

# L.S.V. - Tijdschrift

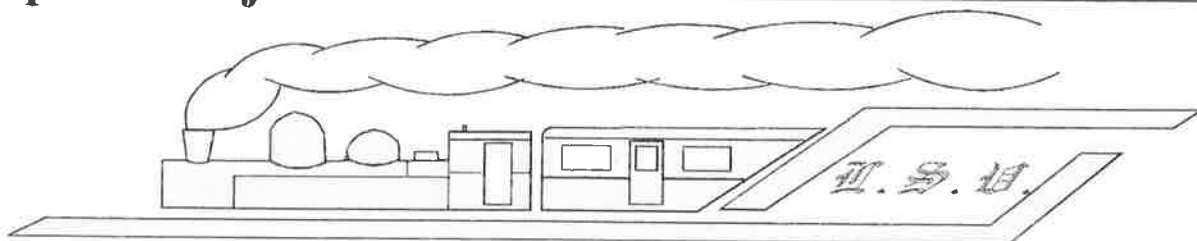


77

Stoomlok type 1  
Stoomlok type 64 (III)  
Type 122  
Type 272  
Sneltrainrijt.  
Platte wagen  
Thalys-stellen  
Zomerregeling 1963  
Exploitatie lijn 123

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

September  
Oktober 1997



*Limburgse Stoom Vereniging*



# *Stoomlokomotieven*

## *Type 1.*

Na de ontwikkeling van de reizigerstreinlokomotieven typen 7 en 13 werd een nieuwe standaardlokomotief voor de snelle reizigersdienst door Belpaire ontworpen. Deze lokomotief nam voor het grootste gedeelte de karakteristieken van deze voorgangers over : ze had drijfwielen van 2 000 mm, zodat de snelheid opgedreven kon worden. Anderzijds werd de nieuwe ketel met standaard-afmetingen ingevoerd. De eerste bestelling omvatte 80 dergelijke machines en deze werden tussen 1864 en 1870 geleverd. Bij de bestelling hoorde ook de 375 van Cockerill die op de wereldtentoonstelling van Paris in 1867 aan het grote publiek voorgesteld werd. Hier oogste deze lokomotief zo een succes dat verschillende spoorwegmaatschappij een analoog type ontwierpen.

De eerste stelplaatsen waren Brussel-noord, Brussel-zuid, Antwerpen, Liège en Mons. Ze werden vooral voor de doorgaande reizigerstreinen op de hoofdlijnen van Brussel naar Liège, Oostende. Antwerpen, Charleroi en Mons gebruikt.

Door de eerste overname van de privé-koncessies steeg de behoefte aan lokomotieven en zo werden nogmaals 44 bijkomende machines besteld voor het verzekeren van de nieuwe diensten. Deze machines werden tussen 1871 en 1874 in dienst gesteld. Vermelden we nog dat in dezelfde periode analoge machines geleverd werden aan de Flandre Occidentale, de SGE en de Cie de Chimay, maar ook aan de Noord-Franse Alsace-Lorraine. Verder werden twee machines dadelijk na hun levering aan de Etat Belge verder doorgegeven aan de GCL voor de bediening van de lijn naar Arlon / Luxembourg.

Om de afgiften te compenseren werden in 1876 nogmaals 5 lokomotieven aangekocht en in 1880 werd de machine - die door Carels gebouwd werd en op de wereldtentoonstelling te Brussel voorgesteld werd door de Etat Belge definitief overgenomen. In 1882 en 1883 werden dan nogmaals 23 bijkomende machines besteld en in het bestand opgenomen.

Op dat ogenblik waren ze over de grote stelplaatsen van het net verdeeld en een overzicht wordt in de nummerlijst opgenomen. Nog steeds werden de oerdegelijke typen 1 op de vele hoofdlijnen vanuit Brussel ingezet, doch de sneltreinen waren op dat ogenblik al afgestaan aan de modernere machines. In de jaren tachtig werden de eerste modernisering doorgevoerd : als eerste werden de nieuwe machinistenhuizen gemonteerd en boden ze een betere bescherming , de vering werd aangepast tot een driepuntsophanging met balansen. Hierdoor werd de loop op hogere snelheden veel rustiger. Vanaf 1878 werden de typen 1 uitgerust met een doorgaande rem type Westinghouse en verder werden nog meerdere verbeteringen aangebracht.

Vanaf de negentiger jaren van vorige eeuw zouden de typen 1 verdrongen worden van de hoofdlijnen van het net en werden ze ook verdeeld over vele secundaire stelplaatsen : hier werden ze vooral gebruikt voor de semi-directe reizigersdiensten op de voornaamste dwars- en zijlijnen van het net. In deze periode werden ook de eerste exemplaren definitief afgevoerd, meestal wegens te zware schade. De andere machines kregen nieuwe ketels die de oorspronkelijke exemplaren vervingen. Hierdoor werden de vele oorspronkelijke verschillen tussen de konstruktors weggewerkt en kreeg men opnieuw standaard-machines.

Door de vele nieuwe en sterkere lokomotieven waren de typen 1 omstreeks de eeuwwisseling overbodig en werden tussen 1901 en 1905 vijf lokomotieven aan de Flandre Occidentale overgedragen en hier kregen ze de nummers 49 tot 53 kregen.

In 1911 - juist voor het uitbreken van de eerste wereldoorlog was het effectief van de typen 1 gedaald tot nog 93 eenheden : in deze periode waren ze gestationeerd in 9 verschillende stelplaatsen : nl. Aarschot, Berchem, Berzé, Brugge, Eeklo, Hasselt, Ledberg (Gent), Oostende en Tienen. Meestal werden op dit ogenblik nog slechts gebruikt in de ondergeschikte diensten en sleepten ze vooral vele stoptreinen op de lokale lijnen rondom de inzetplaatsen.

In 1912 werd de 57 van Cockerill dan - samen met nog lokomotieven van andere typen - teruggebouwd in zijn oorspronkelijke vorm. In 1913 werd deze machine dan voorgesteld op de internationale tentoonstelling te Gent en nadien werden deze "oorspronkelijke" lokomotieven ingedeeld in het museumbestand. Spijtig genoeg gingen alle machines tijdens de eerste wereldoorlog definitief verloren.

De eerste wereldoorlog leidde ertoe dat vele lokomotieven over gans Europa verdeeld werden : tijdens de eerste oorlogsdagen werden een gedeelte overgebracht naar onbezet gebied in Frankrijk te Oisel bij Rouen. Hier werden ze gebruikt voor militaire, maar ook burgerlijke transporten. Een ander deel werd in beslag genomen door de bezetter en verhuisde voor vele (militaire) diensten over heel Europa. Een groot deel van deze lokomotieven ging verloren of werd zwaar beschadigd.

Na de bevrijding - in 1921 - werden nog 41 lokomotieven in het bestand opgenomen, waarbij de vooroorlogse stelplaatsen aangehouden werden. In 1922 hebben we een exacte verdeling over vijf verschillende inzetplaatsen : het grootste bestand met niet minder dan 23 machines was in West-Vlaanderen, met de stelplaatsen **Brugge** en **Oostende**. Ondanks dit bestand waren er geen effectieve diensten meer voorzien en waren alle lokomotieven reserve. De enige diensten werden waarschijnlijk uitgevoerd op de verbinding Oostende - Brussel voor extra-treinen. In 1923 was het bestand al teruggeschroefd tot 12 machines en eind 1923 verdwenen de typen 1 ook uit de reserve-diensten.

Andere inzetplaats was het **Gentse Ledberg** : hier waren een 12-tal lokomotieven in depot en in 1922 werd hier de grootste inzetreeks met 6 plandagen opgesteld. De meeste diensten werden verzekerd op de lokale verbindingen rondom Gent. Al zeer vlug werden de typen 1 vervangen door de ex-Duitse lokomotieven en midden 1922 waren alle lokomotieven definitief afgesteld.

**Antwerpen-zuid** was de enige stelplaats die na de wereldoorlog in contact kwam met het type 1 : in 1922 werden er twee lokomotieven gebruikt, waarschijnlijk op de verbinding naar Boom en Puurs / Dendermonde. Ook hier verdwenen de typen 1 zeer snel.

Laatste inzet was er te **Tienen** waarbij 6 lokomotieven in deze stelplaats aanwezig waren. Nochtans werd slechts gedurende korte tijd één enkele lokomotief gebruikt voor lokale treinen.

Terwijl de laatste effectieve diensten te Brugge uitgevoerd werden, zou het type 1 al midden 1923 definitief afgesteld worden. Ze bleven echter nog enkele maanden reserve, doch midden 1924 waren alle machines afgevoerd.

Eén lokomotief - de 402 - bleef echter bewaard daar de machine na de schrapping overging naar de privé-maatschappij Gent - Terneuzen waar de lokomotief eerst voorlopig gebruikt werd op deze verbinding. In 1928 werd ze dan definitief aangekocht en kreeg het nr 4 toegewezen.

*Nummerlijsten type 1*

Nr	MGDB	nr 1926	in dienst	schrapp	Bouwer	Fabr	Stelplaats	in	Opmerk
12	004002		05/1871	WO I	Haine-St-Pierre	71	Merelbeke	1882	
17			10/1864	.1899	Cockerill	579	Merelbeke	1882	
18	004060		.1882	1921-24	Carels	166			
21	004004		07/1871	WO I	Cockerill	741	Merelbeke	1882	
26	004005		01/1867	WO I	Cockerill	647	Brussel-noord	1882	
30	004006		09/1864	WO I	Couillet	149	Brussel-noord	1882	
38	004009		06/1871	WO I	Cockerill	742	Liège	1882	
39			10/1864	.1894	Cockerill	578	Brussel-noord	1882	
54	004019		12/1866	1907-11	Cockerill	644	Merelbeke	1882	
57			12/1866	1921-24	Cockerill	645	Merelbeke	1882	
58			12/1864	06/1902	Anglo-Franco-Belge	56	Brussel-noord	1882	
63			12/1864	03/1881	Cockerill	580			
64			05/1871	.1901	Haine-St-Pierre	72	Brussel-noord	1882	
66			09/1871	1921-24	Cockerill	743	Charleroi	1882	
67	004057		08/1865	WO I	Anglo-Franco-Belge	64	Brussel-noord	1882	
68			09/1872	1921-24	Carels	30	Tournai	1882	
83			09/1871	.1902	Anglo-Franco-Belge	161	Charleroi	1882	
94			12/1864	.1890	Couillet	146	Merelbeke	1882	
100			07/1871	.1887	Carels	20			
103			12/1864	.1902	Anglo-Franco-Belge	57	Charleroi	1882	>> FO 50
108			01/1867	11/1881	Cockerill	648	Brussel-noord	1882	
110			01/1865	.1902	Anglo-Franco-Belge	58			
116			06/1871	1921-24	Haine-St-Pierre	73	Charleroi	1882	
135			06/1871	.1902	Carels	15			
137	004020		05/1864	WO I	Cockerill	576	Merelbeke	1882	
139			09/1871	1921-24	Carels	21	Charleroi	1882	
145			06/1864	.1904	Couillet	148	Brussel-noord	1882	
147	004022		11/1871	1921-24	Carels	21	Merelbeke	1882	
158			02/1867	1921-24	Cockerill	649	Merelbeke	1882	
159			04/1865	.1890	Anglo-Franco-Belge	59	Liège	1882	
160			04/1865	1921-24	Anglo-Franco-Belge	65			
161			02/1865	.1892	Anglo-Franco-Belge	63	Charleroi	1882	
163			09/1864	1921-24	Couillet	150	Brussel-noord	1882	
165			07/1864	.1902	Couillet	147	Merelbeke	1882	
168	004023		.1882	WO I	Carels	167			
172			03/1867	.1905	Cockerill	650	Braine-le-Comte	1882	
174	004024		05/1865	WO I	Anglo-Franco-Belge	60	Liège	1882	
176			01/1865	1921-24	Anglo-Franco-Belge	61	Charleroi	1882	
202			12/1872	.1902	Haine-St-Pierre	77	Merelbeke	1882	>> FO 52
257			06/1864	.1897	Cockerill	577	Liège	1882	
259			01/1867	.1881	Cockerill	645			
263			06/1864	1921-24	Anglo-Franco-Belge	62	Brussel-noord	1882	
264	004026		08/1871	WO I	Hainc-St-Pierre	74	Merelbeke	1882	
277			.1882	1921-24	Carels	168	Brussel-noord	1882	
291			06/1865	.1898	Cockerill	585	Merelbeke	1882	
292			07/1865	1905-1907	Cockerill	586	Brussel-noord	1882	

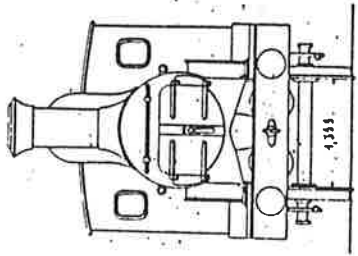
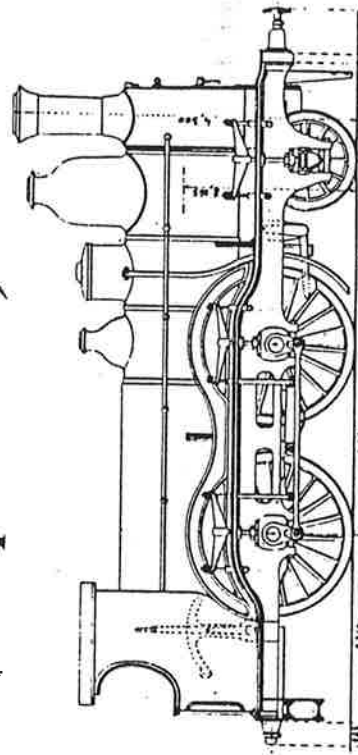
Nr	MGDB	In dienst	Schrapp	Bouwer	Fabr	Stelplaats	in	Opmer
293		08/1865	WO I	Cockerill	587			
294		08/1865	.1902	Cockerill	588	Merelbeke	1882	
295		08/1865	.1895	Cockerill	589	Tournai	1882	
301		09/1865	.1904	Cockerill	590	Braine-le-Comte	1882	
302		09/1865	WO I	Cockerill	591	Merelbeke	1882	
303		09/1865	.1896	Cockerill	592			
304	004029	09/1865	WO I	Cockerill	593	Merelbeke	1882	
305		10/1865	.1887	Cockerill	594	Tournai	1882	
306		10/1865	08/1881	Cockerill	595			
306'	004070	.1882	1921-24	Carels	169			
307		10/1865	.1902	Cockerill	596	Brussel-noord	1882	
308		11/1865	WO I	Cockerill	597	Brussel-noord	1882	
309		11/1865	.1896	Cockerill	598			
310	004030	11/1865	WO I	Cockerill	599	Charleroi	1882	
321		08/1866	07/1881	Cockerill	634			
321'		.1882	1921-24	Carels	170			
322		08/1866	.1887	Cockerill	635	Liège	1882	
323		09/1866	.1896	Cockerill	636	Brussel-noord	1882	
324		10/1866	.1901	Cockerill	637			>> FO 49
325		10/1866	.1887	Cockerill	638	Merelbeke	1882	
326		11/1866	1921-24	Cockerill	639	Merelbeke	1882	
327		11/1866	1921-24	Cockerill	640	Liège	1882	
328		11/1866	1921-24	Cockerill	641	Liège	1882	
329		12/1866	.1888	Cockerill	642	Liège	1882	
360		03/1867	.1883	Cockerill	651	Liège	1882	
361		03/1867	.1901	Cockerill	652	Merelbeke	1882	
362		04/1867	1921-24	Cockerill	653	Brussel-noord	1882	
363		04/1887	.1896	Cockerill	654	Liège	1882	
364	004031	04/1867	WO I	Cockerill	655	Liège	1882	
375		10/1867	.1901	Cockerill	656	Merelbeke	1882	
379	004032	07/1867	WO I	Schneider	1037	Brussel-zuid	1882	
380		07/1867	1921-24	Schneider	1038	Brussel-zuid	1882	
381		07/1867	.1902	Schneider	1039	Brussel-zuid	1882	
382	004033	07/1867	WO I	Schneider	1040	Brussel-zuid	1882	
383		07/1867	.1901	Schneider	1041	Brussel-zuid	1882	
384	004034	07/1867	WO I	Schneider	1042	Brussel-zuid	1882	
385		08/1867	.1901	Schneider	1043	Brussel-zuid	1882	
386	004035	08/1867	WO I	Schneider	1044	Brussel-zuid	1882	
387	004058	08/1867	WO I	Schneider	1045	Brussel-zuid	1882	
390		05/1868	.1887	Couillet	207	Charleroi	1882	
391		06/1868	1921-24	Couillet	208	Charleroi	1882	
392		06/1868	1907-11	Couillet	209	Braine-le-Comte	1882	
393		07/1868	.1904	Couillet	210	Merelbeke	1882	
398		09/1871	1921-24	Anglo-Franco-Belge	162	Charleroi	1882	
399		09/1871	.1887	Anglo-Franco-Belge	163	Merelbeke	1882	
400		10/1871	.1887	Anglo-Franco-Belge	164	Brussel-noord	1882	
401		03/1872	1921-24	Anglo-Franco-Belge	165	Brussel-noord	1882	

Nr	MGDB	In dienst	Schrapp	Bouwer	Fabr	Stelplaats	in Opmerk
402		03/1872	.1927	Anglo-Franco-Belge	166	Merelbeke	1882 >> GT 4
403	004059	03/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	167	Brussel-noord	1882
441		.1870	1921-24	Cockerill	700	Tournai	1882 ex SGE 66
442		.1870	1921-24	Cockerill	701		ex SGE 67
443		.1870	1921-24	Cockerill	703	Tournai	1882 ex SGE 68
444	004036	.1870	WO I	Cockerill	699		ex SGE 69
445	004037	.1870	WO I	Cockerill	702		ex SGE 70
451	004038	10/1872	WO I	Carels	31		
530		11/1872	.1895	Carels	32		
556		12/1872	.1902	Carels	33	Liège	1882
603		07/1872	1921-24	Cockerill	821	Merelbeke	1882
604		07/1872	.1903	Cockerill	822	Liège	1882
605		08/1872	WO I	Cockerill	823	Merelbeke	1882
606		07/1872	.1905	Cockerill	824	Brussel-zuid	1882
637		01/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	192	Brussel-noord	1882
638	004041	01/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	193	Charleroi	1882
639		01/1873	.1905	Anglo-Franco-Belge	194	Brussel-noord	1882
640	004042	03/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	195	Brussel-noord	1882
641		03/1873	1921-24	Anglo-Franco-Belge	196	Brussel-noord	1882
642	004043	03/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	197	Tournai	1882
643		02/1873	1921-24	Cockerill	855	Braine-le-Comte	1882
644	004044	02/1873	WO I	Cockerill	856	Brussel-zuid	1882
645		03/1873	1921-24	Cockerill	857	Brussel-noord	1882
646		02/1873	1921-24	Cockerill	858	Merelbeke	1882
647		02/1873	1921-24	Haine-St-Pierre	78	Braine-le-Comte	1882
648		02/1873	WO I	Haine-St-Pierre	79		
649		01/1873	1921-24	Cockerill	848	Tournai	1882
650		01/1873	.1902	Cockerill	849	Brussel-noord	1882
651		01/1873	.1905	Cockerill	850	Tournai	1882
652		01/1873	1921-24	Cockerill	851	Brussel-zuid	1882
653		01/1873	WO I	Cockerill	852	Liège	1882
654		02/1873	1921-24	Cockerill	853	Brussel-noord	1882
655		02/1873	WO I	Carels	34	Brussel-noord	1882
656		03/1873	1921-24	Carels	35		
657	004046	05/1873	WO I	Carels	36	Tournai	1882
658	004047	05/1873	WO I	Carels	37	Merelbeke	1882
659	004048	05/1873	WO I	Carcls	38	Tournai	1882
660		07/1873	.1902	Carels	39		
661		07/1873	.1903	Carels	40		
1033		10/1876	1921-24	Haine-St-Pierre	112	Merelbeke	1882
1034		11/1876	1921-24	Haine-St-Pierre	113	Brussel-zuid	1882
1035	004049	10/1876	WO I	Haine-St-Pierre	114	Charleroi	1882
1036	004050	11/1876	WO I	Haine-St-Pierre	115	Brussel-noord	1882
1037		12/1876	1921-24	Haine-St-Pierre	116	Brussel-noord	1882
1213		12/1880	1921-24	Carels	122	Merelbeke	1882

Nr	MGDB	In dienst	Schrapp	Bouwer	Fabr	stelplaats	in Opmerk
1214		11/1880		Anglo-Franco-Belge	336		omb 1Blt..
1517		.1882	1921-24	Carels	207		
1518		.1882	1921-24	Carels	208		
1519		.1882	1921-24	Carels	173		
1520	004052	.1882	WO I	Carels	174		
1521	004053	.1882	1921-24	Carels	175		
1642		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	413		
1643	004054	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	414		
1644		.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	415		
1645		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	416		
1646		.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	417		
1647		.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	418		
1648		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	419		
1649		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	420		
1650		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	421		
1651	004055	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	422		
1652	004056	.1882	WO I	Anglo-Franco-Belge	423		
1653		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	424		
1654		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	425		
1655		.1882	1921-24	Anglo-Franco-Belge	426		



# Type 1 van 1864 (oorspr. versie)



Kenmerken :		Afmetingen :	
<b>Loopbaan :</b>		Totale lengte :	9 108 mm
Nummering voor 1946	153	Lengte kast :	8 770 mm
na 1946		Breedte :	1 000 mm
<b>Effektief (bij bouw) :</b>		Hoogte vloer :	2 165 mm
	Cock, Cie Belge, Carels,	Hoogte as vd ketel :	4 300 mm
	HSP, Couillet, Schneider	Hoogte tot :	4 630 mm
<b>Bouwer :</b>		Radstand (totaal) :	2 310 mm
	1864 - 1884	Afstand as 1 / as 2 -	2 320 mm
<b>Levering :</b>		Afstand as 2 / as 3 :	1 830 mm
	---	Oversteek voor :	2 310 mm
<b>Ombouw :</b>		Oversteek achter :	1 450 mm
	1931	Diameter loopwielen :	2 000 mm
<b>Buiten dienst :</b>		Diameter drijfwielen :	34 200 kg
<b>Asindeling :</b>	1B	Massa (leeg)	37 700 kg
		Massa (rijvaardig)	10 000 kg
<b>Snelheid</b>	100 km/h	Aslast as 1	14 100 kg
<b>Overbrenging :</b>		as 2	13 600 kg
Type	Stephenson	as 3	
Plaatsing cilinders	2 binnenliggende	as 4	
Diameter cilinders	430 mm	Massa per lopende meter	4 140 kg/m
Zuigerslag	560 mm	Trekkracht	30,7 kN
<b>Remming :</b>		Nominaal vermogen lok	410 kW
Kompressor :		Type tender :	
Debiet :			
Automatische rem			
Rechtstreekse rem :	Stoomrem		
Handrem :	Schroefrem		

# Stoomlokomotieven type 64

## Deel IV.

### De buitgemaakte lokomotief

Opmerkelijk is het feit dat na de tweede wereldoorlog slechts één enkele lokomotief in ons land achterbleef. Reden hiervoor is duidelijk : de bouwreeks 38 werd vooral in Duitsland gebruikt voor de overgebleven reizigersdiensten en kon dus niet echt gemist worden. Hierdoor zijn er slechts zeer weinig machines van dit type in ons land bedrijvig geweest en slechts de 38 3204 werd in de buurt van Brussel buitgemaakt. Op 7 oktober 1944 werd ze in het effectief van Schaarbeek ingeschreven Deze lokomotief gebouwd door Linke Hofmann in 1921 had echter een merkwaardigheid : in Duitsland werden bij deze lokomotieven windleiplaten aangebracht en ook deze machine had deze afwijking ten opzichte van de Belgische machines. De lokomotief werd ingedeeld als 6568 en kreeg als eerste stelplaats Brussel-zuid. En kon na een nazicht dadelijk in dienst gezet worden. Er werd geen onderscheid gemaakt.

