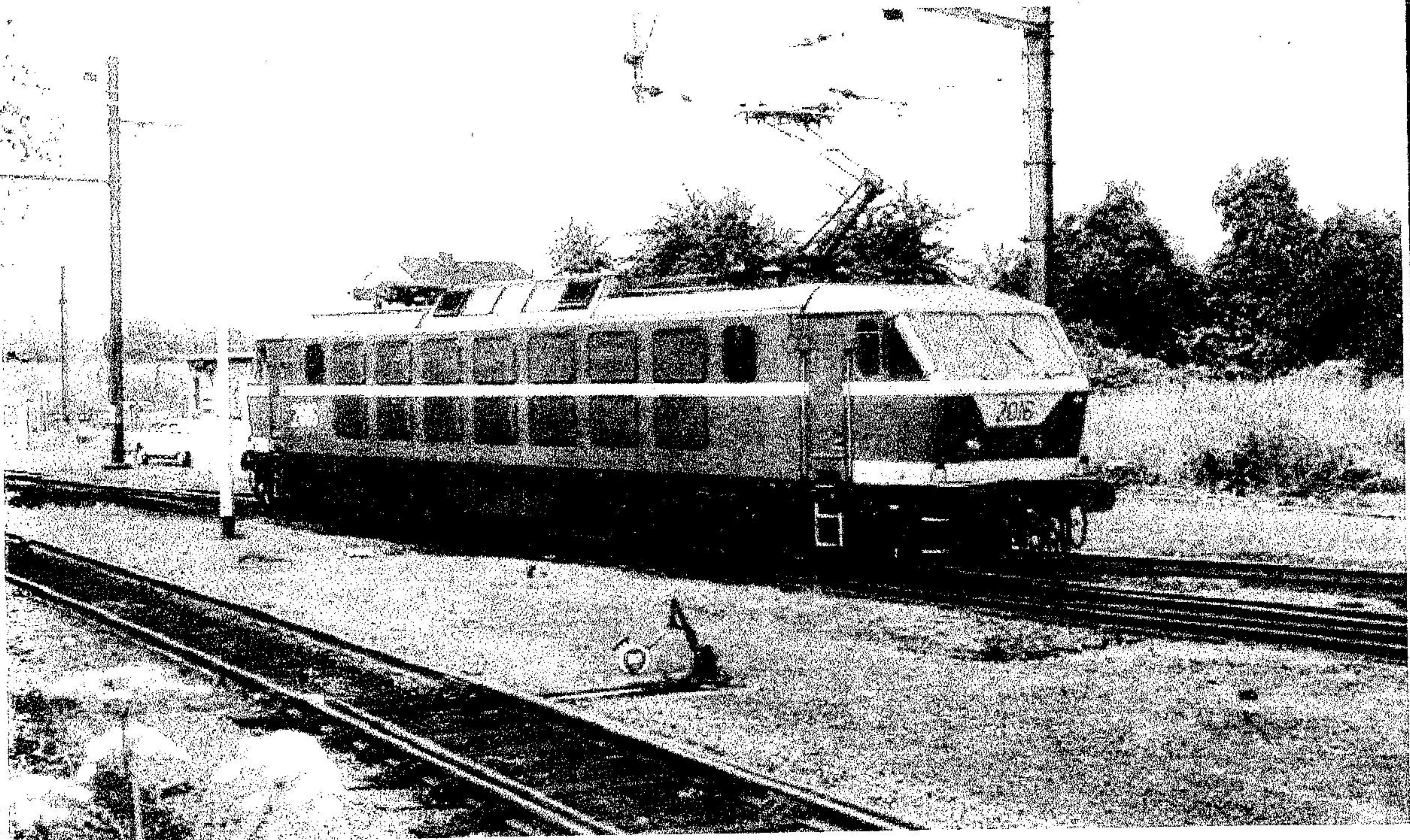


# *L.S.V. Tijdschrift*



Locomotief 2016 te Ronet

Stoomlocomotieven : prototypes  
Stoommotorwagens VV 51  
Stoomlocomotief NB type 94  
Elektrische locomotieven reeks 20  
Schrappingen : type 49 – 50  
Dienstregeling zomer 1979  
Exploitatie lijn 134 – 135  
L.S.V. Actueel  
Bouwbeschrijving station Asch  
NMBS actueel

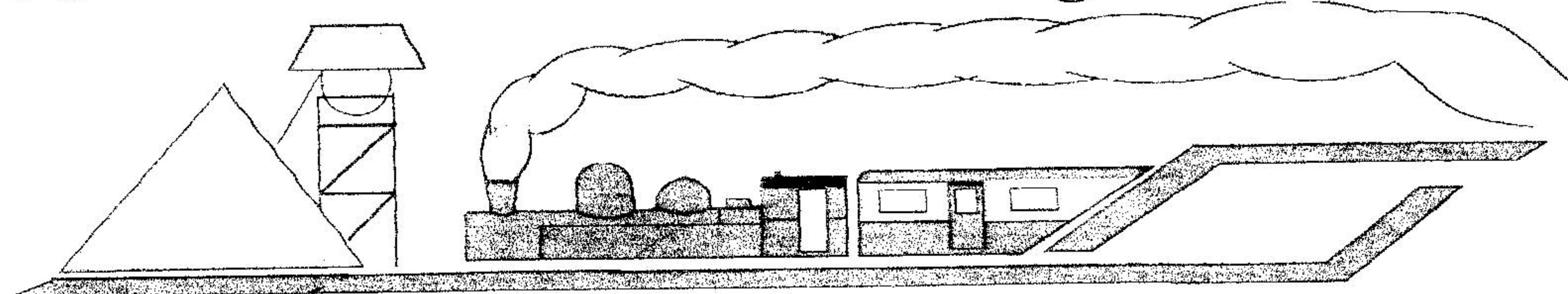
Lidgeld : 1999 - 700 BEF  
Donatie : 1 200 BEF

Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

91

Juli – augustus 1999



*Kolenspoor Genk - As - Eindhoven*



***L.S.V. Tijdschrift :***

Versijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	700 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreider jaarboek :	825 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	
Jaarkaart Kolenspoor	
Aankoop "Materieel van de lezer" : industrieloc type Couillet	

***Verantwoordelijk uitgever :***

*J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren*

**Inhoud :**

**Stoomlocomotieven**

type prototyperlocs  
Stoommotorwagen VV 51  
Type 94 NB

**Elektrische locomotieven**

Reeks 20

**Schrappingen :**

Type 49  
Type 50

**Dienstregeling**

Zomerregeling 1979

**Exploitatie :**

Lijn 134 Mariembourg – Couvin  
Lijn 135 Walcourt - Florennes

**L.S.V.**

Bouwbeschrijving station Asch

**N.M.B.S. – actueel**



## *Locomotief nr 171*

*D1t*

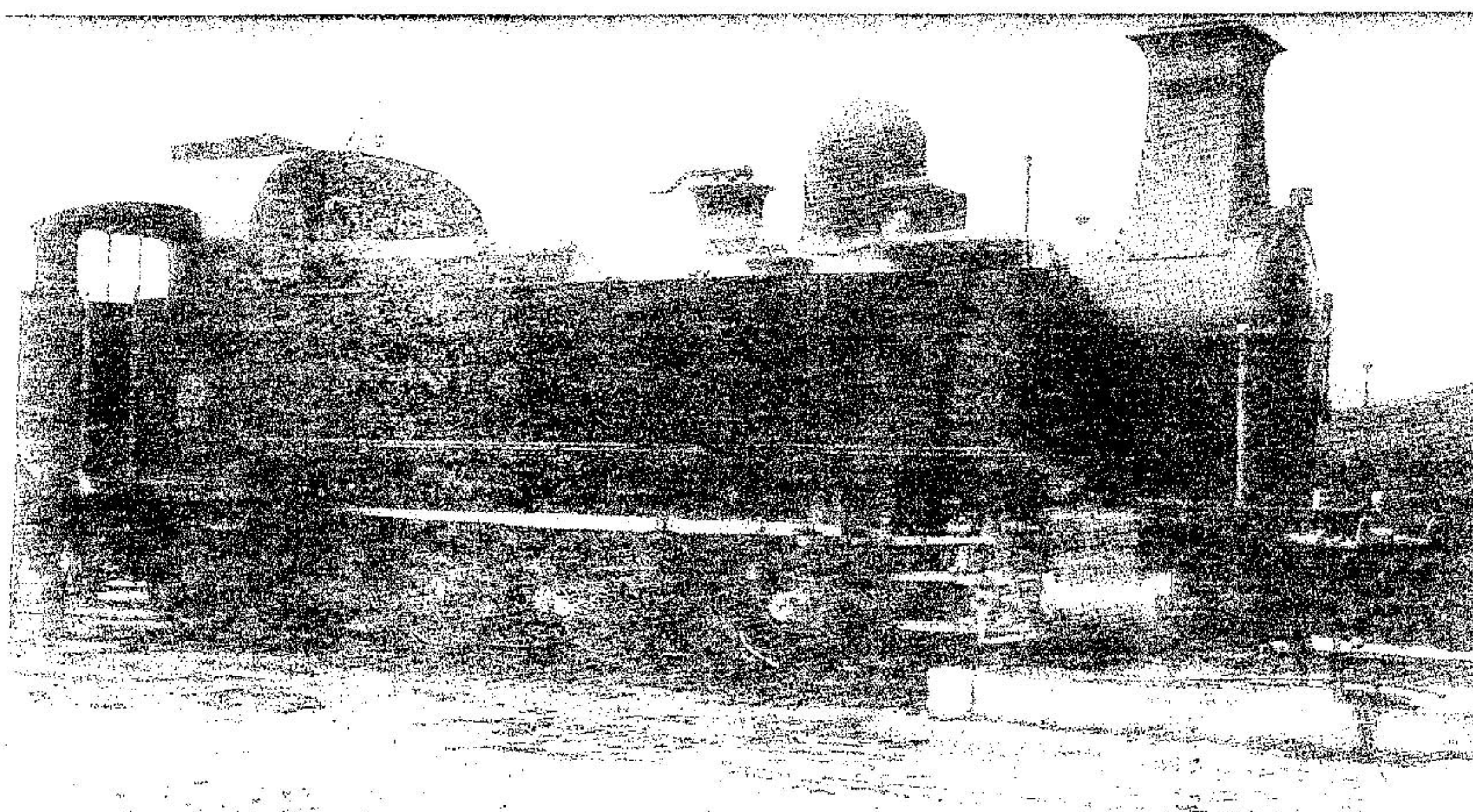
Naast de beide vorige locomotieven 712 en 340 (zie tijdschrift nr 89) werd er nog een derde analoge locomotief ontwikkeld. Hier was het St-Léonard die het initiatief nam voor het ontwerp en de uitvoering van deze locomotief Geleverd in 1895 kreeg deze machine het Etat Belge nummer 171.

In tegenstelling met de vorige machines – die afgeleid werden van de bestaande typen 20 – ging het hier om een heel nieuw ontwerp en St-Léonard ad niet alleen oog voor de prestaties, maar ook voor het uiterlijk. Het werd een vrij lichte machine (67 500 kg ritvaardig), waarbij zowel de ketelopbouw, het machinistenhuis en de tenders sierlijk uitgevoerd werden. Voor de aandrijving koos men echter dezelfde karakteristieken als het type 20, nl. twee vrij grote buitenliggende cilinders, de aandrijving van de derde as en vooral de typische volle wielen. Het machinistenhuis had een dak dat sterk afgerond was en met koos voor een massieve, vierkante schoorsteen.

Net zoals de beide analoge machines werd ook de 171 te Liège gestationeerd en vooral als lichterlocomotief voor de hellende vlakken gebruikt. Nochtans werd vanaf 1897 deze dienst vooral door de Mallet-locomotief nr 940 uitgevoerd en werd de 171 vooral voor lijndiensten gebruikt. De machine reed vooral op de lijnen van de Vesdre (naar Verviers) en op de lijnen op de hoogvlakte van Herve, o.m. naar Battice en verder Plombières. Maar daar de 940 niet voldeed voor de lichterdiensten werden opnieuw twee D1t-locomotieven voor deze diensten gebruikt, de derde locomotief bleef reserve. Deze toestand bleef gedurende een langere tijd behouden en bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog was de 171 nog steeds te Lège aanwezig.

Bij de terugtrekking ging de locomotief waarschijnlijk richting Frankrijk, maar bleef in de buurt van Mons staan. Hier werd ze van alle koper ontdaan en gedurende geruime tijd werd ze te Mons gestationeerd. Toch werd de machine nog terug ritvaardig gemaakt en ook daarna bleef Mons haar nieuwe thuishaven. Bij de bevrijding was de 171 nog steeds in het bestand van de Etat Belge aanwezig.

Het is echter weinig waarschijnlijk dat de locomotief nog na de wereldoorlog effectief gebruikt werd, al voor 1921 was ze effectief uit het bestand geschrapt en verdween ze richting sloper.



Locomotief nr 171 bij zijn aflevering door St-Léonard (Foto NMBS)



# Stoomlocomotief type D11 nr 171

# D11

Locomotief voor hellende vlakken

St-Léonard

I

Tekening onbestaand

### Loophaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Reuking :

Compressor :

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

Inhoud waterbakken

Inhoud kolerender

10 bar

Belpaire

2 710 mm

1 860 mm

5,03 m<sup>2</sup>

13,3 m<sup>2</sup>

---

---

---

240

45 / 50 mm

134 m<sup>2</sup>

3 950 mm

134 m<sup>2</sup>

147,3 m<sup>2</sup>

---

1 500 mm

25 mm

11 - 14 mm

8 m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

11 805 mm

10 750 mm

2 950 mm

2 400 mm

4 316 mm

7 030 mm

3 x 1 500 mm +

2 530 mm

2 750 mm

1 530 mm

1 050 mm

1 050 mm

67 500 kg

13 700 kg

14 100 kg

13 900 kg

13 800 kg

12 000 kg

8 00 l

3 000 kg



## *Locomotief nr 940*

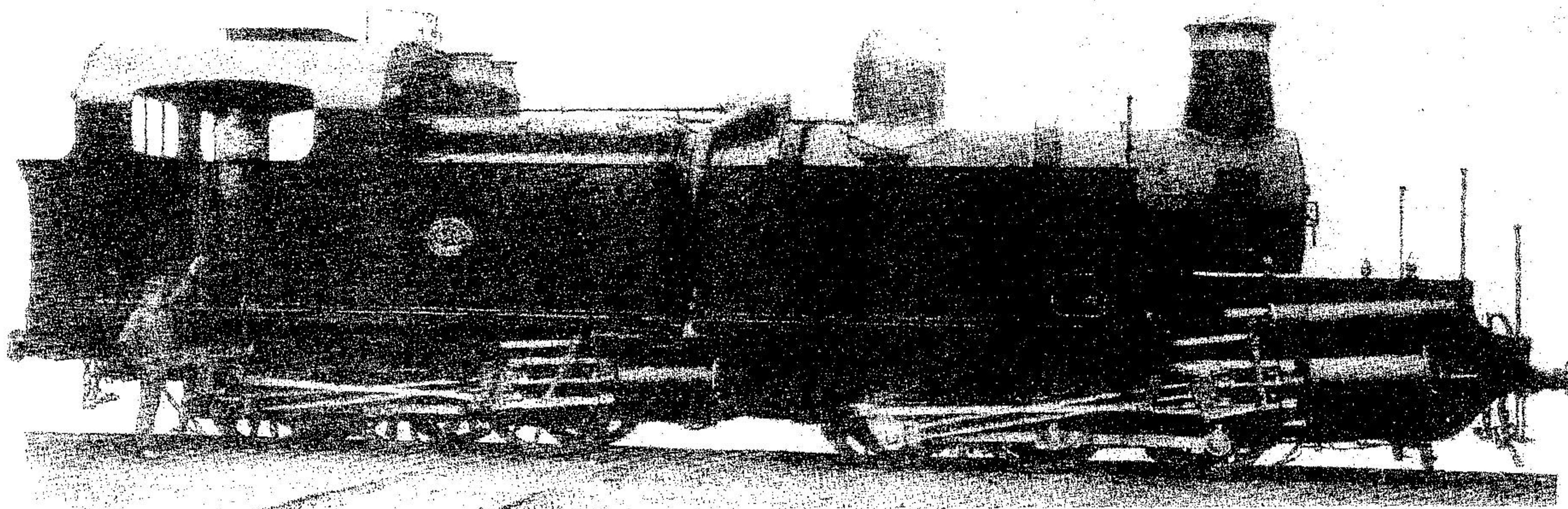
*C'C't*

Daar noch de typen 20, noch de versterkte locomotieven type D1t echt voldeden bij de opdrukdiensten te Liège zocht men naar een nieuwe oplossing voor dit probleem. Door de steeds zwaarder wordende treinen zou het in de volgende jaren nog vergroten. Bij een blik over de grenzen, stootte de Etat Belge op een aantal machtige locomotieven ontworpen door ir Mallet voor zowel verschillende Duitse, Franse als Italiaanse spoorwegen. Deze locomotieven bestonden in feite uit twee draaibare chassis met drie aangedreven assen (dus vier cilinders) en een grote ketel voor het opwekken van voldoende stoom. Deze machines konden zowel werken met vier gelijke cilinders als op het compound type. Het was weer St-Léonard die deze locomotief ontwikkelde, uitgaande van de verwezenlijkingen die in Duitsland furore maakten. Deze Luikse constructeur koos voor het compound-systeem met lage druk cilinders van 810 mm op 650 mm en hoge druk cilinders met een diameter van 500 mm en dezelfde slaglengte. Deze immense locomotief met een roosteroppervlak van 7,87 m<sup>2</sup>, drijfwielen van 1 300 mm en een massa van 102 ton werd in 1897 afgeleverd en kreeg het nummer 940.

Voor dat de locomotief effectief in dienst kwam werd ze nog voorgesteld op de universele tentoonstelling van 1897 te Brussel.

Eind 1897 kwam de 940 te Liège in depot en dadelijk werd ze uitgetest op de hellende vlakken. Na enkele verbeteringen in voor de sturing werd de daadwerkelijke inzet ingeluid begin 1898, maar al vlug zouden tal van zware defecten zorgen voor lange afstellingen. Er waren niet alleen problemen bij de ketel, maar de aandrijving was te zwak berekend voor de zware taak en de korte af te leggen afstanden zouden de inzet steeds verder blijven bemoeilijken.

Tijdens de volgende jaren moesten diverse herstellingen uitgevoerd worden, maar de locomotief werd er niet betrouwbaarder op. De vertragingen bij vooral de meest exclusieve treinen op deze verbinding zorgden ervoor dat de machine niet geliefd was. Enkele jaren na de eeuwwisseling werd de 940 dan maar afgesteld en – omwille van zijn delikate sturing – werden geen verdere tests gedaan op de hellingrijke lijnen rondom Liège. In 1905 – na slechts 8 jaar van wisselende inzet – werd de locomotief definitief afgevoerd en gesloopt.



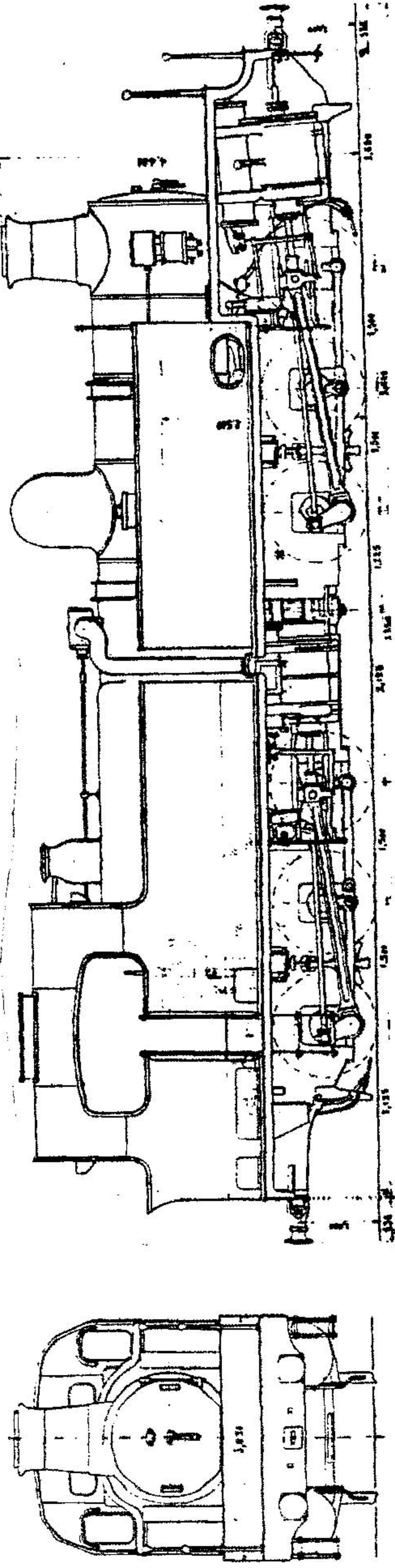
Locomotief 940 (Foto NMBS)



# Stoomlocomotief type Mallet nr 940

## C+Ct

Locomotief voor hellende vlakken.



St-Léonard

### Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

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

940

---

1

1

St-Léonard

1897

---

1905

C + Ct

40 km/h

compound / verzad stoom

Walschaerts

2 + 2 buitenliggend

810 / 500 mm

650 mm

Dubbele westinghouse

Westinghouse

Stoomrem

Schroefrem

### 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

6de as

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender

15 bar

Belpaire

4,035 mm

1 950 mm

7,87 m<sup>2</sup>

m<sup>2</sup>

---

---

---

pijpen type serve

70 / 90 mm

m<sup>2</sup>

mm

m<sup>2</sup>

m<sup>2</sup>

---

1 800 mm

25 mm

11 - 14 mm

9,7 m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>

m<sup>3</sup>







## *Locomotieven nr 868 en 869*

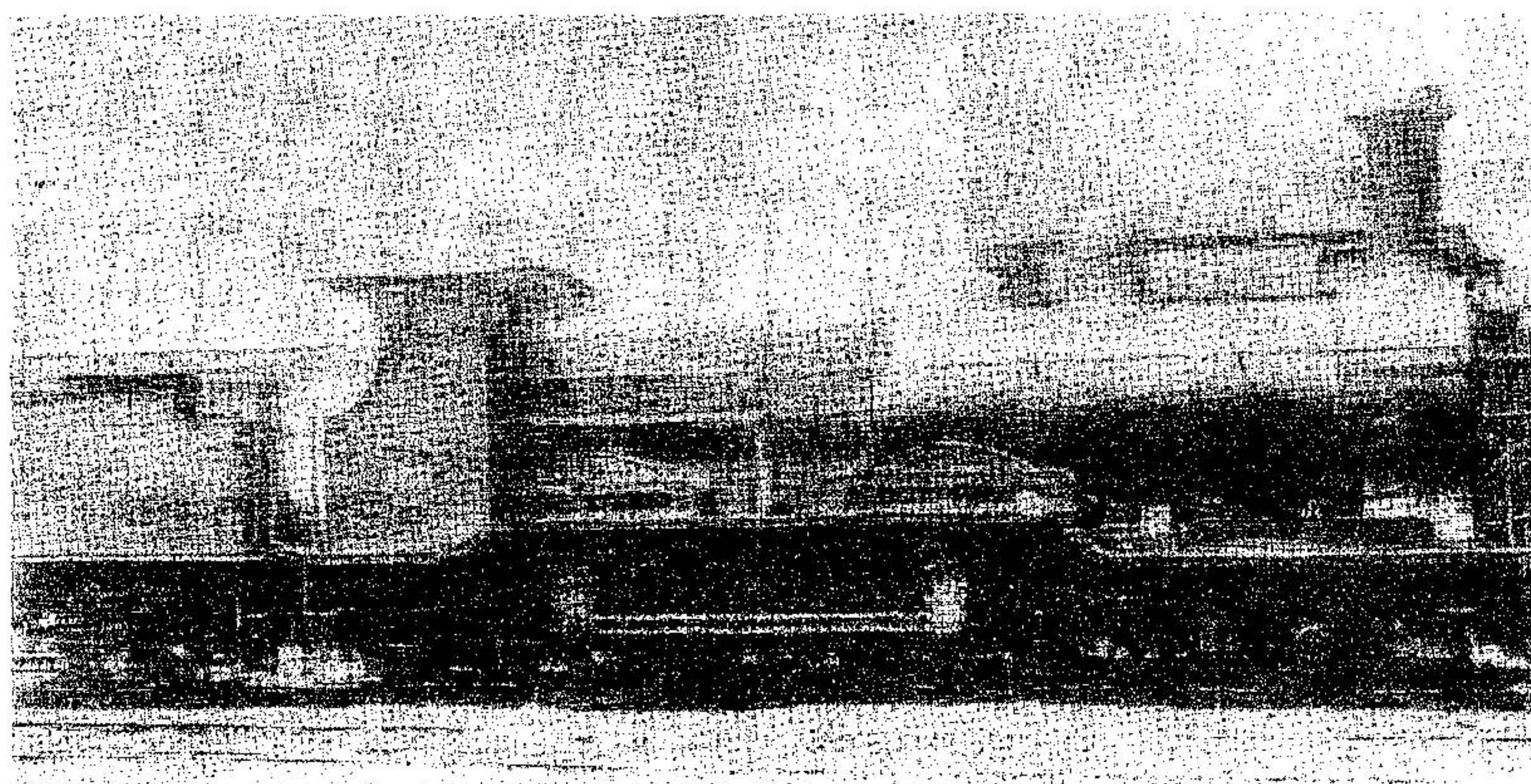
*1B*

Maar ook de sneltreinen zouden in de jaren '90 van vorige eeuw problemen krijgen: de bestaande locomotieven zouden het steeds moeilijker krijgen om hun taken naar behoren te vervullen en er bestond nog geen vernieuwde techniek in ketelbouw en aandrijving. Deze zou pas in het begin van deze eeuw duidelijke stappen voorwaarts kennen. Daarom werd beslist om – aan de hand van de bestaande en betrouwbare locomotieven type 1 – een aantal zwaardere machines te laten ontwerpen. Om de nieuwe technieken onder de knie te krijgen werd beslist om in deze periode een aantal prototype-locomotieven te bouwen. In 1885 werd de opdracht gegeven aan Carels om een verbeterde versie van dit type 1 te bouwen. De studie werd uitgevoerd door ir Bika van de Etat Belge. Op tal van punten werden de maten van het type 1 aangepast: de ketel werd groter, de diameter van de cilinders werd vergroot en de aandrijving verbeterd. Bij één van de machines – de 869 – was de constructie zodanig dat men zowel de cilinders als de drijfwielen gemakkelijk kon veranderen om zo de nodige testen te kunnen uitvoeren. De eerste locomotief – de 869 – werd in 1885 afgeleverd en tentoongesteld op de tentoonstelling te Antwerpen in hetzelfde jaar.

