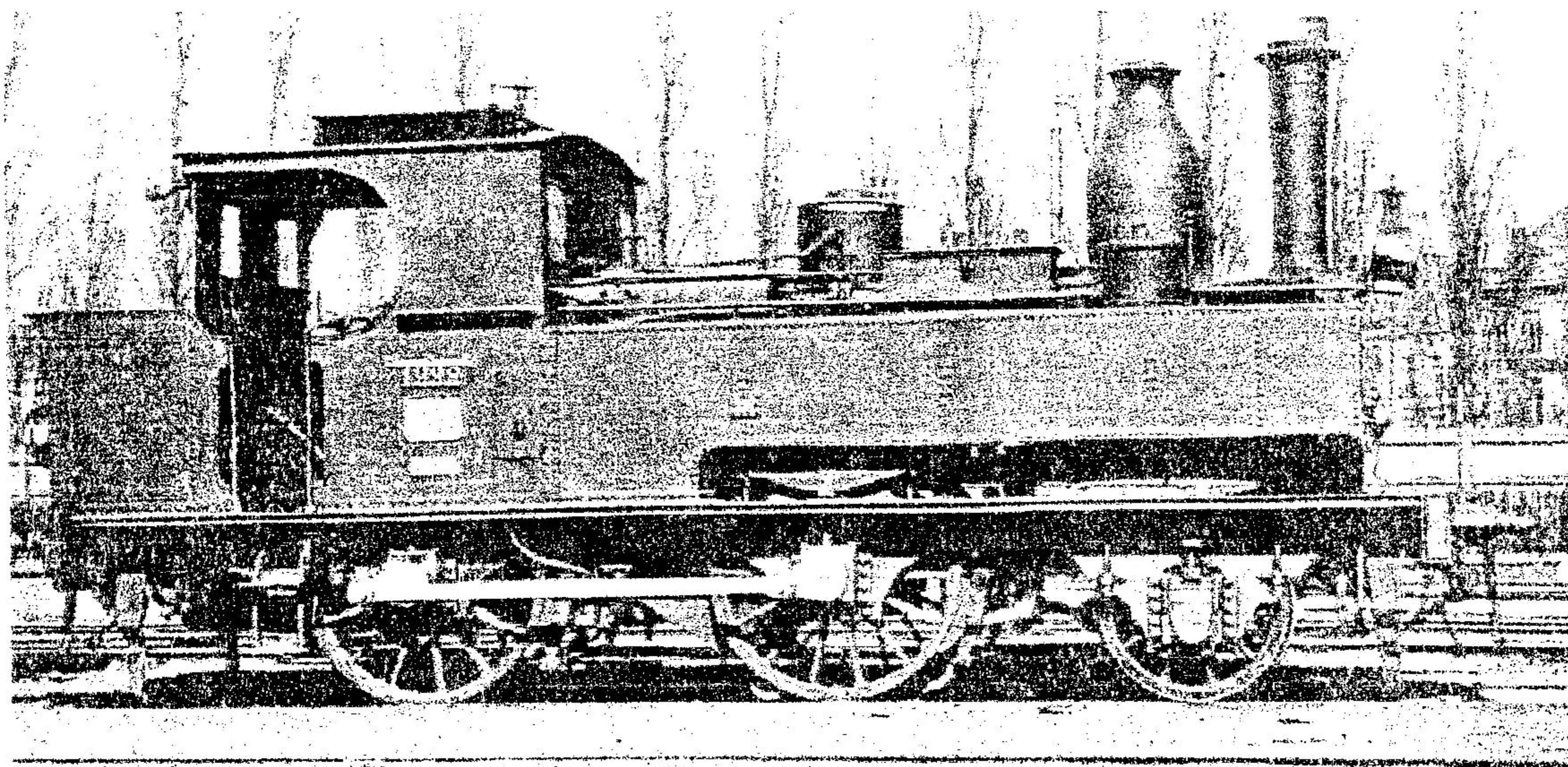


# *L.S.V. Tijdschrift*



Stoomlocomotieven type 5  
Stoommotorwagen VV 3 – 8  
Stoomlocomotieven type 92  
Diesellocomotieven type 232 / reeks 92  
Elektrische locomotieven type 124  
Infrastructuur : station Antwerpen  
Dienstregeling zomer 1967  
Exploitatie : lijn 128  
L.S.V.-actueel  
N.M.B.S.-actueel

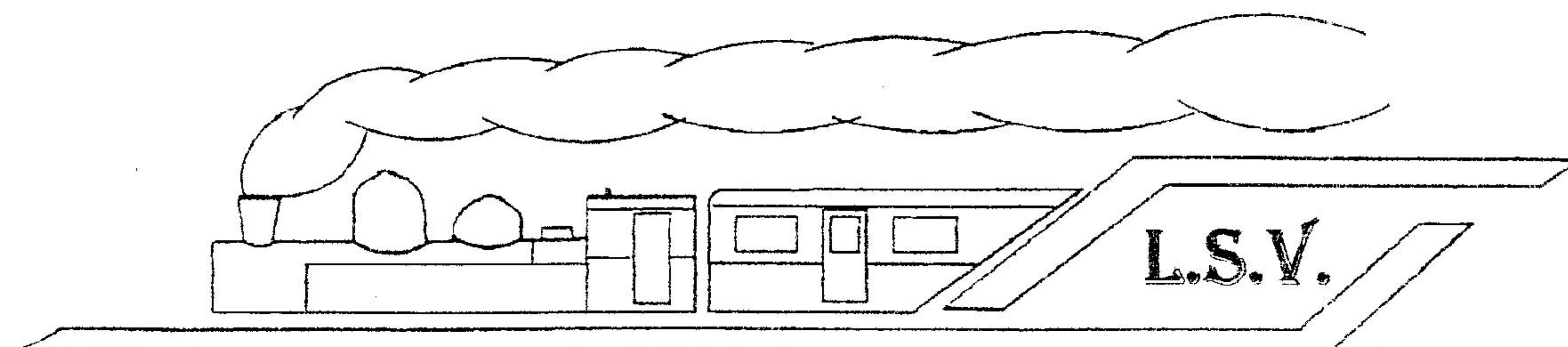
Lidgeld : 700 BEF

Verantwoordelijk uitgever :  
J. CASIER , Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

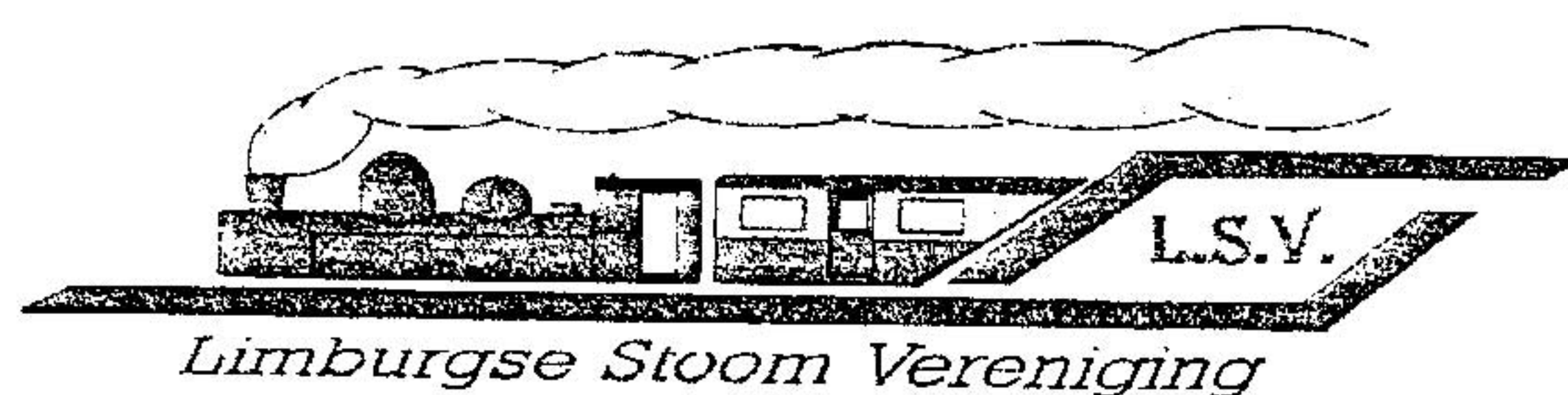
Afgiftekantoor :  
3665 As 1

83

November – december 1997



*Limburgse Stoom Vereniging*



## L.S.V. - Tijdschrift :

Verschijnt vier keer per jaar  
+ het Jaarboek

Wordt gratis verdeeld onder alle L.S.V. - Leden

Lidmaatschapsbijdrage ( 1997 ) :	700 BEF	39 fl.
Lidmaatschapsbijdrage + ingebonden Jaarboek :	825 BEF	46 fl.
Los nummer :	150 BEF	8,5 fl

Redactie :

J. & S. Casier

Met dank aan alle N.M.B.S.-diensten

Verantwoordelijke uitgever :

Casier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

**Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.**

Dit nummer werd afgesloten op 15 december 1997 en verschijnt eind december. Het volgend tijdschrift wordt op 15 februari 1998 afgesloten en verschijnt begin maart.

## Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 5 / 5bis	Blz. 1
	Stoommotorwagens 3 - 7	Blz. 8
	Type 92 (ex - Duits)	Blz. 10
<u>Elektrische locomotief</u>	Type 124	Blz. 17
<u>Diesel locomotief</u>	Reeks 92 (ex type 232)	Blz. 21
<u>Infrastructuur</u>	Station Antwerpen-centraal	Blz 25
<u>Dienstregeling</u>	Zomer 1967	Blz. 29
<u>Exploitatie</u>	Lijn 128	Blz. 35
<u>Actuele gedeelte</u>	L.S.V.	Blz. 39
	N.M.B.S.	Blz. 43

# Stoomlocomotieven

## Type 5 en 5 bis

### Geschiedenis :

Ook op het einde van de vorige eeuw werd er al uitgekeken naar een optimale bediening van de vele lokale lijnen met weinig verkeer. Naast alle andere machines werd ook een kleine, lichte tenderlocomotief ontwikkeld. In 1880 ontwikkelde St-Léonard een dergelijke machine met asindeling 1Bt met binnenliggende cilinders. Deze lichte machines waren voor de periode vrij modern uitgevoerd met al een praktisch volledige gesloten machinstenhuis en grote watertenders over de ganse lengte van de locomotieven. Ondanks de betrekkelijke kleine drijfwielen met een diameter van 1 450 mm kon toch nog een snelheid van 70 km/h behaald worden. Op vlakke lijnen kon een treinmassa van 70 ton (dus vier rijtuigen) met een betrekkelijke versnelling gesleept worden.

In het totaal werden 36 machines besteld en Franco-Belge was de grootste constructeur met 29 exemplaren, St-Léonard bouwde 7 machines. Alle locomotieven type 5 werden tussen januari en december 1881 afgeleverd.

Van bij de levering zouden ze vooral in de kleinere depots ingezet worden en daarom werden er slechts beperkte inzetreeksen in zeven verschillende stelplaatsen opgesteld, het waren in 1882 :

Brussel-zuid	1	1428
Antwerpen-Dam	3	1359, 1426, 1427
Aalst	6	1357, 1358, 1367, 1380, 1423, 1432,
Oostende	8	1220, 1221, 1222, 1223, 1278, 1279, 1281, 1282
St-Ghislain	4	536, 1224, 1363, 1364
Tienen	8	1360, 1361, 1362, 1365, 1366, 1421, 1429, 1430
Arlon	2	229, 1453
Onbekend :	5	-

### Brussel-zuid :

De hoofdstedelijke stelplaats had een vrij beperkte inzetreeks met enkele machines : ze werden gedurende een korte tijd gebruikt op de ringlijnen rondom Brussel, maar werden zeer vlug door de typen 11 vervangen.

### Antwerpen-Dam :

Ook te Antwerpen was een beperkte reeks aanwezig en deze machines werden vooral gebruikt op de verbinding naar Lier en Herentals. maar vooral op de korte lijn tussen Lier en Kontich en verder via de ringlijnen naar Boom. Deze inzetreeks bleef tot tegen de eeuwwisseling bestaan.

### Aalst :

Te aalst was een uitgebreidere reeks met de machines type 5 aanwezig en hier bediende ze de verschillende lokale lijnen in deze streek met als bestemmingen Dendermonde, Willebroek / Boom, Denderleeuw, Zottegem en zelfs Geraardsbergen. Het was vooral deze stelplaats die gedurende de ganse vooroorlogse periode de typen 5 zouden gebruiken en in 1909 bestond deze oorspronkelijke inzet nog steeds.

### Oostende :

De kuststelplaats had in 1882 een bestand van 8 machines die op verschillende lijnen actief waren. Hoofdinzet kenden ze op de verbinding naar Torhout en hier reden ze verder tot in Lichtervelde of Roeselare.

Twee bestemming was Brugge en uitlopers naar Eeklo. Tijdens de wintermaanden stonden ook verschillende treinen vanuit Brugge naar Blankenberge en Heist op het programma. Deze inzet werd omstreeks 1885 al overgenomen door de typen 11 en de locomotieven verhuisden vooral naar Eeklo.

Tienen :

Ook de suikerstad zou een uitgebreide inzetreeks kennen en hier werden de 8 aanwezige locomotieven vooral gebruikt op de zuidelijke lijnen naar Ramillies en Jodoigne, maar er waren ook diensten ten noorden van de stelplaats naar St-Truiden en Diest. Hier zou de reeks blijven bestand tot rond de eeuwwisseling en hier zouden vooral de typen 41 de diensten gaan overnemen.

St-Ghislain :

Ook in het zuiden van het land kwamen de typen 5 in beperkte mate tot inzet : dit was het geval voor St-Ghislain waar een vijftal machines gebruikt werden op de lokaallijnen vanuit de stelplaats in de Borinage en vooral op de lijn naar Autreppe-Roisin. Maar omdat hier de hellingen zwaarder waren zouden ze hier vrij vlug verdrongen worden door de zwaardere machines.

Arlon :

Laatste beperkte inzet werd vanuit Libramont georganiseerd, de machines hadden Arlon als depot. Ze werden gedurende een tiental jaren gebruikt op de verbinding Bertrix – Libramont – Bastogne.

Na de eerste periode zouden er drie inzetstreken ontstaan die vanaf 1890 tot aan de eerste wereldoorlog zouden blijven bestaan, nl Oost-Vlaanderen, Charleroi en Liège.

Nochtans zouden tijdens de volgende bedrijfsjaren de nadelen ten opzichte van de latere machines type 11 op de voorgrond komen : door de kleine adhesiekracht en de lage massa was de versnelling dikwijls onvoldoende en kon de ketel niet volgen met de drukopbouw. Ook de bediening met de kleine cilinders was niet voldoende en daarom zou de firma Zimmerman – Hanrez in 1900 onder nummer 1218 een nieuwe locomotief bouwen met dezelfde maten van de oorspronkelijke machines. Nochtans zou men een modernere en verbeterde ketel gaan construeren met een grotere haard. Verder werd de diameter van de cilinders verhoogd en de aandrijving verbeterd. Door de hogere massa anderzijds zouden ook de rij-eigenschappen beter worden. Verder werden tal van modernisering en werden de werkomstandigheden van de machinst en stoker verbeterd door een ruime, volledig gesloten machinistenhuis. Na een aantal testritten zou de Etat Belge gaan beslissen om alle locomotieven te moderniseren. Door de leveringen van nieuw materieel zou deze verbouwing steeds verder uitgesteld worden : in 1902 werden vier machines uitgerust met een nieuwe ketel (geleverd door Thiriau) en samen met de machine 1218 vormden ze het nieuwe type 5bis.

Maar het zou nog tot in 1910 duren eer er aan Tubize de opdracht gegeven werd tot de bouw van 5 bijkomende ketels. Deze zouden ingebouwd worden bij machines die een grote herziening ondergingen . Bij 8 bijkomende locomotieven werd de oorspronkelijke ketel behouden, maar werden de cilinders vergroot en de machinistenhuizen aangepast aan de nieuwe vorm. De eerste wereldoorlog zou de ombouw van de resterende locomotieven beletten en ook na de bevrijding zouden de machines vrij snel afgevoerd worden.

In 1909 is de stelplaatsindeling opnieuw bekend en waren er de volgende inzetplaatsen :

Aalst :

Deze stelplaats behield zijn machines voor de (uitgebreide) diensten naar Dendermonde (lijn 57), Opwijk – Willebroek – Boom (lijn 61) en verder Lokeren.

Oudenaarde :

Deze stelplaats had een vrij uitgebreide inzetreeks, die vooral de lokale lijnen naar Ronse (lijn 86), Avelgem (lijn 85) en verder Kortrijk (lijn 83) bereden.



**Eeklo :**

Deze kleine stelplaats had een beperkte inzetreeks met diensten op de lokale lijnen in het Meetjesland en bereikten hier plaatsen als Brugge, Gent en Zelzate. Deze stelplaats was reeds actief vanaf ca. 1890 en behield zijn diensten tot bij de bezetting.

**Luttre / Piéton :**

In de streek van Charleroi waren er twee inzetplaatsen ten noorden en ten oosten van de agglomeratie: te Luttre werden een 5-tal machines gebruikt op de lokale lijnen naar Piéton, Châtelet en Lambusart. In de tweede stelplaats Piéton had eenzelfde inzetpatroon maar hier gingen de ritten vooral richting Manage / Haine-St-Pierre en naar Buvrinnes – Fauroeux.

**Liège :**

In het Luikse was er een vrij beperkte reeks opgesteld en hier zouden de typen 5 vooral de diensten naar Visé gaan verzekeren, maar er waren ook enkele diensten op de Ourthe-lijn tot in Rivage.

Voor de eerste wereldoorlog werden al twee machines – de 1359 en 1361 in 1906 definitief uit het bestand afgevoerd.

Tijdens de eerste wereldoorlog werden minstens 20 locomotieven door de Duitse bezetter opge-eist en kregen een MGDB-nummer, vijf machines werden tijdens de eerste maanden van de bezetting vernield en dadelijk gesloopt, de overige machines gingen waarschijnlijk naar Frankrijk.

Na de bevrijding waren er nog 16 locomotieven in ons land aanwezig: in 1922 was er reeds 1 locomotief afgevoerd en er stonden 13 machines in het district Gent. Hiervan werden er vier locomotieven gebruikt vanuit Aalst en dit in de gewone vooroorlogse diensten. Deze diensten bleven trouwens geldig tot na de winterregeling van 1923. Op dat ogenblik werden de laatste diensten definitief opgeheven. Verder waren er nog twee machines in het district Antwerpen aanwezig.

Vanaf de zomerregeling van 1922 gingen deze beide machines naar het district Tournai over en stonden waarschijnlijk in Kortrijk. Er waren echter geen effectieve diensten voorzien. De volgende tabel geeft een overzicht van de diensten, het eigenlijke bestand (*cursief*) en het effectief.