In januari 1946 werd de 64.168 dan naar Berchem getransfereerd en reed er tot bij zijn teruggave in de gewone reeksen mee. Hierdoor bereed deze lokomotief regelmatig de lijnen naar Essen/Roosendaal en Brussel-noord, maar werd ook frequent gebruikt in de Antwerpse Kempen en naar Aarschot / Leuven. Door het verdrag met de Duitse Spoorwegen werd deze lokomotief bij de ruil betrokken en keerde op 10 mei 1950 via Montzen naar Duitsland terug.

### De nummerlijsten / de loopbaan.

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6400	Mecklenburg 258	Humboldt 1117/1915	/1919	WO II			> DDR
6401 64.001	Mecklenburg 259	Humboldt 1210/1916	/1919	03/05/1966	Haine-St-P Tamines Montignies Merelbeke Leuven Ath	01/07/50 04/10/56 06/06/58 16/03/64 12/06/64 03/11/64	PV 168 20/04/66 03/05/66
6402 64.002	Köln 2402	Schwarzk. 3617/1906	/1919	31/12/1964	Haine-St-P Bertrix Ath	26/07/46 04/09/46 03/07/48	PV 475 15/12/64 31/12/64
6403 64.003	MGDB 2403	Schwarzk 6542/1918	/1919	20/06/1966	Liège Ottignies Hasselt St-Niklaas Merelbeke Hasselt Aarschot Leuven Kinkempois	22/02/46 07/05/46 30/03/57 30/12/57 28/09/62 23/10/62 27/09/63 01/02/64 26/02/65	PV 236 20/06/66

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6404	MGDB 2404	Schwarz 6543/1918	/1919	WO II	--		> DDR
6405	Hannover 2405	Schwarz 4802/1912	/1919	WO II	--		> DDR
6406 64.006	Elberfeld 2406	Schwarz 3625/1908	/1919	20/08/1963	Liège Merelbeke Oostende Braine-le-C	29/03/46 25/11/46 21/08/57 20/06/58	PV 289 05/08/63
6407	MGDB 2407	Schwarz 6546/1918	/1919	WO II	--		vermist
6408	Erfurt 2407	Schwarz 3942/1907	/1919	05/1941	--		zwaar beschadigd
6409 64.009	Elberfeld 2409	Schwarz 3959/1908	/1919	20/08/1963	Berchem Ath	08/12/45 20/10/51	
6410 64.010	Köln 2410	Schwarz 4029/1908	/1919	24/03/1961	Berchem Haine-St-P Montignies	17/11/45 21/01/46 16/09/55	PV 81 15/03/61
6411 64.011	Essen 2411	Humboldt 8129/1911	/1919	03/05/1966	Haine-St-P Bertrix Berchem Merelbeke Ath Mol Hasselt Aarschot Leuven Ath	08/07/46 04/09/46 15/05/48 14/09/48 01/03/52 16/09/57 29/05/60 27/09/63 01/02/64 03/11/64	PV 168 20/04/66
6412 64.012	Elberfeld 2412	Schwarz 3962/1908	/1919	09/12/1966	Ath Kortrijk	22/07/46 27/10/64	PV 554 21/11/66
6413 64.013	Münster 2413	Henschel 12666/1914	/1919	13/08/1965	Ath Hasselt Berchem St-Niklaas Merelbeke	18/07/46 14/10/46 02/06/54 20/05/57 28/09/62	PV 334
6414 64.014	MGDB 2414	Schwarz 6553/1918	/1919	22/03/1965	Ath Merelbeke Hasselt Mol Hasselt Ath	18/04/46 25/11/46 31/12/46 30/08/57 29/05/60 26/09/63	PV 103 24/02/65
6415 64.015	Essen 2415	Humboldt 846/1912	/1919	21/10/1966	Berchem St-Niklaas Merelbeke	30/06/46 07/10/57 28/09/62	
6416 64.016	MGDB 2416	Schwarz 6555/1918	/1919	19/07/1950	Tamines	19/06/50	PV 202 19/07/1950
6417 64.017	Königsberg 2417	Schwarz 4240/1908	/1919	14/05/1964	Ottignies Statte Kinkempois	14/06/50 28/06/58 27/09/61	PV 149 04/05/1964
6418 64.018	MGDB 2418	Schwarz 6556/1918	/1919	22/03/1965	Liège Ottignies Ath	04/02/46 18/06/46 13/07/46	PV 103 24/02/1965

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6419 64.019	MGDB 2419	Schwartzk 6557/1918	/1919	20/04/1967	Berchem St-Martin Montignies Braine-le-C Merelbeke Dendermonde Merelbeke Tournai	30/06/46 08/11/49 23/02/52 17/08/59 24/04/63 07/06/63 11/10/63 06/01/67	PV 232
6420 64.020	Dantzig 2420	Schichau 6558/1918	/1919	23/09/1966	Liège Ottignies Berchem Ath Montignies Tournai Kortrijk	15/11/45 23/04/46 02/07/51 08/10/57 13/12/60 09/10/61 25/11/63	PV 379
6421 64.021	Elberfeld 2422	Schwartzk 4258/1909	/1919	21/03/1961	Haine-St-P Liège Montignies Tamines	05/07/46 31/08/46 03/09/49 02/08/52	PV 65 28/02/61
6422 64.022	Hannover 2422	Linke 1008/1913	/1919	09/12/1966	Haine-St-P Ath Tournai Merelbeke	05/07/46 19/08/46 21/10/59 11/05/62	PV 554 21/11/66
6423 64.023	Elberfeld 2423	Schwartzk 4259/1909	/1919	25/07/1966	Haine-St-P Liège Merelbeke Tournai	26/07/46 18/09/46 02/11/46 28/10/59	PV 275 28/06/66
6424 64.024	Elberfeld 2424	Schwartzk 4294/1909	/1919	21/03/1961	Haine-St-P Montignies	27/10/45 04/11/50	PV 65 28/02/61
6425 64.025	Köln 2425	Humboldt 832/1912	/1919	24/03/1961	Liège Hasselt Aarschot	22/07/46 14/10/46 11/02/58	PV 81 15/03/61
6426	Köln 2426	Humboldt 833/1912	/1919	WO II	--		> DDR
6427 64.027	Münster 2427	Humboldt 1205/1916	/1919	21/10/1966	Ath Hasselt Tamines Dendermonde Merelbeke	09/07/46 14/10/46 07/12/46 03/06/59 01/10/63	
6428 64.028	Köln 2428	Humboldt 835/1912	/1919	27/07/1964	Haine-St-P Bertrix Merelbeke Liège St-Martin Montignies St-Niklaas Merelbeke	04/07/46 19/08/46 18/10/47 04/12/48 19/05/51 23/02/52 02/09/57 26/01/60	PV 255
6429 64.029	Münster 2429	Humboldt 1207/1916	/1919	20/04/1967	Bertrix Ottignies Oostende Brugge Dendermonde Merelbeke Tournai	08/12/45 23/04/46 12/10/56 16/02/59 04/11/59 11/05/62 06/02/67	PV 232

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6430 64.030	Magdeburg 2437	Schwarz 5324/1914	/1919	21/10/1963	Ath Hasselt St-Martin Montignies Trois-Ponts Gouvy Hasselt Aarschot	08/08/46 30/09/46 18/12/48 23/02/52 20/05/57 01/08/59 19/12/60 31/08/61	PV 374  03/10/63
6431 64.031	Mecklenburg 260	Humboldt 1211/1916	/1919	24/03/66	Liège Haine-St-P Aarschot Leuven Kortrijk	13/10/45 31/12/45 02/02/55 01/02/64 14/09/64	PV 97  04/03/66
6432 64.032	Munster 2432	Henschel 14332/1917	/1919	20/08/63	Haine-St-P Landen Aarschot	03/07/50 16/09/50 31/01/55	PV 289  05/08/63
6433 64.033	Munster 2433	Henschel 14333/1917	/1919	20/08/63	Haine-St-P Ath Tamines Dendermonde	27/10/45 30/04/55 03/08/57 11/06/59	PV 289  05/08/63
6434 64.034	Königsberg 2434	Schwarz 4812/1912	/1919	23/05/63	Ath Hasselt Liège Kinkempois Braine-le-C	05/08/46 14/04/46 04/12/48 16/05/53 20/06/58	PV 157  25/04/63
6435 64.035	MGDB 2405	Schwarz 6544/1918	/1919	23/05/63	Liège St-Martin Montignies Ath	02/06/50 16/09/50 23/02/52 14/01/60	PV 157  25/04/63
6436 64.036	MGDWarsch. 2436	Henschel 16215/1918	/1919	27/08/64	Ath Tamines Dendermonde Merelbeke	03/08/46 09/12/46 11/06/59 11/10/63	PV 255
6437 64.037	Königsberg 2437	Schichau 2062/1913	/1919	27/09/62	Liège Kinkempois Landen Aarschot	07/06/50 16/03/53 01/12/53 31/01/55	PV 290  18/09/62
6438 4.038	MGDWarsch 2438	Henschel 16217/1918	/1919	22/03/65	Haine-St-P Bertrix Montignies Mol Hasselt Ath	26/07/46 04/09/46 14/05/49 09/09/57 29/05/60 22/09/63	PV 103  24/02/65
6439 64.039	MGDWarsch 2439	Henschel 16218/1918	/1919	20/08/63	St-Niklaas Merelbeke Kinkempois	11/05/57 28/09/62 07/03/63	PV 84  14/08/63
6440 64.040	MGDWarsch 2440	Henschel 16219/1918	/1919	20/08/63	Berchem Haine-St-P St-Martin Montignies	17/11/45 07/01/46 15/09/51 23/02/52	PV 289  05/08/63
6441 64.041	MGDWarsch 2441	Henschel 16220/1918	/1919	23/09/66	Haine-St-P Berchem Trois-Ponts Gouvy Kinkempois	24/01/46 19/08/46 24/02/53 01/08/59 27/09/63	PV 379  18/08/66

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6442 64.042	Munster 2441	Schwarz 6206/1917	/1919	20/08/63	Liège Ottignies Trois-Ponts Gouvy	06/10/45 16/12/47 14/05/59 01/08/59	PV 289  05/08/63
6443 64.043	Altona 2443	Henschel 13853/1916	/1919	20/04/67	Berchem Ottignies Liège Haine-St-P Aarschot Merelbeke Kinkempois Tournai	05/01/46 11/06/46 14/09/46 02/10/48 28/05/55 24/11/60 08/03/66 06/02/67	PV 232
6444 64.044	Hannover 2444	Schichau 2380/1916	/1919	16/12/64	Liège Hasselt Berchem St-Niklaas Merelbeke	2/07/46 16/05/47 20/05/50 20/03/56 28/09/62	PV 433  25/11/64
6445 64.045	Altona 2445	Henschel 13855/1916	/1919	20/04/67	Haine-St-P Ath Tournai	27/10/45 27/07/46 19/05/65	PV 232  > museum Leuven
6446 64.046	Munster 2446	Schwarz 6429/1918	/1919	24/03/64	Ottignies Montignies	14/06/50 16/09/50	PV 81 15/03/61
6447 64.047	MGDWarsch 2446	Henschel 16225/1918	/1919	22/03/65	Berchem Ottignies Trois-Ponts Gouvy Statte Kinkempois	08/12/45 28/05/46 27/10/55 01/08/59 28/09/59 27/09/61	PV 103  24/02/65
6448	Elberfeld 2448	Borsig 8188/1911	/1919	WO II			> PKP OK 1-20
6449 64.049	Königsberg 2448	Schichau 2161/1914	/1919	20/06/66	Haine-St-P Ath Trois-Ponts Gouvy Dendermonde St-Niklaas Merelbeke	04/07/46 04/08/46 08/08/53 01/08/59 25/10/60 26/01/61 28/09/62	PV 236
6450 64.050	Munster 2450	Schwarz 6333/1918	/1919	23/04/64	Liège Ottignies Haine-St-P Berchem Hasselt Aarschot Statte Kinkempois	12/01/45 21/05/46 15/07/50 22/03/56 06/04/57 20/02/58 25/09/58 27/09/61	PV 125  10/04/64
6451 64.051	Munster 2451	Schwarz 6334/1918	/1919	20/08/63	Liège Montignies Liège Kinkempois Oostende Brugge	12/01/46 18/12/48 08/01/49 16/05/53 12/10/56 16/02/59	PV 289  05/08/63
6452	Munster 2452	Schwarz 6335/1918	/1919	WO II			vermist

Nr	Direktie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6453 64.053	Munster 2453	Schwarz 6336/1918	/1919	25/03/63	Haine-St-P Berchem Merelbeke	21/12/45 30/06/46 09/10/57	PV 84 08/03/63
6454 64.054	Essen 2454	Henschel 14348/1917	/1919	24/03/61	Berchem Merelbeke Berchem Mol Hasselt	14/07/46 25/11/46 20/07/47 28/09/57 29/05/60	PV 81 15/03/61
6455 64.055	Munster 2455	Schwarz 6607/1918	/1919	31/12/64	Liège Landen Brugge Merelbeke	07/06/50 30/09/50 08/02/56 13/06/63	PV 475 15/12/64
6456 64.056	Munster 2456	Schwarz 6608/1918	/1919	14/05/63	Haine-St-P Berchem Hasselt St-Niklaas Merelbeke	27/10/45 28/06/52 15/04/57 06/02/58 28/09/62	PV 157 25/04/63
6457 64.057	Munster 2457	Schwarz 6609/1918	/1919	24/03/61	Haine-St-P Berchem Mol Hasselt	27/10/45 25/06/46 26/08/57 29/05/60	PV 81 15/03/61
6458 64.058	Munster 2458	Henschel 15728/1918	/1919	27/08/64	Liège Montignies Liège Kinkempois Trois-Ponts Mol Brugge Aarschot Leuven	12/01/46 02/04/49 09/04/49 16/05/53 02/02/57 19/09/57 22/12/59 07/06/62 01/02/64	PV 255
6459 64.059	Essen 2459	Humboldt 1241/1917	/1919	03/05/66	Ath Merelbeke Bertrix Montignies Ath	04/08/46 25/11/46 21/12/46 15/01/49 22/08/58	PV 168 20/04/66
6460	Hannover 2460	Henschel 14338/1917	/1919	WO II			> DDR
6461 64.061	Magdeburg 2461	Henschel 14306/1916	/1919	13/08/65	Berchem St-Niklaas Merelbeke	09/07/46 20/05/57 28/09/62	PV 314
6462 64.062	Mainz 2462	Schwarz 6604/1918	/1919	20/08/63	Berchem Mol Hasselt	08/03/46 26/08/57 29/05/60	PV 289 05/08/63
6463 64.063	Mainz 2463	Schwarz 6605/1918	/1919	13/08/65	Berchem Merelbeke	01/12/45 08/11/47	PV 334
6464 64.064	Mainz 2464	Schwarz 6606/1918	/1919	19/12/66	Berchem Ath Ottignies Mol Hasselt Merelbeke	15/12/45 16/10/48 11/09/54 27/10/58 29/05/60 26/09/63	PV 554 21/11/66
6465 64.065	Munster 2465	Henschel 15740/1918	/1919	27/08/65	Berchem Haine-St-P Aarschot Leuven	15/12/45 14/07/46 03/09/55 01/02/64	PV 255

Nr	Directie	Bouwer	in d	schrapping	stelpl	vanaf	opmerkingen
6466 64.066	Essen 2467	Henschel 15740/1918	/1919	20/06/66	Haine-St-P Ottignies Tamines Dendermonde Braine-le-C Montignies Merelbeke	27/10/45 10/04/46 10/09/57 28/04/59 17/06/60 24/04/61 16/03/64	PV 236
6467 64.067	Königsberg 2467	Schichau 2390/1916	/1919	31/12/64	Bertrix Ottignies Dendermonde Aarschot Merelbeke	27/08/46 30/09/46 29/06/59 26/10/61 11/05/62	PV 475 15/12/64
6468	Essen 2460	Humboldt 1242/1917	/1919	WO II			> DDR
6469 64.069	Altona 2461	Schwarz 6250/1917	/1919	20/06/66	Liège Kinkempois Braine-le-C Aarschot Leuven Kortrijk	21/01/46 16/05/63 09/06/58 24/04/63 01/02/64 14/03/64	PV 231
6470 64.070	Königsberg 2467	Schichau 2390/1916	/1919	21/10/66	Liège Tamines Aarschot Hasselt Merelbeke	13/03/46 23/12/46 26/08/55 30/08/62 26/09/63	
6471 64.071	Hannover 2470	Schwarz 6235/1917	/1919	26/10/64	Berchem Montignies	24/11/45 29/01/49	PV 368 06/10/64
6472 64.072	Hannover 2472	Schwarz 6237/1917	/1919	20/10/60	Ath Merelbeke	04/08/46 11/11/46	PV 278 09/09/60
6473 64.073	Essen 2473	Humboldt 1281/1917	/1919	21/10/66	Ath Hasselt Haine-St-P Merelbeke Kortrijk Kinkempois	16/07/46 14/10/46 15/03/52 03/03/53 08/05/64 07/03/66	
6474 64.074	Essen 2474	Humboldt 1282/1917	/1919	24/01/66	Berchem Hasselt Montignies Tamines Statte Kinkempois	10/07/46 30/09/46 08/08/47 10/09/57 04/08/58 27/09/61	PV 5 29/12/65
6475 64.075	Essen 2475	Humboldt 1283/1917	/1919	07/10/65	Berchem Merelbeke	05/12/46 14/08/48	PV 428 22/09/65
6476 64.076	Elberfeld 2476	Humboldt 932/1914	/1919	21/10/63	Berchem Hasselt Aarschot Mol Hasselt Aarschot	11/07/46 10/03/51 26/10/55 29/08/57 29/05/60 27/09/63	PV 374 03/10/63
6477 64.077	Essen 2477	Henschel 15478/1918	/1919	12/10/64	Haine-St-P Bertrix Tamines St-Martin Montignies	05/07/46 19/08/46 20/09/47 16/12/50 23/02/52	PV 340 16/09/64



# *Stoomlokomotieven type 1*

## *Bij Flandre Occidental*

Gelijktijdig met de lokomotieven type 1 van de Etat Belge zou de privé-maatschappij Flandre Occidental ook twee analoge machines bestellen bij Carels. Op dat ogenblik was deze maatschappij, na een periode van 8 jaar tussen 1870 en 1878 deed uitgemaakt te hebben van de Société Générale d'exploitation, terug onafhankelijk en men poogde op het toch nog uitgebreide net een modern spoorwegvervoer te verzekeren. De F.O. exploiteerde op dat ogenblik de lijnen Brugge - Lichtervelde - Ieper - Hazebrouck, Roeselare - Ingelmunster en Ieper - Kortrijk. De F.O. had trouwens bij de SGE voor het eerst kennis gemaakt met dit type machines en ze werden reeds gebruikt op de lijnen van de F.O. De levering van de bestelde lokomotieven gebeurde in de loop van 1882 en de beide machines kregen de nummers 42 en 43. Deze sneltreinlokomotieven werden vooral gebruikt op de verbinding tussen Brugge en Kortrijk voor de doorgaande reizigerstreinen. Tijdens de volgende jaren zouden de doorgaande treinen verder gaan toenemen en daar de machines volledig voldeden, zouden vier verdere lokomotieven van dit type besteld worden. Cockerill leverde de lokomotieven 44 en 45 in 1888, St-Léonard bouwde de overige twee machines die in 1891 en 1893 als nummers 46 en 47 afgeleverd werden.

