

LSV

LSV Fiches (andere onderwerpen)

Vereenvoudigde seininrichting

Gelijkgronds rangeersein .

Vorm : Het sein is opgebouwd uit een ronde, paarsgekleurde schijf, die om een verticale as kan draaien. De bediening gebeurt door middel van een dubbele geleiding. Het terugvallen van de draaischijf gebeurt door middel van een tegengewicht, dat dient als hefboom.

Het sein staat gelijkgronds - naast het spoor - opgesteld op een grondplaat.

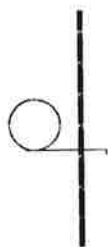
Seinstanden : Draaischijf dwars op het spoor :
- rangeerbeweging in de richting van het sein verboden

Draaischijf parallel met het spoor :
- rangeerbeweging in de richting van het sei toegestaan.

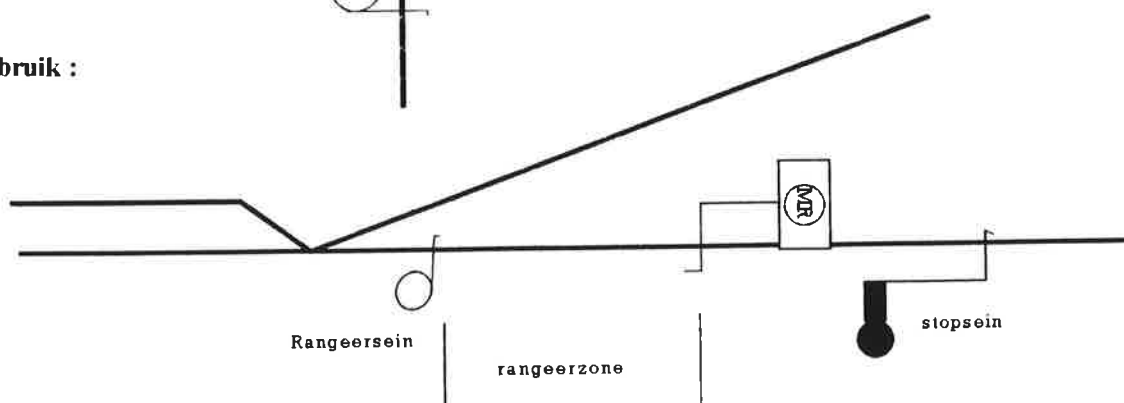
Plaatsing : Dit sein staat gewoonlijk op het hoofdspoor, bij de inrit van een station, dit in de veiligheidsafstand tussen de eerste inrijwissel en het inrijsein van het station, eventueel aan het uiteinde van een afstelbundel of een uittrekspoor voor de rangeringen. Het is steeds links van het spoor geplaatst.

Opmerkingen : Deze sein werden gewoonlijk slechts in kleinere stations gebruikt, daar de zichtbaarheid vanuit de lokomotief beperkt is. Bij onoverzichtelijke bundels wordt hetzelfde sein ook verhoogd aangebracht. Dit sein werd ook zeer snel vervangen door de vereenvoudigde lichtseinen.

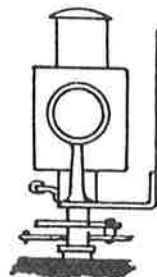
Symbol :



Gebruik :



Uitzicht gelijkgronds rangeersein.



- onveilig : paars licht
- veilig : geel licht



*gelijkgronds rangeersein te Neerpelt
uitrit lijn 18 naar Houthalen*

Driestandenseininrichting

Richtingssein 1.

Vorm : Op een seinpaal staan twee gewone (rode) stopseinarmen boven elkaar aangebracht

Mogelijke vormen met drie of meer stopseinarmen zijn theoretisch mogelijk, maar zover we weten hebben ze niet effectief bestaan.

Seinstanden :

Beide armen horizontaal : - doorrijden verboden

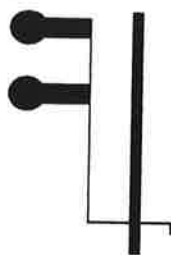
Bovenste arm onder 45° : - doorrijden naar meest linkse spoor toegestaan

Onderste arm onder 45° : - doorrijden naar meest rechtste spoor toegestaan.

Plaatsing : Deze seinen werden vooral gebruik voor het berijden van een vertakking, voor het binnenrijden van een stationsbundels of een vormingsstation.

Opmerkingen : Deze seinen hebben slechts een minimale betekenis gekend, daar de verwarring van de seinstanden bij slecht weer of nacht te groot was, vooral op de plaatsen waar ook verschillende snelheden op de diverse sporen na te leven was. Het werd al vrij snel vervangen door de typische kandelaarseinen.

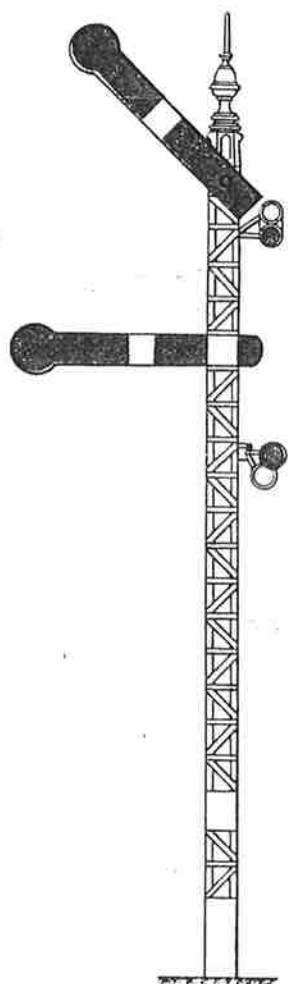
Symbol :



Gebruik :



Uitzicht richtingssein



richtingssein te Waterschei

Lijn 12 :

Antwerpen - Essen - Roosendaal .

Toen het eerste net in stervorm uitgetekend werd, waren er verbindingen naar Antwerpen, Oostende, maar ook naar de Franse en Duitse grens. Doch - o.m. door de ontwikkelingen na de onafhankelijkheid - was er geen verbinding met Nederland gepland door de Etat Belge. Pas in 1845 werd voor het eerst gedacht aan een verbinding met Nederland en onder druk van de industrieel Gihoul werd in 1852 een concessie verleend aan de "Société Anonyme des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam". Dadelijk werd begonnen aan de spoorlijn die het station Antwerpen-Oost via de stad zelf naar Essen en de grens te Roosendaal zou verbinden. Op 26 juni 1854 werd het Belgische gedeelte officieel ingereken en op 3 juli ging de normale dienst van start.

De "Antwerpen-Rotterdam" zou zich al vlug samenvoegen met verschillende andere concessies, eerst tot de "Est Belge" in 1863 en een jaar later werd de grote maatschappij van de "Grand Central Belge" opgericht met een uitgebreid spoorwegnet. Het oorspronkelijke traject doorheen de stad voldeed helemaal niet en in 1873 - na drie jaar van aanleg - werd het ringspoor opengesteld. Vanaf deze periode zou deze lijn het grootste gedeelte van het internationale verkeer gaan opnemen. In 1880 werd het verkeer overgenomen door de Etat Belge.

Door de vele overwegen in het stadstraject werd in 1888 beslist om dit spoor tot voorbij het station Antwerpen-Dam op te hogen maar het zou nog tot in 1901 duren eer het eerste gedeelte tot schijnpoort kruisingsvrij werd. In 1907 was het gedeelte tot Antwerpen-dam gereed gekomen en werd het ganse station verplaatst en opgetild.