Beurtregeling	Aalst	<i>District Gent</i>	<i>District Antw</i>	<i>District Tourn</i>	Effectief
06/1922	4	<i>13</i>	2		<b>15</b>
10/1922	4	<i>12</i>		2	<b>14</b>
06/1923	5	<i>11</i>		2	<b>13</b>
10/1923	5	<i>6</i>		2	<b>8</b>
02/1924			2	2	<b>4</b>
06/1924			2		<b>2</b>
09/1924			2		<b>2</b>
02/1925					<b>0</b>



**Nummerlijsten type 5**

Nr.	Levering	Omst.	Seur	Bouwer	Foliar	Opmerkingen AKDB nummer
227	11-1881		1921-25	St-Léonard	552	06021
229	11-1881		WO I	St-Léonard	553	06022
536	12-1881		WO I	St-Léonard	554	06038
564	12-1881		WO I	St-Léonard	555	06023
862	12-1881		1921-25	St-Léonard	555	
971	12-1881		WO I	St-Léonard	557	06024
1220	01-1881		WO I	Franco-Belge	326	
1221	02-1881		1921-25	Franco-Belge	327	
1222	02-1881		WO I	Franco-Belge	328	06025
1223	02-1881		1921-25	Franco-Belge	329	06026
1224	02-1881		WO I	Franco-Belge	330	06027
1278	03-1881		WO I	Franco-Belge	331	06028
1279	03-1881		WO I	Franco-Belge	332	06029
1280	02-1881		WO I	Franco-Belge	333	
1281	03-1881		1921-25	Franco-Belge	334	
1282	03-1881		WO I	Franco-Belge	335	06030
1357	04-1881		1921-25	Franco-Belge	337	
1358	04-1881		WO I	Franco-Belge	338	
1359	04-1881		1906	Franco-Belge	339	
1360	05-1881		WO I	Franco-Belge	340	
1361	05-1881		1906	Franco-Belge	341	
1362	05-1881		WO I	Franco-Belge	342	06031
1363	07-1881		WO I	Franco-Belge	348	06032
1364	07-1881		1921-25	Franco-Belge	349	06033
1365	07-1881		1921-25	Franco-Belge	350	06034
1366	08-1881		1921-25	Franco-Belge	351	
1367	07-1881		1921-25	Franco-Belge	352	
1425	12-1881		1921-25	St-Léonard	558	
1426	08-1881		1921-25	Franco-Belge	353	
1427	08-1881		WO I	Franco-Belge	354	06044
1428	07-1881		WO I	Franco-Belge	355	06035
1429	08-1881		1921-25	Franco-Belge	356	06036
1430	08-1991		WO I	Franco-Belge	357	
1431	08-1881		1921-25	Franco-Belge	358	
1432	09-1881		1921-25	Franco-Belge	359	06037
1433	09-1881		WO I	Franco-Belge	360	06039
1218	1900		1921-25	Hanrez	76	



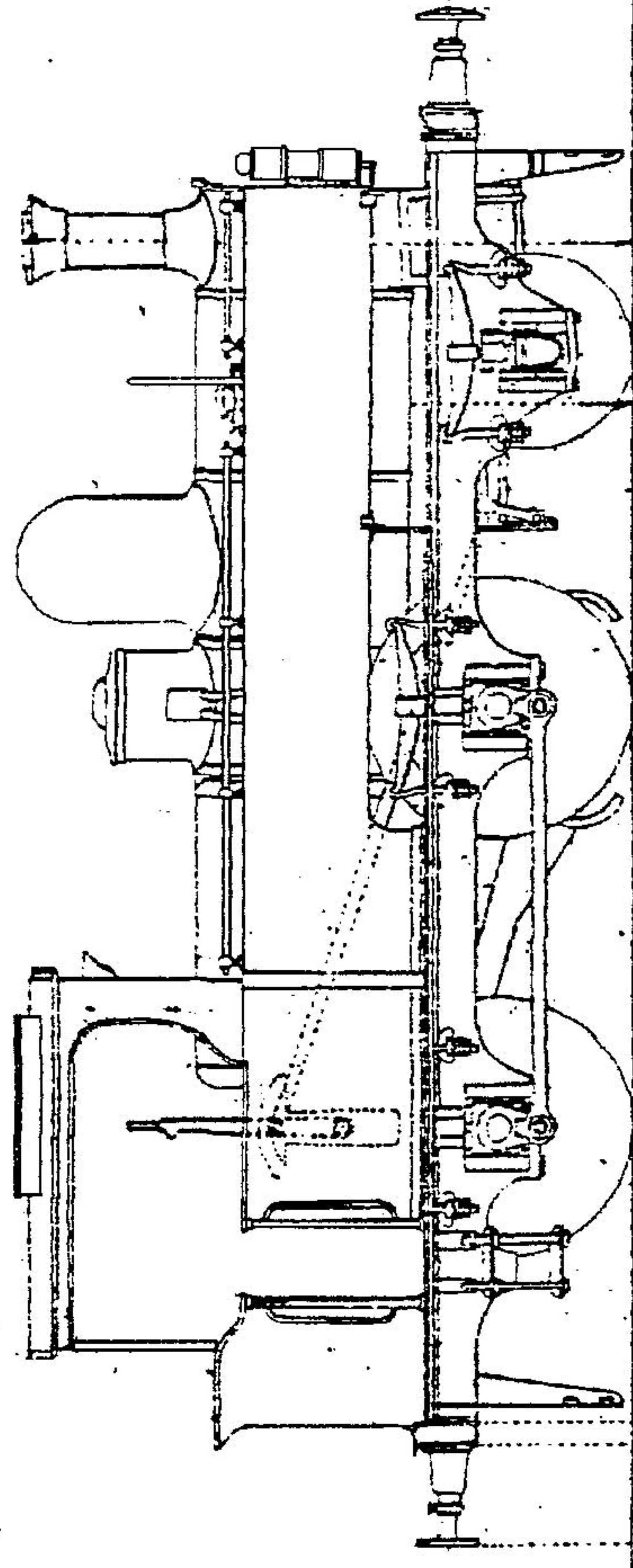
# Stoomlocomotief type 5bis

# 1Bt

Lokaalreinlocomotief

**Ombouw**  
uit type 5

Hanrez  
St-Léonard  
Franco-Belge



**Loopbaan :**

Nummering : 227 ... 1433

Effectief bij bouw : 1

Effectief na ombouw : 10

Bouwer :

Hanrez  
Franco-Belge, St-Léonard

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

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

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

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

Inhoud water tender :

Inhoud kolenbakken

# *Stoommotorwagens*

## *Type VV 3 - 7 .*

Uitgaande van de beide prototype-stellen VV 1 en VV 2, werd er een bestelling geplaatst van 11 bijkomende motorwagens bij Tubize en Cie Belge. Beide firma's mochten – aan de hand van het lastenboek – zelf een aangepast type ontwerpen. Tubize zou een motorwagen ontwerpen met nog wel een ketel type « Guitar » maar die meer gebouwd was volgens de klassieke plannen. Deze ketel met vlampijpen met een lengte van slechts 1 260 mm werd dwars tegen de wand van het bagage-compartiment geplaatst. De besturing gebeurde thans in een ruime stuurpost vooraan de machine gelegen. Wel was de bescherming voor de machinist en stoker vrij miniem. De maximale snelheid bleef beperkt tot 35 km/h, een snelheid die op de korte lokaallijnen ruimschoots voldoende was.

Anderzijds zou er nog een tweede belangrijke wijziging doorgevoerd worden : de motorwagens hadden naast de bagage-ruimte, slechts twee compartimenten, één eerste klasse en één tweede klasse. Beide compartimenten waren in de lengterichting aangebracht met een middenbank en twee banken tegen de zijwanden. Beide compartimenten waren enkel bereikbaar vanuit hun eigen (open) platform. Deze opstelling had als nadeel dat er steeds één of meer derde klasse lokaaltreinrijtuigen moesten meegesleept worden. Hierdoor was de inzet beperkt daar op het eindpunt noodzakelijk een draaischijf van grote afmetingen (radstand was 6 800 mm ) nodig was om de motorwagen te draaien en terug op kop van de trein te zetten. Bij achteruit rijden met rijtuigen was de zichtbaarheid immers minimaal. In 1878 werden de motorwagens 3 tot 7 dan afgeleverd en – net zoals de prototypereijtuigen te Merelbeke gestationeerd. Hier reden ze vooral op de lokale lijnen naar Eeklo, Brugge, Moerbeke en verder naar St-Gillis en St-Niklaas. De ontploffing van de ketel van de VV 8 te Brussel-Leopoldswijk bleef zonder echte gevolgen voor de motorwagens van Tubize, daar hier klassieke veiligheidskleppen gebruikt werden.

In 1882 stond de motorwagen nr 4 te Gent-Rabot voor de diensten naar Zelzate en Moerbeke, de motorwagens 3, 5 en 6 reden – samen met nog verdere motorwagens - vanuit St-Ghislain de lokale diensten naar o.m. Flénu, Cuesmes, Mons, Dour en Roisin. Ook op de lijn naar Ath waren er enkele diensten. Deze indeling bleef gedurende enkele jaren stand houden en maar nadien werd de inzet in de streek van Mons beperkt tot de korte lokaallijnen in de Borinage.

Omstreeks 1885 zouden enkele motorwagens overgebracht worden naar Brussel-Leopoldswijk voor de tram-treinen op de ringlijnen rondom Brussel. Op dat ogenblik verdween het eerste klasse-compartiment en kreeg men een derde-klasse en een gemengd 1ste / 2de klasse compartiment. Door deze opstelling konden de motorwagens nu ook zonder bijkomende rijtuigen rijden. Alle motorwagens werden tussen 1902 en 1907 afgevoerd. Wel werden enkele rijtuigen nog omgebouwd tot lokaaltreinrijtuigen, één rijtuig werd tijdens de oorlog gebruikt als sanitair rijtuig - nr 9326 - voor de opvang van de gewonden. Hiervoor werden de drie assen symmetrisch aangebracht en de stuurpost omgebouwd tot bijkomend compartiment.

# Stoommotorwagen type VV 3 - 7

## A2

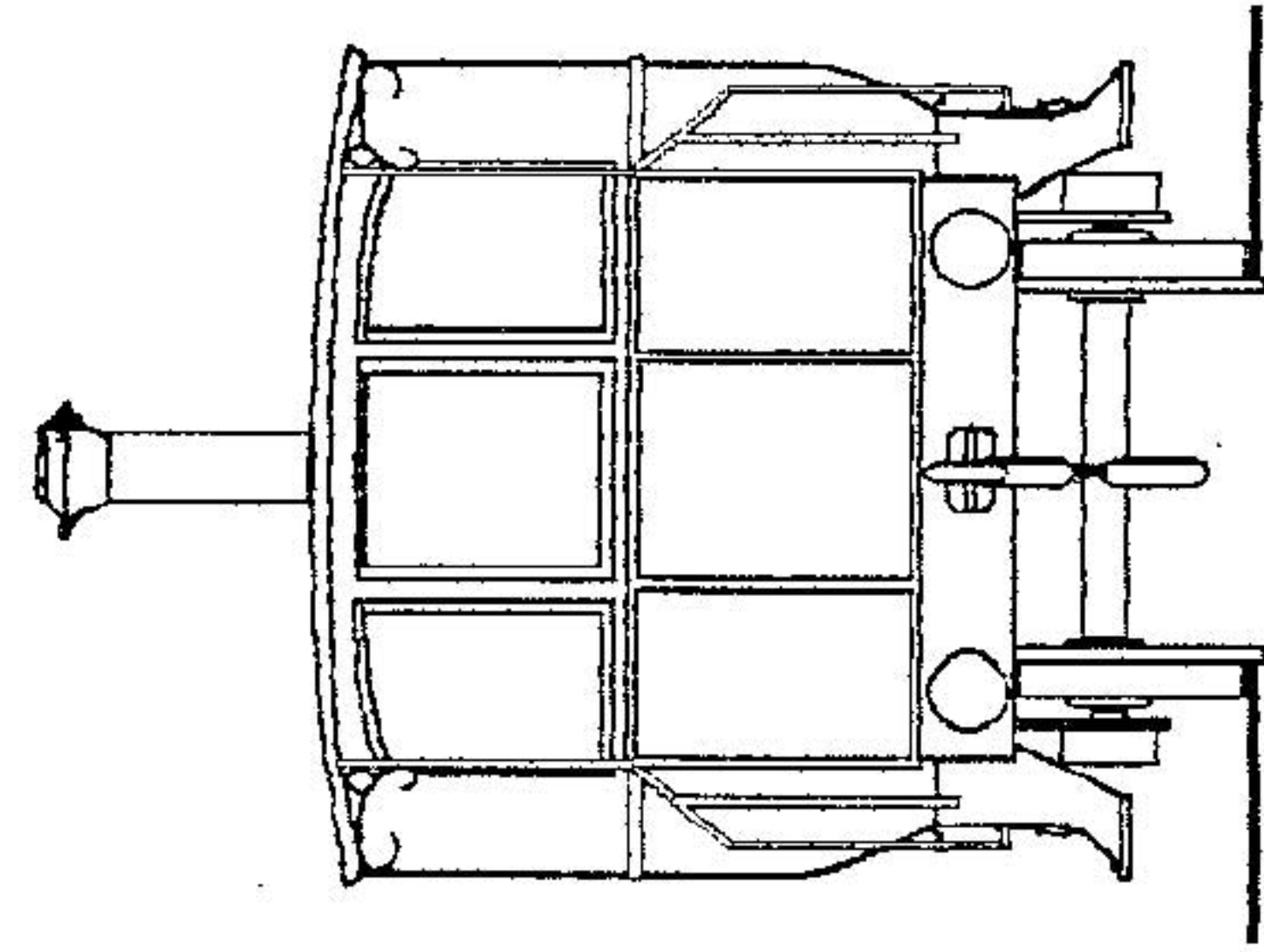
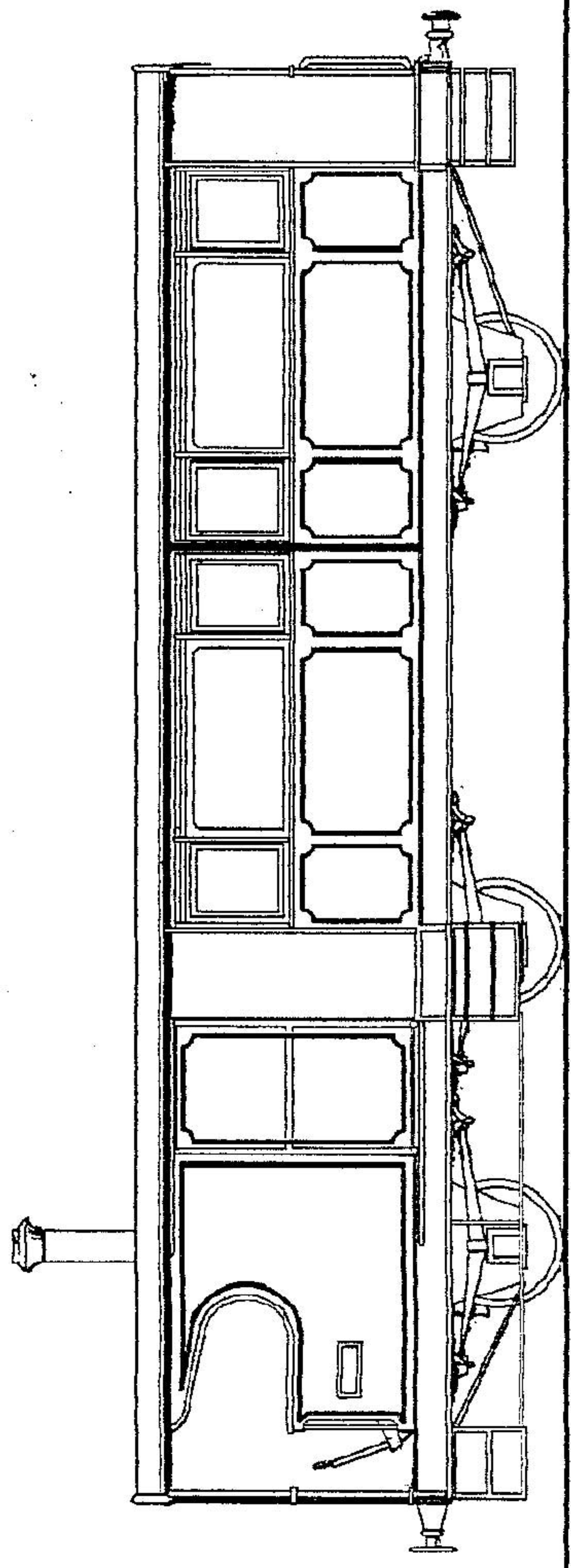
Stoom - lokale dienst

Tubize : 5

Aantal zitplaatsen

2<sup>de</sup> klasse : 14

3<sup>de</sup> klasse : 18



**Loopbaan :**

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

**Remming :**

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

**Kenmerken :**

Zuigers :

Type :

Werkingsprincipe :

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Aantal vlampijpen:

Lengte vlampijpen:

Diam. ketel onder/boven:

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

12 290 mm

11 370 mm

2 900 mm

3 140 mm

4 075 mm

6 800 mm

2 200 mm + 4 600 mm

2 180 mm

2 470 mm

1 000 mm

19 900 kg

6 900 kg

6 500 kg

6 500 kg

--- kg

1 620 kg/m

---

---

# *Stoomlocomotieven type 92*

## *Ex type G 12*

### Ontstaansgeschiedenis :

Juist voor de eerste wereldoorlog werd voor de Pruisische Staatsspoorwegen een nieuw, modern type goederentreinlocomotief ontwikkeld : het werd een machine met indrukwekkende afmetingen, een grote trekkracht en een enorme massa. Met zijn asindeling 1'E zou deze nieuwe reeks – die de reeksaanduiding G 12 zou krijgen – de voorloper worden voor tal van naoorlogse machines, onder andere de reeks 50.

Nochtans zou de bouw vertraagd worden door het uitbreken van de oorlog en de bouw van betrouwbare machines die al langer hun waarde bewezen hadden. Nochtans zouden de zware transporten naar het oostfront zou tot de beslissing leiden tot de bouw van 21 machines voor de Pruisische spoorwegen, gelijktijdig bestelde een tweede privé-maatschappij – namelijk deze van Elzas-Latharingen – nogmaals 12 analoge machines. In 1917 volgden daarenboven nog 20 bijkomende machines voor Pruisen. Deze waren echter aangepast na de verschillende testritten en hadden een versterkt chassis opgebouwd uit profielen (in plaats van uitgesneden staalplaat) en een hoge voetplaat. Al deze machines zouden nadien de bouwreeks 58.0 en 58.1 vormen.

Gelijktijdig werden vijftien – licht aangepaste – machines besteld door de Turkse privé-maatschappij van Aatolië en deze werden vanaf 1917 geleidelijk aan aan Turkije afgeleverd. Nochtans zouden slechts 10 machines voor de bevrijding afgewerkt en afgeleverd zijn en de vijf overblijvende machines werden dadelijk door de geallieerde troepen opgeëist.

Na de eerste bedrijfservaringen en deze moeilijke omstandigheden ontstond in 1916 een verbeterde versie van deze machines : uiterlijk waren ze praktisch gelijk aan de laatste reeks Duitse machines, maar vooral bij de ketel werden er diverse verbeteringen doorgevoerd. Daar deze machines de eenheidsreeks zouden vormen kregen ze de type-aanduiding G 12, terwijl de oudere locomotieven de onderreeks G 12<sup>1</sup> zouden krijgen. Tussen 1917 en 1921 werden er 1 158 machines gebouwd voor de Pruisische spoorwegen, terwijl nog drie verdere « Länder » identieke machines bestelden : 43 voor Württemberg, 42 voor Saksen en 98 voor Baden. Ook Elzas-Lotharingen – dat een deel van Duits gebied geworden was maar dat een onafhankelijke maatschappij vormde – bestelde 112 analoge machines.

Opmerkelijk was wel het feit dat na de bevrijding locomotieven van de vier verschillende ondereeksen er drie als herstelbetaling aan België afgestaan werden, het waren :

Oorspronkelijke versie van 1915 :	G 12 <sup>1</sup>	1 machine
Versterkte versie van 1917 :	G 12 <sup>1</sup>	
Versie voor Turkije :		3 machines
Definitieve versie :	G 12	6 machines

Na de overname van deze 10 – toch wel zeer moderne – locomotieven was het opmerkelijk dat deze machines slechts in minieme mate gebruikt werden door de Etat Belge. De eerste gegevens aangaande deze machines geven een stationering te Arlon aan. De locomotieven werden gebruikt in de diensten van de typen 36 en reden de zware doorgaande goederentreinen vanuit Stockem naar Jemelle en Latour. Vanaf 1922 hebben we een beter beeld over de inzet en deze wordt in de tabel op de volgende bladzijde weergegeven. In de loop van 1922 werd een eerste machine van dit type al definitief afgevoerd ; Waarschijnlijk handelt het hier om een zwaar beschadigde machine die geen effectieve diensten meer verzekerd heeft.

# Stoomlocomotief type 92 (G 12')

# I'E

## Goederreinlocomotief

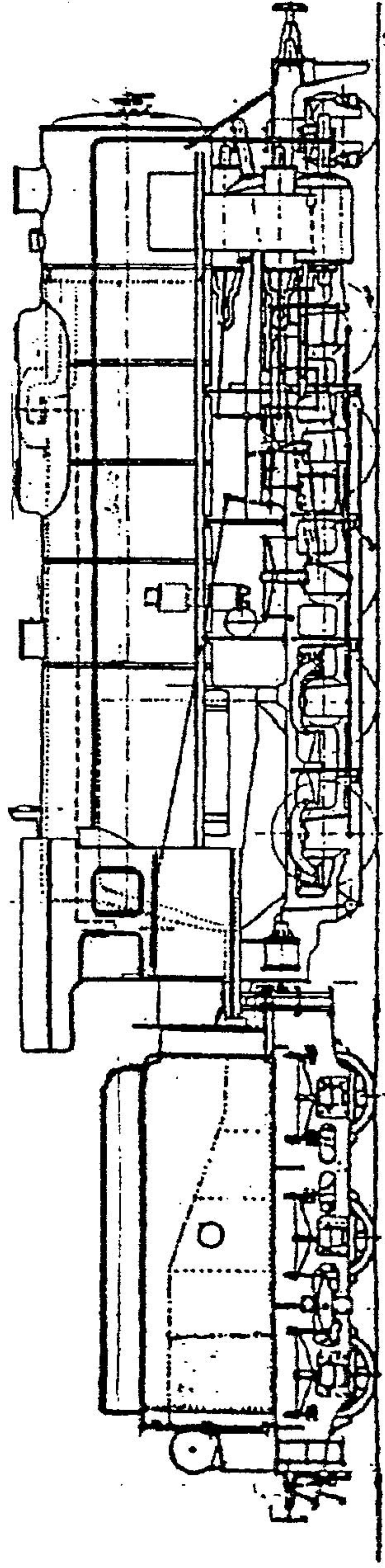
ex KPEV G 12'

Gebouwd voor CFOA  
Turkije

Henschel

PH 505 - 507

> CFL 5301 - 5303



### Loopbaan :

Nummering :  
Effectief bij bouw G 12  
Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Verkocht aan :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerlag :

Remming :

Compressor :

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

### Afmetingen :

Totale lengte :  
Lengte chassis :  
Breedte :  
Hoogte as ketel :  
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 :

Jaar	Effectief	Schaarbeek	Leuven
06/1922	9	5	
09/1922	9		5
06/1923	8		6
10/1923	7		5
02/1924	8		6
06/1924	8		5
09/1924	8		6
02/1925	8		4
06/1925	8		4
10/1925	8		3
02/1926	8		1
05/1926	8		1
09/1926	4		
02/1927	4		
05/1927	4		
10/1927			

**Schaarbeek :**

In de loop van 1922 gingen de negen locomotieven over naar de stelplaats Schaarbeek en hier werden ze vooral gebruikt in de verbinding tussen de Antwerpse haven en de vormingsstations van Ottignies en Ronet. Hiervoor werd een inzetreeks met 5 locomotieven opgesteld. Maar omdat deze treinen vooral de verbinding over Leuven en Wavre gebruikten, besliste men om vanaf de zomerregeling van 1923 de machines in de universiteitsstad te stationeren.

**Leuven :**

Daar de inzet in zijn geheel overgenomen werd, bleven de diensten voor de ertstreinen houden. Bestemmingen waren hier opnieuw Ottignies en Ronet in het zuiden en Antwerpen en Schaarbeek noordelijk. De inzet schommelde tussen de 5 en 6 locomotiefdiensten. In de loop van de zomerregeling van 1923 werd een tweede locomotief van het type G12 definitief afgevoerd en in 1924 werd een tweede locomotief afgesteld, verdween uit het bestand maar werd nog hetzelfde jaar terug opgevestigd. In 1925 kregen ze dan ook de type-aanduiding 92.

