

L.S.V.-Tijdschrift



Lidgeld :
650 BEF

Los nummer :
150 BEF

Inhoud

Stoomlok 13/30
Stoomlok 64 (II)
Type 121
Type 270
sneltreinrijtuigen
schuifwandwagen

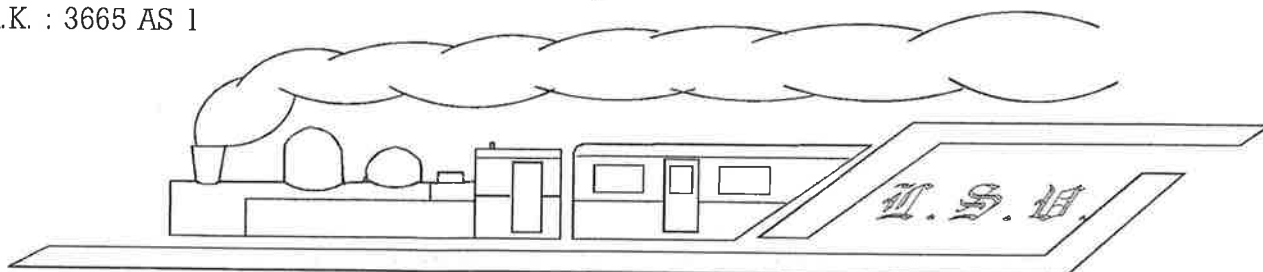
74

Industrie : Couillet 454
CFL Z200
Stelplaats Hasselt (VIII)
Zomerregeling 1960 (II)
Exploitatie lijn 121
Kompensatietoestel

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

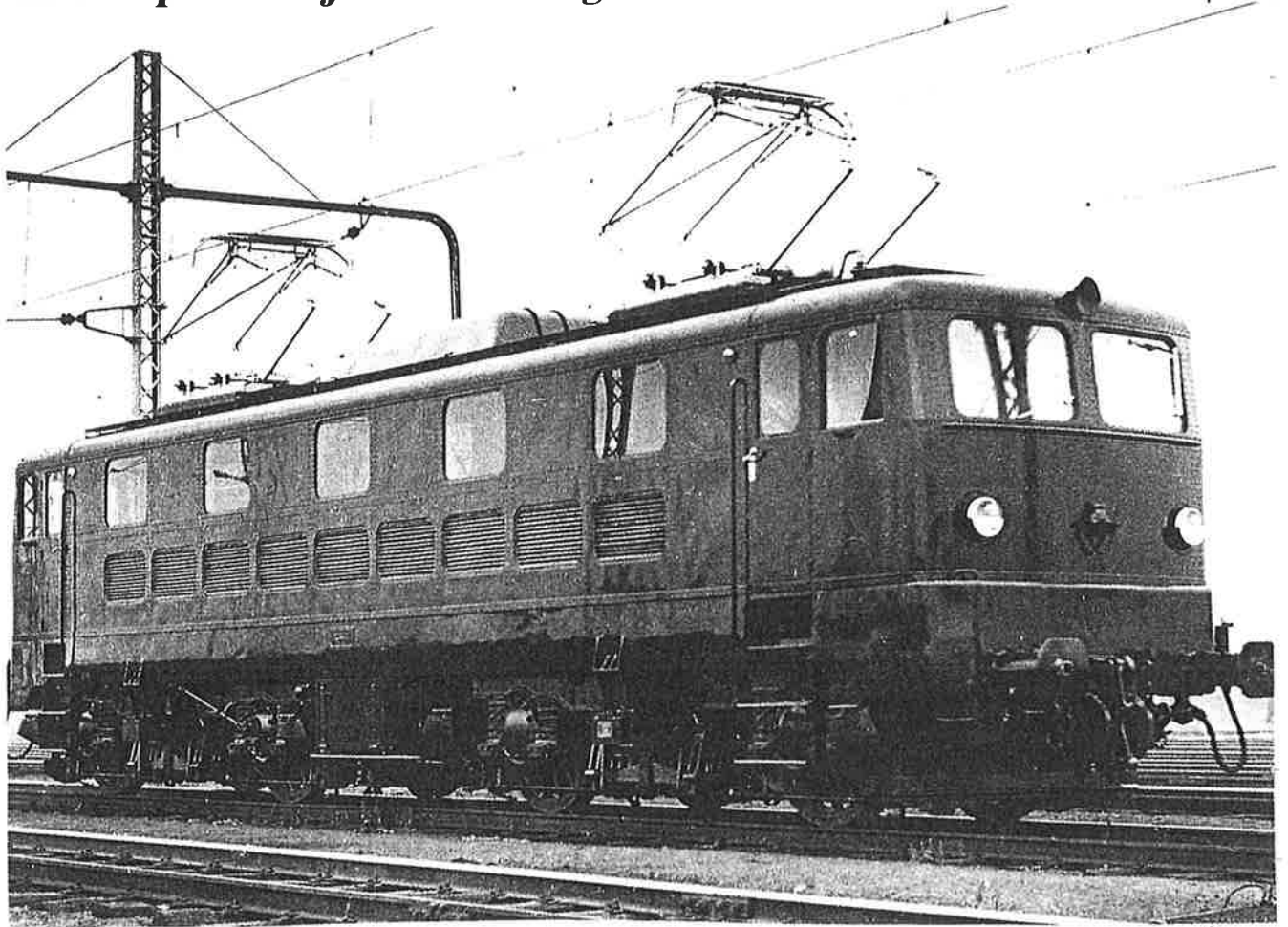
December-Januari 96

A.K. : 3665 AS 1



Limburgse Stoom Vereniging

**Lokomotief type 121
in oorspronkelijke uitvoering**



**Lokomotief 222.001 te Hasselt
(foto's NMBS)**

Lidmaatschapsbijdrage 1996:

Het volgende nummer is het Jaarboek 1995 en dat is traditiegetrouw het laatste nummer van het lidjaar. Daardoor is het nu weer tijd om de jaarlijkse lidmaatschapsbijdrage te innen. Deze lidmaatschapsbijdrage werd dit jaar vastgelegd op 700 BEF. Deze verhoging is noodzakelijk door de steeds duurdere portokosten, maar ook om de kwaliteit van het tijdschrift te verbeteren. In het voorbije jaar was er al een fotopagina en een fotovoorspagina, in het jaarboek verschijnen er een aantal foto's,

In verband met het jaarboek : het jaarboek verschijnt vanaf dit jaar ook in een boekvorm (vorig jaar reeds op proef) met een **KLEURENVOORPAGINA** en een groter aantal foto's en dit voor de prijs van 450 BEF + portokosten. Aangezien het lidgeld ook het jaarboek inhoud (de versie voor de leden) is het mogelijk voor een meerprijs van 100 BEF ook de ingebonden versie te verkrijgen. Indien U dat wenst gelieve dan 800 BEF te sorten i.p.v. 700 BEF.

WIJ HEBBEN UW STEUN NODIG :

Zoals U weet kost een museumlijn jaarlijks heel veel geld, en aangezien de L.S.V. nog steeds geen enkele subsidie van de overheid ontvangt, vragen we ook dit jaar een extra bijdrage te storten. Iedereen die 1000 BEF of meer stort wordt automatisch ere-lid.

Een ere-lid ontvangt automatisch de ingebonden uitgave van het JAARBOEK 1995
Een lidkaart waarmee hij GRATIS mee mag rijden op de treinen van de L.S.V.

Even samengevat :

<i>Lidgeld</i>	<i>700 BEF</i>
<i>Lidgeld + Jaarboek ingebonden</i>	<i>800 BEF</i>
<i>Erelid</i>	<i>1 000 BEF</i>

TE STORTEN OP REKENING 860-0068579-79 VAN DE L.S.V. vzw

MET DANK VOOR UW STEUN EN VERTROUWEN

Stoomlokomotieven

Lokomotief type 7 met Belpaire-ketel

Bij de lokomotieven, die tussen 1857 en 1860 door Cockerill, Haine-St-Pierre, St-Léonard en het Arsenal van Mechelen gebouwd werden en die het latere type 7 zou vormen, werd de laatste door Cockerill geleverde machine voorzien van een pas door Ir Belpaire ontwikkelde ketel. Belpaire was op dat ogenblik hoofdingenieur bij het Arsenal en ontwierp een nieuw soort ketel met een haard met groot roosteroppervlakte en een ronde bovendeele. Deze ketel had het voordeel dat men hierin ook minderwaardige kolen en zelfs afval van de steenkoolmijnen - in de vorm van briketten - kon stoken. Dit hield dan ook een belangrijke besparing in.

Om de nodige testgegevens te krijgen werd deze ketel - gebouwd door het Arsenal - in te bouwen op deze lokomotief. Hij werd als nr 1 in de loop van januari 1860 geleverd. Gedurende de eerste periode van zes maanden werd deze lokomotief - samen met een analoge machine met oude ketel op de verbinding Brussel - Ans. Nadien werden nog tal van testritten uitgevoerd op de verbinding tussen Charleroi en Leuven. Hieruit bleek duidelijk dat de verbranding bij het nummer 1 duidelijk verbeterd werd, zelfs bij minderwaardige koolsoorten en dat de economie nog groter was dan eerst was berekend.

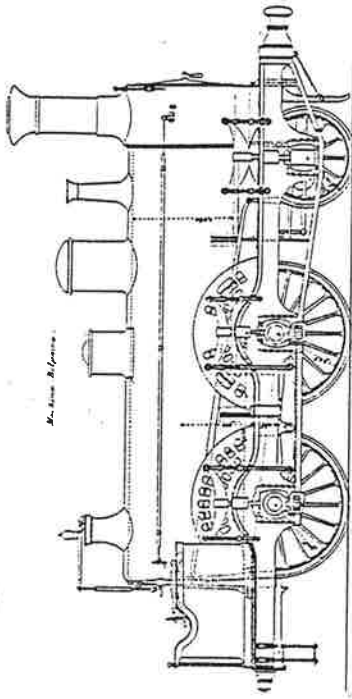
Om ook voldoende gegevens te krijgen over ritten op langere trajecten, voerde deze lokomotief in december 1860 een aantal testritten uit op het net van de Nord Français en reed hierbij o.m. de stoptrein tussen Charleroi en Paris over het ganse traject. Ook hier bereikte men uitstekende resultaten en kwam de beslissing om alle nog te bouwen machines te voorzien van deze nieuwe ketel. Ander nieuw punt was de rigoreuze standardisatie van de machines, waardoor veel onderdelen onderling uitwisselbaar waren.

Na deze testen reed het nummer 1 mee in de gewone inzetreeksen : ze waren vooral gestationeerd in de stelplaatsen op de sterlijnen - nl. Brussel-noord, Antwerpen, Gent, Mons en Tournai en reden de directe treinen op deze verbindingen. Het nr 1 was trouwens in deze laatste stelplaats gestationeerd. Tussen 1867 en 1874 werden alle 33 machines uitgerust met een Belpaire ketel maar met rechte hemel, waarbij de afmetingen enigszins aangepast werden. Ook het nr 1 kreeg - als één van de laatsten - een dergelijke standaard-ketel. Dit type ketel werd trouwens gedurende bijna 25 jaar ingebouwd bij de meeste nieuwe lokomotieven.

Deze lokomotieven - die het type 7 gingen behoren - werden tussen 1895 en de eerste wereldoorlog buiten dienst gesteld. Het besproken nummer 1 werd nog door de Duitse bezetter opgeëist en kreeg het nummer 04001 van de MGDB maar verdween tijdens deze wereldoorlog.

Stoomlokomotief Type 7

Lokomotief nr 1 met Belpaire-ketel



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	Ketel :	Totale lengte :
Effektief bij bouw	Keteldruk :	Lengte chassis :
Bouwer :	Type ketel :	Breedte :
Levering :	Roosterlengte :	Hoogte vloer :
Ombouw :	Roosterbreedte :	Hoogte as vd ketel
Buiten dienst :	Roosteroppervlakte :	Totale hoogte :
Asindeling :	Verwar. opp. haard :	Radstand (totaal) :
Snelheid :	Aantal vlampijpen :	Afstand as 1 / as 2
Aandrijving :	Lengte vlampijpen :	Afstand as 2 / as 3
Type overbrenging :	Diameter vlampijpen :	Oversteek voor :
Plaatsing cilinders :	Verwarmingopp. pijpen :	Oversteek achter :
Diameter cilinders :	Totaal verwarmingopp :	Diameter drijfwielen :
Zuigerslag :	Diameter ketelramp :	Diameter loopwielen
Remming :	Dikte platen haard	Massa (rijvaardig)
Kompressor :	pijpenplaat	Aslast : 1ste as
Debiet :	langsketel	2 de as
Automatische rem :	Inhoud ritvaardige ketel :	3 de as
Rechtstreekse rem :	Inhoud stoomruimte :	Massa /lopende meter
Handrem :	Oppervlakte stoomafgifte	Type tender :
	Stoomrem	HT 6 m3 > HT 9 m3
	Schroefrem	

Stoomlokomotieven

later type 13 .

Op basis van het nummer 1 (type 7) met Belpaire-ketel ontwikkelde de Etat Belge nog een nieuw lokomotieftype met een licht gewijzigde ketel, maar met grotendeels dezelfde kenmerken als het type 7. Eind 1860 - na de testen met het nummer 1 - werd de bestelling doorgegeven en Cockerill en Haine-St-Pierre bouwden elk 3 dergelijke machines. Net zoals de voorloper hadden deze machines nog steeds een Belpaire-ketel met ronde hemelplaat. De zes machines werden in 1861 - 1862 geleverd zen dadelijk aan een aantal testen onderworpen. Het doel hiervan was de ontwikkeling van een standaard sneltreinlokomotief, het latere type 1.

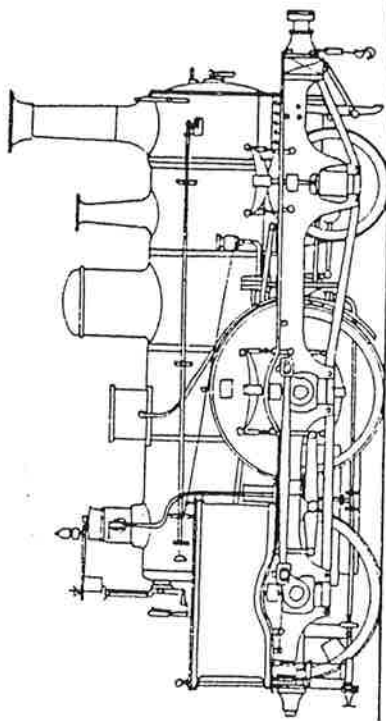
Net zoals het type 7 werden ze in de verschillende stelplaatsen van het stamnet gestationeerd en reden ze vooral de sneltreinen op de hoofdlijnen van het net. Gedurende lange tijd waren de meeste machines te Antwerpen en Mechelen ondergebracht. Om het steeds uitgebreidere verkeer te kunnen verzekeren kregen deze machines trouwens vrij vlug - als eerste - de nieuwe tenders met een waterinhoud van 6,5 m³ en vanaf 1884 kregen ze trouwens opnieuw grotere tenders met een capaciteit van 9 m³. Gelijkijdig kregen ze in deze periode de nieuwe ketels met vlakke hemelplaat en werd het vermogen opgedreven.

In 1882 waren drie machines te Antwerpen in depot, Mechelen, Brussel-noord en Gent hadden elk één lokomotief. Gedurende nog een tiental jaren bleven deze lokomotieven - in een gemengde reeks met het type 7 - in de lichte sneltreindienst aanwezig, doch geleidelijk aan verhuisden ze naar de lokaaldienst. In 1888 werd de eerste lokomotief uit het bestand afgevoerd, de resterende machines verzeilden nadien naar de stelplaatsen Ath en St-Niklaas voor de lokale lijnen in de buurt. Tijdens de eerste jaren van de nieuwe eeuw werden nogmaals drie machines afgevoerd. De beide laatste machines - de nummers 5 en 49 werden kort voor de eerste wereldoorlog buiten dienst gesteld en hierbij werd de afgestelde 49 nog tijdens deze wereldbrand gereactiveerd en deed nog enige tijd dienst, maar werd dan vermist.