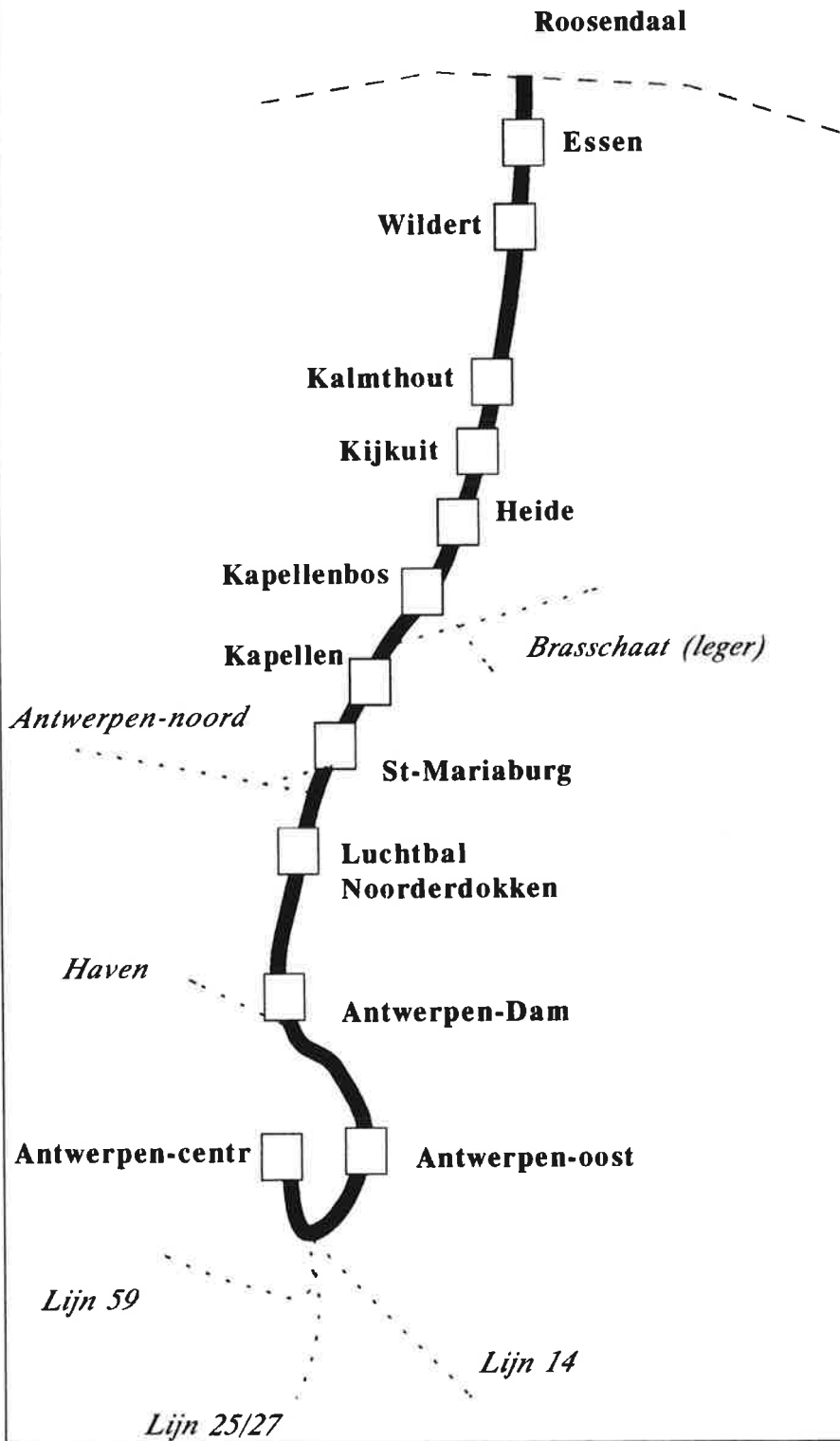
Gedurende de vele verdere jaren werd de verbinding naar Nederland sterk gebruikt en op 2 juni 1957 werd de lijn elektrisch bereiden. Thans vormt deze lijn één van de belangrijke hoofdlijnen van het net, doch door de aanleg van de TGV-lijn zal het belang vanaf 1998 terug sterk afnemen tot slechts een lokale verbinding, maar vooral een goederenlijn.

Datum	Gebeurtenis :
14/07/1852	Voorlopige concessie voor de "SA de Chemins de fer de Anvers à Rotterdam"
18/11/1852	Definitieve concessie
03/07/1854	Opening van lijn Antwerpen - Roosendaal
01/01/1863	Overname door de "Grand Central Belge"
01/07/1880	Overname door de Etat Belge
02/06/1957	Elektrifikatie van de lijn

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FN	FN	Antwerpen-centraal	0,0
GNS		Antwerpen-Oost	2,3
FNDM	FNDM	Antwerpen-Dam	5,8
FMX	LB	Luchtbal	8,3
		Noorderdokken	9,1
LKR	LKR	Ekeren	11,4
MRB		St-Mariaburg	12,5
		Heikestraat	12,9
LCP	LKP	Kapellen	15,0
		Kapellenbos	19,0
MID	MID	Heide	21,0
		Kijkuit	22,7
LCO	FKTH	Kalmthout	24,0
		Wildert	28,1
LEH	FES	Essen	32,1
		Grens NMBS / NS	33,1
		Roosendaal	41,1

Lijn 12

Antwerpen - Essen - Roosendaal



Lijn 13 :

Lier - Kontich .

Daar waar reeds in 1833 een verbinding voorzien werd om een aftakking te Kontich te voorzien naar Lier, zou de "Chemin de Fer de Lierre à Turnhout" pas op 20 december 1851 een wet goed voor de aanleg van deze verbinding. In 1853 werd de concessie gegeven en op 23 maart 1855 was de aanleg van de lijn Lier - Kontich-West een feit. Deze korte verbinding zijn te Kontich -Oost (aan de kazernen) een aanknoping vinden op de lijn Brussel - Antwerpen. De exploitatie zou in eerste instantie door de "Lier - Turnhout" uitgevoerd worden, doch deze sloot een overeenkomst met de "Chemin de Fer de Anvers à Rotterdam", die korte tijd na de opening voor de uitbating zorgde.

Op dat ogenblik waren er voor doorgaande treinen vanuit Lier naar Dendermonde - over de lijn 52 - maar ook enkele verbindingen naar Antwerpen. De lijn bleef echter steeds van ondergeschikt belang en na een eerste bloeiperiode zou gedurende lange tijd een pendelverkeer ingericht worden over deze korte verbinding. Hierop zouden dan ook de eerste accu-rijtuigen van de N.M.B.S. hun intrede doen.

Bij de modernisering en de elektrifikatie van de verbinding tussen Brussel en Antwerpen in 1935 zou dan ook de verbindingsocht richting Brussel aangelegd worden en nu zou de lijn sterker bereden worden door directe treinen Brussel - Turnhout en Brussel - Mol (de Atoomtrein). Ook het goederenverkeer werd waar het mogelijk was over deze lijn afgeleid. Op 29 september 1957 werd dan ook de stoptreindienst opgeheven en verviel de lijn geleidelijk aan.

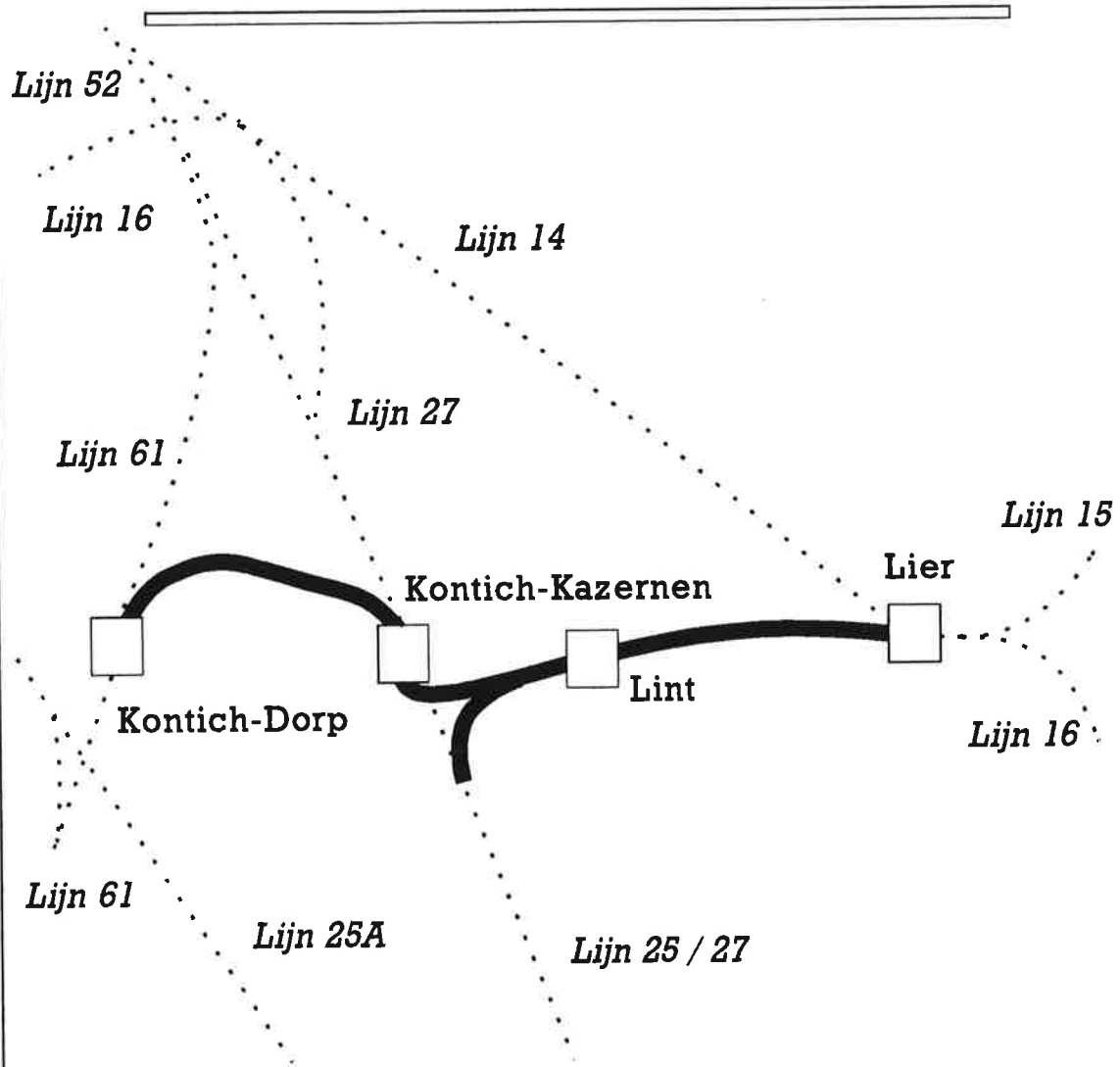
Maar de grootste uitbreiding kende deze lijn pas met de studie voor de IC/IR-regeling, daar hierover de verbinding Turnhout - Kortrijk geleid werd. Om dit mogelijk te maken werd deze 6 km lange lijn geëlektrificeerd en in 1982 werd de spanning ingeschakeld. Op dat ogenblik reden enkele goederentreinen en sporadisch ook rechtstreekse reizigerstreinen over de lijn. In 1984 werd dan de bovengenoemde IR-dienst ingevoerd en deze wordt nog steeds over deze verbinding gereden.

