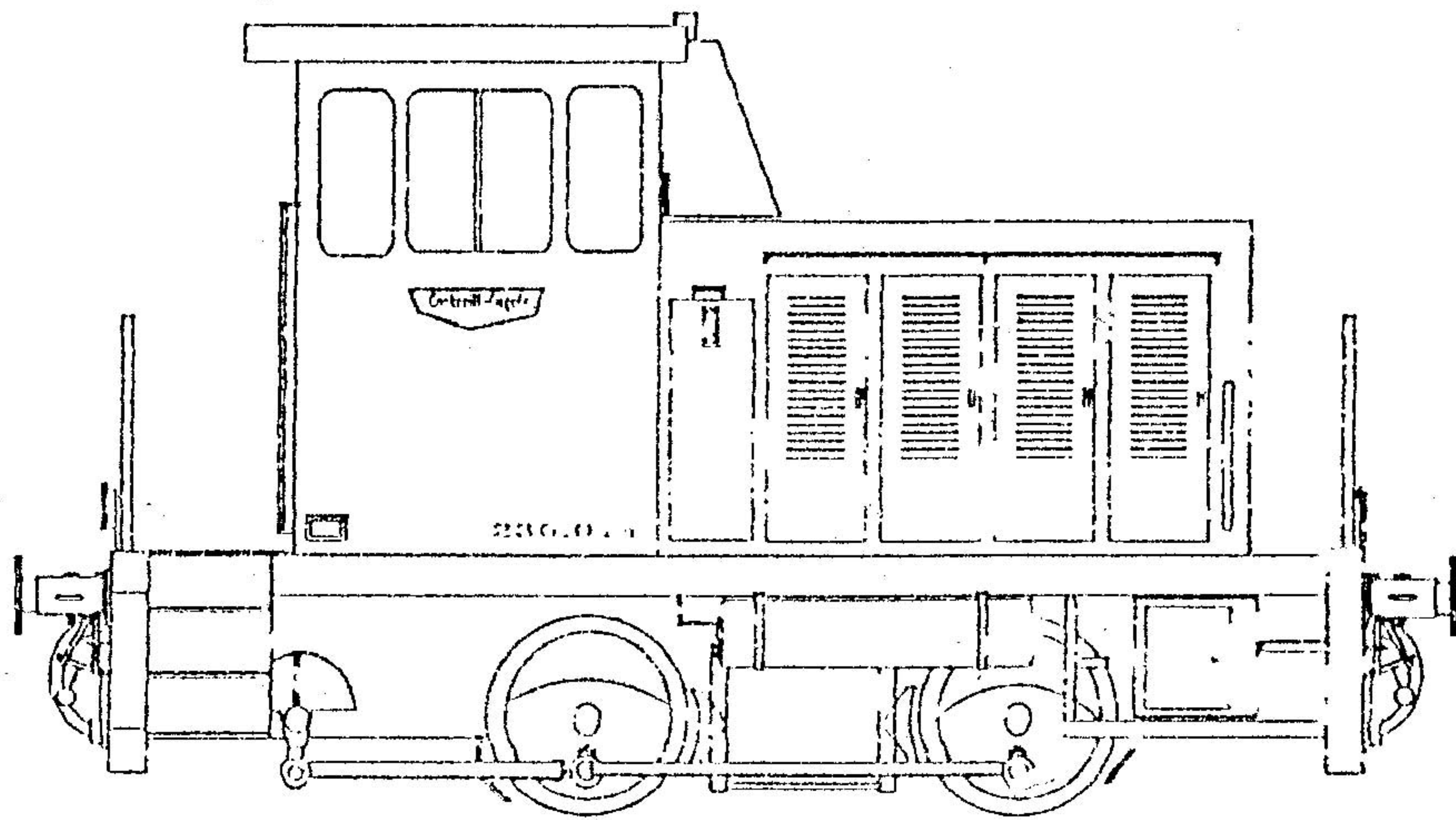


L.S.V. - Tijdschrift

L.S.V. - Tijdschrift is een uitgave van
de Limburgse Stoom Ver. vzw

V.U. : J. Casier, Gravierstraat 109
3700 Tongeren

A.K. : 3665 AS 1



Stoomlok type 69

El. stel : 08

Schraagwagen

Lijn 108

Industrie :

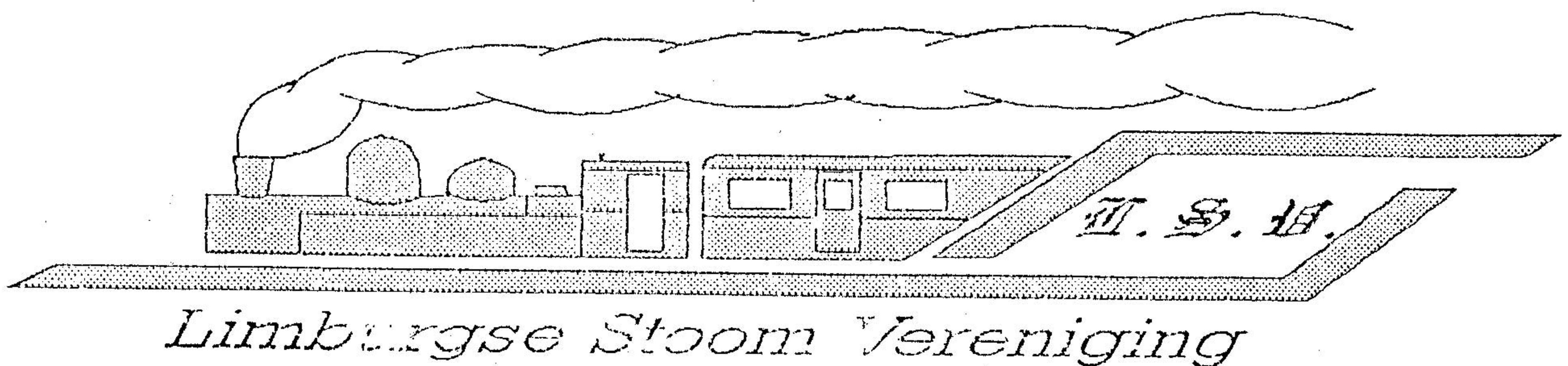
Brissoneau & Lots

Diesel : reeks 230

Pruisische rijtuig

NS 64 000

Jaaroverzicht 1956



Limburgse Stoom Vereniging

Inhoud nr. 61 :

Stoomlokomotief type 61	pag. 02
Diesellokomotief reeks 230	pag. 06
Elektrische stellen reeks 08	pag. 10
Nummerlijsten NMBS : rangeerlokomotieven	pag. 14
Rijtuigen : Pruissische	pag. 18
Wagens : Schraagwagen	pag. 20
Dienstvoertuig :	pag. 22
Vreemde lok : NS 64 000	pag. 24
Industrielok : KS : Brissoneau & Lots	pag. 26
Inzet	pag. 28
Jaaroverzicht 1955	pag. 32
Seinen	pag. 36
Lijn 108	pag. 38
Agenda	pag. 42
Beschrijving stoomlokomotief	pag. 44
L.S.V. - Aktueel	pag. 46
N.M.B.S. - Aktueel	pag. 52

L.S.V. - Tijdschrift :

Wordt gratis verdeeld onder de leden van de Limburgse Stoom Vereniging v.z.w.

Tweemaandelijks

September - Oktober

nr. 61

Lidgeld : 600 BFr. / jaar
Erelid : vanaf 1 000 BFr. / jaar (inclusief vrijkaart)
Los nummer : 150 BFr. NIET GELDIG VOOR SPECIALE NUMMERS

Redactie : J. & S. Casier

Verantw. uitgever : J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Met dank aan alle N.M.B.S. diensten die aan dit nummer geholpen hebben.

L.S.V. - Tijdschrift

Stoomlokomotief

Rond de eeuwwisseling ontstond een nieuw soort diensten in het sneltreinverkeer : het waren snelle maar lichte treinen die de grote Duitse steden met elkaar verbonden. Hierdoor moest een nieuw type lokomotief ontwikkeld worden, met een groot vermogen om de hoge topsnelheid te kunnen halen, met grote drijfwielen doch met een gemiddelde trekkracht.

Daar de proefnemingen met lokomotieven met oververhitter nog steeds doorgang vonden en nog niet de resultaten opleverden die men ervan verwachtte, ontwierp men opnieuw een lokomotief met verzadigde stoom. Uitgevoerd als lichtere versie van de later gebouwde S10 machines, ontstond een 2' B 1' lokomotief. De bouw van ongeveer 90 lokomotief werd voor het grootste gedeelte toevertrouwd aan de firma Hanomag en Grafenstaden, de eerste machines - ingedeeld als bouwreeks S9 - werden in 1907 geleverd. Al zeer vlug kwamen tal van onvolkomendheden aan het licht : het ontbreken van de oververhitter verminderde de mogelijkheden van de lokomotief en het steeds zwaarder worden van de treinen liet deze lokomotieven al voor de eerste wereldoorlog naar de ondergeschikte diensten overgaan.

Na de beëindiging van de eerste wereldbrand is het nogal logisch dat de Pruisische spoorwegen zich snel van deze lokomotieven wou ontdoen en praktisch alle lokomotieven werden op dat ogenblik als herstelbetaling afgegeven. Slechts enkele machines bleven in Duitsland achter en werden omgebouwd met oververhitting.

In 1919 ontving de Etat Belge 13 dergelijke lokomotieven. Ze werden alle gebouwd door Hanomag, resp. in 1909 (7 machines) en 1910 (6 machines). Vanaf de aankomst in België kwam slechts één lijn in aanmerking voor de inzet, nl. de betrekkelijk vlakke en snelle verbinding tussen Oostende en Brussel en daarom werden ze te Oostende gestationeerd. Samen met onder meer de S 3/6-lokomotieven verzekerden ze tot in 1922 de snelle verbindingen op deze lijn, in 1923 besliste men om - net zoals in Duitsland - deze reeks te elimineren en vielen alle diensten weg. Doch de vraag naar sneltreinlokomotieven was zo groot, dat men snel moest terugkomen op deze beslissing en eind 1923 kwamen de afgestelde lokomotieven terug in dienst.

Vanaf 1925 werden de steeds zwaarder wordende treinen overgenomen door de typen 10 en zocht men een vervangoplossing en deze werd gevonden in de minder drukke verbinding tussen Mons en Brussel. In 1924 verhuisden ongeveer 10 lokomotieven naar Mons en reden er een inzetreeks met 6 plandagen. Oostende behield nog enkele machines en zette er één van effectief in. Op dat ogenblik werd de Belgische typeindeling ingevoerd en kregen ze het type 69 toegewezen.

De oprichting van de N.M.B.S. leidde tot een reorganisatie van de diensten en zo kwamen de typen 69 in de loop van 1927 naar Brussel-noord en hun inzetreeks werd geleidelijk aan uitgebreid, tot zelfs 9 diensten in 1930. De inzet verdeelde zich over de verschillende sterlijnen vanuit Brussel en zo reden ze sneltreinen naar Antwerpen, Oostende en Mons, maar ook semi-direkte verbindingen naar Gent en Leuven.

Deze toestand kon zich gedurende een zevental jaar handhaven, nochtans ging de inzet steeds meer naar het noorden en naast de rechtstreeks verbinding naar Antwerpen - vooral voor de bloktreinen - werden ze vanuit Antwerpen gebruikt naar Roosendaal en in de Antwerpse Kempen naar Herentals, Tilburg (over Turnhout) en Mol. Deze toestand leidde dan ook tot een transfert van twee derde van de machines naar Berchem, waar een inzetreeks met 6 plandagen ontstond. De nieuwe stelplaats Schaarbeek kreeg de overige lokomotieven voor de typische bloktreinen.

In 1935 werden dan alle lokomotieven te Berchem gestationeerd en verzeilden de lokomotieven verder in de semi-direkte diensten en deze toestand bleef tot bij de tweede wereldoorlog behouden. Gestart met een inzetreeks van 6 plandagen groeide deze tot 9 ingezette machines in 1937.

De vooroorlogse dienstregeling wordt overzichtelijk gemaakt door volgende tabel :

Jaar	FSD	FMS	FBN	FSR	FCV
1922	6				
1923					
1924	6				
1925	1	6			
1926	1	6			
1927			7		
1928			8		
1929			9		
1930			9		
1931			7		
1932			7		
1933			8		
1934				3	6
1935					6
1936					8
1937					9
1938					8
1939					7
1940					5

Daar deze lokomotieven al lange tijd uit Duitsland verdwenen waren, eiste de bezetter deze machines niet op en bleven ze alle in België achter. Gedurende de ganse oorlogsperiode bleven ze te Berchem, doch hun diensten werden - bij gebrek aan andere lokomotieftypen - steeds verder uitgebreid en zo steeg de inzetreeks tot 10 machines in 1941 tot zelfs 11 à 12 inzetdagen in 1943. De diensten werden nog steeds verzekerd naar Brussel, de Antwerpse Kempen (Turnhout, Mol), maar ook naar Leuven en zelfs Kortrijk. Ook alle internationale treinen naar Nederland bleven op hun programma.

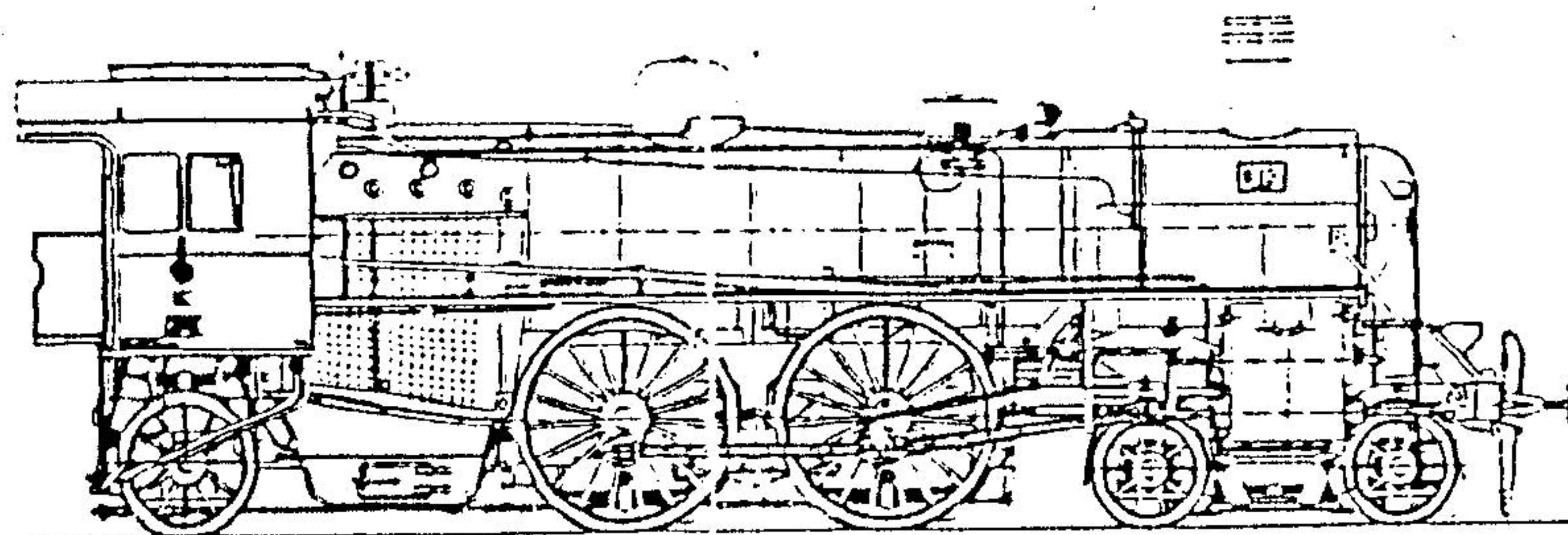
Al de lokomotieven kwamen weinig gehavend uit de wereldbrand en vormden in de eerste periode de ruggespraak van het sneltreinverkeer vanuit Antwerpen. Een uitgebreide inzetreeks en verre bestemmingen waren het resultaat. In de loop van 1946 kwamen de eerste lokomotieven type 64 terug en namen een gedeelte van de taken over, doch in 1947 was de inzet nog belangrijk. Voor de winterregeling van 1947 werd de laatste - weliswaar gemengde - reeks opgesteld. Deze telde nog 8 plandagen met een daggemiddelde van 154 km. De hoofdinzet gebeurde nog naar Brussel-noord en Essen/Roosendaal, maar er waren ook diensten naar Aarschot en Leuven en zelfs twee treinporen naar Kortrijk en Moeskroen.

Maar nog tijdens deze regeling werd de aflossing vlug een feit en tegen de jaarwisseling waren alle diensten al overgegaan op het type 64. Begin 1948 werden de eerste machines officieel geschrapt. De overige machines werden nog gebruikt voor reservediensten of stonden doelloos in de stelplaats. De volgende tabel geeft een overzicht van de schrappingen

Maand/ jaar	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1948						3	3	1				
1949				6								

De geschrapte lokomotieven werden vooral te Berchem en Antwerpen-zuid afgesteld, maar ook in de CW Salzannes en te Monceau vond men typen 69. Tussen 1949 en 1950 werden alle lokomotieven gesloopt, meestal door de firma's Nijkerk te Haren en Lambremont te Tubize.

Technische fiche : stoomloc type 69 :



Algemeenheden :

Bouwers	Hanomag
Nummering	6904 - 6947
Nummering 1946	69.001 - 69.013
Bouwjaar	1909 - 1910
Buitendienst	1949

Maten & gewichten :

Asindeling	2B1
Asdruk : loopas 5	16 500 kg
drijf-as 4	16 500 kg
drijf-as 3	16 500 kg
loopas 2	12 500 kg
loopas 1	12 500 kg
Gewicht : ledig	68 400 kg
rijvaardig	74 500 kg
Lengte van de lok zonder tender	13 060 mm
Hoogte van de lok	4 280 mm
Doormeter van de drijfwielen	1 980 mm
loopwielen	vooraan 1 000 mm
	achteraan 1 200 mm

Ketel :

Keteldruk	14 kg/ cm ²
Rooster : lengte	1 950 mm
breedte	2 050 mm
oppervlakte	4.00 m ²
Verwarmingsopp. van de vuurhaard	14.04 m ²
Pijpenbundel : kleine vlampijpen : aantal	264 stuks
diameter	50/55 mm
oppervlak	215.67 m ²
grote vlampijpen : aantal	stuks
diameter	/ mm
oppervlak	m ²
Totaal verwarmingsoppervlak	229.71 m ²
Oververhittingsoppervlak	m ²
Ketelromp : gemiddelde diameter	1 602 mm
dikte van de plaat	17.0 mm

Mechanisme :

Diameter van de cilinders HD	380 mm
LD	580 mm
Zuigerslag	600 mm
Max. snelheid :	120 km/ h

Diesellokomotief

Type 230 :

In de beginjaren zestig werd de stoomtractie geleidelijk afgebouwd, doch op dat ogenblik waren het vooral de lokale goederendiensten die voorbehouden bleven voor de "oude" stomers. Anderzijds gingen steeds meer loskoeren dicht. Om de snelheid op een lijn te kunnen opvoeren, moest er een nieuw concept gevonden worden voor de trage lokale "cabotage"-treinen, dit wil zeggen de treinen die elke loskoer bediende en er soms redelijk lang rangeerde. Dit betekende echter steeds een versperring van de lijn.

De opkomst van de lijndiesellokomotieven liet deze handelingen wel vlugger verlopen, doch een definitieve oplossing was dit nog niet. Daarom werd beslist om een test te doen op de Ardeense lijnen, waar de stations beperkt waren en redelijk ver uit elkaar lagen. Daarom werd er beslist een semi-directe goederendienst in te voeren naar de grotere centra. Van hieruit zouden dan de kleinere loskoeren bediend worden. Het probleem was op dat ogenblik een geschikte lokomotief vinden voor de rangeringen in het de grotere gemeente en de lokale bediening.

Op dat ogenblik bouwde Cockerill voor de grote industriebedrijven een zeer compacte en robuuste tweeassige lokotractor en deze voldeed volledig in deze toch wel zware rangeerdienst. Daarom besliste de N.M.B.S. om op proef 10 van deze lokotrackoren bij Cockerill te bestellen.

Deze machines waren opgebouwd op een star, zwaar raam uit staalplaat, met een korte motorkap en een achterliggende, ruime stuurpost. Deze tien eerste lokomotieven bezaten een dieselmotor gebouwd door Cockerill met een vermogen van 300 kW (245 pk), 4 cilinders in lijn en werkend met rechtstreekse inspuiting. De motor dreef een valse as - achteraan de lokomotief - aan via een hydraulische transmissie type Twin-Disc met drie versnellingen, een reductor met twee snelheidsgamma's (voor rangeerdienst en lijndienst) en een keerkoppeling. Voor de remming is er een rechtstreekse rem type Oerlikon. De machines kregen hun nummers 230.001 tot 230.010 en verdrongen zo de oude Engelse typen 230

De eerste lokotractor kwam in maart 1961 op de N.M.B.S.-sporen, de levering werd al eind juni van hetzelfde jaar afgesloten. Alle tien machines werden te Ronet gestationeerd, doch de inzet werd uitgevoerd vanuit verder afgelegen plaatsen : in het totaal werden 8 machines effectief gebruikt. Twee lokotrackoren werden ingezet te Namur zelf, één was bedrijvig te Ronet (vooral voor baandiensten en de verbinding naar de CW Salzannes). De vijf overige werden in de grotere verdeelcentra gebruikt : het waren Ciney, Libramont/Bertrix, Jemelle op de Luxemburg-lijn, Gembloux/Ottignies op de verbinding naar Brussel en Andenne. Naast de rangeringen in deze plaats zelfs verzekerden ze de lokale goederendiensten in de omgeving. Voor deze eerste periode hebben we de volgende bestemmingen kunnen achterhalen :

Inzetplaats	Bestemmingen
Ronet	Floreffe, Flawinne, Rhisnes, CW Salzannes
Ciney	Spontin, Havelange, Courri�re
Jemelle	Marloie, Rochefort
Libramont	Poix-St-Hubert, Bertrix, Florenville
Ottignies	Gembloux, Mont-St-Guibert, Court-St-Etienne
Andenne	Nameche, Statte

De levering van de tweede reeks lokotrackoren leidde snel tot de afgifte van de machines van Ronet. De zwaardere motoren leenden zich beter tot een inzet in de hellingrijke streek en de 230.001 tot 230.010 verhuisden eind 1963, begin 1964 alle naar Kortrijk. Ook hier werden ze verdeeld over een uitgebreid inzetgebied, waarbij ze echter dezelfde taken toegewezen kregen als te Ronet.

Opnieuw werden er 8 van de 10 lokotrackoren gebruikt, waarbij de inzet gegeven wordt door volgend overzicht

Inzetplaats	Bestemmingen
Kortrijk	stationsrangeringen
Kortrijk	rangeringen in vorming van Kortrijk en stelplaats
Menen	Menen zelf, Komen, Le Touquet, Wevelgem
Ieper	Ieper, Poperinge
Deinze	Deinze, De Pinte
Tielt	Tielt, Lichtervelde, Diksmuide, Ingelmunster
Waregem	Waregem, Harelbeke
Roeselare	Roeselare, Izegem

Daarenboven waren de typen 230 ook regelmatig in dienst te Moeskroen met o.m. diensten naar Lauwe en zelfs Tourcoing. Gedurende meer dan 15 jaar kwam er geen echte verandering in deze inzet en bleven ze trouw hun korte ritten uitvoeren. Vermelden we nog dat het grootste deel van het onderhoud door mobiele ploegen ter plaatste uitgevoerd werd en dat slechts voor de grote herzieningen uitgeweken werd naar een centrale werkplaats, eerst Leuven en nadien Salzannes.

