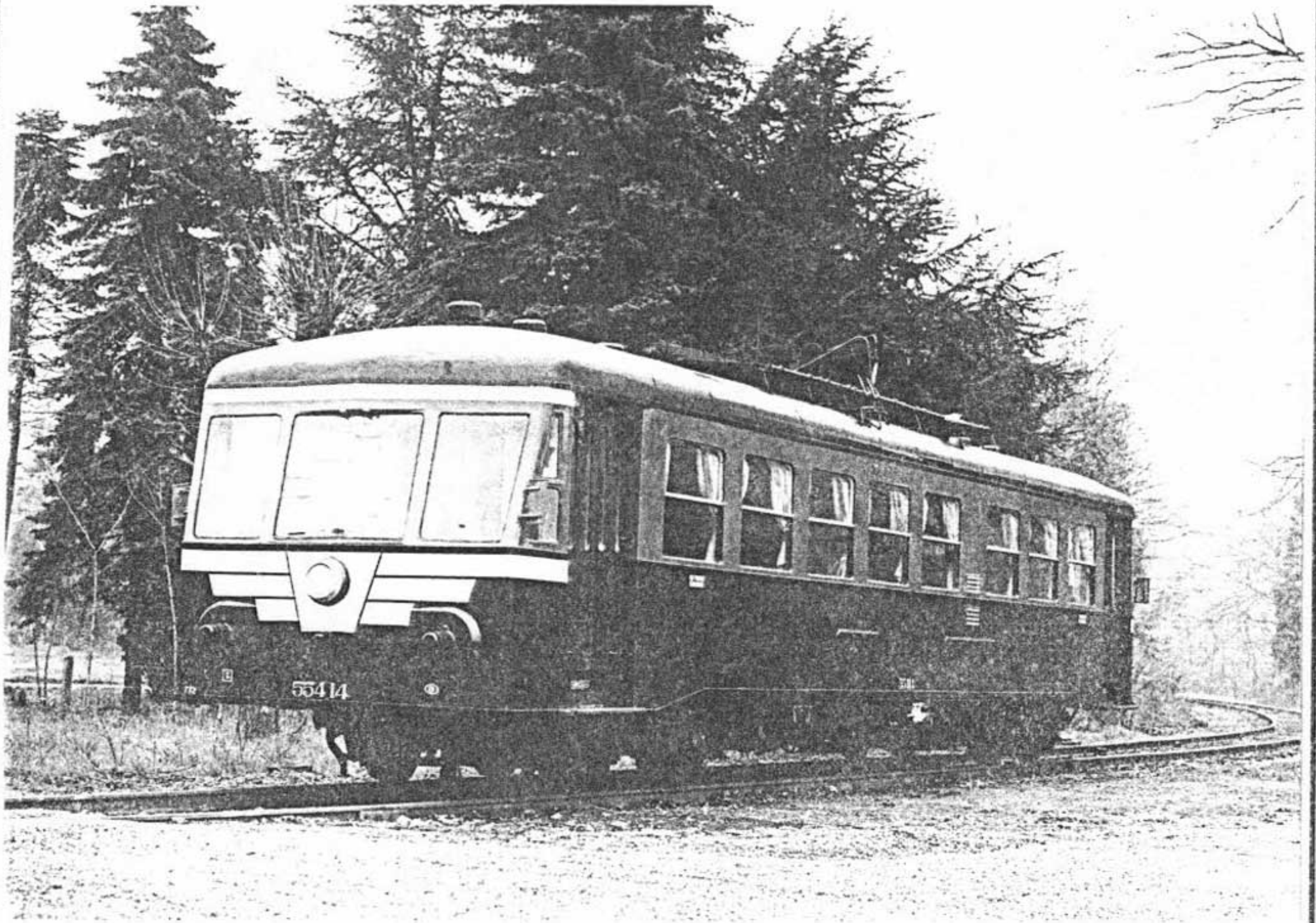


# L.S.V. - Tijdschrift

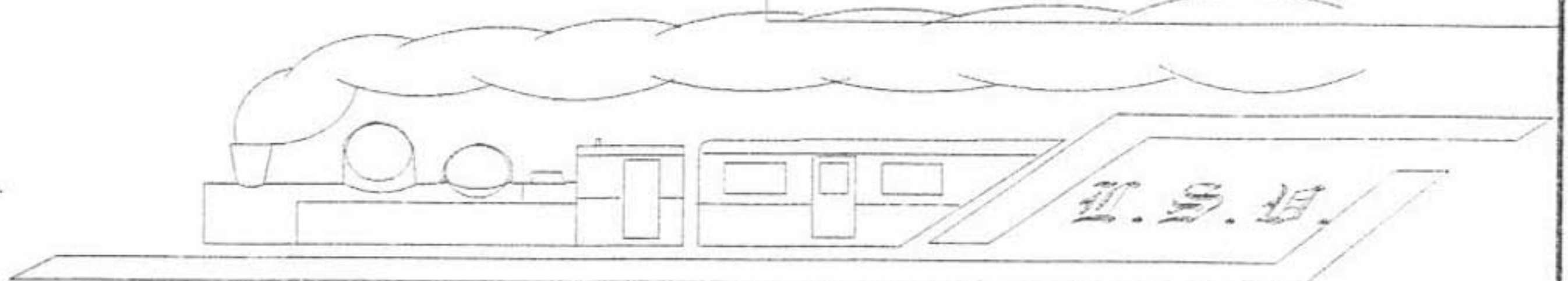


Stoomlok type 2  
Stoomlok type 64 (IV)  
Type 122  
Type 273  
Bagagerijtuig 7550  
Wagen voor coils  
Zomerregeling 1964  
Exploitatie lijn 124

78

Lidgeld : 700 BEF  
V.U. J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren  
A.K. 3665 AS I

November  
December 1996



*Limburgse Stoom Vereniging*

# *Stoomlokomotieven*

## *Type 2*

Naast de typische sneltreinlokomotieven type 1, had men in de eerste helft van de zeventiger jaren van vorige eeuw ook een sterke lokomotief nodig, die de zware semi-direkte reizigerstreinen kon slepen en kon ingezet worden voor de lange pendeltreinen naar de steenkoolmijnen en de metaalbedrijven. Hier werden wel de typen 28 gebruikt, doch de snelheid lag hier voor dit doel te laag. In 1875 besliste men om één lokomotief van dit type te verbouwen : zo zouden de drie drijfwielen van 1 450 mm vervangen worden door grotere wielen van 1 700 mm. Verder moesten noodgedwongen ook veranderingen aan het chassis en de voetplaat aangebracht worden. Als ombouwlokomotief werd de 151 - Schneider 1867 - aangeduid. De testen werden doorgevoerd tussen Brussel-Leopoldswijk en Namur. Deze verliepen zo gunstig dat dadelijk de beslissing genomen werd om dit type in serie te bouwen en tussen 1875 en 1885 werden 137 machines door Carels, Cockerill, Cie Evrard, Couillet, Haine-St-Pierre en Tubize gebouwd. Bij de eerste geleverde machines werden deze gewoon uit het bouwprogramma voor het type 28 gelicht.

De machines werden over verschillende stelplaatsen van het net verdeeld en vooral ingezet voor de zware reizigerstreinen vanuit de grotere steden naar Brussel. De eerste inzet kenden de machines op de zware lijn tussen Brussel en Luxemburg via Namur en hiervoor waren ze gestationeerd te Brussel-Leopoldswijk, Namur/Ronet en Jemelle. Praktisch alle treinen stonden hier - na de overname van de GCL - op hun programma. Tweede stamlijn was de vesderlijn tussen Liège en Aachen en hiervoor waren er machines aanwezig te Liège en Verviers.

Verder waren er grotere concentraties aanwezig te Mons en Gent-Ledeberg / Merelbeke voor de verbindingen met Brussel. Om het steeds groeiende verkeer te kunnen bedienen werden tussen 1885 en 1890 nogmaals 20 lokomotieven type 28 omgebouwd tot het type 2. Gedurende de vooroorlogse periode bleef de toestand praktisch ongewijzigd, dit tot de levering van de modernere machines in het begin van de eeuw. Vanaf 1905 verdwenen de typen 2 van de hoofdlijnen en werden ze ondergebracht in kleinere stelplaatsen en verzekerden dan de doorgaande treinen op diverse zijlijnen. Anderzijds werden diverse lokomotieven omgebouwd tot het type 2bis (door het ontkoppelen van de eerste drijf-as) of het type 29. In 1905 waren de typen 2 gestationeerd in de stelplaatsen Antwerpen-zuid, Charleroi, Gent-Ledeberg, Hasselt, St-Niklaas, Tournai, Visé en Walcourt. Van de oorspronkelijke inzetplaatsen bleven enkel Liège, Mons en Namur over, doch ook hier was het inzetpatroon sterk aangepast.

Vermelden we nog dat de prototypelokomotief 151 reeds in 1900 buiten dienst ging en verder werden nog twee bijkomende machines - waarschijnlijk door ongevallen - voor 1910 geschrapt. De overige machines waren bij het uitbreken nog aanwezig, doch tijdens de oorlogsjaren gingen ongeveer een derde van de machines verloren.

Na de eerste wereldoorlog zouden de overgebleven machines in eerste instantie de vooroorlogse taken terug opnemen en de eerste stelplaatsen waren Bertrix, Hasselt en St-Niklaas. Hier zouden ze de lokale treinen op zich nemen. Tijdens de volgende jaren werden ze meestal voor kortere tijd in andere lokale stelplaatsen ondergebracht en naarmate de Duitse lokomotieven in dienst kwamen werd een groter gedeelte voor 1925 buiten dienst gesteld. Tijdens de zomerregeling van 1924 waren er nog 52 machines aanwezig, waarvan er 26 ingezet werden. De tabel op de volgende bladzijde geeft een overzicht over de inzet van de lokomotieven in de naoorlogse periode.

	MBX	FHS	LDBP	FNR	FSN	FTG	FSD	FTL	FY	FDK	LML	FEO
1922	7	9			5							
1923	6	9	3									
1924	3	9	6									
1925	6	9	4	1	2	1						
1926	6	9	1	1	2	2						
1927	6	9	2	1	1	1	3	3	3			
1928	6	9	2	1				3	2	1		
1929	3	10		1					2	2	3	
1930	3	10							4		3	1
1931	3	10							3		3	1
1932	3	10							2			

Te **Bertrix** werden de typen 2 vooral gebruikt in de lokale diensten naar Bastogne en Gouvy en waarbij deze beide plaatsen ook inzetplaatsen waren. Anderzijds werden er ook gebruikt op de verbinding naar Virton. Deze inzet bleef bestaan tot bij de definitieve afstelling van de machines. De inzet verminderde vanaf 1929 echter wel van 6 diensten naar drie en vanaf deze datum werden de machines enkel nog vanuit Bastogne gebruikt.

**Hasselt** zou gedurende de ganse naoorlogse loopbaan de hoofdinzetplaats van het type 2 worden : de reeks bestond konstant uit 9 tot 10 plandagen en de inzet werd uitgevoerd op de lijnen vanuit Hasselt naar Mol, Tongeren - Visé / Liège en naar Maaseik. Deze diensten bleven behouden tot op het ogenblik dat de machines in twee inzetplaatsen - Mol en Tongeren - gebruikt.

Vanaf 1926 werd de dienst nog verder uitgebreid, dit door het begin van de steenkoolexploitatie en werden diverse - lokale - mijnwerkerstreinen gesleept en werd de volledige inzet in de Limburgse Kempen uitgevoerd. Vanaf 1932 werd de inzet zeer snel opgeheven en doorgegeven aan de lokomotieven type 41/44 en vooral type 64.

De derde oorspronkelijke inzetplaats was **St-Niklaas** waar in 1922 een inzetreeks van 5 machines bestond. Nog hetzelfde jaar werd deze inzet terug opgeheven en vervangen door lokomotieven type 32. Doch voor de lokale diensten naar St-Gillis en Moerbeke werden vanaf 1925 de lokomotieven type 2 terug opgevestigd en voor deze diensten werden twee machines gebruikt tussen 1925 en 1927. Op dat ogenblik eindigde de inzet in het Waasland.

Een verder vooroorlogse inzetplaats was **Gent-Ledeberg** en na een eerste periode werden de typen 2 opnieuw in het Gentse gebruikt : vanaf 1923 werd een eerste kleine inzetreeks met drie plandagen opgesteld en deze werd tijdens de volgende jaren verder uitgebreid tot 6 diensten. Deze werden vooral verricht op de lokale lijnen naar Zelzate, Eeklo en verder naar Brugge. Doch deze diensten werden even later overgenomen door de stelplaats Eeklo en zo werd de inzetreeks ingekrompen tot 2 inzetdagen met diensten naar Zelzate. In 1928 eindigde dan ook deze inzet in de Gentse kanaalzone.

Om de inzet vanuit Hasselt richting Liège te verbeteren werd in 1925 de standplaats **Tongeren** in dienst genomen. Hier werd in eerste instantie 1, nadien twee lokomotieven gebruikt. De dienst voorzag verschillende lokale treinen richting Bassenge / Visé en ook naar St-Truiden. Nochtans zou de effectieve inzet vanuit Tongeren slechts van korte duur zijn en in 1927 werd de stelplaats gesloten. Nochtans bleef de inzet verder behouden en met lokomotieven van Hasselt werden dezelfde diensten gereden.

Een volgende inzet was te **Oostende** geprogrammeerd : in 1926 werd een eerste inzetreeks met 3 plandagen opgesteld, doch eind 1927 was deze al beëindigd. De diensten werden waarschijnlijk gereden op de lokale verbinding naar Torhout.

Naast de inzet vanuit Tongeren, zou ook **Tienen** vanaf 1927 tot begin 1930 een drietal lokomotieven gebruiken op de diensten tussen de suikerstad en Tongeren via St-Truiden.

Eén van de uitgebreidste inzetstelplaatsen in deze periode werd het West-Vlaamse **Ieper**. Hier doken de typen 2 eind 1926 op en werden ingezet in 3 diensten op vooral de lokale inzetlijnen naar Abeele, Roeselare en Kortrijk. Deze diensten bleven behouden tot bij de definitieve afstelling van de typen 2 in de loop van 1933.

In de buurt kreeg ook de stelplaats **Adinkerke** enkele machines op stal. De inzet was echter vrij beperkt en van korte duur. De treinen bedienden hier waarschijnlijk de lokale lijn naar Nieuwpoort. Al begin 1930 eindigde hier de inzet.

Ook **Mol** zou voor korte tijd enkele diensten van de stelplaats Hasselt overnemen : in 1928 kwamen de typen 2 naar Mol en hier reden ze de treinen naar Hasselt en Neerpelt. Eind 1931 eindigde ook hier de loopbaan van het type 2.

Laatste stelplaats was **Ronet** die tussen 1929 en 1932 één enkele lokomotief gebruikte.

### NUMMERLIJSTEN TYPE 2 :

12	04002		05/1871	WO I	Haine-St-Pierre	71	Merelbeke	1882	
17			10/1864	.1899	Cockerill	579	Merelbeke	1882	
18	04060		.1882	1921-24	Carcls	166			
21	04004		07/1871	WO I	Cockerill	741	Merelbeke	1882	
26	04005		01/1867	WO I	Cockerill	647	Brussel-noord	1882	
30	04006		09/1864	WO I	Couillet	149	Brussel-noord	1882	
38	04009		06/1871	WO I	Cockerill	742	Liège	1882	
39			10/1864	.1894	Cockerill	578	Brussel-noord	1882	
54	04019		12/1866	1907-11	Cockerill	644	Merelbeke	1882	
632		2906	01/1873	02/1936	Anglo-Franco-Belge	190	Brussel-zuid	1882	> type 29
633			02/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	191	Statte	1882	
634	0172		10/1872	WO I	Couillet	264	Merelbeke	1882	
635	0173		11/1872	WO I	Couillet	265	Charleroi	1882	
636			12/1872	1889	Couillet	266			
661			07/1872	WO I	St-Léonard	382	Welkenraedt	1882	
662	0174		08/1872	WO I	St-Léonard	383	Welkenraedt	1882	
663			09/1872	1904	St-Léonard	384	Liège	1882	
664			09/1872	1899	St-Léonard	385	Liège	1882	
665	0175		09/1872	WO I	St-Léonard	386	Liège	1882	
666			11/1872	1909	St-Léonard	387	Liège	1882	
667	0176		11/1872	WO I	St-Léonard	388	Liège	1882	
668			11/1872	WO I	St-Léonard	389	Liège	1882	
669			11/1872	06/1933	St-Léonard	390	Statte	1882	
670			12/1872	WO I	Couillet	270	Montignies	1882	
671	0347		01/1873	WO I	Couillet	271	Brussel-Zuid	1882	
672			02/1873	WO I	Couillet	272	Tournai	1882	
673			02/1873	08/1933	Couillet	273			
674			03/1873	1882	Couillet	274	Namur	1882	> Type 2b
675			12/1872	.1903	Couillet	269	Tournai	1882	> Type 29
676		2907	10/1872	11/1940	Tubize	162	Oostende	1882	> Type 29
677			10/1872	1921-25	Tubize	163	Mons	1882	
678			11/1872	1926-28	Tubize	164	Merelbeke	1882	
679	021		12/1872	WO I	Tubize	165	Liège	1882	
680			12/1872	1926-28	Tubize	166	Montignies	1882	

718	0127		.1899	WO I	St-Léonard	928			ex LM 8
721			04/1873	1921-25	St-Léonard	412	<i>Liège</i>	1882	
722			04/1873	.1890	St-Léonard	413	<i>Schaarbeek</i>	1882	>> GEB >> EB 918
723	0335		04/1873	WO I	St-Léonard	414			
724	0180		04/1873	WO I	St-Léonard	415			
725			04/1873	WO I	St-Léonard	416	<i>Liège</i>	1882	
726	0334		11/1873	1921-25	St-Léonard	417	<i>Welkenraedt</i>	1882	
727			12/1873	.1903	St-Léonard	418	<i>Tournai</i>	1882	
728			12/1873	.1898	St-Léonard	419	<i>Namur</i>	1882	
729			12/1873	.1903	St-Léonard	420	<i>Merelbeke</i>	1882	
730			12/1873	1926-28	St-Léonard	421	<i>Brussel-zuid</i>	1882	> Type 29
731			03/1873	1921-25	Anglo-Franco-Belge	229	<i>St-Ghislain</i>	1882	> Type 29
732			03/1873	1921-25	Anglo-Franco-Belge	230	<i>Brussel-zuid</i>	1882	
733	0340		03/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	228			
734	0374		03/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	231	<i>Namur</i>	1882	
735	0183		04/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	232	<i>Tournai</i>	1882	
736		2908	04/1873	04/1937	Anglo-Franco-Belgc	233	<i>Brussel-zuid</i>	1882	> Type 29
737	0184		05/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	234			
738			04/1873	1907-11	Anglo-Franco-Belge	235			
739			05/1873	1921-25	Anglo-Franco-Belge	236	<i>Antwerpen</i>	1882	
740			05/1873	1926-28	Anglo-Franco-Belge	237	<i>Brussel-zuid</i>	1882	
762			05/1874	.1904	Cockerill	925			
763			05/1874	.1903	Cockerill	926	<i>Luttre</i>	1882	
764			05/1874	1926-28	Cockerill	927	<i>Dendermonde</i>	1882	
765			06/1874	WO I	Cockerill	928	<i>Merelbeke</i>	1882	
766			06/1874	.1904	Cockerill	929			
767			06/1874	03/1933	Cockerill	930			
798			05/1873	WO I	Tubize	271	<i>Antwerpen</i>	1882	
799			08/1873	.1905	Couillet	306	<i>Montignies</i>	1882	
800			06/1873	WO I	Tubize	272	<i>Tamines</i>	1882	
801			08/1873	1921-25	Couillet	307	<i>St-Ghislain</i>	1882	
802			06/1873	1921-25	Tubize	273			> Type 29
803			09/1873	1926-28	Couillet	308	<i>Merelbeke</i>	1882	
804	04		07/1873	1926-28	Tubize	274	<i>Arlon</i>	1882	
805			09/1873	1921-25	Couillet	309	<i>Montignies</i>	1882	
806	0186		07/1873	WO I	Tubize	275	<i>Merelbeke</i>	1882	
807			10/1873	12/1899	Couillet	310	<i>Tournai</i>	1882	
830	0137		12/1874	WO I	St-Léonard	437			> Type 29
831	0132		01/1875	WO I	St-Léonard	438	<i>Antwerpen</i>	1882	
832			02/1875	1926-28	St-Léonard	439	<i>St-Ghislain</i>	1882	
833			03/1875	1921-25	St-Léonard	440			
834			03/1875	.1903	St-Léonard	441	<i>Tournai</i>	1882	
835			04/1875	11/1933	St-Léonard	442	<i>Tamines</i>	1882	> Type 29
836	052		06/1875	WO I	Anglo-Franco-Belge	275			
1038			08/1876	.1905	St-Léonard	445	<i>Merelbeke</i>	1882	
1039	0200		04/1876	WO I	St-Léonard	446	<i>Antwerpen</i>	1882	
1040			04/1876	1921-25	St-Léonard	447	<i>Schaarbeek</i>	1882	> Type 29
1041			05/1876	.1903	St-Léonard	448			
1042			05/1876	.1903	St-Léonard	449	<i>Antwerpen</i>	1882	
1043			05/1876	WO I	St-Léonard	450	<i>Merelbeke</i>	1882	