Datum	Gebeurtenis :
/ /1853	Concessie voor "Lier Turnhout"
23/04/1855	Officiële opening van de lijn Lier - Kontich-Dorp
01/02/1857	Exploitatie door de "Antwerpen - Rotterdam "
01/03/1882	Overname door de Etat Belge
/06/1937	Aanleg verbindingsocht naar Mechelen
29/09/1957	Afschaffing lokale reizigersdienst
28/03/1982	Elektrifikatie van de lijn
03/06/1984	Herneming van de regelmatige reizigersdiensten (IC/IR)

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FCU		Kontich-West > Kontich-Dorp	0
FCT	FKI	Kontich-Oost > Kontich-Kazernen	2
MLN		Lint	4
FLR	FLR	Lier	7

Lijn 13

Kontich-Dorp - Lier



Lijn 13 :

Lier - Kontich .

Daar waar reeds in 1833 een verbinding voorzien werd om een aftakking te Kontich te voorzien naar Lier, zou de "**Chemin de Fer de Lierre à Turnhout**" pas op 20 december 1851 een wet goed voor de aanleg van deze verbinding. In 1853 werd de concessie gegeven en op 23 maart 1855 was de aanleg van de lijn Lier - Kontich-West een feit. Deze korte verbinding zijn te Kontich -Oost (aan de kazernen) een aanknoping vinden op de lijn Brussel - Antwerpen. De exploitatie zou in eerste instantie door de "Lier - Turnhout" uitgevoerd worden, doch deze sloot een overeenkomst met de "**Chemin de Fer de Anvers à Rotterdam**", die korte tijd na de opening voor de uitbating zorgde.

De lijn bleef echter steeds van ondergeschikt belang en na een eerste bloeiperiode zou gedurende lange tijd een pendelverkeer ingericht worden over deze korte verbinding. Hierop zouden dan ook de eerste accu-rijtuigen van de N.M.B.S. hun intrede doen.

Bij de modernisering en de elektrifikatie van de verbinding tussen Brussel en Antwerpen in 1935 zou dan ook de verbindingsocht richting Brussel aangelegd worden en nu zou de lijn sterker bereiden worden door direkte treinen Brussel - Turnhout en Brussel - Mol (de Atoomtrein). Ook het goederenverkeer werd waar het mogelijk was over deze lijn afgeleid. Op 29 september 1957 werd dan ook de stoptreindienst opgeheven en verviel de lijn geleidelijk aan.

Maar de grootste uitbreiding kende deze lijn pas met de studie voor de IC/IR-regeling, daar hierover de verbinding Turnhout - Kortrijk geleid werd. Om dit mogelijk te maken werd deze 6 km lange lijn geëlektrificeerd en in 1982 werd de spanning ingeschakeld. Op dat ogenblik reden enkele goederentreinen en sporadisch ook rechtstreekse reizigerstreinen over de lijn. In 1984 werd dan de bovengenoemde IR-dienst ingevoerd en deze wordt nog steeds over deze verbinding gereden.

Datum	Gebeurtenis :
1 / 1853	Concessie voor "Lier Turnhout"
23/04/1855	Officiële opening van de lijn Lier - Kontich-Dorp
01/02/1857	Exploitatie door de "Antwerpen - Rotterdam "
01/03/1882	Overname door de Etat Belge
06/1937	Aanleg verbindingsocht naar Mechelen
29/09/1957	Afschaffing lokale reizigersdienst
28/03/1982	Elektrifikatie van de lijn
03/06/1984	Herneming van de regelmatige reizigersdiensten (IC/IR)

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FCU		Kontich-West > Kontich-Dorp	0
FCT	FKI	Kontich-Oost > Kontich-Kazernen	2
MLN		Lint	4
FLR	FLR	Lier	7

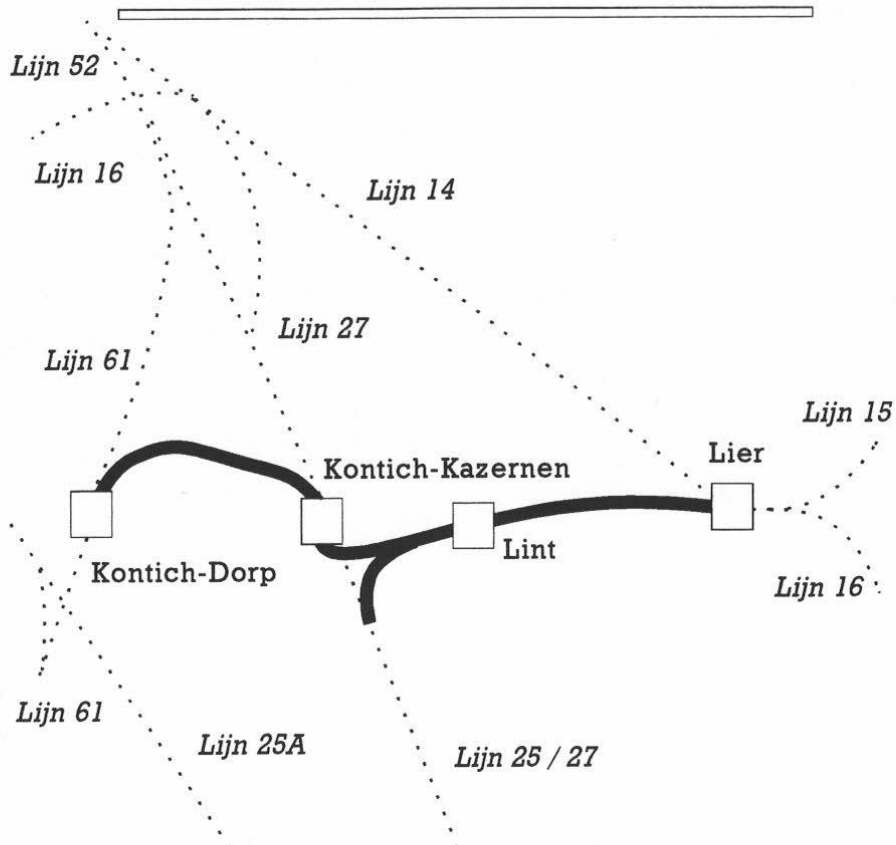
ERRATUM:

HET BAANVAK KONTICH-DORP – KONTICH-KAZERNEN

HEEFT NOOIT DEEL UITGEMAAKT VAN LIJN 13 !

Lijn 13

Kontich-Dorp - Lier



Lijn 17 :

Station Heppen .

