstellen voor deze lokale verbinding te duur uitkomen.
- 51 : Door de vermeerderde inzet van de elektrische lokomotieven, is de inzet van de diesels reeks 51 van Antwerpen-Dam en Hasselt verminderd en meer naar het oosten verlegd. Door de steeds stijgende capaciteit van o.m. ALZ te Genk en bij de Ford-fabrieken (en door het feit dat deze verbindingen nog niet geëlektrificeerd zijn) zijn hier meer machines nog, voor de afvoer van de homogene treinen. Verder nam de reeks 51 ook verschillende taken van de reeks 55 en de D.B.-loks reeks 215 richting Montzen over, zodat ze weer doorrijden tot in Aachen-West en dat de inzet van de Duitse machines naar Winterslag sterk verminderd werd.

De reeks 51 van Schaarbeek daarentegen wordt niet meer en meer gebruikt voor werktreinen op de TGV-lijn tussen Brussel en Halle en voor de aan- en afvoer van diverse grotere onderdelen. Zo worden de sporen maar ook diverse brugdelen voor de viadukten per spoor aangevoerd. De nachtelijke transporten worden gewoonlijk door de reeks 51 in treinschakeling gereden.

- 55 : De 5502 komt als eerste lokomotief met de nieuwe aanduiding van de signalisatie - type TMV 430 - begin augustus uit de CW Salzinnen en wordt dan getransfereerd naar Schaarbeek. Hier zal deze lokomotief hoofdzakelijk gebruikt worden op de reeds klaargekomen sekties van de nieuwe TGV-lijnen.

Tegen september worden nogmaals 5 machines reeks 55 vanuit Kinkempois naar Schaarbeek of St-Ghislain gemuteerd, dit voor de aanvoer van de zware ballasttreinen op de lijn. De dienst worden overgenomen door evenveel CFL lokomotieven reeks 1800. Deze worden voor een periode van twee jaar gehuurd en zullen vooral vanuit Gouvy ingezet worden op de verbinding tussen Gouvy en Bressoux / Montzen. Eventueel worden nadien een aantal lokomotieven reeks 1800 effectief aangekocht en zouden ze de laatste zware diesellokomotieven van het net worden.

- 56 : Een tweede studie op dieselvlak wordt nu uitgevoerd voor de bestelling van diesellokomotieven voor het goederenverkeer. Hier zijn er nog steeds twee mogelijkheden die onderzocht worden : eerst is er de bouw van een zware zesassige lokomotief voor de doorgaande goederentreinen, doch deze mogelijkheid lijkt nu minder kans te krijgen, daar de mogelijkheid bestaat om de Luxemburgse machines reeks 1800 aan te kopen en zo een voldoende aantal zware machines reeks 55 te hebben voor deze dienst.

Daarom gaan nu de studie naar de aankoop van een middelzware diesellokomotief met middenkabine (analoog de reeks 71). Deze zou drie verschillende diensten moeten waarnemen : in treinschakeling zou ze treinen tot 1500 ton moeten kunnen slepen tegen 80 à 100 km/h. In gewone dienst zou deze machine instaan voor de lichte goederentreinen en de bedieningstreinen. Verder wordt deze machine ook gebruikt voor de zware rangeringen in de grotere vormingsstations en hiervoor moet de machine op afstand kunnen bestuurd worden. In het totaal zouden een 250 lokomotieven nodig zijn om alle overige diesellokomotieven te vervangen. Voor dit type lokomotief komt de NS lokomotief reeks 6400 in aanmerking. Deze lokomotief zou vanaf 1998 gebouwd worden en de reeksen 51, 62, 70, 71, 80 en 85 gaan vervangen. Zodoende blijven enkel nog de reeksen 52/53/54, 55, 73/74 en 82 over.

59 : Begin juli nam deze reeks machines effectief - maar sporadisch - hun diensten voor de nieuwe lijn op en rijden vooral op het noordelijke deel van de verbinding. Vanaf september zouden ze dan vooral vanuit de werkbasis Coucou bij Ath gebruikt worden. Anderzijds blijft ook de dienst tussen erelbeke en Ruien behouden, maar hier komen ook regelmatig machines reeks 51 tot inzet.

Anderzijds werd één lokomotief reeks 59 kortstondig te Liers gebruikt voor de voorverwarming van de afgestelde rytuigen - dit bij een defect aan de vaste installatie. Verder onderging de 5914 ook een tussentijdse revisie in de CW Salzannes.