In 1925 zou de inzet een eerste sterke vermindering meemaken en daalde het aantal inzetdagen tot vier : reden hiervan waren de gesprekken met de Luxemburgse Prince Henri-maatschappij die interesse betoonde voor deze machines. Het zou echter tot midden 1926 duren eer de verkoop van de 4 locomotieven G 12 een feit werd. In Luxemburg vormden ze de reeks 0. Op dat ogenblik bleven enkel nog de voor Turkije gebouwde machines en de locomotief G 12<sup>1</sup> in België achter. De inzet was op dat ogenblik al teruggevallen tot één enkele inzetdag en voor de winterregeling van 1926 werd de inzet dan definitief beëindigd. Opnieuw bood de N.M.B.S. de overblijvende machines te koop aan. Ook nu werden de 3 machines voor de Turkse spoorwegen door de Prince Henri aangekocht, maar deze maatschappij had geen interesse voor de afwijkende locomotief van de oorspronkelijke uitvoering en deze unieke machine werd dan ook in de loop van 1927 definitief uit het N.M.B.S.-bestand geschrapt.

<b><i>Inzet te Luxembourg</i></b>
-----------------------------------

**Reeks O' > Reeks 5300**

De 3 machines werden in 1927 in het effectief van de Prince-Henri maatschappij opgenomen als reeks O' nrs 505 – 507 en ze werden voor het grootste gedeelte in het zware ertsverkeer in het zuiden van het land gebruikt. Twee machines reden hierbij tussen Bettembourg, Esch en het Belgische Athus.

# Stoomlocomotief type 92 (G 12)

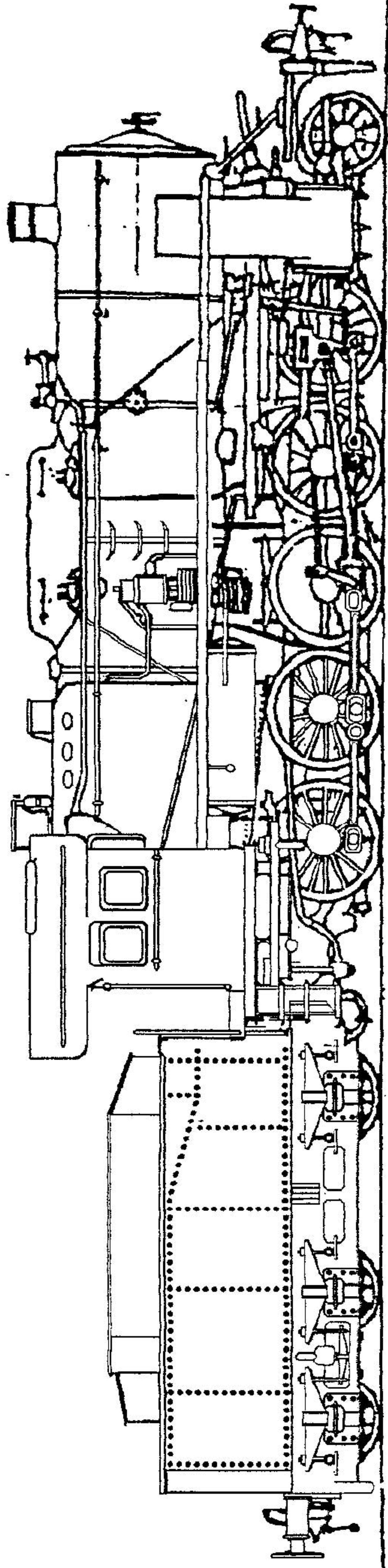
# 1'E

## Goederreinlocomotief

ex KPEV G 12

Borsig  
Henschel

- PH 501 - 504
- > CFL 5401 - 5304



### Leopbaan :

Nummering : 9264 - 9273  
Effectief bij bouw G 12  
Effectief bij Etat Belge

Bouwer : Henschel / Borsig

Levering : 1917 - 1918

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1923 - 1927

Verkocht aan : Prince Henri > CFL

Asindeling : 1'E

Snelheid : 60 km/h

Aandrijving : 3 cilinders

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend, 1 binnen

Diameter cilinders : 570 mm

Zuigerslag : 660 mm

Remming : Enk westinghousepomp

Compressor :

Debiet :

Automatische rem : Oerlikon

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

### Ketelkenmerken :

Keteldruk : 14 bar

Type ketel : Crampton

Roosterlengte : 1 938 mm

Roosterbreedte : 1 524 mm

Roosteroppervlakte : 3,90 m<sup>2</sup>

Verwar. opp. haard : 14,19 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen : 34

Diameter gr vlampijpen : 125 / 133 mm

Opp. grote vlampijpen : 189

Aantal kleine vlampijpen : 41 / 46 mm

Diameter kl vlampijpen : m<sup>2</sup>

Opp. kleine vlampijpen : 4 800 mm

Lengte vlampijpen : 180,77 m<sup>2</sup>

Verwarmingsopp. Pijpen : 194,96 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp : 68,42 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : 1 800 mm

Diameter ketelromp : 25 mm

Dikte pijpenplaat : 16 - 19 mm

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel : m<sup>3</sup>

Inhoud stoomruimte : m<sup>3</sup>

Oppervlakte stoomafgifte : m<sup>3</sup>

### Afmetingen :

Totale lengte : 11 685 mm

Lengte chassis : 11 110 mm

Breedte : 2 980 mm

Hoogte as ketel : 3 000 mm

Hoogte (totaal) : 4 350 mm

Radstand (totaal) : 8 500 mm

Afstand tussen assen : 2 500 mm + 4 x 1 500 mm

Oversteek voor : 1 500 mm

Oversteek achter : 1 685 mm

Diameter drijfwielen : 1 400 mm

Diameter loopwielen : 1 000 mm

Massa (rijvaardig) : 97 000 kg

Aslast : 1ste as : 13 200 kg

2 de as : 16 400 kg

3 de as : 16 500 kg

4 de as : 16 700 kg

5 de as : 16 400 kg

6 de as : 16 400 kg

Massa /lopende meter : 8 300 kg/m

Gekoppeld aan tender : buiten type

Tijdens de tweede wereldoorlog gingen de machines naar Duitsland en werden vanuit Hamm, Frankfurt en Lauda gebruikt. Daar waar de 505 en 507 in de loop van 1946 naar Luxembourg terugkwamen, bleef de 506 te Kornwestheim achter. De machines werd er in 1948 gesloopt.

De beide machines kregen de nummers 5301 en 5303 werden vanuit de stelplaats Petingen in het zuidelijke deel van het Groot-Hertogdom gebruikt en reden vooral de ertstrerinen tussen het de hoogovens van de staalnijverheid en het Belgische grensstation Athus.

Daar waar de 5301 op 29 november 1954 definitief afgevoerd werd, hield de 5303 het tot in de zomerregeling van 1957 het uit.

### Reeks 0 > Reeks 5400

De vier machines van het type G 12, die in de loop van 1926 aan de Prince Henri maatschappij overgedragen werden, vormden hier de reeks 0 en waren ook nu weer in het zware goederenverkeer in het zuidelijke deel ingezet. Tijdens deze periode ondergingen ze enkele wijzigingen (o.a. een gesloten en verlengd machinistenhuis) Tot bij de tweede wereldoorlog vormden deze machines de ruggegraat van de doorgaande goederendienst. Tijdens de wereldoorlog werden drie machines naar Duitsland afgevoerd, maar kwamen in de loop van 1946 in Luxembourg terug. De vierde locomotief bleef gedurende de ganse periode in het Groot Hertogdom.

Bij de CFL kregen ze de type-aanduiding reeks 5400 (55401 – 5404). Samen met de drie machines die van de SNCF overgenomen werden en drie buitlocomotieven van de Deutsche Reichsbahn werden alle zware goederentreinen gereden Daar het verkeer steeg verder bleef stijgen werden tussen 1946 en 1947 nogmaals 11 bijkomende machines bij de CFL uitgeleend. De 21 machines werden te Bettembourg en Petingen gestationeerd. De machines werden al vrij vlug door de zwaardere kriegslocomotieven reeksen 5500 (reeks DRB 42) en 5600 (DRB reeks 52 / NMBS type 26) vervangen en hierdoor konden de uitgeleende locomotieven in 1949 en 1950 aan de SNCF teruggegeven worden.

De 10 CFL-locomotieven bleven nog een vijftal jaar in effectieve dienst, maar zouden vooral de ondergeschiktere goederendiensten gebruikt worden De locomotieven werden tussen 1955 en 1958 afgevoerd.

### Nummerlijsten :

Nr	Nummer RD	Levering	Sebr.	Bouwer	Fabri.nr	Opmerkingen
MGDBrussel 5551	9251	1917	1927	Henschel	14519	➤ PH 505
Erfurt 5552	9252	1917	1927	Henschel	13287	
MGDBrussel 5552	9253	1917	1927	Henschel	14521	➤ PH 506
MGDBrussel 5555	9255	1917	1927	Henschel	14524	➤ PH 507
Köln 5564	9264	1918	1926	Borsig	10256	➤ PH 501
Köln 5567		1918	1922-24	Borsig	10259	
Köln 5569		1918	1922-24	Borsig	10261	
Köln 5570	9270	1918	1926	Borsig	10262	➤ PH 502
Köln 5571	9271	1918	1926	Borsig	10263	➤ PH 503
Köln 5573	9273	1918	1926	Borsig	10265	➤ PH 504



# *Elektrische locomotieven*

## *Type 124 > Reeks 24*

### De ombouwgeschiedenis :

Door de elektrificatie van een aantal hoofdlijnen van het net en de daarmee gepaard gaande verhoging van de snelheid, was er een belangstelling voor een nieuwe aandrijving van de elektrische locomotieven. Op dat ogenblik waren alle 83 locomotieven type 123 geleverd, maar voor de nieuwe verbindingen vanuit Brussel naar Oostende en Liège volstond de snelheid van 125 km/h niet meer. Anderzijds werden de eerste snellere locomotieven type 140 en later ook de driespanningslocomotieven type 150 in opdracht gegeven. Hier zu men de snelheid geleidelijk aan opdrijven tot 140 en 150 km/h. Om de nodige ervaring op te doen, werd door Acec een nieuwe ophanging van de tractiemotoren – onder het type G – uitgewerkt. Op dat ogenblik waren alle tractiemotoren in neusophanging, dus rechtstreeks op de as aangebracht. Deze opstelling had een nadeel dat de volledige massa van de tractiemotor onderworpen werd aan de trillingen van de as. Hierdoor was een snelle veroudering het gevolg en moest de snelheid noodgedwongen beperkt blijven.

De nieuwe aandrijving van Acec voorzag een volledig, vrije ophanging van de tractiemotoren, waarbij de kracht doorgegeven werd door elastische, trillingsvrije tandwielen. Door deze opstelling kon de onafgeveerde massa sterk verminderd worden. Na een periode van statische tests werd beslist om deze aandrijving bij één van de bestaande locomotieven op proef aan te brengen. Hiervoor werd de laatste locomotief van het type 123 gekozen en de ombouw van de 123.083 gebeurde door de CW Mechelen. Na een ombouw van praktisch een jaar, verliet deze machine op 16 december 1958 de centrale werkplaats. Om hem te kunnen onderscheiden, kreeg de locomotief het nummer 124.001. De locomotief werd aan Brussel-zuid toegewezen. De eerste testen noopten Acec tot een aantal verbeteringen en de 124.001 zou pas in de loop van maart 1959 volledig in orde zijn. Op dat ogenblik werd de machine – eerst alleen en nadien in normale dienst – uitgetest. Bij voorkeur werd de locomotief voor de doorgaande treinen tussen Oostende – Brussel en Liège gebruikt. Gedurende deze testen om de duurzaamheid na te gaan brachten geen echte problemen aan het licht en in 1962 werd de machine volledig gedemonteerd en de tractiemotoren en de draaistellen werden nagezien op scheuren.

Tussen 1961 en 1968 werd de 124.001 in de inzetreeks van het type 123 gebruikt en werd er geen onderscheid gemaakt tussen beide typen.

### De snelheidsproeven

Maar op dat ogenblik zou een nieuwe bestelling voorbereid worden : men wilde een universele zesassige locomotief ontwikkelen, die zowel in de snelle, zware reizigersdienst als in de doorgaande goederendienst zouden gebruikt worden. De machine zou op alle punten een innovatie gaan vormen : voor de eerste keer zou de elektronische sturing – die al op de elektrische stellingen ingang gevonden had – ook op de locomotieven gebruikt worden, de snelheid zou op 220 km/h gebracht worden. Om dit laatste te testen werden weer de 124.001 uitgekozen en eind 1968 werd deze ombouw doorgevoerd door de CW Mechelen : hiervoor werd de tandwielverhouding veranderd en zo de maximale snelheid op 240 km/h gebracht. Intussen werd het rijgedrag van een zesassige locomotief in Zwitserland uitgetest met de aangepaste SBB locomotief type Ae 6/6 nummer 11 814.

Anderzijds werden de eerste snelheidsproeven met de omgebouwde 124.001 doorgevoerd, eerst tussen Brussel en Denderleeuw maar nadien tussen Gent en Brugge. Hiervoor was het baanvak aangepast : de spoorstroomkringen werden vergroot en de bovenleiding kreeg een nieuwe ophanging. Tijdens deze eerste proeven tot ca. 180 km/h bleek dat de schokgolven op de tegentreinen te groot werden en de ruiten braken. Om dit tegen te gaan werd een nieuwe kopvorm door het instituut Karmann ontwikkeld en de 124.001 kreeg in mei 1968 aan één kopwand een nieuwe gestroomlijnde voorbouw : deze was uitgebouwd uit een houten geraamte en bekleed met polyester. Verder werden ook de stroomafnemers vervangen door de moderne éénbenige Faively-stroomafnemers.

# Elektrische locomotief type 124

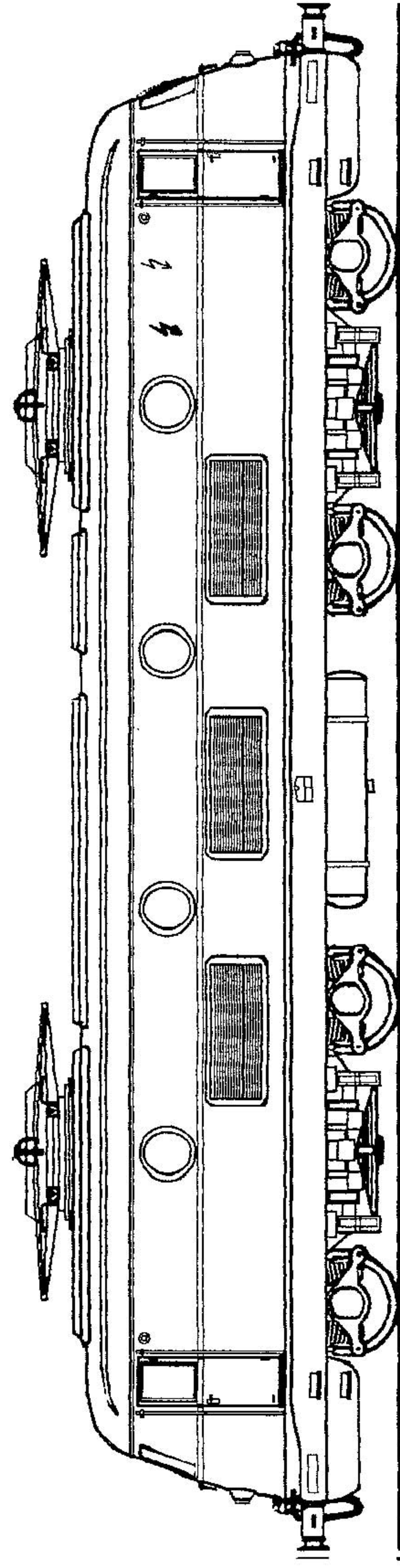
# B°B°

Gemengde dienst

Brugseise & Nivelles

Proeflocomotief

ex 123.083  
wordt 2383



## Loopbaan :

Nummering : voor '1971  
na '1971

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Ombouw

Levering :

Ombouw :

Terugbouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

124.001

2401

ex 123.083

1

Brugseise & Nivelles

CW Mechelen / Acec

1956

16/12/1958

1974

---

B°B°

130 km/h

3 000 V DC

2 x Westinghouse 242

VBZ

2 x 1 350 l/min

Oerlikon FVEL 1

Oerlikon Fd

Weerstandrem

## Kenmerken :

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

Overbrenging :

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Generator :

Batterijen :

:

Acec Charleroit

Volledigeophanging

4

CF 729

Ophanging type G

Nokkenas

Elektr servomotoren L.S

4 x 440 kW

4 x 400 kW

rechte tandwielen

3,125

2 helicoïdale

3 000 V / 90 m<sup>3</sup>/min

Acec type 266

72 V / 38 A

Cadmium-Nikkel

54 elementen - 80 Ah

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1<sup>ste</sup> as:

2<sup>de</sup> as

3<sup>de</sup> as

4<sup>de</sup> as

Trekkracht :

Vermogen

Uurvermogen :

18 000 mm

16 850 mm

3 092 mm

3 755 mm

4 400 mm

8 600 mm

3 450 mm

12 050 mm

2 975 mm

1 262 mm

89 000 kg

92 000 kg

23 000 kg

23 000 kg

23 000 kg

23 000 kg

1 880 kW

1 740 kW

En in deze vorm (zie technische fiche) werden dan tussen Gent en Brugge deze snelheidssritten georganiseerd, waarbij de meettrein in zijn geheel naar Gent teruggetrokken werd. Gedurende deze vier weken werd de snelheid geleidelijk aan opgebouwd tot een maximum van 200 km/h, terwijl ook de schokgolven op de vaste installaties en op tegemoetkomende treinen gemeten werd. De resultaten werden vervolgens geanalyseerd maar waren nog niet gereed voor de bouw van de nieuwe vierspanningslocomotieven. Nochtans zouden deze proeven de nodige meetgegevens opleveren voor het ontwerpen van een nieuwe (hoekige) vorm die eerst de reeks 20 en later de reeksen 21/27 zouden sieren.

Na de testen ging de 124.001 voor nazicht de CW Mechelen binnen en werd de machine teruggebouwd met de oude tandwielen maar nog steeds met de motoren in volledige ophanging. Opnieuw kwam deze locomotief tot inzet in de reeks van het type 123 en reden vooral diensten tussen Oostende, Brussel, Liège en Aachen. In 1971 kreeg men het nieuwe nummer 2401, maar op dat ogenblik had men nog steeds de oorspronkelijk schildering in twee groentinten en de enkele koplampen.

In 1972 onderging de 2401 een grote herziening, maar tegen de verwachtingen in bleef de ophanging van de motoren gehandhaafd. Wel werd de donkergroene schildering toegepast, kreeg men dubbele koplampen en de kabels voor het rijden in treinschakeling. Nochtans zou de machine slechts enkele maanden in deze uitvoering rondrijden, daar men besliste om de 2401 terug te bouwen in de standaarduitvoering en te hernoemen in 2383. Deze ombouw werd in de loop van 1973 doorgevoerd.

Na een jarenlange dienst als gewone 23-er, zou het leven als éénling echter terug opgepakt worden. Om de lichterlocomotief 2208 te Liège-Guillemins te vervangen werd opnieuw de 2383 uitgekozen en werden er nieuwe verbouwingen doorgevoerd : zo kreeg de machine nieuwe hydraulische buffers aan één zijde en een vaste installatie waarbij de bestuurder de opdrukkrachten kon aflezen en bijsturen. In deze vorm doet deze bijzondere locomotief nog steeds dienst als lichterlocomotief op de hellende vlakken. Wel zullen de diensten vanaf 13 december wel sterk verminderen, dit door de invoering van een aantal Thalys-diensten.