1211		11/1880	1907-11	Haine-St-Pierre	136	Montignies	1882	> Type 2b
1466		12/1881	1921-25	Couillet	547	Dendermonde	1882	
1467		12/1881	09/1934	Couillet	548	Dendermonde	1882	
1468		12/1881	04/1934	Couillet	549	Tournai	1882	
1469		12/1881	WO I	Couillet	550	Tienen	1882	
1470		.1882	1921-25	Couillet	551	Tournai	1882	
1471	0260	.1882	WO I	Couillet	552	Tienen	1882	
1472	0342	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	384	Tienen	1882	
1473	0375	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	385			
1474	010	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	386			
1475	0261	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	387	Merelbeke	1882	
1476		.1882	1907-11	Cockerill	1234			
1477	03007	11/1881	WO I	Couillet	546	Arlon	1882	> Type 2b
1478	0359	.1882	WO I	Cockerill	1235			
1479	0123	.1882	WO I	Cockerill	1236	Tienen	1882	
1480	0262	.1882	1926-28	Cockerill	1237			
1481		.1882	1926-28	Cockerill	1238			
1482		.1882	1921-25	Cockerill	1239			
1483	03008	.1882	WO I	Cockerill	1240	Arlon	1882	> Type 2b
1484		11/1881	1926-28	Carels	160			
1485		12/1881	1926-28	Carels	161	Merelbeke	1882	
1486		12/1881	1926-28	Carels	162			
1487		12/1881	1921-25	Carels	163	Tienen	1882	
1488		.1882	1926-28	Carels	164			
1614	03010	.1882	WO I	Cockerill	1334			> Type 2
1615	03021	.1882	WO I	Cockerill	1335			> Type 2
1616	03011	.1882	WO I	Cockerill	1336			> Type 2
1617	0100	.1882	1926-28	Cockerill	1337			> Type 2
1618		.1883	1921-25	Cockerill	1338			
1619	0289	.1883	WO I	Cockerill	1339			> Type 2
1620	0128	.1883	WO I	Cockerill	1340			> Type 2
1621		.1883	WO I	Cockerill	1341			> Type 2
1622		.1883	1921-25	Cockerill	1342			> Type 2
1623		.1883	WO I	Cockerill	1343			> Type 2
1624	03012	.1883	WO I	Cockerill	1344			> Type 2
1625		.1883	06/1935	Cockerill	1345			> Type 2
1626	03013	.1883	WO I	Cockerill	1346			> Type 2
1627		.1883	1921-25	Cockerill	1347			> Type 2
1628	03014	.1883	WO I	Haine-St-Pierre	196			> Type 2
1629	03015	.1883	WO I	Haine-St-Pierre	197			> Type 2
1630	0290	.1883	1921-25	Haine-St-Pierre	198			> Type 2
1631	0376	.1883	1921-25	Haine-St-Pierre	199			> Type 2
1632		.1883	1921-25	Haine-St-Pierre	200			> Type 2
1633		.1883	1921-25	Haine-St-Pierre	201			> Type 2
1634		.1883	1907-11	Haine-St-Pierre	202			> Type 2b
1635	03002	.1883	WO I	Tubize	546			> Type 2b
1636		.1883	WO I	Tubize	547			> Type 2b
1637		.1883	1921-25	Tubize	548			> Type 2
1638	03020	.1883	WO I	Tubize	549			> Type 2b
1639		.1883	1921-25	Tubize	550			> Type 2b
1640	03016	.1883	WO I	Tubize	551			> Type 2b
1641	03017	.1883	WO I	Tubize	552			> Type 2b

**NUMMERLIJSTEN TYPE 28 omgebouwd tot TYPE 2 :**

151			09-1867	1926-28	Schneider	1049	Brussel-LW	1882	> type 2
1614	03010		.1882	WO I	Cockerill	1334			> type 2
1615	03021		.1882	WO I	Cockerill	1335			> type 2
1616	03011		.1882	WO I	Cockerill	1336			> type 2
1617	0100		.1882	WO I	Cockerill	1337			> type 2
1619	0289		.1883	WO I	Cockerill	1339			> type 2
1620	0128		.1883	WO I	Cockerill	1340			> type 2
1621			.1883	WO I	Cockerill	1341			> type 2
1622			.1883	1921 - 25	Cockerill	1342			> type 2
1623			.1883	WO I	Cockerill	1343			> type 2
1624	03012		.1883	WO I	Cockerill	1344			> type 2
1625			.1883	06/1935	Cockerill	1345			> type 2
1626			.1883	WO I	Cockerill	1346			> type 2
1627			.1883	WO I	Cockerill	1347			> type 2
1628	03014		.1883	WO I	Haine-St-Pierre	196			> type 2
1629	03015		.1883	WO I	Haine-St-Pierre	197			> type 2
1630	0290		.1883	WO I	Haine-St-Pierre	198			> type 2
1761			.1884	.05/1929	Couillet	772			> type 29
1762	0344		.1884	WO I	Couillet	773			> type 29
1763	0364		.1884	WO I	Couillet	774			> type 29
1764			.1884	1921-25	Couillet	775			
1631	0376		.1883	1921 - 25	Haine-St-Pierre	199			> type 2
1632			.1883	1921 - 25	Haine-St-Pierre	200			> type 2
1633			.1883	1921 - 25	Hainc-St-Pierre	201			> type 2
1636			.1883	WO I	Tubize	547			> type 2

**Varianten :**

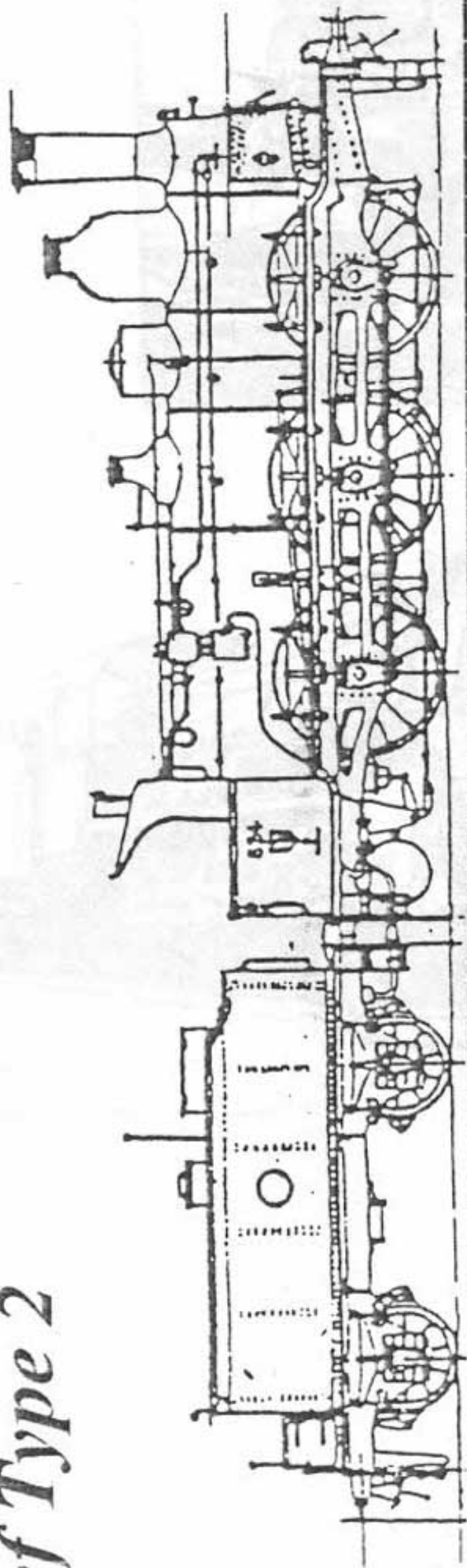
Bij het type 2 ontstonden tijdens de volledige loopbaan tal van verschillende versies : in eerste instantie waren er al tal van verschillen in de opbouw en de hulptoestellen naargelang de constructeur. Elke bouwer kreeg wel een standaardplan voor de hoofdonderdelen, doch mocht zelf oplossingen zoeken voor de plaatsing van de hulptoestellen.

Ook bij de ombouw van de machines type 28 ontstonden diverse afwijkingen bij deze lokomotieven.

De grootste wijzigingen ondergingen de machines vanaf 1878 : in deze periode werden de lokomotieven uitgerust met de automatische luchtrem en de enkelvoudige luchtpomp type Westinghouse. Ook de overige lokomotieven werden geleidelijk aan met deze rem uitgerust. Deze werd nog verder aangepast na de eerste wereldoorlog en werd de remming verder aangepast.

# Stoomlokomotief Type 2

Oorspronkelijke uitvoering



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	niet opeenvolgend	Totale lengte : 9 338 mm
Effectief bij bouw	137	Lengte chassis : 8 798 mm
Bouwer :	(+ 21 ombouw) Carels, Cockerill, HSP AFB, Couillet, Tubize	Breedte : 2 670 mm
Levering :	1875 - 1883	Hoogte vloer : 1 000 mm
Ombouw :	1933	Hoogte as vd ketel : 2 125 mm
Buiten dienst :	C	Totale hoogte : 4 300 mm
Asindeling :	60 km/h	Radstand (totaal) : 4 000 mm
Snelheid :	Stephenson	Afstand as 1 / as 2 : 2 000 mm
Aandrijving :	2 binnenliggende	Afstand as 2 / as 3 : 2 000 mm
Type overbrenging :	450 mm	Oversteek voor : 2 755 mm
Plaatsing cilinders :	600 mm	Oversteek achter : 2 583 mm
Diameter cilinders :	> Westinghouse	Diameter drijfwielen : 1 700 mm
Zuigerslag :	Westinghouse	Diameter loopwiel : -- mm
Remming :	Westinghouse	Massa (rijvaardig) : 38 870 kg
Compressor : (van 1880)	Stoomrem	Aslast : 1ste as : 12 630 kg
Debiet :	Schroefrem	2 de as : 13 730 kg
Automatische rem :		3 de as : 12 450 kg
Rechtstreekse rem :		Massa /lopende meter : 4 162 kg/m
Handrem :		Type tender : HT 6 m3 > HT 9 m3



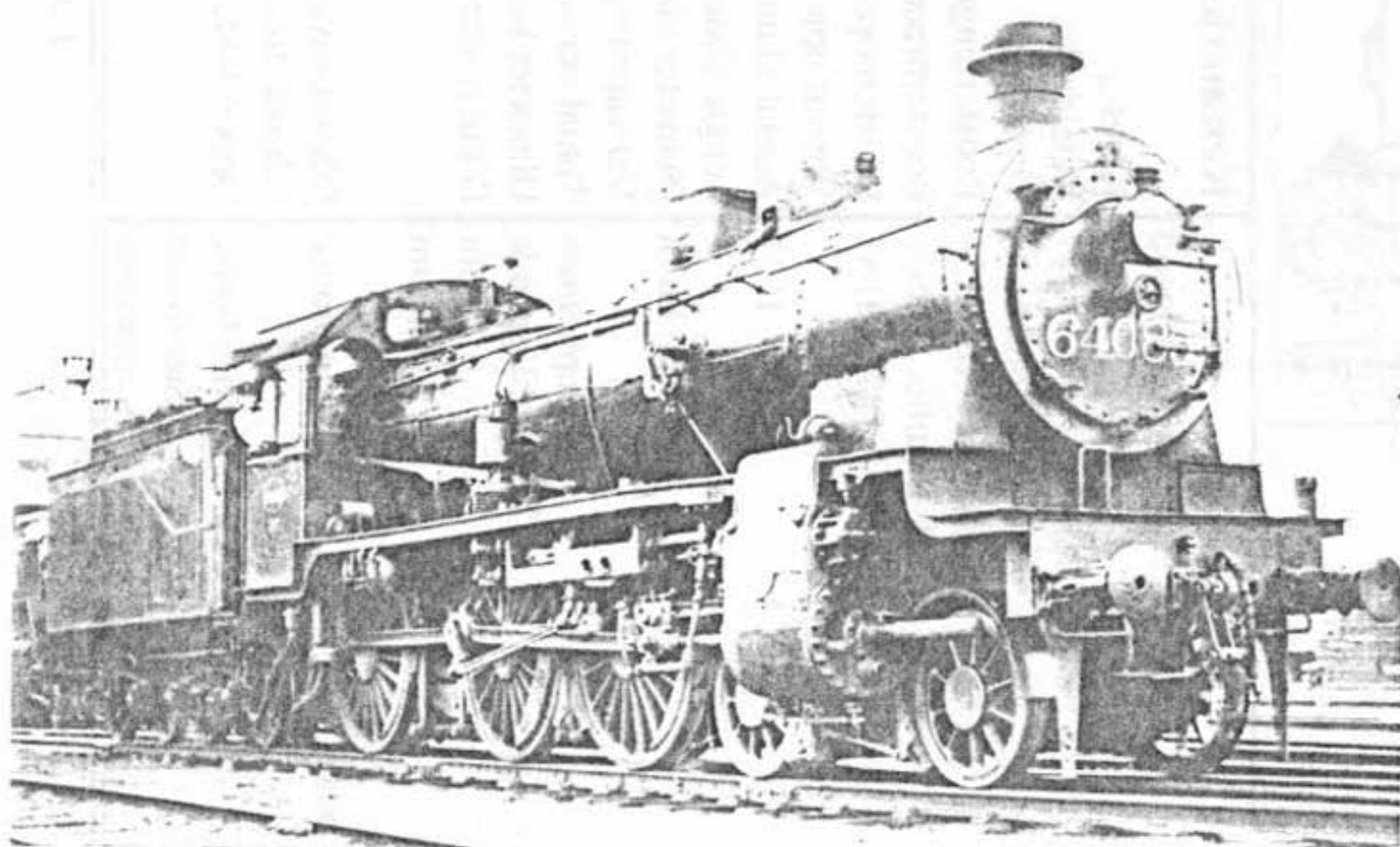
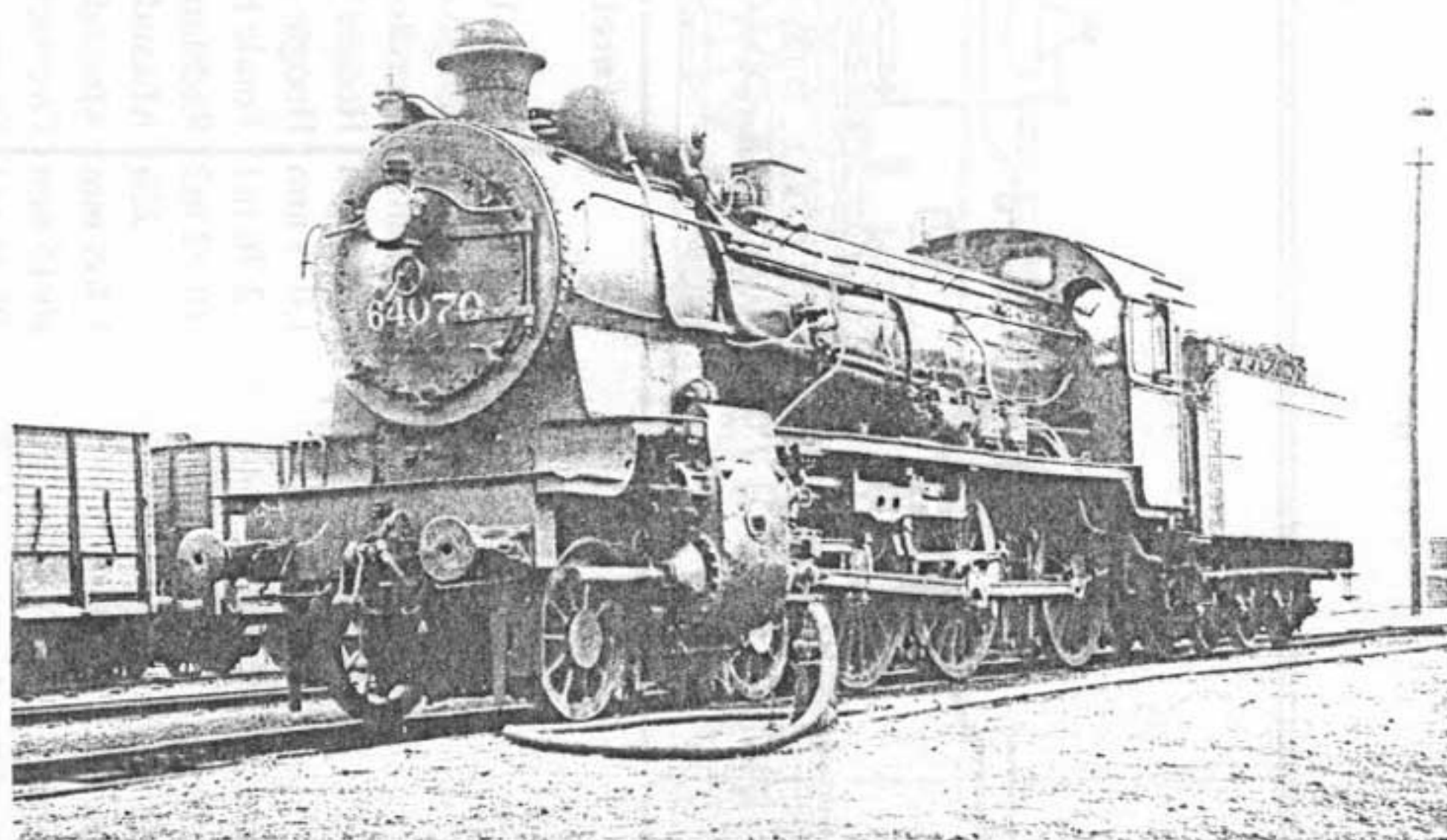
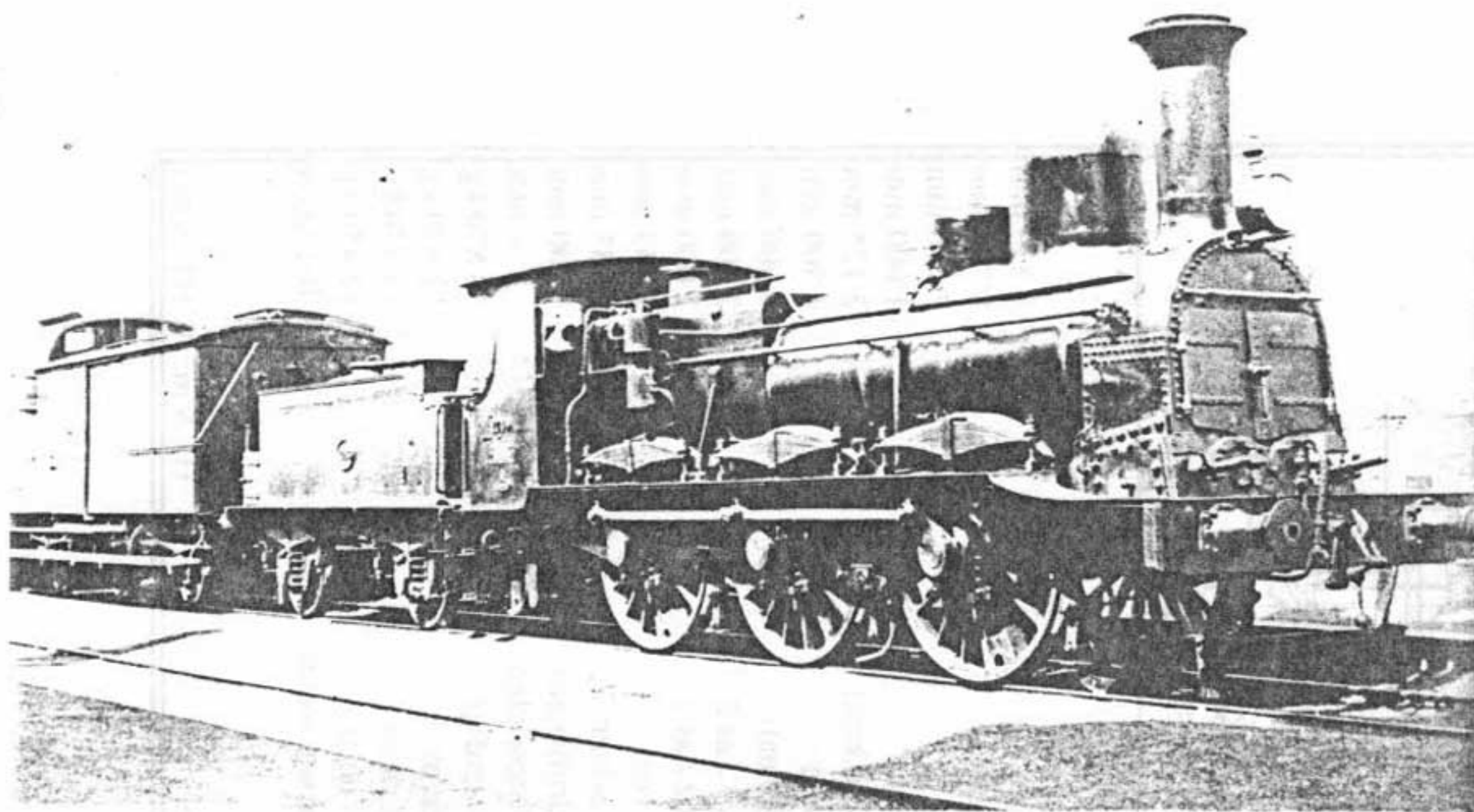


Foto boven : lokomotief type 2 nr 1749

Foto midden : lokomotief nr 64.085 (foto A. Paix)

Foto onder : lokomotief nr 64 070 te Liège (foto A. Paix)

# Stoomlokomotieven type 64

## Deel V.

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6478 64.078	Königsberg 2478	Schichau 2483/1917	1919	24/03/64	Liège Kinkempois	29/09/45 16/05/53	PV 81 15/03/61
6479 64.079	Essen 2472	Humboldt 1280/1917	1919	21/03/61	Haine-St-P Merelbeke	08/07/46 25/10/46	PV 65 28/02/61
6480 64.080	Hannover 2480	Schwarzck 6442/1918	1919	16/12/64	Berchem Oostende Brugge St-Niklaas Merelbeke	15/10/45 12/10/56 16/02/59 27/09/60 11/05/62	PV 433 25/11/64
6481 64.081	Hannover 2485	Schwarzck 6582/1918	1919	20/06/66	Haine-St-P Hasselt Trois-Ponts Gouvy Merelbeke	22/01/46 26/09/52 29/01/58 01/08/59 27/01/61	PV 236
6482 64.082	Hannover 2482	Schwarzck 6444/1918	1919	20/04/67	Haine-St-P Liège Landen Aarschot Leuven Kortrijk Tournai	05/07/46 18/09/46 08/10/52 31/01/55 01/02/64 14/10/64 10/02/67	PV 232
6483 64.083	Frankfurt 2483	Henschel 14354/1916	1919	20/08/63	Ath Tamines Trois-Ponts Oostende Dendermonde Brugge	26/07/46 09/12/46 10/07/54 12/10/56 16/02/59 31/01/63	PV 289 05/08/63
6484 64.084	Hannover 2486	Schwarzck 6599/1918	1919	20/08/63	Berchem Liège Kinkempois Statte Kinkempois	04/12/45 03/04/46 16/05/63 09/06/58 27/09/61	PV 289 05/08/63
6485 64.085	Stettin 2485	Schwarzck 6394/1917	1919	20/08/63	Berchem Haine-St-P Ath	17/11/45 01/01/49 12/03/55	PV 289 05/08/63
6486 64.086	Essen 2486	Henschel 15487/1918	1919	25/07/66	Berchem Merelbeke Oostende Brugge Merelbeke Tournai	14/07/46 11/11/46 13/06/58 16/02/59 14/04/59 10/09/59	PV 275 28/06/66
6487 64.087	Elberfeld 2477	Humboldt 933/1914	1919	03/05/66	Berchem Haine-St-P Ath Montignies Kortrijk	06/10/45 24/12/45 13/07/46 23/05/60 29/06/64	PV 168 20/04/66