Deze locomotief werd afwisselend vanuit Brussel en Antwerpen gebruikt: vanuit de hoofdstad reed men vooral express-treinen naar de kust, maar ook zware piekuurtreinen naar Gent en Liège. Hierbij werden verschillende vergelijkende testen uitgevoerd voor verschillende soorten treinen. Aan de hand van deze gegevens werd een tweede, analoge locomotief gebouwd. Deze werd in 1889 door Carels afgeleverd onder het nummer 868. Deze locomotief kwam in grote trekken overeen met de laatste versie van zijn voorganger, doch in details werden toch vele verbeteringen aangebracht, vooral aan de ketel en hier zou Flamme trouwens later zijn inspiratie vinden voor de moderne ketel, die hij na de eeuwwisseling zou ontwerpen.

Voor dat de tweede locomotief in dienst gesteld werd, pronkte de 868 op de internationale tentoonstelling van 1889 te Paris. Bij zijn terugkeer werden beide locomotieven te Antwerpen-zuid gestationeerd en hier sleepten ze de zware reizigerstreinen vanuit Antwerpen naar Brussel, maar vooral Dendermonde en Gent. Gedurende de ganse periode voor de eerste wereldoorlog bleven ze in Antwerpen gestationeerd en verrichtten ze deze zware diensten. Kort voor de tweede wereldoorlog werden beide machines naar Brussel-zuid getransfereerd en reden diensten naar Charleroi

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog waren beide locomotieven nog in het bestand. Daar ze geen Duits MGDB nummer kregen mogen we veronderstellen dat de twee locomotieven naar Frankrijk uitweken en mogelijk gedurende de oorlog daar gebruikt werden. Na de bevrijding kwamen beide machines naar ons land terug, maar het is weinig waarschijnlijk dat ze – na een eerste periode tot in 1920 – nog effectief gebruikt werden. Ze waren voor begin 1922 trouwens al uit et effectief van de Etat Belge afgevoerd.



locomotief 868 (Foto NMBS)

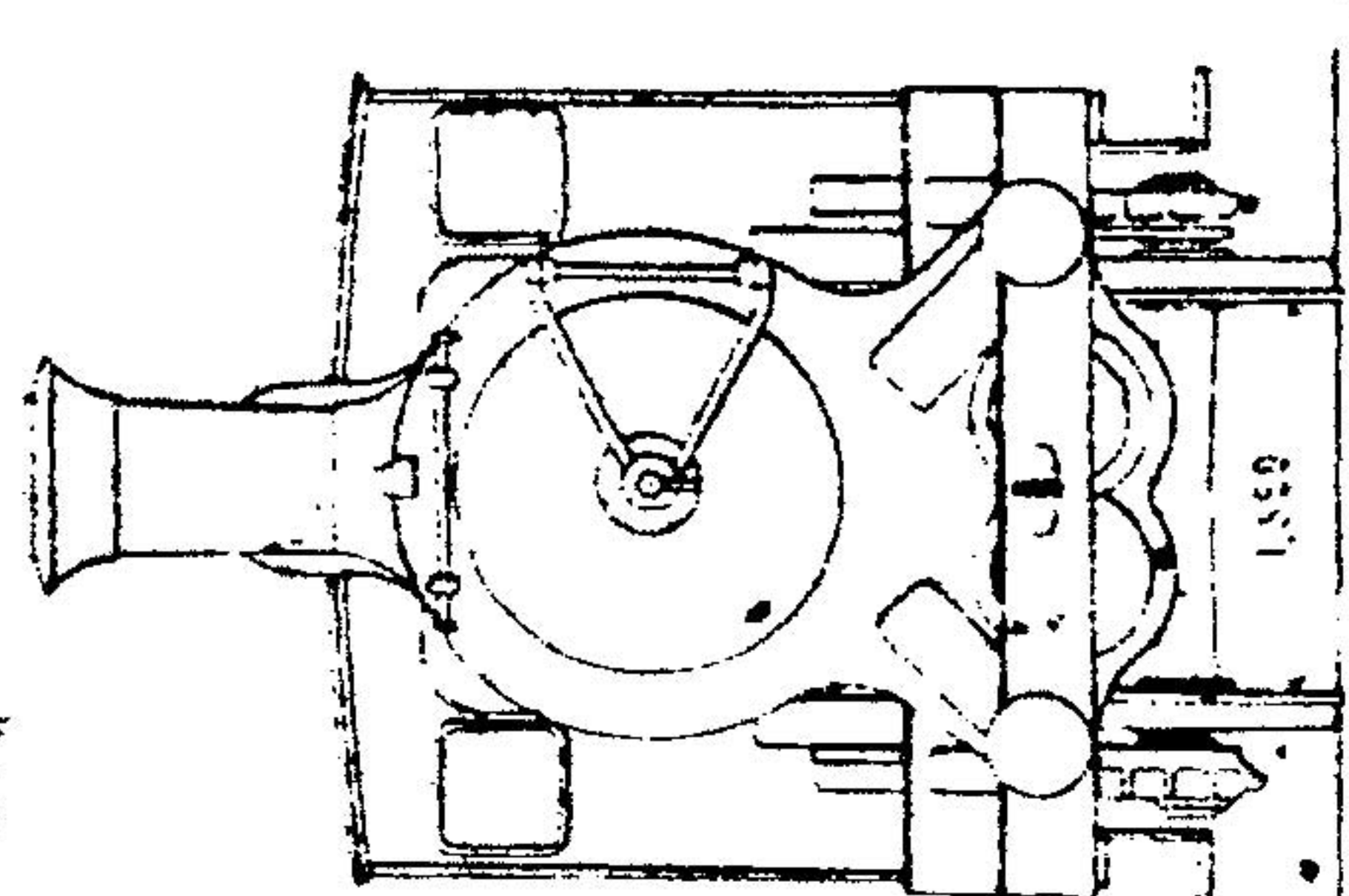


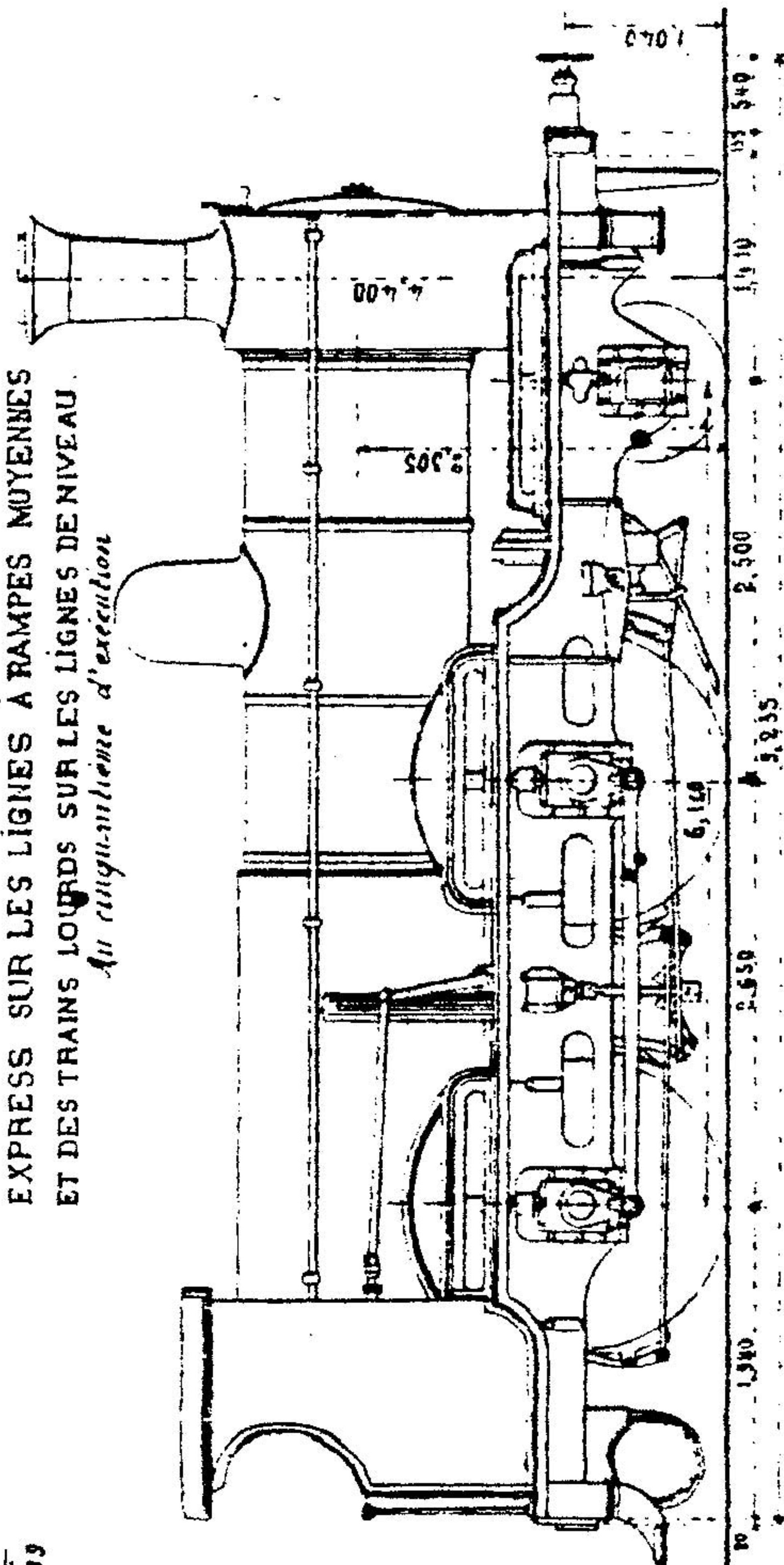
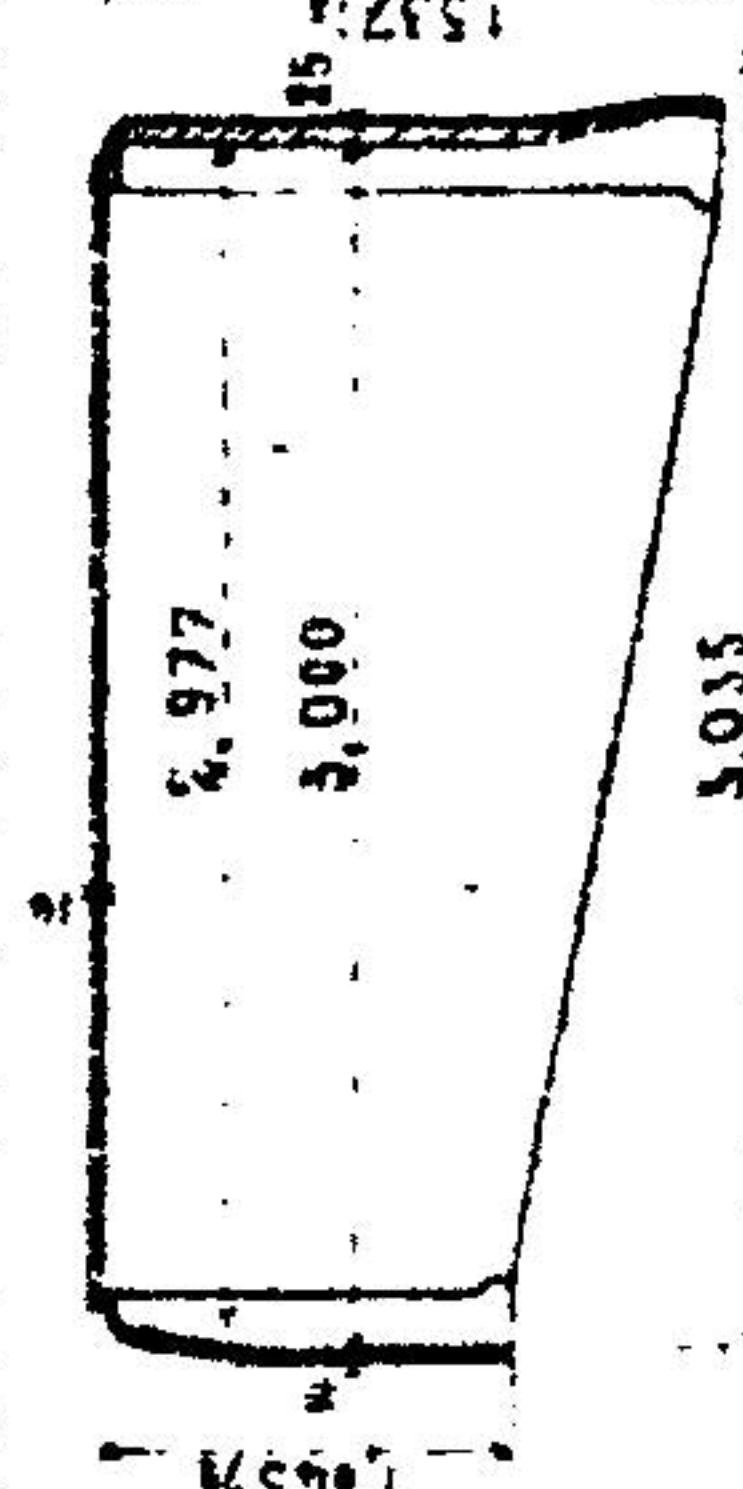
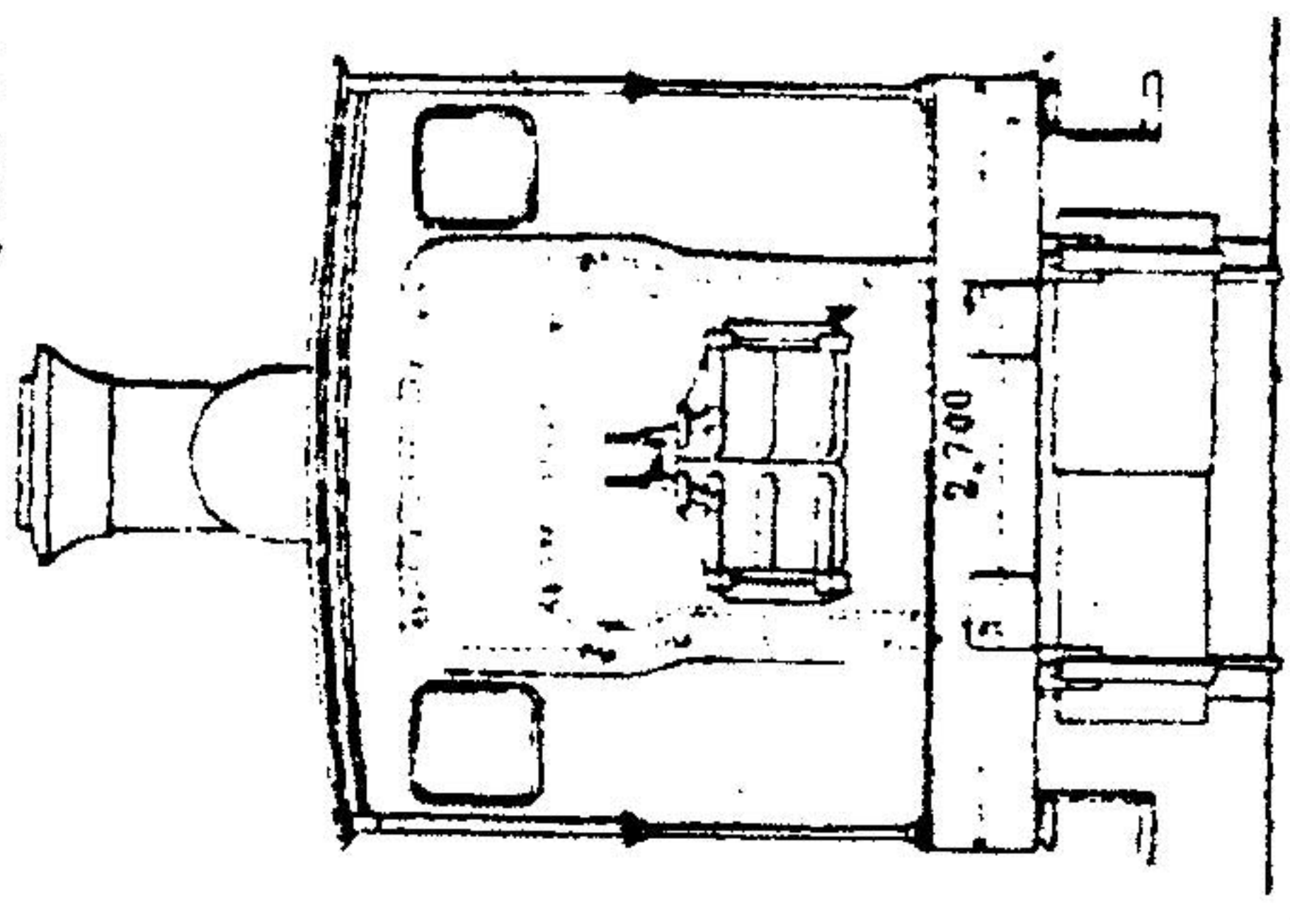
**CHEMINS DE FER  
DE L'ETAT BELGE**  
BRUXELLES 1889

*(Nouvelle modification) n° 868.*

**LÔCOMOTIVE À VOYAGEURS**  
À 4 ROUES ACCOUPLES DE 1,800 (D)

**EXPRESS SUR LES LIGNES À RAMPES MOYENNES  
ET DES TRAINS LOURDS SUR LES LIGNES DE NIVEAU.**  
*Air réfrigérant d'exécution.*



**LEGENDE**

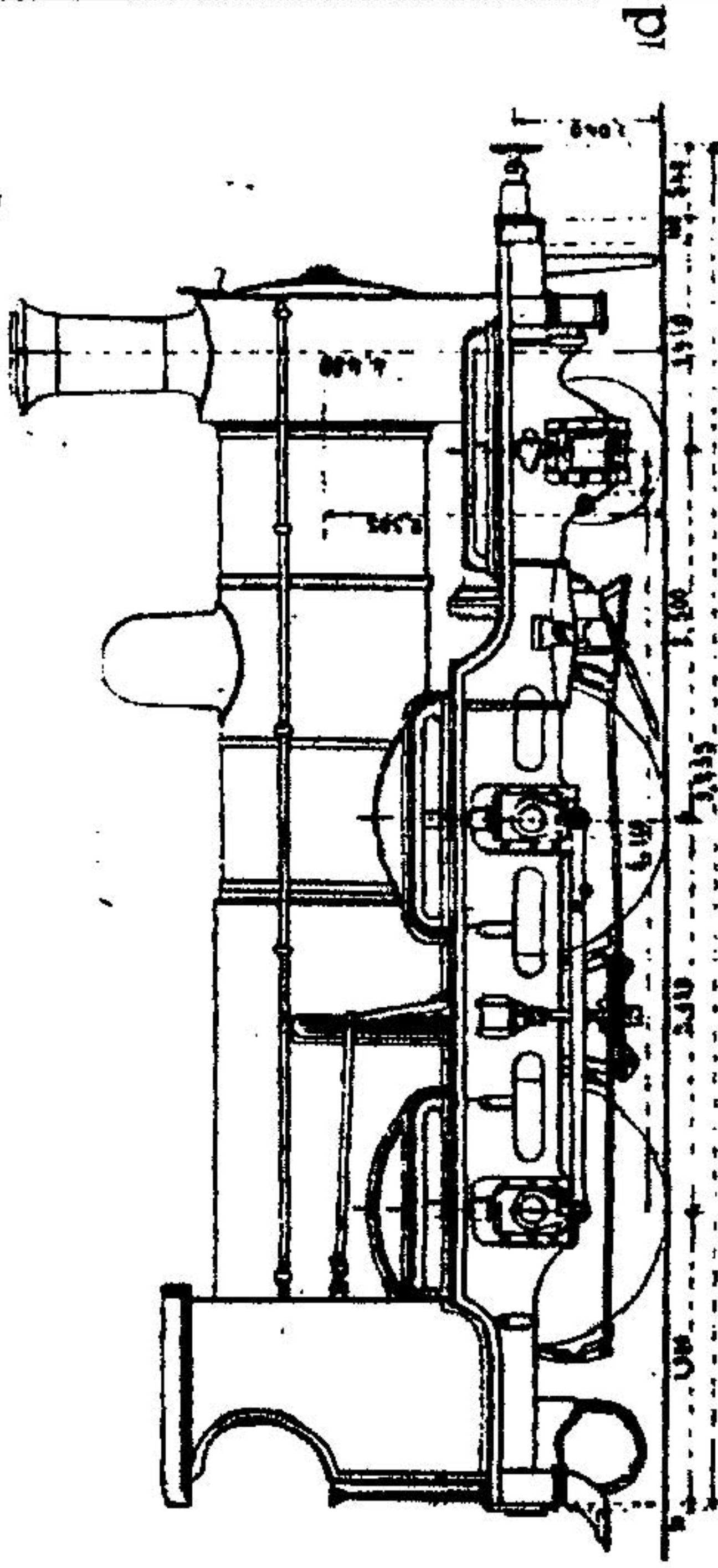
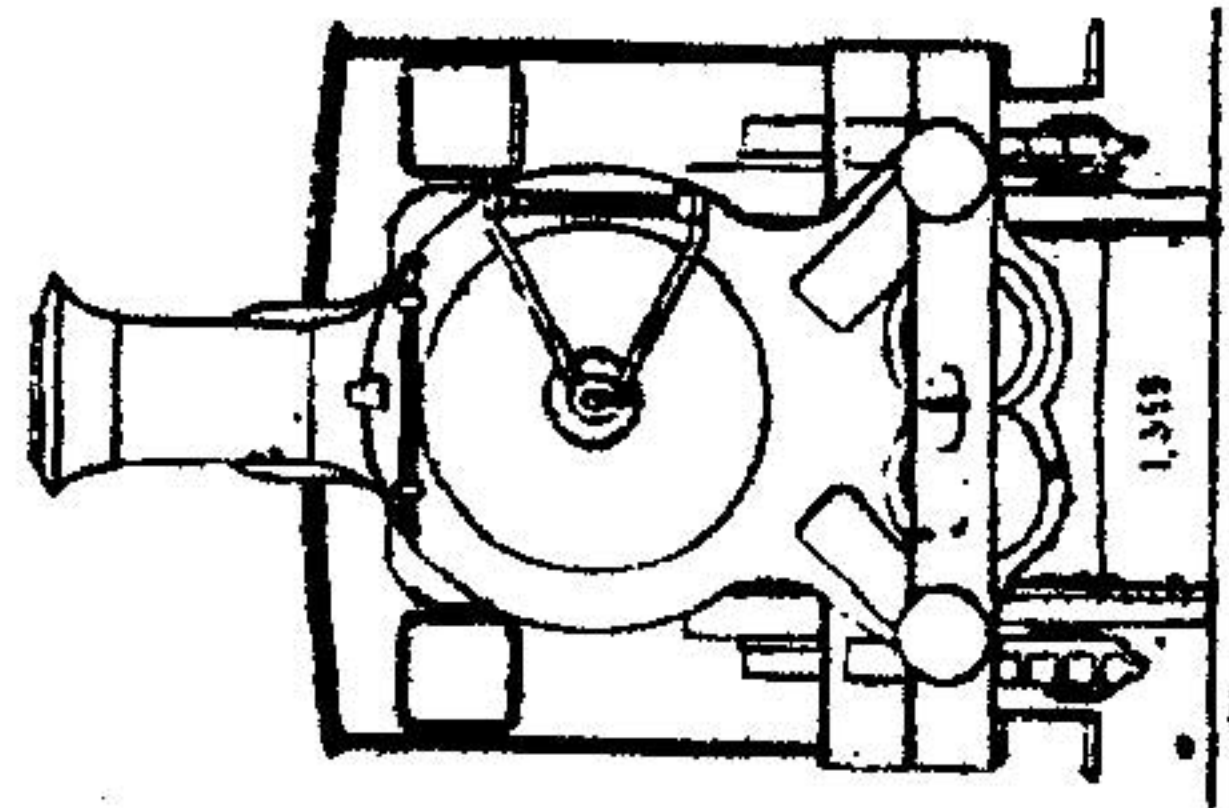
Systeme de la cylindrie	Walschaert	Surface de la grille	3,40
Diametre des cylindres (d)	460	Timbre de la chaudiere (D)	9,5 M
Course des pistons (c)	610	Poids de la machine à vide	38 400
Diametre des roues motrices	1,800	id id en charge	42 000
Empallement total des roues	5,150	Adherence	4 500
Surface de chauffe directe	12,05	Puissance de traction (0,65 C.G.P.)	4 428
id id des tubes	97,95	Longueur de la grille	2,900
id id totale	110,00	Longueur id id	1,100
Diametre de la chaudiere	1,300	Poids sur les roues	
id exterieur des tubes	0,045	d'avant	12,100
Longueur des tubes	5,510	motrices	14,300
		d'arriere	18,600



