

L.S.V. Tijdschrift



Einde zowel voor de reeks 18 als voor Liège-Guillemins

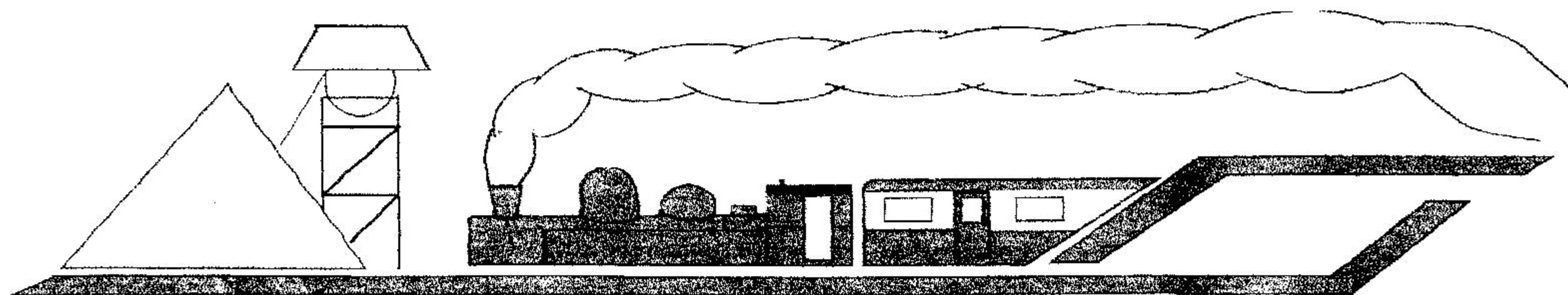
Stoomlocomotieven type 19 – type 20
Stoommotorwagens VV van Flandre Occidentale
Stoomlocomotief NB type 88
Elektrische locomotief reeks 18
Schrappingen : type 57
Exploitatie lijn 138 / 138 A
L.S.V. Aktueel > Kolenspoor
N.M.B.S. actueel

Lidgeld : 2000 - 700 BEF .
Donatie : 1 200 BE
F
Tweemaandelijks tijdschrift

Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren
Afgiftekantoor : As 1

Nummer 94

Januari – februari 2000



Kolenspoor Genk - As - Eisden

L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	700 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	825 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	
Jaarkaart Kolenspoor	
Aankoop motorwagen reeks 45 in 2001	

Verantwoordelijk uitgever :**J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren****Inhoud :****Stoomlocomotieven**Type 19
Type 20
Stoommotorwagen VV van Flandre Occidentale
Type 88 - ex NB 601 - 623**Elektrische locomotieven :**

Reeks 18

Schrappingen :

Type 57

Exploitatie :

Lijn 138 – 138 A Châtelineau - Givet

L.S.V.Actuele berichten
Historische schets Cockerill type II
Boekbespreking
Ontstaan normaalspoor museumlijnen**N.M.B.S.- actueel****Hernieuwing lidmaatschapsbijdrage**

Lidmaatschapsbijdrage (zie boven en blz 51) te storten op rekening **860 – 0097477 – 71**
Van Limburgse Stoomvereniging – leden
Vermelding lid 2000

Stoomlocomotieven

Type 18S .

Geschiedenis :

Tijdens de bouw van de sneltreinlocomotieven type 18, ontstonden er tal van nieuwe technieken bij de spoorwegen en werden de locomotieven doorlopend verbeterd. Het nadeel voor de Etat Belge was, dat ze een groot aantal machines – te vroeg – besteld had en dat ze hierdoor de stap naar de modernisering dreigde te verliezen. Eén van de systemen die vanaf 1900 sterke vooruitgang geboekt had was de oververhitting. Hierdoor werd het vermogen van de locomotieven met dezelfde ketel met ca. 25 % verhoogd. Nochtans was dit niet voorzien voor de zwaarste machines die op dat ogenblik ontwikkeld werden. Enkel bij de kleinere machines (type 15 en 32) was het nog mogelijk om bij een groter aantal locomotieven de oververhitting in te bouwen.

Bij het einde van de bouw van het type 18 werd beslist om één locomotief uit te rusten met een oververhitter type Schmidt (klassieke oververhitter). Dit werd gedaan bij de locomotief 3190 geleverd door Haine-St-Pierre. Deze locomotief werd in 1905 geleverd en aan de industrie voorgesteld tijdens de universele tentoonstelling te Liège.

Na deze prototypelocomotief kwam er een bestelling van 5 bijkomende analoge machines bij de firma Carels. Ze werden eind 1905 aan de Etat Belge afgeleverd.

Deze zes locomotieven werden te Brussel-zuid ingedeeld en tijdens een eerste periode werden ze onderworpen aan tal van testritten. Bij deze ritten werd duidelijk dat de resultaten wel hoger lager, maar dat de oververhitter toch onvoldoende gedimensioneerd was, zodat de verhoopte resultaten niet behaald werden. Na deze campagne werden deze zes machines – later samen met de sterkere locomotieven type 18bis – gebruikt voor de zwaardere treinen tussen Brussel en Oostende. Vanaf 1908 werden ze trouwens bij voorkeur ingezet voor de zware internationale treinen Oostende – Wien en Oostende – St-Petersburg waarbij de machines doorreden tussen Oostende en Herbesthal via Gent, Dendermonde en Mechelen.

Pas met de levering van de typen 9 zouden deze locomotieven de hoogwaardige diensten moeten afstaan en werden ze gebruikt voor de internationale treinen tussen Brussel-zuid en Frankrijk tot in Quévy. Anderzijds sleepten ze ook een aantal binnenlandse treinen tot in Mons en Tournai. Deze situatie bleef bestaan tot bij aanvang van de eerste wereldoorlog.

Na de eerste wereldoorlog.

Bij het begin van de eerste wereldoorlog bleven alle machines type 18S in ons land achter en ze werden alle ingedeeld bij het type S 04 en kregen de Duitse nummering. Drie locomotieven zouden tijdens deze oorlogsmaanden afgevoerd worden en bleven na de oorlog als vermist achter.

De drie overblijvende machines zouden na de bevrijding voorlopig afgesteld blijven. Reden hiervoor was dat er vooreerst geen sneltreinen geprogrammeerd werden en dat de overige polyvalente machines voorrang kregen bij de herstelling. De locomotieven type 18S stonden te Gent-Ledeberg afgesteld en zouden slechts sporadisch dienst doen.

Vanaf 1922 werden de typen 18, 18S en 18bis in het district Gent samengebracht en werden ingezet vanuit drie stelplaatsen : Brugge, Aalst en vooral Gent-Ledeberg. Ze kwamen vooral tot inzet voor de eerste sneltreinen tussen de kust en Brussel. Deze toestand zou echter niet erg lang duren en de volgende stelplaatsverdeling voor dit type wordt in onderstaande tabel weergegeven. Wel moeten we ervan uitgaan dat het type 18S steeds in een gemengde reeks meeliep waarbij vooral de gewone locomotieven type 18 regelmatig insprongen.

	FLS	FR	FG	FKR	FHS	
1923	8	6	20			Type 18/18S/18bis
1924	9		16			Type 18/18S/18bis
1925			6			
1926			5			
1927			6			
1928						
1929						
1930				2		
1931				1		
1932				1		
1933						
1934				1		
1935				3		
1936				2		
1937					3	
1938					2	
1939					2	
1940					1	

Afkortingen

FR : Brugge

FLS : Aalst

FG : Gent-Ledeberg / FKR : Merelbeke van 1928

FHS : Hasselt

Stelplaats Gent-Ledeberg > Merelbeke (FKR)

Hoofdinzet kenden de locomotieven in de eerste naoorlogse periode vanuit Gent-Ledeberg. Vanaf 1921 had deze stelplaats een 40-tal machines typen 18, 18S en 18bis in depot en geleidelijk aan werden ze gebruikt in diverse diensten. In 1922 was er al een (gemengde) inzetreeks met 20 inzetdagen. Deze sneltreinmachines werden vooral op de verbinding tussen Oostende en Brussel-noord gebruikt. Maar verder waren er nog twee andere inzetlijnen, nl. de verbindingen vanuit Gent naar Kortrijk en verder Poperinge, maar vooral de lijn naar Adinkerke/De Panne. Maar al vlug zouden deze diensten overgenomen worden door de zwaardere locomotieven en vooral de diensten op de lijn 50 vielen weg. Vanaf eind 1923 viel de inzet terug tot slechts 6 machines : hier werden vooral de locomotieven met oververhitter geconcentreerd.

In 1925 werd het type 18S vernummerd in type 19 maar dit maakte voorlopig geen verschil in de inzet. Deze dienst bleef tot tijdens de zomerregeling geldig, maar op dat ogenblik werden alle treinen door het type 18 overgenomen en de 3 machines werden op een zijspoor geplaatst. Deze toestand bleef behouden tot in het midden van 1929. Op dat ogenblik steeg het aantal doorgaande treinen opnieuw en de machines werden gereactiveerd. Vanaf de winterregeling van 1929 werd een nieuwe inzetreeks met twee inzetdagen opgesteld in de inmiddels nieuwe stelplaats Merelbeke. Hoofdinzet van de machines gebeurde op de verbinding (Brussel) – Gent – Adinkerke Daar waar in 1930 nog enkele locomotieven type 20 (ex type 18bis) aanwezig, doch deze werden aan Mons afgestaan. Geleidelijk aan daalde de inzet voor het type 19 en in 1933 was er geen enkele dienst meer voorzien. De terugkeer van de typen 20 zorgde ervoor dat er een nieuwe (gemengde) reeks opgesteld werd en in 1935 waren er 12 inzetdagen : de locomotieven. Opnieuw waren de verbindingen naar Adinkerke en Kortrijk deze die het meest in de inzetreeks voorkwamen. Maar ook deze inzet was maar van korte duur en eind 1936 werd het gebruik van het type 19 te Merelbeke afgesloten. De machines werden aan Hasselt afgestaan.

Stelplaats Brugge

Naast Gent, zouden de typen 18S in een eerste periode ook vanuit Brugge gebruikt worden. Hier was er een reeks voor 6 machines voorzien, met vooral treinen op de verbinding naar Kortrijk, maar ook enkele lokale verbindingen tussen Gent en de oostkust. Eind 1922 werd deze inzet opgeheven en kwamen vooral de typen 8bis voor deze treinen tot inzet.

Stelplaats Aalst :

Hier hebben we dezelfde situatie als te Brugge : vanaf 1921 werden er 8 machines type 18, 18S en 18bis gebruikt voor de treinen tussen Brussel-noord en de kust, maar ook hier zou de inzet – weliswaar iets later, eind 1923 – zeer snel eindigen.

Stelplaats Hasselt :

In de loop van 1936 werden zowel de drie locomotieven type 19, maar gelijktijdig ook de locomotieven type 20, naar Hasselt getransfereerd. Voor het type 19 werd een inzetreeks met twee inzetdagen opgesteld en vanaf de winterregeling 1936/1937 reden deze machines de rechtstreekse treinen tussen Hasselt en Antwerpen via Mol, maar ze werden ook gebruikt voor de twee rechtstreekse treinparen Hasselt – Maaseik. Deze toestand bleef tot bij het begin van de tweede wereldoorlog ongewijzigd verderduren.

De tweede wereldoorlog

	FHS	
05/1940	2	
12/1940	7	Gemengde reeks met type 18
05/1941	4	Gemengde reeks met type 18
10/1941		Voorlopig afgesteld te Hasselt

De eerste periode van de oorlog bleef de toestand ongewijzigd en **Hasselt** bleef de inzetstelplaats met treinen naar Antwerpen en Leuven. Vanaf midden 1941 werden de drie locomotieven echter afgesteld, omdat enerzijds de diensten verminderden, anderzijds voldoende andere locomotieven ter beschikking stonden.

Tijdens de zomer van 1942 verhuisden de drie machines dan naar **Bertrix** en hier werden gedurende ongeveer een jaar ingezet op de betrekkelijk lichte dienst naar Bastogne en Gouvy. Maar bij het begin van de zomerregeling van 1943 werd ook deze dienst beëindigd en de machines verhuisden op dat ogenblik naar **St-Niklaas** waar ze trouwens de rest van hun bestaan zouden blijven.

De inzet na de tweede wereldoorlog

St-Niklaas :

3 locomotieven 19.001 – 19.003

De situatie van voor de bevrijding bleef verderlopen : de drie machines type 19 werden – samen met de locomotieven type 18 – ingezet voor semi-directe treinen, meestal tussen Gent en Antwerpen-Linkeroever. Doch hier zouden deze machines vrij snel overbodig worden en eind 1945 was de inzet praktisch volledig afgelopen en werden de locomotieven voorlopig ritvaardig afgesteld. In 1948 werden nog enkele ritten gereden doch al vlug was de vervanging door de typen 41 een feit en zou het type 19 definitief op non-actief geplaatst worden.

De schrapping van de locomotieven :

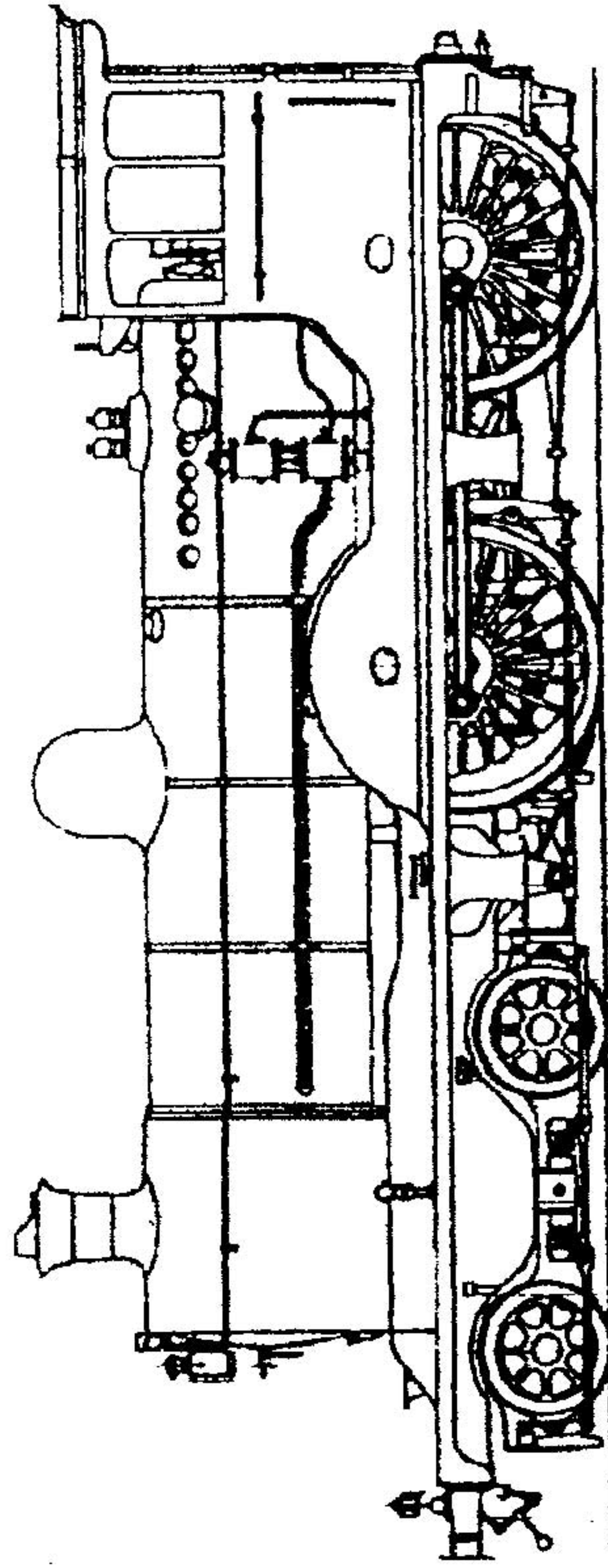
Alhoewel de drie locomotieven type 19 al vanaf begin 1946 afgesteld stonden, vreesde men voor een locomotieftekort en bleven ze meer dan twee jaar te St-Niklaas achter. Pas in de loop van 1948 werden ze dan ook effectief uit het bestand afgevoerd. Hierbij zou de 19.001 de laatste machine zijn die op 25 februari 1949 definitief uitgeschreven werd.

Nochtans zouden de beide andere machines nog gedurende een drietal jaar gebruikt worden als mobiele stoomketel : de 19.001 werd vooreerst te Holsbeek afgesteld en werd eind 1948 omgebouwd tot stoomgenerator en aan de stelplaats van Leuven gebruikt. De 19.003 daarentegen vond dezelfde job te Merelbeke en deed zeker tot begin 1953 daar dienst.

Stoomlocomotief type 188

2'B

Snelreinlocomotief



Haine-S-Pierre 1
Carels 5

Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij bouw

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

3190/ 3288 - 3292

1900 - 1902

19.001 - 19.003

6

Haine-S-Pierre (prototype)

Carels

08/1905 - 10/1905

1948

2'B

95 km/h

Walschaerts

2 binnenliggend

500 mm

660 mm

enk Westinghousepomp

Oerlikon Fv 4

Oerlikon Fd 1

Schroeffrem

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Gekoppeld aan tender :

9 909 mm

9 334 mm

2 895 mm

2 440 mm

4 028 mm

7 187 mm

1 980 mm + 2 311 mm +

2 895 mm

660 mm

1 335 mm

1 980 mm

1 067 mm

55 560 kg

9 800 kg

9 800 kg

18 350 kg

17 610 kg

5 525 kg/m

type 17

Nummerlijsten type 18S > type 19

Oorspr	NR			EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	1946	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
3190	04721			14/12/1906	WO I	Haine-SP	912	
3288	04726	1900	19.003	02/08/1905	27/05/1948	Carels	434	> HLF
3289	04701			09/08/1905	WO I	Carels	435	
3290	04727	1901	19.001	12/09/1905	25/03/1949	Carels	436	> HLF
3291	04704	1902	19.002	21/09/1905	20/07/1948	Carels	437	
3292	04705			03/10/1905	WO I	Carels	438	

Van twee van de drie machines is de loopbaan na WO I nog gekend

1900	19.003	Hasselt Bertrix St-Niklaas	21/08/1942 24/06/1943 24/06/1943	21/08/1942 24/06/1943 27/05/1948	+ 27/05/1948
1901	19.001	Liège Oostende Gent-Ledeberg Merelbeke Hasselt Merelbeke Hasselt Bertrix St-Niklaas	WO I 15/06/1919 14/10/1920 22/01/1929 22/01/1929 05/11/1936 07/10/1939 21/01/1940 31/08/1942 09/06/1943	15/06/1919 14/10/1920 22/01/1929 05/11/1936 07/10/1939 21/01/1940 31/08/1942 09/06/1943 09/05/1949	+ 09/05/1949 PV 61
1902	19.002	Brugge Oostende Gent-Ledeberg Merelbeke Hasselt Bertrix St-Niklaas	WO I 09/06/1919 12/10/1920 22/01/1929 22/01/1929 25/09/1936 24/07/1942 09/07/1943	09/06/1919 12/10/1920 22/01/1929 25/09/1936 24/07/1942 09/07/1943 20/07/1948	+ 20/07/1948

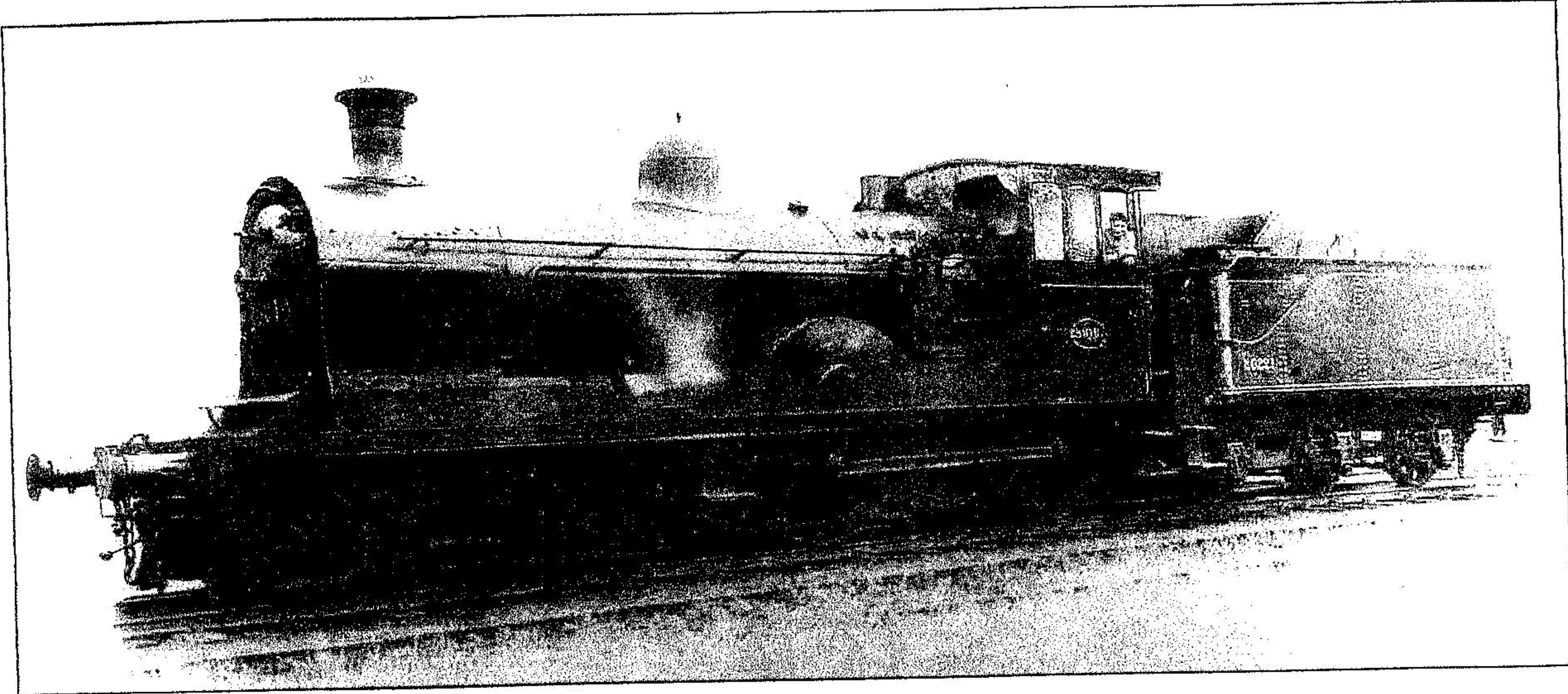
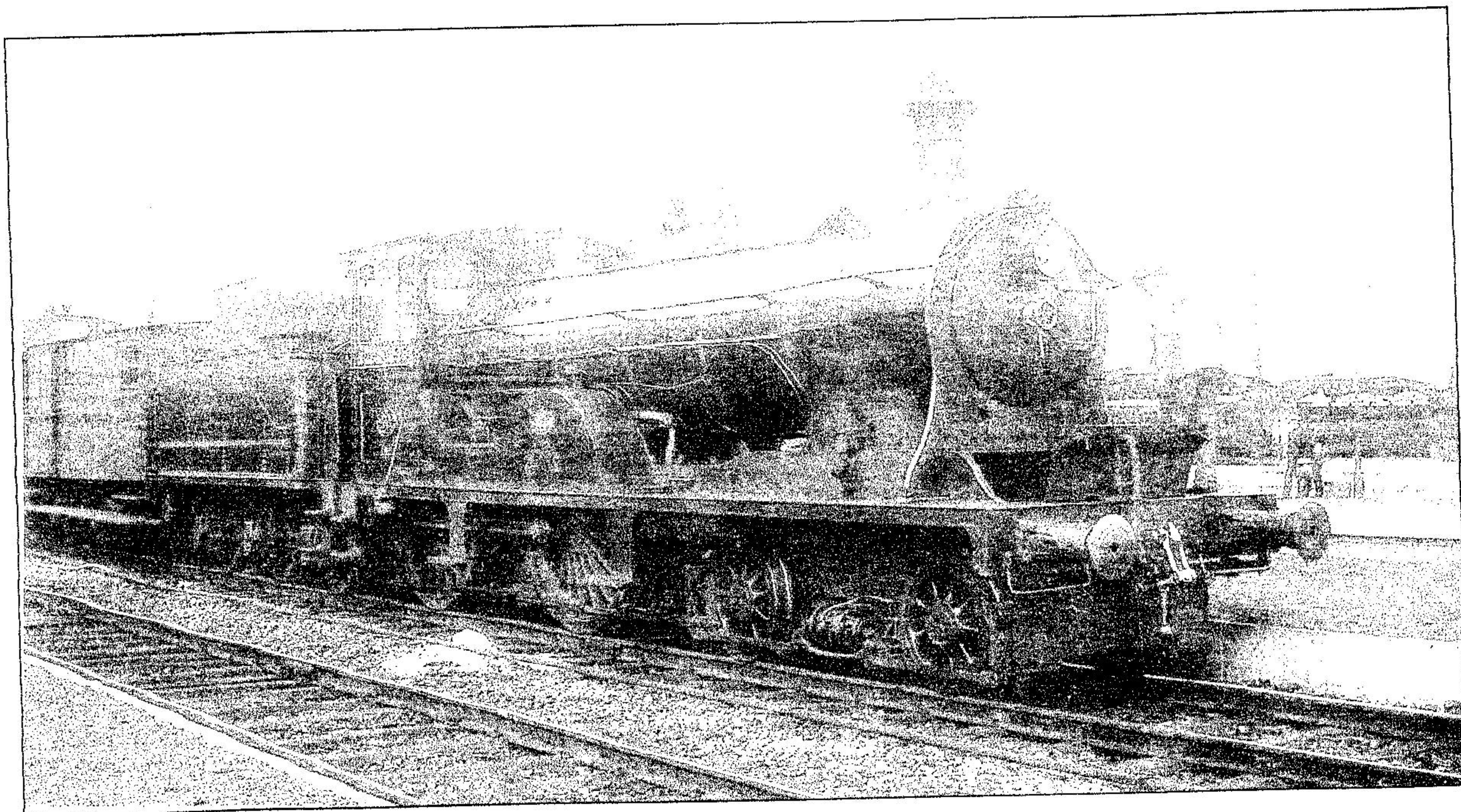


Foto boven :

Deze op 2 augustus 1933 genomen foto toont de 2002 van Mons in het station van Schaerbeek. Ze droeg vroeger het nummer 3906 en werd later 20.002 gedoopt.

Foto onder :

De locomotief 20.010 (ex 3915 en 2010 gebouwd door Franco-Belge



Stoomlocomotieven

Type 18bis .

Geschiedenis :

Bij de testritten met de locomotieven type 18S bleek dat de oververhitter niet de gewenste resultaten boekte, maar er waren in 1905 voldoende sneltreinlocomotieven aanwezig, zodat een opvolger niet meer in aanmerking kwam. Nochtans zouden er in deze periode een aantal bijkomende internationale verbinding opgericht worden en daarom was de bouw van een aantal bijkomende locomotieven wel zinvol. Daarom besliste men om 15 locomotieven bij te bestellen. Men ging echter wel van een nieuw ontwerp uit, waarbij de langsketel duidelijk verlengd werd. Hierdoor zou het verwarmingsoppervlak vergroot worden en steeg de stoomopbrengst verder. Door de langere pijpen werd ook het oververhittingsoppervlak verder vergroot en steeg de temperatuur van de oververhitte stoom zodanig dat de laatste waterresten geëlimineerd konden worden. In 1907 werd de opdracht gegeven aan drie constructeurs – Tubize, Gilain en Anglo-Franco-Belge – voor de bouw van deze nieuwe machines. Ze werden tussen 1 juni 1908 en 7 augustus van hetzelfde jaar als type 18bis afgeleverd.

Bij de levering werden de nodige testritten doorgevoerd en de resultaten waren hier beter dan bij het type 18S en hiermee werden deze machines de sterkste locomotieven uit hun soort in deze periode. Daarom werd beslist om de machines te gebruiken voor de zwaarste internationale treinen op de lijn Oostende – Brussel – Liège – Duitsland. Om dit mogelijk te maken werden ze verdeeld over de stelplaatsen Gent-Ledeberg, Brussel-noord en Verviers. In deze drie stelplaatsen werd een inzetreeks voor 3 à 4 machines opgesteld en het was de eerste maal dat er treinen zonder locomotiefwissel tussen Oostende en Herbesthal gereden werden met slechts enkele stopplaatsen. De diensten werden vooral overgenomen van de oudere locomotieven type 12 en ook de typen Atlantic die vooral gebruikt werden voor de lichtere binnenlandse verbindingen. De machines van Brussel-noord en Gant zouden anderzijds nog een aantal sneltreinen tussen de hoofdstad en de kust slepen en opmerkelijk is ook dat tijdens de zomerperiode praktisch alle machines effectief gebruikt werden voor de eerste typische badtreinen. Doch deze loopbaan duurde niet zo lang, daar een deel van de diensten door het type 10 vanaf ca. 1912. Op dat ogenblik werden ze gegroepeerd te Brussel-noord en Gent en werden ze enkel nog gebruikt voor de sneltreinen tussen Brussel en Oostende. Zo werden alle treinen die aansluiting gaven op de « Mailboten » door het type 18bis gereden. De dienst vanuit Verviers was anderzijds volledig weggevallen, daar de machines minder geschikt waren voor deze zwaardere verbinding.

Met deze dienst gingen ze ook de eerste wereldoorlog in. Bij de bezetting kon ongeveer de helft van de machines naar Frankrijk uitgeweken worden, de overige bleven in België en werden in het Duitse nummerschema opgenomen. Ze verzekerden vooral de doorgaande treinen in bezet gebied, bij voorkeur op de verbinding naar de kust, maar ook op de andere vlakke lijnen werden ze gebruikt voor snelle commando-treinen. Op het einde van de oorlog viel de tol bij deze machines nog mee en slechts 4 machines werden als vermist opgegeven.

Na de eerste wereldoorlog.

Net zoals de voorheen beschreven typen 18S zouden de 11 overgebleven machines in het district Gent aanwezig zijn na de bevrijding. Ook hier staan ze tijdens de eerste periode meestal afgesteld bij gebrek aan geschikte treinen. Vanaf 1922 worden ze dan geconcentreerd te Gent-Ledeberg en beginnen de diensten op de verbinding tussen Oostende en Brussel. Pas in de loop van 1923 zouden ze een eigen inzetreeks krijgen en werden alle diensten vanuit Gent-Ledeberg gereden. Op dat ogenblik waren de typen 18 voor het grootste gedeelte aan andere stelplaatsen afgestaan en waren de typen 18S tijdelijk afgesteld. De onderstaande tabel geeft een beeld over de inzet van deze locomotieven gedurende de periode tussen de beide wereldoorlogen, waarbij de gegevens van de zomerregelingen gepubliceerd worden.

	FLS	FR	FG	FKR	FC	FMS	FHS	
1923	8	6	20					Type 18/18S/18bis
1924	9		16					Type 18/18S/18bis
1925			6					
1926			5					
1927			6					
1928								
1929					3			
1930				3	4			
1931				2	4	3		
1932						6		
1933						5		
1934				2				
1935				9				
1936				6				
1937							8	
1938							7	
1939							7	
1940							7	

Afkortingen

FR : Brugge
 FLS : Aalst
 FG : Gent-Ledeberg / FKR : Merelbeke van 1928
 FHS : Hasselt
 FC : Kortrijk
 FMS : Mons

Stelplaats Gent-Ledeberg > Merelbeke (FKR)

De periode na de eerste wereldoorlog verloopt hier op dezelfde manier als bij het type 18S (zie voorheen). Eerst vooral ingezet op de verbinding vanuit Brussel naar de kust, worden de diensten vanaf 1924 vooral verplaatst naar de lijnen naar Kortrijk en Adinkerke/De Panne. Deze toestand blijft gelden tot eind 1926, maar op dat ogenblik worden de typen 18bis – die inmiddels hernummerd werden in type 20 – op reserrve gezet. Maar op dat ogenblik scheiden de wegen van de typen 19 en 20. Et ganse bestand wordt in 1927 naar Kortrijk overgeplaatst.

Stelplaats Kortrijk :

Na het opheffen van de diensten te Merelbeke zou het type 20 alsnog naar Kortrijk verhuizen en vanaf eind 1928 werd er een beperkte inzetreeks met 3 à 4 inzetdagen opgesteld. Hoofdaandeel van de dienst vormden de treinen tussen Kortrijk en Brugge en Oostende. Maar het type 20 kwam ook tot inzet op de verbinding Kortrijk – Brussel. Maar in tegenstelling met vele andere locomotieven zou het belang van het type 20 slechts miniem zijn en de inzetreeks werd trouwens nooit verder uitgebouwd. Gedurende een viertal jaren waren er een zestal machines te Kortrijk aanwezig, maar eind 1930 werd de inzetreeks toch afgebouwd en verloren de typen 20 hun volledige inzetprogramma. Deze meeste machines vonden te Mons een onderkomen.