Nr	Levering	Omb	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
5	09/1862		1911/13	Haine-St-Pierre	46	
15	06/1861		1902	Haine-St-Pierre	33	
49	08/1861		1911/13	Haine-St-Pierre	32	in dienst WO I
78	09/1861		1888	Cockerill	536	
79	09/1861		1902	Cockerill	537	
107	07/1862		1904	Cockerill	546	

Stoomlokomotief Type 13

Na ombouw met Belpaire-ketel



Loopbaan :	niet doorlopend	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	6	Ketel :	Totale lengte : 8 965 mm
Effectief bij bouw :		Keteldruk : 8 bar	Lengte chassis : 8 180 mm
Bouwer :	Cockcrill, HSPierre	Type ketel :	Breedte :
Levering :	1861 - 1862	Roosterlengte :	Hoogte vloer : 1 000 mm
Ombouw :		Roosterbreedte :	Hoogte as vd ketel : 1 950 mm
Buiten dienst :	1912	Roosteroppervlakte :	Totale hoogte : 4 200 mm
Asindeling :	1B	Verwar.opp. haard :	Radstand (lolaal) : 4 500 mm
Snelheid :	60 km/h	Aantal vlampijpen :	Afstand as 1 / as 2 : 2 310 mm
Aandrijving :		Lengte vlampijpen :	Afstand as 2 / as 3 : 2 190 mm
Type overbrenging :	Stephenson	Diameter vlampijpen :	Oversteek voor : 1 460 mm
Plaatsing cilinders :	2 binnenliggende	Verwarmingsopp. pijpen :	Oversteek achter : 2 220 mm
Diameter cilinders :	410 mm	Totaal verwarmingsopp :	Diameter drijfwielen : 1 850 mm
Zuigerslag :	560 mm	Diameter ketelromp :	Diameter loopwielen : 1 200 mm
Remming :	> Westinghouse	Dikte platen haard :	Massa (rijvaardig) : 33 000 kg
Kompressor :	Westinghouse	pijpenplaat :	Aslast : 1ste as : 9 600 kg
Debiet :	Stoomrem	langsketel :	2 de as : 12 400 kg
Automatische rem :	Schroefrem	Inhoud ritvaardige ketel :	3 de as : 11 000 kg
Rechtstreekse rem :		Inhoud stoomruimte :	Massa /lopende meter : 3 820 kg/m
Handrem :		Oppervlakte stoomafgifte :	Type tender : HT 6.5 m ³ > HT 9 m ³

Stoomlokomotieven

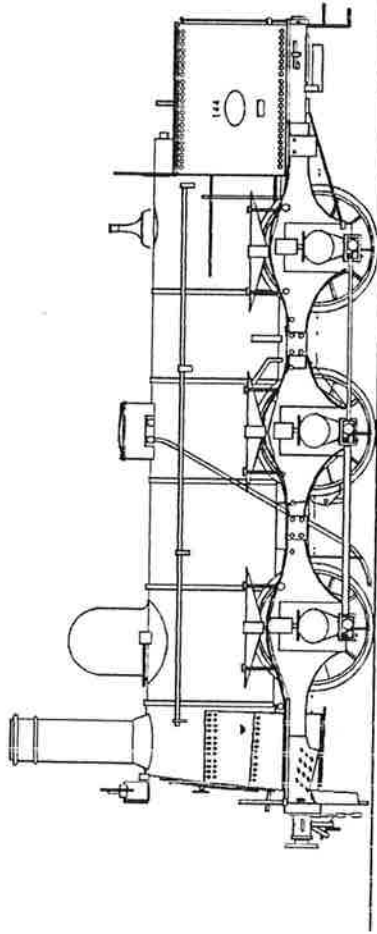
later type 30 .

Gelijktijdig met de sneltreinlokomotieven - later type 13 - werd ook op dezelfde basis een goederentreinlokomotief met drie gekoppelde wielen ontwikkeld en er werden resp. 3 en 2 machines aan Couillet en St-Léonard uitbesteed. Deze vijf lokomotieven werden in 1861 geleverd en dadelijk in de zwaardere goederendienst uitgetest. Deze machines hadden een oorspronkelijke Belpaire-ketel met ronde hemelplaat. Daar deze machines voldeden in hun opgelegde taken, werden nogmaals 11 bijkomende lokomotieven uitbesteed, doch daar de konstruktors op dat ogenblik niet op tijd konden leveren, werden de machines door het Arsenaal van Mechelen gebouwd en in 1863 en 1864 geleverd. De machines kwamen in verschillende stelplaatsen - vooral in het vlakkere noordelijk deel van het land - terecht en verzekerden de doorgaande goederentreinen. Door de bouw van de zwaardere lokomotieven typen 28 en 29 vanaf 1872 verhuisden de zwakkere typen 30 naar de ondergeschiktere diensten, waar ze vooral de lokale bedieningsgoederentreinen sleepten.

In de eindjaren zeventig kregen de typen 30 een nieuwe ketel met rechte vuurhaard en werden ze qua karakteristieken gelijkgeschakeld met de typen 28 en werden ze trouwens bij dit bijgerekend. De voornaamste stelplaats op dat ogenblik was Schaarbeek, maar er waren ook machines te Tournai, Montignies, Tamines en Ans. Vier machines werden niet omgebouwd, doch deze werden tussen 1881 en 1883 buiten dienst gesteld. Enkel de 144 bleef voorlopig behouden en werden bijna twintig jaar later omgebouwd en ingedeeld bij de werkplaatslokomotieven. Waarschijnlijk bleef deze machine vanaf 1881 bij de rangerdienst in het Arsenaal van Mechelen bedrijvig.

Nr	Levering	Omb	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
18	06/1861		08/1881	Couiller	82	
33	08/1861		1883	Couillet	83	
82	06/1863	1881	1899	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
86	12/1863	1881	1903	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
104	07/1863	1881	WO I	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
122	01/1863	1879	?	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28 > 29
127	06/1864	1879	1902	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
129	02/1862	1879	1902	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
132	06/1862	1879	1921/25	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
133	06/1863	1882	1888	Couillet	122	ombouw type 28
140	03/1864	1881	1902	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
143	12/1861	1881	1903	St-Léonard	156	ombouw type 28
144	03/1861	1897		St-Léonard	157	ombouw atelier-lok ?
168	08/1863		07/1881	Arsenaal Mechelen		
169	01/1864	1879	WO I	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28
261	07/1863	1882	1899	Arsenaal Mechelen		ombouw type 28

Stoomlokomotief Type 30



Loopbaan :	niet doorlopend	Kenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	16	Ketel :	8 bar	Totale lengte :	9 359 mm
Effektief bij bouw :		Keteldruk :	Belpaire / ronde hemelpijp	Lengte chassis :	8 554 mm
Bouwer :	Couillet, St-Léonard CW Mechelen	Type ketel :	2 170 mm	Breedte :	1 000 mm
Levering :	1861 - 1864	Roosterlengte :	1 120 mm	Hoogte vloer :	1 950 mm
Ombouw :	1879 - 1882	Roosterbreedte :	2,430 m ²	Hoogte as vd ketel :	4 200 mm
Buiten dienst :	WO I	Roosteroppervlakte :	10,120 m ²	Totale hoogte :	4 000 mm
Asindeling :	C	Verwar. opp. haard :	225	Radstand (totaal) :	2 000 mm
Snelheid :	50 km/h	Aantal vlampijpen :	3 220 mm	Afstand as 1 / as 2 :	2 000 mm
Aandrijving :		Lengte vlampijpen :	40/45 mm	Afstand as 2 / as 3 :	1 970 mm
Type overbrenging :	Stephenson	Diameter vlampijpen :	94,106 m ²	Oversteek voor :	2 584 mm
Plaatsing cilinders :	2 binnenliggende	Verwarmingsopp. pijpen :	104,226 m ²	Oversteek achter :	1 450 mm
Diameter cilinders :	450 mm	Totaal verwarmingsopp :	1 270 mm	Diameter drijfwielen :	---
Zuigerslag :	600 mm	Diameter ketelromp :	18 mm	Diameter loopwielen :	34 080 kg
Remming :		Dikte platen haard :	11 mm	Massa (rijvaardig) :	10 012 kg
Kompressor :	> Westinghouse	Inhoud ritvaardige ketel :	8 800 l	Aslast : 1ste as :	12 562 kg
Debiet :	Westinghouse	Inhoud stoomruimte :		2 de as :	11 512 kg
Automatische rem :	Stoomrem	Oppervlakte stoomafgifte :		3 de as :	3 570 kg/m
Rechtstreekse rem :	Schroefrem			Massa /lopende meter :	
Handrem :				Type tender :	HT 6,5 m ³

Stoomlokomotieven type 64

Deel II .

Hasselt :

Ook Hasselt kreeg in de loop van 1924 een beperkte reeks typen 64 in depot en voor de zomerregeling van 1925 werd een inzetreeks met 5 machines opgesteld : hoofdzinset werd hierbij opgetekend tussen Hasselt en Leuven, maar anderzijds waren er ook enkele treinen naar Liège en Maaseik in deze reeks opgenomen. Nochtans was deze inzet van korte duur en al een jaar later werden de diensten al afgestaan en gingen de lokomotieven voor naar Ottignies over.

Ottignies :

Vanaf 1924 werden ook de eerste lokomotieven te Ottignies gestationeerd en hier reden ze vanaf 1925 een beperkt reeks met 4 inzetdagen : de diensten werden voor het grootste gedeelte naar Leuven gereden. Geleidelijk aan werden ook enkele treinen naar Charleroi in de inzetreeks opgenomen.

Eind 1925 kwamen een aantal machines vanuit Hasselt en Arlon over en hierdoor kon de inzet op korte termijn verdubbeld worden : op dat ogenblik werden alle diensten naar Leuven en Charleroi door 64-ers gereden, maar ook op de verbindingen naar Brussel-Leopoldswijk en Namur werden ze gebruikt en ze stooten zelfs door tot in Tamines. Gedurende de volgende jaren vergrootte de reeks nog verder maar in 1930 werd beslist om de diensten tussen Charleroi en Ottignies vanuit de stelplaats Montignies te verzekeren en hiervoor moest Ottignies dan ook ongeveer de helft van zijn bestand aan deze stelplaats afstaan. Ook de inzetreeks werd tot 6 inzetdagen beperkt. Doch ook deze achteruitgang was slechts van korte duur maar in 1932 werd het bestand terug opgetrokken - door o.m. machines afkomstig van Merelbeke. De inzet werd terug uitgebreid tot 14 inzetdagen : voornaamste bestemmingen waren nu Leuven, Namur en Brussel-LW, maar ook Landen, Ciney en Huy werden op dat ogenblik bereikt.

Deze inzet werd tot in 1939 aangehouden, doch op dat ogenblik zou de inzet geleidelijk aan ingekrompen worden en bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was de inzetreeks beperkt tot 9 inzetdagen.

Muizen :

Deze stelplaats kwam pas in de loop van 1930 in contact met de typen 64 en er werd een inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld : ze bedienden vooral de doorgaande treinen naar Leuven en Dendermonde, maar ze stooten ook regelmatig door tot in Gent-St-Pieters.

Vanaf 1935 groeide de inzet steeds verder uit en haalde hierbij 8 tot 9 inzetdagen. De bestmningen bleven ook in deze periode dezelfde, wel werd er vanuit Dendermonde ook teruggereden naar Puurs en verder Boom en Antwerpen-zuid. Deze inzet bleef tot bij het begin van de tweede wereldoorlog behouden.

Leuven :

Door de opheffing van de inzet te Brugge kreeg Leuven vanaf 1934 zijn eerste typen 64 in zijn bestand : in de inzetreeks met 6 à 7 inzetdagen werden er drie bestemmingen aangedaan : Muizen en Dendermonde werden gedeeld met de lokomotieven van Muizen, de lijn naar Ottignies werd gedeeld met de machines van deze laatste stelplaats. Verder reed men ook regelmatig naar Hasselt via Aarschot en werd ook éénmaal Herentals bereikt.

Tournai :

Deze stelplaats had reeds in de beginperiode een aantal typen 64 in depot, doch vanaf 1936 kreeg men opnieuw contact met dit type. Door de afbouw van de diensten te Brussel-zuid en Brugge kon op korte tijd een nieuw bestand met een tiental machines opgebouwd worden. In een eerste inzetreeks met 6 plandagen werden vooral treinen tussen Mons, Ath , Kortrijk en Tournai gereden. Vanaf 1937 werd de inzet verhoogd tot 9 lokomotieven en reden ze ook op de enkele lokaallijnen.

Bij het begin van de vijandelijkheden was de inzet te Tournai terug ingekrompen tot 6 plandagen.

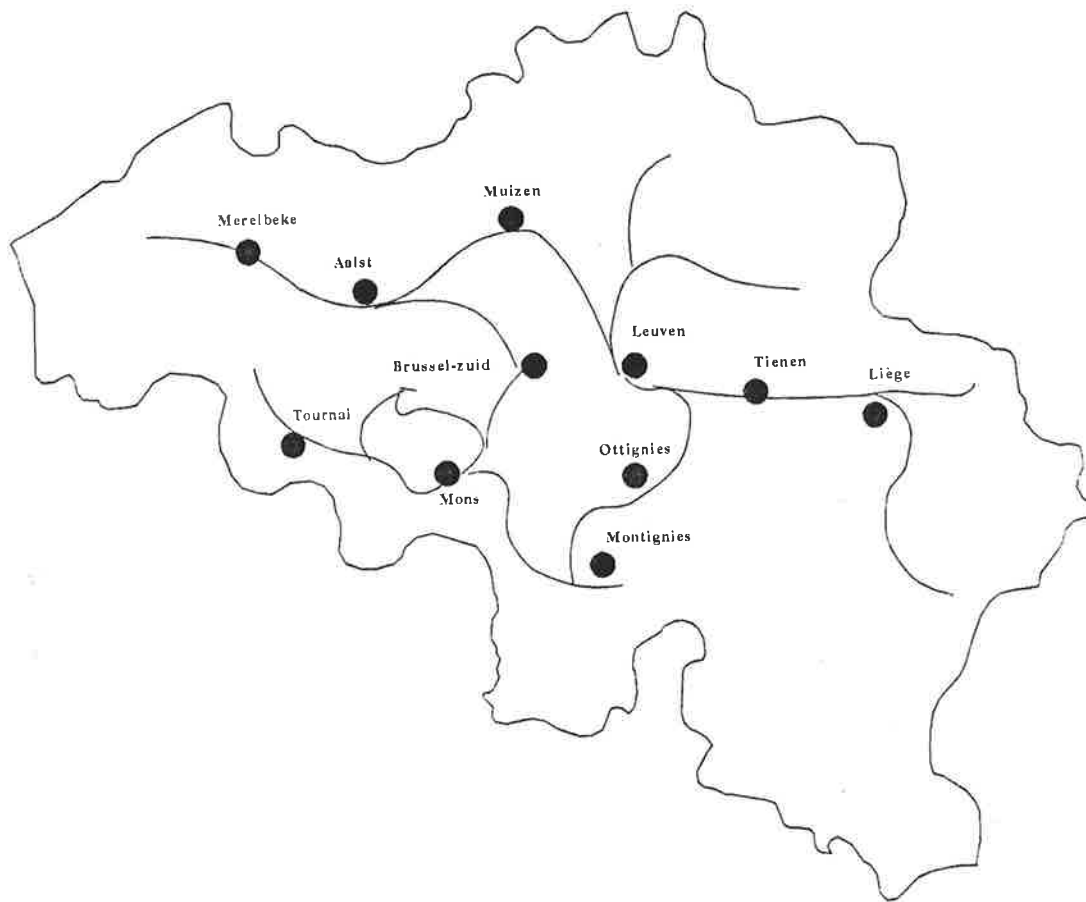
De tweede wereldoorlog

Bij de inval van de Duitse troepen in ons land, waren de ex-Duitse machines nog ondergebracht in 12 stelplaatsen. De volgende tabel geeft deze inzetplaatsen met het aantal inzetdagen :

Muizen	8 machines
Leuven	6 machines
Tournai	6 machines
Tienen :	6 machines
Aalst :	11 machines
Liège :	8 machines
Mons	10 machines
Brussel-zuid :	4 machines
Montignies	8 machines
Merelbeke :	13 machines
Landen :	6 machines
Ottignies :	9 machines.