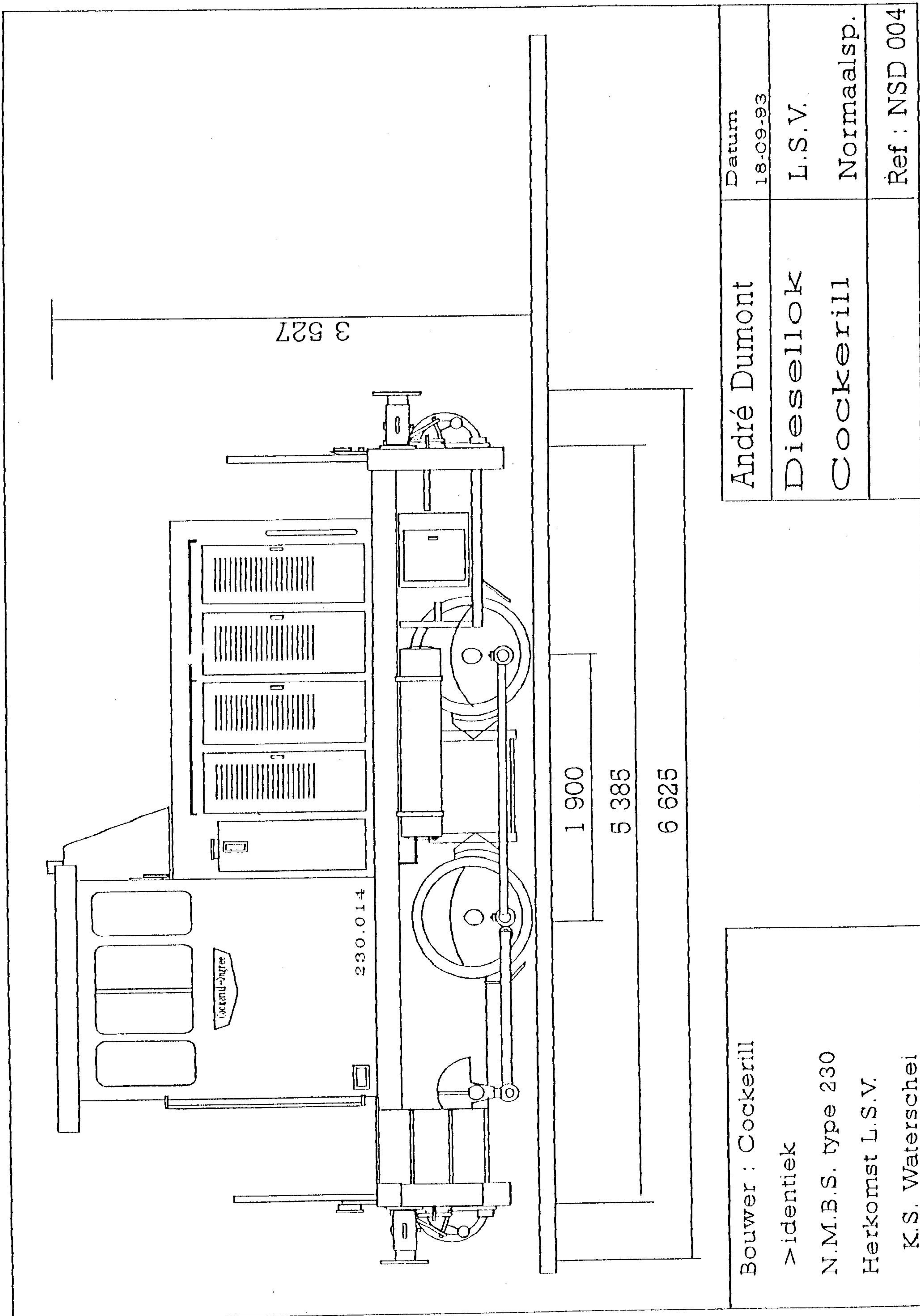
In 1971 kregen ze hun nieuwe nummering - reeks 90 met nummers 9001 tot 9010 - en korte tijd later werden ze alle voorzien van een meer uitgesproken veiligheidsschildering met het gekende Z-motief. Maar in de tweede helft van de zeventiger jaren kwamen de eerste problemen met de motoren en daarom besliste de N.M.B.S. tot de inbouw van nieuwe dieselmotoren, ditmaal van de firma GM. Ditmaal waren het sterkere 12-cilindermotoren in V-vorm met een vermogen van ca. 400 kW. De ombouw werd door de Cw Leuven uitgevoerd tussen 1976 en 1980, de volgende tabel geeft de ombouwdata van de tien lokotraktoren.

Nummer	Nieuw N	Begin	Eind
9001	9101	14-03-78	09-10-78
9002	9102	16-11-78	30-05-79
9003	9103	30-07-76	14-02-77
9004	9104	?	13-12-78
9005	9105	20-12-77	21-04-78
9006	9106	13-04-77	02-09-77
9007	9107	31-01-77	16-05-77
9008	9108	10-05-76	02-09-76
9009	9109	-06-79	04-01-80
9010	9110	01-09-77	23-01-78

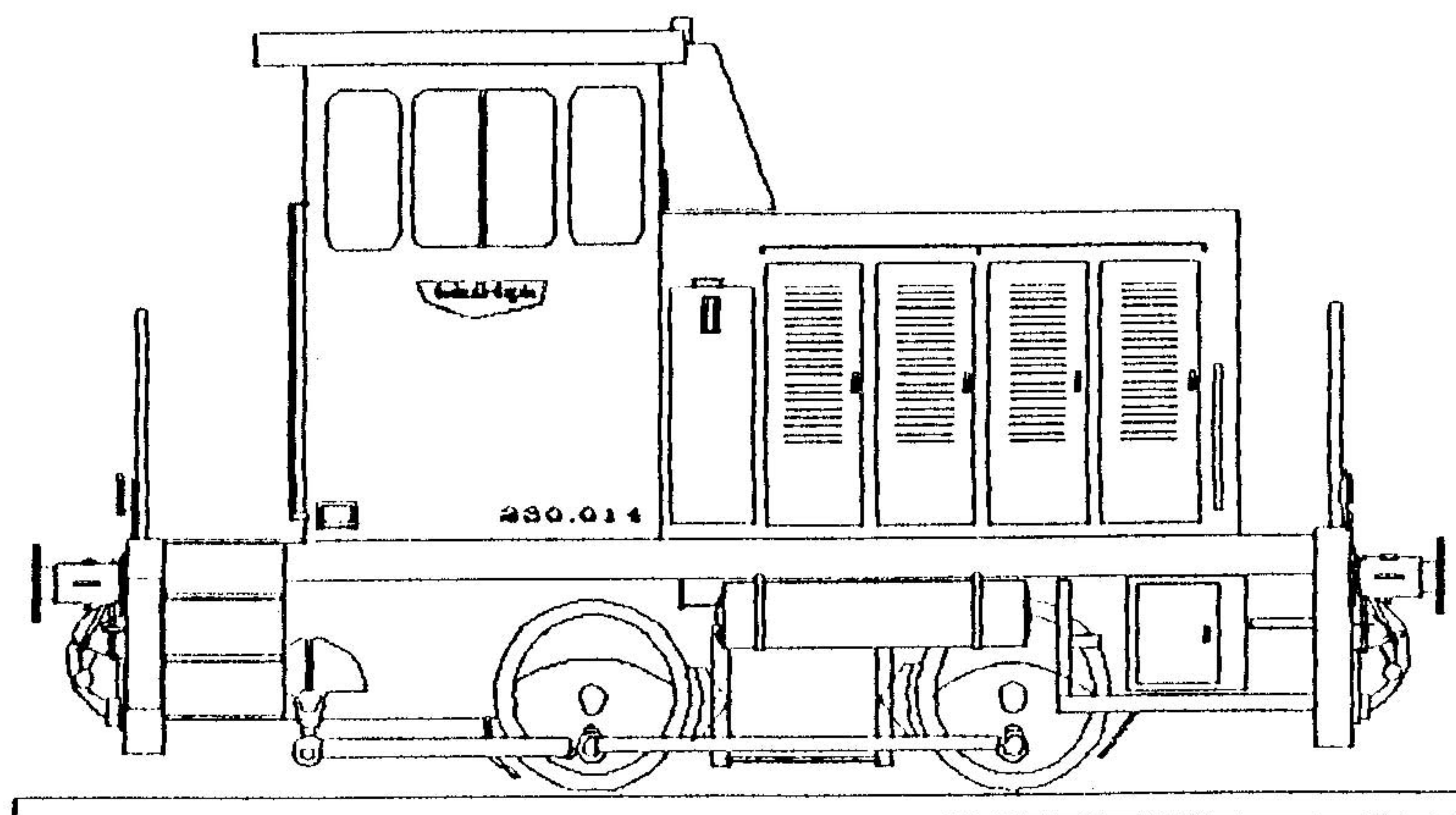
Daar deze lokotraktoren nu gelijkgeschakeld werden met de tweede bouwschijf, werden ze dan ook in dit nummerschema opgenomen en hernummerd in de reeks 91. Doch vanaf dat ogenblik ging de bediening van de loskoeren duidelijk achteruit en werd de inzet beperkt. Zo ging de 9110 gedurende korte tijd naar de stelplaats Merelbeke over en werd de inzet beperkt tot nog slechts zes machines : het gebruik te Deinze werd overgedragen aan de machines van Merelbeke en de inzet te Ieper en Menen werd gegroepeerd.

Tot in 1985 bleef de toestand praktisch ongewijzigd, zij het wel dat de inzet steeds verder afbrokkelde en dat het aantal te vervoeren wagens sterk verminderde. In deze periode werden deze lokotraktoren dan ook frekwenter ingezet voor baantreinen. Eind 1985 werden dan ook de 9101 tot 9103 naar de dienst infrastructuur Gent (standplaatsen Kortrijk en Gent) overgedragen. Met ingang van de zomerregeling verdween de dieselwerkplaats Kortrijk en werden de machines op papier naar Merelbeke getransfereerd. In deze periode gingen de diensten te Lichtervelde en Waregem verloren en konden opnieuw vier lokotraktoren aan de dienst I afgestaan worden, twee gingen naar Charleroi, één naar Gent en één naar Brussel. Vanaf dat ogenblik bleven nog slechts 3 van deze machines in effectieve dienst : twee te Kortrijk zelf en één te Ieper/Poperinge. De huidige verdeling ziet als volgt uit :

Merelbeke	9107, 9109, 9110	Standplaats Kortrijk en Poperinge
IPV Gent :	9101, 9102, 9103, 9104	Standplaats Kortrijk en Gent
IPV Charleroi :	9105, 9106	Standplaats Mons
IPV Brussel	9108	Standplaats Schaarbeek



Technische kenmerken : reeks 272 :



Algemeenheden :

Bouwers mechanisch gedeelte
motor
overbrenging

Brugeoise & Nivelles
General Motors
Esco-Power
230.001 - 230.010
9101 - 9110
1961

Nummering
Nummering (nieuwe)
Bouwjaar

Maten & gewichten :

Asindeling
Lengte van de lok
Hoogte van het dak
Doormeter van de wielen
Gewicht : rijvaardig

B
6 625 mm
3 527 mm
920 mm
33 000 kg

Motoren & overbrenging :

Motor : type
injectiesysteem
starter
vermogen
cilinders : aantal
 schikking
 boring * slag

12V71N -2tact - Turbo "Blower"
rechtstreeks
elektrische startmotor
335 PK
12
V
108 * 127 mm
Koppelvormer "Twin-Disc"
3 snelheidstrappen

Overbrenging :

Snelheden & hulptoestellen :

Maximum dienstsnelheid : baan
 rangering

35 km/ h
40 km/ h
25 m

Minimum straal voor bocht

Remming

rechtstreekse & automatische rem Oerlikon

Hulptoestellen

Bevoorrading :

Gasolie
Smeerolie : motor
 overbrenging
 hulptoestellen

360 l
1
36 l
1
170 l
100 kg

Koelwater motor

Zand :

Elektrische stellingen

Reeks 08 :

Na de bouw van de tweeledige klassieke stellingen en door het steeds groter wordende piekklanten-
teel, besliste men in het begin van de zeventig jaren tot de bouw van vierledige stellingen. Dit gaf een
duidelijk voordeel - zowel in aanschafprijs (wegvallen van stuurposten, sturingselementen) als op gebied
van exploitatie (minder wachters) - doch in de daluren was de capaciteit regelmatig te groot. Doch
anderzijds werden - onder druk van het personeel - ook de werkomstandigheden verbeterd, dit door een
stuurpost over de ganse breedte, een betere zichtbaarheid en een vernieuwde geluids- en warmteisolatie.

Ondanks de verschillende verdere nieuwigheden - zoals de ingangdeuren, de vensters en het
interieur - bleven het op technisch gebied klassieke stellingen en werd hiervoor het geheel van de stellingen
06 met thyristorsturing in ontdeubbelde vorm overgenomen. Hierdoor bleef het vermogen vrij beperkt en
hield men voor de snelheid zich op 140 km/h. Dit houdt voor de toekomst in dat deze stellingen niet
geschikt zijn voor de lijnen waarvan de snelheid geleidelijk verhoogd wordt. Nieuwigheid was ook de
kleurstelling in oranje en grijs, iets wat deze stellingen de bijnaam "Grijze muis" liet dragen.

Berekeningen leidden ertoe dat er een 50-tal stellingen nodig waren voor een vernieuwde dienst
tussen de belangrijke steden. In eerste instantie werd de inzet tussen Antwerpen en Charleroi gepland en
hier zouden ze het ganse verkeer verzekeren, doch dit werd niet verwezenlijkt en - alhoewel gedeeltelijk
gefinancierd door Eurofima - werd de levering beperkt tot drie bouwschijven en slechts 44 stellingen,
geleverd door "La Brugeoise et Nivelles" . De eerste schijf omvatte 20 stellingen en werd in 1975
afgeleverd. Deze stellingen werden na hun meet- en testritten dadelijk onder het nummer 801 - 820 op de
verbinding Antwerpen - Brussel - Charleroi ingezet en hier losten ze de tweeledige stellingen af in de
direkte en semi-direkte reizigersdiensten. De stelplaats werd Schaarbeek, daar dit de enige stelplaats
van het net is, waar de lengte van de loods voldoende is om deze vierledige stellingen volledig onder dak
te onderhouden. Dit zal trouwens gedurende de ganse loopbaan zo blijven en zo bleven deze stellingen
bespaard van mutaties.

De tweede bouwschijf omvatte 12 stellingen, geleverd in 1976 en pas drie jaar later - dit ten
gevolge van verdere bestellingen bij BN - kwamen de laatste 12 stellingen op de N.M.B.S.-sporen. Gedurende
deze eerste periode werden ze praktisch volledig op de ABC-lijn ingezet, waarbij ze vanaf 1980 ook
doorstootten tot in Essen en Roosendaal. Vanuit Charleroi werden ze afgesteld in Chatelineau. Het aantal
was onvoldoende om zelfs maar de semi-direkte dienst te kunnen verzekeren en hierdoor bleven de
tweeledige stellingen nog steeds aanwezig. Er werden trouwens diverse treinen gevormd met de reeks 08 en
enkele klassieke stellingen.

Zowel de inzet als hun loopbaan verliep vrij monotoon zonder belangrijke problemen of
verbouwingen en zonder veranderingen in het inzetpatroon.

Pas met de invoering van het IC/IR-plan kwamen er wijzigingen : het monopolie op de ABC-as werd
doorbroken en de stellingen vertoonden zich op verschillende lijnen. De inzet tussen Charleroi en Antwerpen
bleef, doch nieuwe verbindingen waren Oostende - Antwerpen - Roosendaal en Schaarbeek - St-Ghislain.
Verder werd de inzet afgerond door de IR-dienst Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren.

En ook deze diensten bleven en blijven gedurende jaren ongewijzigd, enige verschil is dat de
opvallende kleurstelling moet wijken voor de nieuwe IC-kleuren bordeaux-wit en dat deze herschildering
vrij vlug doorgevoerd wordt.

Opnieuw gaan er jaren voorbij zonder veranderingen, enkele lichtere ongevallen vormen soms het fait-divers in de vlakke loopbaan. In 1988 wordt de dienst naar St-Ghislain omgebogen naar Binche, doch al vlug wordt de oude toestand terug in voege gebracht.

Gelukkig brengt de N.M.B.S. soms fleur en in 1991 wordt de 808 als eerste stel uitgerust met een volledige reclameschildering dit voor de nieuwe VTM. Een akkoord met de N.M.B.S. verbindt het stel ook aan een selekte dienst : het aan- en afvoeren van VTM-kijkers naar het muziekprogramma dat te Blankenberge opgenomen wordt. Tijdens de zomermaanden rijdt dit stel dan ook deze dienst Blankenberge - Antwerpen. Om nog meer ruchtbaarheid te geven, wordt de 808 ook regelmatig over alle Vlaamse lijnen van het net gestuurd.

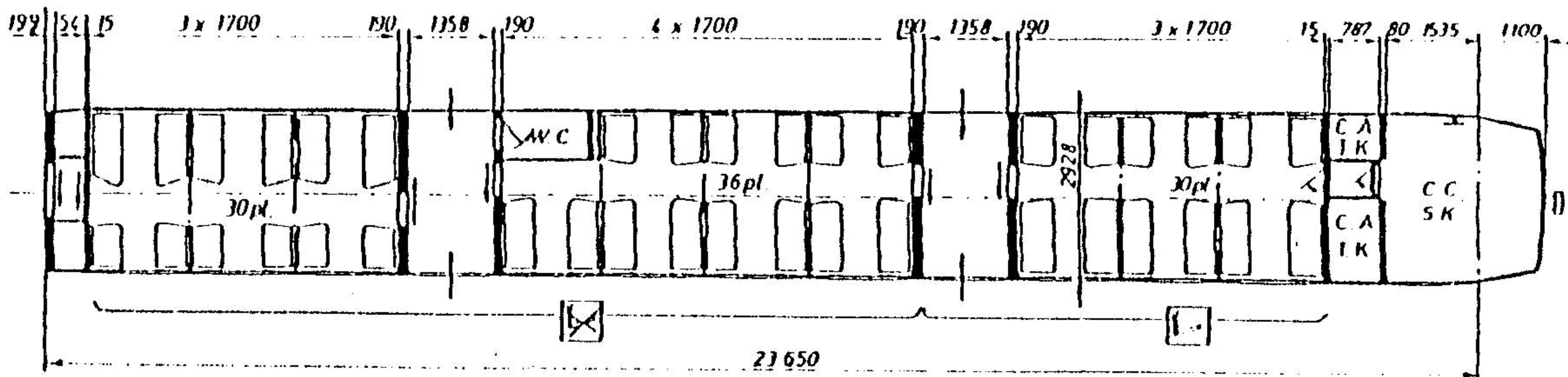
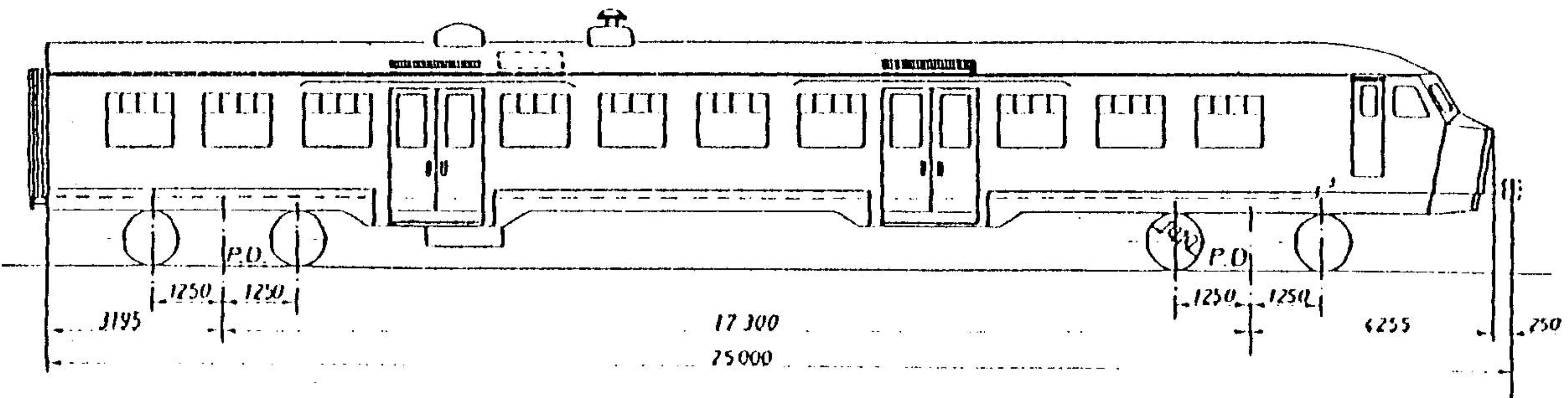
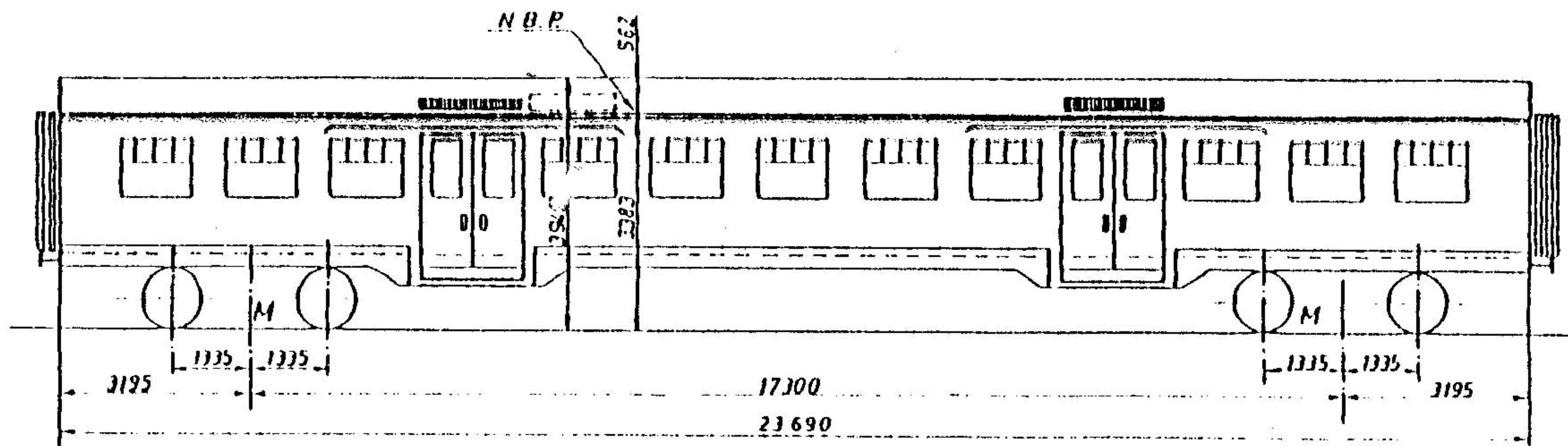
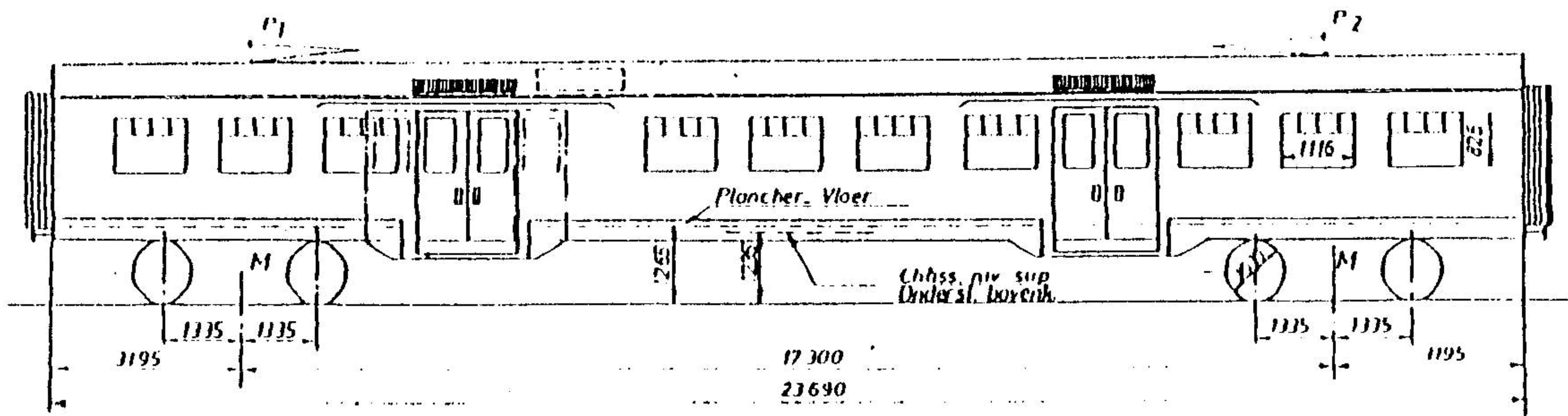
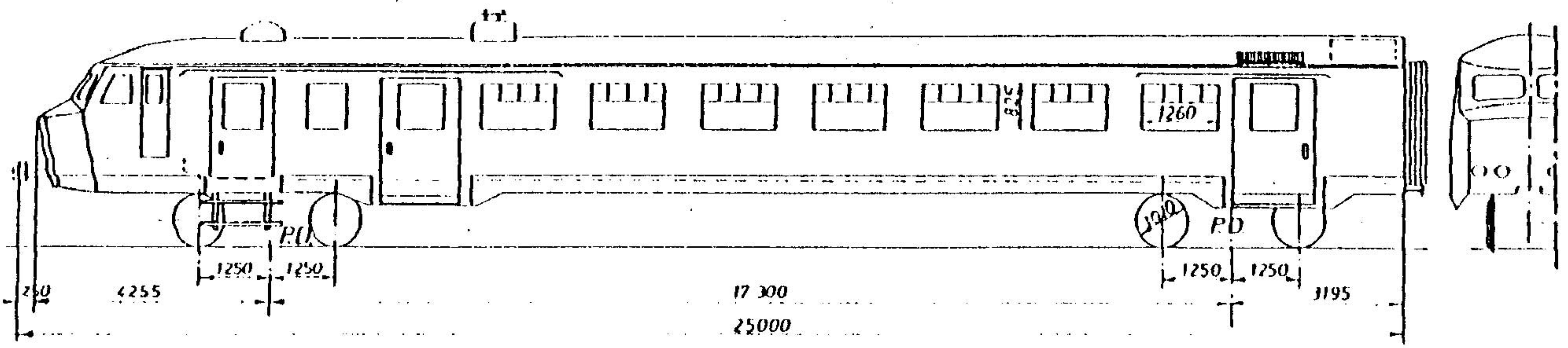
Daar waar het IC/IR-plan geen nadelige gevolgen had, zal het star 21-plan deze robuuste stellen wel gedeeltelijk verdringen naar ondergeschiktere diensten : dit plan voorziet enkel nog inzet in de toekomstige IR-dienst.