Stelplaats Merelbeke (1929 – 1930)

Naast Kortrijk bleven er een vijftal machines te Merelbeke achter en hiervoor werd een zeer beperkte inzetreeks met 3 plandagen opgesteld. Alle diensten werden gereden op de verbinding (Brussel) – Gent – Adinkerke. Maar deze inzet – die gedeeltelijk samen met het type 19 uitgevoerd werd – zou slechts een tweetal jaar standhouden en eind 1930 werd deze beperkte reeks afgebouwd en ook deze machines verhuisden op dat ogenblik naar Mons.

Stelplaats Mons :

Zoals boven gezegd zouden de 11 machines type 20 op korte termijn te Mons geconcentreerd worden. Dit gebeurde eind 1930 en tegen de volgende zomerregeling werd een eerste – beperkte – inzetreeks opgesteld. Er werden slechts 3 machines voorzien en ook het daggemiddelde lag vrij laag. De inzet beperkte zich vooral op de verbinding Mons – Tournai (en waarschijnlijk verder Moeskroen), maar er werden ook enkele treinen gereden

op de lokale lijn Mons – Chimay. In 1932 verhoogde men de inzet zelfs tot 6 inzetdagen en werden nog verschillende – vooral lokale – lijnen bereden. Zo waren er diensten naar Charleroi maar ook naar Ath via de lijn 100. Doch eind 1933 werd ook hier de dienst op betrekkelijk korte termijn opgeheven en de machines verhuisden terug naar Merelbeke en kon men daar een derde inzetperiode optekenen.

Stelplaats Merelbeke (1934 – 1936) :

Vanaf begin 1934 werd een vernieuwde inzet opgetekend. Opnieuw waren de typen 19 en 20 te Merelbeke verenigd, voor het type 20 zou – na een schuctere start een vrij uitgebreide inzetreeks opgebouwd worden met 9 ingezette locomotieven op slechts 11 exemplaren. De dienst bleef dezelfde en geconcentreerd op de verbinding Brussel – Kust, Gent – Adinkerke, maar anderzijds was er ook een nieuwe inzetlijn, nl. deze naar Antwerpen-Linkeroever. Maar ook hier voldeden de typen 20 niet meer echt en zoch men naar meer betrouwbare machines en eind 1936 werd de dienst opnieuw afgebroken en werden de locomotieven in blok aan de stelplaats Hasselt doorgegeven.

Stelplaats Hasselt :

Gelijktijdig met het type 19, doken ook hier de sterkere machines type 20 in Limburg op. En dadelijk werd een uitgebreide inzetreeks met 8 inzetdagen opgesteld. Reden was de verdere uitbouw van de steenkoolexploitatie en een daarmee gepaard gaand tekort aan machines. De inzet was hier sterk uitgebreid : zo waren er vooral de doorgaande treinen vanuit Hasselt naar Antwerpen (via Mol) maar ook naar Leuven. Verder waren er ook diensten naar Maastricht en Maaseik voorzien. Deze vrij uitgebreide inzet zou ook tijdens de eerste periode van de tweede wereldoorlog blijven duren.

De tweede wereldoorlog

	LML	FHS	
05/1940		8	
12/1940		10	Gemengde reeks met type 18
05/1941		6	Gemengde reeks met type 18
10/1941	5	4	

De eerste periode van de oorlog bleef de toestand ongewijzigd en **Hasselt** bleef de inzetstelplaats met treinen naar Antwerpen en Leuven. Door het tekort aan machines zou de inzet eind 1940 trouwens oplopen tot 10 inzetdagen en reden deze locomotieven praktisch alle reizigersdiensten vanuit Hasselt. Doch daar de treindienst steeds verminderde zou ook de inzet dalen tot 6 machines voor de zomerregeling van 1941 en nog 4 diensten tijdens de daaropvolgende winterregeling.

Door deze vermindering ontstond er een overschot en de helft van de machines werd naar Mol getransfereerd en hier werd midden 1941 een inzetreeks met 5 machines opgesteld. Deze stelplaats reed vooral de overgebleven diensten tussen Antwerpen en Hamont, maar de typen 20 werden ook ingezet naar Hasselt en Diest via Tessengerlo. .

Na de zomerregeling van 1942 zou de inzet van het type 20 weer drastisch veranderen : Hasselt behield nog enkele machines, maar de meeste locomotieven verhuisden naar de stelplaats Mons en hier werd een inzetreeks opgesteld met een zevental machines. De dienst werd vooral gereden richting Brussel, maar ook op de verbinding Charleroi – Mons – Tournai. De Hasseltse locomotieven zouden voorlopig nog enkele treinen naar Antwerpen rijden, doch eind 1943 waren alle machines terug te Mons verzameld en deze dienst bleef tot na de beëindiging van de tweede wereldoorlog.

De inzet na de tweede wereldoorlog

Stelplaats Mons :

11 locomotieven 20.001 – 20.011

Door de beschadiging van de stelplaats Mons door de bombardementen, startten de locomotieven hun naoorlogse loopbaan vanuit de voorlopige stelplaats Frameries en werden ze vooral gebruikt in de rechtstreekse dienst Quévy – Mons – Brussel. Begin 1945 verhuisden de machines naar het herstelde depot Mons, maar op dat ogenblik zou door de terugkeer van een aantal machines uit Duitsland de inzet al gedeeltelijk achteruitgaan. Het

ex-Nord Belge machines type 40 zouden een deel van de diensten overnemen en ook de eerste locomotieven type 29 zouden de oudere machines verdringen. In 1946 zou er nog een inzetreeks van 6 inzetdagen opgesteld worden voor het type 20, maar de hoogwaardige diensten waren al uit deze reeks verdwenen. Laten we even deze laatste reeks dag per dag bekijken :

Dag 1		Onderhoud	
Dag 2	7710/7713 7362/7373 7570/7571	Mons – Quéivrain – Mons Mons – Manage – Mons Mons – Chimay – Mons	
Dag 3	7542/7547 8755	Mons – Chimay – Mons Mons – Oudenaarde	uitslaap
Dag 4	8702 7318/7325 7774/7775 7790/7791	Oudenaarde – Mons Mons – Manage – Mons Mons – Quévy – Haine-SP - Mons Mons – Quévy – Mons	
Dag 5	7609 8305 7858 8155/8156 7730/7733	Mons – Ath Ath – Tournai Tournai - Mons Mons – Geraardsbergen – Mons Mons – Quéivrain – Mons	
Dag 6	7843/2100 7564 – 7565	Mons – Tournai – Mons Mons – Chimay – Mons	
			Daggemiddelde : 192 km

Op zondag was er verder nog een treinpaar naar Blaton en één naar Ronse. Maar al vlug doken de loomotieven type 40 op, ze werden eerst ingezet in de goederenreeks van het type 44 en hier waren 10 machines nodig. Pas in de loop van 1947 zouden ze vrij vlug in de bovenstaande reeks B meerijden en de typen 20 op enkele maanden tijd verdringen.

De schrapping van de locomotieven :

Als eerste werd de zwaar beschadigde 2008 in de loop van 1945 definitief afgevoerd en de overige 10 machines bleven gedurende enkele jaren na hun afstelling nog te Mons achter. De 10 machines werden in blok op 26 augustus 1948 uit het bestand afgevoerd.

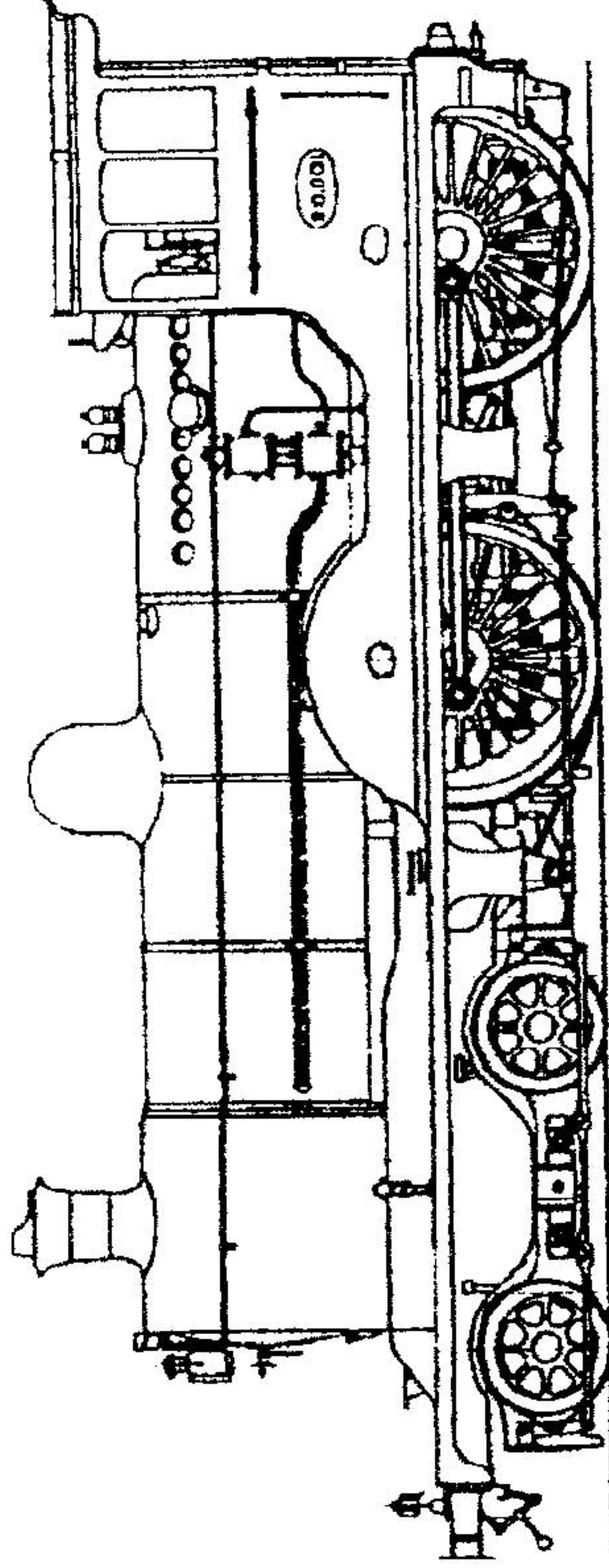
Daar waar de meeste machines al na enkel maanden afgevoerd werden voor sloping, werd de 20.010 gedurende een (vrij korte) tijd gebruikt als verplaatsbare stoomketel te Mons. Maar omstreeks 1950 werd ook deze dienst opgegeven en werd de laatste locomotief van dit type gesloopt.

Stoomlocomotief type 18bis

2'B

Snelreinlocomotief

Tubize : 6
 Franco Belge : 6
 Gilain : 3



Loopbaan :	Ketelkenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	Keteldruk : 13,5 bar	Totale lengte : 10 664 mm
Effectief bij bouw :	Type ketel : Belpaire	Lengte chassis : 10 009 mm
Bouwer :	Roosterlengte : 1 937 mm	Breedte : 2 895 mm
Levering :	Roosterbreedte : 1 070 mm	Hoogte as ketel : 2 440 mm
Ombouw :	Roosteroppervlakte : 32,67 m ²	Hoogte (totaal) : 4 148 mm
Buiten dienst :	Verwar. opp. haard : 12,21 m ²	Radstand (totaal) : 7 645 mm
Asindeling :	Aantal grote vlampijpen : 18	Afstand tussen assen : 2 250 mm + 2 500 mm + 2 895 mm
Snelheid :	Diameter gr vlampijpen : 118 / 127 mm	Oversteek voor : 925 mm
Aandrijving :	Opp. grote vlampijpen : 25,40 m ²	Oversteek achter : 1 335 mm
Type overbrenging :	Aantal kleine vlampijpen : 153	Diameter drijfwielen : 1 980 mm
Plaatsing cilinders :	Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm	Diameter loopwielen : 1 067 mm
Diameter cilinders :	Opp. kleine vlampijpen : 3 765 mm	Massa (rijvaardig) : 58 900 kg
Zuigerslag :	Lengte vlampijpen : 72,50 m ²	Aslast : 1ste as 11 000 kg
Remming :	Verwarmingsopp. pijpen : 3 765 mm	2 de as 2 de as 18 600 kg
Compressor :	Totaal verwarmingsopp. : 109,81 m ²	3 de as 4 de as 18 300 kg
Debiet :	Oververhittingsopp. : 26,85 m ²	5 de as 6 de as ---
Automatische rem :	Diameter ketelromp : 1 427 mm	Massa /lopende meter 5 525 kg/m
Rechtstreekse rem :	Dikte pijpenplaat : 27 mm	Gekoppeld aan tender : type 17
Handrem :	Dikte langsketel : 14,5 - 15 mm	
	Inhoud ritvaardige ketel : 4,050 m ³	
	Inhoud stoomruimte : 1,100 m ³	
	Oppervlakte stoomafgifte : 6,20 m ³	

Nummerlijsten type 18bis > type 20

Oorspr	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN	
	MDGB	1931	1946	IN	UIT	NAAM		NUMMER
3901	04702			01/06/1908	WO I	Tubize	1543	
3902	04722	2000	20.008	06/06/1908	20/07/1948	Tubize	1544	
3903	04711			13/06/1908	WO I	Tubize	1545	
3904	04728			26/06/1908	WO I	Tubize	1546	
3905	04741	2001	20.001	30/06/1908	26/06/1948	Tubize	1547	
3906		2002	20.002	04/07/1908	26/06/1948	Tubize	1548	
3907	04729	2003	20.003	27/06/1908	26/06/1948	Gilain	29	
3908		2004	20.004	17/07/1908	26/06/1948	Gilain	30	
3909		2005	20.005	22/07/1908	26/06/1948	Gilain	31	
3910		2006	20.006	06/07/1908	26/06/1948	A.F.B.	1701	
3911		2007	20.007	16/07/1908	26/06/1948	A.F.B.	1702	
3912	04723			21/07/1908	WO I	A.F.B.	1703	
3913		2008		29/07/1908	1945	A.F.B.	1704	
3914		2009	20.009	11/08/1908	26/06/1948	A.F.B.	1705	
3915	04703	2010	20.010	07/08/1908	26/06/1948	A.F.B.	1706	> stoomketel

Voorbeeld van de loopbaan van het type 20 : 20.006

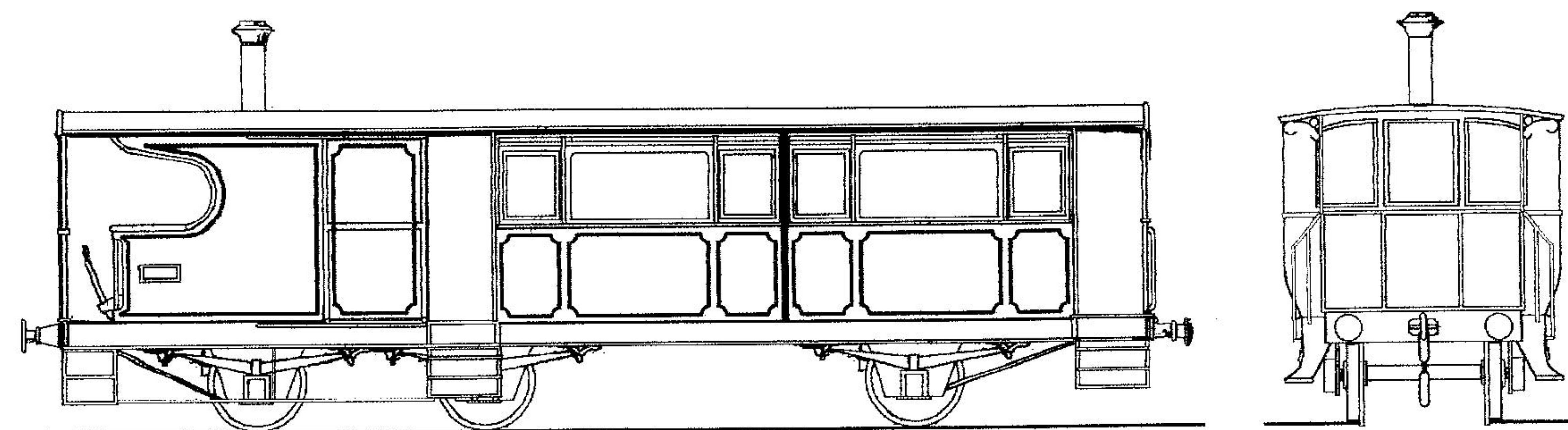
2006	20.006	Mons	WO I	06/06/1919	+ 26/06/1948
		Oostende	06/06/1919	12/10/1920	
		Gent-Ledeberg	12/10/1920	16/01/1929	
		Kortrijk	16/01/1929	02/10/1930	
		Merelbeke	02/10/1930	05/12/1933	
		Hasselt	05/12/1933	10/07/1937	
		Merelbeke	10/07/1937	10/09/1938	
		Hasselt	10/09/1938	14/09/1942	
		Mons	14/09/1942	26/06/1948	

Stoommotorwagens

Flandre occidentale .

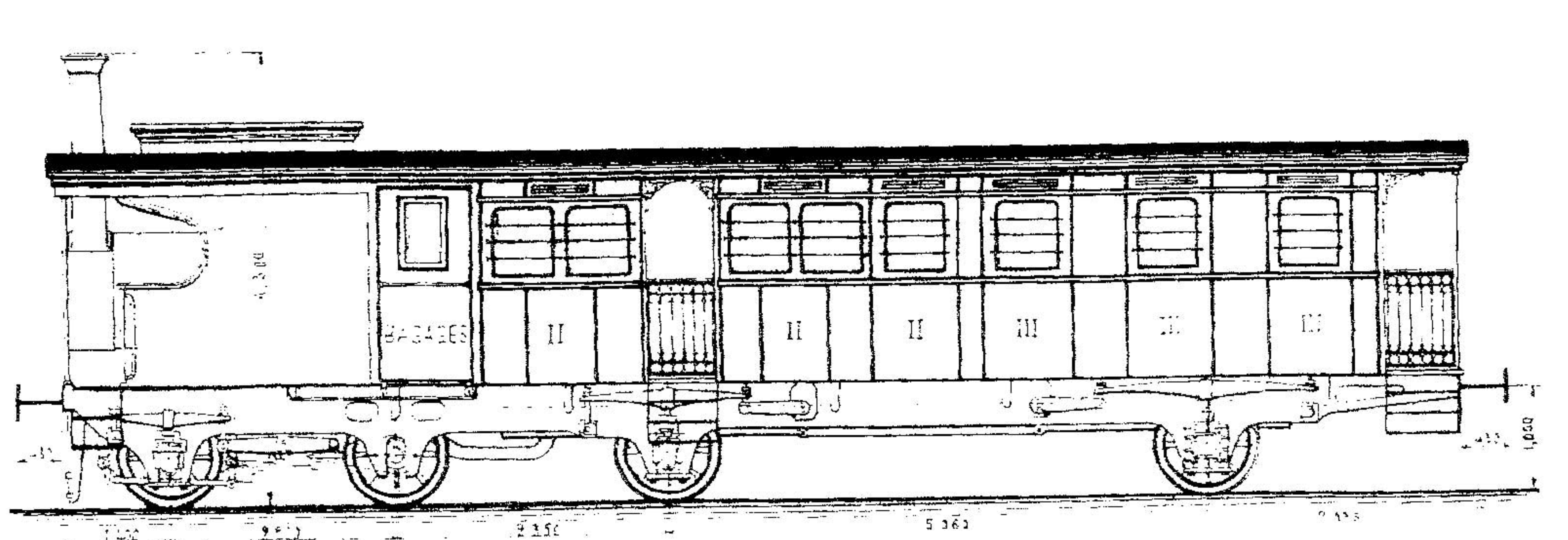
Naast de Etat Belge zou vooral de privé-maatschappij Flandre Occidentale een voorloper worden voor het gebruik van de stoommotorwagens. Deze maatschappij exploiteerde verschillende voornamelijk lokale verbindingen in West-Vlaanderen en door het geringe aantal reizigers en de vlakheid van de lijnen was dit gebied uitermate geschikt voor deze snelle tractievorm.

Al in 1878 liet de Flandre Occidentale twee stoommotorwagens bouwen, die identiek waren met de motorwagens 3 tot 7 van de Etat Belge. Deze driessige stellen kregen de nummering 1 en 2 toegemeten. Al hoewel ze analoog waren met de Etat Belge motorwagens, zouden ze vooral in verband met de inrichting enkele verschillen hebben.

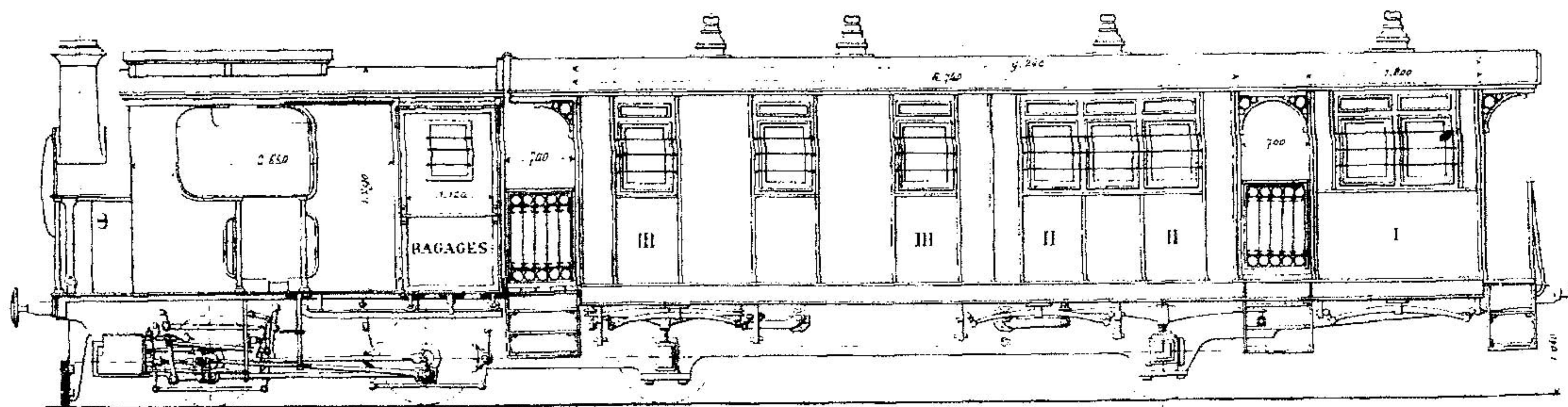


Door de goede resultaten van deze beide motorwagens zou de FO in 1885 een derde motorwagen laten bouwen en hier werd gekozen voor een grotere capaciteit en ontstond een vierassige versie. Tubize ontwikkelde in deze periode deze nieuwe stellen en leverde een eerste motorwagen aan de Flandre occidentale. In tegenstelling tot de latere exemplaren van dit type, had de nr 3 van de FO nog de kenmerken van zijn zwakkere voorlopers: nl. een dwarsgeplaatste ketel en een ophanging met slechts één primaire trap. Wel werd ook hier weer het interieur zo opgevat dat de derde klasse kant ketel te vinden was en dat er twee brede opstapplatformen aanwezig waren. Aan de hand van deze motorwagen werd trouwens de VV 51 van de Etat Belge uitgewerkt.

Na de nodige testritten met de nr 3 besliste de FO tot de aankoop van drie verdere motorwagens – nr 4 tot 6 en tubize ontwikkelde hiervoor een nieuw concept dat gevoerd werd als type 29. Hier kreeg men de klassieke kenmerken: een in de langsrichting geplaatste vlampijpketel, binnenliggende cilinders, die de tweede as aandreven, uitwendige koppelstangen en zeker gerieflijker compartimenten. Dit werd vooral verkregen door het vergroten van de lengte van de motorwagen en de drastische aanpassing van de vering door het gebruik van een dubbele vering met balansinstelling. In tegenstelling met de (latere) stellen 52 – 55 van de Etat Belge opteerde de FO resoluut voor de indeling met het 3^{de} klasse-compartiment kant ketel en een losser gekoppeld rijtuiggedeelte. Hierdoor werden de schokken en de trillingen van de aandrijving minder overgebracht. En opnieuw was de FO hier voorloper op de bestellingen van de Etat Belge.



Slechts bij de bouw van de laatste motorwagen – het nr 7 – sloot de FO aan op een eerdere bestelling van de Etat Belge en liet men een bijkomend stel bouwen aan de reeks die voorheen besteld was. Deze motorwagen werd volledig identiek aan de motorwagens reeks 57 – 61 van de Etat Belge en werd door Tubize geleverd in de loop van 1890.



In deze periode werden de eerder geleverd stellen 1 – 3 grondig verbeterd en werd ook hier de klasse-indeling omgewisseld en werd de vering –en daardoor het comfort – door een dubbele vering sterk verbeterd. Verder werden ook nog tal van aanpassingen doorgevoerd aan de ketel en de aandrijving.

Deze motorwagens werden vanaf hun ontstaan ingezet op verschillende lokaallijnen van de FO, maar de grootste inzet kenden ze toch op de internationale verbinding tussen Ieper en Hazebrouck via Poperinge en het grensstation Abeele. In de zomermaanden was er ook sterker verkeer op de noordelijker verbinding vanuit Ieper naar Roeselare en verder Lichtervelde. Hier werde de verbinding gemaakt met de treinen naar de kust, nl. Gent – Adinkerke en Lichtervelde – Torhout – Oostende. De meeste motorwagens werden zeker tot bij de eeuwwisseling gebruikt op deze lokale verbindingen, maar op dat ogenblik was de techniek voorbijgestreefd en werden ze geleidelijk aan afgeschreven.

Bij de overname van de Flandre Occidentale door de Etat Belge in 1906 waren nog alle zeven stoommotorwagens in het bestand aanwezig, maar al zeer snel zouden ze door de Etat Belge afgesteld worden. Mogelijk waren trouwens een aantal motorwagens al eerder afgesteld, minstens twee exemplaren waren echter nog in effectieve dienst. Over de schrapping van de VV 1 – 7 is weinig bekend, maar in het overzicht van 1909 komt geen enkel stel nog voor.

Stoomlocomotieven

Nord Belge 601 - 623 > Type 88

Geschiedenis :

Daar de Nord Belge vooral gelegen was in de uitgebreide industriegebieden van Liège en Charleroi ontstond er zeer snel een behoefte aan zeer krachtige locomotieven en zowel gebruikt konden worden voor de zware rangeringen, maar ook voor de bediening van de verschillende bedrijven naast de lin en de lokale goederentreinen. Hiervoor moest een krachtige vierassige tenderlocomotief ontwikkeld worden. Dit gebeurde trouwen omstreeks 1850 door de Nord Français. Deze voor die tijd zeer moderne locomotieven werden vanaf 1855 gebouwd en waren gekenmerkt door de nieuwste snufjes in de locomotiefbouw : een Crampton ketel met groot vermogen, grote uitwendig aangebrachte cilinders en de schaarbeweging van Walschaerts. Ondanks het opgewekte vermogen waren dit zeer korte, robuuste machines met een zeer eigenaardig uiterlijk. Het machinistenhuis – dat oorspronkelijk open was – was verhoogd aangebracht, de watertenders waren deels tussen het chassis, deels verhoogde onder de ketel aangebracht.

Korte tijd na de levering van deze machines, besliste de Nord Belge om 15 identieke machines te bestellen, deze werden aan Cockerill uitbesteed in 1858 en werden in 1859 n 1860 als nummers 601 tot 615 aan de Nord Belge afgeleverd. Door hun hoge machinistenhuis werden ze in België « Petits Châteaux » genoemd en kregen elk een naam van een bekende (meestal middeleeuwse) persoonlijkheid (zie nummerlijst) . Deze machines werden vooral tussen Kinkempois en St-Martin verdeeld. Hier werden ze vooral in de zware rangeerdienst gebruikt in beide vormingsstations, maar reden ook de bedieningstreinen naar de metaalbedrijven in de buurt.

Door het steeds stijgende verkeer zou er een tekort ontstaan bij de Nord Belge en daarom kwam de vraag om bij de Nord Français een aantal machines van dit type aan te kopen en zo werden in 1873 twee machines van de reeks 4.551 – 4.565 aan de Nord Belge verkocht. Beide locomotieven – de 4.558 en 4.559 – werd in 1859 door de Franse firma Gouin gebouwd en kregen in België de nummers 616 en 617. De locomotieven werden opnieuw bij beide voorgaande depots ingedeeld en verrichtten dezelfde taken.

Doch de aankoop van deze stomers bracht nog niet genoeg soelaas en daar er geen verdere machines verkocht werden, besliste men in de beginjaren tachtig van vorige eeuw om 6 bijkomende locomotieven bij Cockerill te bestellen. Deze werden in 1884 geleverd en als nummers 618 tot 623 in dienst gesteld. Naast Kinkempois en St-Martin werden de machines nu ook te Frameries ondergebracht en verzekerden hier ten zuiden van Mons analoge diensten. Tot na de eeuwwisseling waren er weinig veranderingen, doch ontbreken verdere gegevens over de inzet.

Uit de jaarverslagen is wel bekend dat tussen 1907 en 1914 minstens 9 machines grondig gemoderniseerd werden : zo werden bij deze machines de oorspronkelijke ketels vervangen door modernere eenheden met een Belpaire-vuurhaard en werden gesloten machinistenhuizen geplaatst. Deze laatste verbouwing ging al langer terug , maar naar gelang de periode werd deze bescherming voor de machinisten steeds verder aangepast. Naast deze grotere en zichtbare verbouwingen werden nog verdere modernisering aangebracht.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog werden 17 machines naar Frankrijk afgevoerd en vanuit niet bezet gebied door de Nord Français gebruikt. Hier bleven de taken beperkt tot vooral lokale goederentreinen, maar ook de bediening van de verschillende militaire depots in het noorden van Frankrijk. Minstens drie locomotieven (de 602, 607 en 610) werden tijdens de wereldoorlog zo zwaar beschadigd of afgevoerd, zodat ze niet meer in de inventaris van 1921 voorkomen.

Na de oorlog bleef hun inzet gedurende praktisch de ganse periode ongewijzigd : Kinkempois en St-Martin bezaten elke een zevental machines en hiervoor waren inzetreeksen met een viertal inzetdagen opgesteld. De Kinkempois rangeerden steeds twee machines te Kinkempois-vorming, één machine bediende de haven van Renory en het staalbedrijf Cockerill kant Kinkempois. De vierde locomotief was te Ougrée gestationeerd en bediende vanuit deze plaats de afstelbundels van Cockerill en de verschillende steenkoolmijnen.

Te St-Martin was de inzet beperkter maar gemiddeld waren 3 machines actief : één te St-Martin zelf, de twee overige voor de bediening van de staalnijverheid tussen St-Martin en Charleroi-sud. Ook Frameries zou zeker gedurende enkele kortere periodes twee à drie machines in depot hebben en deze bedienden het industriegebied langs de lijn 96.

Enkel de levering van de zware machines 501 – 520 (later type 99) in 1930 zou enkele locomotieven overbodig maken en hierdoor werden nog de machines van de laatste bouwreeks – 618 tot 623 definitief afgesteld, terwijl enige tijd later – omstreeks 1932 – twee locomotieven (de nummers 603 en 615) aan de steenkoolmijn Monceau-Fontaine verkocht werden. Hierdoor was het effectief tot nog 9 locomotieven gedaald. De inzet kende ook een wijziging : te Kinkempois waren er nog twee machines en één ervan verrichtte de lokale rangeringen binnen de stelplaats. De Inzet te St-Martin bleef met 6 à 7 machines praktisch ongewijzigd. Voor Frameries zijn er geen gegevens voorhanden, doch waarschijnlijk was er nog voor korte tijd – tot ca. 1936 – één locomotief aanwezig voor lokale rangeringen.

Vanaf ca. 1935 zouden de meeste locomotieven op een afstelspoor verdwijnen en omstreeks 1938 werden deze oude locomotieven – op twee na – definitief uit het bestand afgevoerd en gesloopt.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren waarschijnlijk alle machines te St-Martin aanwezig.

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

Bij de overname door de N.M.B.S. waren er nog twee machines van deze reeks aanwezig, deze waren echter al geruime tijd werkloos afgesteld. Nochtans zou men – wegens een nijpend locomotieftekort – deze machines reactiveren.

Kinkempois :

1 machine : 606 > 8806 > 88.001

Te Kinkempois was locomotief 606 aanwezig en deze werd locomotief hernummerd in 8806. Na de afgifte van de meeste ex-Duitse locomotieven kwam de 8806 eind 1940 – na een revisie – terug in dienst en de machine verzekerde vooral de interne rangeringen binnen de stelplaats Kinkempois.