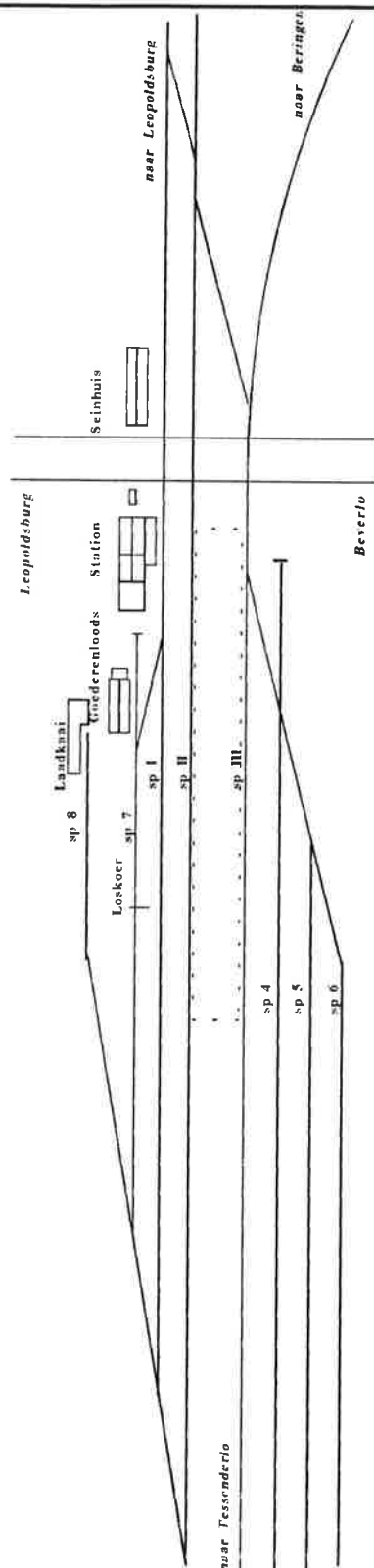
Om een gemakkelijke verbinding mogelijk te maken tussen Brussel / Leuven naar Leopoldsburg en het noorden van de provincie, werd een lijn aangelegd die Tienen via Diest met Mol verbond. Aangelegd door de Etat Belge werd deze lijn 17 op 27 mei 1878 opengesteld. Tussen Diest en Mol waren er de stations Tessenderlo, Oostham, **Heppen**, Leopoldsburg en Balen.

Heppen bleef gedurende deze eerste periode een landelijk station : het stationsgebouw werd een station van het eenheidstype 2 van de Etat Belge. Het werd opgetrokken langs de steenweg van Beringen naar Heppen en Leopoldsburg en ligt een 2 km uit het centrum. Het bakstenen gebouw had een middendeel met verdieping - als woonst voor de stationschef -, een lage zijbouw met zadeldak als wacht- en lokettenzaal en een tweede bijgebouw met plat dak als magazijn. Verder was er een toiletgebouwtje, opgetrokken volgens de plannen type 4, met trapevelletjes.

Men had oorspronkelijk een omloopspoor en twee lossporen met laadkaai en waarschijnlijk een kleine goederenloods. De wissels werden manueel bediend.

In 1918 kwam er te Heppen de aansluiting van de mijn van Beringen en hiervoor was er industriële aftakking en werd de goederenbundel uitgebreid tot 4 sporen, die aan weerszijde bereikbaar waren. Verder werd een derde perronspoor aangelegd. Op dat ogenblik werd dubbelspoor aangelegd richting Leopoldsburg. In 1926 werd deze lijn in het N.M.B.S. bestand opgenomen. In deze periode werd ook een verbinding aangelegd tussen Beringen en de lijn 17 richting Leopoldsburg. Hierdoor konden de kolentreinen rechtstreeks richting Antwerpen vertrekken. Op dat ogenblik werd een seinhuis gebouwd kant Beringen. Het reizigersverkeer beperkte zich tot de verbinding Diest - Mol.

Het reizigersverkeer stopte in 1957 en op dat ogenblik werd de verbindingsbocht Heppen - Leopoldsburg opgebroken. Het stationsgebouw verdween omstreeks 1960 en in de plaats kwam een café, waarbij de gevel kant spoor gevormd werd door de zijkant van een rijtuig. Tot in 1980 bleef er goederenverkeer, doch toen werd de lijn opgebroken tot Heppen en kon de plaats nog vanuit Tessenderlo bereikt worden. In 1988 werd dan het resterend deel tussen Tessenderlo en Heppen opgebroken.



Kenmerken :

Heppen :

Gemeente :	Heppen > Leopoldsburg
Telegrafische afkorting :	LPP
Naamsveranderingen :	---
Opening :	27/05/1878
Sluiting reizigers :	29/09/1957
Stijl stationsgebouw :	Etat Belge type 2
Afbraak stationsgebouw :	ca. 1960
Opbreken van de lijn :	ca. 1958 Heppen - Leopoldsburg ca. 1980 Heppen - Beringen ca. 1988 Tessenderlo - Heppen
Uitrusting :	
oorspronkelijk	
	- twee perronsporen - loskoer met twee sporen - laadkaai - goederenloods (+ 1976)
	- drie perronsporen I, II, III - drie goederensporen 4, 5, 6 - één losspoor 7 - twee blokposten (+ 1971)
	- mechanische seininrichting (van 1926 - 1960)
	- vereenvoudigde mechanische seinen (van 1960 - 1980)



Ph. Mahieu-Sme

Lijn 21 :

Station Winterslag .

Winterslag werd slechts laat aan het Belgische net aangesloten en dit was het gevolg van de kolenexploitatie van de naburige mijn. Deze mijn legde trouwens omstreeks 1916 een eigen industriële lijn aan die aansloot op de rechtstreekse verbinding van Hasselt naar Maaseik te Boxbergerheide. In volle heide werd een eerste klein vormingsstation aangelegd. Pas na de eerste wereldoorlog werd - nog steeds op kosten van de mijn het vormingsstation uitgebreid. Verder zorgde de mijn zelf voor het transport van het personeel - met eigen materieel - tot aan de stopplaats.

Vanaf 1923 werd - door de Etat Belge - de industriële lijn aangepast en werd de bocht aangelegd die de privélijnen van de mijnen van Winterslag, Zwartberg en Waterschei verbond. Op dat ogenblik kreeg Winterslag zijn grootste uitbreiding en werd zowel het station als de werkplaats gebouwd. Verder werd het aantal afstelsporen opnieuw vergroot en kwam er een doorgaande lijn ten noorden van de vormingsspooren, dit op een verhoogd talud. Verder werd ook de aftakking van de lijn naar Houthalen aangelegd. Hierbij was het mogelijk zowel richting Waterschei als Hasselt binnen te rijden. Voorbij de weg Genk - Zonhoven, was er de vertakking naar Bilzen.

Het stationsgebouw werd ook langs deze zelfde weg gebouwd, als een eenvoudig strak, rechthoekig gebouw met enkel gelijkvloers en een zadeldak. In tegenstelling met o.m. Eisden en Beringen werd het in baksteen opgetrokken. Er waren drie sporen aan perron. De effectieve opening van de lijn gebeurde voor de zomerregeling van 1926. Gedurende jaren bleef Winterslag vooral een mijnwerkersplaats, waar men kon overstappen op de privé-verbinding naar de mijn van Winterslag. Deze dienst bleef bestaan tot in de beginjaren vijftig, op dat ogenblik werd het vervoer vooral met bussen uitgevoerd. Vanaf de jaren zestig takelde het reizigersverkeer geleidelijk aan af en in juni 1984 werd het station definitief gesloten.

Nochtans zou het vormingsstation een belangrijke uitbreiding kennen en wordt de bediening van het Genkse industriegebied vanuit dit vormingsstation doorgevoerd. Thans zijn er twee rangeerlokomotieven reeks 73 gestationeerd, terwijl het goederenverkeer vooral door de reeks 51 uitgevoerd wordt.

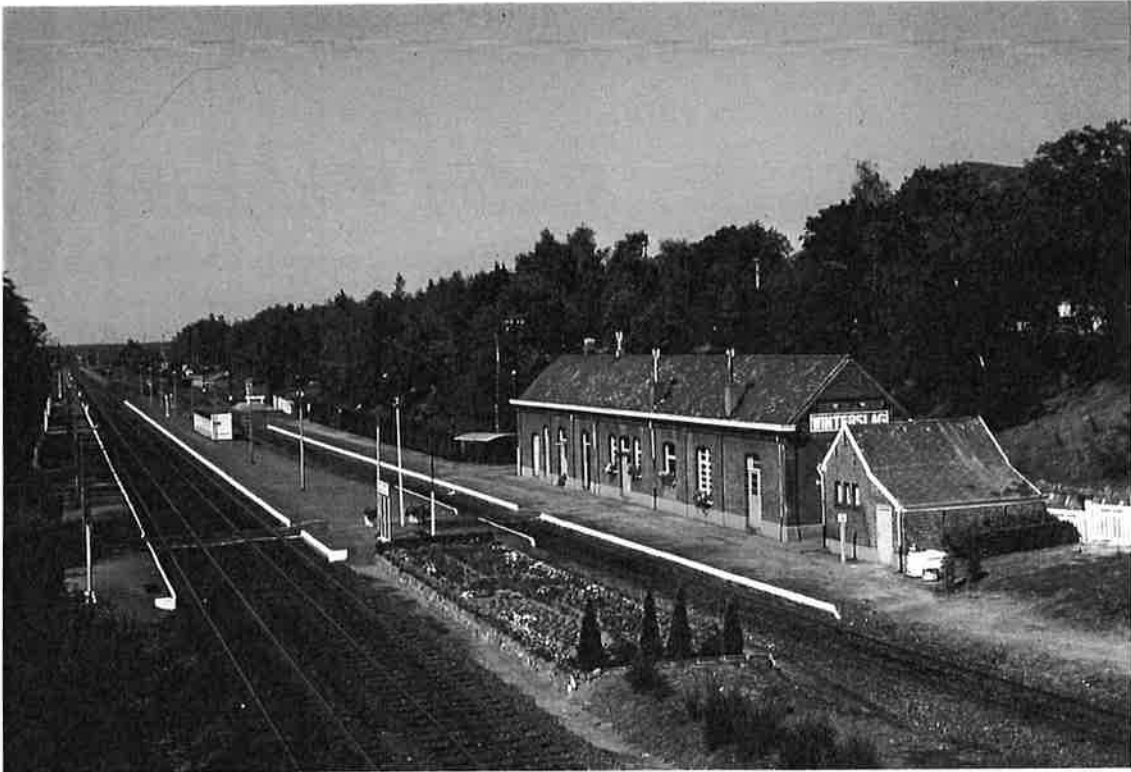
Technische kenmerken :