# Stoomlocomotieven nr 868 - 869

# IB

Locomotief voor reizigerstreinen (experimenteel)



Type *BIKA*

Carels 2

Afmetingen benaderend

## Loopbaan :

Nummering : 868 - 869

Effectief bij bouw : ---

Effectief bij Etat Belge : 2

Bouwer : Carels

Levering : 869 : 1885

868 : 1889

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1920

Asindeling : 1B

Snelheid : 100 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend

Diameter cilinders : 435/ 460 mm

Zuigerslag : 610 mm

Remming : ---

Compressor :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem : Schroefrem

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 9,5 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2 900 mm

Roosterbreedte : 1 100 mm

Roosteroppervlakte : 3 40 m<sup>2</sup>

Verwar. opp. haard : 12,05 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 225

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 97,75 m<sup>2</sup>

Lengte vlampijpen : 3 510 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 97,75 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp : 110,00 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelromp : 1 300 mm

Dikte pijpenplaat : 25 mm

Dikte langsketel : 11 - 14 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 6,1 m<sup>3</sup>

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

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

## Afmetingen :

Totale lengte : 9 235 mm

Lengte chassis : 8 695 mm

Breedte : 2 700 mm

Hoogte as ketel : 2 305 mm

Hoogte (totaal) : 4 400 mm

Radstand (totaal) : 5 150 mm

Afstand tussen assen : 2 500 mm +

Oversteek voor : 2 650 mm

Oversteek achter : 1 410 mm

Diameter drijfwielen : 1 980 mm

Diameter loopwielen : 2 000 / 1 800 mm

Massa (rijvaardig) \* : 1 200 mm

Aslast : 1ste as : 42 000 kg

2 de as : 12 140 kg

3 de as : 14 390 kg

4 de as : 14 350 kg

5 de as : ---

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender







## *Locomotief nr 512*

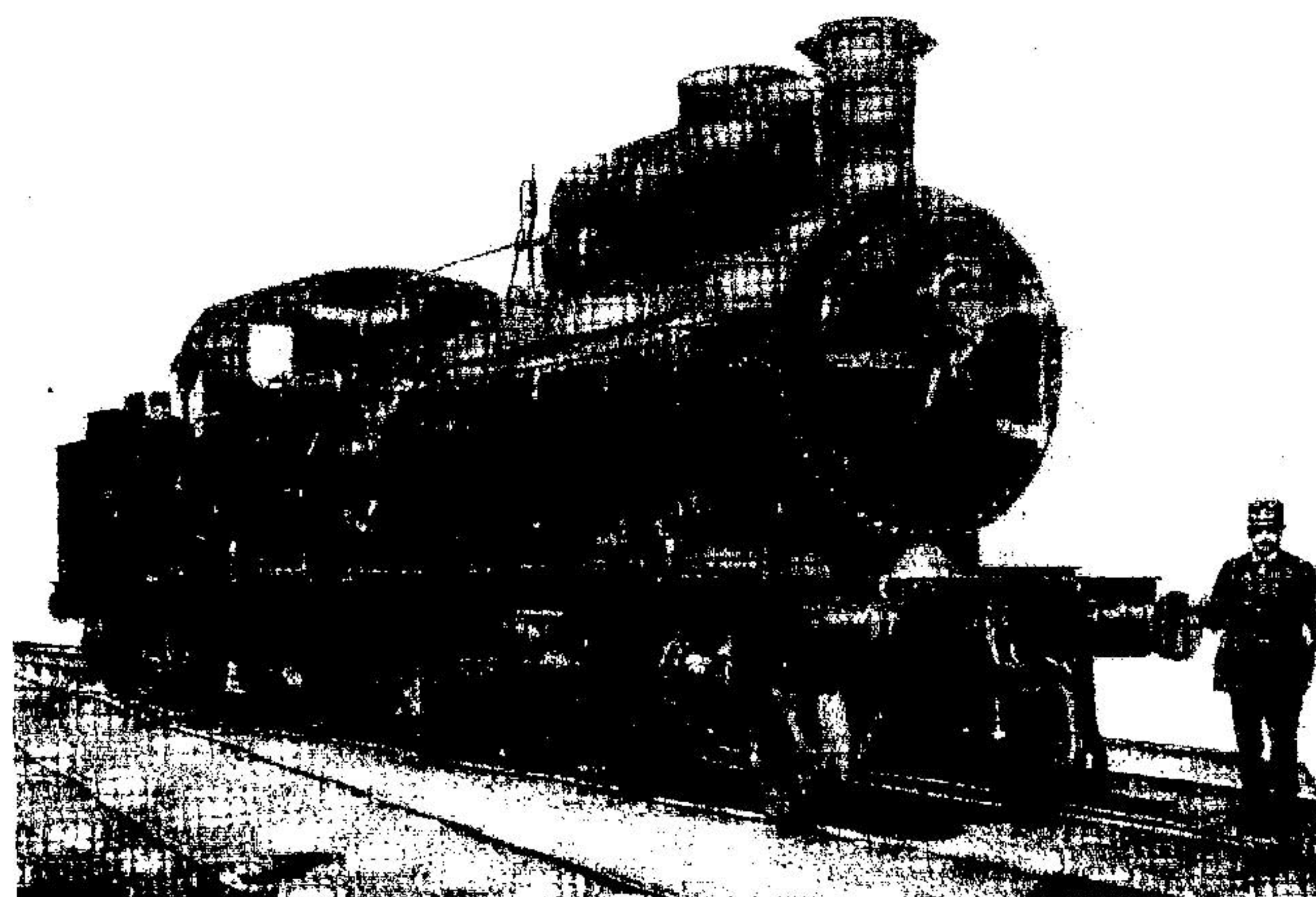
*1C*

Bij de laatste experimentele locomotief uit de periode na 1885, richtte de Etat Belge zich naar Groot-Brittannië om zo de Belgische techniek te vergelijken met de Engelse. De keuze viel op een locomotief met asindeling 1'C, die op dat ogenblik geleverd werd aan de Great Eastern Railway. Deze machine werd ontworpen door de ingenieur William Adams van deze maatschappij en gebouwd door Neilson & Co in Glasgow. Er werden in het totaal 15 machines aan de Engelse maatschappij geleverd in 1878. De Belgische locomotief – die het nummer 512 kreeg – werd in een iets verbeterde versie in 1881 afgeleverd. Alhoewel hij volledig in Groot-Brittannië ontwikkeld was, ad het uiterlijk duidelijke gelijkenissen met de Amerikaanse machines uit deze periode: een ver achteruitliggende ketel, de typische asopstelling, de bissel type Pennsylvania en de binnenliggende sturing type Stephenson.

Ondanks de goede Engelse techniek – die later furore zou maken in België – had men voor deze machine mis gegokt. Bij de Engelse privé-maatschappij begonnen de problemen al zeer snel en dit leidde tot een snelle afstelling van deze locomotieven. Al in 1887 waren deze machines al afgesteld.

De 512 werd vanuit Jemelle ingezet, met de hoop om de nodige testen te kunnen uitvoeren op de moeilijke verbinding naar Arlon. De machine sleepte vooral de goederentreinen naar Stockem en Ronet, maar ook hier traden zeer snel de nodige problemen op: een te grote ketel die moeilijk stoom kon opbrengen, te grote cilinders en vooral het probleem van de condensatie van de stoom. Al snel was deze machine niet geliefd en werd ze op een zijspoor geplaatst. Al in 1894 besliste men om de beschadigde ketel te vervangen en er werd opnieuw gekozen voor een experimentele ketel. Deze was ontworpen door het hoofd van de CW Luttre, ingenieur Docteur. Het grootste verschil zat hem in de vuurhaard: deze was aan de zijkant uitgevoerd in vuurvaste steen om zo de warmte gelijkmatiger te kunnen verdelen. Hierdoor kreeg de locomotief – met zijn ver uitspringende vuurhaard en zijn hoge hemelplaat een opmerlijke vorm. Tussen de haardstenen en de wanden was er een ruimte voor warme lucht aanwezig. Opmerkelijk was ook de afname van de stoom. Deze gebeurde niet meer in een dom, maar in een groot praktisch onafhankelijk stoomvat bovenop de langsketel.

Deze ketel zou in principe goed voldoen, maar door de trillingen van het rijden zouden er vaak barsten verschijnen in de vuurvaste stenen. Verder was er nog geen oplossing gevonden voor de problemen met de cilinders en de sturing. Ook na de ombouw bleef de machine te Jemelle gestationeerd en werd ze in de zware goederendienst gebruikt. Nochtans stond ze – weliswaar minder vaak – wegens defecten op non-actief. Daar de testen toch niet voldoende resultaten boekten en door de levering van de nieuwe, modernere locomotieven werd de 512 in 1906 definitief terzijde gezet. De laatste diensten verzekerde de machine vanuit Luttre o.m. naar Brussel



Locomotief 512 kort na zijn ombouw (Foto NMBS)



# Stoomlocomotief type Mogul nr 512

# IC

Locomotief voor goederentreinen

Analoog met Great  
Eastern Railway

Neilson / Glasgow 1

Afmetingen benaderend

Tekening onbestaand

## Loopbaan :

Nummering : 512

Effectief bij bouw : ---

Effectief bij Etat Belge : 1

Bouwer : Neilson / Glasgow

Levering : 1881

Ombouw : 1894

Buiten dienst : 1906

Asindeling : 1C

Snelheid : 100 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Stephenson binnenliggend

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 483 mm

Zuigerslag : 660 mm

Remming : ---

Compressor :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 10 bar

Type ketel : Docteur (AC Luttre)

Roosterlengte : 1 830 mm

Roosterbreedte : 1 650 mm

Roosteroppervlakte : 3,02 m<sup>2</sup>

Verwar. opp. haard : ca. 20 m<sup>2</sup> (incl steen)

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 250

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 105 m<sup>2</sup>

Lengte vlampijpen : 3 800 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 105 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp : 125 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelromp : 1 500 mm

Dikte pijpenplaat : 25 mm

Dikte langsketel : 11 - 14 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 8 m<sup>3</sup>

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

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

## Afmetingen :

Totale lengte : 9 320 mm

Lengte chassis : mm

Breedte : 2 850 mm

Hoogte as ketel : 2 206 mm

Hoogte (totaal) : 4 200 mm

Radstand (totaal) : 4 495 mm

Afstand tussen assen : 1 450 mm +

Oversteek voor : 2 x 1 500 mm

Oversteek achter : mm

Diameter drijfwielen : 1 562 mm

Diameter loopwielen : 1 000 mm

Massa (rijvaardig) : ca. 45 000 kg

Aslast : 1ste as : 5 000 kg

2 de as : 10 000 kg

3 de as : 10 000 kg

4 de as : 10 000 kg

5 de as : 10 000 kg

Type tender

tweeassig



## *Locomotief nr 195*

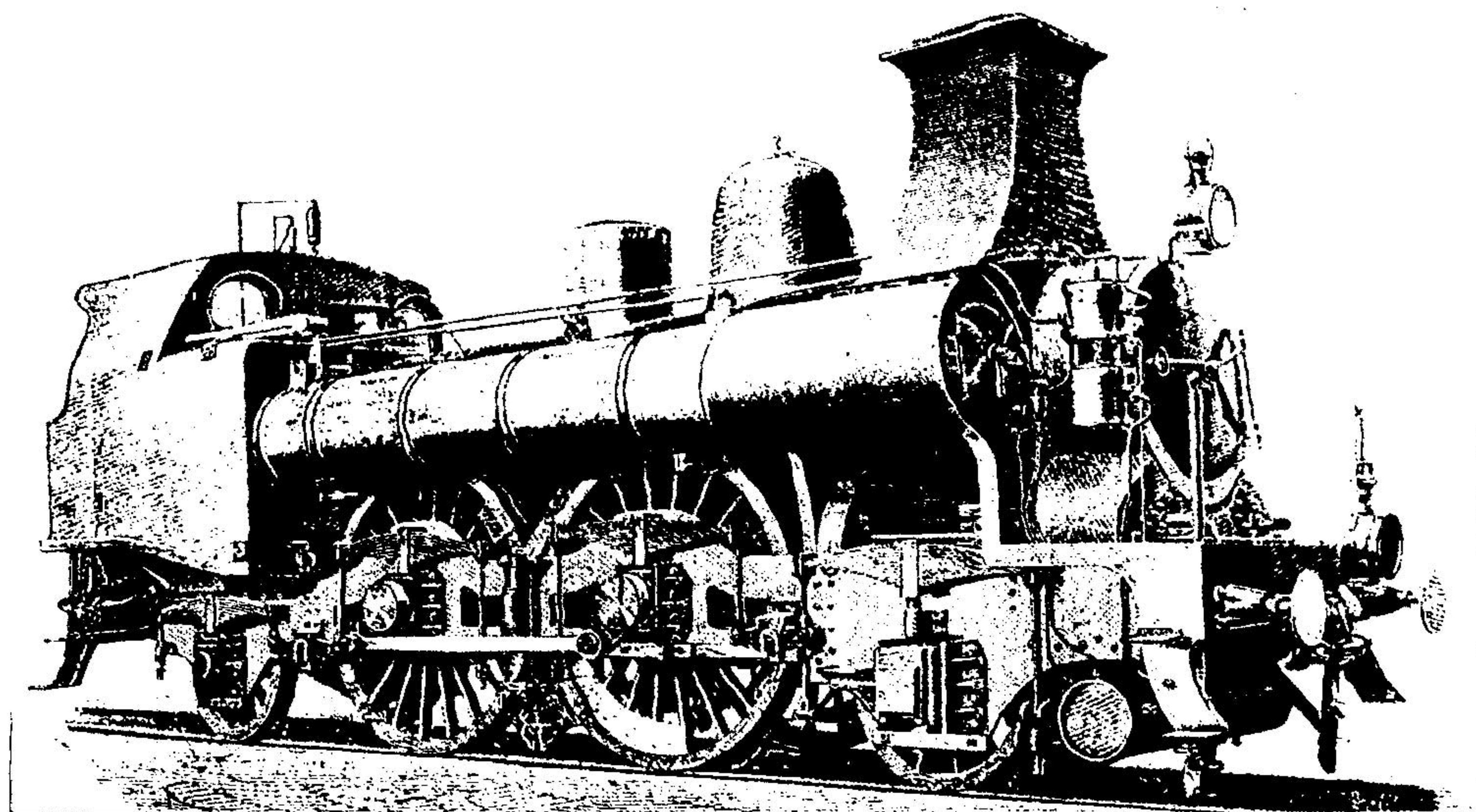
*1B1*

Gelijktijdig met de bestelling van de typen 12, werd aan St-Léonard een opdracht gegeven voor een nieuwe, krachtiger locomotief. De voornaamste kenmerken van het type 12 werden overgenomen: het volledige chassis met aandrijving werd gecopieerd, maar de nieuwigheid was hier een ketel met drie bundels vlampijpen. Naast de gewone ronde langsketel, werden twee kleinere ketels aangebracht, zodat de nieuwe ketel nu een ovale vorm kreeg. Hierdoor kon voor de eerste maal het volledige vrije ruimteproefiel gebruikt worden en kon het vermogen van de ketel met 25 % opgevoerd worden. Opnieuw werd voor deze locomotief een vuurkist met een breedte van 3 100 mm gebouwd

Deze machine werd – na de nodige aanpassingen in het concept – in 1888 door St-Léonard aan de Etat Belge afgeleverd en kreeg hier het nummer 195 (buiten type) toebedeeld.

Tijdens de eerste periode van haar loopbaan werd de locomotief onderworpen aan een aantal vergelijkende testen met de pas geleverde typen 12. Na de ritten tussen Brussel en Oostende, werd de machine ook getest op de hellingen tussen Namur en Jemelle. In al deze proefritten voldeed de locomotief voldoende, enkele kleinere problemen werden in deze periode weggewerkt en het meest zichtbaar was de afvoer van de rookgassen, waarbij een extreem grote vierkantige schoorsteen opgebouwd werd. Nochtans zou de locomotief één groot nadeel behouden: het extreem grote rooster had tot gevolg dat de taak van de beide stokers praktisch ondoenbaar was en dat door problemen met het vuur ook de stoomopbrengst regelmatig te wensen liet. De machine was technisch een zeer goede oplossing, maar op menselijk vlak kon men de techniek niet bijhouden.

Na deze testen werd de locomotief te Oostende gestationeerd en gedurende de ganse loopbaan – met wisselend succes – tussen Oostende en Brussel gebruikt. Nochtans zou de 195 vroegtijdig aan haar einde komen: in de loop van 1902 zou één van de kleinere laterale ketels te Oostende station ontploffen en dit bracht het einde van deze merkwaardige locomotief met zich mee.





**LOCOMOTIVE À VOYAGEURS (N° 195)**

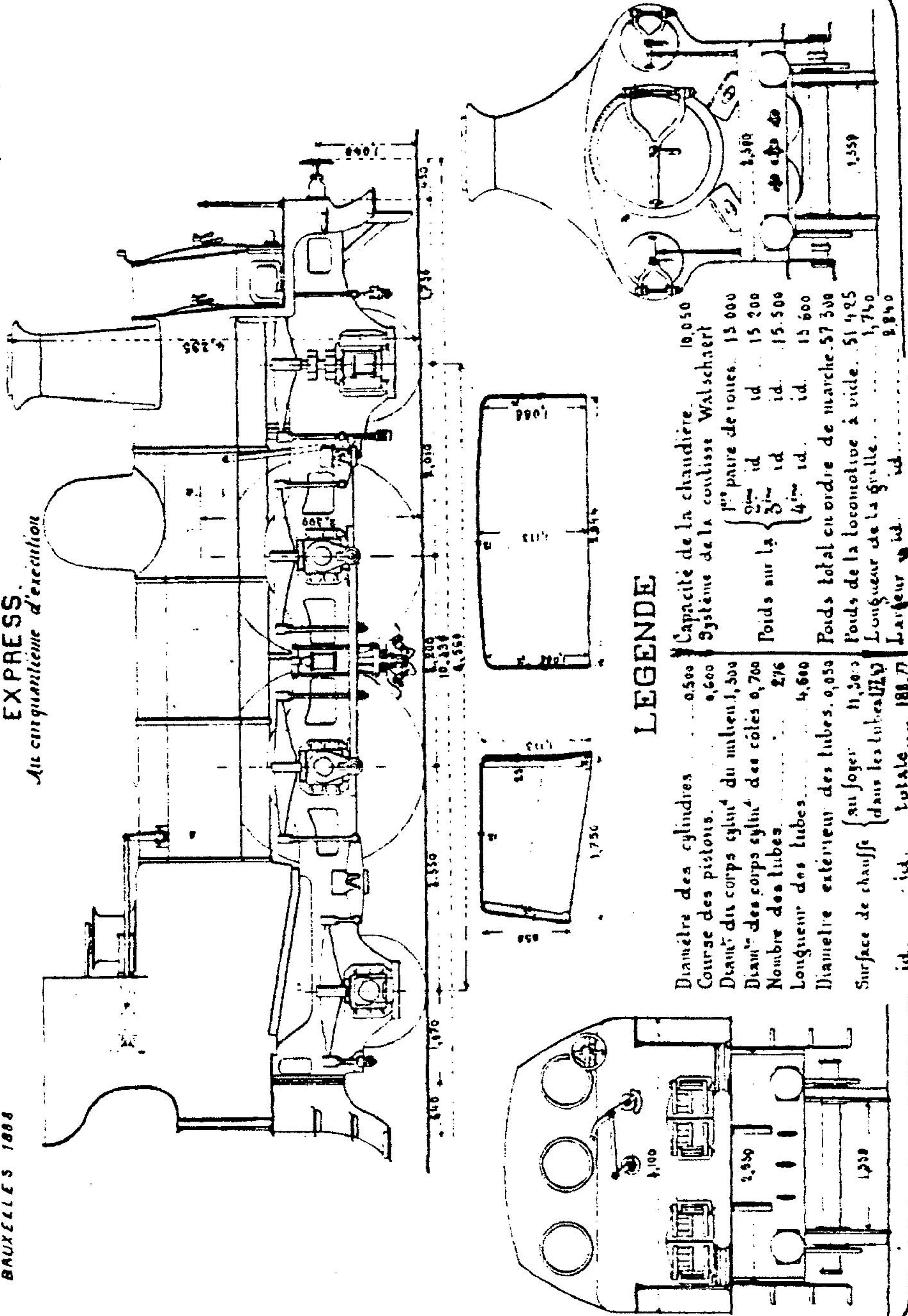
A 4 ROUES ACCOUPLES DE 2,100  
ET A 3 CORPS CYLINDRIQUES.

**EXPRESS**

*Au cinquantisme d'exécution*

CHEMINS DE FER  
DE L'ÉTAT BELGE.