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6488 64.088	Hannover 2489	Henschel 15698/1919	1919	12/10/64	Berchem Haine-St-P Hasselt Liège Kinkempois Ottignies Dendermonde Merelbeke	06/10/45 27/11/45 02/10/48 04/12/48 16/05/53 09/01/57 15/04/59 01/10/63	PV 340  16/09/64
6489 64.089	Essen 2489	Schwarzck 6582/1918	1919	07/10/65	Berchem Merelbeke Berchem Aarschot Merelbeke	30/06/46 28/10/46 11/07/47 15/04/57 22/03/62	PV 428  22/09/65
6490 64.090	Kassel 2493	Henschel 14325/1917	1919	22/11/63	Tamines Statte Aarschot	10/06/50 25/05/59 16/05/61	PV 419  06/10/63
6491	Elberfeld 2491	Schwarzck 5555/1915	1919	WO II			> DDR
6492 64.092	Essen 2492	Schwarzck 6585/1918	1919	09/12/66	Berchem Haine-St-P Liège Kinkempois Braine-le-C Montignies Kortrijk	05/12/45 16/04/46 22/06/46 16/05/53 09/06/58 27/09/62 13/10/64	PV 554  21/11/66
6493 64.093	Essen 2493	Henschel 15706/1918	1919	20/04/67	Berchem Liège Merelbeke Liège Kinkempois Ottignies Statte Kinkempois Tournai	11/07/46 21/09/46 23/10/48 12/04/51 16/05/53 14/04/58 09/10/58 29/09/61 06/02/67	PV 232
6494 64.094	Essen 2494	Henschel 15707/1918	1919	31/12/64	Haine-St-P Liège Montignies Trois-Ponts Braine-le-C Ath	29/12/45 03/04/46 16/07/49 23/09/52 04/02/59 24/04/63	PV 475  15/12/64
6495 64.095	Essen 2495	Henschel 15708/1918	1919	31/05/66	Ath Tamines Dendermonde Merelbeke	04/08/46 18/06/49 11/06/59 01/10/63	PV 205  20/05/66
6496 64.096	Hannover 2496	Schwarzck 6222/1918	1919	01/04/65	Ottignies Ath Trois-Ponts Gouvy Kinkempois	01/07/46 04/08/46 06/09/52 01/08/59 27/09/63	PV 125  17/03/65
6497 64.097	Köln 2497	Humboldt 1491/1919	1919	23/09/66	Berchem Montignies Tournai	14/07/46 29/01/49 10/09/59	PV 379  18/08/66
6498 64.098	Köln 2498	Humboldt 1492/1919	1919	31/01/64	Berchem St-Niklaas Merelbeke	12/11/45 03/07/57 28/09/62	PV 22  10/01/64

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6499 64.099	Elberfeld 2499	Humboldt 1160/1916	1919	10/04/63	Ath Liège Landen Montignies St-Niklaas Merelbeke	03/08/46 09/12/46 09/09/50 06/12/55 20/03/56 04/11/59	PV 244
6500 64.100	Frankfurt 2500	Schwarz 6591/1918	1919	19/07/50	Tamines	19/06/50	PV 202 zwaar beschadigd
6501 64.101	Hannover 2501	Henschel 16457/1918	1919	20/08/63	Haine-St-P Brugge	26/07/46 06/04/56	PV 289 05/08/63
6502 64.102	Essen 2502	Henschel 15415/1918	1919	24/03/66	Liège Kinkempois Statte Kinkempois	29/09/45 16/05/53 28/06/58 27/09/61	PV 97 04/03/66
6503 64.103	Hannover 2502	Henschel 16458/1918	1919	24/02/67	Berchem Ottignies Tamines Mol Tournai	08/12/45 10/04/46 03/11/51 30/06/59 10/09/59	PV 57
6504 64.104	Hannover 2504	Henschel 16460/1918	1919	27/08/64	Ath Tamines Dendermonde Merelbeke	03/08/46 09/12/46 04/07/59 01/10/63	PV 255
6505 64.105	Hannover 2505	Henschel 16461/1918	1919	20/08/63	Berchem Brugge	08/12/45 03/11/55	PV 289 05/08/63
6506 64.106	Breslau 2506	Linke 1425/1917	1919	20/08/63	Berchem Hasselt Aarschot	30/06/46 15/03/56 04/12/57	PV 289 05/08/63
6507 64.107	Hannover 2507	Henschel 16463/1918	1919	13/08/65	Ottignies Tamines Dendermonde Merelbeke	14/06/50 22/11/55 03/06/59 01/10/63	PV 334
6508 64.108	Elberfeld 2507	Humboldt 1283/1917	1919	20/06/66	Haine-St-P Berchem St-Niklaas Merelbeke	26/07/46 30/09/46 20/05/57 28/09/62	PV 236
6509 64.109	Hannover 2506	Henschel 16462/1918	1919	20/04/67	Berchem Ottignies Trois-Ponts Ottignies Braine-le-C Ath Kinkempois Tournai	19/01/46 07/05/46 23/08/52 26/06/58 09/02/59 24/04/63 13/04/65 06/02/67	PV 232
6510 64.110	Essen 2500	Henschel 15713/1918	1919	27/09/62	Ath Hasselt Merelbeke Montignies	08/08/46 30/09/46 20/09/47 24/09/49	PV 290 18/09/62
6511 64.111	Frankfurt 2511	Schwarz 6592/1918	1919	31/12/64	Liège Haine-St-P Merelbeke Braine-le-C Merelbeke	29/09/45 11/12/45 03/03/53 16/07/58 24/04/63	PV 475 15/12/64

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6512 64.112	Elberfeld 2512	Humboldt 1276/1917	1919	24/01/66	Berchem Tamines Haine-St-P Aarschot Leuven Ath	15/02/46 23/12/46 15/07/50 02/02/55 01/02/64 03/11/64	PV 5  29/12/65
6513 64.113	Altona 2501	Schwarzck 6431/1918	1919	25/03/63	Berchem Liège Merelbeke	17/11/45 26/03/46 13/12/47	PV 84  06/03/63
6514 64.114	Hannover 2514	Henschel 16470/1918	1919	12/10/64	Ath Bertrix St-Martin Montignies Statte Dendermonde Merelbeke	03/08/46 31/12/46 30/04/59 12/01/52 29/08/58 31/08/61 01/10/63	PV 340  16/09/64
6515 64.115	Hannover 2515	Henschel 16471/1918	1919	31/12/64	Haine-St-P Berchem Merelbeke St-Niklaas Merelbeke	04/07/46 04/08/46 27/09/55 20/03/56 28/09/62	PV 475  15/12/64
6516 64.116	Hannover 2516	Henschel 16472/1918	1919	20/08/63	Liège Haine-St-P Ath Brugge	20/10/45 07/02/46 01/05/48 10/07/56	PV 289  05/08/63
6517 64.117	Essen 2501	Henschel 15714/1918	1919	25/03/63	Berchem Haine-St-P Landen Berchem St-Niklaas Merelbeke	08/12/45 23/04/46 30/09/50 02/06/54 11/05/57 28/09/62	PV 84  08/03/63
6518 64.118	Kassel 2518	Henschel 15727/1918	1919	14/05/63	Liège Haine-St-P Berchem Haine-St-P Merelbeke	20/10/45 14/01/46 05/10/46 31/12/46 08/04/55	PV 157  25/04/63
6519 64.119	Breslau 2519	Schwarzck 6560/1918	1919	27/02/64	Berchem Ottignies Dendermonde Merelbeke	22/07/46 05/09/57 15/07/59 01/10/63	PV 46  14/01/64
6520 64.120	Breslau 2520	Schwarzck 6561/1918	1919	09/12/66	Berchem Tamines Tournai Kortrijk	04/07/46 06/01/47 25/02/60 25/11/63	PV 554  21/11/66
6521 64.121	Elberfeld 2504	Humboldt 1200/1916	1919	22/11/63	Liège Ath Mol Hasselt Aarschot	29/09/45 22/12/47 16/09/57 29/05/60 08/10/60	PV 419  06/10/63
6522 64.122	Breslau 2504	Linke 1423/1917	1919	24/03/61	Berchem Ath	08/01/46 07/07/46	PV 81 15/03/61

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6523 64.123	Hannover 2423	Linke 1080/1914	1919	01/04/65	Liège Landen Aarschot Leuven	05/01/46 23/09/50 31/01/55 01/02/64	PV 125 17/03/65
6524 64.124	Hannover 2424	Linke 1081/1914	1919	26/10/64	Berchem Montignies	10/11/45 10/10/57	PV 368 06/10/64
6525 64.125	Erfurt 2525	Henschel 14322/1916	1919	21/10/63	Berchem Montignies Trois-Ponts Hasselt Mol Hasselt Aarschot	11/07/46 19/03/49 28/08/52 29/07/57 16/09/57 29/05/60 27/09/63	PV 374 03/10/63
6526 64.126	Elberfeld 2526	Schwarz 6566/1918	1919	27/08/64	Liège Landen Kinkempois St-Niklaas Dendermonde Merelbeke	02/06/50 03/03/51 18/09/54 20/03/56 13/01/62 01/10/63	PV 255
6527 64.127	Elberfeld 2527	Schwarz 6567/1918	1919	24/03/64	Haine-St-P Liège Merelbeke	05/07/46 18/09/46 02/11/46	PV 81 15/03/64
6528 64.128	Elberfeld 2528	Henschel 15716/1918	1919	21/10/63	Berchem Liège Kinkempois Statte Kinkempois	08/12/45 03/04/46 16/05/53 16/06/58 27/09/61	PV 374 03/10/63
6529 64.129	Elberfeld 2529	Henschel 15717/1918	1919		Liège Ath Merelbeke	21/01/46 21/07/46 17/09/48	
6530 64.130	Elberfeld 2530	Henschel 15718/1918	1919		Berchem Ottignies Trois-Ponts Gouvy Montignies Merelbeke	08/04/46 04/06/46 21/04/54 01/08/59 24/05/60 17/03/64	PV 236
6531 64.131	Elberfeld 2531	Henschel 15719/1918	1919	23/09/66	Berchem Tamines Dendermonde Tournai	30/06/46 06/01/47 28/07/59 04/11/59	PV 379 18/08/66
6532 64.132	Elberfeld 2532	Henschel 15720/1918	1919	31/12/64	Haine-St-P Brugge Braine-le-C Aarschot Leuven	01/07/50 08/05/56 24/07/58 24/04/63 01/02/64	PV 475 15/12/64
6533 64.133	Elberfeld 2533	Henschel 15721/1918	1919	21/10/66	Haine-St-P Bertrix Montignies Mol Gouvy Kinkempois	08/04/46 19/08/46 05/03/49 29/08/58 21/04/60 27/09/63	
6534 64.134	Königsberg 2405	Vulcan 2350/1907	1919	20/06/66	Liège Merelbeke	17/11/45 11/11/46	PV 236

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6535 64.135	Köln 2406	Schwarz 3946/1908	1919	26/10/64	Berchem Montignies	24/11/45 19/03/49	PV 368 06/10/64
6536 64.136	Erfurt 2406	Schwarz 3941/1907	1919	13/08/65	Tamines Statte Ath	19/06/50 01/09/58 20/06/61	PV 334
6537 64.137	Köln 2407	Schwarz 3947/1908	1919	27/09/62	Haine-St-P Merelbeke	01/07/50 31/03/51	PV 290 18/09/62
6538 64.138	Dantzig 2406	Schichau 2371/1916	1919	24/03/66	Haine-St-P Ottignies Montignies Kortrijk	27/10/45 22/06/46 01/10/49 27/01/64	PV 97 04/03/66
6539 64.139	Altona 2406	Linke 912/1912	1919	20/06/66	Liège Montignies Kortrijk	29/09/45 17/09/49 27/10/64	PV 236
6540 64.140	Altona 2412	Schwarz 5163/1913	1919	31/01/64	Berchem Ath	01/12/45 15/03/56	PV 22 20/01/64
6541 64.141	MGDBrussel 2413	Schwarz 6552/1913	1919	31/12/64	Ath Tamines Dendermonde Merelbeke	08/07/46 09/12/46 15/09/59 01/10/63	PV 475 15/11/64
6542	Münster 2414	Henschel 12667/1914	1919	WO II			> PKP OK 1-51
6543 64.143	Elberfeld 2414	Schwarz 4049/1908	1919	23/09/62	Liège Haine-St-P St-Martin Montignies Tournai	20/10/45 21/01/47 01/10/59 23/02/52 11/11/59	PV 379 18/08/62
6544 64.144	Köln 2414	Schwarz 4236/1909	1919	25/06/48	Liège	05/03/47	vernield
6545 64.145	Elberfeld 2415	Schwarz 4050/1908	1919	29/06/65	Liège St-Martin Montignies Tournai	15/12/45 19/11/49 23/02/52 18/11/59	PV 264 04/06/65
6546 64.146	Essen 2446	Henschel 13893/1916	1919	23/09/66	Ath Merelbeke Brugge Tournai	08/08/46 28/10/46 01/07/58 24/09/59	PV 379 18/08/66
6547 64.147	Königsberg 2415	Schwarz 4034/1908	1919	23/09/66	Ath Tamines Montignies Tournai	26/07/46 09/12/46 15/09/55 18/11/59	PV 379 18/08/66
6548 64.148	MGDBrussel 2415	Schwarz 6554/1918	1919	21/10/66	Liège Landen Montignies St-Niklaas Dendermonde Merelbeke	02/06/50 28/10/50 06/12/55 20/03/56 25/08/60 01/10/63	
6549 64.149	Münster 2424	Humboldt 1202/1916	1919	21/10/63	Haine-St-P Brugge Ath	17/11/45 08/06/56 16/02/60	PV 374 03/10/63

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6550 64.150	Altona 2424	Borsig 9075/1915	1919	20/04/67	Berchem Montignies Mol Hasselt Aarschot Kortrijk Tournai	13/07/46 02/02/52 09/09/57 29/05/60 27/09/63 25/11/63 06/02/67	PV 232
6551 64.151	Frankfurt 2426	Schwarzck 4559/1910	1919	31/12/64	Ottignies Ath	01/07/46 19/08/46	PV 475 15/12/64
6552 64.152	Magdeburg 2452	Henschel 13881/1916	1919	20/06/66	Liège Hasselt Ottignies St-Niklaas Merelbeke	12/01/46 16/10/48 29/04/58 10/06/58 04/03/59	PV 236
6553 64.153	Köln 2427	Humboldt 1232/1917	1919	09/12/66	Haine-St-P Liège Kinkempois Oostende Merelbeke Dendermonde Merelbeke	08/07/46 18/09/46 16/05/53 12/10/56 16/02/59 01/03/61 01/10/63	PV 554 21/11/66
6554 64.154	Hannover 2454	Henschel 13867/1916	1919	WO II			vermist
6555 65.155	Köln 2454	Humboldt 1199/1916	1919	WO II			> PKP OK 1-52
6556 64.156	Elberfeld 2454	Humboldt 839/1912	1919	27/09/62	Liège Ath	21/01/46 07/07/46	PV 290 18/09/62
6557 64.157	Münster 2462	Henschel 15737/1918	1919	WO II			> PKP OK 1-159
6558 64.158	Königsberg 2463	Schichau 2365/1916	1919	23/09/66	Ottignies Hasselt Ottignies Statte Tournai	14/06/50 21/04/51 26/06/58 05/03/59 28/09/59	PV 379 18/08/66
6559 64.159	Altona 2463	Schwarzck 6460/1918	1919		Berchem	29/01/46	
6560 64.160	Münster 2464	Henschel 15738/1918	1919	20/04/67	Liège Kinkempois Landen Aarschot Leuven Kortrijk	02/06/50 16/05/53 09/12/53 31/01/55 01/02/64 14/09/64	PV 232
6561 64.161	Hannover 2476	Schwarzck 6438/1918	1919	24/03/61	Liège Haine-St-P Berchem Hasselt Statte	04/02/46 25/06/46 28/06/52 05/09/57 16/06/58	PV 81 15/03/61
6562 64.162	Königsberg 2476	Schichau 2481/1917	1919	27/11/66	Ottignies Liège Kinkempois Ottignies Braine-le-C Merelbeke Dendermonde Merelbeke	14/06/50 22/03/52 16/05/53 14/04/58 09/10/58 24/04/63 07/06/63 01/10/63	PV 554 21/11/66

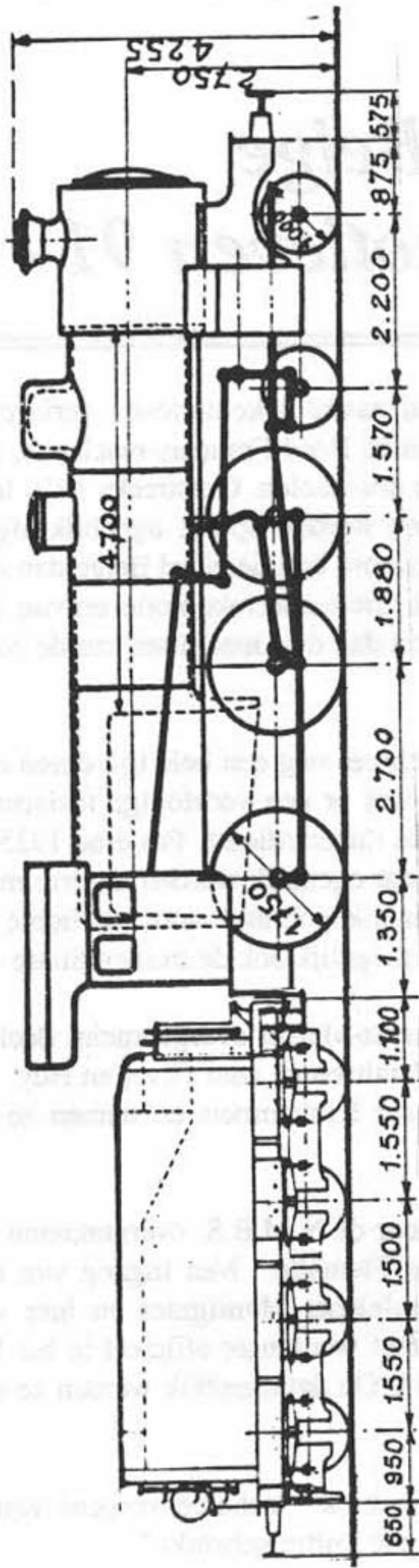


Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6563 64.163	Essen 2496	Henschel 15709/1918	1919	24/05/63	Ath Merelbeke Haine-St-P Ath	26/07/46 25/10/46 06/03/48 14/04/55	PV 157 25/04/63
6564 64.164	Elberfeld 2496	Schwarz 5560/1918	1919	19/09/63	Ath Bertrix St-Martin Montignies Ath St-Niklaas Merelbeke	18/07/46 19/10/46 17/09/48 18/12/48 17/08/55 20/03/56 28/09/62	PV 345 04/09/63
6565 64.165	Halle 2497	Schwarz 6413/1918	1919	23/05/63	Ath Hasselt St-Niklaas Merelbeke	18/07/46 23/12/46 20/03/56 09/01/61	PV 157 25/04/63
6566 64.166	Elberfeld 2497	Humboldt 1153/1915	1919	21/10/63	Haine-St-P Liège Kinkempois Statte Kinkempois	25/01/46 03/11/49 16/05/53 09/06/58 27/09/61	PV 374 03/10/63
6567 64.167	Essen 2499	Henschel 15712/1918	1919	15/04/47	Liège	15/08/46	Vernield
6568 64.168		Linke-Hofm 1921	10/44	10/05/50	Brussel-zuid Berchem	07/10/44 01/01/46	Buitlokomotief

# Stoomlokomotief Type 64

Ex K.P.E.V. reeks P8

Wapenstilstandslök



## Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

6400 - 6567

64.001 - 64.168

168

Diverse

1912 - 1919

1919

1967

2°C

100 km/h

Walschaerts

2 buitenliggende

575 mm

630 mm

enk. westinghousepomp

Westinghouse

Westinghouse

Schroefrem

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Gekoppeld aan tender :

11 150 mm

10 975 mm

1 800 mm

4 255 mm

8 500 mm

2 200 mm + 1 570 mm

1 800 mm + 2 700 mm

1 450 mm

1 350 mm

1 750 mm

1 000 mm

75 280 kg

12 660 kg

12 340 kg

16 300 kg

16 990 kg

16 990 kg

kg

6 750 kg/m

type 22 > type 38

# *Stoomlokomotieven Nord Belge*

## *Lokomotieven 91 - 93 .*

Ook de Nord Belge had tijdens de eerste wereldoorlog een aantal lokomotieven verloren en deze werden in de naoorlogse tijd vervangen door het lenen van verschillende Nord Français-machines. Doch men zocht ook naar een oplossing om het steeds sterkere vervoer te kunnen afwikkelen. Omstreeks 1920 had de Etat Belge een overschot aan ex-Duitse lokomotieven : de kleinere reeksen werden op dat ogenblik afgeschreven doch ook bij de typen met een groter effectief was de reserve groot. Daarom kon de Nord Belge dan ook kiezen uit een groter aantal lokomotieven, en naast andere typen werden ook drie tenderlokomotieven van de reeks T 12 van de Etat Belge overgenomen. In de tweede helft van 1920 gingen dan drie machines van de constructeur Borsig naar de Nord Belge over.

Nochtans zou de wettelijke toelating van deze "vreemde" machines nog een hele tijd duren en in 1923 waren de machines nog steeds te Kinkempois afgesteld. Eind 1923 was er een voorlopige toelating voor de provincie Hainaut en kon de 93 vanuit St-Martin gebruikt worden in de rangeerdienst. Pas eind 1925 werd dan door de provincie Liège de definitieve vergunning gegeven en vanaf dat ogenblik werden de drie machines te Kinkempois gestationeerd. Waarschijnlijk werden ze vanaf dat ogenblik gebruikt voor de lichte omnibus-treinen tussen Liège en Statte , tussen Liège - Longdoz en Flémalle en mogelijk ook de treinen Statte - Namur.

Vanaf de midden-jaren dertig werden de machines even naar St-Martin overgebracht, doch kwamen dan te Namur in depot. Op dat ogenblik werden ze gebruikt voor de lokaaltreinen naar Givet en Huy. Nog voor het begin van de tweede wereldoorlog kwamen de machines terug naar Kinkempois en namen ze hun oude diensten terug op.