Vanaf 1996/97 voorziet men voor deze stellen nog de volgende diensten :

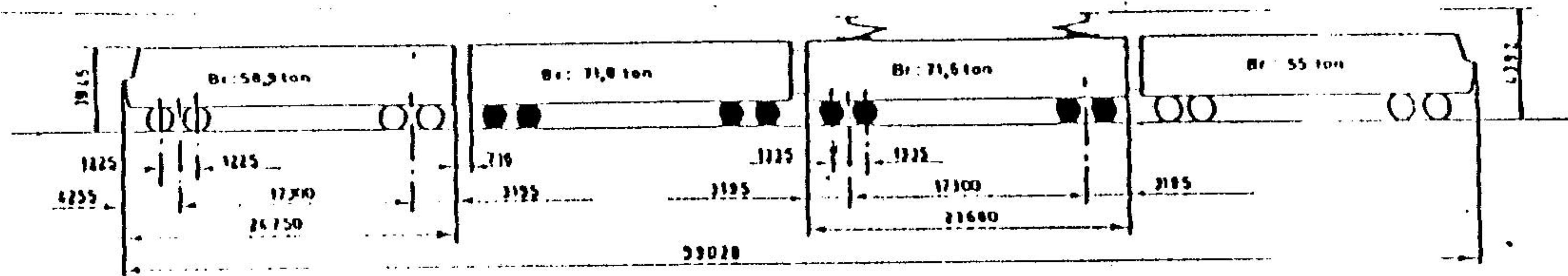
IRa	Antwerpen - Charleroi	thans al gereden
IRb	Antwerpen - Ath - Geraardsbergen	
IRc	Schaarbeek - Binche	
IRi	Schaarbeek - Quévy	

Loopbaan :

Nummer	Levering	Stelplaats	Nummer	Levering	Stelplaats
801	15-07-1975	Schaarbeek	823	09-12-1976	Schaarbeek
802	12-09-1975	Schaarbeek	824	23-12-1976	Schaarbeek
803	04-10-1975	Schaarbeek	825	14-01-1977	Schaarbeek
804	29-10-1975	Schaarbeek	826	03-02-1977	Schaarbeek
805	25-11-1975	Schaarbeek	827	18-02-1977	Schaarbeek
806	18-12-1975	Schaarbeek	828	11-03-1977	Schaarbeek
807	15-01-1976	Schaarbeek	829	30-03-1977	Schaarbeek
808	18-02-1976	Schaarbeek	830	25-04-1977	Schaarbeek
809	26-02-1976	Schaarbeek	831	13-05-1977	Schaarbeek
810	03-04-1976	Schaarbeek	832	29-06-1977	Schaarbeek
811	24-04-1976	Schaarbeek	833	06-11-1978	Schaarbeek
812	24-04-1976	Schaarbeek	834	12-12-1978	Schaarbeek
813	13-05-1976	Schaarbeek	835	12-12-1978	Schaarbeek
814	04-06-1976	Schaarbeek	836	29-01-1979	Schaarbeek
815	22-06-1976	Schaarbeek	837	29-01-1979	Schaarbeek
816	12-07-1976	Schaarbeek	838	15-02-1979	Schaarbeek
817	24-08-1976	Schaarbeek	839	28-02-1979	Schaarbeek
818	14-09-1976	Schaarbeek	840	21-03-1979	Schaarbeek
819	28-09-1976	Schaarbeek	841	24-04-1979	Schaarbeek
820	14-09-1976	Schaarbeek	842	10-07-1979	Schaarbeek
821	29-10-1976	Schaarbeek	843	30-08-1979	Schaarbeek
822	23-11-1976	Schaarbeek	844	01-10-1979	Schaarbeek



Technische kenmerken : stellen type 08 :



Algemeenheden :

Bouwers mechanisch gedeelte	La Brugeoise et Nivelles
elektrisch gedeelte	ACEC - Charleroi
Nummering (nieuwe)	801 - 844
Bouwjaar	801 - 820 : 1975
	821 - 832 : 1976
	833 - 844 : 1977

Maten & gewichten :

Asindeling	$B' B' + 2' 2' + 2' 2' + B' B'$
Lengte van de bak met stuurpost	24 750 mm
tussenrijtuig	23 680 mm
Hoogte van het dak	3 945 mm
Doormeter van de wielen	1 010 mm
Afstand middelpunt draaistellen	17 300 mm
Afstand binnen draaistellen	2 450 mm

	Zitplaatsen	Staanplaatsen	Totaal	
1ste klasse	56	20	76	
2de klasse	302	120	422	498 pl.

gewicht : ledig	217 400 kg
geladen	257 300 kg

Motoren & overbrenging :

Tractiemotoren :	aantal	8 stuks
	type	autogeventileerd
	ophanging	neusophanging
	tandwielverhouding	71/21 of 3.38
	uurvermogen	340 kW
	doorlopend vermogen	300 kW
	totaal vermogen	2600 kW
Type aandrijving	door thyristoren, elektronisch	
Type overbrenging	met vaste tandwielen, eenzijdig	
Aslagers :	rollagers Timken (cannon-box)	

Snelheden & hulptoestellen :

Maximum dienstsnelheid	140 km/ h
Minimum straal voor bocht	125 m
Verwarming	door elektrische radiatoren
Remming	rechtstreekse rem / remschijven op bogie
Hulptoestellen	1 compressor CT (9 bar - 770 l/min)
	2 alternatoren Krupp (66 V - 23.8 kVA)
	1 thyristorgelijkrichterbrug driefasig
	1 accumulatorenbatterij (175 Ah)

Nummerlijsten N.M.B.S.

Nummerlijsten N.M.B.S.-diesel lokomotieven type 230 :

Na het beëindigen van de lijndiesellokomotieven van de N.M.B.S. - met de diesel 6602 - in het vorige nummer van L.S.V. - Tijdschrift (nr. 60) beginnen we in dit nummer met een nieuwe nummerlijst met stelplaatsindeling.

Voor de nummerlijsten van de rangeerdiesellokomotieven is er tevens ook een heel nieuwe vorm van tabel aan de pas gekomen, deze maakt het lezen en begrijpen van de levensloop van een bepaald type lokomotief eenvoudiger.

Om de compatibiliteit tussen de twee programma's te waarborgen, nl. een bestandenbeheer om de gegevens gemakkelijk te kunnen verwerken en een tekstverwerker voor de nieuwe tabellen mogelijk te maken zijn er een paar wijzigingen t.o.v. de andere lijsten i.v.m. de lezing. De laatste grote tabel (eventueel verdeeld in een aantal kleineren) geeft de stelplaatsen aan en de datum waarop ze de stelplaats hebben verlaten. Voor de lokomotieven die nog niet buiten dienst zijn gesteld, kan men er de huidige stelplaats van vernemen.

In dit eerste overzicht vinden we de volledige reeks 230 (type 91) terug.

OLD NUMMER	NIEUW NUMMER	BOUWER	BOUW-DA- TUM	HUIDIGE STEL- PLAATS	STELPLAATSEN : LEVENSLIOP TOT AUG. 91		
230.001	9101	Cockerill	01-mrt-61	IPV Gent	Ronet 28-02-1964	Kortrijk 01-11-1985	
230.002	9102	Cockerill	06-mrt-61	IPV Gent	Ronet 05-12-1963	Kortrijk 01-11-1985	
230.003	9103	Cockerill	10-mrt-61	IPV Gent	Ronet 05-12-1963	Kortrijk 01-11-1985	
230.004	9104	Cockerill	20-mrt-61	IPV Gent	Ronet 22-01-1964	Kortrijk 28-05-1990	Merelbeke 01-11-1990
230.005	9105	Cockerill	21-apr-61	IPV Charleroi	Ronet 29-11-1963	Kortrijk 28-05-1990	Merelbeke 01-11-1990
230.006	9106	Cockerill	21-apr-61	IPV Charleroi	Ronet 20-11-1963	Kortrijk 28-05-1990	Merelbeke 01-11-1990

230.007	9107	Cockerill	05-mei-61	Merelbeke	Ronet 22-01-1964	Kortrijk 28-05-1990	
230.008	9108	Cockerill	18-mei-61	Baan Centrum	Ronet 08-01-1964	Kortrijk 28-05-1990	Merelbeke 16-11-1992
230.009	9109	Cockerill	08-jun-61	Merelbeke	Ronet 08-01-1964	Kortrijk 28-05-1990	
230.010	9110	Cockerill	22-jun-61	Merelbeke	Ronet 10-10-1963	Kortrijk 28-05-1990	
230.101	9111	ABR	08-jul-63	St.-Ghislain	Stocken 22-07-1963		
230.102	9112	ABR	07-aug-63	St.-Ghislain			
230.103	9113	ABR	14-aug-63	St.-Ghislain			
230.104	9114	ABR	03-sep-63	St.-Ghislain			
230.105	9115	ABR	13-sep-63	St.-Ghislain	Stocken 01-10-1963		
230.106	9116	ABR	26-sep-63	Baan ZO	St-Ghislain 16-06-1974	Ronet 16-11-1992	
230.107	9117	ABR	04-okt-63	St.-Ghislain			
230.108	9118	ABR	15-okt-63	St.-Ghislain			
230.109	9119	ABR	28-okt-63	IPV Schaar- beek	Schaarbeek 01-11-1985		
230.110	9120	ABR	08-nov-63	St.-Ghislain			
230.111	9121	ABR	22-nov-63	IPV Schaar- beek	Schaarbeek 01-11-1985		
230.112	9122	ABR	06-dec-63	IPV Mons	St.-Ghislain 01-11-1985		
230.113	9123	ABR	30-dec-63	Stocken			
230.114	9124	ABR	10-jan-64	IPV Mons	St.-Ghislain 01-11-1985		
230.115	9125	ABR	24-jan-64	IPV Namur	Stocken 01-11-1990		
230.116	9126	ABR	07-feb-64	St.-Ghislain			
230.117	9127	ABR	21-feb-64	IPV Namur	Stocken 01-11-1990		

230.118	9128	ABR	06-mrt-64	IPV Mons	St.-Ghislain 01-11-1985			
230.119	9129	ABR	23-mrt-64	Merelbeke	Stocken 01-03-1974			
230.120	9130	ABR	06-apr-64	St.-Ghislain				
230.121	9131	ABR	05-mei-64	St.-Ghislain				
230.122	9132	ABR	04-jun-64	St.-Ghislain				
230.123	9133	ABR	19-jun-64	St.-Ghislain				
230.124	9134	ABR	17-jul-64	Baan ZW	Stocken 16-11-1992			
230.125	9135	ABR	14-aug-64	Stocken				
230.126	9136	BN	10-jul-63	Merelbeke	Ronet 22-07-1963	St-Ghilain 16-10-1963	Schaarbeek 11-03-1966	
230.127	9137	BN	19-jul-63	Stocken	St-Ghislain 25-10-1963	Schaarbeek 25-02-1966	Merelbeke 16-05-1974	
230.128	9138	BN	20-aug-63	IPV Gent	St-Ghislain 02-10-1963	Ronet 01-08-1968	St-Ghislain 22-12-1969	Ronet 01-11-1985
230.129	9139	BN	30-aug-63	Aalst	St-Ghislain 25-10-1963	Schaarbeek 27-03-1972		
230.130	9140	BN	18-sep-63	CW Bascoup	Ronet 27-06-1974	St.-Ghislain 01-11-1985		
230.131	9141	BN	25-sep-63	IPV Charleroi	Ronet 01-11-1985			
230.132	9142	BN	03-okt-63	IPV Namur	Ronet 01-11-1985			
230.133	9143	BN	16-okt-63	Ronet				
230.134	9144	BN	12-nov-63	St.-Ghislain	Ronet 04-05-1971			
230.135	9145	BN	18-okt-63	IPV Charleroi	Ronet 01-11-1985			
230.136	9146	BN	25-nov-63	Ronet				
230.137	9147	BN	09-dec-63	Ronet				
230.138	9148	BN	27-dec-63	Stocken	Schaarbeek 22-05-1968	Merelbeke 07-12-1973		

230.139	9149	BN	07-jan-64	Ronet	Ronet 22-12-1969	St.-Ghislain 04-05-1971		
230.140	9150	BN	16-jan-63	Merelbeke	Schaarbeek 04-06-1964	Kortrijk 20-08-1965	Schaarbeek 11-03-1966	Merelbeke 12-08-1974
					Ronet 14-04-1974			
230.141	9151	BN	27-jan-64	Ronet				
230.142	9152	BN	05-feb-64	Merelbeke	Schaarbeek 06-05-1966			
230.143	9153	BN	09-mrt-64	Stockem	Ronet 24-12-1965			
230.144	9154	BN	20-mrt-64	IPV Namur	Ronet 01-11-1985			
230.145	9155	BN	07-apr-64	Ronet				
230.146	9156	BN	13-mei-64	Ronet				
230.147	9157	BN	26-mei-64	Ronet				
230.148	9158	BN	11-jun-64	Ronet				
230.149	9159	BN	02-jul-64	Stockem	Stockem 13-12-1973	Merelbeke 06-05-1974		
230.150	9160	BN	05-aug-64	cresoteerwerf Wondelgem	Kortrijk 24-12-1965	Merelbeke 01-11-1985		

Rijtuigen

De ex-Pruisische rijtuigen type D4

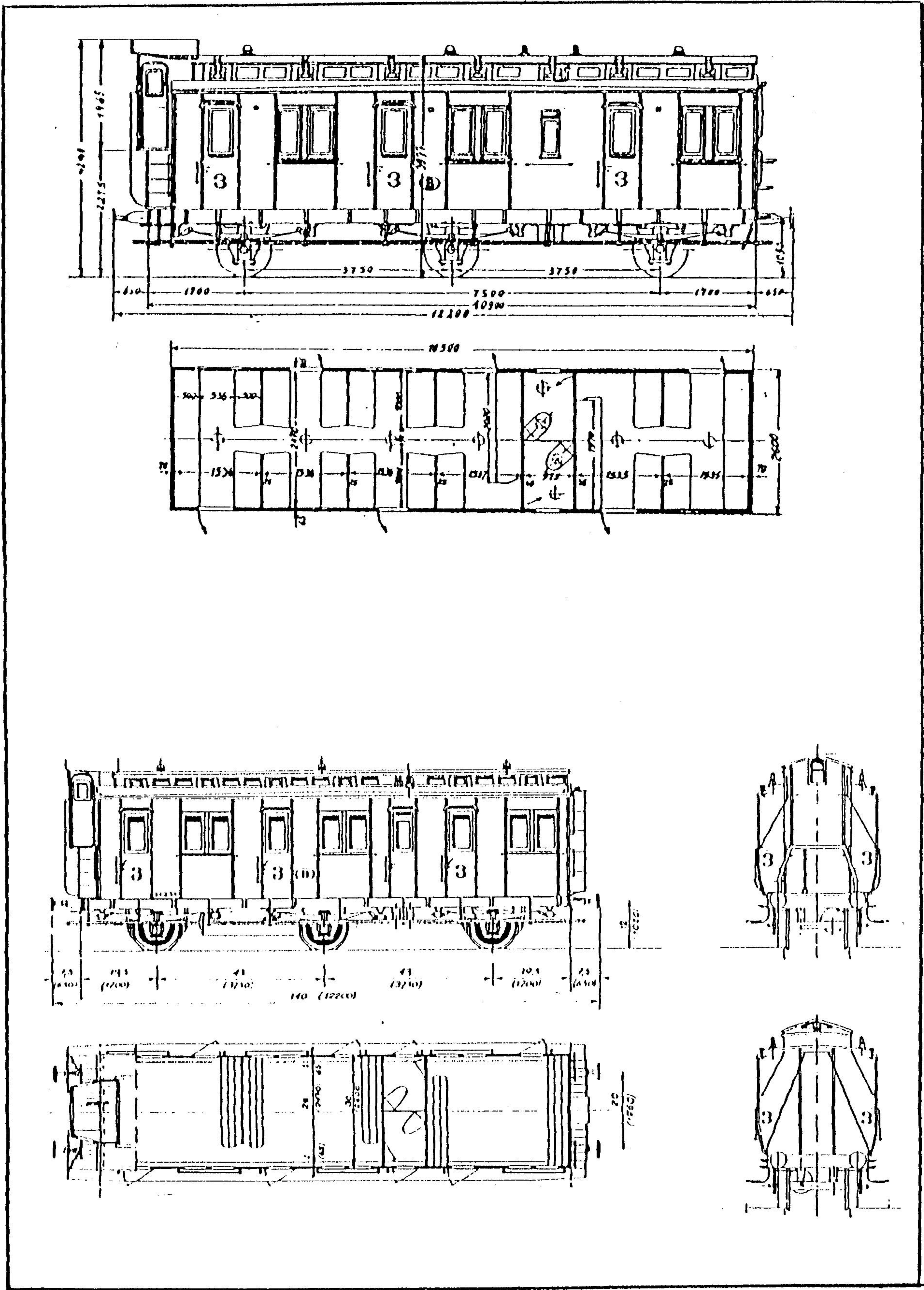
Opmerkelijk bij de Pruisische spoorwegen rond de eeuwwisseling, was de aanwezigheid van een vierde klasse bij de lokale reizigerstreinen. Deze klasse werd vooral benut door landarbeiders en bij het bezoek aan de markten. Omdat deze mensen nogal aanzienlijke hoeveelheden koopwaar meenamen, voorzagen men een beperkt aantal zitplaatsen en een grote plaats voor deze waren. Hierdoor bezaten deze wagens slechts drie compartimenten en veertig zitplaatsen. In het totaal werden er van deze rijtuigen ca. 1 500 stuks gebouwd tussen 1900 en 1905, een gedeelte was uitgerust met twee toiletten, een ander gedeelte had deze faciliteit niet. Het grootste verschil met de overige Pruisische rijtuigen was het feit dat er slechts drie deuren aanwezig waren.

Al zeer vlug werden tal van rijtuigen omgebouwd en uitgerust met verdere zitbanken en zo ontstonden er tal van verschillende versies. Na de eerste wereldoorlog kwamen er meer dan 200 naar België en werden in de nummerreeksen 55.000 genummerd, waarbij vier onderreeksen gevormd werden. De oorspronkelijke versie wordt afgebeeld in de onderstaande figuur van het volgende blad. Vanaf 1930 werden deze rijtuigen grondig verbouwd : er werden opnieuw zes compartimenten ingericht waardoor het aantal zitplaatsen derde klasse tot 62 opliep, de hogergelegen remmershuisjes verdwenen en de buitendeuren voor de WC's werden verwijderd. Hierdoor werden ze onderling hernummerd en krijgt men een onduidelijk effectief gedurende deze periode.

Na de tweede wereldoorlog bleven nog 3 bijkomende Duitse rijtuigen in België achter, doch diverse oorspronkelijke rijtuigen werden vernield of naar Duitsland afgevoerd. Hierdoor daalde het effectief omstreeks 1950 tot minder dan 100 rijtuigen. De laatste rijtuigen van dit type - dat vanaf 1945 genummerd als 37 300-reeks - verdwenen in de beginjaren zestig van de N.H.B.S.-sporen.

Technische kenmerken

Nummers :	55.001 - 55.021 / 55.101 - 55.273 / 55.501 - 55.562 / 55.851 - 55.864 55.902 - 55.999
Type :	D > C
Bouwjaar :	1900 - 1904
Aantal zitplaatsen :	40 (na ombouw 62)
Lengte :	12 200 mm
Lengte kast :	10 500 mm
Breedte :	3 100 mm
Hoogte :	4 248 mm
Radstand :	2x 3 750 mm
Massa (rijvaardig)	17 200 kg
Diameter wielen :	1 000 mm



Wagens

Schraagwagen type 3000 B2 :

In de jaren vijftig ontstond de bouwwijze met voorgespannen betonnen profielen, waarbij het bij grotere gebouwen mogelijk was grote vensters te gebruiken. De glassnijverheid speelde daar gretig op in met nieuwe technieken en betere materialen. Doch het vervoer over grotere afstanden was niet meer zo eenvoudig, temeer daar zowel de grote metalen delen (vensters, voorgevormde geveldelen) alsook het glas steeds grotere afmetingen verkregen.

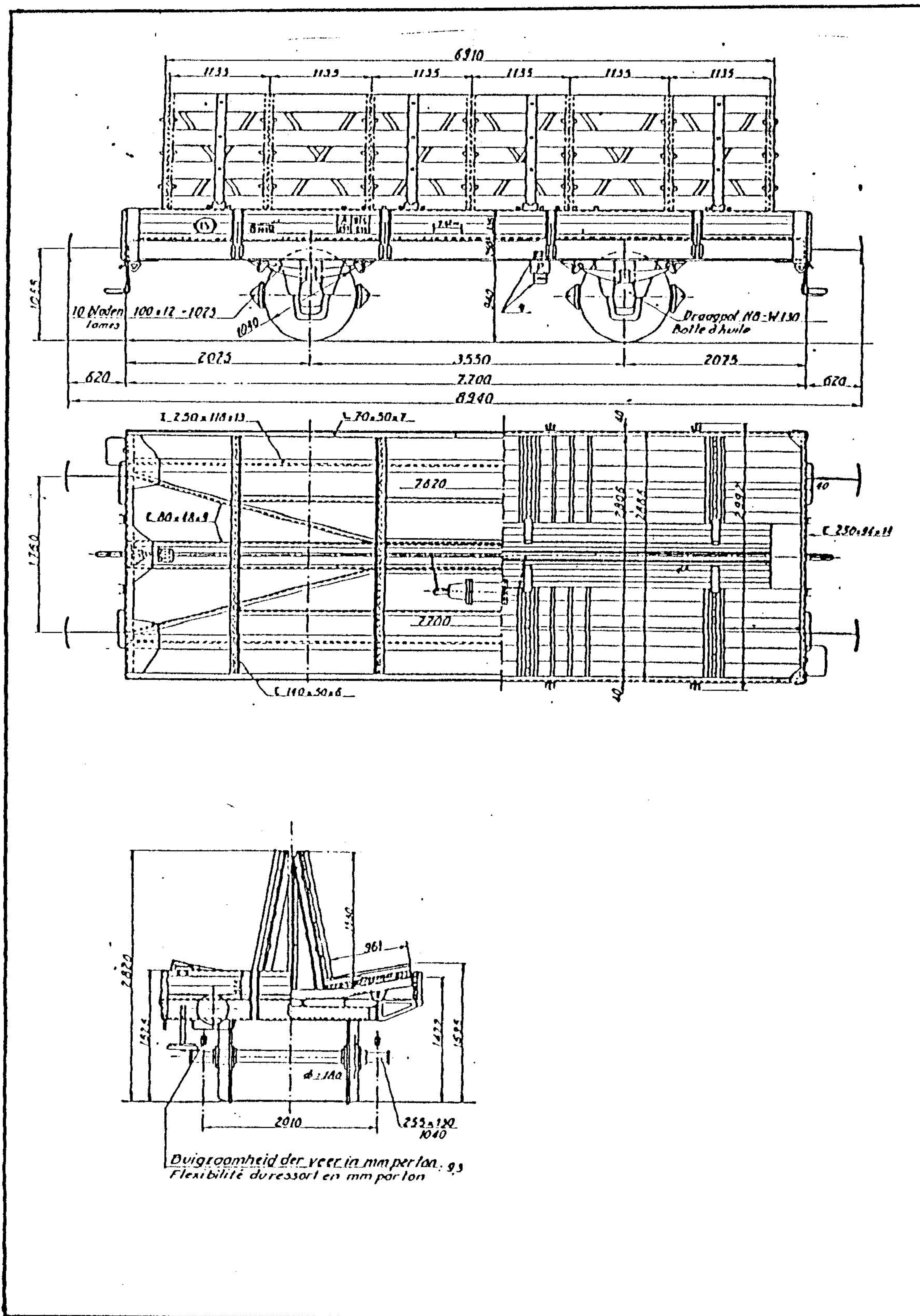
Om snel op deze nieuwe tendens in te spelen, besliste de N.M.B.S. een aantal korte platte wagens te voorzien van een houten geraamte, die een schraag vormde. Hierdoor was het mogelijk om deze lasten veilig en zonder gevaar voor beschadiging te kunnen vervoeren. In het totaal werden in deze periode 20 van dergelijke wagens omgebouwd : hiervoor werden wagens met een lengte van 7 700 mm gekozen, en zonder dat er effectief wijzigingen uitgevoerd aan het chassis en de opbouw.

Deze "nieuwe" wagens kregen het typenummer 3000 B2, met als code Lklp. Vermelden we nog dat in deze periode een groot gedeelte van deze platte wagens omgevormd werd tot dienstwagens.

Cedurende ongeveer vijftien jaar konden deze wagens voldoen aan de eisen, doch geleidelijk aan werden de afmetingen nog groter en moesten aangepaste wagens voorzien worden. De oudste schraagwagens kwamen in de jaren zeventig vooral tot inzet bij het glasvervoer en werden voornamelijk bij Glaverbel in de streek van Namur gebruikt, standplaats was Jemeppe. Tegen de tachtiger jaren verdwenen ze dan definitief van het strijdtoneel.

Technische kenmerken :

Type :	3000 B2
Nummering :	21 88 4074400 - 4074419
nadien	21 88 4052000 - 4052019
Bouwjaar :	1900
Ombouw :	1950 - 1952
Aantal omgebouwd :	20
Code :	Lkklmp (voorheen Lklp)
Tarra :	9 500 kg
Laadvermogen :	21 000 kg
Laadlengte :	6 910 mm
Lengte chassis :	7 700 mm
Totale lengte :	8 940 mm
Radstand :	3 550 mm
Totale breedte :	2 886 mm
Breedte Chassis :	2 806 mm
Hoogte laadvloer :	1 065 mm
Totale hoogte :	2 820 mm
Diameter wielen :	1 040 mm
Maximale snelheid :	60 km/h



Dienstvoertuig

Naast het speciaal voor de dienst- en werktreinen bestemde lokomotieven en werktuigen, gaat men voor deze diensten ook regelmatig verouderde en zelfs buiten dienst gestelde lokomotieven van de eigen spoorwegmaatschappij, maar ook tweedehands aangekocht materieel gebruiken.

Hierdoor verzeilen verschillende lokomotieven op zeer uiteenlopende plaatsen en de volgende artikelenreeks zal de verschillende lokomotieven behandelen die effectief in België gebruikt worden, door de N.M.B.S. zelf, maar ook de binnen- en buitenlandse firma's voor spoorwerken.

