

L.S.V. Tijdschrift



*De wedergeboorte van de 29.013 bij het
waternemen te Hasselt (8 november 2003)*

Rechts : ook de 4620 van SCM is terug in orde
gemaakt



Ook de gerestaureerde 201.010 was op 8
november van de partij te Hasselt



Inhoud :

Stoomlocomotieven type 36
Dieselmotorwagen type 608
Schrappingen type 98 / type 101
Prototypes accumotorwagens
Oorlogslocomotieven type 13 & 23
Exploitatie : lijn 163 – 163 A
NMBS actueel

Lidgeld : 2003 - 22 € .
Uitgebreid lidgeld : 25 € .

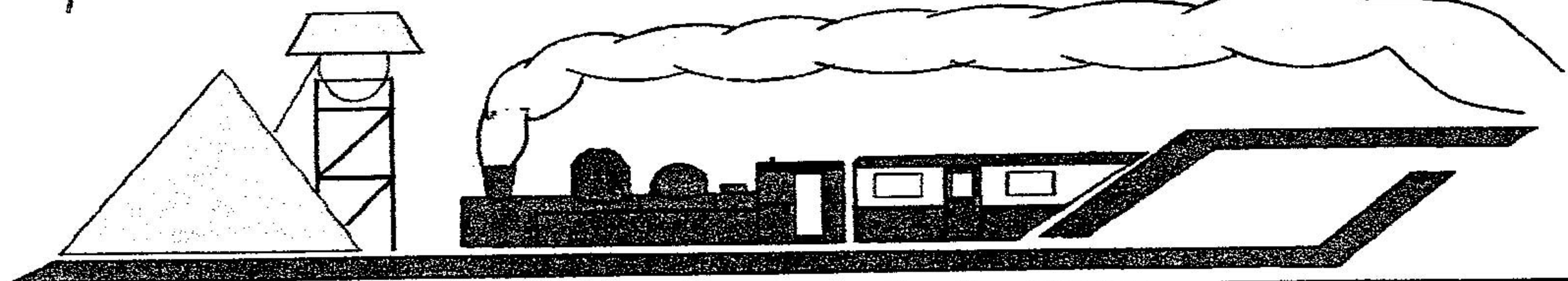
Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Tweemaandelijks tijdschrift .

Nr 1123

Oktober – November 2003



L.S.V. Tijdschrift :

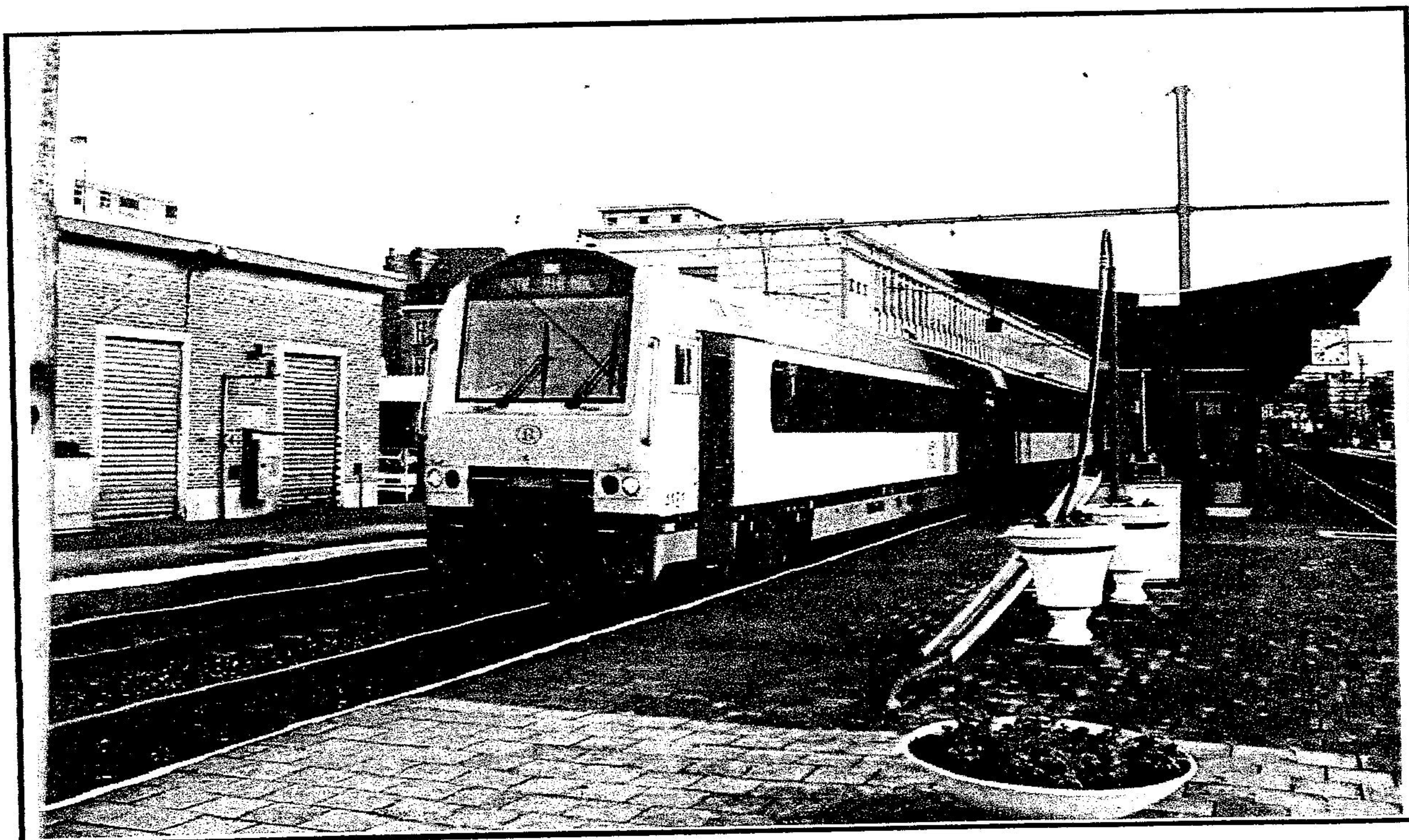
Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	20 €
Lid met ingebonden en uitgebreider jaarboek :	25 €

Verantwoordelijk uitgever :*J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren*

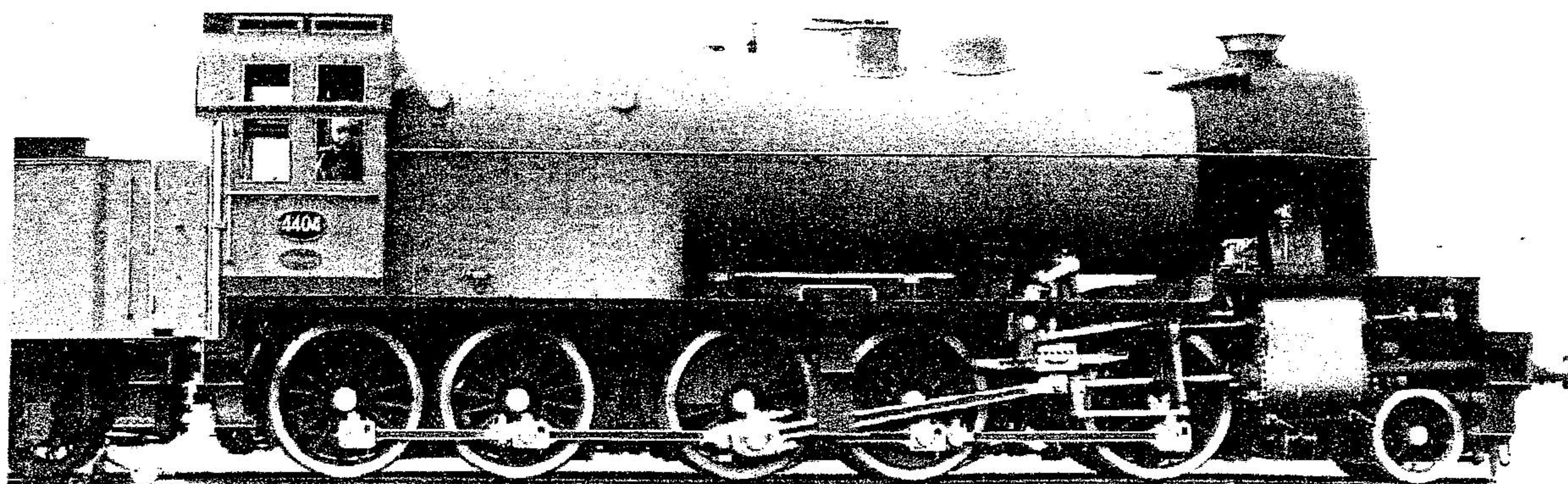
NMBS stoomlocomotieven	type 36	Blz	1
Dieselmotorwagens	type 608	Blz	16
Schrappingen	type 98	Blz	23
	Type 101 / Reeks 29	Blz	24
Prototypelocomotieven	accurijsuigen 151 – 156	Blz	31
Oorlogslocomotieven	types 13 & 14	Blz	36
Exploitatie	lijn 163 Libramonr – Gouvy – St-Vith	Blz	39
	Lijn 163 A : Bertrix - Muno		
N.M.B.S.	actuele gegevens	Blz	44

**Volgend tijdschrift – nr 114 verschijnt op 1 februari 2004 : LAATSTE TIJDSCHRIFT**

Stoomlocomotieven type 36

1. Voorgeschiedenis

Na de bouw van de vorige, steeds krachtiger locomotieven, bleef één enkele lijn nog steeds voor moeilijkheden zorgen. De verbinding doorheen de Ardennen, zowel de Luxembourgn lijn alsook de Athus Meuse lijn had zeer krachtige locomotieven nodig voor het zware verkeer. En hiervoor zou de ingenieur Flamme twee van de bekendste Belgische locomotieven gaan ontwerpen, namelijk het type 10 voor de reizigerstreinen en de typen 36 voor de doorgaande goederentreinen.



Voor beide typen locomotieven werd een zeer grote ketel gebouwd, waarin alle verbeteringen uit de vorige types ingevoerd werden: zo was de haardoppervlakte vergroot om de nodige calorische waarde te verkrijgen en werd een zeer uitgebreide oververhitter type Schmidt ingebouwd. Hierdoor kon het vermogen ten opzichte van de vroegere machines praktisch verdubbeld.

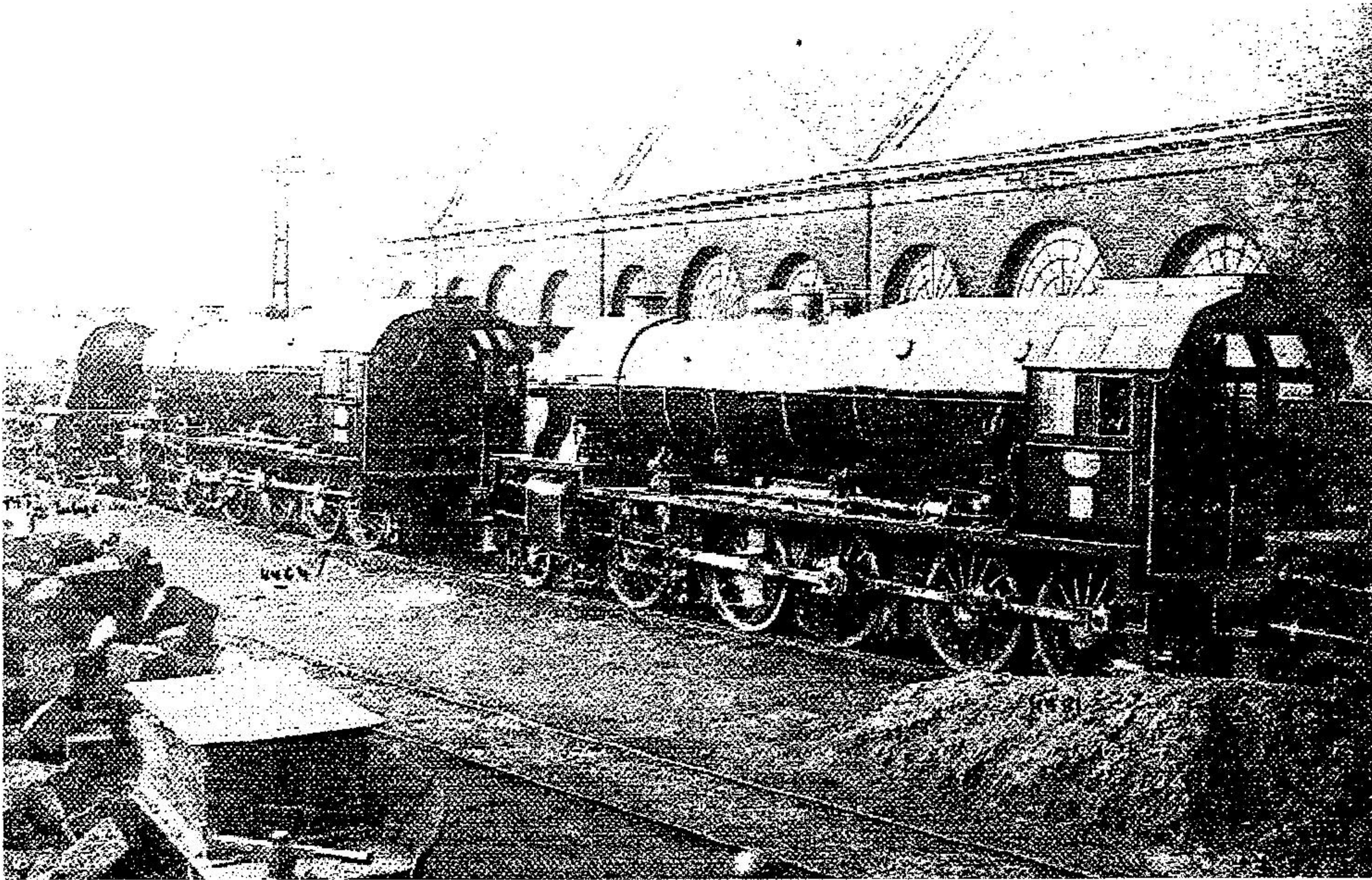
Om de nodige trekkracht te krijgen, opteerde men voor vier gelijke cilinders met een diameter van 500 mm en een slaglengte van 600 mm. Samen met de vijf gekoppelde drijfassen had het type 36 een opmerkelijke aanzetkracht, een hoge trekkracht op de talrijke hellingen. Ondanks de grote radstand had men door de toepassing van een gecombineerd draaistel waarin de eerste drijfjas en de voorste loopas samen een draaistel vormden. Door al deze verbeteringen was een zeer sterke, robuuste en soepele locomotief ontstaan, die echter één enkel groot nadeel had, namelijk het grote verbruik.

Van dit locomotieftype werden voor de eerste wereldoorlog, vanaf 1908, in het totaal 136 machines besteld die de nummers 4365 tot 4500 zouden krijgen. Praktisch alle Belgische constructeurs namen deel aan de bouw. Voor de bouw startte zouden vijf prototypes geleverd worden in de loop van 1909, deze prototypes werden gebouwd door Franco-Belge (4401 - 4402), Couillet (4403), Tubize (4404) en Haine-St-Pierre (4405). Drie van deze machines werden aan het publiek voorgesteld op de internationale verkeerstentoonstelling te Brussel in 1910. Het waren de 4401, 4403, 4404 en de 4405. Deze laatste werd trouwens als duizendste machine door Haine-St-Pierre voorgesteld en was hierbij in kanariegeel geschilderd.

Nochtans zouden het vooral de kleinere bouwers zijn die het gros van de seriemachines in de wacht sleepten, daar de grote bouwers vooral het type 10 bouwden en we hadden de volgende verdeling :

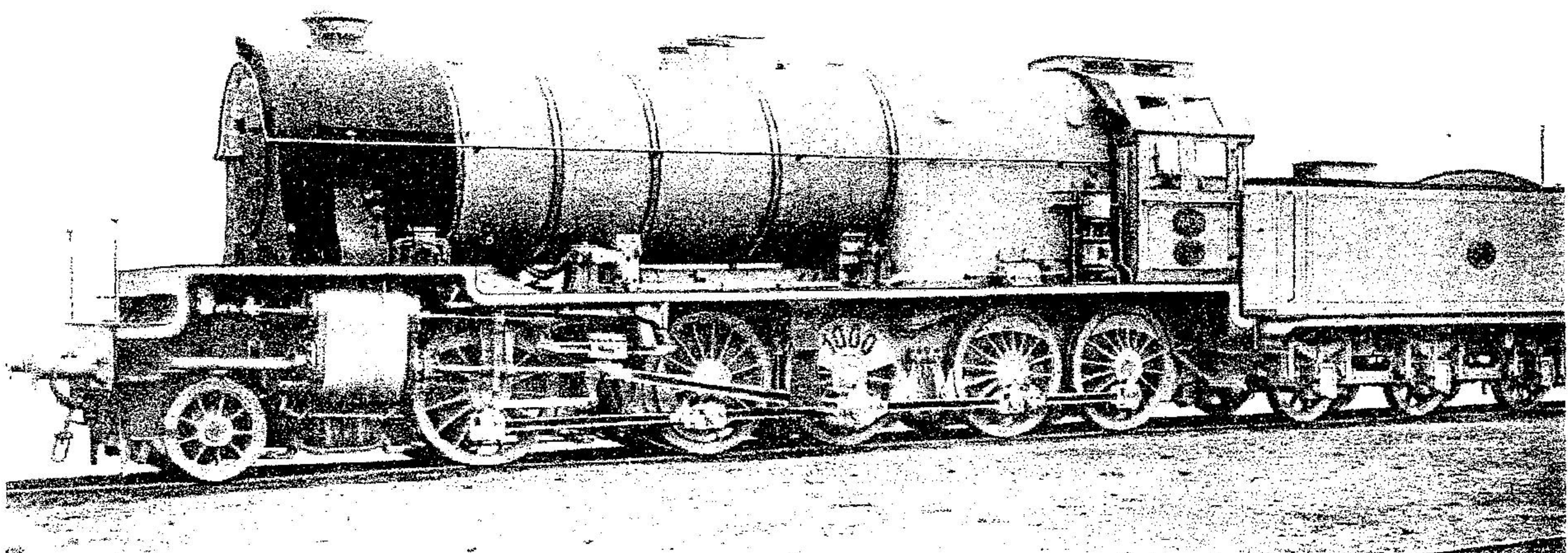
La Hestre	20 machines
Energie	19 machines
Tubize	19 machines
Gilly	16 machines

Haine-St-Pierre	16 machines
Couillet	11 machines + 2 geleverd tijdens de oorlog
Franco-Belge	10 machines
St-Léonard	9 machines
Thiriau	8 machines



2. De levering en afwijkingen :

De eerste locomotief die effectief geleverd werd was de 4402 die in maart 1909 in dienst kwam en een uitgebreid testprogramma voor de wielen kreeg. Dagelijks werd deze machine vanuit Arlon ingezet voor een goederentrein van 600 ton naar Jemelle en hier werden de nodige metingen uitgevoerd. Na de testen op de Luxemburg lijn, werd dezelfde machine nog getest op de zware helling tussen Pepinster en Hockay waar ze gemakkelijk een trein van 650 ton tegen 25 km/h kon slepen. Deze lijn was gekend door de helling met een lengte van 7,6 km tegen 15 per duizend met diverse bochten met een straal tussen de 250 en 400 m. Vooral bij slechte weersomstandigheden was deze helling een nachtmerrie voor de machinisten.



Fabrieksfoto van protypeloc 4405 van bHaine-St-Pierre

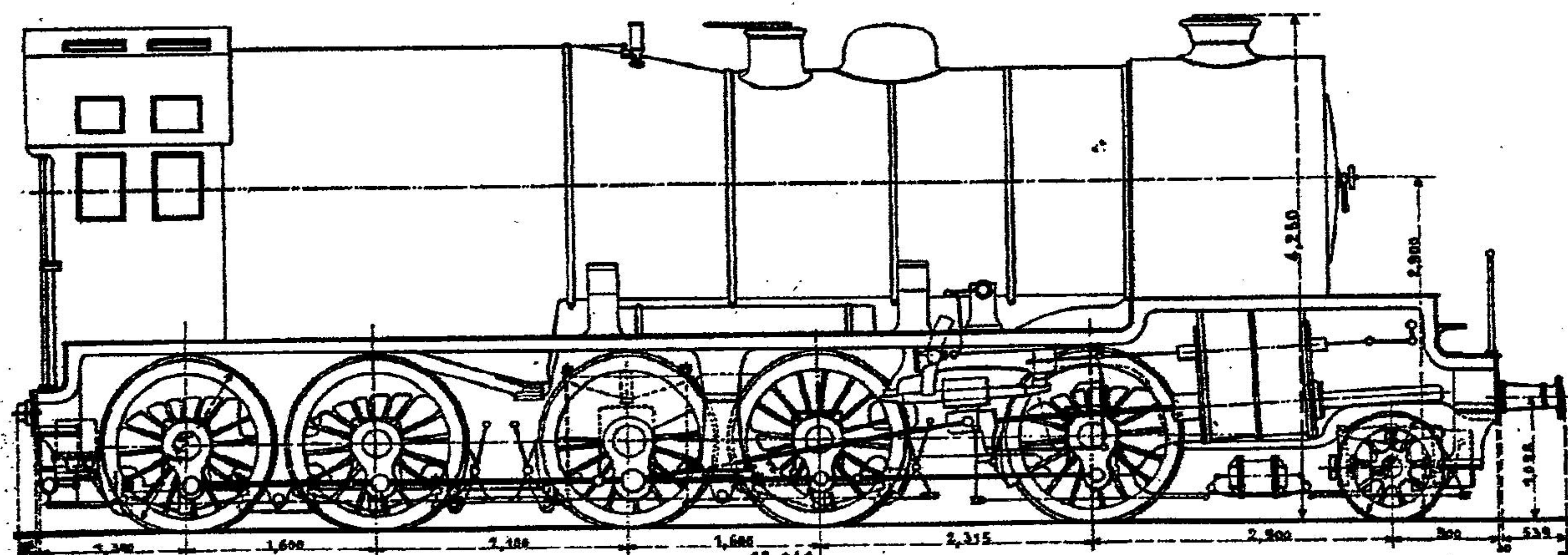
De laatste testritten eind 1909 vonden plaats tussen Ecaussines en Haine-St-Pierre en hier werd op hogere snelheid de stabiliteit van deze machine getest. Na enkele verbeteringen kon de serielevering van start gaan. Opmerkelijk is wel dat de kleinste bouwer – La Hestre – die nog nooit machines van de Etat Belge bouwde deze eerste schijf van 12 machines in de wacht sleepte. De levering duurde tot bij de vooravond van de eerste wereldoorlog en op dat ogenblik waren 129 eenheden aan de Etat Belge afgeleverd en vijf machines

stonden klaar om de fabriekspoorten te verlaten. Alle machines gingen naar de stelplaatsen op de Luxembourglijn (met name Arlon, Jemelle, Ronet en Ottignies, terwijl ook een kleiner aantal machines te Virton in depot ging. Alle machines werden gebruikt voor de zware doorgaande goederentreinen tussen Schaarbeek / Leuven – Namur – Jemelle – Arlon en verder reden de machines van Jemelle ook een aantal treinen naar Kinkempois. De locomotieven van Virton verzekerden de goederentreinen tussen Virton, Bertrix en Marloie.

Nochtans zouden de machines door de nakende oorlogsdreiging slechts mondjesmaat in dienst komen en werden de inzetreeksen slechts beperkt aangepast aan de nieuwe locomotieven.

Slechts 23 machines bleven na de bezetting in België achter en werden hernummerd, de vijf machines die nog niet geleverd waren, werden door de bezetter opgeëist en kwamen niet in het Etat Belge bestand terecht en werden dadelijk naar Duitsland afgevoerd. Al de overige machines werden op tijd naar Frankrijk afgevoerd: reden hiervoor was het feit dat ze in zuidelijker stelplaatsen, kort bij de Franse grens gestationeerd waren en zodoende snel konden verdwijnen. De machines werden ten zuiden van het front gebruikt voor zware militaire treinen, maar de hoge aslast beperkte deze inzet sterk. De meeste machines stonden dan ook gewoon afgesteld

Van deze machines werden er niet minder dan 80 locomotieven type 36 aan de Russische staatsbanen verkocht. Van dit lot kwamen slechts een 60 machines in Rusland aan, een deel werd tijdens de overtocht gekelderd en verdween naar de bodem van de oceaan. Na het omsporen werden ze voor de zware goederentreinen in dit onmetelijke land gebruikt. Hier werden ze de klasse F, naar de ontwerper Flamme.

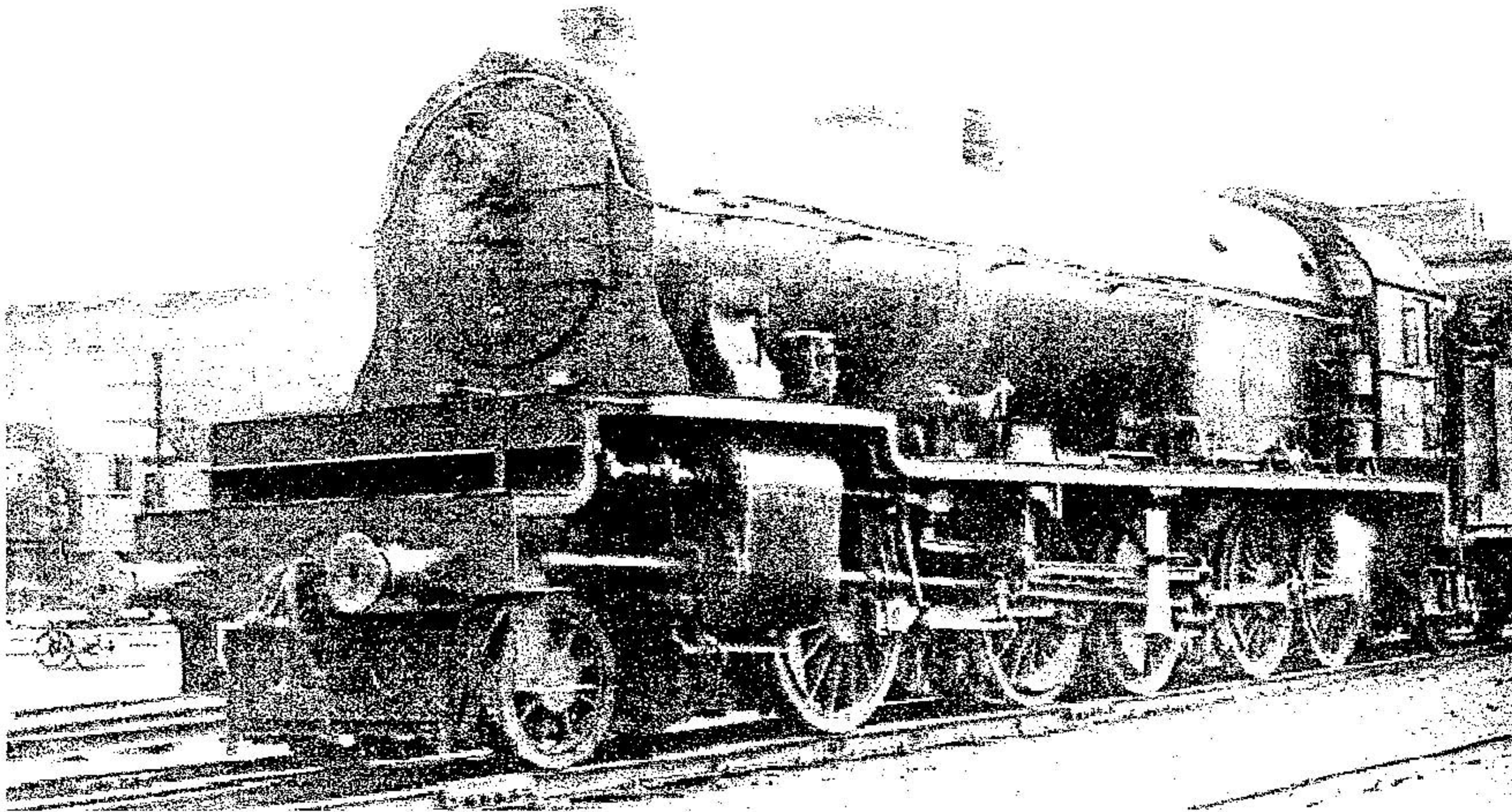


3. De inzet na wereldoorlog 1:

Na de bevrijding zouden slechts enkele machines type 36 in ons land achterblijven, in Frankrijk waren er in eerste instantie 37 machines – 17 eenheden van de Etat Belge waarvan er enkele door het Amerikaanse leger gebruikt werden en 21 machines die verkocht waren aan Rusland, maar die nooit ingescheept werden en terug aan de Etat Belge overgedragen werden. Al deze machines kwamen in 1919 en 1920 terug naar België. Verder waren een aantal machines naar Duitsland afgevoerd en deze stonden – ontdaan van alle koper – op verschillende plaatsen. Vijf machines werden terug ritklaar gemaakt in Duitsland en kwamen in 1921 terug naar ons land. Hierdoor waren er 76 machines type 36 in België aanwezig.