Bij de bezetting van ons land, werd de Nord Belge dadelijk door de N.M.B.S. overgenomen en tijdens de eerste oorlogsmaanden zorgden ze voor de voorstadsdiensten naar Flémalle. Met ingang van de nieuwe winterregeling van 1940 werden ze in blok overgeplaatst naar de stelplaats Montignies en hier werden ze voorlopig in de stopdienst rondom Charleroi gebruikt. Op 5 februari 1941 werden ze officieel in het N.M.B.S.-nummerschema opgenomen en werden ze het type 95 - nrs 9591 - 9593. Op dat ogenblik werden ze terug naar de Luikse stelplaats Kinkempois overgeplaatst.

Tijdens de oorlogsjaren werden de drie machines - steeds in blok - achtereenvolgens vanuit Statte (vervanging van het type 97), Tamines en tegen het einde van de oorlog te Luttre gebruikt.

Vermelden we nog dat ook bij deze lokomotieven twee verschillende bouwvarianten aanwezig waren, de NB 91 bezat een voetplaat die ter hoogte van de cilinders verhoogd werd en waarbij de schaar van Walschaerts volledig vrij was, de lokomotieven NB 92 en 93 daarentegen hadden een rechte voetplaat en de schaar was in een uitsparing van de watertanks ingewerkt.

### Nummerlijst :

Nr	Direktie	Bouwer	in d	overname	stelpl	vanaf	opmerkingen
NB 91	Berlin 7761	Borsig 5972/1906	09/07/1920	05/02/1941 9591	Kinkempois Namur		verhoogde voetplaat
NB 92	Berlin 8343	Borsig 8858/1914	02/10/1920	05/02/1941 9592	Kinkempois Namur		rechte voetplaat
NB 93	Berlin 8220	Borsig 8402/1913	07/12/1920	05/02/1941 9593	Kinkempois Namur		rechte voetplaat



# *Elektrische lokomotieven*

## *Type 122 . Deel III*

### Periode 1970 - 1984 :

In het vorige tijdschrift werd de periode tot 1970 besproken, waarbij het type 122 vanuit een aantal vaste inzetplaatsen gebruikt werd. Doch door de uitbreiding van het elektrische net werd een nieuwe reorganisatie doorgevoerd en werden alle (klassieke) lokomotieven typen 122, 123, 124 en 125 in één grote inzetreeks gebruikt. Nochtans was er binnen deze reeks voor elk type een eigen gebruik : de hier besproken elektrische lokomotieven type 123 werden vooral gebruikt voor de doorgaande goederentreinen. Eén categorie was zelfs verplicht te rijden met deze lokomotieven met recuperatierem : dit was verplicht voor het gebruik op de moeilijke Luxemburg-lijn voor bepaalde (zwaardere) goederentreinen. Ook voor de zware ertstreinen tussen de Antwerpse haven en het industriegebied rondom Charleroi werden bij voorkeur de typen 123 gebruikt, doch hier kwamen ook de machines type 101 nog tot inzet. Beide typen werden bediend door personeel van Monceau, speciaal opgeleid voor deze taken. Het type 125 werd bij voorkeur op de lange sterlijnen vanuit Brussel ingezet. Voor het type 122 was men minder kieskeurig en deze machines werden praktisch voor elke trein gebruikt en reden zodoende zowel voor goederen- als reizigerstreinen over het ganse net.

Ook het onderhoud werd gebanaliseerd : dit wil zeggen dat elke onderhoudsstelplaats instond voor elk type lokomotief. In de inzetreeks waren deze periodieke onderhoudsbeurten immers vast ingenomen. Nochtans was er wel voor elk type nog een onderhoudswerkplaats voorzien. Reden hiervoor was het feit dat de documenten op een centrale plaats moesten bewaard en bijgehouden worden. Ook de speciale onderhoudsbeurten (na een ongeval of bij verbeteringen) werden hier doorgevoerd. In deze periode werden de type 122 (reeks 22) - lokomotieven 122.001 - 122.019 - ondergebracht te Ronet (tussen 27-09-1970 en 01-01-1974), de overige machines waren in deze eerste periode te Brussel-zuid . Vanaf 01-01-1974 tot 02-06-1985 waren alle machines in de hoofdstedelijke stelplaats.

In een laatste periode - vanaf 1981 - gingen de 25 laatste machines over naar de stelplaats Merelbeke, de inzet veranderde slechts weinig. Wel werd de reeks 22 meer en meer naar de ondergeschikte reizigersdiensten verwezen.

### Periode 1984 - heden :

Met de invoering van de IC-IR regeling werd een nieuw inzetconcept ontwikkeld en ook bij het onderhoud kreeg men een terugkeer naar een vorige periode : de machines werden wel nog in een uitgebreid inzetgebied gebruikt, doch het onderhoud werd verzekerd vanuit één enkele werkpost. Reden van deze reorganisatie was het feit dat er met de nieuwe elektrische lokomotieven reeks 20 in eerste instantie, nadien met de reeksen 21 en 27 een aantal lokomotieven ontstonden die sterk van elkaar afweken, zowel in bediening als onderhoud. Zodoende kreeg men opnieuw een specialisatie van de bestuurders en een rationeel onderhoud.

In eerste instantie bleven de lokomotieven reeks 22 in Brussel-zuid (2201 - 2225) en Merelbeke (2226 - 2250) in depot en werden nog twee afzonderlijke reeksen opgesteld. Deze waren vrij beperkt en de reeks 22 werd nog slechts voor een aantal piekurtreinen gebruikt.

In deze periode werden de lokomotieven nog vrij uitgebreid gebruikt - Brussel-zuid zette een twintigtal machines in : ze reden tijdens de piekuren vooral de pendeltreinen vanuit het Waalse gedeelte van het land, met als oorsprong Namur, Huy, Charleroi, Mons en Tournai. Tijdens de dag waren ze vooral te Schaarbeek afgesteld, maar ze werden ook gebruikt in de lokale goederendienst tussen de verschillende vormingsstations. De machines van Merelbeke hadden dezelfde taak : de piekuurtreinen vertrokken hier vooral in Oost- en West-Vlaanderen (Oostende, Gent, Kortrijk, Zottgem).

In 1985 verhuisden de Brusselse machines naar St-Ghislain, de inzet veranderde nauwelijks en enkele tijd later werden de alle machines te St-Ghislain gekoncentreerd. In deze periode - met de levering van de reeksen 21 en 27 - waren er plannen om de reeksen 22 op korte tijd af te stellen en meer en meer daalde de inzet. Enkel de piekuurtreinen bleven over en gemiddeld was de dagafstand maar een 200 km. Nochtans zou men voor deze typisch Belgisch diensten geen vervanging vinden en bleef de reeks 22 in dienst, dit zonder veel onderhoud. Deze toestand verergerde nog door het feit dat er een tekort ontstond door een stijgend goederenverkeer, een aantal nieuwe elektrifikaties en het feit dat de oudste, klassieke stellen buiten dienst gingen. Hierdoor zouden in het begin van de negentiger jaren de diensten van de reeks 22 hernemen en zou de inzet terug uitgebreid worden tot verschillende effectieve reizigerstreinen. Zo sleepten deze machines o.m. voor korte tijd de IC-diensten tussen Moeskroen en Liège.

Ondanks alles ziet de toekomst er nog vrij gunstig uit : de machines blijven nog zeker in dienst tot na de levering van de lokomotieven reeks 13, maar door de nieuwe diensten zullen de meeste machines wel nog de eeuwwisseling bereiken.

### **De varianten :**

#### **De schilderingen :**

De lokomotieven type 122 werden geleverd in een tweekleurige uitvoering met donker- en grasgroen en deze klassieke schildering behielden ze tot in de middenjaren zestig. De laatste lokomotief - de 2244 - reed tot in 1974 in deze versie rond.

De tweede schildering was de éénkleurige, donkergroene versie die in de zestiger jaren aangepast werd en die standhield tot in de middenjaren zeventig. De laatste groene lokomotieven verdwenen omstreeks 1992.

Vanaf 1975 werd de gele veiligheidschildering ingevoerd en gedurende de volgende tien jaren werden twee-derde van de machines in deze livrei na een grote herziening door de CW Mechelen afgeleverd.

De laatste schildering is de huidige staalblauwe uitvoering, alle machines bezitten thans deze uitvoering.

#### **De wijzigingen :**

Ondanks de lange loopbaan werden er weinig veranderingen aangebracht en in tegenstelling met overige typen zijn er geen prototypeschilderingen of varianten geweest. Vermelden we dat de enige wijziging bij de oorspronkelijke machines het verschil tussen het type 122.0 en 122.2 was. Uiterlijk was hier de derde koplamp het herkenningspunt.

In de beginjaren zeventig werden de dubbele (rood-witte) koplampen aangebracht en de meeste machines kregen ook een derde koplamp. Bij de verandering van de schildering verdwenen de aluminium sierlatten. Ook de frontvensters werden vervangen door verwarmde ruiten.

Om de ventilatie te verbeteren, werd bij de 2202 een bijkomend ventilatierooster in de bovenzijde van de kast aangebracht, doch daar dit tot verbeteringen leidde werd deze ombouw niet verder doorgevoerd. Technisch werden oorspronkelijke onderdelen wel gemoderniseerd, doch echte veranderingen werden niet doorgevoerd.

# *Diesellokomotieven type 273 / Reeks 73*

## *Eerste bouwschijf .*

Samen met de bestelling van de eerste middelzware rangeerdiesellokomotieven type 262 bij de firma's A.B.R. en Brugeoise et Nivelles, werden ook 35 analoge machines met een groter vermogen bij dezelfde bouwers besteld. Men behield voor het mechanische gedeelte dezelfde bouwvorm en ook de kast werd volledig overgenomen. Voor de motor ging men nu te rade bij Cockerill die een zes-cilindermotor ontwikkeld had met een vermogen van 550 kW. Deze motor vond trouwens plaats op dezelfde wijze als bij het type 262. In principe konden door verwisseling van de dieselmotoren de beide bouwtypen konden wijzigen.

Tussen 1965 en 1966 leverde Brugeoise et Nivelles de lokomotieven 273.001 tot 273.025, de 10 laatste machines werden door A.B.R. geleverd. Alle machines gingen dadelijk naar de stelplaats Monceau : hier waren ze op dat ogenblik nodig om de laatste stoomlokomotieven te vervangen en in deze uitgebreide agglomeratie met de grote staalbedrijven was een grotere trekkracht nodig. Tijdens de eerste periode werden ze vooral gebruikt tussen de verschillende vormingsstations rondom Charleroi, nl. Monceau, Luttre en Châtelineau en dit gebeurde meestal voor de zware ertstreinen. De lichtere rangeringen werden uitgevoerd door de lokomotieven type 260 / 262 en later de typen 253.

Doch naarmate de lokale goederendienst gerationaliseerd werd, kwamen de typen 273 vanuit drie inzetplaatsen tot inzet : naast de boven geschetste verbindingstreinen werden de rangeringen uitgevoerd tot Monceau en Châtelet-Châtelineau. Hier werden ze vooral gebruikt voor de heuveldiensten en de ritten naar de verschillende bedrijven. Vanuit Monceau werden ze ook gebruikt in de kanaalzone. Een derde typische inzetplaats werd het oostelijke gedeelte van de agglomeratie, ze reden hier betrekkelijk lokale treinen naar Piéton, Bascoup en Manage/Feluy.

Bij de levering van een tweede bouwschijf van 40 machines in 1973 , kreeg ook Monceau opnieuw een deel van deze machines en kon de inzet duidelijk uitgebreid worden en werden de laatste machines reeks 82 afgegeven. De inzet was duidelijk verdeeld tussen de lokomotieven reeks 83 en 73. De lichte machines werden vooral gebruikt in de lichte rangeerdienst vanuit de verschillende vormingsstations enerzijds en de rangeringen in de reizigersstations. De reeks 73 kreeg de zwaardere dienst toegewezen en - naast de boven genoemde diensten - kwamen de rangeermachines nu over de ganse agglomeratie tot inzet en reden ze zelfs naar verder afgelegen bestemmingen : hier waren het vooral Tamines en Nivelles, maar ook Mariembourg werd de inzetplaats van één machine, terwijl ze ook sporadisch doorstootten tot in La Louvière en Ronet.

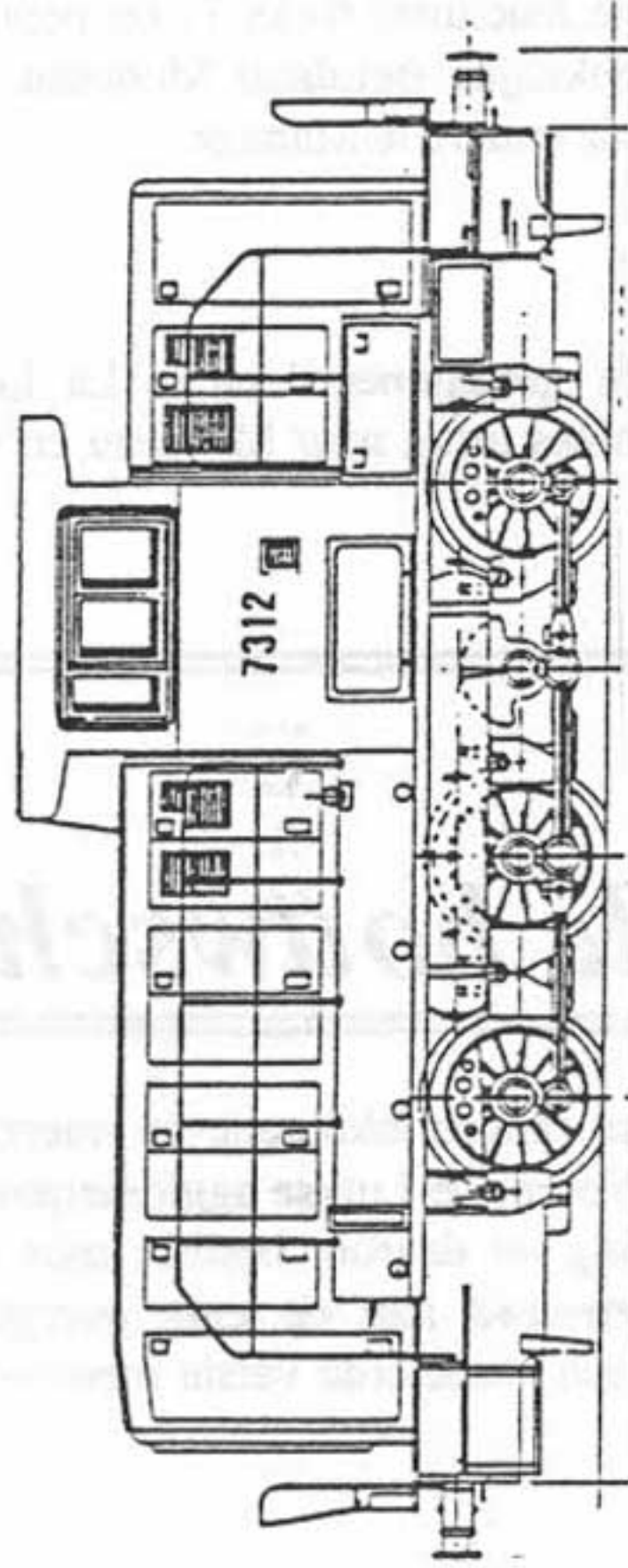
Deze dienst bleef tot in de negentiger jaren praktisch ongewijzigd doorlopen, doch door de afbouw van de industrie in de streek zou het aantal ingezette verminderen en dit leidde enerzijds tot een afgifte van een aantal machines, anderzijds tot de buitendienststelling van de oude lokomotieven reeks 83.

Door deze reorganisatie bleef de eerste bouwschijf nog steeds integraal te Monceau, doch ze namen nu ook de taken van de reeks 83 over en werden in de - verminderde- dienst gebruikt vanuit Monceau, Châtelet, Piéton en Charleroi-sud.

# Type 273 / Reeks 73

Eerste bouwschijf

BN : 7301 - 7325  
ABR : 7326 - 7335



<b>Loopbaan :</b> Nummering : voor '71 na '71 Effektiviteit (bij bouw) Bouwer kast : Levering : Buiten dienst : Asindeling : Snelheid rangeerdienst Snelheid baandienst <b>Remming :</b> Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem :	273.001 - 273.035 7301 - 7335 35 A.B.R. / Bruggeoise & Nivelles 1965 - 1966 --- C 35 km/h 60 km/h Westinghouse 242 VBZ 1 000 l/min Remkraan FV4 Remkraan FdI	<b>Kenmerken :</b> <b>Motor :</b> Bouwer : Type : Werkingsprincipe : Wijze van insputting : Omwentelingssnelheid : Insputdruk : Cilinders : Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem) Massa motor : Lengte / breedte motor <b>Overbrenging :</b> Bouwer : Werking : Keerkoppeling : Overbrenging op wielen	Cockerill TH 695 SA viertakt rechtstreeks 950 omw/min 280 bar 6 in lijn 242 mm x 305 mm 8 m/s 8 950 kg Voith (Cockerill) L 217 U 2 koppelomvormers 1 hydraul. Koppeling rechte tandwielen valse as koppelstangen	<b>Afmetingen :</b> Totale lengte : Lengte kast : Breedte : Hoogte vloer : Hoogte motorkap : Hoogte dak : Radstand (totaal) : Afstand as 1 / as 2 Afstand as 2 / as 3 Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen : Massa (rijvaardig) Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as Massa /lopende meter Trekkkracht : Uurvermogen : Beschikbaar vermogen	11 170 mm 10 020 mm 1 365 mm 3 472 mm 4 280 mm 4 550 mm 1 800 mm 2 750 mm 3 435 mm 3 185 mm 1 262 mm 56 000 kg 18 700 kg 18 500 kg 18 800 kg 5 050 kg/m 195 kN 550 kW 450 kW
---	---	--	--	--	--



### Haine-St-Pierre :

Vanaf 1977 - samen met de levering van de derde bouwschijf - werden enkele machines uit de eerste bouwschijf (meer bepaald de lokomotieven 7330 tot 7335) aan Haine-St-Pierre doorgegeven. Hier zouden ze in deze periode de oudere lokomotieven reeks 84 gaan vervangen en deden ze dienst te La Louvière zelf, te Manage en reden ze lokale diensten naar Binche, Ecaussines, Piéton en zelfs Braine-le-Comte. Deze toestand bleef echter slechts korte duur van kracht en er waren maximaal een vijftal machines aanwezig.

Toen deze stelplaats vanaf 1980 opgedoekt werd gingen de enkele machines reeks 73 op papier over naar de stelplaats St-Ghislain, enkele andere zochten terug hun oorspronkelijke stelplaats Monceau op. De inzet was beperkt tot twee diensten, één te La Louvière (gare industrielle), de andere te Manage.

### St-Ghislain :

In 1980 werden een drietal machines op papier te St-Ghislain gestationeerd en te La Louvière gebruikt. In 1983 werd deze toestand geregulariseerd en gingen alle machines terug naar Monceau en werden vanuit deze stelplaats gebruikt.

## *Reeks 73*

## *Tweede bouwschijf*

In de beginjaren zeventig was er een groot tekort aan zwaardere rangeerlokomotieven enerzijds en voldeden de lichtere rangeermachines reeksen 91 en vooral 92 niet meer. Vooral de Luikse agglomeratie en de nieuwe industriezone in de Gentse kanaalzone waren in volle uitbreiding en daarom besliste men om 40 bijkomende lokomotieven reeks 73 te bestellen. De bouw werd toevertrouwd aan de enig overgebleven constructeur Brugeoise & Nivelles, voor de motor tekende Cockerill die een verbeterde versie inbouwde. Het vermogen bleef echter dezelfde.

### Monceau :

Monceau kreeg - als eerste stelplaats - ongeveer een derde van de machines op stal en gaf hiervoor de zwakkere machines reeks 82 aan Kinkempois af. Tijdens de eerste maanden was er een omwisseling van machines tussen Kinkempois en Monceau waarbij er steeds een ruil doorgetrokken werd tussen de reeksen 82 en 73. De inzet bleef dezelfde als bij de voorheen beschreven eerste bouwreeks, met als voornaamste inzetplaatsen Monceau, Chatelet-Chatelineau en Piéton.

In 1984 werden de 82-ers van St-Ghislain uitgewisseld en kwamen ondermeer de machines 7344 - 7349 en 7360 - 7369 te Monceau aan, de inzetplaats voor deze machines werd St-Ghislain en hier werden ze gebruikt in de rangeerdiensten in het vormingsstation van St-Ghislain en voor de treinen naar Tertre en Mons. Verder werden ze ook gebruikt voor stationsrangeringen te Mons, Soignies, Quévy, maar ook in verder afgelegen plaatsen zoals Tubize/Clabecq/Quenast. Maar een jaar later werd de toestand genormaliseerd en werden 6 machines dan afgestaan aan Merelbeke. Van de tweede bouwreeks staan er thans de 7344 - 7349 en de 7360 - 7361 ter beschikking. Samen met de 35 machines van de eerste bouwreeks worden ze gebruikt te Monceau (20 lokomotieven), Haine-St-Pierre (2 machines) en St-Ghislain (8 lokomotieven). Deze toestand blijft behouden tot bij de levering van de nieuwe rangeerdiesellokomotieven reeks 77 die vanaf 1998 de diensten vanuit Charleroi gaan overnemen.

### Kinkempois :

De tweede - nieuwe - stelplaats werd Kinkempois waarbij in eerste instantie 20 machines ondergebracht werden. Hier vervingen ze gedeeltelijk de lokomotieven reeks 80, die op dat ogenblik aan Schaarbeek afgestaan werden (ter vervanging van de reeks 92). De inzet gebeurde - samen met de reeks 82 - doorheen de ganse Luikse agglomeratie. De zwaardere reeks 73 werd vooral gebruikt in de zware industriezone met als zwaartepunten Seraing / Ougrée (Cockerill), Tilleur / Flémalle omheen Kinkempois. Een tweede inzetgebied werd de zware hellingrijke lijn vanuit Chenée naar Fléron, Micheroux en Battice. Hier werden vooral de kolentreinen naar de verschillende steenkoolmijnen gesleept.

De overige machines werden in de overige inzetreeksen gebruikt, meestal te Bressoux / Ile de Monsin, Liers en Ans/Voroux.

Gedurende vele jaren bleef de toestand praktisch ongewijzigd doorlopen, wel werd met de jaren de inzet ietwat gewijzigd naar de streek rondom de lijn 125 / 125a met als speerpunten de zware siderurgie in deze streek, maar anderzijds zou het aantal benodigde machines geleidelijk aan afnemen omwille van de sluiting van verschillende bedrijven. Zo ontstond er een duidelijk overschot aan machines in de Luikse stelplaats en zo werden in 1984 een groter aantal machines afgestaan aan Monceau en Merelbeke. De afgiften werden gedeeltelijk gekompenseerd door 82-ers uit St-Ghislain. Thans zijn er nog slechts 5 machines reeks 73 te Kinkempois aanwezig, de inzet gebeurt echter hierbij vanuit Ronet.