BRUXELLES 1888



**LEGENDE**

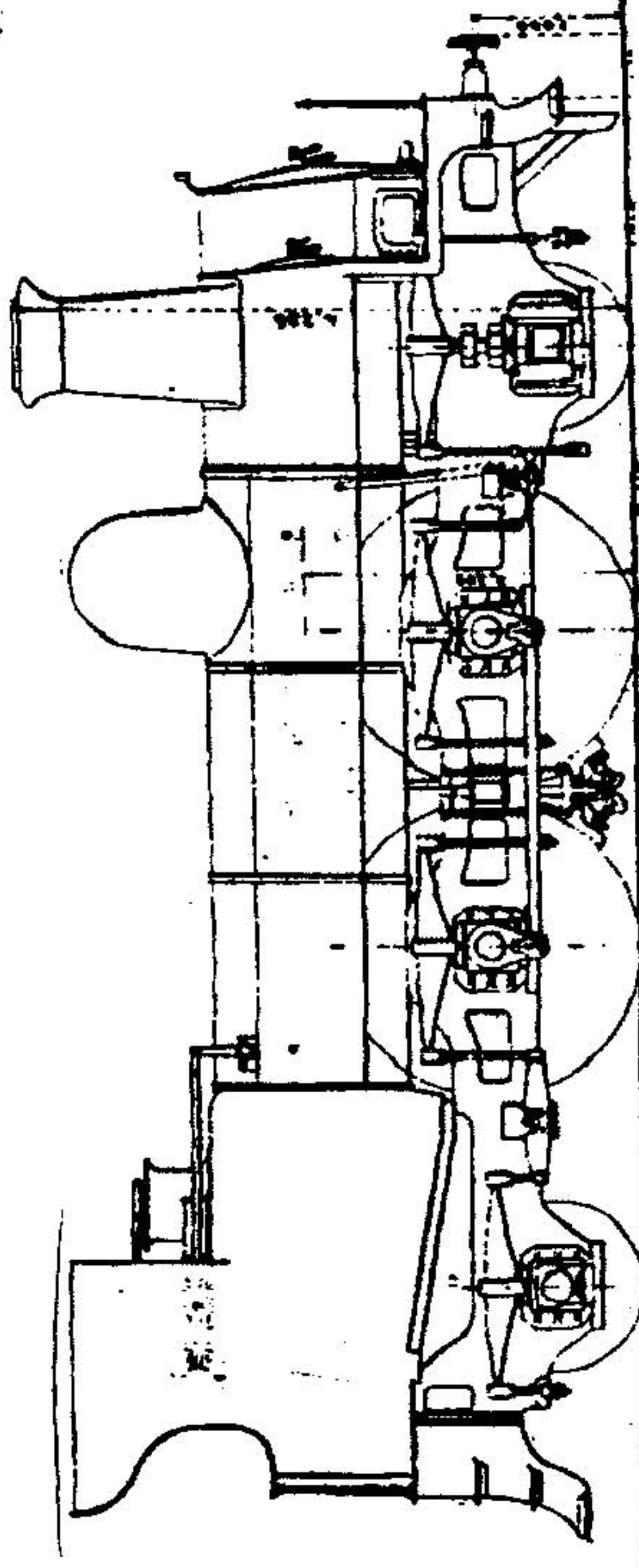
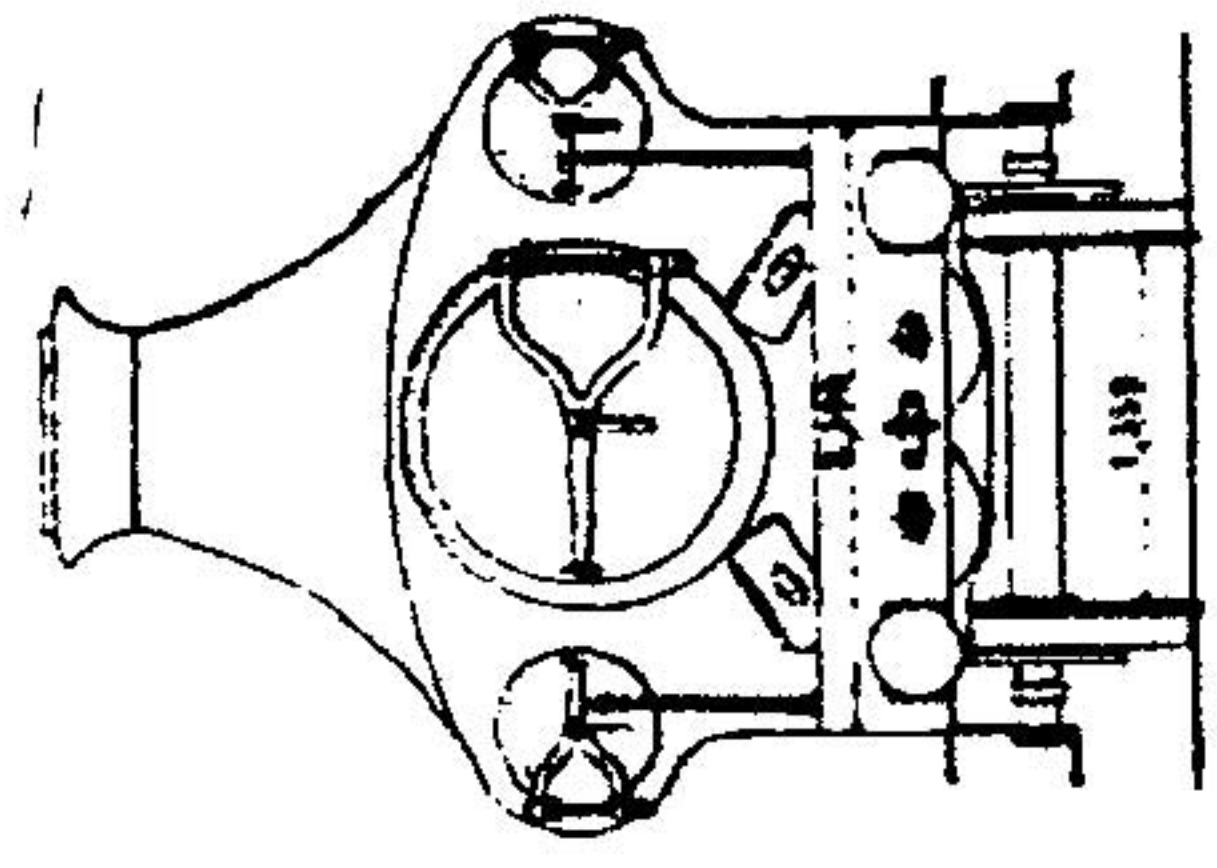
Diamètre des cylindres	0,500	Capacité de la chaudière	10,050
Course des pistons	0,600	Système de la conduite	Walschaert
Diam <sup>r</sup> des corps cylin <sup>r</sup> du milieu	1,500	1 <sup>re</sup> paire de roues	15,000
Diam <sup>r</sup> des corps cylin <sup>r</sup> des côtes	0,700	2 <sup>de</sup> id	15,200
Nombre des tubes	276	3 <sup>de</sup> id	15,500
Longueur des tubes	4,600	4 <sup>de</sup> id	15,600
Diamètre extérieur des tubes	0,030	Poids total en ordre de marche	57,300
Surface de chauffe	11,300	Poids de la locomotive à vide	51,425
au foyer	11,300	Longueur de la grille	1,750
dans les tubes	0,000	Largeur id	2,840
totale	188,77	Pression maxima en atmosphère	10
id. de la grille	4,9650		



# Stoomlocomotief nr 195

# IBI

Locomotief voor snelreinen (experimenteel).



St-Léonard 1

Drievoudige ketel

### Loopbaan :

Nummering :  
 Effectief bij bouw  
 Effectief bij Etat Belge  
 Bouwer :  
 Levering :  
 Ombouw :  
 Buiten dienst :  
 Asindeling :  
 Snelheid :  
**Aandrijving :**  
 Type overbrenging :  
 Plaatsing cilinders :  
 Diameter cilinders :  
 Zuigerslag :  
**Remming :**  
 Compressor :  
 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 ketelramp :  
 Dikte pijpenplaat  
 Dikte langsketel  
 Inhoud ritvaardige ketel :  
 Inhoud stoomruimte :  
 Oppervlakte stoomafgifte

195  
 ---  
 1  
 1  
 St-Léonard 786  
 1888  
 ---  
 1902  
 1B1  
 120 km/h  
 verzadigde stoom  
 Walschaerts  
 2 binnenliggend  
 500 mm  
 600 mm  
 Enkelwerkende  
 Westinghouse  
 Westinghouse  
 Stoomrem  
 Schroefrem

### 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  
 Type tender

10 bar  
 Speciaal  
 1 740 mm  
 2 840 mm  
 4,96 m<sup>2</sup>  
 11,30 m<sup>2</sup>  
 ---  
 ---  
 ---  
 276  
 45 / 50 mm  
 199,42 m<sup>2</sup>  
 4 600 mm  
 199,24 m<sup>2</sup>  
 210,72 m<sup>2</sup>  
 ---  
 1 300 + 2 x 700 mm  
 27 mm  
 11 - 14 mm  
 10,5 m<sup>3</sup>  
 m<sup>3</sup>  
 m<sup>3</sup>



# *Stoommotorwagen*

## *Type VV 51 .*

Gelijktijdig met de stoommotorwagens VV 101 – 131, ontwikkelde Tubize ook een grotere motorwagen : in tegenstelling met de vorige, hebben we hier een vierassig model. In feite wordt hier een kleine tweeassige locomotief vast gekoppeld met een lokaaltreinrijtuig. Bij het eerste stel handelt het om een prototype, dat nogal wat afweek van de volgende stellen. Voor de locomotief ging men uit van een klassieke techniek met een gewone vlampijpketel met een roosteroppervlak van 1,082 m<sup>2</sup> en een korte langsketel met 150 vlampijpen met een lengte van slechts 954 mm. Opmerkelijk is het feit dat deze ketel niet in de aslijn van de motorwagen opgesteld werd, maar asymmetrisch langs één zijde. Het stoken gebeurde aan de zijkant van de haard. In dit gedeelte werd ook het bagaecompartiment aangebracht.

Voor de aandrijving koos men voor twee binnenliggende – horizontaal aangebrachte - cilinders met een diameter van 175 mm en een slaglengte van 320 mm. Hierbij werd de tweede as aangedreven.

Het rijtuiggedeelte bestond uit één compartiment eerste klasse, twee compartimenten tweede klasse met een open middenplatform en verder nog drie compartimenten derde klasse met middengang en eindplatform. Zodoende had men 6 plaatsen 1<sup>ste</sup> klasse, 16 plaatsen in 2<sup>de</sup> klasse en 30 in 3<sup>de</sup> klasse.

De VV 51 werd in 1885 afgeleverd en op de tentoonstelling van Antwerpen van hetzelfde jaar aan het grote publiek voorgesteld.

Over de inzet van dit eerste stel is weinig bekend, doch waarschijnlijk werd de VV 51 vooral gebruikt op de secundaire lijnen in Oost- en West-Vlaanderen. De stelplaats was hierbij mogelijk Merelbeke. In tegenstelling met de (lichtere) drieassige stellen, voldeed de VV 51 niet zo goed : de hogere massa zorgde ervoor dat het optrekvermogen beduidend lager lag en dat deze stellen voor de stopdiensten met frequente stilstanden.

Maar ook over de verdere levensloop is weinig bekend. De motorwagen werd waarschijnlijk al omstreeks de eeuwwisseling uit het effectief van de Etat Belge geschrapt. In 1907 waren er nog slechts 3 motorwagens van de serielevering voorhanden.



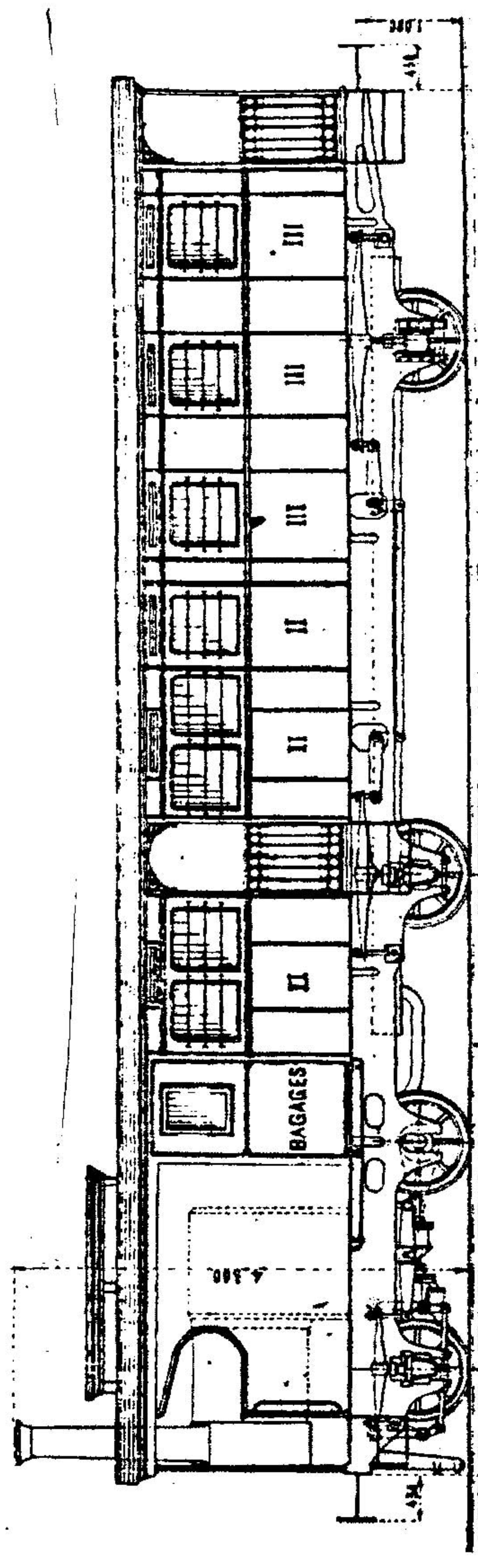




# Stoommotorwagen type VV 51

## IA-2

Stoom - lokale dienst



Tubize : 1  
Prototype

Aantal zitplaatsen

1<sup>ste</sup> klasse : 6 (0)  
2<sup>de</sup> klasse : 16 (24)  
3<sup>de</sup> klasse : 30

### Loopbaan :

Nummering :  
Effectief (bij bouw)  
Bouwer kast :  
Levering :  
Ombouw  
Buiten dienst :  
Asindeling :  
Snelheid  
  
Remming :  
Compressor :  
Debiet :  
Automatische rem  
Rechtstreekse rem :

### Kenmerken :

Zuigers :  
Type :  
Werkingstype :  
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 :

2 binnenliggend  
horizontaal  
verzadigde stoom  
2  
175 mm  
320 mm  
Stephenson  
Dwars geplaatst  
Vlampijptype  
1 082 mm  
1 000 mm  
1,082 m<sup>2</sup>  
12,5 bar  
150  
954 mm  
1 090 mm  
m<sup>2</sup>  
22,28 m<sup>2</sup>  
700 kg  
1 800 l

### 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

14 205 mm  
13 945 mm  
3 139 mm  
4 000 mm  
4 300 mm  
10 640 mm  
2 200 mm + 2 350 mm  
+ 5 090 mm  
1 400 mm  
2 935 mm  
1 000 mm  
31 900 kg  
11 000 kg  
10 900 kg  
5 000 kg  
5 000 kg  
1 400 kg/m  
1 150 kg  
---



# *Stoomlocomotieven*

## *Nord Belge 381 - 386 > Type 94*

### Geschiedenis :

Naast de lichtere tenderlocomotieven nr 631 – 636 (later type 24) met slechts twee aangedreven assen, zou de Nord Belge ook behoefte hebben aan zwaardere locomotieven voor het insieffe pendelverkeer rondom Charleroi en Mons. Daarom werden ook de analoge krachtige locomotieven reeks 3.801 – 3.865 van de Nord Français nagebouwd. Deze machines met drie aangedreven assen (asindeling 2'C2') verzekerden voor het grootste gedeelte het zware voorstadsverkeer rondom Paris en zouden later de reeks 2-232 TA 1 tot 65 gaan vormen. Voor de bouw van de zeer robuuste machines ging men uit van de klassieke opvattingen uit deze periode kort voor de eerste wereldoorlog. De gewone ketel met vlampijpen type Serve en vrij lange langsketel, de Belpaire vuurhaard zorgde voor voldoende stoomopbrengst, de aandrijving gebeurde door twee buitenliggende cilinders met vlakke schuif voor de stoomverdeling. De drijfstangen dreven de tweede as aan.

De bestelling werd aan Cockerill te Ougrée toevertrouwd en deze 6 bestelde machines werden in licentie door de Luikse bouwer in 1911 afgeleverd aan de Nord Belge. Ze kregen de nummers 381 tot 386 toebedeeld

Na de levering werden drie machines te St-Martin gestationeerd, de overige drie werden vanuit Frameries gebruikt. De machines van Charleroi werden vooral op de verbinding naar Erquellines en verder Aulnoye ingezet, de machines van Mons reden naar Hautmont via Quévy.

Bij de bezetting in 1914 werden deze moderne machines naar Frankrijk afgevoerd en gedurende de ganse bezetting vanuit Frankrijk gebruikt. In 1917 was Amiens hun thuisbasis en werden ze vanuit deze stelplaats in allerhande diensten gebruikt. Na de bevrijding van ons land kwamen de machines terug naar de Nord Belge, nochtans zou minstens één van deze locomotieven door de Franse Spoorwegen in 1918 afgehuurd worden en bij onze zuiderburen gebruikt worden.

Na de eerste wereldoorlog werden gedurende bijna 15 jaar alle machines te St-Martin gestationeerd en gebruikt in het voorstadsverkeer van Charleroi. Hoofdinzet kenden de machines nog steeds op de verbinding tussen Charleroi en het Franse Jeumont en bediende hiermee de zwaar geïndustrialiseerde vallei van de Sambre. Maar in de daluren werden ze ook gebruikt op de verbinding naar Namur. Verder werden ze ook sporadisch gebruikt in de lokale goederendiensten rondom Charleroi.

Vanaf 1935 kwamen minstens enkele machines terug naar de stelplaats Frameries, ten zuiden van Mons. Hier werden ze gebruikt op de verbinding vanuit Mons naar Quévy, maar ze stooten ook regelmatig door tot in de Noord-Franse plaatsen Maubeuge, Aulnoye en zelfs Jeumont. Deze stationering was slechts van korte duur, daar in de loop van 1939 alle machines terug te St-Martin gestationeerd werden en er hun « oude » diensten terug opnamen. In deze stelplaats verbleven ze trouwens nog bij de bezetting van ons land in 1940.

### De overname door de N.M.B.S. :

De overname door de N.M.B.S. bracht geen wijzigingen mee in de stationering : de 6 machines, die het type 94 (9481 – 9486) zouden vormen, bleven te St-Martin in depot. Nochtans zou de inzet grondig wijzigen. De machines reden vanaf 1942 de weinige, overgebleven voorstadsdiensten rondom Charleroi en bereikten hierbij nog steeds Jeumont, maar ook verder Nivelles en Tamines. Ook deze toestand zou – tot na de bevrijding - blijven duren, de inzet werd echter steeds meer naar het oostelijke deel van de agglomeratie verplaatst. Om aan deze toestand tegemoet te komen werden de 6 locomotieven in 1945 naar Montignies overgeplaatst.



**Montignies :**

6 machines :	9481	16/03/1945	22/06/1946
	9482	16/03/1945	24/12/1945
	9483	16/03/1945	30/10/1945
	9484	16/03/1945	22/06/1946
	9485	16/03/1945	22/06/1946
	9486	16/03/1945	03/11/1945

De zes machines werden op 16 maart 1945 in blok naar Montignies getransfereerd en kregen hier met ingang van de zomerregeling een inzetreeks met 4 inzetdagen. De hoofdinzet werd uitgevoerd voor de lokale reizigerstreinen tussen Charleroi en Tamines, waarbij ook tweemaal doorgereden werd tot in Namur. Verder waren er ook nog enkele treinen op de verbinding naar Erquelinnes. De overige tijd vertoefden ze op de lokaallijnen ten oosten van Charleroi. De inzet op deze verbinding duurde echter niet lang en de eerste locomotieven keerden al tegen het einde van 1945 naar St-Martin terug. De inzetreeks voor de winterregeling werd al gehalveerd en er waren nog slechts lokale treinen naar Auvélais en Tamines in het programma opgenomen. Met ingang van de zomerregeling waren alle machines naar St-Martin overgegaan. De locomotieven waren inmiddels wel henummerd in 94.001 tot 94.006

**St-Martin :**

6 machines :	94.001	22/06/1946	05/04/1947
	94.002	24/12/1945	31/12/1946
	94.003	30/10/1945	31/12/1946
	94.004	22/06/1946	19/04/1947
	94.005	22/06/1946	22/02/1947
	94.006	03/11/1945	31/12/1946

Ook tijdens deze derde (korte) inzet vanuit St-Martin zou er niet veel wijzigen : Al eind 1945 – meer bepaald eind oktober – kwam de eerste locomotief te Charleroi aan en korte tijd later volgden nog twee verder machines. Ze werden in een voorlopige reeks met 2 inzetdagen gebruikt op de verbinding naar Erquelinnes. Met ingang van de zomerregeling zouden de laatste drie machines volgen en er werd nu een inzetreeks met vier inzetdagen opgesteld : drie locomotieven werden gebruikt op de verbinding Charleroi-sud – Erquelinnes en verzekerden het volledige lokale verkeer. Verder waren er nog enkele diensten naar Luttre en Nivelles in de reeks opgenomen.

Nochtans zouden de diensten met ingang van de winterregeling grotendeels wegvallen en overgenomen worden door o.m. de locomotieven type 97 van Montignies. De zes machines bleven echter nog enkele maanden te St-Martin achter en werden gebruikt in de reserve-diensten van het depot. Eind 1946 gingen drie locomotieven richting Aalst en enkele maanden later zouden de drie overgebleven machines naar Muizen verhuizen.

**Aalst :**

4 machines	94.001	05/04/1947	07/07/1951	+
	94.002	31/12/1946	25/06/1951	+
	94.003	31/12/1946	25/06/1951	+
	94.006	31/12/1946	23/06/1947	

De overgang naar Aalst zou hier voor de afstelling van de locomotieven type 41 zorgen. Ze reden op dat ogenblik nog een reeks met drie plandagen en diverse diensten. Bij de overgang naar het type 94, werd de reeks verder ingekort tot slechts twee inzetdagen (in drieploegenstelsel) en met een daggemiddelde van 203 km. De winterregeling van 1947/48 voorzag het slepen van de volgende treinen :

<b>Dag 1</b>	treinpaar 8414 / 8437	Aalst – Ronse en terug	niet op zondag
	Treinpaar 8410 / 8413	Aalst – Nederbrakel en terug	op zondag
	Treinpaar 9880 / 9881	Aalst – Londerzeel en terug	niet op zondag
172 km	Treinpaar 9888 / 9891	Aalst – Londerzeel en terug	niet op zondag



	Treinpaar 9890 / 9891	Aalst – Londerzeel en terug	op zondag
<i>Dag 2</i>	Treinpaar 9866 / 9869	Aalst – Kontich en terug	
	Treinpaar 9884 / 9893	Aalst – Boom en terug	
234 km	Treinpaar 9099 / 9100	Aalst – Schellebelle en terug	
	Treinpaar 9870 / 9873	Aalst – Londerzeel en terug	

Voor de zomerregeling van 1947 werd de 94.006 – die afgestaan werd aan Muizen – nog vervangen door de 94.001, maar tot de schrapping bleef de toestand dan toch ongewijzigd .

Deze dienst bleef tot met ingang van de winterregeling praktisch ongewijzigd doorlopen, doch op dat ogenblik zou de vervanging van de oudere machines zich doorzetten en geleidelijk aan werden de locomotieven type 94 steeds minder gebruikt en vervangen door het type 16. Tegen midden 1950 waren alle machines dan definitief op een zijspoor geplaatst.

#### **Muizen :**

3 locomotieven	94.004	19/04/1947	19/06/1951	+
	94.005	22/02/1947	19/06/1951	+
	94.006	23/06/1947	19/06/1951	+

De stelplaats Muizen kreeg pas begin 1947 zijn eerste locomotieven type 94 en dadelijk werd een vrij kleine inzetreeks opgesteld met slechts twee inzetdagen in tweeploegenstelsel. De reeks bracht het maar tot een inzetgemiddelde van 106 km

Als we de inzet van eind 1947 analyseren krijgen we het volgende beeld :

Dag 1	Trein 3402	Mechelen – Leuven		
	Trein 3405	Leuven – Dendermonde		
	Trein 9832	Dendermonde – Mechelen		
	Trein 22252	Muizen – Tisselt	lokale goederen	
	147 km	Trein 22253	Tisselt – Muizen	lokale goederen
		Trein 9659	Mechelen – Leuven	
		Trein 3453	Leuven – Mechelen	
Dag 2	Trein 9847	Mechelen – Willebroek		
	Trein 9812	Willebroek – Mechelen		
	Trein 22220	Muizen – Tisselt	lokale goederen	
	Trein 22221	Tisselt – Muizen	lokale goederen	
	65 km	Trein 9847	Mechelen – Willebroek	
	Trein 9848	Willebroek - Mechelen		

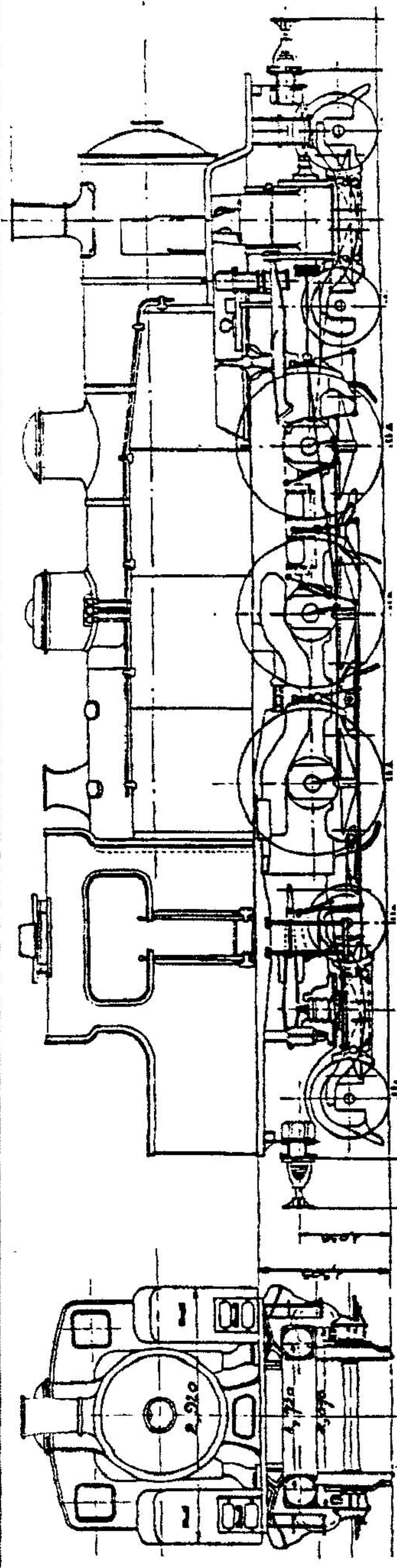
Ook deze reeks bleef zeker tot de zomerregeling van 1950 verderlopen en bleven de typen 94 effectief in dienst. Maar op dat ogenblik kwamen de modernere locomotieven type 16 te Muizen aan, maar toch werden ze niet dadelijk in deze betrekkelijk lichte diensten gebruikt. Zodoende werd de loopbaan nog even gerokken en zouden de machines van Muizen eind 1950 als laatste hun rookpluimen blijven produceren.