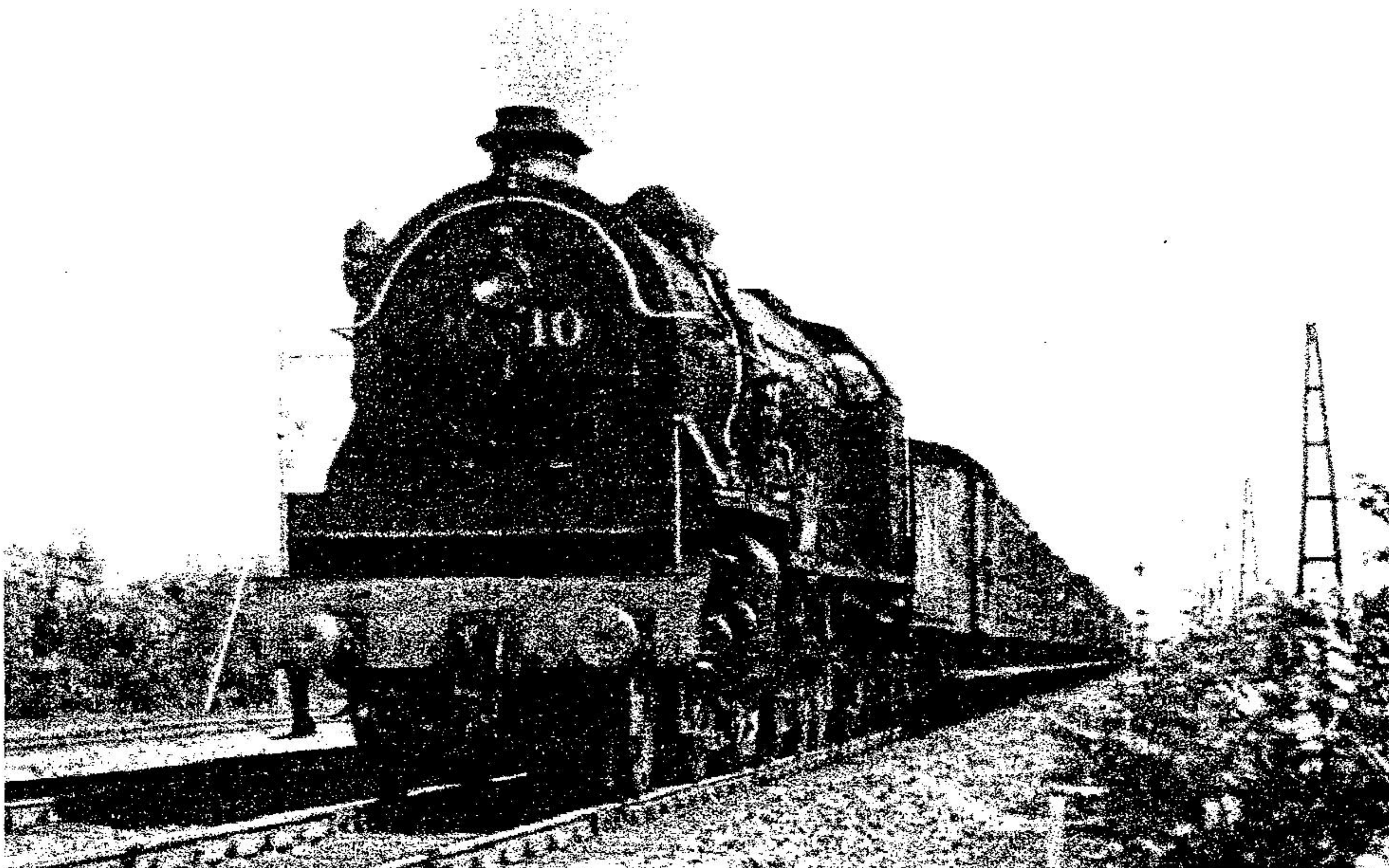
Inmiddels werd een nieuwe bestelling van 17 bijkomende locomotieven ingeluid en deze machines werden in 1922 – 1923 door Energie (6), Gilly (4), Hanrez (4) en Boussu (3) afgeleverd. Hierdoor steeg het aantal machines terug tot 93 eenheden. Deze laatste machines weken af van hun oudere zusters door een vergrote oververhitting, een verbeterde ketel en talrijke verbeteringen aan de cilinders. Deze machines zouden trouwens het voorbeeld zijn voor de verbouwingen en modernisering die al de machines in de volgende jaren ondergingen.

In 1922 werden alle locomotieven ingezet op de Luxembourglijn en er werden vier stelplaatsen aangeduid voor het onderhoud, namelijk Schaarbeek, Ronet, Jemelle en Arlon. De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze machines tussen de beide wereldoorlogen.



De 4479 voor de stelplaats Schaarbeek

Zomerregeling	FSR	LL/MKM	LJ	FEO	MSM	RY	MBX	LT
1922	7	21	13	17				
1923	22	20	9	23				
1924	24	17		22				
1925	22	19		11				
1926	22	19		11				
1927	15	28		11				
1928	11	13		18				
1929	6	11	7	9	10			
1930	5	10	10	11	11			
1931	4	6	5	6	9			
1932	3	5	5	5	5	1		
1933	1	8	4	9	10		6	
1934	3	5	4	5	8		5	
1935	3	4	4	4	9		4	5
1936	3	2	4	4	11		4	6
1937	3	5	4	5	15		4	5
1938	3	3	4	5	15		4	8
1939	3	4	8	10	20		6	6
1940	5	5	4	8	18		7	7



Sporadisch werden ook reizigerstreinen gesleept zoals hier tussen Brussel en Antwerpen

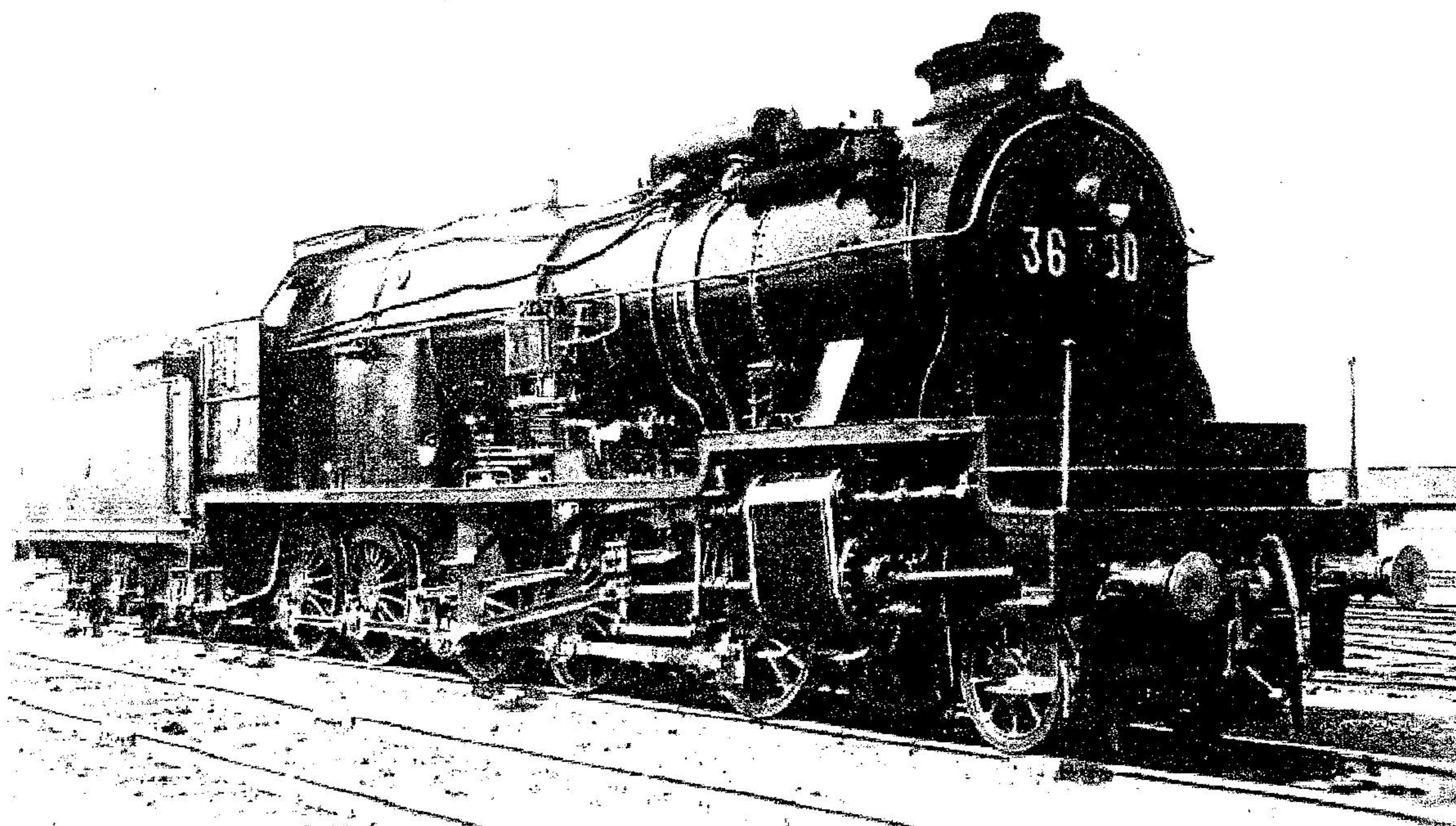
Als we de stelplaatsen van noord naar zuid bekijken hebben we de volgende situatie :

Schaarbeek :

Al snel zou deze Brusselse stelplaats het grootste bestand aan typen 36 krijgen : met een bescheiden begin met 7 inzetdagen en 13 machines in het effectief in 1922, groeide het bestand een jaar later aan tot ca. 30 loks. Hierbij gaat het vooral om de nieuw geleverde typen 36. Voor deze locs werd een inzetreeks met 22 inzetdagen opgesteld. Ze reden vooral de doorgaande diensten tussen Schaarbeek en Ronet en Jemelle, waarbij de meeste treinen op het noordelijke deel gesleept werden. Naast deze klassieke dienst zouden ze ook Leuven als startpunt of bestemming hebben en verder reden ze ook – in mindere mate – door tot in de Antwerpse haven. Deze dienst bleef gedurende een vijftal jaar bestaan, maar vanaf 1927 daalde de inzet tot een 15 diensten en later werd die verder beperkt tot 4 à 6 ingezette machines. Op dat ogenblik – we spreken over de periode vanaf 1929 – werden enkel nog enkele van de zwaarste treinen gesleept, maar was de inzet beperkt tot Schaarbeek en Ronet. Deze beperkte dienst werd behouden tot bij het begin van de tweede wereldoorlog.

Ottignies :

De tweede stelplaats op de lijn 161 was Ottignies, maar hier zouden de typen 36 pas vrij laat – in 1936 – in contact komen met deze zware machines en werd een bestand met 10 à 15 locs uitgebouwd en was er een inzetreeks met 6 à 8 plandagen. Opmerkelijk is hier wel het feit dat deze machines vooral de diensten tussen Leuven en Ronet voor hun rekening namen. Slechts sporadisch reden ze door tot in Jemelle / Marloie. Ook in dit depot zouden deze diensten tot bij de bezetting in 1940 verder duren.



De officiële foto van de 3660 van de stelplaats Stockem

Ronet :

Een belangrijke inzetplaats op deze verbinding zou de stelplaats Ronet gaan vormen en in 1922 waren hier een 35 machines gestationeerd en werden 17 stomers type 36 effectief ingezet. Deze inzet zou tijdens het volgende jaar nog uitbreiden tot 23 inzetdagen. Ook hier was de inzet klassiek voor de zware, doorgaande goederentreinen. In het noorden bereikten ze Schaarbeek en Leuven, waarbij verschillende treinen doorreden tot in Antwerpen. Zuidelijk van de stelplaats bereikten de machines zeer regelmatig Jemelle en hier stonden zelfs verschillende treinen in dubbele tractie in het programma ingeschreven. Vanaf 1925 daalde het effectief tot ca. 15 machines, waarvan er 11 effectief gebruikt werden. De inzet werd beperkt tot de zwaarste diensten, de lichtere treinen werden overgedragen aan het type 38, nieuwe bestemmingen waren nu wel de vormingsstations van Charleroi, namelijk Châtelineau en Monceau. Deze dienst bleef met enkele nieuwe hoogpunten bestaan tot

in 1930. De economische crisis zou het aantal internationale goederendiensten beperken en hierdoor kon de inzetreeks verder beperkt worden tot 4 tot 6 inzetdagen.

Pas vanaf 1938 was er opnieuw behoefte aan deze zware machines en steeg de inzet terug tot 10 plandagen met opnieuw een aantal doorgaande diensten naar Charleroi. Met deze inzetreeks werd de vooroorlogse tijd afgesloten.

Jemelle :

Volgende stelplaats voor de inzet van het type 36 was Jemelle, die in 1922 een 20- tal locomotieven in depot had en een inzetreeks met 13 inzetdagen kende. Hoofdonderdeel in de inzet waren de doorgaande treinen tussen Arlon / Stockem en Ronet. Bijna 75 % van de inzet kenden deze machines in dubbele tractie op deze verbinding. De tweede verbinding die in mindere mate bereden werd, was deze naar Kinkempois via Rivage en hier werden een vijftal treinenparen gereden. Beginpunt in deze dienst was Marloie, maar enkele treinen werden in Bertrix opgehaald. Deze dienst zou slechts tot eind 1923 duren. Op dat ogenblik kwamen de typen 38 in grote aantallen te Jemelle aan en deze namen een groot aantal treinen over te Jemelle maar ook te Ronet.

Nochtans zouden de typen 36 eind 1928 opnieuw te Jemelle opduiken en in eerste instantie werden een tiental machines in dit depot gestationeerd en hiervoor was een reeks met 7 inzetdagen opgesteld. Deze reeks steeg nog tot 10 plandagen in 1930 met nog steeds de bovengenoemde diensten. Maar door de economische crisis daalde het aantal goederentreinen en de doorgaande treinen werden opnieuw door Ronet en Stockem gereden en de inzet daalde tot slechts 4 machines. Ze reden nu vooral de treinen tussen Marloie en Kinkempois en enkele lokale diensten naar Ciney en Ronet. Ook stonden enkele omnibustreinen naar Ciney en Namur in deze reeks. Deze inzet bleef praktisch ongewijzigd tot bij het begin van de tweede wereldoorlog stand houden.



Een typische gemengde goederentrein op de Luxembourg- lij gesleept door de 3635n

Arlon / Stockem :

Laatste en uitgebreidste dienst in de beginperiode was de stelplaats Arlon. In 1922 waren er ca. 35 machines in deze zuidelijke stelplaats aanwezig en hiervan werden er 21 locs in drie verschillende reeksen gebruikt. Hoofdinzet werd gevormd door de zware treinen tussen Arlon en Jemelle, waarbij enkele malen zelfs doorgereden werd tot in Ronet. De derde lokale reeks voorzag minder belangrijke diensten naar Marbehan en vooral Athus, maar ook Virton werd éénmaal bereikt. Dit was ook het geval voor Luxembourg-triage waar de machines enkele treinen gingen oppikken. Deze diensten breidden nog verder uit tot 28 inzetdagen in 1927, maar op dat ogenblik zouden de typen 38 van Jemelle een groter aantal van deze treinen gaan slepen en daalde de

inzet eerst tot ca. 12 dagen, later (vanaf 1931) werden nog slechts 5 tot 8 gebruikt. De dienst was op dat ogenblik beperkt tussen Arlon / Stockem en Jemelle, éénmaal werd nog doorgereden tot Kinkempois. Deze dienst bleef behouden tot bij het uitbreken van de vijandelijkheden voor de tweede wereldoorlog.

Virton-St-Mard / Latour :

De Athus-Meuse lijn zou pas vrij laat, in de loop van 1928 in contact komen met deze zware goederen-treinlocomotieven maar op dat ogenblik zouden een twintig machines te Virton ondergebracht worden. Reden was het feit dat door de crisis minder stomers nodig waren op de Luxembourg – lijn. Voor deze machines werd een inzetreeks met 10 inzetdagen opgesteld. Ze reden vooral de doorgaande diensten tussen Athus en Bertrix voor de zware ertstreinen en kolentreinen. Naast deze uitgebreide dienst, meestal in dubbele tractie, waren er ook minder voorname diensten: zo waren er de pendeldiensten tussen Virton en het Franse grensstation Ecouvies en sleepten ze ook enkele treinen tussen Athus en Stockem. Bij de opening van de nieuwe stelplaats Latour in 1934, verhuisden ze naar dit depot. De inzet zou met enkele dagen dalen, maar vanaf 1934 zou een uitgebreidere dienst volgen en waren er tot 15 machines nodig. Het inzetgebied bleef echter hetzelfde. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren er ca. 30 machines te Latour aanwezig en werden er 18 effectief ingezet.

Bertrix :

Naast Latour, zou nog een tweede stelplaats op deze verbinding de typen 36 in depot krijgen: vanaf eind 1933 zou een bestand met een 15 machines opgebouwd worden en waren er zes machines nodig voor de toch wel beperkte dienst: ze reden vooral de doorgaande treinen tussen Virton en Bertrix en ze reden verder door tot in Marloie. Richting Dinant bereikten ze Gedinne. Tijdens de volgende jaren daalde de inzet en werd nog enkel het noordelijke deel bereden, met vooral treinen naar Jemelle en Marloie. En deze beperkte dienst bleef bestaan tot in 1940.

Renory :

Laatste stelplaats werd Renory: in 1931 werden een drietal machines naar deze Luikse stelplaats overgebracht en werden er testritten gehouden op de verbinding naar Jemelle, maar ook naar Rivage en verder Trois-Ponts en Gouvy. Officieel werden maar 1 à 2 machines gebruikt. Doch hier voldeden de machines niet volledig en al na enkele maanden werd de inzet hier terug geschrapt en gingen de machines terug naar Jemelle.



Doortocht van een dubbel tractie type 36 te Poix St Hubert in 1939

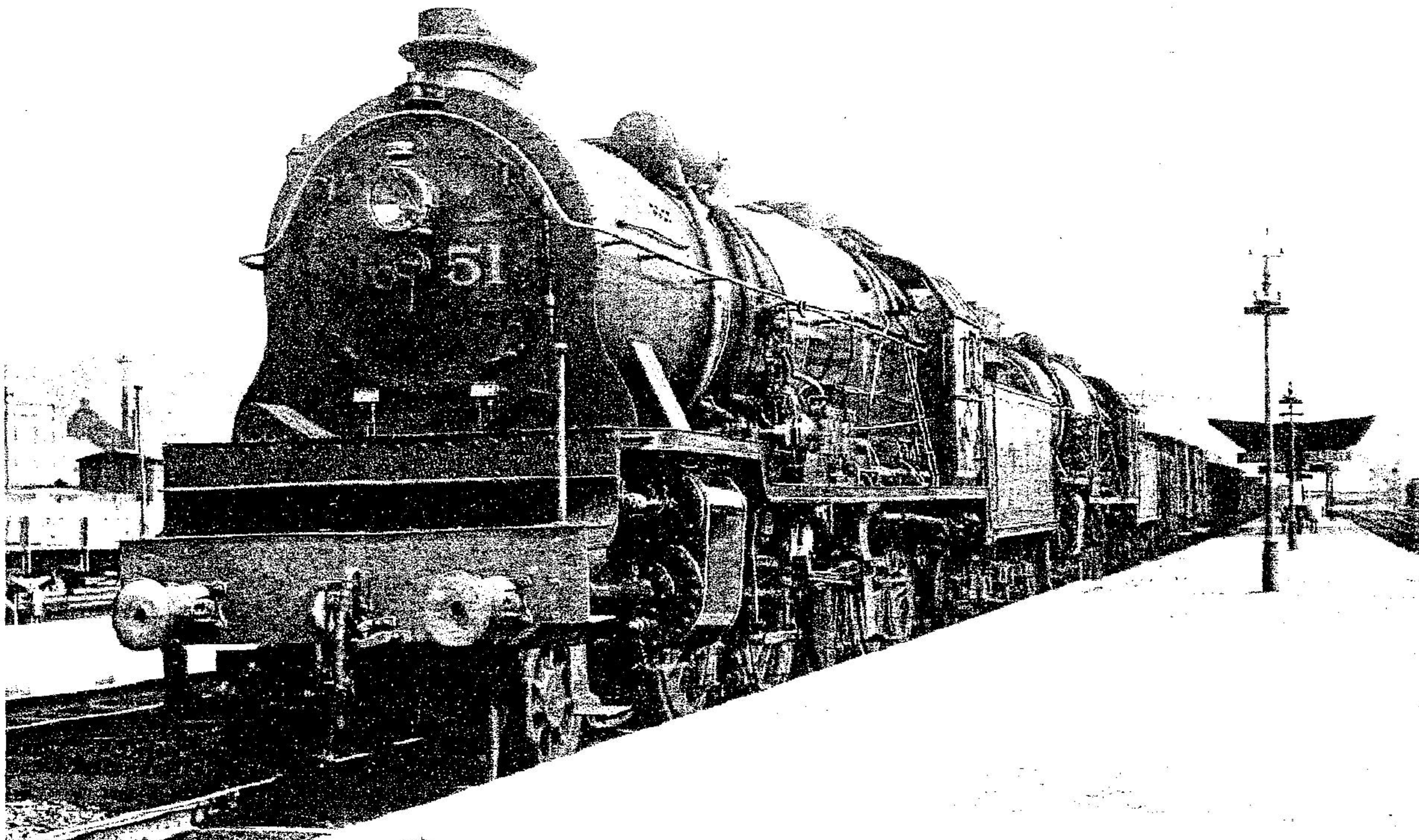
4. De tweede wereldoorlog :

Ook na de bezetting van ons land bleven de typen 36 grotendeels in hun vorige stelplaatsen achter en verzekerden ze nog steeds dezelfde diensten, namelijk de overgebleven zware goederentreinen – meestal ertstreinen en kolenvervoer van en naar de zware metaalnijverheid in zuid- Luxembourg. Zoals men uit de onderstaande tabel kan afleiden waren er nog steeds diensten voorzien in Schaarbeek (FSR), Ottignies (LT), Ronet (FEO), Jemelle (LJ) en Stockem (MKM) voor de Luxembourg- lijn en verder Bertrix (MBX) en Latour (MUT) voor de Athus- Meuse.

	FSR	MKM	LJ	FEO	MUT	MBX	LT			
05/40	7	6	5	10	22	7	7			
12/40	7	8	6	12	16		13			
05/41	8	8	6	10	8					
08/42	4	8	8	9	13	9	6			
12/42	4	13	6	10	13	9	6			
03/43	4	12	6	10	12	8	6			

Nochtans zou de inzet eind 1940 te Bertrix en Ottignies wegvallen ten gunste van het type 38 en zou het aantal gebruikte machines in de overige stelplaatsen licht vooruit gaan.

Gedurende de ganse wereldoorlog bleven zowel de diensten alsook het aantal stelplaatsen praktisch ongewijzigd, enkel Bertrix en Ottignies zouden vanaf begin 1942 opnieuw typen 36 in depot krijgen, in alle stelplaatsen werden de typen 36 gebruikt in de reeks J voor de zwaarste diensten, de mindere diensten werden in de meeste stelplaatsen gesleept door het type 38. Opmerkelijk is wel dat in de zomer 1942 er te Jemelle een gemengde reeks voor de typen 35 / 36 opgesteld werd, eind 1942 verhuisden de typen 35 naar Stockem en vanaf deze datum was er een gemengde reeks in deze stelplaats. Op het einde van de oorlog was de toestand nog ongewijzigd. Bij de bevrijding waren de meeste machines nog in hun stelplaats aanwezig, enkele locomotieven waren echter afgesteld te Ciney, Marbehan, maar ook te Statte, Bastogne en Assesse.



Opnieuw een bubbel tractie te Jemelle in 1939 met de machines 3651 en 3603 van Bertrix en Latour

4. De naoorlogse periode :

Dadelijk na de bevrijding had men een groot tekort aan sterke goederentreinlocomotieven en daarom werden de typen 36 en 38 bij voorkeur gereactiveerd en de bedrijfsklare machines werden onmiddellijk in dienst gesteld in de vorige stelplaatsen. In 1945 werden de machines zonder echte inzetreeksen gebruikt, maar vanaf de zomerregeling van 1946 werden opnieuw officiële inzetreeksen opgesteld. Op dat ogenblik waren een 80- tal machines terug actief en werden 48 locomotieven effectief gebruikt in vijf verschillende stelplaatsen. Opnieuw waren de beide Ardeense hoofdlijnen het inzetzwaartepunt met diensten te Ottignies, Ronet, Jemelle, Stockem en Latour. We kunnen nu ook verder ingaan op de gedetailleerde inzet per stelplaats.

Ottignies : Reeks J 8 inzetdagen

De inzet werd ook hier bepaald door de zware goederentreinen vanuit Antwerpen naar het zuiden. De treinen werden meestal opgehaald te Schaarbeek, Leuven werd niet meer bereikt en was het domein van het type 38. Opmerkelijk waren er twee bestemmingen: Ronet werd driemaal bereikt, maar verder was er ook een trein naar Warnant via Gembloux en Tamines. Verder waren er ook enkele lokale bedieningstreinen naar Gastuche, Mont-St-Guibert en Limal. Het was te Ottignies dat de typen 29 het eerst binnenvloeden en al eind 1945 de eerste typen 36 op een afstelspoor dwongen. Enkele maanden later was de volledige inzetreeks door de moderne machines vervangen. Grote voordeel van het type 29 was het gemak van bediening en het lagere verbruik, anderzijds moesten enkele van de treinen nu wel in dubbele tractie gereden worden.

Ronet : Reeks J 4 inzetdagen

Hier was de inzet beperkt en opnieuw werden de zwaarste diensten gereden : in de vier inzetdagen werden 6 treinparen naar Jemelle op sleeptouw genomen, éénmaal werd doorgereden tot Libramont, een andere keer was Bertrix het eindpunt. Midden 1946 werden ook hier de diensten overgenomen door het type 29 maar voor dezelfde diensten moest het dubbel aantal locomotieven voorbehouden worden, daar praktisch alle treinen in dubbel tractie gereden werden, daar waar één enkele stomer type 36 volstond.

Jemelle : Reeks J 9 inzetdagen

Ook hier zouden nog de hoogwaardige diensten gereden worden en van de 9 dagen waren er vijf ingenomen voor de doorgaande treinen tussen Jemelle en Stockem, tweemaal werd Ronet bereikt, dit voor treinen komende vanuit Stockem, één dag werd ingenomen door een bedieningstreinen naar Libramont enerzijds en naar Bomal op de lijn 43 anderzijds. Kinkempois werd niet meer bereikt. De levering van het type 29 zou al zeer snel leiden tot de afstelling van de machines type 36.

Stockem : Reeks J / Jbis 14 inzetdagen

Te Stockem waren er twee evenredige reeksen J voor de typen 36 : De eerste reeks met 7 plandagen omvatte praktisch enkel de doorgaande diensten in dubbel tractie tussen Stockem en Jemelle / Marloie. Hierbij waren er vier treinparen waarbij één treinpaar doorreed tot in Ronet met uitslaap in deze stelplaats. Verder was er een pendelrit naar Athus en de bediening van Habay. De tweede reeks J bis hield mindere diensten in: de typen 36 pendelden vooral naar Athus en éénmaal tot in Latour. Verder was er tweemaal een dienst met een gemengde goederentrein naar Luxemboiyrg-triage en tijdens de laatste dag verzekerden de typen 36 de bedieningstreinen naar Marbehan, Libramont en Lavaux. Verder was er ook een reizigersdienst tussen Arlon en Marbehan en terug. Ook hier zouden de nieuwe geleverde typen 29 al zeer snel in de loop van 1946 alle diensten overnemen.

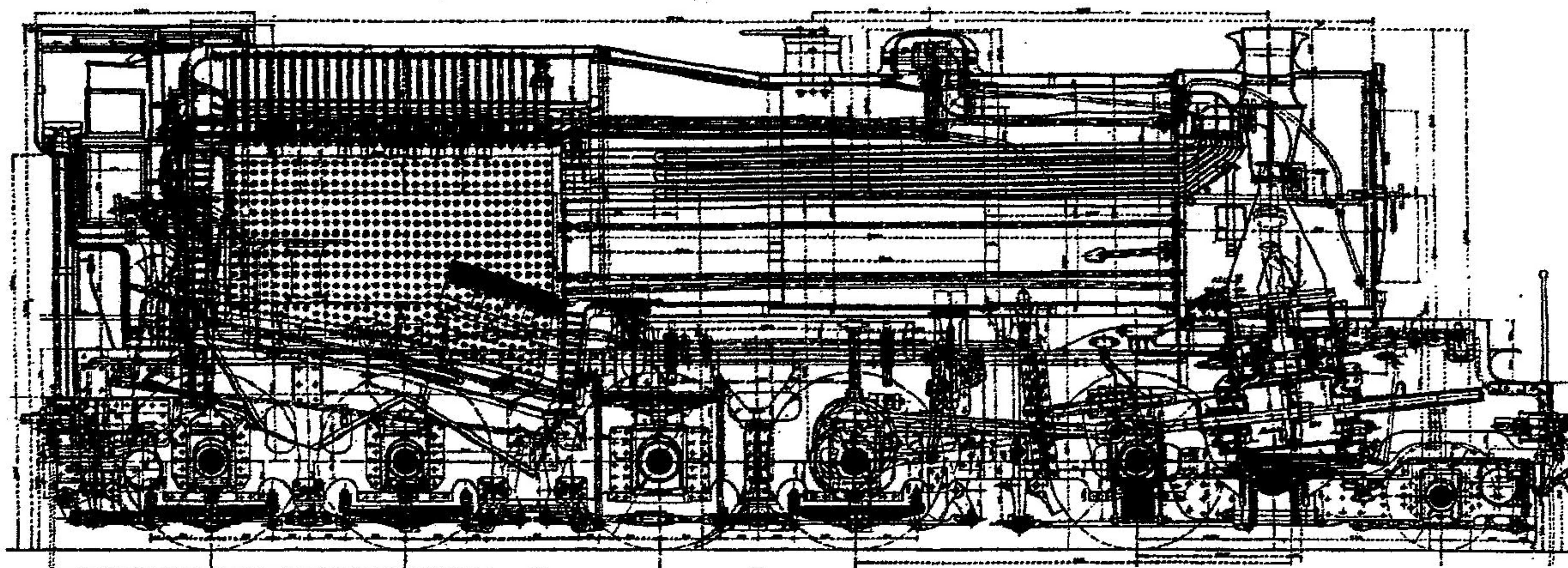
Latour : Reeks J 13 inzetdagen

De diensten waren vrij uitgebreid met vooral de doorgaande goederentreinen tussen Birton / Latour en Bertrix, maar op deze verbinding sleepten ze ook de lokale bedieningstrein naar Florenville en verzekerden ze ook een aantal lichterdiensten op de helling van Meix. In de oostelijke richting was hun enige bestemming Athus. Verder waren er een kleiner aantal overgaveritten naar het Franse Ecouvies. Deze dienst behielden ze tot begin 1946, maar op dat ogenblik doken de eerste machines type 26 te Bertrix op en deze namen op betrekkelijk korte termijn de diensten van het type 36 over. Er waren hier twee redenen : in de naoorlogse tijd waren de treinen terug lichter, en anderzijds waren de type 26 gemakkelijker te bedienen en verbruikten ze duidelijk minder.