Omstreeks eind 1942 verhuisde de machine dan onofficieel naar de naburige stelplaats Rebnory en hier werd de locomotief vooral gebruikt voor rangeringen in de werkplaats voor rijtuigen . Tot in juli 1944 bleef de 8806 nochtans bij Kinkempois ingedeeld, maar op 18 juli werd de feitelijke toestand officieel gemaakt en verhuisde de locomotief officieel naar Renory

Renory :

1 machine 8806 > 88.001

Na de transfert in juli 1944 bleef de 8806 zijn rangeeretaken in de stelplaats en rijtuigloods verder uitvoeren, maar kort na de bevrijding kwamen er steeds meer modernere locomotieven ter beschikking en werd de 8806 zoveel mogelijk op non-actief geplaatst. Daar waar er in 1945 nog enkele inzetdagen op te tekenen waren, was dit in 1946 geenszins nog het geval. De inmiddels hernummerde 88.001 werd bij de overige afgestelde locomotieven geplaatst en wachtte hier gedurende een drietal jaar op zijn definitieve verkoop of buiten dienststelling. Daar er geen klanten kwamen voor deze machine werd de 88.001 met PV 131 uit het bestand afgevoerd. Dit gebeurde officieel op 25 mei 1949

Stoomlocomotief type 88 oorspronkelijk

Dt

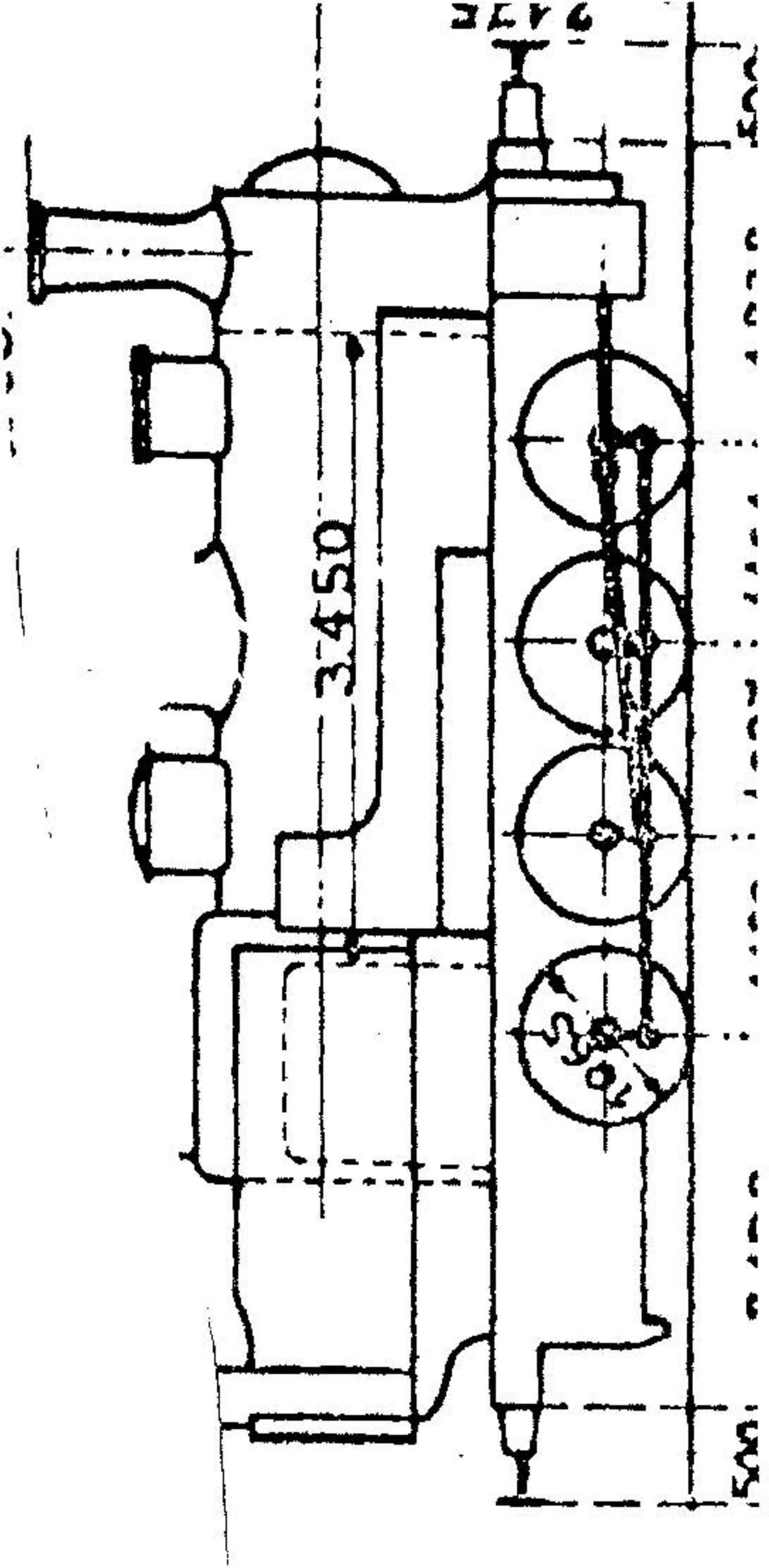
Rangeerlocomotief

Nord Belge
601 - 623

Cockerill
Gouin (Paris)

616 / 617
ex Nord Franc

21
2



Loopbaan :

Nummering :

Effectief bij Nord Belge

Effectief bij Etat Belge

Bouwer :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar. opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

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

6 de as

Massa /lopende meter

Voorraad kolen

Voorraad water:

10 bar	8 290 mm
Crampton	7 290 mm
1 415 mm	2 950 mm
1 256 mm	2 175 mm
1,76 m ²	3 949 mm
6,22 m ²	3 330 mm
---	1 104 mm + 1 097 m +
---	1 129 mm
---	1 832 mm
205	2 128 mm
45 / 50 mm	1 065 mm
89,46 m ²	---
3 450 mm	36 000 kg
89,46 m ²	8 000 kg
95,68 m ²	8 500 kg
---	9 500 kg
---	10 000 kg
1 278 mm	---
20 mm	---
14 - 15 mm	4 475 kg/m
2,620 m ³	1 500 kg
2,050 m ³	4 700 l
6,02 m ³	

St-Martin :

1 machine : 612 > 8812 > 88.002

Bij het begin van de vijandelijkheden stond de 612 te St-Martin afgesteld en net zoals bij de Luikse machine werd ze eind 1940 gereactiveerd en ingezet voor lokale rangeringen in de stelplaats. Deze toestand bleef ongewijzigd tot na de bevrijding. Maar eind 1945 werd deze taak overgenomen door de locomotief type 71 en werd de inmiddels tweemaal hernummerde machine op een afstelspoor geplaatst. De 88.002 bleef dan nog gedurende een drietal jaar wegroesten en werd op 30 maart 1949 met behulp van PV 68 definitief uit het N.M.B.S.-bestand afgevoerd.

De industri locomotieven :

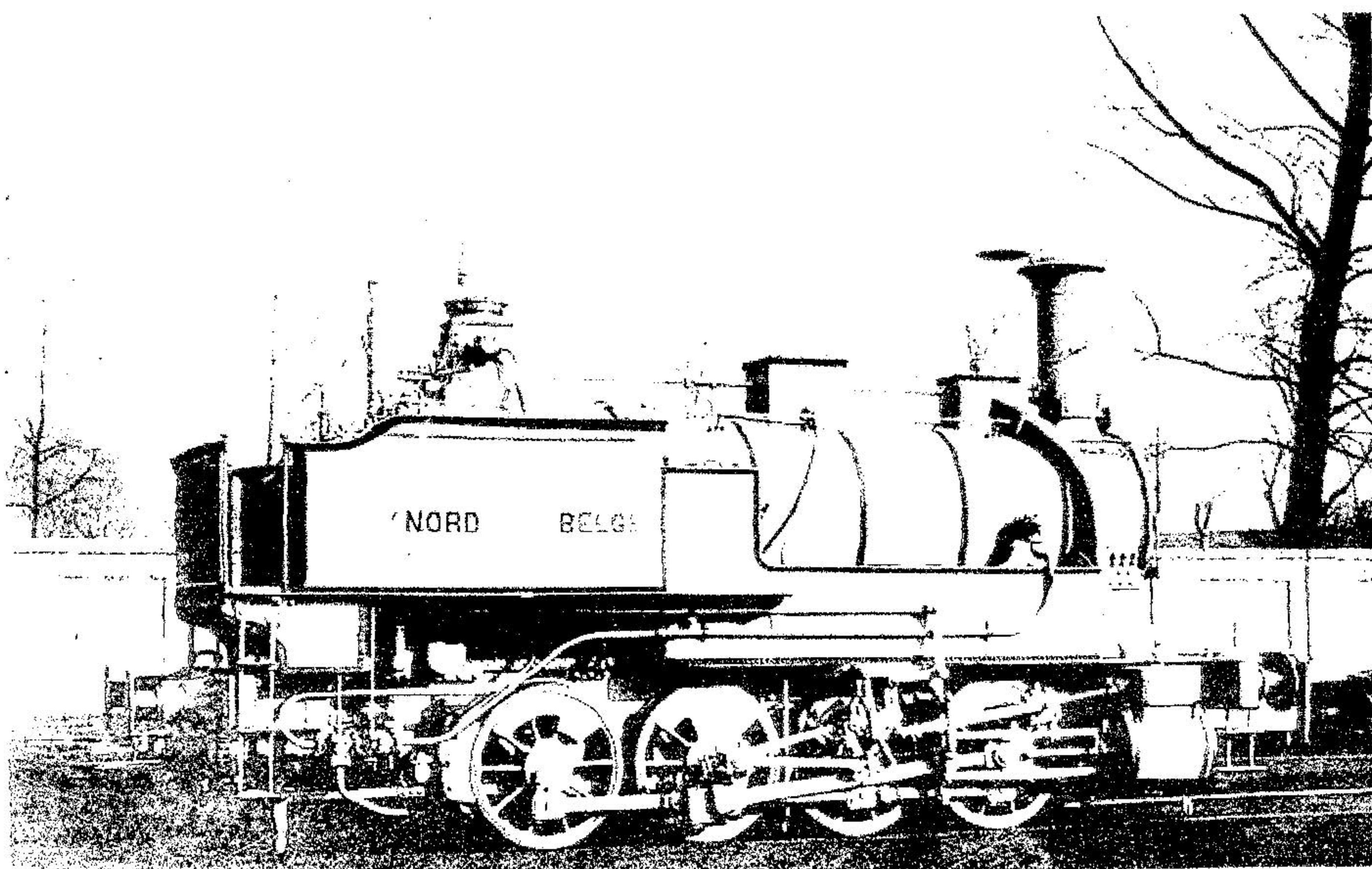
Zoals reeds behandeld deed de mijnketen onder leiding van de SA Monceau Fontaine een vraag voor de aankoop van sterke, robuuste locomotieven. Deze mijn had (en zou later nog verdere) Etat Belge locomotieven verwerven, maar omstreeks 1930 waren er geen machines beschikbaar. Daarom ging de vraag naar de Nord Belge. Deze maatschappij zou op dat ogenblik de machines 601 – 623 geleidelijk aan afstellen en zo kwam een koop tot stand in 1932 : Monceau Fontaine werd eigenaar van de machines 603 en 615 en deze vierassers werden als nummer 71 en 72 in het eigen bestand ingevoerd.

Samen met vele andere machines verzekerden ze de interne rangeringen in de zetel Monceau van de mijn en dslepten ze ook de treinen naar het overgavestation van de Etat Belge. Wegens hun robuuste bouwwijze zouden de machines tot bij de sluiting van de zetel in dienst blijven : daar waar de 71 omstreeks 1955 afgesteld werd en nadien ook effectief gesloopt werd, zou de 72 tot in 1965 zijn taken blijven uitvoeren. Maar op dat ogenblik ging deze locomotief dan ook naar het afstelspoor. Om onverklaarbare redenen werd deze locomotief niet gesloopt en bleef nog meer dan 10 jaar verder wegroesten.

De museum locomotief :

In de zeventiger jaren werd er een actief beleid gevoerd in verband met het museumpatrimonium en zo kwam ook deze ex Nord Belge locomotief ter sprake. Na onderhandelingen werd de MF 72 dan door Monceau Fontaine in 1976 aan de N.M.B.S. geschonken en hiermee werd de oudste locomotief die op dat ogenblik in België nog aanwezig was in het museumbestand opgenomen.

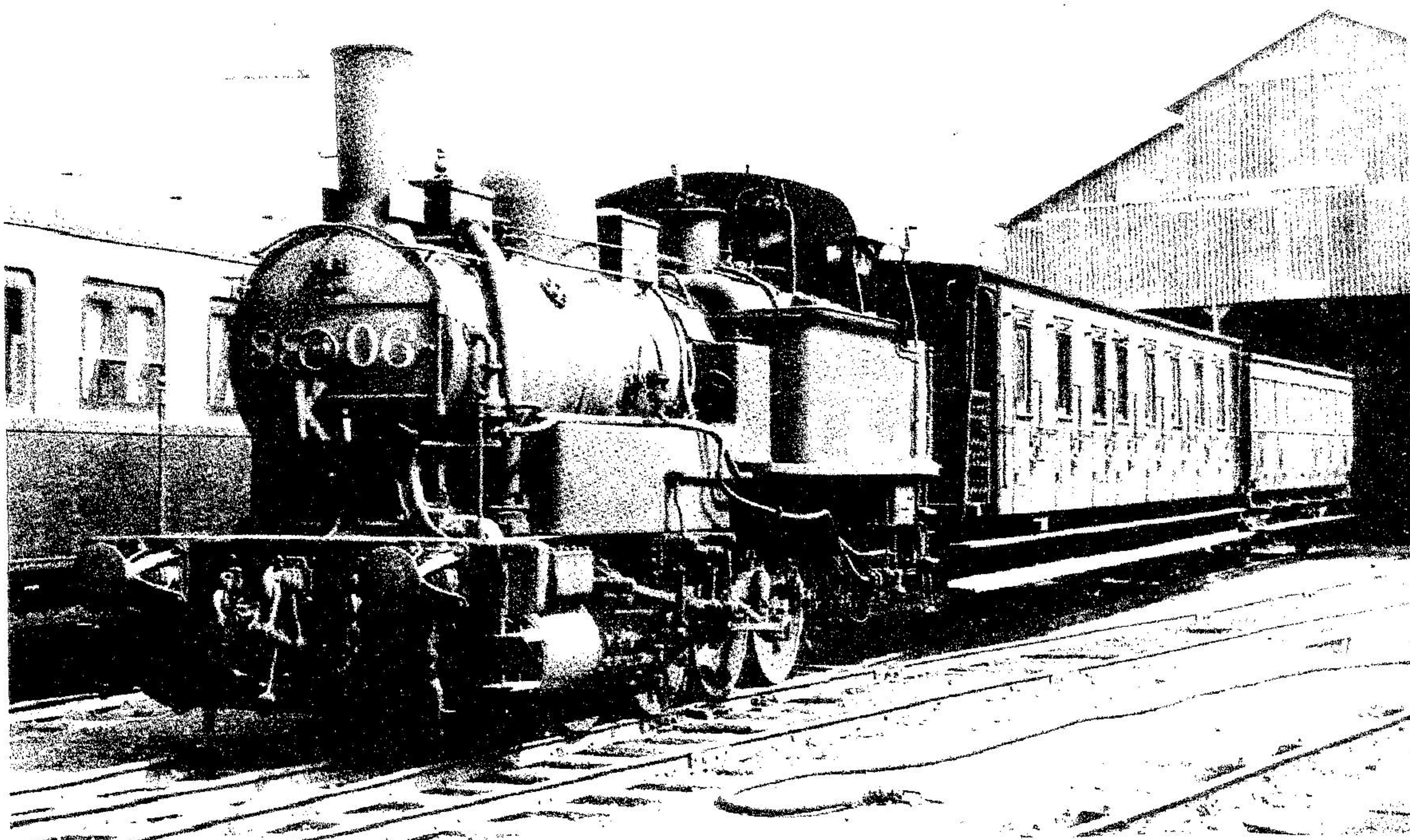
Na het nazicht kwam de 615 dan onmiddellijk naar Leuven, maar spijtig genoeg werd er geen geld vrijgemaakt voor een restauratie en zodoende staat deze machine nog in zijn laatste toestand te Leuven afgesteld.



Locomotieven 601 – 623 : oorspronkelijke uitvoering

Nummerlijsten type 88

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
601	1859			Cockerill		1932-1938	<i>Charlemagne</i>
602	1859			Cockerill		WO I	<i>Godfr de Bouillon</i>
603	1859			Cockerill		1932	<i>Duc d'Ursel</i> <i>MF 71</i>
604	1859			Cockerill		1932-1938	<i>Duc d'Aerschot</i>
605	1859			Cockerill		1932-1938	
606	1859	8806	88.001	Cockerill		03/1949	<i>Notger</i>
607	1859			Cockerill		WO I	<i>Jordon</i>
608	1859			Cockerill		1932-1938	<i>Surlet de Chokier</i>
609	1859			Cockerill		WO I	<i>Belliard</i>
610	1859			Cockerill		1932-1938	<i>La Sambre</i>
611	1859			Cockerill		1932-1938	<i>Saint-Martin</i>
612	1859	8812	88.002	Cockerill		05/1949	<i>Marchienne</i>
613	1859			Cockerill		1932-1938	<i>Thuin</i>
614	1859			Cockerill		1932-1938	<i>Seraing</i>
615	1859			Cockerill		1932 ²	<i>Huy</i> <i>MF 72</i>
616	1873			Gouin 1859		1932-1938	<i>De Sèze</i> <i>Ex 4.558</i>
617	1873			Gouin 1859		1932-1938	<i>Monthyon</i> <i>Ex 4.559</i>
618	1884			Cockerill		1930	<i>Hal</i>
619	1884			Cockerill		1930	<i>Nivelles</i>
620	1884			Cockerill		1930	<i>Wavre</i>
621	1884			Cockerill		1930	<i>Ninove</i>
622	1884			Cockerill		1930	<i>Waremmes</i>
623	1884			Cockerill		1930	<i>Visé</i>



Locomotief nr 8806 te Renory (Foto Harder, verzameling LSV)

Stoomlocomotief type 88 na ombouw

Dt

Rangeerlocomotief

Nord Belge
601 - 623

Cockerill
Gouin (Paris)

21
2

Omgebouwd:
601, 603, 606,
608, 609, 612,
615, 616

Loopbaan:
Nummering:

Effectief bij Nord Belge
Effectief bij Etat Belge

Bouwer:

Levering:

Ombouw:

Buiten dienst:

Asindeling:

Snelheid:

Aandrijving:

Type overbrenging:

Plaatsing cilinders:

Diameter cilinders:

Zuigerslag:

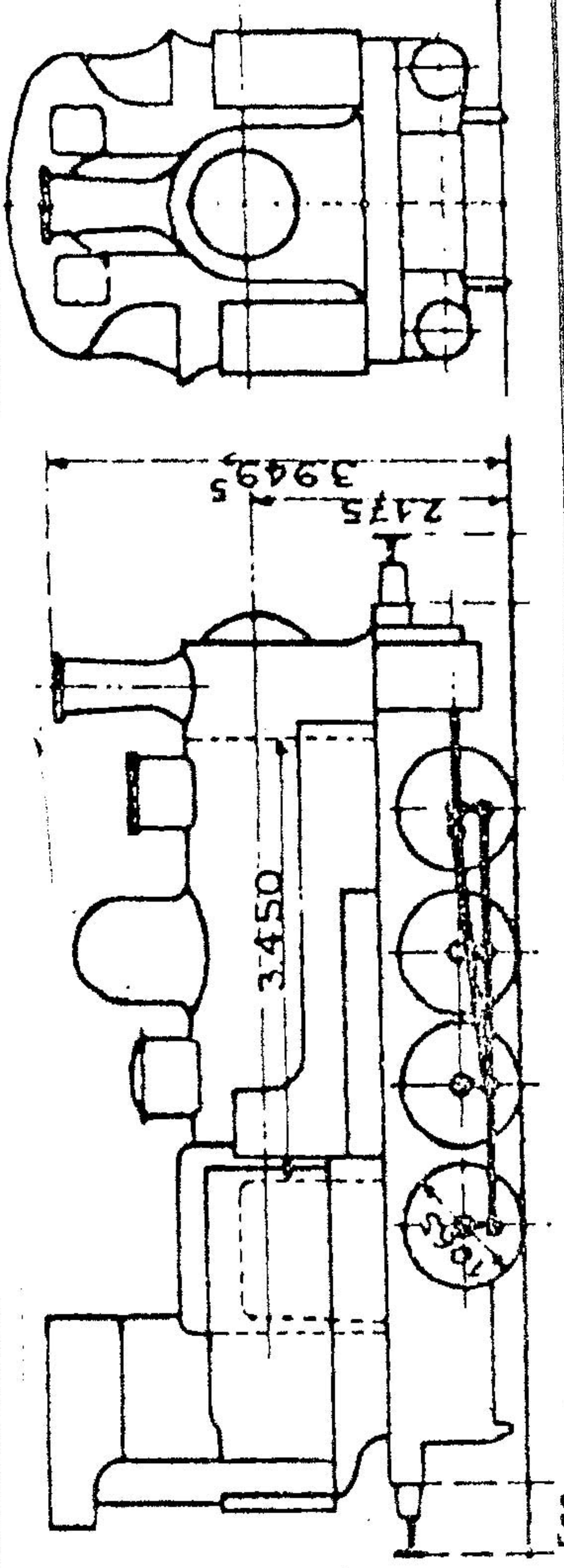
Compressor:

Debiet:

Automatische rem:

Rechtstreekse rem:

Handrem:



Ketekenmerken:

Keteldruk: 10 bar
 Type ketel: Belpaire
 Roosterlengte: 1 425 mm
 Roosterbreedte: 1 256 mm
 Roosteroppervlakte: 1,79 m²
 Verwar.opp. haard: 6,22 m²
 Aantal grote vlampijpen: ---
 Diameter gr vlampijpen: ---
 Opp. grote vlampijpen: ---
 Aantal kleine vlampijpen: 199
 Diameter kl vlampijpen: 45 / 50 mm
 Opp. kleine vlampijpen: 87,55 m²
 Lengte vlampijpen: 3 450 mm
 Verwarmingsopp. pijpen: 87,55 m²
 Totaal verwarmingsopp.: 93,77 m²
 Oververhittingsopp.: ---
 Diameter ketelromp: 1 278 mm
 Dikte pijpenplaat: 20 mm
 Dikte langsketel: 14 - 15 mm
 Inhoud ritvaardige ketel: 2,580 m³
 Inhoud stoomruimte: 2,050 m³
 Oppervlakte stoomafgifte: 6,02 m³

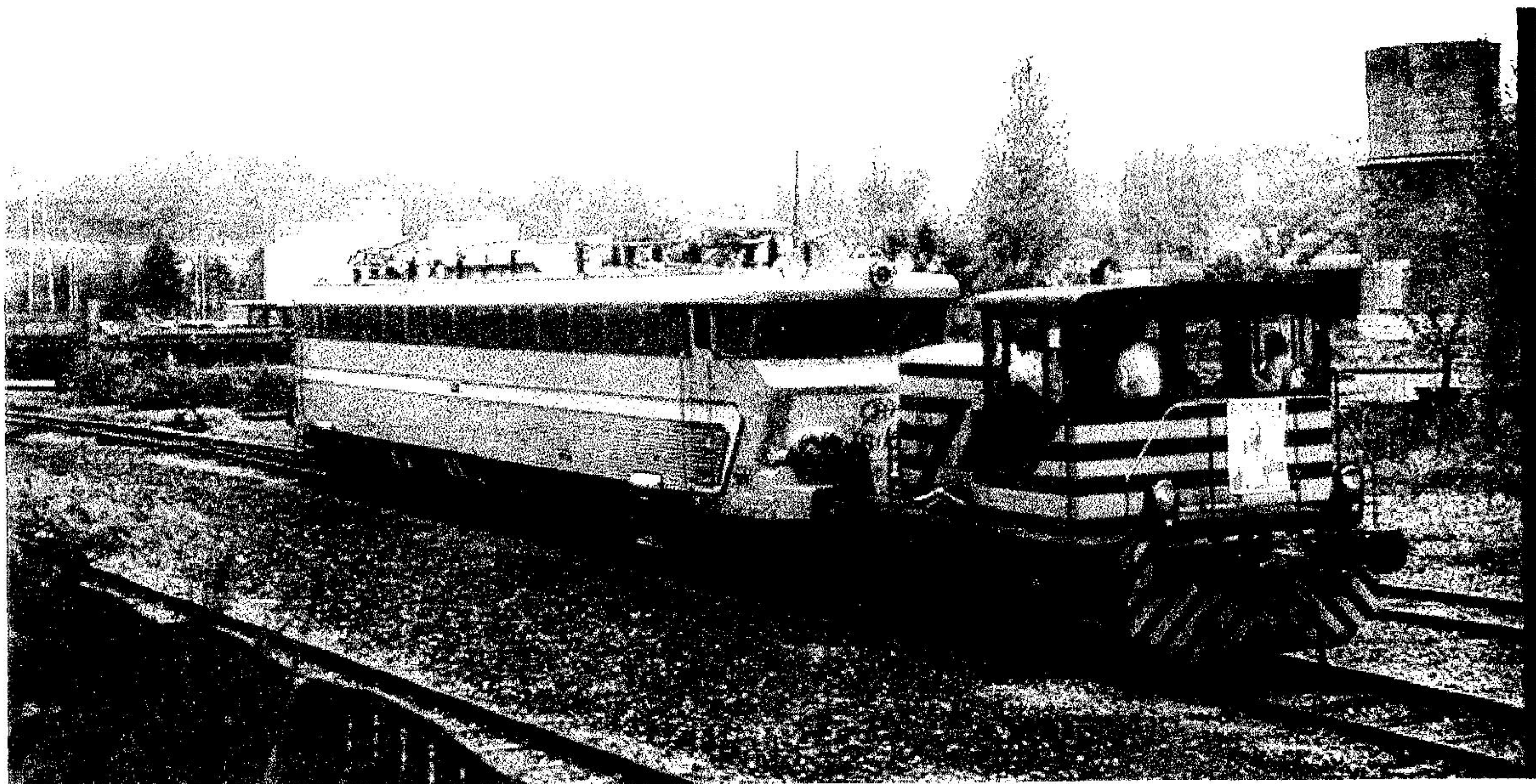
Afmetingen:

Totale lengte: 8 290 mm
 Lengte chassis: 7 290 mm
 Breedte: 2 950 mm
 Hoogte as ketel: 2 175 mm
 Hoogte (totaal): 3 949 mm
 Radstand (totaal): 3 330 mm
 Afstand tussen assen: 1 104 mm + 1 097 mm + 1 129 mm + 1 832 mm + 2 128 mm + 1 065 mm
 Oversteek voor: ---
 Oversteek achter: 41 700 kg
 Diameter drijfwielen: 10 800 kg
 Diameter loopwielen: 9 800 kg
 Massa (rijvaardig): 9 800 kg
 Aslast: 1ste as: 11 300 kg
 2 de as: ---
 3 de as: ---
 4 de as: ---
 5 de as: ---
 6 de as: ---
 Massa /lopende meter: 4 560 kg/m
 Voorraad kolen: 1 500 kg
 Voorraad water: 4 700 l

Elektr. Locomotief reeks 18

1973

Brugeoise & Nivelles



Locomotief 1804 wordt na zijn revisie terug onder draad gebracht te Salzinnes

Geschiedenis :

In het begin van de zeventiger jaren was het internationale verkeer in de lift en zowel de verbindingen naar Frankrijk (Paris) als Duitsland (Köln) werden verder uitgebreid. Hiervoor had men in België slechts 13 meerspanningslocomotieven: de reeks 15 die het verkeer Frankrijk – België – Nederland voor zijn rekening nam en de reeks 16 voor het verkeer naar Duitsland, met ook enkele verbindingen naar Paris. De Franse spoorwegen hadden daarentegen nog 9 locomotieven reeks CC 40 100 voor het verkeer tussen Brussel en Paris. Dit bestand was op dat moment al ruim krap. De Duitse spoorwegen hadden wel de Europa-loc 184 ontwikkeld maar op dat ogenblik speelde deze geen enkele rol meer in het grensoverschrijdende verkeer.

Anderzijds werd in 1972 de verbinding tussen Paris en Liège via Charleroi en Namur geleidelijk onder draad gebracht en hiervoor waren drie bijkomende locomotieven nodig. Om dit mogelijk te maken werden er onderhandelingen gevoerd met de Franse spoorwegen voor de bouw van een nieuwe vierspanningslocomotief maar de S.N.C.F. had geen interesse in deze nieuwbouw daar ze reeds voldoende locomotieven had en er anders een km- overschot zou zijn in dit grensoverschrijdende verkeer.

Daarom gaf de N.M.B.S. de opdracht aan Brugeoise & Nivelles en Acec om een nieuwe krachtige locomotief te ontwikkelen voor dit verkeer. Deze studie zou de bouw van een zesassige locomotief inhouden waarvan er een 25 exemplaren als éénspanningslocomotief zouden geleverd worden, een vijftal machines zouden als meerspanningsmachines gebouwd worden. Maar in 1970 zat Acec in zware problemen en ook de modernisering in de elektronica leidde ertoe dat deze firma onder de tijdsdruk van slechts 3 jaar tot de volledige elektrificatie van de Waalse as geen studie kon uitvoeren. Wel werd deze afgerond voor de bouw van de éénspanningsversie onder de vorm van de reeks 20. Door deze tegenslag – we waren op dat ogenblik al begin 1971 – moest er dringend voor een andere oplossing gekozen worden.

De enige valabele oplossing was contact opnemen met Alstom voor de nabouw in licentie van de Franse machines CC 40 100. Deze locomotieven voldeden nog wel op de lijn, maar waren zeker al – qua techniek – duidelijk voorbijgestreefd. Nochtans was er een voordeel dat de bestuurders reeds opgeleid waren op deze machines en dat er geen kinderziektes meer te vrezen waren. Daarom werden begin 1972 zes machines van dit type besteld. Hierbij sloot de S.N.C.F. aan om één bijkomende kast te bouwen en zo de te Halle zwaar verongelukte eigen locomotief te vervangen. Brugeoise & Nivelles zou instaan voor de bouw van de kast,

Alstom leverde de draaistellen en Acec (Westinghouse) zorgde voor de elektrische uitrusting. Wel was men zo strikt dat men geen enkele wijziging mocht aanbrengen aan het oorspronkelijke ontwerp, zelf de kleurstelling zou gedurende enige tijd een struikelblok blijven bij de bestelling, maar hier werd dan toch een compromis gevonden.

Op 5 november 1973 werd de 1801 als eerste afgeleverd en met twee machines per maand waren op 22 februari 1974 de zes machines op de sporen verschenen

De loopbaan :

Bij de levering van de reeks 18 waren er drie inzetreeksen voor de meerspanningslocomotieven : de N.M.B.S. had er twee ervan : voor de reeks 15 was er een inzet bestaande uit drie dagen, met enkel diensten tussen Paris en Brussel met enkele doorstoten naar Amsterdam. Omwille van het tekort aan machines werden deze diensten naar Nederland gewoonlijk in dieseltractie (reeks 51) gereden. De reeks 16 had vooral de diensten tussen Oostende en Köln op het programma, maar er waren ook twee treinen naar Paris. Deze laatste verbinding werd vooral gereden door de Franse machines en deze reeks voorzag werk voor 6 locomotieven. Vanaf de zomerregeling van 1974 werd de inzet van de reeks 16 met één plandag uitgebreid en hierin werden ook de eerste machines reeks 18 gebruikt. Nochtans werd de inzet naar Duitsland beperkt, daar het aantal bestuurders van Aachen-Hbf die opgeleid waren op de reeks 18 was nog beperkt. Wel verdwenen de laatste diensten van de reeks 184 DB uit ons land.

In de loop van 1974 werden dan ook twee inzetdagen op de verbinding Liège – Namur – Paris in de reeks opgenomen en hier werden afwisselend machines CC 40 100 en de reeks 18 gebruikt. Ook hier was de reden dat de Franse bestuurders bij voorkeur op deze machines opgeleid werden. Tijdens de volgende jaren bleef deze inzet gehandhaafd, maar geleidelijk aan was er geen scheiding met in de inzet van de reeks 16 en 18, zodat deze machines op de drie bovengenoemde verbindingen gebruikt werden. De inzet van de reeks 15 naar Frankrijk verminderde wel. De locomotieven reeks 18 waren vanaf de levering bij Kinkempois ingedeeld: reden hiervan was dat enkel deze stelplaats hoog genoeg was. Door de grote dubbele motoren moest de kast immers meer dan 2 m gelicht worden bij revisies en noch Brussel-zuid, noch Oostende kon dit werk aan.