Door de N.M.B.S. zelf zijn er tal van reeksen die gebruikt worden : eerst en vooral maakt men gebruik van nog in dienst zijnde machines, die meehelpen bij de spoorwerken. Doch de inzet van zware spoorvernieuwingstreinen eist ook de constante inzet van zware lijnmachines. Op dit ogenblik gebruikt de N.M.B.S.- of heeft gebruikt - vier reeksen diesellokomotieven, nl. de lichte rangeermachines reeksen 91 en 92 en de lijnlokomotieven reeks 59 en 60. Over deze laatste machines volgt een overzicht

Vanaf de jaren tachtig werden de spoorwerkzaamheden uitgevoerd door zware machines. Deze werken vereiste dan ook de snelle en constante aanvoer van ballast en dwarsliggers. Het naar het verzamelstation brengen, werd gedaan door gewone lijnmachines, maar voor de werken zelf moesten twee tot drie lokomotieven gereed gehouden worden. Voor verschillende kleinere stelplaatsen bracht dit regelmatig problemen met zich mee, anderzijds waren sommige machines minder geschikt voor deze werken. Een stelplaats zoals Latour of Schaarbeek - met enkel zware lijnlokomotieven kon dit moeilijk aan. Anderzijds waren de meeste lokomotieven hoognodig in de periode na de invoering van de IC/IR-regeling.

In deze periode werden anderzijds een aantal lokomotieven reeks 60 uit de geschriften afgevoerd, dit op het ogenblik dat ze een grote herziening moesten krijgen. Doch de meeste van deze machines waren nog voldoende voor deze werken. Zodoende werden alle lokomotieven die voor schrapping in aanmerking kwamen, voor de laatste maal nagezien en als er geen zware defekten waren, werden ze voorlopig toegelaten met een maximale snelheid van 60 km/h. Talloze 60-ers hebben op die manier nog gedurende verschillende maanden dienst gedaan als werkpaard bij belangrijke werken.

Doch door een nijpend tekort werden deze machines ook regelmatig ingezet voor gewone lijndiensten en dit leidde dan tot belangrijke defekten en vertragingen en natuurlijk sankties voor de verantwoordelijken. Om deze misbruiken tegen te gaan, besliste men om bij het einde van hun onderhoudsperiode de machines automatisch te schrappen, doch de inzet voor werktreinen bleef mogelijk en om dit aan te duiden werd er achter het nummer een "X" geplaatst. Verschillende stelplaatsen hadden een dergelijke lokomotief op stal, doch de verspreiding over het net betekende nog steeds geen echte verbetering. Het doel - de bevoorrading van de spoorvernieuwingstreinen - werd niet behaald. Na redelijk korte tijd verdwenen deze machines.

In de loop van 1985 werd beslist om 7 machines reeks 60 nog een uitlooprevisie te geven en ze definitief over te dragen aan de dienst Baan. In de loop van 1985 werden de nummers 6010, 6016, 6042, 6052, 6073, 6086 en 6089 aangeduid voor deze diensten. Twee groepen van drie machines werden gevormd voor de beide vernieuwingstreinen, de zevende lokomotief bleef reserve. Als stelplaats voor deze machines werd Schaarbeek uitgekozen, het onderhoud werd gedaan door Merelbeke en Ronet. Na een betrekkelijk lange officiële periode, werd de toestand op 1 december 1986 geregulariseerd en de machines verdwenen definitief uit de geschriften van de dienst Materieel.

Gedurende een drietal jaren bleven de machines in de dagelijkse dienst en werden ze over het ganse net gebruikt, doch geleidelijk aan namen de defekten aan de oude lokomotieven toe : de zware treinen onder moeilijke omstandigheden, de toch wel korte ritten en het gebrek aan onderhoud leidde vaker tot zware defekten. Zo moest de 6052 al eind 1987 definitief afgesteld worden na een zware motorschade.

De laatste inzet van deze machines werd in de loop van 1989 opgetekend : de algehele toestand en de verminderde werken maakten deze inzet niet meer rendabel. De meeste stelplaatsen hadden anderzijds voldoende diesellokomotieven in reserve om de baantreinen te kunnen verzekeren. En zo sloot ook dit hoofdstuk voor de reeks 60 in België af.

Doch niet alleen de Belgische spoorwegen hadden interesse aan deze machines : voor de werken aan het Italiaanse net en vooral de aanleg van de "Direktissima" tussen Milano en Roma bracht verschillende privé-firma's in concurrentie. Deze zochten eerst in Duitsland, nadien ook in België naar de nodige machines. Als eerste verlieten de 6012, 6027, 6045, 6047 en 6060 in 1990/1991 ons land : ze werden aangekocht door de privé-firma Gleismac in Italië. De goede resultaten leidden tot een verdere verkoop. In 1992 werden nogmaals vijf verdere lokomotieven aan Italië verkocht : de 6042 en 6048 gingen naar de firma Ventura, de 6039, 6067 en 6070 werden na een revisie door St-Ghislain en een volledig gele kleurstelling naar het zuiden afgevoerd. Of deze machines nog steeds gebruikt worden is onbekend.

Vermelden we nog de verkoop van de 6034 aan de Temca voor de bediening van de lijn Mariembourg - Chimay.

Overzicht :

Nummer	Nieuwe bestemming
6010	Dienst Baan tot in 1989
6012	Verkocht aan Gleismac
6016	Dienst Baan tot in 1989
6027	Verkocht aan Gleismac
6034	Verkocht aan de TEMCA
6039	Verkocht aan Italië
6042	Dienst Baan tot in 1989 daarna verkocht aan Ventura
6045	Verkocht aan Gleismac
6047	Verkocht aan Gleismac
6048	Verkocht aan Ventura
6052	Dienst Baan tot in 1987
6060	Verkocht aan Gleismac
6067	Verkocht aan Italië
6070	Verkocht aan Italië
6073	Dienst Baan tot in 1989
6086	Dienst Baan tot in 1989
6089	Dienst Baan tot in 1989

Kenmerken :

Nummering :	6001 - 6115
Bouwer :	Cockerill, ABR
Bouwjaar :	1963
Motor :	Cock.-Baldwin TH 8 95 SA
Vermogen :	1400 pk
Werkingsprincipe :	viertakt
Soort :	diesel
Toerental :	
Aandrijving :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	BB
Snelheid :	120 km/h
Totale lengte :	17 150 mm
Radstand :	12 100 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Massa rijvaardig :	78 000 Kg

Vreemde lokomotief

NS : reeks 2200 :

Na de tweede wereldoorlog, had de N.S. in eerste instantie het doel om alle hoofdlijnen te elektrificeren en het ganse reizigersverkeer of elektrisch, of met dieselmotorwagens te verzekeren. In de beginjaren vijftig werd een ambitueus plan opgesteld om de stoomtraktie in goederen- en rangeerdienst te vervangen. Maar in tegenstelling met de buurlanden werd geopteerd voor regelmatig licht diesellokomotieven, die in meervoudige traktie de zwaarste treinen konden slepen. Na verschillende proefnemingen besliste men tot de bouw van twee reeksen van ca. 130 lokomotieven : de lichtere machines reeks 2400/2500 voor het noordelijk gedeelte en de iets zwaardere machines reeks 2200/2300 voor het zuidelijke gedeelte. Deze versie was nodig door het feit dat de Limburgse steenkoolmijnen aanzienlijk zwaardere treinen liet verwerken en dat het reliëf ook minder gunstig was.

In het totaal werden - naar een Amerikaans ontwerp - 150 lokomotieven reeks 2200 - nrs 2201 - 2350 - bij de Franse industrie "Société des Forges et Ateliers du Creusot et Schneider" besteld. Deze machines werden tussen 1955 en 1958 afgeleverd en in de eerste jaren in de zuidelijke stelplaatsen Eindhoven en Maastricht ingedeeld. Hoofdinzet werd opgetekend in de zware kolendienst en de afvoer van de kolen naar de grote vormingsstations op het net. Doch op dat ogenblik bestonden nog talrijke grensovergangen met Duitsland en ook België en ook hier waren deze machines regelmatige gasten. Doch laten we konkreet van oost naar west deze grenspunten bekijken :

- Maastricht - Visé :

Voornaamste grenspunt in de streek, kreeg al van de aanvang met deze machines te maken. Vanuit Maastricht werden alle overgavetreinen - zowel de zware ertstreinen alsook treinen met kalk- en groeveprodukten uit de maasvallei - door de 2200-en gereden en te Visé waren ze regelmatig vijf tot tienmaal per dag aanwezig. Deze inzet duurde bijna 30 jaar, regelmatig afgewisseld door de inzet van de reeks 2400 voor de lichtere treinen. Pas door de elektrifikatie van de verbinding en de vermindering van het aantal grensoverschrijdende treinen luidde het einde van de inzet in : geleidelijk aan werden de zware treinen gesleept door N.M.B.S.-lokomotieven reeks 55 en later reeks 27 en thans worden alle treinen elektrisch gereden, temeer daar ook de tolfaciliteiten sterk vereenvoudigd werden. Nog slechts sporadisch komt nu nog een Nederlandse diesel - in casu de reeks 6400 - te Visé.

- Maastricht - Lanaken :

Deze grensovergang kende zeer lang - tot in de zestiger jaren - nog stoomtraktie waarbij de treinen met Belgische stomers tot in Maastricht doorstootten. Ook de reconversie bracht geen verandering en de Belgische diesels bleven de ganse lijn bedienen. Pas in het begin van de zeventiger jaren, kwamen de eerste Nederlandse diesels - vooral de reeks 2200 - naar Lanaken, dit met de lokale bedieningstreinen. De doorgaande treinen werden verder door de reeks 51 gevoerd. Deze toestand zou ophouden met de sluiting van de grensovergang in 1990.

- Weert - Neerpelt :

Deze grenspost werd gedurende de ganse periode na de tweede wereldoorlog door de N.S. bediend. Al vlug na de levering werd het - vooral lokale verkeer - door de reeks 2400 en vanaf de zestiger jaren door de reeks 2200 doorgevoerd. Gedurende lange jaren bracht deze lokomotief de treinen eerst tot in Hamont, later ook tot in Neerpelt en verrichtte hier de rangeringen. In de tachtiger jaren verminderde de inzet beduidend : de doorgaande treinen werden door Belgische (bediening van het zinkfabriek van Budel) of Duitse machines (huckepack-treinen) verzekerd en het lokale verkeer verdween geleidelijk aan. Eind der tachtiger jaren kwam er een einde aan het verkeer. Thans is er nog sporadisch een werktrein die tot Neerpelt doorstoot.

- Roosendaal - Essen :

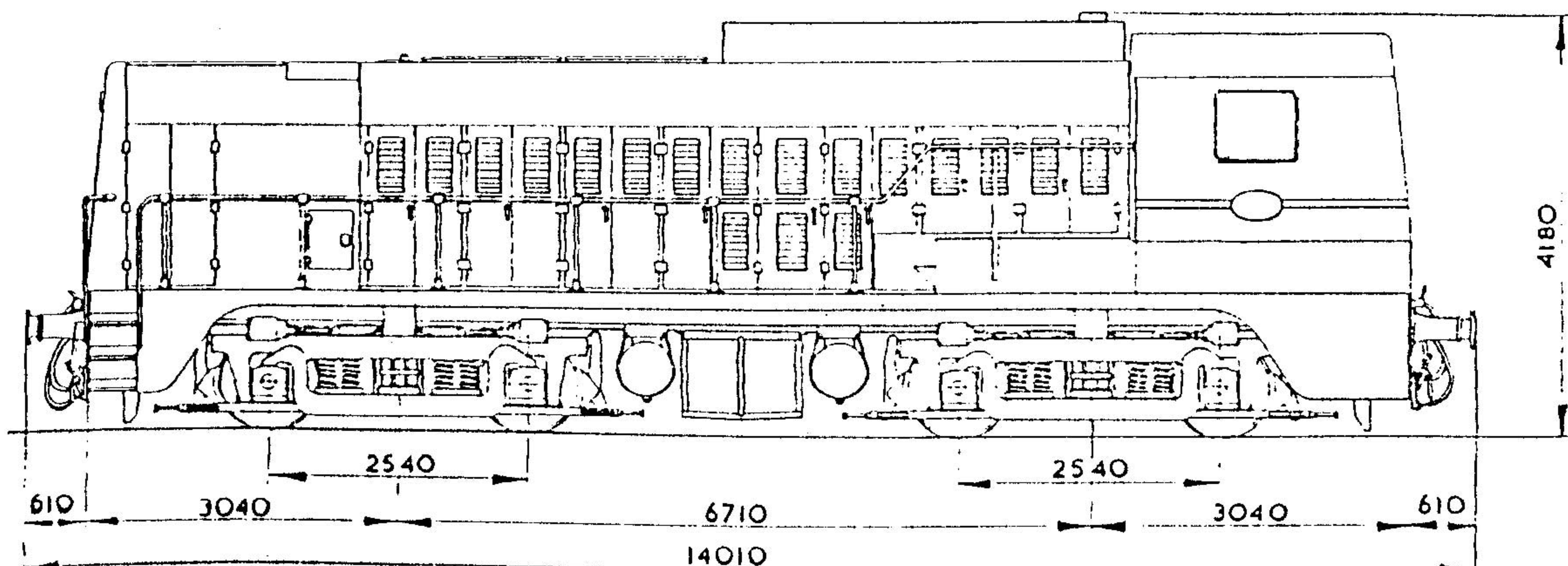
De voornaamste grensovergang blijft deze verbinding en hier werd het hoofdaandeel van de treinen door Belgische lokomotieven in Roosendaal afgehaald. Enkel de lokale goederendiensten op de lijn zelf werden toevertrouwd aan Nederlandse diesels, doch meestal volstond hier een lichtere rangeerlokomotief. Pas in de zeventiger jaren kwam de reeks 2200 de lichtere machines vervangen, doch hier bleef ook nadien de reeks 2400 de hoofdtoon voeren. Thans wordt het grensoverschrijdend verkeer door de reeks 6400 afgewikkeld.

- Sas-van-Gent - Zelzate :

Deze Zeeuwse grensovergang werd pas sinds één jaar door de reeks 2200 bediend : gedurende jaren werd het geheel van het verkeer gedaan door de drieassige rangeerlokomotieven reeks 600, doch door de levering van reeks 6400 waren er talrijke lokomotieven reeks 2200 overbodig. Daarom besliste men om 4 machines op deze verbinding naar Terneuzen in te zetten. Normaal stoten de Belgische lokomotieven reeks 62 van Merelbeke door tot in het Nederlandse Sas-van-Gent doch ook de Nederlandse loks worden tot in Zelzate toegelaten. De laatste tijd zijn er zelfs enkele bijzondere diensten tot in Gent-Zeehaven.

Technische kenmerken :

Nummering :	NS : 2201 - 2348
Bouwer :	2201 - 2300 : Heemaf, Stock, Allan 2301 - 2348 : Schneider
Bouwjaar :	1955 - 58
Asindeling :	Bo'Bo'
Diameter wielen :	950 mm
Totale lengte :	14 010 mm
Totale radstand :	6 710 mm
Massa :	72 000 kg
Type Dieselmotor :	Superior 40 C-Lx-8
Vermogen :	900 pk / 1200 kW
Maximale snelheid :	100 km/ h
Buiten dienst :	nog steeds in dienst



Industrielok

Diesellokomotief : Brissoneau et Lotz :

In de beginjaren vijftig ontwikkelde de firma Brissoneau en Lotz - in samenspraak met de S.N.C.F. - een nieuwe middelzware diesellokomotief voor de lokale goederentreinen en het zware rangeerwerk. Het werd een robuuste vierassige lokomotief met een kabine praktisch volledig op het einde van de kast, een lange motorkap. Deze lokomotieven waren zo opgevat dat er diverse dieselmotoren ingebouwd konden worden. Deze dreeven via een alternator de vier traktiemotoren aan. De eerste lokomotieven werden in 1953 aan de S.N.C.F. geleverd en de lokomotieven werden tot in 1971 doorgebouwd. Naast de S.N.C.F. gingen deze lokomotieven ook nog naar verschillende andere spoorwegmaatschappijen, o.m. naar Luxemburg (CFL), Spanje en Portugal. Doch ook verschillende grotere bedrijven kochten dergelijke lokomotieven aan. Hieronder vielen ook de noordelijke steenkoolmijnen - onder leiding van Usinor - die in het noordwesten en noordoosten diverse ontginningsplaatsen hadden. Deze lokomotieven werden vooral tussen 1957 en 1962 gebouwd. Doch door de recessie in de Franse steenkoolwinning en de achteruitgang van de metallurgie in het algemeen, kwamen diverse lokomotieven tegen het einde van de zestiger jaren vrij.

Op dat ogenblik werden ook de Kempense Steenkoolmijnen (K.S.) opgericht en deze zochten naar lokomotieven om de zwakkere diesels te vervangen. De onderhandelingen leidden vlug tot resultaat en vanaf 1970 kwamen de eerste lokomotieven van dit type naar deze industrietak. In 1971 werden de beide eerste machines naar de zetel van Zolder getransfereerd en hier vervingen ze de oude Montmirail diesellokomotieven die nog steeds het grootste deel van de dienst verzekerden. Het aantal lokomotieven steeg gestaag en vanaf 1974 konden twee lokomotieven type Montmirail naar Beringen overgebracht worden en bleven nog slechts twee dergelijke machines te Zolder achter. Op dat ogenblik was het aantal B & L te Zolder gestegen tot 4 stuks.

In 1975 kwamen de eerste lokomotieven naar Beringen en verzekerden er het verkeer naar het N.H.B.S.-station en naar de kolenhaven. Hiermee verdwenen dan ook de laatste vuurloze stoomlokomotieven van de bedrijfsspooren.

Daar de kolenwasserij van Waterschei gesloten werd en dat alle kolen naar Winterslag moesten gevoerd worden, kregen ook de zetels van Waterschei en Winterslag laattijdig contact met deze krachtige machines en op dat ogenblik waren er veertien lokomotieven eigendom van de K.S. De verdeling was in 1988 - voor de sluiting van de eerste mijnen - als volgt :

Zolder :	7 lokomotieven	nrs : 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14
Beringen :	4 lokomotieven	nrs : 3, 4, 7, 40
Waterschei :	2 lokomotieven	nrs : 8, 9
Winterslag :	1 lokomotief	nr : 9

Na de sluiting van de Genkse zetels werden de overtollige lokomotieven verzameld te Beringen, terwijl Zolder de machine uit Winterslag als pluklokomotief kreeg. Thans zijn te Zolder en Beringen nog steeds twee machines bedrijvig voor de afvoer van de laatste steenkool en voor de saneringswerken in de mijnzetel. De overige machines worden verkocht en waarschijnlijk - door de aannemers voor spoorwerken - ingezet op de nieuwe werven voor de aanleg van de TGV-lijnen in België.

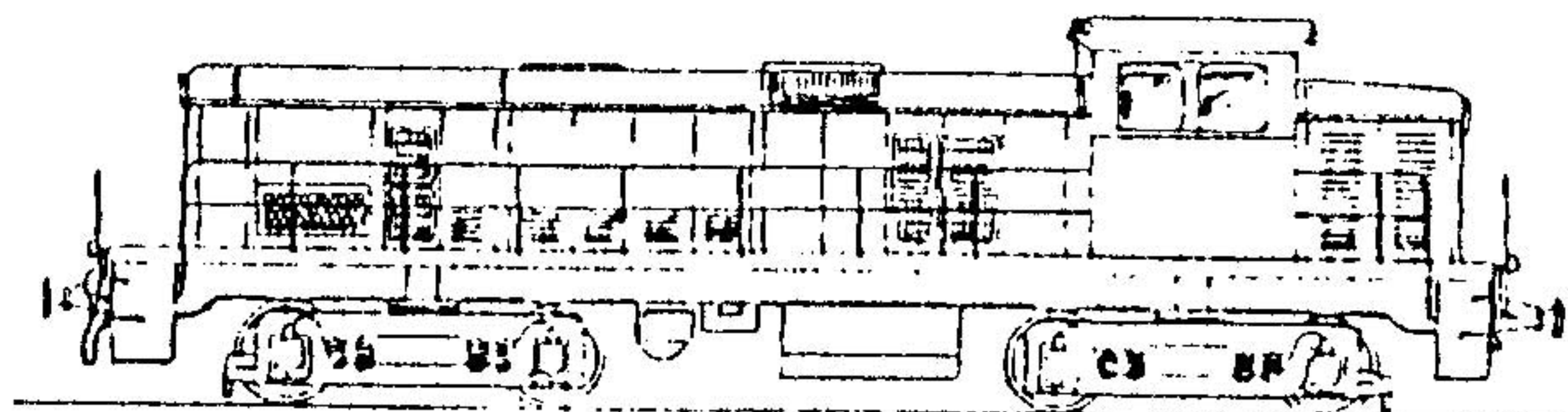
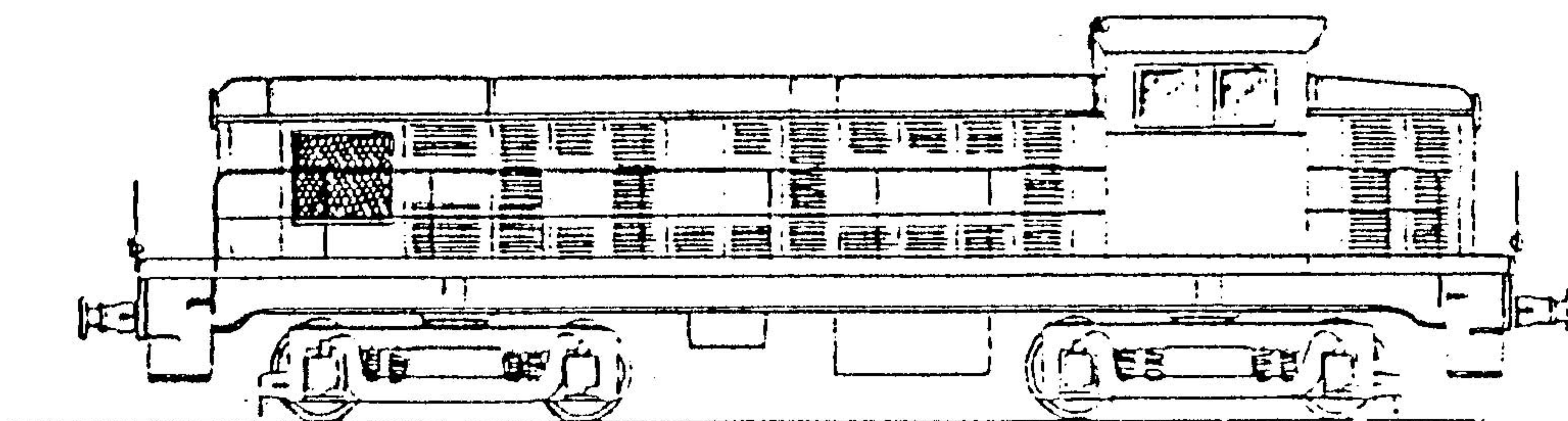
Technische gegevens :

Bouwer : Brissoneau et Lotz
Bouwjaren : 1958 - 1961
Aantal aan K.S. : 14

Massa - leeg : 62 000 kg
 rijvaardig : 68 000 kg
Lengte kast : 13 500 mm
Totale lengte : 14 680 mm
Totale hoogte : 3 980 mm
Afstand tussen draaitappen : 7 500 mm
Radstand binnen draaistel : 2 600 mm
Diameter wielen : 1 050 mm

Dieselmotor :
 Cilinders : 6 in lijn
 Werkingsprincipe : viertakt
 Inspuiting : rechtstreeks
 Vermogen : 950 kW
 Toerental : 950 omw/min
Alternator : type B & L 880
Traktiemotoren : 4 x type 453-29

Technische tekening :



Inzet

Stelplaats Montignies winterregeling 1947

De stelplaats Montignies, gelegen langs de lijn Charleroi - Namur was steeds een stelplaats, overwegend gebruikt door lokomotieven, die in de reizigersdienst ingezet werden en hierdoor strekte het inzetgebied van deze stelplaats zich vooral uit tot Namur en Liège, Ottignies en Brussel-Leopoldswijk en Erquelinnes. Gedurende jaren na de overname van de Nord Belge werden deze ex-Nord Belge lokomotieven nog vanuit Montignies ingezet. In 1947 was dit meer dan tevoren nog het geval en tegen het einde van het jaar had deze stelplaats het volgende bestand :

13 x HL type 22
4 x HL type 31
15 x HL type 48
1 x HL type 50
3 x HL type 51
29 x HL type 53
12 x HL type 81

Voor de inzet tijdens de winterregeling van 1947 werden de volgende inzetreeksen opgesteld :

Reeks A : Stoomlokomotieven type 48

Bestand : 48.001, 48.003, 48.006, 48.011, 48.017, 48.018, 48.019, 48.020, 48.021,
48.022, 48.023, 48.028, 48.029, 48.030, 48.035

8 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 163 km

De hoofdinzet van deze krachtige lokomotieven lag in de semi-direkte reizigersdienst op de verbinding Charleroi-O - Ottignies - Brussel-Leopoldswijk enerzijds en tussen Charleroi-sud en Brussel-zuid anderzijds. Verder was er ook nog een mijnwerkerstrein tussen Aalst-Noord en Charleroi, waarbij de trein 's morgens naar Aalst reed, het personeel bleef gedurende de ganse dag te Aalst aanwezig en 's avonds ging het dan terug richting Charleroi.