### Merelbeke :

De derde oorspronkelijke stelplaats van deze bouwreeks was Merelbeke : in de beginjaren zeventig werd de activiteit hier sterk uitgebreid en kwamen tal van nieuwe bedrijven in de Gentse kanaalzone en kreeg men een tekortaan rangeerlokomotieven. Op dat ogenblik waren er de machines reeks 80, die echter af te rekenen kregen van talloze defecten. Vanaf 1973 werden een tiental machines te Merelbeke ondergebracht, ze kwamen vooral uit de reeks 7358 - 7366. Deze machines werden vooral voor de "lijndiensten" gebruikt in de noordelijke havenzone en bedienden de beide kanaaloevers. Ook de rangeringen te Gent-zeehaven werden aan de reeks 73 toevertrouwd.

In 1977 - met de levering van de derde bouwschijf - werd het bestand verder aangevuld met de machines 7338 - 7357 en konden geleidelijk aan de reeksen 80 of afgestaan worden, of aan de stelplaats Schaarbeek doorgegeven worden. Op dat ogenblik zouden praktisch alle diensten overgenomen worden : naast de havendiensten werden nu ook de rangeerbewegingen te Gent-St-Pieters opgenomen en kwamen ze ook tot inzet te Merelbeke zelf. Anderzijds zou één lokomotief ook te St-Niklaas en een tweede te Dendermonde gebruikt worden. Vanuit St-Niklaas werden Beveren, Zwijndrecht en Temse bediend. Te Dendermonde reden ze ook naar Willebroek.

Deze toestand bleef gedurende een achttal jaren ongewijzigd, doch in 1994 werd een eerste reorganisatie doorgevoerd waardoor er een ruil ontstond tussen Merelbeke en Monceau enerzijds, terwijl de Gentse stelplaats lokomotieven aankreeg vanuit Kinkempois en Hasselt. Nochtans zou het bestand met deze machines te groot worden en in 1995 werd dit geregulariseerd door de afgifte 10 machines aan Antwerpen en de aankomst van 6 machines vanuit Monceau.

### Haine-St-Pierre :

Ook van deze tweede bouwschijf kreeg Haine-St-Pierre vanaf 1974 enkele machines voor korte periode toegewezen en ingezet in de boven beschreven diensten. Doch al vlug zouden de machines terug gaan naar Monceau.

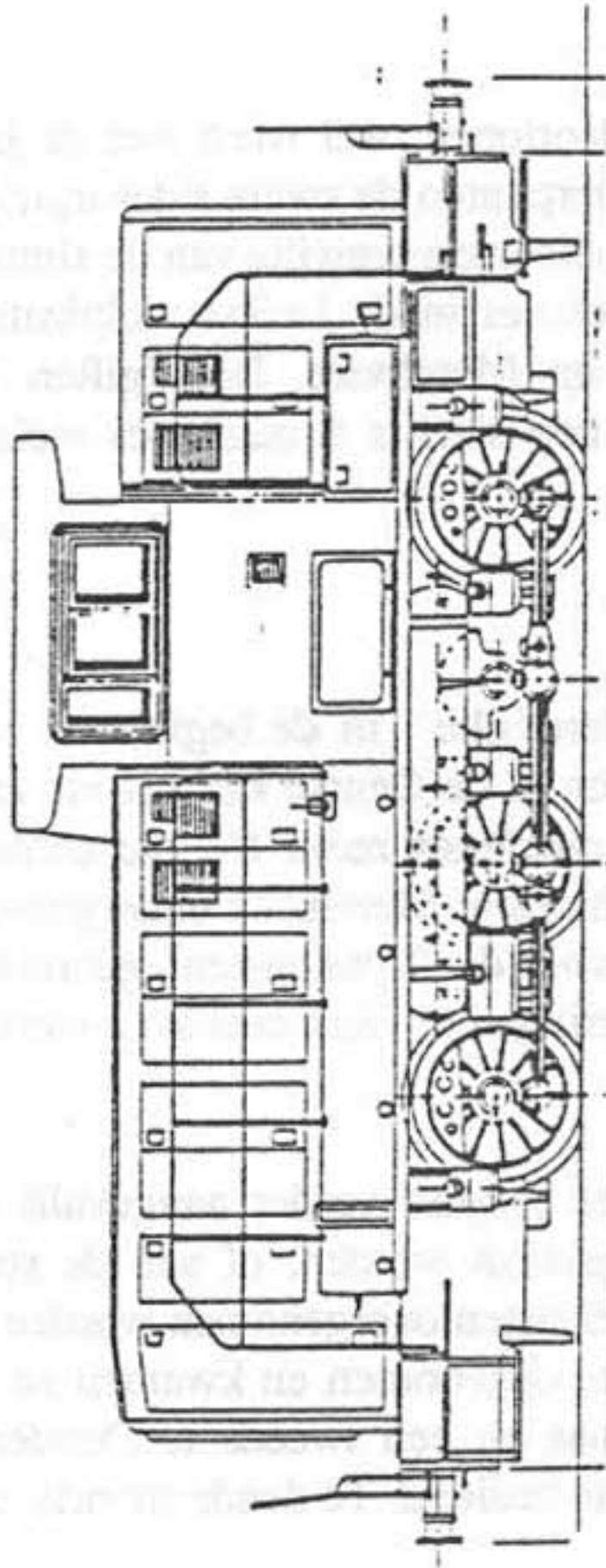
### Hasselt :

De Limburgse stelplaats kreeg vooral machines vanuit de derde bouwschijf in depot, maar gedurende de volgende jaren werden deze machines meer en meer vervangen door de oudere lokomotieven en werden de koppelbare machines afgestaan aan Merelbeke.

# Type 273 / Reeks 73

Tweede bouwschijf

BN : 7336 - 7375



**Loopbaan :**  
 Nummering : voor '71  
 na '71  
 Effektiviteit (bij bouw)

**Bouwer kast :**  
 Bruggeoise & Nivelles

**Levering :**  
 1973 - 1974

**Buiten dienst :**  
 ---

**Asindeling :**  
 C

**Snelheid rangeerdienst**  
 35 km/h

**Snelheid baandienst**  
 60 km/h

**Remming :**  
 Kompressor :  
 Debiet :  
 Automatische rem  
 Rechtstreekse rem :

Westinghouse 242 VBZ  
 1 000 l/min  
 Remkraan FV4  
 Remkraan FdI

**Kenmerken :**

**Motor :**  
 Bouwer :  
 Type :  
 Werkingsprincipe :  
 Wijze van insputing :  
 Omwentelingssnelheid :  
 Insputdruk :  
 Cilinders :  
 Boring / Zuigerslag  
 Zuigersnelheid : (gem)  
 Massa motor :  
 Lengte / breedte motor

**Overbrenging :**  
 Bouwer :  
 Werking :

Keerkoppeling :  
 Overbrenging op wielen

Cockerill  
 6 T 240 CO  
 viertakt  
 rechtstreeks  
 950 omw/min  
 280 bar  
 6 in lijn  
 242 mm x 305 mm  
 9,5 m/s  
 8 950 kg

Voith (Cockerill)  
 L 217 U  
 2 koppelomvormers  
 1 hydraul. Koppeling  
 rechte tandwielen  
 valse as  
 koppelstangen

**Afmetingen :**

Totale lengte :  
 Lengte kast :  
 Breedte :  
 Hoogte vloer :  
 Hoogte motorkap :  
 Hoogte dak :  
 Radstand (totaal) :  
 Afstand as 1 / as 2  
 Afstand as 2 / as 3  
 Oversteek voor :  
 Oversteek achter :  
 Diameter drijfwielen :  
 Massa (rijvaardig)  
 Aslast : 1ste as  
 2 de as  
 3 de as  
 Massa /lopende meter  
 Trekkraft :  
 Uurvermogen :  
 Beschikbaar vermogen

11 170 mm  
 10 020 mm  
 1 365 mm  
 3 472 mm  
 4 280 mm  
 4 550 mm  
 1 800 mm  
 2 750 mm  
 3 435 mm  
 3 185 mm  
 1 262 mm  
 59 000 kg  
 18 700 kg  
 18 500 kg  
 18 800 kg  
 5 050 kg/m  
 195 kN  
 550 kW  
 450 kW

Thans heeft Hasselt 8 machines in depot, ze verzekeren de rangeringen te Hasselt-vorming (2 lokomotieven), Winterslag (1 à 2 lokomotieven), Mol en Hasselt werkplaatsen (elk 1 lokomotief)

### Ronet :

Bij de reorganisatie van de rangeerdienst kreeg ook Ronet in de tachtiger jaren een vijftal lokomotieven reeks 73 in depot. Hier vervingen ze de beperkte rangeerdienst van de aanwezige machines reeks 84. Ze werden ingezet te Ronet zelf, waarbij ze ook Floreffe en de CW Salzannes bedienden. Eén lokomotief stond te Namur.

Bij de sluiting van de stelplaats Ronet werden de machines eerst op papier, later effectief naar Stockem overgeplaatst, twee van de lokomotieven bleven in het Naamse achter, maar ook lokomotieven van Kinkempois werden vanuit Ronet gebruikt.

### Stockem :

Vrij laat kwam ook Stockem in contact met deze machines, dit op het ogenblik dat Ronet zijn diensten afgaf. In de eerste periode bleven de vijf machines echter te Ronet achter, doch geleidelijk aan kwamen de overtollige machines naar Stockem over en vervingen er de machines reeks 84. Twee lokomotieven worden gebruikt te Stockem-vorming, één machine was korte tijd in actie te Athus, doch door de indienststelling van de verbindingsocht ging deze dienst verloren.

## **Reeks 73**

## **Derde bouwschijf**

Door de verdere afstelling van oudere rangeerlokomotieven, o.m. van de reeks 80, was er vanaf 1976 een nieuwe behoefte aan zware rangeerlokomotieven en werd een derde bouwschijf van de reeks 73 besteld. Nu werden bij Brugeoise et Nivelles 20 bijkomende lokomotieven besteld, die dezelfde kenmerken bezaten als de vorige reeks, enige nieuwigheid was het feit dat deze machines koppelbaar waren en dus in treenschakeling konden rijden. Deze lokomotieven werden in de loop van 1977 / 1978 afgeleverd en gingen in wezen naar dezelfde stelplaatsen als de vorige machines.

### Monceau :

Bij de levering kreeg deze stelplaats voor korte tijd een achttal machines toegewezen, doch bij de volgende mutaties gingen deze lokomotieven over naar de stelplaats Kinkempois.

### Kinkempois

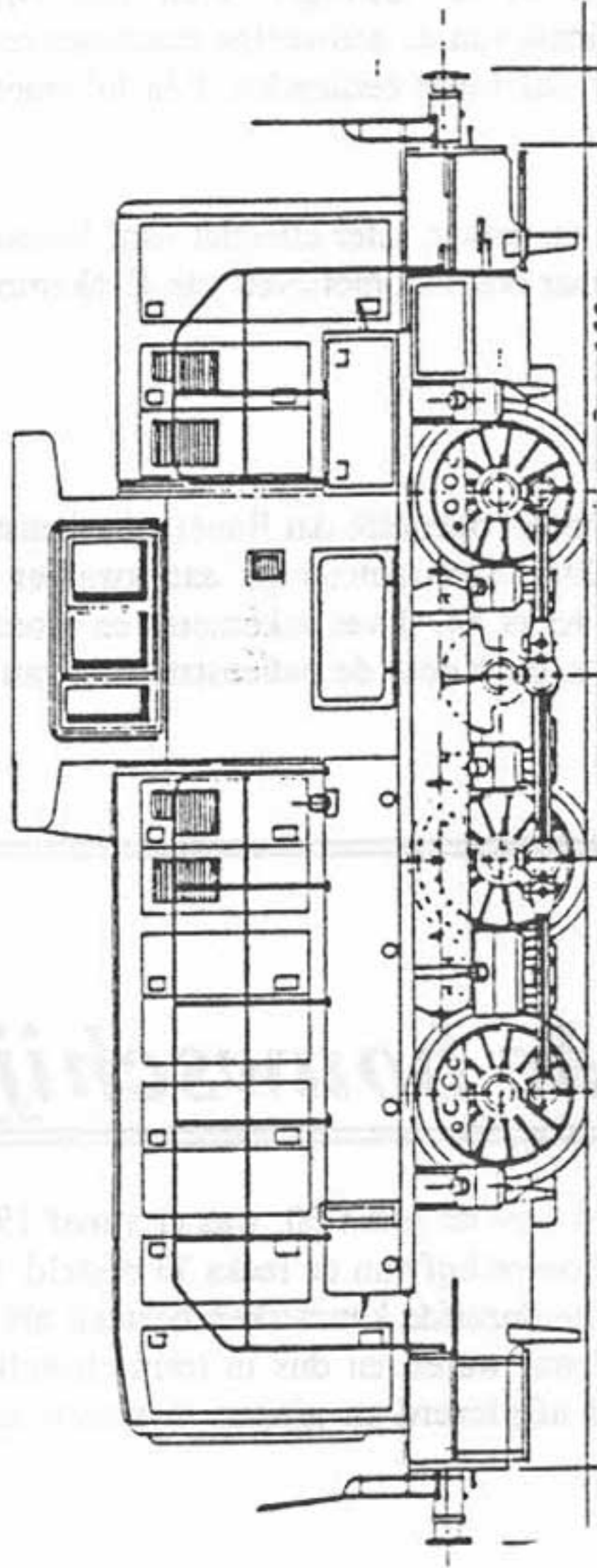
De uitbreiding van de diensten te Kinkempois had tot gevolg dat vanaf 1978 een tiental machines naar het Luikse kwamen : reden voor deze stationering was het feit dat vooral de bediening van de lijn Chênée - Battice zwaardere machines nodig had. Zo kwam de reeks 55 tot inzet, doch door het rijden met gekoppelde lokomotieven kon de dienstregeling beter uitgevoerd worden. Doch deze inzet was van korte duur daar deze lijn op de hoogvlakte van Herve zeer snel wegwijnde. De 73-ers kwamen dan in normale dienst en thans zijn er nog 5 machines aanwezig die vooral in de streek van Namur gebruikt worden.

# Type 273 / Reeks 73

Derde bouwstap

: 7376 - 7395

Koppelbaar



## Loopbaan :

Nummering : voor '71  
na '71

Effektief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid rangeerdienst

Snelheid baandienst

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

## Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van insputing :

Omwentelingsnelheid :

Insputdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer :

Werking :

Koerkoppeling :

Overbrenging op wielen

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte motorkap :

Hoogte dak :

Radstand (totaal) :

Afstand as 1 / as 2

Afstand as 2 / as 3

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

Massa /lopende meter

Trekkraft :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

### Merelbeke :

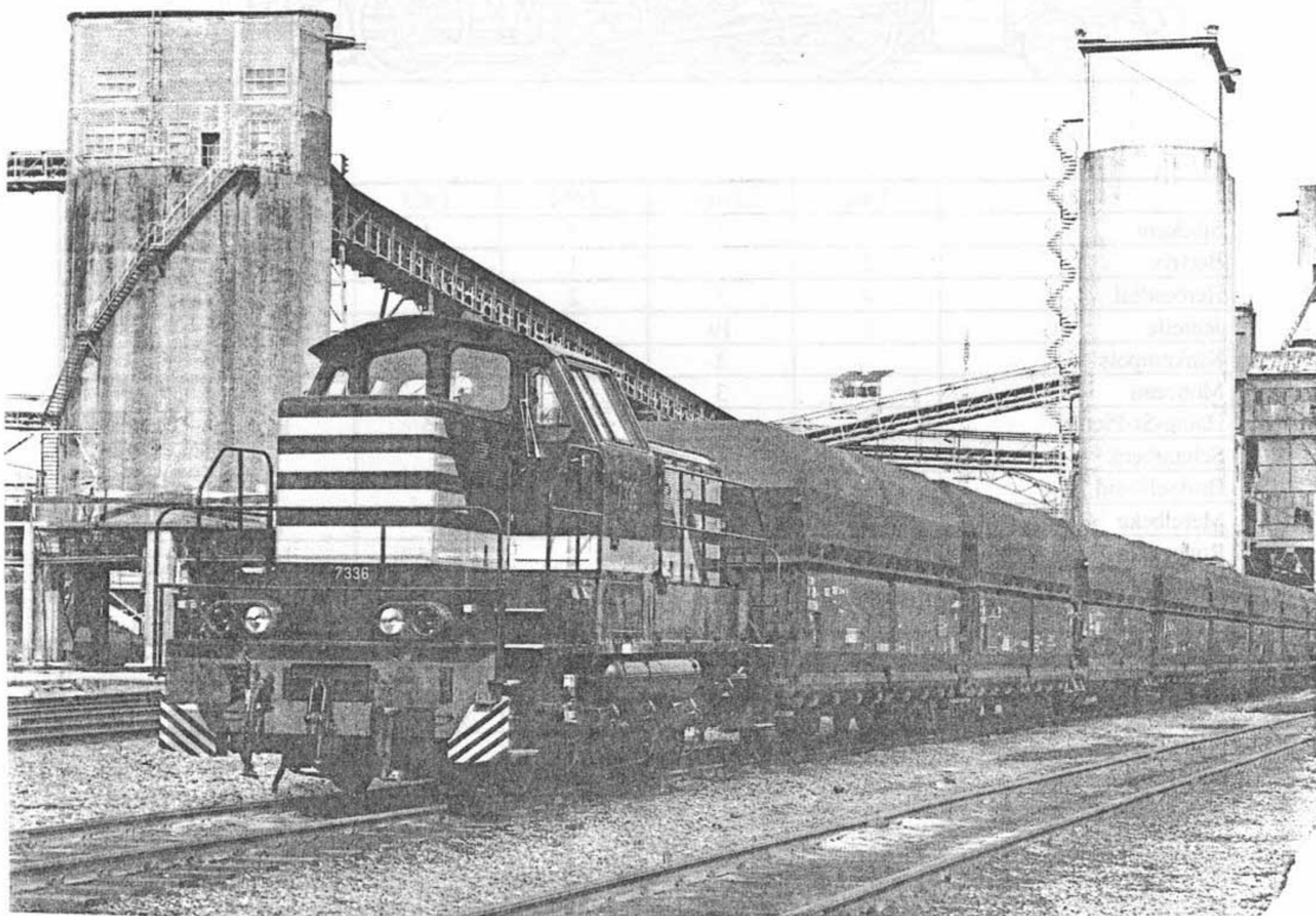
De Gentse stelplaats had het grootste verloop bij deze machines : bij levering werden een vijftal machines te Merelbeke gestationeerd en deze reden bij voorkeur de zware treinen in de noordelijke kanaalzone. Doch hier werd het rijden in treinschakeling echter zelden toegepast en konden de machines afgestaan worden. Nochtans kwamen ze nog regelmatig in het Gentse terecht, maar werden dan terug afgestaan o.m. aan Antwerpen-Dam. Op dit ogenblik zijn de vijf laatste machines van de reeks - afkomstig vanuit Hasselt - te Gent aanwezig. Ze verzekeren alle rangeerwerk in de Gentse agglomeratie.

### Hasselt :

De eerste 73-ers die te Hasselt aankwamen waren de machines 7391 tot 7395 die te Kinkempois overbodig werden. Ze vervingen in eerste instantie de lokomotieven reeks 84 te Hasselt, maar werden later ook te Mol en Winterslag gebruikt. Thans zijn ze volledig vervangen door machines van de tweede bouwreeks.

### Antwerpen-Dam :

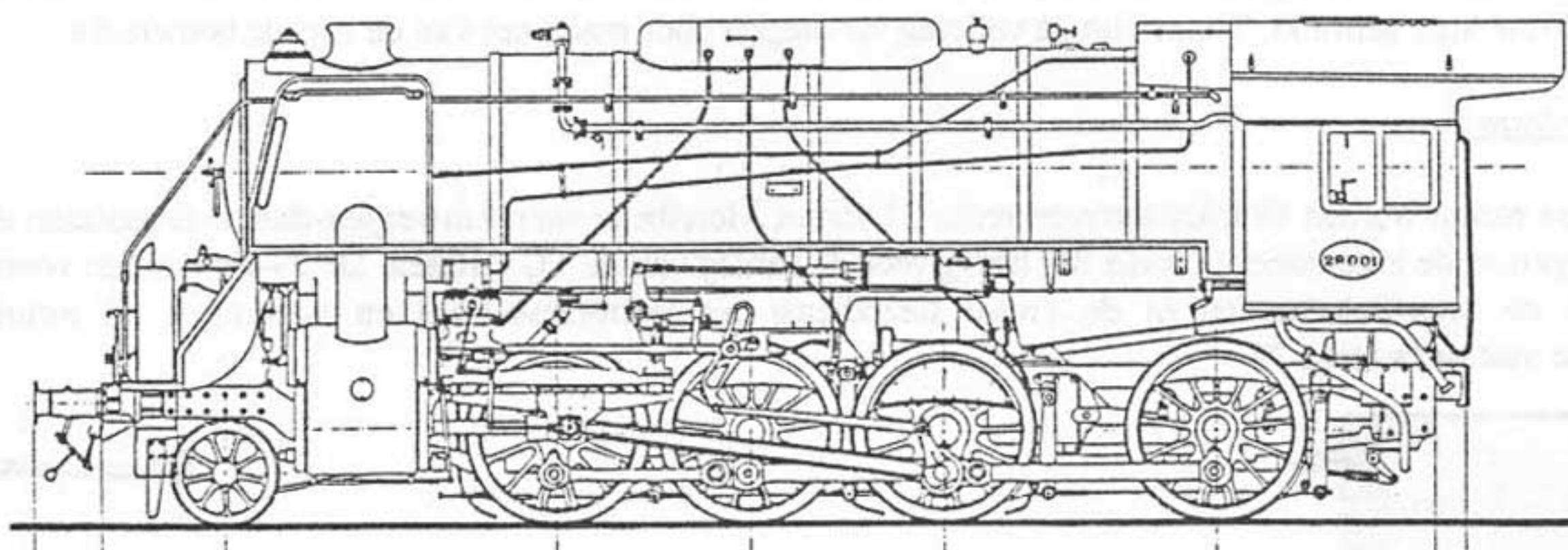
Zeer recent werden 10 lokomotieven reeks 73 vanuit Merelbeke naar Antwerpen-dam overgeplaatst en hier vervangen ze de lokomotieven reeks 84, nodig voor de aanleg van de TGV-lijnen. De 73-ers worden vooral gebruikt in de noorderhaven en in de zware sleepdienst (in treinschakeling) en vervangen de weinig betrouwbare machines reeks 75.



