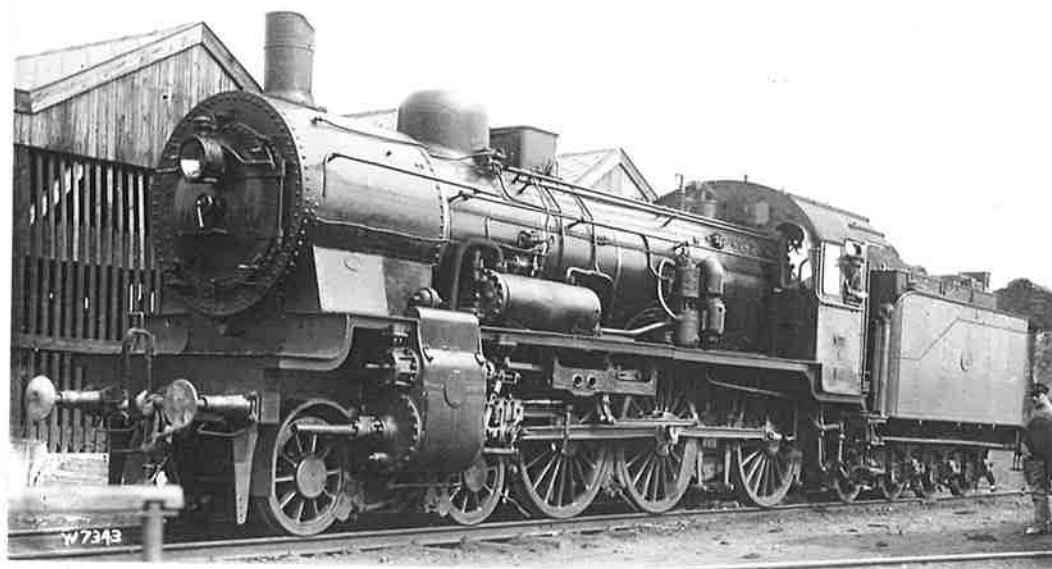


L.S.V.-Tijdschrift



Lidgeld :
650 BEF

Los nummer :
150 BEF

Inhoud

73

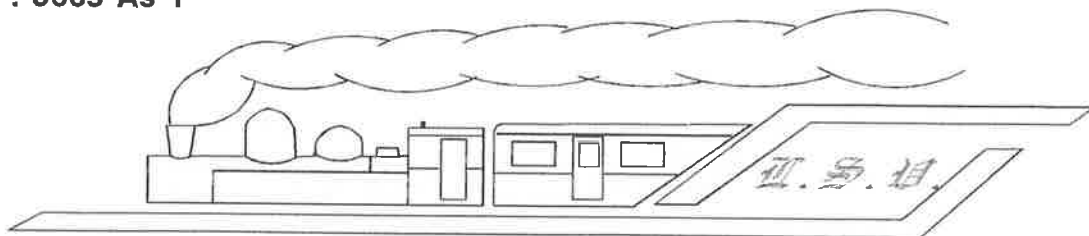
Stoomlok 39
Stoomlok 64 (I)
Type 262
Type 120
sneltrainrijtuigen
Wagen voor bomen

Industrie : reeks 60
NS stoomlok 3600
Otelplaats Hasselt (VII)
Zomerregeling 1960
Exploitatie : lijn 119
Seinen : mech.
geleidingen

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

Oktober-November 1995

A.K. : 3665 As 1



Limburgse Stoom Vereniging

Stoomlokomotieven type 39 / 39 bis

Uitgaande van de latere typen 43 van de Etat Belge leverde St-Léonard nogmaals 6 gelijkaardige drieasige machines aan de Grande Compagnie du Luxembourg. De levering van deze machines gebeurde tussen 1856 en 1857. Deze typische goederentreinlokomotieven met drijfwielen van 1450 mm werden als nummers 9 tot 14 in het effectief van deze spoorwegmaatschappij opgenomen. Wel moet vermeld worden dat de 9 als prototypelokomotief een ketel met kleiner vermogen en een keteldruk van 8 bar - tegen 9 bar voor de serielokomotieven - had en hierdoor licht afweek van de volgende zuster machines. Alle lokomotieven kregen naast hun nummer ook een naam : het waren hier steeds grotere gemeenten langs de lijnen van de GCL.

Tot bij de overname door de Etat Belge in 1873 zouden deze machines vooral de goederentreinen slepen op de hoofdverbinding, nl. tussen Luxembourg en de industriebekkens van Liège en Charleroi, dit tot in Namur. Maar toen vanaf 1860 de zwaardere en sterkere machines - genummerd vanaf 27 - geleverd werden door dezelfde bouwer, verhuisden de eerder geleverde stomers vooral naar de lichtere goederendienst en de cabotage-diensten.

Naast de 6 geleverde machines, bouwde St-Léonard nog drie verdere identieke lokomotieven. Waarschijnlijk waren deze machines bestemd voor een uitbreiding van het effectief van de GCL of voor een levering aan een andere privé-maatschappij, doch deze transactie ging niet door en de drie machines bleven in deze periode in de stocks van de Luikse bouwer. Door het grote tekort aan degelijke lokomotieven bij de Etat Belge, besliste men alsnog om deze machines in de loop van 1857 aan te kopen en op te nemen in het effectief van de Staat. Hier vervingen ze pas buiten dienst gestelde oudere lokomotieven en kregen ze de nummers 20, 29 en 83, die door deze schrapping vrijgekomen waren. Deze lokomotieven werd dadelijk in de lichtere goederendienst gebruikt, doch de juiste stelplaatsindeling is niet gekend. Daar men in de zestiger jaren voldoende sterkere stoomlokomotieven had, zou de loopbaan van deze machines vrij beperkt zijn : al in de eindjaren zestig werden twee lokomotieven - de 29 en 83 - werkloos afgesteld en in 1870 werd de 83 definitief uit het bestand afgevoerd. De 29 bleef nog enkele jaren afgesteld, doch onderging in 1874 hetzelfde lot.

Nochtans was in 1873 de GCL door de Etat Belge overgenomen en kreeg de laatst overgebleven machine - de 20 - opnieuw 6 analoge stoomlokomotieven naast zich. De GCL-machines kregen hierbij de Etat Belge nummers 877 tot 882. Nochtans bleven ook na de overname deze zes machines in de oude stelplaatsen van de GCL : deze machines waren verspreid over de werkplaatsen Jemelle en Arlon , terwijl ook de Etat Belge lokomotief nr 20 zich bij de overige machines gingervoegen. Ze sleepten in deze periode vooral de lichtere goederentreinen tussen Jemelle en Liège enerzijds en tussen Arlon en Luxembourg en Athus / Longwy anderzijds. Hier zouden de lokomotieven nog ruim 10 jaar zonder problemen ingezet worden. In 1876 werden deze 7 machines aangeduid als type 39.

In de eindjaren 70 van vorige eeuw werden de twee afwijkende machines - de 20 en de prototype-lokomotief 877 - afgesteld . De overige machines werden op dat ogenblik gegroepeerd in de stelplaats Arlon en reden er de gekende diensten : ze bereikten de noordelijke plaatsen Libramont en Bertrix, maar waren vooral gebruikt op de verbindingen naar Athus en Latour. Verder waren er buitenlandse diensten naar Luxembourg, Rodange en Longwy. Door de schrapping van alle kleinere reeksen lokomotieven, die overgenomen werden van de overgekochte privé-maatschappijen, en van de laatste oude Etat Belge machines, bleef de toekomst van het type 39 rooskleurig. Tot in 1889 bleven de 5 overgebleven machines in dienst, doch op dat ogenblik werden ze in blok afgesteld en gesloopt.

Maar hiermee was het einde van deze lokomotieven og niet bereikt en daarvoor moeten we teruggaan naar 1880. Op dat ogenblik werden de 20 en 877 buiten dienst gesteld en afgesteld. Daar waar de toestand van de 20 te slecht was, zou het mechanische gedeelte van de afwijkende lokomotief 877 nog in zeer goede staat zijn. Anderzijds was er een grote behoefte aan lokomotieven voor stationsrangeringen. Hierdoor werd onderzocht of een ombouw van deze lokomotief mogelijk was. In 1882 werd dan beslist om deze lokomotief te rekonstrueren en kreeg de machine een vervangketel die reserve stond voor de ombouw van verdere machines.

De ombouw werd door het Arsenal van Mechelen uitgevoerd en omvatte - naast het vernieuwen van de ketel, de bouw van laterale watertenders en een gesloten machinistenhuis. Verder werden nog enkele kleinere verbeteringen in de ketelappendages aangebracht. In 1883 werd deze ombouw beëindigd, doch inmiddels was het oorspronkelijke nummer 877 ingenomen werd door een pas geleverde lokomotief type 2 van Cockerill. Anderzijds was het nummer 20 nog vrij en kreeg deze machine dit nummer van zijn zustermachine toegewezen. Deze eenling werd ingedeeld als type 39bis en werd vooreerst nog ingedeeld bij de stelplaats Arlon en werd er vanaf 1883 gebruikt voor stationsrangeringen.

Tegen het einde van de tachtiger jaren werd deze lokomotief getransfereerd naar de stelplaats Etterbeek en hier zou de 20 instaan voor de stationsrangeringen. Dit inzet duurde tot omstreeks 1895, maar ook nadien bleef deze machine in het Brusselse aanwezig en werd ze gebruikt voor de lichte rangeerdienst en waarschijnlijk voor de rangeringen in de werkplaats Etterbeek. Pas in 1902 werd deze oorspronkelijke prototype-lokomotief definitief uit het bestand afgevoerd.

Overzicht van de lokomotieven type 39 :

Num.	Levering	Omb.	Schrap	Bouwer	F.nr
20	08/1857		1881	St-Léonard	115
29	1857		1874	St-Léonard	116
83	1857		1870	St-Léonard	117
877	07/1856	1881	--	St-Léonard	101
878	08/1856		1889	St-Léonard	102
879	09/1856		1889	St-Léonard	103
880	11/1856		1889	St-Léonard	104
881	01/1857		1889	St-Léonard	105
882	04/1857		1889	St-Léonard	106
20"	1881		1902	o CW Mechelen	

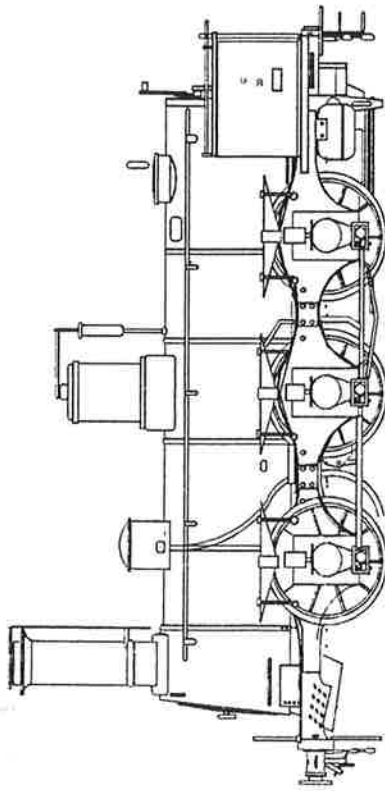
Omnummeringen :

GCL	Naam	Etat Belge	na ombouw
		20	
		29	
		83	
9	"Ciney"	877	20"
10	"Marche"	878	
11	"Rochefort"	879	
12	"Ciney"	880	
13	"Saint-Hubert"	881	
14	"Neufchâteau"	882	

Stoomlokomotief Type 39

4-voedercentricinlokomotief

3 loks Etat Belge
6 loks ex G.C.L.

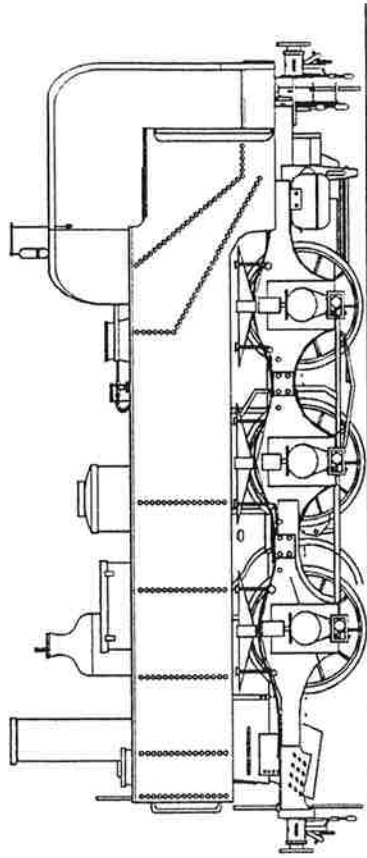


Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering : 20, 29, 83 877 - 882	Ketel : Keteldruk : 9 bar Type ketel : Belpaire	Totale lengte : 8 330 mm Lengte chassis : 7 415 mm Breedte : 1 050 mm
Effektief bij bouw : 3	Roosterlengte : 1,50 m2 Roosterbreedte : 8,620 m2	Hoogte vloer : 4 400 mm Hoogte watertenders : 3 200 mm Hoogte dak : 1 650 mm
Bouwer : St-Léonard	Roosteroppervlakte : Verwar. opp. haard : Aantal vlampijpen : Lengte vlampijpen : Diameter vlampijpen : Verwarmingsopp. pijpen :	Radstand (totaal) : 1 550 mm Afstand as 1 / as 2 : 1 925 mm Afstand as 2 / as 3 : 2 290 mm Oversteek voor : 1 450 mm Oversteek achter : 31 950 kg Diameter drijfwielen : 9 900 kg Diameter loopwielen : 11 300 kg Massa (rijvaardig) : 10 750 kg Aslast : 1ste as : 2 de as : 3 de as : 3 825 kg/m
Levering : 07/1856 - 04/1857	Verwarmingsopp. pijpen : Totaal verwarmingsopp. : Diameter ketelromp : Dikte platen haard :	Massa /lopende meter : Inhoud watertenders : Inhoud kolenbak : ---
Ombouw : ---	pijpenplaat langsketel	---
Buiten dienst : /1870 - 1889	Inhoud ritvaardige ketel : Inhoud stoomruimte : Oppervlakte stoomafgifte	---
Asindeling : C	Stoomrem	---
Snelheid : 50 km/h	Schroefrem	---
Aandrijving :		
Type overbrenging :		
Plaatsing cilinders :		
Diameter cilinders :		
Zuigerslag :		
Remming :		
Kompressor :		
Debiet :		
Automatische rem :		
Rechtstreekse rem :		
Handrem :		

Stoomlokomotief type 39 bis

Stationsrangeringen

Ombouw uit lok 877



Loopbaan :			
Nummering :	20		
Nummering Etat Belge :	ex- 877		
Effektief bij bouw :	1		
Bouwer :	Arsenaal Mechelen		
Levering :	07/1856		
Ombouw :	ca. 1881		
Buiten dienst :	/1902		
Asindeling :	Ct		
Snelheid :	30 km/h		
Aandrijving :	Walschaerts		
Type overbrenging :	2 binnenliggend/ hellend		
Plaatsing cilinders :	450 mm		
Diameter cilinders :	600 mm		
Zuigerslag :	---		
Remming :	---		
Kompressor :	---		
Debiet :	---		
Automatische rem :	Stoomrem		
Rechtstreeks rem :	Schroefrem		
Handrem :			
Kenmerken :			
Ketel :	9 bar		
Keteldruk :	Belpaire		
Type ketel :			
Roosterlengte :	1,404 m ²		
Roosterbreedte :	8,620 m ²		
Roosteroppervlakte :	180		
Verwar. opp. haard :	4 220 mm		
Aantal vlampijpen :	25 mm / 30 mm		
Lengte vlampijpen :	104,192 m ²		
Diameter vlampijpen :	112,832 m ²		
Verwarmingsopp. pijpen :			
Totaal verwarmingsopp :			
Diameter ketelromp :			
Dikte platen haard :	pijpenplaat		
	langsketel		
Inhoud ritvaardige ketel :	20 mm		
Inhoud stoomruimte :	14 mm		
Oppervlakte stoomafgifte :			
Afmetingen :			
Totale lengte :			8 980 mm
Lengte chassis :			7 490 mm
Breedte :			1 050 mm
Hoogte vloer :			4 400 mm
Hoogte waterendfers :			3 300 mm
Hoogte dak :			1 700 mm
Radstand (totaal) :			1 600 mm
Afstand as 1 / as 2 :			1 900 mm
Afstand as 2 / as 3 :			2 290 mm
Oversteek voor :			1 450 mm
Oversteek achter :			---
Diameter drijfwielen :			38 200 kg
Diameter loopwielen :			12 660 kg
Massa (rijvaardig) :			12 870 kg
Aslast : 1ste as :			12 670 kg
2 de as :			4 230 kg/m
3 de as :			3 000 l
Massa /lopende meter :			---
Inhoud waterendfers :			---
Inhoud kolenbak :			---

Experimentele lokomotief nr 252

Na de eigen ontwikkelingen, zou de Etat Belge in 1858 nogmaals een nu experimentele lokomotief aankopen in Engeland. De Ierse ingenieur Beattie had immers voor de London & South Western een ketel ontworpen waarbij de verbranding beter zou verlopen en de rookontwikkeling verhuinderd kon worden. Hierdoor kon ook met gewone steenkool gestookt worden. Bij deze lokomotief was de konventionele haard ontverdeeld in twee delen die gescheiden werden door een muur uit vuurvaste steen, uitgerust met een groot aantal fijne rookkanalen. Door deze opstelling en door de warmte in deze stenen werd de verbranding volledig doorgevoerd en deze opstelling zou dan ook de voorloper van de stenen vuurbrug betekenen.

De lokomotief werd door Beyer & Peacock in Manchester gebouwd met een asindeling 1B en drijfwielen met een aanzienlijke diameter van 1 980 mm en kwam in januari 1858 bij de Etat Belge als nummer 252 in dienst. Opmerkelijk was ook dat deze lokomotief als eerste machine in België uitgerust was met twee betrekkelijk grote, uitwendig aangebrachte cilinders met een diameter van 410 mm. Deze opstelling leidde er trouwens toe dat de maximale snelheid op 90 km/h bepaald werd. Ze werd vooral gebruikt voor sneltreinen op de hoofdassen van het net. Doch door de ingewikkelde konstruktie van de ketel en problemen met de trek op het vuur zou deze lokomotief nooit echt voldoen. Daarom werd al vrij vlug - na enkele jaren dienst - deze lokomotief terzijde gezet en enige tijd later omgebouwd door het Arsenaal van Mechelen. Hier werd de haard in zoverre omgebouwd dat ze tot een normale opstelling herleid werd. Verder werden ook nog verbeteringen aangebracht aan de ketel zelf.