Nochtans zouden de typen 36 niet dadelijk geschrapt worden en bleven ze nog circa vijf jaar in de verschillende stelplaatsen afgesteld. Reden hiervoor is het feit dat men twijfelde dat de nieuwe machines typen 26 en 29 de opgelegde taken aankonden. Tweede reden was het feit dat men zocht naar kopers voor deze sterke locomotieven. Ondanks enkele vragen van onder andere enkele oostbloklanden kwam het niet tot een verkoop en in 1951 werden ze dan definitief uit het effectief afgevoerd.

5. Verbouwingen, afwijkingen

Door de lange loopbaan van deze machines, ondergingen ze – vooral tussen de beide wereldoorlogen - verschillende verbouwingen en modernisering. In eerste instantie kregen de machines die na de eerste wereldoorlog afgeleverd werden een andere ketel met als voornaamste verandering een duidelijk grotere oververhitter. Deze machines stonden dan ook model voor de latere modernisering van de vooroorlogse stomers.



Vanaf 1925 – na de transformatie van het type 10 – besliste men om ook de typen 36 op die manier om te bouwen. Deze werken hielden een vergroten van de oververhitter in (40 grote vlampijpen in de plaats van 31), het aanbrengen van een dubbele uitlaat type Legein. Dit hield ook een verlenging van de rookkast in. Verder werden nog verschillende verbteringen bij de aandrijving en de stoomdoorgang aangebracht.

Vanaf 1931 kregen de machines ook nieuwe injecteurs en een voorverwarmer type ACFI. Laatste verbouwing was het aanbrengen van een tweede zandbak op de haard, dit gebeurde vanaf 1935. Door al deze wijzigingen werd zowel het vermogen als de trekkracht met ca. 25 % verhoogd.

NR	MDGB		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	1931	1946	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
4348	3648	36.048	04/10/1922	06/1951	Energie	325	
4349	3649	36.049	05/11/1922	08/1951	Energie	326	
4350	3650	36.050	28/12/1922	08/1951	Energie	327	
4351	3651	36.051	30/01/1923	02/1950	Energie	328	
4352	3652	36.052	03/03/1923	08/1951	Energie	329	
4353	3653	36.053	07/04/1923	06/1951	Energie	330	
4354	3654	36.054	28/12/1922	02/1950	Hanrez	734	
4355	3655	36.055	12/01/1923	07/1951	Hanrez	735	
4356	3656	36.056	30/01/1923	06/1951	Hanrez	736	
4357	3657	36.057	22/03/1923	02/1950	Hanrez	737	
4358	3658	36.058	12/01/1923	07/1951	Boussu	272	
4359	3659	36.059	25/01/1923	01/1950	Boussu	273	
4360	3660	36.060	21/02/1923	01/1950	Boussu	274	

4361		3661	36.061	21/03/1923	05/1951	Gilly	451
4362		3662	36.062	31/03/1923	05/1951	Gilly	452
4363		3663	36.063	04/04/1923	06/1951	Gilly	453
4364		3664	36.064	04/04/1923	02/1950	Gilly	454
4365		3665	36.065	09/04/1914	02/1950	Gilly	430
4366	02701	3666	36.066	25/04/1914	02/1950	Gilly	431
4367		3667	36.067	09/05/1914	02/1950	Gilly	432
4368		3668	36.068	21/05/1914	06/1951	Gulli	433
4369				19/06/1914	WO I	Gilly	434
4370				09/07/1914	WO I	Gilly	435
4371				21/06/1914	WO I	Haine-SP	1229
4372				29/07/1914	WO I	Haine-SP	1230
4373				18/08/1914	WO I	Haine-SP	1231
4374		3674	36.074	1914	08/1951	Haine-SP	1232
4375		3675	36.075	1914	01/1950	St-Léonard	1828
4376		3676	36.076	1914	06/1951	St-Léonard	1829
4377		3677	36.077	12/02/1914	06/1951	Energie	312
4378				07/03/1914	WO I	Energie	313
4379				03/04./1914	WO I	Energie	314
4380		3680	36.080	12/08/1914	06/1951	Couillet	1727
4381				1914	WO I	Couillet	1728
4382				1914	WO I	Couillet	1729
4383		3683	36.083	1914	07/1951	Thiriau	234
4384		3684	36.084	1914	02/1950	Thiriau	235
4385				20/02/1914	WO I	Thiriau	223
4386		3686	36.086	01/12/1913	11/1950	Gilly	424
4387		3687	36.087	21/10/1913	06/1951	Tubize	1759
4388		3688	36.088	09/11/1913	05/1949	Tubize	1760
4389	02736			18/11/1913	WO I	Tubize	1761
4390				16/03/1914	WO I	Thiriau	224
4391		3691	36.091	25/05/1914	01/1950	Thiriau	225
4392		3692	36.092	16/10/1913	01/1950	Gilly	425
4393				21/11/1913	WO I	Gilly	426
4394	02702			12/02/1913	WO I	Gilly	427
4395		3615	36.015	15/01/1914	01/1950	Gilly	428
4396		3616	36.016	02/02/1914	08/1951	Gilly	429
4397		3617	36.017	05/06/1914	06/1951	Haine-SP	1205
4398				09/06/1914	WO I	Haine-SP	1206
4399		3669	36.069	21/06/1914	05/1950	Haine-SP	1207
4400		3600	36.093	29/06/1914	06/1950	Haine-SP	1208
4401		3601	36.001	30/12/1910	06/1951	Anglo-FB	1849
4402				06/10/1910	WO I	Anglo FB	1850
4403		3603	36.003	08/12/1910	06/1951	Couillet	1568
4404				08/12/1910	WO I	Tubize	1700
4405		3605	36.005	08/12/1910	06/1951	Haine-SP	1000
4406		3606	36.006	07/11/1911	06/1951	Hestre	1
4407				03/12/1911	WO I	Hestre	2
4408				19/12/1911	WO I	Hestre	3
4409				19/01/1912	WO I	Hestre	4
4410				12/02/1912	WO I	Hestre	5
4411		3611	36.011	19/03/1912	06/1951	Hestre	6
4412				20/04/1912	WO I	Hestre	7

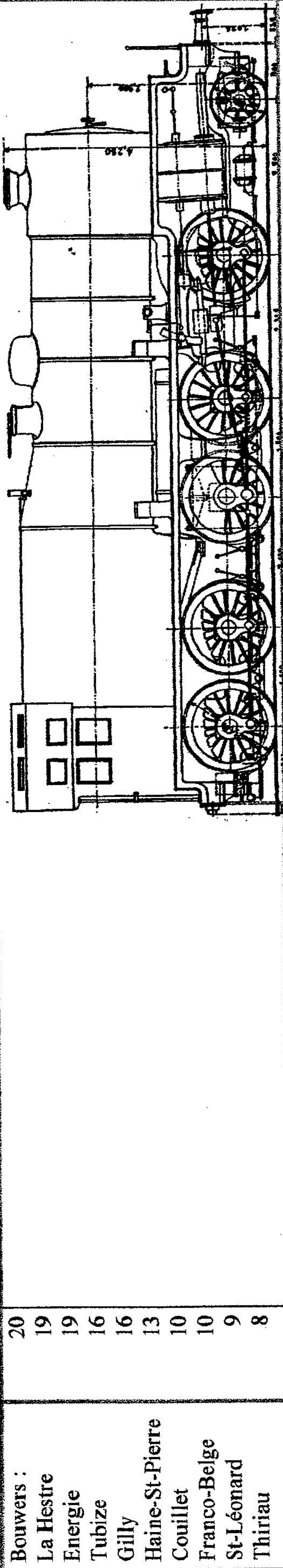
4413				01/05/1912	WO I	Hestre	8
4414				28/05/1912	WO I	Hestre	9
4415				30/06/1912	WO I	Hestre	10
4416				03/08/1912	WO I	Hestre	11
4417				19/09/1912	WO I	Hestre	12
4418		3618	36.018	19/08/1911	02/1950	Haine-SP	1100
4419		3619	36.019	30/08/1911	01/1950	Haine-SP	1101
4420	02727			27/09/1911	WO I	Haine-SP	1102
4421				22/10/1911	WO I	Haine SP	1103
4422				10/03/1912	WO I	Thiriau	190
4423		3623	36.023	14/11/1911	08/1951	Gilly	390
4424		3624	36.024	28/02/1912	08/1951	Gilly	391
4425				02/07/1912	WO I	Energie	247
4426	02721			06/07/1912	WO I	Energie	248
4427		3627	36.027	28/09/1911	08/1951	Carels	507
4428				29/10/1911	WO I	Carels	508
4429		3629	36.029	13/12/1911	01/1950	Carels	509
4430		3630	36.030	31/01/1912	08/1951	Carels	510
4431		3631	36.031	27/01/1912	05/1949	Couillet	1595
4432	02703			02/02/1912	WO I	Couillet	1596
4433		3633	36.033	30/11/1911	01/1950	St-Léonard	1685
4434		3634	36.034	29/07/1911	01/1950	Tubize	1710
4435				05/08/1911	WO I	Tubize	1711
4436	02740	3636	36.036	07/09/1911	02/1950	Tubize	1712
4437		3637	36.037	16/10/1911	01/1950	Tubize	1713
4438		3638	36.038	28/02/1912	06/1951	Couillet	1597
4439		3639	36.039	13/03/1912	06/1951	Couillet	1598
4440				12/11/1911	WO I	St-Léon,ard	1683
4441		3641	36.041	10/11/1911	06/1951	St-Léonard	1684
4442				14/05/1912	WO I	Thiriau	191
4443	02728	3643	36.043	18/11/1911	01/1950	Tubize	1730
4444		3644	36.044	12/12/1911	02/1950	Tubize	1731
4445	02704			05/04/1912	WO I	Couillet	1638
4446		3646	36.046	19/12/1911	06/1951	Haine-SP	1108
4447		3647	36.047	31/12/1911	01/1950	Haine-SP	1109
4448		3608	36.008	31/07/1912	07/1951	Energie	244
4449		3609	36.009	27/11/1912	02/1950	Gilly	394
4450		3610	36.010	30/12/1912	08/1951	Gilly	395
4451				14/12/1911	WO I	Tubize	1732
4452		3612	36.012	31/12/1911	01/1950	Tubize	1733
4453	02929	3613	36.013	27/04/1912	06/1951	Couillet	1639
4454	02737	3604	36.004	02/05/1912	08/1951	Haine-SP	1110
4455	02742	3625	36.025	05/04/1912	01/1950	Energie	245
4456	02730	3626	36.026	20/07/1912	02/1950	Energie	246
4457	02711			31/05/1912	WO I	Boussu	234
4458		3628	36.028	08/06/1912	01/1950	Boussu	235
4459	02705	3689	36.089	12/12/1912	01/1950	Energie	289
4460				14/12/1912	WO I	Energie	290
4461		3621	36.021	31/12/1912	02/1950	Energie	291
4462		3602	36.002	31/12/1912	01/1950	Energie	292
4463		3632	36.032	01/02/1913	02/1950	Energie	293
4464	02712	3614	36.014	15/02/1913	02/1950	Energie	294

4465				12/03/1913	WO I	Energie	295
4466	02706	3640	36.040	26/03/1913	06/1951	Energie	296
4467	02707			28/03/1913	WO I	Thiriau	216
4468				24/04/1913	WO I	Thiriau	217
4469				12/12/1913	WO I	Thiriau	218
4470				30/12/1912	WO I	Tubize	1684
4471		3671	36.071	31/12/1912	02/1950	Tubize	1685
4472				13/02/1913	WO I	Tubize	1686
4473		3673	36.073	22/02/1913	02/1950	Tubize	1687
4474				27/02/1913	WO I	Tubize	1688
4475		3636	36.036	31/12/1912	06/1951	Anglo FB	2023
4476		3642	36.042	29/02/1913	06/1951	Anglo FB	2024
4477				16/02/1913	WO I	Anglo FB	2025
4478		3678	36.078	26/03/1913	01/1950	Anglo FB	2026
4479		3679	36.079	11/01/1913	06/1951	Anglo FB	2027
4480	02722			26/01/1913	WO I	Couillet	1661
4481				15/02/1913	WO I	Couillet	1662
4482		3682	36.082	12/03/1913	02/1950	Couillet	1663
4483	02726	3645	36.045	31/01/1913	06/1951	St-Léonard	1754
4484				10/02/1913	WO I	St-Léonard	1755
4485	02731			13/10/1913	WO I	St-Léonard	1756
4486				08/12/1913	WO I	St-Léonard	1757
4487		3607	36.007	24/12/1913	08/1951	Hestre	21
4488	02708	3670	36.070	16/12/1913	06/1951	Hestre	22
4489				05/02/1914	WO I	Hestre	24
4490		3690	36.090	20/02/1914	08/1951	Hestre	25
4491	02709			09/05/1914	WO I	Hestre	27
4492		3622	36.022	22/05/1914	06/1951	Hestre	28
4493		3672	36.072	26/06/1914	06/1951	Hestre	29
4494		3681	36.081	17/07/1914	01/1950	Hestre	30
4495				31/12/1913	WO I	Anglo FB	2078
4496				18/12/1913	WO I	Anglo FB	2079
4497				31/12/1913	WO I	Anglo FB	2080
4498				02/07/1913	WO I	Energie	304
4499		3685	36.085	14/08/1913	06/1951	Energie	305
4500		3620	36.020	02/08/1913	06/1951	Energie	306

Stoomlokomotief type 36 (oorspronkelijk)

I'E

Goederentreinlocomotief



Bouwers :
 La Hestre 20
 Energie 19
 Tubize 16
 Gilly 16
 Haine-St-Pierre 13
 Couillet 10
 Franco-Belge 10
 St-Léonard 9
 Thiriau 8

Loopbaan :
 Nummering :

4365 - 4500

Effektief bij bouw

Bouwer :

135
 Gilly/Hestre/Couillet
 AFB/Thiriau/Energie
 10/1910 - 05/1914

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Aandrijving :

Type overbrenging :

Plaatsing cilinders :

Diameter cilinders :

Zuigerslag :

Remming :

Kompressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

Ketelkenmerken :

Keteldruk :

Type ketel :

Rooster lengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Verwar.opp. haard :

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Inhoud watertender s:

Inhoud kolenbak :

12 975 mm

12 400 mm

3 020 mm

2 900 mm

4 355 mm

10 115 mm

2 500 mm + 2 315 mm +

1 600 mm + 2 100 mm +

1 600 mm

930 mm

1 355 mm

1 450 mm

900 mm

108 200 kg

16 400 kg

17 800 kg

19 000 kg

18 500 kg

18 200 kg

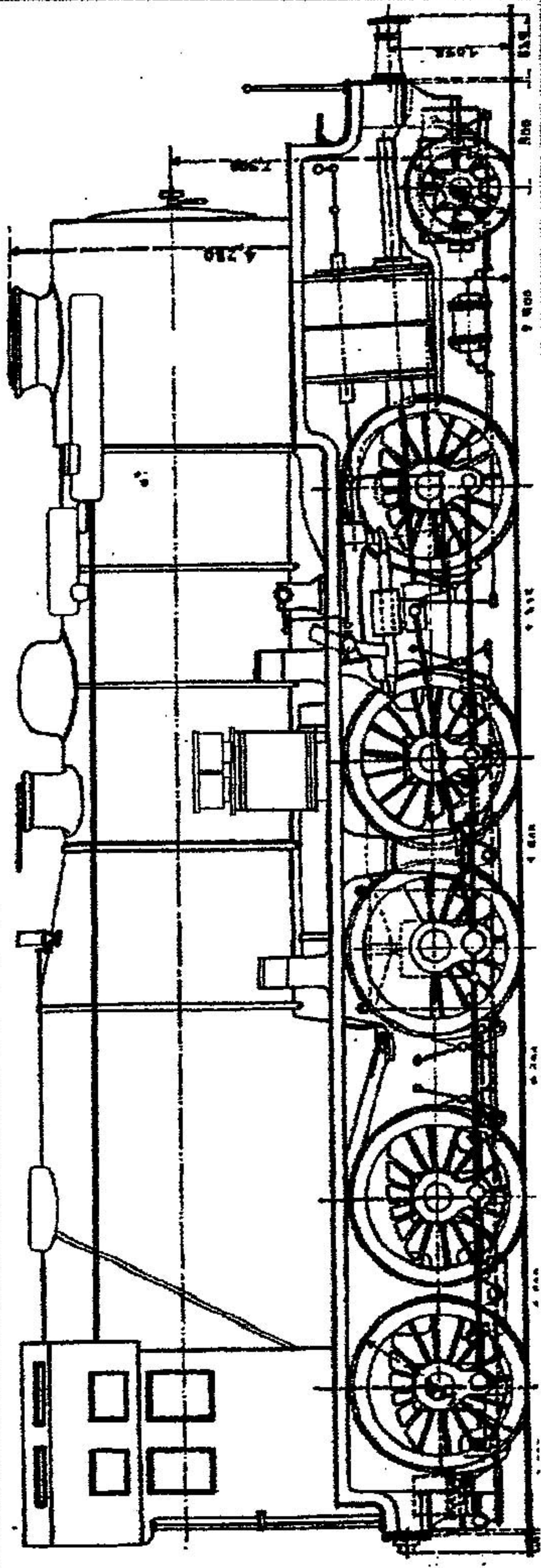
18 300 kg

8 300 kg/m

Stoomlokomotief type 36 (na ombouw)

I'E

Goederentreinlocomotief



Bouwers :	20
La Hestre	19
Energie	35
Tubize	16
Gilly	16
Haine-St-Pierre	13
Couillet	10
Franco-Belge	10
St-Léonard	9
Thiriau	8
Hanrez	5

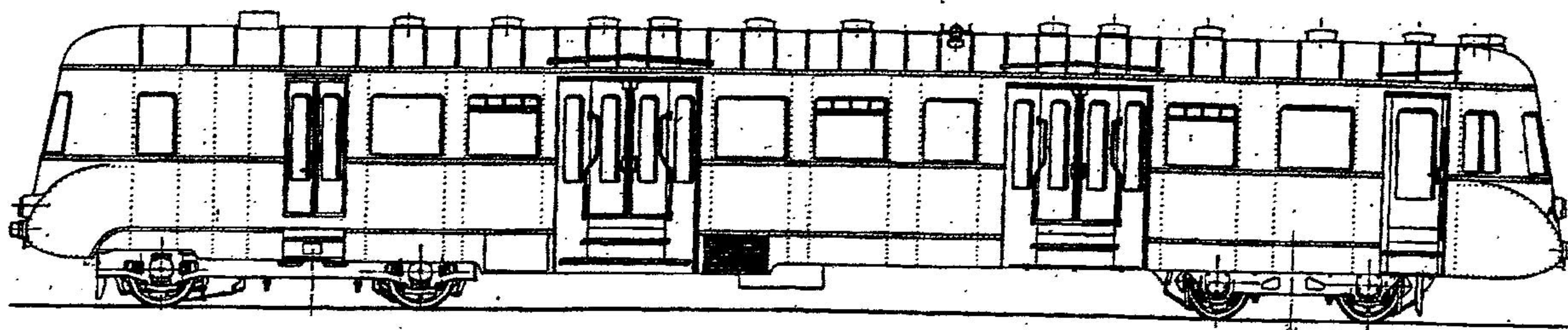
Loopbaan :	4348 - 4500	Ketelkenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	3600 - 3692	Keteldruk :	14 bar	Totale lengte :	12 975 mm
Effektief bij bouw	36.001 - 36.093	Type ketel :	Flamme	Lengte chassis :	12 400 mm
Bouwer :	93	Roosterlengte :	2 900 mm	Breedte :	3 020 mm
Levering :	Gilly/Hestre/Couillet	Roosterbreedte :	1 760 mm	Hoogte as ketel :	2 900 mm
Ombouw :	AFB/Thiriau/Energie	Roosteroppervlakte :	5,10 m ²	Hoogte (totaal) :	4 355 mm
Buiten dienst :	10/1910 - 05/1914	Verwar.opp. haard :	18,95 m ²	Radstand (totaal) :	10 115 mm
Asindeling :	1925 - 1935	Aantal grote vlampijpen :	40	Afstand tussen assen :	2 500 mm + 2 315 mm +
Snelheid :	1950 - 1951	Diameter gr vlampijpen	118 / 127 mm		1 600 mm + 2 100 mm +
Aandrijving :	1'E	Opp. grote vlampijpen	77,50 m ²	Oversteek voor :	1 600 mm
Type overbrenging :	60 km/h	Aantal kleine vlampijpen :	190	Oversteek achter :	930 mm
Plaatsing cilinders :	Walschaerts	Diameter kl vlampijpen :	45 / 50 mm	Diameter drijfwielen :	1 355 mm
Diameter cilinders :	4 (2 binnen/ 2 buiten)	Opp. kleine vlampijpen :	134,50 m ²	Diameter loopwielen :	1 450 mm
Zuigerslag :	500 mm	Lengte vlampijpen :	5 000 mm	Massa (rijvaardig)	900 mm
Remming :	660 mm	Verwarmingsopp. pijpen :	238,85 m ²	Aslast : 1ste as	108 200 kg
Kompressor :	enk Westinghousepomp	Totaal verwarmingsopp. :	258,90 m ²	2 de as	16 400 kg
Debiet :	1 200 l/min	Oververhittingsopp. :	75,79 m ²	3 de as	17 800 kg
Automatische rem :	Westinghouse	Diameter ketelromp :	1 800 mm	4 de as	19 000 kg
Rechtstreekse rem :	Stoomrem	Dikte pijpenplaat	27 mm	5 de as	18 500 kg
Handrem :	Schroefrem	Dikte langsketel	18 - 27 mm	6 de as	18 200 kg
		Inhoud ritvaardige ketel :	9,280 m ³	Massa /lopende meter	18 300 kg
		Inhoud stoomruimte :	3,520 m ³	Inhoud watertender s:	8 300 kg/m
		Oppervlakte stoomafgifte	12 m ³		---

Dieselmotorwagen

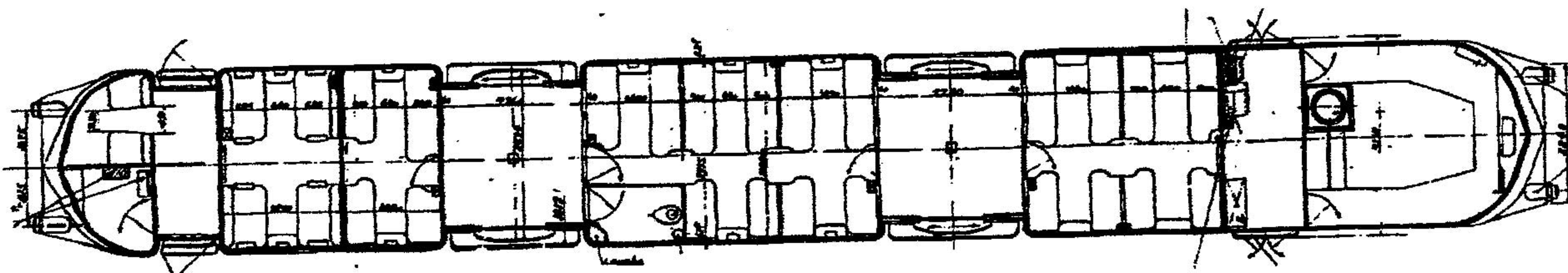
Type 608

1. Voorgeschiedenis :

Na de vele prototypes, waar slechts één exemplaar van gebouwd werd, zou de N.M.B.S. kort voor de tweede wereldoorlog het plan opvatten om een eerste grotere serie dieselmotorwagens te laten bouwen. Tussen de vorige types werd geopteerd voor de motorwagen 606.01 en in eerste instantie zouden een twintigtal zware motorwagens op het programma staan. De opdracht werd aan de Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre. Nochtans zou al bij de bestelling het aantal reizigers verder dalen en zouden de spoorwegen een andere koers inslaan en de nadruk leggen op de kleine en lichte tweeassige motorwagens type 551 Brossel en de bestelling werd beperkt tot 6 eenheden. Deze werden tussen augustus en december 1939 afgeleverd.



De nieuwe motorwagens type 608 zouden voor het grootste gedeelte identiek zijn met de oudere motorwagen 606.01: de kastvorm was praktisch gelijk, enkel de schuifdeuren werden verbeterd en de indeling aangepast. Hierdoor was het aantal derde klasse plaatsen verhoogd tot 64 (in plaats van 50 bij de 606), de tweede klasse werd gehalveerd tot 10 zitplaatsen. De motor – geleverd door SEM – was gelijkaardig, in tussentijd was deze achtcilinder motor verbeterd en kon het vermogen stijgen tot 275 kW. Voor de rest bleef de aandrijving gelijk. Door deze verbeteringen was de snelheid met 10 km/h verhoogd tot 100 km/h.



2. De loopbaan :

De levering gebeurde in de loop van 1939 en door deze zeer late levering voor de tweede wereldoorlog, zou de inzet voor deze wereldbrand sterk beperkt worden. De inzetstemplaats voor deze zes stellen werd Brugge. Nochtans zouden de testritten in de loop van september 1939 vanuit Luttre doorgevoerd worden en pas na een paar weken kwam de 608.01 in West-Vlaanderen aan. De eigenlijke inzet begon pas in de loop van december en er waren vier motorwagens nodig voor de dienst. Hoofdinzet kenden de motorwagens op de lijn 66 tussen Brugge en Kortrijk en in deze dienst werden er vier treinparen gereden, er was één treinpaar over de ganse verbinding, de overige reden tussen Kortrijk en Roeselare / Tielt. Verder waren er enkele diensten tussen Tielt en Brugge enerzijds en tussen Brugge en Eeklo anderzijds.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bevond de 608.06 zich nog steeds te Luttre en met slechts enkele kilometers op de teller werd dit stel hier afgesteld. De overige stellen stonden vooreerst te Brugge maar enige maanden werden ze naar Brussel-zuid (Vorst) afgevoerd en hier gedurende de ganse oorlog afgesteld, dit bij gebrek aan brandstof. In mei 1944 werd de stelplaats gebombardeerd en werden alle stellen beschadigd, twee

motorwagens – de 608.02, 608.05 – werd slechts licht gehavend, de overige brandden gedeeltelijk uit. Al zeer snel besliste men bij de N.M.B.S. tot de heropbouw van deze motorwagens. En de herstelling werd door Baume & Marpent te La Louvière uitgevoerd.