In 1897 werd nog een verdere machine gebouwd: de konstrukteur was hier weer Cockerill. Alle lokomotieven bleven in hoofdzaak gebruikt voor de doorgaande treinen op het ganse net van de F.O.: hoofdinzet werd echter opgetekend op de beide hoofdverbindingen nl. Kortrijk - Hazebrouck en Hazebrouck - Brugge, waarbij de machines over het Etat Belge net doorstootten tot in Oostende.

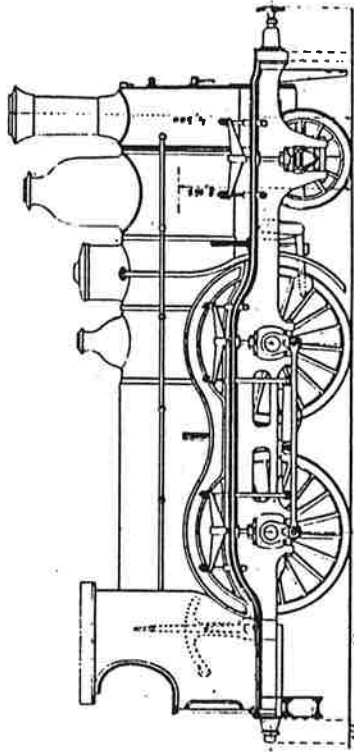
Na de levering van deze laatste lokomotief bleef het verkeer steeds verder groeien en waren er directe verbindingen tussen de Belgische kust en Paris. Nochtans zou de concessie van de F.O. gaan aflopen en de aandeelhouders achtten het niet meer opportuun om de verouderde lokomotieven te vervangen. Anderzijds voldeden de typen 1 volledig en bij de Etat Belge werden ze in grote mate ter zijde gesteld en vervangen door zwaardere lokomotieven. Daarom werd geslist om een aantal van deze machines van de Etat Belge over te nemen. Daar ze bij de Etat Belge gemoderniseerd waren, zou het vermogen ook hoger liggen dan de eigen machines. Zo werden tussen 1901 en 1905 vijf analoge machines overgenomen. Ze kregen bij de F.O. de nummers 49 tot 53. De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze machines. Opmerkelijk hierbij dat de 51 een machine was die de Etat Belge zelf overgenomen had van de SGE en nu terug op haar stamnet terugkwam. In deze periode reden deze machines het grootste gedeelte van de reizigersdiensten. In 1906 werd de F.O. dan overgekocht door de Etat Belge en terug opgenomen in dit bestand. Deze machines werden echter praktisch niet meer gebruikt en kort na de overname afgesteld.

Nr	Nr EB	Bouwj	In dienst	Overn	Bouwer	Fabr	Opmer
42	--	1882	1882	1906	Carels		
43	--	1882	1882	1906	Carels		
44	--	1888	1888	1906	Cockerill		
45	--	1888	1888	1906	Cockerill		
46	--	1891	1891	1906	St-Léonard		
47	--	1893	1893	1906	St-Léonard		
48	--	1897	1897	1906	Cockerill		
49	324	10/1866	1901	1906	Cockerill	637	
50	103	12/1864	1902	1906	Anglo-Franco-Belge	57	
51	443	1870	1903	1906	Cockerill	703	ex SGE 68
52	202	12/1872	1904	1906	Haine-St-Pierre	77	
53	?		1905	1906	?		onbekend

# Stoomlokomotief F.O.

Nrs 42 - 53

Analoog type 1 Etat Belge



<b>Loopbaan :</b>			
Nummering :	42 - 53		
Effektief bij bouw	11		
Bouwer :	(waarvan 5 overgenomen) Cockerill, Carels, HSP St-Léonard		
Levering :	1866 - 1891		
Ombouw :	---		
Buiten dienst :	1906 > Etat Belge		
Asindeling :	1B		
Snelheid :	100 km/h		
<b>Aandrijving :</b>			
Type overbrenging :	Stephenson		
Plaatsing cilinders :	2 binnenliggende		
Diameter cilinders :	430 mm		
Zuigerslag :	560 mm		
<b>Remming :</b>			
Kompressor :	--		
Debiet :			
Automatische rem :	Stoomrem		
Rechtstreekse rem :	Schroefrem		
Handrem :			
<b>Kenmerken :</b>			
Ketel :			
Keteldruk :	9,5 bar		
Type ketel :	Belpaire / rechte hemelpl		
Roosterlengte :	2 610 mm		
Roosterbreedte :	1 070 mm		
Roosteroppervlakte :	2,70 m <sup>2</sup>		
Verwar.opp. haard :	10,64 m <sup>2</sup>		
Aantal vlampijpen :	208		
Lengte vlampijpen :			
Diameter vlampijpen :	40/45 mm		
Verwarmingsopp. pijpen :	79,90 m <sup>2</sup>		
Totaal verwarmingsopp. :	90,54 m <sup>2</sup>		
Diameter ketelromp :	1 300 mm		
Dikte platen haard :			
	pijpenplaat		
	langsketel		
Inhoud ritvaardige ketel :	18 mm		
Inhoud stoomruimte :	11 mm		
Oppervlakte stoomafgifte	4 770 l		
<b>Afmetingen :</b>			
Totale lengte :			9 108 mm
Lengte chassis :			8 770 mm
Breedte :			1 000 mm
Hoogte vloer :			2 165 mm
Hoogte as vd ketel			4 300 mm
Totale hoogte :			4 630 mm
Radstand (totaal) :			2 310 mm
Afstand as 1 / as 2			2 320 mm
Afstand as 2 / as 3			1 450 mm
Oversteek voor :			2 310 mm
Oversteek achter :			2 000 mm
Diameter drijfwielen :			1 450 mm
Diameter loopwielen			34 200 kg
Massa (rijvaardig)			10 000 kg
Aslast : 1ste as			14 100 kg
2 de as			13 600 kg
3 de as			4 140 kg/m
Massa /lopende meter			
Type tender :			HT 6 m <sup>3</sup> > HT 9 m <sup>3</sup>

# *Elektrische lokomotieven*

## *Type 122*

### *Deel II .*

Door de elektrifikaties van de verbinding tussen Brussel en de kust enerzijds en de verbinding naar Liège anderzijds werden de lokomotieven type 122 vooral op deze verbinding ingezet. Bij de levering van de eerste lokomotieven gingen ze alle naar Schaarbeek als onderhoudswerkplaats en tijdens de eerste maanden legden ze vooral de test- en rodageritten af op de verbinding tussen Brussel en Antwerpen. Hier liepen ze mee in de inzetreeks van de typen 120/121.

Op 27 februari 1954 ging dan de verbinding naar Gent onder draag en tegen de zomerregeling van hetzelfde jaar was de lijn tot in Oostende en Blankenberge geëlektrificeerd. In oktober was het dan de beurt aan het eerste gedeelte van de verbinding naar Liège - tot in Leuven - elektrisch berijdbaar.

Door de verder gaande elektrifikaties werden de elektrische lokomotieven vanaf februari 1954 gekoncentreerd te Brussel-zuid, terwijl Schaarbeek voor het onderhoud van de elektrische stellen zorgde.

Hierdoor ontstond er een inzetperiode die tot in 1963 duurde : tot deze datum werd het elektrisch net niet meer echt uitgebreid en was het beperkt tot Antwerpen, Charleroi, Oostende / Blankenberg en Liège. Wel werd enkele verbindingen - o.m. naar Aalst, Knokke en Hasselt - onder draad gebracht. De verbinding naar Namur kwam in 1956 onder draad maar deze verbinding werd gedomineerd door het type 123. Enkel de verbinding naar Roosendaal zou nog voor een uitbreiding van de inzet zorgen. Vanaf eind 1954 werd het type 122 vanuit vier stations gebruikt, nl. Brussel-zuid, Oostende, Aalst en Leuven.

#### ***a. Brussel-zuid :***

In de eigenlijke werkplaats van het type 122 was er een gemiddelde inzetreeks met 11 tot 13 plandagen, éénmaal werden er 15 machines gebruikt. In de eerste periode verzekerde het type 122 vooral de doorgaande treinen vanuit Schaarbeek naar Oostende, maar ook vele semi-direkte treinen vanuit het Brusselse naar Gent-St-Pieters en Leuven. Ook tijdens de nacht werden deze elektrische lokomotieven druk gebruikt in de goederendienst met vooral (lokale) diensten vanuit Schaarbeek naar Muizen en Antwerpen-noord. De doorgaande verbinding voor ertstreinen tussen Charleroi (Monceau) en Antwerpen kwamen praktisch niet voor. Vanaf 1956 zou de inzet voor het grootste gedeelte gaan veranderen : de doorgaande diensten tussen Liège en Oostende werden ingevoerd en het type 122 werd verdeeld over de drie grote inzetplaatsen : Oostende, Brussel-zuid en Kinkempois. Deze drie werkplaatsen zouden ongeveer een derde van de doorgaande en semi-direkte diensten voor hun rekening nemen. Alle andere diensten waren uit het programma geschrapt

Opmerkelijk in de inzetreeks was nu ook dat één volledige plandag ingenomen werd door de sleep- en opdrukdiensten van de - door stoomlokomotieven gesleepte - treinen doorheen de noord-zuid-verbinding. Anderzijds zouden de meeste goederendiensten wegvallen, doch anderzijds waren er diverse nachtelijke stukgoedtreinen naar Leuven, Aalst, Gent en Liège.

Deze diensten bleven praktisch ongewijzigd doorlopen tot in 1960, doch vanaf de winterregeling van 1960 zouden de effectieve diensten vanuit Brussel-zuid wegvallen en namen bestuurders van Merelbeke de taken over. De reden voor het wegvallen was de levering van de lokomotieven type 125 en vooral 140 die alle doorgaande treinen op de verbinding tussen Oostende en Liège overnamen, dit tegen een snelheid van 140 km/h. Het onderhoud van het type 122 bleef echter wel te Brussel-zuid aanwezig.

Tijdens de besproken periode waren er wel tal van wisselingen in het bestand : in februari 1954 kwamen de 5 afgeleverde lokomotieven vanuit Schaarbeek over en tot 122.026 werden de machines fabrieksnieuw aan Brussel afgeleverd. Tegen de zomerregeling van 1954 gingen alle machines dan over naar de stelplaats Oostende over.

Vanaf 16 oktober 1954 kreeg Brussel-zuid dan weer het onderhoud van de machines 122.023 tot 122.050, de eerste machines kwamen vanuit Oostende, de laatste machines werden opnieuw rechtstreeks aan Brussel-zuid geleverd. De volgende tabel geeft een beeld van de aanwezige machines.

122.001 - 122.005		16/02/1954 - 29/06/1954	vanuit Schaarbeek
122.006 - 122.026		levering - 29/06/1954	
122.023 - 122.026		16/01/1955 - 29/09/1957	vanuit Oostende
122.027		16/10/1954 - 18/07/1958	vanuit Oostende
122.028 - 122.040	122.201 - 122.202	16/10/1954 - 28/09/1981	vanuit Oostende
122.041 - 122.050	122.203 - 122.212	levering 28/09/1981	

(In 1957 werd tal van lokomotieven uit de reeks 122.032 - 122.038 voor enkele maanden uitgeleend aan Stockem en Ronet)

## ***b. Oostende :***

Vanaf de zomerregeling van 1954 werd een groot gedeelte van de machines type 122 te Oostende gestationeerd en hier onstond op korte tijd een vrij uitgebreide reeks die tussen de 10 en 13 dagen omvatte. De inzet van deze kuststad was in een eerste periode vrij beperkt, de inzet bestond voor één derde uit de rechtstreekse treinen tot in Brussel-zuid, de meeste diensten waren lokaler, met vooral semi-direkte treinen tussen Oostende en Brugge en Gent.

De zomerregeling was over het algemeen iets uitgebreider met talrijke ontdubbelingstreinen vanaf Brussel naar Oostende en Blankenberge.

In 1956 was er een sterke verandering in de stationering en ook bij de inzet. Met de indienstneming van de elektrische verbinding tot in Liège werden een aantal lokomotieven aan Kinkempois afgestaan. Ook de inzet zou een andere functie krijgen. Het type 122 werd vooral gebruikt voor de doorgaande treinen tot in Liège, maar opmerkelijk is ook dat de machines van Oostende - in de tussenperiode in de "Vurige Stede" - ook tal van lichterdiensten verzekerde op de hellende vlakken tot in Ans. De reeks omvatte anderzijds nog vrij veel lokale treinen, zowel in de reizigersdienst (o.m. naar Brugge en Gent) maar ook voor lokale goederentreinen tussen de vormingsstations van Merelbeke en Brugge, dit voor de bediening van de haven van Zeebrugge. Vermelden we nog dat het daggemiddelde meestal schommelde om de 500 km, dit ondanks een planton-dienst te Gent.

De inzet vanuit Oostende bleef ten minste gedurende 12 jaar doorlopen, pas in de loop van 1967 werd de "elektrische" reeks van het type 122 opgeheven. Geleidelijk aan zou de inzet van de doorgaande dienst tot in Liège overgaan naar een beperktere inzet, met vooral een groot gedeelte van de vele semi-direkte treinen vanuit Oostende naar Gent, Aalst, Brussel/Schaarbeek, maar ook in de latere periode naar Mechelen en zelfs verder Leuven. De goederendiensten waren anderzijds beperkt tot een aantal stukgoedtreinen.

In 1967 ging het onderhoud van het type 122 dan over aan de werkplaats Kinkempois.

De lokomotiefindeling in Oostende is als volgt :

122.001 - 122.010	29/01/1954 - 16/01/1956
122-011 - 122.022	29/06/1954 - 20/10/1956
122.009	16/06/1956 - 22/10/1956
122.023 - 122.025	29/06/1954 - 16/01/1955
122.026 - 122.027	levering - 16/01/1955
122.028 - 122.037	levering - 16/10/1954
122.001 - 122.013	29/06/1957 - 01/05/1967
122.014	29/09/1957 - 01/05/1967

### *c. Aalst :*

Al vanaf de winterregeling van 1954/55 zou ook Aalst een eigen - beperkte - reeks voor deze elektrische lokomotieven krijgen . Het personeel bediende hierbij 3 machines van de werkplaats Brussel-zuid, deels in eigen inzetdagen, gedeelte in de reeks van Brussel zelf. De diensten beperkten zich vooral tot de lokale en de piekuurtreinen vanuit Aalst en Gent naar Brussel. Op het ogenblik dat de tweede verbinding onder draad gebracht werd zou de inzet zich vooral op de "trage" lijn Gent - Brussel richten.

De inzetreeks bleef tot in 1960 ongewijzigd bestaan, waarbij in sommige perioden ook de typen 120 en 121 meereiden. Vanaf de zomerregeling van 1960 ging de inzet volledig over op deze twee prototype-reeksen en verdween de effectieve inzet.

### *d. Leuven :*

Net zoals Aalst zou ook Leuven een beperkte inzetreeks krijgen op het ogenblik dat de elektrificatie tot in de universiteitsstad doorgedrongen was. Oorspronkelijk werden 4 machines van Brussel-zuid gebruikt in de lokale reizigersdienst tussen Leuven en Brussel-zuid.

In 1956 zou de doorgaande dienst tot in Liège opgenomen worden en werd de inzetreeks van Leuven uitgebreid tot 10 plandagen. De reeks omvatte voor het grootste gedeelte de omnibus - diensten tussen Leuven en Aalst en dezelfde diensten tussen Landen en Liège. Vanuit Liège werden ook een aantal lichterdiensten naar Ans uitgevoerd. Doorgaande treinen kwamen echter niet in deze reeks voor.

Opmerkelijk waren ook de relatief vele goederentreinen en hier werden vooral de gemengde treinen vanuit Monceau naar Antwerpen-noord of Muizen doorgevoerd, maar er waren ook enkele verbindingstreinen tussen Schaarbeek en Voroux.

Deze reeks bleef bestaan tot in 1960, doch op dat ogenblik kwam er een nieuwe reizigersreeks voor de omnibus-treinen tussen Leuven en Gent (zowel via Aalst als via Mechelen). Deze werd volledig door de werkplaats Merelbeke gereden. De bestuurders van Leuven gingen over op de typen 123 in de zware goederendienst via de pas geëlektriceerde lijn via Ottignies en Wavre. In 1961 / 1962 ontstond opnieuw een kleine inzet in de plannen van het type 122 : de bestuurders van Leuven zouden op dat ogenblik vooral de piekuurtreinen naar Hasselt voor hun rekening nemen, dit echter in de reeks van Kinkempois.

Leuven had - net zoals Aalst echter nooit zelf elektrische lokomotieven in onderhoud en gebruikte eerst de machines van Brussel-zuid, later vooral de machines van Kinkempois. De meeste machines stonden wel afgesteld te Leuven en kwamen slechts voor onderhoud in hun eigenlijke werkplaats.

## *e. Kinkempois :*

Vanaf december 1955 werd de elektrische tractie tot in Liège opgenomen, doch in de eerste instantie werden de treinen - buiten reeks - met machines van Brussel-zuid en Leuven gereden. De eerste officiële reeks werd pas in februari 1956 opgesteld en vanaf deze periode kwamen de lokomotieven ook effectief naar Liège over. Dit was mogelijk daar de verbinding met de werkplaats Kinkempois pas op 16 januari ingereken werd en dat de stelplaats zelf slechts enkele maanden later elektrisch te bereiken was.

De reeks zou geleidelijk aan van 7 ingezette lokomotieven tot 10 plandiensten oplopen : de dienst voorzag in eerste plaats de doorgaande - meestal internationale - treinen tussen Duitsland via Liège naar Brussel en Oostende. Deze diensten omvatten trouwens bijna de helft van de diensten. Eén plandag werd ingenomen door lichterdiensten tot in Ans, en in tegenstelling met de andere werkplaatsen, ging het hier ook meestal om het opdrukken van de zware internationale treinen. Tot 1960 werden deze diensten opgenomen in de reeks, nadien waren samengebracht in één enkele dag en werden ze door éénzelfde lokomotief, met vaste bestuurders uitgevoerd.

Een derde gedeelte van de inzetreeks - meestal tijdens de nacht - werd ingenomen door goederendiensten, hier waren de bestemmingen Leuven en Schaarbeek. Verder waren er nog verschillende verbindingstreinen tussen de vormingsstations van Voroux en Kinkempois. Hierbij namen de treinen de pas geëlektrificeerde verbindingslijn via Flémalle en Rénory.

Daar waar de inzet praktisch ongewijzigd bleef doorlopen tot aan de levering van de snellere lokomotieven type 140, was er bij de stationering duidelijk een groot verloop tijdens de eerste inzetjaren. Vanaf 1960 verminderde de inzet met twee plandagen, waarbij de doorgaande treinen uit de inzetreeks wegvielen, doch geleidelijk aan breidde de zich opnieuw door door de overname van een gedeelte van de diensten van Leuven. Hierdoor werd het type 122 nu ook gebruikt voor de omnibus-treinen tussen Liège en Landen. En enkele bijkomende goederentreinen.

De laatste grote uitbreiding kende de inzetreeks in 1966 : ze werd verhoogd tot 12 inzetdagen. Reden hiervan was de elektrificatie van de verbinding naar Aachen. De rechtstreekse treinen werden nu wel volledig overgenomen door de pas geleverde meerstroomlokomotieven type 160, doch de meeste binnenlandse treinen werden nu doorgetrokken tot in Welkenraedt of Aachen-Hbf. Deze doorgaande treinen werden wel nog gereden door het type 140, doch anderzijds zouden verschillende internationale treinen vanuit Brussel op het type 122 overgaan. Ook de treinen vanuit Paris via Charleroi en Namur werden tte Liège overgenomen door onze machines.