Reeks B : Stoomlokomotieven type 22

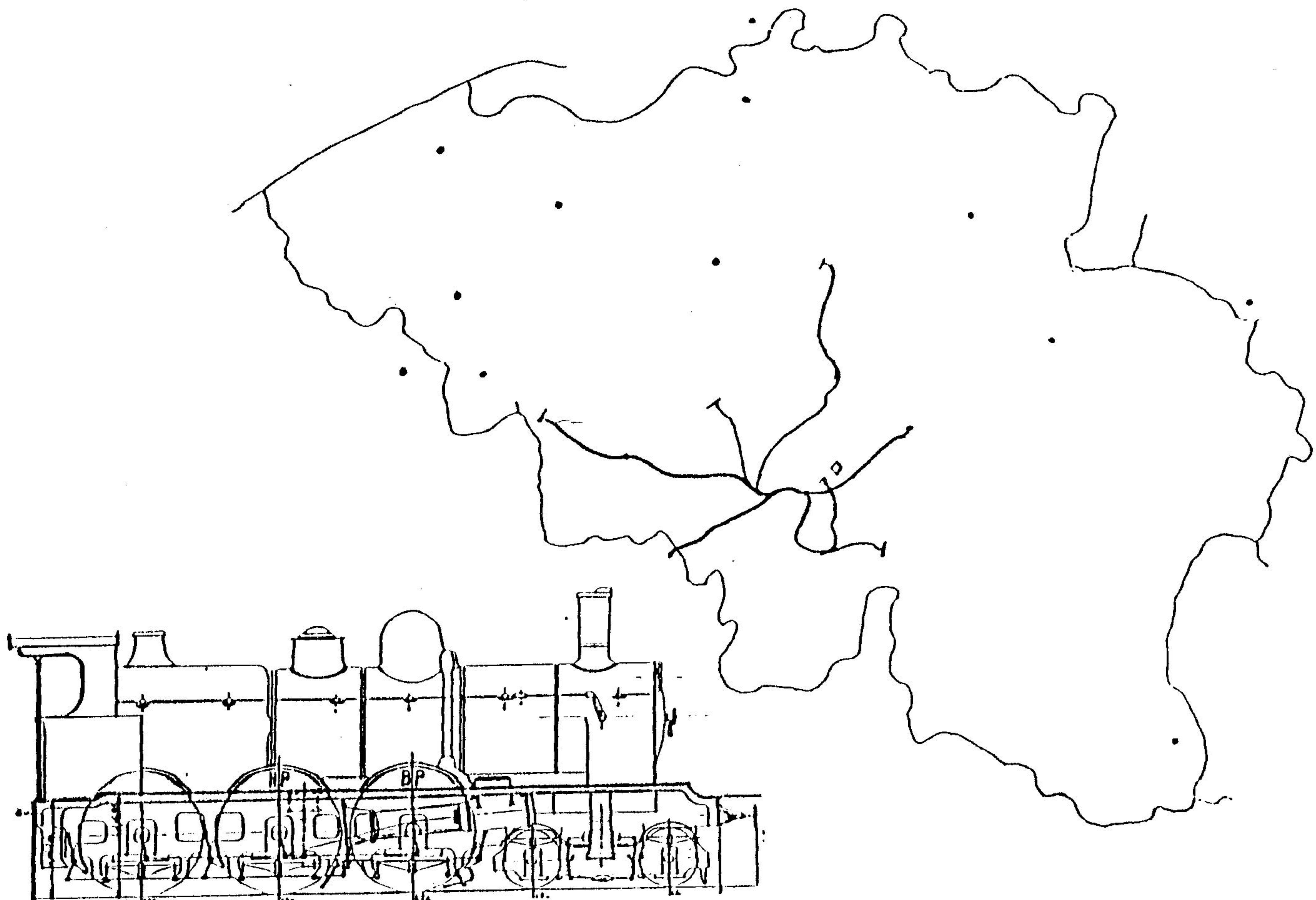
Bestand : 22.002, 22.006, 22.012, 22.013, 22.014, 22.017, 22.018, 22.019, 22.027,
22.028, 22.032, 22.033, 22.034

8 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 154 km

Het programma van de typen 22 was zeer gevarieerd en voornamelijk afgestemd op de lokale reizigersdienst. Hierin waren - zoals de volgende inzetkaart ook aangeeft - diverse bestemmingen te noteren. De voornaamste inzet werd opgetekend op de verbinding Charleroi - Erquelinnes, naar ook de verbinding naar Dinant (via Florennes en Ermeton) werd driemaal per dag afgelegd. Ook Florennes zelf werd driemaal daags eindpunt van een type 22, die zowel via Walcourt als vanuit Chatelineau via Mettet. De overige diensten kwamen maar éénmaal in het programma voor : zo waren er treinen naar Namur en Auvélais, naar Leuven (vanuit Charleroi-O via Ottignies), naar Baulers. Opmerkelijk was ook een rechtstreekse dienst via Mons naar Tournai.

Verder was er ook een beperkte goederendienst : namelijk de lokale treinen naar Marcinelle en Roctiau.



Reeks J : Stoomlokomotieven type 81

Bestand : 81.002, 81.101, 81.137, 81.178, 81.271, 81.297, 81.432, 81.445, 81.467,
81.478, 81.483, 81.486

8 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 100 km.

De inzet van de typen 81 was zeer recent : het grootste gedeelte van het boven genoemde bestand was pas tijdens de eerste maanden van 1947 te Montignies angekommen en verving er o.m. de typen 31 die tot op dat ogenblik de goederendiensten verzekerden. De bestand aan 81-ers werd trouwens tegen het einde van het jaar nog verder groeien en deze tendens duurde in de loop van 1948 nog verder.

In inzet van deze lokomotieven was eerder beperkt de aanvoer en afvoer van volledige treinen naar de zware metaalverwerkende bedrijven. Verder waren er ook diverse diensten tussen de vormingsstations van Monceau, Charleroi-Quai en Chatelelineau.

Anderzijds waren er ook doorgaande goederendiensten, nl. tussen Montignies en Merelbeke met overnachting in de Gentse stelplaats, naar Schaarbeek en La Louvière. Aan lokale diensten waren er bedieningstreinen naar Florennes over de lijn 138 (via Acoz), naar Mettet, naar Haine-St-Pierre en Manage. Verder waren er nog bedieningstreinen op de Samberlijn naar Ronet en naar Fleurus. Eén volledige dienst werd verzekerd voor de bediening van Hauchies, op de lokale lijn naar Marcinelle.

Reeks Jbis : Stoomlokomotieven type 31

Bestand : 31.023, 31.157, 31.161, 31.197

2 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 70 km

Van het uitgebreide bestand aan typen 31 bleef eind 1947 nog slechts een restbestand over. Al deze lokomotieven zouden trouwens in de loop van 1948 de stelplaats verlaten. Voor deze overgebleven werd nog een reeks met enkel nog reservediensten - voor fakultatieve goederentreinen - opgesteld.

Reeks K : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : 53.005, 53.006, 53.016, 53.021, 53.029, 53.039, 53.055, 63.067, 53.094,
53.108, 53.133, 53.138, 53.171, 53.174, 53.177, 53.184, 53.193, 53.201,
53.217, 53.231, 53.234, 53.252, 53.258, 53.281, 53.289, 53.305, 53.326,
53.347, 53.366

9 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 53 km

In tegenstelling met veel andere stelplaatsen, werden de typen 53 in deze reeks zeer veel ingezet voor bedieningstreinen van en naar de voornaamste industriebedrijven in de streek : zo reden ze volledige treinen naar Gilly, Lodelinsart (met diverse bedieningen), Roctiau en Dampreny. Effektieve rangeringen komen in de inzetreeks praktisch niet voor : enkel te Lodelinsart en Montignies-vorming wordt er langere tijd gerangeerd.

Reeks R : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : zie reeks K

2 inzetdagen in drieploegenstelsel

Daggemiddelde : 76 km

Hier in deze reeks worden de rangeringen te Charleroi-Sud (Quai) gegroepeerd. Het laden gebeurt elke nacht te Charleroi-sud, éénmaal per week tijdens het weekend gaat één lokomotief voor onderhoud naar Montignies.

Reeks Rbis : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : zie reeks K

3 inzetdagen in drieploegenstelsel

Daggemiddelde : 76 km

De reeks Rbis voorzag de rangeerwerkzaamheden te Chatelineau-vorming en de afstellen van de lege reizigersstellen te Chatelet-reizigers.

Reeks S : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : zie reeks K

1 inzetdag in drieploegenstelsel

De 53-er uit deze reeks verzekerde de rangeringen te Dampreny en de ritten naar Lodelinsart en St-Théodore. 's Nachts werd ook doorgereden naar Marcinelle.

Reeks T : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : zie reeks K

4 inzetdagen in drieploegenstelsel

Daggemiddelde : 76 km

Tijdens deze dagen werden er rangeringen uitgevoerd te Montignies-vorming, Marcinelle (2 loks) en Charleroi-sud.

Reeks U : Stoomlokomotieven type 51

Bestand : 51.001, 51.042, 51.060

1 plandag in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 50 km

De oude lokomotieven type 51 verzekerden de rangeringen in de stelplaats zelf en aan de kolenlaadinstallatie.

Veranderingen te Montignies

Tijdens de jaren 1947/48 veranderde de inzet - vooral in de goederendienst - in grote mate : na de afgifte van de typen 38, werden nu ook de typen 31 op korte tijd vervangen door de aankomst van de oudere typen 81, die beter geschikt waren voor deze lokale diensten. Geleidelijk aan werd ook de inzet aangepast en gingen verschillende doorgaande treinen over naar de stelplaats Monceau. Anderzijds waren er enkele verschuivingen bij de type 22 en 48, terwijl bij de typen 53 een grotere mutatie ontstond tussen de stelplaatsen. Onderstaand vindt men concreet alle transfert van beide jaren.

Aankomsten :

Afgifte :

22.023	NZ	27-04-47	FTM	FMY
22.024	FTM	29-05-48	FTM	FMY
31.177	FTL	18-01-47	FTL	FMY
48.002	FL	08-05-48	FL	FMY
48.008	FL	17-01-48	FL	FMY
48.009	FL	24-04-48	FL	FMY
48.014	FL	07-08-48	FL	FMY
48.019	FMY	14-06-47	FL	FMY
48.022	FMY	14-06-47	FL	FMY
53.016	FMY	06-09-47	FYM	FMY
53.138	FMY	06-01-47	FLV	FMY
53.184	FMY	19-04-47	FYM	FMY
53.207	GT	28-08-48	GT	FMY
53.231	FMY	21-01-47	FTL	FMY
53.321	FTM	28-02-48	FTM	FMY
64.051	FL	18-12-48	FL	FMY
81.002	FMY	14-04-47	FGHZ	FMY
81.041	FNO	03-04-48	FNO	FMY
81.101	FMY	05-04-47	RY	FMY
81.178	FMY	05-04-47	FHS	FMY
81.265	NZ	12-04-47	NZ	FMY
81.271	FMY	19-04-47	NZ	FMY
81.297	FMY	05-04-47	ANS	FMY
81.432	FMY	17-05-47	FHR	FMY
81.445	FMY	06-12-47	NZ	FMY
81.478	FMY	05-04-47	FHS	FMY
81.486	FMY	26-04-47	NZ	FMY
81.572	FBC	04-12-48	FBC	FMY

22.012	FMY	03-05-47	FMY	NZ
22.016	NZ	13-12-47	FMY	NZ
22.034	FMY	31-01-48	FMY	NZ
31.035	FMS	12-04-47	FMY	FTL
31.043	FKR	05-04-47	FMY	FKR
31.066	FMS	27-09-47	FMY	FMS
31.090	FLV	05-04-47	FMY	FLV
31.106	FTL	29-11-47	FMY	FTL
31.134	FLV	11-10-47	FMY	FLV
31.157	FMY	16-10-48	FMY	FKR
31.161	FMY	17-01-48	FMY	FLV
31.165	FKR	14-06-47	FMY	FKR
31.192	FSR	31-01-47	FMY	FSR
31.197	FMY	29-05-48	FMY	FSR
38.047	LNC	01-07-47	FMY	LNC
48.024	FL	31-05-47	FMY	FL
48.027	FL	03-05-47	FMY	FL
51.042	FMY	21-08-48	FMY	FYM
53.032	FGHZ	07-07-47	FMY	FGHZ
53.130	FNDM	01-11-47	FMY	FHR
53.130	verv.	15-11-47	FMY	FNDM
53.147	FSR	21-07-47	FMY	FSR
53.148	FHR	13-07-47	FMY	FHR
53.243	FEO	31-05-47	FMY	FEO
53.325	FMS	01-05-48	FMY	FYM
81.321	verv.	19-11-47	FMY	FHS

Jaaroverzicht

Winterregeling 1955 :

Groep Antwerpen :

Type	FRST	FNDM	FNSD	FCV	FLD	FLV	FYM	FTL	Tot.
7				8					8
31	5	6			7	27		11	56
41								1	1
50						1			1
51							2		2
53		20	6			7	7	1	41
58			4						4
64	9			14					23
81		9	7				10		26
93		10		1					11
97							5		5
99		9							9
Totaal	14	54	17	23	7	35	24	13	187

Groep Charleroi :

Type	FLV	LNG	LNC	FYM	FTM	LWC	Tot.
15		7					7
16	4				5	4	13
29			21				21
51			6				6
53			19	20	4		43
57	1						1
64				15	8		23
81	10	3		10	8	5	36
93						1	1
Totaal	15	10	46	45	25	10	151

Groep Brussel : Groep Hasselt : Hoofdwerkplaatsen :

Type	FBM	FSR	Tot.	Type	FHS	LML	Tot.	Type	GentB	Lutr	Salz.	Tot.
1	10	8	18	29	15		15	50	3			3
7	6		6	41		8	8					
12		3	3	53	3		3					
29	9	22	31	58	9		9					
53		29	29	64	5		5					
57	15		15	81	10		10					
58		5	5									
60	5		5									
81		8	8									
Tot.	45	75	120		42	8	50		3			3

Groep Gent :

Type	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSD	FDN	FSN	Tot.
7					10				10
16			4						4
29	15								15
31			11	12	20	5			48
40	7								7
41			10	16			9	13	48
51					3				3
53	1			3	20				24
58	3								3
64		4			10				14
81		6			17				23
93		4				6			10
Totaal	26	14	25	31	80	11	9	13	209

Groep Liège :

Type	ANS	FVY	FHR	GMN	FPS	NK	LMY	FNO	FVS	Tot.
16									2	2
26				10						10
29			9			6				15
40							8			8
53	5		2			16			1	24
64						8		6		14
81	12	7	5			15	6	8	6	59
97			6		5					11
98/99						9				9
Tot.	17	7	22	10	5	54	14	14	9	152

Groep Mons :

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Tot.
7						9	9
16	6		10		8		24
29			8	19			27
40		8		10		10	28
51				3			3
53			10	5	8	3	26
57		2					2
58	1		1				2
64	10						10
81	4	8	11		17		40
Totaal	21	18	40	37	33	22	171

Groep Namur :

Type	MBX	LC	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Tot.
10			6				6	12
25				8				8
26	10			7				17
29			26		24	32	18	100
51	1					1		2
53	2		3	1	2	5	5	18
64					6			6
81		2						2
96		2						2
Totaal	13	4	35	16	32	38	29	167

Diensten :

Type	Eff.	in dienst	reserve	diensten	Type	Eff.	in dienst	reserve	diensten
1	34	30	1	18	41	90	63	1	57
7	69	45	8	33	41*	18	12		
7*	1	1			50	4	4		4
10	30	18	4	12	51*	22	20	2	16
10*	8	7			53	318	242	13	208
12	6	4	1	3	57*	35	30	3	18
15*	14	13	1	7	58	38	29	2	23
16	59	47	7	43	60*	4	4		4
25*	11	8		8	62*	2	2		1
26	50	28	6	27	64	148	103	15	95
26*	35	26			81	300	254	22	204
29	300	246	45	224	93*	29	26		22
31	140	112	17	104	96*	5	4		2
31*	9	2			97	31	19	4	16
38*	45	31			98	11	9		9
40	67	52	7	43	99*	18	12	2	9
40*	1				Tot.	1952	1503	161	1210

* : af te breken locomotieven

** : locomotieven waarvan de herstelling geschorst is

Seinen

Blokseinen

Doel : Eind vorige eeuw werden er - op het ogenblik dat het verkeer drukker werd - de eerste proeven gedaan om de hoofdlijnen in te delen in blokken, waardoor meerdere treinen tegelijkertijd tussen twee stations konden rijden. Daar verschillende lijnen slechts enkelsporig waren, werden voor de blokken zelfs seinen met aan weerszijden een seinarm opgesteld. Hierbij werd zowel de bediening als het aantal seinen sterk beperkt. De machinist moest enkel rekening houden met de seinarm die links van de seinpaal aanwezig was.

Vorm : De seinarm had dezelfde vorm en dezelfde kleurschikking als het gewone stopsein, dus rood met witte dwarsband. Er was echter wel een dwarsstuk in I-vorm aanwezig op de seinarm die rechts van de normale rijrichting geplaatst werd.

Seinstanden :

Seinarm horizontaal : stoppen, er is een trein in de volgende blok aanwezig

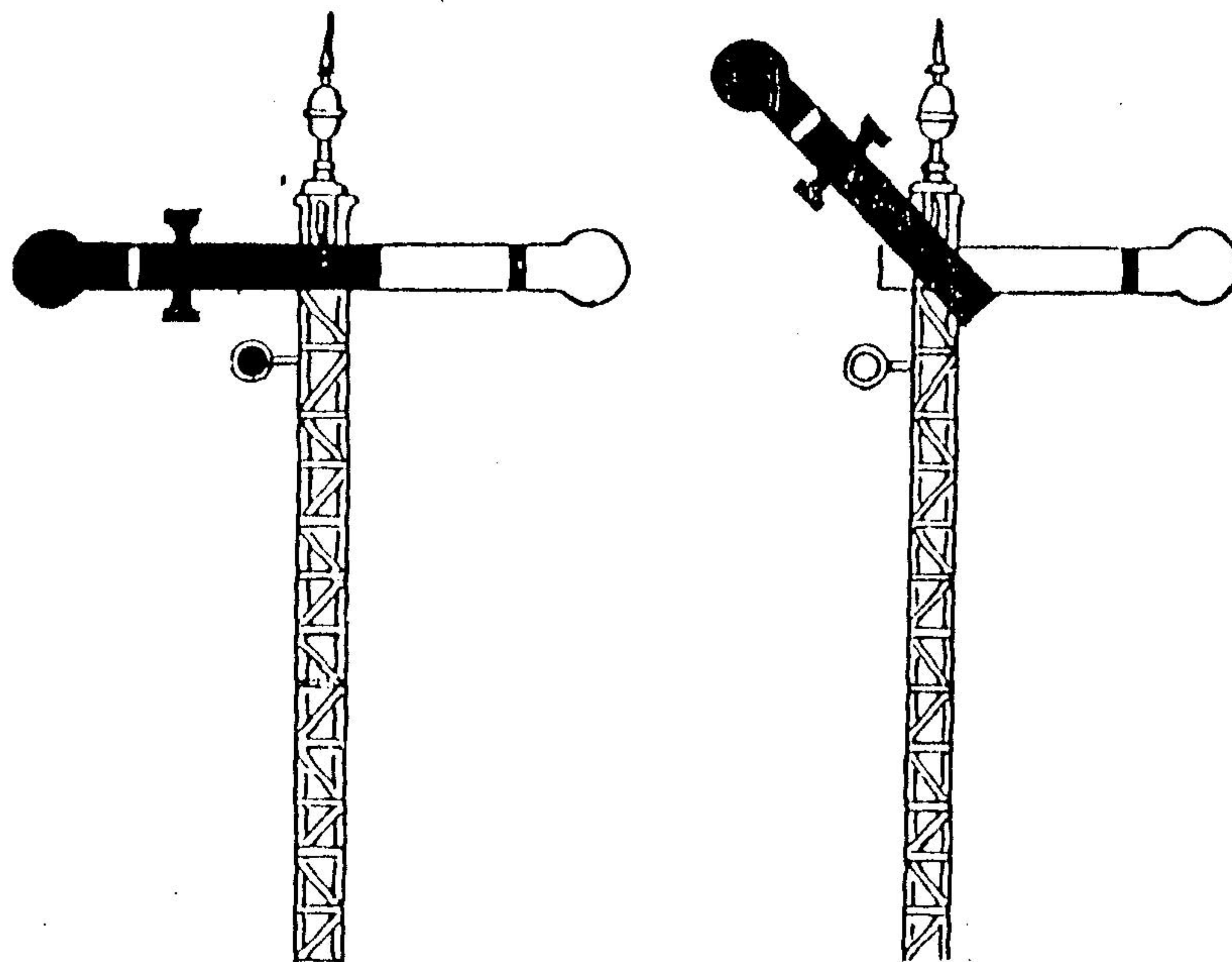
Seinarm onder 45 ° : doorrijden er is geen trein aanwezig, nochtans kan het volgende sein dicht zijn.

Seinarm aan achterzijde : geen rekening mee houden
In normale omstandigheden is deze horizontaal.

Plaatsing :

Aan het begin van elk blok, bij een lijn ingericht voor het rijden in verschillende blokken.

Deze seinen werden echter zeer vlug vervangen door gewone stopseinen, dit op het ogenblik dat het blokstelsel veralgemeend werd. Is dit geval werd steeds een gekombineerd sein (stopsein + waarschuwer) geplaatst.



Gekombineerd uitwijksein

Doel : In grote stations met uitwijkbundels die redelijk veraf gelegen waren, voldeed het gewone rangeersein niet altijd. Daarom werd een gekombineerd sein ingevoerd, die het afstellen van reizigers- en zelfs goederentreinen toeliet.

Vorm : Het sein bestaat uit een gewoon stopsein, dat het uitrijden van het station - naar de hoofdlijn toelaat, en twee uitwijkseinen, die zowel alleen als gekombineerd kunnen gebruikt worden. Het zijn :

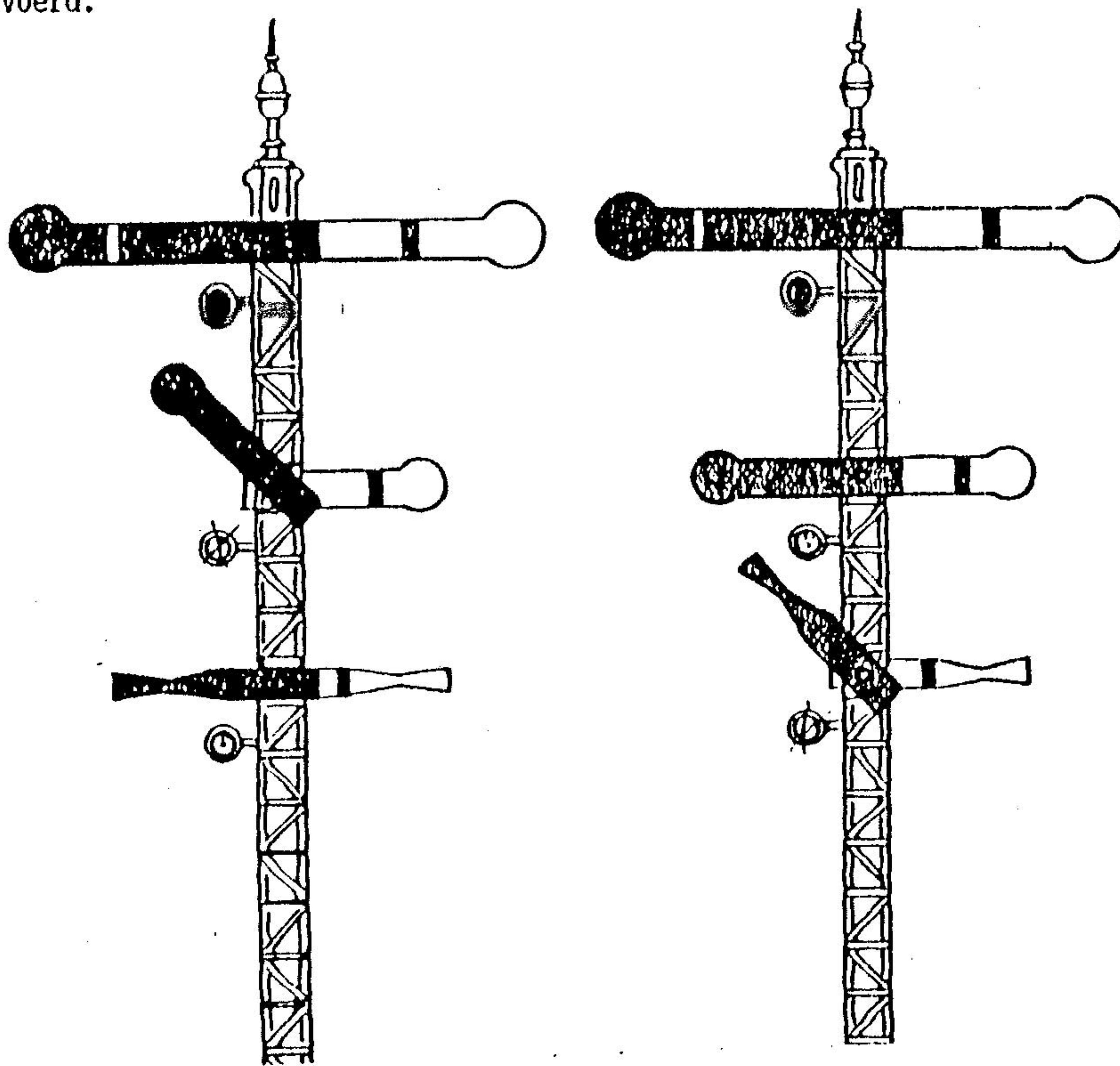
- een rechthoekige plaat met cirkel, kleiner dan de stopseinarm (palet b)
- een seinplaat bestaande uit twee driehoeken met de punt naar elkaar (palet c)

Seinstanden :

Seinarmen horizontaal :	stoppen
Stopseinarm onder 45 ° :	uitrijden van station (naar hoofdlijn)
Palet b onder 45 ° :	voorwaarts uitrijden naar een uitwijkbundel verder gelegen (kleine beweging of rangering)
Palet c onder 45 ° :	achterwaarts uitrijden naar een uitwijkbundel, die in de tegengestelde richting ligt. (rangeerbeweging)

Plaatsing : Als uitritsein voor een groter station, meestal op de ontvangstsporen van treinen die er hun eindpunt hadden.

De seinen werden vlug vervangen door de gewone rangeerseinen en de seinarmen, die eerst rood waren, werden nadien paars geschilderd. Ook het paars rangeerlicht werd op dat ogenblik ingevoerd.