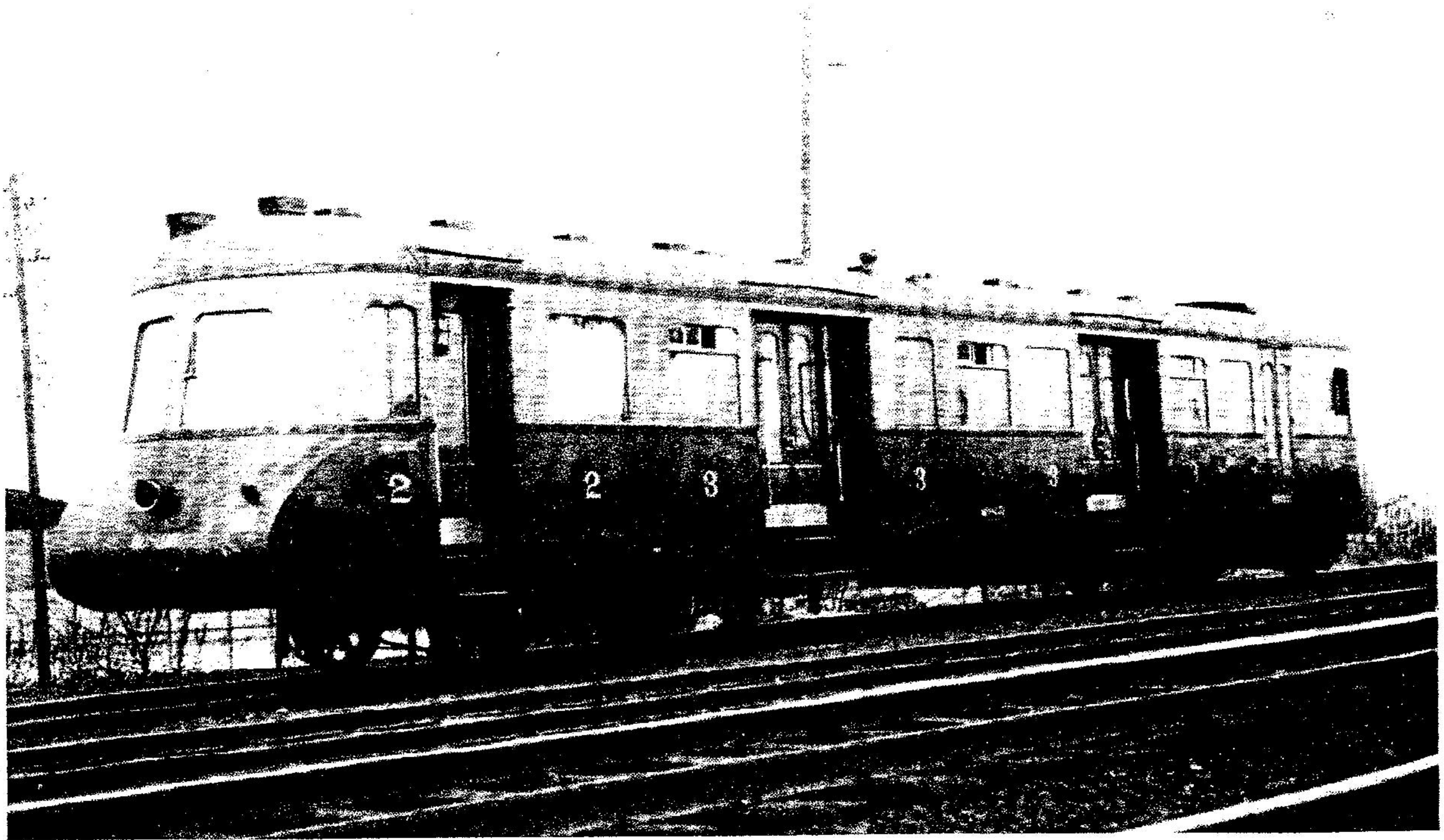
Verste boostelijke bestemming : het type 608 te St-Truiden

Na de bevrijding en na de herstelling bleven de zes motorwagens voorlopig te Brussel-zuid en hier werd een inzetreeks met 5 à 6 plandagen opgesteld waarbij het daggemiddelde om de 250 km schommelde. Tijdens de volgende jaren werd de inzet nog verder uitgebreid en steeg het daggemiddelde tot boven de 300 km. In 1947 had men de uitgebreidste reeks met de volgende diensten :

Dag 1 :		onderhoud te Brussel-zuid
Dag 2	316 km	Ritten naar Aalst, Dendermonde en pendelritten naar Londerzeel
Dag 3	407 km	Brussel – Aalst – Gent en terug (drie treinparen) Brussel – Leuven – Landen en terug
Dag 4	374 km	Brussel – Aalst – Gent en terug Brussel – Tienen – Landen en terug Brussel – Clabecq en terug
Dag 5	416 km	Brussel – Gent en terug Brussel – Leuven – Landen en terug Pendelritten Aalst – Londerzeel
Dag 6	234 km	Brussel – Gent en terug Brussel – Soignies en terug Brussel – Ottignies en terug

Tijdens de volgende jaren bleef de inzet praktisch ongewijzigd doorlopen, wel reden de stellen nu ook vanuit Gent naar Zelzate en waren sommige treinen naar Landen doorgetrokken tot in St-Truiden. Verder was er een treinpaar vanuit Londerzeel via Boom naar Antwerpen en werd ook Zottegem bereikt. De elektrificatie van de lijn 36 in 1955 zorgde ervoor dat alle diensten naar Landen en St-Truiden wegvielen en dat de inzet beperkt werd. Nieuwe bestemming werd op dat ogenblik Kortrijk dat éénmaal bereikt werd.

Deze laatste dienst werd vanaf 1957 nog verder uitgebreid en Kortrijk werd meerdere malen per dag bereikt, ook Oudenaarde was een eindpunt geworden. Nieuwe bestemmingen waren Geraardsbergen en Mechelen. Verder reden ze ook enkele pendelritten tussen aalst en Burst.



De volgende grote wijziging had de elektrificatie van de lijn Brussel – Gent als oorzaak: deze gebeurde in 1961 en op dat ogenblik vielen verschillende diensten naar Gent weg en de diensten naar Kortrijk gingen over op de moderne motorwagens type 603. Daarom ging de 608.02 in december 1960 naar de stelplaats Walcourt over en de stellen 608.04 en 608.06 volgden een maand later.

Voor de drie overgebleven stellen werd alsnog een inzetreeks met twee dagen opgesteld en ze verzekerden vooral diensten tussen Brussel en Dendermonde. Vanuit deze laatste plaats reden de motorwagens nog naar Mechelen en Gent-St-Pieters. Vanuit Aalst was er nog steeds één dienst naar Geraardsbergen en verder werden ook nog Edingen en Braine l'Alleud bediend. In juli 1961 werden de drie stellen van Brussel naar Walcourt getransfereerd.

Walcourt / Monceau :

De stationering van de enkele motorwagens type 608 (en ook de tweeledige motorwagens type 620) te Walcourt was in feite enkel gericht op de bediening van de enige hoofdlijn in deze streek tussen Sambre et Meuse. In december 1960 kwam de 608.02 voor personeelsopleiding naar deze rurale stelplaats en vanaf januari werden de drie aanwezige stellen buiten reeks gebruikt. Pas op 28 mei 1962 zou de eerste officiële inzetreeks met vier inzetdagen opgesteld worden. Ze haalden hier een daggemiddelde van 275 tot 300 km. Praktisch alle diensten werden gereden op de rechtstreekse verbinding tussen Charleroi en Mariembourg en verder de omnibustreinen naar Treignes ezn het Franse Vireux-Molhain dat tweemaal per dag bereikt werd. Naast deze hoofdverbinding werden ook nog enkele andere lokale lijnen bereden: vanuit Walcourt reden ze naar Florennes (vijfmaal per dag) en Ermeton, vanuit Mariembourg werd Chimay en Couvin bereikt.

Tijdens de zomerregeling van 1963 werd beslist om het onderhoud van de motorwagens door de stelplaats Monceau te laten uitvoeren en de transfer vond plaats op 2 december 1963. Nochtans veranderde er niets aan de inzet. Wel viel de inzet naar Florennes en Ermeton op 9 juli 1962 weg en werd de volledige lijn verbust. Pas met de zomerregeling van het volgende jaar werd de inzetreeks aangepast en waren er vijf motorwagens nodig met een beperkt daggemiddelde van 170 km. Concreet had men de volgende situatie :

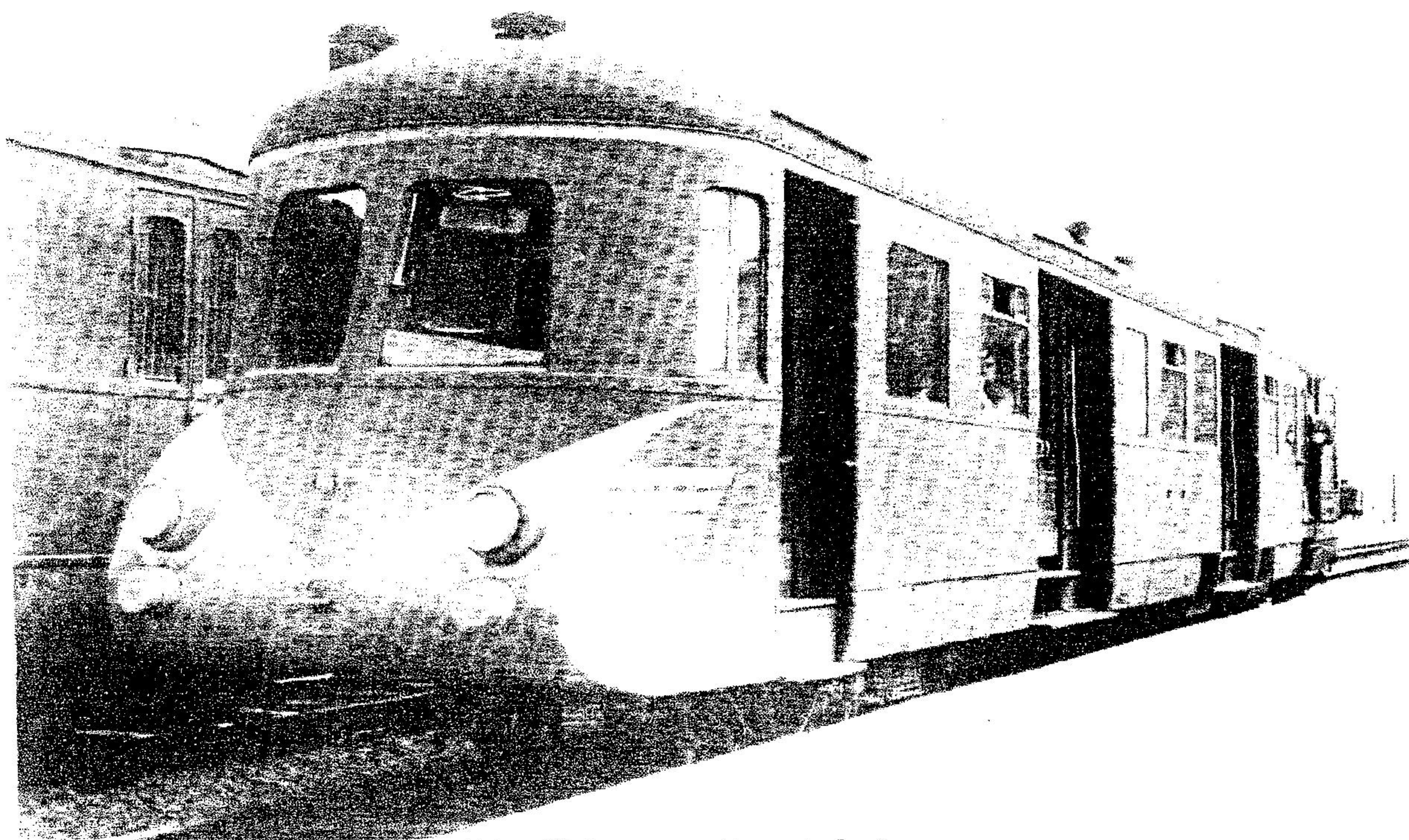
Dag 1		onderhoud te Monceau
Dag 2	188 km	Charleroi – Mariembourg – Treignes (twee treinporen)

		Mariembourg – Chimay (tweemaal)
Dag 3	262 km	omnibustreinen Mariembourg – Treignes Treinpaar Mariembourg – Chimay Treinpaar Chimay – Lobbes
Dag 4	248 km	Twee treinparen Mariembourg – Chimay – Lobbes Een treinpaar Charleroi – Chimay
Dag 5	152 km	Ritten Mariembourg – Chimay / Couvin Treinpaar Charleroi – Walcourt Planton te Charleroi

De doorgaande treinen Charleroi – Mariembourg zouden voor het grootste gedeelte door de tweeledige stellen type 620 bediend worden. Maar even later kwam het einde van de motorwagens in zicht, de lijn Chimay – Lobbes werd in mei 1964 verbust en enkele maanden later werden ook Chimay en Couvin van het spoorweganet afgesloten. Men zocht een nieuw inzetgebied en dit werd gevonden tussen Charleroi en Ottignies en hier kwamen de tweeledige stellen tot inzet. Hierdoor werden de typen 608 nu ook voor de rechtstreekse treinen Charleroi – Mariembourg gebruikt en steeg hun inzet.

Men zocht echter voor een vervanging voor de storingsgevoelige motorwagens en in 1965 zouden de M1- trek / duwstellen de wacht overnemen en werden de motorwagens te Walcourt afgesteld. Hier bleven ze nog even reserve maar tussen juli 1966 en april 1967 werden ze uit het bestand geschrapt.

Daar waar vijf motorwagens korte tijd later gesloopt werden, werd de 608.05 aangeduid om als museumvoertuig behouden te worden en deze motorwagen bleef verweesd te Walcourt achter. Pas vijftien later werd deze motorwagen terug opgemerkt en op 19 december 1981 werd het stel voor restauratie naar de CW Mechelen afgevoerd. Nochtans zou de kostprijs te hoog uitvallen en werd de 608.05 opnieuw afgesteld. Pas een tiental jaar later zou de actieve groep spoorwegmensen uit de stelplaats Antwerpen-Dam het lot van deze motorwagen aantrekken en starten met de uitvoerige restauratie: de kast werd te Antwerpen vernieuwd, de motor onderging te Merelbeke een revisie. Na jaar was de motorwagen terug ritvaardig en in een toestand waarbij nog enkele bijkomende werken moesten uitgevoerd worden. De 608.05 werd onder meer te Leuven en Walcourt voorgesteld. Maar op dat ogenblik kwamen nieuwe wetten voor de reminrichting en waren de werken te uitgebreid en daarom verzeilde de motorwagen terug in de motteballen te Antwerpen.



Een type 608 wacht naast een type 620 te Walcourt op zijn vertreksein

Schildering :

De typen 608 kwamen op de sporen in de klassieke koningsblauwe – beige kleurstelling maar de inzet in deze livrei was vrij beperkt tot de vooroorlogse periode. Bij de herstelling na de tweede wereldoorlog kregen de motorwagens de standaardschildering uit deze perioden namelijk de kleurstelling met twee tinten groen (rijtuiggroen / grasgroen) en in deze vorm reden ze een tiental jaren rond.

In de eindjaren vijftig werd de klassieke N.M.B.S. kleurstelling aangebracht, volledig donkergroene kast en deze schildering behielden ze tot bij hun schrapping.

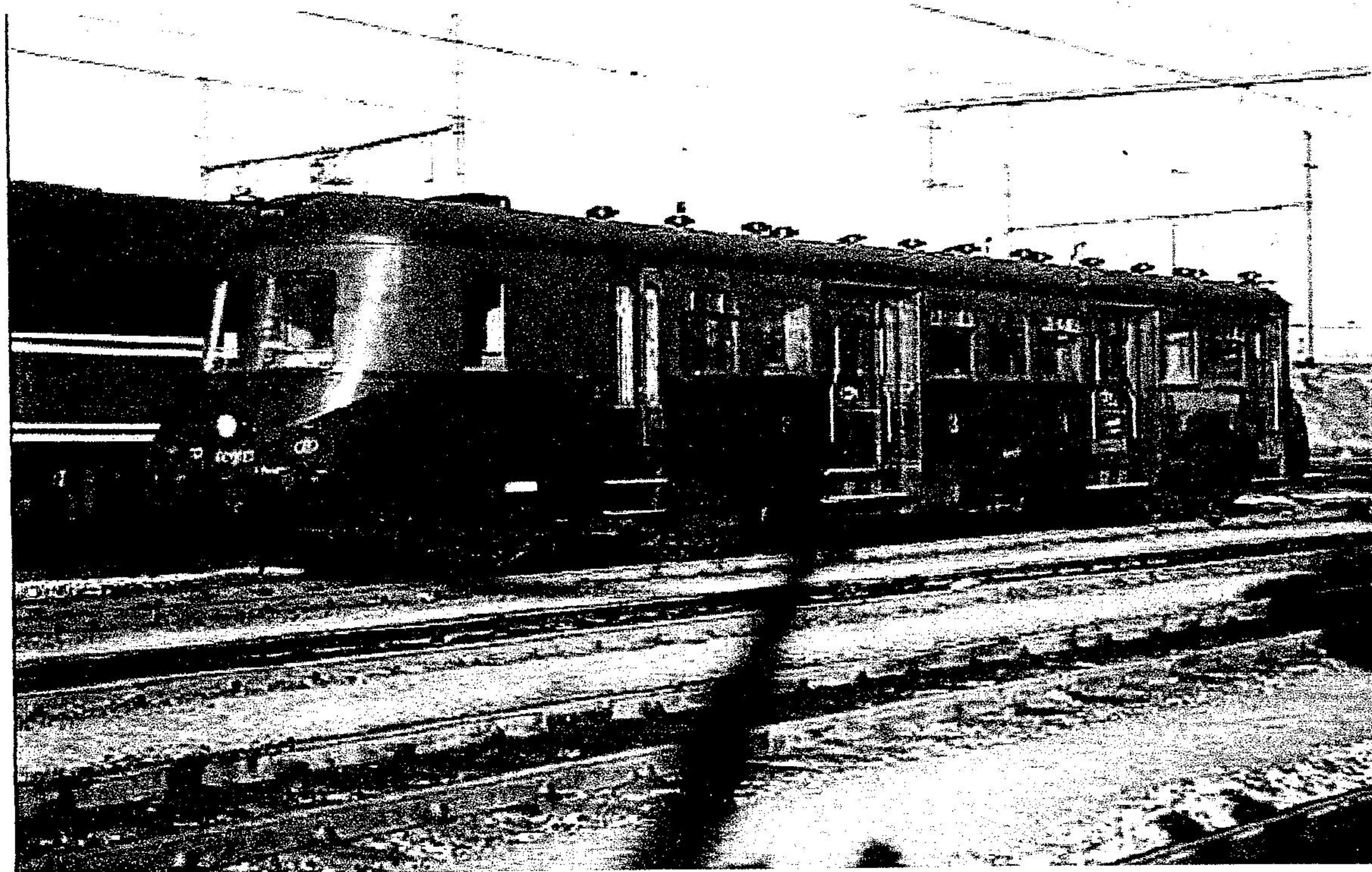
Uiterlijk werden ze slechts éénmaal gewijzigd: oorspronkelijk was er één centrale koplamp, zonder enige gele zichtbaarheidsbanden. Vanaf de beginjaren zestig werd de koplamp ontdubbeld en werden kleine gele snorren aangebracht.

3. Overzicht :

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
608.01	FUF Haine-St-Pierre	08/1939	Brugge Brussel-zuid Brussel-zuid AR Walcourt Monceau	E / 1940 /1944 07/1961 12/1963 07/1966	07/1966 PV 264
608.02	FUF Haine-St-Pierre	09/1939	Brugge Brussel-zuid Brussel-zuid AR Walcourt Monceau	E / 1940 /1944 07/1961 12/1963 11/1966	11/1966 PV 479
608.03	FUF Haine-St-Pierre	10/1939	Brugge Brussel-zuid Brussel-zuid AR Walcourt Monceau	E / 1940 /1944 07/1961 12/1963 11/1966	11/1966 PV 479
608.04	FUF Haine-St-Pierre	10/1939	Brugge Brussel-zuid Brussel-zuid AR Walcourt Monceau	E / 1940 /1944 07/1961 12/1963 04/1967	04/1967 PV 212/213
608.05	FUF Haine-St-Pierre	11/1939	Brugge Brussel-zuid Brussel-zuid AR Walcourt Monceau	E / 1940 /1944 07/1961 12/1963 11/1966	11/1966 PV 479
608.06	FUF Haine-St-Pierre	12/1939	Brugge Brussel-zuid Brussel-zuid AR Walcourt Monceau	E / 1940 /1944 07/1961 12/1963 04/1967	04/1967 PV 212/213



De 608.01 voor de loods van Walcourt in 1965



Het museumstel 608.05 na zijn restauratie te Antwerpen naast de 201 in 2002

Dieselmotorwagen type 608

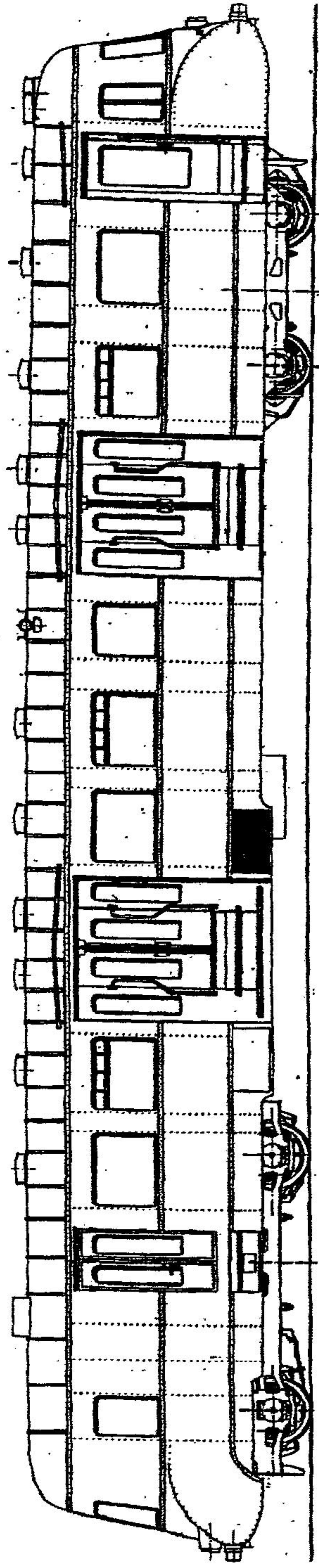
B'2'

Diesel-mechanisch - lokale dienst

Baume & Merpent
Morlanwelz

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : --
2^{de} klasse : 10
3^{de} klasse : 64



Loopbaan :

Nummering : 608.01 - 608.06
Effectief (bij bouw) : 6
Bouwer kast : FUF Haine-St-Pierre
Levering : 08/1939
Ombouw : ---
Buiten dienst : 04/1967
Asindeling : B'2'
Snelheid : 85 km/h

Remming :

Compressor : Westinghouse
Debiet : 700 l/min
Automatische rem : WS 4
Rechtstreekse rem : Schroeffrem
Rangeerrem : ---

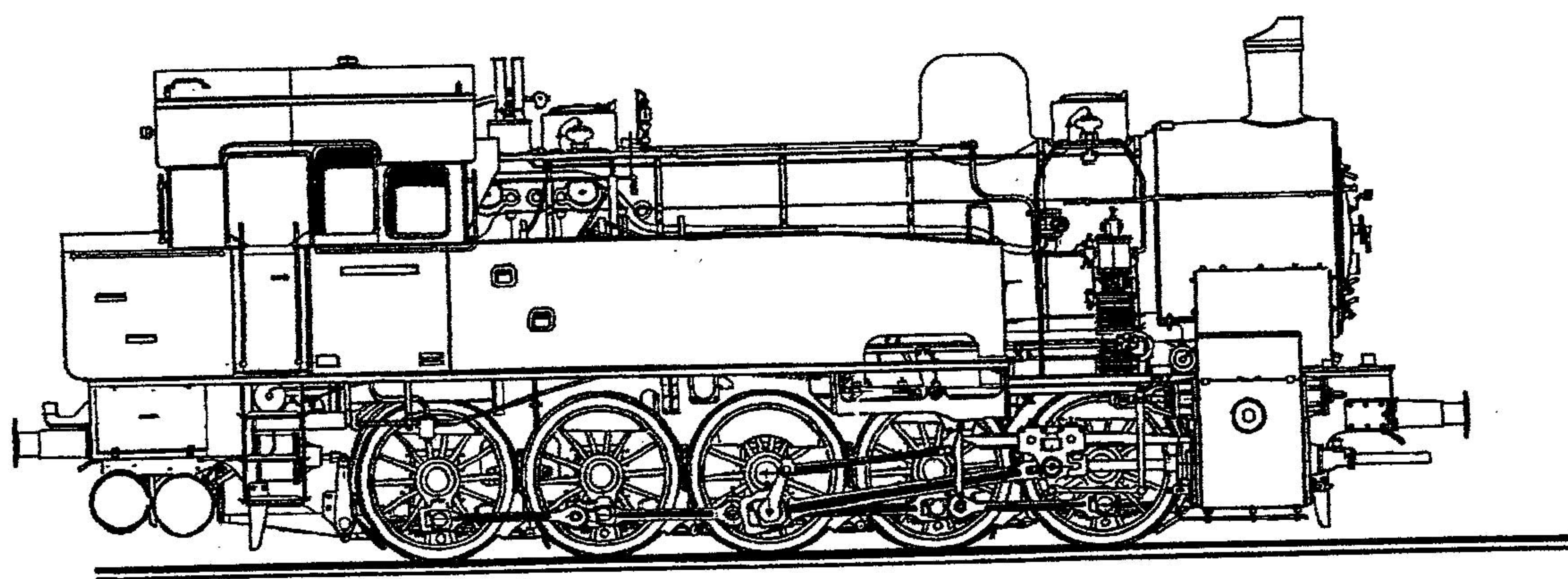
Aankoopprijs : 2 672 683 BF
Actieradius : 750 km

Kenmerken :

Motor : SEM Gent
Bouwer : 8 K 73B
Type : viertakt
Werkingsprincipe : rechtstreeks
Wijze van insputting : ---
Omwentelingssnelheid : 1 330 omw/min
Insputdruk : 150 bar
Cilinders : 8 in lijn
Boring / Zuigerslag : 170 mm x 240 mm
Zuigersnelheid : (gem) 9,2 m/s
Massa motor : 3 500 kg
Lengte / breedte motor : ---
Overbrenging : SLM Winterthur
Bouwer : Mechanisch
Werking : Vijf versnellingen
(pneumatisch bediend)
Keerkoppeling : met glijdende tandwielen
Overbrenging op wielen : cardanas
conische tandwielen

Afmetingen :

Totale lengte : 23 400 mm
Lengte kast : 23 000 mm
Breedte : 2 880 mm
Hoogte vloer : 1 325 mm
Hoogte totaal : 4 000 mm
Radstand (totaal) : 18 125 mm
15 000 mm
Afstand tussen draaistel. : ---
Afstand binnen draaistel. : 3 950 mm
Motordraaistel : 2 300 mm
Loopdraaistel : 500 mm
Oversteek voor : 500 mm
Oversteek achter : 970 mm
Diameter drijfwielen : 45 600 kg
Massa (rijvaardig) : 16 000 kg
Aslast : 1ste as : 16 000 kg
2 de as : 6 900 kg
3 de as : 6 900 kg
4 de as : 1 700 kg/m
Massa /lopende meter : ---
Trekkracht : 220 kW
Uurvermogen : 190 kW
Beschikbaar vermogen : ---

Schrappingen :**Type 98.**

Van deze zware rangeerlocomotieven, zouden er na de tweede wereldoorlog slechts een beperkt aantal overblijven, tussen de beide oorlogen (voor 1931) gingen al 5 machines uit het bestand en niet minder dan 36 locomotieven kwamen na de tweede wereldoorlog niet meer naar ons land terug en reden nog vele jaren in het Oostblok. Van de naoorlogse schrappingen hebben we het volgende overzicht

Overzicht van de schrappingen:

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1960												2
1961			2				1					
1962									1			
1963						1						
1964				1	1	1						

In de laatste jaren waren de weinige type 98 steeds in het Luikse aanwezig en verzekerden ze vooral de lichterdiensten op de hellende vlakken tussen Liège-Guillemins en Ans. Na de elektrificatie werden deze diensten door elektrische locomotieven uitgevoerd en verzeilden ze in de lokale rangeerdienst. Voor de zomerregeling van 1958 waren er nog slechts drie diensten voorzien in drie verschillende reeksen :

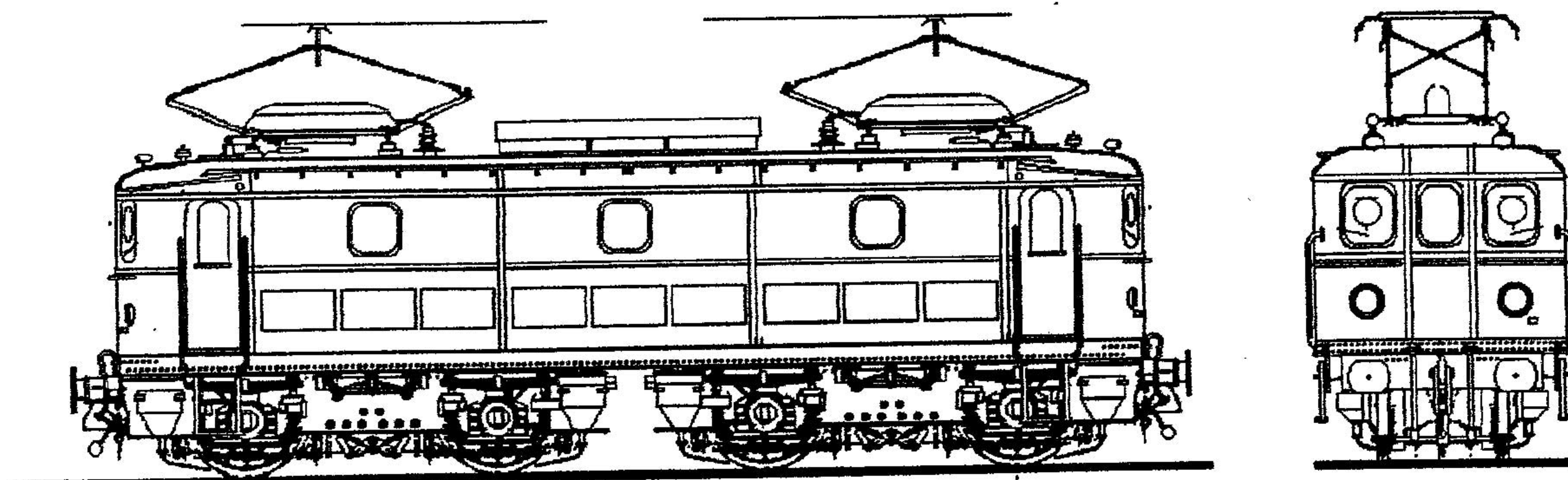
Reeks P	1 plandag	96 km	Deze voorzag vooral korte lokale goederentreinen tussen de Luikse Vormingsstations en zo bereikten ze Kinkempois, Ans, Herstal, Bressoux, Angleur en Liège – Longdoz
Reeks R	1 plandag	96 km	Rangeringen te Liège-Guillemins bundel Angleur
Reeks Rb	1 plandag	96 km	Rangeringen te Liège-Vivegnis Bediening van Angleur tijdens de nacht

De locomotieven bleven in deze ondergeschikte diensten nog geruime tijd in dienst en pas bij het bereiken van de revisiegrens Dit gebeurde pas vanaf 1961 en mondjesmaat verlieten de typen 98 het N.M.B.S. effectief.