Na deze transformatie zou de 252 dan veel beter voldoen voor de opgelegde taken en bleef ze nog gedurende geruime tijd in de sneltreindienst ingezet. Daar waar de machines tijdens de eerste jaren waarschijnlijk te Brussel-noord gestationeerd was, was Tienen in 1882 de standplaats van deze eenling. De inzet gebeurde hierbij vooral op de verbinding tussen Brussel en Liège. De inzet gebeurde hier in de reeks van het type 28 van deze stelplaats.

Dat deze bijzondere machine - waarbij het onderhoud toch meer kostte dan de andere machines - nu volledig voldeed, bewijst het feit dat de 252 pas in de loop van 1893 buiten dienst gesteld werd.

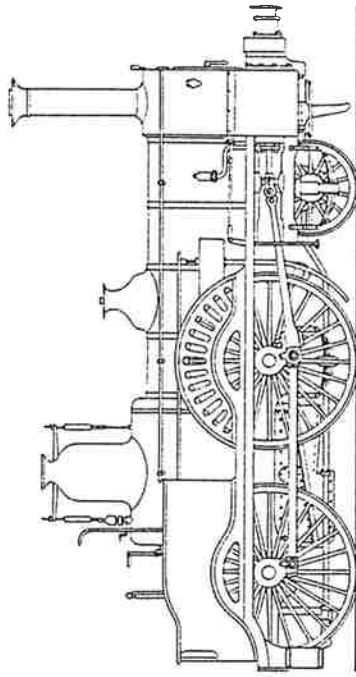
Nr.	Levering	Omb.	Schrapp	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
252	01/1858	ca. 1865	/1893	Beyer & Peacock / Manchester	54	experiment.

Stoomlokomotief nr 252

Reizigerstreinlokomotief

Prototype-lokomotief

Omgebouwd door Arsenaal Mechelen



Loopbaan :			
Nummering :	252		
Eektief bij bouw :	1	8 bar	
Bouwer :	Beyer - Peacock & Co Manchester	experimenteel	
Levering :	01/1858		
Ombouw :	ca. 1865		
Buiten dienst :	/1893		
Asindeling :	1Bt		
Snelheid :	90 km/h		
Aandrijving :			
Type overbrenging :	Walschaerts		
Plaatsing cilinders :	2 buitenliggend / horiz.		
Diameter cilinders :	410 mm		
Zuigerslag :	550 mm		
Remming :			
Kompressor :	---		
Debiet :	---		
Automatische rem :	---		
Rechtstreekse rem :	Stoomrem		
Handrem :	Schroefrem		
Kenmerken :			
Ketel :			
Keteldruk :	8 bar		
Type ketel :	experimenteel		
Roosterlengte :			
Roosterbreedte :			
Roosteroppervlakte :			
Verwar. opp. haard :			
Aantal vlampijpen :			
Lengte vlampijpen :			
Diameter vlampijpen :			
Verwarmingsopp. pijpen :			
Totaal verwarmingsopp :	92,386 m ²		
Diameter ketelromp :			
Dikte platen haard :			
	pijpenplaat	18 mm	
	langsketel	12 mm	
Inhoud ritvaardige ketel :			
Inhoud stoomruimte :			
Oppervlakte stoomafgifte :			
Afmetingen :			
Totale lengte :	8 200 mm		
Lengte chassis :	7 415 mm		
Breedte :	1 100 mm		
Hoogte vloer :	4 400 mm		
Hoogte watertenders :	4 475 mm		
Hoogte dak :	1 965 mm		
Radstand (totaal) :	2 540 mm		
Afstand as 1 / as 2 :	1 700 mm		
Afstand as 2 / as 3 :	1 240 mm		
Oversteek voor :	1 980 mm		
Oversteek achter :	1 000 mm		
Diameter drijfwielen :	29 800 kg		
Diameter loopwielen :	9 200 kg		
Massa (rijvaardig) :	10 600 kg		
Aslast : 1ste as :	3 635 kg/m		
	2 de as		
	3 de as		
Massa /lopende meter :			
Inhoud watertenders :			
Inhoud kolenbak :			

Stoomlokomotieven type 64

Deel 1 .

Bouwgeschiedenis :

In de beginjaren van deze eeuw hadden de Pruisische Staatsspoorwegen een groot aantal types reizigerstreinlokomotieven ontwikkeld, doch deze waren vooral voorzien voor de snellere verbindingen op de hoofdlijnen. De speciaal voor lichtere treinen ontworpen S6 (later N.M.B.S. type 66) voldeed daarentegen niet voor het verkeer op de minder drukke zijlijnen.

Daarom werd resoluut geopteerd voor een standaard-lokomotief voor alle soorten verkeer op deze minder belangrijke lijnen : voor de goederendienst waren al de reeks G 8¹ (type 81) en G 10 (type 90) in dienst gekomen en uitgaande van deze ketels werd nu een reizigerstrein ontworpen : hierbij werd zowel de ketel als het drijfwerk van het type G 10 overgenomen, maar men koos - om de snelheid te verhogen - voor een asopstelling 2'C met drijfwielen van 1 750 mm. Hierdoor was de trekkracht nog behoorlijk en kon een maximale snelheid van 100 km/h behaald worden.

Dit type P 8 werd vanaf 1906 in grote getale gebouwd en tot 1928 hadden in er Duitsland alleen ongeveer 3 800 machines de fabriekspoorten verlaten. Ook andere privé-maatschappijen kochten deze machine aan of bouwde een iets afwijkende lokomotief met dezelfde kenmerken. Gedurende jaren zou de P 8 - in geheel Duitsland - op alle mogelijke lijnen ingezet worden : meestal sleepten ze de semi-direkte treinen , maar ook lokaalreinen en zelfs goederentreinen behoorden tot hun inzetprogramma.

De aankomst in België :

Door het verdrag van Versailles werden in het totaal 168 machines reeks P 8 aan de Etat Belge toegewezen en deze kwamen tussen 1919 en 1922 naar ons land over. Ook in ons land werden ze vooreerst over het noordelijke deel verspreid en waren ze vooral in de distrikten Brussel en Gent ondergebracht. Vanaf 1922 kunnen we een definitieve stelplaatsindeling opmaken . Deze wordt - voor de periode tussen beide wereldoorlogen door volgende tabel gegeven :

Jaar	FYM	FLV	FTY	FTL	FLS	FR	FL	FMS	FBM	FCR	FG	FLD	LL	FHS	LT
1922			7	2	6	5	14	12							
1923			6	9	6	6	11	14	12	13	9	2			
1924			4	9	8	6	12	13	18	12	10	9	10		
1925				6	9	6	12	9	16	15	12	6	12	5	4
1926				6	10	5	10	7	18	12	15	6	11		6
1927				4	10	4	11	9	17		13	8			12
1928				4	9	4	9	10	19		12	8			13
1929				6	12	6	16	10	18		13	8			14
1930				6	11	8	19	12	18	9	9	8			12
1931	4			6	11	6	12	10	16	9	8	8			6
1932	4			5	10	6	15	10	16	10	8	8			11
1933	5			5	10	6	13	10	13	8	9	8			13
1934	5	6		5	10	6	15	12	12	8	9	9			14
1935	8	7		4	10		13	12	9	6	10	7			14
1936	8	7		4	12	1	10	12	12	6	10	8			14
1937	8	7	6	4	14	1	13	14	13	6	12	8			16
1938	8	6	9	6	13		12	16	11	9	11	8			14
1939	9	6	9	6	14		11	16	9	9	12	9			10
1940	8	6	6	6	11		8	10	4	8	13	6			9

FCR : tot in 1933 nadien in de nieuwe stelplaats Montignies (FMY)

FG : tot in 1928 te Gent-Ledeberg, nadien in de nieuwe stelplaats Merelbeke

De eerste inzet van deze machines dateert al van in 1920, toen ze in gebruik genomen werden in het distrikt Liège, maar al vlug zouden de machines ook vanuit Mons en Tournai ingezet worden. Over deze inzet konden we echter geen verdere gegevens terugvinden. Maar vanaf 1922 zijn er de inzetboeken en vanaf dat ogenblik is de levensloop van deze uiterst geslaagde machines goed te volgen.

De stelplaatsen (1922 - 1940)

Liège :

Van deze stelplaats - gelegen langs de Rue Varin - is geweten dat ze de P8-machines als eerste gebruikte en vanaf 1922 was de inzet al opgelopen tot niet minder dan 14 machines : hoofdinzet kenden deze lokomotieven voor de semi-direkte treinen vanuit Liège naar Verviers en Landen, doch ze reden ook door tot in Leuven. Verder waren er ook enkele diensten naar Gouvy en Jemelle en waarschijnlijk ook naar Hasselt.

Vanaf 1923 daalde de inzet geleidelijk aan en gingen vooral de langere diensten op de lijn 36 over aan de typen 10 van dezelfde stelplaats. Een gedeelte van het bestand van de reeks P8 werd aan Brussel-zuid afgestaan en vormde hier het nieuwe bestand.

Doch in 1929 werd het bestand terug opgevijseld en steeg het inzetaantal van het inmiddels type 64 tot niet minder dan 19 plandagen. Nadien stabiliseerde de toestand zich en werden nog tussen de 13 en 15 machines gebruikt : de inzet was meer en meer overgegaan naar de verbindingen met bestemmingen Verviers, Hasselt en Gouvy. Vanaf 1938 zou de inzet geleidelijk aan verder dalen en bij het begin van de tweede wereldoorlog zette Liège nog 8 machines type 64 in.

Mons :

Vanaf 1921 werd een betrekkelijk groot bestand aan machines P8 opgebouwd te Mons en in deze beginperiode werden gemiddeld 12 lokomotieven gebruikt : ze reden vooral semi-direkte treinen op de hoofdlijnen vanuit Mons : zo werden ze vooral gebruikt op de verbindingen naar Tournai, Ath maar ze bereikten ook Brussel-zuid en reden door tot in het Franse Valenciennes. Verder werden deze machines ook gebruikt voor de vele piekuur- en mijnwerkerstreinen in de streek : zo werden ze bij de ploegenwisseling gebruikt op de typische steenkoollijnen, o.a. naar St-Ghislain via Dour maar ook tot in Geraardsbergen. Nochtans zouden vooral voor de zwaardere treinen de typen 38 gebruikt worden. Na een lichte terugval omstreeks 1926 zou het bestand van Mons tot aan de tweede wereldoorlog praktisch konstant blijven en zouden ook de diensten weinig variatie kennen. Vermelden we nog dat er vana 1937 een stijging tot 16 plandagen optrad, doch bij de vooravond van de tweede wereldbrand werden nog 10 machines in de verminderde dienstregeling gebruikt.

Tournai :

Derde stelplaats bij de eerste reeks was Tournai : samen met de machines van Mons zouden de 7 vanuit Tournai ingezet machines vooral de driehoek Tournai - Ath - Mons gaan bedienen, anderzijds waren er nog diensten naar Kortrijk en Lille. Maar al vlug werden de machines van Tournai aan Charleroi afgestaan en eind 1924 eindigde de inzet van deze machines.

Nochtans zouden de typen 64 vanaf 1936 terug te Tournai opduiken en nu werd een inzetreeks met 9 plandagen opgesteld, dit nog steeds met de bovengenoemde diensten. Nochtans werd het inzetgebied uitgebreid en reden ze door tot in Edingen en zelfs Brussel-zuid. In 1940 waren er nog steeds 6 machines te Tournai bedrijvig.

Tienen :

Vanaf 1922 kwamen ook geleidelijk aan de noordelijkere stelplaatsen in contact met deze machines en Tienen zou als één van de eerste depots een aantal reeksen P8 in gebruik nemen : in 1922 waren er twee plandagen voorzien, maar na een korte periode waarin 9 machines ingezet werden zou de toestand zich stabiliseren met 5 à 6 inzetdagen : het programma voorzag vooral de semi-direkte treinen tussen Landen en Leuven, maar enkele malen reden ze ook door tot in Hasselt, Liège of Brussel-noord. Deze inzet bleef trouwens gedurende de ganse inzetperiode in de suikerstad gehandhaafd.

Aalst :

In dezelfde periode werd de Oostvlaamse stelplaats Aalst in contact gebracht met het type 64 : met een bescheiden begin met slechts 6 plandagen, zou de inzetreeks gedurig aan opgevoerd worden tot niet minder dan 14 inzetdagen in 1937. Ook te Aalst werden de machines vooral gebruikt in de semi-direkte reizigersdienst en hier was het inzetgebied vrij uitgebreid : zo hadden de typen 64 als eindbestemmingen Gent-St-Pieters en Brussel-noord, maar ook - in mindere mate - plaatsen als Zottegem, Dendermonde en zelfs Mechelen. In een latere periode werd zelfs regelmatig - voor piekuurtreinen - doorgereden naar Haine-St-Pierre en Mons, doch hier zouden de typen 31 en 38 beter voor geschikt zijn. Bij de inval van de Duitse troepen was er in Aalst nog een inzetreeks met 11 machines van kracht.

Brugge :

Een andere inzetplaats werd Brugge : met een betrekkelijk klein bestand werd een inzetreeks met 4 à 6 plandagen opgesteld : hier werden vooral dienst gereden tussen Gent-St-Pieters en Oostende - Blankenberge. Verder waren er ook enkele treinen naar Kortrijk in deze inzetreeks opgenomen. Maar daar deze machines voor deze vlakke streek toch een te groot vermogen bezaten zouden al vlug stemmen opgaan om deze machines te vervangen door de zwakkere lokomotieven typen 41 en 44, terwijl de zwaardere treinen door het type 7 zouden gesleept worden. Nochtans zou de inzetreeks toch nog tot in 1934 standhouden, maar op dat ogenblik werden de meeste machines aan Leuven en Muizen afgestaan. Enkele typen 64 bleven vooreerst nog te Brugge en werden nog tot in 1938 voor enkele reserve-diensten en vooral voor zomertreinen naar de kust gebruikt.

Brussel-zuid :

Al zeer vlug waren er plannen voor de inzet van de typen 64 vanuit Brussel en in 1919 kwamen al enige machines op proef naar de Brusselse stelplaatsen. Doch pas met de afstelling van de verschillende kleinere typen in 1922 werd een eerste groter bestand in de stelplaats Brussel-zuid uitgebouwd : met een eerste inzetreeks van 12 plandagen zou de inzet steeds verder stijgen tot 18 à 19 gebruikte machines in 1928/29. Het programma voorzag vooral doorgaande reizigersdiensten naar Charleroi, Mons en Tournai en hierdoor zouden de typen 64 het grootste vooroorlogse inzetgebied kennen.

Met de levering van het type 1 zou de inzet vanaf 1935 dalen, doch de typen 64 herpakten zich en de inzetreeks klom terug op tot 13 inzetdagen. De bestemmingen werden echter gevarieerder, maar de doorgaande treinen waren voor het grootste gedeelte uit het dienstenpakket afgevoerd. De typen 64 reden nu nog naar Ottignies, Edingen / Braine-le-Comte, Ath en Zottegem / Oudenaarde - Ronse.

De tweede levering van nieuwe machines typen 1 en 12 zou het type 64 vanaf 1938 de genadeslag geven en de inzetreeks daalde tot slechts 4 machines in 1940.

Gent-Ledeberg / Merelbeke :

Als laatste stelplaats op de hoofdverbinding tussen de kust en Liège, kreeg ook de Gentse stelplaats Ledeberg van midden 1923 typen 64 in depot : de inzetreeks kende te Gent een vrij grillig verloop met 15 inzetdagen in 1926, maar met een terugval tot 8 gebruikte machines in de beginjaren dertig.

De hoofdinzet werd ook hier geboekt op de verbindingen naar Brussel en Brugge, maar anderzijds werden ook enkele treinen naar Kortrijk gedurende enige tijd gereden. In 1928 sloot de oudere, kleine stelplaats Ledeberg zijn deuren en werd het materieel overgeheveld naar de even verder gelegen nieuwe stelplaats Merelbeke. Dit veranderde in feite niets aan de eigenlijke inzet en deze bleef tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog gehandhaafd, meer nog, de inzet steeg vanaf 1934 steeds verder aan tot 13 inzetdagen in 1940. Het gros van de diensten bleef echter behouden.

Charleroi > Montignies :

Ook Charleroi kreeg al in 1923 zijn eerste machines reeks P8 in depot : er werd een inzetreeks met 13 inzetdagen opgesteld en hierbij werden de meeste diensten gereden op de verbindingen naar Brussel-zuid, maar ook Dinant. Verder waren er enkele treinen naar Namur en Erquennes. Doch deze inzet hield slechts stand tot in 1927. Op dat ogenblik werden de diensten overgenomen door de lokomotieven type 40. Maar vooral op de lange en snelle verbinding naar Brussel voldeden deze machines niet en voor deze dienst werden de typen 64 teruggehaald en vanaf 1931 werd een vernieuwde inzetreeks met 9 plandagen opgesteld.

In 1933 verhuisden alle machines van Charleroi naar de nieuwe stelplaats Montignies en verhoogde de inzet tot 10 machines, doch een jaar later werd de definitieve reeks ingericht : ze voorzag tussen de 6 en 8 diensten, waarbij 75 % van de treinen op de verbinding tussen Brussel en Charleroi gereden werden. Deze inzetreeks bleef praktisch ongewijzigd tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog verderduren.

Landen :

Naast de overige stelplaatsen Leuven, Tienen en Liège, werd ook Landen vanaf 1923 eigenaarsdepot van de typen 64 : met een schuchter begin met slechts 2 inzetdagen, zou vanaf 1924 de definitieve inzetreeks opgesteld worden : ze omvatte tussen de 8 en 9 inzetdagen. In tegenstelling met de andere depots, zou Landen zijn machines slechts in een kleinere mate op de verbinding tussen Tienen en Liège gebruiken. Deze stelplaats was immers vooral ingericht voor de diensten naar Statte, Namur en Ramillies / Jodogne en hier zouden de typen 64 vooral de zwaardere piekurdiensten voor hun rekening nemen. Anderzijds werden ze ook gebruikt op de verbindingen naar Hasselt en reden ze ook enkele doorgaande treinen naar Maaseik.

Deze diensten bleven gedurende geruime tijd bestaan en in 1940 waren er nog steeds 6 machines type 64 bedrijvig vanuit Landen.

Arlon :

Daar er na de reorganisatie van de diensten nog een belangrijk overschot aan machines aanwezig was, werd ook de stelplaats Arlon aangeduid voor een gebruik van deze lokomotieven. In 1924 werd een inzetreeks met niet minder dan 10 plandagen opgesteld : de diensten gingen vooral in de richting Virton via Athus, maar er waren ook enkele treinen op de Luxembourg-lijn geprogrammeerd en hierbij was de bestemming Libramont, waarbij de terugrit regelmatig over Bertrix gebeurde. Doch op deze langere en hellingrijke lijnen voldeed het type 64 niet volledig en al in de loop van 1925 werd de inzetreeks afgebouwd en namen de typen 40 de diensten op deze lijnen over. De machines van Arlon zouden vooral gebruikt worden voor de uitbouw van het nieuwe effectief van Ottignies.