# Elektrische locomotief type 124

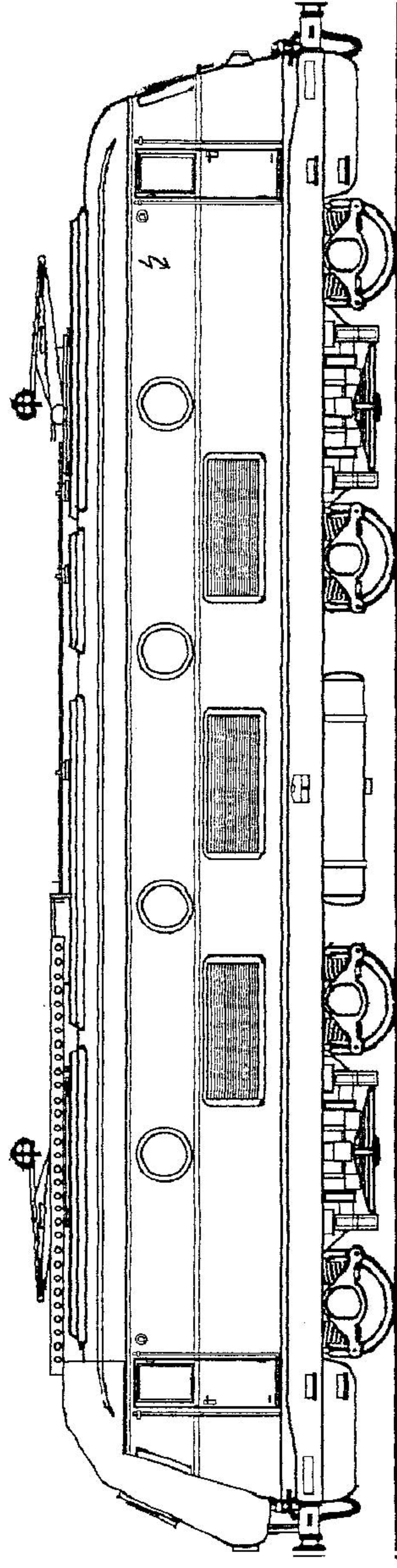
# B°B°

Gemengde dienst

Brugeoise & Nivelles

Proeflocomotief

ex 123.083  
wordt 2383



## Loopbaan :

Nummering : voor '1971  
na '1971

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Ombouw

Levering :

Ombouw :

Terugbouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

**Remming :**

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

124.001

2401

ex 123.083

1

Brugeoise & Nivelles

CW Mechelen / Acec

1956

12/1968

10/1969

---

\* met experim. Kopwand

B°B°

130 km/h

3 000 V DC

2 x Westinghouse 242VBZ

2 x 1 350 l/min

Oerlikon FVEL 1

Oerlikon Fd

Weerstandsrem

## Kenmerken :

**Motor :**

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

**Overbrenging :**

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Generator :

Batterijen :

:

Acec Charleroit

Volledigeophanging

4

CF 729

Ophanging type G

Nokkenas

Elektr servomotoren LS

4 x 440 kW

4 x 400 kW

rechte tandwielen

1,556

2 helicoïdale

3 000 V / 90 m<sup>3</sup>/min

Acec type 266

72 V / 38 A

Cadmium-Nikkel

54 elementen - 80 Ah

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1<sup>ste</sup> as:

2<sup>de</sup> as

3<sup>de</sup> as

4<sup>de</sup> as

Trekkkracht :

Vermogen

Uurvermogen :

18 000 mm

16 850 mm

3 092 mm

3 755 mm

4 400 mm

8 600 mm

3 450 mm

12 050 mm

2 975 mm

1 262 mm

89 000 kg

92 000 kg

23 000 kg

23 000 kg

23 000 kg

23 000 kg

1 880 kW

1 740 kW

# *Rangeerdiesellocomotieven*

*Type 232*  
*Reeks 92*

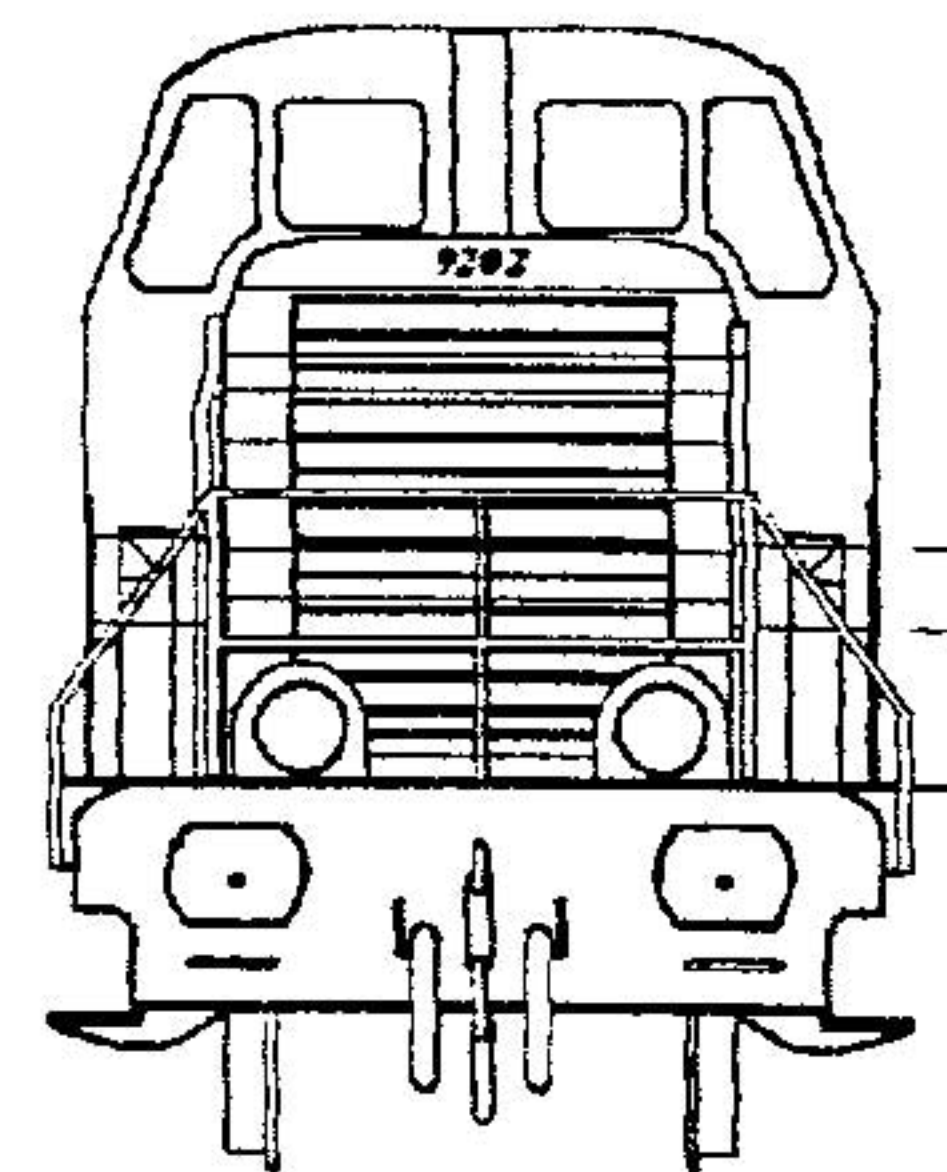
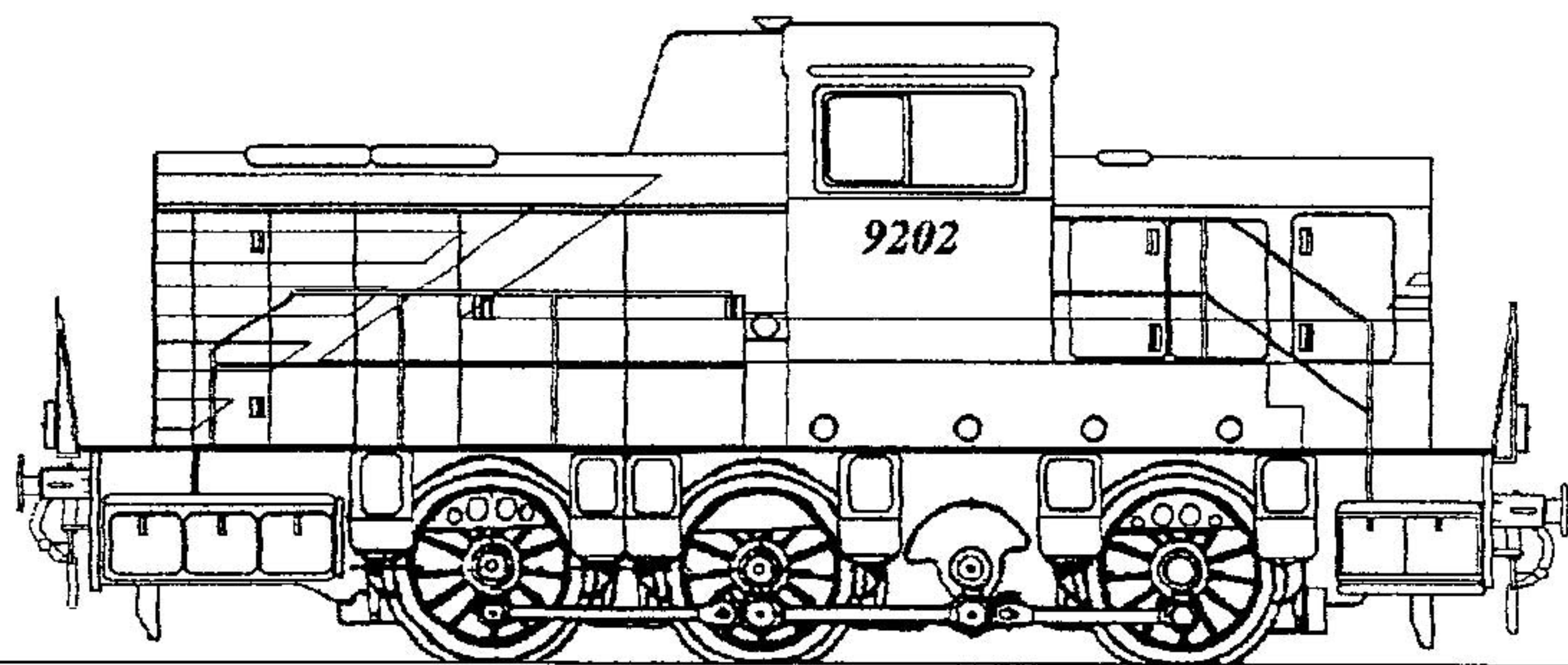
## Bouwgeschiedenis :

Voor de bouw van deze wel speciale rangeerlocomotieven is een hele geschiedenis vooraf gegaan : in 1956 besliste de N.M.B.S. de bouw van 35 bijkomende dieselmotorwagens. De levering van de typen 604 en 605 was net een feit geworden en deze voldeden volledig aan de gestelde kenmerken. Daarom werd aan de Gentse firma S.E.M. de opdracht gegeven tot de bouw van 35 motoren in een verbeterde en versterkte versie van deze die in de motorwagens type 603 ingebouwd werden. Verder werd aan Germain te Monceau de opdracht gegeven tot de studie van deze motorwagens. Verder werden 20 aanhangrijtuigen type 732 in opdracht gegeven aan de CW Mechelen.

Ondertussen ontstond er binnen het kader van de N.M.B.S. een nieuwe opvatting van « sluiting van de lokale lijnen » en « verbussing ». Hierdoor was er geen nood meer aan nieuwe motorwagens, meer nog op de drukkere lijnen werd druk geëxperimenteerd met de trek- en duwcombinaties waarbij de capaciteit kon aangepast worden aan de noden. Hierdoor was de inzet van deze treinen rendabeler en goedkoper dan gekoppelde motorwagens. Hierdoor werd de bestelling in 1958/1959 definitief afgezegd. Toch waren op at ogenblik de aanhangrijtuigen al praktisch volledig in bouw en waren de 35 dieselmotoren aan de N.M.B.S. afgeleverd.

Daarom zocht men een toepassing voor deze motoren en die vond men in het ontwerp van de nieuwe motorwagen type 630. Als verkapte trek-duwtrein met een motorwagen en twee rijtuigen werd het prototype in 1957 afgeleverd en al vlug gaf men de beslissing tot de bouw van 6 bijkomende stellen. Daar er twee motoren aangebracht waren, bleven er nog 26 motoren over.

Opmerkelijk is hier de studie van een rangeerdiesellocomotief : in 1958 werd deze studie uitgevoerd en in 1960 werd de opdracht aan Brugeoise et Nivelles gegeven voor de bouw van 25 kasten volgens het nieuwe principe van centrale stuurpost en lage motorkappen. Nochtans zou gedurende de ganse loopbaan de keuze betreurd worden : het vermogen was te laag en de motoren waren niet aangepast aan het slepen van zware rangeerdelen. Voor stationsrangeringen waren de machines echter niet aangepast. Omwille van hun vermogen werden de machines ondergebracht als type 232. Ze werden afgeleverd tussen juni 1960 en februari 1961.



**De loopbaan :**

Al voor de levering zocht men een geschikte bestemming voor deze machines en men opteerde hier vooral voor (zwaardere) stationsrangeringen en lichte bestemmingstreinen en rangeringen. Hiervoor kwamen in feite slechts de grote agglomeraties in aanmerking en er werd gekozen voor Brussel (depot Schaarbeek) en Antwerpen.. In beide stelplaatsen stelde men verschillende inzetreeksen op. Gedurende meer dan 10 jaar zouden ze praktisch dezelfde inzet kennen en we zullen iets dieper ingaan op de inzetreeksen van 1964 :

**Schaarbeek :**

Te Schaarbeek waren de volgende inzetreeksen aanwezig :

Reeks	Type loc	Aantal dagen	Inzet
J	Type 260	3 dagen	Brussel-zuid / Vorst / Brussel TT
K	Type 250	2 dagen	Bedieningstreinen lijn 96 / 124
O	---	2 dagen	Opleiding dieseltractie
R	Type 250	8 dagen	Rangering Schaarbeek / kanaalzone
S	Type 250	4 dagen	Rangering Etterbeek / Brussel-zuid
T	Type 250	3 dagen	Rangering Schaarbeek stelplaats / wagenwerkpl
Tbis	Type 231	1 dag	Rangering Stelplaats
Tter	Type 230	2 dagen	Rangering Wagenwerkplaats
V	Type 232	8 dagen	Rangering Brussel-zuid * zie verder
W	Type 260	6 dagen	Rangering Brussel TT
X	Type 232	2 dagen	Reserve / hulptrain

De inzetreeks V van het type 232 was vrij uitgebreid en voorzag zo een groot aantal lichtere diensten dat we ze dag na dag even op een rijtje willen zetten.

Dag 1	Rangering Brussel Zuid en afstelritten naar Vorst
Dag 2	Rangering te Brussel Klein Eiland en bediening van Brussel-West en Brussel – TT
Dag 3	Rangering te Vorst-zuid (reizigers en afstelritten tussen Brussel Klein Eiland en Vorst
Dag 4	Rangering te Brussel TT en ritten iop westerring (Pannenhuis, Jette)
Dag 5	Rangering te Vorst-zuid en bediening van Halle en Ruisbroek
Dag 6	Rangering te Vorst-zuid
Dag 7	Rangering te Brussel Klein Eiland
Dag 8	Rangering te Schaarbeek (groep R)

De bovenstaande rangeringen bleven gedurende geruime tijd behouden, maar vanaf 1965 zouden de typen 260 steeds sterker vertegenwoordigd zijn in het Brusselse en zouden de machines type 232 toch al geleidelijk vervangen worden. De eerste diensten die verloren gingen waren deze vanuit Vorst-zuid met de bediening van de bedrijven op de verbinding naar Halle en de overgaveritten naar Brussel-zuid. De machines kwamen op dat ogenblik naar Schaarbeek en verzekerden er enige tijd de rangeringen vanuit Schaarbeek naar Vilvoorde en Machelen. Omstreeks 1967 waren ze uit Brussel-zuid verdwenen en verzekerden de rangeringen in de reizigersbundels tussen Brussel-noord en Schaarbeek. Enkele machines werden aan Antwerpen afgestaan.

Deze lichtere diensten bleven praktisch ongewijzigd bestaan tot ca. 1972, maar op dat ogenblik werden de machines reeks 80 (ex type 260) vanuit Kinkempois naar Brussel overgeplaatst en namen ze op korte termijn alle overblijvende diensten van de reeks 92 over. De locomotieven stonden nog enkele maanden reserve te Schaarbeek en verzekerden in de stelplaats nog de lichte rangeringen en voor het eerst werden ze ook – waarschijnlijk al vanaf 1970 – in de stelplaats van de dienst Baan te Schaarbeek gebruikt. Tussen maart 1973 en april 1974 hielden de commerciële diensten volledig op en werden alle machines aan de dienst Baan overgedragen.

**Antwerpen-Dam**

Ook hier gaan we de inzet van de (beperkte) inzetreeks van de machines type 232 aan de hand van de inzetreeks van 1964 na :

Reeks	Type loc	Aantal dagen	Inzet
M	Type 272	6 dagen	Rangering Antwerpen-zuid / Boom / Lier / Turnhout
Mbis	Type 232	1 dag	Rangering Antwerpen-Zuid / Kiel
P	Type 252	5 dagen	Reserve voor werktreinen
R	Type 270	5 dagen	Rangering Stocatra / sleepdienst
Rbis	Type 272	4 dagen	Rangering Antwerpen-noord
S	Type 252	19 dagen	Rangeringen dokken
T	Type 252	1 dag	Rangering te Essen
U	Type 252	6 dagen	Rangering dokken
V	Type 232	1 dag	Rangering Schijnpoort
Vbis	Type 252	1 dag	Rangering Schijnpoort
W	Type 232	2 dagen	Rangering Antwerpen-centraal
Y	Type 232	2 dagen	Rangering Muizen / Nekkerspoel
Z	Type 232	3 dagen	Rangering Antwerpen Kiel / zuid
Zbis	Type 232	3 dagen	Rangering Scheldekaaien

Concreet hebben we voor de verschillende inzetreeksen de volgende inzet :

Reeks Mbis	Dag 1	Rangeringen te Antwerpen-Kiel Overgaveritten naar Antwerpen-zuid en Hemiksem
Reeks V	Dag 1	Rangering te Schijnpoort en Dokken en Stapelplaats
Reeks W	Dag 1	Rangering te Antwerpen-centraal
	Dag 2	Rangering te Antwerpen-Dam en Antwerpen-oost
Reeks Y	Dag 1	Rangering te Muizen en Nekkerspoel, bediening van CW Mechelen
	Dag 2	Rangering te Muizen
Reeks Z	Dag 1	Rangering te Antwerpen-zuid en Petroleumhaven
	Dag 2	Rangering te Antwerpen-zuid
	Dag 3	Rangering te Antwerpen-Kiel en Scheldekaaien.
Reeks Zbis	Dag 1	Rangering te Antwerpen-zuid
	Dag 2	Rangering te Antwerpen-oude kaaien
	Dag 3	Rangering te Antwerpen Nieuwe kaaien

In tegenstelling met Schaarbeek, zou deze toestand het veel langer en ongewijzigd blijven duren. In het Antwerpse hadden de machines ook niet de problemen die men te Brussel kende. De inzet was niet zo zwaar en vooral de diensten op de kaaien waren goed geschikt voor deze lichte machines. Tot omstreeks 1970 bleef de inzet zoals die boven beschreven werd en breidde zelfs in geringe mate uit. Dit was mogelijk door de aankomst van enkele locomotieven vanuit Schaarbeek. De machines werden regelmatig gebruikt in de CW Antwerpen-Dam en ook in de oude haven. Als eerste ging de dienst te Schijnpoort verloren ten gunste van de reeks 85 en even later verdwenen de machines ook in het Mechelse. Wel waren er op dat ogenblik ook bedieningstreinen naar Lier met de stationsrangeringen en de bediening van Duffel.

De afbouw ging echter vrij bruusk, dit door de levering van de tweede bouwschijf van de reeks 82 in de loop van 1973. Deze verdrongen de oudere machines uit de zware rangeerdienst en als eerste werden de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal overgenomen door de vrijgekomen machines reeks 82 van de eerste bouwschijf. Het zou echter tot eind 1974 duren eer de machines reeks 92 definitief uit de effectieve diensten verdwenen. De laatste – en de meest in het oog springende – diensten werden geleverd op de Scheldekaaien, waarbij ze praktisch het grootste deel van het stadsgebied doorkruisten.

### **Dienst Baan :**

De inzet van de “nieuwe” locomotieven bij de dienst Baan in de beginjaren zeventig heeft verschillende oorzaken. In de eerste plaats was er het steeds verder mechaniseren van de spoorwerken. Hierdoor kon men het aantal districten sterk verminderen en werden de af te leggen afstanden groter. Anderzijds werden de werktreinen veel zwaarder. Op dat ogenblik had elke ploeg van de Baan één of meerdere draisines en trekkers ter beschikking. Deze waren echter gebouwd voor en juist na de tweede wereldoorlog en het vermogen was hier zeer gering. Hierdoor drong zich een vernieuwing op. Door al deze oorzaken, werden de locomotieven reeks 92 praktisch over het ganse net verdeeld.

Vanaf 1973 kwamen deze locotractoren bij de dienst transport vrij door de levering van de nieuwe rangeerdiesels reeksen 73 en 82 en de transfer zou in de loop van 1976 afgesloten worden. Officieel waren er stelplaatsen, nl Antwerpen-oost, Hasselt (district noord-oost), Angleur, Namur (district zuid-oost), Charleroi (district zuid-west), Deinze (district noord-west) en Schaarbeek (district Centrum). Nochtans zouden de machines nog verder verdeeld worden over de verschillende grote steunpunten en zo waren ook machines aanwezig te Leuven, Bertrix/Virton, Rivage, Mons / Tournai, Kortrijk en Vorst. De 92-ers werden bij voorkeur gebruikt voor de zwaardere lijndiensten, terwijl de gemoderniseerde trekkers type 7 vooral gebruikt werden voor de lokale werktreinen.

Deze toestand zou tot middenjaren tactig ongewijzigd blijven doorlopen, maar op dat ogenblik waren de 92-ers niet meer geschikt voor de steeds zwaarder wordende werktreinen en moest regelmatig een beroep gedaan worden op lijndiesel locomotieven en zware rangeerdiesels van de dienst “transport” en werden de 92-ers steeds meer en meer afgesteld. Anderzijds zouden al geruime tijd de locotractoren reeks 91 gebruikt worden in de Centrale werkplaatsen van de dienst baan te Bascoup, Wondelgem, Schaarbeek en Roeselare en door de reorganisatie van de rangeerdiensten kwamen steeds meer en meer 91-ers vrij. Deze waren betrouwbaarder en gemakkelijker in onderhoud en zo verdrongen ze de locomotieven reeks 92 uit hun diensten. In 1990 werd een eerste belangrijke reeks machines definitief afgevoerd.

Vanaf 1992 zouden de 92-ers praktisch geen diensten meer verzekeren en stonden ze meestal afgesteld in de verschillende inzetplaatsen en de overdracht van de zware rangeer locomotieven reeks 84 zou het definitieve einde betekenen voor deze reeks machines. Tussen 1995 en 1997 werden alle nog aanwezige machines definitief uit het bestand afgevoerd.

Een speciale loopbaan kende nog de 9206 van Angleur: deze machine werd in 1990 afgevoerd, maar werd in 1991 gereactiveerd en verrichtte vanaf dat momoent de interne rangeringen in de CW Salzannes. In 1996 werd ook deze machine nu verdrongen door de vrijgekomen locomotief 9131.

Op dit ogenblik staan de buiten dienst gestelde locomotieven nog op verschillende plaatsen doelloos te roesten, een gedeelte van de locomotieven – die in 1990 geschrapt werden – zijn echter al gesloopt. Voorlopig is er geen machine van deze reeks in het museumpatrimonium opgenomen, doch waarschijnlijk blijft de 9206 van de CW Salzannes toch nog bewaard.

### **Schilderingen / varianten :**

Ondanks de vele defecten aan de dieselmotoren en de vastzetting ervan, ondergingen deze locomotieven geen echte verbouwingen of modernisering. Ze werden afgeleverd in de klassieke volledig groene kleurstelling met de smalle zichtbaarheidsbanden op de beide voorfronten. Deze schildering behielden ze trouwens tot aan hun eerste (en enige) grote herziening die ze ondergingen.

In 1971 werden de nieuwe nummers aangebracht en in deze periode veranderden ze op twee punten van uitzicht. Ze kregen enerzijds de dubbele rood/witte koplampen, anderzijds werden ze uitgerust met de nieuwe schildering met Z-motief. Daar beide veranderingen onafhankelijk uitgevoerd werden, waren er vier versies ter gelijktijd aanwezig, nl. de oorspronkelijke versie met enkele en dubbele koplampen en ook de Z-schildering met beide soorten koplampen. Opmerkelijk is ook dat in de tachtiger jaren nog machines rondreden in de volledig groene livrei.