# Stoomlocomotief type 94

# 2' C2'1

Locomotief voor lokale reizigersdiensten .



ex Nord Belge 381 - 386

Cockerill 6

## Loopbaan :

Nummering : 381 - 386 > 9481 - 9486

Effectief bij bouw : 94.001 - 94.006

Effectief bij Etat Belge : 6

Bouwer : Cockerill

Levering : 1911

Ombouw : -

Buiten dienst : 1951

Asindeling : 2' C2'1

Snelheid : 80 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 460 mm

Zuigerslag : 600 mm

Remming : > enk Westinghousepomp

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar

Type ketel :

Roosterlengte : 2 054 mm

Roosterbreedte : 1 071 mm

Roosteroppervlakte : 2,20 m<sup>2</sup>

Verwar.opp. haard : 9,38 m<sup>2</sup>

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

7 de as

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender



## **Elektr. Locomotief reeks 20**

1974

BN Brugge



*De pas geleverd 2021 wacht te Namur op zijn volgende taak*

### **Geschiedenis :**

Na het indienststellen van de locomotieven reeks 26, ontstonden er op dat ogenblik al plannen voor het ontwerpen van een zware locomotief met een vermogen van meer dan 5 000 kW. De noodzaak bleek duidelijk aanwezig te zijn: op de lijn naar Luxemburg, had men in eerste instantie de snelle (en zware) internationale reizigerstreinen, waarvan de snelheid moest verhoogd worden. En dit kon enkel door het verhogen van de versnelling, vooral bij het nemen van de zware hellingen. Anderzijds waren er de ertstreinen op deze lijn. Voor beide treintypes waren de reeksen 23 en 26 niet geschikt, meer nog, bij beide reeksen was er geen treinschakeling mogelijk en moesten steeds twee bestuurders meerijden. Om de kostprijs te verminderen was het nodig om een dergelijke, sterke zesassige locomotief te ontwikkelen. Maar voor het indienststellen ging men niet over één nacht ijs. Daar dit locomotieftype het begin zou betekenen voor een hele reeks nieuwe voertuigen, besliste men om de nodige testen uit te voeren. Meer bepaald zouden de gedragingen op snelheden boven de 200 km/h nagegaan worden (de maximale snelheid van de nieuwe machines zou immers 220 km/h bedragen) en verder zouden ook proefritten moeten plaatsvinden om de eigenschappen van een zesassige locomotief op zware hellingen te onderzoeken.

De snelheidstesten werden uitgevoerd met de omgebouwde machine 124.001, die uitgerust werd met een stroomlijnkop en die in 1969 de nodige ritten verzekerde tussen Gent en Oostende. Hiervoor werden belangrijke parameters behaald om de nieuwe kopvorm te ontwikkelen.

Voor de karakteristieken op te nemen van een zesassige locomotief, beschikte België niet over de nodige locomotieven en zo besliste men om deze testen in Zwitserland uit te voeren. De SBB beschikte immers over een betrouwbare berglocomotieven in de vorm van de Ae 6/6. Eén locomotief uit de reeks – de Ae 6/6 11414 – werd aangepast voor deze ritten en de machine onderging een gans testprogramma over verschillende berglijnen van het Zwitserse en zelfs Duitse spoorwegnet.



In 1971 was het ontwerp voor de nieuwe machines klaar: er zouden drie locomotieftypes ontstaan met dezelfde kenmerken. Het dringendst was een vierspanningslocomotief om de nieuwe internationale treinen te verzekeren en de reeks 16 te vervangen, een – boven beschreven – versie voor zware treinen op de verbinding naar Luxembourgen en een derde lichtere versie voor de goederentreinen in het vlakke gedeelte van het net. Nochtans zou men op problemen stuiten, daar er geen enkele Belgische firma gevonden werd voor de bouw. Beide firma's – BN en Acec – waren door fusies een reorganisatie begonnen en hun bedrijven konden de nieuwe technologieën nog niet aan. Hierdoor moest de N.M.B.S. voor de bouw van de eerste machine uitkijken naar een wisseloplossing en besliste men tot het onder licentie nabouwen van de "oude" CC 40100 en ontstond de reeks 18. De bouw van de binnenlandse locomotief werd afgeremd tot in 1973. Op dat ogenblik werd de studie terug opgenomen en zou men – door de opkomende elektronica – de sturing van de tractiemotoren volledig omvormen en elektronisch uitvoeren, een primeur voor de Belgische locomotieven. Ook op andere vlakken werd de machine gemoderniseerd. Begin 1975 werd een eerste bouwschijf van 15 machines besteld en werd een optie voor 10 bijkomende machines gelicht.

### De loopbaan :

In juli 1975 werd de eerste locomotief van de nieuwe reeks 20 afgeleverd en in april 1976 waren de 15 machines de fabriekspoorten buitengerold. De tweede bouwschijf – die in september 1975 effectief besteld werd, volgde tussen juli 1977 en januari 1978. De 25 machines werden alle in de stelplaats Ronet gestationeerd en vanuit deze plaats uitvoerig getest. Hier kwamen een aantal problemen te voorschijn en de oppuntstelling zou toch een vijftal jaar gaan aanslepen. Grootste probleem was de alternator, die zorgde voor de constante spanning voor de hakers en de overige elektronica. Door de sterke wisselingen van de spanning op de lijn naar Luxembourgen, kreeg men hier regelmatig problemen met het uitschakelen van de locomotief. Deze – soms zelfs defecten zonder echte redenen – zorgde tijdens de eerste jaren voor talrijke vertragingen op deze zeer drukke lijn, maar de ingenieurs van de N.M.B.S. en Acec zouden deze uitschakelingen geleidelijk aan kunnen overwinnen. Nochtans was het nodig om gedurende korte tijd de al afgestelde locomotieven reeks 29 uit 1948 terug in dienst te stellen om het locomotieftekort te kunnen opvangen.

Tijdens deze eerste periode werd steeds een tweede locomotief meegegeven om de trein eventueel tot het volgende station te brengen, lange tijd was dit een machine reeks 23 of 26, maar bij het grootste locomotieftekort werden alle treinen bespannd door twee machines reeks 20 (de tweede gewoon als voertuig) en dit gaf een imposant beeld van dergelijke treinen. Vanaf 1980 zou de toestand verder verbeteren en werden de machines betrouwbaarder. Intussen waren alle machines terug – volgens standaard plannen – omgebouwd tot opnieuw eenheidslocomotieven. Een deel van de sturelektronica werd hierbij vervangen door meer klassieke technieken. De reeks 20 kon zijn echte taken gaan waarmaken. De lange oppuntstelling leidde echter tot de afzegging van de lichtere versie. De gegevens uit de reeks 20 dienden echter bij de ontwikkeling van de reeksen 27 en 21.

Naarmate de betrouwbaarheid verhoogde konden de effectieve taken opgenomen worden en dit takenpakket zal tot nu toe met slechts geringe wijzigingen doorlopen. Er zijn steeds twee groepen treinen: de voornaamste groep zijn de internationale reizigerstreinen tussen Italië / Zwitserland en België. Hierbij gaat de reeks 20 de treinen oppikken te Luxembourgen en brengt ze in één ruk tot in Brussel. Gedurende verschillende periodes reden de machines zelfs tweemaal ter dag door naar Oostende. De reeks wordt aangevuld door een aantal binnenlandse treinen. Hieronder zijn er verschillende zware piekurtreinen naar o.m. Jemelle. Andere taak zijn de vele verlofgangerstreinen naar Italië. Hierbij wordt ook regelmatig doorgereden naar het beginpunt van deze treinen, meestal Hasselt (en zelfs Genk) en de streek rond Charleroi – Mons.

In goederendienst zijn er vooral de zware ertstreinen tussen de Antwerpse haven en het gebied van Lotharingen. Hierbij rijden de machines de treinen vooral tussen Ronet en Stockem, maar andere bestemmingen zijn Leuven, Antwerpen en in mindere mate Monceau. Naarmate de zware metaalnijverheid verminderde, worden de machines ook veelvuldig gebruikt voor alle soorten goederentreinen en recent steeg de inzet verder daar – ter gelegenheid van de elektrificatiewerken op de Athus-Meuse lijn – diverse goederendiensten over de lijn 162 omgeleid worden. Door deze situatie komen de machines nu ook regelmatig te Kinkempois, Monceau en St-Ghislain. De overige locomotieven worden buiten reeks, vooral voor bijkomende goederentreinen gebruikt.



Deze toestand is voor het grootste gedeelte nog geldig, wel werd het onderhoud van de reeks 20 aan de stelplaats Stockem overgedragen en werd de 2020 na een ongeval op 13 meo 1992 te Hatrival uit het bestand afgevoerd. Ook de 2010 was even voordien zwaar beschadigd geraakt te Habay (op 10 april 1991), maar deze locomotief werd na een lange afsteltijd toch nog hersteld door de CW Salzannes.

### **De schilderingen / uiterlijk :**

#### **Oorspronkelijke volledig donkergroene schildering :**

1975 - 1992

De locomotieven werden afgeleverd in een eenvormig donkergroene schildering met twee metaalgrijze banden (onderaan de kast en in het midden). Deze schildering behielden ze tot bij hun eerste grote herziening door de CW Salzannes.

#### **Gele schildering :**

Daar deze nieuwe schildering omstreeks 1977 ingevoerd werd, konden de beide laatste machines van deze reeks – de 2024 en 2025 – nog in het bedrijf zelf aangepast worden en kregen ze een gele grondkleur en staalblauwe sierbanden. Deze schildering pas zeer goed met deze machines. Nochtans bleef het enkel bij deze beide locomotieven, daar de nieuwe eenheidsschildering al toegepast werd bij hun herziening.



*Locomotief 2024 in de gele kleurstelling te Namur*

#### **Blauwe schildering :**

Als laatste kleurstelling hebben we de hedendaagse blauwe schildering met gele banden. Opmerkelijk hierbij is dat de beide eerste machines – de 2006 en 2016 – op de voorfronten nog een geel trapezium voeren en dat de nummers in het blauw uitgevoerd zijn. De 2007 en 2009 hadden wel de toekomstige schildering met ononderbroken gele lijnen, maar ook een gele omlijsting van de koplampen. Al de overige machines kregen de standaardschildering met enkel de gele sierlijnen.



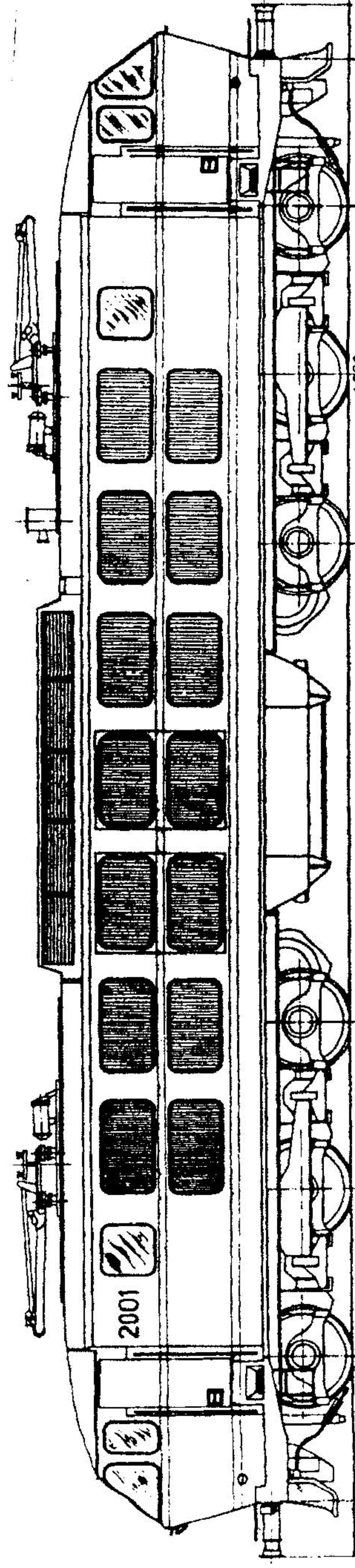
# Elektrische locomotief reeks 20

## C<sup>o</sup>'C<sup>o</sup>'

Reizigers / goederendienst

Brugeoise & Nivelles

1<sup>ste</sup> schijf : 2001 - 2015  
2<sup>de</sup> schijf : 2016 - 2025



### Loopbaan :

Nummering : 2001 - 2025  
Effectief (bij bouw) : 25  
Bouwer kast : Brugeoise & Nivelles  
Ombouw : ---  
Levering : 1975 - 1977  
Ombouw : ---  
Buiten dienst : ---  
Asindeling : C<sup>o</sup>'C<sup>o</sup>'  
Snelheid : 160 km/h  
Bedrijfsspanningen : 3 000 V DC  
Remming : 2 x Wabco 243 VC  
Compressor : 1 800 l/min  
Debiet : Oerlikon FV4  
Automatische rem : Oerlikon FD1  
Rechtstreekse rem : Weerstandsrem

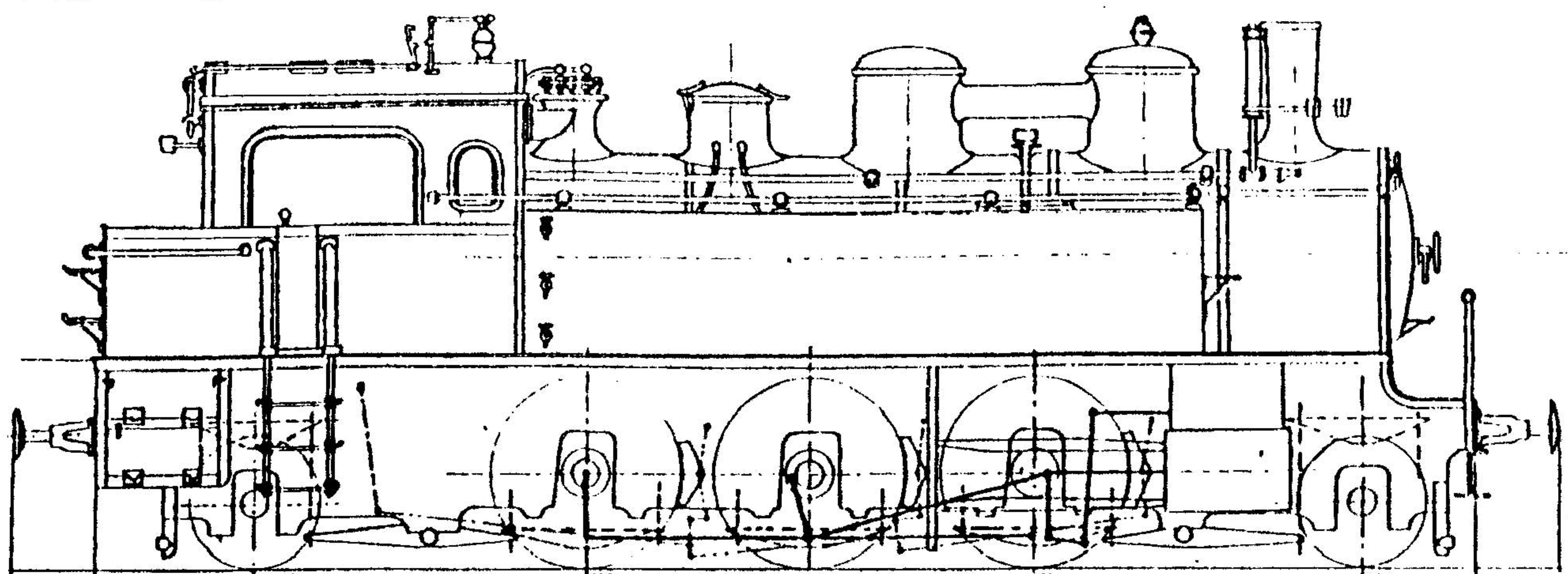
### Kenmerken :

Motor : Acec Charleroit  
Bouwer tractiemotoren : Elastisch / drie punten  
Ophanging : 6 motoren  
Aantal : E 772 G  
Type : Onafhankelijke bekracht  
Overbrenging : Thyristoren  
Aandrijving sturing : Hakkers  
Uurvermogen : 905 kW  
Doorlopend vermogen : 855 kW  
Overbrenging : rechte tandwielen type G  
Tandwielverhouding : 3,077  
Ventilatoren : 2 helicoïdale  
Generator : 3 000 V / 120 m<sup>3</sup>/min  
Batterijen : Van Kaick  
: 380 V / 3 000 kVA  
: Cadmium-Nikkel  
: 54 elementen - 70 Ah

### Afmetingen :

Totale lengte : 19 506 mm  
Lengte kast : 18 110 mm  
Breedte : 3 080 mm  
Hoogte dak : 3 650 mm  
Hoogte (totaal) : 4 185 mm  
Afstand tussen draaist. : 10 300 mm  
Afstand binnen draaist. : 4 100 mm  
Radstand (totaal) : 14 400 mm  
Oversteek voor / achter : 3 900 mm  
Diameter wielen : 1 250 mm  
Massa (leeg) : 104 000 kg  
Massa (ritvaardig) : 110 000 kg  
Aslast : 1<sup>ste</sup> as : 18 340 kg  
2<sup>de</sup> as : 18 340 kg  
3<sup>de</sup> as : 18 340 kg  
4<sup>de</sup> as : 18 340 kg  
5<sup>de</sup> as : 18 340 kg  
6<sup>de</sup> as : 18 340 kg  
Trekkracht : 314 kN  
Vermogen : 5 750 kW



**Schrappingen :****Type 49 .**

04/06/1948  
07/07/1948

49.003, 49.005,  
49.001, 49.002, 49.004, 49.005

Bij deze 6 locomotieven handelt het om ex-Badense locomotieven type Vib, die na de eerste wereldoorlog door de Nord Belge overgenomen werden en die in 1940 terug in het N.M.B.S.-bestand opdoken. Na een stationering te Statte doken ze na de bevrijding te Visé op en werden er gebruikt in de lokale reizigersdiensten.

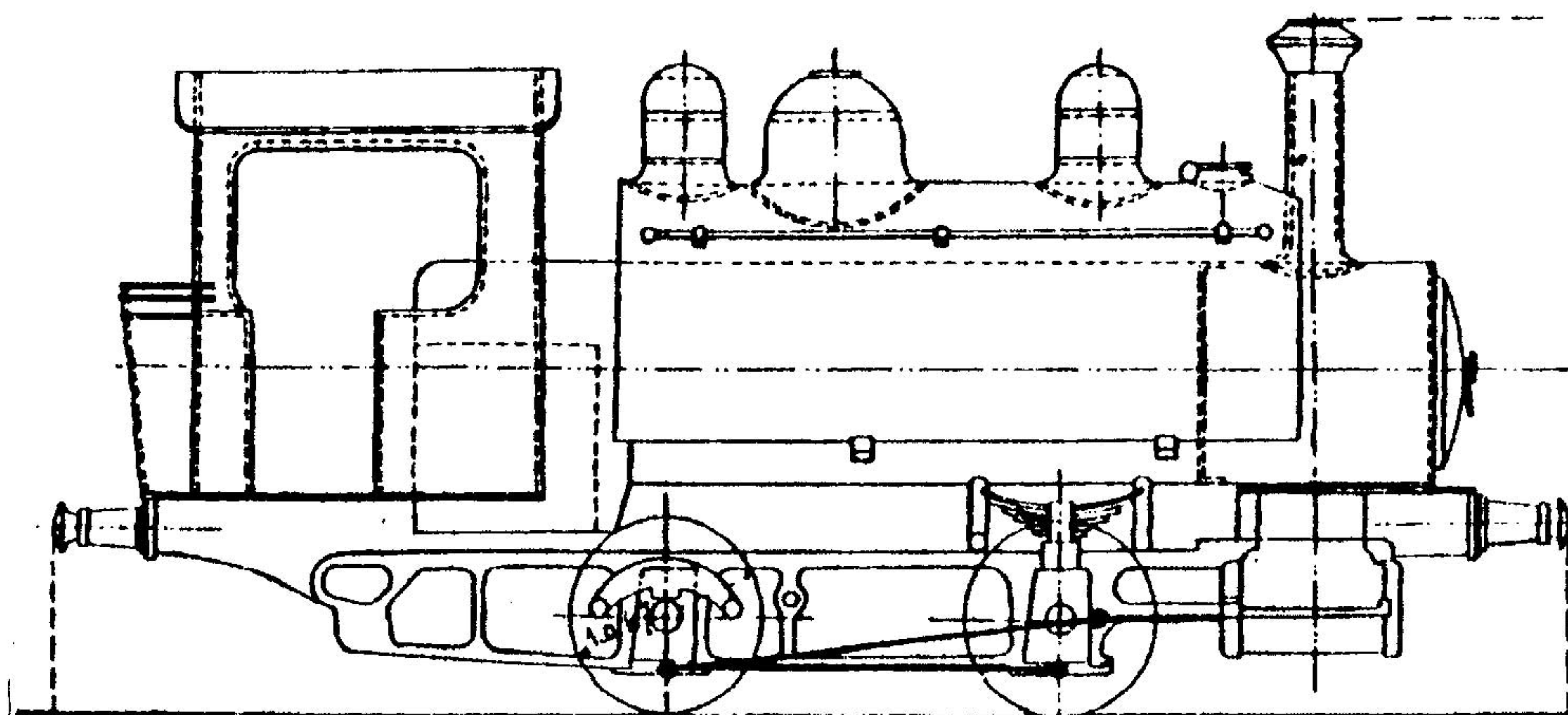
Voor de zes machines werd er een inzetreeks met twee plandagen opgesteld en in 1946 verzekerden ze de volgende diensten :

Dag 1	Treinpaar 4210 / 4205	Visé – Liège-Longdoz en terug
	Treinpaar 4214 / 4219	Visé – Liège-Longdoz en terug
	Trein 4246	Visé – Liège-Guillemins > los Longdoz
	Trein 4251	Liège-Longdoz – Visé
	Treinpaar 4250 / 4257	Visé – Liège – Longdoz en terug
	Treinpaar 4270 / 4279	Visé – Liège-Longdoz en terug
Dag 2	Treinpaar 40019/40020	Visé-bas – Visé-haut en terug
	Treinpaar 40021 / 40021	Visé – Richelle en terug
	Treinpaar 40071 / 40072	Visé – Argenteau en terug
Verder rangeringen te Visé		

De eerste dag werd al vlug overgenomen door het type 96, voor de tweede plandag kwamen omstreeks 1946 de typen 89 tot inzet. Vanaf eind 1946 stonden de machines type 49 werkloos te Visé.



## Type 50 .



In 1918 werden door de Etat Belge 30 tweeassige ex ROD – locomotieven overgenomen. Deze werden in eerste instantie gebruikt voor het lichte rangeerwerk in verschillende stations van het net. Hun loopbaan duurde echter niet erg lang bij de Etat Belge en de meeste machines werden tussen 1925 en 1928 afgesteld en meestal verkocht aan diverse bedrijven over het ganse land.

Al in 1922 werden twee locomotieven afgevoerd, in 1923 een derde machine. De overige 27 locomotieven bleven tot eind 1926 in dienst. Voor de winterregeling van 1922/23 hadden we de volgende indeling voor deze machines :

Groep Brussel – oost :	3 machines	Schaarbeek :	1 dienst
Groep Namur	2 machines	Ronet	1 dienst
Groep Brussel-noord	14 machines	Antwerpen-noord	2 diensten
		Laeken	2 diensten
Groep Brussel-zuid	9 machines	Baulers	1 dienst
		Walcourt	2 diensten
		Braine-le-Comte	1 dienst

Eind 1923 waren alle 27 machines nog aanwezig, maar de meeste machines waren op dat ogenblik al afgesteld, enkel de stelplaats Braine-le-Comte zette op dat ogenblik nog 1 locomotief in en deze dienst werd korte tijd later nog uitgebreid tot 2 inzetdagen, één voor stationsrangeringen, een tweede voor de rangeringen in de stelplaats. Met ingang van de zomerregeling van 1925 werden ook deze diensten door zwaardere locomotieven overgenomen. Vanaf dat ogenblik werden de machines dan ook uit het bestand afgevoerd en meestal verkocht. De meeste locomotieven (minstens 9 exemplaren) werden opgekocht door de locomotiefhandelaar Focquet te Vilvoorde. Deze herstelde de machines en verkocht ze dan verder. Zo hebben we de volgende bestemmingen in de industrie kunnen achterhalen :

Charbonnage Monceau – Fontaine	3 locomotieven	MF 61 – 63
CFI Vilvoorde	2 locomotieven	
Chantiers Houilliers de Bruxelles		



Sucrierie de Genappe  
Brouwerij Wielemans-Ceupens te Brussel

Nochtans bleven er na 1928 nog vijf locomotieven behouden en deze kregen nadien de tyype-aanduiding 50. Maar deze machines werden niet meer in commerciële dienst gebruikt en kwamen terecht in drie centrale werkplaatsen en drie van hen hielden het hier uit tot aan de schrapping van de laatste stoomlocomotieven in België.

In 1945 en 1957 was de verdeling als volgt :

50.001	te Leuven	CW Leuven
50.004	te Luttre	CW Luttre
50.002, 50.003, 50.005	te Merelbeke	CW Gentbrugge.

Vanaf 1957 werden alle vier overgebleven machines te Merelbeke gestationeerd en er waren drie machines nodig voor de rangeringen in het uitgestrekte domein van de CW Gentbrugge. Naast de interne rangeringen werden de wagens ook afgehaald in de buitenliggende afstelbundels en zelfs in de vorming van Merelbeke.

De schrapping van deze machines gebeurde op volgende data :

50.001	03/1961
50.002	03/1966
50.003	03/1966
50.004	10/1955
50.005	03/1966

Nochtans zouden tot de beginjaren zeventiger de drie machines van Monceau-Fontaine in dienst blijven . Wel werden deze machines verbouwd en kregen ze o.a. rechte watertenders, zodat hun silouet duidelijk veranderd werd. Eén van deze locomotieven – de MF 62 (ex 4776) – werd trouwens door de CFV3V overgenomen, maar door de slechte staat van de machine bleef ze vooralsnog afgesteld. Hopelijk kan deze machine binnen geruime tijd terug in zijn oorspronkelijke toestand gerestaureerd worden.



**Dienstregeling :****Zomerregeling 1981 .**

Tussen de dienstregeling uit het vorige tijdschrift (1978) en de dienstregeling 1981, zou er slechts een minieme wijziging optreden: de modernisering was praktisch afgesloten en slechts bij de elektrische motorstellen zou in de volgende jaren de vernieuwing zich manifesteren. In deze periode werd er wel gewerkt aan een duidelijke standardisering van het effectief en werden verschillende kleinere reeksen afgesteld.