62 : Door de elektrifikatie van de lijn naar Quéivrain, kwamen opnieuw een viertal lokomotieven reeks 62 vrij en dadelijk werden deze gebruikt voor de uitbreiding van de goederenreeks. Deze machines worden vooral gebruikt voor de aanvoertreinen vanuit St-Ghislain naar de werkbasis St-Druon. Thans wordt deze basis al driemaal per dag bediend door een gemengde trein. Ook de eerste treinen met sporen en ballast zijn reeds aangekomen. Deze worden gesleept door machines reeks 51 en door twee 62-ers in dubbel traktie.

76 : Na lange onderhandelingen is het toch tot een transactie gekomen tussen de N.M.B.S. en de N.S. waarbij men 25 afgestelde Nederlandse lokomotieven reeks 2200/2300 aangekocht heeft voor een prijs van om en bij 4 000 000 BEF per machine. Deze diesel-elektrische lokomotieven - waarvan op de volgende bladzijde de technische fiche afgedrukt wordt - werden tussen 1955 en 1958 door Allan en Schneider gebouwd. Er werden in het totaal 150 machines afgeleverd. Ze reden vooral in de lichte goederendienst en in het zware rangeerwerk, maar konden gekoppeld ook zwaardere treinen slepen. Vanaf 1990 werden ze in versneld tempo vervangen door de modernere lokomotieven reeks 6400. Op dit ogenblik worden nog een 50-tal lokomotieven gebruikt.

De N.M.B.S. kocht dus 25 machines aan en nam een optie op 10 verdere machines. Deze lokomotieven worden door de CW Tilburg aangepast voor hun nieuwe taken. Vooral zijn er een aantal kleinere wijzigingen aan te brengen aan de reminstallatie en de stuurpost. Verder worden de nieuwe nummers (reeks 76) en het B-monogram aangebracht. Nadien verzekeren er afname- en testritten op de lijn naar Breda. Na afname worden ze via Breda, Bergen-op-Zoom en Roosendaal naar Schaarbeek overgebracht. Deze eerste lokomotieven kwamen op 26 april te Schaarbeek aan en werden dadelijk - intern - gebruikt voor personeelsopleiding. Gemiddeld komen er 4 machines per maand naar ons land en eind september zouden de 25 lokomotieven in bedrijf moeten zijn. Vooreerst worden ze ingezet vanuit de werkbasis St-Druon, vooral op de nieuwe lijn zelf, dit voor ballasttreinen met twee lokomotieven vooraan en twee achteraan. Vanaf 1996 worden ze ook vanuit Coucou ingezet.

Na de diensten voor de TGV-lijn naar Liège, worden deze lokomotieven vanaf 1998/1999 terug door de N.S. overgenomen en dan gebruikt op het TGV-traject in Nederland zelf.

Vermelden we nog dat alle lokomotieven hun N.S.-kleurstelling (geel-grijs) behouden, enkel de 2275 (= NMBS 7608) heeft nog zijn oorspronkelijke bruine uitrusting.

Hoge-snelheidsstellen :

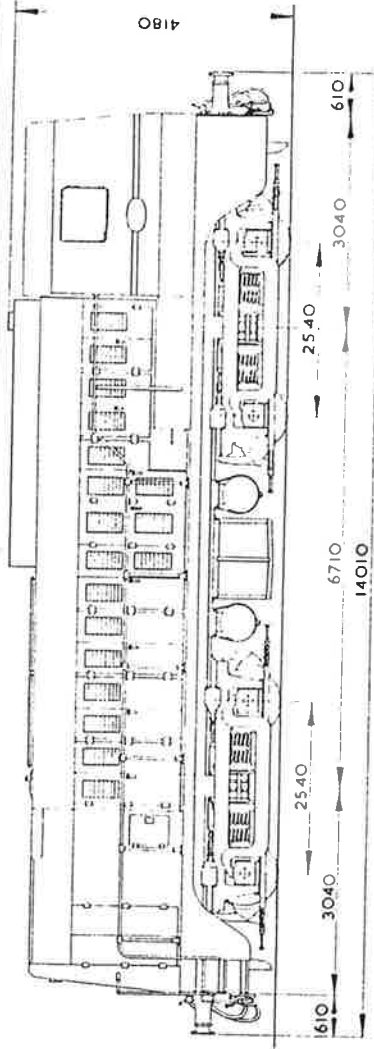
S.N.C.F. - driespanningsstellen :

Naast de T.E.E.-diensten, die nu alle sinds de zomerregeling overgenomen werden, is er nog een verdere verbinding in dienst genomen : er is nu een weekenddienst tussen Brussel-zuid en Nice (via Lille-Europe, en de ringlijn rondom Paris) op vrijdag en zaterdag vanuit Brussel en zaterdag en zondag vanuit Nice.