Elektrische lokomotieven type 120

Deel II.

De afstelritten :

Zoals reeds in vorig nummer vermeld, werd één lokomotief ondergebracht te Oostende en verrichtte daar de afstelritten met leeg reizigersmaterieel.

De twee overige machines bleven alsnog te Brussel-zuid en vervingen vanaf 1984 de twee machines reeks 29 die deze taken te Brussel-zuid verrichtten. Eén lokomotief - over het algemeen de 2802 - werd ingezet tussen Brussel-zuid en de afstelbundels te Vorst. De tweede machine stond meestal te Schaarbeek en reed hier vooral de treinen met onderdelen tussen de Brusselse stelplaatsen en de CW Mechelen, doch kwam ook regelmatig naar de CW Salzannes over.

Andere taak voor deze beide machines was het overbrengen van de rijtuigen van het museumstel naar de diverse manifestaties of speciale treinen. Meestal werden de L-rijtuigen (en later de K1-rijtuigen) te Aalst afgehaald en werden ze naar de plaats van de manifestatie overgebracht. De reeks 28 bleef hierbij gewoonlijk gedurende deze dagen ter plaatse en zorgde ook voor het terugvoeren van deze rijtuigen.

Op 31 maart 1990 werd de 2802 - door leden van de T.S.P. - in zijn oorspronkelijke uitvoering teruggebracht en reed samen met de inmiddels gerestaureerde 101.012 een speciale herdenkeningsrit tussen Antwerpen en Charleroi. Spijtig genoeg werd deze machine dadelijk nadien in zijn blauwe livrei teruggebracht.

Met de afbraak van de stelplaats Brussel-zuid - in verband met de nieuwbouw voor de Eurostarstellen - werden alle lokomotieven van deze stelplaats - waaronder de twee overgebleven machines reeks 28 - naar Schaarbeek overgeplaatst. De 2803 was anderzijds wegens een slechte algemene toestand en een kabelbrand al definitief afgevoerd. Deze transfert veranderde niets aan de inzet en beide boven genoemde diensten werden behouden, tot op het ogenblik dat de sleetgrens van de wielbanden bij de 2801 bereikt werd. Op dat ogenblik werd deze machine te Schaarbeek afgesteld.

Na de opening van de nieuwe stelplaats Brussel-zuid, verhuisden de 28-ers opnieuw, doch enkel de 2802 maakte deze overgang nog mee. De inzet bleef vanuit Brussel-zuid gehandhaafd.

Met ingang van de zomerregeling 1995 verdween het onderhoud van elektrische lokomotieven vanuit Brussel-zuid en de 28-ers kwamen terug naar hun vroegere inzetplaats, nl. Merelbeke. De 2801 kwam als eerste aan en men overweegt een vervanging van de wielstellen.

De 2802 blijft voorlopig te Brussel-zuid en ziet zijn nieuwe thuishaven slechts uiterst zelden. Men overweegt een stopzetting van alle activiteit van deze machines voor begin 1996, de 2802 wordt op dat ogenblik in het museumpatrimonium van de N.M.B.S. opgenomen. Hiermee zal een typische en daarbij oudste vertegenwoordiger van de elektrische traktie van de sporen verdwijnen.

Uitvoeringen :

Net zoals het type 101, kende de lokomotieven type 120 een analoog verloop bij de verschillende uitvoeringen. In eerste instantie werden deze machines geleverd in de groene uitvoering met de twee tinten groen : nl. grasgroen bovenaan en donkergroen onderaan de kast. Chasis en dak waren zwart. Ook de beide groentinten werden gescheiden door een smalle zwarte band.

Omstreeks 1951/1952 werden dan de grote gele zichtbaarheids-snorren aangebracht en verdwenen de stekkers voor de rit in dubbel-traktie en werden deze verborgen door een verhoogde plaat in het midden van de kopwanden.

Vanaf 1956 werd de eenkleurige, donkergroene kleurstelling ingevoerd, de machines type 120 zouden deze nieuwe uitmonstering slechts in de eerste helft van de jaren zestig ontvangen, dit bij hun tweede grote herziening. De gele snorren bleven echter bewaard.

Bij de derde grote herziening omstreeks 1970 veranderde het uiterlijk van deze machines grondig : ze ondergingen een modernisering en dit leidde tot een volledig nieuwe schildering - volledig donkergroen met smalle, lichtgrijze zichtbaarheidsbanden die in een bocht over het voorfront verder liepen. Verder werden de dubbele rood/witte koplampen aangebracht en korte tijd later werden ze - als eerste machines voor binnenlands verkeer - uitgerust met de eenbenige Faively-stroomafnemers. Anderzijds werden ze op 1 januari 1971 voor het eerst hernoemd in 2001 - 2003. Deze nummers werden in het wit aangebracht. Om plaats te maken voor de nieuwe elektrische lokomotieven, werden de drie machines in december 1973 opnieuw hernoemd, ditmaal in 2801 tot 2803.

Bij hun laatste herziening kregen de drie veteranen opnieuw een nieuwe face-lift : ze kregen de klassieke staalblauwe livrei met gele zichtbaarheidsbanden, doch deze uitmonstering staat hoegenaamd niet op deze oudere lokomotieven. Tot op dit ogenblik rijden de beide overgebleven machines in deze vorm rond.

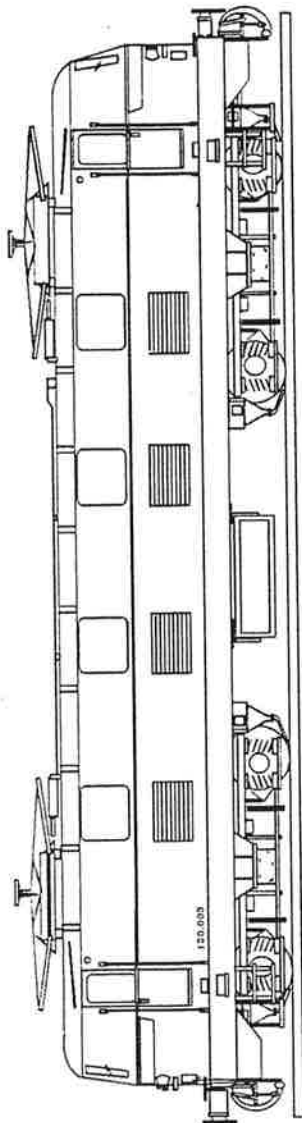
Nummerlijsten :

120.001	2001	op 01/01/1971	
	2801	op 01/12/1973	
	Bouwer :	Baume & Marpent	
	Levering :	10/03/1950	
	Stelplaatsen :		
	<i>Schaarbeek</i>	10/03/1950	16/02/1954
	<i>Brussel-zuid</i>	16/02/1954	/09/1990
	<i>Schaarbeek</i>	/09/1990	26/09/1994
	<i>Brussel-zuid</i>	26/09/1994	01/06/1995
	<i>Merelbeke</i>	01/06/1995	
	Schrapping :		

120.002	2002	op 01/01/1971	
	2802	op 01/12/1973	
	Bouwer :	Baume & Marpent	
	Levering :	14/04/1950	
	Stelplaatsen :		
	<i>Schaarbeek</i>	14/04/1950	16/02/1954
	<i>Brussel-zuid</i>	16/02/1954	/09/1990
	<i>Schaarbeek</i>	/09/1990	26/09/1994
	<i>Brussel-zuid</i>	26/09/1994	01/06/1995
	<i>Merelbeke</i>	01/06/1995	
	Schrapping :		

120.003	2003	op 01/01/1971	
	2803	op 01/12/1973	
	Bouwer :	Baume & Marpent	
	Levering :	26/05/1950	
	Stelplaatsen :		
	<i>Schaarbeek</i>	26/05/1950	16/02/1954
	<i>Brussel-zuid</i>	16/02/1954	/09/1990
	<i>Schaarbeek</i>	/09/1990	01/10/1991
	Schrapping :	01/10/1991	

Type 120 / Reeks 28



Loopbaan :	120.001 - 120.003	Afmetingen :	17 180 mm
Nummering : voor '71	2001 - 2003	Totale lengte :	16 030 mm
na '71	2801 - 2803	Lengte kast :	
Effektief (bij bouw)	3	Breedte :	1 250 mm
Bouwer kast :	Baume & Merpent	Hoogte vloer :	3 730 mm
Levering :	1949	Hoogte dak :	4 435 mm
Buiten dienst :	---	Hoogte totaal :	12 000 mm
Asindeling :	B°B°	Radstand (totaal) :	8 500 mm
Snelheid (max)	130 km/h	Afstand tussen draaistell.	3 500 mm
Remming :	2 x Oerlikon 2A-200	Afstand binnen draaistell.	2 600 mm
Kompressor :	400 l/min	Oversteek voor :	2 600 mm
Debiet :	Oerlikon FV	Oversteek achter :	1 262 mm
Automatische rem	Oerlikon Fd	Diameter drijfwielen :	84 920 kg
Rechtstreekse rem :		Massa (rijvaardig)	21 230 kg
		Aslast : 1ste as	21 230 kg
		2 de as	21 230 kg
		3 de as	21 230 kg
		4 de as	21 230 kg
		Massa /lopende meter	4 943 kg/m
		Trekkkracht :	
		Uurvermogen :	1990 kW
		Beschikbaar vermogen	1650 kW
Kenmerken :			
Motoren :	Accc Charleroi / EM Gent		
Bouwer :	Neusophanging		
Type :	4		
Ophanging :			
Aantal :			
Aandrijving :	nokkenas met		
Uurvermogen :	servomotoren type J.H.		
Doorlopend vermogen :	920 kW		
Overbrenging :	750 kW		
Verhouding :	rechte tandwielen		
Ventilatoren :	vast opgesteld		
Generator :	3,259		
Batterijen :	2 met helicoïdale schoepen		
	type "Ratcau"		
	Accc type 266		
	80 V / 44 A		
	48 x Nikkel Cadmium		
	80 Ah		

Diesellokomotieven reeks 82

Tweede Bouwschijf .

In de beginjaren zeventig breidden de beide havens - Antwerpen en Zeebrugge - zich verder uit en daarenboven werden de lokotraktoren reeks 92 te licht bevonden voor de opgelegde stationsrangeringen te Schaarbeek en Antwerpen. Daarom werd de beslissing genomen om de zeer goed gelukte machines reeks 82 en 73 opnieuw in een tweede bouwschijf te bestellen. Daar de meeste konstruktoren gestopt waren met de lokomotiefbouw, werd de opdracht voor 20 bijkomende machines reeks 82 uit te geven aan Brugeoise et Nivelles.

Nochtans was er na 8 jaar onderbreking nog geen echte vooruitgang geboekt in de techniek en bleven de nieuwe machines identiek met de oudere zusters. Zowel de kastvorm als de aandrijving werden ongewijzigd overgenomen. Er waren echter wel wat verbeteringen in de hulptoestellen en in de bedieningsapparaten, de grootste verandering werd echter opgetekend in het feit dat de nieuwe machines geschikt gemaakt werden voor een rit in treinschakeling, bestuurd door één bestuurder. Hiervoor werden de pneumatische bedieningen elektrisch uitgevoerd en werden de nodige koppeldozen en draden aangebracht.

De eerste lokomotief - de 8256 - werd op 31 januari 1973 - afgeleverd en onderging op dat ogenblik een aantal testritten om de verbeteringen te beoordelen, in maart startte dan de serielevering en begin juli van hetzelfde jaar waren - a rato van één lokomotief per week - alle machines afgeleverd. De stelplaats voor de 20 loks werd Antwerpen-Dam en hier werden ze vooral ingezet in de zware sleep- en rangeerdienst in de nieuwe noorderdokken van de haven. De rit vertrok meestal vanuit Antwerpen-noord en in treinschakeling werden de vaak zware goederentreinen naar de nieuwe chemische bedrijven gevoerd. Anderzijds werden deze machines ook gebruikt voor de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal en Berchem, doch hier kwamen bij voorkeur de machines van de eerste reeks tot inzet.

Vanaf 1975 werden gemiddeld 14 machines in de zetreeks voorzien, waarbij praktisch alle diensten in treinschakeling gebeurden : 8 machines reden vooral in het noordelijke gedeelte met de boven aangehaalde inzet, twee machines rangeerden in de petroleumhaven en twee verdere diensten werden verzekerd in de ertsoverslaghaven Stocatra. De testen om de oude lokomotieven reeks 72 door een dubbeltraktie van 82-ers te vervangen viel echter negatief uit, zodat deze geplande inzet wegviel. Anderzijds werden de overgebleven machines in de rangeerdienst in de verschillende havensekties gebruikt.

Voor de diensten in treinschakeling was er echter in de noorderhaven een probleem in verband met de zichtbaarheid bij de rangeringen en hierdoor moest de bestuurder steeds van lokomotief wisselen. Om hieraan te verhelpen werd een proef gedaan met de 8275 om de stuurpost de verwijderen, hierop komen we op de volgende bladzijde terug.

Tot op heden bleven de twintig machines honkvast en bleef de inzet in de Antwerpse haven gehandhaafd : door de ombouw van de reeks 74 voor de zware heuveldienst werd het inzetpatroon nog verder uitgebreid en verzekerde de 82-ers - als paartjes - meer en meer sleepdiensten vanuit Antwerpen-noord naar de verschillende havensekties en door de afgifte van de laatste machines uit de eerste bouwreeks werden de nakomertjes ook ingezet in de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal. Hierdoor liep de inzetreeks dan ook regelmatig op tot niet minder dan 17 à 18 machines en was de inzetreserve zeer klein geworden. De recente aankomst van de machines reeks 73 en de reorganisatie van de sleepdiensten heeft dit probleem echter opgelost.

Diesellokomotief reeks 82

8275 .

Zoals reeds aangehaald, waren er bij het rijden in treinschakeling moeilijkheden met de zichtbaarheid. Bij de vele rangeringen met frontwisselingen en de krappe bochten kon de rangeerder niet steeds opgemerkt worden en dit leidde tot enkele kleinere ongevallen. Om dat tegen te gaan werd beslist om een proef te doen, waarbij bij één lokomotief de volledige stuurcabine verwijderd zou worden. Hierbij werd gekozen voor de 8275 die - na een ongeval - sinds eind 1975 te Salzannes afgesteld was. Bij de herstelling werd de - toch al afneembare - kabine verwijderd en werd een verschuifbare kap aangebracht. Aan het oorspronkelijke stuurpaneel werd praktisch niets gewijzigd, enkel werden sommige meters en lager geplaatst.

Wel werd op de zijkant een kleine controlepost aangebracht, waarbij men de voornaamste grootheden kon aflezen. Nadien werd ook een startdrukknop aangebracht, zodat de machine kon gestart worden zonder de kap te openen.

Deze verbouwing was begin 1977 beëindigd en na enkele testen werd de 8275 op 29 april 1977 vrijgegeven. Als typische Amerikaanse opstelling kreeg deze eingenaardige machine de bijnaam "Het kalf" mee. Ook te Antwerpen werden dadelijk de nodige testritten op alle inzetlijnen gereden, dit met het oog op de verbouwing van verdere machines. Doch uit deze testen bleek dat de zichtbaarheid niet echt verbeterd was en dat nu het omwisselen van kabine niet meer mogelijk was en zodoende de taken nog bemoeilijkt werden. Ook het starten en controle verliep moeizamer. Uit deze ontgoochelende resultaten werd besloten om van een verdere ombouw af te zien en bleef de 8275 een eenling. Deze machine werd - steeds gekoppeld - gebruikt op de noordelijke lijnen van het havengebied, maar was niet erg geliefd bij het personeel.

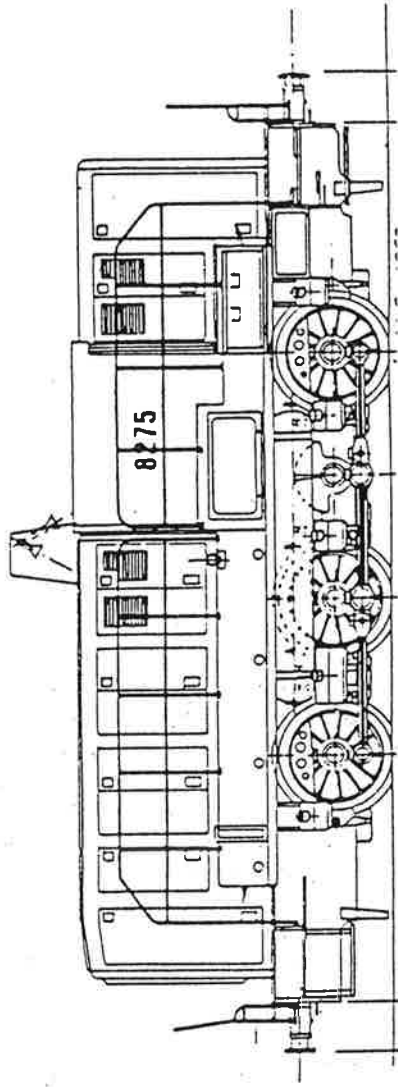
Na jarenlange inzet was de 8275 in het begin van de negentiger jaren aan een nieuwe herziening toe, maar tegen alle verwachtingen en wensen in, kwam de 8275 opnieuw zonder kabine op de sporen en bleef deze inzet tot op heden gehandhaafd.

Vermelden we echter dat deze opstelling in talrijke bedrijven - onwille van de lagere kostprijs - wel sterk in zwang is en dat vooral in de zware metaalnijverheid (Cockerill-Sambre te Liège en Charleroi en Forges de Clabecq) diverse Cockerill lokotraktoren in deze toestand tot volle tevredenheid rondrijden.