Deze situatie - met een eigen inzetreeks te Liège - hield slechts één jaar stand. Voor de zomerregeling van 1967 gaf Kinkempois zijn onderhoud van het type 122 af en werd een gemeenschappelijke reeks opgesteld voor de "klassieke" eenheidslokomotieven typen 122 / 123 en 125. De onderstaande tabel geeft een overzicht over de stationering van het type 122 in het Luikse :

• 122.001 - 122.008	16/01/1956 - 29/06/1957
• 122.009 - 122.009	16/01/1956 - 01/06/1956
• 122.011 - 122.014	22/10/1956 - 29/06/1957
• 122.015 - 122.022	22/10/1956 - 01/05/1967
• 122.023 - 122.025	29/09/1957 - 01/05/1967
• 122.026 - 122.027	18/07/1958 - 01/05/1967

## *f. Antwerpen-dam*

Tot in 1957 was er praktisch geen inzet van het type 122 naar Antwerpen en werden de enkele treinen gereden door de stelplaats Brussel-zuid. Doch op 2 juni 1957 werd de verbinding naar Nederland tot in Roosendaal onder draad gebracht en werd beslist om de doorgaande treinen tot in Roosendaal door het type 122 te laten slepen, de internationale treinen waren anderzijds een taak voor de meerspanningslokomotieven type 150 maar voor voor de diesellokomotieven type 204 eerst, nadien het type 200.

Voor de treinen naar Nederland werden trouwens 12 lokomotieven omgebouwd en werden de schakelingen voor de hulp toestellen aangepast. Deze machines kregen de nummers 122.201 tot 122.212. Deze machines werden nu door bestuurders van Antwerpen gereden, doch het onderhoud bleef te Brussel-noord.

Vanaf 1957 werd een eigen inzetreeks met 9 dagen opgesteld : de diensten waren vooral beperkt tot de treinen Antwerpen - Essen enerzijds en de internationale verbinding Brussel-zuid - Roosendaal. De treinen werden te Roosendaal dan overgenomen door elektrische lokomotieven van de N.S., meestal de reeks 1100.

Naast de reizigerstreinen werden ook alle goederentreinen door het type 122.2 gesleept, de rit begon gewoonlijk te Antwerpen-Schijnpoort of Antwerpen-noord, het eindpunt was steevast Essen. Hier werden de douane-formaliteiten vervuld en de Nederlandse diesels namen hier de treinen over.

In de nachtelijke uren stonden ook enkele goederentreinen op het programma en zo bereikten de lokomotieven Schaarbeek, Leuven, maar ook Ottignies. De meeste goederentreinen werden echter gesleept door het type 101, maar ook de nieuwe 123.

Een belangrijke uitbreiding kende Antwerpen eind 1959 tot eind 1960 : door de nieuwe elektrifikaties rondom Charleroi en de afstelling van enkele oude lokomotieven type 101, was er een drastisch tekort aan goederentrein-machines. Het type 123 verhuisde vooral in het hellingrijke zuiden van het land en op korte termijn moesten minstens 5 lokomotieven type 122.0 inspringen in de uitgebreide goederenreeks van Antwerpen. De 122-ers reden op dat ogenblik vooral de lichtere goederendiensten naar Schaarbeek, Leuven, maar ook verder naar Ottignies, Ronet en Monceau. Eind 1960 waren er weer voldoende machines type 123 ter beschikking en verliet het type 122 deze zware goederendienst.

De reizigersdienst bleef echter bestaan en werd in 1963/1964 verder uitgebreid tot 11 inzetdagen : de reden was de elektrifikatie van de verbinding naar Mons en vele (internationale) treinen werden nu nu verdergevoerd tot in Mons in eerste instantie, nadien tot in het grensstation Quévy. Dit hield in dat de typen 122 vooral op deze inzetlijn gebruikt werden en dat alle goederentreinen uit de reeks wegvielen. Deze dienst bleef tot in 1967 geldig, doch op dat ogenblik werd een nieuwe inzet vanuit Mons opgezet en de Antwerpse reeks viel terug tot de oorspronkelijke diensten en tot 8 inzetdagen. De doorgaande diensten werden verdeeld tussen de beide voornoemde inzetplaatsen.

Tenslotte kunnen we wel opmerken dat de aanpassing aan de machines geleidelijk aan zouden verdwijnen en dat alle lokomotieven terug tot zuivere eenspanningslokomotieven teruggebracht werden. De aanpassing van de hulpstroomkringen was immers niet nodig op het korte grenstraject. Nochtans zouden de lokomotieven hun afwijkende nummering behouden, anderzijds zouden ook lokomotieven type 122.0 meer en meer in de inzetreeks opduiken en dit werd gekoncretiseerd in het feit dat vanaf 1967 alle lokomotieven in de verschillende reeksen konden opduiken.

# *Rangeerdiesellokomotieven*

## *Type 272 / Reeks 72 .*

### 1. Bouwgeschiedenis :

Op het ogenblik dat het type 270 reeds afgeleverd was en men nog steeds moeilijkheden had met de diesel-hydraulische lokomotief type 271, stond men bij de N.M.B.S. voor een groot probleem. Door het steeds zwaarder wordende rangeerwerk in de Antwerpse haven, voldeden de stoomlokomotieven type 98 en vooral 99 niet meer en op korte termijn moest een vervanger gezocht worden. Doch de eerste resultaten van het type 270 waren niet overtuigend en de problemen met de oppuntstelling van het type 271 zetten de N.M.B.S. het mes op de keel.

Men wachtte - noodgedwongen - niet de levering van dit laatste type niet af en bestelde resoluut - op basis van de gegevens van de lichtere machines - 15 analoge machines als het type 271. Het waren ook vierassige machines met starre assen en een aandrijving door middel van een valse as en drijfstangen. Deze opbouw werd praktisch volledig overgenomen van het type 271. Ook de motor - gebouwd door S.E.M. te Gent type 6 B 3 S met zes cilinders in lijn - werd volledig overgenomen. Deze motor had zijn waarde al bewezen en volledig betrouwbaar. Voor de transmissie nam men geen risico's meer voor een Belgische konstruktie en koos voor de specialist hierin, nl. de Duitse firma Voith. Deze hydraulische transmissie met de robuuste keerkoppeling gaf trouwens niet de problemen als de dubbele transmissie van het type 271.

### 2. De loopbaan :

Begin 1956 werd de eerste lokomotief - de 272.001 - aan Antwerpen-Dam afgeleverd en onderging met goed gevolg een aantal zware testritten, zowel op de lijn als in het zware rangeerwerk. De resultaten waren bevredigend, enige nadeel was de grote starre radstand waarbij het nemen van krappe bochten in de haven problematisch was en hierdoor trouwens in de loopbaan vaker (lichte) ontsporingen van één as optraden. Ook de sleet op het spoor was vrij groot. Opmerkelijk was wel de zeer grote trekkracht bij de aanzetting, waardoor de machine ook zware treinen in slechte omstandigheden zonder moeite weg kon slepen. De levering ging vlot door met 2 tot 4 machines per maand. Eind juni van hetzelfde jaar was de laatste lokomotief reeds afgeleverd, waarbij vermeld moet worden dat alle lokomotieven naar Antwerpen gingen, slechts twee machines waren voor korte tijd te Schaarbeek gestationeerd .

Opmerkelijk voor deze zware en logge machines is wel het feit dat zowel de kast alsook de bijzondere schildering met de gestyleerde vlinder op voor- en achterzijde voor een sierlijke verschijning zorgden.

### 3. De stelplaatsen :

#### Schaarbeek :

Bij de levering gingen twee lokomotieven naar de Brusselse stelplaats : de 272.007 was er gedurende anderhalve maand te gast en werd nadien vervangen door de 272.013. Beide lokomotieven reden hier vooral enkele testritten in het vormingsstation van Schaarbeek zelf en te Schaarbeek-Josaphat. De 272.013 ging in november 1956 - na ca. zes maanden naar Antwerpen-dam over en hier was de ganse loopbaan te situeren.



## Antwerpen-Dam :

Vanaf de levering was de Antwerpse haven het hoofdinzetgebied van het type 272. Tijdens de eerste maanden werden de lokomotieven wild ingezet, meestal in de (nog beperkte) sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de havensecties. Vanaf de winterregeling van 1956 werden drie eigen reeksen opgesteld, alle overgenomen van de stoomlokomotieven type 99 : in het totaal werden 11 machines gebruikt. Twee reeksen voorzagen de boven genoemde sleepdiensten en hierin werden ook in de allereerste periode ook de diesel-elektrische lokomotieven type 270 gebruikt. In deze reeks waren er ook een aantal rangeerwerkzaamheden in de dokken zelf gebruikt. Een derde reeks - voor drie lokomotieven met radio - werden in de heuveldienst te Antwerpen-noord gebruikt. Hiervoor waren 5 lokomotieven met deze radio-verbinding uitgerust.

Vanaf 1960 werd de toestand omgewisseld : reden was het feit dat het type 270 het steeds moeilijker kreeg in de rangeerdienst en de volledige sleepdienst toegewezen kreeg. Het type 272 was dan weer beter in de zware rangeerdienst en ze werden bij voorkeur in de vormingsstations voor deze rangeringen gebruikt. Naast Antwerpen-noord, kwamen ze ook tot inzet te Antwerpen-Kiel en Antwerpen-schijnpoort. Ook de verbindingstreinen tussen deze vormingen werden door het type 272 gereden. De derde reeks was dan wel weer opmerkelijk : voor het eerst werden stangenlokomotieven gebruikt in de lokale bedieningstreinen over zelfs betrekkelijk lange afstanden. Drie lokomotieven werden in deze diensten gebruikt en twee machines waren bedrijvig in de Antwerpse Kempen met bestemmingen Lier, Herentals, Turnhout, Olen en Mol. Vanuit Turnhout reden ze door tot in Weelde (grens) en Tielen , vanuit Mol tot in Balen-werkplaats. Een derde dienst voorzag de bedieningstreinen naar Boom en vanuit deze plaats reden ze door tot in Willebroek en Schelle. Gedurende de nacht werd ook Muizen bereikt. Deze toestand bleef ongeveer konstant tot in de beginjaren zeventig, er waren wel enkele wisselingen : de sleepdienst werd met de uitbreiding van de haven steeds groter en de rangeringen te Schijnpoort werden gekoncentreerd te Antwerpen-noord. Ook in de lijndienst waren er veranderingen : de openstelling van de industrielyn naast het kanaal tot in Geel had een uitbreiding van deze dienst tot gevolg, ook Heist-op-den-Berg werd regelmatig in de reeks ingeschreven.

In 1971 werd de nieuwe nummering ingevoerd en de machines ontvingen de bedrijfsnummers 7201 tot 7215, vanaf deze datum werd ook de nieuwe schildering met Z-motief geleidelijk aan aangebracht. Deze periode duurde bij deze machines vrij lang daar de periode tussen twee grote revisie tussen de 15 en 20 jaar schommelde en dat Antwerpen-dam de meeste tussentijdse herstellingen zelf uitvoerde (zonder herschildering). Anderzijds was de 7210 het slachtoffer van een zwaar ongeluk te Antwerpen-schijnpoort en werd in 1973 als eerste definitief afgevoerd.

In 1973 werd de toestand opnieuw aangepast : door de verouderingsverschijnselen bij de inmiddels reeks 70 geworden machines, werd beslist om deze lokomotieven te gebruiken in de reeks met de lokale diensten in de Kempen. Eerst werd nog een gemengde reeks opgesteld, doch in 1972 werd de reeks volledig door de 70-ers gereden. Vanaf deze periode was de inzet van de reeks 72 beperkt tot de Antwerpse agglomeratie. In de eerste reeksen waren vooral de heuveldiensten en in mindere mate de sleepdiensten opgenomen, doch hier kwamen ook de modernere lokomotieven reeks 74 meer en meer opduiken. De volledig nieuwe dienst was deze in de uitgebreide ertsoverslaghaven Stocatra. De vormingsbundels werden gemoderniseerd en geëlektrificeerd en de (elektrische) treinen vertrokken rechtstreeks vanuit Stocatra. Anderzijds werd de lading aangepast en moesten de geladen ertstreinen vanaf de doksporen volledige treinen naar het eigen vormingsstation gesleept. De treinmassa enerzijds en de meestal natte en vervuilde sporen vereiste een zware rangeerlokomotief en tot op het einde van hun loopbaan was er geen enkele reeks die de 72-ers voor deze dienst kon vervangen. Reden hiervan was dat - door de grote radstand - de 72-ers zich echt vasthielden in de korte bochten waardoor de treinen op gang konden houden en voldoende grip hadden. In 1974 waren er 4 lokomotieven nodig te Antwerpen-noord, drie waren bedrijvig te Stocatra en 6 lokomotieven bleven over voor de sleepdiensten. Met 13 diensten voor 14 lokomotieven was duidelijk ook betrouwbaar deze machines in deze periode nog waren.

Geleidelijk aan werden de sleepdiensten afgebouwd ten gunste van de modernere machines : eerst de lokomotieven reeks 82 en 74 in treinschakeling, nadien ook de ex-lijnlokomotieven reeks 75 die vooral in deze diensten gebruikt werden.

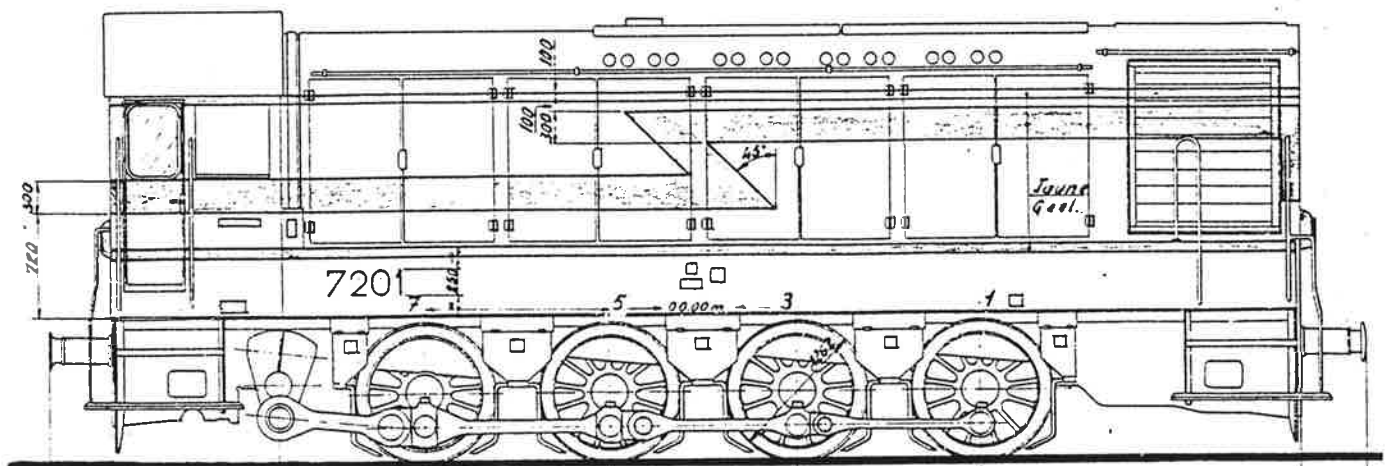
Opnieuw bleef de toestand gedurende een tiental jaar ongewijzigd verder lopen : in 1980 veranderde een klein gedeelte. De omgebouwde lokomotieven reeks 66 zouden als reeks 71 de heuveldiensten te Antwerpen-noord overnemen, doch het zou tot 1982 duren eer de machines betrouwbaar waren en de 72-ers niet meer moesten ingrijpen. De inzetreeks werd verminderd en de reserve groeide geleidelijk aan. Nochtans bleven alle machines voorlopig behouden. Enkel de 7205 ging in 1981 - wegens zware motorschade definitief uit het bestand. Tijdens hetzelfde jaar werden de lokomotieven gestandaardiseerd en mochten ze geen grote herstellingen meer ondergaan. Dit leidde dan ook tot diverse afstellingen tussen 1981 en 1983.

Vanaf 1982 werden dan de 72-ers volledig geweerd in de heuveldienst (overgenomen door de reeks 71) en de sleepdiensten (reeksen 74 en 75). Anderzijds hadden er tal van testen plaats om ook de laatste diensten te Stocatra door andere machines te laten rijden. Zo werden er testen gedaan met de machines reeks 74 in treinschakeling, 71 maar ook door de lijnlokomotieven reeks 51. Doch alle testen liepen op een sissert uit. In 1983 waren nog 6 machines nodig voor de dienst : 3 te Stocatra, 1 als reserve voor de heuveldienst en 2 machines reden nog regelmatig mee in de sleepdienst. Reden was hier de uitbreiding van de havendienst in de noorderhaven en een tekort aan machines.

Daar er geen oplossing kon gevonden worden voor de diensten te Stocatra was men noodgedwongen verplicht nog een vijftal machines aan een laatste herziening te onderwerpen. De toestand was slechts beperkt, daar men volop aan het werken was aan een nieuwe ertsoverslag in het noorden van de haven te Zandvliet. In 1984 werden al enkele schepen te Zandvliet afgewerkt en verminderde de overslag in de oude haven. Nog slechts twee machines waren nodig en hiervoor waren er nog 4 lokomotieven in bedrijf, nl. de 7201, 7202, 7209 en 7214. De overige machines stonden te Antwerpen-Dam afgesteld of waren al overgebracht naar de CW Saizennes voor slooping. Gedurende enkele jaren vertoefden ze hier op het "kerkhof" wachten op hun slooping.

Tijdens de zomer van 1985 waren alle activiteiten dan overgedragen aan Zandvliet en werden de laatste vier machines afgesteld. Begin december gingen de 7201, de 7209 en de 7214 dan definitief uit de geschriften. Ze verzekerden tijdens de laatste maanden nog enkele reservediensten. De 7209 werd uitgekozen om deze reeks in het museumpatrimonium te vertegenwoordigen. Deze lokomotief had nog grotendeels de oorspronkelijke controletuistellen en was de stuurpost nog niet gemoderniseerd.

De zes overgebleven machines werden enkele maanden later verkocht en in blok naar Aarschot overgebracht en werden hier door een privé-sloper afgebroken. De 7209 staat nog steeds te Antwerpen en wacht op de afwerking van het dieselstel type 608 om zijn restauratie door de vrijwilligers van de stelplaats te laten uitvoeren.