*De 7336 van Hasselt werd tijdens het spoorfestival bij de TTZ te Zolder-mijn voorgesteld.*

# Schrappingen

## Type 29



	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Stockem		1	3	1	4	
Bertrix	2		1	4		
Herbesthal	4	3	2	6	7	
Jemelle	3	10	8	2		
Kinkempois		2	3	3		
Monceau	3	3		1		
Haine-St-Pierre	1	1	1	5	14	2
Schaarbeek	1	6	1			
Brussel-zuid	1	3				
Merelbeke	2	7	1	6	1	
Ronet	6	4	2	15	11	
Dendermonde	2	3				
Kortrijk	1	1	3	9	8	1
Antwerpen-Dam		3	2			
Leuven	1	5	4	4	9	6
Latour			1			
Aalst	1	5	2	6	9	19
Hasselt	4	6	4	2		
Mons / St-Ghislain	4		1	6		

Te **Stockem** was er tijdens de laatste inzetjaren een gemengde inzetreeks met 10 inzetdagen : in reizigersdienst vanuit Arlon naar Bertrix (via Virton) en naar Libramont. De goederendienst werd vooral lokaal gereden, bestemmingen zijn hier vooral Athus, maar ook naar Luxembourg, Latour en Marbehan.

**Bertrix** kende een kleine inzetreeks met een vijftal inzetdagen : in reizigersdienst waren er de piekurtreinen naar Namur en Virton. In goederendienst waren de doorgaande treinen al verdieseld, zo bleven er enkel bedieningstreinen over, met als bestemmingen Bastogne, Florenville en Graide.

Een derde Ardeense stelplaats was hier **Jemelle** die de typen 29 tot in 1965 inzette : op dat ogenblik werden ze vervangen door de diesellokomotieven type 205. De lokomotieven werden vooral in de goederendienst gebruikt, naast de lokale bedieningstreinen naar o.m. naar Bomal en Marloie, maar ookdoorgaande treinen naar Visé, Bressoux. In de reizigersdienst was de inzet beperkt tot enkele piekurtreinen naar Liège / Vivegnis. Geleidelijk aan werd deze inzet van 11 plandagen verminderd.

In het Luikse waren er twee stelplaatsen voor het type 29 : te **Kinkempois** werden er 10 lokomotieven gebruikt, waarbij twee-derde van de diensten voor goederentreinen. Ze verzekerden vooral treinen tussen de verschillende vormingsstations maar reden ook door tot in Huy, Visé, Pepinster en Rivage. De reizigersdienst werden vooral verzekerd op de lijn naar Hasselt, maar ook naar Visé/Maastricht en éénmaal naar Charleroi.

**Herbesthal** zette ook 10 lokomotieven in : hier werd vooral de hoogwaardige reizigersdienst gereden tussen Liège en Aachen. Verder enkele lokale goederentreinen naar Verviers, Montzen en Kinkempois. Herbesthal behield trouwens een uitgebreide reeks stomers tot bij de elektrifikatie van de Vesderlijn.

De Naamse stelplaats **Ronet** had in de zestiger jaren nog de uitgebreidste inzet met meer dan 20 ingezette lokomotieven. De bestemmingen lagen ver uit elkaar : in reizigersdienst werd er vooral gereden naar Charleroi, Huy / Liège , Ottignies en Dinant, maar ook op de verbinding Charleroi-O - Ottignies. Ook de goederendienst was de maaslijn het uitgebreidste inzetgebied met vooral de treinen naar de steengroeves en de kalkbedrijven. Verder ook diverse doorgaande treinen naar Monceau. Deze inzet bleef lang behouden en pas in 1965/1966 werden de inzetplannen afgebouwd, ten gunste van de nieuw geleverde diesellokomotieven type 210.

Ook **Monceau** kende een - vrij beperkte - inzet van het type 29 : ze reden in deze laatste periode vooral de zware treinen tussen de verschillende vormingsstations onderling. Deze machines werden vanaf 1963 vervangen deels door de typen 81, deels door de nieuw geleverde lokomotieven typen 200 en vooral 273.

Meer ten westen was ook **Mons** een steunpunt voor de 29-ers. In een zuivere goederenreeks met een 12-tal machines werden zowel doorgaande treinen gereden naar Schaarbeek, Tournai , Merelbeke en vooral het Franse Feignies. In de lokale dienst werden ze gebruikt naar Haine-St-Pierre, Obourg, Havinnes en Quéivrain. De machines gingen bij de sluiting van Mons nog naar St-Ghislain over, maar op dat ogenblik werden ze al vervangen door de nieuwe diesellokomotieven type 210.

Laatste Waalse stelplaats was **Haine-St-Pierre** met een vrij uitgebreide reeks (ongeveer 10 dagen). Ze reden nog vooral de reizigerstreinen tussen Haine-St-Pierre en Aalst en de lokale diensten naar Erquelinnes, Manage. Typisch bij deze stelplaats was wel het feit dat de diesellokomotieven type 201 een gedeelte van de (voornamelijk goederen)diensten overnamen, maar dat de stomers het vooral voor de (doorgaande) reizigerstreinen tot bij de volledige opheffing van de stoomtractie de plak zwaaiden.

In het Brusselse waren er twee inzetplaatsen : **Brussel-zuid** had twee kleine reeksen met enkel lokale diensten tussen de Brusselse vormingsstations, **Schaarbeek** zette nog zes machines in, vooral voor diverse stukgoedtreinen, maar ook voor enkele goederendiensten naar Tubiz / Quenast en Soignies. Al vlug werden de 29-ers vervangen door de nieuw geleverde diesellokomotieven maar bleven als reserve in de beide stelplaatsen achter.

In Vlaanderen was de inzet vooral gekoncentreerd in Oost- en West-Vlaanderen , enkel de stelplaatsen **Hasselt en Leuven** vormden hier de uitzonderingen. De Limburgse stelplaats zette in 1962 nog 8 machines in. Hier was de reizigersdienst de belangrijkste inzet : zo werden er treinen gereden naar Leuven, Liège, Mol en enkele diensten in de piekurdienst naar Eisden. In goederendienst waren er zowel doorgaande als lokale diensten : als doorgaande diensten waren er de kolentreinen uit de verschillende mijnzetels naar de Luikse vormingsstations en naar Montzen. Lokaal waren er diverse bedieningstreinen naar St-Truiden / Borgloon, Leopoldsburg en ook in de mijnstreek, met verschillende diensten naar Maaseik en As. De diensten vielen in 1965 weg, door de levering van de diesellokomotieven typen 200 en 210.



Leuven kende lange tijd een uitgebreide inzet - vooral in reizigersdienst - zo werden deze machines op verschillende inzetlijnen gebruikt. Zo werden praktisch alle treinen naar Wavre / Ottignies gereden en ook een groot deel van de treinen naar Hasselt. Verder waren er treinen naar Mechelen en Antwerpen. Deze dienst bleven trouwens vrij lang doorlopen en pas de levering van de typen 212 zouden de stomers in 1966 aflossen. In goederendienst waren ze ingezet voor bedieningstreinen naar Aarschot en St-Joris-Weert. Vermelden we nog dat Leuven een verzamelpunt werd van de lokomotieven van veel andere stelplaatsen. Deze werden trouwens meestal naar Leuven getransfereerd en dit verklaart het groot aantal afstellingen in de universiteitsstad.

De West-Vlaamse stelplaats **Kortrijk** zette nog geruime tijd een tiental 29-ers in : de reizigersdienst was hier vrij uitgebreid met treinen naar Brugge, Roeselare en Ieper. In de goederendienst werden ze gebruikt in de doorgaande dienst met treinen tussen Merelbeke en Moeskroen / Tournai. De enige bedieningstrein werd gereden naar Torhout.

Te **Merelbeke** werden nog 11 lokomotieven in twee inzetreeksen gebruikt : de eerste inzet was volledig in reizigersdienst met de meeste treinen naar Adinkerke, waarbij éénmaal doorgereden werd tot in het Franse Bray-Dunes. Anderzijds waren er ook treinen naar Dendermonde, Mechelen, Kortrijk en Ronse. De goederendiensten waren uitgebreider : zo waren er vele diensten tussen Merelbeke en Gent-Zeehaven, waarbij ook de verschillende havensecties bereikt werden. Verder waren er vele doorgaande treinen naar Moeskroen. De eerste diensten werden vanaf 1962 overgenomen door de diesellokomotieven type 201, later werden de reizigerstreinen overgenomen door de lokomotieven type 212.

Ook **Antwerpen-Dam** zette zijn machines voor een deel in Oost-Vlaanderen in : in de beperkte reizigersdienst in deze reeks gingen naar Dendermonde, maar vooral naar Aarschot en Herentals. De goederentreinen werden vooral gereden tussen de Antwerpse vormingsstations , maar verder waren er ook diensten naar Willebroek en Lier en doorgaande treinen naar Merelbeke.

De voornaamste diensten werden echter in de driehoek Dendermonde - Aalst gereden. De eerste stelplaats - **Dendermonde** - kende een beperkte dienst met vooral de treinen naar Brussel en Mechelen. Deze treinen werden vrij vlug overgenomen door de diesellokomotieven van Schaarbeek. Nadien gingen de 29-ers over naar de lokale goederendiensten en hier reden er treinen naar Willebroek en Puurs. De inzet eindigde in de loop van 1963, nochtans bleven verschillende diensten in stoomtractie, ditmaal gereden door Aalst.

De laatste en belangrijkste stelplaats voor deze periode was **Aalst** . Tot in 1966 was er een belangrijke inzetreeks voornamelijk in reizigersdienst. Het inzetgebied werd beperkt door Gent, Zottegem, Geraardsbergen, Ath, Ronse, Lessines en zelfs Kortrijk. Gedurende de periode tot 1966 verminderde deze inzet geleidelijk aan, maar in 1966 waren er nog 6 machines nodig. In deze reeks zou de 29.013 de laatste officiële reizigersdienst in stoomtractie verzekeren.

Na de schrappingen werden de machines vooral in Merelbeke en Leuven gegroepeerd en van hieruit afgevoerd voor sloop. Een groter deel werd trouwens nog gebruikt als verplaatsbare stoomketel en deze inzet duurde nog tot in de jaren zeventig. Op dat ogenblik werden deze diensten nog verzekerd te Haine-st-Pierre, Tournai en Charleroi.

Vermelden we nog dat de 29.013 behouden bleef voor het museumpatrimonium en vanaf 1972 terug ritvaardig gemaakt werd.

# Dienstregeling

## Zomerregeling 1963

	FNDM	FSR	LNC	FMY	LWC	FLS	FT	FC	FKR
16							2		
26									
29	7	3				11	6	8	9
40								12	
50									2
53		2	11	2				4	
58			3			3	1		1
64				8			9		15
81			8	8	9				6
93									
97				2					
98									
	7	5	22	20	9	14	18	24	33

	FRST	FHS	FLV	FVY	FHR	NK	ATH	GT	FMS
16							4	6	6
26									
29		8	9		10	3		10	12
40									
50									
53		2	4			7		2	3
58		3					1		1
64	8	5				5	8		
81		10		9	3	28	3		3
93									25
97									
98						2			
	8	28	13	9	13	45	16	18	

### Afkortingen :

FNDM	Antwerpen-dam	FSR	Schaarbeek
LNC	Monceau	FMY	Montignies
LWC	Walcourt	FLS	Aalst
FT	Dendermonde	FC	Kortrijk
FKR	Merelbeke	FSRT	Aarschot
FHS	Hasselt	FLV	Leuven
FVY	Gouvy	FHR	Herbesthal
NK	Kinkempois	GT	Haine-St-Pierre
FMS	Mons		

	FGH	FTY	MBX	LJ	MUT	FEO	MKM		
16					5				
26									
29	1		7	10		21	6		
40									
50									
53	5	3	2			4	4		
58									
64		9							
81	15								
93									
97									
98									
	21	12	9	10	5	25	10		

**Afkortingen :**

FGH	St-Ghislain	FTY	Tournai
MBX	Bertrix	LJ	Jemelle
FEO	Ronet	MKM	Stockem

**Overzicht stoomlokomotieven :**

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
16	26	22	18
26	8	6	5
29	250	170	141
40	31	16	12
50	3	3	2
53	100	70	55
58	26	20	13
64	120	81	67
81	172	127	102
93	3		-
97	20	3	2
98	5	3	2
	764	521	

Tussen de zomerregeling van 1962 en deze van 1963 werd - door de massieve leveringen van nieuwe diesellokomotieven - het aantal stomers drastisch verminderd. Zo verdwenen de typen 1, 7, 12 volledig uit het bestrand, doch ook vele andere machines kenden grote verminderingen.

Zo waren er de eerste afstellingen van de typen 29 en werden de typen 26, 40, 58, 93, 97 en 98 nu definiief afgeschreven

Overzicht diesellokomotieven

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
200	79	78	69
201	54	51	42
202	13	12	16
203	19	19	11
204	8	8	7
205	42	41	35
210	6	6	-
211	6	6	37
212	41	41	-
222	1	1	1
230	10	10	-
231.0	1	1	1
231.1	2	2	2
232	25	25	22
250	43	42	37
252	35	34	33
253	25	23	23
260	42	42	39
261	3	2	2
270	6	6	6
271	6	3	5
272	15	13	13
	482	466	401

Elektrische lokomotieven :

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FLS	FKR	FSD
101			7	12			
120					2		
121					2	1	
122	8					9	13
123	9	4	18				
125							
140		12					
	17	16	25	12	4	10	13

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM		Totaal
101							19
120							2
121							3
122	1	10					41
123			6	16	19		72
125	10						10
140							12
	11	10	6	16	19		159

Overzicht elektrische lokomotieven :

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
101	20	19	19
120	3	3	2
121	3	3	3
122	50	47	41
123	82	80	72
124	1	1	-
125	16	16	16
140	6	5	5
150	4	4	-
	185	178	159

Elektrische stellingen :

	FSR	FSD	NK	FEO	Totaal
1939					
1946					
1950	45				45
1951					
1953					
1954	20	6	21	24	71
1955		31			31
1956				20	20
1962	45			20	45
	110	37	21	44	212

Overzicht elektrische stellingen

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
1939	6		
1946	1		
1950	25	42	45
1951	1		
1953	15		
1954	79	72	71
1955	37	32	31
1956	22	20	20
1962	55	47	45
Benelux	4	4	4
	247	217	216

## Dieselmotorwagens

	FLD	FSR	LWC	FC	FKR	FVY	FHR	ATH	GT	MBX
552										
553	1					3		8		7
554									15	
602		5								
603		4		9			4			5
604					8					
605	8				8					
608			5							
620			8							
630				5						
654			1							
655										
670										
	9	9	13	14		3	4	8	15	12

Verder zette Ronet 1 stel type 553 in.

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
551	8	(8)	
552	6	(6)	
553	50	27	20
554	20	18	15
602	6	6	5
603	30	26	22
604	10	8	8
605	10	9	8
608	6	6	5
620	10	9	8
630	7	6	5
654	2	1	1
655	1	(1)	
670	5	(5)	
	171	116	97

De typen 551, 552, 655 en 670 werden niet meer in de gewone dienst gebruikt, bleven ritvaardig maar stonden netreserve voor speciale treinen.

# *Pakwagen voor reizigerstreinen*

## *Reeks 7500 .*

Samen met de eerste rijtuigen voor semi-direkte treinen - die in de beginjaren tachtig van vorige eeuw gebouwd werden - waren er ook een aantal pakwagens nodig. Deze wagens moesten vooral gebruikt worden voor het vervoer van stukgoederen en voor grotere postpakken. Daarom werd gekozen voor - net zoals de rijtuigen zelf - een drieassige versie met een lengte van ca. 9 000 mm. Opmerkelijk was ook het feit dat er bij deze pakwagens wel een compartiment voorzien was voor de hoofdwachter met verhoogde uitkijk, maar dat er geen intercircularatie voorzien werd.

Net zoals de rijtuigen waren de wagens opgebouwd uit een zwaar chassis en was de opbouw uit hout, maar volledig afgedekt met staalplaat. Het hoofdkompartiment had een lengte van 6 000 mm op 2 350 mm en gaf plaats aan de grotere goederen. Een gedeelte van ca. 1 100 mm kon volledig afgesloten worden door twee draaideuren en sloot een ruimte af die bestemd was voor waardevollere goederen. Een derde deel werd ingenomen door een verhoogde uitkijkpost voor de hoofdwachter met kleerkast en schrijftafel. Het zicht op de trein kon zowel gebeuren doorheen de vensters in de bovenbouw, alsook door een uitbouw aan weerszijden van de wagen. Hier was ook de kolenkachel aanwezig. Onder deze ruimte waren vier hondehokken voorzien. Deze waren van buiten uit te bereiken. De toegang werd verzekerd door een roldeur met een breedte van 1 500 mm. Verder was er een doorlopende treeplank.

In 1882 werd door het arsenaal van Mechelen een eerste prototype-wagen gebouwd met nummer 7550 en die licht afweek van de serieuitvoering. Na enkele testen werden vanaf eind 1882 drie verschillende bestellingen van in het totaal 124 wagens. De volgende tabel

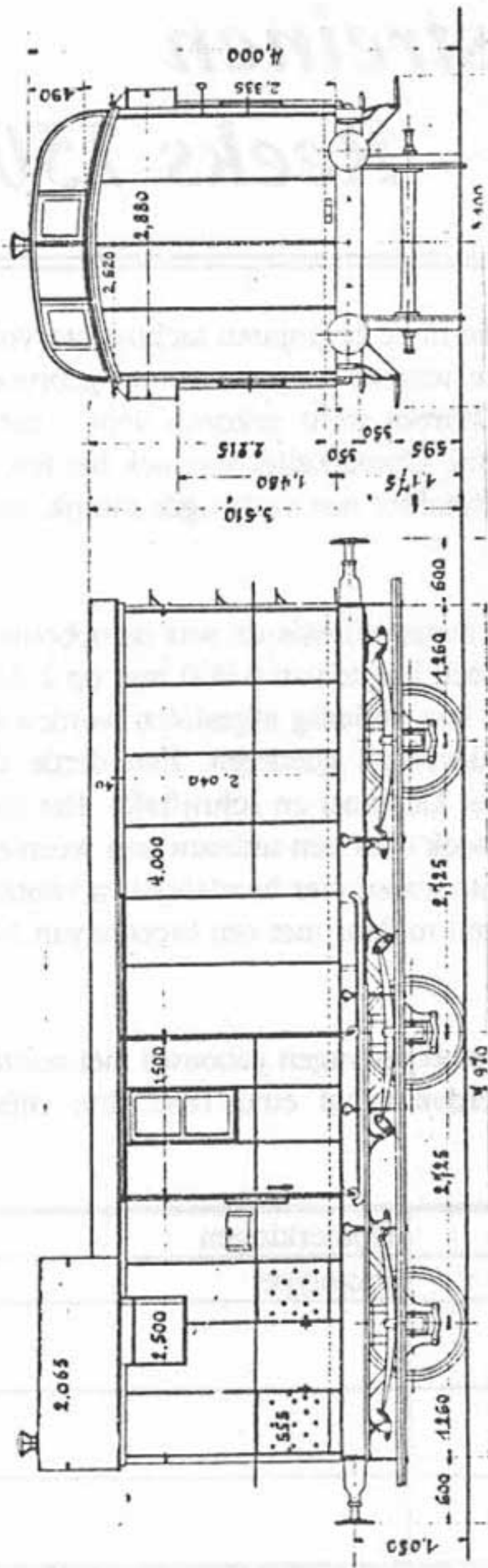
Bouwjaar	Nummer		Bouwer	Opmerkingen
1882	7550	1	Arsenaal Mechelen	Prototype
1882	7551 - 7599	49	Société Métallurgique best. 29/11/1882	
1882	7600 - 7649	50	Verhaghen best. 29/12/1882	
1883	7650 - 7674	25	Société Métallurgiques best. 29/12/1883	

In de eerste periode werden ze vooral gebruikt in diverse diensten, zowel met de oudere tweeassige rijtuigen uit de jaren zeventig, maar later ook in de trein samengesteld uit het eerste GC-materieel. Zodoende werden ze ingezet in alle semi-direkte diensten over het ganse Etat Belge net. Samen met de uitbreiding van het reizigersmaterieel werden vanaf de negentige jaren nog talloze bijkomende bestellingen van pakwagens doorgevoerd die slechts weinig afweken van de eerste reeks.

Tijdens de eerste wereldoorlog ging een deel verloren, doch deze wagens werden tot in de dertiger jaren nog zeer sterk gebruikt, slechts met de bouw van de metalen rijtuigen verminderde de inzet sterk en in deze periode vanaf 1935 werden de bagagewagens geleidelijk aan afgesteld. Anderzijds werden ze in deze periode ook gebruikt voor de begeleiding van de stukgoedtreinen met verhoogde snelheid en zelfs voor diverse goederentreinen. Na de tweede wereldoorlog bleven nog een beperkt aantal wagens over, doch deze verdwenen waarschijnlijk in de beginjaren vijftig definitief van de sporen.

# Bagagerijtuig reeks 7500

Bouwschijf 1882 - 1883



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering oorspr - prototype - serieuitvoering - na WO II	Tarra (prototype) Tarra : Massa (ritvaardig)	Totale lengte : Lengte kast : Breedte : Breedte kast : Hoogte vloer Hoogte dak :
Effektief (bij bouw) Bouwer :	Aantal zitplaatsen : Eerste klasse Tweede klasse Derde klasse :	Zitplaatsindeling : Radstand (totaal) Afstand tussen wielstel :
Type :	Lading bagageruimte : Lengte komp. Wachter Lengte compartiment Breedte compartiment : Soort doorgang :	Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter wielen :
Levering :	Uitvoering :	Afmetingen astappen :
Ombouw :	Verlichting :	
Buiten dienst :	Verwarming :	
Aantal assen		
Snelheid		



# *Wagen voor vervoer van coils*

## *Type 3414 A2*

In de jaren zestig kwamen de warmgewalste platen - opgerold in coils - naar voren en stelde het probleem zich voor het vervoer van deze primaire produkten naar de verwerkingsbedrijven. Daarenboven was er het feit dat deze bedrijven niet meer in de streek gelegen waren en dat de afstanden veel groter werden dan voorheen. Ook het feit dat men op korte termijn ook de pas gewalste, warme coils wilde vervoeren vormde een bijkomend probleem. De meeste wagens hadden een houten vloer, die niet bestand waren tegen deze hitte.