Lokomotief nr 8275

Lokomotief zonder stuurkabine

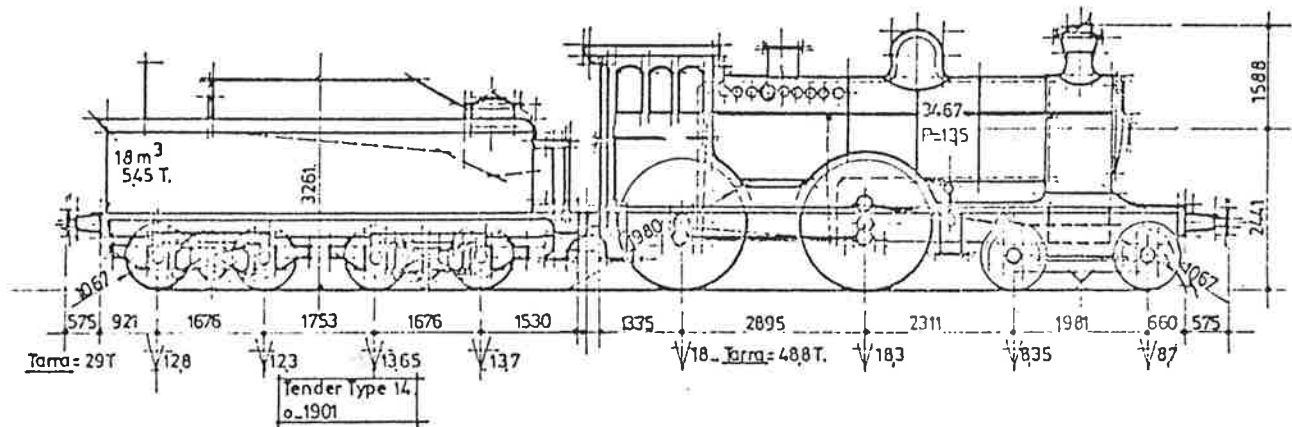
Bijnaam : "Het Kalf"



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering (na 1971)	Motor : Bouwer :	Totale lengte : Lengte kast :
Effektief :	Type :	Breedte :
Bouwer :	Werkingsprincipe :	Hoogte vloer :
Ombouw door :	Wijze van insputting :	Hoogte motorkap :
Levering :	Omwentelingssnelheid :	Hoogte dak :
Ombouw :	Insputdruk :	Radstand (totaal) :
Buiten dienst :	Cilinders :	Afstand as 1 / as 2 :
Asindeling :	Boring / Zuigerslag :	Afstand as 2 / as 3 :
Snelheid rangeerdienst :	Zuigersnelheid : (gem)	Oversteek voor :
Snelheid baandienst :	Massa motor :	Oversteek achter :
Remming :	Lengte / breedte motor	Diameter drijfwielen :
Kompressor :	Overbrenging :	Massa (rijvaardig)
Debiet :	Bouwer :	Aslast : Iste as
Automatische rem	Werking :	2 de as
Rechtstreekse rem :	Keerkoppeling :	3 de as
	Overbrenging op wielen	Massa /lopende meter
		Uuurvermogen :
		Beschikbaar vermogen

Schrappingen

Type 18 .



	voor WO I	WO I	1926/28	1934	1938	1939
--	2	50	3	1	53	2

	1940	1941	1942	1944	1948	1949
--	2	2	1	1		
Mol					4	
St-Niklaas					10	3

Naast de lokomotieven die door een ongeval voor wereldoorlog I (2 machines) en tijdens de wereldbrand (50 lokomotieven) verloren gingen, werd de grootste afgiftegolf opgetekend in 1938 en 1939, toen niet minder dan 55 machines afgesteld werden. Deze machines waren op dat ogenblik vooral in de Brusselse stelplaatsen en te Liège ondergebracht en reden op dat ogenblik nog de semi-direkte treinen op de hoofdlijnen van het net.

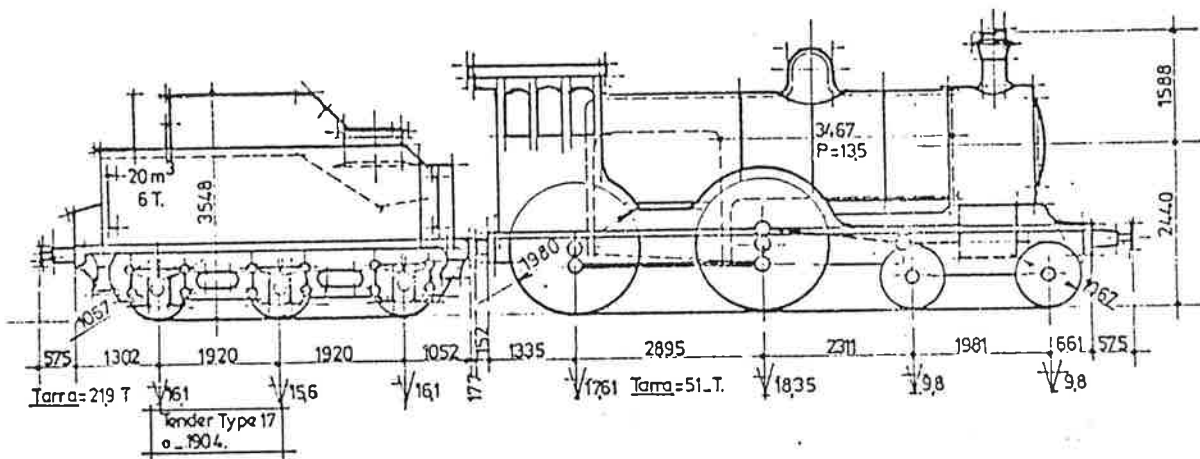
Tijdens de tweede wereldoorlog werden nog 6 machines beschadigd en afgevoerd. De 17 overgebleven machines werden verdeeld over de stelplaatsen St-Niklaas en Mol.

In de laatste stelplaats was een klein bestand aan machines en deze reden tot omstreeks eind 1946 nog de rechtstreekse treinen tussen Neerpelt en Antwerpen en tussen Hasselt - Mol en Antwerpen. hier werden ze vervangen door de krachtigere machines type 64.

St-Niklaas had nog het grootste bestand maar de inzet was beperkter : hier werden ze vooral in de lichtere diensten naar Antwerpen-Linkeroever, Gent en Dendermonde gebruikt, maar al begin 1946 werden ze vervangen door de machines typen 41 en 44. Deze lokomotieven bleven tot eind 1949 vooral te Leuven (bundel Holsbeek) afgesteld en werden korte tijd later gesloopt. Eén lokomotief werd echter bewaard in het museumpatrimonium van de N.M.B.S.

Vermelden we nog dat van de machines die in 1948 en 1949 uit het bestand afgevoerd werden, er niet minder dan 10 machines voorzien waren om omgebouwd werden tot stationaire verwarmingsketel en dat de meeste effectief gebruikt werden voor dit doel. Deze lokomotieven bleven in dienst tot het einde van de vijftiger jaren, twee machines kregen zelfs een eigen nummer (A 620 / 4 en A 621 / 47) en bleven nog een tiental jaren langer actief.

Type 19 .



	WO I	1948	1949
---	3		
St-Nikaas		2	1

Van de zes gebouwde lokomotieven gingen er drie machines verloren tijdens de eerste wereldoorlog. De drie overgebleven machines hielden het uit tot na de tweede wereldoorlog en op het einde van hun loopbaan verzeilden ze in St-Niklaas, net zoals de analoge machines type 18. Ze reden trouwens dezelfde diensten naar Antwerpen-L.O., Gent, Dendermonde en Mechelen.

De laatste diensten werden in de loop van 1946 gereden, nadien werden ze afgesteld. Net zoals het type 18 werden twee van de drie machines uitgekozen om te dienen als stoomgenerator. Deze dienst verzekerden ze tot in de tweede helft van de vijftiger jaren.

Snelreijnijtuigen

3de klasse .

Na de typische luxe-rijtuigen voor de bloktreinen, besliste men bij de Etat Belge om ook een aantal treinen op de langere afstanden te versnellen en het comfort te verhogen. Voor deze treinen vanuit Brussel naar Aachen, Oostende, Mons en Lille waren nieuwe rijtuigen nodig en daarom werd even na de eeuwwisseling een nieuw type rijtuig ontwikkeld : uitgaande van de Duitse versies, kwam er een standaard-kast met een lengte van ca. 19 000 mm en voor de derde klasse koos men voor open compartimenten met een zijgang. Er waren 3 afdelingen en 70 zitplaatsen op houten banken. De buitenbekleding was - net zoals de bloktreinrijtuigen - uit teakhout vervaardigd.

Na twee rijtuigen die in 1899 geleverd werden en een, hoger comfort boden, werd in 1904 een eerste prototype met de nieuwe indeling door de Cie de Construction de Haine-St-Pierre als nr 17 003 geleverd en dit rijtuig werd op de tentoonstelling te Liège in 1905 voorgesteld.

Doch ook andere firma's spanden zich in om de markt te veroveren en zo bestelde men nog drie bijkomende prototypen : La Dyle et Bacalau leverde een afwijkend model als nr 17 004, maar Ragheno (te Mechelen) en Hiard werden verder op de voorliggende plannen en leverden elk een rijtuig in 1909. Beide rijtuigen pronkten op de Wereldtentoonstelling van 1910 te Brussel.

Van beide rijtuigtypen werd een serie-reeks in opdracht gegeven: hierbij werden er 15 exemplaren - identiek aan het nr 17 003 - in 1909 beseld. Deze werden tussen 1910 en 1912 afgeleverd en dadelijk in de bovengenoemde diensten gebruikt. Samen met de analoge tweede en eerste-klasse-rijtuigen vormden ze de ruggegraat van de snelreindienst. Doch de eerste wereldoorlog strooide roet in het eten en tijdens dit konflikt werden de rijtuigen gedeklasseerd en een aantal exemplaren gingen verloren.

De overgebleven rijtuigen kenden vooral in de twintiger jaren nog een bloeiperiode : samen met de Pruisische snelreijnijtuigen werden ze nu meer en meer in de internationale dienst gebruikt en reden vooral op de verbindingen naar Paris en Amsterdam. Ook op de oost-west as werden ze in gemengde inzetreeksen gebruikt. In deze periode werden verschillende rijtuigen trouwens omgebouwd en kregen onder meer een stalen buitenbeplating. Ook het comfort werd verhoogd.

De teruggang kenden ze echter door de levering van de nieuwe metalen rijtuigen type II en nadien de verhoging van de snelheid van de treinen. Dit leidde trouwens tot een verbod voor het gebruik van rijtuigen met een houten geraamte in het internationale verkeer. Gedurende verschillende jaren werden ze nog gebruikt in de doorgaande binnenlandse diensten, doch ook hier zouden de metalen rijtuigen de inzet sterk beperken. Nog voor de tweede wereldoorlog waren de meeste rijtuigen definitief afgevoerd.

Over de laatste diensten en het lot van de overgebleven rijtuigen is weinig bekend, de laatste exemplaren werden waarschijnlijk in de vijftiger jaren definitief afgevoerd uit de effectieve dienst.

Wagen voor vervoer van bomen

Type 3514 E1 .

In de jaren zeventig was er een opflakking bij het vervoer van hout in de Ardennen : reden hiervoor was het feit dat vele kleinere zagerijen hun deuren sloten en dat vooral de papierindustrie en de grote industriële zagerijen de wacht overnamen. Doch daar deze veel verder van de winningsplaatsen lagen en het vervoer over de smalle Ardeense wegen problemen schepte, werd overwogen om dit verkeer via het spoor uit te voeren. Meestal ging het hier om volledige bomen met een aanzienlijke lengte en hiervoor waren geen geschikte wagens beschikbaar.

Daar besloot men bij de N.M.B.S. een aantal lange platte wagens voor dit transport om te bouwen. Hiervoor werd gekozen voor de standaard wagens van het type 3514 B1 (kode Rs) : deze wagens waren in 1968 en 1969 in drie analoge reeksen gebouwd met niet minder dan 1 150 eenheden. Van de gekozen reeks 3514 B1 werden er 150 gebouwd en verschilden slechts van de andere onderreeksen door een andere opstelling van de bevestigingsrongen.

Vanaf 1979 werden de 150 exemplaren omgebouwd door de Centrale Werkplaats Gentbrugge : deze ombouw bestond uit het vervangen van de rongen door hoge en zware zijsteunen, de versterking van het chassis op deze plaatsen en het aanbrengen van verhogingen op de bodem. Hierdoor konden gemakkelijker de kettingen voor het laden en lossen van de bomen aangebracht worden.

Vanaf 1980 werden ze vooral in het zuiden van het land gestationeerd en hier voor het bovengenoemde vervoer gebruikt, doch door de afbouw van de boswinning in de latere jaren en bij de uitbouw van het aardgasnet, werden deze wagens ook regelmatig gebruikt voor het vervoer van deze (lichte) buizen voor dit net.

Nog steeds zijn deze wagens in gebruik, doch daar ook de grote papierfabrieken zich in moeilijkheden bevinden staan meer en meer wagens doelloos aan de kant of worden gebruikt voor andere transporten. Een buiten dienststelling wordt echter nog niet overwogen.

N.S.

Stoomlokomotieven reeks 6300

In de eindjaren twintig - toen de Zuidlimburgse steenkoolmijnen op een maximale capaciteit begonnen te draaien - kreeg de N.S. voor het eerst te maken met het slepen van zware treinen op de hellingrijke lijnen in de provincie en moest hiervoor zware machines ontwerpen en bestellen. De 'D1' machines reeks 6200 voldeden niet meer en daarom werd een zware 'D2'- tenderlokomotief met vier cilinders overwogen. De keuze voor een tenderlokomotief werd bepaald door het feit dat deze machines de zware treinen op de diverse aansluitingen moesten gaan oppikken en regelmatig van front moesten wisselen. In samenwerking met Henschel werd een uiterst zware machine met aanzienlijke afmetingen ontworpen en in 1930 werden de eerste tien machines door Henschel in Kassel afgeleverd, dadelijk na de eerste bouwschijf werden 12 bijkomende machines besteld en door de Berliner Maschinenbau AG in 1931 afgeleverd.

Alle machines kwamen in Maastricht in depot en werden in eerste instantie gebruikt voor de kolentreinen vanuit de Limburgse mijnen naar de randstad en hierbij reden de lokomotieven gewoonlijk door tot in Eindhoven, maar ook tot Rotterdam. Anderzijds moesten de machines ook aangepast zijn om de zware mijnwerkerstreinen vanuit Eindhoven en Nijmegen te slepen en hiervoor werden dan ook drijfwielen van 1 550 mm gekozen, waardoor de machines een maximale snelheid van 90 km/h behaalden. Deze diensten - samen met enkele doorgaande reizigerstreinen tussen Maastricht en Eindhoven werden aan de reeks 6300 opgedragen. Derde inzetgebied waren de kalktreinen en treinen vanuit de steengroeven in de Belgische Maasvallei : praktisch al deze treinen werden door de reeks 6300 te Visé opgepikt en werden dan doorgevoerd naar verschillende streken in Nederland. In dit verkeer werden deze machines van bij hun levering tot een hele periode na de tweede wereldoorlog gebruikt.

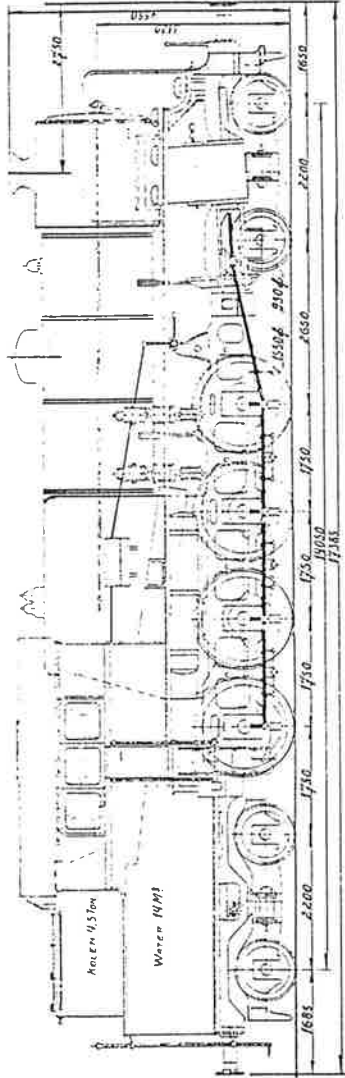
Ook te Hamont doken deze zware tenderloks sporadisch op en hier haalden ze de goederentreinen richting Duitsland op en sleepten ze tot in Roermond. Op de verbinding naar Lanaken zijn geen diensten bekend, mogelijk kwam een dergelijke lokomotief ook sporadisch in dit grensstation.

Door de elektrifikaties die na de oorlog ook Limburg aandeden, werden deze machines vanaf 1947 geleidelijk aan afgevoerd en de schrapping duurde trouwens verder tot in 1957, toen de 6317 als laatste lokomotief afgesteld werd. In deze laatste periode - waar de reizigersdiensten weggevallen waren - zouden deze machines trouwens uitgebreider in de diensten naar Visé gebruikt worden en sleepten ze meer dan de helft van de goederentreinen tussen Visé en Maastricht.

De laatste afgestelde machine werd trouwens voor het nageslacht bewaard en bevindt zich thans in het spoorwegmuseum te Utrecht.

N.S. Stoomlokomotief reeks 6300

Gemengde lokomotief



Loopbaan :		Ketelkenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	6301 - 6310 6311 - 6322	Keteldruk :	14 bar	Totale lengte :	17 385 mm
Effectief bij bouw :	22	Type ketel :	Belpaire	Lengte chassis :	16 000 mm
Bouwer :	Henschel te Kassel Berliner Maschinenbau AG	Roosterlengte :	mm	Breedte :	3 120 mm
Levering :	1930 - 1931	Roosterbreedte :	3.16 m ²	Hoogte vloer :	4 550 mm
Ombouw :	--	Roosteroppervlakte :	17.00 m ²	Hoogte (totaal) :	14 050 mm
Buiten dienst :	1947 - 1957	Verwar.opp. haard :	Aantal grote vlampijpen :	Radstrand (totaal) :	2 200 mm + 2 650 mm + 4 x 1 750 mm + 2 200 mm
Asindeling :	2'D2'1	Aantal grote vlampijpen :	Diameter gr vlampijpen	Afstand tussen assen :	1 650 mm
Snelheid :	90 km/h	Opp. grote vlampijpen :	Opp. grote vlampijpen	Oversteek voor :	1 685 mm
Aandrijving :	Walschaerts	Aantal kleine vlampijpen :	Diameter kl vlampijpen :	Oversteek achter :	1 550 mm
Type overbrenging :	4 identieke	Opp. kleine vlampijpen :	Opp. kleine vlampijpen :	Diameter drijfwielen :	930 mm
Plaatsing cilinders :	420 mm	Lengte vlampijpen :	Lengte vlampijpen :	Diameter loopwielen :	127 000 kg
Diameter cilinders :	660 mm	Verwarmingsopp. pijpen :	Verwarmingsopp. pijpen :	Massa (rijvaardig)	kg
Zuigerslag :	twice enkele	Totaal verwarmingsopp. :	Totaal verwarmingsopp. :	Aslast : 1ste / 2de as	kg
Remming :	westinghousepompen	Oververhittingsopp. :	Oververhittingsopp. :	3 de as	kg
Kompressor :	Westinghouse	Diameter ketelromp :	Diameter ketelromp :	4 de as	kg
Debiet :	Westinghouse	Dikte pijpenplaat	Dikte pijpenplaat	5 de as	kg
Automatische rem :	Westinghouse	Dikte langsketel	Dikte langsketel	6 de as	kg
Rechtstreckse rem :	Schroefrem	Inhoud ritvaardige ketel :	Inhoud stoomruimte :	7de . 8ste as	kg
Handrem :		Inhoud stoomruimte :	Oppervlakte stoomalgitte	Massa /lopende meter	kg/m
		Oppervlakte stoomalgitte		Kolenvoorraad	4 500 kg
				Inhoud watercinders	11 m ³

Stelplaats Hasselt

Deel 8 : de Diesellokomotieven.