De kaart op de volgende bladzijde geeft deze stelplaatsen aan en brengt ook de inzetlijnen in beeld. Deze toestand bleef tijdens de eerste oorlogsperiode de inzet dezelfde. Wel werden de inzetreeksen - samen met de diensten - sterk beperkt.

Vanaf de tweede helft van 1940 werd beslist om de lokomotieven op zeer korte termijn naar Duitsland terug te voeren als leenlokomotieven en dit leidde tot een versnelde herstelling. Hierdoor moesten noodgedwongen verschillende stelplaatswijzigingen doorgevoerd worden.



Maar al tijdens de zomerregeling werden alle diensten van het type 64 opgeschort : reden hiervan was het feit dat alle machines al tijdens hetzelfde jaar afgevoerd moesten worden. De machines werden nog wel wild in de diverse stelplaatsen gebruikt, maar anderzijds gingen al meer dan 120 machines naar hun oorsprongland terug.

Door het ernstig tekort aan bedrijfsklare machines, werden begin 1941 voor de achtergebleven lokomotieven opnieuw eigen reeksen opgesteld. Er bleven drie stelplaatsen over : Brussel-zuid bleef zijn machines behouden en zette 6 lokomotieven in op de verbindingen naar Mons en Haine-St-Pierre. Anderzijds waren er twee nieuwe inzetplaatsen. **Baulers** kreeg een inzetreeks met 5 plandagen en gebruikte de typen 64 vooral op de verbinding tussen Brussel en Charleroi. Hiervoor had deze stelplaats een tien lokomotieven type 64 ter beschikking.

Braine-le-Comte werd deze tweede "nieuwe" inzetplaats : in een zes dagen tellende inzetreeks werden de machines vooral gebruikt op de verbinding naar Mons en naar Edingen en Ath. Hier verzekerden ze praktisch het geheel van de nog resterende reizigersdiensten.

Tijdens de volgende maanden werden het tekort aan reizigerslokomotieven voor de doorgaande treinen nog nijpender en voor de 41 resterende lokomotieven werden in het totaal inzetreeksen met 34 plandagen opgesteld en thans kwamen er drie bijkomende stelplaatsen bij.

Daar waar de diensten te Baulers en Braine-le-Comte ongewijzigd bleven, werd het programma van Brussel-zuid opgetrokken tot 10 lokomotieven, met verdere diensten naar Mons en Tournai.

Anderzijds begon er een hernieuwde inzet vanuit de stelplaats Merelbeke : in een 6 dagen tellende reeks werden vooral treinen naar Dendermonde en Mechelen gereden, maar ook Brussel-noord werd hierin bereikt. **Adinkerke** werd een volledig nieuwe stelplaats : de twee gebruikte machines verzekerden de vier treinpares naar Gent, en bereikten verder ook Brugge.

Ook **Berchem** ontving een 6-tal machines en gebruikte er 4 in de inzetreeks : ze reden hier voor diensten naar Leuven via Aarschot.

Al deze diensten tijdens de winterregeling werden slechts enkele maanden uitgevoerd daar de machines begin 1942 alle ons land verlaten hadden. De diensten werden vooral door de typen 7 overgenomen : enkel op de verbindingen naar Tournai en Mons bleven het monopolie van ex-Duitse machines : hier zouden de typen 60 - die gedurende de ganse wereldoorlog in ons land bleven - de dienst van de typen 64 overnemen.

Tussen november 1940 en februari 1942 verspreidden ze zich over praktisch het ganse Duitse grondgebied : de Belgische typen 64 waren te vinden in de direkties Köln, Essen, Münster en Wuppertal in de omgeving van de Belgische grens, maar ook in de verder gelegen streken zoals Hamburg, Hannover, Karlsruhe en zelfs Halle. Eén lokomotief - de 6408 - werd echter juist voor zijn afgifte te Mons zwaar beschadigd bij een bombardement en werd enige tijd later buiten dienst gesteld.

Nochtans zouden de lokomotieven van dit type niet lang van de Belgische sporen verbannen zijn : al in de loop van 1943 zouden verschillende treinen vanuit Duitsland door de Duitse lokomotieven van dit type P8 - als reeks 38 - ingezet worden voor diverse militaire transporten in ons land en de inzet werd nog uitgebreid na de landing van de geallieerde troepen in Normandië. Op dat ogenblik werden vele troepentransporten naar het nieuwe westfront toevertrouwd aan dit type. Hierdoor bleef bij de bevrijding één dergelijke lokomotief in ons land achter en werd in het effectief van de N.M.B.S. opgenomen als 6568. Deze lokomotief was trouwens als enige uitgerust met windleiplaten en sleet zijn verblijf in België eerst te Brussel-zuid, nadien te Berchem.

In tegenstelling met andere typen, zouden de "uitgeleende" Belgische machines slechts zeer laat : nl. vanaf 1945 tot eind 1947 naar ons land terugkeren. De naoorlogse inzet wordt in de volgende nummers uitgebreider behandeld.

Elektrische lokomotieven type 121

a. Bouwgeschiedenis :

Na de bestelling van de lokomotieven type 101, keek men bij de N.M.B.S. uit naar betrouwbare en vooral moderne sneltreinlokomotieven. Meestal werden nog steeds lokomotieven gebouwd met vaste assen en zware elektro-motoren. Anderzijds was het nog steeds nodig dat het stoot- en trekwerk aan de draaistellen zelf bevestigd werd. Ook de aanzetinrichting was - net zoals bij het type 101 - nog steeds volledig handbediend.

Nochtans werden overal al proeven gedaan met machines met onafhankelijke draaistellen en een automatische, relaisgestuurde aanzetinrichting. Naast Frankrijk werden de beste resultaten geboekt door de Zwitserse bouwers : hier al men door de goedkope elektriciteit reeds lange tijd ervaring met de elektrische tractie en verder had men in dit land geen echte achterstand opgelopen door de tweede wereldoorlog. Hierdoor had SLM te Winterthur en BBC te Baden een nieuwe ontwikkeling in deze zin uitgebouwd. Deze werd voor het eerst op uitgebreide schaal toegepast bij de in 1946 geleverde lokomotieven reeks Ae 4/4 van de Bern-Lötschberg-Simplon privé-spoorwegmaatschappij. Deze machines werden wel gebruikt onder de 15 000 V wisselspanning, maar de firma's werken ook een oplossing uit voor gelijkspanningsnetten. Vermelden we nog dat deze lokomotieven thans nog steeds in dienst staan op dit zware bergtraject.

Door deze ervaringen, bestelde de N.M.B.S. bij deze beide bouwers drie aangepaste prototypelokomotieven voor de nieuwe geëlektrificeerde lijnen. De SLM liet het mechanisch gedeelte wel door de FUF te Haine-St-Pierre bouwen maar leverde zelf de draaistellen. BBC zorgde zelf voor de volledige elektrische uitrusting. Vermelden we nog dat door deze buitenlandse bestelling de Belgische bouwers een eigen lokomotief voorstelden en waarvan de N.M.B.S. na de nodige druk ook drie lokomotieven bestelde als het voorheen beschreven type 120.

De drie machines werden ongeveer met zes maanden vertraging vanaf december 1949 afgeleverd.

b. de stelplaatsen :

1. Schaarbeek (1950 - 1954)

Zoals alle elektrisch materieel werden de als type 121 geleverde lokomotieven aan de stelplaats Schaarbeek toegewezen. Begin 1950 werden de eerste testritten georganiseerd tussen Brussel-noord en Antwerpen en enkele maanden later werden - eerst afzonderlijk en nadien in de gewone treindienst - de vergelijkende testen uitgevoerd tussen de typen 120 en 121. Opmerkelijk was bij de Zwitserse lokomotieven dat de aanzetinrichting veel soepeler was dan deze van de Belgische zusters en dat ook de loopeigenschappen op hoge snelheid beter was. Om de machines gelijkwaardig te maken werden deze aanpassingen ook bij het type 120 doorgevoerd.

Voor de zomerregeling werd een eerste beperkte inzetreeks opgesteld voor beide typen reizigerstreinlokomotieven met twee treinpares tussen Brussel-noord en Antwerpen. De tweede machine stond planton te Brussel-noord. De overige machines werden onderworpen aan rodageritten en kwamen regelmatig tot inzet in de reeks van het type 101. Ook tijdens de volgende inzetregelingen was de inzet nog vrij beperkt : reden hiervan was het feit dat er nog niet voldoende doorgaande treinen waren en dat de noord-zuidverbinding nog niet opengesteld werd.

Vanaf 1952 veranderde de inzet volledig : de lokomotieven type 101 werden voor het grootste gedeelte gebruikt voor het slepen van de stoomtreinen door de noord-zuidverbinding en de typen 120 / 121 namen zeer veel diensten over van de goederentreinlokomotieven. Er werd een inzetreeks met 5 plandagen opgesteld met een zeer uitgebreid dienstenpakket : gedurende de dag werd praktisch konstant gereden met reizigerstreinen tussen Charleroi - Brussel en Antwerpen-centraal. 's Nachts werden de typen 120 en 121 echter zeer druk gebruikt voor goederentreinen tussen Monceau, Schaarbeek-Josaphat en Antwerpen-noord. Vermelden we nog dat er geen dag voor onderhoud in deze reeks voorzien werd en dat hiervoor de machines moesten uitgewisseld worden met de reserve-machine. Deze laatste lokomotief werd ook regelmatig als planton-machine te Brussel-noord gebruikt.

In deze periode werd ook enkele verbeteringen aangebracht aan de sturing, de geleiligheidssnor werd aangebracht en de aansluitbussen voor de dubbele tractie werden verwijderd.

Door de levering van de nieuwe lokomotieven type 122 werd de inzet van de machines veranderd en verhuisden ze naar de nieuwe elektrische stelplaats Brussel-zuid.

2. Brussel-zuid (1954 - 1967)

In februari 1954 werden de 6 prototypelokomotieven naar Brussel-zuid overgebracht en werd de inzetreeks tot 4 inzetdagen beperkt : reden hiervoor was drieledig : eerst en vooral kon door de levering van het type 122 de inzetreeks versoepeld worden, als tweede reden was het feit dat de machines regelmatig storingen kregen en hierdoor - ook voor de verbeteringen - in de Centrale Werkplaats te vinden waren. Derde reden was het vrijkomen van enkele lokomotieven type 101 door het feit dat verschillende diensten doorheen Brussel elektrisch en even later ook met diesellokomotieven type 202 van Schaarbeek gereden werden.

Door de levering van de "kleine" tweespanningslokomotieven type 122.100 vielen de doorgaande treinen naar Nederland in het programma weg en geleidelijk aan werden er verschillende treinen tussen Brussel-zuid en Gent in het dienstenpakket opgenomen. Door de elektrifikatie van de lijnen naar Oostende (in 1954) en Liège (1955) werd het verkeer ook op deze oost-west-as verlegd. Anderzijds zou de levering van de lokomotieven type 123 - beter geschikt voor goederentreinen op hellingsrijke lijnen - de treinen op de as Antwerpen - Brussel - Charleroi laten afnemen.

Het belangrijkste gevolg hiervan dat de machines type 120 / 121 nu meer en meer verhuisden naar de verbinding tussen Gent - Brussel - Leuven. Vanaf 1956 / 1957 werden de machines vooral door bestuurders van Merelbeke en Aalst gereden en korte tijd later gingen deze 6 machines dan over naar de inzetplaats Merelbeke. Hier werd ook het kleine onderhoud uitgevoerd. In een gemengde reeks - samen met de typen 122 - werd de inzet volledig gewijzigd : praktisch alle diensten werden nu gereden op de verbinding Oostende - Brussel - Liège, waarbij alle stoptreinen en piekuurtreinen tussen Gent en Leuven nu in het programma opgenomen werden. Anderzijds werd ook Tienen, Liège, Oostende en Knokke éénmaal per dag bereikt. 's Nachts waren er goederentreinen tussen Zeebrugge, Merelbeke, Voroux en Brussel.

Deze toestand bleef gedurende meer dan 10 jaar verder bestaan, doch vanaf de beginjaren '60 stapelden de defecten zich op. Bij het type 122 werd beslist om ze nog te moderniseren, doch bij het type 121 bleef deze beslissing uit. Reden hiervoor was dat de werkplaatsen weinig enthousiast waren bij de herstelling van deze ingewikkelder lokomotieven en dat ook het verwerven van reserve-onderdelen in het buitenland problemen met zich mee bracht.

Een zware kabelbrand in juli 1964 bij de 121.001 zou de beslissing nog versnellen : deze lokomotief werd niet meer hersteld en er werd een destandisatie aangevraagd voor de overige machines. Deze werden nog enkele jaren rijdende gehouden met de reserve-onderdelen van de 121.001, maar in januari 1967 werden de drie machines uit het bestand afgevoerd. Na een afsteltijd te Mechelen en later te Antwerpen-schijnpoort werden ze omstreeks 1970 gesloopt.

c. uitvoeringen :

De typen 121 kenden een analoog verloop als het type 120 : ze werden geleverd in een dubbel-groene uitvoering zonder bijkomende kenmerken. Korte tijd later werd wel een gele kring rond de koplampen aangebracht.

In 1951/1952 werd de gele snor aangebracht en even later werd het stopcontact voor de treinschakeling verwijderd. Anderzijds de eenkleurige groene schildering ingevoerd en dit gebeurde vroeger dan bij de overige elektrische lokomotieven. Tot bij hun schrapping veranderde het uitzicht niet meer.

d. Nummerlijsten :

121.001	Bouwer :	FUF Haine-St-P	BBC
	Levering :	12/1949	
	Stelplaatsen		
	<i>Schaarbeek</i>	/12/1949	16/02/1954
	<i>Brussel-zuid</i>	16/02/1954	01/01/1967
	Schrapping :	01/01/1967	
	Reden :	kabelbrand	op 09/07/1964
121.002	Bouwer :	FUF Haine-St-P	BBC
	Levering :	02/1950	
	Stelplaatsen		
	<i>Schaarbeek</i>	/02/1950	16/02/1954
	<i>Brussel-zuid</i>	16/02/1954	01/01/1967
	Schrapping :	01/01/1967	
	Reden :	destandardisatie	
121.003	Bouwer :	FUF Haine-St-P	BBC
	Levering :	04/1950	
	Stelplaatsen		
	<i>Schaarbeek</i>	/04/1950	16/02/1954
	<i>Brussel-zuid</i>	16/02/1954	01/01/1967
	Schrapping :	01/01/1967	
	Reden :	destandardisatie	

Type 121

Elektrische lokomotief

Ontworpen door SLM Winterthur

Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering : voor '71 na '71	Motoren : Bouwer : Type : Ophanging : Aantal :	Totale lengte : Lengte kast :
Effektief (bij bouw)	Brown-Boverie Ciel GLM 941 S Volledig opgehangen +	Breedte : Hoogte vloer : Hoogte dak : Hoogte totaal :
Bouwer kast :	Aandrijving : Uurvermogen : Doorlopend vermogen :	Radstand (totaal) : Afstand tussen draaistell. Afstand binnen draaistell. Oversteek voor : Oversteek achter :
Levering :	nokkenas individuele kontaktoren 950 kW 770 kW	Diameter drijfwielen : Massa (rijvaardig) Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as 4 de as
Buiten dienst :	Aandrijving : Uurvermogen : Doorlopend vermogen :	Massa /lopende meter Trekkracht : Uurvermogen : Beschikbaar vermogen
Asindeling :	Overbrenging : Verhouding :	1 262 mm 81 000 kg 20 250 kg 20 250 kg 20 250 kg
Snelheid (max)	Overbrenging : Verhouding :	4 970 kg/m
Remming :	Ventilatoren :	
Kompressor :	Generator :	
Debiet :	Batterijen :	
Automatische rem :		
Rechtstreekse rem :		

Diesellokomotieven type 270 / reeks 70

Deel I .

a. Bouwgeschiedenis :

Na de bouw van de eerste dieselmotorwagens en de eerste diesellokomotieven, had de N.M.B.S. in de beginjaren vijftig een uitgebreid moderniseringsprogramma en hierin werden ook een aantal rangeerdiesellokomotieven voorzien voor de zware rangeerdienst en de lokale bedieningen. Daar waar voor de lijndiesellokomotieven resoluut gekozen werd voor de diesel-elektrische aandrijving en voor de lichtere en middelzware rangeerdiesels de diesel-hydraulische aandrijving de voorkeur genoot, twijfelde men voor deze categorie.