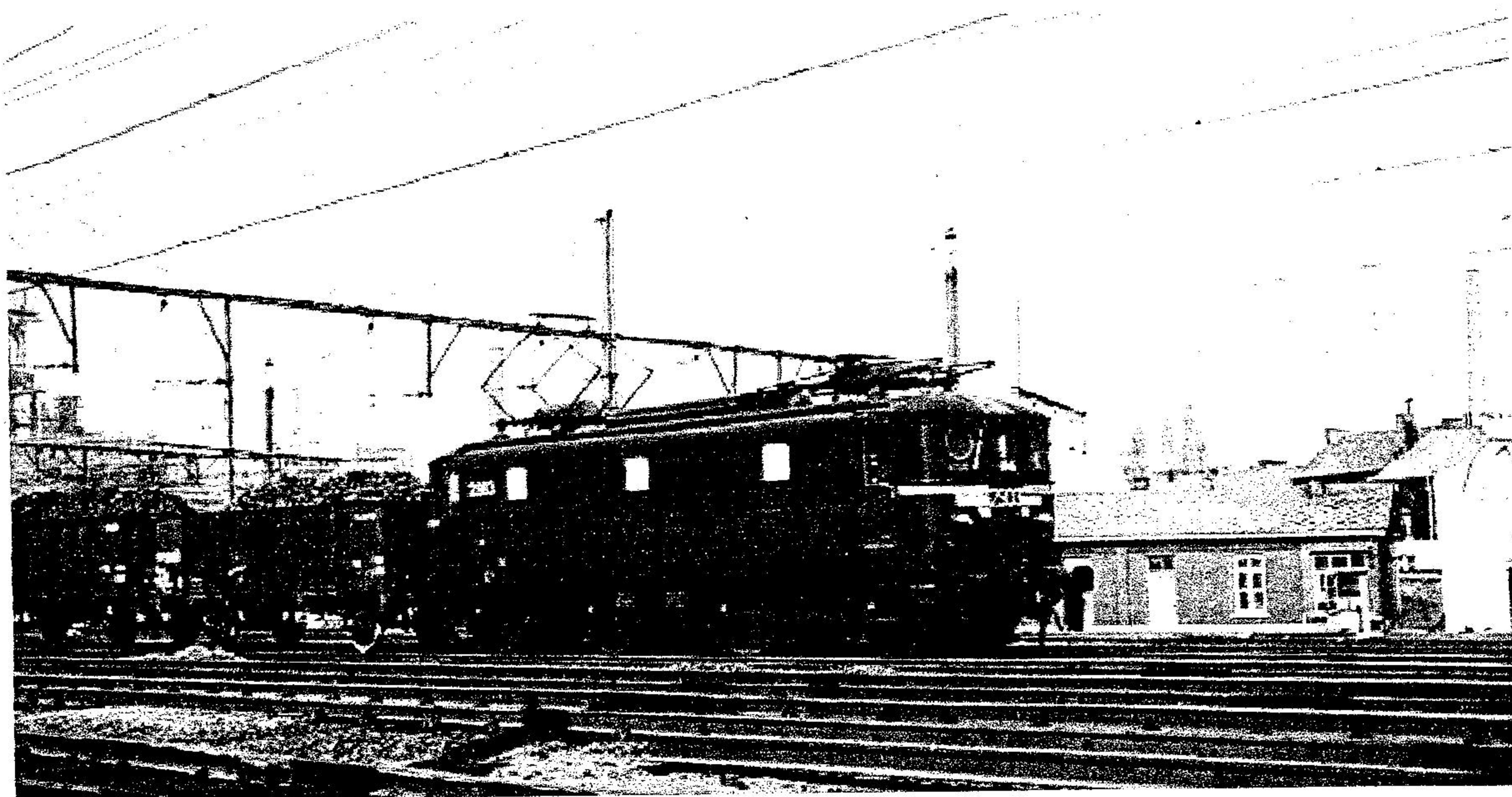
De laatste machines zouden slechts in de loop van 1964 door de nieuwe diesellocomotieven vervangen worden, reden van deze laattijdige schrapping is het feit dat hun opvolgers – de typen 271 – in geen enkel onderdeel voldeden en dat men de levering van de nieuwe machines type 262 (latere reeks 82) moest afwachten.

Schrappingen :

Type 101 – reeks 29.



De schrapping van de locomotieven type 101 (latere reeks 29) gebeurde in drie verschillende fasen. Reden hiervoor was het feit dat deze machines weinig geliefd waren bij de bestuurders. Toen ze in 1949 geleverd werden, waren ze al verouderd. De N.M.B.S. had immers een vooroorlogse Franse locomotief – de BB 300 – als voorbeeld genomen en deze onder licentie laten nabouwen. De bestelling was al voor de tweede wereldoorlog gedaan, maar de bouw en levering werd uitgesteld tot 1949. Hiermee was vooral de manuele sturing een probleem en naarmate er nieuwe machines – typen 122 en 123 – geleverd werden zou de kritiek verder aangewakkerd worden.



Nog steeds in gewone dienst: de 2903 in 1973 te Charleroi-sud

Naast de bediening was ook het elektrische gedeelte zeer twijfelachtig en regelmatig moesten de machines afgesteld worden door zwaardere defecten, meestal kortsluitingen en de daarmee gepaarde brand. Ook

de lage snelheid van 100 km/h was een extra minpunt, daar hierdoor een dubbele tractie met een type 123 zeer moeilijk was. Slechts één enkele functie – namelijk het slepen van de stoomtreinen door de nieuwe noord – zuid verbinding was een succes, de goederentreinen vormden steeds een probleem.

Het eerste voorstel om deze machines af te stellen kwam dan ook al in de eindjaren zestig: redenen genoeg. De bovengenoemde problemen en de talrijke defecten zorgden voor de eerste afstellingen. Door de levering van de nieuwe elektrische locomotieven type 126 zou trouwens zorgen voor een belangrijke reserve. Op dat ogenblik waren er tal van zware defecten en dit leidde tot de afstelling van de volgende machines:

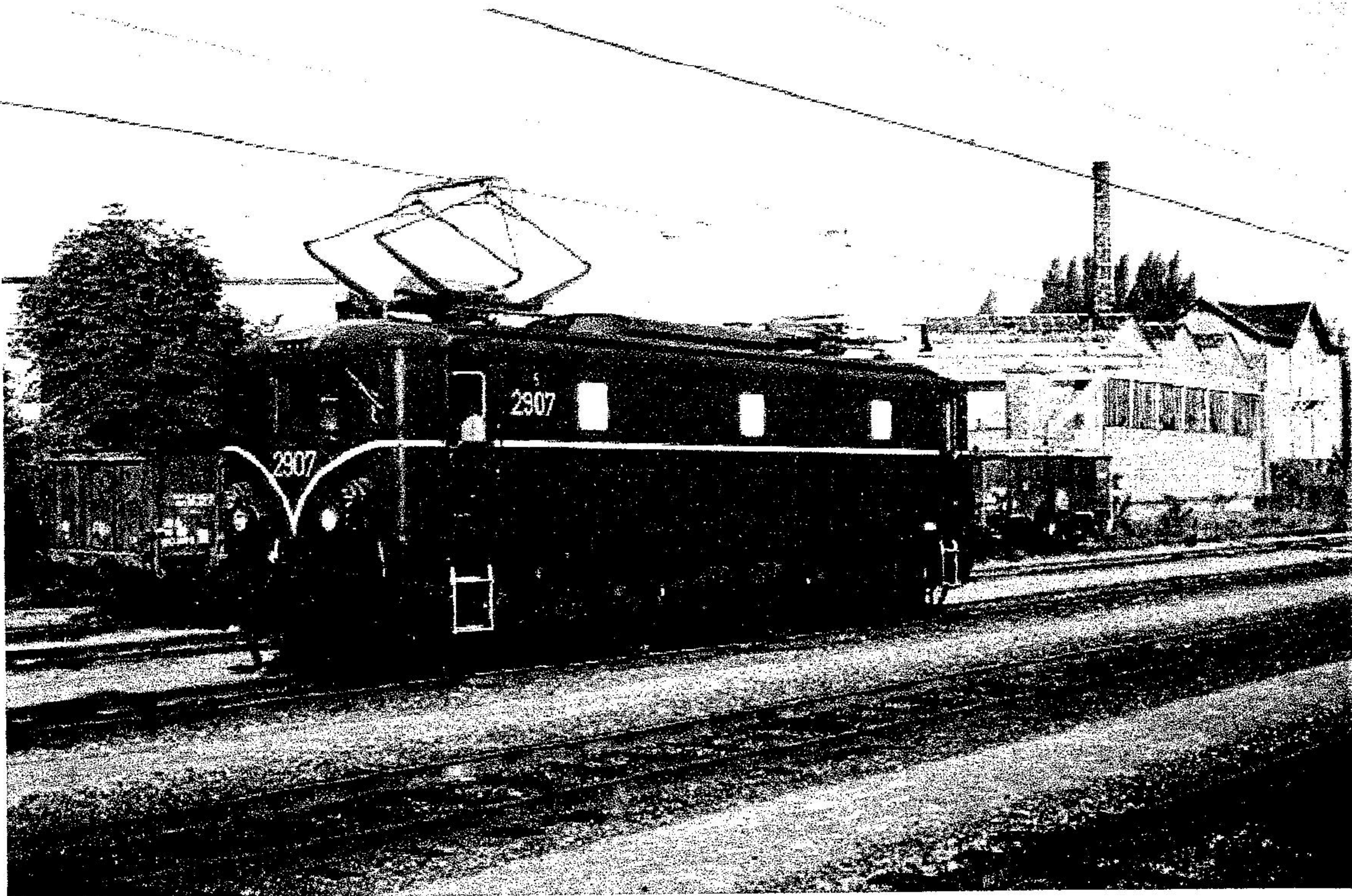
101.002		1967	kabelbrand
101.014		1967	ongeval
101.001		1968	botsing
101.018		1968	kabelbrand
101.019		1968	
101.015	2915	1972	
101.017	2917	1973	
101.016	2916	1974	

Nochtans zou er in de beginjaren zeventig een duidelijk tekort ontstaan bij de elektrische locomotieven en zodoende had men de overblijvende twaalf machines dringend nodig. Op dat ogenblik waren ze te Ronet in onderhoud en volgde de inzet vanuit Monceau. Ze werden in een eigen reeks ingezet met 8 à 9 inzetdagen. Hoofdinzet kenden ze voor de zware ertstreinen tussen de Antwerpse haven en Monceau, waarbij veel treinen in dubbel tractie (2 x 29 maar ook met een reeks 23) gesleept werden. Andere diensten waren de goederentreinen op de Waalse as: ze gingen ze te Jeumont oppikken en voerde deze treinen tot in Châtelineau of meestal Ronet. Verder was de reeks uitgebreid met enkele lokale treinen naar Haine-St-Pierre en onder meer de bediening van Feluy. Verdere bestemmingen waren St-Ghislain en Nivelles. Opmerkelijk was ook het feit dat de omnibustreinen tussen Charleroi-sud en Namur op de piekuren door een reeks 29 gesleept werden.

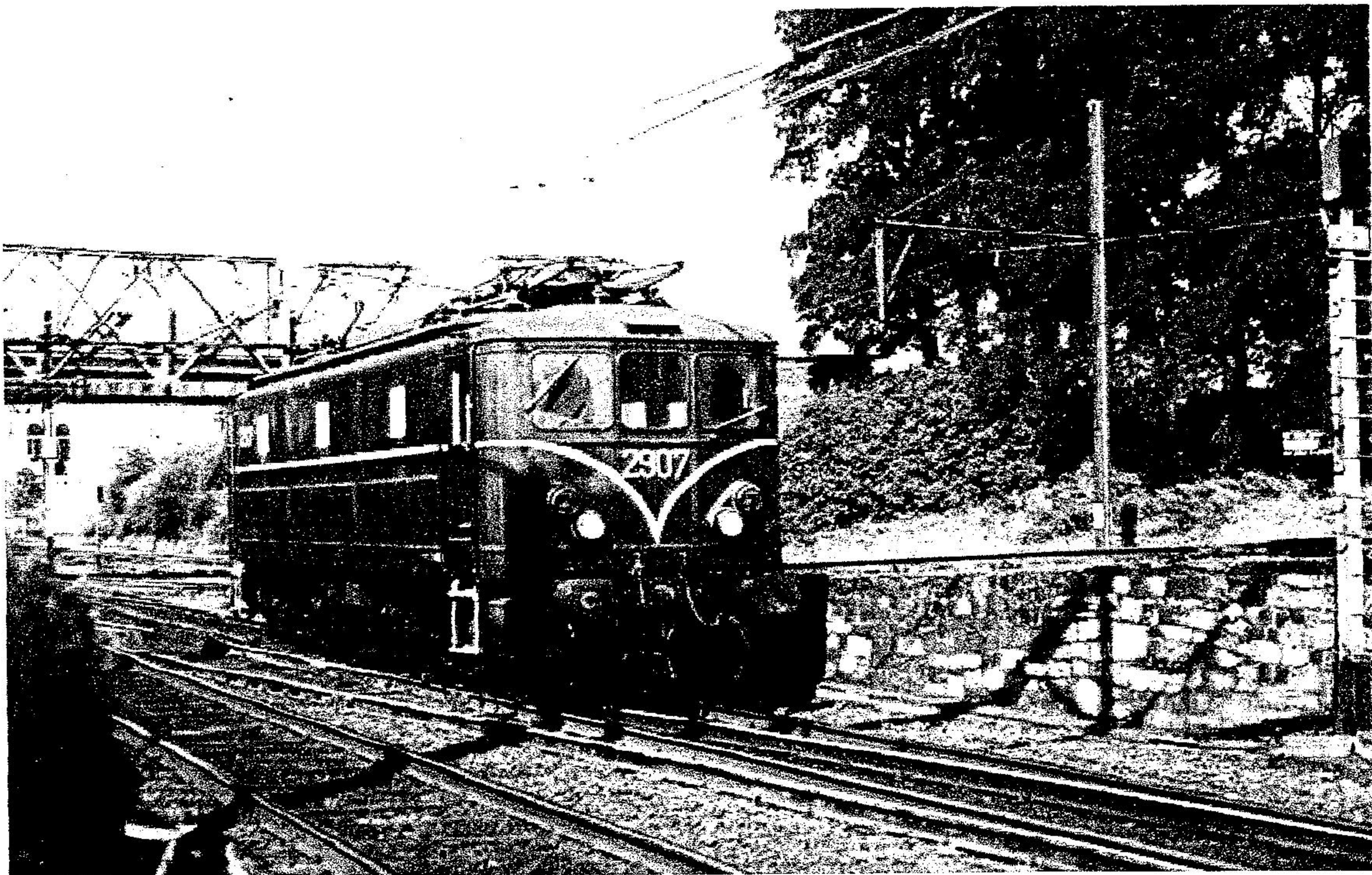


In 1978 staan de locomotieven reeks 29 te Ronet afgesteld

Om de vele defecten tegen te gaan besliste men zelfs om de machines te moderniseren en de elektrische bedrading volledig te vervangen. Uiterlijk waren deze machines te kennen aan de dubbele wit – rode koplampen. De modernisering die door de CW Mechelen werd uitgevoerd startte in 1973 met de 2910 en zou pas in 1977 stoppen met de 2906. In het totaal werden tien machines verbouwd. De onderstaande tabel geeft een overzicht van deze transformatie. Deze laatste locomotief werd trouwens dadelijk na de modernisering te Ronet afgesteld.



*Terug in dienst omstreeks 1980 : boven de 2907 te Ecaussines
Onder na gedane dienst keert de 29-er terug te Ronet*



Deze diensten bleven een vijftal jaar stand houden, maar de levering van de reeks 26 in de beginjaren zeventig zou er opnieuw een overschot ontstaan en hierdoor zouden de oude machines opnieuw ter zijde gesteld worden en tussen 1976 en 1977 werden ze alle in de oude wagenwerkplaats te Ronet afgesteld, later verhuisden enkele machines naar Stockem om daar beschut te blijven.

Intussen waren er zeer zware problemen met de zware elektrische locomotieven reeks 20 en moesten de reeksen 23 en 26 terug inspringen op de lijn naar Luxembourg en ontstond er rondom Charleroi een dringend

tekort aan machines. En zo werd beslist om de reeks 29 opnieuw uit de mottenballen te halen en na een kleine onderhoudsbeurt kwam de 2909 op 24 februari 1979 terug in dienst, de eerste maanden werd deze locomotief voor lokale diensten te Kinkempois gebruikt. Vijf verdere machines (de 2903, 2904, 2905, 2910 en 2920) zouden officieel op 24 april 1979 in het commercieel bestand opgenomen worden. Voor deze zes machines was er een inzetreeks met 4 plandagen. Vanuit Monceau reden ze opnieuw naar Antwerpen, maar meestal bleven ze rond de stelplaats met bestemmingen Ronet, Jeumont en Haine-St-Pierre. Ze sleepten vooral lokale treinen tussen de vormingsstations. In 1980 werd de reeks met opnieuw twee plandagen uitgebreid en hierdoor moesten ook de 2906 en 2907 gereactiveerd worden. De 2907 was hiermee de laatste die op 11 juli 1980 terug in dienst kwam. Vanaf deze datum werd ook St-Ghislain opnieuw bediend en sporadisch kwamen de machines ook te Kinkempois. Nochtans zou deze inzetperiode van korte duur zijn. In 1982 waren de machines reeks 20 betrouwbaar geworden en de levering van de reeks 27 zorgde ervoor dat de reeks 29 nu definitief afgesteld kon worden. Eind 1982 waren de meeste machines te Ronet afgesteld en reden de overgebleven machines nog enkele lokale diensten tussen Ronet en Charleroi. Midden 1983 waren ze alle non-actief en op 1 december 1984 werden ze definitief uit het bestand geschrapt. Nochtans zouden ze nog jaren te Ronet afgesteld blijven en pas midden 1991 werden de meeste machines naar een Franse sloper te Baroncourt afgevoerd en hier gesloopt.

Het overzicht van de inzet van deze machines :

Nummer	Stelplaats	Modernis	Uit dienst	Terug in Dienst	Schrapping	Afbraak	Opmerking
2903	Ronet	14/01/1974	1976	24/04/1979	01/12/1984		
2904	Ronet	03/12/1975	1977	24/04/1979	01/12/1984	08/1990	
2905	Ronet	18/09/1975	1976	24/04/1979	01/12/1984	06/1991	
2906	Ronet	05/05/1977	1977	02/05/1980	01/12/1984	06/1991	
2907	Ronet	03/06/1975	1977	11/07/1980	01/12/1984	/1990	
2908	Ronet	07/02/1974	1976	24/04/1979	01/12/1984		
2909	Ronet	18/10/1973	1977	20/02/1979	01/12/1984	06/1991	Kinkempois tot 04/80
2910	Ronet	31/01/1973	1976	24/04/1979	01/12/1984	06/1991	
2913	Ronet	13/07/1973	1977	01/02/1980	01/12/1984		Brussel-zuid in 1983
2920	Ronet	?	1976	24/04/1979	01/12/1984		Schaarbeek in 1983



De 2912 met afsteldienst te Oostende

Een aantal machines zou naast de inzet vanuit Ronet / Monceau ook nog op andere plaatsen dienst doen, meestal slechts enkele maanden. Per locomotief hebben we :

Locomotief 2909 :

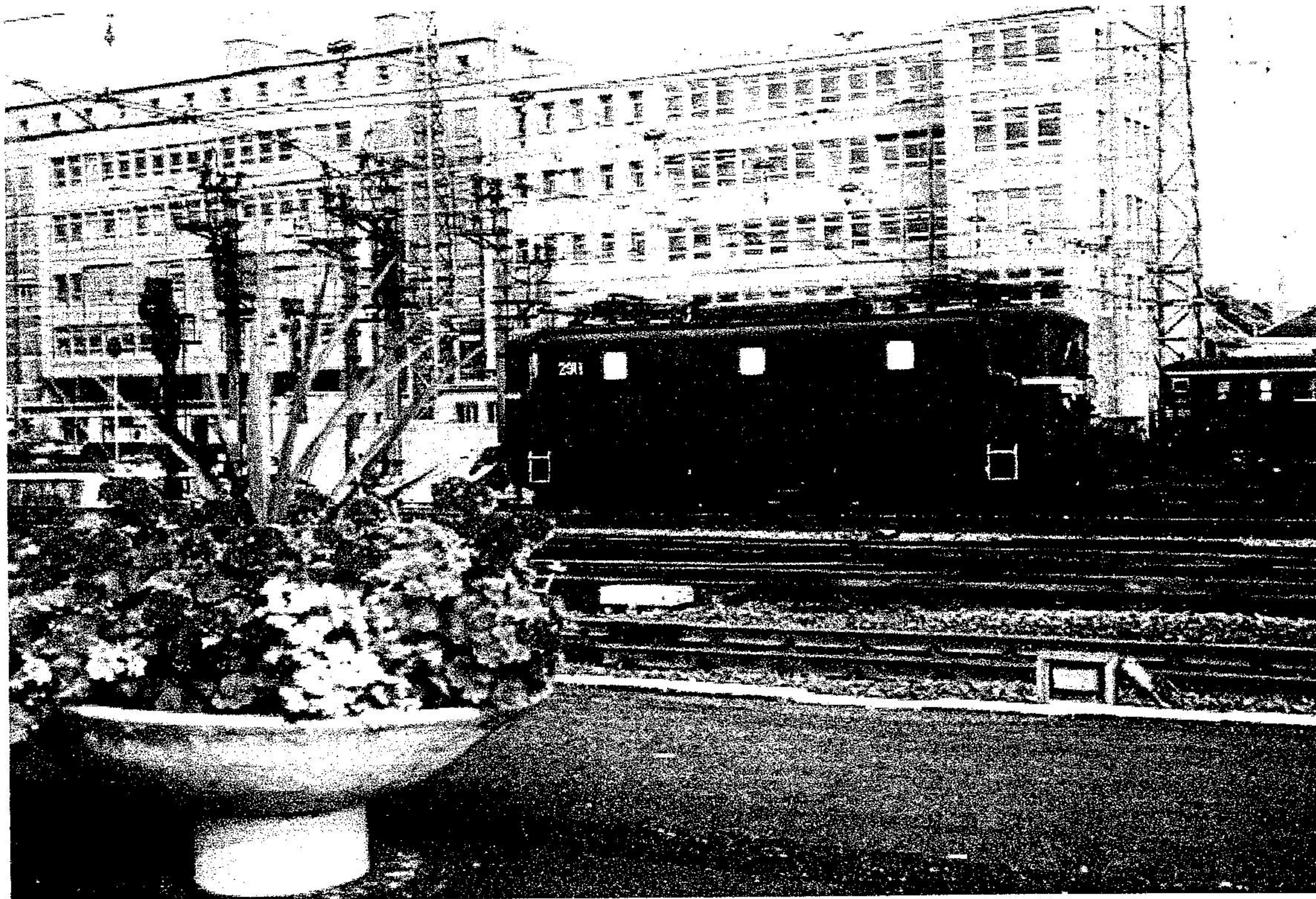
Deze locomotief was – na zijn modernisering – vanaf 20 februari 1979 - te Kinkempois aanwezig en sleepte enkele afstelritten met reizigersrijtuigen tussen Liège-Guillemins en Angleur / Kinkempois. Anderzijds waren er ook enkele lokale treinen tussen Kinkempois en de wagenwerkplaats van Voroux. Verder was het ook de bedoeling om deze machine als lichterlocomotief te gebruiken, maar deze testen mislukten. Pas een jaar later – op 18 april – ging deze locomotief terug in het bestand van Ronet. Nochtans was deze loc al vroeger in de gewone dienst teruggekeerd.

Locomotief 2911 (niet gemoderniseerd)

Na zijn afstelling in 1975 werd deze machine aangeduid voor het museumpatrimonium en ging via Hasselt (waar de locomotief enkele maanden bleef) werd hij naar Leuven overgebracht op 2 augustus 1977. Nochtans zou de locomotief terug opgevorderd worden en na een kleine herstelling in de CW Mechelen, kwam de 2911 op 1 februari 1980 terug in dienst te Brussel-zuid. Nochtans zou de eerste inzet pas enkele maanden later volgen. De 2911 werd gebruikt voor de afstelritten met leeg reizigersmaterieel tussen Brussel-zuid en Vorst maar reed soms ook met onderdelen tussen Brussel-zuid en de CW Mechelen. Nog drie jaar dienst kwam er een abrupt einde aan de inzet, daar in december 1982 een zwaar defect aan de tractiemotoren opgetekend werd en de machine dringend afgesteld moest worden. Na enkele maanden werd de locomotief naar de CW Mechelen afgevoerd en hier later gesloopt.



De 2911 in dienst te Brussel-zuid



Locomotief 2912 (niet gemoderniseerd)

Ook de niet gemoderniseerde 2912 kende een gelijkaardig lot als de 2911 : Op 10 juli 1980 ging de machine naar Oostende en verzekerde hier de afstelritten tussen Oostende en de bundel zuid. Deze dienst bleef gedurende drie jaar behouden. Nochtans zou ook hier de inzet plots afbreken. Reden was hier het defect van de 2911 te Brussel-zuid en om hier verder te kunnen werd de 2912 als vervanglocomotief naar Brussel opgestuurd en kwam vanaf februari 1983 tot inzet tussen Brussel-zuid en Vorst. De effectieve mutatie gebeurde pas op 1 april van hetzelfde jaar.

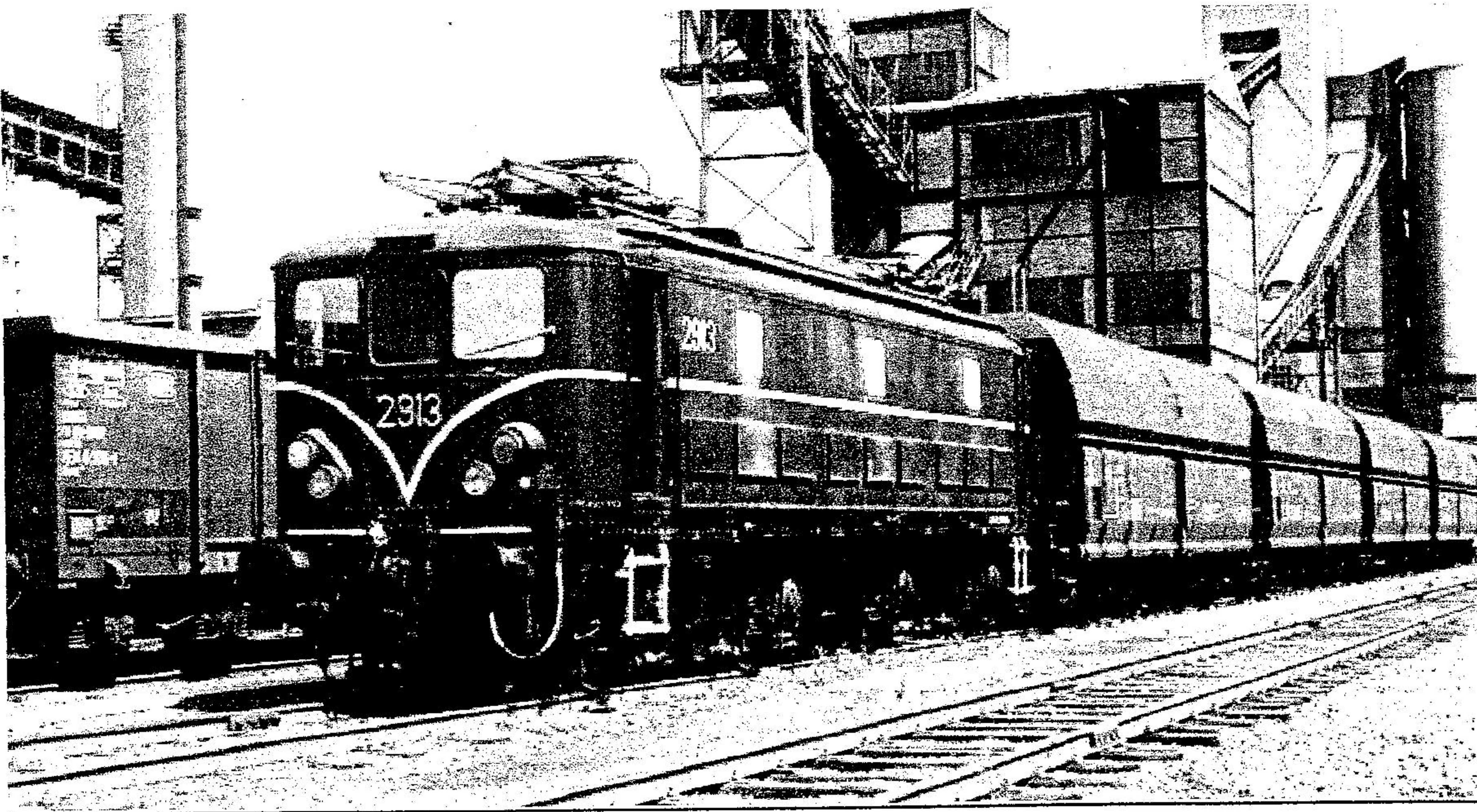
Met ingang van de zomerregeling van 1983 (op 29 mei) werd de reeks 29 te Brussel vervangen door de even oude reeks 28 en werd de 2912 terug naar Ronet overgebracht. Daar de 2911 te zwaar beschadigd was, werd nu de 2912 als museumlocomotief aangeduid en de rit naar Leuven gebeurde op 2 juni 1983 tot in Hasselt en een week later ging het verder naar Leuven. Daar bleef de machine gedurende een aantal jaar staan, maar omstreeks 1990 werd de locomotief naar Kinkempois overgebracht.

Voor het 75- jarig bestaan van de N.M.B.S. werd de locomotief uitwendig gerestaureerd in de CW Mechelen en te Kortrijk, later werd de machine ook ritvaardig gemaakt in de CW Mechelen. Nochtans is de inzet – omwille van een afwijkend remsysteem – verboden en de 101.012 in oorspronkelijke schildering werd op tal van manifestaties aan het publiek voorgesteld.