Lichte afwijking kreeg ook de 9206, daar deze machine bij zijn indienststelling te Salzannes volledig herschilderd werd en op de stuurpost in grote letters de aanduiding “FAZ” meekreeg.



**Loopbaan :**

Onderstaand wordt een overzicht gegeven over de loopbaan van de de locomotieven type 232 waarbij de voornaamste data gegeven worden. Deze tabel is niet volledig en er wordt geen rekening gehouden met de mutaties van de machines tussen Schaarbeek en Antwerpen (die trouwens vrij beperkt waren) en eventuele wijzigingen in het gebruik van de dienst Baan. Vermelden we ook dat de machines meestal gedurende vele jaren afgesteld stonden alvorens ze definitief uit het bestand gingen.

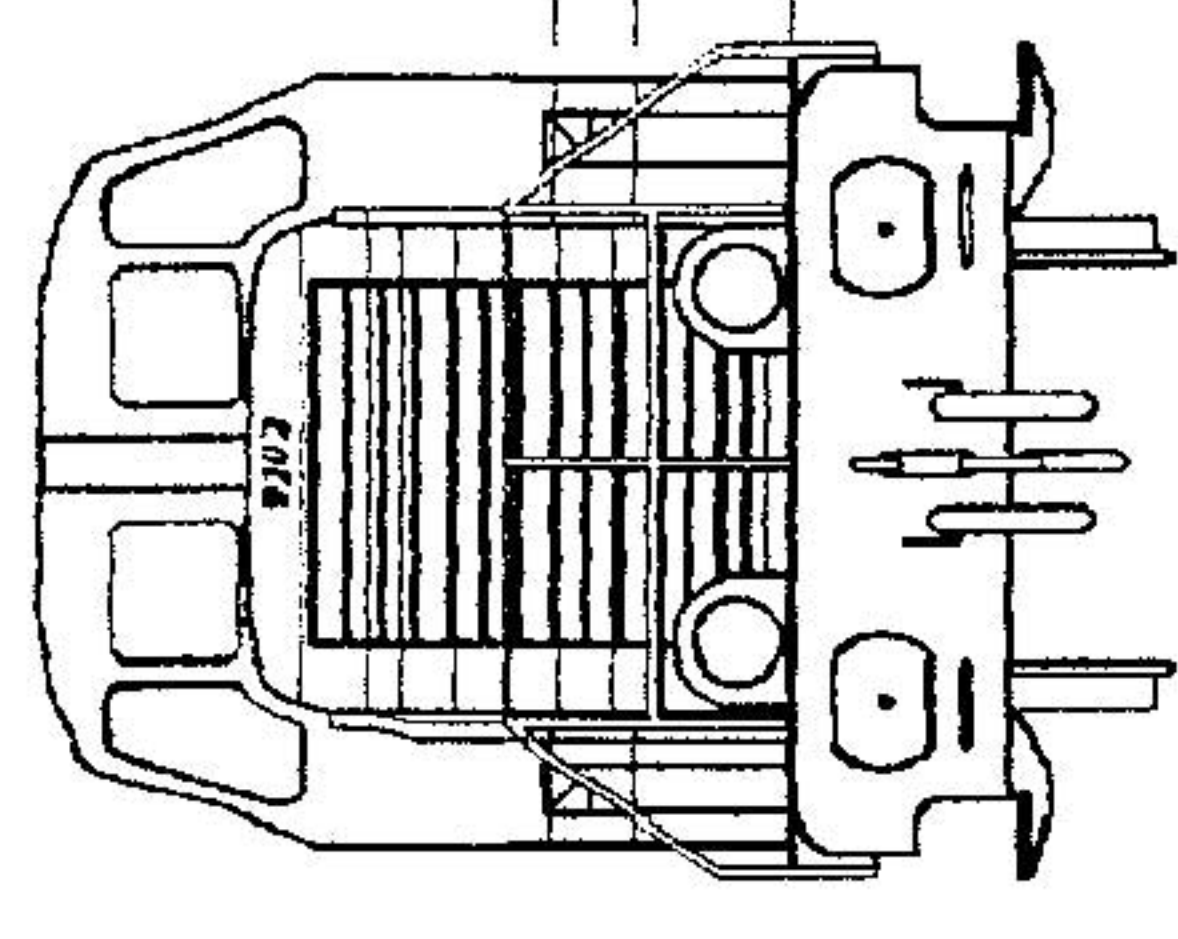
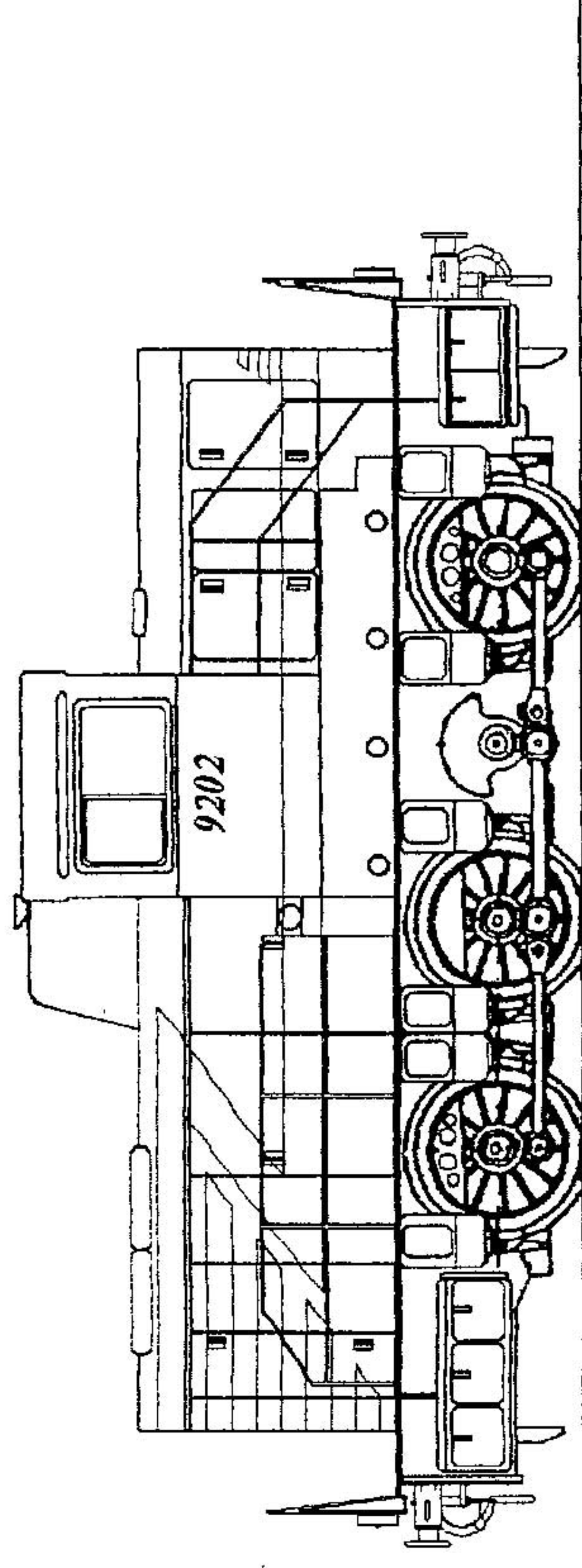
Nummer 1	Nummer 2	Levering	1ste stelpl	Overdracht	Stelpl Baan	Schrapping
232.001	9201	22-06-1960	Schaarbeek	04-01-1973	Deinze	18-04-1995
232.002	9202	14-07-1960	Schaarbeek	06-02-1973	Schaarbeek	01-06-1997
232.003	9203	08-08-1960	Schaarbeek	12-12-1973	Mons	31-10-1990
232.004	9204	10-08-1960	Antwerpen	08-02-1974	Antwerpen	02-01-1995
232.005	9205	18-08-1960	Schaarbeek	19-02-1974	Leuven	02-01-1995
232.006	9206	23-08-1960	Schaarbeek	13-03-1974	Angl. > FAZ	01-05-1996
232.007	9207	26-08-1960	Schaarbeek	22-05-1974	Namur	18-04-1995
232.008	9208	02-09-1960	Schaarbeek	12-06-1974	Vorst	01-06-1997
232.009	9209	07-09-1960	Antwerpen	16-01-1976	Dinze	18-04-1995
232.010	9210	13-09-1960	Schaarbeek	16-04-1973	Angleur	18-04-1995
232.011	9211	19-09-1960	Schaarbeek	19-06-1974	Angleur	31-10-1990
232.012	9212	22-09-1960	Schaarbeek	22-01-1973	Antwerpen	02-01-1995
232.013	9213	29-09-1960	Antwerpen	18-04-1973	Namur	01-06-1997
232.014	9214	06-10-1960	Antwerpen	19-04-1973	Namur	18-04-1995
232.015	9215	13-10-1960	Antwerpen	26-04-1973	Angleur	18-04-1995
232.016	9216	18-10-1960	Antwerpen	03-05-1973	Charleroi	18-04-1995
232.017	9217	24-10-1960	Antwerpen	09-05-1973	Namur	01-06-1997
232.018	9218	28-10-1960	Antwerpen	15-06-1973	Deinze	18-04-1995
232.019	9219	04-11-1960	Antwerpen	05-07-1973	Antwerpen	31-10-1990
232.020	9220	05-12-1960	Antwerpen	10-07-1973	Antwerpen	31-10-1990
232.021	9221	29-11-1960	Antwerpen	26-05-1976	Vorst	02-01-1995
232.022	9222	17-11-1960	Antwerpen	12-07-1973	Hasselt	01-06-1997
232.023	9223	24-11-1960	Antwerpen	24-07-1973	Namur	31-10-1990
232.024	9224	07-12-1960	Antwerpen	23-01-1976	Antwerpen	31-10-1990
232.025	9225	06-02-1961	Schaarbeek	28-05-1976	Schaarbeek	01-06-1997

# Dienst infrastructuur

## Diesel locomotief reeks 92

> dienst infrastructuur

Brugeoise & Nivelles 25



### Leopbaan :

Nummering : voor '71  
na '71

Effektief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Overdracht dienst Infrastr

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid rangeerdienst

Snelheid goederendienst

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

### 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

### Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand As 1 / as 2

Afstand As 2 / valse as

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

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

10 400 mm

9 250 mm

2 930 mm

1 700 mm

4 100 mm

4 200 mm

4 550 mm

1 800 mm

1 375 mm

2 750 mm

2 600 mm

2 100 mm

1 262 mm

50 500 kg

16 500 kg

17 000 kg

17 500 kg

4 850 kg/m

150 kN

250 kW

210 kW

## *Infrastructuur*

# *De spoorwegtempel Antwerpen-centraal*

Antwerpen – als derde Belgische stad met een spoorwegstation, kende een zeer bloeiende spoorweggeschiedenis met duidelijk een zeer grote uitstraling in de vorige eeuw en de eerste helft van deze eeuw. Na de « Ooststatie » werden in 1884 de plannen getekend voor het monumentale station met zijn immense overkapping. De Brugse architect Louis Delacenserie baseerde zich op tal van bouwwerken die door Leopold II geïnspireerd werden en zodoende kreeg Antwerpen een station in het centrum zelf met een uitgestrekte sporenbundel en ruim voldoende perronsporen.

Maar in de zestiger jaren van deze eeuw zou door het grotere belang van de spoorwegen en de nieuwe dienstregelingen de spoorwegtempel enkel nog zorgen voor moeilijkheden. De 10 perronsporen voldeden al lang niet meer, de perrons waren te kort en het feit dat Antwerpen een kopstation in een drukke buurt was, zou de uitbreiding zeer moeilijk worden. In deze periode voorzag men echter een afbraak – zoals zo veel dergelijke stations – en de aanleg van een noord-zuid-verbinding.

Nochtans zouden er veel tegenkantingen komen van de Antwerpenaren zelf: de afbraak van volledige wijken – zoals dat te Brussel voor de noord-zuid-verbinding gebeurd was – werd hier afgewezen, het protest tegen de afbraak van het station dat het stadsbeeld bepaalde, zou in 1975 in klassering van het gebouw en enkele jaren later van de glazen overkapping.

Door deze twee feiten zou de N.M.B.S. zwaar in problemen komen en was de speelruimte beperkt: gedurende een decenium liet men de toestand zodanig verergeren dat het station gevaarlijk werd voor de reizigers: de stenen van de gevels brokkelden af, de ruiten van de overkapping braken met dozijnen en regelmatig moesten delen van het station voor het publiek afgesloten worden. De toestand werd onhoudbaar.

### De restauratie:

Vanaf de jaren zestig werden regelmatig delen van de gevels gerepareerd, werden de beelden die door de tijd aangevreten waren, verwijderd en werden beveiligingsmaatregelen – o.m. in de vorm van netten – aangebracht. Het zou pas in de beginjaren tachtig zijn dat de volledige restauratie aangevat werd en deze werd pas afgesloten in de loop van 1993 met de gevels kant Astridplein.

Gelijktijdig werd ook de overkapping grondig aangepakt: de stalen gebinten werd volledig gereinigd en de zwakke onderdelen vervangen, de ruiten werden vervangen door resistentere kunststofplaten. Deze restauratie werd enkele weken geleden afgesloten.

Nochtans zou hiermee de toekomst van de spooraansluitingen niet verbeterd worden: de problemen bleven bestaan en moesten dringend opgelost worden tegen de nieuwe dienstregeling van 1998. De plannen zouden echter sterke vertraging oplopen de planning voorziet nu pas een uitwerking tegen 2005.

Het ontwerp :

Om het sporenplan rondom Antwerpen in overeenstemming te brengen met de toekomstige situatie, is het niet alleen in Antwerpen-zelf dat er belangrijke wijzigingen in de ganse agglomeratie nodig zijn om het verkeer in goede banen te leiden :

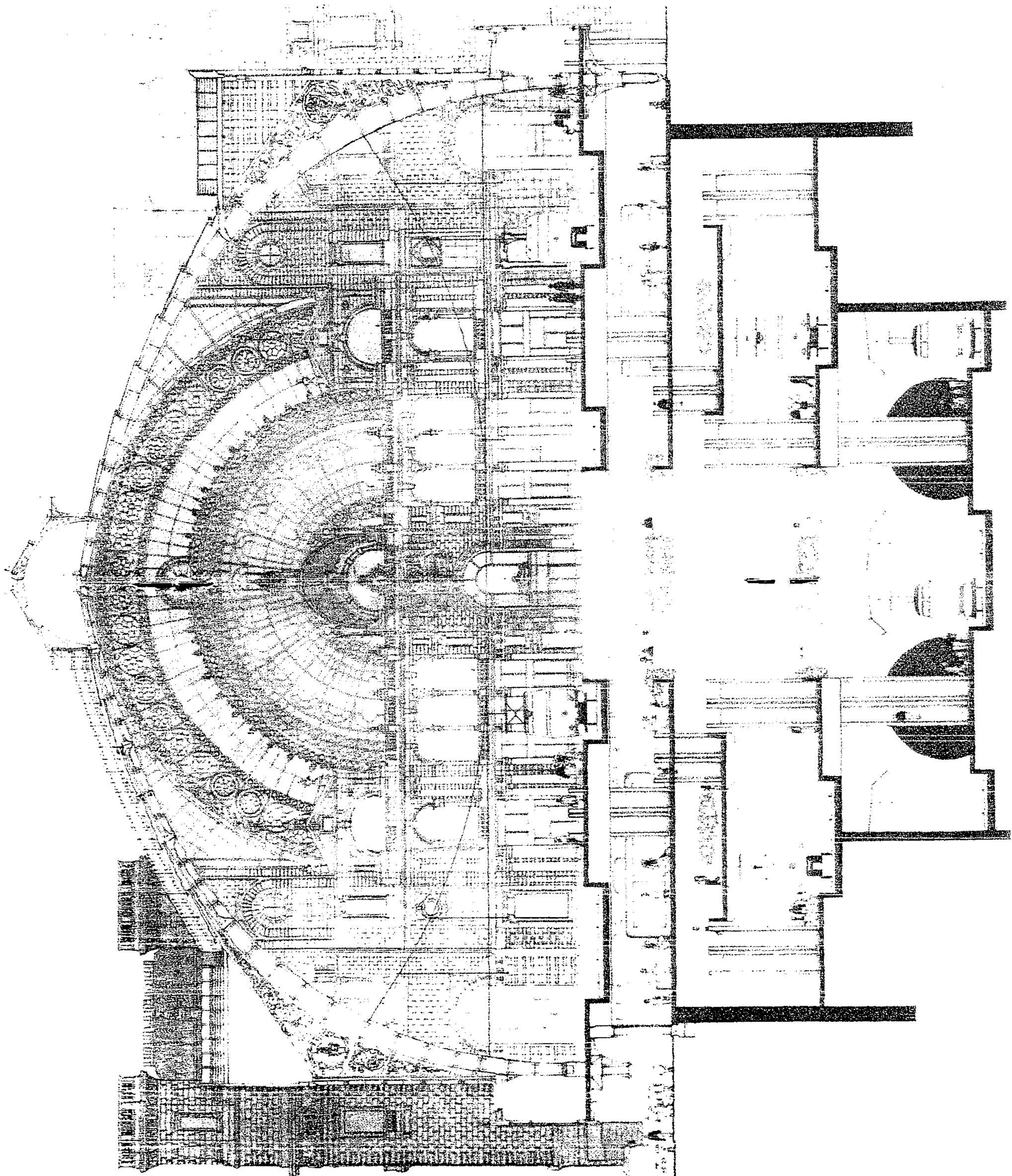
- vernieuwing en modernisering van het baanvak Kontich – Berchem. Deze werken startten in de loop van augustus jl. en vergden een omleiding van alle treinen over deze lijn. De werken voorzien een volledige vernieuwing van de sporen en de elektrificatie, het aanpassen van het sporenplan en het verhogen van de snelheid.
- een aanpassing van het sporenplan te Berchem : dit voorziet een belangrijke vereenvoudiging van het sporenplan, het begin van de tunnel onder Antwerpen-centraal en de vereenvoudiging van de aftakking van de lijn 27.
- vereenvoudiging van de sporen van de lijn 12 / 27 : dit is mogelijk daar de treinen naar Roosendaal vooral de ondergrondse verbinding gaan gebruiken, terwijl de goederentreinen over de nieuw aan te leggen goederenlijn 11 vanuit de haven naar Lier worden omgeleid.
- Aanpassing van de inrit van Antwerpen-centraal : dit is nodig door het feit dat de nieuwe ondergrondse sporen hier beginnen. Verder wordt de afstelbundel Groenenhoek praktisch volledig afgebouwd en ook de gebouwen van de dienst baan verdwijnen hier.
- Bouw van een nieuw seinhuis dat de volledige agglomeratie gaat beslaan.

- *Antwerpen-centraal*

Het nieuwe station vier verdiepingen, nl.

- Het huidige niveau 1 met nog 6 perronsporen. Hier worden de perrons echter verlengd tot een nuttige lengte van 500 m en een breedte van 8 m. Tussen de sporen komt een lichtdoorgang, die zorgt voor de lichtval naar de ondergrondse niveau's.
- Het niveau 2 (straatniveau) dat de nodige doorgangen tussen de verschillende niveau 's mogelijk maakt en plaats biedt aan de nodige dienstgebouwen en een winkelgalerij.
- Het niveau 3 met een ondergronds kopstation met 4 sporen met perrons met een lengte van 500 m.
- Het niveau 4 op -18 m komt het doorgaande station voor de TGV-lijnen en de treinen richting Essen en Nederland. Dit station heeft vier doorgaande sporen
- De ondergrondse verbinding tussen het Astridplein en noordelijk Antwerpen. Hier zijn thans nog twee mogelijkheden, nl. een tunnel tot even voorbij het huidige station Antwerpen-Dam , ofwel eenzelfde tunnel tot de huidige afstelbundel Luchtbal. Voorlopig is de eerste oplossing de meest voor de hand liggende, doch de overbrugging van het Albertkanaal kan voor een probleem zorgen. De tunnel wordt volledig door een Mol gegraven, start even buiten Berchem en komt terug boven te Antwerpen-dam De bovenliggende wijken zouden geen hinder ondervinden daar alles in de ondergrondse werf doorgevoerd wordt.
- Het verplaatsen van de stelplaats Antwerpen-Dam naar Antwerpen-noord en de sluiting van de CW Antwerpen. Ook de bediening van de oude haven en de verschillende afstelsporen zouden verdwijnen en deze gronden komen vrij voor nieuwe bebouwing.

- Aanpassing van de oosterring : door de aanleg van de nieuwe havenlijn en door het wegvallen van het reizigersverkeer kunnen hier twee sporen verwijderd worden en kunnen de bochten rechtgetrokken worden. Hierdoor wordt de maximale snelheid verhoogd. Ook de installatie van schijnpoort zouden uitgebreid en gemoderniseerd worden in dit kader.