Daarom besliste men tot de bouw van twee reeksen van 6 prototypelokomotieven : de bouw van de hydraulische versie - type 271 - werd toevertrouwd aan Baume & Marpent met de motoren en transmissie van S.E.M. te Gent. Ook voor de diesel-elektrische lokomotieven type 270 werd Baume & Marpent aangezocht voor het mechanische gedeelte, de firma A.B.C. uit Gent zorgde voor achtcilinderdieselmotor, Westinghouse ontwierp en A.C.E.C. bouwde onder licentie de elektrische uitrusting.

Vanaf midden 1954 werden deze karakteristieke machines met zeer lange hoge motorkap en eindkabine aan de stelplaats Ronet afgeleverd.

b. De stelplaatsen :

1 : Haine-St-Pierre :

Bij zijn levering in maart 1954 werd de 270.001 voor korte tijd ingedeeld bij de stelplaats Haine-St-Pierre. Hier verzekerde deze machine gedurende enkele weken zijn oppuntstellingsritten en de eerste meetritten. Nochtans werden enkele kleinere defecten vastgesteld en zo ging deze lokomotief eind maart terug naar Baume & Marpent en werd pas als laatste in juni 1954 afgeleverd. Ook de overige machines zouden na hun levering hun afnamerit vanuit Haine-St-Pierre uitvoeren.

2. Ronet :

Oorspronkelijke stelplaats van de allereerste eigen diesellokomotieven van de N.M.B.S. werd Ronet : tussen 18 april 1954 en 18 juni 1954 kwamen deze machines te Ronet aan. Dadelijk werd een eigen inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld en deze omvatte de rangeringen in het vormingsstation zelf: elke uitrit had één lokomotief ter beschikking, de derde lokomotief verrichtte de rangeringen in de wagenwerkplaats en verzekerde de lokale goederentrein naar Flawinne. De vierde machine stond planton maar werd vooral gebruikt voor de rangeringen in de stelplaats zelf en naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes.

Al in juli 1954 werd de 270.006 aan de stelplaats Latour afgestaan, de vijf overige machines kenden weinig variatie in hun inzet en bleven tot bij hun afgifte aan de stelplaats Antwerpen-Dam eind 1961 hun rangeerdiensten uitvoeren. Vermelden we nog dat ook de 270.006 begin 1961 terug naar Ronet kwam en samen met de achtergebleven zusterlokomotieven naar de stelplaats in de metropool overgedragen werd.

3. Latour :

De 270.006 werd op 28 juli 1954 vanuit Ronet naar Latour overgeplaatst. Hier verzekerde deze lokomotief vooral de stationsrangeringen te Virton-St-Mard en enkele overgavediensten tussen Latour vorming en Virton. Sporadisch werd de 270.006 ook gebruikt voor lokale goederentreinen naar Lamorteau en in minder mate op de lijn naar Marbehan. Deze inzet bleef gedurende de ganse loopbaan behouden.

Begin december 1957 ging deze machine wel voor een maand naar Kinkempois, doch op 8 januari 1958 was hij weer aanwezig in de Gaume.

4. Kinkempois :

Na de lange oppuntstelling van de zeer fragiele machines type 271 leidde opnieuw tot een vergelijkende studie tussen de typen 270 en 271 en daarom werd de 270.006 voor korte tijd naar Kinkempois geroepen. Hier verzekerde hij dezelfde diensten als het type 271, nl. de rangeringen te Kinkempois en lokale bedieningen naar Angleur, Tilleur en Flémalle. Na een maand werden deze testen terug afgesloten : er werd wel gekozen voor de diesel-hydraulische machines daar deze in de heuveldienst beter functioneerden. Nochtans ging men resoluut naar een hydraulische transmissie geleverd door Voith. De 270.006 ging op dat ogenblik terug naar Latour voor een periode van ca. drie jaar.

5. Antwerpen-Dam :

Vanaf eind 1961 zou Antwerpen de definitieve stelplaats worden voor de zes lokomotieven type 270 : in eerste instantie werd een inzetreeks met vijf plandagen opgesteld met gedurende twee dagen de zware heuveldiensten te Antwerpen-Noord, de drie overige inzetdagen zouden gewijd zijn aan de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de havensekties. Opmerkelijk is wel dat gedurende de ganse loopbaan ook hier een concurrentiestrijd uitgevochten werd tussen de typen 270 en de hydraulische machines type 272.

Gedurende bijna vijf jaar gehandhaafd, waarbij het type 272 de baandiensten verzekerde. Nochtans waren de diesel-elektrische lokomotieven niet echt geschikt voor dit werk daar de traktiemotoren redelijk snel opwarmen. Daarom werden omstreeks 1965 de testen gedaan om het type 272 te gebruiken voor de heuveldienst. Hier voldeden deze machines beter en zo kwam er een tussentijdse inzet, waarbij de lokomotieven type 270 nog de sleepdienst uitvoerden, maar ook de lokale baantreinen in de Antwerpse Kempen, met als bestemmingen Lier, Herentals, Mol en vooral Turnhout. Hier zou één lokomotief gedurende de ganse dag de rangeringen uitvoeren en de lokale trein naar Weelde slepen. Vanuit Mol werd ook naar Balen-wezel doorgereden waar de Vieille Montagne bediend werd.

Omstreeks 1970 - door de indienststelling van de Kennedy-tunnel - werd de dienst opnieuw aangepast : door de ontwikkeling van de industrie op de linkeroever had men daar krachtige rangeerlokomotieven nodig, die ook de zware hellingen naar de Scheldetunnel konden overwinnen. Hierdoor werden de typen 270 enkel nog in deze baandienst gebruikt : de diensten in de Kempen bleven behouden, maar vanuit Herentals werd nu ook de industrielijns naast het Albertkanaal bediend en Mol kwam niet meer in het programma voor., de rangeerdienst werd aan de stelplaats Hasselt overgedragen. De rangeringen op de Linkeroever sloopte één volledige plandag op. De laatste inzetdag was vrij gevarieerd : zo waren er lokale bedieningstreinen vanuit Antwerpen-Kiel naar Hoboken, Schelle en Boom, maar werd ook verschillende verbindingstreinen gereden tussen de verschillende vormingsstations van Antwerpen, nl. Antwerpen-noord, Schijnpoort en Kiel.

Vanaf 1973 werden deze machines een een volledige revisie onderworpen en werden ze gemoderniseerd : ze kregen een vernieuwde stuurpost, de nieuwe schildering met het Z-motief en de dubbele koplampen. Ook de bekabeling en de elektrische uitrusting werden volledig vervangen. De inzet bleef echter behouden en tot ver in de tachtiger jaren zouden deze opmerkelijke lokomotieven hun onopvallende diensten blijven uitvoeren. Door de inkrimping van het goederennet werden de rangeringen in de Kempen vereenvoudigd - Turnhout en Herentals vielen praktisch volledig weg en de dienst werd beperkt tot nog slechts één enkele plandag.

In 1985 werd de 7001 gerust met een nieuwe dieselmotor gebouwd door ABC en in 1989 werd ook de 7002 met deze nieuwe motor uitgerust. Ondertussen was de inzet opnieuw verplaatst : de uitbreiding van de industrie op de linkeroever werd verder uitgebreid en hiervoor werden steeds meer machines gebruikt, tot 1994 waren hiervoor twee lokomotieven nodig, die gedurende de dag voor de rangeringen zorgden, nadien werden drie machines gebruikt, waarbij twee lokomotieven ook gedurende de nacht te Zwijndrecht blijven. Hiervoor werden de machines uitgerust met een extern aan te brengen verwarming waardoor deze machines tijdens de vorstnachten gevrijwaard blijven van schade. Anderzijds werden de diensten naar Boom verminderd.

In 1992 werd nu als proef de 7004 uitgerust met een gerecupereerde dieselmotor gebouwd door Cockerill en gebruikt bij de prototypelokomotieven reeks 60 . Als deze proef slaagt zullen de overige machines op dezelfde wijze omgebouwd worden. Hierdoor blijft de inzet nog tot na het jaar 2000 gehandhaafd.

c. Nummerlijsten :

270.001	7001		
	Bouwer :	Baume & Marpent	ABC - Acec
	Levering :	18/06/1954	
	Stelplaatsen		
	<i>Ronet</i>	18/06/1954	22/02/1961
	<i>Antwerpen-Dam</i>	22/02/1961	
	Modernisering	1985	Motor ABC 6DXC
	Schrapping :		
	Reden :		
270.002	7002		
	Bouwer :	Baume & Marpent	ABC - Acec
	Levering :	28/04/1954	
	Stelplaatsen		
	<i>Ronet</i>	28/04/1954	30/03/1961
	<i>Antwerpen-Dam</i>	30/03/1961	
	Modernisering	1989	Motor ABC 6DXC
270.003	7003		
	Bouwer :	Baume & Marpent	ABC - Acec
	Levering :	05/05/1954	
	Stelplaatsen		
	<i>Ronet</i>	05/05/1954	28/06/1961
	<i>Antwerpen-Dam</i>	28/06/1961	
	Modernisering		

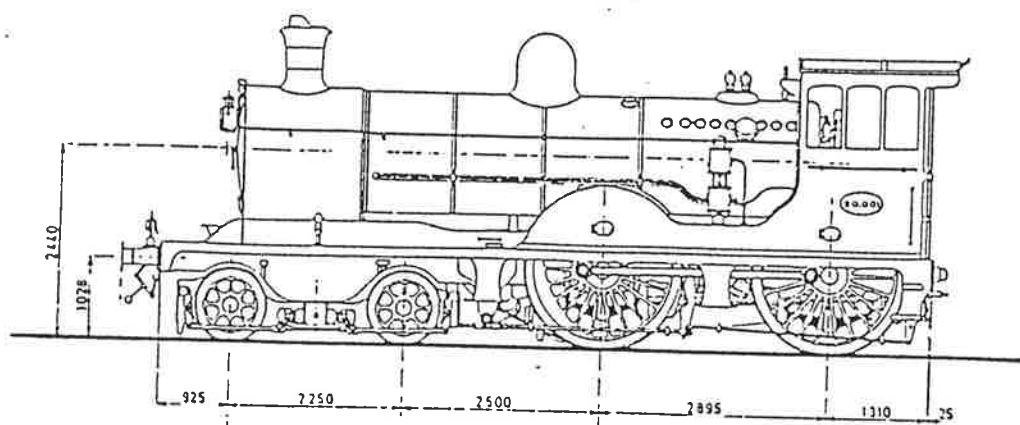
270.004	7004		
	Bouwer :	Baume & Marpent	ABC - Acec
	Levering :	10/05/1954	
	Stelplaatsen		
	<i>Ronet</i>	10/05/1954	09/03/1961
	<i>Antwerpen-Dam</i>	09/03/1961	
	Modernisering	1992	Motor Cockerill

270.005	7005		
	Bouwer :	Baume & Marpent	ABC - Acec
	Levering :	18/05/1954	
	Stelplaatsen		
	<i>Ronet</i>	18/05/1954	22/02/1961
	<i>Antwerpen-Dam</i>	22/02/1961	
	Modernisering		

270.006	7006		
	Bouwer :	Baume & Marpent	ABC - Acec
	Levering :	26/05/1954	
	Stelplaatsen		
	<i>Ronet</i>	26/05/1954	28/07/1954
	<i>Latour</i>	28/07/1954	05/12/1957
	<i>Kinkempois</i>	05/12/1957	08/01/1958
	<i>Latour</i>	08/01/1958	27/03/1961
	<i>Ronet</i>	27/03/1961	26/04/1961
	<i>Antwerpen-Dam</i>	26/04/1961	
	Modernisering		

Schrappingen

Type 20 .



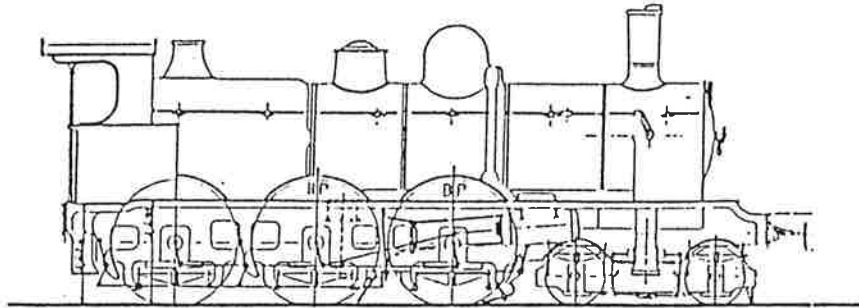
	1948
Mons	10

De 10 lokomotieven type 20 waren na de tweede wereldoorlog alleen te Mons ondergebracht. tot ca. 1947 werden ze vanuit Mons gebruikt in een reeks met zes inzetdagen : hoofdlijn was hierbij de verbinding Mons - Fauroeux - Chimay, waarbij vanuit het tussenstation Fauroeux ook doorgereden werd naar Erquelinnes. Verdere bestemmingen waren Quévy, Quéivrain, Manage, Haine-St-Pierre maar noordelijk werden ook Oudenaarde en Geraardsbergen bereikt.

Ook in goederendienst waren de typen 20 bedrijvig met treinen naar Blaton, St-Ghislain, Manage en Haine-St-Pierre. Hier ging het gewoonlijk om lichte bedieningstreinen en treinen tussen de vormingsstations.

Vanaf 1947 werden de diensten geleidelijk aan overgenomen door de aangekomen machines type 40 en begin 1948 waren alle typen 20 afgesteld. Ze werden in blok op 26 juni 1948 uit het bestand afgevoerd en door de SA Etablissements Montreuil te Lodelinsart gesloopt.

Type 22 .



	1950
St-Martin	16
Montignies	13
Tamines	5

Tamines zette deze ex-Nord Belge machines in in een 9 tellende reeks met als voornaamste inzetlijn de verbinding naar Dinant en dan via Rochefort naar Jemelle. Anderzijds waren er ook enkele diensten naar Ramillies en Landen en verder werden ook Charleroi, Huy en zelfs éénmaal Brussel-zuid bereikt. Deze diensten werden vanaf eind 1946 geleidelijk aan vervangen door de typen 64, de meeste machines type 22 gingen op dat ogenblik over naar de stelplaats St-Martin.