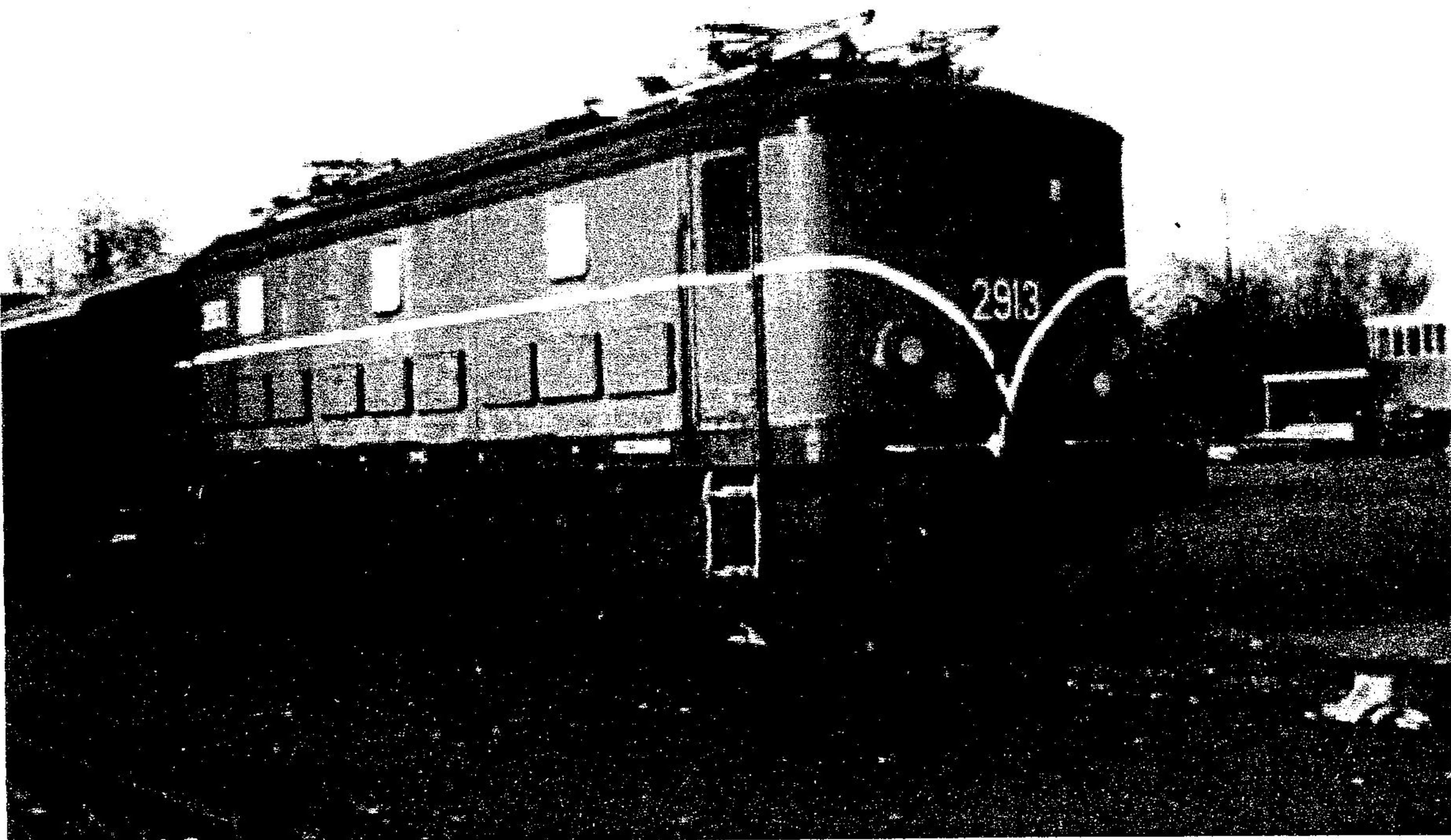
Locomotief 2913

Ook deze machine zou enkele uitstappen doen: in 1983 sprong deze machine enkele maanden te Brussel-zuid in bij het defect aan de 2911 en nadien ging de machine korte tijd naar Schaarbeek om alsnog Ronet te vervoegen. In 1985 werd beslist om de machine in de CW Mechelen op te stellen voor het museum van de Mijlpaal en kwam hij via Hasselt naar de werkplaats. Van het oponthoud te Hasselt werd gebruik gemaakt om deze locomotief tijdens een festival van de TTZ in de mijn van Zolder voor te stellen.

Thans staat de locomotief – in een vrij slechte uiterlijke toestand – op een kort stuk spoor in de centrale werkplaats te Mechelen.



Tijdens zijn verblijf in Hasselt werd de 2913 bij het TTZ festival te Zolder tentoongesteld.



De 2913 bewaard (in slechte toestand) in de CW Mechelen

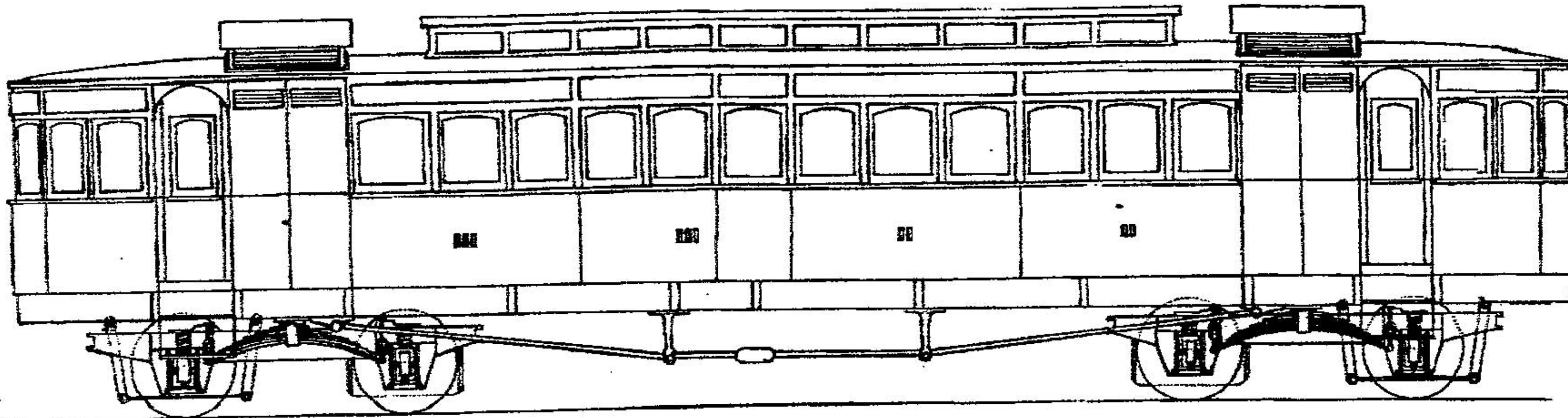
Locomotief 2920

Deze machine was vanaf 1982 korte tijd te Schaarbeek en verzekerde de treinen met materiaal (draaistellen, wielstellen, tractiemotoren) tussen de CW Mechelen en de werkplaatsen van Schaarbeek en Brussel-zuid. Deze dienst werd in mei 1983 door een reeks 28 overgenomen.

Accumotorwagen

Type 151 - 156

1. Voorgeschiedenis :



In deze aflevering van de prototype-reeksen gaan we ver terug in de tijd, namelijk in de eindjaren van de negentiende eeuw. Op dat ogenblik zouden de grotere elektriciteitsproducenten nieuwe markten zoeken. De elektriciteit was in volle opgang en in het buitenland kwamen de eerste elektrische spoorwegvoertuigen in bedrijf. Naast de klassieke elektrische locomotieven die hun energie haalden uit de bovenleiding, zocht men ook in een nieuwe tractievorm, namelijk de accumotorwagens. De eerste accu's waren op dat ogenblik betrouwbaar geworden en konden in rijtuigen ingebouwd worden om zo de lichte lokaaltreinen te verzekeren. Dit was al het geval in Duitsland en Frankrijk waar de eerste motorwagens hun optreden deden, wel in heel andere bedrijfsomstandigheden.

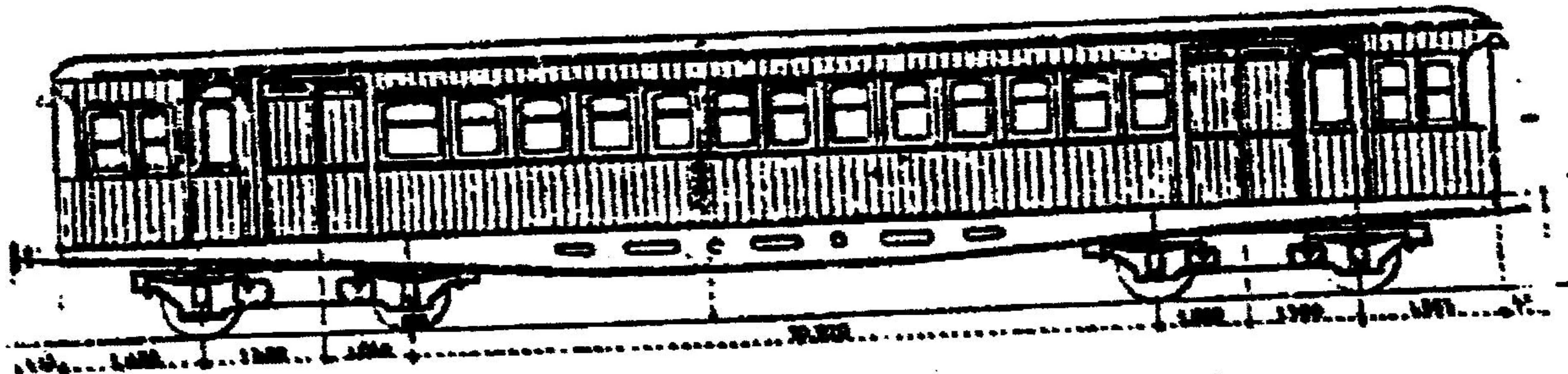
In België waren er al enkele elektrische trams en door deze nieuwe tractievorm zou de Etat Belge ook interesse krijgen in deze nieuwe voertuigen. De grote fabrikanten van elektrisch materiaal stonden te drummen om niet achter te blijven op de Europese markt en verwierven – via subsidies van de toenmalige regering – de mogelijkheid om vijf accumotorwagens voor de Etat Belge te bouwen. Maar eer deze opdracht gegeven werd, ontstond er een proefstel: in een oude tweeassige personenwagen werd het interieur verwijderd en werd een rijdend laboratorium uitgebouwd. Zo werden op de beide assen de tractiemotoren aangebracht, het interieur bood plaats aan de 12 ton wegende batterijen. Om de aslast te verminderen werd een derde as aangebracht. Dit rijtuig ontstond in 1891 en werd getest in de buurt van Liège. Naderhand werden diverse wijzigingen aangebracht aan de tractiemotoren en de bediening en zo kon men de nodige ervaring opdoen met deze nieuwe tractievorm.

Met deze testen in het achterhoofd, werd de bouw van de vijf motorwagens uitgeschreven: hierbij haalde de firma Franco – Belge deze bestelling binnen en bouwde het mechanisch gedeelte van deze motorwagens. De elektrische uitrusting werd uitbesteed aan vier verschillende firma's, die elk een eigen oplossing mochten aanbieden. De uitrusting van de motorwagens 151 en 152 werd toevertrouwd aan de Belgische firma "Compagnie Internationale d'Electricité" geleid door ingenieur Pieper. Verder werd de Zwitserse firma "Compagnie de l'Industrie Electrique" te Genève (motorwagen 154), de Duitse firma "Electricitäts Actiengesellschaft" te Nürnberg (motorwagen 155) en bij de "Société Jaspar" te Liège (motorwagen 153) geleverd. Nochtans zou de "Compagnie Internationale d'Electricité" de tractiemotoren bouwen voor de motorwagens van de firma Jaspar en voor motorwagen 155 werd de elektrische uitrusting in licentie gebouwd door Schukert.

Door deze variaties aan te brengen hadden we in feit drie verschillende modellen voor de accuvoertuigen waarbij vooral voor de bediening andere keuzes gemaakt werden. Voor de motoren kozen drie firma voor shuntmotoren, alleen de Zwitserse firma koos voor een afwijkende vorm met vast aangebrachte seriewikkelingen.

Voor de batterijen werd een beroep gedaan op de firma "L'Electrique" voor drie motorwagens en voor Tudor voor de beide andere motorwagens.

De vijf accu motorwagens werden midden 1898 aan de Etat Belge afgeleverd en dadelijk op verschillende plaatsen op het net uitgetest. De motorwagens hadden een houten opbouw, bekleed met staalplaat. Ze waren koningsblauw geschilderd. De kostprijs bedroeg 65 000 BF. Daar er tal van verbeteringen naar voren kwamen werden deze stellen ook telkens aangepast, maar anderzijds besliste men om eind 1898 een zesde motorwagen te bouwen die alle verbeteringen in zich kon opnemen. De motorweek week echter volledig van zijn voorgangers af door een volledig houten kast, met rechte kopwanden (tegen afgeronde bij de voorgangers). Door de vele moeilijkheden met de batterijen, had men immers de maximale snelheid op 60 km/h teruggebracht en daarom was de aero dynamische vorm niet nodig. Ditmaal werd de motorwagen gebouwd door "Nicaise et Delcuve", de elektrische uitrusting stamde van de nieuwe firma "Société Electricité et Hydraulique" de voorganger van ACEC. De batterijen werden opnieuw door "L' Electrique" geleverd.



2. De loopbaan :

Zoals reeds vermeld werden de motorwagens in de tweede helft van 1898 afgeleverd en eerst op de afstelsporen van waarschijnlijk de stelplaats Haine-St-Pierre uitgetest. Nadien gingen de motorwagens naar de CW Mechelen voor bijkomende testen.

Omdat nog geen vaste inzetplaats bepaald werd, moest een mobiele laadinstallatie gezocht worden en deze werd gevonden door op een afgestelde stoomlocomotief – waarschijnlijk een type 11 – een elektrische generator te plaatsen. Deze werd door de stoom aangedreven en zou voor de lading van de accu's zorgen.

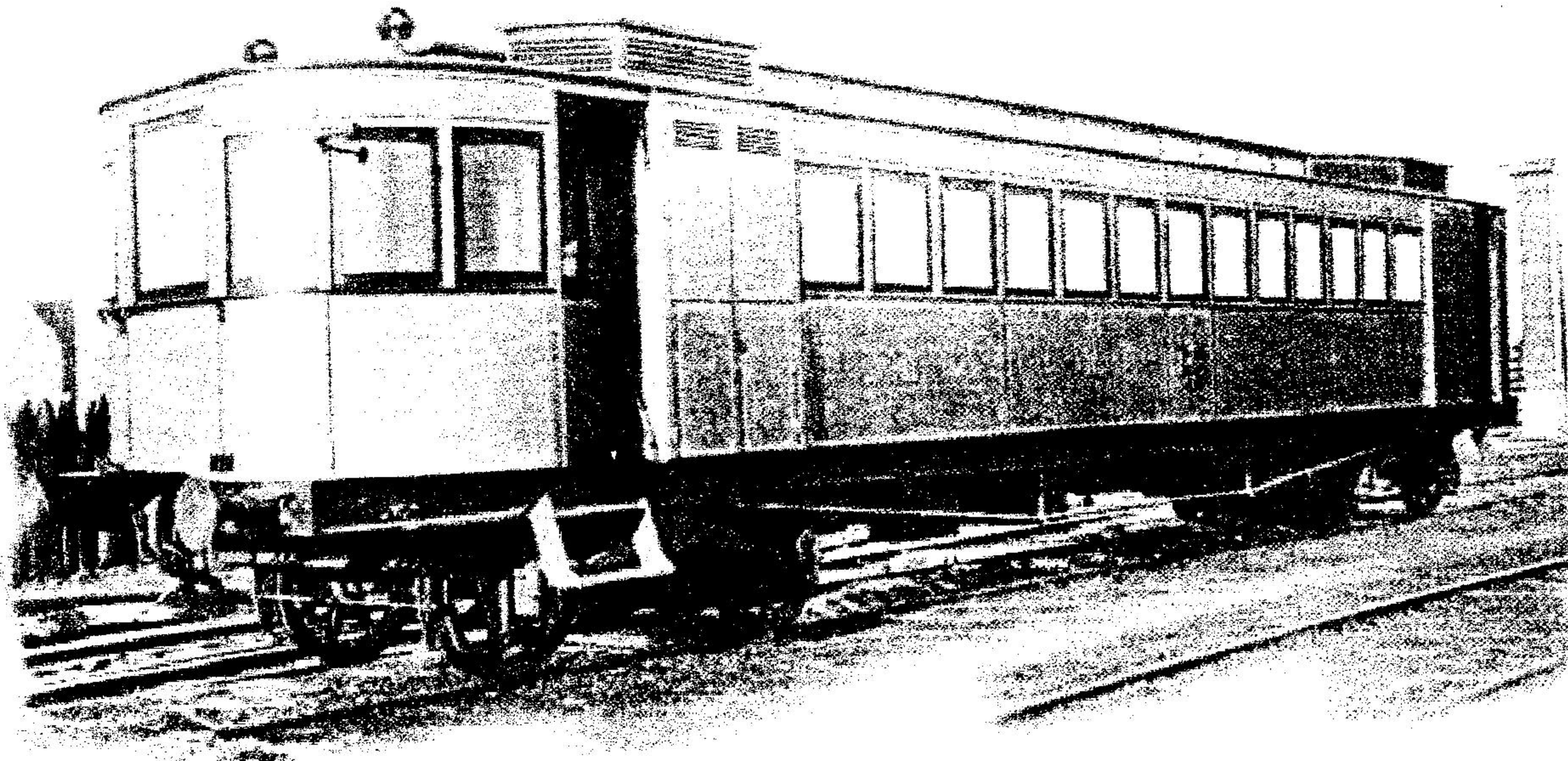
Eind 1899 werden een aantal testritten tussen Muizen en Leuven georganiseerd en werden de mogelijkheden in de lijndienst onderzocht. Nadien werd de motorwagen naar Gent overgebracht om hier tussen Gent-zuid en Gent Rabot de intensieve stadsdienst op korte afstand uit te testen. Veelvuldig starten en stoppen moest de capaciteit van de batterijen uittesten. Enige maanden later ging het naar Antwerpen, de eerste effectieve inzet van deze stellen. In 1899 startte de dienst met drie motorwagens en een aantal diensten tussen Antwerpen en Lier enerzijds en tussen Antwerpen en Kapellen anderzijds. Tussen elke rit moesten de batterijen te Antwerpen gedurende twee uur opgeladen worden.

Nochtans zouden vooral bij het opladen problemen ontstaan en tot de nodige oplossingen gevonden werden werd de dienst beperkt tot nog slechts één treinpaar naar Lier. Gedurende de volgende jaren zou de inzet echter terug uitgebreid worden.

In 1898 werd dan ook de verbeterde 156 afgeleverd en vanuit Brussel aan een aantal testritten onderworpen, in 1900 werd deze motorwagen op de wereldtentoonstelling te Paris voorgesteld. Eind 1900 kwam hij terug naar België en kwam het stel in commerciële inzet. Op 1 december startte deze dienst met een demonstratierit tussen Brussel en Mechelen.

Nochtans zouden tijdens de volgende jaren zowel de bedieningstoestellen, de aaloopweerstand die onder de kast gemonteerd waren alsook de batterijen regelmatig voor defecten zorgen, zodat minstens twee stellen in onderhoud waren. Over de inzet nadien is weinig bekend : enkel de dienst rondom Antwerpen bleef tot bij de eerste wereldoorlog bestaan. Verder werd er regelmatig gesproken over drie andere inzetlijnen, met name de korte voorstadsdienst tussen Brussel en Tervuren (een dienst die later trouwens als eerste elektrisch gereden werd), de voorstadsdienst tussen Liège – Visé en Maastricht en tussen Mons en Boussu.

Het is echter niet zeker of deze diensten effectief gereden werden, wel waren er testen vanuit Liège in de loop van 1902. Op dat ogenblik werd trouwens ook de grootste jaarafstand gereden met meer dan 14 000 km. Vanaf midden 1903 werden alle motorwagens afgesteld, waarschijnlijk voor het vervangen van de batterijen en pas begin november 1904 kwamen ze terug in dienst en werd het jaargemiddelde van om en bij de 10 000 km behaald. Nieuwe inzet kenden de motorwagens nu op de ringlijn rondom Antwerpen tussen Antwerpen-zuid en Oude God (waar een extra afstelspoor aangelegd werd) en tussen Antwerpen-zuid en Mechelen via de lijn 61. De laadinstallatie werd te Antwerpen-zuid aangebracht.



Tijdens de volgende jaren zou de inzet geweldig schommelen en ze waren buiten dienst van midden 1908 tot begin 1910, maar vanaf dat ogenblik zouden ze nogmaals uitgebreid ingezet worden. De onderstaande tabel geeft de inzetwaarden van deze motorwagens.

1899	6 906 km	1903	9 236 km	1907	9 782 km	1911	11 364 km
1900	13 991 km	1904	1 092 km	1908	3 191 km	1912	6 660 km
1901	10 169 km	1905	10 108 km	1909	0 km	1913	25 254 km
1902	14 270 km	1906	10 120 km	1910	16 202 km		

Opmerkelijk dat vanaf 1910 niet minder dan vier inzetdagen waren : drie inzetdagen werden vanuit Antwerpen-zuid doorgevoerd, een vierde dag werd waarschijnlijk gereden op de verbinding tussen Brussel en Tervuren en deze dienst zou verdubbeld worden vanaf 1911 en deze toestand bleef bestaan tot bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog.. Op dat ogenblik werden de 6 motorwagens afgesteld en gedeeltelijk ontmanteld.

Na de bevrijding werden de 6 motorwagens niet meer heropgebouwd: minstens drie stellingen werden opnieuw gebruikt : motorwagen 151 werd aangepast en werd een vierassige derde klasse rijtuig uit de reeks 17 000 en werd gebruikt in de lokaaldienst.

Twee andere stellingen kregen een heel nieuwe bestemming : ze werden omgebouwd tot de schooltrein voor de opleiding van de machinisten: in het eerste rijtuig (de 153 ?) werd de werking van een stoomketel en de stoomverdeling uitgelegd, verder was ver een dienstlokaal dat zowel als bureel als slaapegelegenheid kon dienen. Het tweede rijtuig (hoogstwaarschijnlijk de 156) had een demonstratiezaal voor de westinghouse rem en voor de seinrichting. Verder was er een bergruimte. Beide rijtuigen waren vast gekoppeld en er was een doorgang via een vouwbalg. Deze trein stond gewoonlijk te Schaarbeek, maar reed over het ganse net voor de opleiding van de machinisten. In 1930 was hij aanwezig op de tentoonstelling te Liège. Deze schooltrein was in de beginjaren zestig nog steeds aanwezig te Schaarbeek waarbij de kast rood geschilderd was. Hierbij had hij het nummer van een werkwagen namelijk 95 005

Verder zouden twee verdere motorwagens omgebouwd zijn tot medische trein met in één rijtuig een onderzoekszaal, de andere de burelen en een apotheek. Nochtans bestaan er geen documenten van en zou deze trein vrij snel buiten dienst gesteld zijn.

3. Overzicht :

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Tot	Schrapping
151	Franco-Belge Cie Intern Electricité	18976	Antwerpen-zuid		> rijtuig 17 000 + 1932
152	Franco Belge Cie Intern Electricité	1896			?
153	Franco-Belge Jaspar Liège	1896			Schooltrein + 1961
154	Franco-Belge Cie Industrie Electricité	1896	Antwerpen-zuid		?
155	Franco-Belge Schuckert (D)	1897	Antwerpen-zuid		?
156	Nicaise & Delcuve Soc Electricité - Hydraul	1898	Tentoonstelling Paris Antwerpen-zuid	1900	Schooltrein + 1961

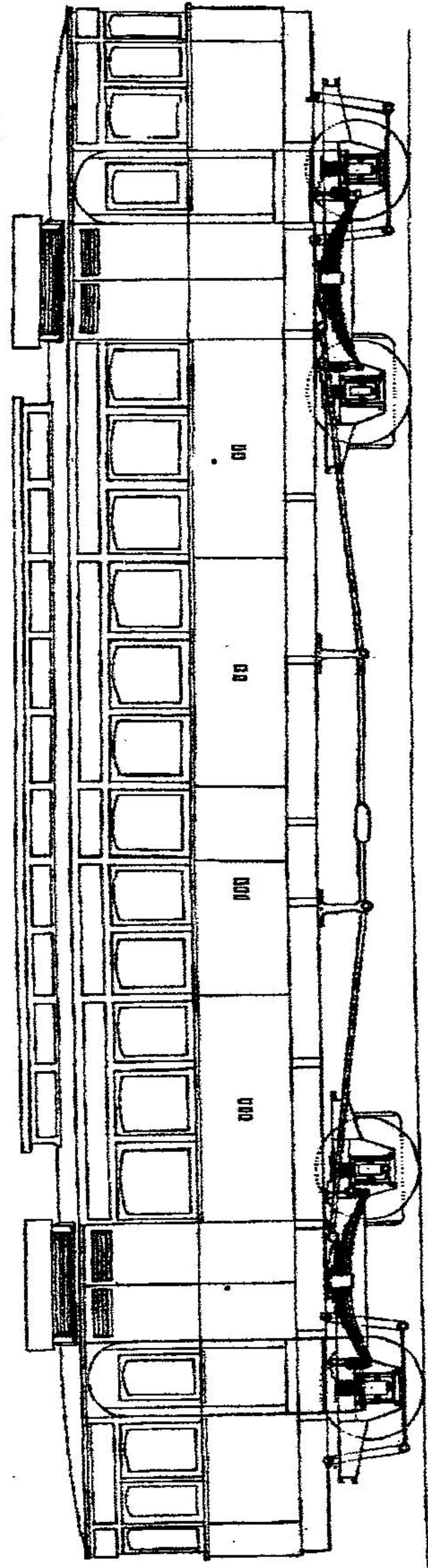


Interieur van de accu motorwagens eerste reeks.

Accumotorwagen type 151 - 156

IA'AI'

Accu-mechanisch - lokale dienst



Franco-Belge
Nicaise & Delcuve

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : --
2^{de} klasse : 36 (30)
3^{de} klasse : 40 (36)

Cursief: MW 156

Loopbaan :

Nummering : 151 - 155 / 156
Effectief (bij bouw) : 5 + 1
Bouwer kast : Franco-Belge / Nicaise
Levering : 1896 / 1898
Ombouw : WO I
Buiten dienst : IA'AI'
Asindeeling : 65 km/h
Snelheid :

Remming :

Compressor : Westinghouse
Debiet : 600 l/min
Automatische rem : WS 2
Rechtstreekse rem : Schroeffrem
Rangeerrem

Aankoopprijs

Actieradius

65 000BF
150 km

Kenmerken :

Tractiemotor :
Bouwer : CIE / Schuckert
Type : Compoundmotoren
Werkingsprincipe : 4 000 kg
Massa motor :
Overbrenging :
Bouwer : CIE / Jaspas
Werking : Walsschakelaar
Batterijen :
Bouwer : Aanloopweerstand
Capaciteit : L'Electricité - Tudor
Maximum stroom : 95 Ah
Laadstroom : 250 A
Aantal : 240 A
Spanning : 264 elementen (160)
Totale spanning : 6 V (12 V)
Massa : 500 V (350 V)
12 000 kg
Verlichting : Elektrisch
Verwarming : Individueel

Afmetingen :

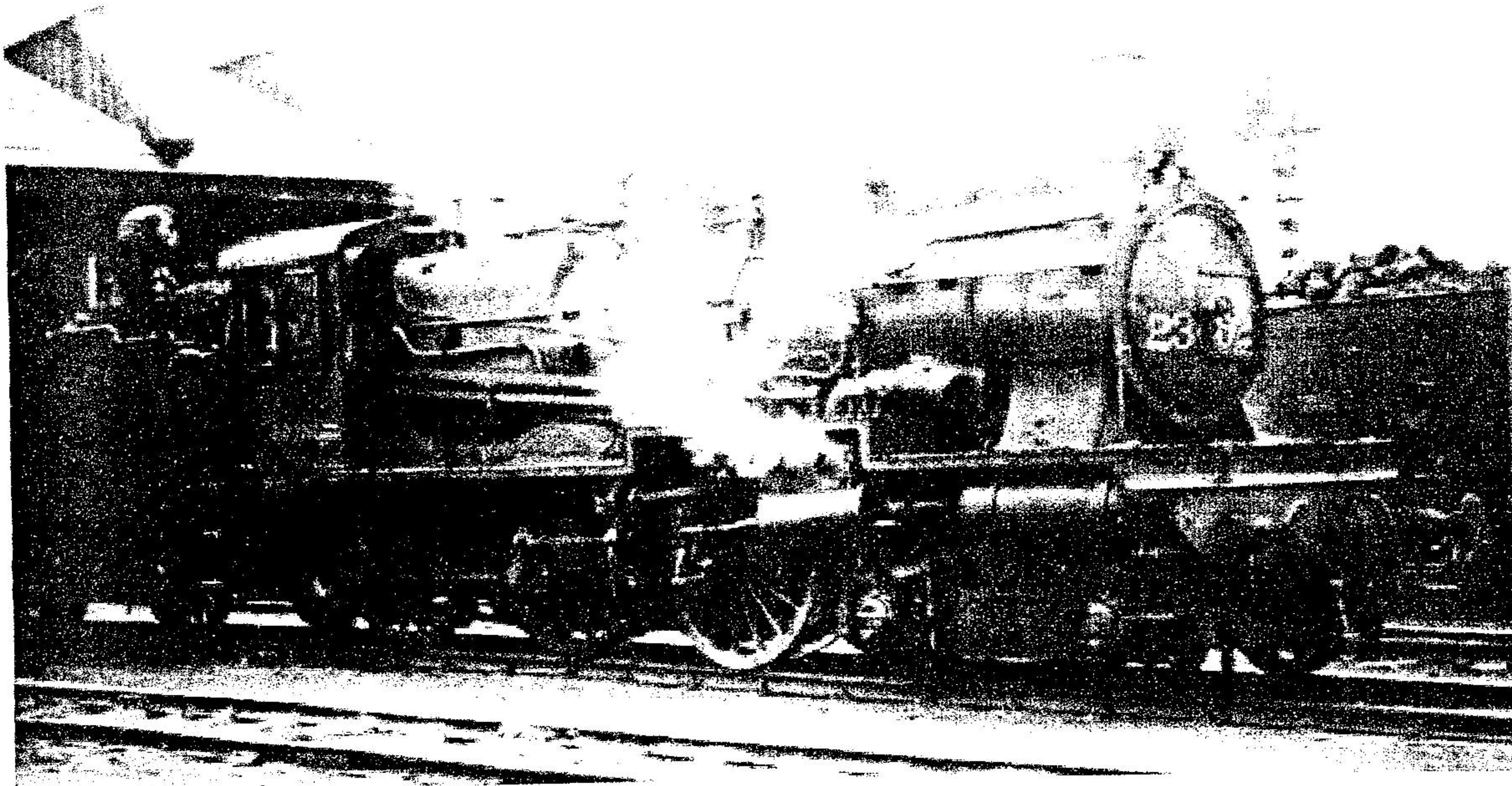
Totale lengte : 16 960 (17 180) mm
Lengte kast : 16 960 (17 180) mm
Breedte : 3 020 (3 200) mm
Hoogte vloer : 1 300 (1 065) mm
Hoogte totaal : 4 200 mm
Radstand (totaal) : 12 950 (13 440) mm
Afstand tussen draaistel : 10 750 (10 970) mm
Afstand binnen draaistel : --
Motordraaistel : 2 200 (2 470) mm
Loopdraaistel : -- mm
Oversteek voor : 2 005 (1 870) mm
Oversteek achter : 2 005 (1 870) mm
Diameter drijfwielen : 980 (1 010) mm
Massa (rijvaardig) : 53 100 (52 460) kg
Aslast : 1ste as : 10 000 kg
2 de as : 16 550 (16 230) kg
3 de as : 16 550 (16 230) kg
4 de as : 10 000 kg
Massa /lopende meter : 3 150 kg/m
Trekkracht : --
Uurvermogen : 125 (150) kW
Beschikbaar vermogen : 90 (120) kW

Oorlogslocomotieven: De locomotieven typen 13 & 23.