In nr 71 van ons tijdschrift werd al ingegaan op de geleidelijke verdieseling van de stelplaats Hasselt. Dit gebeurde reeks in de loop van 1956 met de aankomst van de pas geleverde diesellokomotieven type 201. Deze machines namen trouwens een groot gedeelte van de diensten van het type 29 over.

De eigenlijke rekonversie gebeurde echter pas vanaf 1961 met de massale levering van nieuwe lokomotieven aan de N.M.B.S. Hierna zullen we - type per type - de toestand van de diesclinzet bespreken.

Diesellokomotieven type 200 > reeks 51

Vanaf de levering in de loop van 1961 werden de eerste machines vooral aan de stelplaatsen Schaarbeek en Monceau afgeleverd, nadien gingen deze zesassige lokomotieven ook naar de kleinere stelplaatsen Dendermonde en Aalst. Hasselt zou pas bij de levering van de tweede bouwreeks - en dan nog met de ltere machines - in contact komen met het type 200. Maar op korte tijd werd toch een uitgebreid bestand - dat schommelde tussen de 25 en 30 lokomotieven - uitgebouwd. Vanaf 1962 zouden ze dan de taken van het type 201 overnemen en hierdoor konden de eerste dieselloks van Hasselt aan Antwerpen-Dam afgestaan worden.

In 1965 was het inzetgemiddelde al opgelopen tot 20 machines in drie verschillende inzetreeksen : de typen 200 verzorgden hun diensten zowel in de doorgaande reizigersdiensten naar Leuven en Liège, maar vooral in de zware goederendienst. Eerst en vooral waren er de doorgaande goederentreinen tussen het Antwerpse havengebied en Schaarbeek enerzijds, naar de Luikse industriestreek en naar het grensstation Montzen. Alleen al in deze dienst waren 10 machines konstant bedrijvig. Ook de kolentreinen vormden een uitgebreid inzetgebied voor de typen 200. In eerste instantie werden de stoomlokomotieven type 81 in deze diensten gebruikt, doch de afvoer van de steenkool naar de verschillende elektriciteitscentrales gebeurde steevast door deze lokomotieven. De inzetreeks werd verder uitgebreid door verschillende lokale treinen.

Gedurende de volgende jaren veranderde de inzet slechts weinig , enkel de reizigerstreinen werden uit de diensten afgevoerd en gingen meestal over aan de machinies type 210 en 212. Nochtans zouden de typen 200 verder gebruikt worden en in bepaalde perioden reden ze ook naar Eidsden.

In 1971 werden ze reeks 51 en geleidelijk aan verminderde de inzet verder tot een 15 plandagen in twee inzetreeksen. Vooral de doorgaande goederendiensten bleven bestaan en verder kwamen er steeds meer doorgaande kolentreinen vanuit Eidsden, Waterschei en Zolder naar de elektriciteitscentrales van Schelle en vooral Les Awirs (te Liège), maar ook naar de metaalverwerkende industrie in de streek van Charleroi.

De elektrifikaties van de lijnen naar Leuven (09/1981), Liège (05/1982) en Montzen (05/1984) leidde ertoe dat het dienstpakket duidelijk achteruit ging. Wel werden nog steeds vele goederendiensten onder de draad naar Schaarbeek, Montzen en Antwerpen gereden, doch ook hier verminderde deze inzet geleidelijk aan. Eerst vielen wel vele diensten van de reeks 55 (van Kinkempois) weg, maar vanaf 1984 werd ook geknabbeld aan de inzet van de reeks 51. Op dat ogenblik gingen ze de lokomotieven reeks 59 van Antwerpen-Dam vervangen en zo werd het belangrijke bestand van Hasselt in enkele maanden tijd gehalveerd. Wel waren er gemengde reeksen - met machines van Hasselt en Antwerpen - en de diensten beperkten zich meer en meer tot de assen Antwerpen / Schaarbeek - Montzen / Kinkempois.

Nochtans zou de inzet van de reeks 51 in de eindjaren tachtig nog eens stijgen : de sluiting van de mijnen, werd gekompenseerd door de sterke uitbreiding van de industriën omheen Genk : hierdoor kregen de reeksen 51 belangrijke transporten van volledige treinen van de Ford Genk en de ALZ te verwerken. Verder worden deze machines ook meer en meer gebruikt in de lokalere diensten en rijden ze bedieningstreinen van Winterslag naar de verschillende bedrijven, maar ook diverse treinen naar Tessenderlo en Kwaadmechelen.

De inzet zal tijdens de volgende jaren geleidelijk aan afgebouwd worden en hierdoor werden recent al enkele machines definitief uit het bestand afgevoerd.

Diesellokomotieven type 210 > reeks 60

Na een eerste inzet vanuit Schaarbeek, kwamen vanaf 1965 de prototypen van dit type 210 naar Hasselt en hier werden ze vooral ingezet in de lokale reizigerstreinen : deze machines werden in deze eerste periode vooral gebruikt voor de reizigerstreinen - vooral tijdens de dalperioden - naar Leuven, Mol en Eisden. Even later werden ook de laatste machines van deze bouwreeks naar Hasselt gedirigeerd en kon de inzetreeks uitgebreid worden tot niet minder dan 13 plandagen. Het inzetprogramma werd op dat ogenblik uitgebreid tot verdere reizigersdiensten : zo werden de treinen naar Liège van het type 200 overgenomen, maar er waren ook verdere treinen naar Herentals en zelfs doorgaande treinen naar Brussel.

In een tweede inzetreeks werden de lokale goederentreinen in de Limburgse Kempen opgenomen : zo namen ze de kolentreinen van het type 81 over, maar waren er ook bedieningstreinen naar Tessenderlo en Neerpelt.

Geleidelijk aan werd de dienst verder uitgebreid en in de beginjaren zeventig werd - als reeks 60 - het grootste inzetgemiddelde bereikt. Wel waren de prototype-lokomotieven op dat ogenblik al aan Kinkempois afgegeven, maar het effectief was verder uitgebreid door machines van Merelbeke en St-Ghislain. De reeks 60 werd op dat ogenblik vooral in trek-duwdienst gebruikt en naargelang de periode waren er treinen naar Liège, Eisden en Mol.

Deze diensten bleven nog enkele jaren bestaan, doch geleidelijk aan werden de treinen naar Leuven (aan de reeks 51) en Liège (reeks 62) afgestaan. Verder zou de reeks 60 - door de afstelling van de lokomotieven reeks 64 - de diensten naar Eisden gaan rijden en hier zou de reeks 60 de laatste reizigerstreinen gaan uitoefenen. Ook de elektrifikaties van de vorige bestanden liet een aantal machines reeks 62 vrijkomen en deze zouden in een later stadium de dienst naar Mol overnemen.

Vanaf dat ogenblik werden de machines reeks 60 nog slechts gebruikt in de bedieningstreinen doorheen de ganse provincie en geleidelijk aan doofde ook deze inzet verder uit en werden de laatste machines van deze reeks te Hasselt afgesteld. De laatste diensten werden uitgevoerd in de Limburgse mijnstreek, maar hier werden deze treinen vanaf 1985 door de reeks 62 definitief overgenomen. De laatste 60-ers bleven nog geruime tijd te Hasselt afgesteld.

Diesellokomotieven type 211 > Reeks 64

Deze diesel-hydraulische lokomotieven kwamen pas na een uitgebreide rodage-periode te Schaarbeek naar de Limburgse hoofdplaats over. Dit gebeurde in de loop van de zomerregeling van 1966. In eerste instantie werden ze ingezet in de reeks van het type 210, maar dadelijk bleek dat deze toch wel eigenzinnige lokomotieven vooral tot hun recht kwamen voor lichtere diensten over grotere afstanden, en niet zozeer in de lokale goederendienst. Daarom werd het type 211 in deze eerste periode vooral gebruikt voor de doorgaande reizigersdiensten naar Antwerpen (via Mol) en naar Leuven. In deze eerste dienst vervingen ze de motorwagens type 605, die gedurende geruime tijd deze treinen verzekerden. Als goederentreinen werden vooral de diensten in het noorden van de provincie gereden en werden ze vooral ingezet voor de diensten tussen Mol en Neerpelt en Hamont.

Bij de aankomst van de tweede reeks diesel-hydraulische machines - type 213 - werden een gemengde inzetreeks opgesteld met gemiddeld 7 à 8 dagen voor de 12 beschikbare machines. Hierdoor werd het inzetgebied uitgebreid en kwamen beide typen op alle lijnen tot inzet. Nochtans zou men een onderscheid trachten te houden tussen deze beide typen : de machines type 211 bleven vooral gebruikt op boven genoemde verbindingen, maar reden nu ook regelmatig hun diensten naar Eisden enerzijds en Tongeren anderzijds. De treinen naar Leuven werden verdeeld tussen beide machines, maar de goederendiensten naar Tessenderlo en in de Limburgse mijnstreek werden vooral door het type 213 gereden. Ook de dienst naar Liège ging bij voorkeur naar deze laatste machines.

In 1971 vormden ze de reeks 64 en even later werd hun dienstenpatroon grondig uitgebreid : door een strikter onderhoud was de betrouwbaarheid vergroot en kon het daggemiddelde aanzienlijk opgedreven worden. De diensten naar Antwerpen vielen grotendeels weg - dit vooral nadien door een reorganisatie van deze diensten en de heropening van de dienst naar Neerpelt. In de plaats hiervan kwamen langere diensten : zo was er gedurende een lange tijd de doorgaande trein naar Brussel-noord en de goederentreinen vanuit de Ford-Genk naar Montzen en Schaarbeek. De hoofdinzet werd wel genoteerd voor de reizigers- en goederentreinen tussen Hasselt en As / Eisden, waarbij de reeks 64 regelmatig als lichterlokomotief fungeerde tussen Eisden en As.

Tegen het einde van de zeventiger jaren verminderde de betrouwbaarheid opnieuw en daar een nieuwe grote herziening nodig was, besliste men om deze lokomotieven te deklasseren en nog zolang te gebruiken tot de herzieningsperiode afgelopen was. In deze functie verloren ze regelmatig diensten en werden ze enkel nog in lokale diensten gebruikt. Eindpunten waren nu Leuven, Waterschei, Eisden en Tongeren. In 1983 werden ze dan definitief uit bestand afgevoerd. De 6406 werd behouden voor het museumpatrimonium.

Diesellokomotieven type 212 > Reeks 62

Ongeveer gelijktijdig met de diesel-hydraulische machines, kwamen ook de typen 212 naar Hasselt, maar tot effectieve inzet kwam het in deze periode niet. De machines werden dadelijk doorverwezen naar de stelplaatsen Aarschot en Leuven.

Omstreeks 1973 werden de machines van Aarschot ook door bestuurders van Hasselt bediend en werden ze gebruikt voor enkele diensten naar Liège en in mindere mate naar Eisden. Doch geleidelijk aan werd dit aandeel van Hasselt uitgebreid en werden de machines ook gebruikt voor de goederendiensten naar Diest en Tessenderlo. Gedurende lange tijd was er een onnauwkeurige verdeling van deze machines en de getransfereerde machines werden vanaf 1978 effectief bij de stelplaats Hasselt ingeschreven.

Pas in het begin van de tachtiger jaren zou de inzet van de reeks 62 vergroten : door de elektrifikatie van de lijn Leuven - Hasselt kwamen eerst de machines van Aarschot, nadien deze van Leuven effectief naar Hasselt. Voorheen werden de 62-ers vooral gebruikt op deze verbinding en deze naar Liège maar in 1982 veranderde het patroon volledig : de 62-ers kwamen vrij en vervingen eerst de diensten van de reeks 64 : ze rijden vooral treinen naar Eisden, maar worden ook ingezet voor lokale goederentreinen in de Kempen.

Nieuwe en uitgebreide dienst - vanuit Mol - zijn de nieuwe treinen tussen Antwerpen en Neerpelt en hiervoor worden niet minder dan 8 lokomotieven gebruikt. De nieuwe transferts naar Hasselt en de verdere elektrifikaties leidden tot een verdere uitbouw van het effectief. Met de nieuwe IC/IR-regeling worden er twee inzetlijnen voorzien : de boven genoemde verbinding naar Neerpelt en de treinen tussen Hasselt en Mol. Deze dienst werd overgenomen van de reeks 60. Vermelden we nog dat al deze diensten - en nu nog steeds - gereden worden door bestuurders van Mol.

Pas in 1986 kwam een uitgebreide goederendienst in voege : hier namen ze de laatste diensten van de reeksen 60, 65 en 66 over en verzekerden deze machines de bedieningstreinen naar Diest, Tessenderlo, Beringen, Zolder en in de Limburgse mijnstreek. Doch de sluitingen van de mijnzetels leidde opnieuw tot een afbouw van deze inzet en blijft er nog slechts een minimum over. Ze rijden nog enkele treinen naar Winterslag en Tessenderlo, terwijl twee machines vanuit Leuven en Landen ingezet worden. Geleidelijk aan gaan ook deze diensten over op de zwaardere machines reeks 51 en wordt de goederenreeks afgebouwd. Vanaf 1994 werden de overtollige machines van Hasselt afgegeven of uit het bestand afgevoerd.

Diesellokomotieven type 213 > Reeks 65

Even later dan het type 211, kwamen ook de lokomotieven type 213 naar Hasselt over en werden dadelijk ingezet in de gemengde reeks - samen met de zuster machines. Zoals reeds gezegd, zou het type 213 vooral gebruikt worden in de zwaardere diensten, met name de treinen naar Liège en de diverse goederentreinen naar Winterslag en Diest/Tessenderlo. Anderzijds waren er iets later ook de treinen naar Leuven en de diensten naar Antwerpen en in de Kempen.

Gedurende meer dan tien jaar - later als reeks 65 - werden deze machines gebruikt in deze bovengenoemde inzet en kenden ze een weinig bewogen loopbaan. Doch door de elektrifikaties van de Limburgse lijnen was er een overschot aan diesels te Hasselt : de aankomst van de reeks 62 verergerde deze toestand. Daarom besliste men tot de schrapping van de reeksen 60 en 64, maar de betrouwbaarheid van de reeks 65 was nog zeer goed en zocht men naar een nieuw inzetgebied. Dit werd gevonden in de Antwerpse haven en hierdoor werd in 1982 een eerste proef gedaan met de 6504 voor de sleepdiensten. Daar deze luke werden de machines - om administratieve redenen - hernoemd in de reeks 75.

Nochtans zouden de overgebleven machines reeks 65 tijdens hun laatste bedrijfsjaren te Hasselt nog uitgebreid ingezet worden en werden ze vooral gebruikt voor de lokale goederentreinen naar Tessenderlo en Tongeren, maar ook voor de rangeerdienst vanuit Winterslag in het Genkse. In 1984 waren alle diensten echter overgenomen door de reeks 62.

Diesellokomotief 6077 met de laatste trein tussen Hasselt & Mol.



De 6402 met de trein Eindhoven-Tongeren te Bilzen.

Industrie :

Carrieres de Waller

Iets wat in het verleden - ten tijde van de stoomtractie -regelmatig toegepast werd , nl. de afkopen van N.M.B.S.-lokomotieven door privé-bedrijven , gebeurt nu uiterst zelden. Nochtans is dit in 1988 nog eens voor het laatst gebeurd door de Carrieres de Waller in het Franse Trélon. Deze bescheiden steengroeve voerde zijn ballast naar het aanpalende Franse station Anor, waar de steenslag op de SNCF-wagens geladen wordt. Doch op dat ogenblik kreeg deze steengroeve een belangrijk order voor de levering van ballast voor de TGV-lijn Nord. Dit zou gedurende een 8-tal jaar een 4 volledige treinen van 1 300 ton per dag vertegenwoordigen.

Doch dit vervoer per vrachtwagen door het centrum van Anor stuitte op verzet en daarom werd beslist een nieuwe laadinstallatie met een vier tellende afstelbundel te bouwen. Dit gebeurde net over de grens op de verbinding tussen Chimay via Momignies naar Anor en werd uitgebaut door de Temca (cfr. CFV3V). Er werd daarvoor een akkoord gesloten met de Temca en zo huurde de steengroeve deze ca. 4 km lange lijn af en legde deze installatie aan even voorbij het station van Momignies.

Doch om deze zware treinen te kunnen rijden, werd gezocht naar voldoende traktiemiddelen en daarom: kwamen enkel zware lijndiesellokomotieven in aanmerking. Er werd gekozen tussen materieel van de S.N.C.F. en de N.M.B.S. en de keuze viel op twee afgestelde lokomotieven reeks 60 van de N.M.B.S., nl. de nummers 6019 en even later ook de 6086.

De aankoop werd begin 1988 doorgevoerd en het nieuwe transport werd omstreeks mei 1988 opgenomen. Het bestond uit het voeren van 4 volledige treinen tussen de nieuwe laadinstallatie en het Franse station Anor. Hier werden de ballasttreinen overgenomen door machines reeks BB 12 000 of zelfs CC 14 100 van de Franse spoorwegen, die de treinen naar de TGV-werven voerden. De twee machines reeks 60 werden onderhouden door de Temca te Mariembourg of te Monceau, bij het uitvallen van één van de machines sprong deze maatschappij trouwens bij met hun eigen lijnlokomotief 6034.