Deze stelplaats **St-Martin** had in 1948 nog een inzetreeks met 8 plandagen en de dienst omvatte een groot aantal reizigerstreinen in de omgeving van Charleroi : voornaamste dienst was de doorgaande trein naar Liège-Vivegnis via Namur. Ook twee internationale treinen tot in het Franse Aulnoye stonden hierbij op het programma. Verder waren er stoptreinen naar Erquelines, Namur, Piéton, Mons en Couvin/Treignes.

De derde stelplaats **Montignies** zette de typen 22 in minder zware verbindingen in : hoofdzakelijk was ook hier de verbinding naar Erquelines, maar verder waren vele treinen in het gebied tussen Sambre et Meuse met als bestemmingen Florennes, Dinant, Ermeton, Walcourt en Mettet. Ten noorden werd het inzetgebied afgebakend door Ottignies en Baulers.

Alle typen 22 bleven tot de zomerregeling van 1949 effectief in dienst, door door de reorganisatie van de diensten en het vrijkomen van diverse typen lokomotieven werden ze op korte tijd alle terzijde gesteld. Eind 1949 werden ze afgevoerd, het gezamenlijk PV voor alle 34 machines werd uitgevoerd begin januari 1950

Sneltrainrijtuigen derde klasse *Levering 1912/1913.*

De de levering van de verschillende sneltrainrijtuigen vanaf 1904, had men na enkele jaren opnieuw behoefte aan een uitgebreider bestand aan rijtuigen. In tussentijd waren wel al de eerste bloktreinrijtuigen met een zeer hoge komfortsdrempel geleverd, doch voor de gewone sneltreinen besliste men tot een nieuwe bestelling : men ging hierbij uit van de plannen van het in 1904 geleverde prototypetrijtuig 17 003. Nochtans zou men in verschillende zaken verbeteringen aanbrengen. Eerst en vooral koos men nu resoluut voor een versie met houten geraamte, maar alle rijtuigen werden voorzien van een metalen beplating.

Anderzijds werd het comfort ook iets verder opgedreven, die door de aanpassing van de vering en de verbetering van de volledige ophanging. Het interieur bleef in grote mate identiek, doch het werd soberder uitgevoerd, iets wat vooral bij de eerste en tweede-klasse rijtuigen beter zichtbaar was. Anderzijds werd wel de verwarming en de verlichting verbeterd.

In 1912 werd een eerste bestelling van 6 rijtuigen aan de Mechelse firma Ragheno toevertrouwd, een jaar later werden nogmaals 8 rijtuigen besteld, doch de bouwer hiervan is niet gekend. De veertien rijtuigen werden achtereenvolgens genummerd als 17 031 tot 17 044, waarbij men geen onderscheid maakte met de voorheen geleverde rijtuigen. De nakende oorlog zou anderzijds verhinderen dat deze rijtuigen nog op grotere schaal gebouwd werden.

Na de eerste wereldoorlog waren alle rijtuigen nog in bedrijf en werden gedurende meer dan 15 jaar vooral gebruikt in de sneltreinen op de sterlijnen rondom Brussel. Zo reden ze vooral op de verbindingen naar de kust, naar Liège en Verviers, maar ook via Mons naar Frankrijk. Tijdens deze periode ondergingen de rijtuigen verschillende verbeteringen waardoor het comfort opgetrokken werd en de snelheid verhoogd kon worden. Nochtans zou door de levering van de eerste internationale rijtuigen type II en de binnenlandse rijtuigen type K1 de inzet van deze oude sneltrainrijtuigen sterk achteruit gaan. Door het algemeen verbod om nog houten rijtuigen te gebruiken in de sneltreindienst, leidde het einde van deze mooie rijtuigen in en nog voor de tweede wereldoorlog werden de meeste rijtuigen terzijde geschoven en enkel nog als reserve gebruikt.

Na de tweede wereldoorlog werden de overgebleven rijtuigen nog gebruikt om de vele beschadigde rijtuigen te vervangen en kwamen ze vooral in de semi-direkte diensten tot inzet. Hun effectieve inzet eindigde omstreeks 1948, maar de rijtuigen bleven in het bestand en enkele werden waarschijnlijk omgebouwd tot dienstwagen.

Schuifwandwagens

Type 2215 A1

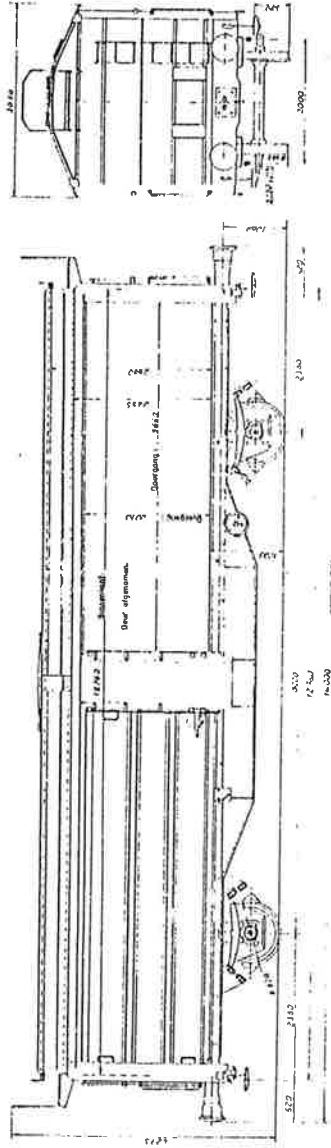
Na de wagens met oprolbaar dak, ontsoond er in de zestiger jaren een behoefte aan nieuwe wagens om de klassieke gesloten goederenwagens te vervangen. Reden hiervan was het feit dat veel bedrijven overschakelden op het vervoer per pakket, waarbij het laden en lossen gebeurde door middel van vorkheftrucks. Hiervoor waren de gesloten goederenwagens met slechts één deur niet geschikt. zelf het vergroten van deze deur leverde niet het gewenste resultaat op.

Op dat ogenblik werd op Europese schaal een nieuwe wagen met grote schuifwanden uit aluminium-plaat ontwikkeld : deze schoof over de helft van de breedte opzij en in twee delen kon de gehele wagen geladen worden. Om het laden met een rolbrug te vergemakkelijken werd ook het dak als schuifdak in twee delen uitgevoerd. In tegenstelling met de latere wagens, hadden de eerste schuifwandwagens nog geen verschuifbare tussenschotten om de lading vast te zetten.

Gelijktijdig met de overige Europese spoorwegmaatschappijen liet de N.M.B.S. tussen 1967 en 1969 bij de verschillende Belgische konstruktors niet minder dan 600 dergelijken wagens bouwen en deze zouden in eerste instantie de oude naoorlogse gesloten goederenwagens type Gimmis gaan vervangen. Deze nieuwe wagens kwamen in de algemene goederenbehandeling te voorschijn en daar alle wagens in de Europ-pool opgenomen waren, werden ze doorheen geheel Europa gebruikt. Als lading kwamen alle vochtgevoelige produkten in aanmerking.

Gedurende meer dan 25 jaar vormden ze de basis voor de nieuwe goederenbehandeling, waarbij bij de volgende reeksen wel talrijke verbeteringen aangebracht werden. Pas in de eindjaren tachtig begonnen de nadelen op de voorgrond te komen : de door de S.N.C.F. ontwikkelde huifwagens hadden het voordeel dat de ganse wagen in één maal geladen kon worden, terwijl zowel de daken als de wanden de eerste verouderingsverschijnselen begonnen te vertonen. Vanaf de beginjaren negentig werden de eerste wagens van dit type buiten dienst gesteld en vanaf 1995 werd dit proces versneld. Volgens de prognoses zouden deze wagens tegen de eeuwwisseling van de Belgische sporen verdwenen zijn.

Schuifwandwagen 2215 A1



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering (oorspronk.)	Tarra : 15 300 - 15 500 kg	Totale lengte : 14 000 mm
UIC	Laadvermogen :	Lengte kast : 12 760 mm
Effectief (bij bouw)	A 16 500 kg	Breedte : 3 080 mm
Bouwer :	B 20 500 kg	Breedte kast : 2 670 mm
Type :	C 25 000 kg	Hoogte vloer : 1 200 mm
Lettercode :	Hoogte laadvloer : 1 200 mm	Hoogte dak : 3 880 mm
Levering :	Breedte schuifwanden : 5 660 mm	Lengte (inwendig) : 12 760 mm
Ombouw :	Hoogte schuifwanden : 2 070 mm	Breedte (inwendig) : 2 530 mm
Buiten dienst :	Lengte dakopening : 6 000 mm	Radstand : 8 000 mm
Aantal assen :	Breedte dakopening : 2 530 mm	Oversteek : 2 380 mm
Snelheid :	Laadoppervlakte : 33,00 m ²	Diameter wielen : 920 mm
	Volume : 85 m ³	Diameter as : 185 mm
	Soort transport : vochtgevoelige goederen (bij voorkeur op palletten)	Afmetingen astappen : 217 x 130 mm
		Massa (totaal) : 40 500 kg

C.F.L.

Dieselmotorwagens reeks Z 200

Om de oude motorwagen type Uerdingen en De Dietrich te ontlasten en de stoomtraktie te verdringen ontwikkelde te C.F.L. in 1952 een plan om 8 snelle, comfortabele dubbele motorwagens te laten bouwen. Deze zouden in de daluren de doorgaande diensten op de hoofdlijnen van de stoomlokomotieven overnemen. Zowel De Dietrich als het Duitse Westwaggon boden dergelijke motorstellen aan, doch de Duitse firma had het laagste bod en leverde tussen mei 1955 en en januari 1956 de acht motorwagens af. In eerste instantie werden ze op de drie hoofdlijnen van het net gebruikt, nl. op de verbindingen vanuit Luxembourg naar Trois-Vierges op de noordlijn, naar Trier en naar Longwy. Vanuit Trois-Vierges reden ze met enkele lokale treinen door naar Gouvy, vanuit Pétingen werden ze regelmatig gebruikt naar Athus.

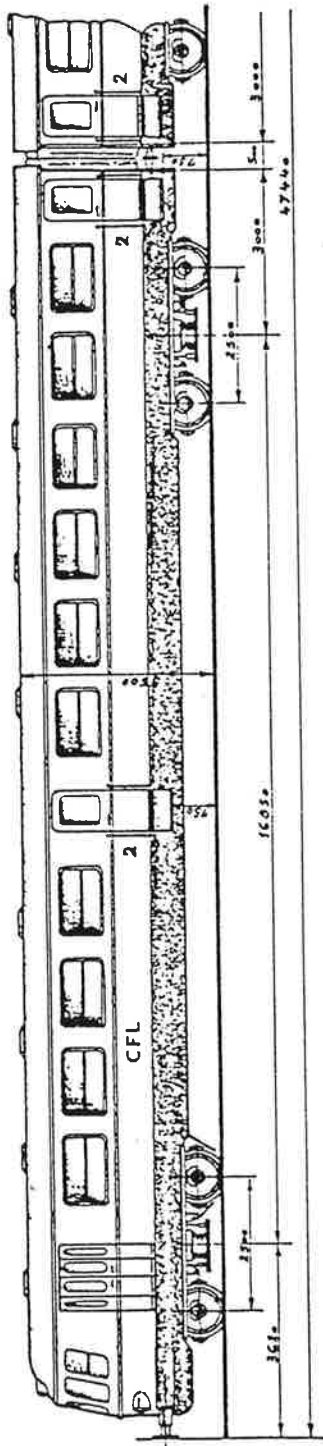
Pas met de stijging van het aantal reizigers op de noordlijn zouden ze vooral in het zuidelijke deel ingezet worden en zo verzorgden deze stellen vanaf de zestiger jaren alle treinen naar het Belgische grensstation Athus, maar anderzijds werden ook twee stoptreinen naar Kleinbettingen tot in Arlon doorgetrokken. Deze laatste dienst bleef echter slechts gedurende korte tijd bestaan. Anderzijds werden in de zestiger jaren de oude motorwagens de Dietrich geleidelijk aan afgesteld en werd de verbinding met Duitsland iets later geëlektrificeerd. Hierdoor kwamen deze tweeledige motorwagens weer op de noordlijn en hier reden ze vooral op de verbinding tussen Kautenbach en Wiltz. In deze dienst reden ze ook enkele keren tot in Trois-vierges en werden hierbij doorgetrokken tot in Gouvy. Zo kwam ze drie à vier maal in dit Belgisch grensstation.

Deze toestand bleef tot de eindjaren tachtig geldig, doch op dat ogenblik werden ook de perronsporen te Athus geëlektrificeerd en vielen de diensten van deze motorwagens naar dit station weg. De diensten werden overgenomen door elektrische stellen. De inzet van de motorwagens werd verder ingekrompen en ze kwamen nog slechts sporadisch in gewone dienst naar Gouvy. Door de elektrifikatie van het grensstation Gouvy in 1993 zou de inzet volledig laten verdwijnen.

Nochtans zouden vanaf de beginjaren '90 deze "historisch geworden" stellen steeds meer en meer gebruikt worden voor speciale ritten en zo waren er regelmatig speciale ritten naar Liège, Maastricht, maar vooral op de Ardense lijnen en naar het museumgebeuren te Mariembourg.

In 1994 werden de laatste motorwagens uit de commerciële dienst teruggetrokken : twee van de acht stellen blijven echter behouden . De C.F.L. houdt één stel rijvaardig in zijn museumpatrimonium, de exploitatie en onderhoud werd aan de museumvereniging GAR overgedragen. Een tweede stellen werd door de CFV3V aangekocht en rijdt op de museumlijn tussen Treignes - ariembourg en Chimay.

C.F.L. Motorstellen reeks Z 200



Kenmerken :		Afmetingen :	
Loopbaan :		Totale lengte :	46 600 mm
Nummering :	201 - 208 201a - 208a / 201b - 208b	Lengte kopdelen :	23 470 mm
Effektief :	8	Breedte :	2 890 mm
Bouwer :	Westwaggon - Köln	Hoogte vloer :	750 mm
Levering :	11/1956 > 01/1957	Hoogte dak :	3 500 mm
Ombouw :	---	Radstand (totaal) :	25 850 mm
Buiten dienst :	1993 - 1995	Afstand tussen draaist.	16 850 mm
Asindeling :	(1A)2' + 2'(A1)'	Afstand binnen draaist.	2 500 mm
Snelheid :	105 km/h	Oversteek voor :	2 400 mm
Aantal plaatsen :	---	Oversteek achter :	1 750 mm
1ste klasse :	188	Diameter drijfwielen :	880 mm
2 de klasse :	---	Diameter loopwielen :	880 mm
Lengte compartiment	1 650 mm	Massa (rijvaardig)	63 000 kg
Breedte compartiment	2 770 mm	Aslast : motorassen	
Zitplaatsindeling	2 + 3	loopassen	
Remming :		Type draaistel :	Westwaggon
Kompressor :	Westinghouse	Massa /lopende meter	1 350 kg/m
Debiet :	500 l/min	Uurvermogen :	300 kW
Automatische rem		Beschikbaar vermogen	270 kW
Rechtstreekse rem :	Remkraan Fd1		

Stelplaats Hasselt

Dieseltraktie II .

Type 222 / Reeks 66

Bij de bestelling van de typen 220 en 222 werden ze voorbehouden voor het slepen van de nieuwe mengewagentreinen in de Luikse agglomeratie, doch door de afbestelling van het type 220 bleven er slechts drie dergelijke middelzware lijndiesellokomotieven over. Daar ze voor de diensten te Liège volledig betrouwbaar moesten zijn, werd beslist om de eerst geleverde lokomotief - de 222.001 in 1962 vanuit Hasselt uit te testen. Gedurende bijna een jaar werd deze lokomotief dan vooral voor lokale bedieningstreinen gebruikt en in de reeks van de stoomlokomotieven type 81 ingezet. Nadat de beide andere lokomotieven geleverd werden, ging ook de 222.001 naar de stelplaats Kinkempois over.