Door de gestage aangroei van de internationale diensten werd ook de inzetreserve vaak erg klein en gemiddeld waren er 10 tot 11 inzetdagen voor de 14 machines reeks 16 / 18. Deze toestand hield trouwens stand tot in de jaren tachtig. Meer noch: door de oprichting van de EC- trein Memling werd het inzetgebied nog uitgebreid en reden de machines reeks 18 door tot in Dortmund. De grootste uitbreiding van de inzet kenden de machines in de beginjaren '90 met 10 treinen richting Köln en 7 internationale treinen naar Paris. De eerste ritten van de nieuwe TGV-stellen tussen Paris en Brussel zou de toestand niet echt ontspannen: door de eenzijdige beslissing van de S.N.C.F. om de oude(re) en storingsgevoelige locomotieven CC 40 100 als eerste op non-actief te zetten, berokkende de N.M.B.S. grote problemen. Zowel de reeks 16 als de reeks 18 moesten in die periode een grote revisie ondergaan en daarenboven kwam nog de botsing van de 1607 waardoor het bestand verminderde. Pas in 1995 zouden voldoende treinen door de TGV-stellen gereden worden dat ook voor de Belgische machines weer enige adempauze kwam.

Vanaf 1997 zouden de nieuwe Thalys-stellen een gedeelte van de treinen naar Köln overnemen en de inzetreeks verminderde tot 6 dagen. Op dat ogenblik waren de locomotieven reeks 18 die de meeste storingen hadden en hierdoor besliste men om deze locomotieven – ondanks hun jongere leeftijd – vervroegd af te stellen. In 1996 besliste men trouwens om geen herzieningen meer door te voeren en de reeks te gebruiken tot hun sleetgrens bereikt werd of tot er zwaardere schade optrad. En deze periode zou voor deze machines vrij lang duren en begon al in de loop van 1997 vanaf dat jaar zouden er maar gemiddeld 3 van de 6 machines ritvaardig zijn en talrijke storingen hoopten zich op. Na de winterperiode van 1996/1997 kwam er het verbod om nog locomotieven reeks 18 in te zetten naar Paris en de overgebleven diensten werden zoveel mogelijk door de reeks 16 gereden. Op dat ogenblik had de 1804 zijn sleetgrens bereikt en met ingang van 1 januari 1997 werd deze machine op reserve gesteld te Kinkempois en gebruikt als plukloc. De werkelijke schrapping bleef echter uit.

Enkele maanden later – bij het begin van de zomerregeling 1997 werden de 1802 en 1803 in park geplaatst: hun algemene toestand was zo slecht dat een betrouwbare inzet onmogelijk bleek. Vooral de kleine scheuren in de draaistellen waren teken dat hun schrapping niet lang kon uitblijven. Toch werden ze nog verder onderhouden om eventuele defecten aan andere locomotieven kortstondig te kunnen opvangen.

Alhoewel de drie overgebleven machines met ingang van 14 december 1997 officieel uit de inzet van de 16 weggehaald werden, bleef de toestand bij de meerstroomlocomotieven kritiek en bleven de drie overgebleven locomotieven – de 1801, 1804 en 1805 – nog actief. Deze toestand zou trouwens ongewijzigd blijven duren tot in de eerste helft van 1999, zodat hun aangekondigde einde steeds verder verschoven werd. Op 11 oktober 1998 bereikte echter ook de 1801 de sleetgrens en werd deze machine als derde locomotief definitief afgesteld. En toen bleven er nog maar twee over. Eind 1998 kwam er een vraag van de C.F.L. om een aantal testen uit te voeren voor hun elektriciteitsverdeling en vroeg men om machines met grote stroomafname. Daarom werd beslist om de 1801 en 1803 beperkt ritvaardig te maken en beide machines werden in drie verschillende weekends gebruikt voor deze testen te Luxemburg. Dit gebeurde voor het eerst op 19 februari 1999 en de volgende beide testen verliepen tijdens de volgende weekends. De machines zouden de eerste maal gesleept worden, maar gingen voor de beide laatste testen op eigen kracht naar Luxemburg.

Vanaf deze periode ging het snel achteruit: eerst werd de 1804 in het voorjaar van 1999 afgesteld en op 13 juli 1999 reed ook de 1805 zijn laatste officiële ritten in commerciële dienst en zo kwam een einde aan de inzet van deze toch wel speciale machines.

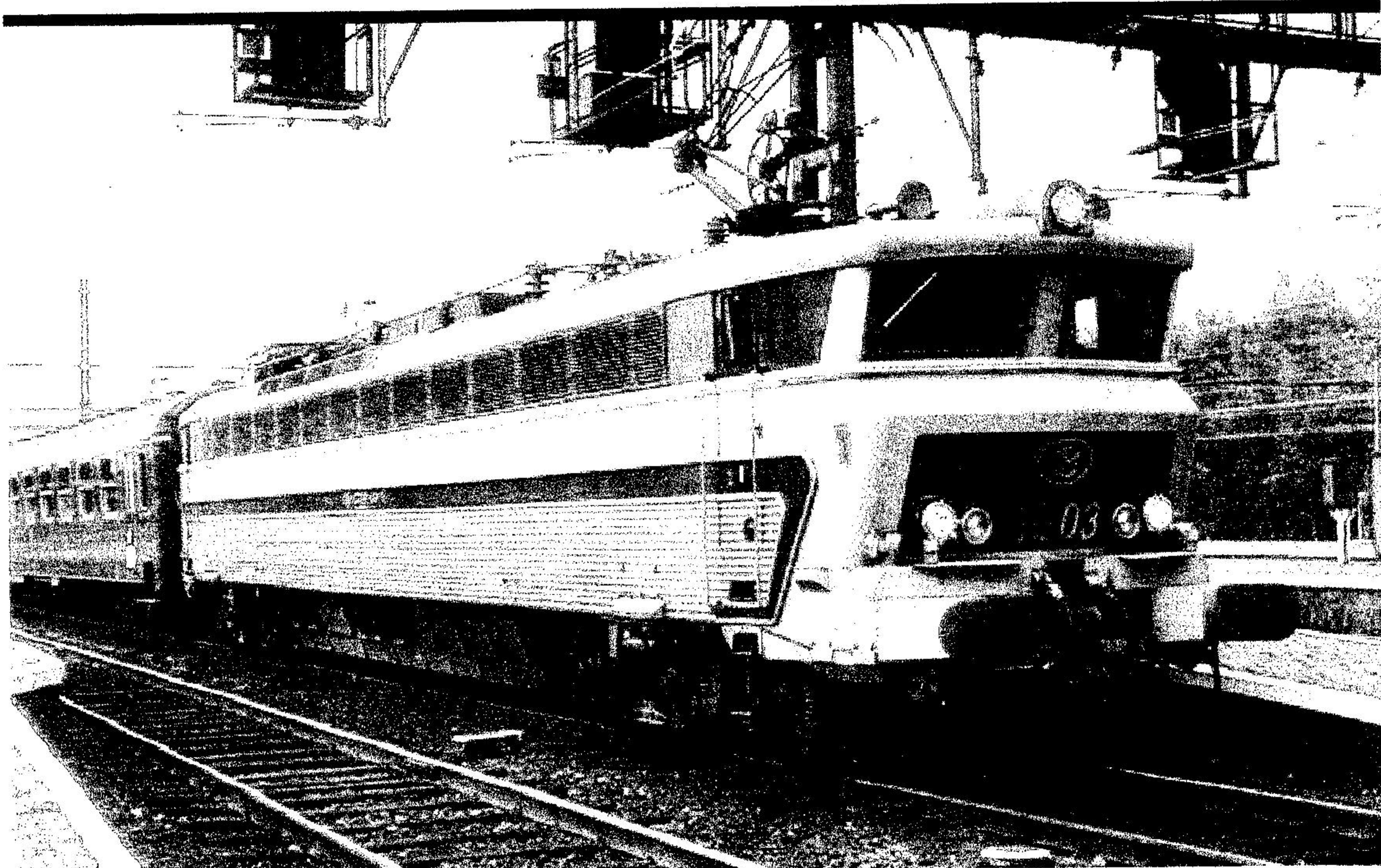
Na het einde kwamen de machines nog viermaal in beeld: tweemaal werden er nog afscheidsritten georganiseerd, waarbij alle machines betrokken werden.

- op 7 augustus was de 1803 betrokken bij het slepen van de naar Huy overgekomen Oriënt Express en samen met de stoomlocomotief type 1 werd de 1803 gebruikt voor een rondrit vanuit de Maasstad.
- Op zaterdag 15 oktober organiseerde de GTF een dubbele parade: te Merelbeke waren alle meespanningslocomotieven opgesteld en was de 1803 van de partij. In de namiddag stonden de zes machines reeks 18 op een rij te Kinkempois.
- Op zaterdag 22 oktober was het de beurt aan de T.S.P. met een parade te Kinkempois en de rit van de 1803 tussen Liège en Gouvy
- Voorlopig laatste optreden gebeurde op 5 november : hierbij werden de 1801, 1805 en 1806 gebruikt voor de belastingstest van de nieuwe Hammerbrücke tussen Welenraedt en de Duitse grens. De machines werden ter plaatse gebracht door de 5536 en 5541.

De schilderijen / uiterlijk :

Oorspronkelijke blauwe schildering :

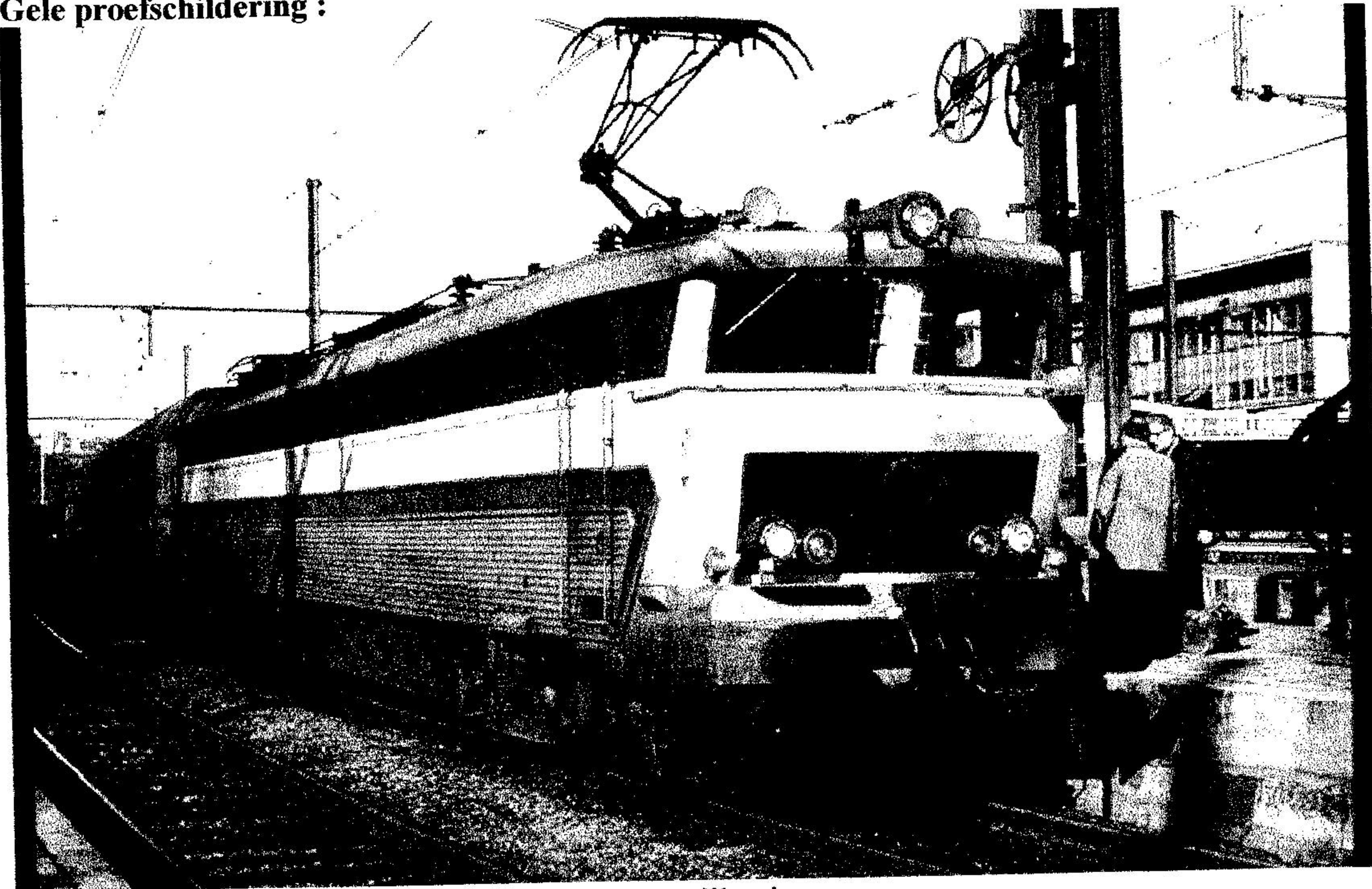
1973 –1981



Locomotief 1803 kort na zijn levering te Leuven

Bij de licentie verkreeg de N.M.B.S. enkel dat de oorspronkelijke rode vlakken bij de Franse locomotieven vervangen mochten worden door nachtblauwe vlakken, voor het overige moest de reeks 18 volkomen identiek zijn met de Franse zuster machines.

Gele proefschildering :

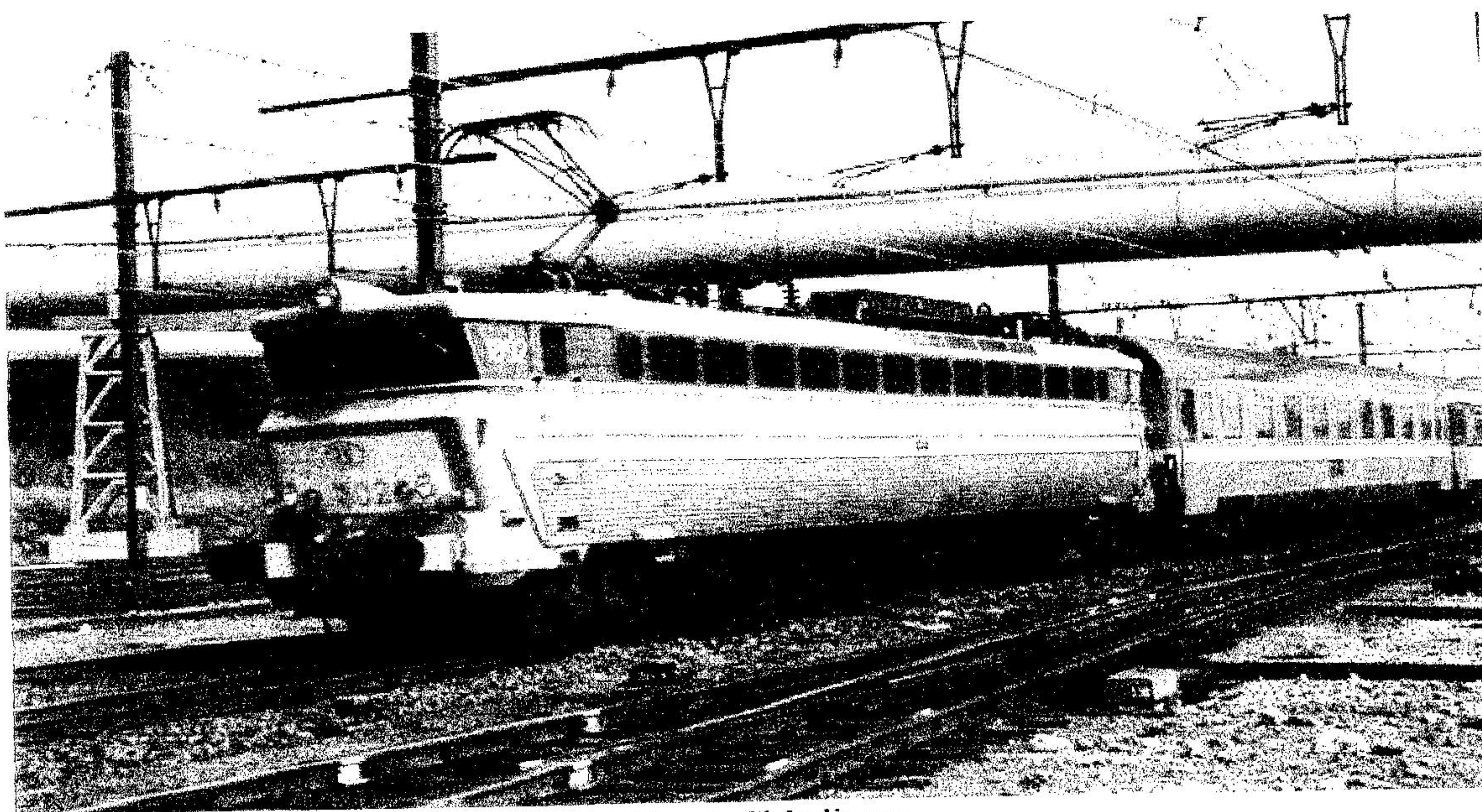


Locomotief 1802 met proefschildering te Liège-Guillemins

Bij de eerste herziening besliste men om ook bij de reeks 18 de gele schildering toe te passen. Hiervoor werd de 1802 uitgekozen. Bij deze locomotief werd de grijze tussenband uitgevoerd in de gele kleur, terwijl de blauwe vlakken een lichtere – staalblauwe kleur kregen. Daar deze schildering niet meeviel, bleef enkel deze locomotief van eind 1978 tot midden 1981 in deze afwijkende vorm rondrijden.

Gele schildering :

Na de testen met de 1802, kwam men tot een nieuwe kleurencombinatie, met geel kopvlak en gele lijn over de kast, de bovenzijde bleef staalblauw, de rest werd terug grijs.



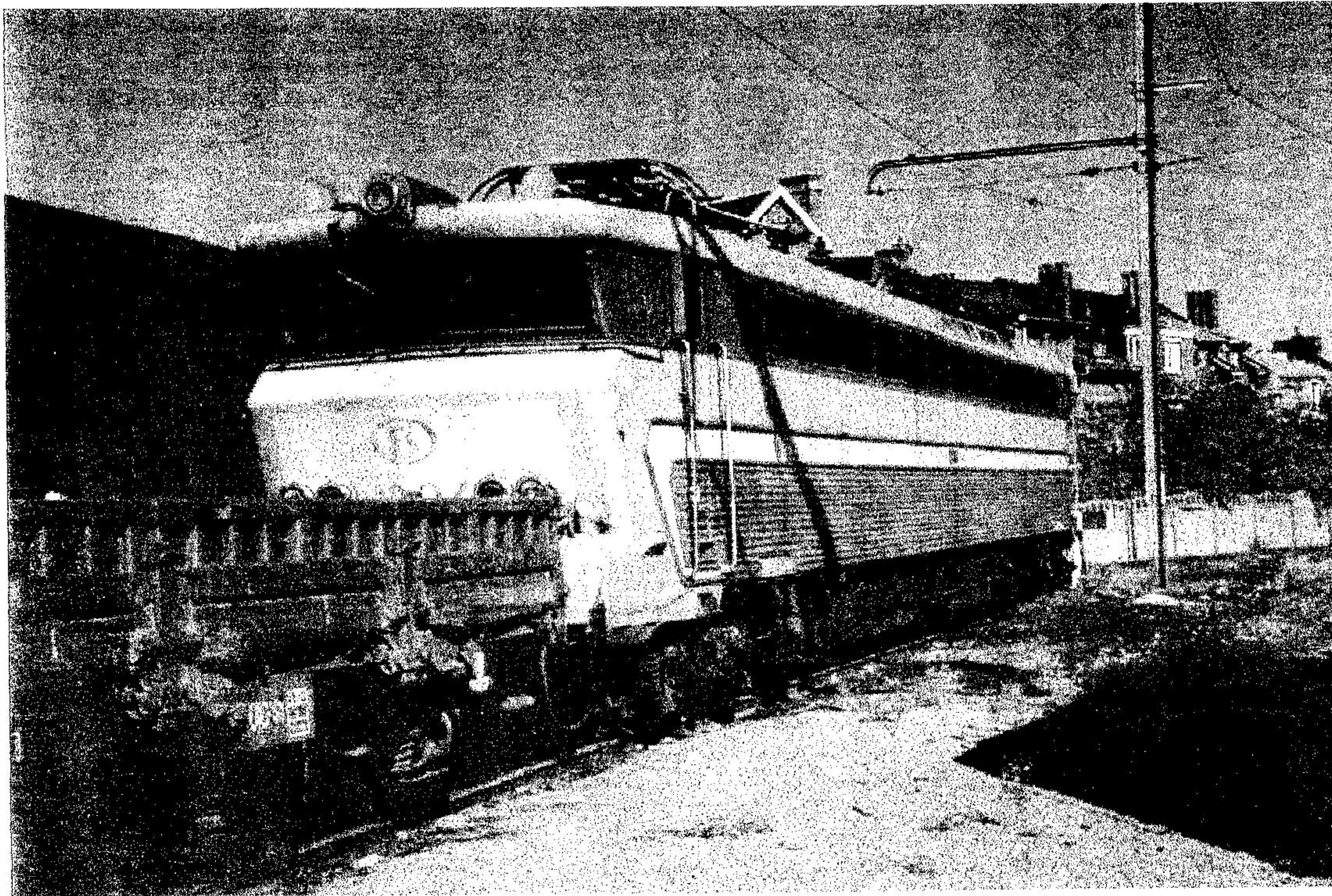
Dezelfde locomotief met de nieuwe kleurstelling te Châtelineau

De tabel geeft een overzicht van de “verkleuringen”

	Blauw	Proefsch	Geel
1801	11/1973		05/1981
1802	11/1973	12/1978	03/1981
1803	12/1973		01/1982
1804	12/1973		08/1981
1805	01/1974		10/1982
1806	01/1974		01/1982

Levensloop van de reeks 18

1801	05/11/1973	BN	Kinkempois	+ 01/07/1999
1802	14/11/1973	BN	Kinkempois	+
1803	28/11/1973	BN	Kinkempois	+ 01/07/1999
1804	06/12/1973	BN	Kinkempois	+
1805	21/01/1974	BN	Kinkempois	+
1806	02/02/1974	BN	Kinkempois	+ 01/07/1999



Het einde voor de reeks 18 : de 1804 afgesteld te Kinkempois

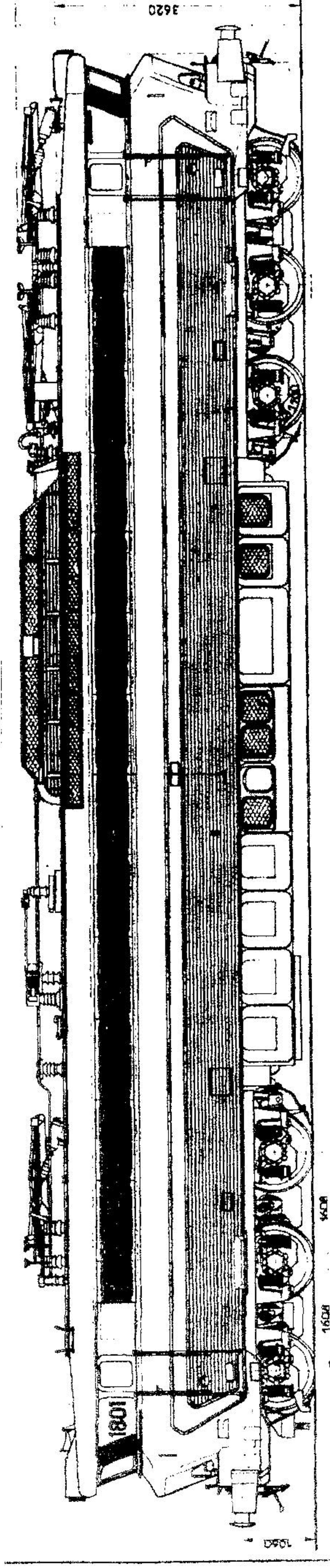
Elektrische locomotief reeks 18

Co'Co'

Internationale reizigersdienst

Brugeoise & Nivelles

Analoog met CC 40 100



Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Ombouw

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

Overbrenging :

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Gelijkrichting :

Batterijen :

:

Alsthom

Dubbelmotor

2 motoren

Serie motor

Onafhankelijk bekrachtigd

Nokkenas

Met servo-motor type JH

1 100 kW

1 000 kW

Alsthom

1,596

2 helicoïdale / VTM 260

1 500 V / 120 m³/min

Brug van Graetz

288 diodes / 72 per tak

Cadmium-Nikkel

54 elementen - 80 Ah

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1^{ste} as :

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

5^{de} as

6^{de} as

Trekkracht :

Vermogen

22 080 mm

21 040 mm

2 820 mm

3 620 mm

4 220 mm

14 340 mm

3 216 mm

17 556 mm

2 775 mm

1 100 mm

111 000 kg

113 000 kg

18 750 kg

18 750 kg

18 750 kg

18 750 kg

18 750 kg

1 740 kN

4 400 kW

Industriespoorwegen

Informatie / foto's Crikelaire .

1. Duitse industri locomotieven in België

De industriële markt was voor het grootste gedeelte gericht op de verschillende Belgische constructeurs: bij de stoomlocomotieven was dit zeker een feit daar meer dan 90 % van alle locomotieven van de diverse Belgische bouwers afkomstig waren.

Ook bij de diesellocomotieven was dit een feit, dit ondanks dat er slechts enkele bouwers overbleven. Cockerill en ABR deelde voor het grootste gedeelte de markt, maar ook Couillet en Baume & Marpent zouden tot de beginjaren zestig een kleiner deel bezetten.

Nochtans zouden ook de buitenlandse firma's een deel van de markt innemen, dit vooral door het feit dat enkele belangrijke importeurs bedrijvig waren. Voornaamste hierbij waren Focquet en Moës. Deze laatste zou vooral gedurende geruime tijd invoerder zijn van de firma Orenstein & Koppel. Andere zaak waarbij er machines in België achterbleven was de nasleep van de oorlog. Tijdens de oorlog werden enkele firma's bevoorradt uit Duitsland en hadden op dat ogenblik deze machines in dienst en deze werden na de bevrijding verkocht. Dit was o.m. het geval voor de ex- Wehrmacht machines die hier achterbleven.

a. Machines van Deutz

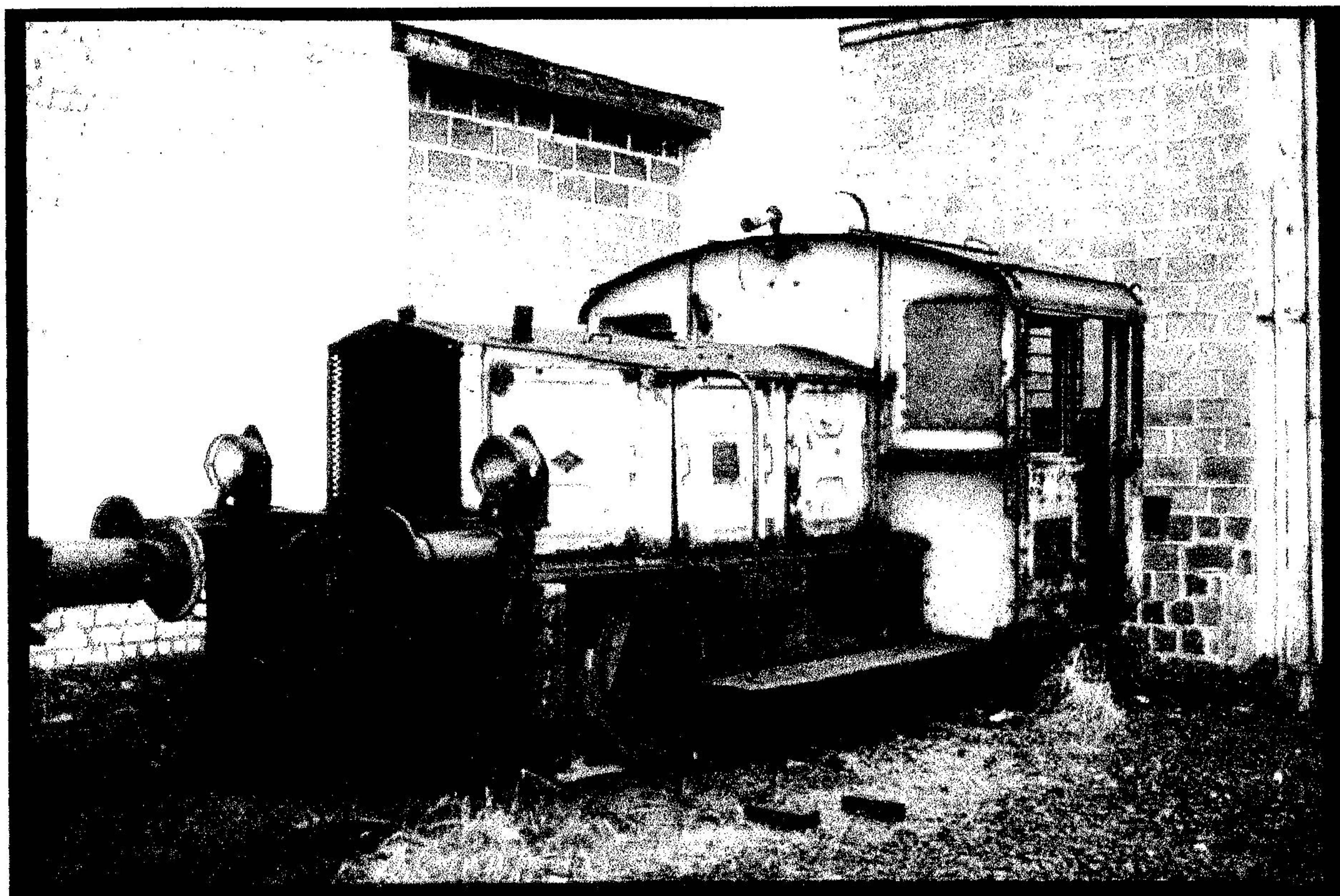
Al in 1832 zou de Duitse ingenieur Otto te Schwalbach im Taunus een motorenfabriek oprichten en als eerste bouwer van verbrandingsmotoren zou deze firma snel zijn weg vinden in de verkeerswereld. In 1872 werden de eerste betrouwbare motoren gebouwd door de opvolgers van Otto, nl. Maybach en Daimler. In 1892 werd de eerste motorlocomotief voor het spoorverkeer gebouwd en in 1914 waren al 1 500 machines – vooral smalspoor – geleverd. Vanaf 1933 werden de machines dan ook met dieselmotoren uitgerust en kon de opmars beginnen. Veel industriën zouden eenvoudige robuuste machines gaan aankopen. Ook de Deutschebahn zou vanaf 1930 een groot aantal "Kleinlocomotieven (Köfs) bij Deutz aankopen. Vanaf 1930 kwamen ook de eerste normaalspoorlocomotieven van de band. In 1940 werd de productie verplaatst naar Babelsberg en werden tal van machines voor de Wehrmacht gebouwd.

In 1936 kwam het tot een fusie met Klöckner en Humboldt en kreeg men het bedrijf Klöckner-Humboldt-Deutz, waarvan het hoofdbedrijf in Köln gevestigd was. Vanaf dat ogenblik zouden ook zwaardere lijndiesellocomotieven gebouwd worden en zo stammen een aantal machines V 100 (reeks 212) en V 160 (reeks 216) van KHD. In 1970 stopte men met de locomotiefbouw.

Het is niet mogelijk een volledig beeld te geven van alle Deutz machines die in België gereden hebben, maar in dit en de volgende nummers gaan we een rondgang maken door enkele bedrijven die dergelijke machines in bedrijf hadden.

Papierverwerkend bedrijf Bates te Tubize.

Eén van de oudste Deutz locomotieven vonden we in het bedrijf Bates te Tubize. Dit bedrijf had een kort aansluitingspoor rechtstreeks van de hoofdlijn even voorbij het station van Tubize naar het bedrijf. Vanaf 1947 werd deze aansluiting bediend door een oeroude locomotief gebouwd door Deutz omstreeks 1935. Deze machine bleef waarschijnlijk na de oorlog in België en werd op dat ogenblik door Bates aangekocht.



Gedurende meer dan dertig jaar bleef deze locomotief het geringe verkeer tussen het station en het bedrijf verzekeren. Op het einde van de loopbaan zou de N.M.B.S. zelf de wagen aan de poort van het bedrijf brengen en was de rit maar een 200 m lang.