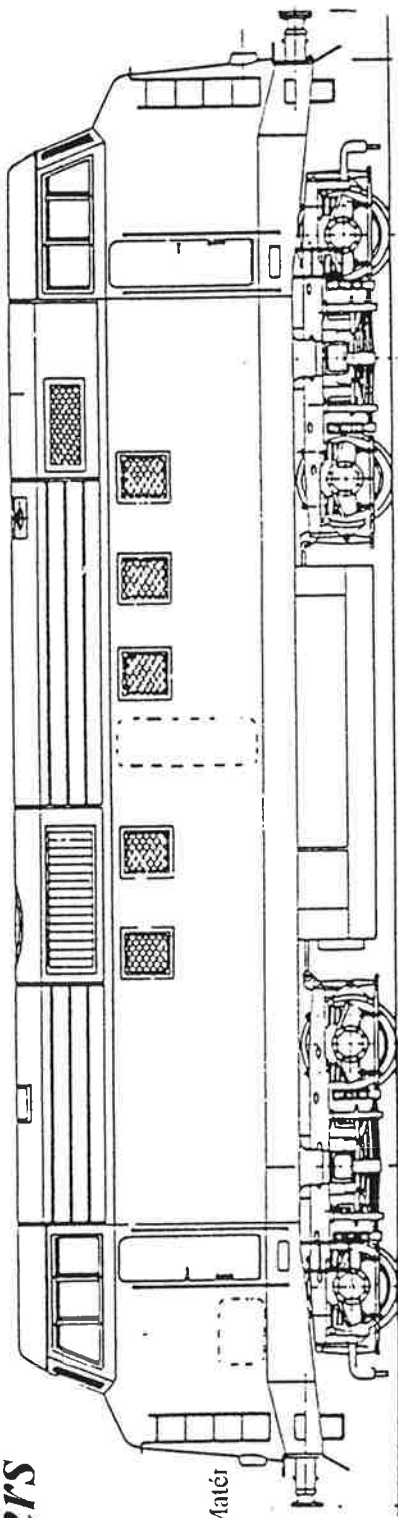
Nu de Franse TGV-lijn afgewerkt is, viel het aantal ballasttreinen sterk terug en staan de 60-ers regelmatig reserve en wordt nog slechts één enkele lokomotief gebruikt voor de resterende steentreinen. Over de toekomst van deze lokomotieven heerst nog onduidelijkheid, mogelijk neemt de Temca één machine terug over.

Vermelden we nog dat het laden van de treinen automatisch gebeurt, waarbij een kleinere tweeassige industrielokomotief, gebouwd door de firma Fauvet-Girel , de treinen onder de laadinstallatie brengt. Deze machine is afkomstig van de Houillères du Bassin du Nord Pas-de-Calais en werd in 1987 aangekocht.

Carr. Wallers

Lokomotieven 6019/6086

aangekocht door C.C.M.
(Comptoir de Calcaires et Mat er)



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering (na 1971)	Motor :	Totale lengte :
	Bouwer :	Lengte kast :
Effectief bij C.C.M.:	Type :	Breedte :
Bouwer :	Werkingsprincipe :	Hoogte vloer :
Ombouw door :	Wijze van inspuiting :	Hoogte motorkap :
Levering :	Omwentelingssnelheid :	Hoogte dak :
Schraping N.M.B.S.	Inspuitdruk :	Radstand (totaal) :
Aankoop CCM	Cilinders :	Afstand tussen draaist :
Asindeling :	Boring / Zuigerslag :	Afstand binnen draaisiel :
Snelheid baandienst:	Zuigersnelheid : (gem)	Oversteek voor :
	Massa motor :	Oversteek achter :
	Lengte / breedte motor	Diameter drijfwielen :
		Massa (rijvaardig)
Remming :	Overbrenging :	Aslast : 1ste as
Kompressor :	Bouwer :	2 de as
Debiet :	Werking :	3 de as
Automatische rem	Wijze van aandrijving	4 de as
Rechtstreekse rem :		Massa /lopende meter
		kg/m
		Uurvermogen :
		840 kW
		Beschikbaar vermogen

Seingeving :

De bedieningsstelsels

Op ogenblik hebben we steeds gepraat over het seingestel zelf en werd het Saxby-gestel besproken, doch de verbinding met de verschillende toestellen werd niet behandeld. Nochtans zijn er verschillende bedieningsvormen die gedurende de periode van de mechanische seininrichting steeds verder evolueerden.

De **handbediening** ter plaatse was de eerste bediening en bleef integraal bewaard tot omstreeks 1880, het tijdstip dat de centrale bediening ingevoerd werd. Deze plaatselijke bediening bleef echter - nog tot op dit ogenblik - behouden. Zo is nog ca. 30 % van alle wisselbedieningen - vooral op zijsporen en rangeerterreinen - nog met de hand, waarbij de veiligheid tussen twee verschillende reisporen verzekerd wordt door gekoppelde sloten aan de wissels. Door deze opvatting kunnen er geen snijdende bewegingen uitgevoerd worden.

Om de bediening van een uitrit van een bundel te verbeteren werd al voor de eeuwwisseling gestart met een centrale bediening : alle wisselhandles werd op één enkele - meestal beschermde plaats - samengebracht en bediend door een wisselwachter. De overbrenging van de beweging gebeurde hier meestal door middel van een aantal stangen die over horizontale geleidingswielen liepen. Het nadeel van deze bediening was het feit dat de te overbruggen afstand klein moest zijn (max. 10 m) en dat voor het veranderen van de richting van de bediening een ingewikkelde oplossing met hefomen moest gebruikt worden. Hierdoor was ook de benodigde kracht vrij groot. In enkele gevallen - bij grotere afstanden, werd ook hier de oplossing met trekdraden gebruikt.

De stangenbediening werd ook in plaatselijke bedieningen gebruikt in samenhang met de klassieke seingestellen, waarbij het laatste gedeelte door middel van een trekstang uitgevoerd werd. Dit is soms ook het geval voor de verbinding tussen de wisselgrendel en de wissel zelf.

Bediening met trekdraden

Samen met de invoering van de seingestellen werd ook de bediening zelf door trekdraden uitgevoerd. Hiervoor had men een zeer sterke en soepele draad nodig en hiervoor werd een veerstaal met een toevoeging van brons ingevoerd. In eerste instantie werd de bediening uitgevoerd door een ééndraadsstelsel, d.w.z. dat voor de bediening slechts één trekdraad aanwezig was. Het terugvallen van een sein gebeurde door middel van de zwaartekracht, waardoor de seinarm in zijn oorspronkelijke (gesloten) stand terugkwam. Dit stelsel werd slechts kort gebruikt daar er verschillende nadelen aan kleefden : het teruggaan was niet altijd gewaarborgd daar de kracht van de seinarm niet voldoende was en zeker bij vorst en vervuiling deze kracht nog groter werd. Dit werd gedeeltelijk gecompenseerd door middel van tegengewichten, die dan weer de bediening bemoeilijkten.

Tweede nadeel was het feit dat wissels en overwegen moeilijk met dit systeem bediend konden worden. Bij wissels werd soms een veerbelasting gebruikt, waardoor de wissels steeds in zijn oorspronkelijke stand terugkwam, bij rolbarenen werd de geleiding iets hellend aangebracht, zodat de overweg automatisch sloot bij het terugzetten.

Al korte tijd later werd overgegaan op een tweedraadsbediening : hiermee waren er tussen het seingestel en het te bedienen onderdeel twee trekdraden : één voor de heengaande beweging (vb. het openzetten van een sein) en een tweede voor de teruggaande beweging. Deze draden waren zo opgesteld dat er steeds een doorgaande, gesloten lus aanwezig was. Verder was het zo dat bij het breken van de trekdraden het sein steeds in zijn onveilige toestand terugkwam. Het vastzitten van de trekdraden anderzijds werd steeds dadelijk opgemerkt in het seinhuis en door de koppeling van de toestellen - de seinhandle kon in dat geval niet meer in zijn ruststand gebracht worden - werd de veiligheid gewaarborgd.

Bij deze bediening waren nog verder voordelen verbonden : hierdoor konden verschillende hulpmiddelen - zoals kompensatietoestellen (voor het opheffen van de uitzetting) of slagbeperkers of slagvergroeters toegepast worden. Deze toestellen worden in een volgend nummer uitvoerig besproken en zijn vanaf volgend jaar ook te zien in de tentoonstelling te As. Bij een ééndraadsbediening was dit niet mogelijk daar een kompensatietoestel als onmiddellijk gevolg had dat een sein steeds op veilig zou staan.

Naast het veiligheidseffekt had een tweedraadsbediening ook nog tot gevolg dat de afstand tot de te bedienen toestellen aanzienlijk uitgebreid kon worden tot ca. 4 km., dat de bediening van wissels zonder problemen kon verlopen. Als grootste nadeel is het feit dat de kostprijs verhoogde - door het aanbrengen van een tweede trekdraad en een dubbele ophanging, dat alle verbindingstoestellen dubbel moesten uitgevoerd worden en dat de bediening ook ingewikkelder werd. Verder was er ook een zwaardere en stroevere bediening en was de kracht die de seingever moest gebruiken bijna verdubbeld.

Om dit laatste nadeel te verminderen werd er geëxperimenteerd met de samenstelling van de trekdraden : door het kizen van andere legeringen kon enerzijds de treksterkte verhoogd worden, anderzijds werd er ook gewerkt aan de soepelheid van de verbindingen.

Nochtans zou men daar niet tot het uiterste kunnen gaan en daarom werden trekdraden - op de plaatsen waar de bochtstraal te klein werd (bij diverse toestellen, bij de bedieningshandles en de hoekschijven, ...) vervangen door gekalibreerde kettingen. Deze werden aan de trekdraad vastgemaakt door een dubbele klemverbinding en konden gemakkelijk de korte bochten nemen. Deze kettingen hadden nog een bijkomend voordeel dat ze aan de bedieningshandle of de bedieningswielen van de seinen vastgemaakt konden worden (d.m.v. schroeven of clips) waardoor de vroegere slip-verbindingen wegvielen. Daar er verschillende schakels aan deze kettingen konden weggenomen worden, kon men ook gemakkelijker inspelen op de eventuele uitrekking van de bedieningsdraden.

Ondanks de nieuwere technieken en nieuwe materialen, bleven de trekdraden tot op dit moment ongewijzigd. Vermelden we nog dat in 1995 de laatste mechanische seininrichting - op de Athus-Maaslijn tot het verleden behoort en dat hierdoor een belangrijke periode in de spoorweggeschiedenis afgesloten werd.

Jaaroverzicht

zomerregeling 1960 : deel 1

Stoomlokomotieven

Groep Antwerpen :

Type	FRST	FNDM	FCV	FLV	FYM	Totaal
7			11			11
29		7		12		17
53		4	9	4		17
58			4			4
64	9					9
81			11			11
93			5			5
Totalen	9	11	40	16	0	76

** de stoomtraktie viel weg uit de stelplaats Muizen, de stelplaats werd afgebouwd

Groep Charleroi :

Type	FLU	LNC	FMY	FTM	LWC	Totaal
16					6	6
29		12				12
51		1				1
53		13	6			19
58		4				4
64			9			9
81		11	9	7	4	31
97				6	6	12
Totalen		41	24	13	16	94

** De stelplaats Luttre verloor al zijn lokomotieven, ze werden overgenomen door Monceau (type 81) en Tamines (type 97)

Groep Brussel :

Type	FBM	FSR	Totaal
1	12		12
12		3	3
29	9	12	21
53	8	3	11
57	1		1
62	1		1
81	1	2	3
Totalen	31	20	51

** de stoomlokomotieven type 57 werden vervangen door het type 53

Groep Hasselt :

Type	FHS	LML	Totaal
29	15		15
53	2		2
58	4		4
64	6		6
81	9		9
Totalen	36	0	36

** De stelplaats Mol gaf zijn stomers type 64 af aan Hasselt en werd opgedoekt

Groep Gent :

Type	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSN	Totaal
7					10		10
16			2				2
29	15		12	13	15		52
40	4			12			16
50					2		2
53		6		3			9
58	3		1				4
64		5	9		10	12	36
81		5			6		11
93		2				1	3
Totalen	22	18	24	25	43	13	145

** De laatste lokomotieven van het type 41 werden afgevoerd

Groep Liège :

Type	FVY	FHR	GMN	NK	LHY	FNO	Totaal
26			8				8
29		11		9			20
53		2		15			17
64	2				9		11
81	8	4		27	5		44
97		3					3
98			4	3			7
Totalen	10	20	12	54	14		110

** De stelplaats Trois-Ponts gaf zijn machines af aan Gouvy en werd gesloten.

Groep Mons :

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Totaal
1						6	6
16	6		8		8		22
29			5	19			24
40				8			8
53		2		3	5	3	13
58	1		1	2			4
64	9	7				9	25
81	3	7	8		16		34
Totalen	19	16	22	32	29	18	136

Groep Namur :

Type	MBX	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Totaal
26	1		10				11
29	5	14			30	10	59
53	2	2			5	4	13
Totalen	8	16	10		35	14	83

** De machines type 29 en 53 van Ottignies werden afgestaan aan Ronet en de stelplaats werd gesloten.

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	Bertrix
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 29-05-60 :

Type	Effektief	In dienst	In reserve	Lokomotiefdiensten
1	28	23	3	18
7	30	24	4	21
7 x	10	1		
12	5	3		3
16	44	37	5	30
25 x	0			
26	30	23	6	19
26 x	10	1		
29	300	272	22	222
31				
40	42	28	14	24
40 x	25	3		
41				
50	4	3	1	2
51 x	1	1		1
53	145	121	90	96
53 x	55	12		3
57 x	2	1		1
58	38	29	5	20
62 x	1			
64	148	119	7	96
81	205	172	21	139
81 x	15	7		4
93 x	10	10		8
97	30	22	4	13
98	11	9		7
TOTAAL	1201	922	112	731

** De typen 15, 25, 31 en 41 verdwenen volledig

\$\$ Het type 62 werd niet meer gebruikt

-- Typen met (x) : gedestandardiseerde machines die normaal niet meer gebruikt werden. Hierop vormden de rangeerlokomotieven typen 51, 53 en 57 een uitzondering, deze werden nog gebruikt tot hun sleetgrens bereikt werd.

Lijn 119 : Châtelineau - Luttre

Na de indienststelling van de hoofdlijnen rondom Charleroi, opteerden veel industriëlen uit de streek voor een sporaansluiting van hun bedrijven en ontstond de vraag voor diverse voorstadlijnen : verschillende grotere bedrijven bouwden zelfs een aansluitingsspoor naar het Etat Belge net, doch ten oosten van Charleroi lagen tal van kleinere industriën en steenkoolmijnen die het nodige kapitaal niet bezaten om de eigen verbinding te verzekeren. Een samengaan van deze bedrijven - zoals in de buurt van Mons - ging te Charleroi niet door en daarom deed men een beroep op privé-maatschappijen om deze ringlijnen aan te leggen. Doch ook hier was er weinig belangstelling.

Noodgedwongen moest de Etat Belge dan maar het initiatief nemen voor de aanleg en de exploitatie van dit industriële net. Pas in de beginjaren zeventig van vorige eeuw werden de eerste plannen gesmeed voor een verbinding die de lijn 124 ten zuiden van Luttre verbond met de lijn 130 te Châtelineau. Men begon aan de beide uiteinden en in 1876 werden de eerste baanvakken tot Gosselies (vanuit Luttre) en Gilly (vanuit Châtelineau) officieel ingereden. Eind 1880 was de volledige verbinding klaar en kon de bediening starten. Vermelden we nog dat in dezelfde periode nog verschillende bijkomende lijnen in deze streek aangelegd werden dat dat er verschillende knooppunten tussen Gilly en Malavée aangebracht werden. Zo takken er op deze 6 km niet minder dan vijf spoorlijnen van de 119 af.

Hoofdbestaan werd bij deze verbinding opgetekend in het lokale goederenverkeer en hier zouden dagelijks een vijftal bedieningstreinen naar de verschillende bedrijven en loskoeren ingelegd worden. Het reizigersverkeer was vooral beperkt een vijftal lokale reizigerstreinen.

Deze toestand zou gedurende verschillende decennia ongewijzigd blijven voortduren en geleidelijk aan takelde het reizigersverkeer verder af, terwijl ook vanaf de vijftiger jaren het goederenverkeer steeds aan belangrijkheid verloor. In de eindjaren vijftig werd het reizigersverkeer op het zuidelijke gedeelte overgedragen aan de bussen van de STIC (vervoersmaatschappij van Charleroi), de treinen reden op dat ogenblik nog enkel tussen Luttre en Gosselies. Maar ook die namen de bussen de plaats in vanaf de winterregeling van 1962.

Het goederenverkeer bleef alsnog behouden maar in de eindjaren zestig werd het noordelijk deel - ten gevolge van modernisering van de spoorinfrastructuur - tussen Luttre en Thiméon opgebroken en enige tijd later verdween het spoor tot in Jumet samen met de verbinding naar Marcinelle. Het reststuk werd nog bediend tot bij de modernisering en de elektrifikatie van de lijn 140, toen werd de brug over de lijn afgebroken en werd het verkeer beperkt tot Gilly. Ook dit laatste baanvak ging enige tijd later voor de bijl.