**Elektrische locomotieven**

Hier hadden we vooral de indienststelling van de reeks 20, maar dit was echter nog niet genoeg om de oudere locomotieven reeks 29 definitief af te voeren. Nochtans zou deze dienstregeling de laatste zijn voor de reeksen 28 (lijndienst) en 29.

Reeks	FNDM	FBM	FSR	LNC	FKR	FSD
15		4				
16		6				
18						
25.5	6					
20						
22						
23	15	5	65*	FSR	8	23
24						
25	13					
26						
28					3	
29		(1)	(2)	(4)		(1)

Vanaf deze reeks zouden de diensten van de reeksen 22, 23 en 26 samengevoegd worden in zes inzetplannen met volgende indeling :

Reeks 151 – 162	13 locomotieven	Antwerpen-schijnpoort
Reeks 201 – 220	21 locomotieven	Oostende, Liège, Welkenraedt
Reeks 225	1 locomotief	Liège (lichterdiensten)
Reeks 291 – 294	5 locomotieven	Brussel-zuid
Reeks 531 – 535	6 locomotieven	Monceau
Reeks 301 – 329	29 locomotieven	Arlon, Jemelle, Ronet, Schaarbeek, Oostende
Reeks 401 – 420	20 locomotieven	Leuven, Mons, Ronet
Reeks 431 – 449	19 locomotieven	Namur – Liège
Reeks 461 – 481	20 locomotieven	Schaarbeek – Monceau - Charleroi



Reeks	FLV	NK	FMS	LL (reizigers)	FEO/LJ
15					
16					
18		4			
25.5					
20					13
22					
23	20	20	20	10	19
24					
25					
26					
28					
29					

#### Effectief van de elektrische locomotieven

15	16	18	20	22	23	24	25	25.5	26
5	8	6	25	50	83	-	14	8	35
28	29								
3	9 + 3								

#### Elektrische stellen

In deze uitgebreide reeks voor de klassieke stellen reeksen 00, 05 en 06 waren er 381 (in 1978 nog 373) diensten voorzien voor een totaal van 423 aanwezige motorwagens. In de inzet waren er drie uitzonderingen waar de inzet of specifiek bepaald was, of waar er beperkingen waren : Hier hadden we de afstelling van de oudste stellen 001 – 009 en enkele verongelukte stellen.

Verder was de levering van de 44 vierledige stellen reeks 08 afgesloten en waren alle stellen in dienst.

In 1981 was de dienst praktisch ongewijzigd gebleven met nog steeds de ene inzetreeks met 378 diensten voor alle klassieke tweeledige stellen samen.

Stellen 001 – 006	verzekerden de postdiensten (buiten reeks voor de NMBS)
Stellen 010- 050	werden in de algemene reeks gebruikt, maar mochten enkel ingezet worden op de verbinding Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen omwille van de hoge perrons
Stellen 801 – 832	38 stellen verzekeren de diensten Antwerpen – Brussel - Charleroi
Stellen 901 – 904	verzekerden de Benelux-diensten Brussel – Amsterdam en werden volledig door de NS onderhouden en ingezet
Stellen 951 – 956	verzekerden de diensten tussen Brussel-centraal en de luchthaven (Sabena-stellen)



**Lijndiesellocomotieven**

Bij de lijndiesellocomotieven was er geen verandering te noteren in het effectief: de moderniseringsgolf was volledig afgesloten en de elektrische tractie verdrong de diesellocs nog niet van de sporen. De inzet was echter over het algemeen – ondanks de elektrificaties – nog verder verhoogd.

	FNDM	LNC	FT	FKR	FSN	FC
51		17	7			23
52						
53						
54						
55						
59	21			16		
60		8		36		
61						26
62				25	12	
64						
65						
66						
1978	17	18	8	77	15	46
1981	21	25	7	77	12	49

	FHS	FLV	FRST	NK	GMN	FVY	GT
51	22						
52							
53							
54							
55				13	11	4	
59							10
60	9			7			
61							
62		11	8				4
64	4						
65	4						
66	-						
1978	40	11	10	20	11	4	20
1981	39	11	8	20	11	4	14

	FGH	ATH	MBX	MUT	LJ	FEO	MKM
51	8						
52			3			9	
53				16	2		
54						3	1
55					5		
59							
60	21					9	
61							
62	12	13					
64							
65							
66							
1978	41	13	3	12	7	25	1
1981	41	13	3	16	7	21	1



**Effectief van de lijndiesellocomotieven**

50	51	52	53	54	55	59	60	61	62	64	65	66
0	92	13	19	8	41	53	89	15	134	6	6	0

**Rangeerdiesellocomotieven**

Enige nieuw feit was de ombouw van de reeks 66 in 71, maar bij het begin van deze regeling was er nog geen van deze locomotieven in dienst.

	FNDM	FSR	LNC	FKR	FC	FSD/FR	FHS/FLV
70	4						
71							
72	11						
73			34	10			
74	8						
80		36		26			
81							
82	23					12	
83			21				
84	3				6	6	11
85	24						
92							
1978	66	36	56	36	6	17	11
1981	73	36	55	36	6	18	11

	NK	GMN	FVY	GT	FGH	FEO	MKM
70							
71							
72							
73	22			8			
74							
80							
81							
82	17		5		13		
83							
84		10				4	5
85							
92							
1978	39	12	5	8	9	4	4
1981	39	10	5	8	13	4	5

Bij de stelplaats Merelbeke werd er steeds één locomotief reeks 80 gebruikt te Aalst, Dendermonde en St-Niklaas

De Hasseltse machines reeks 84 werden ook gebruikt te Leuven (2) en Mol (1) voor stationsrangeringen en lokale verbindingen.

Voor de locotractoren reeks 90/91 waren er voor de 60 machines niet minder dan 48 (-4 ten opzichte van 1978) diensten voorzien bij stationsrangeringen in diverse grotere stations.

70	71	72	73	74	80	82	83	84	85	90/91
6	3	13	75	10	68	75	25	70	25	60



### **Dieselmotorwagens**

Vanaf 1981 zou de gestage vermindering zich bij de motorwagens doorzetten en geleidelijk aan zouden hier vooral de reeks 46 gaan verdwijnen. In 1981 zou voor de laatste keer nochtans zeer onverwacht de inzet nog éénmaal aangroeien. De IC/IR-regeling van 1984 zou de definitieve doorslag geven.

Tussen 1978 en 1981 zouden enkel de laatste motorwagens reeks 42 omgebouwd worden in de reeks 43.

	FKR	FC	FVY	GMN	ATH	GT	MBX	MKM
40		6						
42								
43		14	3				13	2
44	9							
45						8		
46					8	5		
49				1				
1978	8	19	3	1	8	13	11	2
1981	9	20	3	1	8	13	13	2

#### **Effectief van de motorwagens :**

40	42	43	44	45	46	49
7	0	36	10	10	20	4



**Lijn 134****Mariembourg - Couvin**

Vorige eeuw kon door toedoen van de plaatselijke industriëlen – en samenspraak met enkele banken – een uitgebreid net uitgebouwd worden in de streek tussen Sambre en Meuse. Reden hiervoor was het feit dat de industrie rondom Charleroi dringend behoefte had aan (goedkope) arbeidskrachten en dat die op het arme platteland gerecruteerd werden. Daarom was het de bedoeling om alle grotere centra met Charleroi te verbinden. Dit was ook het geval voor het provinciestedje Couvin en daar de rechtstreekse verbinding al tot op enkele km te Mariembourg voorbijkwam, was snel beslist om deze korte lijn aan te leggen.

In 1852 werd de beslissing genomen en op 15 juni 1854 werd de – door de Chemins de fer de l'Entre Sambre et Meuse » aangelegde lijn – ingereden. Op de 5,5 km lange lijn was er slechts één stopplaats. <sup>2</sup>Gedurende de ganse loopbaan van de lijn, had men hier een aanbrengefunctie naar Mariembourg en er werden steeds lichte treinen ingezet. Wel waren er enkele doorgaande treinen naar Charleroi tijdens de piekuren.

Tot in 1964 beef de reizigersdienst – weliswaar in beperkte mate – behouden, in 1954 viel de stopplaats Frasnés er al uit. De goederendienst was steeds gering in omvang, maar werd toch behouden. Maar met ingang van de IC/IR regeling van 1984 werden de diensten Charleroi – Mariembourg verlengd tot Couvin en zodoende kreeg de lijn een modernisering, maar werd ook het emplacement van Couvin sterk vereenvoudigd. Deze toestand is thans nog steeds geldig, wel zal in 2000 een verdere modernisering plaatsvinden door de inzet van de nieuwe motorwagens reeks 41.

**Voornaamste data :**

15/06/1854	Opening lijn door Chemins de fer de l'Entre Sambre & Meuse
17/10/1954	Afschaffing omnibusdienst
14/09/1964	Afschaffing reizigersdienst
03/08/1984	Heropening reizigersdienst

**Stations – stopplaatsen :**

LMG	LMG	Mariembourg	0
		Frasnés-lez-Couvin	3,098
		Couvin	5,550

**Industrie :**

Geen



**Lijn 135****Walcourt – Morialmé - Florennes**

Samen met de stamlijn Charleroi – Walcourt, werden ook twee zijlijnen met een industrieel karakter aangelegd : vanuit Berzée vertrok een korte lijn naar Lanefte, de tweede zou Walcourt gaan verbinden met het industriële centrum Morialmé en verder doorgetrokken worden naar Florennes. Deze lijn werden door de Chemins de fer de l'Entre Sambre et Meuse aangelegd en op 27 november 1848 plechtig ingerezen.

Al vlug ging deze maatschappij op in de grotere exploitatiemaatschappij « Grand Central Belge » en deze zou dit zuidelijke gedeelte van het uitgebreide net als lokale lijnen gaan exploiteren. Gedurende tientallen jaren was het reizigersverkeer vrij beperkt en zou enkel dienen om het bekken van Charleroi met werklieden te voorzien. Het goederenverkeer was wat uitgebreider en richtte zich op de kleinere bedrijven langs deze lijn. Morialmé was hier het voornaamste centrum.

Ook na de overname door de Etat Belge bleven deze lijnen vooral gekenmerkt door hun landelijke karakter en werden vooral lichte tramtreinen (TT) gebruikt. Zo werden deze verbindingen dan ook snel na de levering van de tweeassige motorwagens type 551 door deze moderne stellen (depot Florennes) bediend. Maar al vlug zou de lijn 135 onrendabel worden en al op 17 oktober 1954 (als één van de eerste lijnen in België) werd de ster rond Florennes verbust. Op hetzelfde ogenblik ging ook het baanvak tussen de splitsing met de lijn 136 te Rossignol en Fraire definitief buiten dienst. De goederendienst werd vanaf dat ogenblik vanuit Florennes georganiseerd. Vanaf 1976 zou de lijn verder geamputeerd worden en werd het baanvak voorbij Morialmé opgebroken. Er was nog sporadisch goederenverkeer tot in deze laatste plaats. Maar ook dit verkeer werd vanaf 23 oktober 1980 gestaakt en korte tijd later werd de lijn opgebroken. Wel werd het eerste gedeelte tot Vogenée opgenomen in de « nieuwe » lijn 132 en maakt er nog steeds deel van uit.

**Voornaamste data :**

27/11/1848	Opening van baanvak Walcourt – Morialmé
14/06/1855	Aansluiting op net van Cie de l'Est Belge naar Florennes
17/08/1871	Overname door Grand Central Belge
01/01/1897	Overname door Etat Belge
17/10/1954	Afschaffing van reizigersdiensten
17/10/1954	Afschaffing goederendiensten Walcourt – Fraire
/1976	Afschaffing goederendiensten Fraire – Morialmé
23/10/1980	Afschaffing goederendiensten Morialmé – Florennes

**Stations – stopplaatsen :**

LWC	LWC	Walcourt	0
		Vogenée	2,661
GRS		Rossignol	3,786
		Fairoul	5,598
GFR		Fraire	7,210
		Fraire-humide	8,265
		Froidmont	9,097
GMM		Morialmé	12,236
GMF		Morialmé – bifurcation	16,102
GPV		Pavillons	14,372
GF	GF	Florennes – central	19,309

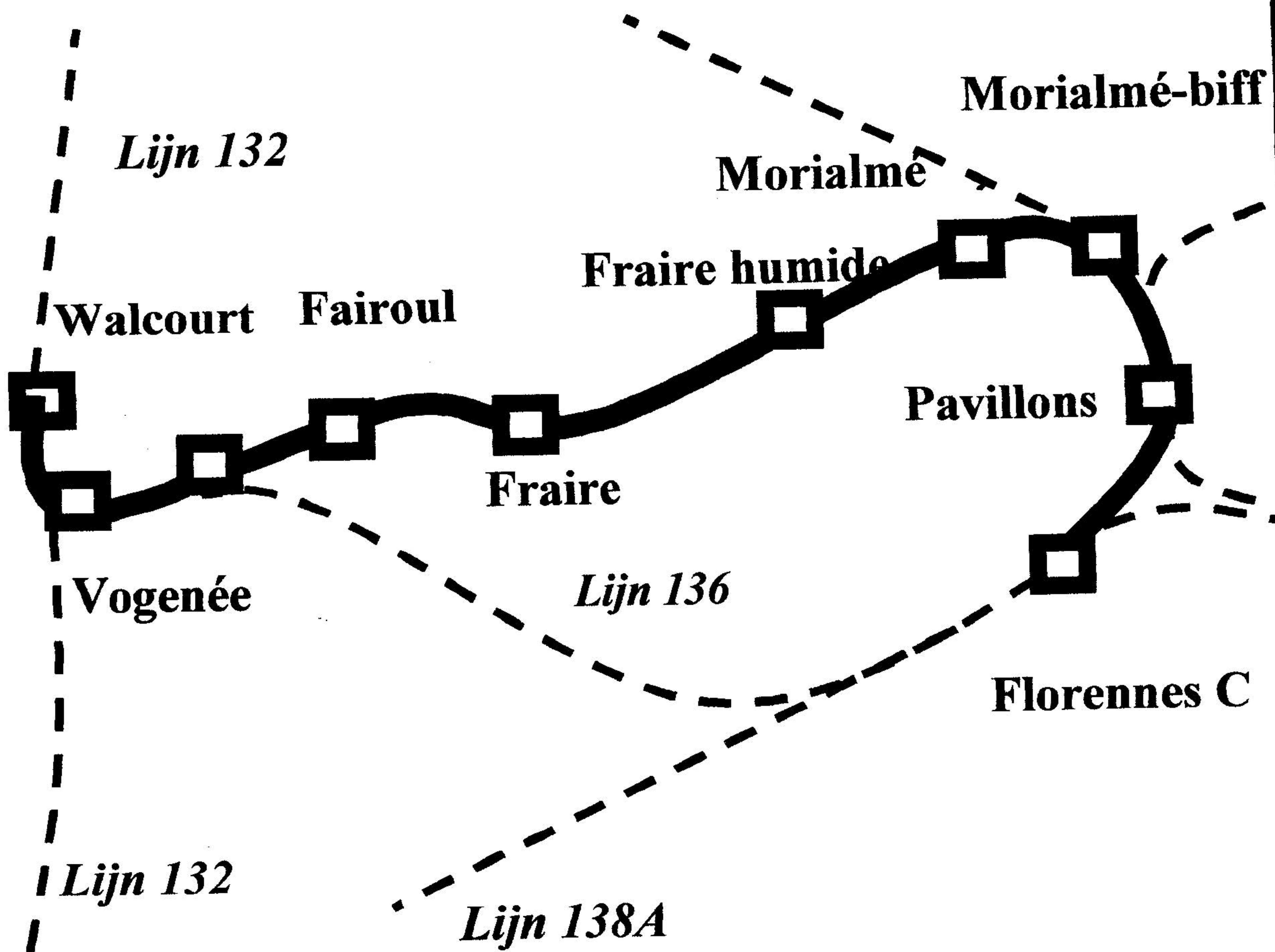
**Industrie :**

Morialmé : steengroeve / mijn



# Lijn 135 :

## Walcourt - Florennes



135 Walcourt - Morialmé - Florennes (Central) 135										
	T2522	2528	2524	T2520	K		T2521	T2523	2527	
—	6.51	10.40	13.09	17.36	0	Walcourt ..... A	6.09	10.18	19.52	—
—	6.57	10.46	13.15	17.42	3	Vogenée ..... ↑	6.03	10.12	19.47	—
—	7.03	10.52	13.21	17.48	5	Fairoul.....	5.57	10.06	19.42	—
—	7.08	10.57	13.26	17.53	7	Fraire.....	5.54	10.03	19.38	—
—					9	Froimont.....				—
—	7.17	11.06	13.35	18.02	12	Morialmé.....	5.46	9.55	19.29	—
—	7.20	11.09	13.38	18.05	15	Morialmé(bif.)....	5.43	9.52	19.24	—
—	7.26	11.15	13.44	18.11	16	↓ Pavillons.....	5.39	9.48	19.18	—
—	7.31	11.20	13.49	18.16	20	A.Florennes (Central) ↓	5.35	9.44	19.13	—



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

## *1. Het kolenspoor*

Op het ogenblik dat dit tijdschrift verschijnt, wordt de definitieve beslissing aangaande de subsidie genomen. In het totaal zou het om een eerste investeringspakket gaan van ca. 43 000 000 BEF, waarvan de vzw Kolenspoor een derde voor zijn rekening neemt. De overige som wordt bijeen gehaald door de gemeentes As, Genk, Maasmechelen, de Europese steun ( Rechar II ) en door externe sponsoring. Nochtans waren er heel wat moeilijkheden bij het opmaken van het dossier voor deze subsidie.

Een eerste dossier – dat het volledige project (zoals het beschreven werd in tijdschrift nr 89) inhield – kwam niet door de commissie en in mei werd dit bedrag gegeven aan het vakantiedorp Kelchterhoef te Houtalen voor een vernieuwd automuseum en dierenpark.

Omdat de nog beschikbare som aan Europese steun beperkt was tot 50 000 000 BEF moest het dossier verdeeld worden over drie onafhankelijke aanvragen en in de eerste wordt enkel het opstarten van het Kolenspoor aangeduid. Het houdt het herstel van de lijn tussen Winterslag en Eisden-station in, de aankoop van het hoogstnoodzakelijke materieel en de restauratie ervan, de verfraaiing van de verschillende stopplaatsen en de aanzet naar een werkplaats (of museum) te As. Dit werd door de gemeentes goedgekeurd en opnieuw ingediend. Na enkele opmerkingen werd het bovengenoemde bedrag nu voorlopig goedgekeurd en deze beslissing wordt hopelijk eind augustus bevestigd. Op dat ogenblik kunnen dan de effectieve werken aanbesteed worden. Op dit ogenblik worden de laatste onderhandelingen gevoerd tussen de gemeentes en de L.S.V. om tot een samenwerkingsakkoord te komen, waarbij beide partijen zich kunnen vinden.

Zoals de toestand er nu uitziet zou in april 2000 een voorlopige uitbating komen met de voorstelling van de huidige verzameling materieel en een klein museum in het station gedurende drie à vier dagen per week doorgang vinden. Vanaf augustus /september 2000 zou de lijn zover hersteld zijn dat een lijndienst naar Waterschei (of Eisden) in dieseltractie kan opgenomen worden. In 2001 zou dan de eigenlijke uitbating in stoomtractie van start gaan. Doch om dat te bereiken is er nog heel wat werk aan de winkel.

## *2. Materieel*

### *Aankopen :*

Zoals al in de vorige nummers van het tijdschrift aangekondigd, is de aankoop van het materieel van de dienst infra een feit geworden en door de gunstige prijzen van de N.M.B.S. enerzijds en door de steun van onze leden kon de aankoop sterk uitgebreid worden. Hieronder in detail de aankopen die sinds het begin van het jaar uitgevoerd werden. Vermelden we nog dat de ES 4612 van Visé niet aangekocht werd en overging in het museumpatrimonium van de N.M.B.S., dit voor wisselstukken voor de 4601 van Kinkempois.

#### *a. Trekkers type 7 :*

De vraag die we in een vorig tijdschrift gedaan hebben werd door de leden goed opgevolgd en hierdoor kon al zeer snel een dergelijke trekker – nummer 360.25.7.02.60 – te Hasselt aangekocht worden. Omdat na onderhandelingen met de N.M.B.S. de prijs goed meeviel werd dadelijk ook de tweede te Hasselt afgestelde trekker – 360.25.7.06.60 – mee aangekocht.



In 1949 werden niet minder dan 16 dergelijke tractoren door de N.M.B.S. aangekocht en over het ganse net verspreid. Deze tractoren – die sterk geleken op de voorheen geleverde typen 5 – hadden ook een verhoogde stuurpost en aan weerszijden twee compartimenten voor 8 tot 10 werklieden en hun materiaal. De trekkers werden uitgerust met een Perkins motor met 8 cilinders in V-vorm. De aandrijving gebeurde door een automatische versnellingsbak type twin-disc met vier versnellingen. Hierdoor kon men een maximale snelheid van 70 km/h behalen. De kastopbouw was volledig uit hout met een stalen beplating.

In de zeventiger jaren werden deze trekkers – als enige – volledig gemoderniseerd door de CW Mechelen en kregen een verbeterde kast, nieuwe vensters in aluminium kaders en de elektrische inrichting werd vernieuwd. Verder werden ook dubbele koplampen ingebouwd. In deze vorm bleven ze op de meeste plaatsen tot ca. 1994 in dienst. Ze verrichtten op dat ogenblik nog slechts sporadisch lokale werktreinen en konden hierbij wagens met een maximale massa van 25 ton meeslepen.

Bij het kolenspoor is het de bedoeling om één (of twee) trekkers te gebruiken voor het vervoer van kleinere groepen (tussen 10 en 15 personen). Met het vrije zicht op de lijn en het weinige verbruik kan dan ook op minder drukke dagen een (beperkte) lijndienst aangeboden worden. De duur van de restauratie hangt af van de toestand van deze trekkers en deze kan pas na aankomst te As duidelijk in beeld gebracht worden.

#### **b. Motorwagen type ES 100:**

Naast de trekkers is nu ook de aankoop van een dergelijke motorwagen type ES 100 rond. In tegenstelling met de verwachtingen werd het niet de ES 105 van Kinkempois. Nochtans was de aankoop afgehandeld, doch bij een laatste nazicht bleek dat de motorwagen enkele dagen voordien door vandalen bewerkt was en dat de meeste vensters ingeslagen waren, maar dat er ook beschadigingen waren aan de stuurtafel en de elektrische installatie. Daarom werd deze aankoop afgezegd en gingen de inspanningen naar de ES 102 die te Hasselt afgesteld stond. Hiervan was de uiterlijke toestand minder goed, maar ondanks dit euvel werd ook hier de aankoop eind juni afgerond.

Van deze motorwagens werden in 1948 zes exemplaren gebouwd, waarbij algemeen gekozen werd voor de opbouw gelijkaardig met de tweeassige motorwagens type 551. Ook de motorwagens waren uitgerust met een dieselmotor gebouwd door Brossel en een handgeschakelde versnellingsbak. De motorwagen bestond uit twee stuurposten en een centrale werkplaats, toegankelijk via twee schuifdeuren. Op het dak was een vast platform aangebracht en dit is toegankelijk via een trap buiten aan één van de uiteinden van de motorwagen. Eén stuurpost is uitgebreid met een eetplaats voor een tiental personen. In de jaren zeventig werd de motorwagen gemoderniseerd en kreeg een GM-motor met vier cilinders en een automatische transmissie ingebouwd. Ook de kast werd gemoderniseerd met nieuwe vensters (in aluminium kaders) en dubbele koplampen. Het is in deze vorm dat de ES 102 zich thans bevindt.

De ES 102, die gedurende de ganse loopbaan te Schaarbeek ingedeeld was, zal waarschijnlijk te As gebruikt worden voor demonstratieritten. De plaatsing van de eetruimte in de stuurpost is hier een pluspunt. In de ruimte ingenomen door de werkplaats zal waarschijnlijk een kleine tentoonstelling aangaande de elektrificaties en enkele onderdelen ingericht worden. De werkelijke restauratie zal echter nog enkele jaren op zich laten wachten, daar de inzet van een dergelijke motorwagen niet onontbeerlijk is bij de exploitatie.

#### **c. De motorwagens type ES 200**

Naast de oudere ES 100, hadden we ook belangstelling in één van de te Hasselt afgestelde motorwagens type ES 200. Bij navraag bij de N.M.B.S. was de prijs zo gunstig dat de beslissing snel genomen was om de beide stellen – de ES 206 en ES 208 – gezamenlijk aan te kopen.

Naarmate de elektrificaties vorderden had de N.M.B.S. behoefte aan bijkomende motorwagens voor het onderhoud van de bovenleidingen. Daarom bestelde men in 1972 bij Brugeoise & Nivelles 12 dergelijke, nieuw ontworpen stellen. Ze kregen een klassieke opbouw met een tweeassige chassis aangedreven door een GM motor met 6 cilinders, een hydraulische transmissie. De kast was ingedeeld in twee afzonderlijke stuurposten, een eet- en kleedruimte voor het personeel en een werkplaats /magazijn. Opmerkelijk was de dakopbouw met een hydraulisch aangedreven werkplatform dat tevens om zijn as kan draaien. De toegang tot het dak gebeurt langs de binnenzijde van de motorwagen.