Maar na twee jaar bleek de betrouwbaarheid van deze drie machines ontoereikend en kwamen ze alle drie in de loop van 1965 naar Hasselt terug. Dadelijk werden ze in een eigen inzetreeks geplaatst met drie inzetdagen : twee dagen vertoefden ze in de Limburgse mijnstreek en verrichtten ze de rangeringen en overgave-treinen tussen Waterschei en Winterslag en reden ook sporadisch naar Houtalen en de Genkse kolenhaven. De derde dag was voorzien voor de lokale bedieningstreinen naar Leopoldsburg en Mol en in de middaguren werd dan doorgereden naar Balen en Neerpelt. Deze dienst werd bij onbeschikbaarheid door de lokomotieven type 211 (reeks 64) gereden.

Gedurende jaren werden de machines type 222 - wegens de vele defecten - slechts mondjesmaat gebruikt en meestal werden in de Limburgse Kempen vervangen door de typen 210. De inzet bleef steeds beperkt tot de bovenstaande inzetlijnen, nochtans werden ze ook wild gebruikt en reden ze o.m. de bedieningstreinen naar St-Truiden, Tongeren, Diest en zelfs Tessenderlo.

Ook de modernisering - gepaard gaande met de nieuwe schildering en het aanbrengen van de Z-schildering - in de beginjaren zeventig zorgde niet voor een betrouwbare inzet en zo stond de - inmiddels hernummerde 6601 - jarenlang afgesteld naast de loods te Hasselt en werd deze machine gebruikt als pluklokomotief.

In de eindjaren zeventig besliste men echter tot een algehele ombouw en het aanbrengen van een nieuwe ABC-motor en de drie machines werden in de beginjaren tachtig door de CW Salzannes omgebouwd en op dat ogenblik werden deze drie lokomotieven omgenummerd in de reeks 71 en voor de heuveldiensten naar Antwerpen-dam getransfereerd.

Type 250 / Reeks 84 :

De eerste dieselrangeerlokomotieven zouden pas zeer laat - namelijk in de loop van 1966 naar Hasselt overkomen en pas in het volgende jaar werd het bestand zodanig opgetrokken dat de laatste stoomlokomotieven type 53 en vooral 58 afgesteld konden worden.

Deze machines namen vooral de rangeringen te Hasselt zelf - de vorming, het reizigersstation en de wagenwerkplaats - over, maar waren ook regelmatig te Winterslag en in een later stadium ook te Mol aanwezig.

Het bestand omvatte gewoonlijk 6 à 7 machines waarbij er 4 lokomotieven daadwerkelijk ingezet werden. Nochtans zou - vooral bij de elektrifikaties rondom Hasselt ook meer machines nodig zijn en zo sleepten ze ook de diverse werktreinen.

Gedurende een bepaalde (kortere) periode in de beginjaren tachtig werden de machines reeks 84 ook gebruikt voor de lokale bedieningstreinen o.m. naar Tongeren en St-Truiden. Even later kwam de bruuske beslissing om een aantal vrijgekomen reeksen 73 te Hasselt te stationeren en eind 1985 waren alle oudere rangeerlokomotieven uit Hasselt verdwenen.

Type 252 > Reeks 84.6

Om de werktreinen bij de elektrifikaties van de verbindingen vanuit Hasselt met Leuven en nadien met Liège/montzen te kunnen slepen, kwamen gedurende deze periode tussen 1978 en 1984 regelmatig lokomotieven reeks 85 en nadien ook machines uit de reeks 8461 - 8470 naar Hasselt. Deze uitlening was gewoonlijk slechts van korte tijd.

Reeks 73

Zoals reeds gezegd werden de machines reeks 84 vanaf 1978 geleidelijk aan vervangen door de nieuw geleverde lokomotieven reeks 73, waarbij Hasselt vooral de laatste machines van deze reeks toegewezen kreeg. De zwaardere lokomotieven namen voornamelijk de heuveldienst in het Hasseltse vormingsstation voor hun rekening en werden ook gebruikt voor de bedieningstreinen naar Winterslag en Waterschei en vervingen hier de lokomotieven reeks 66. De reeks 84 bleef vooral zijn inzet kennen voor werktreinen en voor de lichte rangeringen in de buurt van de stelplaats.

Vanaf 1983 werd het bestand aan 73-ers voor de eerste maal uitgebreid en hierdoor konden de 84-ers nu definitief afgesteld worden. De reeks 73 nam alle rangeerwerk over, maar werd vanaf dat ogenblik ook ingezet vanuit Winterslag (1, later 2 machines) en Mol (1 machine). Deze toestand is thans nog steeds ongewijzigd.

Dienst Baan : Reeks 92

Voor de lichte werktreinen in de buurt van de stelplaats - uiterste punten vormen hier Leopoldsburg; Diest, St-Truiden en Tongeren - werd vanaf 1975 de 9222 aan Hasselt toegewezen. Deze lokomotief werd in de loop van 1994 door twee lokomotieven reeks 84 vervangen.

Dienst Baan : Reeks 84

Door het vrijkomen van vele rangeerdiensten werden de rangeerlokomotieven reeks 84 van de tweede bouwschijf aan de dienst infrastrukteur toegewezen en twee machines - de 8455 en 8456 - kwamen in de loop van 1994 naar de Hasseltse stelplaats dienst Baan en worden in de ganse regio Hasselt gebruikt voor lokale werktreinen.

Elektrische Traktie .

Reeks 00

Samen met de oprukkende elektrifikaties vanuit Aarschot (1981) en naar Liège (1982) kreeg Hasselt ook voor het eerst elektrische motorrijtuigen toegewezen. Vanaf de zomerregeling van 1982 kwam de reeks 00 naar de Limburgse stelplaats. Hiervoor waren een aantal loodssporen en de inrijbundel van bovenleiding voorzien.

In een eerste instantie werden deze stellen gebruikt voor de stoptreindiensten tussen Hasselt en Aarschot - Leuven. Maar in het onderhoud van elektrisch materieel zijn er veel variaties en ligt het buiten het bestek van deze beschrijving om hier uitgebreid op in te gaan. Daarom worden enkel de grondbeginselen belicht.

Vanaf 1984 werd het bestand aan deze stellen verder uitgebreid maar door de invoering van de IC/IR-regeling ging de inzet toch veranderen : de reeks 00 werd verder van zijn eigen inzetplaats gebruikt en hoofdzet kwam vanuit Leuven te liggen. De verbinding naar Hasselt bleef bestaan, doch anderzijds waren er ook stopdiensten naar Landen, Ottignies en Antwerpen. Ook in de Antwerpse Kempen werden deze stellen - vooral in piekurdienst - gebruikt. Sporadisch en beperkte mate reden ze ook de diensten vanuit Hasselt naar Liège. Met verschillende veranderingen tijdens hun huisvesting in Hasselt bleef de werkelijke inzet ongewijzigd en deze zou pas grotendeels wegvallen door de aankomst van de nieuwe stellen reeks 09.5 vanaf 1994. Op dat ogenblik verlieten de klassieke stellen Hasselt.

Reeks 06

Vanaf de zomerregeling van 1983 kwamen ook de modernere stellen reeks 06 naar Hasselt over. Reden hiervan was de nakende invoering van de IC/IR-regeling en hierin zou Hasselt de volledige IC-dienst naar Antwerpen voor zijn rekening nemen, doch voor de ingang van deze inzet, werd ook beslist om de dienst tussen Turnhout en Kortrijk aan de stellen 06 toe te vertrouwen en ook hier werd Hasselt uitgekozen voor het onderhoud van deze elektrische stellen.

Zodoende werd een uitgebreid bestand opgebouwd, waarbij ook hier vooral de thyristor-gestuurde stellen van de laatste bouwschijven in Limburg onderhouden werden. Deze inzet bleef gedurende lange tijd behouden, waarbij wel moet gezegd worden dan - na de doortrekking van de dienst vanuit Antwerpen naar Liège - deze verbinding voor het grootste gedeelte door stellen van Kinkempois gereden worden. Hierdoor bleef enkel de inzet vanuit Turnhout - met bestuurders uit Mol - behouden. Deze regeling bleef tot tot de toewijzing van de gemoderniseerde driedelige stellen reeks 03 aan Hasselt en hierdoor werd de voorziene capaciteit van de stelplaats overschreden en door een nieuwe reorganisatie gingen de meeste stellen voor deze éne verbinding over naar de stelplaats Kortrijk en verloor Hasselt het onderhoud van de meeste klassieke stellen. De laatste stellen van Hasselt worden in laatste instantie vanuit Antwerpen ingezet op de verbinding naar o.m. Geraardsbergen.

Reeks 03

Met de winterregeling van 1993 kwamen dan de - meestal gemoderniseerde stellen reeks 03 naar Hasselt over en de Limburgse stelplaats zou op korte termijn alle diensten op de IC-verbinding tussen Maastricht/Genk - Hasselt - Brussel - Blankenberge/Knokke gaan overnemen.

In eerste instantie kwamen 38 stellen naar Hasselt en gedurende de volgende maanden waren er verschillende verschuivingen in het bestand : er werden stellen afgestaan aan Kinkempois, maar anderzijds kwamen er stellen van Merelbeke over. Reden hiervan was de verdergaande modernisering en het aanbrengen van een derde rijtuig. Hierdoor verminderde het aantal benodigde stellen. Thans rijden de Hasseltse stellen nog steeds de boven genoemde IC-dienst naar de kust.

Reeks 09

In 1992 kwamen de eerste stellen reeks 09 "Sprinter" naar Hasselt en - ingezet vanuit Antwerpen reden ze de stoptreindiensten naar Boom, St-Niklaas en Herentals. Voor de zomerregeling kwam een tweede reeks stellen naar Hasselt en na de rodage-periode te Schaarbeek kwamen ook de stellen van de laatste bouwschijf in september 1993 naar de Limburgse stelplaats over. Zodoende waren de 52 stellen in Limburg gehuisvest en vervingen ze de klassieke stellen reeks 00.

Ondanks de stationering te Hasselt, werden de stellen nog steeds vanuit drie verschillende inzetplaatsen gebruikt : te Antwerpen verzekerden ze de stoptreindiensten naar Boom, Mechelen, Brussel-noord, Herentals en St-Niklaas, Schaarbeek gebruikte ze nog steeds in de Brusselse agglomeratie met vooral de ringlijnen rondom de hoofdstad maar later ook voor de diensten naar de luchthaven van Zaventem.

Het uitgebreidste inzetgebied kenden de stellen van Hasselt en Leuven : ze rijden vooral de stoptreindiensten tussen Hasselt en Landen via Leuven en Tienen, maar worden ook ingezet tussen Leuven en Antwerpen. Recent werd het inzetgebied nog verder vergroot met o.m. de stoptreinen tussen Liège en Waremme en enkele verbindingstreinen tussen Hasselt en Liège.

De toekomst :

Een definitieve toekomstplanning voor Hasselt bestaat nog niet : waarschijnlijk verliest Hasselt zijn onderhoud van lijndiesellokomotieven, die naar Antwerpen-Dam (later Antwerpen-noord) gaan, maar ook een onderhoud van elektrische lokomotieven in Hasselt is niet gepland. Hierdoor zal Hasselt waarschijnlijk een typische onderhoudswerkplaats voor elektrische stellen worden.

Anderzijds krijgt Hasselt waarschijnlijk ook de stelplaats voor de nieuwe motorwagens die vanaf 1999 de verbinding Hasselt - Mol en Antwerpen - Neerpelt voor hun rekening zullen nemen. In welke mate het onderhoud te Hasselt verder ingekrompen zal worden is thans nog niet bekend.

Industrie

Lokomotieven type 454 van Couillet

In het standaard-programma voor industriële diesellokomotieven van de Usines Métallurgiques de Hainaut te Couillet ontbrak geruime tijd een zwaardere machine. Doch tegen de eindjaren vijftig werd - volgens de eenheidsnormen die door het bedrijf gehanteerd werden - een vierassige industriediesel ontworpen. Het werd een machine opgebouwd zoals de kleinere typen 252, waarbij zowel de stuurpost alsook twee motorkappen gebruikt werden. Ook bij de dieselmotoren kreeg men een ontubbeling en werden twee motoren met een vermogen van 120 kW ingebouwd. Ze dreven elk - via een hydraulische transmissie - één draaistel aan. Beide motorisaties waren volledig afhankelijk, zodat bij het uitvallen van één motor de lokomotief nog verder kon rijden.

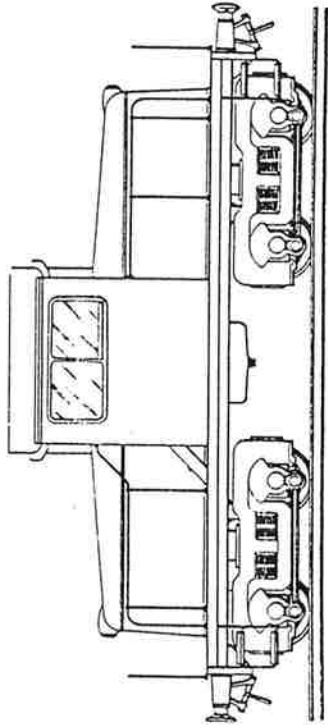
De machine werd verder opgebouwd op een chassis, steunend op twee - zeer robuust uitgevoerde draaistellen. Hiervan werd steeds de naar het midden gerichte as aangedreven, de overbrenging op de andere as gebeurde door middel van drijfstanden.

Deze lokomotief werd in de eindjaren vijftig en beginjaren zestig vrij vlot geleverd en er werden een vijftigtal lokomotieven gebouwd. Het is onmogelijk om alle leveringen terug te vinden, doch vooral de zware metaalindustrie gebruikte dit lokomotieftype vrij frekwent : zo had het eigen bedrijf te Couillet een vijftal van deze machines in bedrijf en ook de overige zware industriën rondom Charleroi gebruikte deze zware lokomotief. Nochtans zou de andere metaalreus - Cockerill te Liège - een groot gedeelte van zijn inwendig verkeer met behulp van deze vierassers uitvoeren. Het zou pas in de jaren tachtig zijn - met de reconversie in de staalnijverheid - dat deze diesels vervangen werden door zwaardere diesel-elektrische machines van General-Electric. Ook buiten het Waalse gewest werden enkele machines geleverd : zo had het zinkfabriek Vieille Montagne te Balen-Wezel - naast een lichtere Deutz-lokomotief - twee dergelijke lokomotieven en deze verzekerden hier vooral het verkeer tussen het bedrijf en het N.M.B.S.-station te Balen. De eerste lokomotief ging - wegens een zwaar motordefect - al in de jaren tachtig buiten dienst en werd gebruikt als pluklokomotief, de tweede machine hield het tot in de beginjaren '90 uit.

Ook te Antwerpen werd één lokomotief geleverd, daar de olieraffinarij van Esso in het havengebied een dergelijke lokomotief tot in de eindjaren '70 gebruikte. Volgens onze opzoeken zijn thans geen lokomotieven meer van dit type in effectieve dienst, mogelijk staan er nog enkele overblijvende machines ergens afgesteld.