Overzicht lijn 119

a. Voornaamste data :

Datum	Gebeurtenis :
01/06/1876	Officiële opening Luttre - Gosselies
22/09/1876	Officiële opening Châtelineau - Gilly Sart - Allet
26/03/1879	Officiële opening Gilly-Sart-Allet - Jumet
05/08/1880	Officiële opening Jumet - Gosselies
/06/1957	Afschaffing reizigersdienst Châtelineau - Gosselies
30/09/1962	Afschaffing reizigersdienst Gosselies - Luttre

b. Stations / stopplaatsen / afstanden :

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FLU	FLU	Luttre	0
LVV		Viesville	4
MEO		Thiméon	6
FGL	FGL	Gosselies	7
		Le Carosse	8
		Chef-Lieu	9
		Malavée	10
LJM		Jumet-Brûlotte	11
		Houbois	14
LAM		Hamendes	15
		Gilly-Sart-Culpart	17
LGS		Gilly Sart-Allet	18
FCL	FCL	Châtelineau-Châtelet	21

c. Vertakkingen :

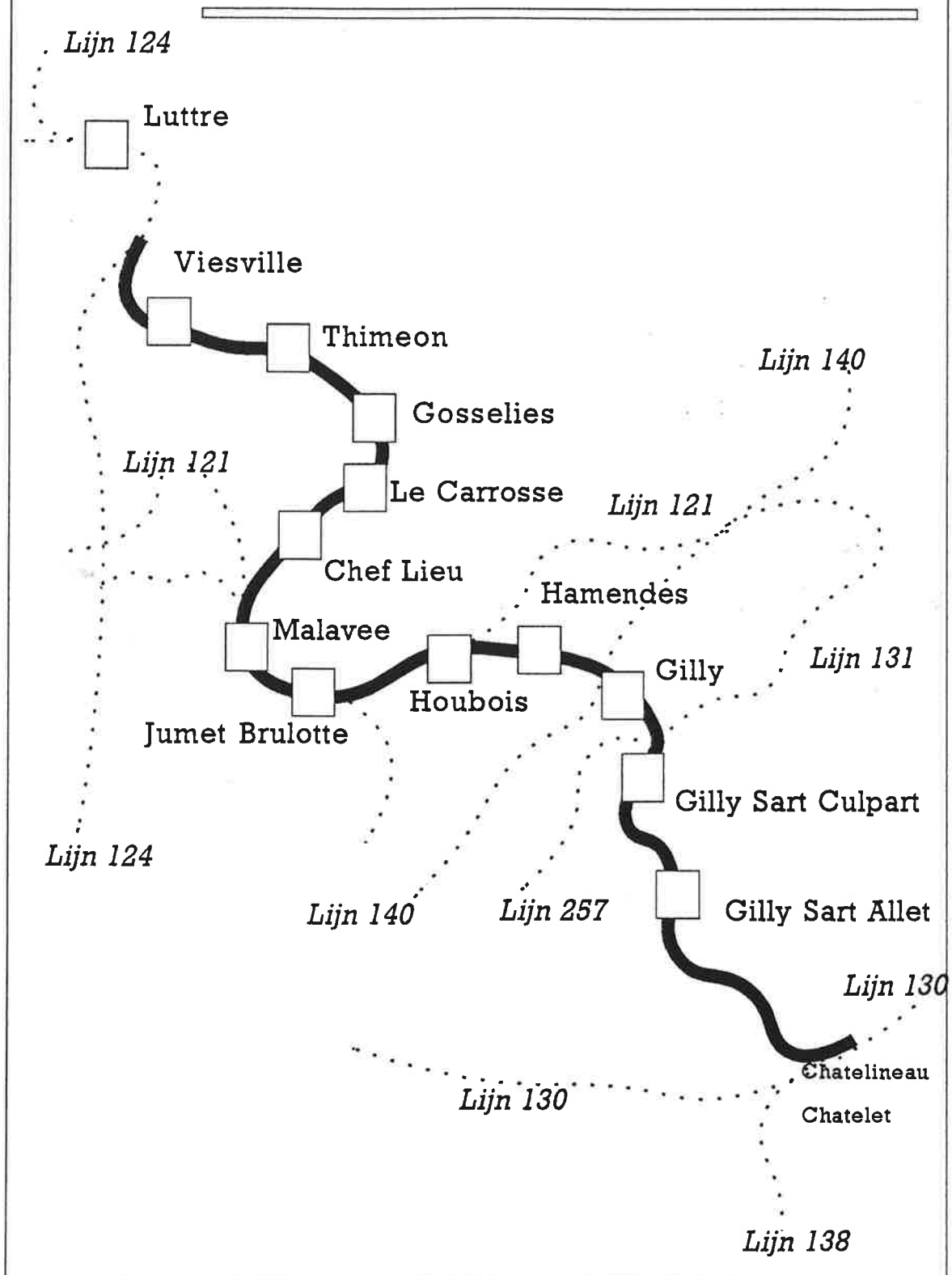
Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Viesville	3,4	aftakking lijn 124 naar Charleroi
Malavée	10,5	aftakking lijn 121 naar Trazegnies
Jumet-Brûlotte	11,2	aftakking industriële lijn naar Marcinelle
Houbois	14	Aftakking lijn 121 naar Ransart
(Gilly)	16	ongelijke kruising lijn 140
Gilly-Sart-Culpart	17	aftakking lijn 131 naar Ransart
Châtelineau	20,4	aftakking lijn 130

d. Industrieaansluitingen :

Gosselies metaalverwerkende bedrijven
 Jumet metaalverwerkende bedrijven / steenkoolmijn
 Gilly Sart Allet zware siderurgie > UM Couillet
 steenkoolmijnen

Lijn 119

Chatelneau - Luttre



Uittreksels uit de reisgidsen :

Zomerregeling 1943 :

119 Luttre-Jumet-Châtelineau-Châtelet 119												
3726	3728	3732	3736	3742	K			3725	3727	3731	3737	3741
4.35	5.15	8.01	13.49	18.26	0	Luttre	▲	6.47	7.40	12.35	17.37	20.06
4.43	5.23	8.09	13.57	18.34	4	Viesville	▲	6.41	7.34	12.29	17.31	20.00
4.49	5.29	8.15	14.02	18.40	6	Thiméon	▲	6.37	7.30	12.25	17.27	19.56
4.54	5.34	8.20	14.07	18.45	7	Gosselies	▲	6.33	7.26	12.21	17.23	19.53
4.56	5.36	8.22	14.09	18.47	8	Le Carosse	▲	6.29	7.22	12.17	17.19	19.49
4.58	5.38	8.24	14.11	18.49	10	Chef-Lieu	▲	6.27	7.20	12.15	17.17	19.47
5.02	5.42	8.28	14.15	18.53	11	Jumet-Brûlotte	▲	6.23	7.16	12.11	17.13	19.43
5.03	5.47	8.29	14.16	18.54	11	Hamendes	▲	6.22	7.15	12.10	17.12	19.42
5.10	5.54	8.36	14.22	19.01	15	Gilly-Sart-Culpart	▲	6.17	7.10	12.05	17.07	19.37
5.15	5.59	8.42	14.27	19.07	17	Gilly (Sart-Allet)	▲	6.09	7.02	11.57	16.59	19.29
5.19	6.03	8.46	14.30	19.11	18	Châtelineau-Châtelet	▲	6.06	6.59	11.53	16.55	19.26
5.25	6.09	8.52	14.36	19.17	21			5.58	6.52	11.45	16.48	19.18

3731, 3736 verkeuren nur
samtags; tijden enkel Zaterdag;
circulent le samedi seulement.

Reisgid van 1959 - busregeling van lijn Luttre - Gosselies (NMVB)

119 ^A Gosselies - Luttre-Pont-à-C 119 ^A												
	4	6	8	12	14	18	20	22	26	30	32	
Gosselies (Gare).....	4.58	5.47	6.29	—	7.06	8.05	11.04	12.07	13.32	14.33	16.05	▲
Thiméon (Gare).....	5.01	5.50	6.32	—	7.09	8.08	11.07	12.10	13.35	14.36	16.08	▲
Thiméon (Monument).....	5.04	5.53	6.35	6.59	7.12	8.11	11.10	12.13	13.38	14.39	16.11	▲
Viesville (Monument).....	5.09	5.58	6.40	7.04	7.17	8.16	11.15	12.18	13.43	14.44	16.16	▲
Viesville (Gare).....	5.11	6.00	6.42	7.06	7.19	8.18	11.17	12.20	13.45	14.46	16.18	▲
Viesville (Monument).....	5.12	6.01	6.43	7.07	7.20	8.19	11.18	12.21	13.46	14.47	16.19	▲
Luttre - Pont-à-Celles (Gare) A	5.14	6.03	6.49	7.12	7.26	8.25	11.24	12.27	13.52	14.53	16.25	▲
	34	36	38	42	44	46	48					
Gosselies (Gare).....	16.21	17.05	17.31	19.00	20.00	21.04	22.01	—	—	—	—	—
Thiméon (Gare).....	16.31	17.08	17.40	19.03	20.03	21.07	22.08	—	—	—	—	—
Thiméon (Monument).....	16.34	17.11	17.43	19.06	20.06	21.10	22.11	—	—	—	—	—
Viesville (Monument).....	16.39	17.16	17.48	19.11	20.11	21.15	22.16	—	—	—	—	—
Viesville (Gare).....	16.41	17.18	17.50	19.13	20.13	21.17	22.18	—	—	—	—	—
Viesville (Monument).....	16.42	17.19	17.51	19.14	20.14	21.18	22.19	—	—	—	—	—
Luttre - Pont-à-Celles (Gare) A	16.48	17.25	17.57	19.20	20.20	21.24	22.25	—	—	—	—	—

L.S.V. - Aktueel

De gebouwen :

Zoals reeds in het vorige nummer aangehaald, gaat alle tijd naar het oprichten van de gebouwen en weldra zal de L.S.V. zijn status van museumlijn zonder afstelloods kwijt zijn. Thans wordt nog steeds gewerkt aan de ruwbouw en is de noordmuur - met een hoogte van 5 m - over een lengte van 20 m volledig afgewerkt en wordt er gewerkt aan de zuidzijde. Hier is de konstruktie gemakkelijker daar enkel de pijler gebouwd moeten worden en de tussenruimte afgesloten wordt met plastic golfplaten. Hierdoor komt er genoeg zonlicht binnen om voor de nodige verlichting te zorgen.

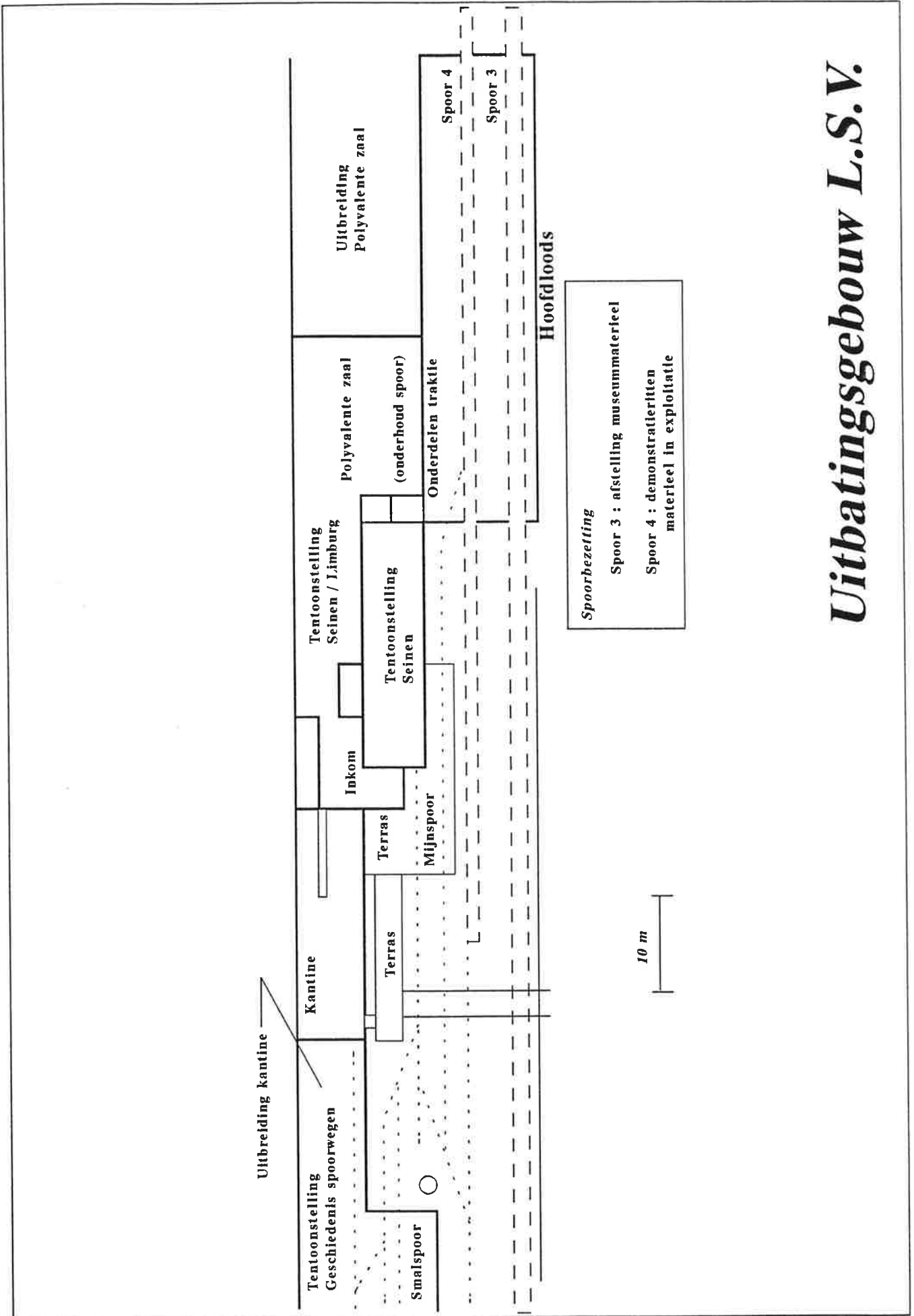
Nochtans had de eerste vorstperiode tot gevolg dat de werken iets vertraagd zijn : hierdoor kan de voorwand nog niet gebouwd worden, daar spoor 3 vrij moet blijven voor de St-Niklaasritten en hierdoor de stellingen niet opgezet kunnen worden.

De hoofdloods wordt nog niet afgesloten en dient als basis voor een verdere uitbreiding met een maximale lengte van 80 m. Met een verlenging van 10 m per jaar wordt ervoor gezorgd dat alle traktiematerieel tegen eind 1996 onder dak afgesteld kan worden. Voorlopig wordt ook een werkplaats ingericht, waardoor in eerste instantie de werken aan de lokomotieven op spoor 4 kunnen gebeuren, in een latere toekomst wordt deze loods enkel nog gebruikt als museum- en tentoonstellingsloods, terwijl verder een volledig nieuwe werkplaats ingericht wordt.

De polyvalente zaal

Door onderhandelingen met de gemeente en privé-organisatoren blijkt dat er een duidelijke behoefte bestaat aan zalen te As en omgeving en daarom wordt verder geopteerd om - aansluitend aan de loods een eerste polyvalente zaal op te richten. Deze zaal zal 20 m bij 14 m groot zijn en kan dan dienen voor opvangplaats voor diverse organisaties en manifestaties in de gemeente. Hierbij denken we aan de latere inrichting van een (overdekte) kerstmarkt, van manifestaties van de jeugdverenigingen en tentoonstellingen. Anderzijds worden de eigen ruilbeurzen en tentoonstellingen hierin ondergebracht en dient verder als tentoonstellingsgebouw voor de spooraanleg.

Om zo snel mogelijk deze bijkomende activiteiten te kunnen organiseren werd beslist om na de bouw van de loods te beginnen met deze zaal. De konstrktie is gemakkelijk daar de hoofdmuur al aanwezig is en dat enkel nog twee bijkomende muren moeten gebouwd worden en hiervoor zijn de funderingen al gedeeltelijk gegoten. Indien de financiële middelen op tijd ter beschikking komen, zullen we deze zaal nog tegen het begin van het volgende ritseizoen in gebruik kunnen nemen.



Uitbatinggebouw L.S.V.

De tentoonstellingsruimtes :

Aansluitend op het bestaande tentoonstellingsgebouw en de nieuwe polyvalente zaal wordt een tweede tentoonstellingsruimte ingericht, ook hier is de konstruktie gemakkelijk daar al één volledige muur aanwezig is. De ruimte - waarin de tentoonstelling over de seinen en de geschiedenis van Limburg onderdak. - is 24 m op 8 m.

Gelijktijdig met de bouw van de polyvalente zaal worden ook de werken aan deze ruimte aangevat en de ruwbouw zou eind 1996 moeten gereed zijn, de inrichting en afwerking volgen dan zodanig dat deze tentoonstelling bij het begin van het ritseizoen 1997 opengesteld kan worden.

Verder wordt van de slechte weersomstandigheden tijdens de volgende maanden gezorgd om de bestaande tentoonstellingsruimte af te werken. Hierdoor kan het eerste deel van de tentoonstellingen in betere omstandigheden in de eerste helft van 1996 opengesteld worden. De inrichting omvat het bezetten van de muren met stucwerk, het aanbrengen van de plafonds en het opbouwen van de tentoonstellingseilandjes. Daarenboven wordt de bestaande tentoonstelling aangepast en worden enkel de onderdelen voor de seininrichting in deze zaal voorgesteld. In een later stadium worden dan ook de reproducties van de seingestellen van Grimde en Jeuk-Rosoux volledig afgewerkt.

De kantine :

Daar de ruimte waar het huidige buffet geplaatst is, onder het als landschap beschermd gebied valt, wordt een nieuwe kantine voorzien tegenover het station en in aansluiting op het tentoonstellingsgebouw. De nieuwe kantine omvat een inkomgedeelte, een uitgebreide keuken en reserve voor de dranken en de eigenlijke kantine met een lengte van ca. 25 m en een breedte van ca. 8 m. In eerste instantie wordt de inkomruimte gebouwd: deze omvat de eigenlijke inkom en een overdekt terras voor een gedeelte van het smalspoormaterieel. Hier komt dan ook de nieuwe opstapplaats voor het mijnspoor en worden enkele mijnwagons voorgesteld. De keuken en voorraadruimte wordt nadien opgebouwd en moet tegen half 1996 uitgebouwd zijn.

In de eerste helft van 1997 worden de metswerken voor de eigenlijke kantine aangevat en de ruwbouw zou voor het eind van hetzelfde jaar moeten uitgevoerd zijn. De ingebruikname van de vernieuwde kantine wordt voor het ritseizoen van 1998 in het vooruitzicht gesteld.

Op de volgende bladzijde wordt een plan gegeven van de gebouwen op te richten ten zuiden van spoor 4 en de opstelling van de tentoonstellingen.

De loskoer :

Anderzijds is er thans een goede samenwerking met de gemeente en hierdoor wil As zelf de loskoer en de voorzijde van het stationsgebouw volledig opruimen en er de wegen en beplantingen aanbrengen. De koop van dit deel door de gemeente is thans praktisch volledig rond en hierdoor kan er dan ook gemeentepersoneel vrijgemaakt worden. Ze zorgen voor het opruimen van het gebied, het gelijkmaken van het terrein voor de aanleg van het groevespoor en de aanplantingen voor en naast het station. et het oog op de kerstmarkt zal de gemeente ook zorgen voor de kerstdennen en de versiering ervan. Verder wordt nagegaan of de laadkaai in de toekomst niet kan gebruikt worden als podium, zodanig dat er eventueel openlucht-koncerten op de loskoer kunnen plaatsvinden.

Verder wordt gewerkt aan de toelatingsen voor het bouwen van een tentoonstellingsgebouw en afstellloods voor het materieel van het groevespoor en een bevoorradingsplaats voor de stoom- en diesellokomotieven. Deze wordt gebouwd in het verlengde van de laadkaai en kan eventueel ook dienen als dienruimte bij eventuele optredens.

Het materieel .

Daar voor het ogenblik alle energie in de gebouwen gestoken wordt, is de restauratie van het materieel ietwat vertraagd en wordt voor het grootste gedeelte enkel gezorgd dat het gewone onderhoud en het wintervast maken uitgevoerd wordt.

Nochtans zijn er enkele werken uitgevoerd in het vooruitzicht van de St-Niklaasritten, deze bestaan uit :

A.B.R. nr 36 :

Hier werd een aanpassing uitgevoerd om de Webasto-verwarming van de rijtuigen te bedienen van de lokomotief. Hiervoor werd een voorlopige 24 V-leiding aangebracht rechtstreeks van de batterijen naar de stekkers op de bufferbalk. Deze doorgaande leiding werd reeds aangebracht op de diesellokomotief Montmirail, doch moest nu - wegens het lopende onderhoud aan deze laatste diesel - ook uitgevoerd worden op de A.B.R.

De definitieve afwerking van deze lokomotief wordt nu voorzien op het ogenblik dat deze machine definitief onder dak kan afgesteld worden, dus vanaf februari 1996.