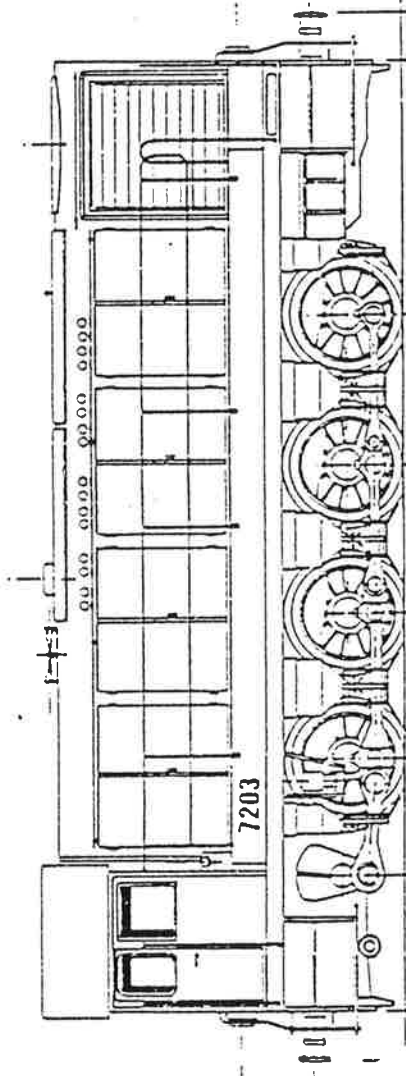
3. *Overzicht loopbaan :*

272 001 7201	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal	Brugeoise & Niv. 27/01/1956 27/01/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/12/1985 PV 131	van  27/01/1965  13/11/1985	tot  01/12/1985
272 002 7202	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 24/02/1956 24/02/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/08/1983 PV 54 Aarschot	van  24/02/1956  24/06/1983	tot  01/08/1983
272 003 7203	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 06/03/1956 06/03/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/07/1985 PV 119 Aarschot	van  06/03/1956  10/05/1985	tot  01/07/1985
272 004 7204	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 19/03/1956 19/03/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/11/1984 PV 95 Aarschot	van  19/03/1956  01/10/1984	tot  01/11/1984
272 005 7205	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 29/03/1956 29/03/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/03/1981 PV 5 Antwerpen-Dam	van  29/03/1956  26/01/1981	tot  01/03/1981

272 006 7206	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 03/04/1956 03/04/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/02/1983 PV 31	van  03/04/1956  04/01/1983	tot  01/02/1983
272 007 7207	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 09/04/1956 09/04/1956 Schaarbeek Antwerpen-Dam  ---- 01/10/1984 PV 96	van  09/04/1956 16/06/1956  01/10/1984	tot  16/06/1956 01/10/1984
272 008 7208	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 20/04/1956 20/04/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/04/1984 PV 67	van  20/04/1956  27/01/1984	tot  01/04/1984
272 009 7209	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal > Museumpatr.	Brugeoise & Niv. 27/04/1956 27/04/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/12/1985 PV 132 Antwerpen-dam	van  27/04/1956  13/11/1985	tot  01/12/1985
272 010 7210	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 03/05/1956 03/05/1956 Antwerpen-Dam  ---- 31/10/1973 PV 307 Antwerpen-Dam	van  03/05/1956  14/09/1973 Ongeval Schijnp.	tot  31/10/1973

272 011 7211	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 11/05/1956 11/05/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/07/1981 PV 12	van  11/05/1956  26/05/1981	tot  01/07/1981
272 012 7212	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 22/05/1956 22/05/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/01/1983 PV 30 Aarschot	van  22/05/1956  16/11/1982	tot  01/01/1983
272 013 7213	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 29/05/1956 29/05/1956 Schaarbeek Antwerpen-Dam  ---- 01/09/1982 PV 23	van  29/05/1956 06/11/1956  28/06/1982	tot  06/11/1956 01/09/1982
272 014 7214	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 12/06/1956 12/06/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/12/1985 PV 129 Aarschot	van  12/06/1956  17/10/1985	tot  01/12/1985
272 015 7215	Bouwer : Levering Eff. in dienst Steplaatsen  Ombouw Uit geschriften Proces Verbaal Sloping	Brugeoise & Niv. 29/06/1956 29/06/1956 Antwerpen-Dam  ---- 01/03/1983 PV 34	van  29/06/1956  10/02/1983	tot  01/03/1983

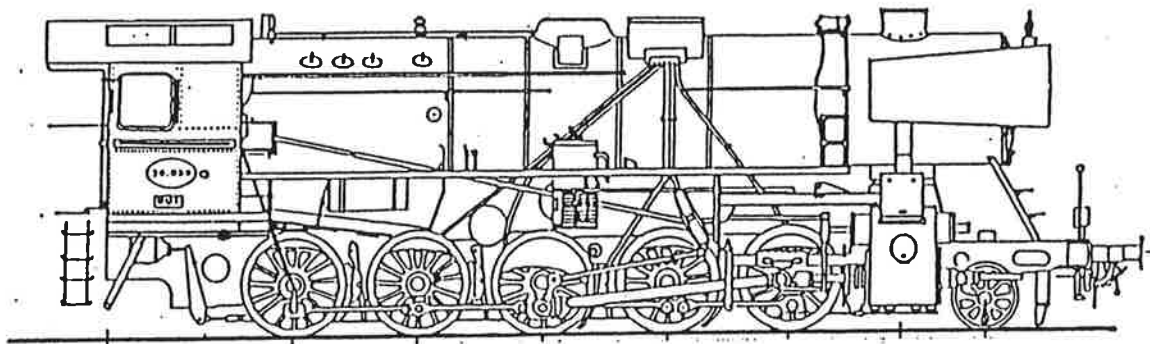
# Type 272 / Reeks 72



<b>Loopbaan :</b> Nummering voor 1971 na 1971 Effektiviteit (bij bouw) :	272.001 - 272.015 7201 - 7215 15 lokomotieven	<b>Motor :</b> Bouwer : Type : Werkingsprincipe : Wijze van inspuiting : Inspuitdruk : Omwentelingssnelheid : Cilinders : Boring / Zuigerslag : Zuigersnelheid : (gem) Massa motor :	S.E.M. Gent 6 B 3S enkelvoudige viertakt rechtstreeks & mechanisch 240 bar 680 tr. / min 6 in lijn 210 x 360 mm 8,16 m/s 14 500 kg	<b>Afmetingen :</b> Totale lengte : Lengte kast : Breedte : Hoogte vloer : Hoogte motorkap : Hoogte dak : Radstand (totaal) : Afstand tussen assen : Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen :	12 080 mm 10 930 mm 3 000 mm 1 100 mm 3 950 mm 4 126 mm 5 100 mm 1 700 mm 2 915 mm 2 915 mm 1 262 mm
<b>Overbrenging :</b> Bouwer : Type : Werking : Keerkoppeling : Overbrenging op wielen	Voith L 37 Z 1 koppelvormer 2 koppelaars Ritomschlakelaar Mylius gangwissel Valse as koppelstangen	<b>Remming :</b> Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem : Handrem :	Massa (leeg) Massa (rijvaardig) Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as 4 de as Massa /lopende meter Trekkkracht : Uurvermogen : Beschikbaar verm :	75 000 kg 78 650 kg 19 500 kg 19 500 kg 19 500 kg 20 150 kg 6 510 kg/m 216 kN 550 kW 400 kW	

# Schrappingen

## Type 26 .



	1955	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Bertrix	1	13	6		5			
Latour	2	15	2		4	5	2	11
Montzen					1	9	3	
Kinkemp	2	7	2					
Totaal	5	35	10		10	14	5	11

### Kinkempois :

De Luikse stelplaats gebruikte de lokomotieven vooral in de zware goederentreinen tussen Kinkempois en Jemelle, maar ze kwamen ook enkele malen tot in Gouvy. Tweede inzetlijn was de verbinding tussen Montzen / Visé naar de vormingsstations van Ronet en Monceau via de Maaslijn, tweemaal per dag werd doorgereden tot in Jeumont. Verder waren er ook enkele ertstreien tot in Leuven. De inzetreeks werd vervolledigd met een aantal verbindingstreinen tussen de Luikse vormingsstations Bressoux, Kinkempois en Voroux en enkele reizigerstreinen naar Verviers en Statte. Door de levering van de diesellokomotieven type 201 zou de inzet in de loop van 1956 beëindigd worden, de meeste lokomotieven vertrokken naar Bertrix en Latour, nochtans werden tussen 1955 en 1958 niet minder dan 11 lokomotieven van Kinkempois definitief afgevoerd.

### Bertrix :

Bertrix zou gedurende lange tijd één van de beide hoofdstelplaatsen worden en de inzet werd volledig op de Athus-Maaslijn uitgevoerd, waarbij de treinen meestal in dubbel tractie te Virton opgehaald werden en dan doorreden tot in Gendron-Celles en Ronet. Verder waren er nog lokale diensten naar Libramont, Houyet, Marloie, Bastogne en Florenville. De eerste vermindering van het aantal diensten kwam er vanaf 1957, dit met de levering van de nieuwe diesellokomotieven typen 202 en 203 die te Bertrix gestationeerd werden. Vooral de doorgaande diensten gingen op dat ogenblik op de nieuwkomers over.

Pas in 1960 zouden ook de laatste diensten van Bertrix verdieseld worden, waarbij de meeste lokomotieven alsnog naar Latour en in mindere mate naar Montzen overgingen. In 1960 gingen dan de laatste vijf machines richting sloper.

### Latour :

De tweede oorspronkelijke stelplaats was Latour : hier werden de lokomotieven type 26 - samen met het type 25 - ingezet op de Athus-Maaslijn en als uiterste inzetpunten waren Bertrix, Gendron-celles in het noorden en Athus voorzien. Verder waren er enkele treinen tot in Stockem / Arlon en alle diensten naar het Franse grensstation Ecouvies. Verder waren er in de inzetreeks nog lokale diensten naar Aubange, Florenville en Marbehan. In eigen reeksen waren er trouwens nog de lichterdiensten op de Ardeense hellingen.

De levering van de diesellokomotieven typen 202 en 203 leidde tot de eerste schrapping tussen 1955 en 1958, doch het gros van de machines bleef echter te Latour aanwezig en verzekerde steeds verder dezelfde diensten. Vanaf 1960 - met de aankomst van de nieuwe diesellokomotieven type 205 (te Ronet) werd het inzetbestand opnieuw afgebouwd en geleidelijk aan verminderden de diensten : in 1963 - laatste inzetjaar - was er nog een inzetreeks met slechts 3 plandagen, bestemmingen waren op dat ogenblik nog Athus, Lamorteau / Ecouvies en Florenville. Alle doorgaande treinen waren weggevallen. Latour werd trouwens de laatste inzetplaats voor het type 26 en eind 1963 werden de laatste machines afgevoerd.

### Montzen :

Vanaf 1955 kwamen de 26-ers ook naar Montzen en hier sleepten ze de (lokale) goederentreinen naar Bressoux en Kinkempois en praktisch alle overgavediensten naar het Duitse Aachen-west. De oorspronkelijke doorgaande goederentreinen naar Hasselt en Antwerpen-noord werden al vlug overgenomen door het type 201 van Hasselt en Kinkempois en in 1960 werden de overgebleven diensten betrekkelijk snel door de pas geleverde diesellokomotieven type 205 overgenomen. In 1962 werden de laatste machines van Montzen of aan Latour afgestaan (4 machines) of definitief afgesteld. De 26.056 ging na zijn schrapping nog als vaste ketel naar Kinkempois.

### Museum :

Van de typen 26 werd geen machine behouden voor het museum, wel werd een Poolse zustermachine van de reeks Ty 2 door de T.S.P. volledig aangepast aan de Belgische uitvoering en kreeg het "nieuwe" nummer 26.101. Deze lokomotief is thans ritvaardig en wordt regelmatig gebruikt voor speciale treinen.



# Dienstregeling

## Zomerregeling 1962 .

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FMY	FTM	LWC	FRST	FHS	FLV
1		3								
7										
12			2							
16										
26										
29	6	10	8	13					9	10
40										
50										
51										
53	5	2	1	10	2				3	6
58				3					2	
64					7			9	6	
81	2	2	3	8	9	2	8		9	
93										
97					2	5				
98										
	13	17	14	34	20	7	3	9	29	16

	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSN	FVY	FHR	NK
1									
7									
12									
16			2						
26									
29	11		12	11	11			10	11
40				12					
50					2				
51									
53		7		4					6
58	3		1			1			
64		3	10		15	10	2		5
81		6			3		8	6	27
93		2							
97									
98									3
	14	18	25	27	31	11	10	16	52

### Afkortingen:

FNDM	Antwerpen-Dam	FCV	Berchem
FBM	Brussel-Zuid	FSR	Schaarbeek
LNC	Monceau	FMY	Montignies
FTM	Tamines	LWC	Walcourt
FRST	Aarschot	FHS	Hasselt
FLV	Leuven	FLS	Aalst
FR	Brugge	FT	Dendermonde
FC	Kortrijk	FKR	Merelbeke

	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	MBX	LJ	MUT	FEO	MKM
1						2					
7											
12											
16	5		6		8						
26									6		
29			6	15			7	12		26	11
40				8							
50											
51											
53		2	3	3	5	3	2			4	4
58	1			2							
64	9	6				8					
81	3	6	8		15						
93											
97											
98											
	18	14	23	28	28	13	9	12	6	30	15

**Afkortingen:**

FSN	Sint-Niklaas	FVY	Gouvy
FHR	Herbesthal	GMN	Montzen
NK	Kinkenpois	LHY	Statte
FBC	Braine-le-Comte	GT	Haine-St-Pierre
FMS	Mons	FGH	St-Ghislain
FTY	Tournai	MBX	Bertrix
LJ	Jemelle	MUT	Latour
FEO	Ronet	MKN	Stockem

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst	Type	Aantal	Ritvaardig	In-dienst
1	25	13	5	53	100	87	72
7	0	0	0	58	30	19	13
12	4	3	2	64	135	107	90
16	35	26	21	81	179	158	125
26	15	12	6	93	4	3	2
29	300	262	199	97	30	10	7
40	31	24	20	98	5	4	3
50	3	3	2				
51	0	0	0				
				Totaal	896	731	567

In 1962 sloten de stelplaatsen Berchem, Statte en Montzen hun deuren : de machines van Berchem gingen naar Antwerpen-Dam, deze van Statte en Montzen werden overgenomen door Kinkempois.

Verder verdwenen de typen 7 en 51 volledig uit het spoorwegbeeld, de andere typen leden grote verliezen, hierbij waren de typen 1, 26, 40 en 97 deze die sterk verminderden.

## Diesellocomotieven:

	FND	FLD	FSR	FC	LNC	FKR	FHS	FHR	NK	GMN	GT	MUT	FEO
200			6	4									
201	10					10	14				11		
202												11	
203												11	
204			8										
205									19	7			8
210			10										
211			1										
212			1										
231		1	1										
232	11		11										
250			12					2		4		1	3
252	18				13								
253					12						5		
260			6			15			11				
261													
270	5												
271						4							
272	12												
	56	1	56	4	25	29	14	2	30	11	16	23	11

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
200	20	20	13
201	54	51	45
202	13	13	11
203	19	19	11
204	8	7	8
205	42	40	34
210	4	4	10
211	1	1	1
212	6	6	1
230	10	10	-
231	3	2	2
232	25	25	22
250	25	24	22
252	35	34	31
253	25	22	17
260	42	41	32
261	2	2	
270	6	6	5
271	6	4	4
272	15	14	12
<b>Totaal</b>	<b>361</b>	<b>345</b>	<b>281</b>

Het jaar 1962 was gekenmerkt door de levering van de lokomotieven type 200, 210, 211 en 261

## Elektrische locomotieven:

	FN	FBM	FSR	FSD	FLS	FKR	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	LNC	Tot
101			8									10	18
120					3								3
121					2								2
122	9			12		9		8					38
123	9		12						6	15	18		60
125							10						10
140		12											12
Tot	18	12	20	12	5	9	10	8	6	15	18	10	143

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
101	20	19	18
120	3	3	3
121	3	3	2
122	50	49	38
123	82	80	60
124	1	1	
125	16	16	16
140	6	6	6
Totaal	181	176	143

### Afkortingen:

FN	Antwerpen	FBM	Brussel-Zuid
FSR	Schaarbeek	FSD	Oostende
FLS	Aalst	FKR	Merelbeke
FLV	Leuven	NK	Kinkenpois
FEO	Ronet	LJ	Jemelle
MKM	Stockem	LNC	Monceau

Bij de elektrische locomotieven traden er geen wijzigingen meer op in de loop van 1962

## Elektrische motorwagens:

	FSR	FSD	NK	LT	FEO	Totaal"
1935	"					"
1939	"					"
1946	"					"
1950	"					"
1951	69					120
1953	"					"
1954	"	6	21	14	10	"
1955		31				31
1956				10	10	20
Totaal	69	37	21	24	20	171

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
1939	8	"	"
1946	1	"	"
1950	25	"	"
1951	1	123	120
1953	15	"	"
1954	79	"	"
1955	37	36	31
1956	22	20	20
Benelux	4	4	3
Totaal	192	183	171

### Afkortingen:

FSR	Schaarbeek	FSD	Oostende
NK	Kinkenpois	LT	Ottignies
FEO	Ronet		

Geen wijzigingen bij de inzet en het effectief van de elektrische motorrijtuigen

## Dieselmotorwagens :

	FEO	FLD	FSR	LWC	FC	FKR	FSN	FVY	NK	ATH	GT	MBX	LJ
551							5						
552								2		7	9	8	5
553						6					9		
554													
601													
602			5										
603			4		9				5			4	
604													
605		8											
607													
608				5									
620				8									
630					6								
654				1									
655													
670	2												
671	"												
Tot	2	8	9	14	15	6	5	2	5	7	18	12	5

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
551	31	1	-
552	6	5	5
553	50	45	31
554	20	17	15
601	-	-	-
602	6	6	5
603	30	25	27
604	10	9	-
605	10	10	8
607	1	-	-
608	6	5	5
620	10	10	8
630	7	7	6
654	2	-	1
655	1	1	-
670	5	4	2
671	-	-	-
Totaal	195	145	113

### Afkortingen:

FRST	Aarschot	FLD	Landen
FBM	Brussel-Zuid	FSR	Schaarbeek
LWC	Walcourt	FC	Kortrijk
FKR	Merelbeke	FSN	St-Niklaas
FVY	Gouvy	NK	Kinkempois
GT	Haine-St-Pierre	MBX	Bertrix
LJ	Jemelle		

In 1962 werden de stellen type 551, 601 en 671 uit het bestand geschrapt, het type 630 werd daarentegen afgeleverd

# Sneltrainrijtuigen

# Bagagewagens

Samen met de opkomst van de rijtuigen voor de lange-afstands sneltreinen en de bloktreinen had men ook behoefte aan bagagewagens voor deze treinen. De bloktreinen werden immers gebruikt voor het vervoer van ijlgoederen en poststukken, waarbij vooral de waardepapieren en waardevolle voorwerpen met deze treinen meegegeven werden. Dit feit zou dan ook de opbouw van de bagagewagens bepalen.

Het werden analoog opgebouwde wagens met twee draaistellen en een volledig zwaar-houten opbouw. De bagagewagens waren volledig beplaat. De indeling voorzag drie afdelingen : een 8 300 mm lange open ruimte voor de bagage en de normale poststukken, een volledig afgesloten ruimte met één buitendeur voor het vervoer van waardestukken. Verder een betrekkelijk kleine ruimte voor de hoofdwachter, hierin was een schrijftafel, een sorteervak en een grote waardenkoffer aangebracht. Voor het overzicht van de trein was er een uitkijk op het dak, net zoals bij de latere goederenpakwagens was de ruimte niet verhoogd, maar wel uitgerust met een stel spiegels.

De wagens waren wel uitgerust voor intercirkulatie, maar hadden geen vouwbalgen. De doorgang doorheen de ganse wagens gebeurde door middel van een zijgang. Er waren vier toegangsdeuren tot de eindplatforms, vier grote schuifdeuren voor de bagae-afdelingen.

In 1900 werd een eerste prototype-wagen - nr 17 901 - gebouwd en deze wagen werd voorgesteld op de wereldtentoonstelling van Paris in 1900. Na de nodige testritten werd deze wagen na enkele jaren dienst ingedeeld bij de koninklijke trein van Leopolds II als rijtuig B1.

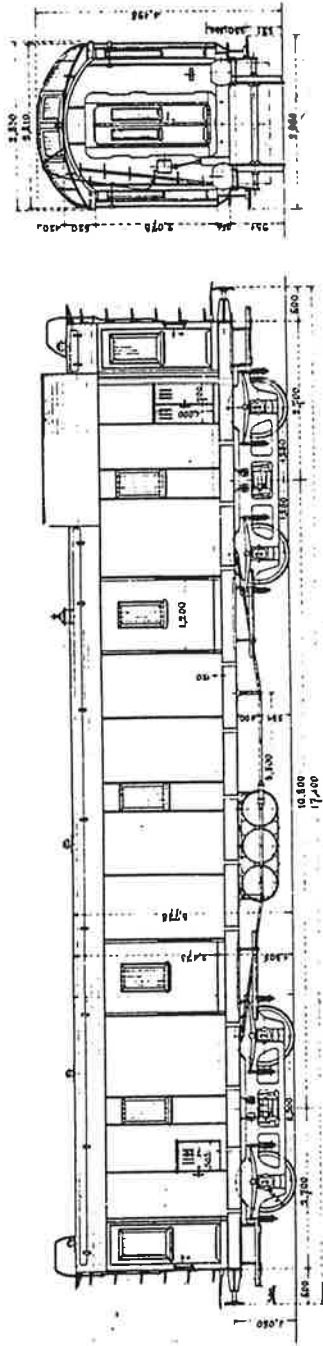
De seriebouw van de 31 bestelde rijtuigen gebeurde vanaf 1905 , waarbij eerst twee verdere prototypes gebouwd werden door de Ateliers Germain (17 901") en La Brugeoise (17 902) en dan drie bouwschijven. De volgende tabel geeft een overzicht van deze wagens :

1900	17 901 > B1	1	bestell 18/11/1899	omgebouwd B1 koninklijke trein
1905	17 901	1	bestell 17/01/1905 Germain	prototype
1909	17 902	1	bestell La Brugeoise	prototype
1910	17 903 - 916	14	bestell 12/12/1910	
1912	17 917 - 923	7	bestell 15/05/1912	
1913	17 924 - 931	8	bestell 25/06/1913	

Het prototyp rijtuig van La Brugeoise werd voorgesteld op de wereldtentoonstelling van Brussel in 1910.

Alle rijtuigen werden in de bovengenoemde treinen gebruikt, de eerste wereldoorlog had wel tot gevolg dat een derde van het bestand verloren ging, doch de overblijvende rijtuigen werden tussen de beide wereldoorlogen druk gebruikt en na het wegvallen van de luxe-treinen, werden ze gebruikt in de vele sneltreinen uit deze periode. Na de oorlog zouden ze nog weinig effectief gebruikt worden in hun oorspronkelijke dienst, maar kwamen o.m. tot inzet in de stukgoedtreinen als post voor de begeleider, nadien doken enkele rijtuigen nog op in werktreinen als werkplaatswagens.