Gedurende meer dan 25 jaar zouden deze stellen de kern vormen van de herstellingen, maar in 1997/1998 werden ze verdrongen door de nieuwe motorwagens ES 500 en werden ze afgesteld. De ES 206 en ES 208 werden resp. te Leuven en Hasselt gebruikt voor de werken aan de bovenleidingen.

Bij de L.S.V./Kolenspoor zal één stel gebruikt worden als demonstratiemotorwagen te As zelf en zal in de oorspronkelijke vorm gerestaureerd worden. De tweede motorwagen zal zijn oorspronkelijke doel terugkrijgen, nl als mobiele werkplaats en hoogwerken voor werken aan de bruggen, de daken van de gebouwen en de seinen. Dit stel zal dan de taak van de huidige werkplaats in de goederenpakwagen gaan overnemen en deze krijgt zijn oorspronkelijke uitrusting en vorm terug en wordt gebruikt voor fietsenvervoer. Nadeel is wel dat recent de asbruggen uitgebouwd werden voor herstelling en dat beide motorwagens intussen afgesteld werden.

#### d. de overbrenging :

Ook hier lopen de voorbereidingen goed: bij de N.M.B.S. werden de nodige contacten gelegd en dit leidde tot het feit dat de overbrenging van deze vijf voertuigen zal plaatsvinden op zaterdag 29 augustus, de overbrenging wordt uitgevoerd door de T.S.P., waarbij de locomotief 202.020 tot inzet komt. Hierdoor komt deze machine voor de eerste maal doorgestoten tot op de lijn 21

Om dit mogelijk te maken moest ook de begroeiing van de lijn terug onder handen genomen worden en dit was het meest nodig te Waterschei, waar de acacia-struiken op korte tijd een deel van het emplacement in bezit genomen hadden. Ook op de lijn werden enkele bomen gekortwiekt om het vervoer mogelijk te maken. Hiervoor werd trouwens gebruik gemaakt van Caprice die voor de eerste maal doorstootte tot aan de grens van het NMBS domein te Zwartberg.

#### e. de smalspoorlocomotief Moës type DLM 1

Al enige tijd werd er uitgekeken naar een lichte smalspoorlocomotief om de vrij gevoelige locs type BL te vervangen. Door een gelukkig toeval konden we één van beide locomotieven type Moës DLM 1 van de museumlijn van Sprimont aankopen. Deze locomotieven werden door de firma uit Waremme ontworpen voor het lichte vervoer in de mijnen en had een éencilindermotor Sprimont kon bij de sluiting van de mijn te Cheratte twee exemplaren kopen, waarvan er één ritvaardig hersteld werd.

Door de zware helling op hun lijn, was deze Moës locomotief niet sterk genoeg en werd de tweede locomotief overbodig en kon dan ook afgestaan worden. Deze machine komt waarschijnlijk in de loop van september naar As over.

#### f. smalspoorwagens afkomstig van het Duitse leger :

Schroothandelaar Moermans te Maasmechelen kon in de loop van mei een groot aantal smalspoorwagens met een spoorbreedte van 600 mm vanuit een Duitse kazerne op de kop tikken en gaf ons de mogelijkheid om een aantal wagens vrij goedkoop te kunnen kopen. Snel werd de beslissing genomen om van de verschillende typen één exemplaar aan te kopen. Alle wagens zijn op een standaard chassis opgebouwd en kunnen door het aanbrengen van een typische opbouw voor andere doelen gebruikt worden. Ze werden waarschijnlijk alle door de firma Krupp in de zestiger jaar gebouwd. De wagens werden in de loop van juni naar As overgebracht en zodoende hebben we nu de volgende wagens ter beschikking :

- 2 wagens voor het vervoer van personen met een bank in de langsrichting
- 2 wagens voor het vervoer van personen met dwarsbanken
- 2 open goederenwagens voor allerlei gebruik met metalen wanden
- 1 open goederenwagen met houten wanden
- 1 transportwagen met neerklapbare zijschotten
- 1 gereedschapswagen
- 1 wagen uitgerust met een houten werfkeet

Deze wagens zullen – eens gerestaureerd, zorgen voor het derde smalspoortraject te As en gebruikt worden bij de demonstratieritten.



### g. platte wagens uit tegelbedrijf de Welkenraedt

Laatste aankoop is deze van 10 chassis van smalspoorwagens: deze zijn afkomstig uit het tegelbedrijf te Welkenraedt en dienden om de tegels – met mankracht – de oven in te brengen. Deze lichte tweecassige wagens waren uitgerust met een voorgevormde steen waarin de vloertegels juist pasten. De meeste stenen waren ergens stuk, het chassis is echter interessant om bepaalde (grotere) onderdelen op het emplacement te vervoeren.

Waarschijnlijk worden binnenkort ook nog twee volledige wagens aangekocht om ook zo deze activiteit van het smalspoor in beeld te brengen.

## **Restauraties :**

Door het drukke ritseizoen, het ontbreken van enkele vrijwilligers door de vakantie en gedeeltelijk door te beperkte financiële middelen, werden de restauraties tijdens de voorbije weken ietwat geremd.

### Stoomlocomotief nr 4 Jojo

Het opstarten van het seizoen verliep zonder problemen voor deze oudste stomer van België: Jojo had zonder problemen de winter doorstaan en bij het proefstoken bleek als nog in orde. Wel werden enkele afstelwerken uitgevoerd aan het drijfwerk.

### Stoomlocomotief nr 10 Bebert

Hier werden de werken voor de demontage verdaagd, tot er een definitieve toezegging van subsidie is voor de nieuwbouw van de ketel. Zoals nu alles te voorzien is starten de werkzaamheden in september.

### Dieselmotorwagen 554.14

Tijdens de laatste maanden werd ook de tweede stuurpost voor het grootste gedeelte gerestaureerd, maar deze werken moesten regelmatig stopgezet worden daar de temperatuur op bepaalde ogenblikken opliep tot boven de 50 °C. Anderzijds werd ook beslist om het interieur alsnog volledig te herstellen. Dit is mogelijk door het feit dat door de vertraging bij de subsidiëring de werken aan de lijn niet meer dit jaar kunnen starten en dat er daarom geen testritten in 1999 zullen plaatsvinden. De herstelling bestaat voornamelijk in het vervangen van alle houten wandpanelen, de herstelling van de ramen (bijlassen, nieuwe rubbers als afdichting en herstellen van het bedieningsmechanisme van de vensters).

De planning voorziet dat de 554.14 nu begin april 2000 volledig gerestaureerd zal zijn en zodoende dadelijk ingezet kan worden.

### Diesel locomotief 79 : Patience

Bij deze locomotief is de restauratie het verst gevorderd: in juni werd de herstelling van de motor afgesloten en werd begonnen met de vernieuwing van de elektrische installatie en een nieuwe plaats voor de batterijen. Verder werd ook het nieuwe stuurbord gemonteerd. Thans wordt gewerkt aan de definitieve aansluiting van alle onderdelen, de vernieuwing van het pneumatisch gedeelte en de remmen. Als alle montagewerk gedaan is, kan de afwerking van de locomotief gestart worden.

### Diesel locomotief nr 88 : Caprice

Na enkele weken afschuurwerk, is de herschildering van de kast van deze locomotief een feit en sinds het begin van het ritseizoen rijdt Caprice rond in een nieuwe middelblauwe schildering. Geleidelijk aan wordt nu ook het chassis (lichtgrijs), de bufferbalken en het interieur afgewerkt.

### Diesel locomotief nr 85 : Henri



Ook hier werden de eerste nazichten doorgevoerd: daar één van de lagers van de tractiemotor vastzat, werden de aandrijfkettingen gedemonteerd en het carter van de tandwielkast verwijderd. Zo kan binnen dan ook de ware oorzaak van dit vastlopen opgezocht worden.

#### Mijnspoor :

Om bij eventuele problemen met de Moës DLM 3 over een reserve -voertuig te beschikken werd de restauratie van de Schöma – afkomstig van de KS Eisden – heropgenomen. Deze locomotief is nog steeds volledig ritvaardig, maar door het zware werk op de bovengrond is de kast zo zwaar gedeukt dat de locomotief niet meer toonbaar is. Daarom wordt thans de kast afgenomen om een grondige restauratie mogelijk te maken. De demontage houdt wel in dat zowel de brandstoftanks als de zandbak gedemonteerd moet worden. Dit zal begin augustus een feit zijn. Na een reinigingsbeurt wordt de motor volledig nagekeken.

#### Decauvillespoor:

De problemen met de twee locomotieven van Moës type BL zijn niet dadelijk op te lossen: bij het testen voor het ritseizoen ontstonden er moeilijkheden bij de brandstoftoevoer en hiervoor is waarschijnlijk de inspuiter verantwoordelijk. Daar deze niet meer courant in de handel zijn, duurde het tot begin augustus eer nog enkele exemplaren opgespoord konden worden. Indien nu alles goed gaat is minstens van deze specifieke locomotieven eind augustus terug in dienst. Als vervanger werd inmiddels een andere Moës locomotief, type DLM 1 aangekocht (zie ook bij aankopen).

### **3. de gebouwen**

#### a. stationsgebouw :

Ook hier werd kort voor de zomer een eerste stap gezet naar de restauratie: de gemeente heeft op dat ogenblik een architect aangeduid om de plannen voor de restauratie uit te werken.

Verder heeft men ook bevestigd dat het stationsgebouw teruggebracht wordt in de toestand uit de periode tussen 1920 en 1930, waarin As zijn grootste bloei kende. Hierdoor krijgt men voor het station de toestand met twee gelijke (lange) zijgevels. Hierdoor moet ook het nadien aangebouwde seinhuis en sanitair gedeelte verdwijnen. Een historische schets aangaande het station wordt op de volgende bladzijden gegeven.

Na contact met de diensten van monumenten & landschappen, worden de definitieve plannen en lastenboeken opgesteld en dan kan de procedure voor subsidiëring starten. Daar deze over het algemeen ongeveer een jaar duurt, zullen de effectieve werken pas ten vroegste in het najaar van 2000 kunnen starten. In de restauratie is ook de inrichting van de wachtzaal, lokettenzaal en woonhuis van de stationschef voorzien. De raming voor deze restauratie schommelt tussen de 12 en 14 miljoen. De kosten worden volledig door de gemeente As gedragen.

Gelijktijdig met het station, zal waarschijnlijk ook een restauratiedossier opgesteld worden voor het emplacement. Hierin komen volgende onderdelen voor :

- reconstructie van toiletgebouw naast station
- verplaatsen herstellen en terug in dienst stellen van de armseinen
- restauratie van schuilkelder
- herstelling van de loskoer met zijn diverse onderdelen
- herstelling van de perrons met de nodige verlichting en aanwijzingsborden
- herstelling en vernieuwen van de omheining
- herstelling van de houten elektriciteits- en telefoonpalen.

Dit dossier moet ook de ruimte laten voor de latere reconstructie van het seinhuis, de goederenloods en enkele kleinere gebouwen.



## ***Bouwgeschiedenis van het station "Asch"***

### **1. De voorgeschiedenis**

Nadat het grootste deel van het land in de eindjaren zestig van vorige eeuw al aangesloten was op het spoorwegnet, bleven slechts enkele uithoeken over. De Etat Belge had in deze 20 jaar gezorgd voor een kernnet in stervorm. Dit zou de voornaamste steden van het land met elkaar verbinden, de overige lijnen werden aangelegd door privé-maatschappijen die concessies kregen van de Staat. Meestal ging het hier om winstgevende lijnen, die of door het reizigersverkeer rendabel waren, of die belangrijke industriële bedrijven met het Etat Belge net verbonden. In sommige gevallen werden deze lijnen trouwens door de bedrijven zelf aangelegd.

Doch voor de dunbevolkte Limburgse Kempen waren er geen kandidaten voor de aanleg van een dergelijke lijn. Vanuit Hasselt waren er wel spoorweglijnen naar Lanaken en Maastricht, naar Neerpelt en verder Nederland, naar Mol met aftakkingen naar Tessenderlo, maar het noordoosten kende geen succes. Steden als Maaseik en Bree kenden nog niet genoeg bedrijvigheid en de kleine landbouwbedrijven of kiezelwinnings hadden niet genoeg politieke macht om deze lijn door te drukken.

Vanaf 1852 waren er diverse projecten, meestal ging het om lijnen vanuit Antwerpen naar Duitsland en verschillende tracés kwamen hiervoor in aanmerking. Zo was er een project voor een verbinding vanuit Herentals via Leopoldsburg, Bree en Maaseik naar Roermond, doch men koos uiteindelijk voor de verbinding via Mol en Neerpelt (Ijzeren Rijn)

In 1864 werd de bediening van Maaseik weer actueel daar de privé-maatschappij "Chemins de fer provinciaux Limbourgeois" in het daglicht gesteld werd: deze maatschappij zou de lijnen Tongeren – St-Truiden, Liège – Hasselt – Neerpelt en Leopoldsburg – Houthalen – Maaseik gaan aanleggen. Maar deze plannen gingen slechts gedeeltelijk door, toen de Liègeois – Limbourgeois opgericht werd.

Daar de plannen voor Maaseik wegvielen, kwam er in 1865 heftig protest van graaf Vilain XIII en dit leidde dat er een kleine concessie uitgeschreven werd om Maaseik met Hasselt te verbinden via As en Genk. Verder werd nagegaan of het mogelijk was Maaseik te verbinden met Sittard, maar twee andere verbindingen (naar Wijchmaal en de maaslijn naar Lanaken) werden onderzocht. De nodige plannen werden opgesteld door twee Luikse aannemers Claes en Flechet voor de hoofdverbinding. De beide andere lijnen gingen in de vergeethoek.

Op 1 december 1866 werd de wet gestemd om deze concessie toe te laten, waarbij de Staat een minimumopbrengst garandeerde, doch door gehakketak in de provincie zelf en door problemen met andere weinig winstgevende concessies, waren er geen kandidaten voor de aanleg van deze verbinding. Pas in 1870 kwamen er enkele kleinere banken met voorstellen voor financiering en op 14 mei 1870 werd een akkoord bereikt met de "Banque Générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics" uit Brussel. Deze zou de lijn op eigen kosten aanleggen volgens het lastenboek van het Ministerie van Openbare werken. De aanleg mocht maar 18 maanden duren, de kostprijs voor de aanleg en het rollend materieel bedroeg 140 000 F, de concessieduur bedroeg 90 jaar.

Op 8 mei 1871 keurde het ministerie het tracé goed en de grondwerken startten al op 18 mei tussen As en Genk. De werken schoten goed op en men voorzag een opening van de lijn in 1873. Maar door diverse moeilijkheden raakte het voorziene geld op en men vertraagde de werken, waarbij vooral de stationsgebouwen uitgesteld werden. Men vroeg een opening van het baanvak Hasselt – As, dat midden 1873 klaar was, doch pas op 3 maart 1873 werd de ganse lijn tot in Maaseik definitief ingereden.

### **2. De bouw van het station "Asch"**

Toen de lijn officieel in dienst ging, waren de stationsgebouwen nog niet klaar, enkel de Maaseik was het voorlopige gebouw, met de administratieve diensten gereed. In Genk, As en Elen moesten de werken nog starten. Voor deze stations koos men voor een eenheidstype, dat slechts in een aantal details afweek van de



dorpsstations van de Etat Belge. Voor de gebouwen koos men voor een eenvoudige constructie: een middendeel met verdieping, als woonhuis voor de stationschef: deze had op het gelijkvloers een kleine woonkamer vooraan en een keuken in de zijvleugel. Op de verdieping was er een grote slaapkamer aan straatzijde en een kleinere kamer kant sporen. Verder waren er twee lage vleugels: in de ene was de wachtzaal ondergebracht. De ticketverkoop werd georganiseerd vanuit de achterplaats via een doorgeefluik. In deze plaats was ook het bureau van de chef ondergebracht. In de andere zijvleugel was naast de reeds aangehaalde keuken een magazijn ondergebracht. Dit diende zowel voor de voorraden lamppetroleum (voor de seinen), andere werktuigen, maar ook voor de pakjes. Enkel onder het woonhuis was een kelder aanwezig met de typische tongewelven. Kant sporen was er een eenvoudige houten luifel uit eikenhout als bescherming voor de reizigers. De perrons waren opgebouwd uit plaveien

Het station was opgetrokken in een – typisch voor de streek – rode veldbaksteen, geplaatst op een vrij hoge dorpel uit zandsteen. De deuren en vensters uit inheems hout (waarschijnlijk eik) waren donkerblauw geschilderd. Voor het dak gebruikt men een latwerk en zwarte aarden pannen. De dakgoten werden afgewerkt met een houten lat met een decoratief siermotief. Deze vond men ook terug bij de luifel. Dit station kwam tussen 1876 en 1878 in gebruik.

### 3. De uitbreiding van het station :



*Station Asch : uitvoering na restauratie (perronzijde)*

Gedurende een vijftiental jaar bleef de toestand ongewijzigd, maar rond de eeuwwisseling begonnen te As de eerste boringen voor de steenkoolontginning en korte tijd later werden de effectieve concessies gegeven. As werd aangeduid als startpunt voor de mijnen van Waterschei, Zwartberg en later ook Eisdén. Het emplacement werd in deze periode uitgebreid en diende als depot voor diverse materialen. Omstreeks 1905 begon men met de spoorwegverbinding naar Waterschei en in 1909 was deze industriële verbinding klaar. Op dat ogenblik zou het station een groter aantal werkers ontvangen. Om deze bijkomende reizigers te kunnen opvangen werd tussen 1903 en 1906 het station uitgebreid: de beide zijgevel werden verlengd: kant Eisdén kwam in het bestaande deel de nieuwe loketenzaal en de nieuwbouw bood plaats aan de wachtzaal. Aan de kant Genk werd de vleugel analoog verlengd, doch deze bijbouw was ongeveer 1 m langer, zodat het gebouw niet meer symmetrisch was. Het magazijn werd uitgebreid en er kwam een bijkomende wasplaats voor de stationschef. Deze bijbouw is nu nog duidelijk te zien, daar in het oorspronkelijke deel voor het voegwerk de uitstaande knipvoeg gebruikt werd, terwijl voor de nieuwe delen ge gewone voeg gebruikt werd. Gelijktijdig werd ook de luifel kant Eisdén verlengd voor de wachtzaal. Anderzijds werd de deur aan straatzijde naar de gang verplaatst en werd de deur naar het bureau van de chef vervangen door een venster. Deze kamer werd nu de woonkamer. Aan de zijde Eisdén werd ook het toiletgebouwtje van 3 m op 3 m gebouwd in dezelfde stijl van het station.

Bij de overname door de Etat Belge in 1913 had men nog steeds deze toestand. Wel werd op dat ogenblik de lijn naar Eisdén-mijnen aangelegd. De eerste wereldoorlog zou de uitbouw vertragen, maar na de



bevrijding werd de exploitatie van de steenkoolmijnen hervat. Tussen 1921 en 1926 werd het emplacement duidelijk vergroot en kreeg As de status van beginstation voor de kolentreinen. Op dat ogenblik zou de Etat Belge en later de N.M.B.S. As duidelijk uitbreiden. De mechanische seinen werden ingevoerd en hiervoor werden twee grote Saxby- seinhuizen gebouwd. Eén stond aan de overweg aan de zuidzijde van de afstelbundels, het tweede seinhuis stond uitrit Waterschei aan de noordzijde. Beide seinhuizen zijn van het klassieke Etat Belge type en waren uitgerust met seingestellen van 48 handles.

Aan de uitgebreide loskoer werd een goederenloods van het standaardtype van de Etat Belge. Verder werd de loskoer uitgerust met een laadmal en een mechanische weegschaal met aanpalend weegschaalgebouwtje. In deze periode stamt ook de elektrische verlichting met de nog bestaande houten palen en de aansluiting op het telefoonnet. In 1926 werden de beide industriële lijnen naar Waterschei en Eisden door de pas opgerichte N.M.B.S. overgenomen en werd het industriële spoor aaneengesloten tot het bekende "Kolenspoor". Door deze nieuwe verbinding zou de rol van As echter verminderd worden, daar de kolentreinen nu rechtstreeks vanuit de mijnzetels konden vertrekken. De grote vormingsstations van Waterschei/Zwartberg en Winterslag ontstonden in deze periode. Wel bleef As een belangrijk lokaal station met nog steeds twee aansluitingen van kiezelbedrijven uit de buurt (o.m. de kiezelgroeve Hermans)

Ook het stationsgebouw werd op dat ogenblik aangepast volgens de geplogenheden van de N.M.B.S. De lokettenzaal en wachtzaal werden van plaats gewisseld en het interieur kreeg een modernisering volgens de typeplannen van de N.M.B.S. Ondanks het feit dat er geen plannen van deze verbouwing zijn, noch orale bronnen ter beschikking staan, mogen we veronderstellen dat de type-indeling aangehouden werd. Deze is nog in enkele oudere dorpsstations in Wallonië aanwezig. Het interieur van de wachtzaal wordt gevormd door een middelhoge lambrisering, waarboven het gewone stukwerk aangebracht werd. Hierop zijn er tal van aankondigingspanelen aangebracht. De lokettenwand is opgebouwd uit een houten beglaasde wand met twee loketten, naast deze loketten werd de treinaankondiger aangebracht. Kant schouw zijn er twee losse zitbanken. Of er een typisch hokje was voor het nazicht van de ticketten is echter niet meer te achterhalen. De lokettenzaal bood plaats aan het bureau van de stationschef en de vakkenkast voor de diverse documenten. Beide oorspronkelijke meubelstukken zijn nog aanwezig. De lokettenwand zelf bood plaats aan de nodige attributen voor de verkoop van ticketten. De toegangsdeur tot de voormalige wachtzaal werd vervangen door een venster en alle deuren en vensters werden vervangen, waarbij de deuren nu een asymmetrische vorm kregen. Verder werd alle houtwerk in de standaard groene spoorwegkleur geschilderd.

Kort voor de tweede wereldoorlog kende As zijn eerste terugbouw. Wel wel voor het dreigende gevaar een kleine metalen schuilkelder tegenover het station geplaatst, maar om onverklaarbare redenen verdween de toch wel moderne goederenloods en een deel van de zijvleugel kant Waterschei. Hier zou een mogelijke brand de oorzaak kunnen zijn. De nog bestaande funderingen bewijzen echter dat de goederenloods wel degelijk bestaan heeft. De goederenloods werd vervangen door een betrekkelijk modern gebouwtje in het verlengde van het station. Dit gebeurde waarschijnlijk kort na de tweede wereldoorlog. Op de puinen van de zijgevel ontstond een veranda voor de chef.

### **3. De achteruitgang**

Vanaf de jaren zestig ging de toestand verder achteruit. Het reizigersverkeer nam drastisch af en ook het goederenverkeer daalde. Enkel het kolenvervoer zou de lijn open houden. De verbinding naar Maaseik werd afgebouwd en het sporenplan werd ingekrompen. Op dat ogenblik viel de beslissing om het grote seinhuis te ontmantelen. Om dit mogelijk te maken – en zodoende personeel uit te sparen – werd geopteerd om de seinzaal in de lokettenzaal aan te brengen. Hiervoor werd een bijgebouw opgetrokken in een moderne stijl: grote vensters, betonnen goten en het weglaten van de arduinen dorpels. In dit deel werden ook de toiletten ondergebracht en zodoende kon ook het oorspronkelijke toiletgebouw verdwijnen. Verder werd de houten luifel vervangen door een merklijk kleinere metalen exemplaar voor wachtzaal en lokettenzaal. Gelijktijdig werd de seinrichting aangepast en verhuisde het stopsein richting Eisden tot voor het stationsgebouw. Ook het interieur werd aangepast: de lokettenwand werd gemoderniseerd en aangepast voor de ontvangst van pakketten, de oorspronkelijke vloer met de typische zwart en witte vloertegels in dambordmotief werd vervangen.

Korte tijd later werd het grote seinhuis – dat al ten dele ten prooi gevallen was aan vandalen – werd omstreeks 1972 – 1973 afgebroken. Tot de beginjaren tachtig bleef de toestand ongewijzigd, maar op dat ogenblik verdween ook de goederendienst naar Maaseik en werd de wisselverbinding kant Eisden volledig verwijderd en kon men te As niet meer de locomotieven omrijden. In 1984 verdween ook de reizigersdienst naar Eisden en het station verloor zijn functie. Het bleef nog enige tijd open voor de afgifte van pakjes maar in 1985



stopte ook deze dienst. De stationschef verdween nu definitief uit het gebouw en het station werd omgevormd tot schuilplaats voor de dienst Baan en bood ruimte aan een twintigtal baanwerkers voor het onderhoud van de lijn. De verande kant Waterschei werd afgebroken en de toegangsdeur tot de wachtzaal werd vervangen door een garagepoort. In de wachtzaal stond de bestelwagen van de onderhoudsploeg. De lokettenzaal werd ingenomen als magazijn voor diverse onderdelen. De aftakeling van het gebouw kon beginnen.