Thalys :

Anderzijds is de studiegroep waarin de SNCF, de NS, de DB en de NMBS zetelen, klaargekomen met de nieuwe vierspanningsstellen voor de verbindingen Paris - Brussel - Amsterdam / Köln. Het worden standaardstellen afgeleid van de Eurostar-treinstellen, maar met een binneninrichting zoals de Franse TGV-stellen type Réseau. Ze bieden plaats aan 377 reizigers en zijn opgebouwd uit twee motorwagens en 8 tussenrytuigen. Als basiskleur werd gekozen voor rood en wit.

Reeks 76 (ex NS 2200)



Loopbaan : Nummering NS NMBS Effektief (bij bouw) : Bouwer kast : Levering : Overname NMBS Buiten dienst : Afdeling : Snelheid rangeerdienst Snelheid baandienst	2201 - 2350 7601 - 7623 150 25 Allan Schneider 1955 - 1958 1995 --- B°B° ----- 100 km/h	Kenmerken : Motor : Bouwer : Type : Weringsprincipe : Wijze van inspuiting : Inspuiddruk Omwentelingsnelheid : Cilinders : Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem) Massa motor : Vermogen Koppel Overbrenging : Bouwer : Type : Werking : Keerkoppeling : Overbrenging op wielen	Storck / Schneider 4-takt met overvoeding rechtstreeks 240 kg/cm 520 - 1 100 tr/min 8 in lijn mm 8.28 m/s 20 000 kg 800 kW 185 kN Heemaf GMT 110 Elektrisch met 4 traktiemotoren met hoofdgenerator Rechte tandwielen	Afmetingen : Totale lengte : Lengte kast : Breedte : Hoogte vloer : Hoogte motorkap : Hoogte dak : Radstand (totaal) : Afstand binnen draaistel Afstand buiten draaistel Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen : Massa (leeg) G / R Massa (rijvaardig) G / R Aslast Massa per lopende meter Trekkkracht Nominaal vermogen lok	14 010 mm 12 790 mm mm 1 050 mm 4 050 mm 4 180 mm 9 250 mm 2 540 mm 6 710 mm 3 650 mm 3 650 mm 950 mm 69 000 kg 72 000 kg 18 000 kg 1 285 kg/m 167 kN 662 kW
---	--	---	---	---	---

In het totaal werden 27 stellen in uitvoering gegeven en werd een optie genomen op een bijkomende schijf van 10 stellen. De bestelling dateert al van januari 1993 bij GEC-Alsthom en thans werden alle enkele tussenrijtuigen afgewerkt. De levering van een eerste volledig stel is voorzien voor maart 1996, de testritten verlopen tussen maart 1996 en mei 1997 en het effectieve gebruik tussen Paris - Brussel en Amsterdam wordt gepland voor de zomerregeling van 1998. Waarschijnlijk zullen de doorgaande T.E.E.-diensten echter een jaar vroeger van start gaan. De verdelingen over de verschillende netten is als volgt : N.M.B.S. (11 stellen), S.N.C.F. (10 stellen), DBag (3 stellen) en N.S. (4 stellen).

Rijtuigen :

Ook bij de rijtuigen zijn er verschillende wijzigingen opgetreden :

Binnenlandse dienst :

K4 : De instelstelling van de tweedehands aangekochte Franse rijtuigen type USI is thans een feit geworden. De N.M.B.S. heeft na langere onderhandelingen 84 dergelijke rijtuigen aangekocht en na de nodige testen in een eerste rijtuig, werd groen licht gegeven voor de volledige herziening en lichte modernisering van deze rijtuigen door de Franse Werkplaats Saintes. De voornaamste wijzigingen strekken zich uit in het elektrische gedeelte, in de binneninrichting van het eerste klasse-rijtuig (nieuwe zetels met rode stof opgesmukt met diagonaal aangebrachte witte lijnen) en de standaard N.M.B.S.-schildering in Bordeaux en wit. De tweede klasse bleef ongewijzigd en heeft een plaatsindeling van 2+2 met afzonderlijke zetels.