# Bagagerijtuig reeks 17 900



## Loopbaan :

Nummering oorspr  
- prototype  
- serieuitvoering  
- na WO II

Effectief (bij bouw)

Bouwer :

Type :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Aantal assen

Snelheid

## Kenmerken :

Tarra :

Massa (ritvaardig)

Aantal zitplaatsen :

Eerste klasse

Tweede klasse

Derde klasse :

Lading bagageruimte :

Lengte compartiment

Breedte compartiment :

Soort doorgang :

Uitvoering :

Verwarming :

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Breedte kast :

Hoogte vloer

Hoogte dak :

Zitplaatsindeling :

Radstand (totaal)

Radstand in draaistel :

Afst. draaistellen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter wielen :

Type draaistel :

Afmetingen astappen :

17 100 mm

15 200 mm

2 830 mm

2 810 mm

1 305 mm

4 198 mm

---

13 300 mm

2 500 mm

10 800 mm

1 950 mm

1 950 mm

1 000 mm

Görlitz

249 mm x 120 mm

31 175 / 30 900 kg

40 000 kg

---

---

---

10 000 kg

8 200 mm

2 680 mm

zijgang

vouwbalgen

---

elektrisch

autonoom (kachel)



# *Vierassige platte wagen*

*Type 3414 A1 .*

Naarmate de eerste rijtuigen vierassig uitgevoerd werden, kwamen kort na de eerste wereldoorlog ook de eerste vierassige goederenwagens op ons net. Na verschillende prototypes zou in 1923 de eerste grotere bestelling van dergelijke wagens plaatsvinden. Zoals nog geruime tijd zou volgen, waren het hier platte wagens. Voor de bouw van de 550 wagens ging men uit van de bestaande plannen van Amerikaanse wagens waarbij ze volledig uit profielen opgebouwd werden. Om de nodige stevigheid te geven was er een redelijk zware versteviging uit profielen onder het chassis aangebracht. De vloer zelf werd gevormd uit eiken balken met vaste verhogingen, voor het vastzetten van de lading waren er aan elke zijde 6 betrekkelijk lage, vaste rongen aanwezig.

Voor de draaistellen koos men ook voor de klassieke Amerikaanse draaistellen, type Pennsylvania, lichte versie, met een radstand van 1 650 mm. De totale lengte van de wagen bedroeg 13 720 mm, de nuttige lengte van het laadoppervlak 12 480 mm. De lading was met zijn 42 ton vrij groot voor de periode van zijn bouw.

De wagens werden gedurende vele jaren gebruikt voor allerlei vervoer van lange onderdelen (profielen, buizen, ...) maar ook voor het vervoer van machines.

Pas geruime tijd na de tweede wereldoorlog zouden de eerste wagens definitief afgevoerd worden, doch vanaf 1969 werden een aantal wagens omgebouwd voor het vervoer van staalrollen (coils) en hiervoor werden ze voorzien van drie plaatstalen wiggen en in deze vorm zouden de wagens tot in de eindjaren tachtig gebruikt worden.

De overige wagens bleven nog tot de beginjaren tachtig in dienst, meestal bleven ze gedurende de laatste jaren reserve of werden ze omgebouwd en gebruikt in diensttreinen voor het vervoer van spoorstaven en dwarsliggers. In de eindjaren tachtig werden alle commerciële wagens van dit type afgevoerd en in dezelfde periode werden ook de dienstwagens vervangen door modernere versies met hogere snelheid. Mogelijk zijn er thans nog enkele wagens binnen de aangelegenheden van de N.M.B.S. aanwezig, terwijl enkele wagens bewaard bij museumlijnen.



# *T.G.V.-stellen*

## *Type Thalys .*

Met de planning van de tweede TGV-lijn Atlantique naar Bordeaux, ontstond er een nieuw type TGV, die vooral in het elektrische deel sterk verbeterd werd en dit werd geaccentueerd door de nieuwe blauw-zilveren buitenschildering. Ook bij de noordlijn werd verder gewerkt op het voornoemde concept en ontstond het nieuwe type Réscou. Deze TGV's reden anderzijds ook de lange afstandsdiens ten tussen Lille en de Middellandse zee.

Vanuit dit type TGV werd ook een driespanningsversie afleid die ook kon doorrijden onder de 3000 V in België en eventueel Italië en hiervan werden 30 eenheden besteld bij GEC Alsthom. Bij de doortrekking van de TGV-diensten naar Brussel werden de pas geleverde treinstellen van dit type op deze verbinding gebruikt.

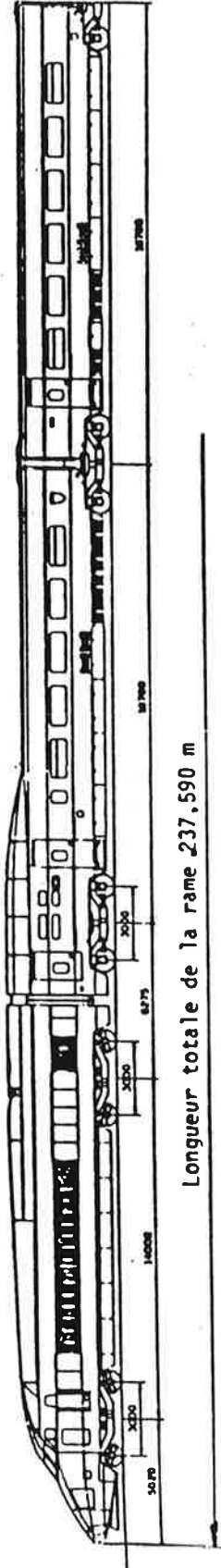
Anderzijds had men een nieuwe publiciteitslogo geïntroduceerd en ontstond voor de verbinding vanuit Paris naar Amsterdam en Köln de "Thalys". Hiervoor werden door de vier spoorwegmaatschappijen speciale vierspanningsstellen besteld, doch de levering liep een grote vertraging op en daarom werd beslist om toch vanaf 1996 door te rijden naar Amsterdam. Daarom werden de laatste tien stellen van deze reeks bij de bouw omgevormd voor het bedienen van deze verbinding. Grootste verschil is het aanbrengen van de nieuwe kleur rood/grijs bij de buitenschildering en de rode kleur bij de binnenaafwerking. Technisch zijn de stellen 4521 - 4530 volledig identiek aan de voorgaande stellen, wel werd de Nederlandse ATB standaard ingebouwd, zodat ze ook op de Nederlandse sporen toegelaten konden worden.

De inlooperperiode voor deze stellen was vrij kort daar ze pas eind 1995 geleverd werden : in België waren er geen extra ritten nodig daar ze reeds langere tijd diensten in ons land verzekerden, in Nederland waren er uitgebreidere test- en opleidingsritten voorzien.

Op 2 juni 1996 werden dan de eerste effectieve ritten uitgevoerd en de 10 Thalys-stellen verzekerden vanaf deze datum alle doorgaande verbindingen tussen Paris en Amsterdam, maar ze rijden ook de treinen naar Liège-Guillemins en Antwerpen-centraal. Als versterkingsstellen worden de stellen 4501 tot 4520 (type Réscou) gebruikt en ook voor de rechtstreekse verbinding tussen Brussel en de Côte d'Azur worden deze stellen gebruikt.

Deze toestand blijft grotendeels ongewijzigd tot aan de zomerregeling van 1998, op dat ogenblik zijn de vierspanningsstellen type Thalys gereed en kan de dienst naar Köln officieel opgenomen worden. Nochtans blijven de 10 huidige thalys-stellen ongewijzigd, daar ze vanaf deze datum ingezet zullen worden als versterkingsstellen tussen Brussel en Paris en als extra-treinen naar Nederland.

# S.N.C.F. Thalys



Longueur totale de la rame 237,590 m

Loopbaan :		Kenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	4521 - 4530	Motoren :		Totale lengte	200 190 mm
Effektief (bij bouw)	30	Bouwer :	FM 47	Lengte motorwag.	22 157 mm
Bouwer kast :	waavran 10 Thalys Alsthom / Francorail	Type :	Volledig opgehangen	Lengte tussenrijtuig	18 700 mm
Levering :	1995 - 1996	Aant.	8	Lengte rijtuig 1	21 837 mm
Buiten dienst :		Aandrijving :	d.m.v. elektron. Hakker thyristoren GTO	Afstand tussen draaitapp.	14 000 mm
Samenstelling :	---M1 + 8 R + M2	Uurvermogen :	1 100 kW	Motorwag	18 700 mm
Asindeling :	B <sup>o</sup> B <sup>o</sup>	Doorlopend vermogen :	1 000 kW	Tussenrijtuig	3 000 mm
Snelheid (max)	300 km/h	Overbrenging :	rechte tandwielen vast opgesteld Y 230 / Y 237	Radstand binnen draaist.	3 000 mm
Snelheid (testritten)	330 km/h	Type draaistellen	zelfventilerend	Motorwag	3 480 mm
Remming :	Reostatisch met recuperatie	Ventilatoren :	120 pers.	Totale hoogte :	2 904 mm
Spanningen	1500 V / 3 000 V DC 25 000 V 50 Hz	Capaciteit 1 <sup>ste</sup> klasse 2 <sup>de</sup> klasse	257 pers.	Breedte :	383 000 kg
				Massa : totaal motorwag tussenrijtuig	67 800 kg 31 000 kg
				Uurvermogen 25000 V	10 400 kW
				Beschikbaar vermogen DC	3 880 kW
				Beschikbaar vermogen AC	8 800 kW

## *Lijn 123 :*

# *Geraardsbergen - Braine-le-Comte*

De lijn 123 werd in de tweede helft van de vorige eeuw aangelegd als verbinding tussen Gent en het industriële bekken rondom Charleroi en La Louvière en sloot in het zuiden aan op het bestaande net te Braine-le-Comte. Reden was de recrutering van mijnwerkers in de landelijke gebieden in de driehoek Gent - Aalst - Geraardsbergen. Op 30 december 1862 werd de privé-maatschappij "Chemins de fer de Braine-le-Comte à Gand et ses extensions" opgericht. In deze maatschappij zaten vele industriëlen uit de streek.

Dadelijk begon men met de aanleg van de aangehaalde lijn en op 5 januari 1867 werd deze 64 km lange verbinding officieel ingereeden. Onder het privé-karakter van de onderneming werd de exploitatie van deze lijn al van bij de opening aan de Etat Belge overgedragen.

Bij de nummering van de lijnen werd de lijn in zijn totaliteit aangeduid als lijn 123, doch nadien zou het noordelijk gedeelte lijn 122 worden, het zuidelijke gedeelte tussen Geraardsbergen, Edingen en Braine-le-Comte werd lijn 123. De diensten waren vrij uitgebreid: er waren de typische mijnwerkerstreinen die te Gent vertrokken en de volledige lijn bedienden, de lokale diensten die pendelden tussen Geraardsbergen en Edingen enerzijds, en tussen Edingen en Braine-le-Comte anderzijds. Verder waren er de vele goederentreinen die zorgden voor de aanvoer van erts vanuit de Gentse haven, en de afvoer van half-fabrikaten en machines uit het Waalse bekken naar de havens van Gent en later Zeebrugge.

Deze geschetste toestand bleef behouden tot na de tweede wereldoorlog, waarbij echter al vlug de lokale diensten gereden werden door motorwagens van de stelplaatsen Ath en vooral Haine-St-Pierre. Nochtans zou vooral het reizigersverkeer op het baanvak Edingen - Braine-le-Comte deficitair worden en met de invoering van de IC/IR-plan in 1984 werd dit baanvak verbust.

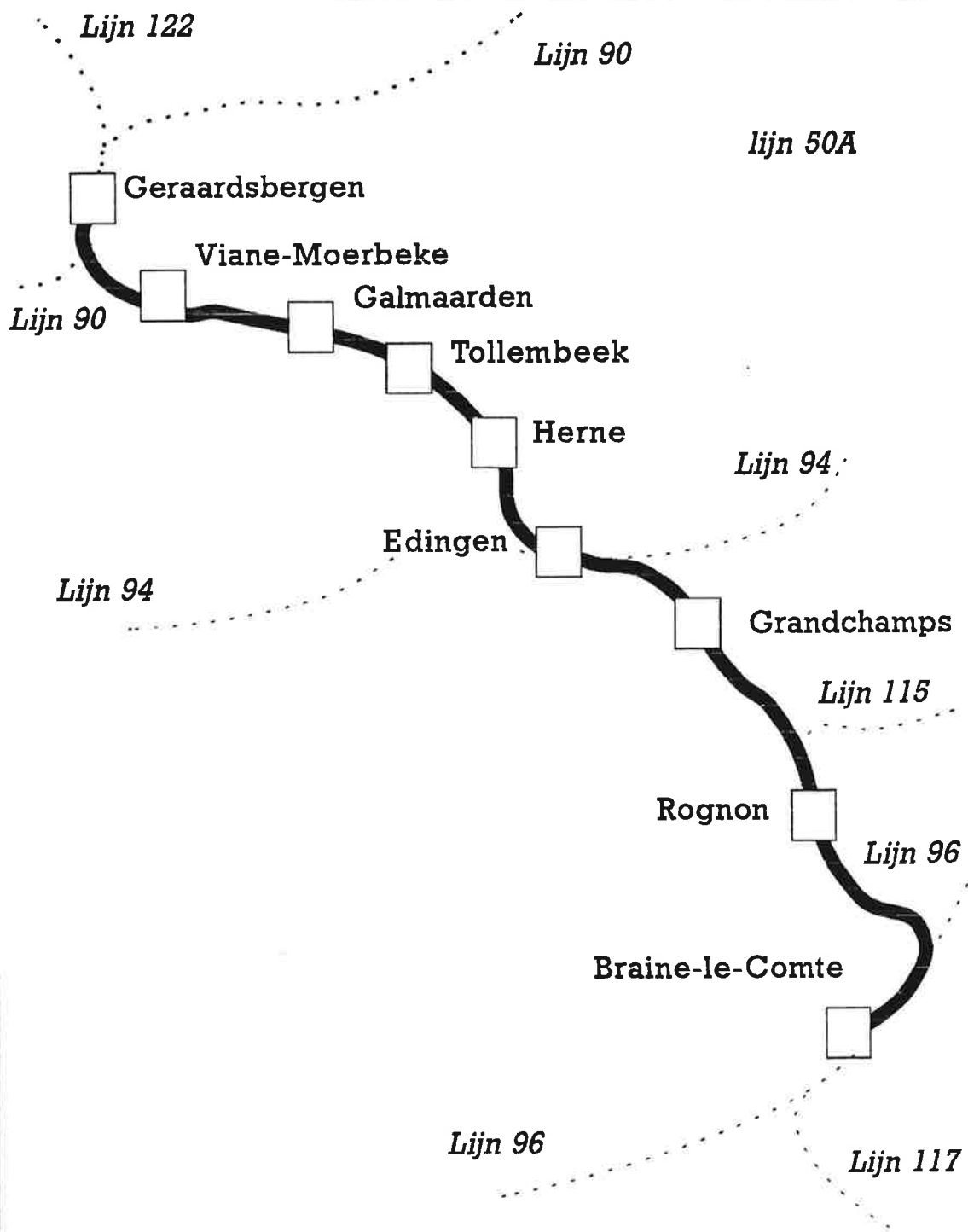
Anderzijds werd echter wel aangedrongen op een aansluiting van Geraardsbergen op de verbindingen naar Brussel, de streek leverde immers een belangrijk deel van de werknemers te Brussel en daarom werd een nieuwe doorgaande lijn naar Brussel via Edingen in het programma opgenomen. Bij de IC/IR-regeling bleef dit deel nog door diesels gereden, doch de elektrifikatie was op 24 mei 1986 een feit en de elektrische tractie met doorgaande treinen naar Antwerpen werd op 1 juni ingehuldigd.

Ook met de nieuwe regeling van 1998 blijft de verbinding behouden doch wordt ze teruggebracht tot een eenvoudige pendeldienst tussen Geraardsbergen en Edingen.

**Lijn 123**

**Geraardsbergen -**

**Braine-le-Comte**



**Voornaamste data :**

30/12/1862	Koncessieverlening aan Chemin de Fer de Braine-le-Comte à Gand
05/01/1867	
01/06/1984	afschaffing reizigersdienst Edingen - Braine-le-Comte
24/05/1986	
01/06/1986	
	elektrifikatie Edingen - Geraardsbergen
	officiële indienstneming elektrische tractie

**b. Stations / stopplaatsen :**

FGT	FGRA	Geraardsbergen	km 0,0
		Viane Moerbeke	km 4,5
FGG	FGM	Galmaarden	km 8,2
LOK		Tollembek	km 10,2
FRI	FRE	Herne	km 12,2
FNG	FNG	Edingen / Enghien	km 15,6
FRGN		Rognon	km 22,8
FBC	FBC	Braine-le-Comte	km 29,0

**Vertakkingen :**

Y Geraardsbergen	km 0,0	lijn 90
Y Enghien ouest	km 15,3	lijn 94 richting Tournai
Y Enghien est	km 15,7	lijn 94 richting Halle
Y Rognon	km 22,4	lijn 115 richting Quenast
y Braine-le-Comte	km 28,5	lijn 96 richting Brussel

123 Haine-St-Pierre - Braine-le-Comte - 123 Geeraardsbergen									
K	3611	3603	3455	3457	1299	1297	1311	3593	1317
0 Haine-Saint-Pierre	4.52	5.52	6.16	6.47	6.58	7.09	7.30	8.21	10.54
1 La Louvière-Bouvy	4.56	5.56	6.21	6.52	7.03	7.14	7.35	8.26	10.58
4 Houdeng-Goegnies	5.02	6.03	6.27	6.58	7.09	7.20	7.41	8.31	11.03
9 Mignault	5.03	6.05	6.33	7.00	7.11	7.21	7.42	8.32	11.04
13 Ecaussinnes (Carrières)	5.12	6.15	6.42	7.12	7.20	7.30	7.51	8.41	11.13
19 Braine-le-Comte	5.18	6.22	6.49	7.12	7.26	7.36	7.54	8.47	11.19
25 Rognon	5.19	6.50	7.14	7.27	7.38	7.38	7.55	8.48	11.20
32 Edingen-Enghien	5.27	6.59	7.23	7.36	7.47	7.47	8.04	8.56	11.23
36 Herne	—	7.00	7.25	7.38	7.48	8.05	—	—	11.29
38 Tollambeek	—	7.08	7.48	7.58	8.15	8.25	—	—	11.37
40 Galmaarden	—	7.18	7.58	8.06	8.25	8.25	—	—	11.46
44 Viane-Moerbeke	—	7.19	7.19	8.00	8.07	8.26	—	—	11.47
48 Geeraardsbergen	—	7.27	8.02	8.17	8.15	8.34	—	—	11.53
	—	7.32	8.25	8.36	8.20	8.39	—	—	11.58
	—	7.37	8.25	8.36	8.26	8.44	—	—	12.03
	—	7.43	8.25	8.36	8.50	8.50	—	—	12.09
	—	7.51	8.02	8.25	8.36	8.58	—	—	12.17





# *L.S.V. - aktueel*

## **Het ritseizoen 1996**

Door de ontwikkelingen en de onzekerheden moet het zomerseizoen een tussenoplossing geven en werden de nodige testen uitgevoerd om in de toekomst de gegevens te verschaffen over de demonstratieritten te As zelf. Om deze reden werd de publiciteit zo minimaal mogelijk gehouden. De dagcapaciteit werd immers slechts op ca. 150 reizigers berekend.

Ondanks deze voornemens werd 1996 toch nog een behoorlijk succes en lag het gemiddeld aantal reizigers op ca. 100 , terwijl het fietspad As - Maaseik een groot aantal bezoekers aanbracht en de belangstelling voor de "Stoomtrein Asch" vrij behoorlijk kon genoemd worden.

### *Normaalspoor :*

Gedurende de twee zomermaanden werden drie lokomotieven op normaalspoor ingezet : de stoomlokomotief met verticale ketel nr 4, de diesellokomotief ABR 36 en het dieselstel 554.14. Deze drie traktiemiddelen reden op hetzelfde spoor 3 en hadden het voordeel dat ze vanaf het perron bereikbaar waren. Deze indeling had regelmatig vertragingen tot gevolg. Hierdoor moet er voor 1997 een oplossing gevonden worden : het dieselstel rijdt dan op spoor 3 vanaf de hoofdloods. De stomer en de diesellok gaan dan naar spoor 4. Dit heeft wel tot gevolg dat de nog niet gerestaureerde lokomotieven over de drie afstelsporen verspreid worden.

In het tussenseizoen moet daarom er een nieuw beperkt perron aangebracht worden langs spoor en moet dit gedeelte van het emplacement opgeruimd worden. Deze opstelling heeft ook nog het voordeel dat de stomer rijdt op het spoor met metalen dwarsliggers zodat brandgevaar verminderd wordt.

### *Mijnspoor :*

Dit deel van de demonstratieritten viel in goede aarde, doch het traject was te beperkt. Hierdoor moet er tijdens de wintermaanden dringend gewerkt worden om het reeds aangelegd baanvak tot aan de straat ritklaar te maken. Dit houdt ondermeer in dat de nodige lasplaten moeten aangebracht worden en dat het spoor onderstopt moet worden. Hierdoor kan het bereden traject tot op ca. 300 m uitgebreid worden. Verder zal de tweede personeelswagen gerestaureerd worden.