### **5. De overname door de L.S.V.**

In 1988 werd voor het eerst onderhandeld voor de overname van de lijn, en dit resulteerde in 1989 tot een concessie voor het emplacement As. Dadelijk werd door een klein aantal vrijwilligers begonnen met een opknappbeurt van het station. Zo werd de garagepoort vervangen door de nog bestaande deur, werd het interieur gereinigd en werden beide schouwen in metselwerk heropgericht. In de lokettenzaal ontstond een balie uit baksteen. In 1991 werd de luifel – ten voorlopige titel – terug verlengd. In 1996 kwam dan de definitieve klassering van het gebouw en een deel van het emplacement.



*Station Asch – straatzijde*



# N.M.B.S. - Actueel

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
519	BN Brugge	Hasselt	30/11/1998	
520	BN Brugge	Hasselt	17/12/1998	
521	BN Brugge	Hasselt	11/01/1999	
522	BN Brugge	Hasselt	30/01/1999	
523	BN Brugge	Hasselt	01/02/1999	
524	BN Brugge	Hasselt	10/02/1999	
525	BN Brugge	Hasselt	23/02/1999	
526	BN Brugge	Hasselt	19/03/1999	
527	BN Brugge	Hasselt	24/03/1999	
528	BN Brugge	Hasselt	04/1999	
529	BN Brugge	Hasselt	04/1999	
530	BN Brugge	Hasselt	05/1999	
1306	BN Brugge	Merelbeke	26/03/1999	
1307	BN Brugge	Merelbeke	16/04/1999	

### 2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
6205	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6211	Merelbeke	Kinkempois	26/01/1999
6223	Monceau	Hasselt	05/03/1999
6231	Monceau	Hasselt	05/03/1999
6244	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6248	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6249	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6250	Monceau	Hasselt	05/03/1999
6269	Monceau	Kinkempois	26/01/1999
6293	Merelbeke	Kinkempois	26/01/1999
6321	Kinkempois	Merelbeke	26/01/1999
6325	Kinkempois	Merelbeke	26/01/1999

### Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
2307	Antwerpen-Dam	01/02/1999	Ongeval Hatrival 1992
5139	Monceau	01/05/1999	Motorschade
5140	Hasselt	01/05/1999	Motorschade
5155	Antwerpen-Dam	01/04/1999	Ongeval Antwerpen
6321	Merelbeke	01/04/1999	Verkoop ACTS
6325	Merelbeke	01/06/1999	
6391	Merelbeke	01/04/1999	
6392	Merelbeke	01/05/1999	
6393	Merelbeke	01/02/1999	
8442	Infra Antwerpen	01/04/1999	Motorschade



Verkopen :

Nummer	Stelplaats	Transfert	Nummer
6321	Merelbeke	20/03/1999	6701
6325	Merelbeke	/ 05/1999	6702
6391	Merelbeke	01/04/1999	6703
6392	Merelbeke	24/04/1999	6704
6393	Merelbeke	04/03/1999	6705

**Actuele berichten :***Reeks 00*

Geleidelijk aan verdwijnen de laatste (afgestelde) klassieke stellen van de N.M.B.S.-sporen: meestal worden ze te Brugge afgebroken. Regelmatig worden dan ook dergelijke stellen – meestal vanuit de CW Mechelen of Leuven afgevoerd. Zo was het in het begin van het jaar de beurt aan de 053 en twee stellen van de oude reeks 05, nl. 502 en 530.

*Reeks 00 (klassiek)*

Door een drastisch tekort aan klassieke stellen, moest de afstelling van deze motorwagens begin dit jaar gestopt worden en kregen nog verschillende stellen tussentijdse revisies. De meeste stellen verzekeren nog vooral lokale diensten, maar worden ook meer en meer gebruikt als versterkingsstellen, zelfs in verschillende IC-diensten.

*Reeks 03 :*

Ondanks de uitbreiding van de diensten van de reeksen 04.4 en 05, blijven de breaks op hun klassieke plaatsen en zijn er nog geen echte wijzigingen. Wel verloren ze tijdens het weekend de diensten tussen Genk en Gent, maar de vrijgekomen stellen worden bij voorkeur ingezet voor de speciale treinen naar de kust tijdens de zomerperiode. Vanaf de winterregeling zouden ze dan ook de wekdiensten op deze verbinding gaan verliezen

*Reeks 04.4 :*

Volgende stap in de inzet van de nieuwe stellen is de verbinding Antwerpen – Oostende die vanaf het begin van het jaar op deze motorwagens is overgegaan. Gedurende enkele weken was er wel een parallelle inzet van trek- duwtreinen M4 en de nieuwe stellen, maar al vlug werden alle diensten op deze verbinding overgenomen.

Verder wordt ook gepland om op korte termijn de dienst Genk – Brussel – Gent door stellen reeks 05 te laten rijden, maar omdat dit een vrij ingewikkelde reeks – met verschillende versterkingsstellen – opteert men voor een volledige overname, waarschijnlijk met ingang van de winterregeling. Hiervoor wacht men tot op het ogenblik dat er volgende reserve – stellen aanwezig zijn te Hasselt. De weekenddienst werd al vanaf maart sporadisch en vanaf de zomerregeling definitief overgenomen. Inmiddels worden de stellen a rato van 2 per maand afgeleverd en zijn alle kinderziektes overwonnen. Het inzetpercentage ligt daarom nu ook al om en bij de 80 %.

*Reeks 06 :*

Na lange vertragingen werd de 606 begin maart afgewerkt en kon het stel op 17 maart 1999 zijn klassieke testrit uitvoeren tussen de CW Mechelen en Diest. Hiermee werd de modernisering van dit eerste stel afgesloten en kan er gewacht worden op de eerste bedrijfsgegevens. Nochtans mogen er geen echte moeilijkheden opduiken daar aan de techniek geen wijzigingen aangebracht werden. Wel werd de stuurpost vergroot en de stuurtafel aangepast, maar dit heeft geen invloed op de tractiestroomkringen en de elektronica. De voornaamste veranderingen zijn er vooral in het interieur, meer bepaald voor het comfort van de reizigers. Zo zijn er nieuwe banken aangebracht en 1<sup>te</sup> en 2<sup>de</sup> klasse, een verwarming met gepulseerde lucht, bagagerekken in



de langsricting, een vernieuwd aanduidingssysteem voor de stopplaatsen en een gesloten toiletsysteem. Verder is er ook de nieuwe schildering in de I 11 kleurschikking.

Na enkele testritten werd de 606 op 22 maart te Brussel-zuid officieel voorgesteld. Thans rijdt dit stel gewoon mee in de reeks van St-Ghislain in de gewone diensten. Op dit ogenblik zijn drie verdere stellen – de 604, 617 en 633 praktisch afgewerkt en komen binnenkort op de sporen. Nadien worden er twee stellen per maand gemoderniseerd.

#### **Reeks 09.5 Post :**

Tijdens de tussentijdse revisies worden de poststellen o.m. uitgerust met de nieuwe logo's van de post. Op dit ogenblik zijn de 961, 962 en 975 op die manier op de sporen verschenen.

#### **Reeks 12 :**

Door de overname van de reizigersdiensten, is de inzet minder strak geworden en zijn er vier reserve-machines. De overige locomotieven rijden enkel in goederendienst, waarbij er nu al twee treinpren Fréthun – Muizen in de reeks aanwezig zijn. Mogelijk komt er nog een derde dienst bij, die echter waarschijnlijk zal doorgetrokken worden tot in Montzen met verder het Ruhrgebied en verder Noord Duitsland als bestemming.

#### **Reeks 13 :**

De oppuntstelling van deze locomotieven verloopt nog steeds zeer moeizaam: op 9 april werd de 1306 voor de eerste keer gebruikt in de commerciële dienst tussen Brussel en Welkenraedt, doch deze machines liet het even voor Brussel afweten. Gedurende de volgende weken werden regelmatig diensten verzekerd op deze verbinding, maar altijd werd een locomotief reeks 27 meegeleurd. Ondertussen werd de 1302 door de S.N.C.F. aan een aantal testen onderworpen in verband met zijn homologatie, doch administratieve en technische problemen stonden deze tot nog toe in de weg.

Om voldoende bestuurders te kunnen opleiden werden vanaf begin mei de 3005, 3012 en 3014 van de CFL voor een maand afgehuurd en reden vooral opleidingsritten voor bestuurders van Welkenraedt.

In de loop van de zomer zou het aantal defecten weer drastisch verhogen, in zoverre dat de levering voorlopig opgeschort werd en dat de machines kortstondig uit het verkeer getrokken werden. Na nieuwe herstellingen kwamen ze eind juli weer sporadisch op de sporen, maar de betrouwbaarheid blijft nog steeds onder mate.

#### **Reeks 15 :**

Door de (sporadische) ritten van de reeks 13 en het vrijkomen van een aantal locomotieven reeks 27, is de inzet van de reeks 15 zeer onregelmatig geworden: op het ogenblik dat een andere locomotief ter beschikking staat wordt deze dienstregeling door deze machine overgenomen, anderzijds wordt de reeks 15 ook voor speciale treinen gebruikt richting kust. Groot nadeel bij deze inzet is het feit dat slechts een beperkt aantal bestuurders van Oostende en Welkenraedt nog slechts geschoold zijn op deze machine en dat de reeks 15 in principe niet meer mag doorrijden naar aachen.

#### **Reeks 18 :**

Door het tekort aan meerspanningslocomotieven en de hoge storingsgevoeligheid, is er een nieuw leven begonnen voor de reeks 18. Eerste reden waren de testen die de CFL wilde uitvoeren tussen Luxembourg en Kleinbettingen. Hier traden veel storingen op bij de inzet van de CFL reeks 3000 en daarom wilde men dit baanvak testen met zware belastingen. Daar de reeks 18 zeer hoge aanloopstromen vergt werd beslist om begin 1999 deze testen uit te voeren. Nochtans waren er geen machines beschikbaar en daarom werden de 1801 en 1803 terug in dienst gesteld. Ze werden op 19 februari 1999 via Gouvy naar Luxembourg gevoerd. Na de testen keerden ze langs dezelfde weg (gesleept) terug. Een week later was het de beurt aan de 1805 en 1803 om naar het zuiden te trekken, maar dit gebeurde op eigen kracht via Jemelle en Arlon. De resultaten van de testen zijn echter nog niet gekend.



Nat het aflopen van de testen werd de 1801 sporadisch gebruikt in de gewone dienst naar Oostende en Köln, de 1803 – waarvan de wielbanden de sleetgrens bereikten – werd echter niet opnieuw gebruikt.

### *Reeks 23 :*

Met de 2307 verdween de eerste locomotief reeks 23 van het strijdperk : deze locomotief was betrokken bij het ongeval te Hatrival (samen met de 2020) in 1992. Sinds toen stond de locomotief eerst te Mechelen, nadien te Salzinnes wachtend op een herstelling. Bij de botsing waren beide stuurposten zwaar beschadigd en werd het chassis geplooid. Na 7 jaar werd dan toch de beslissing genomen om deze locomotief definitief af te voeren, dit ondanks het locomotieftekort maar in de hoop op een spoedige inzet van de reeks 13. De schrapping gebeurde in mei met terugwerkende kracht tot 1 oktober 1998.

### *Reeks 25 :*

Met de werken aan Antwerpen-centraal en de meerdere goederendiensten rondom Antwerpen, is de inzet van deze machines uitgebreid. Naast de klassieke piekurtreinen heeft men nu veel meer lokale goederentreinen binnen de Antwerpse agglomeratie en naar Schaarbeek, Muizen en Leuven in de reeks opgenomen. Verder zijn er diverse afstelritten, dit als gevolg van het wegvallen van de afstelcapaciteit te Antwerpen-centraal en Berchem.

### *Reeks 25.5*

De toestand van deze reeks bleef constant: thans worden wel twee machines gebruikt naar Rotterdam, doch het daggemiddelde daalde aanzienlijk, verder worden nog steeds twee machines uitgeleend aan Lovers-rail. Reden hiervoor is het feit dat de M2- stuurstandrijtuigen nog niet goedgekeurd werden voor diensten in duwcombinatie, daar de ATB- inrichting nog niet aangebracht werd.

### *Reeks 26 :*

Daar waar voor de 2307 het einde beslist werd, zouden de zwaar verongelukte machines 2602 en 2603 alsnog hersteld worden: er werd een kostenraming gedaan en voor beide locomotieven viel deze mee. De 2602 zou al in het najaar terug op de sporen verschijnen. De reeks werd anderzijds aangepast en de locomotieven worden nu uitgebreider vanuit Kinkempois ingezet met diensten naar Montzen en ook de Antwerpse haven. Reden hiervoor blijft het onbeschikbaar zijn van de verbinding tussen Kinkempois en Voroux, waardoor de omleidingen over Hasselt blijven. Hierdoor zijn er meer locomotieven nodig.

### *Reeks 27 :*

Door de overname van de dienst Antwerpen – Oostende kwamen er 5 locomotieven reeks 21/27 vrij. Deze worden nu gebruikt op de verbinding Oostende – Liège – Welkenraedt en vooral voor verschillende goederendiensten vanuit Zeebrugge en Antwerpen. Hierdoor daalt de inzet van de reeks 51 van Antwerpen en vooral Merelbeke steeds verder.

Verwacht wordt dat in het najaar – bij effectief gebruik van de reeks 13 - nogmaals een vijftal machines vrijkomen en dan kunnen ook lokale goederentreinen elektrisch gereden worden en kan de eerste afstellingsgolf bij de reeksen 51 en 62 plaatsvinden.

### *Reeks 41*

<sup>2</sup> De levering van het eerste stel wordt thans voorzien eind oktober, het zou zijn testritten eerst vanuit Schaarbeek maar dadelijk later vanuit Hasselt uitvoeren. Indien de oppuntstelling gunstig verloopt zou vanaf begin 2000 één dag uit de omloop van de reeks 62 – tussen Hasselt en Mol – naar deze motorwagens overgaan. Vanaf begin februari zou de serielevering beginnen met één stel per maand gedurende de drie eerste maanden. Vanaf de zomerregeling 2000 zou de volledige dienst Hasselt – Mol overgaan op deze motorwagens. Nadien komt Antwerpen – Neerpelt aan de beurt, maar hier zou men wachten tot men voldoende stellen heeft voor deze dienst.

Vanaf de winterregeling 2000 zouden de eerste stellen te Monceau (nadien Charleroi-sud) in depot gaan en geleidelijk aan ingezet worden op de dienst naar Couvin.



**Reeks 45 :**

Op dit ogenblik probeert men de nog aanwezige stellen zo goed mogelijk te herstellen: reden hiervoor is het feit dat deze stellen pas vanaf de zomerregeling van 2001 zouden vervangen worden door de nieuwe motorwagens reeks 41. Om dit mogelijk te maken werden recent de buiten dienst gestelde motorwagen 4503 en 4507 te Stockem gesloopt om zo zoveel mogelijk reserve- onderdelen te kunnen recupereren. Tijdens de volgende maanden zouden nog een tweetal stellen geschrapt worden om als plukstel te gebruiken. Op deze manier kan men er voor zorgen dat er geen onderdelen meer moeten gekocht worden en dat de motorwagens reeks 44 en 45 operationeel kunnen blijven.

**Reeks 51 :**

De toestand bij deze locomotieven gaat stilaan achteruit. Vooral de bestanden van Merelbeke en Antwerpen kregen met een gevoelige daling te maken en steeds meer diensten worden aan vooral elektrische locomotieven overgedragen.

Door het verminderd gebruik kon men ook recent verschillende afgestelde locomotieven uit het effectief afvoeren. Dit was het geval voor de 5139 (Monceau) en 5140 (Hasselt), die al geruime tijd met motorschade afgesteld stonden. Thans zijn deze overbodig geworden. Ook de 5155 (Antwerpen) werd afgevoerd, dit ondanks vrij beperkte schade opgelopen bij een botsing te Antwerpen-oost. Op dit ogenblik staan er nog 6 locomotieven in park en men verwacht een definitieve afstelling tijdens de volgende maanden.

Anderzijds neemt de reeks 51 ook meer en meer diensten over van de reeks 62. Dit is vooral het geval te Merelbeke (waar ze regelmatig reizigerstreinen naar Ronse, Geraardsbergen en zelfs Eeklo slepen), maar ook de Hasselt waar ze inspringen in de goederenreeks van de 62-ers.

**Reeks 55 :**

Door de voortschrijdende werken rondom Liège worden regelmatig een vijftal locomotieven reeks 55 ingezet voor werktreinen, zowel naar Voroux, maar ook op de verbinding naar Aachen, meer bepaald bij de werken tussen Welkenraedt en de grens.

Op gebied van de goederentractie werd de inzet ook uitgebreid en namen de 55-ers enkele diensten in de Maasvallei (naar de kalk- en steengroeves) over van de reeks 52/53. In reizigersdienst zijn er geen wijzigingen, wel zouden geleidelijk aan een aantal reizigerstreinen Liège – Luxembourg vanaf Gouvy en nadien vanaf Trois-Ponts op de elektrische tractie (reeks 3000 CFL) overgaan. De vrijgekomen machines zouden voor enkele maanden dan – met M4- rijkstrijtuigen – de dienst Antwerpen – Neerpelt overnemen. Dit hangt echter af van de evolutie van de elektrificatiewerken tussen Liège en Trois-Ponts en de levering van de reeks 41.

**Reeks 59 :**

Deze reeks werd door de stelplaats Kinkempois opnieuw in orde gebracht en gemiddeld zijn er 6 locomotieven in dienst voor werktreinen. De grootste inzet kennen de locomotieven bij de werken tussen Liège en Voroux, maar regelmatig worden ze ook gebruikt voor werktreinen vanuit Welkenraedt. Anderzijds werden ze ook al gebruikt voor gewone goederentreinen, meestal in de reeks van de 55-ers vooral naar Montzen en in de Maasvallei.

**Reeks 62 :**

Opmerkelijkste feit blijft de verkoop van 5 locomotieven reeks 62 aan de Nederlandse firma ACTS. Deze firma die vooral bedrijvig is in de afvalverwerking gaf voorheen zijn vervoer uit aan de NS. Maar nadat de markt vrijgekomen was, besliste men om dit vervoer zelf te organiseren. In een eerste tijd gaat het om de treinen tussen het noordelijk gelegen Veendam en Leeuwarden en de verbrandingsinstallatie te Rotterdam. Grootste probleem was het feit dat de lijn niet volledig geëlektrificeerd is. Voor het centrale deel tussen onnen en Rotterdam (maasvlakte) kocht de firma 4 elektrische NS- locomotieven reeks 1200 aan en deze werden door Tilburg terug ritvaardig gemaakt. Doch voor de beide deeltrajecten aan de uiteinden zocht men naar geschikte diesellocomotieven. Deze waren in Nederland niet meer te vinden en werd contact gezocht bij de N.M.B.S.



Deze stelde locomotieven reeks 62 voor en men opteerde voor locomotieven die recent een tussentijdse herziening genoten hadden. De keuze viel op de drie ex-prototypemachines 6391 – 6393 en twee bijkomende machines 6321 en 6325.

Het contract voorzag dat Merelbeke een revisie bij deze machines doorvoerde, enkele aanpassingen deed en ook de Nederlandse ACTS kleurstelling (donkerblauw – geel) zou aanbrengen. De drie eerste machines zouden voor april – datum van indienststelling van de nieuwe verbinding – geleverd moeten zijn, de volgende in de twee volgende maanden. De nieuwe nummering werd 6701 – 6705. Als eerste kwam de 6393 aan de beurt. De “nieuwe” 6705 verzekerde een testrit tussen Gent en Eeklo op 25 februari en werd op 4 maart 1999 aan de ACTS overgedragen. Deze machine werd te Tilburg aan de pers voorgesteld.

Nadien was het de beurt aan de 6321 (6701) en 6391 (6703), maar door het strakke tijdsschema werd de 6701 nog niet herschilderd en verliet België op 20 maart, dit na testritten op de verbinding naar Ronse op 18 maart. De volgende machines zouden eind april en eind mei volgen.

De reeks 6700 wordt nu ingezet voor de verbinding Veendam – Onnen en Rotterdam – kijfhoek naar de verbrandingsoven. Dit gebeurt steeds in dubbel tractie. Op de eigenlijke verbinding rijden de machines – samen met een elektrische loc reeks 1200, waarbij de diesel in tweede positie vanuit de elektrische locomotief via de stuurkabel bediend wordt.

De reeks 6700 verzekert ook nog de rangeringen te Rotterdam, maar ook de transporten naar verder afvalophaalcentra te Groningen en Hogeveen. Er staan twee machines te Rotterdam-waalhaven afgesteld, de drie overige locomotieven zijn vanuit Veendam bedrijvig.

Deze verkoop heeft ook een golf van transferts in België opgeleverd. De 6321 en 6325 werden voor hun ombouw nog van Kinkempois naar Merelbeke overgeplaatst en ter compensatie gingen de 6211 en 6293 de omgekeerde weg. Daar het bestand van Merelbeke op dat ogenblik vrij krap geworden was werden drie machines van Monceau – de 6244 (in oorspronkelijke schildering), 6248 en 6249 – naar Merelbeke overgeplaatst.

Intussen was ook het bestand van Hasselt – door diverse defecten – te klein geworden en de Limburgse hoofdplaats kreeg de machines 6233, 6231 en 6250 vanuit Monceau over. Al deze transferts werden mogelijk door het feit dat de goederenreeks te Monceau overgenomen werd door de reeks 51. Wel zullen de 8 locomotieven die in verschillende stelplaatsen defect of in park staan binnenkort afgevoerd zullen worden.

Anderzijds is er ook een vraag vanuit Cuba voor de aankoop van een tiental locomotieven reeks 62, maar hier is nog geen beslissing genomen.

#### **Reeks 73 :**

Door een nieuwe reorganisatie te Charleroi zijn er hier weer een viertal diensten weggevallen en waarschijnlijk zullen de overtollige machines binnenkort naar Antwerpen verhuizen. Hier zouden ze dan de reeks 76 volledig vervangen in de havendiensten.

#### **Reeks 75 :**

Voor de vele bijkomende werktreinen bij de vernieuwing van Antwerpen-centraal en de werken in de noorderhaven en te Antwerpen-noord, zijn er steeds 4 locomotieven reeks 75 nodig. Deze worden gebruikt bij het afvoeren van het puin te Antwerpen-centraal, waarbij per trein twee locomotieven ingezet worden. Er worden thans twee stellen wagens gebruikt. Daar er verschillende locomotieven afgesteld stonden wegens defecte asbruggen was er een nijpend tekort. Daarom werd de 7503 te Antwerpen zelf hersteld, de 7501 werd naar de CW Salzannes afgevoerd voor een tussentijdse herziening.

#### **Reeks 76 :**

Door de vele defecten worden deze machines nog slechts mondjesmaat gebruikt, vooral bij de werken aan de lijn 25 en in mindere mate bij de werkzaamheden in de haven. Echte sleepdiensten komen praktisch niet meer voor. Tegen het einde van het jaar zouden een tiental machines overgeplaatst worden naar Leuven om hier



de werktreinen tussen Leuven en Schaarbeek te slepen. De overige machines zouden naar de basis Voroux overgaan.

**Reeks 77 :**

De levering van deze diesellocomotieven door Siemens liep weer vertraging op en de eerste locomotief zou pas begin 2000 afgeleverd worden. Daar het standaard locomotieven zijn die al duidelijk getest werden, hoopt men dat de indienststelling snel zal verlopen. De eerste machines worden aan Antwerpen geleverd en hier vooral gebruikt worden in de heuveldienst. De vrijkomende reeks 74 zou dan op korte termijn de reeks 84 gaan verdringen.

**Reeks 80 :**

Door de werken op de lijn 36 tussen Schaarbeek en Zaventem worden hier gemiddeld vijf machines reeks 80 gebruikt. Regelmatig worden deze werktreinen afgesteld te Leuven, waarbij de reeks 80 tot in de universiteitsstad doorstoot.

**Reeks 84 :**

Het einde van deze reeks bij de dienst Infra loopt op zijn einde: steeds meer defecten zorgen voor een langere afstelperiode. Zodoende is de inzet vrij beperkt geworden en vindt enkel plaats binnen de grotere stations. Omwille van een zware motorschade werd de 8442 van Antwerpen op 1 april jl. definitief uit het bestand afgevoerd.

### ***Vreemde locomotieven in België :***

***Grensovergang Quévy :***

In het goederenverkeer is er sinds de zomerregeling een grote ommezwaai gebeurd: op dat ogenblik gingen praktisch alle (doorgaande) goederentreinen richting Italië over op de nieuwe Astrityt locomotieven reeks BB 36 000 (analoge machines als de reeks 13). Na een lange inlooperperiode werden ze thans oppunt gesteld en worden ze voor het eerst gebruikt tussen Quévy en Modane. Deze machines verdringen de oudere elektrische locomotieven reeks BB 12 000 (die praktisch volledig afgesteld werden) en BB 16 000. Enkel de BB 22 200 komt nog in goederendienst tot in Quévy.

***Grensovergang Montzen - Aachen***

Door het steeds groter tekort aan diesellocomotieven worden de locomotieven reeks 215 meer en meer in de vervangende reizigersdienst gebruikt en weggetrokken van de goederendienst. Hierdoor komen de oudere en zwakke locomotieven reeks 212 terug in dienst en verzekeren ook een gedeelte van de pendeldiensten tussen Aachen-west en Montzen. Anderzijds worden ook een aantal dergelijke treinen gesleept door bijkomende locomotieven reeks 55 (NMBS)