Planning van de werken :

Omwille van het feit dat gedurende de volledige werken het treinverkeer zo goed als mogelijk gehandhaafd moet blijven, is de duur dan ook over een langere termijn gespreid. Sommige treinen worden gedurende de werken beperkt te Berchem en op sommige piekdagen is er enkel een pendeldienst tussen Berchem en Antwerpen-centraal. Zo komen we aan het volgende werkschema :

* modernisering lijn 25	1997	>	1998
* eerste fase werken Antwerpen-centraal	1998	>	1999
* start graven ondergronds station	1998	>	2002
* ondergrondse verbinding + niveau 4	2000	>	2005
* bouw nieuwe stelplaats Antwerpen-noord	1998	>	2001
* ontruimen Antwerpen-Dam	2000	>	2002
* aansluiting lijn 12 / hoge snelheidslijn	2002	>	2005

Verkeer in het nieuwe station :

De nieuwe dienstregeling voorziet de volgende treinen in het oude en later ook vernieuwde station :

<b>Thalys :</b>	Paris – Brussel – Antwerpen – Amsterdam		Niv 4
<b>IC :</b>	Antwerpen – Brussel – Charleroi	Reeks 13	Niv 1
	Antwerpen – Mechelen – Leuven	Reeks 03	Niv 3
	Antwerpen – Brussel – Charleroi- Namur	Reeks 03	Niv 3
	Antwerpen – Brussel – Nivelles	Reeks 08	Niv 1
	Antwerpen – Hasselt – Liège	Reeks 03	Niv 1
	Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen	Reeks 04.4	Niv 4
	> doortrekking naar Roosendaal	Reeks 04.4	Niv 4
	Oostende Gent – Antwerpen – (Roosendaal)	Reeks 08	Niv 4
	Antwerpen – Neerpelt	Reeks 41	Niv 1
<b>Stoptreinen L :</b>	Puurs – Antwerpen >	Reeks 09	Niv 4
	> Antwerpen – Essen	Reeks 09	Niv 4
	Brussel – Antwerpen	Reeks 00	Niv 1
<b>Piekuurtreinen :</b>	Antwerpen – Turnhout	Reeks 25	Niv 1
	Antwerpen – Leuven	Reeks 25	Niv 1
	Antwerpen – St-Niklaas	Reeks 25	

**Dienstregeling****Zomerregeling 1967 .****Stoomlocomotieven :**

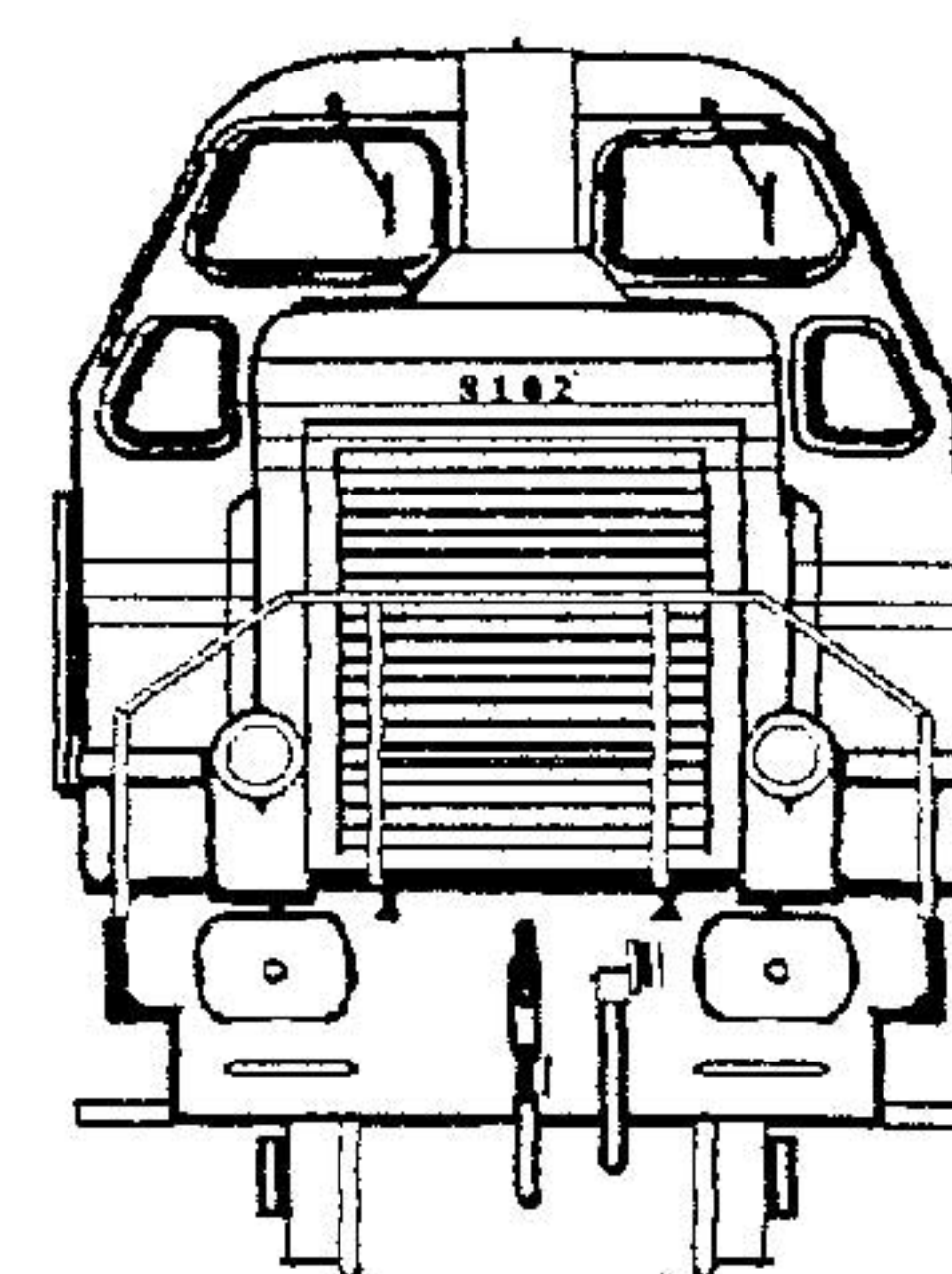
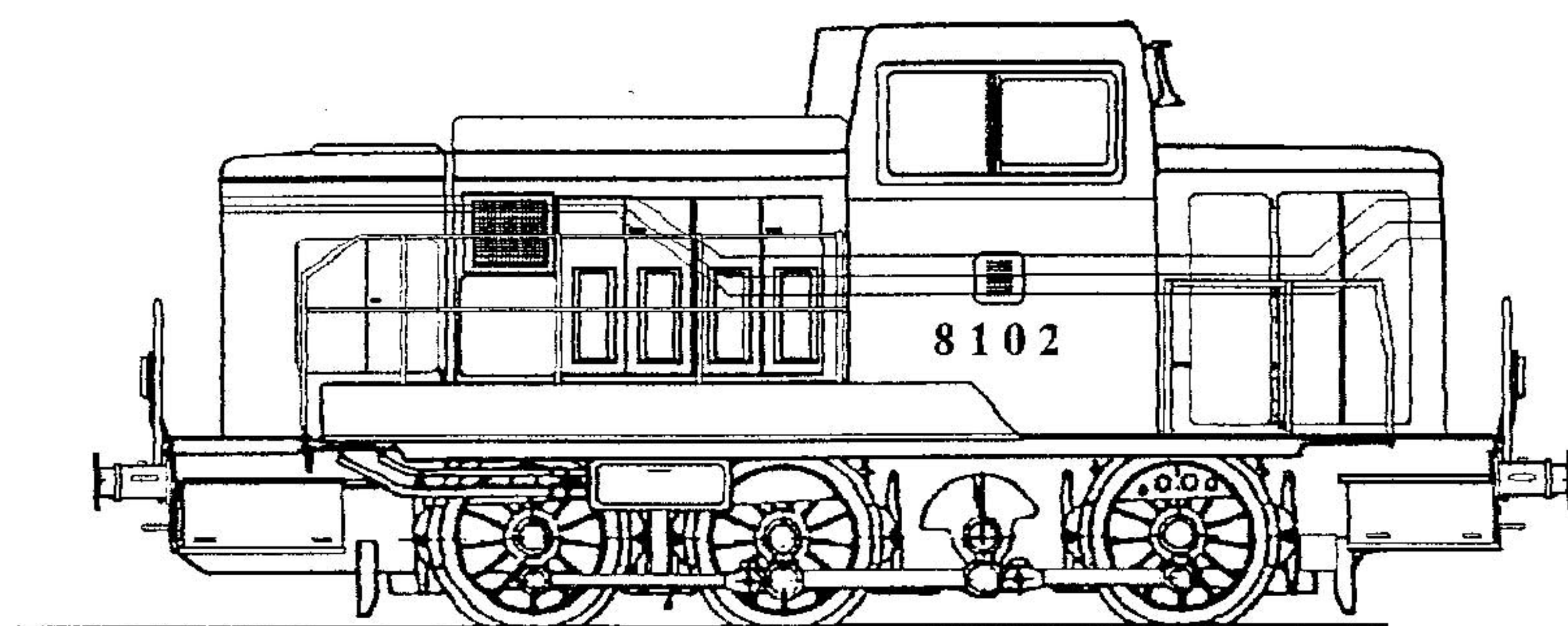
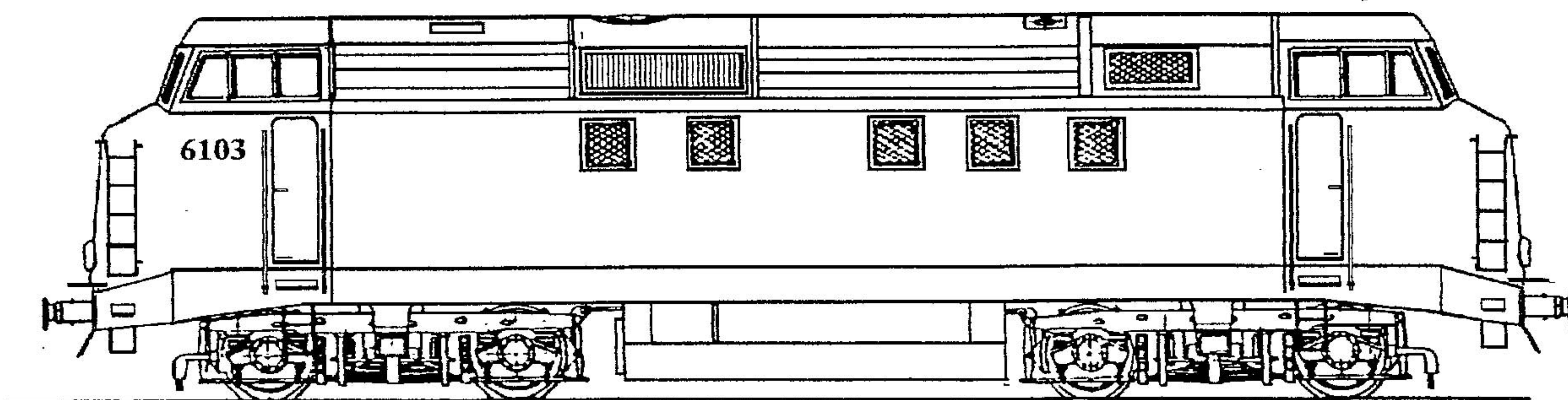
Voor de zomerregeling van 1967 waren er geen diensten meer voorzien voor de stoomlocomotieven, deze waren trouwens alle op dat genblik afgevoerd.

**Diesel locomotieven :**

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FHS	LJ	FVY
200		17	15	11	6			22		
201	15					12				
202										
203										
204										
205									6	3
210						18		7		
211								4		
212		11			13	22				
213								4		
222								2		
231.0		-								
232	10	11								
250					2		13	6		
252	25									
253			21							
260		23				18				
261										
262	6		9							5
270	4									
271						5				
272	13									
273			29							
1967	76	62	74	11	21	75	13	45	6	9

Door het verdwijnen van de stoomtractie en de levering van de locomotieven typen 212 en 262 zijn er talrijke wijzigingen opgetreden in de inzetreeksen van de diesel locomotieven.

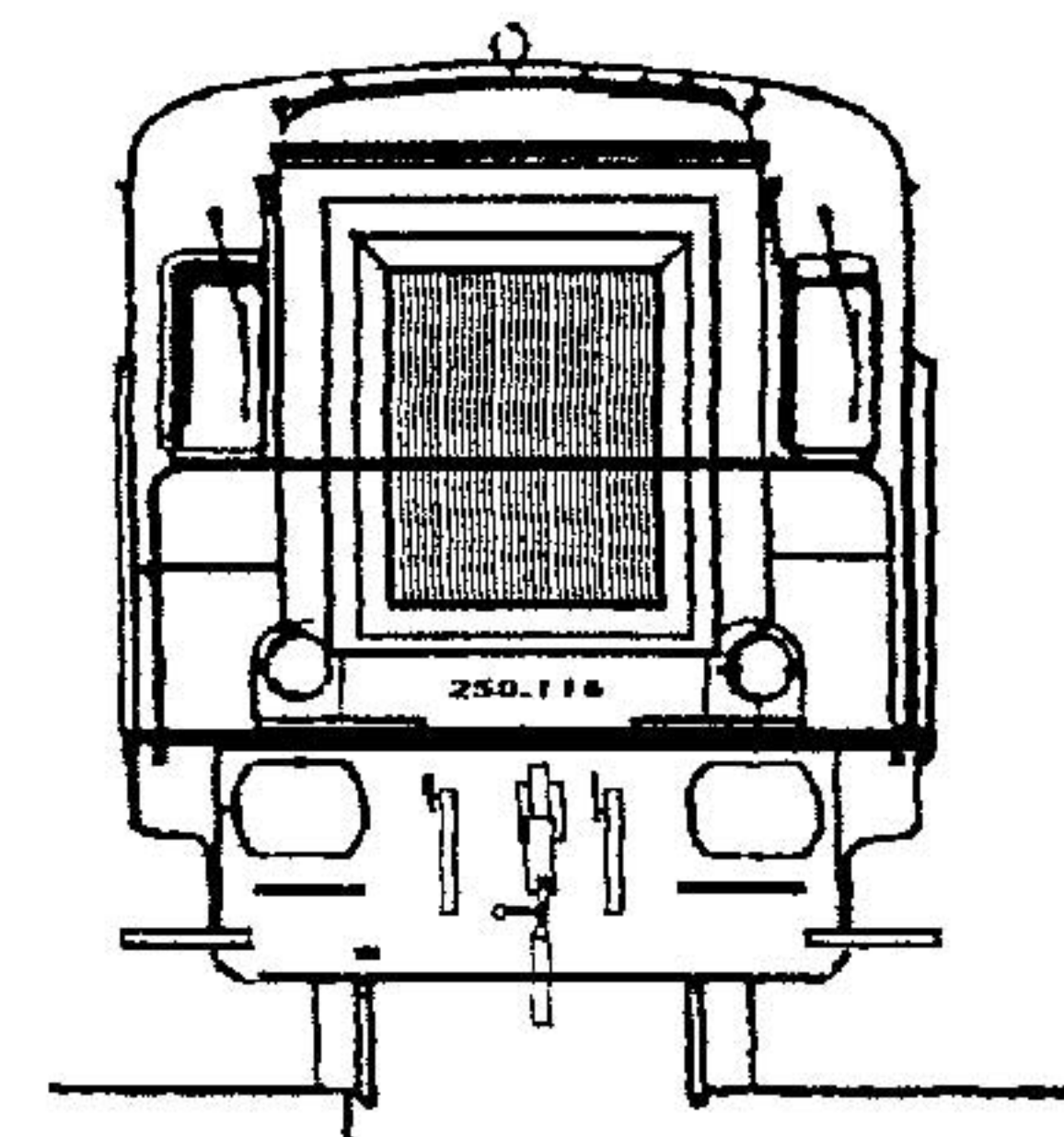
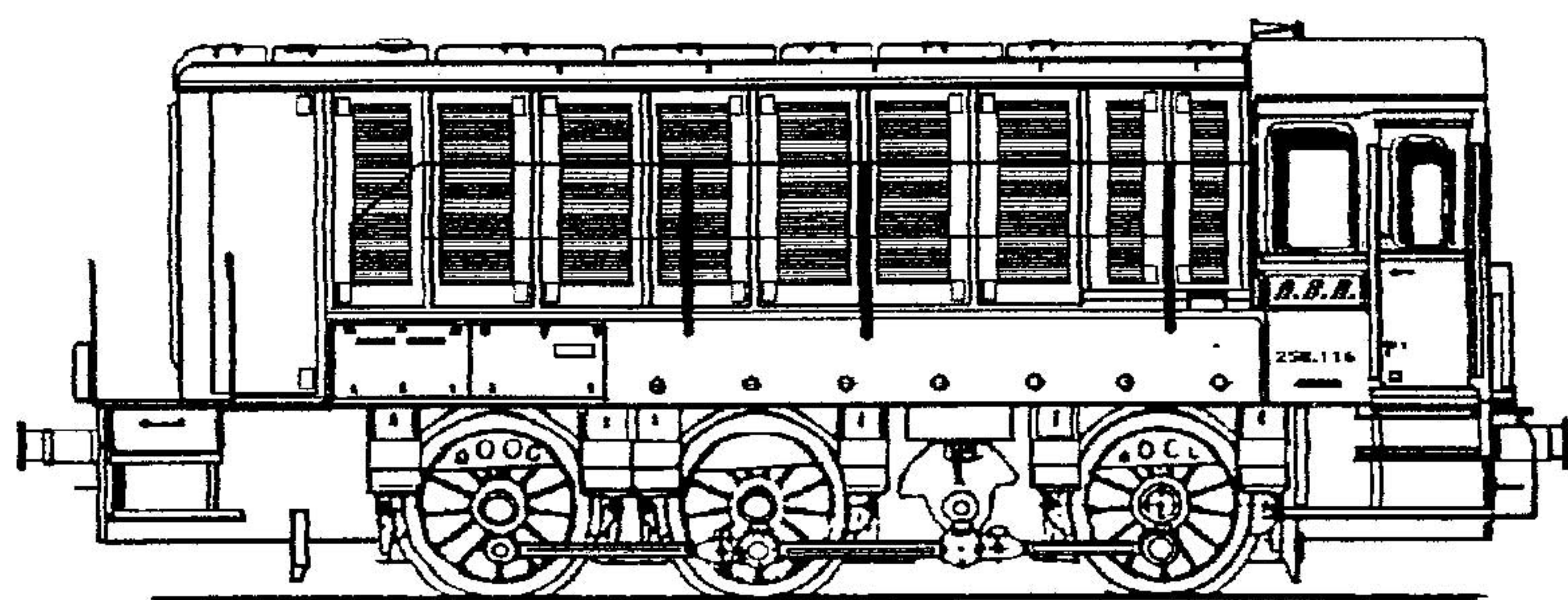
	FLV	NK	GT	FGH	ATH	FTY	MBX	MUT	FEO	MKM
200						6				
201			16							
202							3	10		
203								10		3
204									6	
205		14							10	
210		16		24					21	
211										
212	13	11	9		13	8				
213										
222										
231.0										
232										
250	1								4	3
252										
253			9							
260		16								
261		1								
262		18		6		1				
270										
271										
272										
273										
	14	76	34	30	13	15	3	20	41	6





*Overzicht diesellokomotieven*

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Ritvaardig	In dienst
200	93	93	93	93	91	77
201	54	54	54	54	51	43
202	13	13	13	13	13	
203	19	19	19	19	18	32
204	8	8	8	8	7	
205	42	42	42	42	41	35
210	6	62	103	106	102	86
211	6	6	6	6	6	4
212	47	81	105	136	133	115
213		6	6	6	6	4
222	3	3	3	3	3	3
230	10	60	60	60	58	50
231.0	1	1	1	0	0	0
231.1	2	1	0	0	0	0
232	25	25	25	25	24	21
250	59	60	60	60	56	47
252	35	35	35	35	32	27
253	25	25	25	25	25	21
260	69	69	69	69	67	57
261	3	3	3	3	3	1
262			26	55	54	47
270	6	6	6	6	5	4
271	6	5	5	5	5	5
272	15	15	15	15	15	13
273			25	35	33	29
	537	692	807	819		



**Elektrische lokomotieven :**

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FLS	FKR	FSD
101				13			
120						3	
121							
122	8	3	8			6	
123/124	12		16				11
125		6					
126							
140		3					
150		4					
160		6					
	20	22	24	13		9	11

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	FMS	Totaal
101							13
120							3
121							0
122		13				9	47
123			5	11	17		73
125	12						18
126				3			3
140							4
150							5
160							6
	12	13	5	14	17	9	165

**Overzicht elektrische lokomotieven :**

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Ritvaardig	In dienst
101	20	20	20	20	15	13
120	3	3	3	3	3	3
121	3	3	3	2	0	0
122	50	50	50	50	50	47
123	82	82	82	82	81	72
124	1	1	1	1	1	1
125	16	16	16	16	15	15
126		5	5	5	4	3
140	6	6	6	6	6	5
150	5	5	5	5	5	4
160				8	7	6
	186	191	191	198	189	169

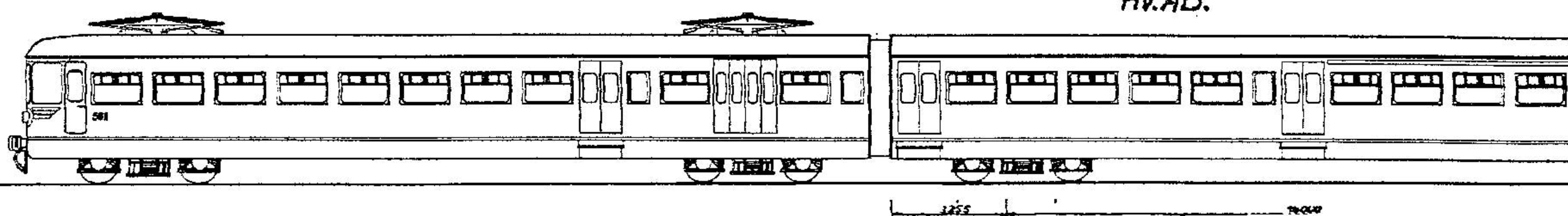
**Elektrische stellen :**

	FSR	FSD	NK	FEO	Totaal
1939					
1946					
1950	47				47
1951					
1953					
1954	38		14	8	60
1955	--		35		35
1956				23	23
1962	47	50			97
1965				14	14
Benelux	3				3
	135	50	49	45	275

**Overzicht elektrische stellen**

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Ritvaardig	In dienst
1939	8	8	8	8	8	
1946	1	1	1	1	1	
1950	25	25	25	25	25	47
1951	1	1	1	1	1	
1953	15	15	15	15	15	
1954	79	79	79	79	79	60
1955	37	37	37	37	37	35
1956	22	22	22	22	22	25
1962	100	100	100	100	100	97
1965			20	20	20	14
Benelux	4	4	4	4	4	3
	292	292	308	308	308	280

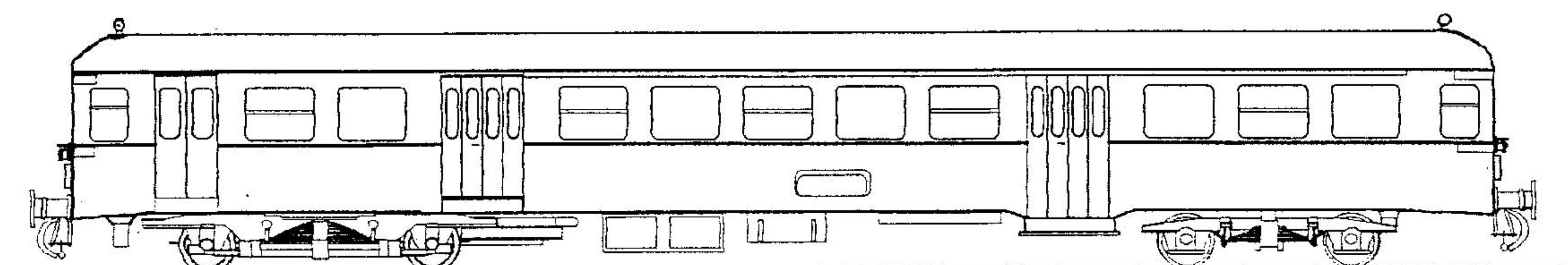
*Iweeledig motorrijtuig  
Hv.AB.*



Dieselmotorwagens

	FSR	LNC	FC	FKR	FVY	GMN	ATH	GT	MKM	MBX
553					2	1			2	
554							8	6		
602	6									
603	4		6							12
604				7						
605								8		
608										
620		4								
630			5							
	10	4	11	7	2	1	8	14	2	12

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Ritvaardig	In dienst
551	8	0	0	0	0	0
552	0	0	0	0	0	0
553	50	29	18	18	8	5
554	20	20	20	20	18	14
602	6	6	6	6	6	6
603	30	30	30	30	28	22
604	10	10	10	10	9	7
605	10	10	10	10	10	8
608	6	6	6	0	0	0
620	10	10	10	8	6	8
630	7	7	7	7	7	5
654	2	0	0	0	0	0
655	1	1	0	0	0	0
670	5	5	0	0	0	0
	165	136	121	109	92	71



## ***Lijn 128 :***

# ***Ciney – Yvoir - Warnant***

Pas vrij laat in de evolutie van de Belgische spoorwegen ontstond de noodzaak aan een rechtstreeks verbinding tussen de lijn naar Luxembourg en het industriegebied rondom Charleroi en dit zonder de goed uitgeruste lijnen van de Nord Belge te gebruiken. Daarom besliste de Etat Belge kort voor de eeuwwisseling een verbinding aan te leggen tussen Ciney op de lijn 162 en Warnant en verder via de lijn 150 naar Tamines. Nochtans was al vlug bekend dat deze lijn toch altijd een lokaal karakter zou behouden daar de voornaamste treinen over de Azthus-Meuse lijn geleid werden. Dit verklaart de traagheid van de aanleg van deze lijn 128.