### *Groevespoor :*

Bij dit onderdeel zijn er voorlopig geen problemen : praktisch moet wel een kleine afstelloods gebouwd worden en het smalspoor wordt ook in de ballast ingebed. Ook het materieel dient opgeknapt te worden.

### *De aankleding :*

Geleidelijk aan werd ook gewerkt om het emplacement aantrekkelijker te maken en zo kwam het afdak

klaar en werd er gewerkt aan de hoofdloods. Wat de aanplantingen betreft, werd 1996 een rampjaar, daar door de grote droogte een gedeelte van de nieuwe bomen en struiken afstierven of in het betere geval de groei sterk vertraagd werd. Hierdoor kreeg het onkruid meer kans om zicht te ontwikkelen. Dit punt noopt dan ook op speciale belangstelling voor 1997.

## **De werkzaamheden :**

### ***Het materieel :***

Tijdens de vorige maanden bleven de werkzaamheden aan het traktiematerieel beperkt tot enkele onderhouds- en verbeteringswerken. Zo werden er enkele bijkomende afstellingen uitgevoerd aan de stoomlokomotief 4 en enkele opfriswerken aan de diesellokomotief ABR.

Het grootste werk werd echter aan het gesleepte materieel uitgevoerd : met de vooropgestelde doelstellingen kunnen nu definitieve bestemmingen voor het reizigers- en goederenmaterieel uitgewerkt worden.

#### **■ *K1 - rijtuigen :***

In de loop van augustus werd de werkelijke restauratie van het derde-klasse rijtuig gestart : in enkele dagen tijd werd diverse onderdelen van de kast - o.m. de vouwbalgen verwijderd en werd het eerste gedeelte gezandstraald. Door het gebrek aan ervaring en door de slechte weersomstandigheden, werden deze werken geen echt succes, doch het gedeelte dat behandeld werd is voor het eerst in de geschiedenis van de TTZ / LSV op professionele wijze voorbereid. Na het zandstralen werd dit deel behandeld met twee-komponenten lakken.

In de volgende maanden wordt de rest van de kast behandeld en wordt de nodige ervaring opgedaan met de nieuwe werkwijze. Daar deze beide rijtuigen niet meer tot de oorspronkelijke uitvoering teruggebracht kunnen worden, werd beslist om ze in een nachtblauwe / beige kleurstelling uit te brengen. Indien de weersomstandigheden tijdens de winter het toelaten hopen we dat dit eerste rijtuig tijdens het volgende ritseizoen officieel voorgesteld kan worden.

#### **■ *Gesloten goederenwagen :***

Tijdens de laatste weken van augustus werd deze grote ex-Ferry-Boat wagen volledig ontruimd. Deze wagen werd gebruikt voor het opbergen van allerlei onderdelen en werktuigen. Deze werden nu uitgesorteerd en in diverse plaatsen gestockeerd. Eén gedeelte van het interieur werd reeds volledig afgeschuurd en geschilderd. Het is de bedoeling om deze wagen te gebruiken als werkplaats voor het bewerken van (metalen) onderdelen. Er komt een plaats voor de lastafel, een grote werkbank en de nodige rekken om de reserveonderdelen te sorteren. In een later stadium worden ook enkele vaste machines (kolomboormachine, kleine draaibank, ...) geïnstalleerd, dit in afwachting van een definitieve, vaste werkplaats. De uiterlijke restauratie is voorlopig nog niet voorzien.

#### **■ *De pakwagen :***

Gelijktijdig werd deze pakwagen terug omgebouwd in zijn eerste doel bij de TTZ, nl. een verplaatsbare werkplaats voor kleine herstellingen (elektrisch en pneumatisch) en als hulp- en eetwagen bij diverse werkzaamheden aan het emplacement en later de lijn. De nodige rekken en de werkbank werden opgesteld en de eet- en kleedruimte werd aangepast aan zijn nieuwe bestemming. Ook de vaste elektrische installatie werd opnieuw aangebracht. Tijdens de winter wordt het interieur verder in orde gemaakt. De uiterlijke restauratie is voorzien voor 1997.

### ■ *Het ex-Duitse rijtuig type X :*

In de loop van juli werd de binneninrichting van dit rijtuig voorlopig afgesloten. Gedurende het volgende seizoen doet rijtuig dienst als verkoopstand voor de boeken en souvenirs, het laatste compartiment wordt ingericht als bureel en ontvangstruimte voor vergaderingen van de stuurgroep van de haalbaarheidsstudie.

De restauratie van de kast, die reeds in de loop van 1995 begonnen werd, zal in de mate van het mogelijke in 1996 verder gezet worden. Hieraan zal in de kleine tussenruimtes tussen twee andere restauraties gewerkt worden. De restauratie van dit rijtuig wordt waarschijnlijk afgesloten tegen het seizoen 1998.

### ■ *De stoomkraan Biesme :*

Oo bij de stoomkraan gingen de (demontage)werken tijdens de zomermaanden door : zo werd de ketel volledig ontmanteld en werden verschillende onderdelen in het machinistenhuis verwijderd. o.m. de kolenbak.. Tijdens de wintermaanden zullen nu alle gedemonteerde onderdelen - bij slecht weer- in de werkplaats onder handen genomen worden.

## **Het mijnspoor :**

Door het klaarkomen van het eerste deel van het afdak boven het afstelspoor kan nu definitief werk gemaakt worden met de grondige restauratie van het materieel. Het is trouwens de bedoeling om - naarmate het spoor dat onder dak uitgroeit ook het materieel hier volledig op te knappen.

Als eerste kwam de lokomotief 1 Schöma uit de mijn van Eisden onder dak, doch hier de uitwendige restauratie zo ingrijpend dat deze tot volgend jaar uitgesteld wordt.

Half augustus werd de eerste houten dynamietwagen uit Beringen onder het afdak gebracht. Dadelijk werd gestart met de definitieve bescherming van de houten opbouw, zodat het aftakelingsproces gestopt werd. Thans is het houten gedeelte tweemaal behandeld en wacht nog op zijn afwerkingslaag. In de loop van september wordt dan het onderstel volledig ontroest en beschermd. Hierdoor wordt de restauratie van deze eerste mijnwagen begin oktober afgesloten.

Na het seizoen - op 15 september - werd ook de tweede lokomotief - nr 3 Moës uit Zolder - en de personeelswagen beschermd afgesteld. Dit materieel verzekerde gedurende het ganse seizoen de demonstratieritten op het mijnspoor. De lokomotief wordt in de loop van de eerste maanden van 1997 grondig onder handen genomen. Hierdoor verschijnt de machine bij het volgende ritseizoen in een volledig nieuwe glans op de sporen. De terugbouw naar het oorspronkelijke uiterlijk wordt echter nog even uitgesteld. Ook de personeelswagen wordt in deze periode opnieuw behandeld en krijgt een vernieuwde schilderbeurt en de definitief afwerking van het interieur. Deze wagen zal vanaf midden oktober onder dak staan.

Naarmate de metswerken aan de nieuwe kantine opschieten, zal tegen het einde van het jaar opnieuw een 20 bijkomende meter smalspoor onder het afdak komen. Hierdoor kan dan weer een groter gedeelte van het materieel naar zijn definitieve plaats gebracht worden en tevens afgewerkt worden. Het handelt hier om de twee tweassige personeelswagens, enkel specifieke mijnwagens en vooral de zware Deutz-lokomotief type A+M afkomstig uit de mijn van Waterschei.

Bij de beide personeelswagens gaat het om een volledige restauratie waarbij enerzijds de vloer met vervangen worden, anderzijds alle banken en zitplaatsen moeten gereconstrueerd worden. Bij de A+M wordt (voorlopig) geen ritvaardige restauratie voorzien, maar wordt de lokomotief uitwendig opgeknapt tot tentoonstellingsobject. We hopen dit deel van het materieel tegen juli 1997 volledig in orde te hebben.

Geleidelijk aan wordt dan het resterende materieel - in de mate dat het definitief beschermd kan opgesteld worden - gerestaureerd.

## Gebouwen :

Tijdens de zomermaanden werd dan ook gewerkt aan de verschillende bouwwerken, nodig voor de exploitatie en de nevenactiviteiten :

### ■ *De hoofdloods :*

De metswerken werden verder gezet en het ging hier vooral in het opbouwen van de middenpijlers van de loods en de afwerking van de muren. Grootste nadeel bij deze werken was het feit dat de demonstratieritten steeds verder gezet moesten worden en dat vaak de stellingen 's morgens opgebouwd werden en 's avonds weer moesten verdwijnen. Na afsluiten van de het seizoen, worden tijdens de acht weken tot aan de St-Niklaasritten alle pijlers afgewerkt en kan - in de mogelijkheid van de financiële middelen - het dak geplaatst worden. Hierdoor wordt tegen het einde van het jaar de loods over 20 m operationeel en kan alle gebruikt traktiematerieel nu eindelijk beschermd afgesteld worden.

Nadien wordt de elektriciteit geplaatst en geleidelijk aan wordt ook de vloer gegoten.

### ■ *Het inkomgebouw - de kantine :*

Anderzijds werd ook verder gewerkt aan de nieuwe kantine : in eerste plaats werd de inkom voor de eerste tentoonstellingshall al gedeeltelijk gemetst en dit deel kan half oktober afgewerkt worden. Op dat ogenblik kan dan het afdak boven het terras opgebouwd worden. Dit heeft een oppervlakte van 10 bij 10 m. Tijdens de wintermaanden geeft het bescherming aan bijkomend smalspoormaterieel enerzijds , aan diverse grotere onderdelen voor de tentoonstellingen anderzijds. Ook de betonmolen en de kruiwagens staan dan beschermd.

Ook werden de funderingen voor de muur kant station van de toekomstige kantine al afgewerkt en werd begonnen met deze muur. Voor de achtermuur moet echter het bestaande blokkenpark - samen met enkele onderdelen afgebroken worden. Dit wordt voorzien voor de wintermaanden.

### ■ *Wachtlokaal - afstelsplaats smalspoor*

Tijdens de eerste maanden van 1997 wordt ook gewerkt aan een gekombineerd wachtlokaal en afstelgarage voor het groevespoor. Op perron 1 komt een wachtlokaal voor de trein en in het verlengde wordt een afdak voorzien voor het reeds gerestaureerde materieel. In eerste instantie is een gebouw van ca. 5 m voorzien, nadien wordt deze uitgebreid tot 10 m. Hierdoor wordt het in 1997 ook mogelijk om een overdekte opstapplaats voor het groevespoor aan te bieden. Door dit gebouw wordt het ook op regendagen mogelijk om de reizigers meer comfort te bieden.

Algemeen wordt wel gepoogd om alle boven vermelde onderdelen volledig af te werken, zodat het toegankelijke deel niet meer de verwaarloosde indruk biedt. Indien deze specificaties behaald worden, kan terug gestart worden met een uitgebreide publiciteitscampagne zodat het aantal bezoekers kan stijgen. De geplande werken kunnen nog uitgebreid worden op het ogenblik dat het dossier voor de restauratie van het station of de haalbaarheidsstudie voor nieuwe financiële middelen zorgen.

# N.M.B.S.- Aktueel

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Geen  
In huur

8101	CMI Seraing	Kinkempois	(01/06/1996)
8102	CMI Seraing	Kinkempois	(01/06/1996)
ES 502	Matisa	Antwerpen-oost	/06/1996

De eerste stellen reeks 04.4 werden nog niet officieel in het N.M.B.S.-bestand opgenomen

### 2. Stelplaatswijzigingen :

116 - 167	Stockem	Merelbeke	01/06/1996
229 - 240	St-Ghislain	Merelbeke	01/06/1996
261 - 270	St-Ghislain	Kinkempois	01/06/1996
362	Merelbeke	Hasselt	01/06/1996
409 - 411	Kinkempois	Merelbeke	01/06/1996
601 - 627	Schaarbeek	St-Ghislain	01/06/1996
682 - 689	Kinkempois	Schaarbeek	01/06/1996
1501 - 1505	Oostende	Kinkempois	01/06/1996
6213	Merelbeke	Monceau	29/05/1996
6214	Merelbeke	Monceau	29/05/1996

### 3. Moderniseringen :

140	St-Ghislain	door CW Mechelen	17/04/1996
5501	Schaarbeek	door CW Salzennes	23/07/1996
5506	Schaarbeek	door CW Salzennes	12/04/1996
5509	Schaarbeek	door CW Salzennes	28/05/1996
106	(Mons)	door Kinkempois	01/07/1996
ES 410	Visé	door CW Mechelen	/05/1996

#### 4. Schrappingen :

9102	Merelbeke	01/05/1996	
9103	Merelbeke	01/05/1996	
9104	Merelbeke	01/05/1996	
9113	Monceau	01/05/1996	
9114	Monceau	01/05/1996	
9120	Monceau	01/05/1996	
9129	Antwerpen-Dam	01/05/1996	
9131*	Monceau	01/05/1996	naar CW Salzannes
9133	Monceau	01/05/1996	
9139	Antwerpen-Dam	01/05/1996	
9143	Kinkempois	01/05/1996	
9205	Infrastructuur	06/06/1996	
9206*	CW Salzannes	31/12/1990	eff. 01/06/1996

#### 5. Transferts Tractie <> Infrastructuur :

5506	Kinkempois	Schaarbeek infra	12/04/1996
5509	Kinkempois	Schaarbeek infra	28/05/1996
6263	Infrastructuur	Kinkempois	29/05/1996
6289	Kinkempois	Infrastructuur	29/05/1996
8465	Monceau (TUC-rail)	Infrastructuur	29/05/1996

### **B. Aktuele berichten :**

#### **Reeks 00**

Met ingang van de zomerregeling werd deze reeks voor een groter gedeelte geconcentreerd te Merelbeke daar nu de stellen 116 tot 167 vanuit Stockem en de 229 tot 240 vanuit St-Ghislain overkwamen. Deze stellen worden in de lokale en piekurdienst gebruikt vanuit Brussel in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Tot in 1998 blijft deze inzet praktisch ongewijzigd doorlopen, met ingang van de nieuwe regeling vanaf 1998 worden deze stellen dan vanuit drie inzetplaatsen gebruikt, nl. vanuit Merelbeke (huidige diensten), Kinkempois (lokaaldiensten in regio Liège, Namur, Brussel, Chaleroi, Jemelle) en vanuit St-Ghislain.

#### **Reeks 03**

Nu de levering van de reeks 04 op gang komt, ziet het er naar uit dat de verongelukte 343 niet vervangen wordt. Hiervoor werd trouwens de 362 vanuit Merelbeke naar Hasselt overgeplaatst. Anderzijds gingen drie stellen van Kinkempois naar Merelbeke : reden hiervoor is de nieuwe dienst Brussel - De Panne die met de drieledige Breaks gereden wordt. Hierdoor werd het bestand van Merelbeke vrij krap. De nieuwe dienst voorziet trouwens werk voor 5 bijkomende stellen.

Voor de regeling van 1998 voorzien men voor de reeks 03 de volgende diensten :

Schaarbeek - Tournai - Moeskroen  
Brussel - Namur - Liège / Dinant  
Antwerpen - Mechelen - Leuven  
Antwerpen - Brussel - Charleroi - Namur  
Liège - Hasselt - Antwerpen  
Mechelen - Gent - Kortrijk

Gent - Aalst - Brussel - (Luchthaven)  
De Panne - Gent - Brussel - (Luchthaven)  
Charleroi - Mons - Tournai

Zoals men kan zien wordt de inzet geheel veranderd : de Waalse as valt volledig uit elkaar, ten gunste van een verbinding Brussel - Namur en verder Liège en Brussel - Chaleroi, verlengd tot in Namur. De nieuwe stelplaatsen worden waarschijnlijk Kinkempois, Charleroi en Merelbeke. Ook kan opgemerkt worden dat de Breaks op de Luxembourg-lijn vervangen worden door de modernere stellen en dat de twee Luxemburgse stellen opnieuw in het N.M.B.S.-bestand overgaan op deze datum.

#### *Reeks 04.4*

De testen van de nieuwe tweespanningsstellen gaan verder : er zijn duurzaamheidstesten tussen Mons - Tournai en Moeskroen enerzijds en tussen Mons en Quévy , de eerste statische testen onder de 25 000 V AC te Quévy. Anderzijds werd de 442 na zijn levering door Oostende klaargemaakt voor zijn klimaatproeven te Wien en gingen door tussen begin mei en eind juni.

Op 21 juni werd de 443 geleverd en dadelijk naar de testbank van de S.N.C.F. te Vitry gevoerd voor zijn goedkeuring op het Franse net. In de loop van juli werden de dynamische testritten uitgevoerd vanuit Aulnoye.

Na deze goedkeuring - waarbij het administratieve gedeelte enkele maanden kan duren, worden de drie eerste geleverde stellen ingezet tussen Mons en Aulnoye. De opleidingsritten voor het personeel zijn praktisch afgesloten.

Geleidelijk aan worden deze stellen dan ook gebruikt op de verbindingen die ze vanaf 1998 ook zullen berijden, nl.

Antwerpen - Gent - Kortrijk - Lille  
Oostende - Brugge - Kortrijk - (Lille) (\*)  
Lille - Mons - Charleroi - Liège - Herstal - (Liers)                      Waalse as  
Liège - Gouvy - Luxembourg - (Frankrijk)

De stelplaats van deze stellen zal waarschijnlijk Merelbeke en Kinkempois worden.

#### *Reeks 05*

Na de tweespanningsstellen worden dan ook geleidelijk aan de éénspanningsstellen afgeleverd. Daar ze waarschijnlijk pas vanaf eind 1997 op de sporen komen, worden ze rechtstreeks gebruikt in hun nieuwe diensten, nl.

Knokke / Blankenberge - Brugge - Brussel - Leuven - Aarschot - Genk  
Gent - Brussel - Leuven - Landen - Hasselt  
Brussel - Namur - Luxembourg

De stelplaatsen worden Hasselt en Stockem. Opmerkelijk is ook dat directstreekse dienst Hasselt - Genk wegvalt, daar de treinen vanuit Genk (volgens planning) via de bocht te Kuringen richting Diest rijden zonder Hasselt te bedienen, de huidige treinen zijn beperkt tot Hasselt enerzijds en Gent anderzijds. Hierdoor valt de rechtstreekse verbinding vanuit Hasselt met de kust weg.

Voor de dienst naar Luxembourg, zal de CFL waarschijnlijk een tweetal stellen reeks 05 van de N.M.B.S. overnemen, in vervanging van de beide stellen reeks 03.

#### *Reeks 08 :*

De vierledige stellen blijven praktisch onopgemerkt hun opgelegde diensten verzekeren. Ook bij de nieuwe regeling verandert er niet veel. In de doorgaande treindienst rijden ze :

*L.S.V. - Tijdschrift nr 77 - Blz 53*

Oostende - Gent - Antwerpen - Roosendaal  
Antwerpen - Brussel - Nivelles  
Binche - Brussel - Louvain-la-Neuve

In de lokale diensten worden ze echter meer gebruikt, nl op de volgende verbindingen :

Antwerpen - Boom ( - Puurs)  
Brussel - Louvain-la-Neuve  
Brussel - Antwerpen  
Brussel - Charleroi

**Reeks 09 :**

De nieuwe zomerregeling bracht geen wijzigingen in de inzet van de "Sprinters" en het inzetgebied bleef uitgebreid. Ook met de nieuwe basisregeling blijven de diensten in het Antwerpse voor het grootste gedeelte identiek : in de doorgaande dienst komen ze in één enkele dienst, nl. de nieuwe verbinding Manage - Brussel - Mechelen - Turnhout. In de stoptreindienst is de inzet uitgebreid, nl.

Antwerpen - St-Niklaas  
Antwerpen - Aarschot - Leuven  
Antwerpen - Lier - Herentals

stelplaats Antwerpen of Hasselt

Ringlijnen en RER rondom Brussel

Charleroi - La Louvière  
Charleroi -Luttre - Manage / La Louvière  
Charleroi - Ottignies - Wavre

stelplaats Charleroi

Opmerkelijk zijn de drie onderscheiden inzetgebieden, nl. de voorstadsdiensten van Antwerpen, Brussel en Charleroi, juist de diensten waarvoor deze typische stellen ontworpen werden en in feite nooit echt gereden hebben.

**Reeks 09.5 post :**

Vanaf 2 juni is het nieuwe postsorteercentrum van Charleroi officieel in dienst gesteld en de poststellen rijden nu naar Charleroi in plaats van naar Mons.

**Reeks 11 :**

Ondanks de indienststelling van de Thalys-stellen naar Amsterdam, is er geen wijziging gekomen in de Benelux-dienst van de reeks 11 en blijven deze treinen onveranderd behouden. Ook in de toekomst blijven de elektrische lokomotieven reeks 11 pendelen tussen Amsterdam en Brussel.