Winterslag :

Gemeente :	Genk
Telegrafische afkorting :	GWI
Naamsverandering :	Genk-Goederen in 1993
Opening :	05/1926
Sluiting reizigers :	06/1984
Stijl gebouw :	buiten type

Uitgerust met :

- vormingsstation met 8 afstelsporen
- twee blokposten type Saxby (+ 1994) / type Siemens (+ 1984)
All relais (voor zone Genk vanaf 1979)
- werkplaats traktie (loods met drie sporen)
 - > wagenwerkplaats voor snelle herstelling



*Boven : station van Winterslag
Onder : blok 13 (type Saxby)*

Lijn 108 :

Haine-St-Pierre - Erquelinnes

Als verlenging van de lijn 107, zou de verbinding tussen Haine-St-Pierre en Erquelinnes de hoofdas uitmaken van de privé-concessie van de "Chemin de fer du Centre". Deze maatschappij werd opgericht in 1853 door de verschillende eigenaars van de steenkoolmijnen in de streek om deze beter toegankelijk te maken. Deze verbinding gaf trouwens te Erquelinnes op het bestaande net van de Etat Belge en de Nord Belge in het zuiden, en te Ecaussines op de verbinding van de Etat Belge.

De zuidelijke tak werd dadelijk na het afleveren van de concessie aangelegd en op 2 mei 1857 officieel in gebruik genomen. Al na een kleine tien jaar fuseerde de "Chemin de fer du Centre" met het veel grotere "Société Général d'Exploitation" en deze maakte verzekerde in steeds grotere mate het stijgende verkeer in deze welvarende streek. De verbinding zelf was echter tweeledig : tot in het knooppunt Fauroeulx was de lijn 108 vooral een industriële verbinding met druk mijnwerkersvervoer en uitgebreide kolentransporten. Het zuidelijke deel was meer agrarisch ingesteld en diende vooral als doorvoer naar Noord-Frankrijk en de streek rond Charleroi. Dit werd ook geïllustreerd door het verkeer : het noordelijk deel kende zeer lange tijd zware mijnwerkerstreinen, gedeelte uit Vlaanderen, het zuidelijk deel anderzijds werd bereden met lichte lokaalreinen, later door motorwagens van de stelplaats Haine-St-Pierre.

Vanaf de jaren vijftig verziekte het verkeer op deze lijn en eind 1962 werd het verkeer ten zuiden van Binche verbust. Gelukkig kende de verbinding naar Binche nog een vrij goed cliënteel en kon zo nog effectief opgenomen worden in het IC/IR-plan in 1984.

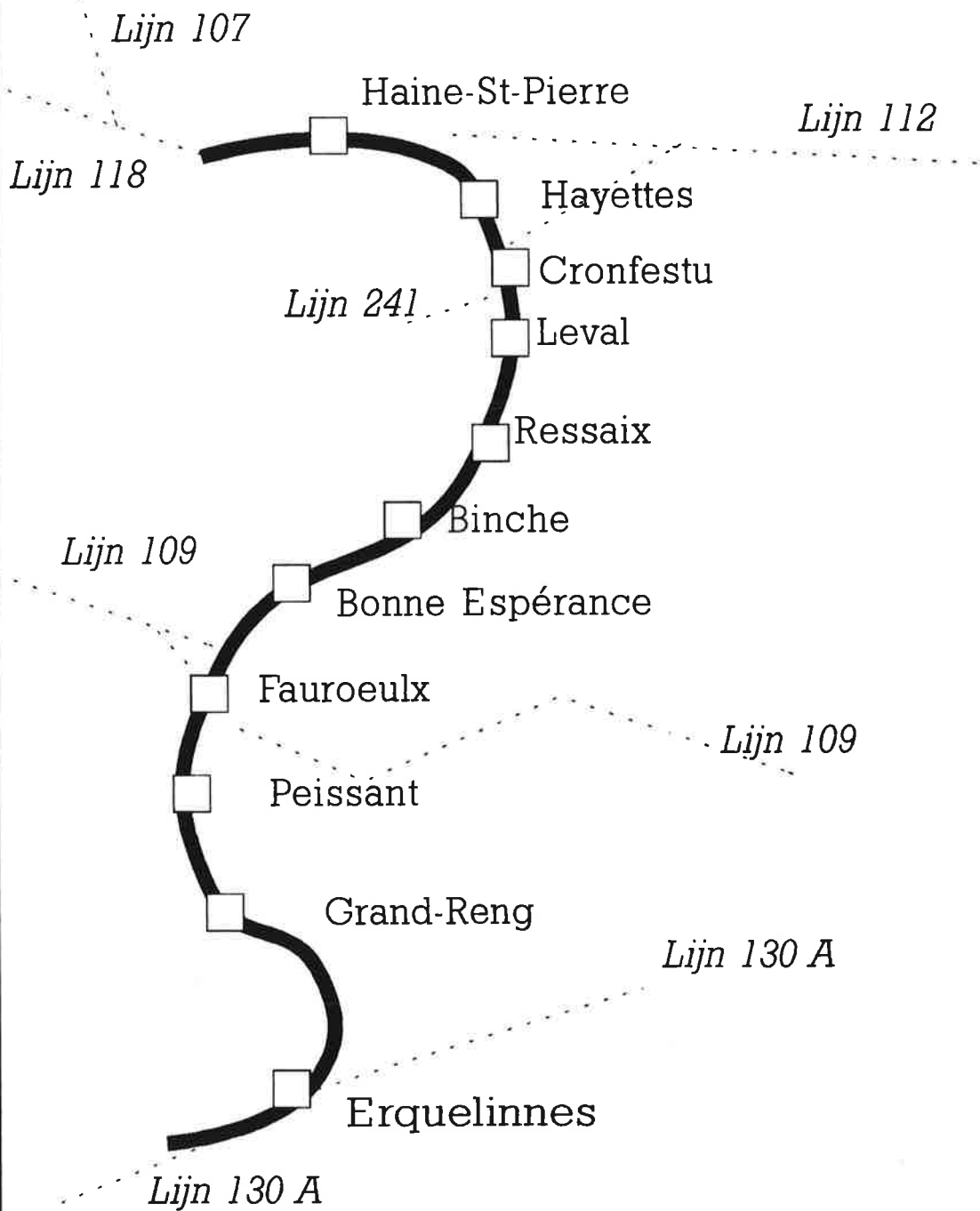
Datum	Gebeurtenis :
25/05/1853	Concessie voor de "Chemin de Fer du Centre"
02/05/1857	Officiële opening van lijn Haine-St-Pierre - Erquelinnes
/ /1866	Overname door "Société Général d'Exploitation"
/ /1878	Overname door "Etat Belge"
04/11/1962	Afschaffing reizigersdienst tussen Binche en Erquelinnes
/ /1966	Afschaffing goederendienst tussen Peissant en Erquelinnes
04/06/1984	Elektrifikatie Haine-St-Pierre - Binche / opname IR-dienst
/ /1986	Afschaffing goederendienst tussen Binche en Peissant

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
GT	GT	Haine-St-Pierre	0,0
		Hayettes	1,0
LCF		Cronfestu	2,8
LVL	LVL	Leval	4,0
LXR		Ressaix	5,9
LBH	LBH	Binche	7,7
LNB		Bonne Espérance	10,6
LFX		Fauroeulx	13,7
LPN		Peissant	16,1
LDG		Grand-Reng	18,0
LQ	LQ	Erquelinnes	23,0

Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Y Mariemont	0,0	richting lijn 112
Y Leval	4,0	richting industriële lijn 241 > steenkoolmijn
-- Fauroeulx - nord	13,7	richting lijn 109 > richting Mons
-- Fauroeulx - sud	13,7	richting lijn 109 > richting Chimay

Lijn 108

Haine-St-Pierre - Erquelinnes



Lijn 109 :

Mons - Fauroeux - Chimay .