De volgende tabel geeft de voornaamste kenmerken en de nummering van deze rijtuigen.

	Nummer	pl	massa	Aant	Lengte
A	50 88 18 38 401 - 414	54	38 000	14	25 090
B	50 88 20 38 401 - 455	80	35 000	55	25 090
Bd	50 88 82 38 401 - 415	70	43 000	15	24 500

Al deze rijtuigen worden ingezet in 12 stellen van vier of vijf rijtuigen (1 A, 2 of 3 B en 1 Bd) in de piekruiddiensten. De eerste reizigersstellen werden - na de nodige proefritten vanuit Schaarbeek - toevertrouwd aan de uitwijkbundel Châtelineau-Châtelet en worden ingezet in de diensten tussen Charleroi en Brussel. Naargelang de beschikbaarheid worden deze rijtuigen vooral gebruikt in de verbindingen naar Geraardsbergen en Oost- en West-Vlaanderen.

De indienststelling had tot gevolg dat met ingang van de zomerregeling alle K1 en K3-rijtuigen van Châtelineau onmiddellijk geschrapt werden, enige tijd later werden ook de reserve-rijtuigen, die te Liers gereed stonden voor versterking van de treinen vervangen werden door vrijgekomen rijtuigen M2. In de komende maanden worden alle K3-rijtuigen dan definitief afgevoerd.

M3 : Nadat de onderhandelingen met Israël afgesprongen waren, werden nu toch 19 tweede-klasse-rijtuigen type M3 verkocht aan de Noord-Italiaanse privé-maatschappij FNM in de omgeving van Milano.

M6 : Op dit ogenblik worden de lastenboeken opgesteld voor de bestelling van 340 nieuwe dubbeldekrijtuigen type M6. Deze zouden een veel hoger comfort bieden dan de vorige rijtuigen en ingezet worden - in trek-duwdienst - voor de gewone doorgaande treinen. Hiermee zouden ze dan de oudere M2-rijtuigen, die niet meer aan de comfortseisen voldoen, vervangen. De bestelling wordt tegen het eind van het jaar voorzien, de levering is voorzien vanaf begin 1998 en duurt tot in 2000.

Internationale dienst :

I6 : Na de Memling, worden nu ook 21 rijtuigen voor de internationale trein "Vauban" tussen Brussel en Milano in dezelfde schildering gebracht. Konkreet worden volgende rijtuigen herschilderd :

I6 A :	11 608, 11 609, 11 610, 11 612, 11 613, 11 614, 11 618	7 rijtuigen
I6 B :	12 601, 12 603, 12 607, 12 610, 12 616, 12 620, 12 648, 12 650, 12 656, 12 658	11 rijtuigen
I10 B	12 747, 12 761, 12 779	3 rijtuigen

I11 Begin april werd het prototype-rijtuig voor het nieuwe tweede-klasse type I11 door Bombardier te Brugge afgeleverd. Dadelijk nadien werd het naar de nieuwe werkplaats te Brussel-zuid afgevoerd en onderging het zijn statische proeven.

Op 26 april werd het voor het eerst aan de pers voorgesteld : het zeer mooie rijtuig is het eerste met volledige air-conditioning en volledig nieuw interieur. Het strakke rijtuig is uitgevoerd in lichte kast, met donker-blauwe band tussen de vaste ramen en rood voor de deuren. Het dak is donkere grijs.

Vanaf begin juli wordt dit rijtuig onderworpen aan de eerste testen op de lijn - eerst tussen Brussel en Ath, nadien op de lijn naar de kust. Hier worden de remproeven en de duurzaamheidsproeven uitgevoerd. Op de tweede lijn worden de snelheidsproeven georganiseerd. Na deze testen kan het dan definitief geïmmatrikuleerd worden.

De levering omvat 36 eerste-klasse rijtuigen, 106 tweede-klasse-rijtuigen en 21 stuurstandrijtuigen tweede-klasse. Hiermee worden 16 stellen gemaakt, 5 reizigersstellen blijven reserve. Deze nieuwe rijtuigen worden in eerste instantie enkel in binnenlandse dienst gebruikt, nl. op de verbindingen Oostende - Brussel - Eupen / Aachen en Charleroi - Brussel - Antwerpen. Nadien gaan ze vooral ingezet worden in de buurlanddiensten.