Draisine 5.11 :

Ook hier werd de restauratie terug aangevat. Deze oude trekker type 5 diende voorlopig als magazijn voor diverse onderdelen, maar werd recent volledig uitgeruimd en gereinigd. Verder werden ook de binnenwanden al zuiver gemaakt en werd een aanvang gemaakt met het uitbouwen van de motor. Tijdens de volgende maanden wordt dit voertuig op spoor 4 volledig onder handen genomen en uitgerust met een nieuwe motor.

Reden voor deze hernieuwde restauratie is het feit dat deze trekker uitermate geschikt is voor de demonstratieritten op het emplacement en op historisch vlak een bijkomende dimensie geeft aan de diverse aandrijvingen. De opknapbeurt zal waarschijnlijk meer dan een jaar in beslag nemen, doch op dat ogenblik is deze trekker weer het enige exemplaar dat in België ritvaardig is.

Smalspoor :

Anderzijds werden bij het mijnspoor verschillende werkzaamheden uitgevoerd : daar deze tentoonstelling in 1995 voorgesteld moet kunnen worden, werden de lokomotieven die voor het tentoonstellingsgebouw stonden - de trolleylokomotief van Winterslag en de Deutz-lokomotief A2M uit Waterschei al afgevoerd en zullen tijdens de volgende maanden naar hun nieuwe afstelsporen bij hun mijnwagens opgesteld worden.

Verder werden ook de onderdelen van de persluchtlokomotief uit Beringen samengebracht en werd reeds gestart met de heropbouw van deze lokomotief. Ook deze machine wordt in 1995 aan het publiek voorgesteld.

Derde werk is de verdere aanleg van het omloopspoor voor het tentoonstellingsgebouw en het inrichten van een nieuwe overdekte opstapplaats voor het mijnspoor. Als de weersomstandigheden het toelaten zal deze - samen met de inkomhall - vanaf februari gebouwd worden. Hierdoor kunnen de twee mijntreinen tergelijktijd ingezet worden en is het instappen en wachten bij slechter weer geen probleem meer.

Bij het groevespoor werd het verder aanleggen van het spoor uitgesteld tot de gemeente het deel naast spoor 7 volledig geniveerd heeft.

N.M.B.S. - Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

geen

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummers	Van	naar	op datum van
251 - 259	Kortrijk	St-Ghislain	28/08/1995
260 - 270	Kortrijk	St-Ghislain	24/09/1995
1181 - 1192	Brussel-zuid	Merelbeke	19/06/1995
2801 - 2802	Brussel-zuid	Merelbeke	19/06/1995

3. Transferts :

Nummers	Van	naar	op datum van
106	St-Ghislain	> dienst infrastructuur	01/08/1995
027	Schaarbeek	> museumpatrimonium	01/06/1995
039	Schaarbeek	> museumpatrimonium	01/06/1995
ES 301	Brugge	> museumpatrimonium	01/11/1995

4. Schrappingen :

Nummers	Van	op datum van
060	St-Ghislain	24/09/1995
067	St-Ghislain	24/09/1995
077	St-Ghislain	01/11/1995
081	St-Ghislain	24/09/1995
082	St-Ghislain	01/11/1995
083	St-Ghislain	01/11/1995
090	St-Ghislain	24/09/1995
092	St-Ghislain	24/09/1995
094	St-Ghislain	24/09/1995
095	St-Ghislain	01/11/1995
096	St-Ghislain	24/09/1995
100	St-Ghislain	24/09/1995
104	St-Ghislain	24/09/1995
107	St-Ghislain	24/09/1995

Nummers	Van	op datum van
108	St-Ghislain	24/09/1995
113	St-Ghislain	01/11/1995
114	St-Ghislain	24/09/1995
119	St-Ghislain	23/10/1995
121	St-Ghislain	24/09/1995
124	St-Ghislain	24/09/1995
125	St-Ghislain	24/09/1995
5137	Hasselt	01/11/1995

Aktuele berichten :

00 : Met ingang van de winterregeling werden de laatste elektrische stellingen van de bouwreeks 051 - 128 uit de dienst genomen. Deze 22 stellingen werden vanuit St-Ghislain ingezet in de lokale diensten in Hainaut en gedeeltelijk West-Vlaanderen, maar de algemene toestand van deze stellingen was zo slecht geworden dat een herstelling niet meer lonend was.

Eind september werden 15 van deze stellingen op het zijspoor geplaatst en werden dadelijk uit het bestand afgevoerd, 6 stellingen bleven echter nog even in dienst daar de mutatie vanuit Kortrijk nog niet volledig doorgevoerd werd. Deze transfert gebeurde effectief begin oktober en hierdoor kon het gebruik van de oudste stellingen tot een minimum beperkt worden. Op 1 november werden de laatste vertegenwoordigers van deze reeks dan definitief op non-actief geplaatst.

Ter compensatie gaf Kortrijk zijn stellingen 151 tot 270 aan de stelplaats St-Ghislain af. Dit leidde dan ook tot een reorganisatie van de piekurdienst in West-Vlaanderen : door de levering van de ex-Franse K4-rijtuigen konden dan weer een aantal M4-rijtuigen vrijgesteld worden. Ook de levering van de I 11-rijtuigen leidde tot hetzelfde gevolg. Hierdoor werd beslist om de IR-treinen Oostende - Kortrijk - Brussel door de vrijgekomen M4-rijtuigen te vervangen. Door deze maatregel moesten trouwens geen bijkomende stellingen naar Kortrijk overgebracht worden en werd een begin gemaakt van de volledige afbouw van het onderhoud in deze Westvlaamse werkplaats.

De afgevoerde stellingen blijven echter voorlopig behouden, daar er nog steeds interesse bestaat vanuit het buitenland voor een aankoop van dergelijke stellingen : zo verlieten de 092, 104 en 108 in de loop van de zomer ons land met bestemming Noord-Italië en zouden er nog een tiental stellingen tijdens de volgende jaren volgen. Maar ook Marokko betoont interesse in een aankoop van een aantal NMBS-stellingen voor zijn binnenlands verkeer.

Verder werd de 106 - die afgesteld werd in juli 1994 - ter beschikking gesteld van de dienst infrastructuur : deze bouwt nu dit stel om tot meetwagen voor de controle en herstelling van de nieuwe systemen voor de signalisatie : in dit stel worden zowel de onderdelen voor het systemen met spoelen en magneten - type TBL 2 - voor het binnenlandse net ingebouwd, maar ook het nieuwe systeem TVM 430 dat toepassing vindt bij de Hoge-snelheidslijnen. Doch daar deze lijnen een spanning van 25 000 V krijgen, is de inzet van dit stel beperkt tot de stedelijke trajecten.

Bij de stellingen 128 - 150 gaat de modernisering verder en thans staan vijf stellingen in de CW Mechelen voor deze ombouw, de 132 heeft inmiddels de werkplaats verlaten.

Na de ombouw van de "Budds" komen de stellingen 151 tot 270 in aanmerking voor een verjongingskuur : hier zouden deze stellingen op dezelfde manier gemoderniseerd worden, nl het aanbrengen van een volledig nieuwe binneninrichting, de aanpassing van de sturingskringen en de inbouw van nieuwe vensters. Begin 1996 zou een eerste stel als proef omgebouwd worden, de overige stellingen zouden bij hun grote herzieningen - vanaf september 1996 deze transformatie ondergaan.

- 03 : Deze reeks kent op dit ogenblik veel tegenslag : nadat de 390 zwaar verongelukte op de overweg te Lebbeke, kwam de 338 op 24 augustus in botsing met een ertstrein te Hasselt. Beide stellen zijn minstens voor een jaar buiten strijd en thans wordt nagegaan over een nieuwbouw van de kopdelen niet goedkoper uitvalt.
- 06 : Na de afwerking van de driedelige stellen, wordt de vertraging in het onderhoud en de herzieningen van de reeks nu steeds meer en meer weggewerkt. Op dit ogenblik ondergaan twee tot drie stellen per maand deze herziening in de CW Mechelen en komen in Bordeaux-kleurstelling op de sporen. Spijtig genoeg wordt er nog geen werk gemaakt van een modernisering, zodat deze stellen in de nabije toekomst de minst comfortabele van het net zullen worden.
- 11 : de transfert van de reeks 11 naar Merelbeke voor de zomerregeling leidt tot verschillende losse ritten tussen de nieuwe werkplaats en Brussel-zuid. Anderzijds worden deze 12 lokomotieven nu steeds meer gebruikt : naast de typische Benelux-treinen, slepen ze nu ook regelmatig de internationale treinen tussen Quévy en Amsterdam en worden ze gebruikt voor de "nieuwe" verbindingen tussen Brussel en Amsterdam. Deze treinen kwamen er door de overgang van alle dagtreinen naar Paris door de TGV-stellen type Réseau. Hierdoor werden enkele treinen gesplitst. Deze toestand zou vanaf 1996 verbeteren, daar op dat ogenblik de eerste driespanningsstellen (type TGV-réseau) enkele verbindingen gaan overnemen, zodat deze treinen doorgetrokken kunnen worden tot Amsterdam.
- 15 : ondanks de vermindering van het aantal gesleepte treinen richting Frankrijk, wordt de reeks 15 steeds zwaarder op de proef gesteld en meestal zijn 4 van de 5 machines in dienst. Ze slepen vooral de overgebleven reizigersdiensten naar Paris, maar worden nu ook frekwent gebruikt voor speciale verlofgangerstreinen richting Lille. Deze toestand werd immers in de hand gewerkt door de afstelling van de Franse lokomotieven reeks CC 40 100 en de opbloei van het reizigersverkeer richting zuiden. Deze toestand zal waarschijnlijk nog een tweetal jaar ongewijzigd blijven. Om deze toestand te verbeteren kreeg de 1502 trouwens in september nog een tussentijdse herziening.
- 16 : De 1602 in Memling-kleuren kende tijdens de zomer een weinig benijdenswaardige rol : enerzijds moest deze lokomotief konstant gebruikt worden voor het slepen van de Memling en nog diverse andere speciale treinen (o.m. de Luxemburg-Blankenberge-express van de GAR), anderzijds werden diverse mankementen vastgesteld zodat de lokomotief nog tweemaal de CW Salzannes moest opzoeken voor diverse defekten.
- 19 : In augustus liepen de testen van de 1901 onder de 3 000 V af. Deze testen verliepen grotendeels tussen Mons en Tournai. In september werd het wisselspanningsgedeelte getest op een stuk omschakelbaar spoor in het grensstation Quévy, maar hier konden geen traktieproeven uitgevoerd worden. Een vraag aan de SNCF voor testen bij de zuiderburen leverde nog geen antwoord op. Eind september werd deze machine dan overgedragen aan de dienst exploitatie en men stelde een inzetreeks met één plandag op : deze omvat vooral diensten tussen Moeskroen, Tournai en Mons, op woensdag is er ook een trein - 1181 - tussen Quévy en Brussel-zuid, met een lege rit terug naar Mons. Tijdens het weekend staat de 1901 afgesteld te Mons.
- 23 : In september kreeg de 2367 als laatste lokomotief van deze reeks zijn blauwe kleurstelling. Door de overdracht van een aantal goederentreinen aan de elektrische traktie is ook het inzetgemiddelde voor de winterregeling verder toegenomen en is de reserve aan elektrische machines opnieuw vrij krap geworden.
- 28 : De overgang naar Merelbeke heeft een gunstig gevolg gehad voor deze reeks : bij nazicht van de afgestelde 2801 bleek dat de algemene toestand nog voldoende was en dat de draaistellen van de 2803 de sleetgrens nog niet bereikt hebben. Daarom werd de 2803 van de CW Mechelen naar Merelbeke gevoerd en wordt de 2801 hersteld met de reserveonderdelen van de 2803. Deze herstelling zal een tweetal maanden duren, zodat de 2801 tegen de jaarwisseling zijn diensten kan hernemen. Welke de nieuwe diensten zijn is nog niet beslist, een hernieuwde inzet vanuit Oostende behoort eventueel tot de mogelijkheden.

44 : Op de lijn Aalst - Burst ging op 1 september de nieuwe stopplaats Aalst-Kerrebroek - ter hoogte van een nieuwe campus van verschillende scholen - open. Dit leidde tot een aanpassing van het aantal treinen. Hiermee wordt de dienst uitgevoerd door twee gekoppelde motorwagens reeks 44, een derde motorwagen staat reserve te Aalst. Door de voorziene uitbreiding van het cliënteel zou deze samenstelling niet meer voldoen en zou opnieuw een tussenrijtuig moeten inspringen.

51 : Op 29 september verongelukte de 5137 van Hasselt zwaar te Montzen : deze trein werd in de schaar genomen door een goederentrein en kantelde. Om de werken zo snel mogelijk te laten verlopen, werd de zwaar beschadigde 5137 in een gracht gedeponereerd en slechts later gerecupereerd. De schade was zo zwaar dat deze machine op 1 november uit het bestand geschrapt werd.

Anderzijds werden opnieuw 4 bijkomende onderbouwen voor de dieselmotoren besteld, wat het aantal op tien brengt. Deze bestelling is genoodzaakt door het feit dat deze onderstellen frekwent breuken en barsten ter hoogte van de bevestigingspunten vertonen en door het feit dat een nieuwe prognose van het aantal benodigde lokomotieven na 2000 behoorlijk hoger ligt dan aanvankelijk berekend. Dit heeft vooral te maken door het feit dat het aantal goederendiensten konstant stijgt - dit o.m. door de verbinding met Groot-Brittannië en door de preciaire financiële toestand, waardoor de aankoop van een groter aantal elektrische lokomotieven niet mogelijk bleek. Derde punt is de afstelling van verschillende lokomotieven reeksen 53 en 55 - door ongevallen - zodat de reserve zeer klein geworden is. Hierdoor zullen in 1996 en 1997 resp. 4 en 6 machines reeks 51 - die nu langere tijd reserve staan heropgebouwd worden.

60 : In de loop van de vorige jaren werden de buiten dienst gestelde lokomotieven reeks 59 en 60/61 te Ronet samengebracht en vanaf september worden 2 machines reeks 59 en niet minder dan 17 machines reeks 60 / 61 ter plaatse door een sloopbedrijf afgebroken. Hierdoor verdwijnen de laatste afgestelde machines van het Belgische net. Tijdens de volgende maanden worden de overige - in verschillende werkplaatsen - afgestelde en uit het bestand afgevoerde machines te Ronet verzameld en ondergaan ze hetzelfde lot. Hiermee wil de N.M.B.S. het image verbeteren en de installaties van de verschillende werkplaatsen vereenvoudigen. Het is trouwens de bedoeling om alle geschrapte materieel binnen de drie maanden na de schrapping te verkopen en te slopen.

76 : Op 24 augustus werden de laatste vijf machines door de revisie-werkplaats Tilburg aan de N.M.B.S. overgedragen en voorlopig in Schaarbeek ondergebracht. Op dat ogenblik werd ook de werkbasis St-Druon officieel in gebruik genomen en tijdens de eerste helft van september kwamen als machines in hun nieuwe omgeving aan. Het betreft hier - naast de 25 lokomotieven reeks 76 - ook nog de reeksen 55, 59, 62 en 84.

In de tweede helft van september werd dan gestart met het leggen van de sporen voor de Hogesnelheidslijn a rato van 800 m per dag : hiervoor zijn er voor het ganse traject niet minder dan 150 treinen ballast nodig, 8 treinen met de gelaste spoorstaven en 20 treinen met de dwarsliggers. Naast dit vervoer zijn er nog de diverse werktreinen en werktuigmachines en de eigen lokomotieven van de aannemers.

Vermelden we nog dat een ballastrein bediend wordt door drie lokomotieven reeks 55, vier machines reeks 59 of zelf 5 lokomotieven reeks 76.

Op 13 oktober werd de aansluiting met het Franse net gemaakt en kon men starten met het aanbrengen van het tweede spoor. Op dit ogenblik zal dit gedeelte van de lijn reeds geplaatst zijn en heeft men enkel nog het op niveau brengen van deze lijn en heeft het zware werk zich verplaatst op het traject naar Ath. Vanaf begin volgend jaar zijn er de (lichtere werktreinen voor het leggen van de kabels, het aanbrengen van de signalisatie en de bouw van de bovenleiding. Hier zullen vooral machines reeks 62 en 84 voor ingezet worden. Vermelden we nog dat de reeks 62 trouwens op dit ogenblik vooral gebruikt wordt voor het aanbrengen van de onderdelen en de lichte baantreinen.

Rijtuigen :

K4 : Deze ex-Franse rijtuigen zijn nu volledig afgeleverd en in dienst. Ze verzekeren vanaf de winterregeling een groter aantal piekuurtreinen : zo rijden ze de volgende treinen :

3925 / 4941	Brussel - Kortrijk	2A + 7B + 2BD
3726 / 4716	Brussel - Charleroi	1A + 6B + 2BD
3725 / 4712	Brussel - Charleroi	2A + 9B + 1BD
3722 / 4710	Brussel - Charleroi	1A + 6B + 2BD
3039 / 4050	Brussel - Gent	1A + 8B + 1BD
3013 / 3009	Brussel - Oostende	1A + 5B + 1BD
3028 / 4030	Brussel - Gent	1A + 8B + 1BD

I11 : Na de officiële voorstelling eind april, werden de eerste rijtuigen op 30 augustus aan de pers voorgesteld tijdens een rit tussen Brussel - Mechelen - Braine-l'Alleud en Brussel. Op 4 september werden de eerste rijtuigen in effectieve dienst gebracht op de verbinding Oostende - Brussel - Liège - Welkenraedt / Eupen. Na de uitvoerige testen, werden de eerste rijtuigen ingezet in de inzetreeks M 59 van Oostende in de treinen 413 / 540.

Naargelang de levering uitgebreid wordt, zullen deze rijtuigen - steeds in gemengde combinaties met M4-rijtuigen gebruikt worden. De eerste homogene treinen zullen pas na de levering van de stuurstandrijtuigen eind 1996 samengesteld worden.

M4 : Door de indienststelling van de K4 en I 11 rijtuigen, is er een overschot aan M4-rijtuigen : deze vervangen vooreerst de door elektrische stellingen gereden (piekuur)treinen. Pas vanaf de winterregeling van 1996 zullen ze ook de verouderde M2-rijtuigen systematisch gaan verdringen.

Ondertussen werd ook een band opgestart voor de modernisering van de M4-rijtuigen : nochtans is deze vrij beperkt : enkel de bekleding van de zetels wordt gewijzigd en de binneninrichting wordt in details aangepast. Grootste nieuwigheid is het aanbrengen van een vereenvoudigde "Memling" schildering in zilver / rood / blauw. De eerste beide rijtuigen - die door de CW Mechelen omgevormd werden - werden begin oktober officieel voorgesteld en ondergaan nu uitvoerige testen.

Vermelden we nog dat we in het jaarboek 1995 - dat verschijnt eind maart in het kader van het abonnement - volledig ingegaan wordt op deze nieuwe en vernieuwde rijtuigen.