Op 5 juli 1898 werden de bedrijven van Spontin op het Etat Belge-net aangesloten en konden de producten (vooral mineraalwater) nu over het spoor vervoerd worden. Maar deze laattijdige aansluiting zou steeds negatieve uitwerking hebben ten opzichte van Spa of Chaudfontaine. Pas op 20 oktober 1902 zou de lijn doorgetrokken worden tot in de Maasvallei en te Yvoir aansluiten op de verbinding tussen Namur en Dinant. Op dat ogenblik werd dan ook de doorgaande reizigersdienst opgenomen.

De laatste verbindingsbocht die te Anhée vertrok en te Warnant aansloot op de verbinding op de ex-lijnen van de « Entre Sambre en Meuse » werd pas in 1907 een feit.

Gedurende vele jaren zou deze verbinding van lokaal belang bereden worden door de typische Train Trotinettes (TT) met de locomotieven type 11 van de stelplaats Ciney. Tot na de tweede wereldoorlog bleef deze lijn van ondergeschikt belang en bleef het zeer lokale verkeer behouden. De laatste jaren werden de treinen verzekerd door de tweassige Brossels van de stelplaats Ciney.

Met ingang van de winterregeling van 1960 werd het reizigersverkeer op de ganse lijn opgeheven en gelijktijdig stopte het goederenverkeer tussen Spontin-sources en Yvoir. Gedurende nog meer dan 15 jaar werden de bronnen van Spontin en ook de loskoer van Spontin nog bediend vanuit Ciney. Meestal kwam hier een locotractor type 230 / reeks 91 tot inzet. In 1983 werd ook deze inzet opgeheven, maar de lijn bleef verwaarloosd achter.

In 1990 kwam een nieuwe toekomst in het zicht, daar de T.S.P. deze lijn wilde gebruiken voor zijn museumactiviteiten, maar – net zoals de L.S.V. stuitte dit op verzet van de spoorwegen en het niet verlenen van een concessie. Hierdoor konden de museumritten slechts gedurende enkele dagen per jaar plaatsvinden, nochtans kwamen hier praktisch alle locomotieven van deze vereniging tot inzet, gaande van de stoomlocomotief type 26, over de verschillende diesellocomotieven naar de stellen reeksen 43 en 46.

Voornaamste data :

05-07-1898	Opening baanvak Ciney – Spontin
20-10-1902	Opening baanvak Spontin – Yvoir
01-06-1907	Opening baanvak Anhée – Warnant
- 09-1960	Opheffing reizigersdiensten
- -1960	Opheffing goederendiensten Spontin – Warnant
- -1983	Opheffing goederendiensten Ciney – Spontin
- -1991	Inrichting museumbedrijvigheid T.S.P.

LC	LC	Ciney	Km 0
GBI		Braibant	Km 4,0
MSP		Spontin	Km 9,0
		Spontin-sources	Km 10,0
MDD		Dorinne – Durnal	Km 12,0
MPN		Purnode	Km 15,0
MEH		Evrehailles – Bauche	Km 17,0
NV	NV	Yvoir	Km 21,0
MAE	MAE	Anhée	Km 25,0
MWR	MWR	Warnant	Km 27,0

Y Braibant	Km 3,5	Splitsing Lijn 162 / lijn 128
Y Yvoir-Nord	Km 21,0	Splitsing lijn 128 / lijn 154
Y Anhée	Km 25,4	Splitsing lijn 154 / lijn 128

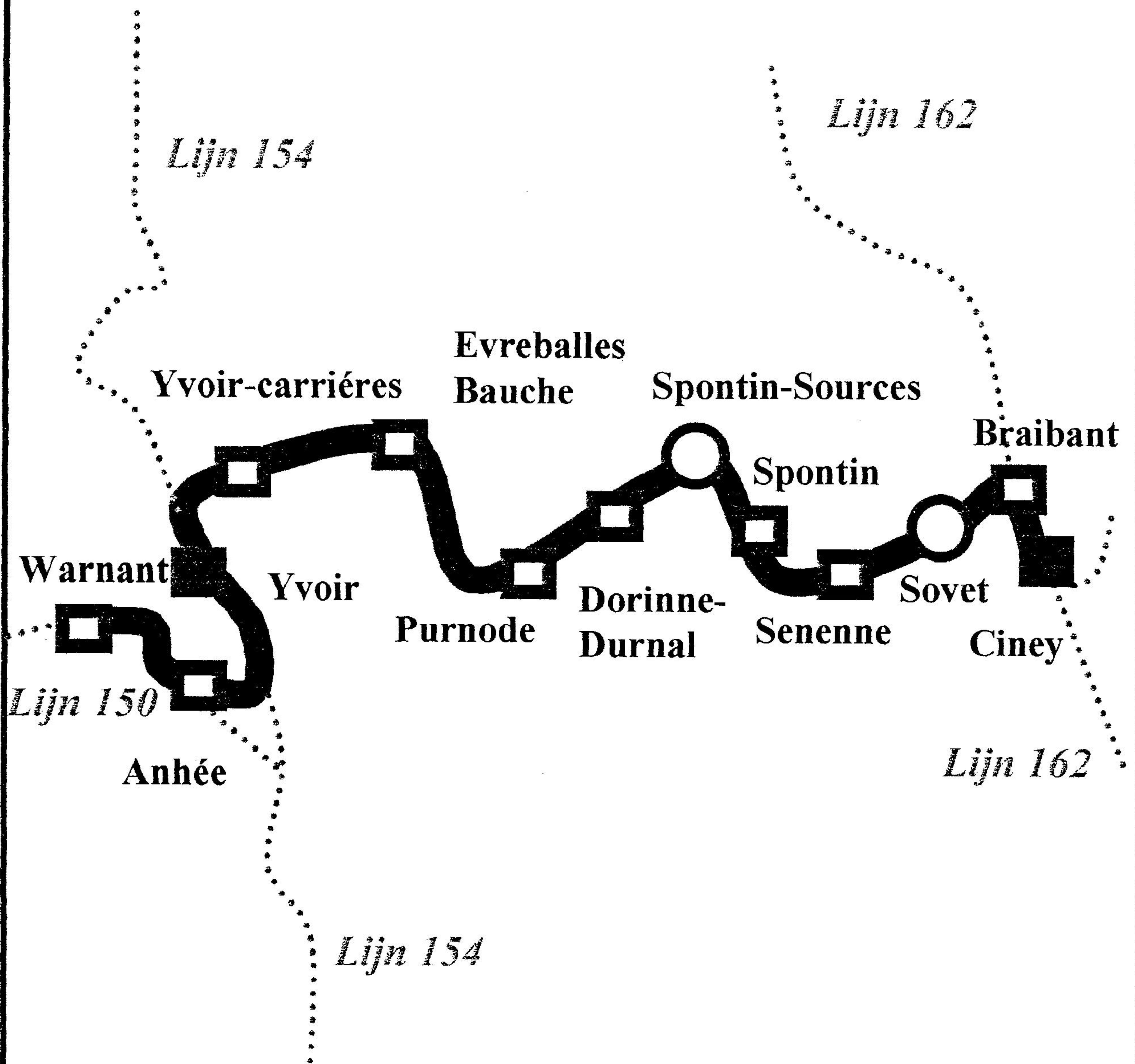
Industrie :

Spontin-sources

bronnen van mineraal water van Spontin

*Lijn 128 :*

*Ciney - Yvoir - Warnant*



Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijn 128

128		Ciney - Yvoir - Dinant										128			
3. Klasse - 3 <sup>e</sup> classe															
	T	T	T	T	T	K			T	T	T	T	T		
	3935	3937	3939	3941	3943				3936	3938	3940	3942	3944		
—	6.18	9.28	11.49	16.10	19.25	0	Ciney	.....	A	8.31	11.37	14.01	18.26	23.33	—
—	6.25	9.35	11.56	16.17	19.32	4	Braibant	.....	▲	8.26	11.32	13.56	18.21	23.28	—
—	6.30	9.40	12.01	16.22	19.37	7	Sovet	.....		8.21	11.26	13.50	18.15	23.22	—
—	6.36	9.46	12.07	16.28	19.43	9	Spontin	.....		8.16	11.21	13.45	18.10	23.16	—
—	6.42	9.51	12.13	16.34	19.49	12	Dorinne-Durnal	.....		8.09	11.14	13.38	18.03	23.09	—
—	6.48	9.56	12.19	16.40	19.55	15	Purnode	.....		8.05	11.09	13.33	17.58	23.04	—
—	6.53	10.01	12.24	16.45	20.00	17	Evrehailles-Bauche	.....		8.00	11.03	13.27	17.52	22.58	—
—	6.58	10.03	12.29	16.50	20.05	19	Yvoir (Carrières)	.....	▼	7.55	10.57	13.21	17.46	22.52	—
—	7.03	10.08	12.34	16.55	20.10	21	Yvoir	.....	▲	7.51	10.53	13.17	17.42	22.48	—
—	7.04	—	12.35	—	20.11	21	Hour	.....	▲	7.50	—	13.16	—	22.47	—
—	7.08	—	12.39	—	20.16	23	Bouvignes	.....	▲	7.46	—	13.12	—	22.43	—
—	7.17	—	12.48	—	20.26	25	Dinant	.....	▲	7.39	—	13.05	—	22.34	—
—	7.20	—	12.51	—	20.29	27				7.35	—	13.01	—	22.30	—

128		Ciney - Yvoir										128	
km		TA 5303	TA 5305	TA 5307	TA 5311	TA 5321	TA 5325	TA 5329	TA 5327	TA 5335	TA 5337		
—	Namur 162	—	—	(1)6.40	8.36	11.05	14.33	(2)14.33	16.23	(3)18.17	19.38	—	—
0	Ciney	5.28	5.54	7.27	9.15	12.13	16.18	16.22	17.18	19.27	20.46	—	—
3	Halloy	5.32	5.58	7.31	9.19	12.17	16.22	16.26	17.22	19.31	20.50	—	—
4	Braibant	5.34	6.00	7.33	9.21	12.19	16.24	16.28	17.24	19.33	20.52	—	—
7	Sovet	5.38	6.04	7.37	9.25	12.23	16.28	16.32	17.28	19.37	20.56	—	—
8	Senenne	5.40	6.06	7.39	9.27	12.25	16.30	16.34	17.30	19.39	20.58	—	—
9	Spontin	5.44	6.10	7.43	9.31	12.29	16.34	16.38	17.34	19.43	21.02	—	—
10	Spontin-Sources			7.46		12.32		16.41	17.37			—	—
12	Dorinne-Durnal	5.48	6.14	7.48	9.36	12.34	16.39	16.43	17.39	19.48	21.06	—	—
15	Purnode	5.52	6.18	7.52	9.40	12.38	16.43	16.48	17.43	19.52	21.10	—	—
17	Evrehailles-Bauche	5.55	6.21	7.55	9.43	12.41	16.46	16.51	17.46	19.55	21.13	—	—
19	Yvoir (Carrières)	5.59	6.25	7.59	9.47	12.45	16.50	16.55	17.50	19.59	21.17	—	—
21	Yvoir	6.04	6.30	8.04	9.52	12.50	16.55	17.00	17.55	20.04	21.22	—	—
—	Dinant 154	6.18	7.22	8.20	10.30	13.08	17.18	17.18	18.14	20.21	22.47	—	—
—	Namur 154	7.15	7.15	8.27	10.49	14.18	17.53	17.53	19.25	20.31	21.55	—	—

(1) Changer à Braibant. (1) Overstappen te Braibant.  
 (2) Le samedi : 14.43. (2) Zaterdags : 14.43.  
 (3) Les dim. et jours fériés : 18.07. (3) Op Zon- en feestdagen : 18.07.

128		Yvoir-Ciney										128	
km		TA 5304	TA 5306	TA 5308	TA 5314	TA 5320	TA 5326	TA 5324	TA 5328	TA 5330	TA 5332		
—	Dinant 154	6.21	6.28	8.00	10.03	13.30	17.00	17.37	18.34	18.34	21.25	—	—
—	Namur 154	—	—	7.30	9.50	12.16	16.30	17.38	18.06	19.35	20.38	—	—
0	Yvoir	6.37	6.44	8.14	10.21	13.46	17.35	18.02	18.51	20.09	21.35	—	—
3	Yvoir (Carrières)	6.41	6.48	8.18	10.25	13.50	17.39	18.06	18.55	20.13	21.39	—	—
5	Evrehailles-Bauche	6.45	6.52	8.22	10.29	13.54	17.43	18.10	18.59	20.17	21.43	—	—
7	Purnode	6.48	6.55	8.25	10.32	13.57	17.46	18.13	19.02	20.20	21.46	—	—
10	Dorinne-Durnal	6.52	7.00	8.29	10.36	14.01	17.50	18.17	19.06	20.24	21.50	—	—
12	Spontin-Sources	6.54	7.02	8.31	10.38	14.03	17.52	18.19				—	—
12	Spontin	6.57	7.07	8.34	10.41	14.06	17.55	18.22	19.11	20.29	21.54	—	—
14	Senenne	7.00	7.10	8.37	10.44	14.09	17.58	18.25	19.14	20.32	21.57	—	—
15	Sovet	7.02	7.12	8.39	10.46	14.11	18.00	18.27	19.16	20.34	21.59	—	—
18	Braibant	7.06	7.17	8.43	10.50	14.15	18.04	18.31	19.20	20.38	22.03	—	—
19	Halloy	7.08	7.19	8.45	10.52	14.17	18.06	18.33	19.22	20.40	22.05	—	—
21	Ciney	7.12	7.23	8.49	10.56	14.21	18.10	18.37	19.26	20.44	22.09	—	—
—	Namur 162	8.00	(1)8.00	9.55	11.22	—	18.41	(1)19.19	20.51	21.57	—	—	—

(1) Changer à Braibant. - Overstappen te Braibant.  
 a : Arrêt le samedi seulement - Stopt enkel Zaterdags.



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

### **De haalbaarheidsstudie**

#### ***- Het Kolenspoor***

De voorbereidende werken en contacten voor de organisatie van “het Kolenspoor” gaan gewoon door en thans is er een concrete uitwerking voor de inzet van een zestal mensen in het werkbegeleidingsproject. Men gaat waarschijnlijk vanaf april 1998 werken in drie ploegen. Terwijl één ploeg zal ingezet worden in het opruimen en het aanpassen van het emplacement (verwijderen van het struikgewas en het onkruid, de aanleg van het smalspoor en het in vorm brengen van het emplacement), zullen twee ploegen van 2 à 3 man de voorbereidende werken uitvoeren bij de restauratie van het materieel. De taak voorziet :

- Afschuren en schilderen van een drietal diesellocomotieven
- Afschuren en voorbereiden van de restauratie van de stoomkraan
- Volledige restauratie van de twee K1-rijtuigen
- Volledige restauratie van de drie L-rijtuigen
- Eventueel de restauratie van één R-rijtuig
  
- Afschuren en uitwendige restauratie van een drietal mijnlocomotieven
- Volledig restaureren van een 15-tal mijnwagen
- Het gereedmaken van het museumgedeelte voor het normaalspoor en het mijnspoor.

Door deze werken kan een eerste deel van het materieel al tentoongesteld worden vanaf de zomer van 1998, het grootste gedeelte van het materieel zal tegen het ritseizoen 1999 als statisch museum uitgewerkt worden.

Twee bijkomende ploegen kunnen eventueel op een later stadium aan de slag: naargelang de financiële middelen en de toelating door de N.M.B.S. zal één ploeg starten met de opknopbeurt van het station, een tweede ploeg zou aan de slag kunnen bij het ontruimen van de lijn richting Eisden.

Daar naar alle waarschijnlijkheid de L.S.V. zorgt voor een full time begeleider voor het project, wordt het mogelijk op het museum in een beperkte omvang (bv van 13.00 tot 17.00) dagelijks tijdens de zomermaanden open te houden. De omvang van de werken en van de openingsperiode is afhankelijk van de mogelijke subsidies en sponsoring die in deze korte termijn kan bij elkaar gehaald worden.

## De werkzaamheden

Met de nieuwe toestand voor ogen, werden de restauratiewerken nog steeds in een versneld tempo doorgevoerd, dit ondanks de korte werkdagen en het slechte weer.

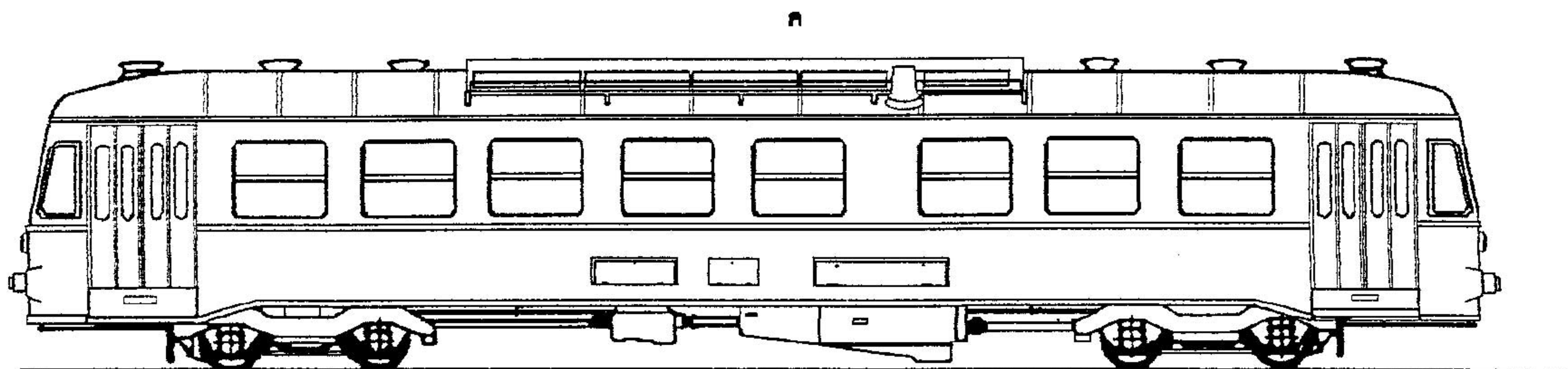
### Het materieel

#### - Dieselmotorwagen 554.14

De planning kon hier aangehouden worden en tijdens de laatste mooie herfstdagen werd de tweede zijkant en de tweede kop volledig tegen de roest behandeld. Op deze kopwand werden ook de gevolgen van een vorig ongeval bij de N.M.B.S. weggewerkt en werd een nieuwe plaat ingelast en de kopwand versterkt. Bij het afschuren kwam immers een merkwaardige herstelling aan het licht: er werden immers drie verschillende staalplaten boven elkaar gelast en de roest had hiertussen duidelijk zijn werk gedaan. Op dit ogenblik wordt gewacht op betere weersomstandigheden om ook het dak te behandelen. Hier moeten wel talrijke bevestigingen van de radiatoren aangepast en zelfs vernieuwd worden. De definitieve schildering ( die trouwens ongewijzigd blijft) wordt vanaf april 1998 aangebracht.

Ondertussen werd ook de zware roestvorming aan de kopvensters aangepakt en ook hier moesten op verschillende plaatsen nieuwe platen ingelast worden. Dit was ook het geval voor de treden.

Tijdens de donkere maanden wordt de stuurpost I terug ingebouwd en wordt de stuurpost II – samen met de elektrische verdeelkast – onder handen genomen. Hopelijk – zonder bijkomende moeilijkheden - wordt de restauratie voor het grootste gedeelte afgesloten in de loop van mei 1998 zodat deze motorwagen bij een goedkeuring door de N.M.B.S. dadelijk ingezet kan worden.