**Reeks 12 :**

De diensten van deze tweespanningslokomotieven is zo sterk uitgebreid dat de reserve vaak ontoereikend geworden is : naast de bekende diensten tussen Antwerpen en Lille en de goederentreinen Merelbeke - Lille Délivrance verzekert de reeks 12 voorlopig nog enkele bijkomende treinen, nl. de nieuwe dienst tussen Oostende(via Brugge en Kortrijk) naar Lille, de treinen Mons - Tournai - Lille en voorlopig ook de nieuwe dienst Mons - Aulnoye - (Mons). Deze dienst wordt met M4-rijtuigen in trek- duwdienst gereden. Regelmatig worden verschillende van deze treinen overgenomen door ofwel diesellokomotieven, of de elektrische lokomotieven reeks 15 of 18.



### *Reeks 13 :*

De analoge Franse lokomotieven reeks BB 36 000 ondergaan diverse testen in Frankrijk, doch de oppuntstelling verloopt moeilijker dan verwacht. Hierdoor werden de eerste ritten in ons land uitgesteld. De levering van de Belgische lokomotieven wordt echter niet vertraagd en in 1998 worden ze gebruikt op twee hoofdassen van het net, nl. tussen Oostende - Brussel - Aachen / Eupen en Antwerpen - Brussel - Charleroi. Dit gebeurt met de nieuwe rijtuigen type I 11. De overige machines slepen de zware internationale treinen o.m. tussen Brussel en Luxembourg en tussen Liège en Luxembourg (autoslaaptreinen).

### *Reeks 15 :*

De inzet van deze lokomotieven is thans beperkt tot de overgebleven treinparen tussen Liège en Paris. Daar de inzet beperkt is tot deze verbinding zijn de machines vanaf juni overgebracht naar de stelplaats Kinkempois. De twee reserve-lokomotieven staan reserve te Liège, of rijden vervangingsdiensten vanuit Mons naar Aulnoye of Tournai. Met de indienststelling van de stellen reeks 04.4 behoren deze reserve-diensten waarschijnlijk nu al tot het verleden.

### *Reeks 16 :*

Door de vele defecten bij deze lokomotieven en de vermindering van de diensten, is de (gemengde) reeks met de machines reeks 18 verminderd tot 6 inzetdagen. Eén dag wordt ingenomen door de "Memling" en hiervoor komen de 1601 en 1602 voor in aanmerking. Verder zijn er drie diensten voor de reeks 16 en 2 dagen voor de reeks 18. Alle diensten spelen zich af op de verbinding Oostende - Brussel - Duitsland.

Door de inzet van de Thalys-stellen viel de inzet naar Frankrijk volledig weg en in principe wordt noch de reeks 16, noch de reeks 18 nog gebruikt ter vervanging van een lokomotief reeks 15 richting Paris. De laatste dienst op de verbinding naar Paris werd op 1 juni door de 1806 gereden tussen Brussel en Quévy voor trein 280.

### *Reeks 19 :*

Na de testritten tussen Hirson en Aulnoye, werd de 1901 toegelaten voor het Franse net, doch enkel in de verbinding Tournai - Lille. Hierdoor is één inzetdag van de reeks 12 voorzien voor de 1901. Deze voorziet twee treinparen tussen Mons en Lille. De 1901 wordt bestuurd door personeel van Mons. De maximale snelheid in Frankrijk werd beperkt tot 120 km/h. Bij defect wordt de machine vervangen door een reeks 12 of een Franse diesel BB 67 400.

### *Reeks 20 :*

De inzet van de reeks 20 werd gedeeltelijk aangepast : zo vielen enkele goederentreinen weg en wordt de Edelweiss thans niet meer rechtstreeks maar vanuit Namur via Charleroi naar Brussel gereden.

### *Reeks 25.5 :*

Er is nog geen beslissing genomen aangaande het lot van deze machines : op 1 juni eindigde de inzet voor de internationale treinen naar Amsterdam. De geplande diensten voor goederentreinen naar Rotterdam werden niet opgenomen daar de N.S. een twee stroomafnemer vraagt en trouwens de treinlast beperkt tot 600 ton. Waarschijnlijk zal deze nieuwe inzet dan ook geen doorgang vinden. De 25.5 wordt thans praktisch niet meer gebruikt. Ze rijden nog enkele bijkomende goederentreinen vanuit Antwerpen naar Merelbeke, Schaarbeek, Hasselt en zelfs Montzen. Ook de inzet voor bedevaartstreinen is bekend. Afwachten wat de toekomst geeft.

### *Reeks 28 :*

Op 1 juni eindigde de diensten voor deze drie prototype-lokomotieven. Op deze datum organiseerde de T.S.P. een rondrit met de 2801. Nadien werd deze machine - ritvaardig - afgesteld te Merelbeke en wordt

waarschijnlijk in het museumpatrimonium opgenomen. Over een restauratie in zijn oorspronkelijke uitvoering is echter nog niets beslist. De 2802 staat reeds vanaf het begin van het jaar - wegens een kabelbrand - afgesteld te Merelbeke en zal waarschijnlijk als pluklokomotief gebruikt worden. De 2803 werd reeds uitgeruimd en de kast staat op een platte wagen klaar voor sloping.

**Reeks 41 :**

Het lastenboek voor de nieuwe tweedelige motorwagens werd afgesloten en op 9 februari 1996 werd een oproep tot de bouwers ingeschreven. Hiervoor kwamen 8 firma's in aanmerking, nl. Siemens en Adtranz uit Duitsland, Bombardier uit ons land, Jenbacher werke uit Oostenrijk, Fiat en Breda uit Italië Alstom uit Frankrijk en CAF uit Spanje. Bij deze konstruktors hebben drie bouwers recent analoge dieselstellen geleverd: Bombardier (Talbot) aan de NS, Adtranz (ABB) de reeks 629 aan Duitsland en Jenbach de reeks 5147 aan de OBB.

Vermelden we nog dat het lastenboek voorziet dat de aandrijving diesel-hydraulisch gebeurt met een (of meer) dieselmotor(en) van ca. 500 kW, een volledig aangedreven draaistel en een looppdraaistel. De stellen met 150 plaatsen bezitten in een opstelling in tweede klasse van 2 + 2. Opmerkelijk is ook dat het N.M.B.S.-voorstel zeer sterk afgeleid werd van de DB reeks 629.

De nieuwe dieselstellen komen vanaf 1998 tot inzet op de volgende verbindingen :

Antwerpen - Neerpelt - (Weert)  
Gent - Eeklo  
Geraardsbergen - Ronse  
Hasselt - Mol  
Charleroi - Couvin  
Libramont - Bertrix - Virton  
Bertrix - Dinant.

De stelplaatsen worden Stockem, Charleroi, Merelbeke en Hasselt.

**Reeks 51 :**

De nieuwe zomerregeling en de veranderde goederendienst leidde ertoe dat de inzet van de reeks 51 verder achteruit ging. Vooral te Antwerpen en te Monceau daalde het aantal benodigde lokomotieven, te Hasselt waren meer machines nodig. Deze nemen gedeeltelijk enkele taken van de reeks 55 van Kinkempois over. Naar de verwachtingen zouden tegen het einde van het jaar een vijftal machines afgesteld worden. Er wordt echter ook onderzocht of de reeks 51 de taken van de reeks 55 bij de aanleg van de TGV-lijnen kan overnemen. Een beslissing wordt pas genomen bij de aanleg van de verbinding Brussel - Liège - Aachen.

**Reeks 55 :**

Na de 5506, werden nu ook de 5509 en de 5501 omgebouwd met de nieuwe TVM signalisatie. Deze machines worden gereden door bestuurders van Ath. Voorlopig staan twee machines stand-by te Mons, de twee volgende gaan naar Ath, de laatste twee worden vanuit Brussel-zuid ingezet. Hun taak bestaat uit het wegslepen van defecte TGV-stellen, anderzijds rijden ze 's nachts enkele (dagelijkse) controle- en onderhoudstreinen op de TGV-lijn. Ze mogen hierbij doorrijden tot op het Franse gedeelte van de lijn (tot aan de aftakking naar Lille).

Bij de gewone 55-ers gaat de inzet achteruit : op 31 mei werd de laatste autoslaaptrein in dieseltractie gesleept. Het was de trein 1397 Bressoux - St-Raphaël die op deze datum gesleept werd door de 5541 en de (blauwe) 5515. Thans worden alle treinen over het volledige traject via Jemelle en Arlon elektrisch gesleept. Hierdoor ging ook weer een specifieke trein over de lijn 42 via Rivage, Gouvy en de noordlijn in Luxemburg verloren.

### **Reeks 62 :**

Door de elektrificatie van de verbinding naar De Panne kon een reizigersreeks van de 62-ers van Merelbeke opgeheven worden. Hierdoor ontstond een bijkomende reserve van 6 machines : hierdoor konden twee machines - de 6213 en de 6214 naar Monceau overgeplaatst worden en tijdens de volgende maanden worden een vijftal bijkomende machines afgesteld.

Anderzijds onderging de 6265 een grote herziening te Salzinnes en verscheen op 11 juli terug op de sporen te Merelbeke. De machine draagt nu terug de groen-gele schildering "type 71" en is de tweede lokomotief die een vroegere kleurstelling terugkreeg.

Verder werd de 6289 - na zijn herziening overgedragen aan de dienst infrastructuur voor het slepen van de ballasttreinen voor de TGV-lijnen . In tegenstelling ging de 6263 vanuit infrastructuur naar de stelplaats Kinkempois.

### **Reeks 77 :**

Ook voor de nieuwe diesellokomotieven is de bestelling nu officieel aangekondigd en voor de bouw stelden zich slechts 4 firma's kandidaat, nl. Adtranz en Siemens, Jenbach en Alstom. Opmerkelijk dat in deze lijst Bombardier (BN) ontbreekt. De eerste lokomotief wordt eind 1998 afgeleverd.

### **Reeks 81 :**

Op vraag van CMI (Cockerill) worden twee van de lokotraktoren bestemd voor de Deense spoorwegen en door deze maatschappij afgewezen, voor 6 maanden aan de N.M.B.S. uitgeleend. De huurperiode ging op 1 juni in en de beide machines kregen de nummers 8101 en 8102 toegewezen. De nieuwe inzetplaats is Kinkempois.

Nochtans is er voorlopig nog geen inzet geweest : reden hiervoor is dat de tweeassige machines te licht zijn voor de rangeerdiensten en de actieradius ook te klein is. In vergelijking met de reeks 82 , waarmee ze in de reeks opgenomen zijn, voldoen deze machines niet. Inmiddels is men op zoek naar een nieuw inzetgebied met lichtere diensten en mogelijk komt nu een inzet van één machine te Liège-Guillemins naar voren. Naast de N.M.B.S. zijn er nog vier verdere machines uitgeleend of in leasing : twee machines zijn sinds vorig bij Carlam te Chatelineau in bedrijf, twee verdere machines worden vanaf april 1996 bij ALZ te Genk gebruikt. Indien ze hier voldoen worden ze aangekocht door beide firma's.

### **Reeks 83 :**

In de loop van de zomer werden in de stelplaats Monceau niet minder dan de 19 overblijvende lokomotieven reeks 83 door een privé-sloper afgebroken. Hiermee verdwijnen - op de museumlokomotief na - alle 83-ers van de sporen.

### **Reeks 84 :**

Door een zware motorschade werd de 8449 nu definitief uit het bestand geschrapt. Deze lokomotief werd op dat ogenblik te Mons vervangen door de lokomotief 8465. Deze lokomotief werd te Monceau onderhouden en behoorde toe aan TUC-rail voor de aanleg van de TGV-lijnen.

### **Reeks 91 :**

Door een reorganisatie van de rangeerdienst werden zowel bij de N.M.B.S. dienst transport als bij de dienst infrastructuur niet minder dan 11 lokotraktoren definitief afgevoerd. Het zijn :

9102, 9103, 9104

dienst infra

standplaats Deinze

9113, 9114, 9120, 9131, 9133  
9129, 9139  
9143

stelplaats Monceau  
stelplaats Antwerpen-Dam  
stelplaats Kinkempois

Voor Monceau (standplaats St-Ghislain) zijn de schrappingen een aanpassen aan de huidige toestand. Door de diverse sluitingen van centrumstations vielen op verschillende plaatsen de stationsinzet weg en konden de overtollige machines nu definitief uit het bestand geschrapt worden. Verschillende lokotraktoren waren al langer afgesteld.

Te Antwerpen werd de helft van het effectief afgevoerd, trouwens er wordt slechts één 91-er gebruikt voor rangeringen in de werkplaats zelf.

Ook te Kinkempois (standplaats Ronet) is de afstelling het gevolg van de inkrimping van de inzet. Vermelden we nog dat ook bij de dienst infrastructuur verschillende 91-ers afgesteld werden en tijdens de volgende maanden officieel afgevoerd worden. Bij de afgevoerde machines kreeg de 9131 een nieuwe loopbaan : ze vervangt immers in de CW Salzannes de 9206 die er voor de interne rangeringen zorgde. Verder worden de 9113 en de 9120 te koop aangeboden en zullen waarschijnlijk of naar een privé-firma overgaan, of hun loopbaan verder zetten bij een museumspoorlijn. Op dit ogenblik is er nog geen beslissing gevallen. De overige lokomotieven worden gesloopt.

#### *Reeks 92 :*

Met de 9206 van CW Salzannes verdwijnt de laatste lokomotief van deze reeks die nog effectief dienst deed. Deze machine werd op 31/12/1990 officieel uit het bestand afgevoerd doch werd terug in dienst gesteld in de CW Salzannes op 11 mei 1991. Doch het ontbreken van reserve-onderdelen leidde nu tot de definitieve afstelling en tot de vervanging door de 9131.

Anderzijds werden tijdens de zomer verschillende 92-ers die afgesteld waren te Kinkempois naar Montzen afgevoerd en ter plaatste gesloopt.

## Dienstmaterieel

#### *Elektrisch stel 106 :*

Begin 1996 werd een aanvang gemaakt met de ombouw van dit stel voor het testen van de magnetische bakens (TBL) die zorgen voor de herhaling van de informatie van de lichtseinen. Hiervoor werd het stel gedeeltelijk uitgeruimd en een deel werd ingericht als meetzaal. Anderzijds werden de nodige spoelen aangebracht voor het opvangen van de signalisatie. Uiterlijk onderging het stel geen verbouwingen.

Het stel kreeg een nieuwe groene livrei met oranje zichtbaarheidsbanden rondom de intercirculatie deur en de koplampen. In deze vorm werden de meetritten georganiseerd te Ath. Dit gebeurde tussen 17 en 21 juni. Na deze testen ging de 106 terug naar Kinkempois - die ook zorgde voor de ombouw. De apparatuur werd opnieuw ingesteld en geijkt en uitwendig werden de nodige aanduidingen aangebracht. Deze bestaan uit een grot gestyleerde "2" op de beide uiteinden van de kast, de aan TBL in het midden van de kast en de logo's van de N.M.B.S. en de firma GEC - Alstom die voor de ombouw zorgde en die ook zorgt voor het onderhoud hiervan. De 106 behield zijn oorspronkelijk nummer en werd officieel voorgesteld tijdens de opendeurdagen te Kinkempois.

### *Reeks ES 400 :*

In de loop van de maande mei kwam nu ook de achtste bovenleidingswagen -omgebouwd uit de reeks 43 - gereed. Hierbij betreft het de ES 410 (ex 4315). Deze motorwagen wijkt weer volledig af van de voorgaande : zo kreeg hij een nieuwe Mercedes motor ingebouwd en werden ook de platformen boven op het dak verbeterd. Ook de binneninrichting werd aangepast. Nieuw is echter de originele schildering met volledig gele kast, een brede donkerblauwe band onderaan en een smalle rode sierlijn tussen beide kleuren. Op de kopwanden werden onderaan zebra-strepen aangebracht. Het dak is middelgrijs. De ombouw gebeurde te Kinkempois en de - nog niet volledig afgewerkte motorwagen deed op 21 mei een testrit tussen Liège en Gouvy. De nieuwe standplaats is Visé. Hier vervangt hij nu de oude motorwagen ES 4612.

Vermelden we nog dat het aantal schilderingen die nu op deze 8 motorwagens aangebracht zijn, oploopt tot niet minder dan zes.

### *Reeks ES 500 :*

Ongeveer op hetzelfde tijdstip werd ook de eerste nieuwe bovenleidingswagen reeks ES 500 door de Zwitserse firma Matisa afgeleverd. Hier gaat het om een speciaal ontwikkeld voertuig voor deze werkzaamheden en die o.m. aan de Oostenrijkse spoorwegen geleverd werd. Deze vierassige motorwagen heeft een uitgebreide werkruimte met magazijn, een eet- en kleedruimte en twee stuurposten. Men heeft twee motoren : een hoofdmotor gebouwd door Deutz drijft één draaistel aan en zorgt ervoor dat de ES 500 een maximum snelheid van 100 km/h kan bereiken. Een tweede Deutz-motor zorgt voor de bewegingen op het werk zelf en hier de maximale snelheid 10 km/h. Deze verplaatsing kan vanaf de werkplatformen geregeld worden.

De motorwagen heeft drie werkplatformen : twee grote die hydraulisch tot op 5 300 mm hoogte kunnen gebracht worden. Eén ervan kan 180 ° om zijn as draaien. Aan het uiteinde van de motorwagen is een hoogwerker aangebracht met een maximale hoogte van 12 200 mm, maar die ook - bij werken aan bruggen - tot 3 m onder het oppervlak van de sporen kan gebracht worden. Deze hoogwerker kan zowel een mand voor twee man aanhaken, maar ook lasten tot 1 500 kg.

De eerste motorwagen - de ES 502 -werd op proef bij Antwerpen-oost gestationeerd en wordt daar uitvoerig uitgetest. De serielevering begint in september met één motorwagen per maand. De laatste motorwagen - de ES 511 zal uitgerust worden met de TVM 430 en wordt gebruikt op de hoge-snelheidslijnen.

De levering van deze bovenleidingswagens heeft de buitendienststelling van de oudere motorwagens van de typen ES 100 en ES 200 tot gevolg.

## ***Vreemde lokomotieven***

### *SNCF CC 40100 :*

Met ingang van de zomerregeling verdwijnen deze lokomotieven nu voorgoed uit het Belgisch spoorweglandschap en worden ze ook voorgoed afgesteld. Al geruime tijd was hun verschijning al sterk verminderd en waren er geen officiële diensten meer. Ze werden nog gebruikt bij defecten aan de Belgische lokomotieven en voor extra-treinen.

De twee laatste ritvaardige machines - de CC 40109 en de CC 40110 - waren betrokken met de afscheidsritten in Frankrijk en ons land. Op 1 en 2 juni werd de CC 40 110 gebruikt voor een laatste rondreis doorheen vier landen en vanuit Paris bereikte deze machine zowel Amsterdam (een plaats waar ze nooit in de gewone dienst gereden hebben) alsook Aachen-Hbf. Hier kon het niet verder daar de uitrusting voor de Duitse spanning al jaren uitgebouwd is. De CC 40 109 werd anderzijds gebruikt voor de laatste gesleepte verbinding tussen Brussel en Paris.

Bij deze speciale ritten waren ook de 5404 en de 1505 betrokken waarbij de 5404 de laatste trein vanuit Amsterdam sleepte. Tussen Roosendaal en Aulnoye was het de 1505 die voor de tractie zorgde.

#### ***Reeks BB 67 400 :***

Door het chronisch tekort aan lokomotieven reeks 12, moet deze Franse diesellokomotief tot tweemaal toe een optreden doen in ons land : de goederendiensten tussen Lille-Délivrance en Merelbeke waren al bekend uit 1995 maar worden nu terug gereden. In het totaal worden twee treinparen per dag gereden.

Vanaf 2 juni worden de internationale treinen tussen Brussel en de Rivièra over Lille geleid. Tot in Tournai komt een gewone elektrische lokomotief voor de trein tot inzet. Te Tournai wordt een lokomotiefwissel geprogrammeerd en hier zal de BB 67 400 de trein tot in Lille voeren.

Beide verbindingen worden in de toekomst terug door de Belgische lokomotieven gesleept, dit op het ogenblik dat de stellen reeks 04.4 effectief in dienst komen.

## ***Rijtuigen***

#### ***Type M2 :***

Met de nieuwe zomerregeling werden de M2-rijtuigen in de IR-diensten St-Niklaas - Leuven enerzijds en tussen Liers en Charleroi door de vrijgekomen klassieke stellen reeks 00 en 06 overgenomen . Hierdoor konden een 20-tal rijtuigen afgesteld worden en deze gaan binnenkort definitief uit de geschriften. Naarmate de nieuwe rijtuigen type I 11 geleverd worden, zullen steeds meer oude rijtuigen afgevoerd worden.

#### ***Nieuwe kleurstelling :***

Steeds meer en meer rijtuigen verschijnen thans in de nieuwe kleurstelling type I 11 : zo werden praktisch alle bagagewagens type Dms herschilderd, maar ook de expo-rijtuigen (ex-type I 1) komen in de nieuwe livrei uit.

Anderzijds krijgen de slaaprijtuigen type M - zoals in veel andere Europese landen - een nachtblauwe uitmonstering.