De lijn 109 kende een analoog verloop als de voorheen beschreven verbinding 108 : het westelijke deel tussen Mons en tot Fauroeux kende een vrij industrieel karakter en werd aangelegd door de "**Chemin de Fer des Bassins houilliers du Hainaut**". Deze concessie werd verleend aan een aantal industriëlen uit de streek om hun vestigingen - vooral steenkoolmijnen - met het spoorwegnet te verbinden. Dit baanvak werd dan ook vrij vlug aangelegd en in 1868 in dienst gesteld. De uitbating werd dadelijk aan de "**Société Anonyme d'Exploitation des Chemins de fer**" overgelaten. Het overig deel van de verbinding werd slechts met mondjesmaat aangelegd en zo kwam Thuillies - Beaumont - als aanvoerlijn voor de arbeiders in de Borinage - pas in 1875 opengesteld. Pas na de overname door de Etat Belge in 1878 ging de bouw van de baanvakken in het minder bevolkte deel met rasse schreden verder en in 1882 werd dan Chimay bereikt.

Gedurende de volgende jaren werden een aantal verbindingbogen, o.a. bij Fauroeux en Thuillies aangelegd en op dat ogenblik kon de lijn in één deel bereiden worden. Nochtans zou het verkeer vanaf Thuillies steeds beperkt blijven. Naast de lokale reizigers- en goederendiensten kende de verbinding gedurende zijn ganse bestaan ook enkele zwaardere mijnwerkerstreinen tussen Chimay en Mons / Haine-St-Pierre. Vanaf 1935 werd het verkeer - als één van de eerste verbindingen in België - praktisch volledig door de motorwagens van Haine-St-Pierre gereden.

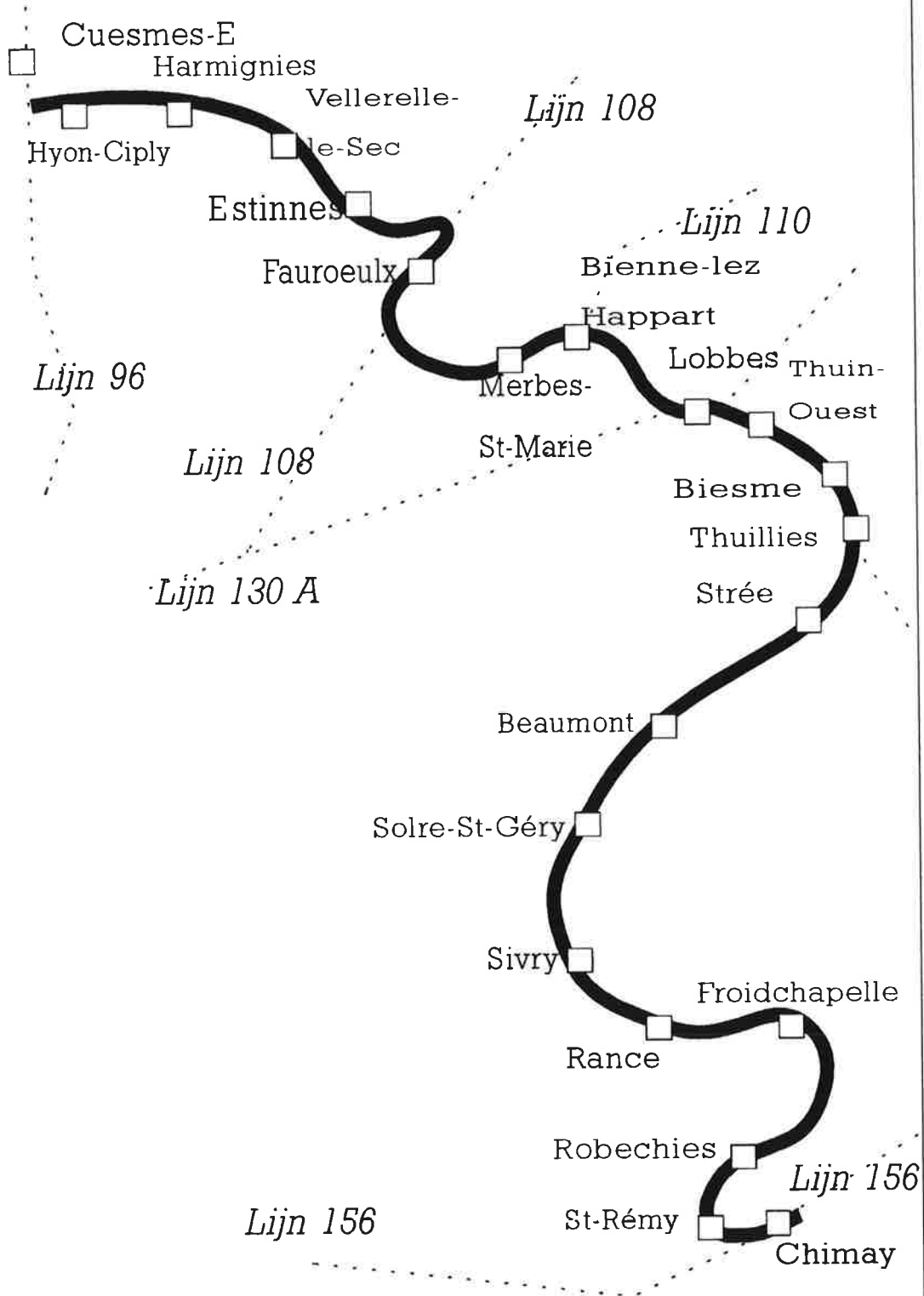
Door zijn geringe verkeer werd het reizigersverkeer tussen Mons en Fauroeux afgeschaft en in 1964 was dit ook het geval voor de verbinding naar Chimay. Het (lokale) goederenverkeer bleef nog geruime tijd bestaan tussen Cuesmes en Estinnes en tussen Lobbes en Beaumont, later werd het beperkt tot Thuillies. Thans is de ganse lijn afgeschreven, enkel het deel tussen Thuillies en Thuin wordt omgespoord tot meterspoor en wordt gebruikt door de museumvereniging Asvi.

Datum	Gebeurtenis :
10/01/1868	Officiële opening Cuesmes - Estinnes
25/01/1875	Officiële opening Thuillies - Beaumont
/ /1878	Overname door Etat Belge
15/12/1880	Officiële opening Lobbes - Mont-St-Génévieve
/ /1882	Officiële opening Beaumont - Froidchapelle
10/08/1882	Officiële opening Froidchapelle - Chimay
/ /1962	Afschaffing reizigersdienst

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
LCM	LC	Chimay	0
LIR		Robechies	5
LFD		Froidchapelle	14
LRC		Rance	17
LYV		Sivry	22
LSO		Soire - St-Géry	27
LBT		Beaumont	30
LTR		Strée	35
LHI		Thuillies	40
		Biesme- sous - Thuin	42
LTO		Thuin	46
NLS	NLS	Lobbes	47
LAP		Bienne-lez-Happart	53
LME		Merbes-Ste-Marie	55
LFX		Fauroeux	60
LES		Estinnes	64
MVC		Vellereille-le-Sec	67
LHG	LHG	Harmignies	70
LHC	LHC	Hyon-Ciply	75
LCS	LCS	Cuesmes (Etat)	77
FMS	FMS	Mons	79

Lijn 109

Mons - Fauroeulx - Chimay



Lijn 115 :

Braine le Comte - Tubize - Braine l'Alleud

Omstreeks 1870 wilde de Etat Belge een aantal hoofdlijnen door dwarsverbindingen met elkaar verbinden, en dit was ook het geval voor de lijnen vanuit Brussel naar Charleroi, Mons en Gent. Om deze streek te ontsluiten werd deze verbinding aangelegd. De belangrijkheid werd nog vergroot door de aanwezigheid van enkele steengroeves en de metaalverwerkende nijverheid te Clabecq. Op 1 juli 1872 werd het gedeelte tussen Tubize en Quenast in gebruik genomen, pas op 15 november 1879 kwam het deel tot in Rognon (lijn 123) tot stand.

In 1882 werd gestart met de verbinding tussen Tubize en Ecaussines. in 1884 werd de aftakking tussen Clabecq en Braine l'Alleud ingereden. Deze lokale lijn kende gedurende vele jaren een middelmatig succes op reizigersgebied, maar werd druk bereiden in goederendienst. Er waren immers industriële aansluitingen te Quenast (steengroeve), Tubize (papierbedrijf), Clabecq (metaalnijverheid), Noucelles en Sart-Moulin (zandgroeves). De reizigersdienst werd echter vroeg afgeschaft, nl. in 1959 tussen Braine l'Alleud en Tubize en in 1960 Tubize en Braine le Comte.