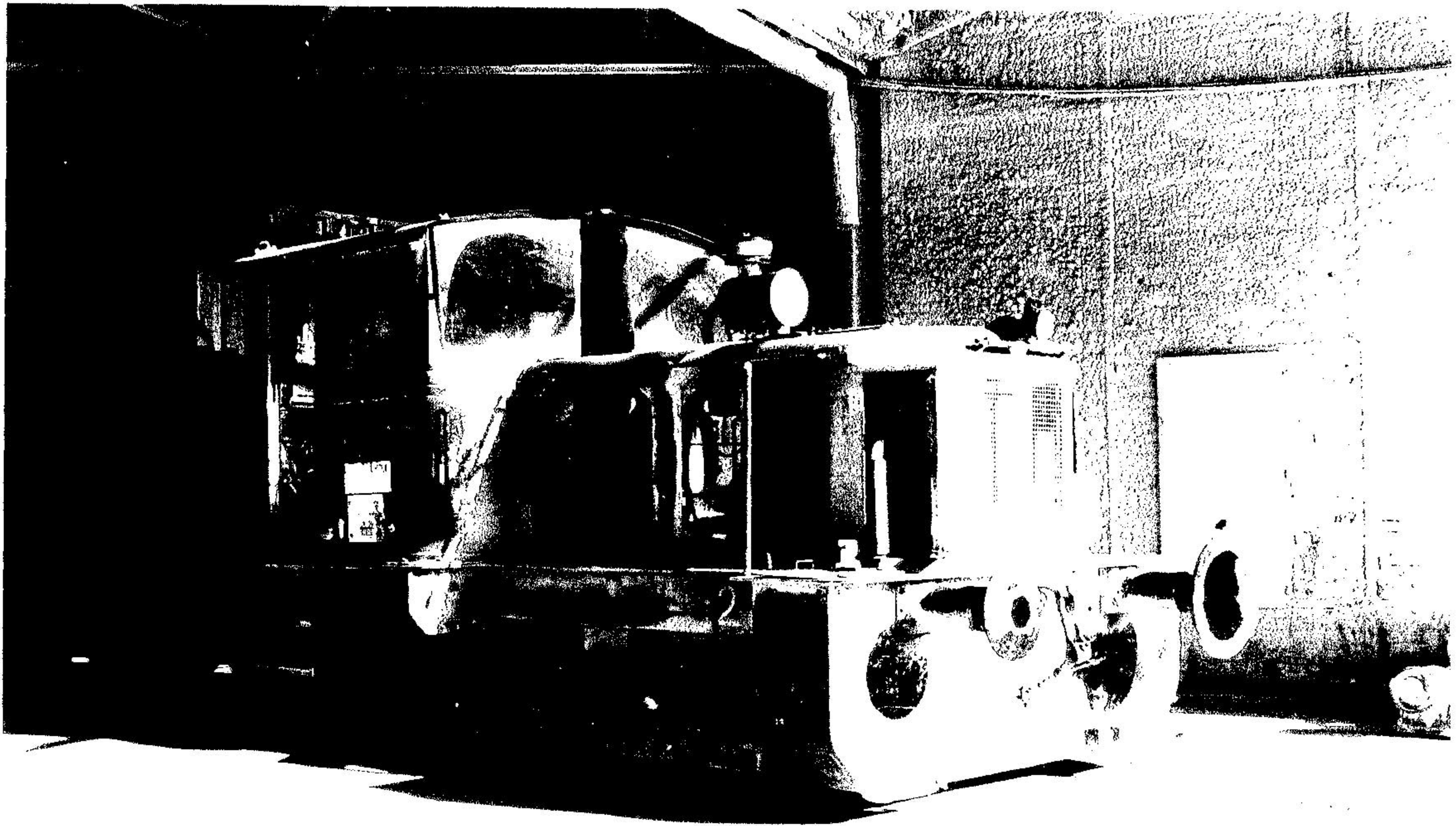
Het einde kwam eraan omstreeks 1975 op het ogenblik dat het motorblok tijdens een hevige winter stukvroom, maar de machine bleef nog tot 1985 aan het bedrijf staan. De T.T.Z. heeft nog op een ogenblik interesse gehad voor de aankoop, doch het was niet mogelijk om deze locomotief op die plaats te vervoeren, daar er verbod was om de N.M.B.S. sporen te gebruiken en er geen weg naast het spoor aanwezig was. Met de modernisering van de lijn moest ook de aansluiting sneuvelen en werd de locomotief – samen met een zustermachine – ter plaatsen gesloopt.

Crayères, Cimenterie et Fours à chaux d'Harmegnies

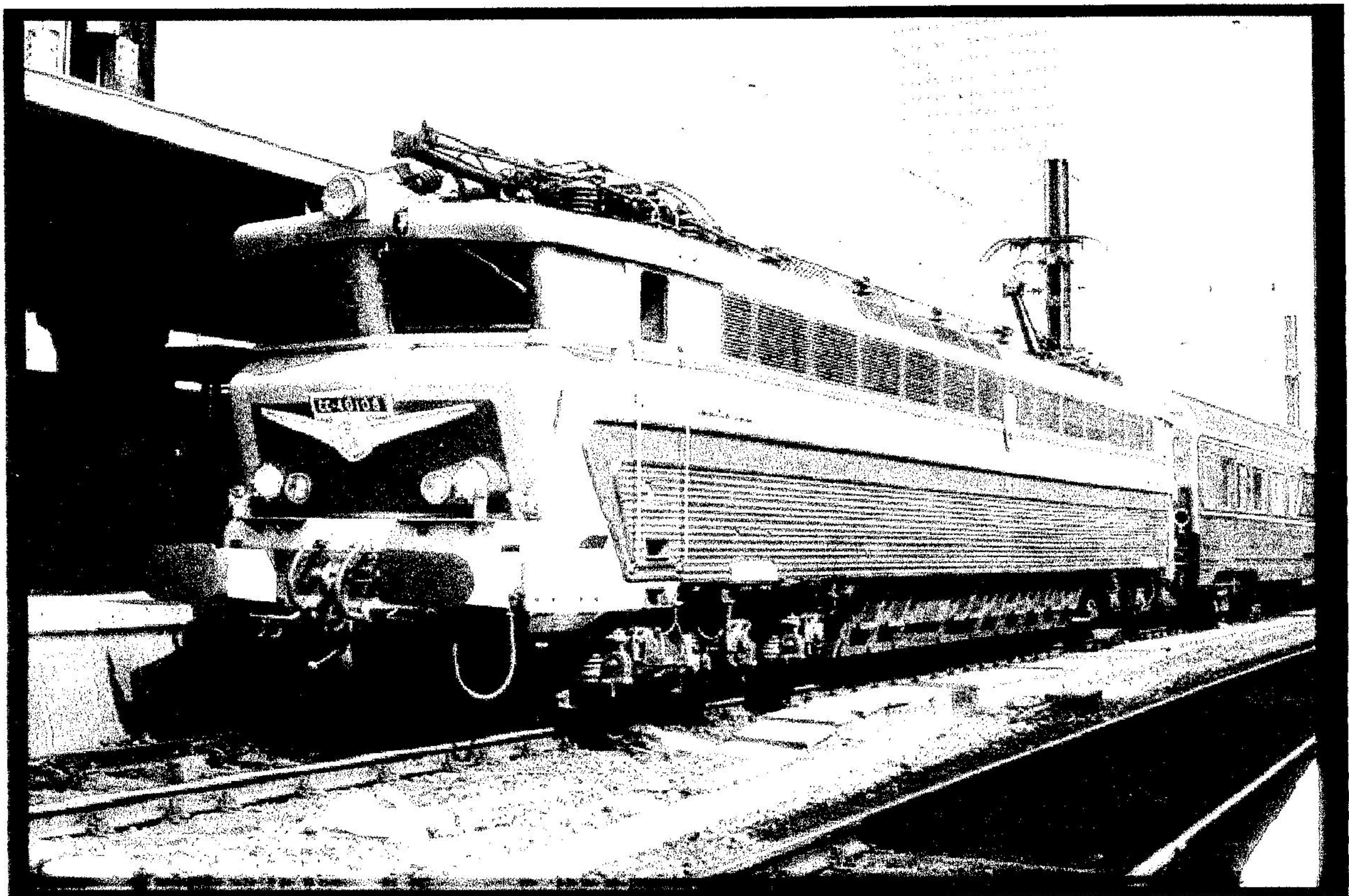
Dit kalkgroeve en cementbedrijf is nog één van de voornaamste gelegen aan het uiteinde de lijn 109 is nog één van de voornaamste uit de omgeving. In 1957 werd de stoomtractie vervangen door de dieseltractie en hiervoor werd een tweessige – vrij moderne – diesellocomotief van de firma Deutz aangeschaft en deze machine verzekert nu al meer dan veertig jaar het vrij uitgebreide rangeerwerk tussen het bedrijf en het station van Harmignies over een afstand van ca. 500 m. Bij onderhoud of defect wordt de machine vervangen door huurlocomotieven van de N.M.B.S., meestal locotractoren reeks 91 van de stelplaats St-Ghislain.

Deze locomotief – die veel te leiden heeft van de witte kalkneerslag, is volledig groen geschilderd met een rood onderstel en bufferbalken. De locomotief is ook toegelaten op N.M.B.S. sporen en heeft het inschrijvingsnummer 92 88 20 50 401.

Daar het bedrijf nog in volle bedrijvigheid is, wordt er nog niet gedacht aan de afstelling van deze locomotief zal zeker nog vele jaren deze rangeringen uitvoeren. Dit type locomotief werd trouwens in grote aantallen aan Duitse bedrijven geleverd en is één van de standaardmachines van Deutz. Dit type werd gebouwd van omstreeks 1952 tot 1965.



S.N.C.F. locomotief reeks CC 40 100



Brussel- zuid : TTE Brussel - Paris

S.N.C.F.

Elektr. Loc reeks CC 40 100

1964 - 1969

Alsthom

Geschiedenis :

Op het ogenblik van de elektrificatie van de verbinding Paris – Brussel had de S.N.C.F. slechts twee prototypelocomotieven die geschikt waren voor de diensten onder de 25 000 V en de 3 000 V DC. Het waren de machines BB 30 000 die ontstaan waren uit klassieke eenspanningsmachines voor het zuiden, maar die een wisselspanningsgedeelte ingebouwd kregen. Nochtans zou de massa van deze machines zo groot dreigen te worden dat men noodgedwongen het vermogen moest beperken.

Beginjaren zestig besliste men om vierspanningslocomotieven te ontwerpen en men ging uit van de welbekende locomotieven CC 7100, waarvan de techniek wel verouderd was, maar die volledig voldeden. Met enkele verbeteringen en de inbouw van een transformator met silicium gelijkrichter (die voor de eerste keer gebruikt werden) ontstond de nieuwe vierspanningslocomotief reeks CC 40 100. Daar waar de techniek overgenomen werd, zou men voor de kastvorm een beroep doen op de Franse ontwerper Arzens, die hier een eerste ontwerp gerealiseerd zag en een basis legde voor de latere Franse machines. Door alle te gebruiken onderdelen en door de specificatie dat een goed bereikbaar elektrisch gedeelte moest ontstaan, werd de reeks CC 40 100 een zeer lange, elegante locomotief, waarbij de ontwerper de inox-bekleding van de in dezelfde periode ontwikkelde Mistral rijkundigen (en later ook de TEE- rijkundigen) overnam. In 1964 werden 6 machines door de Franse firma Alsthom gebouwd en na levering aan de stelplaats Paris- chapelle toevertrouwd.

Samen met het type 150 van de N.M.B.S. werden de Franse locomotieven op de verbinding tussen Paris en Brussel gebruikt en vanaf 1965 voorzag de inzetreeks in vijf diensten voor de S.N.C.F. machines. Deze inzet zou gedurende enkele jaren constant blijven, maar tegen het eind van het decennium verhoogde het aantal diensten verder en besliste men om een aantal diensten door te trekken te Amsterdam en hiervoor werden de typen 150 uitgekozen. Dit hield in dat de inzet voor de CC 40 100 tot 7 plandagen zou oplopen. Om deze stijging te kunnen opvangen kwam het type 160 van de N.M.B.S. tot inzet naar Paris, maar besliste de S.N.C.F. tot de bouw van 4 bijkomende machines. Deze werden eind 1969 – begin 1970 afgeleverd en dadelijk ingezet op de bovengenoemde verbinding. Verder dan Brussel zijn er echter nooit gekomen daar de stroomafname voor de NS bovenleiding te hoog was.

In 1971 werd de CC 40 106 zwaar beschadigd bij een aanrijding op een overweg te Halle en werd deze locomotief noodgedwongen buiten dienst gesteld. Nochtans bood zich de gelegenheid om – samen met de Belgische locomotieven reeks 18 – een 7^{de} kast te laten bouwen bij Brugeoise & Nivelles en midden 1974 werd de vernieuwde CC 40 106 terug in dienst gesteld en kon opnieuw een locomotieftekort opgevangen worden.

In 1972 – 1973 steeg het aantal benodigde locomotieven nog verder tot 12 inzetdagen door de elektrificatie van de Waalse as, maar deze stijging werd volledig opgevangen door de nieuwe Belgische

locomotieven reeks 18. Wel werd er een pool gevormd waarin de locomotieven CC 40 100, samen met de drie Belgische reeksen 15, 16 en 18 in opgenomen waren. De Franse machines zouden nu ook gebruikt worden op de verbinding Paris – Jeumont – Namur – Liège en zelfs tussen Liège en Brussel kwam er sporadisch een Franse locomotief tot inzet. Deze toestand zou praktisch ongewijzigd verder duren tot de beginjaren negentig, maar met de nieuwe TGV- lijn Nord in het vooruitzicht zou de S.N.C.F. beslissen om de locomotieven reeks CC 40 100 geen grote revisies meer door te voeren. De verouderde techniek leidde ontegensprekelijk tot hoge revisiekosten en met een levensverwachting van minder dan 6 jaar zou dit niet meer lonen. Meer nog, de S.N.C.F. stootte zelfs het gewone onderhoud te Paris Chapelle af en liet het onderhoud aan de locomotieven door de N.M.B.S. te Kinkempois doorvoeren. Hierdoor kon het onderdelenmagazijn drastisch verminderd worden en werd het onderhoud voor beide maatschappijen rendabeler.

Vanaf 1992 zouden de Franse locomotieven dan ook geleidelijk aan steeds vaker storingen krijgen en was de N.M.B.S. genoodzaakt om zijn eigen diensten verder uit te breiden. De Franse reeks werd afgebouwd tot slechts 5 inzetdagen, terwijl de inzet van de reeks 16 steeds verder doorgedreven werden. Meer en meer werden – vooral de nachttreinen – door éénspanningslocomotieven gereden. Dit beeld leidde tot een versnelde afstelling van de reeks CC 40 100.

Eind 1993 waren er nog slechts 6 van de 10 machines CC 40 100 en ook deze locomotieven werden met veel moeite bedrijfsklaar gehouden. Daarom probeerde men de diensten met de TGV-stellen te versnellen maar dit lukte – door een vertraging bij de levering slechts minimaal. Tot in 1996 bleef dit chronisch locomotieftekort bestaan en de verdere afstelling van machines zou de toestand niet verbeteren. Vanaf 1995 was het trouwens zo dat gemiddeld slechts drie machines bedrijfsklaar waren en dat zelfs de N.M.B.S. reeks 15 en ook de reeks 12 een aantal zomertreinen naar Paris voor hun rekening moesten nemen. Hiervoor werd de reeks 15 trouwens terug uitgerust met het defecte wisselstroomgedeelte.

In 1996 keerde het tij: de indienststelling van de TGV-stellen type Réseau en de effectieve opname van een aantal diensten Brussel – Paris zorgde ervoor dat de inzet terug op peil kwam. De S.N.C.F. wilde echter ogenblikkelijk zijn laatste vier machines uit het bestand schrappen, maar deze machines bleven toch nog in dienst om in te springen bij de internationale treinen. Als laatste diensten waren er vooral de treinen tussen Paris en Liège die tot begin 1997 nog met Franse machines gereden werden. Maar met ingang van de zomerregeling van 1997 was er een einde gekomen aan de effectieve inzet. Wel kenden de locomotieven nog verschillende afscheidsritten, zowel in Frankrijk maar ook in België maar op dat ogenblik werden de laatste exemplaren toch definitief afgesteld. Twee machines van deze reeks werden behouden: één locomotief ging over in het bestand van het spoorwegmuseum te Mulhouse, een tweede locomotief wordt privé bewaard en is thans nog ritvaardig en kan nog ingezet worden voor speciale treinen.

De schilderijen / uiterlijk :

De Franse locomotieven kenden slechts één enkele schildering: tijdens hun ganse loopbaan waren de machines getooid met de inox-beplating, de grijze kleur voor de kast met wijnrode sierstrepen.

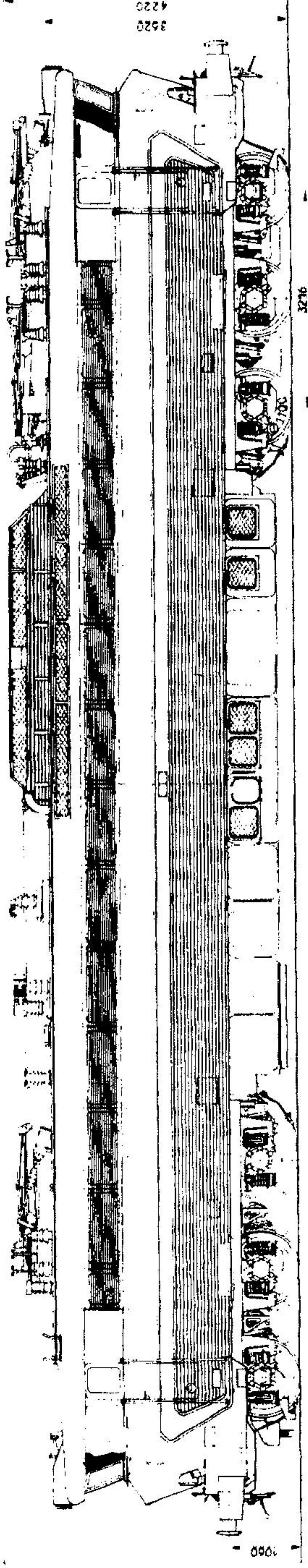
Elektrische locomotief S.N.C.F. CC 40 100

C^o.C^o.

Internationale vervoerbedrijf

Alstom

Analoog met reeks 18



Loopbaan :

Nummering : CC 40 101 - 40 110
 Effectief (bij bouw) : 10
 Bouwer kast : Alstom
 Ombouw : ---
 Levering : 1964 - 1969/70
 Ombouw : ---
 Buiten dienst : 1993 - 1997
 Asindeling : C'C'
 Snelheid : 160 km/h / 220 km/h

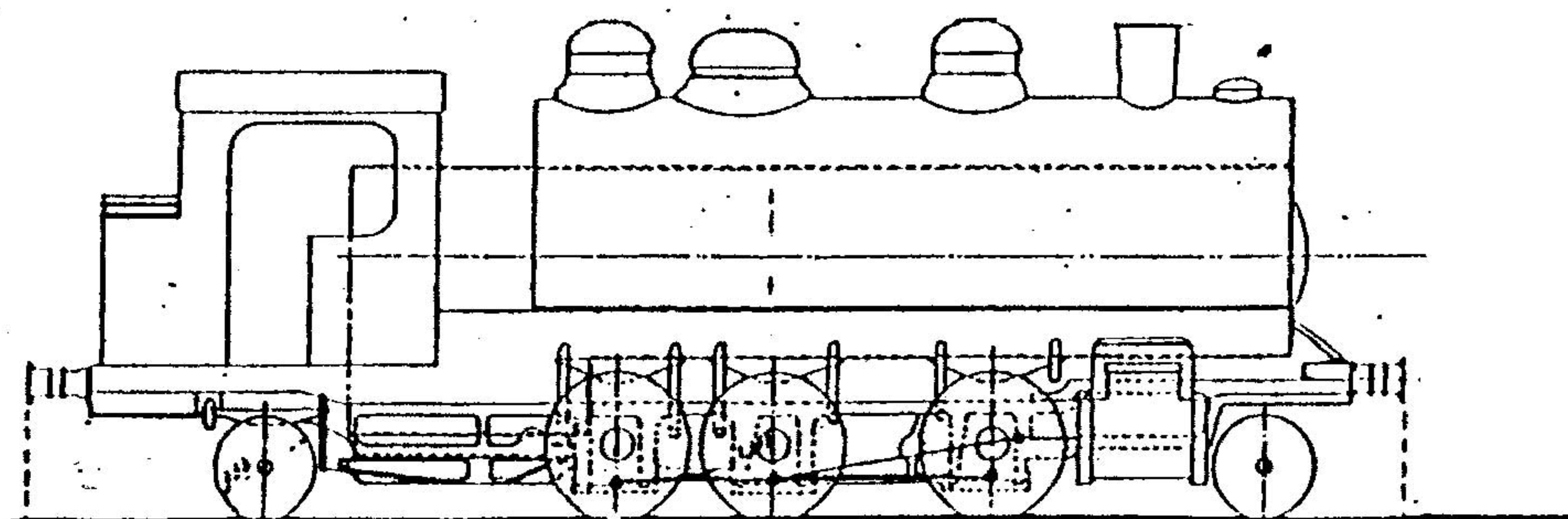
Bedrijfsspanningen : 1 500 V / 3 000 V DC
 Remming : 15kV 16 2/3-25 kV 50 Hz
 Compressor : Westingh 242 VBZ
 Debiet : 1 000 l/min
 Automatische rem : Oerlikon FV4
 Rechtstreekse rem : Oerlikon FDI

Kenmerken :

Motor : Alstom
 Bouwer tractiemotoren : Dubbelmotor
 Ophanging : 2 motoren
 Aantal : Serie motor
 Type : Onafhankelijk bekrachtigd
 Overbrenging : Nokkenas
 Aandrijving sturing : Met servo-motor type JH
 Uurvermogen : 1 100 kW
 Doorlopend vermogen : 1 000 kW
 Overbrenging : Alstom
 Tandwielverhouding : 1,596
 Ventilatoren : 2 helicoïdale / VTM 260
 Gelijkrichting : 1 500 V / 120 m³/min
 Batterijen : Brug van Graetz
 : 288 diodes / 72 per tak
 : Cadmium-Nikkel
 : 54 elementen - 80 Ah

Afmetingen :

Totale lengte : 22 080 mm
 Lengte kast : 21 040 mm
 Breedte : 2 820 mm
 Hoogte dak : 3 620 mm
 Hoogte (totaal) : 4 220 mm
 Afstand tussen draaist. : 14 340 mm
 Afstand binnen draaist. : 3 216 mm
 Radstand (totaal) : 17 556 mm
 Oversteek voor / achter : 2 775 mm
 Diameter wielen : 1 100 mm
 Massa (leeg) : 111 000 kg
 Massa (ritvaardig) : 113 000 kg
 Aslast : 1^{ste} as : 18 750 kg
 : 2^{de} as : 18 750 kg
 : 3^{de} as : 18 750 kg
 : 4^{de} as : 18 750 kg
 : 5^{de} as : 18 750 kg
 : 6^{de} as : 18 750 kg
 Trekkracht : 1 740 kN
 Vermogen : 4 400 kW

Schrappingen :**Type 57 .**

	1949	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Schrapp	1	10	19	12	8	4	6	2

Deze typische rangeerlocomotieven zouden vooral bij de levering van de eerste reeks dieseldrangeerlocomotieven vanaf 1954 in grote getale buiten dienst gesteld worden. Nochtans zouden een beperkt aantal machines het nog uithouden tot bij de tweede grote moderniseringsgolf vanaf 1959 / 1960. Opmerkelijk bij deze locomotieven was de standvastigheid van stelplaats en vooral ook het vrij beperkt aantal depots waar ze ingezet werden. Voor de laatste diensten gaan we terug naar het jaar 1952 e nadien naar 1956 voor een vergelijking dit op een ogenblik dat al een aantal inzetreeksen effectief verdieseld waren en dat hun inzet voor het eerst zware verminderingen ondervond.

Als we beide jaren vergelijken hebben we volgende situatie :

	1952	1956
	1953	
Antwerpen-zuid	3	0
Landen	2	0
Brussel-zuid	15	15
Luttre	3	1
Monceau	3	0
Dendermonde	2	0

Antwerpen-zuid:

De machines in deze stelplaats reden in reeks R drie inzetdagen vanuit Antwerpen-Kiel: twee machines werden vanuit dit vormingsstation gebruikt voor rangeerwerk en lokale bedieningen. De derde locomotief verzekerde de rangeringen op de oude kaaien tussen Antwerpen-zuid en het steenplein. Vanaf 1954 werden deze diensten overgenomen door de diesellocomotieven, eerst type 230, maar naardien door de eerste machines type 252.

Landen :

Te Landen waren er twee inzetreeksen met elk één inzetdag. De machines verzekerden de rangeerwerken te Landen station, één machine kant Brussel, de andere kant Liège. De eerste locomotief bediende ook Neerwinden met een buurtgoederentrein in de loop van de vroege ochtend. Ook ghier werden de diensten overgenomen door een diesellocomotief type 230 in de loop vana 1953.

Monceau:

Te Monceau kregen de locomotieven type 57 een heel ander takenpakket voorgeschoteld: in een drie dagen tellende reeks U werden ze vooral gebruikt in het slepen van lokale goederentreinen. Dit gebeurde steeds vanuit het vormingsstation van Monceau. Tijdens de eerste dag ging het vooral om zeer lokale bedieningen naast het kanaal met de verschillende verbindingen met de nabijgelegen steenkoolmijnen. De tweede dag was ingenomen met de bediening van het westelijk deel met als bestemmingen Trazegnies, Piéton en Courcelles-Mottes. De derde dag waren er de lokale rangeringen in de bundel Perrier en de bediening van verschillende industrieaansluiting. In 1955 werden deze diensten overgenomen door de nieuwe rangeerlocomotieven

Luttre:

In deze stelplaats waren er lange tijd twee inzetreeksen voor het type 57 : twee machines verzekerden de rangeringen in het reizigersstation Luttre in reeks R. Tijdens de daluren was één machine bedrijvig in de stelplaats zelf. Deze dienst werd al vrij snel verdieseld. De tweede reeks voorzag een inzet vanuit Baulers: één locomotief was hier bedrijvig voor de rangeringen in het station zelf, maar zou ook de bedieningstreinen naar Nivelles-Est en Nivelles-nord slepen. Deze reeks hield trouwens stand tot in 1957 en was één van de laatste waarin het type 57 tot inzet kwam.

Dendermonde :

In deze kleinere stelplaats waren tot in 1953 twee machines type 57 in bedrijf: de inzet bestond enkel uit stationsrangeringen en afstellen van reizigersstellen in de verschillende bundels. Te Dendermonde werden de machines afgelost door stoomlocomotieven type 53.

Brussel-zuid :

Hoofdinzet kenden de locomotieven type 57 in de ganse naoorlogse periode echter in de Brusselse agglomeratie met diensten vanuit Brussel-zuid. In verschillende inzetreeksen werden tot in 1957 niet minder dan 15 locomotieven van dit type gebruikt. Aan de hand van de zomerregeling van 1956 gaan we iets dieper in op de laatste inzetjaren van deze zadeltanklocomotieven in de hoofdstad.

Reeks R	Dag 1	rangeringen te Brussel-Klein eiland Overgaveritten naar Vorst-zuid en Jette
	Dag 2	Rangeringen te Vorst-zuid en Klein Eiland
Reeks S	Dag 1	Rangeringen te Brussel-oost en Pannenhuis Overgaveritten naar Brussel-zuid
Reeks T	Dag 1	Rangeringen te Halle Overgaveritten naar Lot, Buizingen en Vorst
Reeks U	Dag 1	Onderhoud te Brussel-zuid
	Dag 2	Rangeringen te Vorst-zuid vorming
	Dag 3	Rangeringen te Vorst-zuid, Brussel Klein Eiland Afstelritten met leeg reizigersmaterieel
	Dag 4	Afstelritten tussen Brussel-zuid en Vorst
	Dag 5	Rangeringen te Vorst-zuid en Ruisbroek.

Het is in deze reeksen en vooral voor werktreinen dat het type 57 in de loop van 1959 zijn laatste inzet kende.

Lijn 138

Châtelineau - Morialmé

Naast de Chemins de Fer entre Sambre et Meuse, was er nog een tweede maatschappij die deze streek wilde ontsluiten : de Cie de Chemins de Fer de Morialmé à Châtelineau par la vallée d'Acoz zocht een directe weg tussen Frankrijk (Givet) via Florennes naar het industriegebied van Charleroi. Hierbij zou de verbinding tussen dit belangrijke industriegebied en Noord-Frankrijk vlotter verlopen met één enkele maatschappij, daarenboven zouden ook grote delen van de streek met het Etat Belge net aangesloten worden.

Als één van de eerste privé-maatschappijen werd de concessie gegund voor de verbinding tot in Morialmé waarbij de lijn zou aansluiten op de reeds aanwezige verbinding van de Entre Sambre et Meuse tot in Florennes.(latere lijn 135). Al vlug werd de geconcessioneerde lijn aangelegd in een vrij moeilijk reliëf waarbij voor het grootste gedeelte de vallei van de Acoz gevolgd werd. Na bijna drie bouwjaar werd het noordelijke deel tussen Châtelineau en Morialmé op 14 juni 1855 officieel ingereden. Doch al voor de lijn gebouwd was, werd deze maatschappij opgeslorpt door de nieuwe opgerichte overkoepelende organisatie van de Cie de l'Est Belgique. De lijn 138 had twee facetten : tot voorbij Gerpennes bedient de lijn de zuidelijke industriegebieden van Charleroi en heeft hier verschillende aansluitingen. Het zuidelijke gedeelte is meer agrarisch en heeft – in een latere fase – vooral een doorvoerfunctie van goederen, maar brengt ook een aantal werkers naar Charleroi.

Op 1 juli 1864 ging de Est Belgique op in de Grand Central Belge en deze copagnie werd in 1897 dan weer overgenomen door de Etat Belge

Gedurende jaren kende de verbinding een vrij uitgebreide dienstregeling, maar het kwam niet tot het succes dat men ervan verwacht had : de doorgaande dienst werd niet over de lijn 138 geleid maar nam de parallellijn 150 die Dinant via Warnant met Tamines verbond. Ook het slechts zeer laat gereed komen van de zuidelijke tak met de verbinding met Frankrijk lag gedeeltelijk aan de oorsprong van de verminderde belangstelling.

Tot na de tweede wereldoorlog bleef het verkeer echter voldoende, maar op dat ogenblik kwam heel duidelijk de achteruitgang naar voren : de lokale treinen kregen geen publiek meer en de goederentrafiek stagneerde en deemsterde zelfs volledig weg. Het reizigersverkeer werd op deze verbinding opgeheven en vervangen door bussen op 9 maart 1959 en de lijn werd in twee verdeeld daat op dezelfde datum het middengedeelte tussen Gerpennes en Oret volledig buiten dienst gesteld werd. Het zuidelijke gedeelte werd tot in 1972 vanuit Morialmé bediend. Het gedeelte tot Gerpennes en nadien beperkt tot Acoz bleef echter omwille van zijn verschillende bedrijven in dienst en wordt thans nog steeds vanuit Châtelineau in de lokale goederendienst bediend.