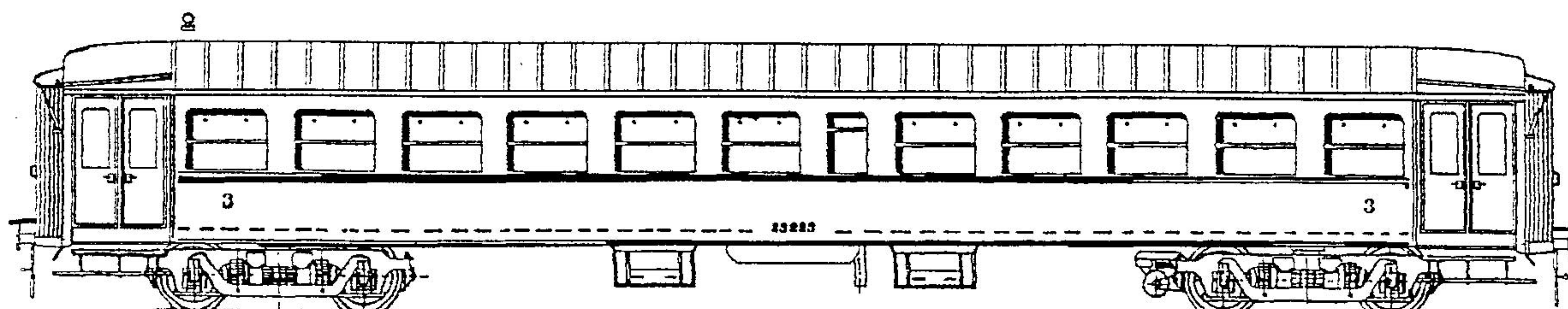
#### - Diesellocomotief Cockerill 230.011

Ook hier gaat de herstelling goed vooruit en werd de locomotief tijdens de vorige maanden volledig afgeschuurd en tegen de roestvorming beschermd. Anderzijds werden tal van onderdelen gedemonteerd en bij slechter weer binnen behandeld. Op dit ogenblik staat de "Cockerill" er nogal kaal bij. Tweede uitgebreider werk werd ook aangevat, nl. de demontage van het volledige stuurbord en alle onderdelen in de stuurpost. Verder werd de volledige elektrische bedrading verwijderd en werd gestart met het vernieuwen van deze inrichting.

Tijdens de volgende maanden wordt zowel de motor als het chassis aangepakt en kunnen ook diverse onderdelen terug gemonteerd worden. Ook voor deze locomotief wordt de afwerking tegen midden 1998 verwacht.

### De K1-rijtuigen :

Samen met het slechte weer, werden de werken aan het interieur van de beide K1-rijtuigen terug gestart en worden de wanden zuiver gemaakt. Verder wordt de bagageruimte gereed gemaakt om te dienen als magazijn voor onderdelen van de verschillende rijtuigen. Dit gebeurt ook voor de rijtuigen type R, waar hier de bagageruimte gebruikt wordt voor de onderdelen van het mijnspoor.



### - Het rijtuig X :

Tijdens de vorige weken werd de kast verder afgeschuurd en ook het eerste kopplatform werd onder handen genomen en tegen roest beschermd. Geleidelijk aan wordt dit rijtuig verder afgewerkt en tijdens de wintermaanden wordt ook het interieur aangepast. Vanaf volgend ritseizoen wordt de "Spoorwikel" hier voorlopig in gevestigd en – bij de restauratie van het station – wordt zowel de kantine alsook de administratieve gedeelte in dit rijtuig ondergebracht. Het rijtuig vindt dan plaats op het einde van spoor 2 en dient dan hier voor de opvang van de bezoekers die langs de nieuwe ingang tegenover het fietspad binnenkomen.

### - De gesloten goederenwagen :

Naast de functie als werkplaats, heeft deze wagen nog een nieuwe functie gekregen; hier worden nu alle onderdelen van de verschillende mijnlocomotieven samengebracht en getrieerd. Zodoende kan deze wagen nu dienen als magazijn voor zowel de gedemonteerde, nog niet behandelde onderdelen, maar ook voor de reserve-onderdelen van deze machines.

### ■ Het mijnspoor :

Vooraf et mijnspoor krijgt op dit ogenblik een nieuwe belangstelling : zo werden tijdens de vorige maanden de twee nog niet gerestaureerde tweeassige personeelswagens (afkomstig uit Winterslag en Waterschei) volledig afgeschuurd en gedeeltelijk gedemonteerd. Bij de wagen uit Winterslag werd de bodemplaat vernieuwd en werden de assen verwijderd. Hierdoor kan ook de vering aangepast worden.

Anderzijds staan thans een 10-tal meestal oudere mijnwagens onder dak en zijn ze beter beschermd tegen de weersomstandigheden. Door deze nieuwe oplossing (zie gebouwen) kan ook tijdens de wintermaanden verder gewerkt aan de restauratie

### ■ Het groevespoor :

Bij het groevespoor werden de wagens voorlopig onder de luifel van het station opgeborgen. Overige werken werden niet uitgevoerd.

## De gebouwen

Naast de ombouw van de tentoonstellingshall tot voorlopige werkplaats, zijn er geen verdere wijzigingen doorgevoerd. Wel werd het interieur wel aangepast en werden de nodige verbouwingen doorgevoerd. Zo werd de werkbank gemonteerd en de verlichting verbeterd. Intussen heeft deze “nieuwe” werkplaats al verschillende dagen dienst gedaan voor het afwerken van vele onderdelen.

Ondertussen werd de werkplaats in de gesloten goederenwagengedeeltes ontmanteld en opgeruimd en een gedeelte zal nu dienst gaan doen als magazijn voor grotere onderdelen van de seininrichting en ook de verschillende seinposten (Winterslag, Jeuk).

Anderzijds wordt nu gewerkt aan de planning van enkele kleinere gebouwen : zo zouden tijdens de zomermaanden twee wachtlokalen op de beide perrons gebouwd worden. Dit gebouw op het eerste perron krijgt ook een kleine loods voor de locomotieven van het decauville-spoor. Verder wordt ook een weegschaalgebouw op de loskoer – langs de laadmal – gepland.

## Het emplacement

Anderzijds is er tijdens de laatste weken enorm werk geleverd op het emplacement zelf : daar waar in september al de strook tussen spoor 3 en 4 onkruidvrij gemaakt werd, is nu het ganse gebied tussen spoor 4 en spoor 6 volledig ontruimd. In deze ruimte sneuvelden tal van bomen en struiken en konden ook tal van onderdelen opgeruimd worden.

Ter gelijktijd werd ook de ruimte achter het tentoonstellingsgebouw vrijgemaakt en de seinen die hier gestockeerd waren, zijn thans ondergebracht in de gesloten goederenwagengedeeltes.

De volgende ruimte die tijdens de volgende maanden zijn beurt krijgt is deze langs het losspoor waar de jonge bomen gedurende de laatste maanden als paddestoelen uit de grond opschoten. Verder wordt ook een nieuwe ingang voorzien tegenover het fietspad, dit naar perrons 2 toe.

Dit alles is nodig om te komen tot een volledig vernieuwde organisatie van de demonstratieritten voor het volgende ritseizoen:

- Spoor 2 :** museumspoor voor het gerestaureerde rollend materieel
- Spoor 3 :** spoor voor de restauratie van het rollend materieel  
Demonstratieritten met het dieselstel 554.14 en eventueel de diesellocomotief “Cockerill 230.011”
- Spoor 4 :** Demonstratieritten met stoomlocomotief en diesellocomotief “ABR D 36”

Deze indeling werd gepland daar enerzijds hiermee parallelritten met twee treinen mogelijk zijn, anderzijds door het feit dat er op spoor 4 metalen dwarsliggers aanwezig zijn, zodat het uitbranden van dwarsliggers vermeden wordt. Anderzijds wordt ook een nieuw (hoog) platform gebouwd voor de stoomlocomotief. Hierdoor is de moeilijkheid die (vooral oudere) bezoekers ondervinden om op de locomotief te beklimmen ook verminderd.

# N.M.B.S.- Aktueel

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl.	Levering	In Dienst
461	BN	Oostende	26-06-1997	01-07-1997
462	BN	Oostende	04-07-1997	10-07-1997
4305	Gec Alsthom	Brussel-zuid	09-06-1997	

### 2. Stelplaatswijzigingen :

8440	District Zuid-West	Antwerpen-Dam	01-10-1997
8441	District Zuid-West	CW Antwerpen	01-10-1997

### 3. Schrappingen :

4401	Merelbeke	01-10-1997	Ongeval
8008	Schaarbeek	01-10-1997	Motorschade
8063	Schaarbeek	01-10-1997	Motorschade
8427	Antwerpen-Dam	01-10-1997	Slechte staat
8440	St-Ghislain (ZW)	01-06-1997	
8441	St-Ghislain (ZW)	01-06-1997	
8523	Antwerpen-Dam	01-10-1997	Ongeval

### 4. Terug in dienst :

8440	Antwerpen-Dam	+ 01-06-1997	In dienst 01-10-1997
8441	CW Antwerpen	+ 01-06-1997	In dienst 01-10-1997

## Aktuele berichten :

### *Reeks 00*

Bij de stellen type '53/54 bestaat er geen belangstelling meer vanwege de Italiaanse privé-maatschappijen. Deze richten zich nu meer naar de latere stellen die tijdens de volgende jaren afgesteld worden en vooral naar het type '56 Budd. Daarom kunnen de te St-Ghislain nu in versneld afgevoerd worden en er wordt verwacht dat alle stellen in de eerste helft van 1998 gesloopt zullen worden. Ondertussen heeft de T.S.P. wel het stel 082 in eigen beheer overgenomen.

Ondertussen ondergaan de stellen 150 – 270 nog steeds grote herzieningen, dit ondanks het feit dat de eerste stellen van deze reeksen vanaf mei 1998 buiten dienst zullen gaan.

### *Reeks 04.4*

Deze stellen werden op dit ogenblik tot ca. 475 afgeleverd: vanaf 28 september jl. Werden alle diensten tussen Antwerpen en Lille door deze stellen gereden en met vrij goed resultaat. Slechts gedurende enkele dagen moesten de locomotieven reeks 12 terug inspringen omdat er teveel stellen buiten dienst stonden.

Vanaf 14 december wordt waarschijnlijk een gedeelte van de diensten tussen Genk / Maastricht via Brussel naar de kust door de reeks 04 opgenomen. Hiervoor zijn gedurende verschillende maanden personeelsopleidingen georganiseerd vanuit Hasselt, Liège, Leuven en Gent.

### *Reeks 06 :*

Daar de modernisering van de reeks 00 volledig opgeschort werden, is in september de band gestart voor de modernisering van de stellen reeks 06. Hiervoor is de 606 – die nog een groene kleurstelling had – uitgekozen en dit stel zal waarschijnlijk tegen het einde van het jaar in de nieuwe livrei type I 11 op de sporen komen. Na enkele testritten zal de ombouw van de overige stellen van start gaan.

### *Reeks 12 :*

Vanaf eind september kwamen er 3 plandagen vrij, daar op dat ogenblik de diensten tussen Antwerpen en Lille overgenomen werden door de nieuwe stellen. Gedurende twee weken werden nog twee locomotieven reserve gehouden bij eventuele defecten, één locomotief werd dadelijk gebruikt tussen Lille-Délivrance en Merelbeke ter vervanging van de Franse diesellocomotieven BB 67 400. Half oktober werden nog twee bijkomende inzetdagen opgenomen met enkel goederentreinen tussen Muizen, Merelbeke en Lille. Anderzijds is er een tweede doorgaande trein tussen Muizen en Fréthun (bij Calais). Daar waar de eerste verbinding 's nachts verliep, is de nieuwe trein gedurende de dag aan de slag: ze vertrekt om 12.43 te Muizen, om te 16.20 te Fréthun aan te komen. De terugrit vertrekt omstreeks 17.00.

### *Reeks 15 :*

Op 12 december eindigde de officiële inzet van de vijf locomotieven reeks 15, daar op dat ogenblik de rechtstreekse treinen Liège – Paris wegvielen ten gunste van de nieuwe Thalys-verbinding vanuit Namur. Het was de 1505 die de laatste officiële dienst reden tussen Liège en de Franse hoofdstuk. Op 13 december werden de machines voorlopig te Kinkempois afgesteld. Ze zullen waarschijnlijk nog een aantal maanden reserve blijven voor bijkomende speciale diensten, maar de schrapping wordt tegen mei 1998 voorzien.

Ook voor deze reeks locomotieven daalde de dienst tot slechts drie treinpares, met nog een vierde locomotief als reserve. Deze machines verzorgen de laatste overgebleven diensten tussen Oostende en Köln, waarbij ook enkele treinen die te aachen van machine wisselden terug in het programma opgenomen werden. De laatste diensten van deze machines eindigt in mei 1998.

**Reeks 18 :**

Op 14 december jl. Eindigde ook hier de loopbaan van deze machines en reden de locomotieven hun laatste diensten tussen Oostende en Köln. Vanaf deze datum werden ze afgesteld te Kinkempois.

**Reeks 19 :**

Na maandenlange afsteltijd, kwam de 1901 op 25 en 26 september opnieuw tot inzet, en dit nog wel op de nieuwe hoge snelheidslijn: met een trein van 2 000 ton werden de eerste testen uitgevoerd op het pas in dienst gestelde tractiestation van Chièvres. Nadien werd de machine opnieuw afgesteld, wachtend op nieuwe diensten.

**Reeks 25.5 :**

Op 28 september werden de nieuwe diensten van de reeks 25.5 werkelijk opgenomen en pendelen deze machines nu tussen Rotterdam (Kijfhoek) en Leuven / Muizen. Verder worden ze nog regelmatig gebruikt voor verschillende bijkomende (bedevaart- of vakantie)treinen vooral in de verbindingen tussen Antwerpse startplaatsen en Quévy.

**Reeks 28 :**

Nadat de testen met de I 11-rijtuigen te Monceau afgesloten werden, kon de reeks 28 teruggebracht worden naar hun eigenlijke stelplaats Merelbeke. Hier werden ze opnieuw afgesteld. Op dit ogenblik is er nog geen beslissing om de locomotieven in het museumpatrimonium op te nemen.

**Reeks 43 (PBKA) :**

Op 14 december ging de nieuwe dienstregeling voor de Thalys-stellen in dienst. Ze voorziet nu de diensten over de volledige hoge snelheidslijn tussen Brussel en Antoing en de nieuwe diensten (7 treinpares) tussen Köln via Brussel naar Paris. Om de start vlot te laten verlopen, werden er in oktober en november tal van test- en opleidingsritten georganiseerd met deze nieuwe stellen. Hiervoor waren er regelmatig stellen aanwezig te Liège, Namur, Gent en ook natuurlijk op de verbinding Aachen en Köln.

De inhuldiging vond plaats in drie stappen :

- op woensdag 10 december werd de hoge snelheidslijn tussen Brussel en Paris ingetreden onder Koninklijke vertegenwoordiging
- op donderdag 11 december werden de beide takken naar Namur en Oostende gelijktijdig ingereden, waarbij beide Thalys-treinen gelijktijdig te Paris nord aankwamen.
- op 14 december werd de officiële dienst dan definitief opgenomen.

Met ingang van de zomerregeling van 1998 zal het aantal diensten naar o.m. Köln nog verder opgetrokken worden en verdwijnen de laatste gesleepte dagdiensten op deze verbinding.

**Reeks 44 :**

Op 1 oktober werd het tweede stel van deze reeks – nl. de 4401 – uit het bestand geschrapt. Reden hiervoor is het ongeval dat dit stel ondervond op de verbinding Aalst – Burst. Op 20 juni 1997 werd dit stel immers gegrepen door een kraan die in het vrije ruimteprofiel doorgedrongen was. Hierbij werd een deel van het dak opgereten. Men onderzocht nog een herstelling, maar door het feit dat er slechts 3 stellen nodig zijn te Merelbeke werd de schrapping een feit. Het stel dient nu als magazijn voor reserve-onderdelen voor de overgebleven stellen.

**Reeks 51 :**

Vanaf september werden ook in de goederendienst reorganisatie doorgevoerd, waarbij een aantal goederentreinen elektrisch geslept worden. Dit is vooral op de verbindingen vanuit Zeebrugge en Antwerpen naar Montzen en Kinkempois. In december wordt dit nog versterkt door de overname van enkele diensten door de reeks 12. Hierdoor werden de inzetreeksen van Merelbeke en Antwerpen-dam met twee dagen ingekrompen.

Voorlopig worden de vrijgekomen machines echter nog wel gebruikt in het uitgebreidere verkeer naar de grote werven van de dienst infrastructuur (elektrificatie, TGV-werken). Nochtans wordt verwacht dat in 1998 een tiental machines definitief afgesteld. Dit hangt ook echter af van de levering en de indienststelling van de stellen reeks 04 / 05 en vooral de locomotieven reeks 13.

**Reeks 55 :**

De machines van Kinkempois krijgen steeds meer en meer opdrachten: door de werken aan de nieuwe TGV-basis te Voroux staan gemiddeld een vijftal machines in dienst voor het aanbrenen van de treinen met materieel vanuit Kinkempois naar Voroux. Verder worden gemiddeld twee à drie machines gebruikt bij de elektrificatie van de verbinding Rivage – Gouvy. Hierbij zou het eerste deel tot Aywaille al in de loop van 1998 onder draad moeten zijn. Het overige deel van de lijn wordt gelijktijdig voor alle verkeer afgesloten voor een termijn van één jaar. De stopdiensten zouden beperkt worden tot Aywaille en de treinen worden gereden door treinen bestaande uit rijtuigen omkaderd door twee locomotieven reeks 55 of 62.

**Reeks 59 :**

Na het beëindigen van de werken tussen Lembeek en Antoing, worden de locomotieven reeks 59 nu voorlopig gebruikt voor de afwerking van het baanvak tussen Lembeek / Halle en Brussel. Het onderhoud wordt thans uitgevoerd door Schaarbeek. Vanaf 1998 worden ze echter ook gebruikt voor de uitbouw van het baanvak Brussel – Leuven en de aanpassing van Schaarbeek zelf.

**Reeks 62 :**

Bij deze reeks bleef de toestand praktisch ongewijzigd en worden de machines in hun oude diensten gebruikt. Enkel te Kinkempois is er een drastische uitbreiding, zowel bij de machines van transport als deze van infrastructuur. Ze worden nu sterker gebruikt in de voorbereidende werken voor de aanleg van de TGV-lijn. Daar hier vooral de reeks 55 tot inzet komt, nam de reeks 62 enkele (lichtere) diensten binnen de Luikse agglomeratie over. De machines van de dienst Infra worden vooral gebruikt voor de elektrificatie van de verbinding Gouvy- Rivage en staan thans te Gouvy afgesteld.

**Reeks 73 :**

Door de uitbreiding van de diensten vanuit het Genkse, staan er gewoonlijk drie machines reeks 73 te Winterslag voor rangeringen en de verbindingstreinen naar de verschillende bedrijven. Hierdoor is het bestand van Hasselt vrij krap geworden en springen regelmatig locomotieven reeks 51 in. Nochtans wordt overwogen om 2 bijkomende 73-ers te Hasselt te stationeren.



**Reeks 76 :**

Vanaf september zijn alle 25 locomotieven van deze reeks geregeld te Antwerpen-dam aanwezig en gemiddeld zijn er 5 diensten in treinschakeling. Deze diensten zouden nog zowat tot in mei 1998 duren en op dat ogenblik zou het grootste gedeelte van de locomotieven naar Voroux komen om de werken aan de nieuwe TGV-verbinding op te starten. Deze machines zouden in eerste instantie gebruikt worden voor de (lichtere) verbindingstreinen tussen de basis zelf en Kinkempois.

**Reeks 80 :**

Na een lange stilte, zijn er weer problemen met deze machines: in de loop van de zomer traden opnieuw verouderingsverschijnselen op bij de dieselmotor en de transmissie van deze rangeerlocomotieven en op dit ogenblik is de stock aan reserve-onderdelen sterk verminderd. Hierdoor moesten de machines 8008 en 8063 vervroegd uit het bestand gerschrapt worden en tijdens de volgende maanden zouden nog een vijftal machines volgen. Hierdoor zal zich wel een probleem in de Brusselse agglomeratie, daar er voor de TGV-werken naar Leuven en te Schaarbeek talrijke bijkomende werktreinen nodig zijn. Anderzijds heerst er op gebied van rangeerlocomotieven zo een schaarste dat er geen wisseloplossing mogelijk is. Waarschijnlijk worden deze werktreinen vanaf begin 1998 overgedragen aan een vijftal machines reeks 76.

**Reeks 84 :**

Bij de reeks 84 doet zich vreemd verschijnsel voor : de toestand wordt zo slecht dat tal van locomotieven afgesteld moeten worden. Drie machines – de 8427, de 8440 en 8441 – werden op 1 juni 1997 dan ook definitief afgevoerd. Dit was wel zo voor de 8427, maar de beide andere machines werden gereactiveerd: de 8440 behoort nu toe aan de dienst transport en vervangt te Antwerpen-Dam de verongelukte locomotief 8523, de 8441 anderzijds werd niet meer in het effectief opgenomen, maar doet als groot werktuig dienst in de CW Antwerpen-Dam en vervangt hier de diensten van een locotractor reeks 91. Deze machine mag echter het domein van de CW niet verlaten.

**Reeks 85 :**

Op korte termijn werd een tweede machine van deze reeks – de 8523 – afgevoerd. Deze locomotief was het slachtoffer van een frontale botsing op 21 augustus 1997 te Antwerpen-Noord. Naast belangrijke schade aan de voorste kopbalk, was ook de bevestiging van de dieselmotor volledig uitgescheurd.

**Reeks 91 :**

Het einde van deze reeks lichte locotrackoren is in het zicht : op 1 oktober werden de vier machines van de dienst Infra van de stelplaats Charleroi definitief afgevoerd. Ook bij de meeste andere depots dienst Baan worden deze machines praktisch niet meer gebruikt. Waarschijnlijk zullen de meeste locotrackoren dan ook in de loop van 1998 definitief van de N.M.B.S. sporen verdwenen zijn.