Diesellokomotief type 454 Couillet

Industriellokomotief



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Type	twee motoren onaafhankelijk werkend	Totale lengte : 8 550 mm
Effektief :	Motor : Bouwer : Type :	Lengte kast : 7 400 mm
Bouwer :	Type CV Werkingsprincipe :	Breedte : 2 700 mm
Levering :	Wijze van inspuiting :	Hoogte vloer : 1 200 mm
Ombouw :	Omwentelingsnelheid :	Hoogte motorkap : 2 850 mm
Buiten dienst :	Inspuitdruk Cilinders :	Hoogte dak : 3 600 mm
Asindeling :	Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem)	Radstand (totaal) : 5 800 mm
Snelheid rangeerdienst :	Massa motor :	Afstand as 1 / as 2 3 400 mm
Snelheid baandienst :	Lengte / breedte motor	Oversteek voor : 1 450 mm
Remming :	Overbrenging :	Oversteek achter : 1 450 mm
Kompressor :	Bouwer :	Diameter drijfwielen : 940 mm
Debiet :	Werking :	Massa (rijvaardig) 45 000 kg
Automatische rem	Keerkoppeling :	Aslast : 1ste as 11 000 kg
Rechtstreekse rem :	Overbrenging op wielen	2 de as 11 500 kg
	valse as koppellangen	3 de as 11 500 kg
		4 de as 11 000 kg
		5 263 kg/m
		120 kW
		90 kW

Seinging :

Kompensatietoestellen .

Bij bedieningen met seindraden, beginnen de problemen wanneer de afstand tussen het seingestel en het sein meer dan 1 km groot wordt. Op dat ogenblik begint de uitzetting van de geleidingsdraden mee te spelen en is de kans dat een sein niet meer kan bediend worden erg groot. Op dat ogenblik werd een toestel ontworpen om deze uitzetting te kunnen opvangen. Door deze "kompensatietoestellen" kon men vooral na de eerste wereldoorlog het bereik van een seinpost - naargelang de plaatselijke omstandigheden - vergroten tot ca. 4 à 5 km. De eerste toestellen zouden slechts inwerken op één enkele geleider, meestal de trekdraad, terwijl de terugvoerdraad vrij bleef.

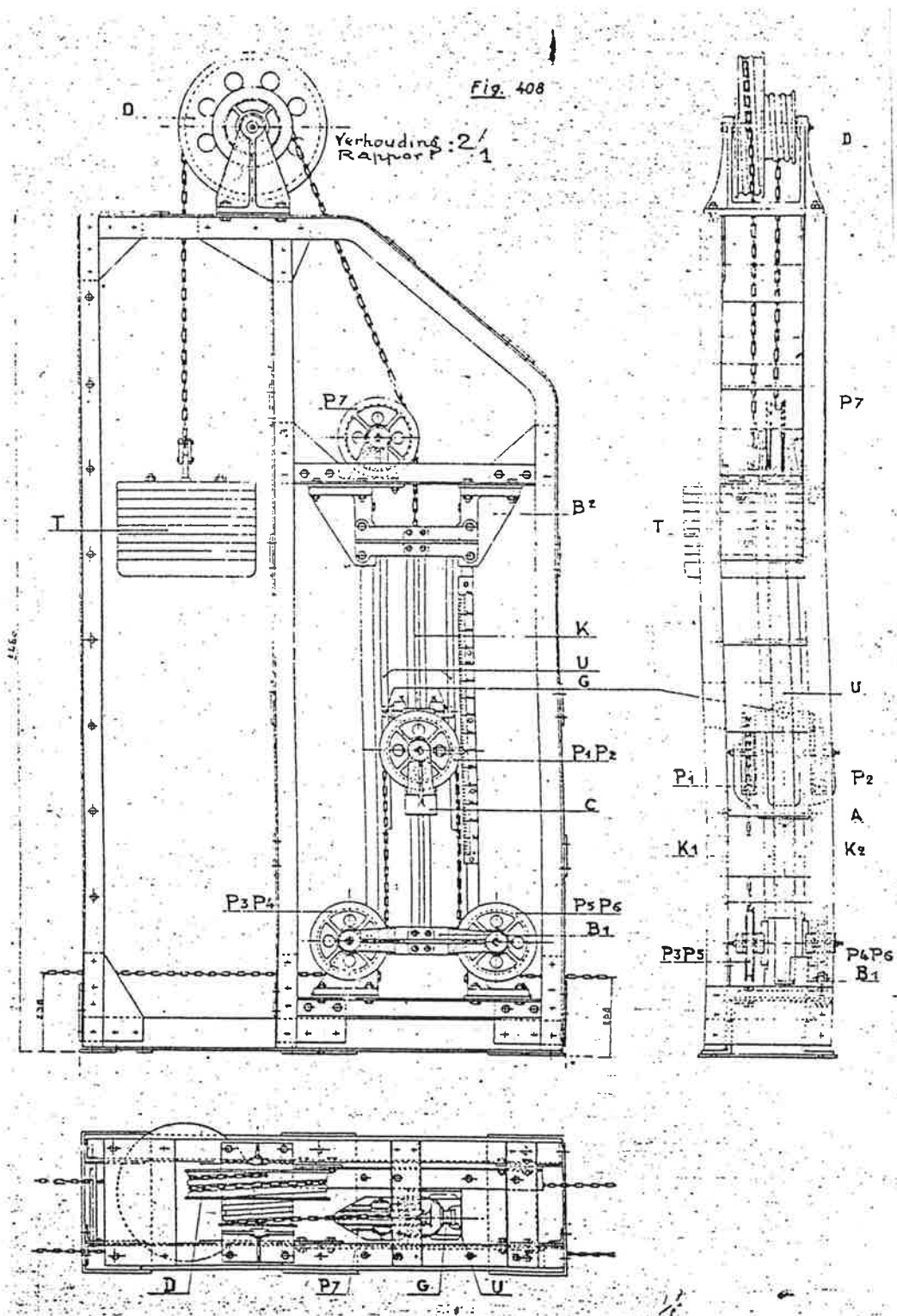
Al heel vlug werden kompensatietoestellen ontwikkeld die op beide geleidingen inspelen : voordeel is een gegarandeerde werking, maar grootste nadeel was wel dat beide geleidingen exact dezelfde lengte en dezelfde weg moeten afleggen, anders zou er een onevenwicht ontstaan tussen de trekdraden.

Er werden in de loop van de tijd in wezen drie verschillende toestellen ontwikkeld, die steeds verder verbeterd en gemoderniseerd werden. Op de volgende bladzijde wordt het modernste toestel afgebeeld. Een eerste toestel bestond uit een eenvoudige konstruktie uit profielen waarbij de tegengewichten aan de buitenzijde geplaatst werden. Geleidelijk aan kwam men tot een kompaktere bouwwijze waarbij alles binnen het eigen profiel aangebracht werd. Een kompensatietoestel bestaat uit een beweegbaar gedeelte waarover de trekdraden gevoerd worden. Dit deel wordt gevormd uit een grondstel met drie geleidingswielen, de trekdraad wordt ter hoogte van het kompensatietoestel vervangen door een gekalibreerde ketting. Het geheel wordt nu opgehangen aan een geleidingswiel boven het toestel en de trekdraad wordt nu door een tegengewicht - met een massa van 200 tot 250 kg - op spanning gehouden.

Naast het beweegbaar gedeelte staat nu aan weerszijden een tandstang aangebracht : reden hiervan is dat dit stel bij het bedienen van het sein onbeweeglijk gehouden moet worden. Door de heengaande trekdraad wordt het gestel schuin getrokken en wordt het geblokkeerd zodat de bediening vergemakkelijkt wordt.

Op het kompensatietoestel wordt steeds het nummer van het te bedienen sein, de afstand van het kompensatietoestel tot het seingestel en de massa van het tegengewicht vermeld. Het wordt opgesteld in het midden van het seingestel en het sein, waarbij de maximale afstand ca. 2 000 m bedraagt. Er kunnen tot drie kompensatietoestellen in serie geplaatst worden, doch deze situatie komt zeer zelden voor. Meestal wordt in dit geval een waarschuwingssein - dat op blokafstand voor het inrijsein staat - bediend. Vanaf de jaren dertig ging men in dit geval regelmatig over tot een bediening van het sein door een elektrische motor.

Schema van een kompensatietoestel van het type III :



Jaaroverzicht

zomerregeling 1960 : deel II

Diesel- & elektrische tractie

Diesellokomotieven :

Lijn- & Rangeerlokomotieven :

Type	FNDM	FLD	FLV	FBM	LNC	FSR	FKR	FHS	NK	GM	GT	MUT	FEO	Tot.
201							8	9	19		12			48
202												4	6	10
203												18		18
204						7								7
230		1	1											2
231				1										1
250						20				1				21
252	14				14									28
253							15				6			21
270												1	4	5
271							3							3
272	12													12
Tot.	26	1	1	1	14	27	26	9	19	1	18	23	10	176

Diensten diesellokomotieven :

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
201	55	51		48
202	13	13		10
203	19	19		18
204	8	8		7
230	3	3		2
231	1	1		1
250	25	24		21
252	34	30		28
253	25	24		21
270	6	5		5
271	6	6		3
272	15	15		12
Totaal	210	199		176

In deze periode werden enkel de laatste twee rangeerlokomotieven type 253 afgeleverd, anderzijds kreeg de stelplaats Montzen zijn eerste diesel onder de vorm van één type 250

Elektrische traktie :

Elektrische lokomotieven :

Type	(1)	FN	FBM	FSR	FSD	FLS	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	LNC	Tot
101	13											5	18
120	3												3
121	2												2
122	7	9	11		11	4	10	10					62*
123				6					6	15	16		43
124				1									1
	25	9	11	7	11	4	10	10	6	15	16	5	128

(1) : stelplaatsen Schaarbeek en Antwerpen-Dam in gemengde reeks 101 / 120 / 121
 Monceau kreeg een onafhankelijke reeks met 5 dagen in goederendienst
 Schaarbeek zette de lokomotieven type 101 vooral in in de Noord-zuid-verbinding

* : reeks voor type 122 met ca. 20 plandagen met type 123. Deze rijden vooral te Schaarbeek (1), en Brussel-zuid

§ : type 124 verrichtte vanuit Schaarbeek testritten in de reeks van het type 123.

Type	Effektief	In dienst	Reserve	Diensten
101	20	19		18
120	3	3		3
121	3	2		2
122	50	44		45*
123	82	77		60
124	1	1		(1)
	159	145		128

- Het type 123 reed ook in de inzetreeksen van het type 122
- Het type 124 werd buiten de testritten in de inzetreeksen van het type 123 ingezet.

Motorwagens :

Type	FRS	FLD	FBM	FSR	LW	FC	FKR	FSN	FVY	NK	ATH	GT	BX	LC
551					6				3	2	3		6	
552								4						
553		3				8		5			6	6		6
554							7					8		
601												3		
602				10										
603	5					6							6	
604		8												
605		8												
607														
608			6											
620			6											
651			1											
653			6°											
654			°											
670			°											
671			°											
Tot.	5	19	19	10	6	14	17	9	3	2	9	17	12	6

Diensten motorwagens :

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
551	40	29	9	20
552	6	5		4
553	50	42	2	34
554	20	17	1	15
601	5	3		3
602	12	11		10
603	24	24		17
604	10	9		8
605	10	10		8
607	1	1		
608	6	5		6
620	10	10		6
651	1			
652	1			
653	2	1		° 6
654	2	2		° 6
670	4	4		° 6
671	1	1		° 6
Tot.	204	173	14	136

Elektrische Motorrijtuigen :

Type	FSR	FSD	NK	LT	FEO	Tot
'35	66					117
'39						
'46						
'50						
'51						
'53						
'54		6	21	14	10	
'55		31				31
'56				10	10	20
Tot.	66	37	21	24	20	168

Diensten elektrische motorrijtuigen :

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
'35	5	5		117
'39	8			
'46	1			
'50	25	124		
'51	1			
'53	15			
'54	79			
'55	37	35		31
'56	22	21		20
Tot.	193	185	--	168

Lijn 121 : Piéton - Ransart

Net zoals de vorige lijn 119, ontwikkelde zich in de jaren zeventig van vorige eeuw een industrieel spoorwegnet ten noordoosten van Charleroi. Het verbond de verschillende steenkoolmijnen en metaalbedrijven uit de streek met de bestaande hoofdlijnen. Om deze bedrijven ook voor hun personeel te ontsluiten zou de Etat Belge in deze periode de verschillende aansluitingen met elkaar verbinden.

In 1869 werd reeds het eerste - meest westelijke baanvak - tussen Piéton en de lijn 124 te Courcelles officieel opengesteld en deze ontsloot de grotere steenkoolmijnen rondom Trazegnies en Monceau. Dit laatste gedeelte - tot en met de verbindingsbocht met de verbinding Brussel - Charleroi te Roux kwam echter pas in 1874 klaar. Het oostelijk gedeelte zou enige tijd later aangelegd worden : in eerste instantie werd de noord-zuid-lijn 119 aangelegd : twee jaar na de openstelling van deze verbinding werd Houbois verbonden met de steenkoolmijnen rondom Masses-Diarbois en een jaar later was ook de verbinding met de lijn 140 tussen Ottignies en Charleroi een feit. De lijn 121 sloot op dat ogenblik aan te Ransart maar werd tergelijktijd verder getrokken tot in Gilly en vormde hier de verbinding 131.

Laatste onderdeel van deze verbinding was de bocht tussen het station Malavée en de lijn 124 te Roux en dit korte baanvak kwam in augustus 1880 in dienst. De volledige lijn was op dat ogenblik gereed en zo kon het reizigersverkeer opgenomen worden : het bestond in feite uit een aantal lokale treinen, gedurende een ganse periode aangevuld door enkele zwaardere mijnwerkerstreinen. Het belang van deze lijn lag echter voor in het goederenverkeer en deze verbinding werd vooral bediend door lokomotieven van de stelplaatsen Monceau en Lodelinsart. Gedurende een ganse loopbaan was er een druk verkeer vanuit de verschillende steenkoolmijnen, doch meestal werd de lijn niet volledig bereden. Het meeste verkeer richtte zich in eerste instantie naar de verbinding 140 en hierdoor was het deel tussen Jumet en Ransart het drukste bereden.

Door deze reden werd de verbindingsbocht tussen Malavée en Roux al tussen de beide wereldoorlogen afgeschaft en tijdens de tweede wereldoorlog opgebroken. Ook het reizigersverkeer werd al voor de tweede wereldoorlog opgeheven tussen Roux en Ransart en overgenomen door de trams van Charleroi. Door de vermindering van de kolenproductie in de jaren zestig werd beslist zoveel mogelijk antennes van deze lijn af te schaffen en hierdoor werd het baanvak tussen Houbois en Masse-Diarbois opgebroken. Ook tussen Forchies en Piéton zouden geen treinen meer rijden. Tijdens de eindjaren zestig werd Trazegnies nog bediend vanuit Monceau, terwijl de treinen naar Jumet vanuit Châtelineau vertrokken.

Op dit ogenblik - na de inkrimping van de metaalverwerkende nijverheid - wordt van deze lijn enkel nog de nieuwe industriezone van Trazegnies bediend en werd opgenomen in het net van de industriële lijnen als lijn 249. De verbinding van Trazegnies naar Forchies en de omliggende steenkoolmijnen droeg het lijnnummer 250 maar werd in de jaren tachtig opgeheven. Ook het baanvak tussen Ransart en Masse-Diarbois werd opgenomen als industriële verbinding - lijn 259 - maar werd bij de modernisering en elektrifikatie van de verbinding Charleroi - Ottignies opgegeven.