Voornaamste data :

14/06/1855	Opening van de lijn Châtelineau – Morialmé
01/06/1845	Oprichting van Cie Est de la Belgique
01/07/1864	Overname door Grand Central Belge
01/01/1897	Overname door Etat Belge
09/03/1958	Afschaffing van de reizigersdiensten
09/03/1959	Afschaffing goederendienst Gerpennes – Oret
/1972	Afschaffing goederendienst Oret – Morialmé

Stations – stopplaatsen :

FCL	FCL	Châtelineau	Km 0
LCA		Châtelet-ville	Km 2
GBF	GBF	Bouffioux	Km 3
		Chamborgneau	Km 4
LZ		Acoz	Km 7
		Acoz-centre	Km 7
GGP		Gerpinnes	Km 10
		Hymlée	Km 11
GHS		Hanzinne	Km 12
LRT		Oret	Km 17
GMF		Morialmé-bifurcation	Km 20
GPV		Pavillons	Km 21
GF	GF	Florennes	Km 24

Industrie :

Bouffioux : metaalverwerking – spoorwegmaterieel > thans Disteel
 Acoz : metaalverwerking
 Gerpinnes : metaalbewerking

Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 138

138		Châtelineau-Châtelet - Florenne (C.)										138	
km		6606	TA 6606	6504	6506	TA 6508	6510	6514	6620	6520	6520	TA 6626	TA 6622
	Charleroi (S.) 138	4.58	4.58	5.54	6.25	7.57	8.39	8.39	12.19	12.19	12.19	12.48	13.56
0	Châtelineau-Châtelet	5.27	5.31	6.11	6.39	8.11	8.53	9.28	12.34	12.41	12.46	13.21	14.09
2	Châtelet (Ville)	5.31	5.34	6.14	6.43	8.14	8.56	9.31	12.37	12.45	12.49	13.24	14.12
3	Bouffioux	5.35	5.37	6.17	6.47	8.17	8.59	9.35	12.41	12.50	12.53	13.27	14.15
4	Chamborgneau	5.38	5.39	6.19	6.49	8.19	9.01	9.38	12.44	12.53	12.56	13.29	14.17
7	Acoz	5.44	5.44	6.24	6.54	8.24	9.06	9.43	12.49	12.58	13.01	13.34	14.22
7	Acoz (Centre)			6.24	6.59	8.24	9.07	9.44		12.59	13.02		
10	Gerpinnes			6.26	7.01	8.26	9.09	9.47		13.02	13.05		
11	Hymlée			6.30	7.11	8.31	9.13	9.52		13.07	13.10		
12	Hanzinne			6.32	7.15	8.34	9.15	9.55		13.10	13.13		
17	Oret			6.35	7.19	8.37	9.18	9.58		13.13	13.16		
20	Morialmé (Bif.)			6.42	7.32	8.44	9.25	10.07		13.22	13.25		
21	Pavillons			6.45	7.35	8.48	9.28	10.11		13.26	13.29		
24	Florennes (C.) A.			6.53	7.40	8.51	9.31	10.15		13.30	13.33		
	Florennes (C.) A.			6.59	7.45	8.56	9.37	10.21		13.36	13.39		

	TA 6624	6526	6524	6528	6632	6530	TA 6536	TA 6536	TA 6532	TA 6636	TA 6636	TA 6538	6538
Charleroi (S.) 130	14.35	14.35	16.23	17.39	18.17	19.55	20.40	20.40	20.40	22.35	22.38	22.35	22.38
Châtelineau-Châtelet	14.52	14.59	16.39	17.58	18.34	20.14	21.24	21.24	21.31	22.51	22.54	22.59	23.11
Châtelet (Ville)	14.55	15.03	16.43	18.02	18.38	20.17	21.27	21.27	21.35	22.55	22.57	23.03	23.14
Bouffioux	14.58	15.07	16.47	18.06	18.42	20.20	21.30	21.30	21.39	22.58	23.00	23.06	23.18
Chamborgneau	15.00	15.11	16.50	18.09	18.45	20.22	21.32	21.32	21.41	23.00	23.02	23.08	23.21
Acoz	15.05	15.16	16.55	18.14	18.50	20.27	21.37	21.37	21.46	23.05	23.07	23.13	23.26
Acoz (Centre)		15.17	16.56	18.16		20.28	21.38	21.43		23.13	23.27		
Gerpinnes		15.20	16.59	18.19		20.30	21.40	21.45		23.15	23.30		
Hymlée		15.25	17.04	18.25		20.36	21.45	21.50		23.20	23.35		
Hanzinne		15.28	17.07	18.28		20.38	21.48	21.53		23.23	23.38		
Oret		15.31	17.10	18.32		20.41	21.51	21.56		23.26	23.41		
Morialmé (Bif.)		15.39	17.18	18.44		20.53	21.58	22.03		23.33	23.50		
Pavillons		15.43	17.22	18.48		20.56	22.02	22.07		23.37	23.54		
Florennes (C.) A.		15.46	17.26	18.53		20.59	22.05	22.12		23.40	0.00		
Florennes (C.) A.		15.52	17.32	19.01		21.05	22.10	22.17		23.45	0.05		

◆ 6520 - 6620 - TA 6626 Circulent le samedi seulement.
 TA 6536 Ne prend pas les voyageurs à destination de Bouffioux, Chamborgneau et Acoz.
 TA 6622 A Châtelineau-Châtelet, priorité aux voyageurs pour Acoz et au-delà.
 TA 6636 A Châtelet (Ville), priorité aux voyageurs pour Villers-Poterie et au-delà.
 ◆ 6520 - 6620 - TA 6626 Rijden enkel Zaterdags.
 TA 6536 Neemt geen reizigers op voor Bouffioux, Chamborgneau en Acoz.
 TA 6622 Te Châtelineau-Châtelet, voorrang voor reizigers voor Acoz en verder.
 TA 6636 Te Châtelet (Stad), voorrang voor reizigers voor Villers-Poterie en verder.

Lijn 138A**Morialmé – Doische – Givet**

Al tijdens de bouw van de lijn 138 bleek het belang van deze verbinding al te verminderen en dit was zeker het geval voor het zuidelijke deel tot aan de Franse grens. Pas acht jaar later werd deze 30 km lange lijn afgewerkt en op 23 augustus 1862 voor het verkeer opengesteld. Op dat ogenblik werd de exploitatie uitgevoerd door de Cie de l'Est de la Belgique en was de omvang van de dienst vrij beperkt. Naast de lokale reizigersdiensten waren er enkele bedieningsgoederentreinen, maar het internationale verkeer kwam nooit echt op gang. Ook na de overname door de Grand Central belge bleef deze lijn van lokaal belang, wel groeide het aantal doorgaande reizigerstreinen tot in Châtelineau tot 5 treinparen.

Deze toestand bleef behouden tot zelfs na de eerste wereldoorlog en de overname door de Etat Belge leverde geen bijkomend verkeer op, meer nog steeds meer en meer werd het doorgaande goederenverkeer omgeleid via de lijn 150, zelfs voor het verkeer van en naar Florennes.

Na de tweede wereldoorlog werd de afbouw van de dienst ingezet : het grensbaanvak tussen Doische en Givet werd nooit gereactiveerd en in 1948 werd zowel het goederenverkeer als het reizigersverkeer opgeschort. Maar ook werden er geen treinen doorgetrokken tot Heer-Agimont op enkele kilometers van Doische, zodat de reizigers naar Namur tweemaal moesten overstappen : namelijk in het eindstation Doische op treinen van de Cie de Chimay die hen dan doorvoerden tot in Heer-Agimont. Nochtans zou in deze periode het verkeer nog groeien : reden hiervoor was de indienststelling van de tweeassige Brossels te Florennes die alle diensten op deze lijn verzekerden. In 1949 waren er niet minder dan acht treinparen geprogrammeerd, waarvan een gedeelte vanuit Walcourt en Châtelineau doorgetrokken werden. Eén trein reed op dat ogenblik door tot in Hastière.

Maar ook dit verkeer werd zeer snel onrendabel en op 17 oktober 1954 viel deze landelijke streek zonder reizigersverkeer, het goederenverkeer hield het nog een tijdje vol dat de steengroeve van Merlemont een vrij grote klant was voor de N.M.B.S. en dat deze maatschappij zijn producten zowel via de Maaslijn (naar Frankrijk) als naar Charleroi vervoerde. Maar in de zestiger jaren werd het verkeer op het zuidelijk deel onbeduidend en op 1971 werd deze verbinding tussen Merlemont en Doische voor alle verkeer gesloten en korte tijd later opgebroken.

Het (sporadische) goederenverkeer vanuit Florennes werd nog tot de eindjaren tachtig in stand gehouden, maar op dat ogenblik kwam de herstelling van deze vrij lange lijnen te duur uit en werd in een pennentrek de ganse streek zonder spoorvervoer gezet en was het lot van de vele lijnen bezegeld.

Voornaamste data :

23/06/1862	Opening van de lijn Morialmé – Florennes – Doische – Givet
01/07/1864	Overname door Grand Central Belge
01/01/1897	Overname door Etat Belge
/1948	Afschaffing reizigersdienst Doische – Givet
17/10/1954	Afschaffing van de reizigersdiensten
/1948	Afschaffing goederendienst Doische – Givet
/1971	Afschaffing goederendienst Merlemont – Doische
/1987	Afschaffing goederendienst Florennes – Merlemont

Stations – stopplaatsen :

GF	GF	Florennes-central	Km 0
GFN		Florennes-Est	Km 2
LMX		Chaumont	Km 3
GVG		Villers le Gambon	Km 8
		Merlemont-village	Km 10
LMN		Merlemont	Km 11
LRM		Romedenne – surice	Km 16
		Glimnée	Km 19
LDH		Doische	Km 21
		Givet	Km 26

Industrie :

Merlemont : steengroeve

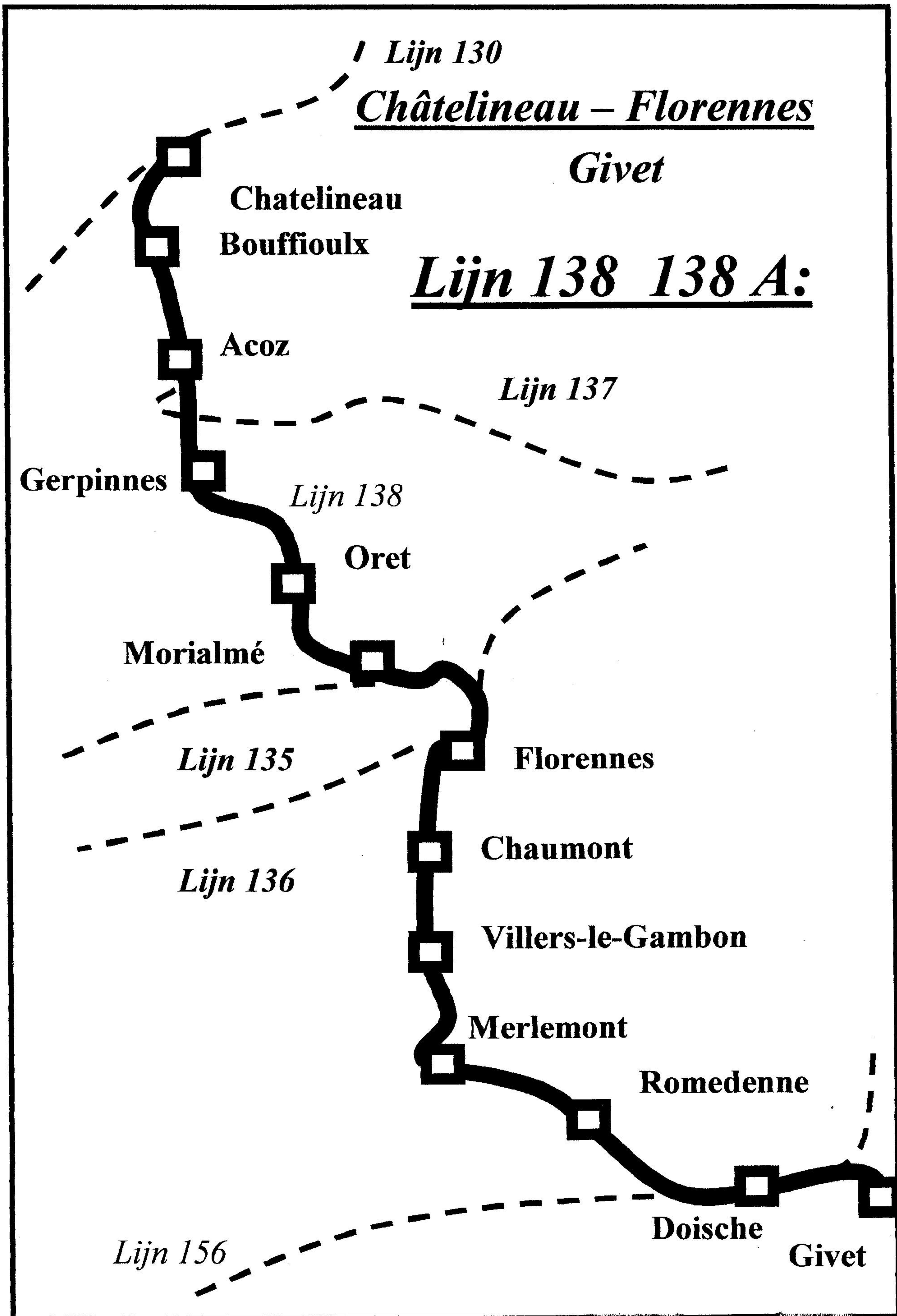
Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijnen 138A

Florennes (C.) - Doische 138 ^A											
	TA 6646	TA 6640	TA 6642	TA 6652	TA 6644	TA 6650	TA 6654	TA 6656	TA 6638	TA 6658	TA 6634
				◆			◆	⚡		⚡	+
lineau- Schtelet 138	—	—	6.39	8.11	—	12.41	14.59	—	16.39	17.58	17.58
0 Florennes(Central)	4.42	6.01	7.48	9.18	12.19	14.13	16.17	16.31	17.54	19.14	19.39
2 Florennes (Est)	4.46	6.04	7.52	9.22	12.23	14.18	16.21	16.35	17.57	19.18	19.42
3 Chaumont	4.49	6.07	7.55	9.25	12.26	14.21	16.24	16.38	18.00	19.21	19.45
8 Villers-le-Gambon	4.55	6.13	8.01	9.31	12.32	14.27	16.30	16.44	18.06	19.27	19.51
10 Merlemont(Village)	4.58	6.16	8.04	9.34	12.35	14.30	16.33	16.47	18.09	19.30	19.54
11 Merlemont	5.01	6.18	8.07	9.37	12.38	14.33	16.36	16.50	18.15	19.34	19.56
16 Romedenne-Surice	5.08	6.24	8.14	9.44	12.45	14.40	16.42	16.56	18.21	19.41	—
19 Glimnée	5.13	6.29	8.19	9.49	12.50	14.45	16.46	17.02	18.25	19.47	—
21 Doische	5.16	6.32	8.22	9.52	12.53	14.48	16.49	17.05	18.28	19.50	—

◆ TA 6634 - TA 6652 Circulent également le 4-XII.
 TA 6654 Priorité aux voyageurs continuant de Doische par train 7595.
 TA 6658 Les dim. et j. fériés, ne prend que les voyageurs pour au-delà de Merlemont.

◆ TA 6634 - TA 6652 Rijden ook op 4-XII.
 TA 6654 Voorrang voor reizigers die uit Doische met trein 7595 voortreizen.
 TA 6658 Neemt op Zon- en feestd. enkel reizigers op voor verder dan Merlemont.

244



L.S.V.- actueel > Kolenspoor

Nu enkele onderwerpen uit het tijdschrift afgesloten werden (bv. dienstregelingen) of naar het einde lopen, moeten we noodgedwongen naar nieuwe items zoeken. Het industriegebeuren maakt al enige tijd deel uit van het N.M.B.S. gedeelte. Vanaf dit tijdschrift willen we ook het museumgedeelte herstructureren. Het opstarten van het Kolenspoor zal zeker genoeg stof tot schrijven met zich mee brengen. Maar hiernaast gaan we ook regelmatig in op de techniek van de (museum)voertuigen, op de geschiedenis ervan, de problemen van een museumbedrijf en in elk nummer wordt een museumlijn besproken. Verder willen we ook de boekenverkoop over een nieuwe leest brengen en worden opnieuw nieuwe boeken besproken.

1. Het kolenspoor

In vorig tijdschrift werd verklaard dat de administratieve kant voor het grootste gedeelte opgelost is en dat vanaf de jaarwisseling duidelijk uitgezien kon worden naar een vernieuwde exploitatie. En deze start – in een bescheiden manier – in de loop van 2000.

2. Exploitatie : Ritseizoen 2000

Daar de lijn zelf begin juni 2000 hersteld zal zijn, kunnen er voor het eerst sinds 1995 opnieuw ritten doorgang vinden op de volledige verbinding. Nochtans zal de bediening in 2000 nog beperkt zijn, zowel qua materieel als inzetdagen. Reden hiervoor is dat de ontwikkeling van het emplacement nog in volle bouwfase is en dat nog niet voldoende materieel gerenoveerd werd.

Toch zijn er twee soorten ritdagen geprogrammeerd :

Volledige ritdag :

zondagen juli – augustus – midden september
concreet hebben we hier :

- 2, 9, 16, 23 en 30 juli
- 6, 13, 20 en 27 augustus
- 3, 10 en 17 september

De onderstaande rittentabel geeft een overzicht van de geplande ritten tijdens deze zondagen en omvat zoveel mogelijk de inzet van twee treinen per ritdag, dit naast de demonstratieritten te As.

Houdt in : ritten naar Eisdan en Zwartberg/Waterschei met motorwagen en dieseltractie tussen As en Waterschei bij voldoende belangstelling.
Demoritten stoom / diesel / smalspoor te As

	TA	D	TA	D	TA	
	R7		R7		R7	
Eisden			15.20		17.00	
As (aankomst)			15.50		17.20	
As (vertrek)	13.00	14.30		16.30		
Waterschei	13.30	15.00		17.00		
Zwartberg	13.40					
Zwartberg	13.50					
Waterschei	14.00	15.30		17.30		
As (aankomst)	14.30	16.00		18.00		
As (vertrek)	14.40		16.10			
Eisden	15.00		16.30			

Gedeeltelijke inzet (demonstratieritten) :

zondagen in juni
Dinsdag / Donderdag (tussen 11 juli en 15 augustus)

Houdt in : ritten naar Waterschei (thema-café) met motorwagen
Demoritten met smalspoor te As

Ingezet materieel :

Zoals al vroeger gezegd, willen we nog steeds drie typen treinen inzetten, dit naargelang het aantal reizigers en de aard van de ritdag. Dit zijn :

- de exploitatie met betrekkelijk modern materieel uit de jaren vijftig/zestig
- de historische trein met materieel uit de jaren dertig of ouder
- het demonstratiematerieel

Ook tijdens het eerste ritseizoen kan dit al – zelfs met nog maar een gedeelte van het aanwezige materieel.

* De exploitatie :

Op gewone ritdagen zijn er twee treinen in dienst, nl.

- Motorwagen 554.14:

Deze verzekert de eerste slag naar Zwartberg en pendelt nadien tussen Eisden en As. De restauratie wordt waarschijnlijk afgesloten in de loop van mei 2000, het stel zal dan teruggebracht zijn in zijn vroegere vorm met centrale koplamp en twee kleuren groen.

- **Dieseltrein :** *bestaande uit* (tussen haakjes datum van afsluiting van restauratie)
- diesellocomotief "Caprice" (05/2000)
 - rijtuig type K3 22 403 (07/2000)
 - rijtuig type K3 22 499 (08/2000)
 - rijtuig type K1 22 034 (09/2000)

Deze trein verzekert op een ritdag twee treinparen As – Waterschei – As. Door de helling naar Eisden is de diesellocomotief niet sterk genoeg en wordt de inzet hier sterk aan banden gelegd.

* De historische trein :

- rijdt op de tweede zondag van de maand nl. 9 juli, 13 augustus en 10 september

In 2000 bestaat deze trein uit de diesellocomotief "Patience" – ex stoomloc Franco-Belge uit 1923 en één L-rijtuig nr 33 182. Hiervan is het einde van de renovatie gepland eind juni 2000.

2. De lijn – het emplacement

De lijn :

Begin januari werd het eerste (en grootste) werk uitbesteed, nl de herstelling van de lijn tussen Zwartberg en Eisden, de aanpassing van de stopplaatsen, de omvorming van het emplacement te As en de onkruidbestrijding. Deze werken werden uitbesteed aan de firma Vanderaerden uit Hasselt en hierbij is een prijskaartje van om en bij de 21 000 000 BEF gevoegd. Uit deze prijs kan men afleiden dat deze werken dan ook uitgebreid zijn. Daar nog niet alle vergunningen verkregen zijn, zullen de werken in drie fasen verlopen.

De eerste fase – de herstelling van de lijn zelf – start op 28 februari 2000 en zal ongeveer drie maanden duren. Dit werk omvat :

- het vervangen van ca. 1 200 houten dwarsliggers door betonnen exemplaren op de slechtste stukken van de lijn, meer bepaald bij de uitrit Waterschei en vooral op de helling even voorbij het stort van Maasmechelen, kant Eisden.
- Het regelen van de voegen: hiervoor moet het spoor over de ganse lengte losgemaakt worden en de sporen verschoven. Tergelijkertijd worden de slechte bevestigingen op de dwarsliggers (ca. 10 000 stuks) vervangen. Dit werk zal ca. anderhalve maand duren en is het eerste werk dat uitgevoerd wordt. Gelijkertijd worden de houten (geïsoleerde) lasplaten vervangen door klassieke metalen lasplaten.
- Het bijvullen van ballast: over de ganse lijn zal ca. 1 000 ton bijkomende ballast moeten gelost worden. Deze ballast komt in tremelwagens van de N.M.B.S. aan en wordt – gedurende één weekend door de aannemer gelost, waarbij de L.S.V. zelf voor de tractie zorgt.
- Als laatste werk is het onderstoppen en volledig nivelleren van de lijn: hiervoor worden de zware machines van de dienst Baan gehuurd en dit werk wordt in de tweede helft van mei voorzien.
- Tussen de werken door worden ook alle wissels op de verbinding volledig nagezien en eventueel hersteld. Anderzijds worden de beide wissels aan Maasmechelen stort gerecupereerd en één ervan zal voor het station ingepast worden om zo te As een omloopspoor te bekomen.

Het emplacement As :

Tweede belangrijk werk is de omvorming van het emplacement te As. Deze werken kunnen echter nog niet van start gaan, daar hier eerst het Bijzonder Plan van aanleg (BPA) moet goed gekeurd worden. Deze administratieve stap wordt waarschijnlijk tegen het eind van het jaar afgerond, zodat deze werken begin 2001 uitgevoerd kunnen worden. Het betreft :

- aanleg van een bijkomend vertrekspoor 7 met een lengte van ca. 150 m naast spoor 1
- aanleg van een bijkomend afstelspoor 9 naast de laadkaai tot aan de weg (lengte = 100 m)
- aanleg van drie werkplaatssporen met een nuttige lengte van 50 m elk. Twee sporen worden op het hoofdspoor aangesloten kant Waterschei. Het eigenlijke werkplaatsspoor krijgt zijn aansluiting op het spoor 8 naar de laadkaai.
- Aanleg van een afstelspoor van 150 m op de bedding van het vroegere spoor 5 (waarvan de aansluitwissel nog aanwezig is).

Deze sporen zijn nodig om een gemakkelijker treinenloop te bekomen en voldoende afstelcapaciteit voor het rollend materieel te krijgen. Voor deze werken zijn 6 bijkomende wissels nodig.

De neven- en verfraaiingswerken :

Naast de eigenlijke spoorwerken, worden ook een aantal nevenactiviteiten in opdracht gegeven. De planning hangt hier af van verschillende factoren (BPA, restauratie station, bouw loods, ...). Een greep uit deze bijkomende werken :

- verplaatsen van perronboorden te Zwartberg en heraanleg van perron
- opfrissen van perrons te Waterschei
- aanleg van bijkomende perron te As
- aanleg van perron 1 ter hoogte van het station (met wegname van deksel voor de ondergrondse geleidingen)
- heraanleg van de loskoer te As
- aanleg van een aantal wandelpaden te As
- opfrissen en heraanleg van perrons en oversteekplaats te Eisdon.
- Aanleg van de basis van het kolenpark

Geleidelijk aan worden ook nog andere werken (beplantingen, signalisatie, verlichting, ...) doorgevoerd. Het is de bedoeling dat nog dit jaar het eerste deel van de loskoer afgewerkt is, dat tegen het seizoen 2001 de beide perrons en de ruimte tegenover het station zijn definitieve uitzicht gekregen heeft.

3. De gebouwen:

Bij de bouwwerken is de toestand iets moeilijker, daar hier nog niet alle administratieve zaken achter de rug zijn: grootste hinderpaal is het BPA, dat al wel ingediend is, maar waar de looptijd altijd ongeveer 9 maanden duurt. Zolang deze termijn niet verstreken is, kan er niet gestart worden met de bouwaanvragen. Maar anderzijds zijn er dan – in de toekomst – geen problemen meer te verwachten.

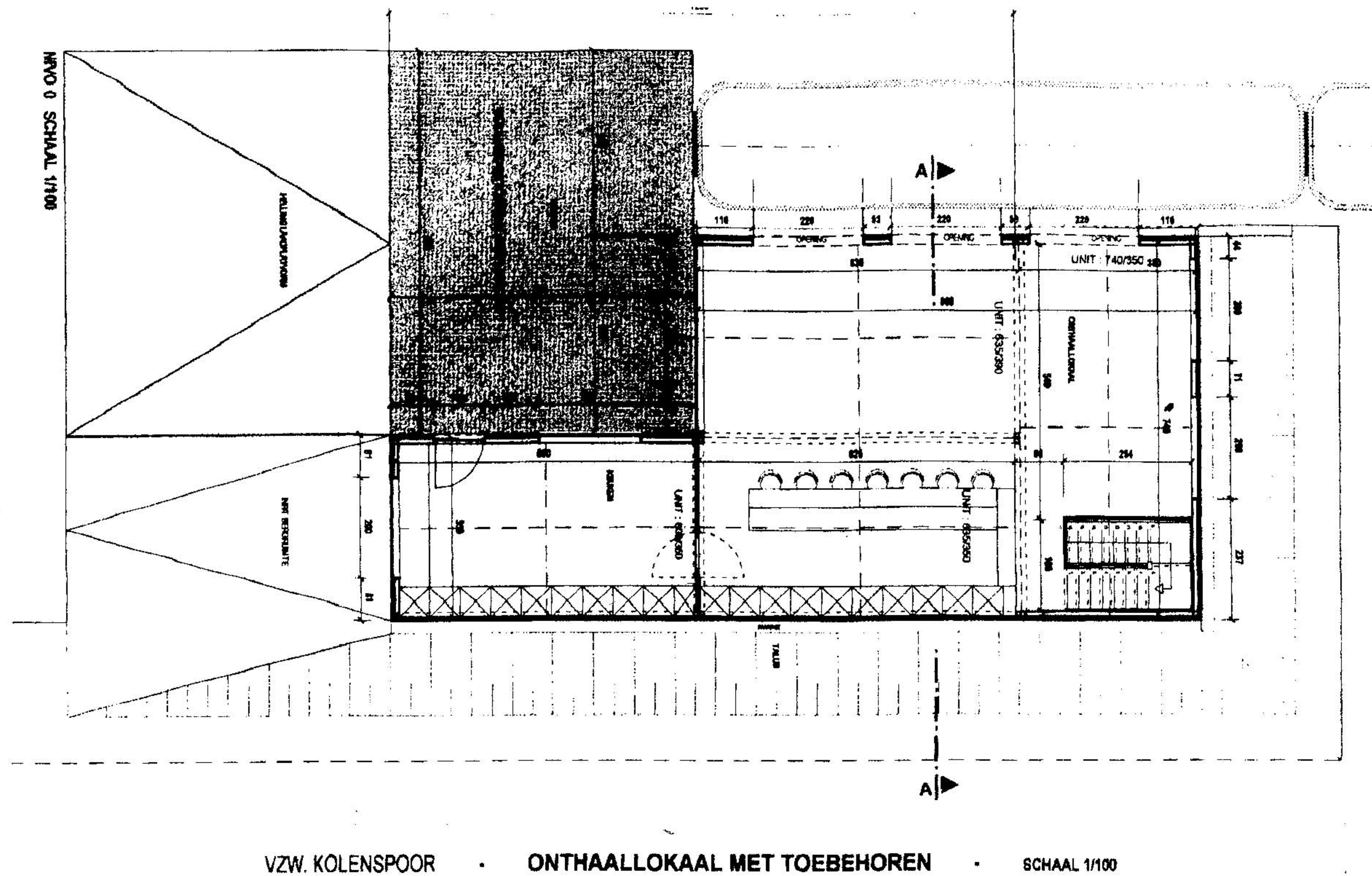
Het station :

De restauratie lijdt niet onder het BPA en hier zijn nu alle administratieve taken achter de rug: de restauratie werd door het gemeentebestuur van As nu definitief goedgekeurd en het dossier werd ingediend bij monumenten & landschappen. Indien de nodige financiële middelen beschikbaar zijn kan de restauratie in het vierde kwartaal van 2000 starten.

Het voorlopig onthaalcentrum :

Eerste gebouw dat opgericht zal worden, is het voorlopig onthaalcentrum. Dit gebouw in prefab-bouwwijze wordt ingericht boven op de laadkaai en zal gedurende twee jaar de kantine vervangen. De houten kantine moet trouwens voor de restauratie van het station verdwijnen en daar dit een grote bron van inkomsten is, moest er hiervoor een oplossing gevonden worden.

De nieuwe kantine – zie plan – bestaat uit een gelagzaal, het toegedeelte en een keuken. Aansluitend wordt een R- rytuig opgesteld als bijkomende ruimte. Onder is er het sanitair gedeelte voorzien samen met twee ruimte die als bureel of dienstruimte gebruikt kunnen worden.



Na de twee jaar worden de afzonderlijke units gebruikt als sanitair gedeelte en technische dienst bij de werkplaats, de overige units zullen bij de toekomstige kantine in gebruik zijn.

4. Het rollend materieel

De renovaties :

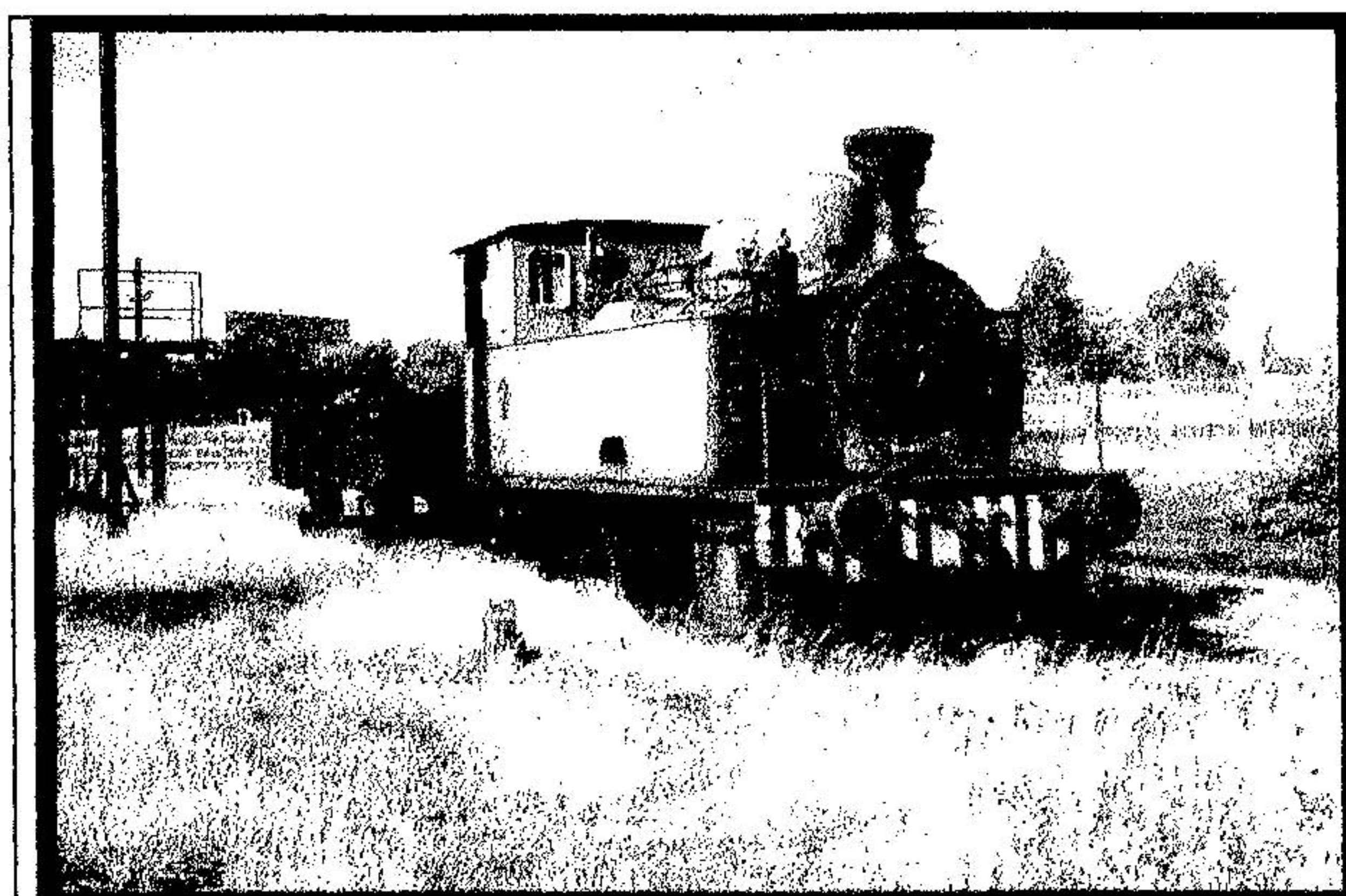
Stoomlocomotief "La Meuse" S10 - Bebert

a. Geschiedenis

Deze locomotief werd in 1984 aangekocht bij de Charbonnage de Wérister (bij Fléron – Liège) en was de laatste stoomlocomotief die nog effectief in België gebruikt werd. Tot eind 1982 verzekerde ze de treinen tussen de mijnzetel en het station van Beyne-Heusay.

Hoewel de ketel vrij zwak was, werd beslist om de locomotief alsnog te restaureren zonder ketelrevisie. Deze renovatie gebeurde tussen 1984 en 1986 te Zolder en hierbij werd – naast een algemene revisie en herschildering – het smeeroliesysteem verbeterd. In juli 1986 werd de locomotief officieel in dienst gesteld en sleepte de treinen naar Genebos. In 1990 maakte ze de overbrenging mee naar As en hier stond de machine nog vijf jaar in dienst voor de treinen naar Eisden. Maar geleidelijk zou de ketel slechter worden en werd de druk in 1993 teruggebracht tot 8 bar (i.p.v. 12 bar), de laatste twee jaar was – omwille van het verminderd vermogen een lichterlocomotief nodig om de helling vanuit Eisden te kunnen halen. In 1996 werd de ketel door AIB/Vincotte definitief afgekeurd en moest de locomotief afgesteld worden.