Exploitatie

Lijn 108 : Haine-St-Pierre - Erquelinnes

Bij de vorige lijn hebben we vermeld dat het laatste onderdeel - tussen Ecaussinnes en Haine-St-Pierre - deel uitmaakte van de concessie van de "Chemin de fer du Centre". De verbinding tussen Haine-St-Pierre en Erquelinnes was anderzijds de stamlijn van deze privé-maatschappij. Opgericht in 1853 had de maatschappij tot doel om de verschillende steenkoolmijnen in de streek met elkaar te verbinden en een aansluiting te geven aan het bestaande net, in het noorden te Ecaussinnes, in het zuiden te Erquelinnes en het Franse bekken en in het oosten met Charleroi. Deze laatste verbinding werd echter nooit aangelegd.

De zuidelijke tak werd al vlug aangelegd en op 2 mei 1857 officieel in gebruik genomen. Al zeer vlug - nl. in 1866 - fuseerde de Chemin de Fer du Centre tot de "Société Générale d'Exploitation" en werd op dat ogenblik opgenomen in een omvangrijk industrieel net dat zich uitstreekte tussen Charleroi en Mons. Gedurende meer dan tien jaar verzekerde deze maatschappij het steeds uitbreidende reizigers- en goederenverkeer in de streek, doch in 1878 werd ook deze maatschappij opgeslorpt door de Etat Belge.

De verbinding met Erquelinnes was in feite opgebouwd uit twee sterk uiteenlopende inzetvormen : het noordelijke deel tot even voorbij het knooppunt Fauroeux was zeer industrieel getint en bezat op dit deel diverse aansluitingen naar de verschillende steenkoolmijnen uit deze streek, verder lag ook de belangrijkste stad - nl. Binche - op dit gedeelte. Te Fauroeux was er een kruising met de lijn 109 tussen Mons en Chimay.

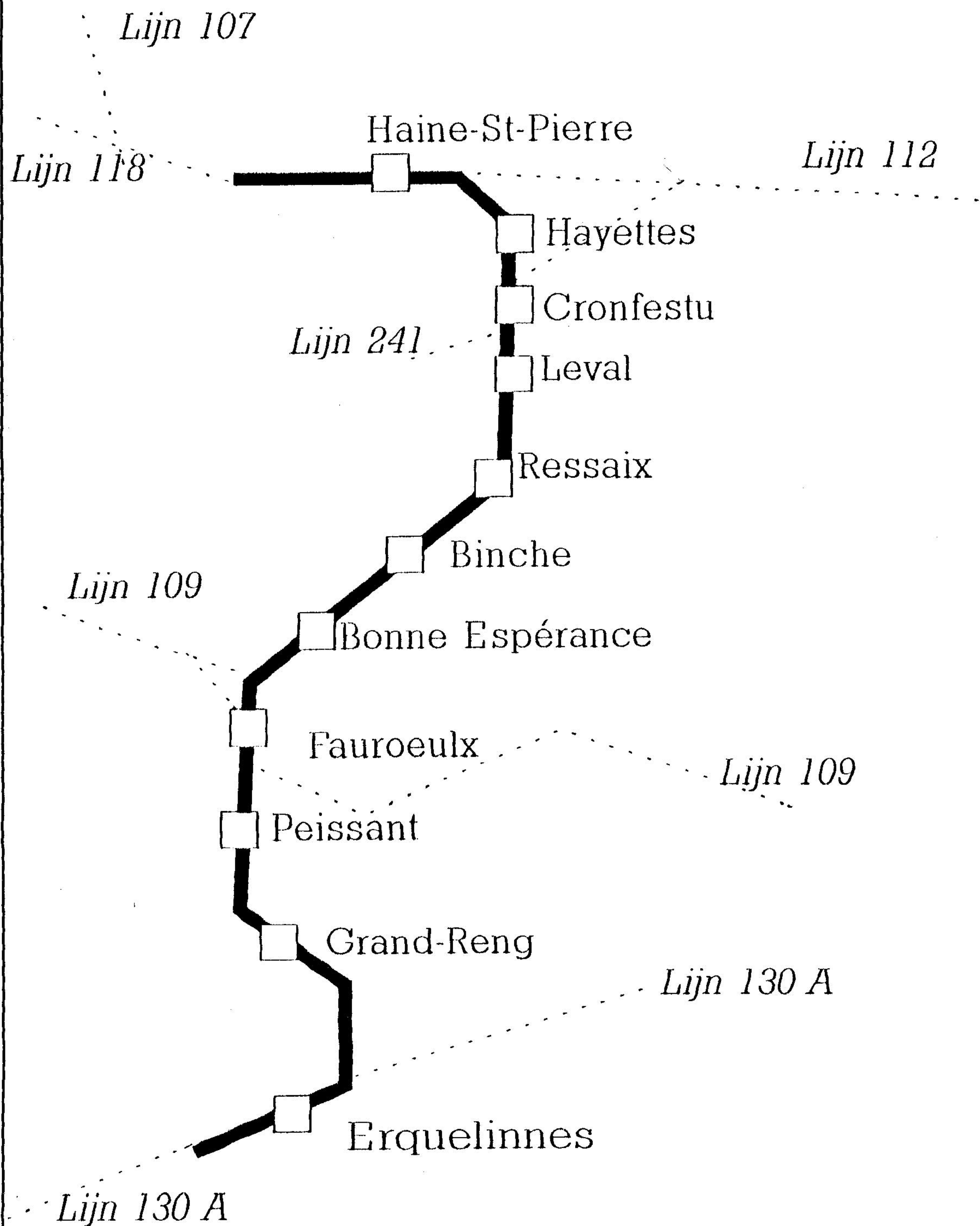
Het zuidelijke deel was minder sterk bevolkt en strekte zich uit in een uitermate agrarisch gebied en diende enkel voor het lokaalverkeer en de doorgaande treinen naar het Noordfranse industriebekken. Deze dualiteit zou gedurende de ganse loopbaan van deze verbinding drukken.

Daar waar het gedeelte tot Binche en Fauroeux gedurende jaren zware reizigerstreinen met mijnwerkers uit de Vlaamse randgebieden zag passeren, zou het zuidelijke gedeelte genoeg moeten nemen met enkele lokale verbindingen en vanaf de dertiger jaren was het het inzetgebied bij uitstek van de lichte motorwagens van Haine-St-Pierre. Het mijnbekken zag ook de zware kolentreinen getrokken door de typen 38 van Monceau. Doch na de wereldoorlog stuikte het verkeer in elkaar en het baanvak Binche - Erquelinnes kende een recessie en werd eind 1962 verbust. In goederenverkeer werd echter nog doorgereden naar Peissant met zijn uitgebreide zandgroeve. Doch korte tijd later sloten de mijnen één na één en slechts de zetels van St-Barbe (te Leval) en te Ressaix hielden het nog uit tot in de zeventiger jaren. Doch lange tijd zag het er naar uit dat ook het noordelijke gedeelte gedoemd was te verdwijnen : enkele motorwagens bereden de verbinding naar Binche, op de piekuren werden enkele rechtstreekse treinen - gesleept door de lokomotieven reeks 59 doorgetrokken naar het mekka van het carnaval.

Daar waar deze rechtstreekse verbinding alsnog voor het nodige klienteel zorgde en ook de beslissing om de ganse verbinding tot in Binche onder draad te brengen gunstig beïnvloedde, werd de vermindering van de uitvoer van de zandgroeve van Peissant het laatste gedeelte fataal. In 1984 werd in het kader van het IC/IR-plan een eigen IR-dienst Brussel - Binche ingericht, doch een jaar later verdween het ganse goederenverkeer van de lijn en werd de verbinding voorbij Binche opgebroken.

Overzicht lijn 108

Haine-St-Pierre - Erquelinnes



Stations en stopplaatsen

Oude afk	Afk.	Station/stopplaats	km
GT	GT	Haine-St-Pierre Y Mariemont > lijn 112	0,0
LCF		Hayettes	1,0
LVL	LVL	Cronfestu Leval	2,8 4,0
LXR		aftakking lijn 241	
LBH	LBH	Ressaix Binche	5,9 7,7
LNB		Bonne Espérance	10,6
LFX		Fauroeux kruising lijn 109	13,7
LPN		Peissant aftakking Silica	16,1
LDG		Grand-Reng	18,0
LQ	LQ	Erquelines	23,0

Industriële aansluitingen

Deze lijn - gelegen volledig centraal in het kolenbekken van het "Centre" had diverse aansluitingen naar de verschillende mijnen in de omgeving. De voornaamste aansluitingen waren :

km	plaats	aansluiting
2,8	Cronfestu	steenkoolmijn
3,8	Leval	verbinding mijnen > Piéton
4,2	Leval > lijn 241	steenkoolmijn Puits St-Barbe
5,8	Ressaix	steenkoolmijn Ressaix
10,6	Bonne Espérance	steenkoolmijn
16,6	Peissant	zandgroeve > Silica

Voornaamste data :

Datum	Baanvak	Omschrijving
23-05-1853		Koncessie Cf du Centre
02-05-1857	Haine-St-Pierre - Erquelines	In dienststelling
- -1866		Overname S d'Exploitation
- -1878		Overname Etat Belge
04-11-1962	Binche - Erquelines	Afschaffing reizigersdienst
- -1966	Peissant - Erquelines	Afschaffing goederendienst
04-06-1984	Haine-St-Pierre - Binche	Elektrifikatie
- -1986	Binche - Peissant	Afschaffing stoptreinen Afschaffing goederendiensten

108 Haine-St-Pierre - Erquelines 108

	TA 7541	TA 7466	TA 7408	TA 7404	TA 7400	TA 7322	TA 6904	TA 7549	M 6263	M 1606	TA 7472	M 1632	TA 7476	TA 7474	TA 7223
0 Haine-St-Pierre	4.47	4.57	5.03	5.29	5.35	6.21	6.39	7.15	7.34	9.52	11.17	12.15	13.51	14.05	
1 Hayettes	4.51				5.38	6.24	6.39	7.19	7.37	9.55	11.19	12.19	13.51	14.08	
2 Cronfestu	4.57				6.04	6.38	6.45	7.23	7.40	9.58	11.23	12.23	13.51	14.11	
3 Leval	5.00				6.08	6.34	6.45	7.21	7.45	10.05	11.31	12.31	13.51	14.18	
4 Rosaix	5.03	5.11	5.16	5.40	6.11	6.37	6.50	7.35	7.48	10.08	11.26	12.35	14.05	14.21	
5 Binche	5.04	5.14		5.41	6.11	6.57		7.55		10.10	11.27	12.35	14.06	14.21	
6 Bonne-Espérance	5.10				6.17	6.58		8.04		10.16	11.31	12.44	14.1	14.27	
7 Fauroux	5.13	5.25		5.49	6.20	7.02		8.09		10.19	11.34	12.49	14.14	14.30	
8 Peissant	5.28				6.24	7.04		7.04	8.19	10.20	11.34	12.55	14.1	14.30	
9 Grand-Reng	5.30				6.26	7.08		7.08	8.17	10.24	11.37	12.59	14.1	14.34	
10 Erquelines	5.38				6.29	7.11		7.11	8.22	10.27	11.40	13.04	14.1	14.37	
11 Haine-St-Pierre	5.45				6.35	7.18		7.18	8.29	10.33	11.44	13.11	14.1	14.43	

	TA 7423	TA 7419	TA 7221	TA 7478	TA 7484	TA 7485	TA 7488	TA 7490	TA 2668	TA 7498	TA 7496	TA 7496	TA 6992
Haine-St-Pierre	14.09	14.14	15.14	15.20	16.09	16.36	17.16	17.24	18.51	19.01	20.24	20.24	22.14
Hayettes	14.12	14.17		15.23	16.12	16.39	17.20	17.27	18.54	19.05	20.28	20.28	22.17
Cronfestu	14.15	14.20		15.26	16.16	16.43	17.24	17.30	18.58	19.07	20.32	20.32	22.20
Leval	14.18	14.23		15.29	16.19	16.46	17.28	17.33	19.01	19.10	20.36	20.36	22.23
Rosaix	14.22	14.26		15.33	16.23	16.49	17.33	17.37	19.05	19.14	20.40	20.40	22.26
Binche	14.25	14.29	15.28	15.34	16.24	16.52	17.36	17.40	19.08	19.17	20.44	20.44	22.29
Bonne-Espérance	14.26	14.29		15.37	16.27		17.38	17.41	19.12	19.21	20.46	20.46	22.31
Fauroux	14.32	14.35		15.43	16.33		17.47	17.47	19.23	19.32	20.55	20.55	22.34
Peissant	14.35	14.38		15.46	16.38		17.52	17.52	19.26	19.35	21.00	21.00	22.37
Grand-Reng				15.47	16.40		17.54	17.53	19.28	19.37	21.01	21.01	22.39
Erquelines				15.51	16.57		18.00	18.00	19.30	19.39	21.05	21.05	22.41
Haine-St-Pierre				15.54	16.55		18.04	18.04	19.33	19.42	21.10	21.10	22.43
Haine-St-Pierre				16.00	17.02		18.11	18.06	19.39	19.48	21.17	21.17	22.46

	TA 7514	TA 7212	TA 7409	TA 7471	TA 7212	TA 7113	TA 7547	M 1613	TA 7551	TA 7547	TA 7467
0 Erquelines		5.27	6.20	6.39			7.28			7.58	7.58
1 Grand-Reng		5.36	6.29	6.45			7.34			8.04	8.04
2 Peissant		5.40	6.33	6.48			7.37			8.07	8.07
3 Fauroux		5.45	6.37	6.52			7.41			8.11	8.11
4 Bonne-Espérance		5.46	6.38	6.53			7.00		7.45		8.14
5 Binche		5.51	6.43	6.57			7.04		7.49		8.18
6 Rosaix		5.56	6.47	7.02			7.09		7.53		8.23
7 Leval		5.59	6.49	7.03			7.09		7.54		8.23
8 Cronfestu		5.57	6.52	7.06			7.12		7.57		8.26
9 Hayettes		6.04	6.56	7.10			7.16		8.08		8.31
10 Haine-St-Pierre		6.10	6.59	7.13			7.19		8.11		8.34
11 Haine-St-Pierre		6.15	7.03	7.16			7.22		8.14		8.37
12 Haine-St-Pierre		6.15	7.03	7.16			7.22		8.14		8.37
13 Haine-St-Pierre		6.20	7.08	7.20			7.26		8.18		8.41

	TA 6270	TA 7571	TA 7479	M 1553	TA 7481	TA 7481	TA 7224	TA 7483	TA 4282	TA 7401	TA 7401	TA 7493
Erquelines	8.57		11.02	12.10	13.14	13.26		14.45		16.24	16.24	
Grand-Reng	9.03		11.08	12.10	13.20	13.34		14.51		16.30	16.30	
Peissant	9.07		11.11	12.11	13.23	13.39		14.54		16.33	16.33	
Fauroux	9.11		11.15	12.21	13.27	13.43		14.58		16.37	16.37	
Bonne-Espérance	9.12	10.35	11.16	12.22	13.27	13.42	14.55	14.58		16.41	16.47	
Binche	9.16	10.39	11.20	12.26	13.31	13.48	14.59	15.02		16.50	16.56	
Rosaix	9.21	10.44	11.25	12.31	13.36	13.53	15.04	15.07		16.54	16.59	
Leval	9.22	10.44	11.26	12.32	13.36	13.54	15.04	15.07		16.55	16.59	
Cronfestu	9.25	10.47	11.29	12.35	13.39	13.58	15.07	15.10		16.59	16.59	
Hayettes	9.29	10.51	11.33	12.43	13.43	14.03	15.11	15.14		17.04	17.04	
Haine-St-Pierre	9.32	10.54	11.36	12.45	13.46	14.06	15.14	15.17		17.07	17.07	
Haine-St-Pierre	9.36	10.57	11.39	12.49	13.49	14.10	15.17	15.20		17.10	17.10	
Haine-St-Pierre	9.40	11.01	11.43	12.43	13.53	14.15	15.21	15.24		17.14	17.14	

♦ 2122 - 7467 Circulent également le 21-7.
 TA 7474 - 7498 Ne circulent pas le samedi.
 TA 7493 Ne prend pas à Binche et Leval les voyageurs pour Haine-St-Pierre (lokal).
 a : Arrêt les jeudi, dimanche et jours fériés seulement.
 o : Arrêt pour embarquement seulement.
 (1) Les dimanches et jours fériés Bruxelles (M) A. 14.00; le samedi; Bruxelles (N.) A. 14.09.

108		Erquelines - Haine-St-Pierre										108	
Erquelines	6947	7485	7489	7489	7575	7491	7571	7569	7461				
Grand-Reng	123-107	17.37	18.27	18.27		19.42		22.04					
Peissant		17.43	18.35	18.35		19.48		22.10					
Fauroux		17.47	18.40	18.40		19.51		22.13					
Bonne-Espérance		17.51	18.44	18.44		19.55		22.17					
Binche		17.55	18.45	18.45	19.22	19.55	22.01	22.18					
Rosaix		17.59	18.50	18.50	19.26	19.59	22.05	22.22					
Leval		18.04	18.55	18.56	19.31	20.04	22.10	22.27					
Cronfestu		17.05	18.07	18.53	19.06	19.37	20.05	22.33					
Hayettes		17.08	18.10	18.59	19.10	19.35	20.08	22.36					
Haine-St-Pierre		17.12	18.14	19.04	19.15	19.40	20.12	22.40					
Haine-St-Pierre		17.15	18.17	19.07	19.18	19.43	20.15	22.43					
Haine-St-Pierre		17.19	18.21	19.11	19.22	19.45	20.18	22.46					
Haine-St-Pierre		17.23	18.25	19.16	19.27	19.49	20.22	22.50					

Wiel's MANS
deux bières
Wielemans

Agenda

Net zoals elk jaar wordt de agenda weer een heel stuk korter. De meeste laattijdige manifestaties hadden het laatste weekend van september plaats (CFV3V, Euromodelbouw). Rest nu nog de modelbouw-tentoonstelling van Limburg Actief en Antwerpen-modelbouw. Terwijl op het gebied van de museumlijnen enkel nog de L.S.V. nog ritten op zijn aktief heeft.

Datum begin	Datum einde	Vereniging	Omschrijving	Stad
Okt.				
16 23	24	ASVi Limburg Actief	Excursie Modelbouw 1993 (Grenslanndhallen te Hasselt)	B -Hasselt
Nov.				
06 14 19 21 28	07 21	8 clubs L.S.V. Febelrail L.S.V. L.S.V.	Antwerpen - Modelbouw (Feestzaal Harmonie) Sint-Niklaas op het spoor (reservatie **) Spoorwegtentoonstelling te Brussel Sint-Niklaas op het spoor (reservatie **) Sint-Niklaas op het spoor (reservatie **)	B -Antwerpen B -As B -Brussel B -As B -As
Dec.				
05 11	12	Marselo Vercauteren	Internationale trein- & autobeurs Internationale veiling voor treinen	B -Wommelgem B -Hamme

** Voor de Sint-Niklaasritten bij de L.S.V. is reservering bijna noodzakelijk geworden om zeker te zijn van zijn plaats. Daarom vragen wij U NU reeds persoonlijk te reserveren. Voor meer inlichtingen zie volgende pagina.

De redactie is niet verantwoordelijk voor het niet of verkeerd naleven van de manifestatie's of uurregelingen. De gegeven data's zijn ofwel afkomstig ofwel de verenigingen zelf ofwel van hun tijdschriften.

Voor verdere gegevens i.v.m. de belgische informatie kunt U zich wenden tot Febelrail. Deze organisatie werkt overkoepelend voor België. Wilt U echter op de hoogte blijven - en U vindt dit bovenstaand overzicht onvolledig - dan stort U 250 BFr. (Belgie) op de rekening P.C.R. 000-1482295-38 van Febelrail en U ontvangt 4 * per jaar de Febelrail-Agenda.

Beschrijving stoomlok

VI.VI : De spuikleppen :

Om te kunnen spuien (zie L.S.V. - Tijdschrift 60 blz. 45) moet men in de ketel een gat maken, en dit liefst op een zo laag mogelijk gelegen plaats.

Door de inwendige stoomdruk, wordt het warm water hevig naar buiten gedrukt door dit gat. Het neemt echter ook alle ketelsteen dat onderaan de ketel ligt mee.

Hiervoor moet men voldoen aan verschillende voorwaarden :

- 1') Als het spuien enig gevaar zou geven aan de machinist, dat zou deze de neiging hebben zijn ketel niet te spuien.

Van waar zou dat gevaar kunnen komen ? Wel van een onvolledige sluiting van de spuiklep. Dus deze moet automatisch sluiten.

Anderzijds moet de veiligheid van het sluiten ook zo zijn, dat ze ten alle tijde de waterdichtheid kan waarborgen, ook als een stukje hout, een stuk ketelsteen, een kop van een gebarsten steunbout, een lasoverschot, zich tussen de sluiting zou komen zitten. Dus moet de kracht gebruikt voor het sluiten sterk genoeg zijn om deze voorwerpen te verpulveren en toch af te sluiten.

- 2') Men moet ook een redelijk eenvoudig toestel vinden zodat het mogelijk is het toestel redelijk snel open en dicht te doen, zodat men enkel de tijd gebruikt nodig om de ketelsteen uit de ketel te verwijderen, en er zo min mogelijk water verloren gaat.

- 3') De uitgang van de spuiklep mag nooit eindigen zomaar in de lucht. Hij moet voorzien zijn aan het uiteinde van een klep die de druk en het geweld van de losgelaten stoom afremt.

Het spuien op de lijn mag geen schade opwekken noch aan de infrastructuur, noch aan de seinen, noch aan het personeel die zich langs de lijn zou kunnen bevinden. Daarnaast mag het ook de lagers van de lokomotief niet bevuilden, noch het drijfwerk aantasten.

VI.VI.A. : De spuiklep type "Gestra" :

Dit type spuiklep werd gebruikt op de Duitse - na de oorlog in België gebleven en in het materieelpark van de N.M.B.S. opgenomen - type 26. Hij voldoet aan de hierboven opgesomde vereisten.

De figuren VI.1 , VI.2 , VI.3 , VI.4 en VI.5 op de volgende bladzijde stellen de spuiklep type Gestra voor.

Aangezien de uitgebreidheid van de uitleg en om geen misverstanden te verkrijgen, volgt de volledige uitleg in L.S.V. - Tijdschrift nr. 62.