1. Overzicht :

Toen de laatste typen 64 afgegeven moesten worden, ontstond er in de middelzware reizigersdienst een tekort aan locomotieven en net zoals in de goederendienst, zou men in Frankrijk zoeken naar overtollige machines, die hier gebruikt konden worden. De keuze viel in de tweede helft van 1942 op de locomotieven reeks 230 B. Deze stomers met een asindeling 2'C werden tussen 1901 en 1912 in 390 exemplaren (230 B 501 tot 890 - voor de verschillende regio's in Frankrijk gebouwd en was een verbeterde versie van de 230 A. Het waren typisch Franse machines met vier cilinders, maar met compound werking. Deze reden gedurende de ganse periode tussen de beide wereldoorlog de doorgaande reizigerstreinen van en naar Paris. Van deze machines kwamen er 7 machines eind 1942, begin 1943 bij de N.M.B.S. terecht en werden het type 13 (nummers 1301 tot 1307)

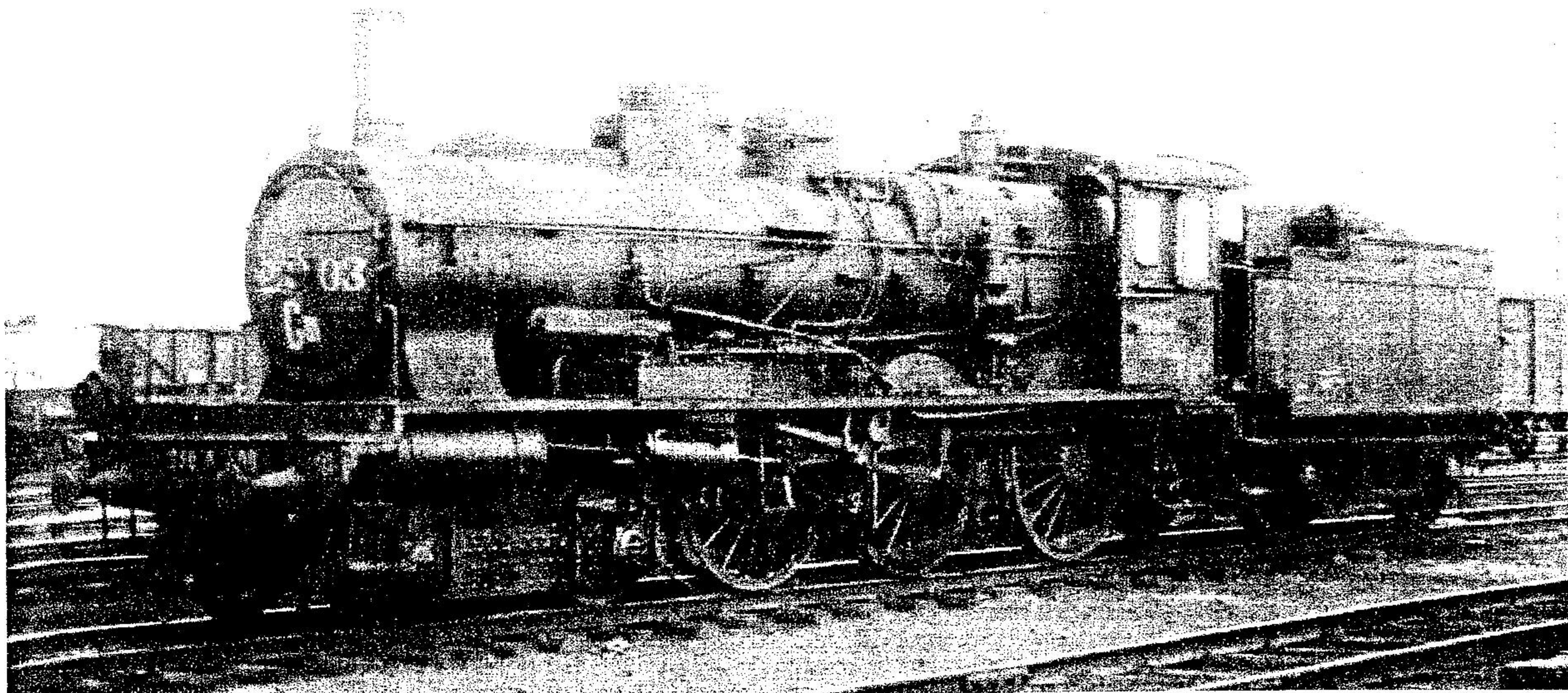
Naast deze machines zouden ook nog drie oudere zusters van de reeks 230 A naar België komen. Hiervan werden er tussen 1897 en 1902 niet minder dan 100 eenheden gebouwd, vooral voor de regio's Est en Nord. Ook dit waren compound machines met vier cilinders en hadden de nummers 230 A 401 - 500. In tegenstelling met de 230 B werkten ze met verzadigde stoom. Tussen 1932 en 1937 werden 63 exemplaren grondig verbouwd en kregen ze oververhitting en cilinderschuiven in plaats van de vlakke bakschuiven. In het totaal kwamen 3 dergelijke - omgebouwde - machines begin 1943 naar de N.M.B.S. en hier werden ze het type 23 (nummers 2301 tot 2303). Deze machines waren trouwens al bekend in België daar de Nord Belge analoge machines bezat en dat de N.M.B.S. ze sinds 1941 overgenomen had en als type 22 inzette.



Locomotief 2302 (230 A 479) bevoorraadt zich in 1943 te Leuven.

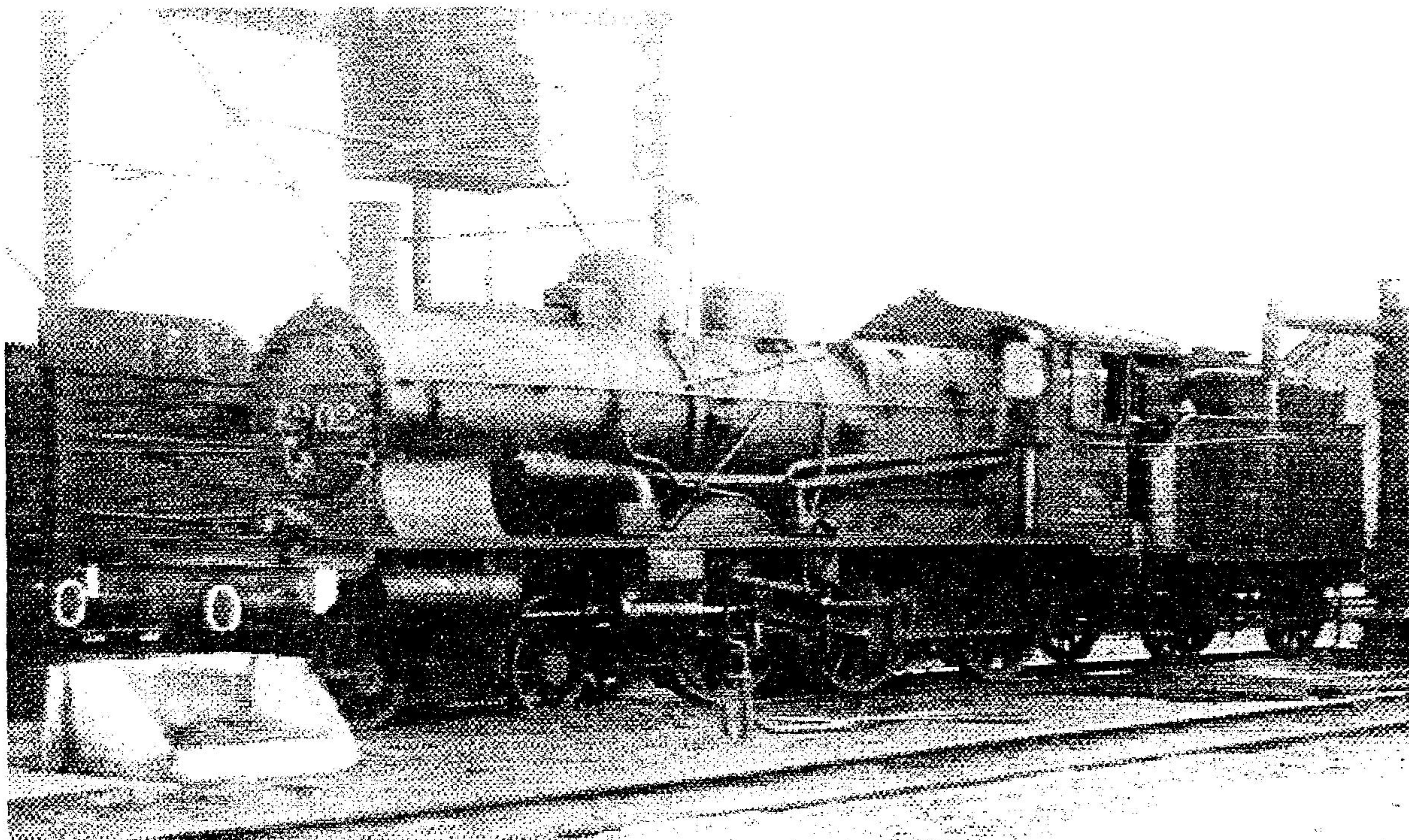
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de naar België gekomen locomotieven.

2. Eerste periode : begin 1943 – 1944



Locomotief 2303 (230 A 500) te Leuven in 1943

Vanaf hun aankomst in België vanaf november 1942 werden ze ingedeeld bij de stelplaats Merelbeke. Tegen de jaarwisseling waren de 7 machines type 13 (SNCF 230 B) in ons land aanwezig en enkele weken later volgden twee van de drie typen 23. Vanaf 31 maart 1943 werd een eerste inzetreeks opgesteld. De reeks B omvatte 5 inzetdagen met een verdere reserve van één locomotief voor onderhoud. Ze vervingen hier de typen 9 van deze stelplaats. In deze reeks waren er drie inzetlijnen: een grote inzet kenden de machines op de verbinding Gent – Aalst – Brussel-noord. Tweede en uitgebreidere dienst kenden ze op de doorgaande verbinding vanuit Gent via Dendermonde en Mechelen naar Leuven. In deze stelplaats werd steeds halt gemaakt voor de bevoorrading. Vanuit Leuven ging het dan ook viermaal verder: via Tienen, Landen en Hasselt ging het voor mijnwerkerstreinen naar Eisden en bediende hierbij de mijnen van Winterslag, Zwartberg, Waterschei en Eisden.



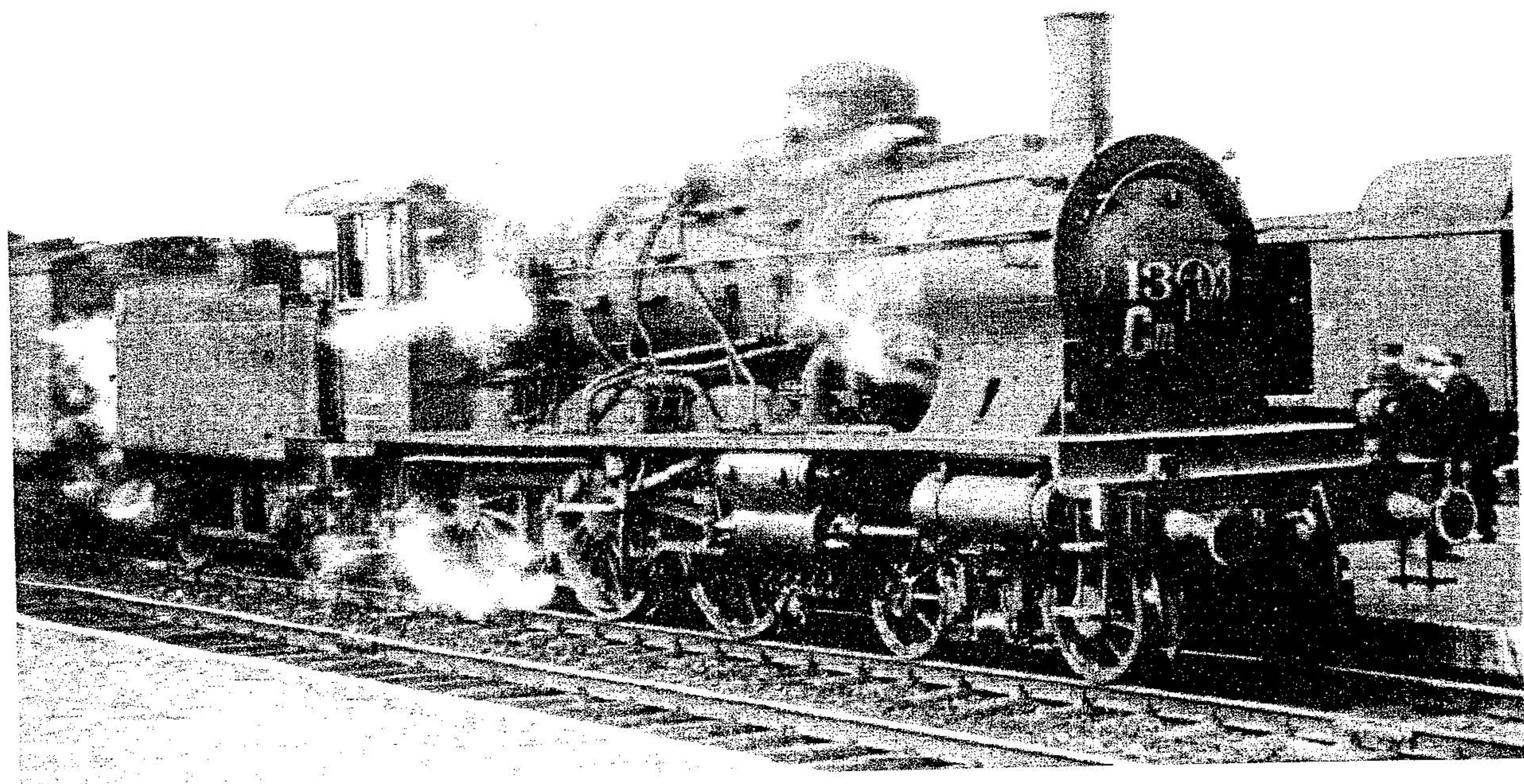
Ook de 1302 (230 B 535) zou zich in 1943 gaan bevoorraden.

Met deze diensten haalden de locomotieven een vrij groot daggemiddelde – ca 220 km – voor de oorlogsjaren. Deze diensten bleven bestaan tijdens de volgende jaren tot bij de bevrijding van ons land. Na de bevrijding waren alle machines nog in België aanwezig en waren meestal te Merelbeke aanwezig. Eén locomotief – de 1307 – stond te Antwerpen, drie machines waren in de bundel Gent Mariakerke (Ledeberg)

De meeste machines waren nog intact en werden korte tijd later geractiveerd en presteerden nog enkele diensten. Ze verlieten ons land tussen september 1944 en maart 1945 richting Frankrijk.

3. Overzicht :

NMBS	SNCF	Periode	Stelpl 1944	NMBS	SNCF	Periode	Stelpl 1944
Type 13	Reeks 230 B			Type 23	Reeks 230 A		
1301	527	Eind 1941		2301	459	Begin 1943	Mariakerke
1302	555	Eind 1941		2302	479	Begin 1943	
1303	591	Eind 1941		2303	500	Begin 1943	
1304	654	Eind 1941	Mariakerke				
1305	680	Eind 1941	Merelbeke				
1306	689	Eind 1941	Mariakerke				
1307	750	Eind 1941	Antwerpen				



De 1303 voor een omnibus trein Gent – Leuven – Eindhoven in het station van Aarschot

Foto's Harder

Lijn 163 – 163 A ***St- Vith - Gouvy – Bastogne - Libramont.*** ***Bertrix - Muno.***

Toen de Grande Compagnie de Luxembourg zijn concessie kreeg, stond erin vermeld dat de betrekkelijk grote gemeente Bastogne op het net van de GCL moest aangesloten worden. Maar men treuzelde met deze werken en pas bijna vijftien jaar na de hoofdlijn – namelijk op 15 november 1869 – was Bastogne verbonden met Libramont door middel van een enkelsporige lijn. Nochtans zou deze lijn nooit rendabel worden voor de GCL en na de overname door de Etat Belge zou men, een oplossing zoeken en besliste men om de lijn te verbinding Liège – Gouvy – Luxembourg om zo langs beide kanten cliënteel te kunnen werven. In februari 1884 was het grensplaatsje Limerlé bereikt vanuit Bastogne, anderhalf jaar later was het resterende gedeelte met een lengte van 6,4 km tot in Gouvy klaar.

Deze lijn had steeds een lokaal karakter en kende nooit echte doorgaande treinen, meestal legde de lichte stoptreinen de ganse afstand af met een betrekkelijk lage snelheid, sommige treinen waren beperkt tot in Bastogne. Hiervoor was er in deze plaats een kleine stelplaats aanwezig die een annex was van de stelplaats Bertrix, waar trouwens ook het onderhoud gebeurde. De meeste treinen werden door de stelplaatsen Gouvy en Bertrix gereden. In goederendienst was er enkele lokale treinen voor landbouwproducten, verder werden ook een aantal militaire transporten naar Bastogne.

Gedurende vele jaren bleef deze inzet ongewijzigd, maar voor de eerste wereldoorlog was er een plan om de lijn 163 via Libramont en Bertrix met de Franse grens te verbinden en langs deze lijn 163 A ook de kleinere dorpen Herbeumont en Muno te verbinden en verder door te stoten tot in het Franse Carignan. Hierdoor ontstond een tweede verbinding tussen de Luxembourg – lijn en de Athus – Meuse lijn met de artère Nord. De lijn vanuit Bertrix werd vanaf 1910 aangelegd en kwam op 5 augustus 1914 kwam deze lijn in dienst. Maar intussen was de dreiging voor een eerste wereldoorlog zo dreigend dat de Franse overheid weigerde de lijn verder aan te leggen om zo een nieuwe verbinding met Frankrijk en zo een gemakkelijke toegang voor de Duitse konvooien te verhinderen. Nochtans zou deze verbinding na de bezetting door de Duitse bezetter aangelegd worden. Dit was ook het geval voor een bijkomende verbinding tussen het nieuwe Duitse Rijk en het Belgische net en zo werd een nieuwe lijn aangelegd tussen Gouvy en St-Vith. Deze lijn kwam in 1917 in dienst. Daar waar de verbinding Bertrix – Muno – Carignan in 1920 op de grens terug opgebroken werd, dit in opdracht van de Franse overheid, bleef de verbinding tussen Gouvy en St-Vith bestaan, dit door het feit dat deze laatste plaats in het Belgisch spoorwegnet opgenomen werd. Tussen de beide wereldoorlogen bleef de toestand praktisch ongewijzigd: de ganse lijn had een lokaal karakter. In 1935 waren er op de lijn 163 drie doorgaande treinparen tussen Libramont en St-Vith, drie treinparen waren beperkt tot Gouvy, drie andere hadden Bastogne als eindpunt. Op de verbinding naar Muno waren er gedurende de ganse dag vier treinparen.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd St-Vith – samen met een gedeelte van de verbinding naar Gouvy – opnieuw Duits grondgebied en won de lijn sterk aan belang als toevoerlijn voor de Duitse troepen. Verder werd ook het grensbaanvak vanuit Muno in 1941 terug aangelegd voor militair vervoer. Na de bevrijding werd dit laatste korte baanvak opnieuw opgebroken, maar ook het baanvak tussen Gouvy en St-Vith had nog weinig belang in het personenverkeer en werd bereden door de kleine, tweessige Brossels. In 1952 werd dit baanvak verbust en korte tijd later werd ook het goederenverkeer opgeheven.

Het overige gedeelte van de lijn bleef behouden en door de inzet van de motorwagens ook gedeeltelijk rendabel geworden. Nochtans zou de verbinding tussen Bertrix en Muno in 1959 voor de bijl gaan, maar het goederenverkeer naar de verschillende steengroeves uit de streek hield het uit tot in 1969.

En zo kabbelde het verkeer in een gezapig tempo verder en zouden de motorwagens type 603 (later reeks 43) voor het schaarse reizigerspotentieel blijven zorgen. Pas met de IC / IR regeling werd de nog bestaande relatie ingekort tussen Libramont en Bastogne en werden de treinen naar Gouvy afgeschaft. Er was nog beperkt goederenverkeer en enkel Bourcy werd tot in 1991 vanuit Bastogne bediend; In 1993 kwam dan het einde van de verbinding naar Bastogne, dit op een ongewone wijze: door de slechte staat van het spoor werd het

reizigers- en goederenverkeer gestaakt en kwam er een bus met de status van een trein. De lijn bleef zodoende op papier behouden en nog lange tijd bleef Bastogne als spoorwegstation zonder sporen bestaan en werden er treinticketten verkocht. Slechts in 2002 hield deze vreemde situatie op, maar de lijn blijft nog steeds in het bestand, dit ondanks het feit dat ze op verschillende plaatsen opgebroken werd. Verschillende vragen van de plaatselijke bevolking en politici zorgden (nog ?) niet tot een heropening.

Overzicht lijn 163 – 163 A :**Voornaamste data:**

25/11/1869	Opening : Libramont – Bastogne
20/02/1884	Bastogne – Limerlé
26/10/1885	Limerlé – Gouvy
1917	Gouvy – St-Vith
25/08/1914	Bertrix – Muno
15/09/1914	Muno – grens – (Carignan)
01/01/1873	Overname door Etat Belge van baanvak Libramont – Bastogne
01/02/1921	St-Vith – Gouvy
18/05/1952	Einde reizigersdienst Gouvy – St-Vith
01/02/1959	Bertrix – Muno
03/06/1984	Gouvy – Bastogne
22/05/1993	Bastogne – Libramont
09/1953	Einde goederendienst St-Vith – Maldange
1961	Maldange – Gouvy
05/12/1986	Gouvy – Bourcy
01/06/1991	Bourcy – Bastogne
24/05/1993	Bastogne – Libramont
26/03/1969	Bertrix – Muno
1955	Opbreken van de lijn : St-Vith – Maldange
1963	Maldange – Gouvy
1995	Gouvy – Bourcy
1995	Bourcy – Bastogne
—	Bastogne – Libramont
1972	Bertrix – Muno

Stations – stopplaatsen:

Afkorting 1	Afkorting 2	Station	Opening	Sluiting	Afstand
RSV	RSV	St-Vith	28/11/1887	01/06/1954	0,0
		<i>Crombach</i>	1917	18/05/1952	4,8
		<i>Weisten</i>	1921	18/05/1952	7,6
		Maldange	1917	18/05/1952	10,0
GBH		Beho	1917	18/05/1952	12,6
FVY	FVY	Gouvy	20/02/1867		20,1
MLI		Limerlé	20/02/1884	03/06/1984	26,5
MTY		Tavigny	20/02/1884	03/06/1984	34,2
MBY	MBY	Bourcy	20/02/1884	03/06/1984	45,9
		<i>Bizory</i>	20/02/1884	03/06/1984	47,2
		Bastogne-nord	20/02/1884	22/05/1993	49,2
LS	LS	Bastogne-sud	15/11/1869	22/05/1993	50,3
		<i>Villeroux</i>		03/06/1984	54,8
MSB		Siobret	15/11/1869	03/06/1984	56,8
MMT		Morhet	15/11/1869	03/06/1984	60,2
		<i>Rosières</i>		03/06/1984	64,1
MW	MW	Wideumont	15/11/1869	03/06/1984	68,5
MBN	MBN	Bernimont		03/06/1984	72,4
		<i>Ourt</i>		03/06/1984	75,6
LRB	LRB	Libramont	05/11/1858		79,0

MBX	MBX	Bertrix	20/12/1880		0,0
GEO		Orgéo Gribomont	25/08/1914	01/02/1959	4,9
		Oréo Ardoisières	20/04/1919	01/02/1959	8,8
		Cugnon	20/04/1919	01/02/1959	12,7
GHB		Herbeumont	25/08/1914	01/02/1959	16,1
GCE		St-Cecille	25/08/1914	01/02/1959	22,0
GM		Muno	25/08/1914	01/02/1959	27,6
	<i>Grens</i>			29,3	
	<i>Carignan</i>				

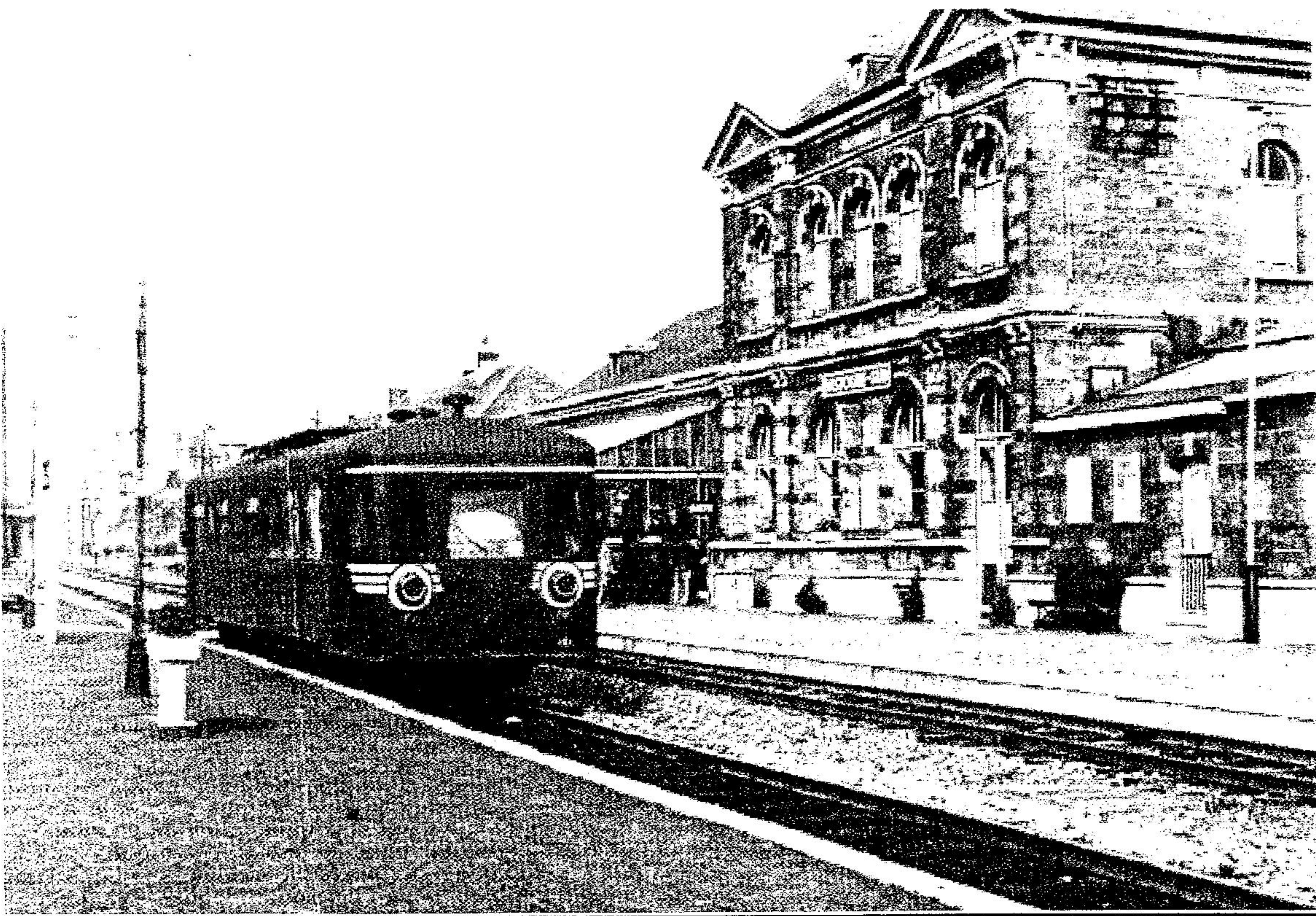
Cursief gedrukt : haltes

Aansluitingen op overige lijnen :