Oorspronkelijk werden deze rollen plaatstaal rechtopstaand vervoerd, maar al vlug besliste men een aantal overtollige platte wagens om te bouwen en uit te rusten met stalen wiggen waar de rollen in geklemd werden. Omwille van de grote massa kwamen de tweessige wagens niet in aanmerking en daarom werden de oude vierassige wagens type 3414 A1 in aanmerking.

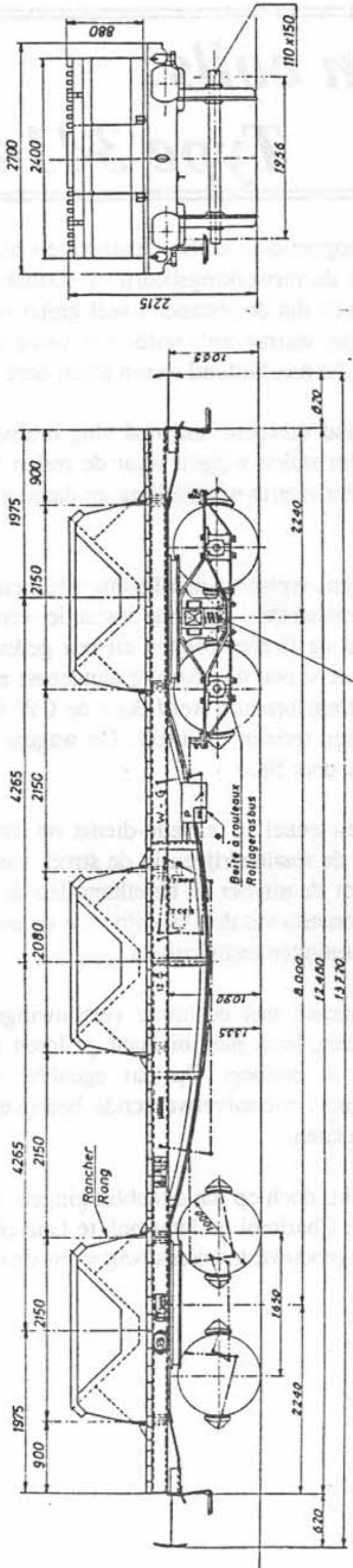
Vanaf 1923 werden 550 dergelijke wagens gebouwd volgens typisch Amerikaanse plannen. Ze waren dan ook gemakkelijk te herkennen door de lichte Pennsylvania-draaistellen. In eerste instantie werd er beslist om 50 wagens te verbouwen. Ze bestond uit het verwijderen van de ijzeren rongen en een gedeelte van de houten vloer en het aanbrengen van de drie wiggen. Anderzijds werd ook de afvering aangepast en kwam er een versterking van de langprofielen. Deze toch wel beperkte transformatie werd door de CW Gentbrugge vanaf 1968 uitgevoerd en vanaf 1970 kwamen de eerste volledige treinen tot inzet. De wagens kregen de typeaanduiding 3414 A2 en de code Slp, later werd deze vervangen door Sh.

Nadat er genoeg wagens ter beschikking waren, werden enkel in navette-dienst op één bepaalde verbinding gebruikt, meestal werden deze wagens gebruikt tussen de staalbedrijven in de streek van Charleroi en de auto-konstruktiebedrijven, maar ze werden ook gebruikt voor de uitvoer en bereikten dan de haven van Antwerpen. In de eerste dienst werden ze vooral gebruikt tussen Monceau via de Maaslijn naar de nieuwe Ford-fabrieken te Genk, later zouden ze ook verschillende andere bestemmingen gaan krijgen.

Gedurende een vijftiental jaar werden deze wagens - samen met de latere verbouwingen - in dit verkeer gebezigd, doch naarmate de temperatuur van de rollen steeg, keek men uit naar gesloten wagens en kwamen de nieuwe wagens met verschuifbare afschermingen in omloop. Op dat ogenblik werden de overgebleven wagens individueel gebruikt en bedienden de kleinere metaalverwerkende bedrijven over het ganse net. Voor het vervoer naar het buitenland waren ze niet toegelaten.

De laatste wagens werden in de beginjaren tachtig gebruikt, doch op dat ogenblik gingen deze oudere wagens massief buiten dienst. De wagens werden in de streek van Charleroi en later ook te Leuven afgesteld, wachtend op verkoop en sloping. Enkele wagens werden nog omgebouwd tot dienstwagen en werden enkele jaren gebruikt voor het vervoer van wielstellen.

# Wagen voor vervoer van coils 3414 A2



Type 40 ton

Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering (oorspronk.) 9 924 000 - 9 924 549	Tarra :	Totale lengte : 13 720 mm
UIC 31 88 422 9 700 - 31 88 422 9 749	Laadvermogen : A 550 B 50 C Diverse konstruktors	Lengte kast : 12 480 mm
Effektief (bij bouw)		Breedte : 2 700 mm
Ombouw		Breedte kast : 2 430 mm
Bouwer :		Hoogte vloer 1 335 mm
Type :		Hoogte totaal : 2 215 mm
Letterkode :		Lengte (inwendig) 12 500 mm
Levering :		Breedte (inwendig) 2 430 mm
Ombouw :		Afstand tussen draaist. 8 000 mm
Buiten dienst :		Radstand binnen draaistel 1 650 mm
Aantal assen :		Type draaistel : Pennsylvania licht
Snelheid :		Oversteek : 1 390 mm
		Diameter wielen : 1 000 mm
		Diameter as : 155 mm
		Afmetingen astappen : 205 mm x 115 mm
		Massa (totaal) 63 000 kg

# *Rangeerlokomotieven*

## *ex Type MJ van DSB*

In de eindjaren tachtig ontwikkelde CMI (Cockerill) een nieuwe rangeerdiesellokomotief, die uitgerust werd met een volledig nieuwe aandrijving : elke as kreeg een eigen hydraulische motor, waarbij de kracht doorgegeven werd door olie onder variabele druk. De benodigde oliedruk voor deze motoren en de hydro-statische transmissie werd opgewekt door een betrekkelijk kleine industriële motor. Bij deze machines werd een commerciële Caterpillar motor ingebouwd. CMI kreeg in 1989 een opdracht van de Deense spoorwegen voor de bouw van 30 dergelijke machines, met een optie van nogmaals 20 machines. In 1991 kwam de eerste prototypelokomotief op de sporen en deze werd vanuit Kinkempois getest tussen Liège, Visé en Montzen. Nochtans had CMI de specificaties niet kunnen aanhouden en was de massa te hoog geworden. Dit resulteerde in een asdruk van niet minder dan 21 000 Kg.

Begin 1992 ging deze machine naar Denemarken en werd vanaf april 1992 vanuit Kopenhagen getest. Doch hier voldeed deze lokomotief niet en zelfs na verschillende wijzigingen, weigerde de DSB de bestelling te laten uitvoeren en annuleerde ze. In 1993 kwam deze lokomotief terug naar België.

Om verdere testen te kunnen uitvoeren, vroeg CMI aan de N.M.B.S. een nieuwe testperiode en zo kwam deze lokomotief als nr 8070 naar Schaarbeek en werd in de gewone reeks van de machines reeks 80 ingezet. Zo rangeerde ze vooral te Etterbeek, Vorst-zuid en ook Schaarbeek. Doch regelmatige defecten aan de dichtingen leidden tot een afsluiten van het testcontract in september 1993.

Nochtans was de band al zover gestart dat de onderdelen voor een aantal machines al ter beschikking stond en zo werden een tiental lokomotieven tussen 1994 en 1996 afgewerkt en werd er een contract afgesloten met locorem om verdere testen (en eventuele verkopen) te ondernemen.

Tot in 1995 kwam er geen wijziging, doch op dat ogenblik werden twee machines - de 502 en 505 - op proef ingezet in het metaalverwerkende bedrijf Carlam te Châtelineau en hier worden deze machines met een vrij behoorlijk rendement gebruikt in het interne rangeerwerk. CMI blijft zorgen voor het onderhoud en de oppuntstelling.

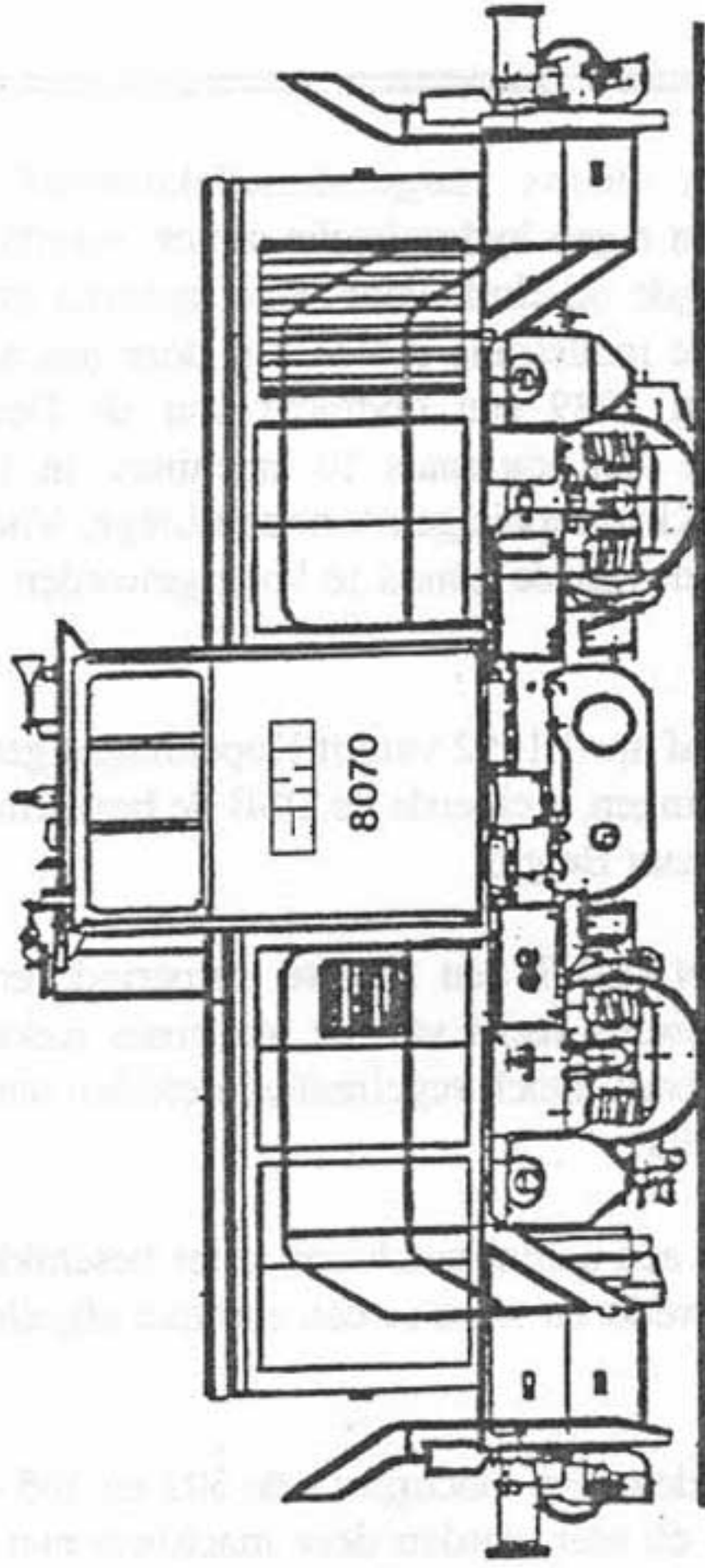
Begin 1996 werd een nieuw inzetgebied gevonden : te ALZ moesten de oudere Cockerill-diesel vervangen worden, anderzijds breidde het bedrijf zich uit. Hierdoor werden de 501 en 504 in februari naar Genk gebracht en verzorgden er de zware interne rangeringen.

Voorlopig laatste inzet gebeurt opnieuw bij de N.M.B.S. : op 31 mei 1996 werd een nieuwe testperiode van 6 maanden afgesproken. Ditmaal werd de inzetstelpplaats het nabij gelegen Kinkempois. Na de personeelsopleiding worden de machines vooral ingezet te Kinkempois zelf en in de rangeringen te Rénory (maashaven) en Seraing. Voor deze diensten kregen ze nu de nummers 8101 en 8102. Voorlopig kennen deze (zwaardere) test een middelmatig succes en blijven er betrekkelijk veel defecten optreden. Of de testperiode zal verlengd worden is nog niet beslist.

# Industrielok type CMI

Ex bestelling DSB type MJ

Carlam : 502 - 505  
 ALZ Genk 501 - 504  
 NMBS 8070  
 8101 - 8102



<b>Loopbaan :</b>	(501 - 520)	<b>Kenmerken :</b>		<b>Afmetingen :</b>	
Nummering :	20	<b>Motor :</b>	Caterpillari	Totale lengte :	mm
Effektief (bij bestelling)	DSB reeks MJ	Bouwer :	3408 TA	Lengte kast :	mm
Voor rekening van :	CMI (Cockerill)	Type :	viertakt	Breedte :	mm
Bouwer kast :	1992	Werkingsprincipe :	rechtstreeks	Hoogte vloer :	mm
Levering : prototype	1996	Wijze van insputing :	2100 omw/min	Hoogte motorkap :	mm
serie	---	Omwentelingssnelheid :	500 bar	Hoogte dak :	mm
Buiten dienst :	B	Inspuitdruk :	8 in V-vorm	Radstand (totaal) :	mm
Asindeling :	16 km/h	Cilinders :		Afstand as 1 / as 2	mm
Snelheid rangerdienst	65 km/h	Boring / Zuigerslag		Oversteek voor :	mm
Snelheid baandienst		Zuigersnelheid : (gem)		Oversteek achter :	mm
<b>Remming :</b>	1 500 l/min	Massa motor :		Diameter drijfwielen :	mm
Kompressor :	Remkraan FV4	Lengte / breedte motor		Massa (rijvaardig)	42 000 kg
Debiet :	Remkraan Fd1	<b>Overbrenging :</b>		Aslast : 1ste as	21 000 kg
Automatische rem		Bouwer :	Sauer Sund-Strand	2 de as	21 000 kg
Rechtstreekse rem :		Werking :	2 onafhankelijke	3 de as	
			hydrostatische transm.	Massa /lopende meter	kN
			Hydraulische tractiemotor	Trekkracht :	365 kW
			rechte tandwielen	Uurvermogen :	300 kW
			rechtstreeks	Beschikbaar vermogen	

## **Lijn 124 :**

# **Brussel-zuid - Charleroi**

Opmerkelijk in de geschiedenis van de toch drukke verbinding tussen Brussel en Charleroi is het feit dat ze betrekkelijk laat aangelegd werd. In een eerste periode werd Charleroi trouwens bediend via de verbinding naar Mons met een aftakking via Braine-le-Comte en Manage. Charleroi werd op het Etat Belmge net aangesloten via de verbinding Mons - Namur, die te Luttre richting Charleroi trok. Hierdoor werd het zuidelijke baanvak - samen met de nieuwe stelplaats te Monceau in 1843 opengesteld.

Nog voor de eigenlijk rechtstreekse lijn aangelegd werd, zou ook de oostelijke goederenverbinding via Ottignies, Wavre en Leuven het industriegebied rond Charleroi ontsluiten.

Door deze beide verbindingen zou het tot in 1870 duren eer de huidige verbinding gepland werd. De Etat Belge zou op dat ogenblik van massale overnames van privé-maatschappijen zelf instaan voor de aanleg van de ca. 50 km lange verbinding. Al dadelijk werd gestart met de werken en in september 1873 was het baanvak tussen de vertakking met de lijn 96 en Uccle gereed en werd het vrijgegeven. Naarmate de werken vorderden werd baanvak na baanvak opengesteld en op 1 juni 1874 kon de doorgaande verbinding tot in Charleroi dan plechtig ingereeden worden.

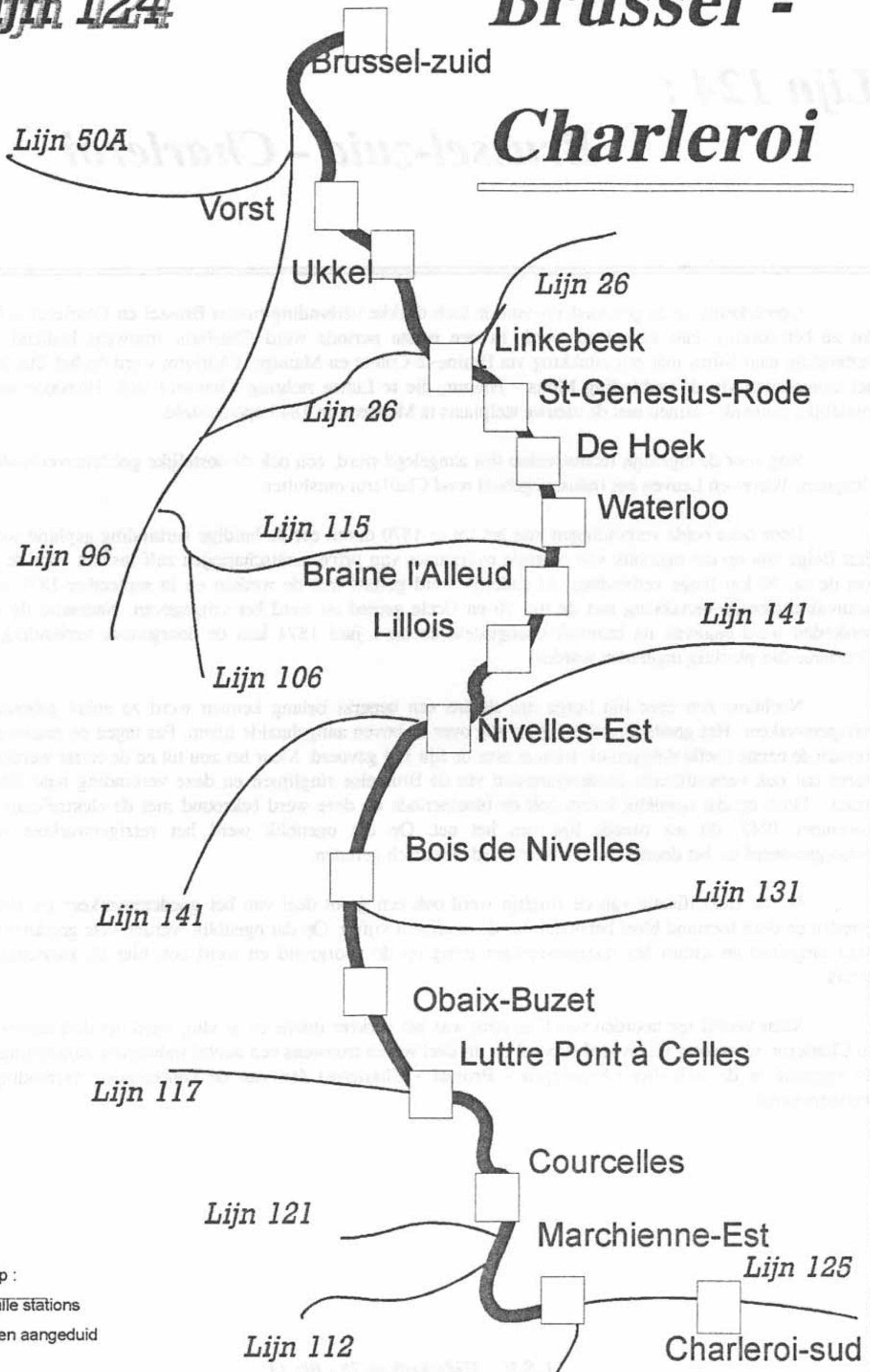
Nochtans zou deze lijn lange tijd slechts een beperkt belang kennen werd ze enkel gebruikt voor reizigersverkeer. Het goederenverkeer ging nog over de boven aangehaalde lijnen. Pas tegen de eeuwwisseling werden de eerste snelle doorgaande treinen over de lijn 124 gevoerd. Maar het zou tot na de eerste wereldoorlog duren dat ook verschillende goederentreinen via de Brusselse ringlijnen en deze verbinding naar Charleroi reden. Doch op dat ogenblik kwam ook de bloeiperiode en deze werd bekroond met de elektrificatie op 14 november 1949, dit als tweede lijn van het net. Op dat ogenblik werd het reizigersverkeer volledig gereorganiseerd en het doorgaande verkeer werd elektrisch gereden.

Na de elektrificatie van de ringlijn werd ook een groot deel van het goederenverkeer nu elektrisch gereden en deze toestand bleef behouden tot de eindjaren vijftig. Op dat ogenblik werden vele goederentreinen weer omgeleid en kwam het reizigersverkeer terug op de voorgrond en werd ook hier de capaciteitsgrens bereikt.

Maar vooral ten noorden van Charleroi was het verkeer intens en al vlug werd het deel tussen Luttre en Charleroi viersporig uitgevoerd. Vooral op dit deel waren trouwens een aantal industriële aansluitingen. Op dit ogenblik is de ABC-lijn (Antwerpen - Brussel - Charleroi) één van de voornaamste verbindingen in reizigersdienst.

# Lijn 124

# Brussel - Charleroi



Let op :  
niet alle stations  
werden aangeduid

**Voornaamste data :**

23/10/1843	Officiële opening van Luttre - Charleroi (als deel van verbinding Mons - Namur)
20/09/1873	Opening baanvak Brussel-zuid - Uccle - Calevoet
22/12/1873	Opening baanvak Uccle - Calevoet - St- Genesius Rode
01/02/1874	Opening baanvak St-Genesius Rode - Waterloo
10/03/1874	Opening baanvak Waterloo - Braine l'Alleud
10/04/1874	Opening baanvak Braine l'Alleud - Lillois
01/06/1874	Opening baanvak Lillois - Luttre
14/11/1949	Elektrifikatie van de lijn

**b. Stations / stopplaatsen :**

FBM	FBMZ	Brussel-Zuid	0,0
FFT	FOST	Vorst -Oost	3,3
FUS	FUS	Uccle -Stalle	4,2
FTE	FTE	Uccle -Calevoet	5,5
LKN	LKN	Linkebeek	7,7
		Holleken	9,0
FHO	FGO	St.-Genesius-Rode	11,2
		De Hoek	12,4
FWT	FWT	Waterloo	15,3
FBD	FBD	Braine l'Alleud	18,7
FOL		Lillois	23,3
FSU	FSU	Baulers	28,0
FNVT	FNVT	Nivelles-Est	29,2
		Bois de Nivelles	36,9
FXB		Obaix Buset	36,9
FLU	FLU	Luttre Pont à celles	41,1
		La Chaussée	43,8
LCCM	LCCM	Courcelles-motte	46,9
FRX	FRX	Roux	49,1
FMR	FMR	Marchienne au Pont	52,6
FMRS	FMRS	Marchienne Est	54,0
		La villette	55,4
FCR	FCR	Charleroi-Sud	55,9

**Vertakkingen :**

Y Vorst-oost	1,7	Aftakking lijnen 50 A / 96
Y Linkebeek	7,6	Oversteek met aftakking lijn 26
Y Waterloo	13,3	Aftakking lijn 115 naar Tubize
Y Nivelles Est	29,2	Aftakking lijn 141
Y Bois de Nivelles		Aftakking lijn 131
Y Luttre	41,1	Aftakking lijn 117
Y Roux	49,1	Aftakking lijn 121 / stelplaats Monceau
Y Marcheinne	55,4	Aftakking lijn 112 / 132

**Industrie :**

industriële aftakkingen te Vorst, Nivelles (Simca), Luttre en verschillende richting Charleroi





## ***L.S.V. - actueel***

### **De haalbaarheidsstudie**

In het tijdschrift nr 76 werd een uitvoerig ingegaan op de haalbaarheidsstudie die in opdracht van het "Mijnstreekplatform" uitgevoerd wordt om de haalbaarheid van een semi-professioneel uitgebate toeristische stoomtreinverbinding tussen Eisden en Winterslag te toetsen.