Tekeningen VI.1 tot VI.5 van de spuikelep "Gestra"

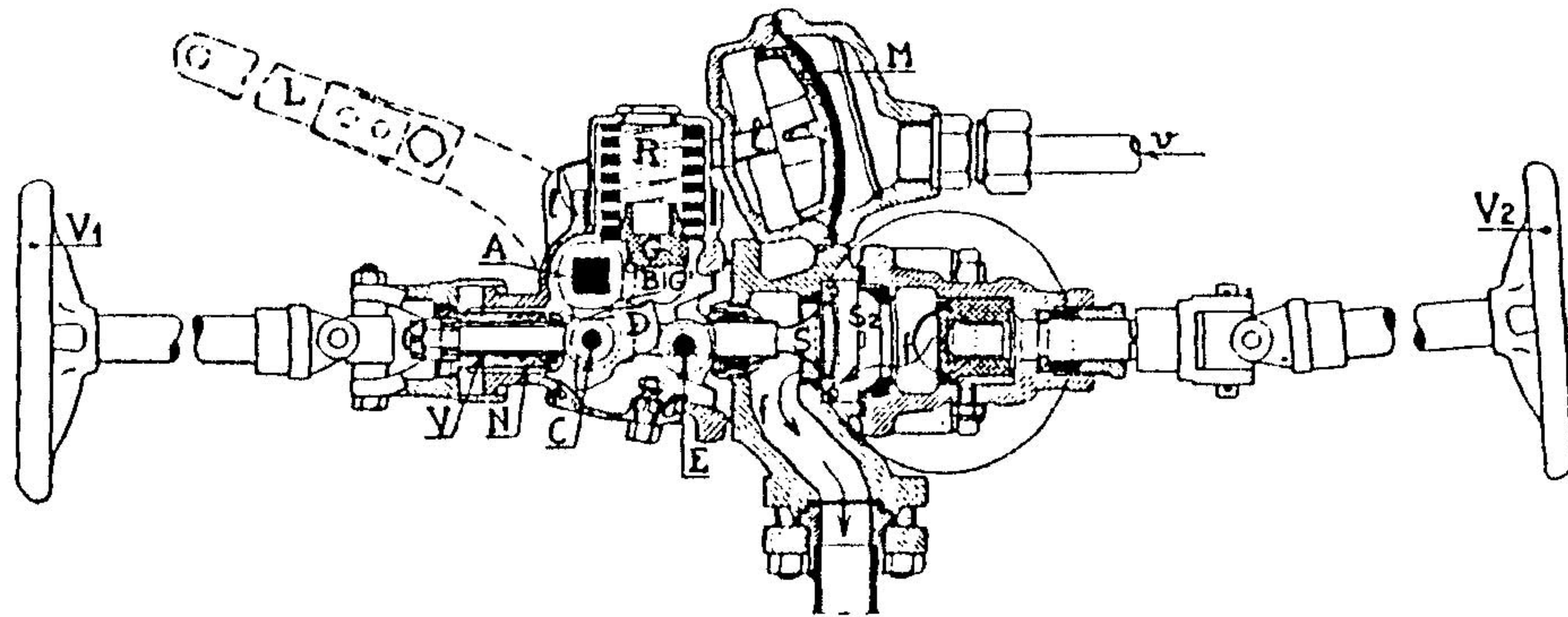


Fig. VI.1

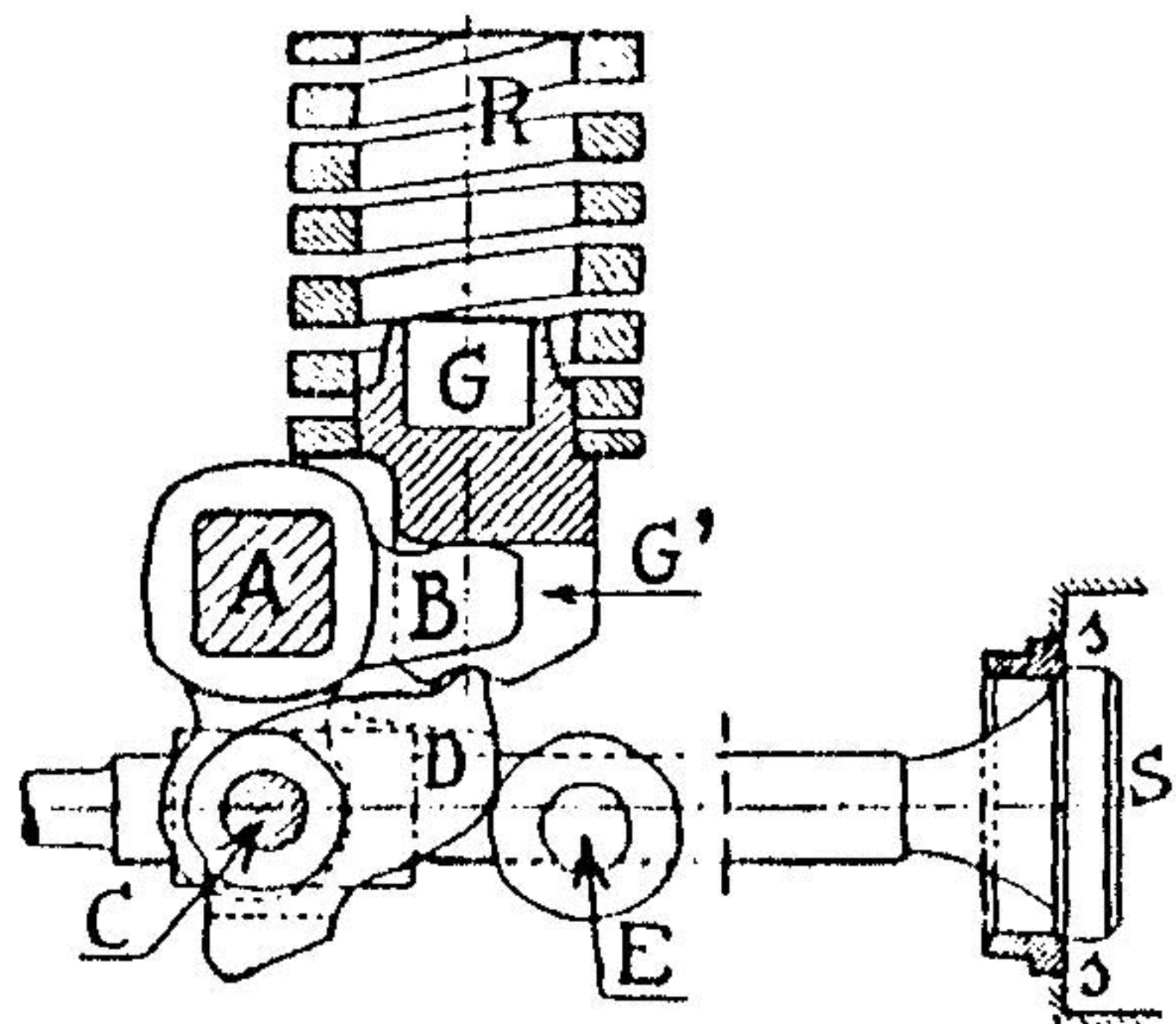


Fig. VI.2

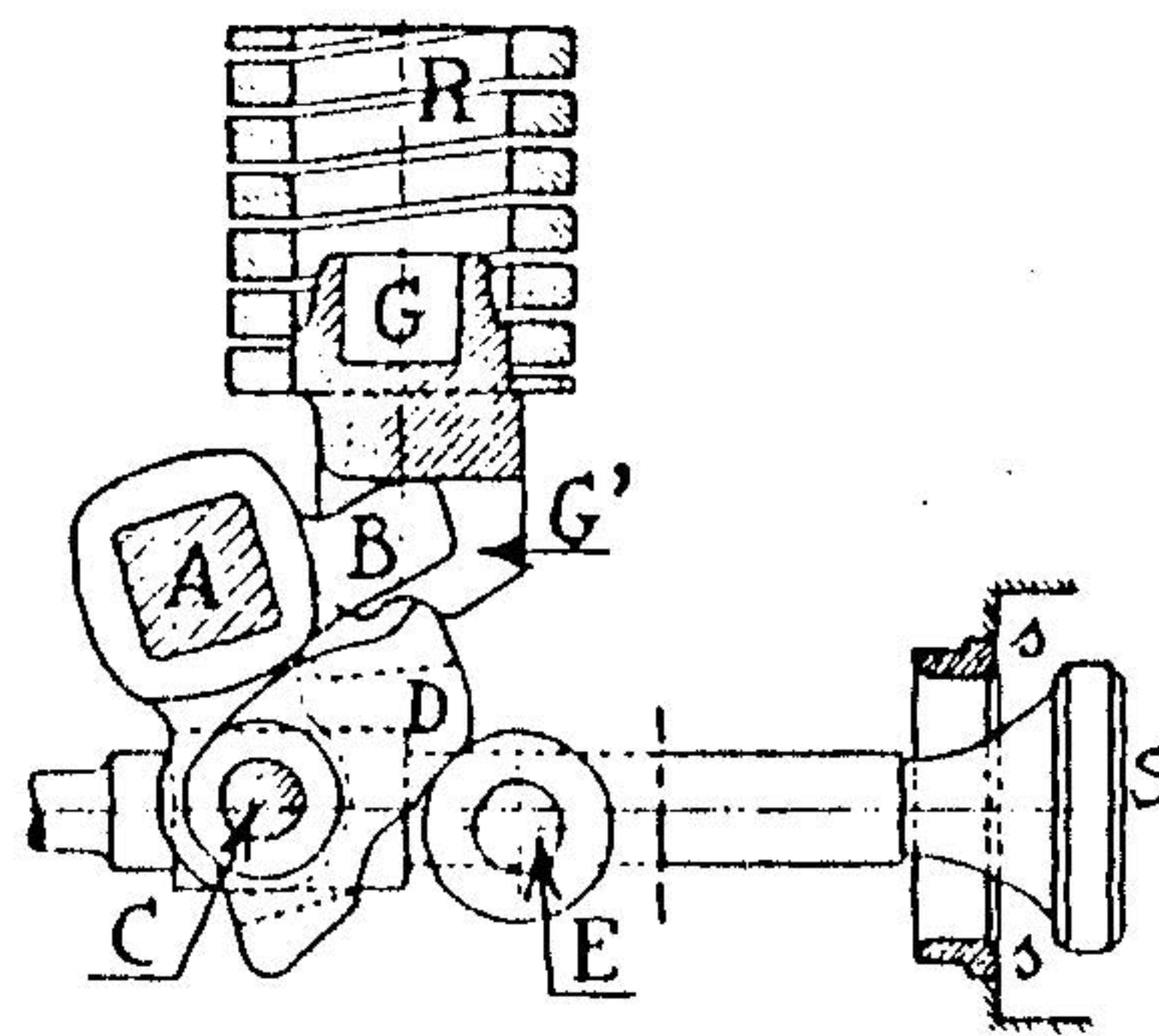


Fig. VI.3

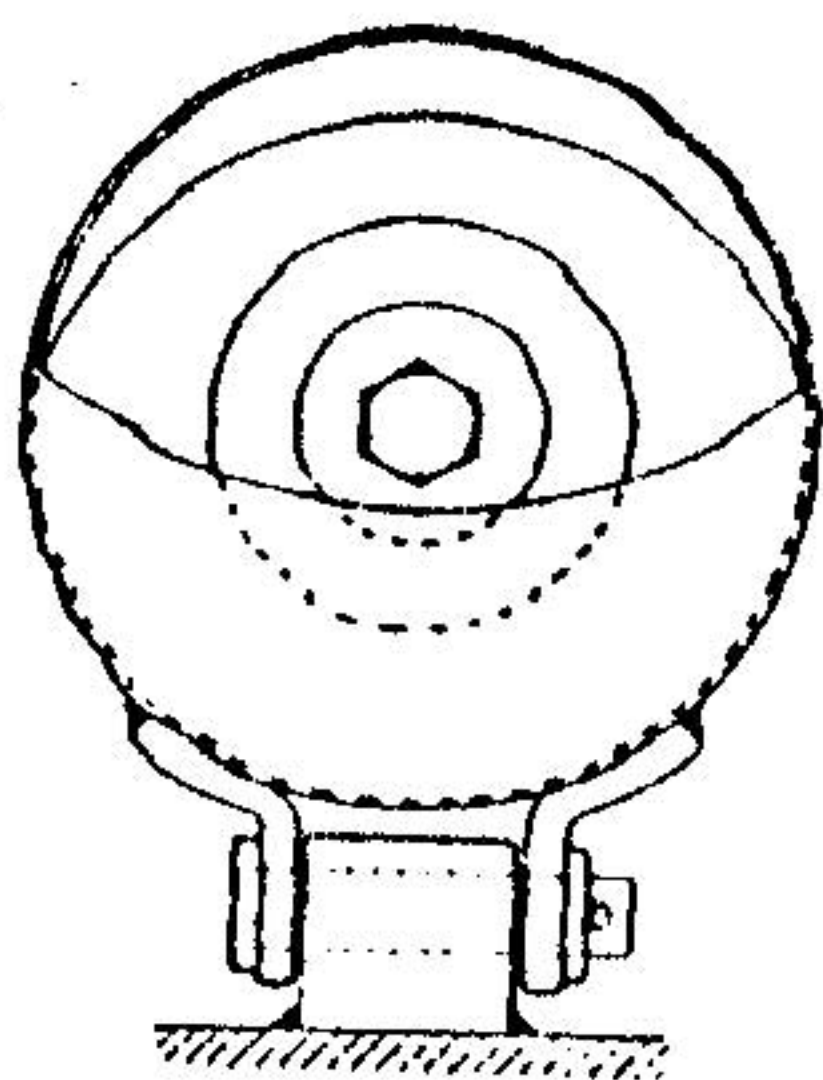


Fig. VI.4

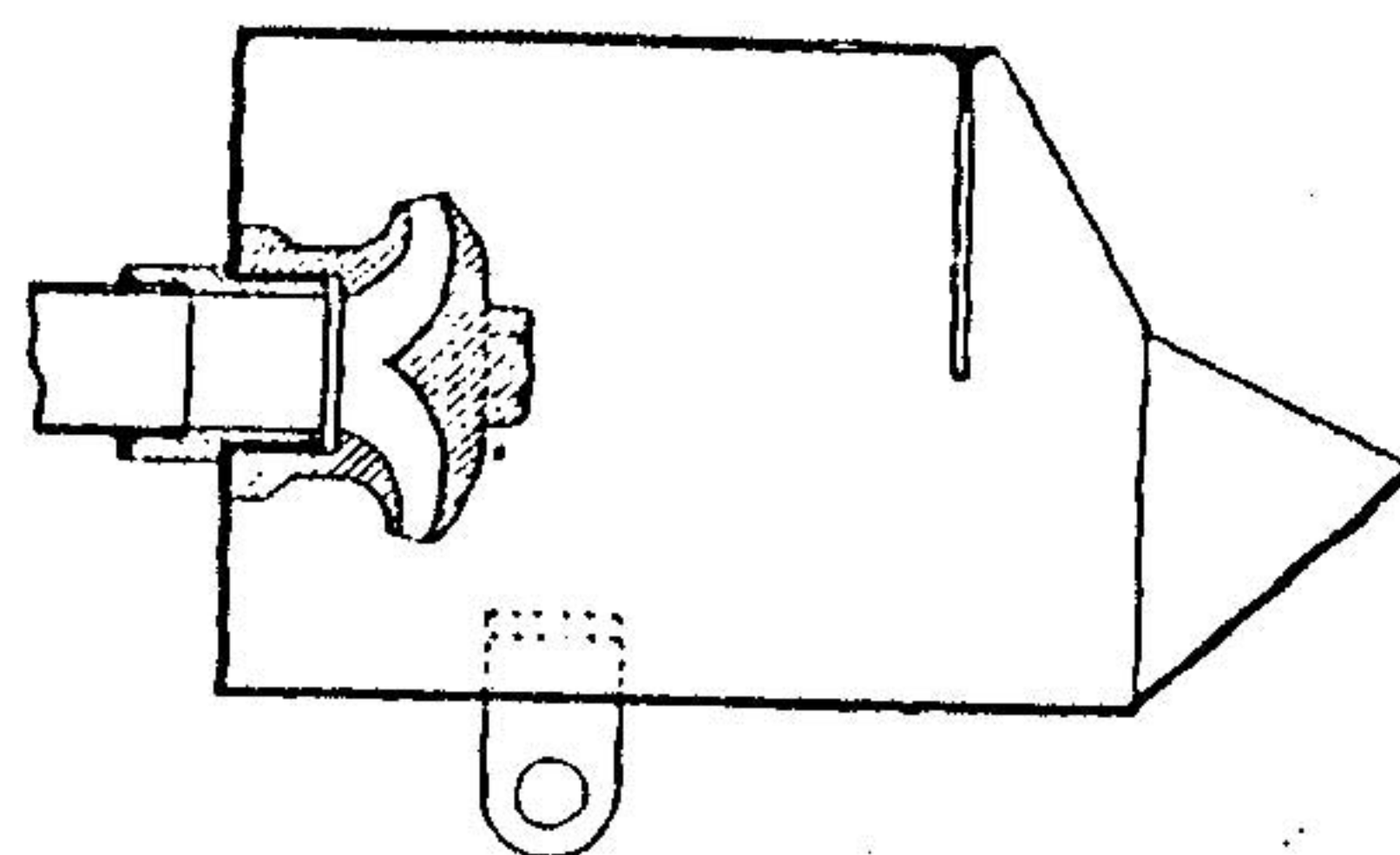


Fig. VI.5

L.S.V. - Aktueel

Het ritseizoen 1993

Met de laatste ritdag op 12 september werd een vierde, bewogen ritseizoen praktisch afgewerkt, dit met zeer gunstige resultaten, maar ook met een aantal onvolkomenheden waarvoor al vlug een oplossing gevonden werd, of waar tijdens het tussenseizoen dringend aan gewerkt moet worden.

Nochtans is er een structurele wijziging gekomen in het bestaan van de Limburgse Stoomvereniging : nadat er gedurende drie jaar met voorlopige kontrakten gewerkt is, zijn er dit jaar eindelijk konkrete aanwijzingen voor het definitieve voortbestaan van de L.S.V. gelegd. In december 1992 reed de laatste N.M.B.S.-trein over de lijn en dit had tot gevolg dat de vereniging in een ongewisse situatie kwam. De lijn werd definitief buiten dienst gesteld en het schaarse onderhoud viel weg. Na maanden van onzekerheid kon een overeenkomst met de N.M.B.S. bereikt worden over het overdragen van de lijn.

Nochtans leidden sommige ondoordachte handelingen bijna tot het mislukken van het seizoen. Twee weken voor het festival werden de nodige stappen gedaan om volledig in orde te zijn : nadat reeds vorig jaar de bestuurders aangenomen werden en het traktiematerieel gekeurd, werd nu beslist dat de N.M.B.S. op geregelde tijdstippen de lijn zou keuren, terwijl ook op korte termijn het getrokken materieel volledig onderzocht werd.

Dit leidde tot het stopzetten van de exploitatie gedurende twee ritdagen. Nochtans kon kort erop een akkoord bereikt worden tot het berijden van het baanvak As - Eisdën, zelfs op weekdagen. Hierdoor was de stoomhappening gered en verliep deze in zeer goede omstandigheden : na een beloftevolle zaterdag, werd zondag - zonder dat er veel ruchtbaarheid aan gegeven werd - een hoogtepunt in het seizoen en konden de resultaten van 1992 gemakkelijk bereikt worden. Op het festival kenden men ook de eerste inzet van twee nieuwe diesellokomotieven, dit echter enkel op het emplacement.

Op 3 augustus werd dan de eerste groep tijdens de week vervoerd, dit echter nog slechts in dieseltraktie, doch de grondsteen werd op dat ogenblik gelegd voor een uitgebreidere exploitatie.

Anderzijds werd al van het begin van het seizoen geopteerd voor een meer bedrijfskundige en professionele aanpak : de hobby van treinrijden moet geleidelijk aan overgaan in een toeristische attractie waarin de trein maar een - redelijk belangrijk - onderdeel in blijft. Aan de hand van de uitgevoerde werken - die naderhand beschreven worden - en de werkplanning voor het tussenseizoen wordt duidelijk dat de L.S.V. de goede weg volgt : de vereniging is niet de vervoersmaatschappij die een aantal reizigers van punt A naar punt B vervoert, noch de expleciete museumvereniging waar de stoomtrein en de rijtuigen hoofdrolspelers zijn, maar wel een plaats waar de toeristen - ondanks de beperkte mogelijkheden van de vereniging - een gevoel van voldoening krijgen. Dit houdt tal van zaken in, die elk afzonderlijk belangrijk zijn voor het slagen.

Het materieel

Tijdens de laatste beide maanden werd een aanvang gemaakt met de herschikking van de prioriteiten : voor 1994 wordt meer nadruk gelegd op de opvang van de toeristen te As zelf en de uitleg en ervaring van het materieel. Dit houdt in dat vanaf volgend jaar de ritten beperkt zullen worden en dat op het emplacement zelf konstant animatie moet aanwezig zijn, dit in de vorm van :

- uitleg over werking van stoomlokomotief (met Cockerill)
- uitleg over werking van diesellokomotief (met Mercedes of Montmirail)
- smalspoor (rondrit met materieel)
- overzicht mijnmaterieel
- openstelling van tentoonstelling(en)

Door de drukke ritkalender en de andere taken werd aan het materieel slechts het nodige onderhoudswerk uitgevoerd, doch dit leidde niettegenstaande tot een uitgebreide vernieuwing in het materieelpark. Konkreet betekende dit :

Stoomlokomotieven :

a. Cockerill nr 1 en 4 :

Bij deze lokomotieven gingen de inspanningen vooral naar het administratieve vlak en werden de nodige dokumenten opgezocht om tot een herstelling en herkeuring te kunnen komen. De officiële dokumenten leverden echter nog een aantal verrassende elementen op. Voor de levensloop van beide machines hebben we teruggevonden :

Patience & Beaujonc nr 1

Deze lokomotief werd in de loop van 1877 door Cockerill gebouwd en geleverd aan een steengroeve te Mevergnies. Daar verbleef deze machine ten minste tot in 1889. Op dat ogenblik werd deze machine terugverkocht aan Cockerill en tweedehands verder verkocht aan de Patience & Beaujonc te Glain. Gedurende meer dan vijftig jaar bleef deze machine met dezelfde ketel in dienst, doch kreeg in de loop van 1942 een vervangketel gebouwd door Duray. Hierdoor wordt ook het nummer van de lokomotief - waarvan de restauratie begonnen werd - ook duidelijk.

Patience & Beaujonc nr 4

De tweede lokomotief - die het nummer 4 kreeg te Glain - is nog van oudere datum : gebouwd door Cockerill in 1875 onder het fabrieksnummer 975, werd deze lokomotief eerst ingezet bij een niet vermelde steenkoolmijn in het Henegouwse industriebekken. Hier bleef deze lokomotief tot omstreeks 1910 in dienst, doch op dat ogenblik vertoonde de ketel duidelijke verouderingsverschijnselen en werd de lokomotief terug verkocht aan de firma Cockerill. Uitgerust met een nieuwe ketel werd deze lokomotief aan Patience & Beaujonc geleverd en op 15 november 1912 in dienst gesteld in de Luikse steenkoolmijn. Het is nog steeds deze ketel waarmee deze lokomotief uitgerust is. Met zijn effectief bouwjaar 1875 is deze lokomotief de oudste nog bestaande industrielokomotief in België.

Voor beide lokomotieven werd de restauratie aangevat : het is de bedoeling om de lokomotief nr 1 alleszins voor het seizoen 1994 in dienst te hebben, de uitslag van de waterdrukproef, die begin 1994 uitgevoerd zal worden, zal bepalend zijn voor het tijdstip van indienststelling. De lokomotief nummer 4 wordt na het ritseizoen 1994 onder handen genomen.

Werister nr 5 : Bebert

Bij deze lokomotief werden verschillende aanpassingen aan de smering en het rooster doorgevoerd, waardoor de betrouwbaarheid verbeterd werd. Intussen werd begonnen met het vervangen van de vlampijpen waardoor deze lokomotief van 1994 weer op volledige druk ingezet kan worden. Indien de nodige toestemmingen verkregen worden, zal hij volledig op de verbinding naar Waterschei gebruikt worden.

Diesellokomotieven

Patience & Beaujonc nr 11 (Moës)

Begin augustus werd ook de motor van deze diesellokomotief aan de praat gekregen en werden de eerste meters afgelegd. Er waren geen grotere problemen : enkel het ontsnappen van de rookgassen uit het motorkarter wijst om een defekt van één van de dichtingen. Na het seizoen zal gepoogd worden om hieraan te verhelpen. Verder moet ook een loze leiding met remkraan gemonteerd worden , eventueel aangevuld met een kompressor, om ook met luchtdruk te kunnen remmen.

KS Zolder nr 12 (Montmirail)

Door de andere werken en door het slechte weer, werd de schildering niet verder afgewerkt en rijdt de lokomotief voorlopig rond met slechts één kant herschilderd. Verder werd gezocht naar nieuwe luchtfilters om de lokomotief zijn oorspronkelijk uiterlijk terug te geven.

Patience & Beaujonc nr 13 (Mercedes)

Deze lokomotief kende zijn eerste inzet op de zaterdag van de stoomhappening, dit voor demonstratieritten op het emplacement. Doch op dat ogenblik moesten nog diverse nastelwerken uitgevoerd worden aan de motor en de drijfstangen en daarom werd beslist om op zondag de ABR in te zetten en de Mercedes voorlopig af te stellen. Ook de N.M.B.S.-keuring werd intussen uitgevoerd en ook hier moesten enkele werken doorgevoerd worden. Al deze kleinere aanpassingen zullen in de loop van september uitgevoerd worden, zodat deze lokomotief vanaf volgend seizoen volledig bedrijfsklaar zal gereedstaan. De nieuwe naam "Patience" verwijst naar zijn laatste inzetplaats.

KS Waterschei nr 14 (Cockerill)

In de loop van augustus werd de verkregen Cockerill-diesel onderworpen aan een onderzoek en hieruit bleek dat deze lokomotief op redelijk korte tijd bedrijfsklaar kan gemaakt worden. Verder werd ook gezien dat deze lokomotief volledig overeenstemt met het oude type 230 (zie ook dit nummer) en daarom wordt deze lokotractor in deze oorspronkelijke N.M.B.S.-versie teruggebracht. De opknapbeurt zou tegen eind augustus 1994 moeten doorgevoerd zijn.

KS Winterslag nr 16 (ABR)

De onderhouds- en herstellingsbeurt aan de dieselmotor werd in de loop van juli 1993 volledig afgesloten en hierdoor kon deze lokomotief nog voor de stoomhappening volledig betrouwbaar afgeleverd worden. Eén enkel probleem bleef bestaan bij de kompressor, doch deze dichting zal binnenkort vernieuwd worden. Ook werd gestart met het opfrissen van het uiterlijk : de oude verf- en plamuurlagen werden al op grote delen van de stuurpost volledig verwijderd en de machine werd in de menie gezet, doch ook hier zou het vele werk en het slechte weer roet in het eten strooien.

Naast diverse rangeertaken, werd deze machine al tweemaal effectief ingezet : op de zondag van de stoomhappening zorgde de machine voor de demonstratieritten te As, verder reed de lokomotief reeds een testrit op de lijn waarbij deze machine op volle helling een trein van 150 ton in beweging kon brengen en zelfs duidelijk liet versnellen.

Rijtuigen

Om in overeenstemming te komen met de geldende eisen van de N.M.B.S. , werden alle inzetbare rijtuigen gekeurd. Bij de beide L-rijtuigen waren er geen problemen, bij de R-rijtuigen traden er problemen op bij de dichtingen van de remcilinders en de diverse kranen. Deze zullen in de loop van september opgelost worden om ook deze rijtuigen tijdens de St-Niklaasritten te kunnen inzetten. Verder werden nog tal van kleinere herstellingen uitgevoerd. Thans worden de rijtuigen - samen met de diesellokomotieven - voorzien van een doorgaande leiding voor 24 V (verlichting) en 220 V (voor het aanschakelen van de laadinstallatie of bij herstellingen).

Smalspoor :

Opnieuw werd een groot deel van de tijd besteed aan de aanleg van het smalspoor, maar ook aan het materieel. Nadat de firma P.T.A. het eerste deel van het smalspoor gereed gelegd had in de loop van de maand juli, werden alle sporen - met de hand en met heel veel zweet - juist aangelegd en op hoogte gebracht. Hierdoor is het spoor 4 voor een groter gedeelte berijdbaar, werden twee van de vier afstelsporen - samen met de draaischijf - aangelegd. Hierna kon het materieel - dat samengebracht was op spoor 4 - verdeeld worden over de diverse sporen. Anderzijds werden enkele aanpassingen aangebracht aan de plannen afgedrukt in het vorige tijdschrift. Door de veranderde indeling is er een bijkomend omloopspoor aangebracht en krijgen we voor het begin van volgend jaar de volgende situatie :

Spoor A : Schōma (KS Eisdën) + personeelswagens Winterslag
Spoor B : Moës (KS Zolder) + platte reizigerswagens.
beide treinstellen worden effectief ingezet bij het vervoer van toeristen.