Libramont	lijn 162
Bastogne –nord	lijn 164 richting Wilz
Gouvy	lijn 42 richting Trois-Ponts
Y Mailust	lijn 47
Y Orgéo	lijn 165 richting Virton

Industrie :

geen



Uittreksel lijn 163 uit reisgids van 1956

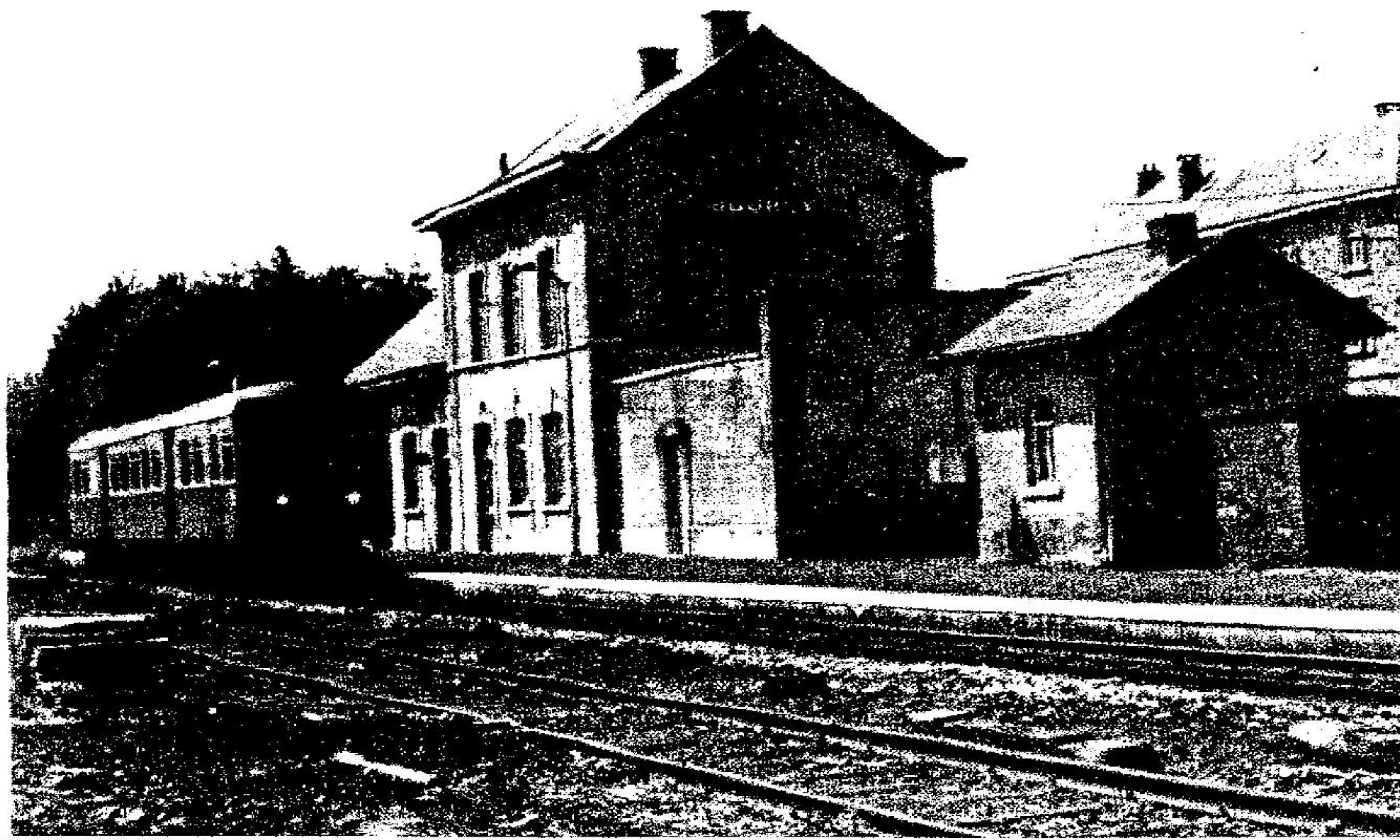
163 Libramont - Bastogne (Bastenaken) - Gouvy 163														
E		TT	TT	TT	TT	TA	TA	TA	TT	TA	TA	TT	TT	TT
		4948	5451	4952	4946	4960	4956	4956	4964	4968	4970	4972	5489	4978
..	Arion 162	..	5.07	6.50	8.50	10.45	12.50	12.50	..	15.58	16.15	..	18.50	20.58
..	Brux. (O.-L.) 162	..	..	..	8.26	10.45	..	..	..	13.44	..	..	17.45	19.44
0	Libramont X	5.30	6.35	7.32	10.25	12.49	13.32	13.36	..	16.32	17.16	..	20.02	21.39
4	Ourt	5.43	6.40	7.37	10.30	12.54	13.37	13.41	..	16.37	17.21	..	20.07	21.44
7	Berainmont	5.47	6.44	7.42	10.34	12.58	13.42	13.46	..	16.41	17.27	..	20.11	21.48
11	Widroumont	5.52	6.56	7.47	10.39	13.03	13.55	13.51	..	16.46	17.41	..	20.16	21.53
15	Rosières	5.58	7.02	7.54	10.45	13.09	14.02	13.58	..	16.52	17.48	..	20.22	21.59
19	Morhet	6.02	7.06	7.58	10.49	13.13	14.06	14.02	..	16.56	17.52	..	20.26	22.03
22	Sibrat	6.07	7.11	8.03	10.54	13.18	14.11	14.07	..	17.01	17.57	..	20.31	22.08
24	Villeroux	6.10	7.14	8.07	10.57	13.21	14.14	14.10	..	17.04	18.00	..	20.34	22.11
29	Bastogne (Sud) 2	6.16	7.20	8.13	11.03	13.27	14.20	14.16	..	17.10	18.06	..	20.40	22.17
30	Bastogne (N.)	6.27	7.25	8.23	11.04	13.30	14.20	14.16	..	17.16	18.12	..	20.46	22.23
33	Bizory	6.34	7.33	8.30	11.11	13.37	14.27	14.23	..	17.23	18.19	..	20.53	22.30
39	Bourcy	6.40	7.39	8.37	11.17	13.43	14.34	14.30	..	17.29	18.25	..	21.00	22.37
45	Taviery	6.47	7.46	8.44	11.24	13.50	14.41	14.37	..	17.36	18.32	..	21.07	22.44
53	Limaré	6.55	7.54	8.52	11.32	13.58	14.49	14.45	..	17.44	18.40	..	21.15	22.52
58	Gouvy	7.02	8.01	8.59	11.39	14.05	14.56	14.52	..	17.51	18.47	..	21.22	23.00
	Gouvy	TA	TT	TT	TT	TT	TT	TA	TA	TA	TA	TT	TA	TA
	Limaré	4941	4945	4953	4957	4959	4963	4963	4965	4969	4977	4975	4971	4890
	Taviery	5.46	7.24	9.00	11.50	14.53	14.57	15.33	16.26	17.40	..	..	..	21.33
	Bourcy	6.02	7.49	9.15	12.05	15.08	15.12	15.49	16.42	17.56	..	..	..	21.49
	Bizory	6.10	7.57	9.21	12.11	15.14	15.18	15.57	16.50	18.04	..	..	..	21.57
	Bastogne (N.)	6.17	8.04	9.28	12.18	15.21	15.25	16.04	16.57	18.11	..	..	..	22.04
	Bastogne (S.) 2	6.22	8.09	9.33	12.23	15.26	15.30	16.09	17.02	18.16	..	..	..	22.09
	Villeroux	6.28	8.15	9.39	12.29	15.32	15.36	16.15	17.08	18.22	..	..	..	22.11
	Sibrat	6.34	8.21	9.45	12.34	15.37	15.41	16.20	17.13	18.27	..	..	..	22.15
	Morhet	6.38	8.25	9.49	12.38	15.41	15.45	16.24	17.17	18.31	..	..	..	22.19
	Rosières	6.43	8.30	9.54	12.43	15.46	15.50	16.29	17.22	18.36	..	..	..	22.23
	Widroumont	6.48	8.35	9.59	12.48	15.51	15.55	16.34	17.27	18.41	..	..	..	22.28
	Berainmont	6.54	8.41	10.02	12.54	15.57	16.01	16.40	17.33	18.47	..	..	..	22.34
	Ourt	6.59	8.46	10.07	12.59	16.02	16.06	16.45	17.38	18.52	..	..	..	22.39
	Libramont X	7.03	8.54	10.11	13.00	16.08	16.12	16.51	17.44	18.58	..	..	..	22.44
	Arion 162	8.16	9.36	10.51	13.34	17.09	17.09	18.48	..	20.47	22.05	..	..	1.15
	Brux. (O.-L.) 162	9.16	11.15	12.25	15.15	18.18	18.18	20.17	..	21.15	22.15	..	..	..

♦ TA 4956 Entre Bastogne (S.) et Gouvy, ne circule que le samedi. ♦ TA 4956 Tussen Bastonaken (Z.) en Gouvy, rijdt enkel Zaterdag.

163 ^a Bertrix - Muno 163 ^a									
1. Trains - Treinen									
	TA	TA	TA	E		TA	TA		
	5503	5515	5515			5508	5516		
..	6.38	17.14	17.17	0	Bertrix	7.57	18.50	..	..
..	6.44	17.20	17.23	4	Orsno-Gribemont	7.49	18.42	..	..
..	6.49	17.25	17.28	10	Orsno (Ardoizières)	7.43	18.36	..	..
..	6.54	17.30	17.33	13	Cugnon-Mortehan	7.38	18.31	..	..
..	6.59	17.35	17.38	16	Herbeumont	7.33	18.26	..	..
..	7.07	17.43	17.46	22	Ste-Cécile	7.25	18.18	..	..
..	7.14	17.50	17.53	28	Muno	7.17	18.10	..	..

Bediening lijn :

- TA type 551 van Gouvy en Bertrix (lijn 163A)
- TT type 603 van Bertrix



Station Bourcy

Bediening van de lijn :

Als lokale lijn heeft men steeds voor de lichtste tractiemiddelen gekozen, na de tweede wereldoorlog zouden de lichte motorwagens praktisch alle verkeer voor hun rekening nemen. Daarom nemen we de winterregeling van 1947, laatste reeks waar nog enkele stoomlocs gebruikt werden op deze lijn.

Reizigersdienst :

Er was steeds een lokaal verkeer en de onderstaande tabel geeft het overzicht van de diensten tussen Gouvy en Libramont / Bertrix.

Treinpaar	Van	Naar	Type	Stelplaats	Opmerking
4948 / 5454	Bertrix (4.12)	Bastogne (5.21)	551	Bertrix	
Los / 4942	Gouvy (3.56)	Bastogne (4.40)	551	Gouvy	
4946 / 4947	Bertrix (5.17)	Bastogne (6.38)	551	Bertrix	
4941 / 4944	Gouvy (5.46)	Bastogne (6.40)	551	Gouvy	Verder Tr-Ponts
5451 / 4953	Bertrix (6.04)	Gouvy (8.12)	64	Bertrix	
Goederen / 4944	Bastogne (6.41)	Gouvy (7.31)	96	Gouvy	
4962 / 4965	Libram (11.25)	Gouvy (13.24)	64	Bertrix	Terug Bertrix
5489 / 5488	Bertrix (16.34)	Bastogne (21.24)	551	Bertrix	
4969 / 4972	Gouvy (16.30)	Bastogne (17.32)	96	Gouvy	
5489 / 5488	Bertrix (20.40)	Bastogne (21.24)	551	Bertrix	
4613 / 4976	Gouvy (20.24)	Bastogne (21.18)	551	Gouvy	

De helft van de diensten werden gereden door de tweecassige Brossels type 551, deze namen de diensten van het type 96 over. Er is echter nog één treinpaar tussen Gouvy en Bastogne met het type 96 van Gouvy. Een treinpaar Libramont – Bastogne wordt gereden door het type 64 van Bertrix.

Op de verbinding Gouvy – St-Vith rijden alle treinen – 4 treinparen – met het type 551 van Gouvy, bestemming is hier constant Lommersweiler. Op de verbinding naar Muno wordt nog niet verder gereden dan Orgéo – Ard., dit steeds met het type 551 van Bertrix. Een jaar later wordt terug doorgereden tot in Muno.

Vanaf 1948 zijn alle diensten op deze verbinding verdieseld, met zowel tweecassige als vierassige Brossels typen 551 en 553. Vanaf 1955 komt het type 603 op de proppen.

Goederendienst

Treinnummer	Van	Naar	Type	Stelplaats	
46335	Gouvy (4.45)	Bastogne (6.00)	96	Gouvy	Rang Bastogne
60000	Bastogne (8.00)	Bourcy (8.50)	96	Bastogne	
66209	Libram (9.35)	Bastogne (11.48)	26	Bertrix	
46434	Gouvy (9.50)	Bastogne (10.50)	41	Gouvy	
60001	Bourcy (10.30)	Bastogne (10.55)	96	Bastogne	
46435	Bastogne (13.07)	Gouvy (15.35)	41	Gouvy	
66208	Bastogne (14.10)	Bertrix (18.24)	26	Bertrix	
60523	Libram (14.15)	Wideumont	64	Bertrix	
60524	Wideumont	Libram (16.29)	64	Bertrix	
64399	Bastogne (19.00)	Gouvy (20.09)	96	Bastogne	Kolen te Gouvy

Er is geen doorgaand goederenverkeer, slechts lokale bedieningstreinen : de inzet is echter afwisselend en zoals men uit bovenstaande tabel kan afleiden komen de typen 96, maar ook de typen 26, 41 en 64 tot inzet.

Opmerkelijk is het feit dat een type 96 te Bastogne is ondergebracht en deze enkele lokale diensten verzekerd. Naar St-Vith is er enkel de bediening van Beho door een type 41 van Gouvy, naar Muno was er nog geen goederendienst. Een type 53 van Bertrix sleepte de treinen naar Orgéo Ardoisses.

Actueel

1. N.M.B.S.

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
7810	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	25/09/2003	
7811	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	25/09/2003	
7812	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	02/10/2003	
7813	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	14/10/2003	
7814	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	14/10/2003	
7815	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	29/10/2003	
7816	Vossloh Kiel	Antwerpen-noord	29/10/2003	

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
4111	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4112	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4115	Hasselt	Sttockem	09/08/2003
4124	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4125	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4126	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4127	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4128	Hasselt	Stockem	09/08/2003
4129	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4130	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4131	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4132	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4132	Hasselt	Stockem	30/08/2003
4133	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4134	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4134	Hasselt	Stockem	30/08/2003
4135	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4137	Stockem	Hasselt	09/08/2003
4137	Hasselt	Stockem	30/08/2003
6284	Antwerpen-noord	Merelbeke	01/10/2003
6323	Infra Liège	Infra Charleroi	01/10/2003
6328	Infra Liège	Infra Charleroi	01/10/2003
7791	Antwerepen-noord	Merelbeke	01/10/2003
7792	Antwerepen-noord	Merelbeke	01/10/2003
7793	Antwerepen-noord	Merelbeke	01/10/2003
7794	Antwerepen-noord	Merelbeke	01/10/2003
7795	Antwerepen-noord	Merelbeke	01/10/2003

Ombouw - modernisering :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
706	Schaarbeek	26/09/2003	Modernisering
6324	Kinkempois	23/10/2003	TBL 2

Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
5513	Kinkempois	01/10/2003	Motorschade
6245	Merelbeke	01/10/2003	Elektrische fout
7302	Merelbeke	01/10/2003	Motorschade
7312	Charleroi	01/10/2003	
8225	Kinkempois	01/10/2003	Botsing

Verkoop :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Naar
4407	Stockem	01/09/2003	CFV3V Mariembourg
5120	Antwerpen-noord	01/08/2003	
4001	CFV3V Mariembourg	01/09/2003	T.S.P. St-Ghislain
5117	Antwerpen-noord	01/09/2003	
5149	Antwerpen-noord	01/10/2003	
8320	Charleroi-sud	01/10/2003	
5122	Antwerpen-noord	01/08/2003	Ventura Italië
5136	Antwerpen-noord	01/10/2003	
8062	Schaarbeek	01/09/2003	Museum Ostfriesland MOK

Actuele berichten :**Elektrische locomotieven****Reeks 13 / 14 :**

De inzet van de reeks 13 breidt zich verder uit en steeds meer treinen worden tot in Mulhouse / St-Louis gesleept, hiervoor zijn nu de meeste locomotieven aangepast.

Verder wordt binnenkort een bestelling gedaan van 30 bijkomende locomotieven reeks 13 (1361 – 1390) die identiek zijn aan de vorige machines. Deze zullen nadien vooral in de reizigersdienst gebruikt worden op diverse binnenlandse verbindingen.

Anderzijds wordt ook een studie uitgevoerd voor de bouw van een typische goederentreinlocomotief reeks 14. Deze zou zoveel mogelijk onderdelen van de reeks 13 moeten overnemen en zou in de kastvorm identiek worden. Deze machines zouden een verhoogd vermogen krijgen tegen een ietwat lagere snelheid. Door dit vermogen zouden veel treinen die nu in treinschakeling gereden worden met één enkele locomotief kunnen gesleept worden. Door de specificaties zo op te stellen komt de reeks 185 van de DBAG niet meer in aanmerking. Nochtans opteerde de CFL anderzijds voor de aanschaf van deze machines. Hierdoor wordt de gecombineerde inzet van NMBS en CFL locomotieven terug problematisch.

Reeks 15 :

Naast de dienst naar Gouvy, wordt de 1503 vanaf september weer gebruikt voor de jaarlijkse meettreinen op het ganse net.

Anderzijds bestaat het plan op de diensten tussen Liers – Liège en Gouvy over te dragen op de reeks 16 of zelfs de reeks 41. Maar thans is de personeelsopleiding nog niet gestart, zodat deze omvorming toch wel met de nodige vraagtekens omgeven is.

Reeks 22 :

Vanaf 15 december 2003 wordt de inzetreeks van 12 dagen teruggebracht tot 9 inzetdagen en zo worden diensten naar Kortrijk / Poperinge en Mons opgegeven. De diensten naar Kortrijk worden overgenomen door de reeks 21, de dienst naar Charleroi / Mons gaat over op de reeks 23. Naast de 22-ers komen ook regelmatig de reeks 25 tot inzet.

Reeks 21 / 23 :

Vanaf december 2003 is er een omwisseling tussen de beide reeksen: de reeks 23 neemt praktisch alle goederendiensten van de reeks 21 over, maar geeft alle reizigerstreinen aan de reeks 21 af. Hierdoor stijgt het aantal inzetdagen van de reeks 21 met drie eenheden, bij de reeks 23 gaat er één dag verloren.

Diesellocomotieven

Vanaf december 2003 komt het tot een vergevorderde standardisatie : de inzet van de reeks 77 stijgt drastisch en ze nemen de diensten van de reeks 62 te Antwerpen-noord en te Kinkempois over. In mei 2004 worden de laatste commerciële diensten van deze reeks op de nieuwe machines overgedragen.

Maar naast de aflossing van de reeks 62, worden ook de laatste diensten van de reeksen 52/53 in december overgenomen, maar er komen ook zware verminderingen bij de reeksen 55 (nog 30 machines over), 73 (schrapping van de machines uit de eerste reeks tot 7335) en zelfs de reeks 82 (nog 55 eenheden eind 2004). Verder is ook de schrapping van de reeks 91 voorzien.

Hierdoor worden eind 2004 praktisch alle lijndiensten in dieseltractie door de reeks 77 gesleept, de reeks 55 wordt behouden voor de diensten naar Aachen-West.

Reeks 51 :

Opnieuw werden er 5 locomotieven van deze reeks verkocht : de T.S.P. kocht twee bijkomende machines, namelijk de 5117 en de 5149. De eerste machine dient als pluklocomotieven voor de overige eenheden en delen van de kast (vensters, radiatoren) en de stuurposten dienen voor de restauratie van de 6003 door Locorem. De 5149 wordt de derde actieve 51-er. Intussen werd de 5183 in zoverre gerenoveerd dat hij toegelaten is op het N.M.B.S. net. De schildering werd echter niet aangepast

Ook de CFV3V te Mariembourg kocht met de 5120 zijn eerste N.M.B.S. diesellocomotief, verder werden de 5122 en de 5136 aan het Italiaanse bedrijf voor spooronderhoud Ventura verkocht. De eerste wordt hier actief, de tweede dient voor reserve- onderdelen. In de volgende maanden zullen waarschijnlijk nog verdere machines naar Italië uitwijken.

Reeks 52 / 53 / 54 :

Op 15 december 2003 eindigt de commerciële inzet van deze machines en voorlopig worden ze nog niet aan TUC- rail doorgegeven. Reden hiervoor is het feit dat er nog niet voldoende werven zijn die een bijkomend gebruik rechtvaardigen. De machines blijven in Stockem reserve en worden vanaf midden 2004 gebruikt voor de nieuwe werven tussen Liège en de Duitse grens en voor de werken aan het Brussels voorstadsnet.

Reeks 55 :

Met de schrapping van de 5513 in het aantal actieve locomotieven tot 36 verminderd. De reden van deze schrapping was zware motorschade. Tegen midden 2004 zouden nog 5 bijkomende locomotieven terzijde gezet worden. Reden is de overname van een aantal diensten te Antwerpen door de reeks 77. De inzet volgt dan opnieuw enkel vanuit Kinkempois met vooral treinen naar Genk-goederen en Montzen / Aachen-west. Verder zullen er bijkomend een aantal zware ballasttreinen moeten gereden worden naar de werven rondom Liège.

Reeks 62:

Het einde van deze reeks in commerciële dienst is in zicht: vanaf 15 december verdwijnen de diensten van de Antwerpse machines. Deze worden overgedragen op de reeks 77, die zijn reeks tot 28 dagen ziet vermeerderen. Ook in Kinkempois worden praktisch alle diensten overgenomen, enkel de dienst voor de houttrein naar Büllingen (in treinschakeling) blijft voorlopig behouden, maar vanaf mei 2004 zou deze door de reeks 55 gesleept worden.

Er blijven enkel nog diensten te Merelbeke (8 machines) en Charleroi-sud (6 machines) over. Deze zouden resp in februari en mei 2004 door de reeks 77 gereden worden. Reden voor deze vertraging is het feit dat de 77-ers nog toegelaten zijn voor de grensstations Sas van Gent en Jeumont / Aulnoye.

Vanaf mei 2004 zouden dan nog slechts 4 machines bij de dienst transport overblijven, namelijk de vier locs uitgerust met TBL 2 voor de HST lijn Brussel – Liège. Verder zouden een twintigtal machines aan de dienst Infra overgedragen worden ter vervanging van de reeks 84. De overige machines worden afgesteld en nadien gesloopt.

Reeks 73 :

Met de schrapping van de 7302 (Merelbeke) en de 7312 (Charleroi) gaat de schrapping van de eerste reeks verder. Beide machines hadden zware motorschade. Tegen eind 2004 zouden de machines van de eerste bouwschijf definitief afgevoerd moeten zijn.

Reeks 77 :

Zoals reeds in vorig nummer vermeld breidt de inzet zich steeds verder uit. Te Antwerpen komen er de 17 dagen van de inzetreeks van de 62-ers bij. De 77-ers rijden niet alleen vanuit Antwerpen, maar vier machines worden – met Hasseltse bestuurders in de regio Genk-goederen gebruikt voor lokale goederentreinen. Vanaf volgend jaar komen daar verschillende diensten naar Montzen (vanuit Ford Genk) bij.

Inmiddels werd begin augustus 2003 de toelating gegeven aan de machines 7771 tot 7790 om het ganse NS net te berijden. Vanaf 14 augustus 2003 werden de eerste opleidingsritten georganiseerd: vanaf deze datum slepen ze de trein 40 822 Rotterdam-Kijkhoek – Merelbeke in treinschakeling. Deze dienst werd van de reeks 25.5 overgenomen. Tot december 2003 blijft dat de enige trein, maar op dat ogenblik zullen ze geleidelijk aan ook de overige diensten van de elektrische machines overnemen. Pas in mei 2004 worden drie machines uit deze reeks naar Kinkempois gemuteerd en ingezet tussen Kinkempois en Sittard. De overige machines van deze reeks mogen anderzijds op de grensbaanvakken komen: bestemmingen zijn Sas van Gent, Roosendaal, Maastricht en Weert. Er zijn onderhandelingen om de machines in Zeeuws Vlaanderen tot in Terneuzen te gebruiken.

Te Kinkempois worden geleidelijk alle diensten van de reeks 62 (uitgenomen de treinen naar Büllingen) overgenomen en verder zijn er ook enkele lichtere diensten van de reeks 55 (onder andere naar Genk-ford) op de reeks 77 overgegaan. Verder wordt de reeks uitgebreid met rangeringen uit de reeks van de rangeerdiesels 73 / 82. Vanaf begin 2004 worden ook de diensten vanuit Ronet door 77-ers gereden. De personeelsopleiding is reeds aan de gang.

Ook te Stockem komen de 77-ers steeds meer en meer de diensten van de reeksen 52 / 53 overnemen en op 15 december moet deze ruil definitief afgelopen zijn. Onderhoud van de machines gebeurt voorlopig nog te Kinkempois.

Reeks 82/91 :

Met de 8225 werd de eerste locomotief van deze reeks (dit na de 8275) geschrapt: reden was een botsing te Kinkempois waarbij de machine behoorlijke schade opliep. In 2004 moeten nog een twintigtal machines het strijdperk verlaten en is er enkel nog een inzet te Schaarbeek en Antwerpen-haven.

Nochtans kan er een uitstel optreden voor een tiental machines. Men voorziet immers de schrapping van alle locotactoren van de reeks 91 van de dienst trein (vroegere exploitatie) en hier zouden de 82-ers dan een

deel van deze stationsrangeringen in hun omloop zien opgenomen worden. Deze machines zouden dan in Libramont en Virton (stelplaats Stockem) en Ieper / Roeselare (stelplaats Merelbeke) voor de rangering zorgen.

Privé maatschappij DLC :

De inzet van deze privé- vervoerder breidt zich steeds verder uit, maar wisselt ook met de markt en de aangeboden vrachten. Op dit ogenblik rijdt men de volgende diensten en zijn deze voor de nabije toekomst voorzien :

Antwerpen – Hasselt – Montzen - (Mosolf)

Dillingen (Ford) – Bertrix – Namur – Leuven – Antwerpen – Roosendaal – Sloehaven Vlissingen

Genk(Ford) – Antwerpen – Roosendaal – Sloehaven Vlissingen
Voorheen reden beide treinen naar Zeebrugge

Genk – Aarschot – Mechelen – Merelbeke – Zelzate – Axel (metaalbedrijf)

Op 15 oktober werd een proeftrein op deze verbinding gereden en waarschijnlijk zal het effectieve verkeer in december starten. De N.M.B.S. ziet de concurrentie en doet al wat mogelijk is om met zijn 77-ers een deel van bovengenoemde treinen terug te verkrijgen en ze tot op hun bestemming (zonder locomotiefwissel) te slepen.

Om al deze treinen te kunnen slepen werden drie bijkomende locomotieven class 66 in leasing genomen : na de PB 03, PB 12 en PB 13 komen de PB 18, PB 19 en PB 20 de vloot vervoegen. Opmerkelijk is wel dat het onderhoud van deze machines door de N.M.B.S. te Antwerpen-noord verzekerd wordt.

N.M.B.S. – museumlocomotieven :

Voor het museumbeleid in België waren de vorige maanden positief : in eerste plaats was er de wedergeboorte van de 29.013, die begin november uit de werkplaats Meiningen te Montzen terugkwam en op 8 november zijn maidentrip reed tussen Montzen en Schaarbeek, voor een talrijke schare spoorwegenthousiasten. De rit verliep zonder problemen en de restauratie – met nieuwe aangepaste ketel – mag als geslaagd genoemd worden. Er zijn echter nog enkele kleinere aanpassingen aan te brengen maar mogelijk kan de 29 gedurende verschillende jaren de stoomtractie terug oproepen.

Gelijktijdig heeft de ploeg van Antwerpen-noord de 201.010 opnieuw opgefrist en de roestplekken op de kast weggewerkt. Ook hier werd goed werk geleverd, spijtig genoeg werden de koplampen iets te laag aangebracht, zodat het eigenlijke typische kopfront gedeeltelijk vreemd aandoet. Mogelijk wordt deze fout binnenkort verbeterd. De machine reed trouwens op 8 november 2003 de trein van Brussel naar Montzen en kwam dan als hulploc met de 29.013 naar Schaarbeek terug. Tot Hasselt reed hij samen met de 6308 los achter, te Hasselt werd hij aan het einde van de trein gekoppeld.

Ook de T.S.P. breidt zijn verzameling gestaag uit en probeert nu ook langer afgestelde locomotieven en stellen in zijn bestand op te nemen. Bij de N.M.B.S. werden twee bijkomende 51_ ers aangekocht en kon ook de te Charleroi afgestelde 8320 verworven worden. Van de CFV3V werd het prototypestel 4001 (in vrij slechte toestand) overgekocht.

In 2003 kwam de 4506 in gerestaureerde (rood – gele) versie terug op de sporen en voor 2004 is een uitgebreid restauratieprogramma voorzien : de stoomlocomotief 230.084 (type 64) zou tegen het einde van de zomer ritvaardig naar België komen en inmiddels zou de 5941 tegen begin 2004 terug voor speciale treinen tot inzet komen. De restauratie van de 9209 (te St-Ghislain) en de 082, 5927, 553.29 en 231.01 (te Schaarbeek) gaat gestaag verder. De 26.101 werd voor een twee jaar stilgelegd en krijgt naast een herstellingsbeurt ook nieuwe vlampijpen.

Voor 2004 staat de aankoop van verder tractiematerieel op het programma: de T.S.P. wil immers van alle geschrapte locomotieven één exemplaar behouden en in 2004 gaan verschillende reeksen buiten dienst – reeks 15, 62, 91).