In de tussenliggende periode werd deze studie verder uitgewerkt en werden de mogelijke werkscenario's opgesteld. Nochtans zijn er toch nog een aantal moeilijkheden opgedoken : reden hiervoor is de weigering van de vergunning voor het Fenix-project enerzijds en de onzekere situatie voor de twee grotere toeristische initiatieven te Eisden, nl. Center Parcs en Sportcentrum Vlaanderen. Hierdoor kan de haalbaarheidsstudie niet volledig uitgevoerd worden en moesten noodgedwongen andere mogelijkheden onderzocht worden.

Nochtans is het voorbereidend werk zover opgeschoten dat eind december de eerste conclusies neergelegd kunnen worden en de eerste dossiers voor het bekomen van Europese steun ingediend kunnen worden. Inmiddels werd al een eerste algemene vergadering georganiseerd met alle belanghebbenden aan het project en werd een uitgebreide exploitatie sterk toegejuicht. Ook konden de eerste concrete afspraken met de N.M.B.S. gemaakt worden.

#### De mogelijke exploitatievormen :

In tijdschrift nr 76 werd ingegaan op een mogelijke exploitatievorm, met hoofdzakelijk zwaar tractie-materieel. Van deze optie werd gedeeltelijk afgestapt en er wordt meer nadruk gelegd op een meer museale werking en wordt gedeeltelijk afgezien van zware tractievormen. Daarom wordt een nieuw schema opgesteld dat rekening houdt met een lokaler spoorwegbedrijf, met vooral aanknopingspunten bij de Nederlandse museumlijnen Hoorn - Medemblik en Haaksbergen - Boekelo. Nochtans zijn er twee moeilijkheden bij een dergelijke exploitatie : nl. de zware N.M.B.S. rytuigen enerzijds en de zware helling tussen As en Eisden anderzijds. Daarom wordt thans geopteerd voor drie verschillende en los van elkaar staande exploitatieschema's.

1. exploitatie van de volledige verbinding in dieseltractie (dieselstellen)
2. het inleggen van historische treinen in stoomtractie, situatie uit de periode 1900 - 1925
3. een demonstratiebedrijf voor de verschillende tractiewijzen
4. een statisch museum
5. een zware stoomtrein voor manifestaties en speciale treinen

#### De exploitatie van de lijn :

Hier wordt een voorkeur gegeven voor de exploitatie in twee lijngedeelten Winterslag - As en As - Eisden waarbij bij voorkeur dieselmotorwagens gebruikt worden. Een derde (nieuw) baanvak Eisden - Lanklaar kan in de toekomst opgenomen worden. Hiervoor zijn drie motorwagens nodig en hierdoor moeten twee motorwagens reeks 44 en 45 bij de N.M.B.S. aangekocht worden. Bij grotere drukte kan een gesleepte dieseltrein ingelegd worden, in eerste instantie met de reeds beschikbare industriële diesellokomotieven, later met een N.M.B.S. diesellokomotief.

### De historische evocatie van het stoomgebeuren :

Los van de vorige exploitatie of ingewerkt in deze bedrijfsvorm kan een volledig historische treindienst opgestart worden, waarbij in een latere toekomst een volledig aanbod gebracht wordt. Deze exploitatie gaat vooral uit van een effectieve encensering van een stationssituatie met :

#### **een historische trein tussen As en Waterschei.**

Hiervoor komt in eerste instantie lokomotief "La Meuse" Bebert in aanmerking, waarbij de typische lokaaltrainrijtuigen moeten gereconstrueerd worden.

#### **een rangeerbedrijf te As met rangeringen met goederenwagens en laden/lossen.**

In eerste instantie kunnen hier de reeds aanwezige industriële stomers in werking komen, deze activiteiten worden aangevuld met salspoorbedrijvigheid. Eventueel kan een goederentrein ingelegd worden.

#### **de spoorweg specifieke handelingen**

het smering, het vormen van de treinen het kolen- en waternemen worden doelbewust in de museumgebeuren opgenomen en vormen een aankleding van het geheel.

Op langere termijn kan nagegaan worden welke reconstructie op de beschikbare of nog aan te kopen onderstellen kunnen uitgevoerd worden, waarbij specifiek oud materieel volledig, al dan niet ritvaardig kan nagebouwd worden. Thans worden de verschillende mogelijkheden nagegaan.

### Het demonstratiebedrijf :

Dit blijft bestaan , gedeeltelijk in het effectieve exploitatieschema, gedeeltelijk op de afstelsporen. Hier hebben we nog de industriestomers en de diesellokomotieven, het mijnspoor en het groevespoor. Het materieel hiervoor is aanwezig en wordt nog uitgebreid.

### Het statische museum :

Hierin wordt een overzicht gegeven over de geschiedenis van de spoorwegen, zowel de N.M.B.S. als de industriële spoorwegen. Zoveel mogelijk wordt ook dit materieel ritvaardig. Hier moeten nog diverse aankopen gerealiseerd worden van vooral N.M.B.S. materieel.

### De zware stoomtractie :

Om bij speciale manifestaties het nodige materieel te bezitten en om eventueel ook ritten op het N.M.B.S.-net te kunnen uitvoeren is de aankoop van zwaar materieel aangewezen. Hier ligt de aankoop van een Poolse stomer type Ty 2 (N.M.B.S. type 26) nog het meest voor de hand, dit samen met enkele N.M.B.S.-diesellokomotieven en enkele rijtuigen (K3 of M2).

Indien deze optie aangenomen wordt, kan vanaf eind 1997 de echte uitbouw van start gaan en kan de vernieuwde bedrijvigheid in 1999 een aanvang nemen. Dit houdt wel in dat op korte termijn de nodige vergunningen moeten ondertekend worden (vanaf januari 1998 met de nieuwe Europese richtlijnen) en dat thans de studies voor de verschillende restauraties, aankopen en reconstructies van materieel en gebouwen uitgevoerd moeten worden.

### De gebouwen :

Ook op het emplacement wordt de sfeer uit de jaren twintig terug opgeroepen en in eerste instantie wordt het emplacement opgeruimd en aangepast aan de nieuwe bouwwerken, verder wordt de volledige restauratie van het stationsgebouw en de signalisatie - door het klasseringsbesluit - in opdracht gegeven van een studiebureau.

Diesel locomotives :

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FRST	FHS	FLD
200		21	15	7	5				13	
201	13					12		2		
202										
203										
204		7								
205										
210										
211		8								
212						8				
222										
231.0		1								1
231.1										
232	14	8								
250							13			
252	23		10							
253			16							
260		12				16				
261			2							
270	6									
271						5				
272	13									
	69	71	43	7	5	41	13	2	13	1

	FLV	FHR	GMN	NK	GT	FGH	FTY	MUT	FEO	MKM
200							8			
201					15					
202								11		5
203								11		
204										
205			7	20					8	
210										
211										
212				8		9			4	
222				1						
231.0	1									
231.1										
232										
250		2	4						3	1
252										
253					7					
260				11						
261										
270										
271										
272										
	1	2	11	40	22	9	8	22	15	6

Nadien worden geleidelijk aan de oude gebouwen gereconstrueerd, nl. het seinhuis, de goederenloods en verschillende kleinere gebouwen en onderdelen. Een deel van de signalisatie wordt gereconstrueerd en het groevespoor wordt aangelegd.

Een derde fase voorziet de "nieuwe" museumgebouwen en de aankleding van de tentoonstellingen, de laatste fase voorziet de bouw van een uitgeruste werkplaats en afstelplaats voor het exploitatiematerieel. Hiervoor wordt nagegaan of bestaande gebouwen (bv. loods van Winterslag) niet in aanmerking kunnen komen.

#### Besluit :

Uit het voorgaande kan afgeleid worden dat tijdens de volgende maanden een definitieve beslissing valt over de toekomst van de Limburgse museumbedrijvigheid : twee zeer uiteenlopende mogelijkheden tekenen zich af. Het wordt of een zeer lokaal museumbedrijf met geringe betekenis of een uitgebreide exploitatie die een spil kan worden in het toeristisch gebeuren van de provincie. De technische haalbaarheid wordt thans getoetst, nadien moeten de (vooral politieke en provinciale) beslissingen op korte termijn genomen worden.

## **De werkzaamheden**

### Het materieel

Tijdens de vorige weken werd het grootste werk uitgevoerd voor hzet wintervast maken van he ritvaardige materieel. Dit hield het aflaten van het water in bij "Jojo" en het droogstoken van de ketel. Bij alle diesellokomotieven werd het koelwater nagekeken en werd alles afgesteld. Nochtans werd ook gestart met de werkzaamheden bij verschillende machines :

#### • Het dieselstel 554.14 :

Bij het stel werd recent de compressor uitgebouwd voor het nazicht en de herstelling, tijdens het seizoen waren hier problemen naar voren gekomen met de luchtopbrengst.

#### • De mijnlokomotief Moës DLM 3 :

Na het ritseizoen werd - voortijdig - gestart met het volledige onderhoud en de restauratie van deze lokomotief. Vanaf oktober werd de lokomotief volledig ontmanteld en werden alle onderdelen gedemonteerd. Samen met deze restauratie wordt de lokomotief ook teruggebracht in zijn oorspronkelijke uitvoering. Dit houdt in dat de batterijbak verwijderd werd, de batterij komt nu in de motorruimte. Ook de opbouw wordt gewijzigd met een symmetrische opbouw. Hiervoor moet het gedeelte van het dak boven de motor nieuw gebouwd worden.

Ondertussen worden - bij slecht weer - alle onderdelen afgeschuurd en worden ze herschilderd. De lokomotief moet tegen het volgende ritseizoen terug in dienst komen.

#### • De gesloten goederenwagen :

Anderzijds werd ook de inrichting van de gesloten goederenwagen verder doorgevoerd en kan deze wagen als voorlopige werkplaats gebruikt worden. De wagen is nu volledig opgeruimd en een deel al ingericht als stapelruimte. Recent werd ook de elektrische inrichting en de verwarming door middel van een autonome webasto-groep aangebracht. Deze wordt nu voor het eerst gebruikt bij de restauratie van de Moës .

## De gebouwen

Door de slechte weersomstandigheden en ook door de financiële situatie werden de bouwwerken op een laag pitje gezet. Tijdens de laatste maanden werd vooral gewerkt aan het volledig opruimen van het toegankelijke deel van het emplacement.

### De hoofdloods :

Hier werden de balken boven de deuren geplaatst en werden de buitenmuren afgewerkt. Ook de verschillende pijlers werden thans gegoten. Het plaatsen van het dak boven de eerste 10 m werd uitgesteld door het gebrek aan voldoende financiën.

Anderzijds werd de loods volledig ontruimd en werd het vloeroppervlak vlak gemaakt. Tijdens de volgende maanden moet op spoor 4 het perron aangebracht worden voor de demonstratieritten in stoom- en dieseltractie. Door de vernieuwde opstelling worden er twee sporen beschikbaar voor het uitvoeren van deze ritten zodat deze gemakkelijker kunnen uitgevoerd worden.

### De kantine :

Ook hier werd gedeeltelijk doorgewerkt en thans is de inkom in ruwbouw gereed. Vanaf januari wordt gewerkt aan de daken van het terras. Hierdoor kan een belangrijker gedeelte van het mijnmaterieel definitief opgesteld worden. Hierdoor is het afstelspoor nu volledig onderstopt en moet een tweede korte baanvak aangelegd worden voor enkele mijnwagens.

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

## **Statistiek :**

### 1. Leveringen :

Geen

443	Bombardier	Schaarbeek	04-06-1996
444	Bombardier	Schaarbeek	09-07-1996
445	Bombardier	Schaarbeek	30-09-1996
ES 501	Matisa	Ath (Coucou)	/08/1996

### 2. Stelplaatswijzigingen :

8461	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8462	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8463	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8464	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8465	TUC Rail (Monceau)	Infra Charleroi	01-08-1996
8466	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8467	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8468	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8469	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
8470	TUC Rail (Monceau)	Antwerpen-Dam	01-08-1996
9106	Infrastructuur	Merelbeke	01-07-1996
9134	Infrastructuur	Monceau	01-07-1996

### 3. Moderniseringën :

136	St-Ghislain	CW Mechelen	13-09-1996
5512	Schaarbeek	CW Salzannes	04-10-1996

### 4. Schrappingen :

Geen			
------	--	--	--

## **B. Aktuele berichten :**

### ***Reeks 00***

Bij de reeks 00 zijn er geen wijzigingen opgetreden bij de inzet : reden hiervan is het feit dat de indienststelling van de reeks 04 traag verloopt, zodat er een behoorlijke reserve behouden wordt om eventueel toenemende diensten te kunnen verzekeren. Hierdoor ondergaan deze stellen opnieuw grote herzieningen en komen ze in bordeaux- schildering op de sporen. Bij de buds werd de 136 gemoderniseerd.

### ***Reeks 04.4***

De voorreeks van vijf stellen werden thans afgeleverd en deze stellen ondergaan nu uitgebreide tests, die echter niet onverdeeld een succes zijn :

de duurzaamheidstest tussen Mons en Moeskroen gaan gewoon door, doch hier traden al tal van elektrische en ook mechanische defecten op. Deze konden wel gedeeltelijk verholpen worden, maar er is een te grote sleet op de afsteuning van de kast. Om dit effect te onderzoeken werden tests in de wisselverbindingen (met korte bochten) ondernomen tussen Brussel-zuid en Vorst.

Om het verbruik te controleren werd een rit met vier stellen ondernomen tussen Moeskroen en Mons, doch de stroomafname was zo groot dat de tractie-onderstations uitvielen.

Anderzijds werden twee stellen in oktober naar Frankrijk gestuurd voor bijkomende tests onder de wisselspanning. Ook de homologatie wordt in deze periode doorgevoerd. Hiervoor zijn er dan ook diverse testritten op het Franse net.

Door al deze defecten kwamen deze stellen nog niet tot inzet op de verbinding naar Aulnoye en dit zal waarschijnlijk pas met ingang van de zomerregeling 1997 een feit worden. Thans zijn de leveringen van verdere stellen voorlopig opgeschort tot alle verbeteringen aangebracht werden.

### ***Reeks 09 :***

De inzet van deze reeks werd gedeeltelijk uitgebreid : ze reden tijdens de zomerregeling de toeristentreinen tussen Turnhout en De Panne, wel een vreemde inzet voor deze typische stoptreinstellen. Anderzijds werd een treinpaar tussen Brussel-zuid en de luchthaven tijdens de avondpiek overgedragen aan de driedelige stellen reeks 03.

### ***Reeks 12 :***

Door de vertraagde indienststelling van de reeks 04, is er opnieuw een schrijnend tekort aan tweespanningslokomotieven reeks 12 en zo komen ze nog zelden tot inzet op de verbinding Mons - Aulnoye. Deze situatie verbeterde even door de tunnelbrand, waardoor enkele goederentreinen naar Groot-Brittannië vegvielen, doch thans worden gemiddelde alle 12 lokomotieven volgens plan gebruikt.

### ***Reeks 13 :***

Op dit ogenblik wordt het definitieve lastenboek voor deze lokomotieven opgesteld en kan de definitieve bouw een aanvang nemen. Deze lokomotieven zouden slechts in minieme mate afwijken van de Franse zuster machines reeks BB 36 000.

#### **Reeks 18 :**

De inzet van deze reeks is zeer onregelmatig geworden en gewoonlijk worden slechts 2 machines gebruikt op de verbinding Oostende - Brussel - Köln. De overige lokomotieven staan thans werkloos afgesteld te Kinkempois.

#### **Reeks 20 :**

De reeks 20 kreeg vanaf het begin van de zomerregeling een nieuwe opdracht : ze slepen vanaf deze periode alle autoslaaptreinen vanuit Bressoux naar Luxembourg (vorming) en vervangen hiermee de vroegere tractie van twee 23-ers in treinschakeling.

Om deze nieuwe diensten te compenseren werden enkele goederentreinen uit hun inzetreeks geschrapt.

#### **Reeks 25.5 :**

Tijdens de zomermaanden stonden de 8 machines van deze reeks werkloos te Antwerpen-Dam, slechts enkele bijkomende diensten vanuit Antwerpen werden nog sporadisch gereden. In september gingen de machines dan toch nog naar Roosendaal voor een controle van de ATB-inrichting en enkele testen om alsnog de goederentreinen vanuit Rotterdam rechtstreeks te rijden zonder lokomotiefwissel. Doch het is onwaarschijnlijk dat deze dienst toch gereden zal worden. Over het lot van de reeks bij een negatieve beslissing is nog niet bekend.

#### **Reeks 28 :**

De reeks 28 blijft voorlopig afgesteld te Merelbeke en er is nog geen schrapping doorgevoerd. Toch is de opname in het museumpatrimonium van beide lokomotieven voorzien, één machine effectief, de andere als pluklokomotief. Welke stelplaats voor de restauratie zal zorgen is nog niet bekend.

#### **Reeks 41 :**

Bij het afstuiten van de offertes waren er vier firma's die ingeschreven hadden, nl. Bombardier BN, Adtranz (Duitsland), Jenbacher Werke (Oostenrijk) en GEC Alsthom (Frankrijk)

#### **Reeks 44 :**

De inzet van de reeks 44 te Merelbeke werd ingekrompen, zo werden de diensten tussen Ronse en Eeklo terug overgedragen aan gesleepte treinen met de reeks 62. Zo rijden ze voorlopig enkel nog tussen Aalst en Burst, doch ook deze dienst zou overgaan op de reeks 62. De schrapping van de eerste stellen wordt voorzien voor 1997.

#### **Reeks 55 :**

Nu werd ook de 5512 afgewerkt als 55-ers met TVM uitrusting, waarbij ook deze lokomotief stand-by staat voor eventuele defecten aan de TGV-lijn. Anderzijds worden er voor de aanleg van het baanvak tussen Antoing en Halle gewoonlijk 10 lokomotieven reeks 55 gebruikt. Deze slepen de ballasttreinen tussen Quenast / Lessines en de werven. Hiervoor zijn konstant machines van Kinkempois uitgeleend, doch ook de omgebouwde machines komen hier tot inzet.

Anderzijds werd de ombouw van de 5519 - met elektrische verwarming - afgesloten en kwam op 20 september terug in dienst. En dat net op een ogenblik dat het aantal diensten voor deze lokomotieven verminderd werd. De 5519 vervangt de buiten dienst gestelde 5542.



### **Reeks 59 :**

Deze 10 lokomotieven zijn weer in volle bedrijvigheid met het slepen van de ballasttreinen op de nieuwe sekties, eerst vanuit Ath (Coucou), nadien terug vanuit St-Druon. Doch door deze zware transporten is de betrouwbaarheid sterk achteruit gegaan en moet men rekenen met grotere defecten. Daarom zoekt men thans naar vervangende lokomotieven. Voor de baanvakken tussen Brussel en Liège zouden voor deze werkzaamheden mogelijk vrijgekomen lokomotieven reeks 51 ingezet worden, waardoor de 59-ers toch nog vroegtijdig zouden verdwijnen.

### **Reeks 71 :**

Na een lange afstelling wegens diverse defecten, werd de grote herziening van deze machines toch beslist en inmiddels verliet de 7101 als eerste in augustus 1996 de CW Salzannes. Ze worden thans onregelmatig gebruikt, maar meestal worden ze in de zware sleepdienst gebruikt. Nochtans is de afstelling voorzien in de loop van 1999, bij de levering van de nieuwe diesellokomotieven.

### **Reeks 77 :**

Over de bestelling van de nieuwe diesellokomotieven is voorlopig niets bekend, wel worden waarschijnlijk begin 1997 enkele lokomotieven getest. Hierbij zou een NS-lokomotief reeks 6400 bevinden. Op dat ogenblik wordt de beslissing genomen voor de bouw van deze machines.

### **Reeks 84 :**

Daar de lokomotieven 8461 - 8470 niet voldeden in de rangeerdiensten voor de TGV-lijnen en hierdoor praktisch niet gebruikt werden, kwamen ze op 1 augustus terug naar de dienst materieel en werden opnieuw te Antwerpen-Dam gestationeerd. Vanaf dat ogenblik werden ze ingezet in het programma van de reeks 85, terwijl ze ook in het Mechelse verschenen. Te Antwerpen worden ze vooral gebruikt in de oude haven, te Antwerpen-Kiel en voor werktreinen. De 8465 bleef echter bij infrastructuur en vervangt de buiten dienst gestelde 8449 te Monceau / Charleroi.

### **Reeks 91 :**

Daar de diensten bij infrastructuur praktisch volleden wegvielen, gingen de 9106 en de 9134 terug over naar dienst materieel. Hier vervangen ze locotractoren die zich in slechtere staat bevinden. Waarschijnlijk worden binnenkort opnieuw een aantal 91-ers afgevoerd.

## **Dienstmaterieel**

### **Reeks ES 500 :**

Na de ES 502, werd nu ook de ES 501 afgeleverd : de bovenleidingswagen werd eerst voorgesteld op de vakbeurs te Hannover (in juni). Na afwerking werd deze motorwagen in augustus afgeleverd. De ES 501 bezit de TVM beveiliging voor de TGV-lijnen en wordt dan ook voor deze dienst gebruikt. Voorlopig is de ES 501 te Schaarbeek gestationeerd, doch bij indienstneming van de lijn Antoin - Brussel is zijn nieuwe verblijfplaats de basis Coucou (bij Ath). Nadien komt deze motorwagen terug naar Schaarbeek, centraal gelegen voor de hoge-snelheidslijnen.