Thans is enkel nog het gedeelte tussen Tubize en Quenast in gebruik en dit baanvak werd recent gemoderniseerd, het deel tussen Tubize en Clabecq (voor de forges de Clabecq) werd in 1964 geëlektrificeerd. Op het bedding tussen Rebecq en Rognon werd het 60 cm spoor aangelegd voor de museumlijn van de Rail Rebecq-Rognon

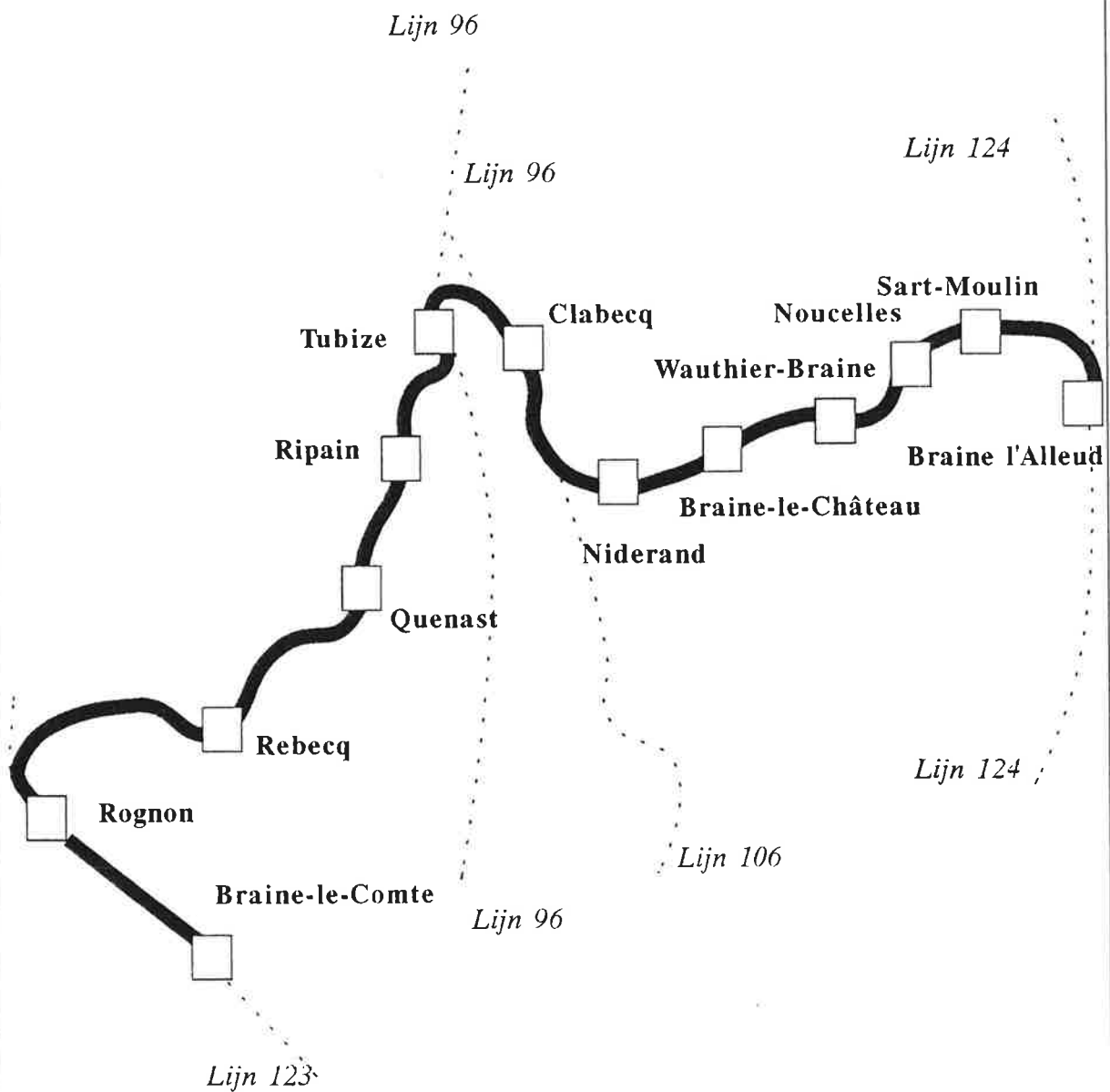
Datum	Gebeurtenis :
01/07/1872	Opening baanvak Tubize - Quenast
15/11/1879	Opening baanvak Quenast - Rognon - Braine-le-Comte
21/01/1884	Opening baanvak Tubize - Clabecq (lijn 106)
15/09/1884	Opening baanvak Clabecq - Braine-l'Alleud
22/11/1959	Afschaffing reizigersdienst Braine-l'Alleud - Tubize
/ /1960	Afschaffing goederendienst Sart-Moulin - Braine l'Alleud
01/10/1961	Afschaffing reizigersdienst Tubize - Braine le Comte
/ /1964	Afschaffing goederendienst Quenast - Braine-le-Comte

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
FBC	FBC	Braine-Le Comte	0.0
FRGN		Rognon	5.9
FQB		Rebecq	10.2
FQN	FQN	Quenast	12.0
		Ripain	13.4
FTZ	FTZ	Tubize	15.5
FEQ	FEQ	Clabecq	16.6
FNDR		Nidérand	19.6
FBI		Braine-le-Château	21.5
LWA		Wauthier-Braine	23.5
LNU		Noucelles	25.2
FUN		Sart-Moulin	27.2
FBD	FBD	Braine l'Alleud	29.4

Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Y Braine-le-Comte	0.8	richting lijn 123
Y Tubize-sud	15.0	richting lijn 96 > Mons
Y Tubize-nord	15.8	richting lijn 96 > Halle
Y Clabecq-formation	18.4	richting lijn 106 > Ecaussines
Y Sart-Moulin	28.5	richting lijn 124 > Charleroi

Lijn 115

Braine-le-Comte - Tubize - Braine l'Alleud



Société Anonyme du Chemin de fer de Maeseck:

Nadat in 1837 St-Truiden als eerste Limburgse gemeente een spooraansluiting kreeg en pas in 1847 Hasselt bediend werd, zou het nog jaren duren eer alle uithoeken van de provincie door het spoor bereikt werden. Maaseik zou trouwens als één der laatste grotere steden in contact komen met het nieuwe vervoersmiddel. Door het feit dat de streek slechts zwak bevolkt was, zou in tot op 1 december 1866 duren eer het parlement een wet goedkeurde om Maaseik te ontsluiten. Nochtans zouden er gedurende jaren geen gegadigden gevonden worden om deze verbinding tussen Hasselt en Maaseik aan te leggen.