Dadekljk werd gezocht naar financiële middelen om de ketel – als eerste stoomlocomotief in België – te vernieuwen en de oprichting van het kolenspoor bracht weer hoop voor deze locomotief. De bouw van een nieuwe ketel werd in het investeringspakket opgenomen.



Bebert afgesteld te Werister



Laatste jaar in dienst te As

B. Renovatie :

Daar in eerste instantie geopteerd werd om de nieuwbouw van de ketel vanaf januari 2000 te laten uitvoeren, werd de locomotief in de loop van december ontmanteld. Naast de ketel zullen ook de beide tenders volledig vernieuwd worden. Uit de offertes kwam hier de firma Brouhon uit Awans als laagste uit de bus met een kostprijs van om en bij de 3 700 000 BEF

Naast de ketelbouw – die ongeveer 10 maanden in beslag neemt – zal de locomotief ook grondig onder handen genomen worden en zullen ook hier een aantal onderdelen in eigen beheer volledig gerenoveerd of zelfs vernieuwd worden. Na het verwijderen van de ketel wordt in deze tussenperiode van ca. 9 maanden het volledige chassis nagezien en hersteld. Dit was trouwens wegens de aanwezigheid van de ketel in 1985 niet mogelijk om hier een volledige herstelling door te voeren en thans zal de smeerolieomloop opnieuw verbeterd worden en zal ook de reminstallatie een grote beurt krijgen.

C. Planning van de renovatie :

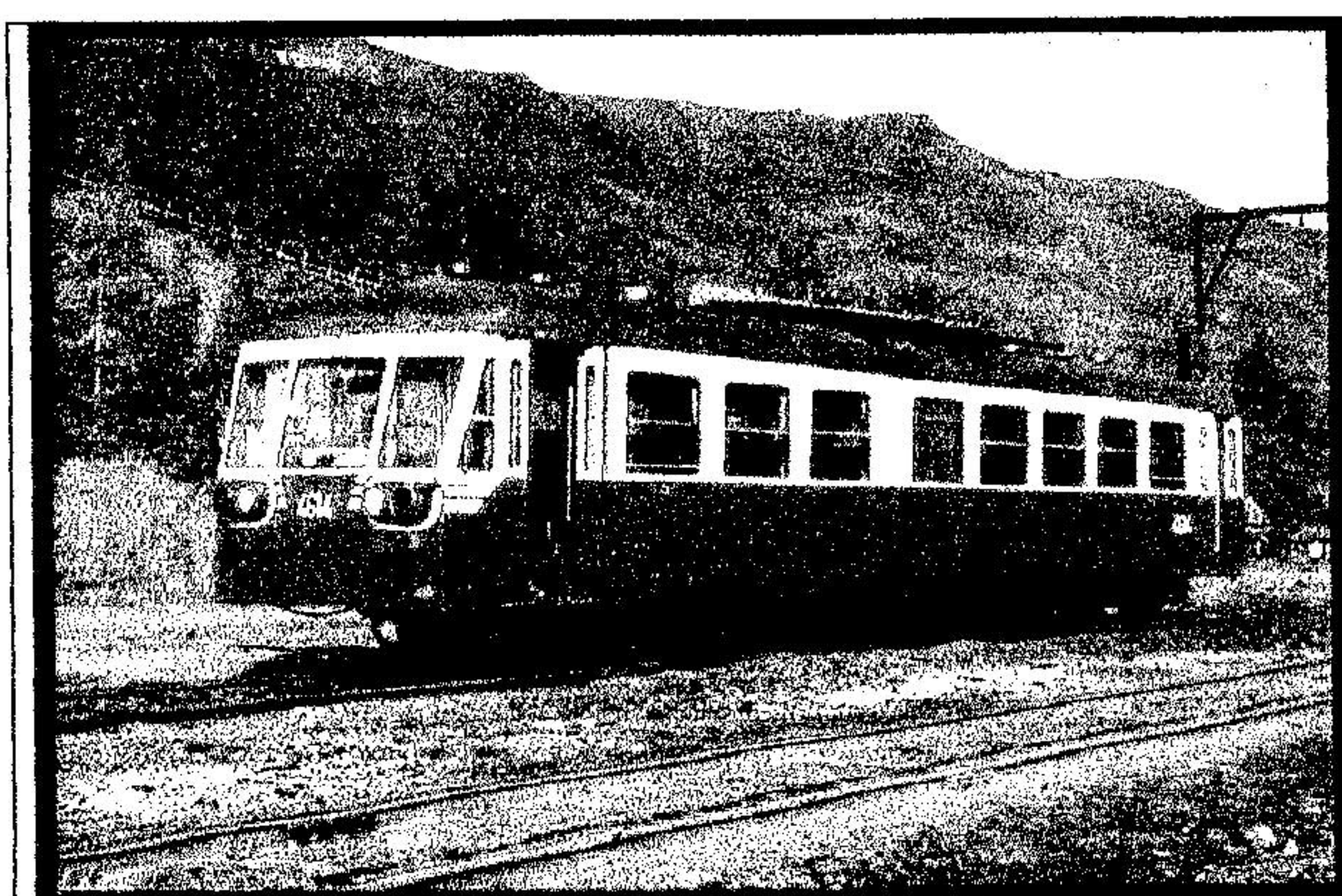
- 02/2000		Wegsturen van ketel + plannen ketel
- 04/2000	10/2000	Renovatie chassis en drijfwerk
		<ul style="list-style-type: none"> • Vernieuwen smeeromloop • Volledig afschuren / schilderen chassis • Nazicht en vernieuwen hoofdlagers • Nazicht reminstallatie • Volledig herstel drijfwerk • Nazicht zuigers + cilinders + bakschuiven
-08/2000	12/2000	Bouw van de ketel en tenders bij Brouhon
-08/2000	02/2001	Restauratie en herstelling onderdelen
		<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen ketelappendages • Renovatie machinistenhuis
01/2001		Aflevering ketel + Tendens
01/2001	05/2001	Heropbouw locomotief
		<ul style="list-style-type: none"> • Vernieuwen ketelbeplating • Herstellen stoomaanvoer en afvoer • Aanbrengen asbak en vernieuwen rooster
06/2001		Testen, waterdrukproef, proefstoken
		Opleiding machinisten
07/2001		Officiële indienststelling "Bebert"

Dieselmotorwagen "Ragheno" D 46 nr 554.14

a. Geschiedenis

In 1954 stelde de N.M.B.S. 20 lichte motorwagens type 554 in dienst voor de vele nog bestaande lokale lijnen. Na dertig jaar dienst werden ze tussen 1982 en 1986 praktisch alle buiten dienst gesteld. In 1986 werd de 4614 als ritvaardig stel aangekocht. Na een aantal testritten te Haine-St-Pierre werd de motorwagen begin

augustus 1986 naar Zolder gebracht en dadelijk ingezet voor een aantal ritten op de lijn, maar vooral voor de rondritten op de mijn en naar het steenstort. In de volgende winterperiode werd het rood – gele stel teruggebracht in zijn oorspronkelijke uitvoering met centrale koplamp, twee tinten groen en de grote gele snor. Naast de herschildering en een motorrevisie werden geen verdere renovaties in deze periode doorgevoerd. In 1988 verzekerde de motorwagen trouwens de eerste (onofficiële) testrit vanuit Zolder naar Eisden, ter verkenning van de toekomstige inzetplaats. In 1990 kwam de motorwagen dan naar As en verzekerde tot in 1997 de ritten tussen Eisden en As, maar ook enkele ritten naar Waterschei. Daar er een verbod kwam om nog op de lijn te rijden werd beslist om de motorwagen vanaf september 1997 te onderwerpen aan een grondige renovatie



Dadelijk na zijn aankomst te Zolder-steenstort



Zijn eerste rit naar As (1988)

B. Renovatie :

Vanaf eind 1997 werd de motorwagen dan ook onder handen genomen en werd in de eerste plaats de kast gerenoveerd. Door het lange oponthoud in de open lucht was de roestvorming vrij zwaar, een een ongeval was de wand in één zijkant zwaar beschadigd. Alle slechte plaatsen werden uitgeslepen en door nieuwe platen vervangen. Door verduurde rubbers was ook het interieur (vooral het houtwerk) slecht en vanaf 1998 werden de beide stuurposten volledig gerenoveerd.

Na een half jaar oponthoud (om andere werken uit te voeren) werd beslist om het ganse reizigerscompartiment aan een verjongingskuur te onderwerpen en zowel de rubbers van de vensters te vernieuwen, alsook het ganse houtwerk nieuw te maken. Dit werk werd eind 1999 dan gestart en thans zijn drie compartimenten in herstelling.

C. Planning :

Reeds uitgevoerd :

- Schildering kast / dak
- Volledige herstelling stuurposten
- Nazicht motor, olieerversing

01/2000 -	05/2000	herstelling houtwerk interieur
		herstelling vensters, vernieuwing rubberen dichtingen
04/2000	06/2000	Laatste laag schilderwerk kast + afwerking
06/2000		Vernieuwen treden
		Plaatsen opschriften
07/2000		Indienststelling

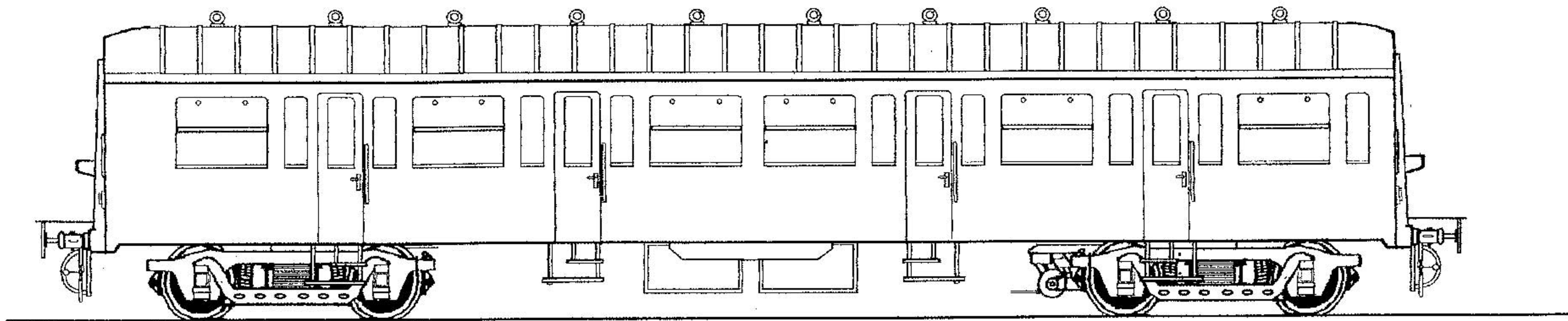
Rijtuig 3^{de} klasse type L nr 33 182

a. Geschiedenis

Daar de TTZ slechts begonnen was met twee rijtuigen zou zeer snel het tekort aan zitcapaciteit duidelijk worden. In 1984 werd beslist om twee bijkomende rijtuigen aan te kopen en op dat ogenblik gingen de rijtuigen type L massaal buiten dienst. Bij deze rijtuigen viel de keuze o.a. op de 33 182. Dit rijtuig werd in 1933 gebouwd door Anglo-Franco-Belge en bood aan 88 personen plaats in 3^{de} klasse. Op dat ogenblik waren dat de

meest geschikte rijtuigen voor een museumexploitatie omwille van de typische bouwstijl uit de jaren dertig en de houten banken.

Na aankomst te Zolder in augustus 1984 werd dit rijtuig uiterlijk volledig opgeknapt en kreeg het zijn oorspronkelijke uitzicht terug. Wel was de eigenlijke restauratie vrij miniem. Tijdens de periode in Zolder werden de L-rijtuigen vooral ingezet bij grotere groepen en op topdagen, maar na de overkomst naar As werden deze rijtuigen elke ritdag gebruikt. Reden hiervoor was dat de oorspronkelijk platformrijtuigen door de eigenaar weggehaald werden. Doch door het lange verblijf buiten ging de toestand snel achteruit en met de nakende opening van het kolenspoor werd beslist om de beide L-rijtuigen als eerste te renoveren. De restauratie van de 33 182 werd gestart in de loop van 1999, spijtig genoeg kwam er een streep door het project daar het tweede rijtuig door vandalen zwaar beschadigd werd, zodat het moeilijk wordt een ganse trein met dit type rijtuigen gereed te hebben.



B. Renovatie :

Door de weersomstandigheden was er vooral roestvorming over de ganse kast, maar erger waren de diverse doorsijpelingen van water doorheen roestgaten in het dak en langs de rubbers van de vensters. Hierdoor werd vooral het hout van het interieur aangetast. Daarom werd de renovatie aangevat met het dichten van het dak en het roestvrij maken ervan.

Nadien wordt compartiment per compartiment volledig uitgebouwd en hersteld, dit vergt echter zeer veel handelingen en we geven een beeld van het werk :

- uitbouwen van de banken en houtwerk
- afschuren van houtwerk en eventueel vernieuwen van de vermolmde delen
- uitslijpen en terug inlassen van de door roest weggevreten delen van de vensterstijlen
- volledig ontroesten van interieur, verwijderen van asbest en beschermen van binnenbeplating
- schilderen van wanden en plafonds, monteren van lampen, vernieuwen van bedrading
- heropbouw, vernissen van houtwerk
- terug aanbrengen van de klinknagels die bij een ombouw verwijderd werden
- nazicht van de deuren en de sloten (en eventueel herstellen)

Na deze werken komt nog het afschuren en schilderen van de kast, het nazicht van de draaistellen, de remmen en de elektrische installatie en de afwerking van het rijtuig. Zo moeten bij voorbeeld ook alle treeplanken vernieuwd worden

Historische beschrijving Stoomlocomotief Cockerill nr 4

1. Voorgeschiedenis :

In de jaren zestig van vorige eeuw ontstonden – door het steeds uitbreidende spoorwegnet – steeds meer industriële aansluitingen . Voor de grotere bedrijven was er geen probleem daar er volgende betrouwbare machines gebouwd werden. Nochtans hadden deze locomotieven met de gewone vlampijpketel één groot nadeel: de opstooktijd was vrij lang (ca. 6 uur) en hierdoor moesten deze machines constant onder vuur gehouden worden.

Voor kleinere bedrijven – met enkele rangeringen per dag – was dit een dure kost, daar er drie ploegen moesten voorzien worden om de locomotieven onder druk te houden. Daarom ontstond er een vraag naar een goedkope, robuuste en eenvoudige locomotief met klein vermogen, maar met de mogelijkheid dat de machine op enkele uren onder druk kwam. Indien mogelijk moest deze locomotief ook door één man kunnen bediend worden. Hierdoor kon de machinist ‘s morgens de locomotief op druk brengen, de rangeringen uitvoeren en ‘s avonds de machine terug afstellen.

Om dit mogelijk te maken had men een ketel nodig die een kleine watervoorraad had, maar toch voldoende stoom kon opwekken. Dit was niet mogelijk met een vlampijpketel en noodgedwongen moest men overstappen op een waterpijpketel en zo ontwikkelden de ingenieurs van Cockerill omstreeks 1860 een nieuw type locomotief met een verticale ketel met een waterinhoud van ca 700 l. De stoomopbrengst werd verzekerd door een aantal waterpijpen type Field die in de vuurhaard zelf opgehangen werden. Hierdoor kreeg men een vrij hoog rechtstreeks verwarmend oppervlak.

In 1863 ontstond dan deze nieuwe éénvoudige locomotief – type I. Door de zeer korte lengte moest Cockerill tal van nieuwigheden invoeren. Zo werd wel de Walschaerts stoomverdeling gebruikt, maar de bediening van de schaar gebeurde door excentrieken op de achterste as. Deze eerste locomotieven werden zeer rudimentair gebouwd en het vermogen was hier zeer gering. In tegenstelling met de volgende typen hadden deze machines slechts een dak over het gedeelte waar de machinist stond, een vrij lage ketel met kleine stoomruimte. Van dit type werden slechts een tiental machines gebouwd. Al dadelijk werd duidelijk dat het vermogen te klein was voor de toch wel zware taken.

Omstreeks 1870 ontstond een verbeterd type II dat op verschillende vlakken verbeterd werd. Eerste verbetering was de omvang van de ketel, waarbij de inhoud met bijna de helft vermeerderd werd. Maar ook bij de cilinders en de aandrijving werden de afmetingen vergroot en kreeg men een grotere trekkracht. Verder ontstond de typische vorm van deze locomotieven: de verticale ketel met volledig open achterzijde, het dak dat over de volledige locomotief doorloop en de hoefijzervormige watertenders. Dit alles maakte deze machine uitermate geschikt voor zijn toekomstige werkgevers, nl. de kleine en middelgrote ondernemingen. In het totaal werden tot ca. 1895 een 300 locomotieven van dit type gebouwd en in België, Nederland en Noord-Frankrijk geleverd.

Ondanks de verbeteringen, was het type II nog een zeer eenvoudige locomotief zonder veel voordelen voor de machinist en zeer eenvoudig in bouw. Alle onderdelen werden tot het strikt noodzakelijke beperkt. Een greep uit de sobere uitrusting :

- drijfwerk werd niet gesmeed maar uit plaat uitgesneden
- niet versterkt chassis uit staalplaat.
- ketelvoeding door één enkele waterpomp, geen injecteur
- ontbreken van asbak
- ontbreken van tussenstanden op de schaar
- ontbreken van stoomrem (enkel schroefrem met houten remblokken)
- slechts één peilglas, alle onderdelen rechtstreeks op de ketel
- open machinistenhuis, weinig bescherming

Hierdoor was (en is) het een echte kunst om met een dergelijke locomotief te rijden: door het ontbreken van de expansie is het stoomverbruik groot en daalt de druk vrij snel. Hierdoor moet de machine na elke

rangering even stoppen op terug druk op te bouwen. Ook de ketelvoeding is niet regelbaar zodat ook hier snel druk verloren wordt als er koud water in de ketel ingebracht wordt.

Vermelden we nog dat omstreeks 1885 het type III ontwikkeld werd, doch dat er slechts enkele exemplaren gebouwd werden. Geleidelijk aan werd de locomotief verder verbeterd en werd het vermogen verhoogd. Ook modernisering in verband met de ketelvoeding (d.m.v. van injecteurs) en de aandrijving zouden tot het type IV leiden. De eerste machines van dit type werden omstreeks 1895 geleverd en in het totaal werden van dit laatste type een 500 machines gebouwd.

2. Loopbaan van de locomotief “Jojo”

--	--

Tussen de vele kopers bevond zich ook een steengroeve in Hainaut die in 1875 aangesloten werd op het spoorwegnet en in hetzelfde jaar werd een locomotief type II aan deze groeve geleverd. Gedurende meer dan dertig jaar werd het geringe werk door deze locomotief uitgevoerd en werden de enkele wagens tussen de steengroeve en het naburige Etat Belge station gesleept. Maar enkele jaren na de eeuwwisseling was er nood aan een zwaardere locomotief en werd de oorspronkelijke machine terug aan Cockerill verkocht. Op dat ogenblik was een vernieuwing van de machine nodig en in 1912 werd deze in de werkplaatsen van Cockerill te Ougrée doorgevoerd. Naast belangrijke werken, werd ook een vervangketel gebouwd en geplaatst. Na deze revisie belandde deze locomotief in de reserve-stocks van Cockerill. De firma had immers steeds (tweedehandse) locomotieven op stocks om de bedrijven snel een geschikte locomotief te kunnen verschaffen.

Op dat ogenblik kende de steenkoolmijn Beaujonc & Patience te Glain (bij Ans) een sterke groei. Deze mijn had op dat ogenblik al drie Cockerill- locomotieven met verticale ketel in dienst en zocht naar uitbreiding. Uit de stocks kocht het bedrijf op dat ogenblik twee bijkomende machines, waaronder ook de boven beschreven locomotief die trouwens het nr 4 aangemeten kreeg.

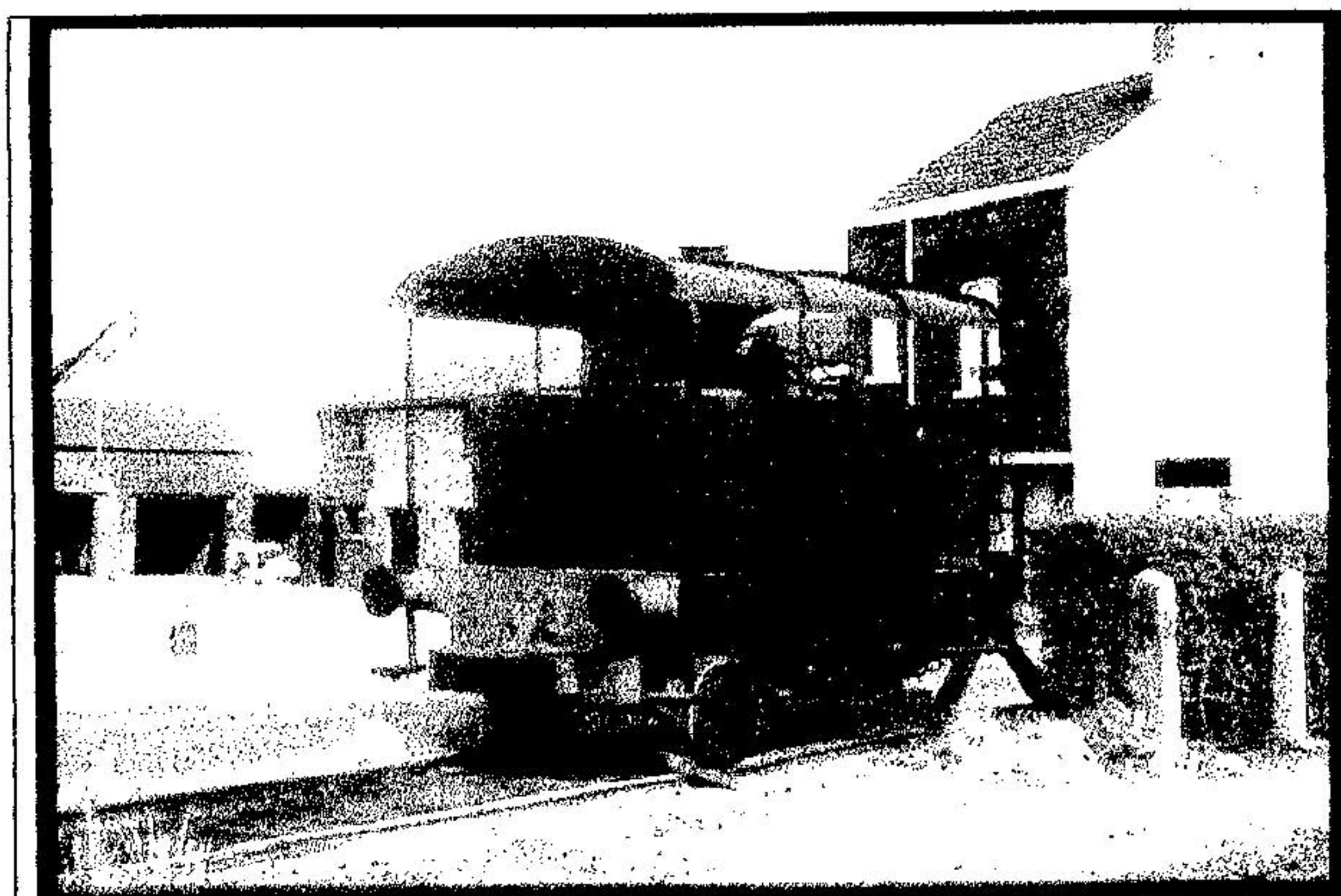
In tegenstelling met andere mijnen, had Beaujonc & Patience geen schacht en de kolen kwamen met het smalspoor in een zware helling aan de dag. Hierdoor was de taak van de machines tweeledig: hoofdtak was het wegbrengen van de smalspoor “Berlings” met kolen naar de wasserij. Hiervoor was een deel van de sporen met vier rails uitgerust en hadden alle locomotieven een middenbuffer op deze wagens te kunnen slepen. Tweede taak was het wegbrengen van de geladen normaalspoorwagens met steenkool naar het vormingsstation. Omwille van de zeer sterke hellingen konden hier slechts 2 à 3 wagens per keer afgevoerd worden en was het een af- en aanrijden en waren betrekkelijk veel locomotieven nodig voor de vrij grote exploitatie. Gedurende de periode na de eerste wereldoorlog steeg het aantal locomotieven in deze mijnzetel tot 8 machines – alle locomotieven met verticale ketel typen II en ook IV. Gemiddeld waren vijf machines actief. Gedurende de ganse periode werd de locomotief 4 constant gebruikt, maar werden ook enkele vernieuwingen doorgevoerd. Zo werd de binnenvuurkist omstreeks 1938 vernieuwd en werden de geklonken watertenders kort na de tweede wereldoorlog vervangen door gelaste exemplaren.

Vanaf 1952 werden de eerste diesellocomotieven gebruikt en viel het overgaveverkeer naar de N.M.B.S. weg en bleven nog drie locomotieven actief in het smalspoorgedeelte en voor interne rangeringen.

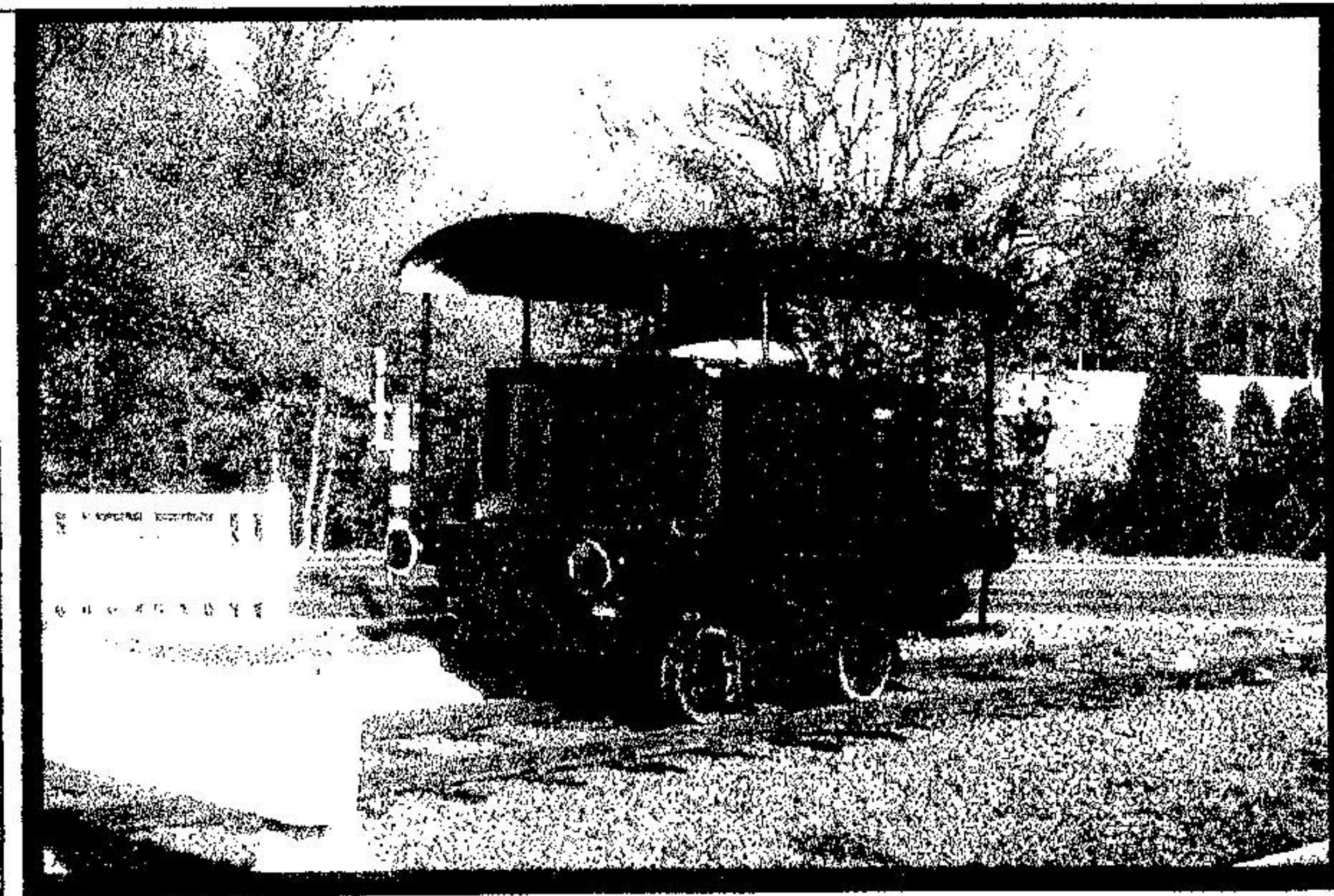
Ook na de tweede wereldoorlog bleef de locomotief actief, maar in 1963 stopte Beaujonc & Patience zijn activiteit en werden de locomotieven afgesteld. Maar dit betekende niet het einde: Na enkele maanden werd de activiteit hervat, maar nu als invoerder en verdeler van steenkool en later ook vloeibare brandstoffen. Voor de rangeringen van de wagens – ditmaal in omgekeerde volgorde – gebruikte men de beide diesellocs, nochtans bleven twee stoomlocomotieven – de nummers 1 en 4 – als reserve achter. Door de interesse van de directeurs werden ze regelmatig opgestookt en effectief gebruikt. Bij inactiviteit werden ze trouwens in een gesloten loods afgesteld. Deze situatie duurde nog een tiental jaar, waarbij één locomotief – bij mooi weer - als blikvanger aan de ingang van de mijn geplaatst werd.

In 1976 kreeg de locomotief nog de eer om te Kinkempois aanwezig te zijn bij de 50 jaar N.M.B.S. Hiervoor werd de locomotief door het personeel van de stelplaats terug in dienst gesteld en gedeeltelijk herschilderd. Enkele jaren later werd dezelfde locomotief nog tentoongesteld te Ans. Nadien werden beide locomotieven terug in de oude loods afgesteld en door het personeel onderhouden.

3. De loopbaan bij de L.S.V.



Cockerill nr 1 afgesteld te Glain



Na restauratie te As

Daar de beide diesellocomotieven nog regelmatig gebruikt werden, werd in 1989 voor het eerst contact gezocht met de eigenaars van de mijn. De toenmalige directeur was echter zo verknocht aan zijn materieel dat hij op dat ogenblik nog niet dacht aan een verkoop. In 1992 zou echter de toestand wijzigen en zou de brandstofhandel stoppen en het terrein verkaveld worden. Door een gelukkig toeval kregen we opnieuw contact met de directeur en op voorwaarde dat het materieel – zo mogelijk ritvaardig – bewaard zou blijven, stond hij positief ten opzichte van een verkoop van de beide diesellocomotieven. Bij een inspectie van dit materieel werden ook de beide stoomlocomotieven getoond en na enkele onderhandelingen konden ook beide machines verworven worden.

Maar op dat ogenblik was de loopbaan nog niet gekend en door opzoeken in de ketelboeken en het staatsarchief te Liège zou vlug blijken dat locomotief 4 een unicum was. Met deze locomotief werd één van de oudste locomotieven aangekocht en een toestand die een snelle indienststelling toeliet.

Op 6 april 1993 – een maand na de effectieve aankoop werden beide stomers door de firma P.T.A. uit As naar hun nieuwe omgeving overgebracht en dadelijk werd het plan opgevat om één van de machines ritvaardig te renoveren. Omwille van de betere ketel en het ter beschikking zijn van de nodige documenten kon de restauratie beginnen. Deze verliep vrij gunstig: door de goede toestand kon de locomotief zonder veel werk of kosten terug in dienst gesteld worden en in 1995 werd de locomotief als “Jojo” officieel terug in gebruik genomen. En hiermee was deze machine de oudste, originele ritvaardige van België en waarschijnlijk ook van het vasteland. Omwille van zijn gering vermogen kwamen ritten op de lijn niet ter sprake en wordt de machine enkel gebruikt te As zelf voor demonstratieritten.

4. De toekomst:

In 2000 viert de machine zijn 125-jarige loopbaan en dit zal niet ongemerkt voorbij gaan. In de loop van augustus zal “Jojo” dan ook in het middelpunt van de belangstelling staan en het “Kolenspoor” stilaan op gang trekken.

Maar de algemene toestand begint toch stilaan te verminderen en daarom is een volledige revisie ook wenselijk. Deze is gepland na het ritseizoen 2001 en zal waarschijnlijk een anderhalf jaar duren. Hierbij moet de voorste bufferbalk volledig vervangen worden, moet het spel van het drijfwerk verwijderd worden en worden waarschijnlijk ook de watertenders terug in de oorspronkelijke vorm met klinknagels teruggebouwd.

Hierdoor zal deze opmerkelijke locomotief van 2003 dan terug zijn derde jeugd op de sporen te As kunnen vieren.