Overzicht lijn 121

a. Voornaamste data :

Datum	Gebeurtenis :
01/01/1869	Officiële opening Piéton - Trazegnies
01/02/1873	Officiële opening Trazegnies - Courcelles-centre
23/05/1874	Officiële opening Courcelles-centre - Roux (lijn 124)
03/07/1879	Officiële opening Jumet - Masse-Diarbois
15/01/1880	Officiële opening Masse-Diarbois - Ransart
05/08/1880	Officiële opening Roux - Jumet
17/05/1953	Afschaffing reizigersdienst Jumet - Ransart
01/06/1957	Afschaffing reizigersdienst Piéton - Luttre / Charleroi

b. Stations / stopplaatsen :

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
LPT	LPT	Piéton	0 km
LFC	LFC	Forchies	3 km
LTZ	LTZ	Trazegnies	5 km
LCC	LCC	Courcelles-centre	6 km
		Wilbaureux	7 km
LCCM	LCCM	// Courcelles - motte //	
		Sart les Moins	9 km
		Malavée // lijn 119 //	11 km
LJM		Jumet-Brulotte // lijn 119 //	12 km
		Houbois // lijn 119 //	15 km
LDM		Masse-Diarbois	17 km
LNRS	LNRS	Ransart	21 km

c. Vertakkingen :

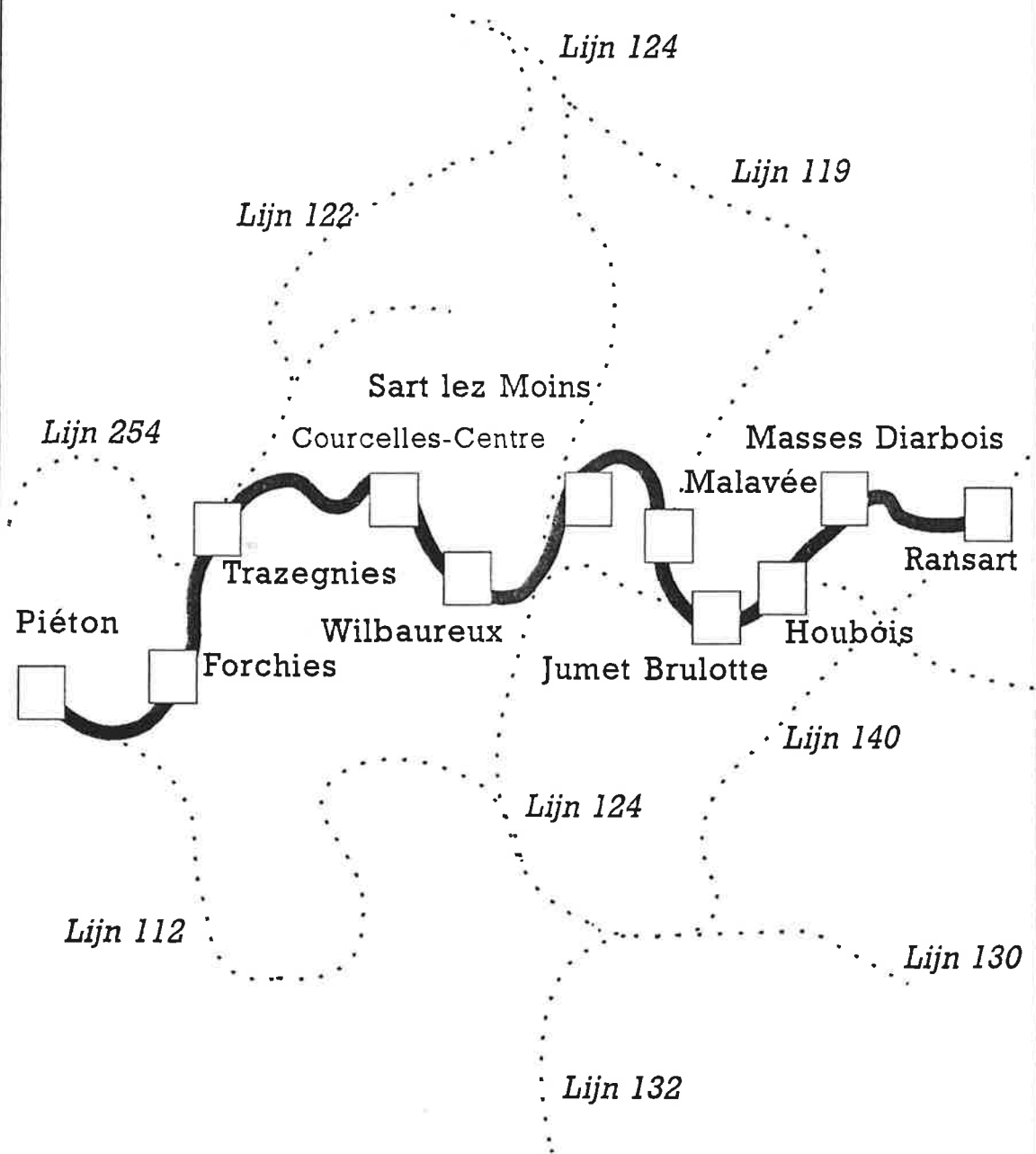
Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Piéton	0 km	aftakking lijn 112 naar Charleroi
Trazegnies	4,5 km	aftakking lijn 113b naar Bascoup
Trazegnies-nord	5,5 km	aftakking lijn 122 naar Luttre
Courcelles-centre	6 km	industriële aansluiting steenkoolmijn
Wilbaureux	6,5 km	industriële aansluiting steenkoolmijnen
Courcelles-motte	7 km	aftakking naar lijn 124 naar Brussel
Roux		aftakking naar lijn 124 naar Charleroi
Sart les Moins	7 km	aftakking naar lijn 124 naar Brussel
Malavée	11 km	aftakking lijn 119 naar Luttre
Houbois	15 km	aftakking lijn 119 naar Châtelineau
Ransart	21 km	aftakking lijn 140 naar Charleroi

d. Industriële aansluitingen :

Piéton : steenkoolmijn (puits du Vallée)
 Forchies : steenkoolmijn / metaalverwerkende industrie
 Trazegnies : steenkoolmijnen
 Courcelles : steenkoolmijnen te Courcelles-fosses
 Wilbaureux : diverse steenkoolmijnen
 Jumet : steenkoolmijn
 Masse-Diarbois : steenkoolmijn

Lijn 121

Piéton - Malavée - Ransart



L.S.V. - Aktueel

De Gebouwen

Door de strenge winter, zijn alle bouwactiviteiten praktisch volledig stilgevallen en er wordt gewacht op de betere weersomstandigheden om de ruwbouw van de hoofdloods af te werken.

Nochtans zijn er vooral op administratief en voorbereidend vlak vele werkzaamheden uitgevoerd om de volgende bouwwerken sneller te kunnen laten verlopen. Zo werden opnieuw - door sponsoring - een groot aantal dakplaten verkregen zodat alle gebouwen zonder veel kosten onder dak kunnen gebracht worden. En nu maar wachten tot dit effectief uitgevoerd wordt.

Het emplacement

Anderzijds werd heel wat werk verricht op het emplacement zelf en werden verschillende voorbereidende werken uitgevoerd om vooral de aanleg van het smalspoor te versnellen. In het gebied van het mijnspoor werd verder opgeruimd, zodat in de komende weken de nodige afstelsporen tegenover het station aangelegd kunnen worden. Vanaf maart wordt een deel van het materieel dan definitief (en onder dak) opgesteld en kan de definitieve restauratie van het oudste mijnmaterieel (o.m. de diesellokomotief type A2M van Deutz en de dynamietwagen) gestart worden. Dit houdt ook in dat het overdekt terras naast de toekomstige inkom afgewerkt wordt.

Ook bij het groevespoor werden verschillende werkzaamheden gedaan : in de loop van de lente wordt het deel naast het losspoor volledig genivelleerd en dan kan het groevespoor over een afstand van ca. 500 m verlengd worden. Verder worden nog twee afstelsporen voor het huidige en toekomstige materieel aangelegd. In de volgende weken wordt ook gestart met het uitgraven van de funderingen voor het toekomstige smalspoorstation. Dit wordt een bouwwerk in typische Engelse lokaalbaanstijl, witgekalk met vakwerk. Dit bouwwerk zou tegen het seizoen 1997 operationeel moeten zijn.

Andere werkzaamheden zijn de opruimwerken : hier is het de bedoeling dat het terrein achter het tentoonstellingsgebouw volledig vrijgemaakt wordt, zodat de bouwwerken in het najaar hier zonder problemen kunnen starten. Ook voor de bereikbaarheid van dit deel van het emplacement werd een oplossing gevonden : op het einde van de loskoer wordt een oversteek gemaakt tussen de loskoer en de open ruimte tussen spoor 4 en 6. Dit houdt de aanleg van een overweg in over drie sporen en het weggraven van de twee perrons over een afstand van ca. 3 m.

Ter hoogte van deze overgang wordt een klein oliemagazijn - met een opslag van mazout en de brandstofpomp - opgericht en dit dient ook voor de toekomstige passarel over deze sporen. Aan de andere zijde wordt dan de kolenbevoorrading voorzien. Hierdoor kan de bevoorrading van de stoomlokomotieven voorzien worden zowel op spoor 2 - voor de machines in exploitatie - als spoor 3 - voor de stoomlokomotieven die de demonstratieritten verzorgen. Het opstoken van beide soorten stoomlokomotieven gebeurt trouwens in de toekomst op spoor 3. Er wordt ook nagegaan of ook eventuele toekomstige smalspoorlokomotieven met deze installatie kunnen bevoorrad worden. De bouw van het gebouw voor de brandstofpomp wordt voor de zomer gepland, zodat de tank en het voorlopige houten gebouw in het najaar kan verdwijnen. De overgang anderzijds wordt door de gemeente aangelegd.

Het materieel

Ook hier beperkt het werk zich tot thuisarbeid : gedurende de vorige weken werden enkele kleinere onderdelen afgewerkt en klaargemaakt voor heropbouw op de machines . Het grootste voorbereidend werk werd afgelegd bij de stoomkraan. Hier werd het drijfwerk van één zijde volledig afgeschuurd en hersteld, terwijl ook de ketelappendages nagekeken werden.

Anderzijds werd ook overgegaan tot een ruil van smalspoorn materieel: deze moest al uitgevoerd zijn doch ook hier zouden de barre weersomstandigheden het transport dwarsbomen. Het geldt hier om de aanwinst van vier smalspoorwagens, tegen dubbele mijnwagens.

Voornaamste aanwinst zal de aankomst van een personeelswagen vanuit de mijn van Beringen zijn : deze wagens met dwars geplaatste banken en meerdere ingangen voldoen beter in de exploitatie van het mijnspoor en wordt dan ook bij voorrang gerestaureerd. Hierdoor kan de capaciteit van deze demonstratieritten verdubbeld worden. Naargelang de algemene toestand hopen we deze wagen tegen het einde van zomer ingezet kan worden.

De drie overige wagens behoren bij het groevespoor : het zijn een kipwagen voor het vervoer van zand of klei en twee baksteenwagens. Deze laatste - van verschillende bouwvorm - werd gebruikt om de voorgevormde bakstenen van de fabriekshall naar de ovens te voeren. Deze wagens komen uit een baksteenbedrijf in de omgeving van Dinant.

Als laatste punt willen we vermelden dat er nog verschillende kontakten zijn om nog historisch museummaterieel op te sporen en te verwerven. We komen hier uitgebreider op terug als er konkrete ver-wezenlijkingen zijn.

De publikaties

Met dit nummer verloopt ook het abonnement op het tijdschrift voor de meeste leden. Ingesloten vinden deze leden een stortingsbulletin voor de overschrijving van het lidgeld voor 1996. Door de verhoogde postkosten enerzijds en door het invoegen van foto's zijn de kosten voor het uitgeven van het tijdschrift fors gestegen en daarom zijn we ook genoodzaakt om het lidgeld te verhogen tot 700 BEF. Om de administratie te vergemakkelijken vragen we om dit lidgeld zo vlug mogelijk te vereffenen. Zodoende moeten we niet overgaan tot het opsturen van herinneringsbrieven. Anderzijds hebben we het - als museumvereniging - ook gemakkelijker om de periode zonder inkomsten te overbruggen en kunnen de bouw- en restauratiewerken sneller uitgevoerd worden. En zo steunt U ook het behoud van een belangrijk museumpatrimonium.

Het volgend nummer - dat nog aan alle huidige leden opgestuurd wordt - zal het uitgebreide jaarboek 1995 worden. Dit geeft een volledig overzicht van alle gekende feiten op spoorweggebied, zowel bij de N.M.B.S., als bij de verschillende museumlijnen alsook bij de industrie. Dit wordt dit jaar nog uitgebreid met enkele evoluties die plaats vonden in de buurlanden en een overzicht over de Hoge Snelheidstreinen. Dit jaarboek is inbegrepen bij het lidgeld van 1996. Dit jaarboek zal begin april verschijnen. Een uitgebreidere versie - met o.m. meerdere foto's en een loopbaan van alle buiten dienst gestelde lokomotieven - verschijnt begin mei. Voor 800 BEF heeft men deze uitgebreidere versie en is men lid voor 1996. Het losse jaarboek kost 450 BEF voor leden en in voorinschrijving, 500 BEF na verschijning.

De technische fiches - de opbergmappen :

Het onderzoekwerk en opstellen van deze technische fiches, de vertaling en de druk vergen veel meer werk dan ik op voorhand voorgesteld had. De uitgave van een tijdschrift, de administratieve en technische werkzaamheden voor het runnen van een museumvereniging vergen zoveel tijd dat praktisch alle vrije tijd opgesoupeerd is.

Hierdoor is er een vertraging bij het uitvoeren van deze fiches : de tweede reeks is thans volledig gereed en wordt met dit tijdschrift meegestuurd. Nochtans moet men rekening houden dat de volgende fiches met een tijdsinterval van 3 à 4 maanden verschijnen. Het abonnement omvat 6 reeksen, doch deze worden verdeeld over ca. 2 jaar i.p.v. één jaar. Graag zouden ons willen verontschuldigen voor deze vertragingen en in dit verband zoeken we nog steeds mensen om ons te helpen - zowel met het tijdschrift, als de andere publikaties - maar ook met de museumactiviteit die binnenkort weer in een stroomversnelling komt.

Vermelden we nog dat verschillende publikaties - o.m. de katalogus van de L.S.V. en bijkomende nummerlijsten bij de technische fiches - op stapel staan en het werk nog verder uitbreiden.

N.M.B.S.-aktueel

Daar het jaarboek uitvoerig ingaat op de gebeurtenissen van de laatste maanden van 1995 - hieraan wordt al duchtig gewerkt - en er bijna geen nieuwe ontwikkelingen zijn tijdens de eerste maand valt deze rubriek deze maal weg.

Als enige belangrijke punten zijn :

- het gereedkomen van het eerste driedelige stel reeks 04 (+11). Dit ondergaat thans zijn eerste statische proeven en wordt binnenkort voorgesteld. Vanaf juni verzekeren deze stellen de eerste dienst tussen Mons en Aulnoye.

- de bestelling van 60 nieuwe lokomotieven reeks 13 (+ 20 voor de CFL). De bestelling werd gegeven aan Bombardier te Brugge en Acec (Asthom) te Charleroi. De eerste 10 lokomotieven worden te Frankrijk geassembleerd, de 70 volgende te Brugge. De eerste 20 machines gaan naar de CFL, nadien komt de NMBS aan de beurt. Deze lokomotieven worden echter in pool ingezet.

- begin januari werd het eerste Thalys-stel voorgesteld : het gaat hier om een driespanningsstel type Réseau van de SNCF dat aangepast werd voor de ritten tussen Paris - Brussel en Amsterdam. Naast de nieuwe kleurstelling in rood - lichtgrijs, met overwegend rood interieur is ook de Nederlandse ATB ingebouwd. Deze stellen zullen vanaf juni deze rechtstreekse dienst naar Amsterdam verzekeren. De eigenlijke vierspanningsstellen met aangepaste vorm worden pas in 1997 geleverd en dan ook effectief naar Duitsland ingezet. Vermelden we nog dat de gewone (blauwe) Réseau-stellen nog steeds gebruikt zullen worden naar Brussel en enkele zullen doorrijden naar Liège en Antwerpen.