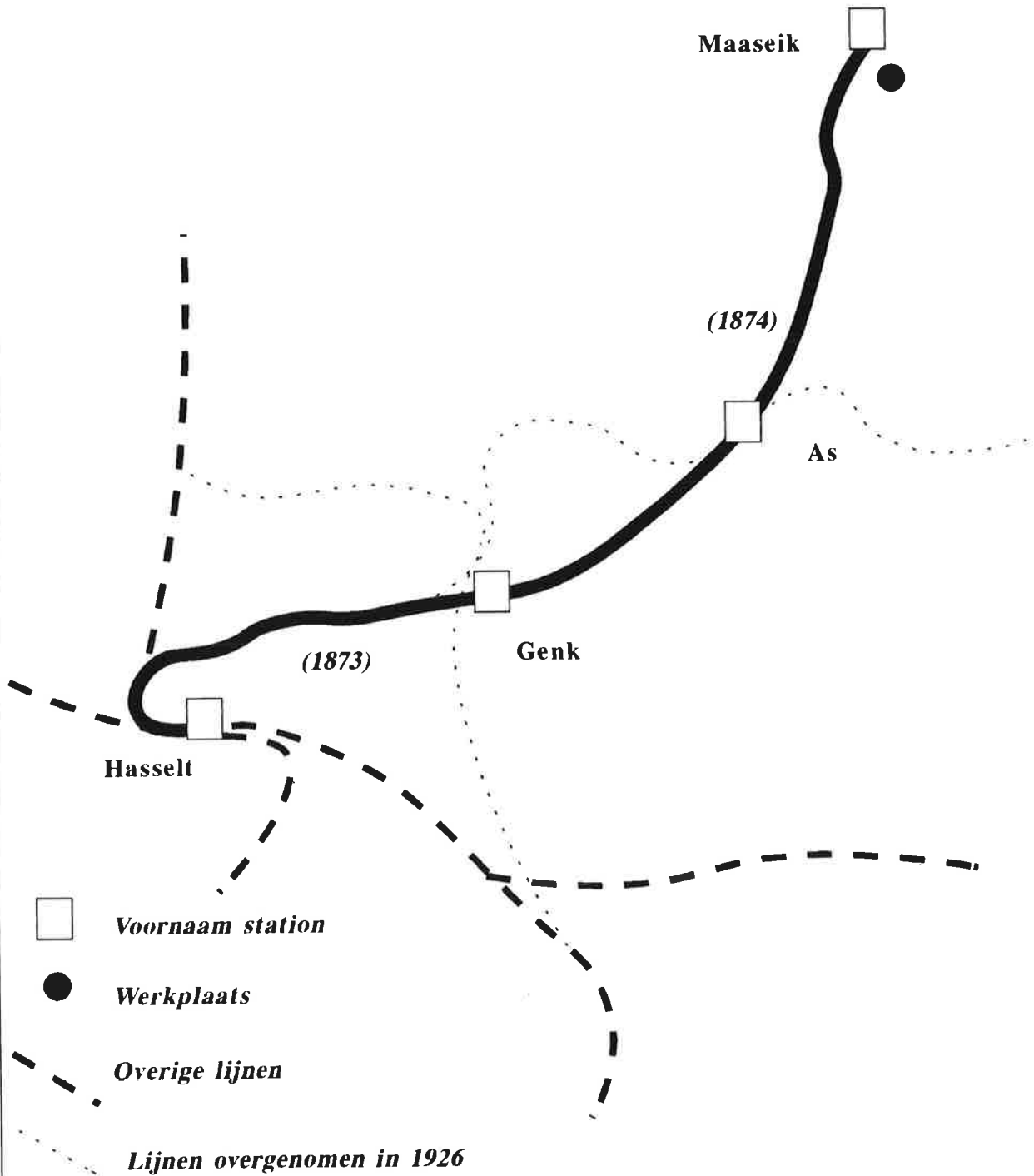
Na veel onderhandelingen en toegevingen vanwege de Staat zou in 1870 een overeenkomst gesloten worden tussen de regering en de "Banque Générale pour favoriser l'Agriculture et les Travaux Publics". Dadelijk werd gestart met het uittekenen van de lijnen en in mei 1871 werden de werken aangevat tussen de brug over het kanaal te Hasselt en Genk. Het gedeelte tussen de kanaalbrug en Hasselt werd gemeenschappelijk gebruikt met de "Liégeois-Limbourgeois". Doch de werken werden - door een chronisch geldgebrek - vertraagd en pas na een hevige discussie in de provincieraad werd in juli 1873 de lijn - over een groot gedeelte onafgewerkt en slechts tot Genk voor het verkeer opengesteld. Op 3 maart 1874 werd de volledige afstand tot in Maaseik officieel in gebruik genomen. De stations te Genk, As en Elen kwamen slechts enkele jaren later gereed. Te Maaseik bleef men met een voorlopig station daar er immers plannen bestonden om de lijn over de Maas door te trekken tot in Nederland en zelfs Duitsland.

De exploitatie werd gestart met slechts drie lichte stoomlokomotieven en een minimum aan materieel. In 1879 werd de oorspronkelijke maatschappij ontbonden en werd de definitieve maatschappij "Société Anonyme du Chemin de Fer de Maeseck" opgericht worden met dezelfde eigenaars. Door deze operatie konden de schulden voor de bouw afgewenteld worden en konden op diverse plaatsen verbeteringen aangebracht worden. Gedurende de volgende jaren bleef de exploitatie weinig belangrijk en slechts van lokaal belang. De dienstverlening was beperkt tot slechts 4 à 5 treinparen per dag en het materieel verouderde zienderogen en - omwille van de financiële situatie - kon men slechts tweedehands materieel aanschaffen. De grootste plannen voor het doortrekken van de lijn bleven in de lade liggen, wel werden enkele bijkomende stations en stopplaatsen op deze verbinding ingericht

Ook de Etat Belge had geen behoefte om deze zieltogende verbinding over te nemen, slechts met het ontstaan van de eerste mijnzetels in de streek en de (privé) ontsluiting ervan bracht de belangstelling van de Etat Belge terug naar voren en op 1 januari 1912 werd de maatschappij dan toch overgenomen door de Staat. De exploitatie door de privé-maatschappij bleef echter voortduren tot op 1 juli van hetzelfde jaar. Op dat ogenblik werd ook de uitbating door de Etat Belge uitgevoerd en werd het materieel definitief afgevoerd.

Datum	Afstand	Baanvak
01/07/1873	24 km	Onofficiële ingebruikname Hasselt - Genk - (As)
03/03/1874	17 km	Officiële opening Hasselt - Maaseik

SA Chem. de Fer de Hasselt à Maaseyck



Grande Compagnie du Luxembourg

Daar waar de Etat Belge een sternet opgesteld had om Brussel te verbinden met de kust, Frankrijk, Nederland en Duitsland, waren er geen plannen om de hoofdstad via Namur en de Ardennen te verbinden met Luxembourg en verder Zwitserland. Wel waren er projecten om de Maas via een kanaal met de Moezel te verbinden, doch deze werden niet uitgevoerd. Door de moeilijkheden met de onafhankelijkheid zou de verbinding verder vertraagd worden. Maar in 1846 werden de eerste plannen gesmeed om een verbinding te verwezenlijken om Brussel te verbinden met Luxembourg en werd het tracé uitgetekend.

Op 10 september 1846 werd - op basis van de oude concessie voor het kanaal - een spoorwegvergunning afgeleverd en dit werd bekrachtigd door een Koninklijk besluit van 10 oktober 1846, onder de naam van **Grande Compagnie du Luxembourg (GCL)**.

Dadelijk werden de nodige aandelen uitgeschreven, doch deze brachten slechts gedeeltelijk het nieuwe kapitaal met zich mee. Ondanks deze moeilijkheden werd gestart met de bouw van het baanvak Brussel - Wavre, terwijl de compagnie de Louvain à la Sambre het baanvak Wavre - Namur voor zijn rekening zou nemen. Deze laatste maatschappij ging echter vlug failliet en moest de G.C.L. nu ook zorgen voor dit baanvak. Chronisch geldgebrek zou ervoor zorgen dat de aanleg van de verbinding steeds verder achteruit geschoven werd. Het eerste deel tussen Brussel en Terhulpen werd pas in augustus 1854 opengesteld, de volledige lijn tot aan de Luxemburgse grens ging pas vijf jaar later in september 1859 in gebruik. In 1861 ging het verder via Luxembourg tot het grensstation Wasserbillig (lijn naar Trier), maar er werd ook gewerkt aan de verbinding naar Longwy, via Athus. Deze werd in 1863 in gebruik genomen.

Vanaf dat ogenblik begon de balans van de verbinding positieve trekken te vertonen werd een voldoende materieelpark uitgebouwd. Er werden werkplaatsen uitgebouwd te Brussel-Leopoldswijk, Namur, Jemelle, Arlon en telde de maatschappij meer dan 100 lokomotieven. In 1863 werd de concessie verder uitgebreid met de verbinding tussen Marloie en Angleur (Liège) en in deze laatste plaats werd een bijkomende werkplaats ingericht. De lijn werd op 1 augustus 1866 volledig in bedrijf genomen.

Gedurende deze periode bouwde de GCL zeer belangrijke reeksen lokomotieven met uitstekende kenmerken en volgens de modernste bouwwijze, werden er diverse testen uitgevoerd met steeds zwaardere materieel. Laatste aangelegde lijn was deze naar Bastogne in 1869. Bij zijn overname door de Etat Belge in januari 1873 beschikte de GCL over 108 lokomotieven van verschillende typen, die nog gedurende vele jaren dienst deden bij de Etat Belge. De voornaamste lokomotieftypen worden op afzonderlijke fiches beschreven.

Datum	Afst.	Baanvak
12/08/1854	15	Brussel - Terhulpen
09/06/1855	23	Terhulpen - Gembloux
10/09/1855	12	Gembloux - Rhisnes
09/04/1856	6	Rhisnes - Namur (station G.C.L.)
23/10/1856	6	Aansluiting Namur (G.C.L.) - Namur (Etat Belge)
15/05/1858	28	Namur Ciney
15/07/1858	38	Ciney - Grupont
27/10/1858	69	Grupont - Arlon
14/09/1859	10	Arlon - Sterpenich (grens Luxembourg)
13/01/1862	10	Autelbas - Athus
10/01/1863	2	Athus - Longwy (grens Frankrijk)
25/07/1865	13	Marloie - Melreux
01/08/1866	51	Melreux - Angleur (aansluiting Etat Belge)
15/11/1869	28	Libramont - Bastogne

Grande Compagnie du Luxembourg