Leden –

Het Spoorwinkeltje

Daar het Kolenspoor nog dit jaar opstart, zal ook een extra inspanning gedaan worden voor de verkoop van boeken, souvenirs en gadgets en er wordt al in dit nummer gestart. Door het vele werk is dit in het verleden soms misgelopen, maar met twee vaste mensen in dienst kan ook hier vanaf mei de “service” opgedreven worden en geleidelijk aan zal het assortiment sterk uitgebreid worden.

1. Lidmaatschapsbijdrage :

Opnieuw is een jaar verstreken en is het tijd om de bijdrage te vereffenen. In dit nummer vind je een overschrijvingsformulier.

Er zijn drie mogelijkheden :

700 BEF : gewoon lid met vier tijdschriften en het jaarboek 1999.

825 BEF : gewoon lid met vier tijdschriften en een ingebonden versie van het jaarboek 1999 met vijf bladzijden kleurenfoto's

1 200 BEF of meer : donateur, met het tijdschrift en de ingebonden versie van het jaarboek. Anderzijds zal er – waarschijnlijk in september – een donateursdag georganiseerd worden waarop de verwezenlijkingen van het Kolenspoor voorgesteld worden en waar een fotorit met het recentst gerestaureerd materieel gereden wordt. Meer inlichtingen in het tijdschrift van juli. Verder kan de donateur ook éénmaal op een ritdag gratis de trein nemen

Met de gelden van de donateurs wordt – net zoals vorig jaar – een nieuwe locomotief van de lezer gekocht. Op dit ogenblik is er geen interessante locomotief ter beschikking en daarom stellen we voor ditmaal het geld van 2000 en 2001 te reserveren voor de aankoop van een dieselmotorwagen reeks 44 / 45 op het ogenblik dat deze buiten dienst gaan.

2. Boekbespreking :

Les locomotives Diesel type 201 / serie 59

Uitgever : TSP
280 blz A4 – gekartonnerde kaft
zwart-wit foto's / catern kleurenfoto's

Auteurs : Vanderhaegen, Martin, Niset

Prijs : 1995 Bef	LSV-leden : 1850 Bef
Portokosten :	95 Bef

In dit lijvig boek beschrijven de auteurs zeer uitgebreid de bouwgeschiedenis en de loopbaan van de typische locomotieven type 201, waarbij ingegaan wordt op de inzet in de verschillende stelplaatsen. Deze beschrijving wordt rijkelijk geïllustreerd door een groot aantal zwart-wit foto's, waarvan een aantal nooit gepubliceerd werden.

Een speciaal hoofdstuk wordt gewijd aan de verschillende schilderingen en verbouwingen die deze locomotieven ondergaan hebben, een verder hoofdstuk behandelt de andere typen locomotieven die in deze periode met dezelfde motoren geconstrueerd werden. Het boek wordt afgesloten door de fiches met de loopbaangegevens en een aantal kleurenfoto's met de verschillende schilderingen.

In dit uitstekende boek met een enorme bron van gegevens zijn er slechts enkele kleinere onvolkomenheden: het ontbreken van overzichtelijke, gedetailleerde plannen (bv. bij kleurstelling) kan voor de modelbouwers enigszins negatief overkomen. Ook een tabeldeel en iets uitgebreidere overzichten van de loopbaan kon de leesstof duidelijker maken. Ook de beschrijvingen van de analoge machines kon ofwel uitgebreider, of volledig wegvallen. Maar deze detailpunten – die in volgende uitgaven zeker kunnen opgenomen worden – zorgen zeker niet voor een negatieve kritiek. Meer nog: wie geïnteresseerd is in de dieseltractie in België of aan de typen 201 in het bijzonder ligt een werkelijke encyclopedie voor en we hopen dat dit boek het nodige succes kent zodat nog verdere boeken in deze reeks zullen verschijnen.

Het boek kan besteld worden bij de L.S.V. of kan tijdens ritdagen afgehaald worden in het station van As. Veel leesgenot.

Le chemin de fer en Hesbaye – Liègeoise

Uitgever : TSP
160 blz A4 – gekartonnerde kaft
zwart-wit foto's

Auteur : D Funken

Prijs : 1150 Bef
Portokosten :

LSV-Leden : 1000 Bef
95 Bef

In een zeer degelijk uitgevoerd boek beschrijft D. Funken de spoorwegen in zijn eigen streek, nl. de vooral industrieel getinte lijnen in de buurt van Liège en noordelijk Haspengouw. Achtereenvolgens komen de lijnen 36 (Liège – Waremme), 31 (Ans – Liers) en 32 (Ans – Glain) in het voetlicht. Van elke lijn wordt een geschiedkundig overzicht gegeven in een tekst die gekruid is met typische anecdoten rond het gebeuren om de beschreven lijn, wordt de omgeving beschreven en komt de plaatselijke industrie aan bod. Voor de beide laatste lijnen komt ook het verval en de ontmanteling te berde.

Bij al deze lijnen is de beschrijving zeer uitvoerig en boeiend om lezen, nochtans ontbreken twee aspecten: wie de streek niet goed kent loopt nog al eens verloren door het grillige verloop van deze voorstadlijnen en een gedetailleerd plan van de omgeving (dorpen, industrie) zou wenselijk zijn. Verder ontbreekt praktisch volledig de tractie op deze lijnen. De auteur heeft het zich moeilijk gemaakt om zoveel mogelijk interessante details op te zoeken, de gemakkelijkste gegevens over de bediening (reisgidsen, overzichten) heeft hij links laten liggen. Hierdoor is het boek meer geschikt voor heemkundigen en rasechte spoorenthousiasten dan voor de doorsnee spoorwegliefhebber die vooral geïnteresseerd is in het materieel.

Als besluit een duidelijk, zeer gedetailleerd boek over een beperkt gebied met zijn lokale spoorlijnen, zeer goed leesbaar (als men voldoende Frans kent), zeer typische omgevingsfoto's maar geen overzichten van de kenmerken van de lijnen, het bereden materieel en de industriële aansluitingen. Aan te raden voor wie dieper in wil gaan op lokale spoorwegtoestanden.

Rekeningnummer Spoorwinkeltje / leden

860 – 0097477 -71

Normaalspoormuseumlijnen

1. Inleiding :

Vanaf dit nummer willen we terug belangstelling opwekken voor de overige museumlijnen van ons land en ook voor de buitenlandse collega's binnen een straal van 200 km. Vanaf het volgende tijdschrift zullen we de geschiedenis van elke museumlijn uitvoerig behandelen, maar ook de actuele veranderingen kort naar voren brengen.

In dit nummer geven een overzicht over de normaalspoorlijnen in België. In tegenstelling met vooral Groot-Brittannië maar ook met Nederland en in mindere mate Duitsland kwam het fenomeen museumlijnen slechts laat in gang. Pas in 1972 zou met de oprichting van een kleine groep enthousiasten uit gans het land de eerste normaalspoorlijn ontstaan in de vorm van de "Chemins de Fer à vapeur des trois Vallées". Nochtans kampte men op dat ogenblik reeds met het eerste probleem. Door de snelle schrapping van het aantal stoomlocomotieven in België en het snelle slopen, waren er geen lijnlocomotieven meer beschikbaar en moest men noodgedwongen genoeg nemen met een aantal industriellocomotieven die op dat ogenblik hun laatste diensten reden.

In tegenstelling met het buitenland kwamen de later opgerichte museumlijnen slechts zeer moeilijk van de grond en ook nu zijn alle lijnen amper rendabel. Hiervoor zijn tal van redenen te vinden.

Voornaamste reden – maar in principe niet de moeilijkste – is het financiële beleid. Een museumlijn runnen vergt zeer zware inspanningen op financieel vlak. Ondanks het feit dat er in de beginperiode geen echte reglementeringen waren in verband met materieel en lijnonderhoud, was het in orde houden toch een zware dobber. Het opstarten van een lijn – aankoop van materieel, huren van een lijn, verzekeringen – was gewoonlijk enkel te doen door de financiële inspanningen van enkele liefhebbers. Steun vanuit de overheid of de bedrijven was (en is) er praktisch niet.

Dit leidt dan tot het feit dat het noodzakelijke onderhoud tot een minimum beperkt bleef om de museumlijn rijdende te houden en dit zou dan op langere termijn tot zeer nefaste gevolgen leiden. Eens dat er zwaardere kosten moeten gedaan worden aan het materieel is het gunstiger om nieuwe (buitenlandse) locomotieven te kopen dan het eigen patrimonium te restaureren.

Nochtans zijn er nog veel meer problemen die de uitbouw van de museumlijnen beperken, de volgende lijst geeft hiervan een beeld:

- zeer weinig interesse voor industriële archeologie door overheid en toeristen
- het gebrek aan wetten en decreten leiden tot grote onderscheiden tussen de streken
- een te logge administratie met steeds wisselende onderrichtingen voor keuringen
- te weinig interesse van de typische spoorwegliefhebbers
- te weinig werkende leden voor het (dagelijks) uitbaten van de lijn

We willen echter niet afsluiten met de negatieve kanten: geleidelijk aan is er duidelijke verbetering waar te nemen: de houding van de N.M.B.S. ten opzichte van de museumlijnen was steeds positief, ondanks de eigen moeilijkheden en administratie. Ook vanwege de (Vlaamse) administratie is er thans interesse en de overdracht van de lijnen naar de overheid – die gedurende bijna 8 jaar op een klein pitje stond – wordt door de nieuwe regering zeer snel doorgevoerd. Ook financiële tegemoetkomingen werden al toegezegd.

Daarom zien we de toekomst hoopvol tegemoet, maar er is nog een lange weg af te leggen eer we de toestand van de omliggende landen kennen. Tal van maatregelen dringen zich op :

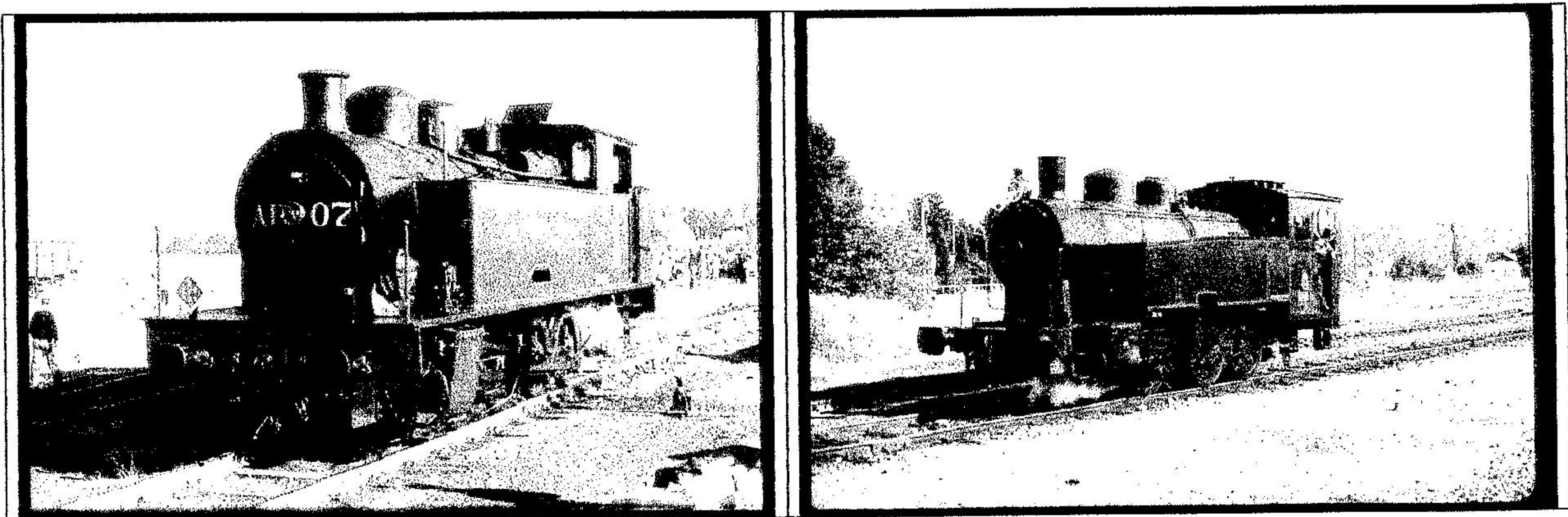
- samenwerking tussen de museumlijnen

- inbouw van de museumlijn in het toeristisch gebeuren van de streek
- professionelere aanpak door een aangepast museumdecreet
- ter beschikking stellen van een toeristisch / commercieel coördinator per streek
- klassering van historische gebouwen en vooral materieel
- gunstiger subsidieregeling

2. Chronologisch overzicht van de normaalspoorlijnen :

a. Chemins de fer à vapeurs des trois Vallées (CFV3V) :

Deze museumlijn was de eerste normaalspoorlijn die in België het levenslicht zag. Na de oprichting van de metersporige TTA, vormden een aantal mensen in 1972 een vereniging om ergens ten lande een eerste museumbedrijf op een N.M.B.S.-lijn te starten. Daar er hier op onontgonnen terrein gewerkt moest worden waren er tal van moeilijkheden en pas na drie jaar werd een akkoord gesloten met de N.M.B.S. om de lijn Nismes – Treignes in een uithoek van het land te mogen exploiteren. Het verwerven van (stoom)locomotieven in deze typisch industriële streek was dan i deze periode geen echt probleem en de eerste voorzitter – dhr Pacques – zou op enkele jaren tijd een zeer mooie verzameling rollend materieel



Overzicht geschiedenis :

- Opening :	27 maart 1976	
- Lijn :	Nismes – Treignes	lijn NMBS 132
- Uitbreiding :	Mariembourg – Nismes + stelplaats	1978
	• Mariembourg – Chimay	1986
	• Chimay – Momignies	1986
	• Dinant – Givet	1990
- Afbouw :	Mariembourg – Momingnies	1998
- Materieel 2000	20 stoomloc, 10 diesel, 15 stellen	
- Aantal reizigers 1999	ca. 110 000	
- Aantal ritdagen 1999	ca. 150	
- Depot	Mariembourg / Heer-Agimont	
- Museum	Treignes	

b. Stoomcentrum Maldegem:

Omstreeks 1980 verzamelden zich enkele enthousiasten uit de kuststreek zich om een museum uit te bouwen rond het materieel van schroothandelaar Delille te Maldegem. In de loodsen van deze firma werd een interessant museum uitgebouwd onder de naam de “Blauwe Wimpel”. Omstreeks 1984 ontstond het idee om op na bedding van de naburige lijn een smalspoortraject tussen Maldegem en Donk uit te bouwen. Met de sluiting van de lijn Eeklo – Maldegem werd dit deel overgenomen en ontstond het Stoomcentrum Maldegem en werd een museum in het stationemplacement uitgebouwd. In de volgende jaren werd een belangrijke verzameling normaalspoormaterieel (o.m. uit Polen) en smalspoor uitgebouwd.

- Opening :	1988 (normaalspoor)
-------------	---------------------

- Lijn :	Maldegem - Eeklo
- Uitbreiding :	Maldegem – Donk (600 mm)
- Materieel 2000	8 stoomloc, 2 diesel, 1 stel
- Aantal reizigers 1999	ca. 20 000
- Aantal ritdagen 1999	ca. 30
- Depot	Maldegem
- Museum	Maldegem

c. Museumspoorlijn der twee Bruggen (MSTB)

Ongeveer gelijktijdig ontstond op de industriële aansluiting langs het zeekanaal naar Brussel een museumlijn. Op korte tijd werd deze lijn uitgebouwd tot een trekpleister in het Brusselse en organiseerde als eerste in België de gastronomische ritten. Met beperkte middelen werd de lijn gedurende een tiental jaar uitgebaat, doch door het gebrek aan vrijwilligers moest ze in 1991 stoppen

- Opening :	1980
- Lijn :	Vilvoorde – Verbrande brug
- Afbouw :	1990 - 1992
- Materieel	2 stoomloc, 2 diesel, 1 stel
- Aantal reizigers	ca. 5 000
- Aantal ritdagen	ca. 30
- Depot	Vilvoorde (elektriciteitscentrale)

d. Stoomtrein Dendermonde – Puurs (SDP)

Al in 1976 begon een groep vrijwilligers te werken aan de eerste Vlaamse museumlijn met vooral een project rond Torhout – Gistel. Maar hier was het klimaat minder gunstig en pas in 1981 werd de activiteit gestart op de verbinding Puurs – Baasrode, later verlengd tot Dendermonde. Maar ook hier bleven de problemen en ondanks een rijke verzameling kon deze lijn zich nooit echt waarmaken en leeft nog steeds op een wankel evenwicht en inkomsten en kosten.



Cockerill type IV bij SDP



Dieselloc bij MSTB

- Opening :	1981
- Lijn :	St-Gillis – Baasrode - Puurs
- Uitbreiding :	St-Gillis – Dendermonde (NMBS)
- Materieel 2000	2 stoomloc, 2 diesel, 1 stel
- Aantal reizigers 1999	ca. 10 000
- Aantal ritdagen 1999	ca. 20
- Depot	Baasrode

e. Toeristische Trein Zolder > Limburgse Stoomvereniging - Kolenspoor

De beginjaren tachtig waren gunstig voor de museumlijnen en naar contacten voor een lijn tussen As en Maaseik, werd in 1981 de bedrijvigheid gestart op de privé-lijn tussen de steenkoolmijn van Zolder en de kolenhaven. Er werd een belangrijke verzameling rollend materieel (vooral uit de mijnen) opgebouwd. Maar door

de sluiting van de mijn in 1991 moest uitgeweken worden. Dit gebeurde in 1990 naar As met een uitbating tussen As en Eisden. Doch de stechte toestand van de lijn zou de museumactiviteit sterk verminderen en de toekomst in gedrang brengen. Door toedoen van de drie aanliggende gemeentes werd nieuwe elan gegeven voor een professionele uitbating in de vorm van het Kolenspoor

- Opening :	Pinsteren 1982 (Zolder) 07/1990 (As – Eisden)
- Lijn :	Zolder – Genebos (1982 – 1991) o As – Eisden (1990 -)
- Uitbreiding :	Zwartberg – Waterschei – As (2000)
- Materieel 2000	5 stoomlocs, 10 diesels , 1 stel
- Aantal reizigers 1999	ca. 15 000
- Aantal ritdagen 1999	ca. 30
- Depot	As
- Museum	As

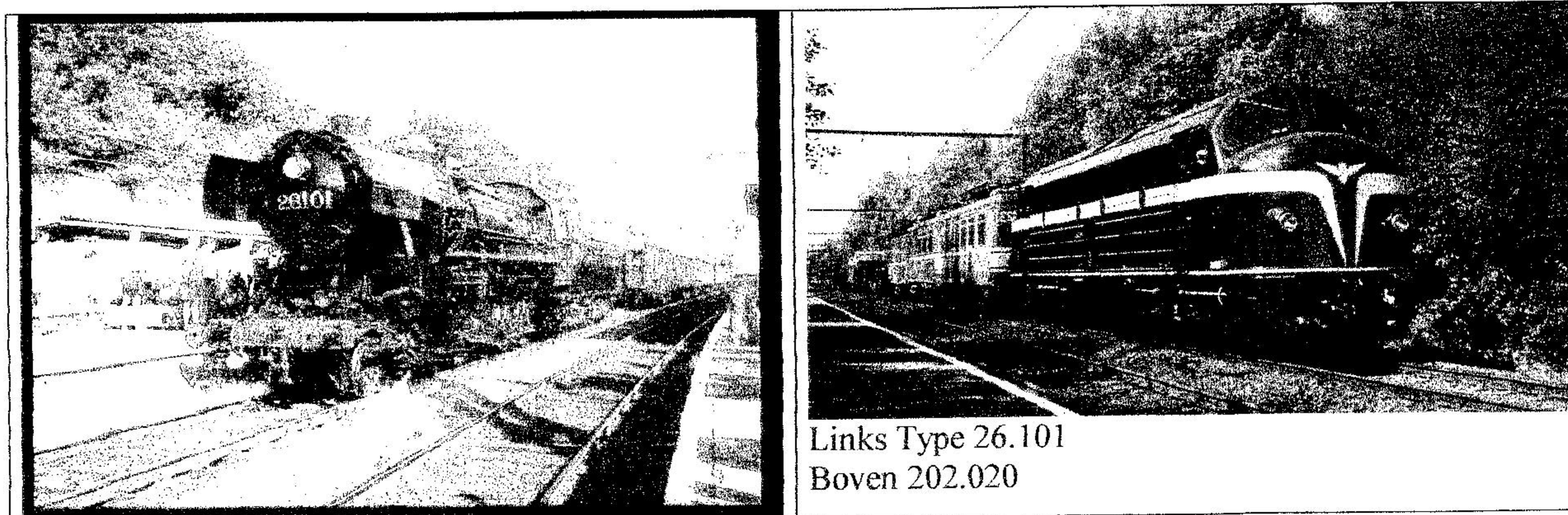
f. Vennbahn

Met de sluiting van de Vennbahn door de N.M.B.S. ontstond het idee van de Duitse Gemeenschap om deze lijn zelf uit te baten als museumlijn en werd contact gezocht met de vriendenkring van Kinkempois. In 1990 ging de verbinding van start in een commerciële uitbating tussen Raeren en Sourbrodt. Al zeer snel groeide de exploitatie uit tot in Eupen en verder Büllingen en Trois-Ponts. Een Duitse tak zou de tak tussen Stolberg en Raeren voor zijn rekening nemen. Door de zwakke lijn zou in 1998 deze verbinding terug wegvallen. De Vennbahn zelf kent een verder succes op zijn verbinding.

- Opening :	1990
- Lijn :	Raeren – Sourbrodt
- Uitbreiding	Eupen – Raeren 1991 o Sourbrodt – Büllingen 1991 o Sourbrodt – Trois-Ponts NMBS o Raeren – Stolberg 1994
- Afbouw :	Raeren – Stolberg 1998
- Materieel 2000	1 stoomloc, 4 diesel, 1 stel
- Aantal reizigers 1999	ca. 60 000
- Aantal ritdagen 1999	ca. 50
- Depot	Raeren

g. Toeristisch Spoorweg Patrimonium

Vanaf de tachtiger jaren zouden een aantal bestuurders van Schaarbeek proberen buitendienst gesteld NMBS materieel van sloop te redden. Dit lukte vrij goed en daarom werd gezocht naar een inzetlijn. Na een kortstondige inzet bij de TTMM (zie verder) ging de exploitatie over naar Ciney – Spontin. Maar administratieve moeilijkheden zouden ervoor zorgen dat een nieuwe weg ingeslagen werd, nl. ritten op het N.M.B.S.- net. Dit bleef jarenlang winstgevend maar door het steeds stijgend aantal locomotieven zocht men naar een onderkomen en dit werd in 1999 gevonden in de wagenwerkplaats van St-Ghislain.



Links Type 26.101
Boven 202.020

- Opening : 1992
- Lijn : Ciney – Spontin (slechts sporadisch)
- Uitbreiding : wagenwerkplaats St-Ghislain (1999)
- Materieel 2000 1 stoomloc, 10 diesel, 5 stellen
- Aantal reizigers 1999 ca. 20 000
- Aantal ritdagen 1999 ca. 10
- Depot Haine-St-P, Schaarbeek, St-Ghislain
- Museum St-Ghislain

h. Train Touristique de Meuse et Molinee

In 1990 probeerde deze vereniging een museumbedrijf op te starten tussen Maredsous en Florennes en huurde hiervoor een motorwagen bij de T.S.P. Gedurende twee seizoenen was er een beperkte belangstelling maar door het deficiet moest de museumlijn in 1993 opgeheven worden. Op het traject worden nu ritten met spoorfietsen georganiseerd.

- Opening : 1990
- Lijn : Anhee – Maredsous – Florennes
- Einde museumbedrijf 1993
- Materieel 2000 1 stel, 3 draisines
- Aantal reizigers ca. 5 000
- Aantal ritdagen ca. 20
- Depot Florennes

i. Hombourg :

Vanaf ca. 1992 wordt door een privé persoon gepoogd om vanuit Hombourg een museumactiviteit te ontplooiën en hiervoor werd de lijn naar Montzen terug aangelegd en wordt het stationemplacement uitgebouwd. Wanneer er effectief gereden wordt is niet gekend, wel is een uitgebreide verzameling goederenmaterieel aanwezig.

- Opening : ?
- Lijn : Hombourg - Montzen
- Materieel 2000 4 diesels
- Depot Hombourg

N.M.B.S. - Actueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
550	BN Brugge	Hasselt	12/1999	
551	BN Brugge	Hasselt	12/1999	
552	BN Brugge	Hasselt	12/1999	
553	BN Brugge	Hasselt	01/2000	
554	BN Brugge	Hasselt	01/2000	
555	BN Brugge	Hasselt	01/2000	
556	BN Brugge	Hasselt	02/2000	
557	BN Brugge	Hasselt	02/2009	
1319	BN Brugge	Merelbeke	12/1999	
1320	BN Brugge	Merelbeke	01/2000	
1321	BN Brugge	Merelbeke	01/2000	
7702	Siemens	Antwerpen-dam	10/1999	
7703	Siemens	Antwerpen-Dam	10/1999	

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
Geen			

Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden

Actuele berichten :

Reeks 00 (klassiek)

Naarmate de levering van de stellen reeks 05 vordert, wordt het materieeltekort bij de N.M.B.S. minder, geleidelijk aan is er een degradatie van de stellen en nemen de vrijgekomen stellen reeks 06 steeds meer en meer diensten over van de oudste elektrische stellen. Dit gebeurt vooral in de stelplaatsen Schaarbeek en St-Ghislain, waar nu al enkele stellen reeks 00 voorlopig afgesteld worden. Tijdens de volgende periode worden bij de oudste stellen (nummer 051 – 120) geen grote herzieningen meer uitgevoerd en worden ze bij het bereiken van de sleetgrens voorlopig terzijde gezet.

Daar de toestand van de Belgische stellen in Italië zeer goed meevalt, verwacht de N.M.B.S. echter nog aanvragen tot aankoop van verschillende privé-maatschappijen en daarom probeert men echter de stellen actief te behouden en is er van effectieve schrapping of sloping nog geen sprake.

Reeks 05

Eind 1999 was de dienst Genk – Gent voor bijna de helft overgenomen door de nieuwe stellen reeks 05 en konden hier een aantal stellen reeks 03 vrijkomen. Enkel de piekuurtreinen worden nog voor het grootste gedeelte met de reeks 03 gereden, tijdens de daluren komt de reeks 05 tot inzet. Deze stellen reeks 03 worden echter nog niet in een volgende inzet – waarschijnlijk Antwerpen – Liège – opgenomen maar staan nog reserve voor diverse taken en als versterkingsstellen in sommige piekuurtreinen. Hier is trouwens de situatie bij bepaalde treinen zo zwaar geworden dat een aantal reizigers niet meer met deze treinen meekonden. De werken tussen Leuven en Brussel laten dan het inleggen van versterkingstreinen niet meer toe.

Reeks 06 :

De band voor de modernisering van deze reeks is op kruissnelheid gekomen en op dit ogenblik zijn al een zestal stellen terug in gemoderniseerde versie op de sporen verschenen. Ze worden echter nog wild binnen de reeksen gebruikt. Men hoopt echter voor de zomerregeling een eerste inzetreeks met enkel de nieuwe stellen te kunnen opmaken. Waarschijnlijk zal hiervoor Schaarbeek uitgekozen worden, doch een inzetlijn is nog niet bekend.

Elektrische locomotieven

Reeks 13 :

De toestand bij deze reeks begint stilaan toch wat rooskleuriger te worden en het aantal defecten vermindert. Door de nieuwe leveringen kan nu de opgestelde reeks al iets beter aangehouden worden. Gemiddeld zijn thans 4 machines bedrijfsklaar en worden ze ingezet. De overige machines worden gebruikt voor de duurzaamheidstests of staan uitgeweken te Merelbeke en Oostende. Toch hoopt men voor de volgende zomerregeling een tiental locomotieven inzetklaar te hebben.

Vijf machines zouden dan de meeste treinen tussen Oostende en Welkenraedt / Eupen gaan slepen. Voor de verbinding Liège – Luxembourg zouden dan 3 machines reeks 13 en drie machines van de CFL reeks 3000 gebruikt worden. De twee overige diensten zouden voorzien worden voor enkele piekuurtreinen tussen Brussel en Verviers.

Reeks 15 :

Voor deze reeks is er vanaf begin januari geen inzetreeks meer voorzien. De diensten werden officieel overgenomen door de reeks 13, de reeks 15 staat echter te Oostende, Brussel-zuid en Liège reserve om in te springen bij defecten bij de reeks 13 en dit komt vaker voor zodat gemiddeld twee machines per dag toch nog gebruikt worden.

Reeks 20 :

Nu de elektrificatiewerken op de Athus-Meuse lijn hun hoogtepunt bereiken, worden er ook steeds meer goederentreinen over de lijn 162 geleid. Dit heeft tot gevolg dat de inzetreeks van de 20-ers opnieuw uitgebreid werd met twee inzetdagen en dat hierin verschillende goederentreinen opgenomen werden tussen Ronet en Libramont enerzijds (hier worden ze dan overgenomen door de reeks 52/53 naar Virton – Athus) en meer nog tot in Stockem. Bij onbeschikbaarheid worden deze treinen gesleept door twee locomotieven reeks 23

Reeks 22 :

Opnieuw werden ook in deze inzetreeks een aantal lokale goederentreinen tussen de vormingsstations opgenomen en werd de reeks geoptimaliseerd. Nochtans mag men er zich aan verwachten dat tegen het einde van dit jaar de eerste machines van deze reeks afgesteld zullen worden. Reden hiervoor is het vrijkomen van een aantal locomotieven reeks 27.

Reeks 23:

Bij de ontspring te Stockem waren twee machines van deze reeks betrokken en waarschijnlijk zullen beide machines definitief afgesteld worden, daar de schade te groot is om een herstelling door te voeren. Nochtans werd ook bij deze reeks de dienst verder opgevoerd om zo snel mogelijk een aantal locomotieven reeks 51 te kunnen afstellen.

Reeks 25.5

Na de afstelling van de machines die voor Lovers rail reden, zou nu ook de toekomst van de beide machines in de goederenreeks somber uitzien. Thans gaan er besprekingen om deze treinen te privatiseren en door de nieuwe Britse locomotieven van de Shortlines tot in België te laten rijden

Motorwagens

Reeks 41

Nu schijnt het eerste stel toch bij Alstom in Spanje gereed gekomen te zijn en wordt het in de tweede helft van maart via de weg naar België vervoerd. Na de eerste tests te Schaarbeek zou het stel vanuit Antwerpen de volgende testritten gaan ondernemen. Na deze eerste weken wordt het naar de Athus-Meuse lijn gebracht om er een aantal vermogensmetingen uit te voeren. In april en mei zouden dan nog twee volgende stellen geleverd worden en begin juni kunnen dan de testen in treinschakeling gebeuren. Na het verwerven van deze gegevens en eventuele aanpassingen worden de stellen vanaf augustus effectief geleverd a rato van twee stellen per maand. De eerste inzet zou nog steeds gebeuren op de verbinding Hasselt – Mol. Hiervoor zouden voorlopig maar twee stellen nodig zijn.

Vanaf het einde van het jaar zou de levering zo ver gevorderd zijn dat de volledige dienst Antwerpen – Neerpelt gemoderniseerd kan worden.

Diesel locomotieven

Reeks 51 :

Opnieuw werden de inzetreeksen van Antwerpen en Hasselt met één plandag ingekort en men voorziet vanaf de zomerregeling van 2000 een gemeenschappelijke reeks voor beide stelplaatsen. Tegen eind 2000 zouden dan alle nog overblijvende locomotieven te Antwerpen geconcentreerd worden. Hierdoor wordt de dienst van Monceau overgedragen op de vrijgekomen locomotieven reeks 62, dit door de levering van de stellen reeks 41, maar vooral door de indienststelling van de reeks 77.

Reeks 77 :

Na de eerste testen gaan de verdere afstellingsritten voort: zo zijn de ritten voor het meten van het vermogen en de remkarakteristieken al achter de rug. Na de (voorlopige) levering van de 7702 en 7703 werden tussen Schaarbeek en Libramont ook de ritten in treinschakeling met twee en drie locomotieven uitgevoerd.

Vanaf het begin van 2000 zijn er de opleidingsritten voor de bestuurders van Antwerpen en werden al enkele testen met de radiosturing te Antwerpen-noord doorgevoerd. Volgens de laatste plannings zouden de diensten van de reeks 74 vanaf begin mei overgenomen worden.

Vreemde locomotieven in België :

Nu een geleidelijk aan de mogelijkheid bestaat om ook privé-firma's een aantal diensten te laten uitvoeren denkt de Nederlandse firma Short Lines er erg aan om de container- en stukgoedtreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, Leuven en Brussel over te nemen.

Deze firma baat op dit ogenblik vanuit Nederland al twee (container)diensten uit, nl. tussen Rotterdam en het Zuid-Nederlandse Born en recenter tussen Rotterdam en Köln