Verder tentoongesteld staan :

Spoor D : Deutz A4M (KS Waterschei) + mijnwagens Zolder
Spoor E : Ijzeren man + mijnwagens Zolder
Spoor F : Acec (KS Winterslag) + mijnwagens Winterslag / Zolder
Spoor G : Oxygenium (KS Beringen) + mijnwagens Beringen
Spoor H : Deutz A2M (KS Waterschei) + mijnwagens Waterschei
Spoor I : Ruhrthaler (KS Zolder)

Tijdens de volgende maanden wordt het tweede deel van het smalspoor door P.T.A. geplaatst. Deze werden omvatten de aanleg van de sporen C, G en H, het hoofdspoor in het verlengde van spoor A tot aan de straat en de rest van het omloopspoor. Verder moeten alle sporen voorzien worden van ballast.

Voor het materieel werden de volgende werken uitgevoerd :

KS Zolder 102 (Moës)

Deze lokomotief werd volledig opgeknapt en is vanaf begin juli effectief aan de slag gegaan. Intussen werden nog tal van aanpassingswerken (aan de remmen, de motor en het drijfwerk) uitgevoerd en werd de schildering verder afgewerkt. Zijn grootste inzet kende de Moës tijdens de stoomhappening waarbij de lokomotief tijdens de twee dagen ingezet werd voor de kinderen.

KS Eisdën 101 (Schōma)

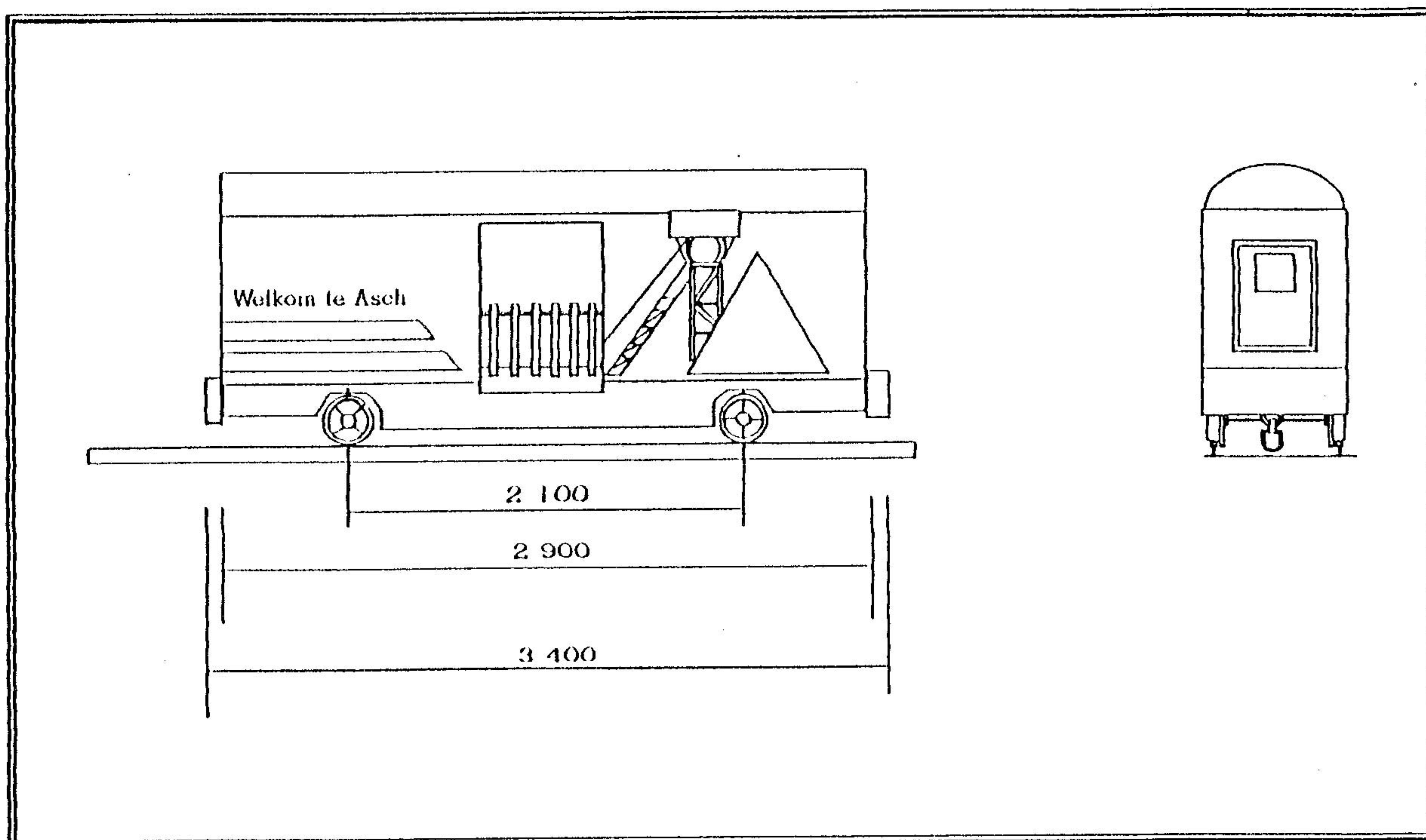
In de loop van augustus kwam de tweede lokomotief rijvaardig : de bovengrondse lokomotief van de KS Eisdën startte na enkele pogingen en ook de eerste meters werden korte tijd later doorgevoerd. Nochtans kwamen enkele defekten aan het licht : zo werd de motorolie ververs, werd de transmissieolie aangevuld en moest er een nieuwe uitlaat gemonteerd worden. Het grootste probleem vormde de kast : door het lichten met de kraan kwam de motorkap gedeeltelijk los en werd het bevestigingsprofiel verbogen. Dit moet hersteld worden. Anderzijds werd de volledige kast ontroest en in de menie gezet. Na de winter wordt deze lokomotief verder opgeknapt en wordt dan in 1994 effectief ingezet.

Wagens

Personenwagens

Kort voor de stoomhappening werd één van de platte wagens voor het vervoer van hout aangepast en werd een bank erop bevestigd. Met deze voorlopige wagen werd het vervoer tijdens de stoomhappening uitgevoerd.

Anderzijds werden de beide tweessige personeelswagens uit Winterslag volledig ontruimd en zuivergemaakt en wachten op een volledige restauratie en het aanbrengen van de zitbanken. Eén van de beide wagens krijgt een schildering die naar hun verleden verwijst. De tekening van een dergelijke wagen wordt onderstaand afgedrukt.



Verder worden - tijdens de volgende maanden - de overige lokomotieven en wagens uiterlijk zuivergemaakt en herschilderd.

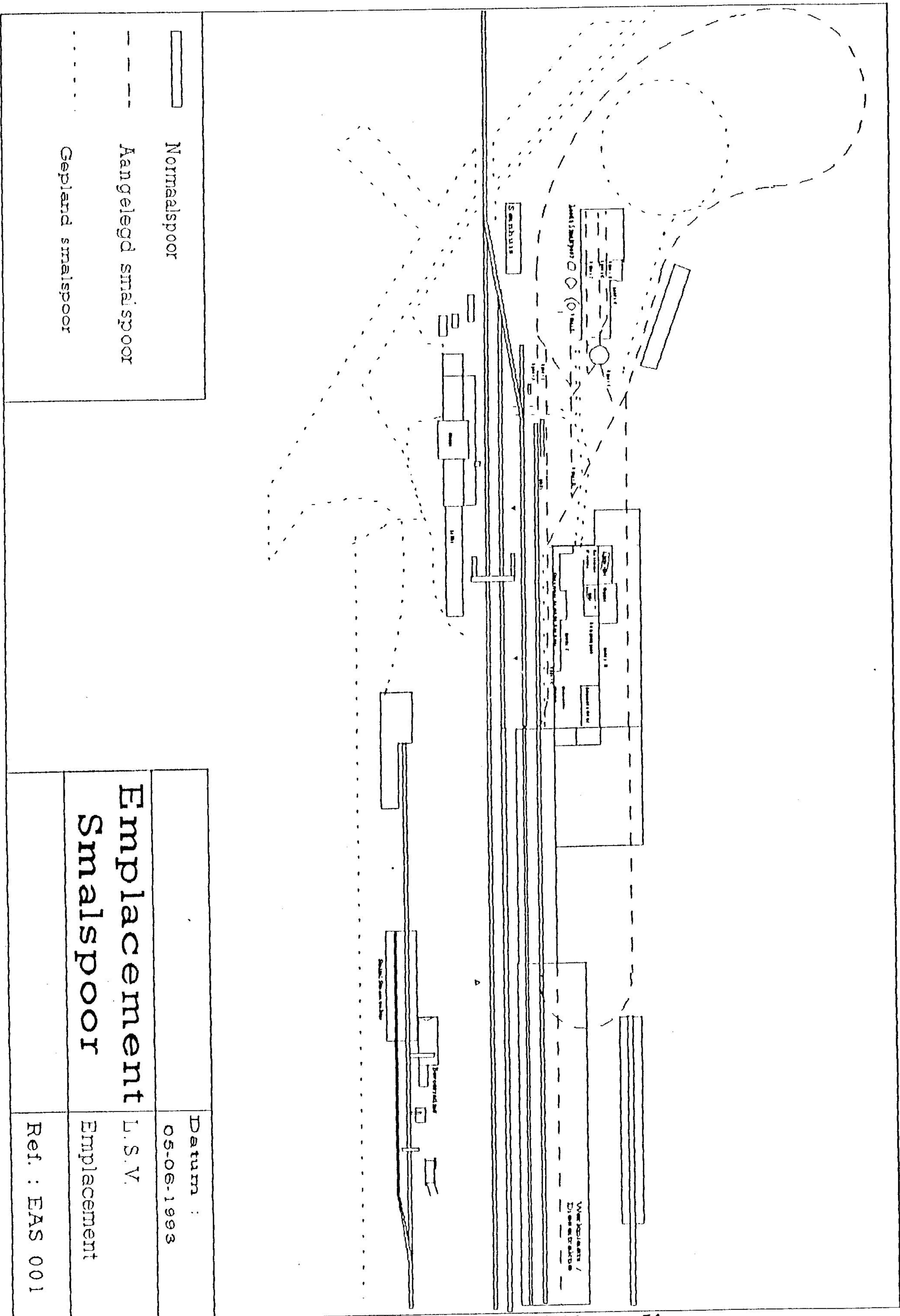
Emplacement

Voor het aanpassen van het emplacement werd - door toedoen van de gemeente As - een subsidieaanvraag ingediend en deze omvat het volledig opknappen van het terrein en de aanleg van de nodige voorzieningen en gebouwen. Het plan van het toekomstig emplacement wordt op de volgende bladzijde afgedrukt. Over de diverse mogelijkheden wordt in de volgende nummers verder ingegaan.

Nochtans werd niet gewacht op de subsidie en werden belangrijke werken aangevangen. In eerste plaats werd gewerkt aan het opruimen van de zone die bereikbaar is voor de toeristen. Het hout werd verzameld en op een plaats - buiten het zicht gebracht. Verder werden de aanwezige aanplantingenvolledig gesnoeid en werd het onkruid verwijderd. Hierdoor kunnen in de herfst de nodige aanplantingen uitgevoerd worden.

Ook in de tentoonstellingen werden de nodige werkzaamheden uitgevoerd, zodat ze tegen het begin van volgende seizoen volledig operationeel zijn.

Anderzijds werden de nodige contacten gelegd met het gemeentebestuur van Maasmechelen om - via een subsidieregeling - de nodige aanpassingen te Eisdén door te voeren. Deze werken houden o.m. de aanleg van een omloopspoor te Eisdén, de nodige infopanelen en wachthokjes, een verlenging van de lijn tot aan de Pauwengraaf (koopcentrum) en eventueel de aanleg van een lijn naar het toekomstige bungalowpark te Eisdén (mijn).



———— Normaalspoor
 - - - - Aangelegd smalspoor
 Gepland smalspoor

		Datum :	05-06-1993
Emplacement		L.S.V.	
Smalspoor		Emplacement	
		Ref. : EAS 001	

N.M.B.S. - Aktueel

1. Statistiek :

304 → 325 : Stockem

1.1. Stelplaatswijzigingen :

Nummer(s)	Van stelplaats	Naar stelplaats	Datum
326 - 329	Stockem	Hasselt	26-09-93
331 - 337	Merelbeke	Hasselt	26-09-93
338 - 353	Kinkempois	Hasselt	26-09-93
354 - 364	Merelbeke	Hasselt	26-09-93
365 - 415	Oostende	Merelbeke	26-09-93
425 - 440	Merelbeke	Kinkempois	26-09-93
930 - 945	Schaarbeek	Hasselt	26-09-93
1201 - 1212	Schaarbeek	Oostende	26-09-93
2111 - 2150	Merelbeke	Oostende	26-09-93
2151 - 2160	Merelbeke	Antwerpen-Dam	26-09-93
2551 - 2558	Schaarbeek	Antwerpen-Dam	26-09-93
2601 - 2635	Stockem	Monceau	26-09-93
7338 - 7342	Ronet	Stockem	01-10-93
8407	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
8415	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
8418	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
8419	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
8421	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
8422	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
8427	Stockem	Dienst Infrastructuur	01-10-93
9143	Ronet	Kinkempois	01-10-93
9146	Ronet	Kinkempois	01-10-93
9147	Ronet	Kinkempois	01-10-93
9151	Ronet	Kinkempois	01-10-93
9155	Ronet	Kinkempois	01-10-93
9156	Ronet	Kinkempois	01-10-93
9158	Ronet	Kinkempois	01-10-93

1.2. Ombouw :

Nummers	Datum	Ombouw
433	23-06-93	Naar drieledig
429	01-07-93	
345	07-07-93	
352	14-07-93	
346	20-07-93	
344	29-07-93	
427	10-08-93	
302	28-08-93	
525	31-08-93	
353	10-09-93	
2130	In ombouw	2-spanningslok

2. Aktuele gegevens :

Algemeen : De eerste effectieve stappen voor de verwezenlijking van het STAR 21 plan, worden op dit ogenblik op een versneld tempo uitgevoerd. Op gebied van materieel houdt dit vooral de sluiting van een aantal centrale werkplaatsen en stelplaatsen in. Ook de concentratie van identiek materieel en het opstellen van slechts één inzetreeks per lokomotiefreeks en dus de samenvoeging van verschillende inzetreeksen. Met de wisseling van de winterregeling kunnen de sluiting optekenen van Ronet verder de concentratie van de stellen 09 (sprinters) te Hasselt en een verandering bij de inzet van de drieledige breaks.

Op korte termijn mogen we de sluiting van de stelplaatsen Kortrijk (mei 1994) en St-Ghislain (eind 1994) rekening houden. Anderzijds worden er nieuwe werkplaatsen gebouwd te Charleroi en Antwerpen-noord om de herstellingen zo rationeel mogelijk te houden. Deze nieuwe stelplaatsen vervangen Monceau en Antwerpen-dan.

00 : Bij de klassieke stellen hebben we een eerste regroepering van de diensten : de inzetreeksen van Ronet (reeks MT - 42 inzetdagen) en St-Ghislain (reeks MU - 19 inzetdagen) werd verweven tot één enkele inzetreeks met niet minder dan 60 gebruikte stellen. De inzet blijft ongewijzigd en zo bereiken de stellen in stoptreindienst de volgende bestemmingen : Liège, Erquelinnes, Arlon, Brussel, Mons en Binche. Verder zijn er ook tal van versterkingseenheden voor de piekuren en zelfs volledige piekurdiensten in deze reeks voorzien. Vanaf de zomerregeling van 1994 zal een gedeelte van deze oudste klassieke stellen afgesteld worden en de diensten worden overgenomen door een gedeelte van de stellen reeks 06. In deze periode worden deze elektrische stellen ondergebracht te Charleroi en gaat deze stad de centrumfunctie in deze reeks - die nog verder uitgebreid wordt - gaan vervullen.

Bij de overige stelplaatsen - Kortrijk en Hasselt blijft de toestand voorlopig nog ongewijzigd, doch men mag zich verwachten aan een gegroepering van deze stellen te Kortrijk in eerste instantie, te Oostende vanaf september 1994. Hierdoor zou Oostende de inzetplaats worden voor alle stoptreindiensten in West- en Oost-Vlaanderen en een groot gedeelte van Brabant (tot in Leuven).

03 : De winterregeling heeft - zoals men uit de statistiek kan aflezen - een volledige aanpassing gegeven in de inzet van deze stellen.

Grootste wijziging is de - als aangekondigde - aankomst van de breaks te Hasselt : met de stellen 326 tot 364 kreeg de Limburgse stelplaats in één klap het grootste bestand van deze stellen. Hiermee wordt de volledige dienst Maastricht / Genk - Brussel - kust vanaf 26 september op drieledige stellen omgezet. Door het feit dat steeds drieledige stellen gebruikt worden, kon de inzetreeks beperkt worden tot 34 inzetdagen (44 voorheen). Deze omwisseling gaf wel een grote treinbeweging tijdens het laatste weekend van september. Vermelden we nog dat Hasselt nog slechts enkele tweeledige stellen in depot kreeg, doch deze worden - met een uitzicht naar een nakende ombouw - praktisch niet ingezet.

Ook de inzetreeks van Stockem werd verder aangepast en uitgedund : gevolg hiervan is het feit dat deze stelplaats 5 stellen aan Hasselt kon afstaan en dat er nog de stellen 301 - 325 (en op papier ook nog de 330) in het zuiden van de Ardennen achterbleven. Deze twee inzetreeksen worden dan ook volledig door drieledige stellen gereden.

Dan blijven er nog twee overige stelplaatsen : Kinkempois - met de stellen 425 tot 440 - heeft op dit ogenblik de stellen die in transformatie zijn. Op dit ogenblik is de inzetreeks op de Waalse As tussen Liers en Mons nog uitgevoerd zowel met twee- als driedelige stellen, doch dit zal tegen de zomerregeling 1994 voorbij zijn. Op dat ogenblik kan ook deze reeks ingekort worden en worden de overbodige stellen terug aan Merelbeke afgegeven.

Merelbeke heeft terug de meeste tweeledige stellen en deze zet ze praktisch volledig in op de verbinding Gent - Dinant, doch geleidelijk aan - bij de verdere ombouw - zullen ze ook ingezet worden op de verbinding Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren.

Vermelden we nog dat tijdens de volgende maanden de ombouw voorzien is van de volgende stellen, dit met hun voorziene ombouwdatum :

426	Kinkempois	24/09/93	
301	Stockem	01/10/93	prototype met fiat-draaistellen
369	Merelbeke	08/10/93	
367	Merelbeke	15/10/93	
376	Merelbeke	22/10/93	
428	Kinkempois	29/10/93	
430	Kinkempois	09/11/93	
431	Kinkempois	19/11/93	
432	Kinkempois	26/11/93	
436	Kinkempois	03/12/93	
437	Kinkempois	10/12/93	

- 06 : Ondanks de veranderingen in de inzet bleven de stelplaatsen voorlopig ongewijzigd, terwijl er echter plannen bestaan om ook hier te komen tot een hergroepering van alle stellen reeks 06 in twee stelplaatsen. Doch een werkelijke verandering was bij het verschijnen nog niet bekend. Wel is het zo dat de stellen Hasselt zullen verlaten en dat waarschijnlijk Schaarbeek, Kinkempois en mogelijk Antwerpen-noord de nieuwe stelplaatsen zullen worden.
- 08 : De geplande verandering van de diensten van deze vierdelige stellen is opnieuw uitgesteld en zodoende blijft de inzet praktisch ongewijzigd doorlopen : nog voor de zomerregeling vallen de diensten tussen Gent - Brussel en Lokeren weg en zullen ze versterkt op de verbinding Antwerpen - Brussel - Charleroi ingezet worden, ter vervanging van de klassieke stellen 010 - 044. Ook een dienst tussen Brussel en Quéivrain behoort tot het toekomstige inzetpatroon van deze stellen.
- 09 : Niet onverwacht werden alle 45 stellen van deze recente reeks te Hasselt gegroepeerd en dit leidde ook tot de samenvoeging van de beide bestaande reeksen (MX en MY) voor deze stellen. De inzet blijft echter onveranderd en ze bedienen praktisch alle stoptreinen in de Limburgse en Antwerpse Kempen, met als

uiterste inzetpunten Antwerpen-centraal, Boom, St-Niklaas, Mechelen, Leuven en Landen, Herentals en Turnhout. De uitbreiding te Hasselt bracht nog geen echte wijzigingen in het Limburgse, toch zijn er enkele lokaal- en piekuurtreinen bijgekomen naar Genk en rijden ze - bij grotere vertragingen - ook sporadisch diensten tussen Hasselt en Liège. In de nabije toekomst wordt deze laatste dienst trouwens waarschijnlijk volledig door deze "duikbrillen" gereden en wordt de IR-dienst Antwerpen - Liège tot Hasselt ingekort.

- 12 : Door de elektrifikatie van de verbinding Tournai - Lille is er een verschuiving opgetreden in de inzet van deze lokomotieven : op dit ogenblik nemen ze een vijftal treinparsen tussen Mons - via Tournai - en Lille voor hun rekening en gaven ze verschillende goederentreinen tussen Merelbeke en Lille-Délivrance aan de Franse diesellokomotieven reeks BB 67400 af. Verder zijn er nog de bekende diensten Antwerpen - Kortrijk - Lille en gedurende nog één plandag een deel van de hierboven beschreven goederentreinen. De belangrijkste wijziging was echter de transfert van de lokomotieven vanuit Schaarbeek naar Oostende. Dit brengt echter ook enkele treinen Oostende - Kortrijk in de reeks mee, dit om hun nieuwe stelplaats voor onderhoudswerken te kunnen bereiken.
- 13 : Voor de aankoop van deze nieuwe reeks is er nog steeds geen beslissing gevallen : wel zijn de offertes binnen van zes belangrijke konstruktors, doch anderzijds is de SNCF uit het geplande aankoop-schema gestapt en worden voor de treinen naar de kanaaltunnel geen nieuwe lokomotieven gekocht maar worden een aantal tweespanningsloks van de reeks BB 22200 omgeboord. Hierdoor is er enkel een gemeenschappelijke aankoop voorzien door de N.M.B.S. en de C.F.L. De werkelijke beslissing wordt waarschijnlijk in de loop van het voorjaar 1994 genomen.
- 20 : De sluiting van de stelplaats Ronet leidde tot de afgifte van al de lokomotieven van deze reeks naar Stockem. Voorlopig werd de inzetreeks echter nog niet echt gewijzigd, doch men voorziet voor de zomerregeling van 1994 een groter aantal treinen op de Luxemburg-lijn waarbij ze vooral de lokomotieven reeks 27 en 23 volledig zouden vervangen. Hierdoor zou de inzet grotendeels beperkt worden tot de verbindingen Luxembourg - Stockem - Ronet - Brussel/Schaarbeek en Ottignies - Leuven - (Antwerpen).
- 21 : Een belangrijke verandering trad er op bij de lokomotieven van deze reeks : vijftig lokomotieven werden thans ondergebracht te Oostende (met een transfert vanuit Merelbeke) en worden in een uitgebreidere reeks ingezet op de lijnen in Oost- en West-Vlaanderen en Brabant, voor het grootste gedeelte in reizigersdienst, doch ook voor een niet onbelangrijk deel in de doorgaande goederendienst.

De diensten in het Antwerpse en vanuit Hasselt kregen een eigen reeks, en voor het eerst kreeg de stelplaats Antwerpen-Dam effectief elektrische lokomotieven in depot. Op dit ogenblik werden de tien laatste lokomotieven van deze reeks - de 2151 tot 2160 - in de metropool ondergebracht. Hiervoor werd een inzetreeks met 6 plandagen opgesteld tussen de Antwerpse haven en Hasselt - Montzen/Kinkempois, samen met verschillende piekuurtreinen.

Anderzijds is de lang aangekondigde ombouw van een lokomotief reeks 21 begonnen : de 2130 wordt op dit ogenblik in de CW Salzannes omgebouwd tot een tweespanningslokomotief (3 000 V DC / 25 000 V AC) met onderhoudsvrije asynchrone traktiemotoren en een geheel nieuwe elektronische aandrijving. Voor deze ombouw tekent de firma Acec, dit alsnog met het doel om de bestelling van nieuwe Belgische lokomotieven in de wacht te slepen. Het einde van de ombouw wordt voor februari 1994 voorzien, doch door moeilijkheden bij de ombouw en de levering van onderdelen kan deze nog verder uitlopen. Nochtans wordt - bij elke vertraging - de kans op een serielevering kleiner. Over een ombouw van verdere lokomotieven werd nog geen beslissing genomen en men wacht de resultaten van de eerste testritten af.

- 23 : Voorlopig blijven de lokomotieven reeks 23 nog voor enkele maanden te Ronet achter, doch de transfert van deze laatste lokomotieven van deze stelplaats wordt voor de jaarwisseling 1993/94 voorzien. Over de nieuwe stelplaats is er nog geen beslissing genomen, doch er is een strijd om deze lokomotieven tussen Monceau en Antwerpen-dam. De beslissing valt tijdens de volgende maanden.

Ondertussen zijn er geringe wijzigingen in het inzetplan van de lokomotieven reeks 23 ingevoerd, waarbij deze lokomotieven meer en meer in het noordelijke gedeelte en vooral op de Waalse as ingezet worden en dat de inzet op de Luxembourglijn praktisch weggevallen zijn.

25.5 Zoals reeds enkele tijd in de praktijk het geval was, werd het onderhoud van deze reeks toevertrouwd aan de stelplaats Antwerpen-dam. De inzet - 4 effectieve inzetdagen - gebeurt nu terug volledig op de verbinding Brussel - Antwerpen - Nederland, vooral voor de rechtstreekse treinen vanuit Paris en de bijzondere reizigersdiensten. Ook enkele goederentreinen worden 's nachts door de 25.5 gesleept.

26 : De nieuw aangepaste stelplaats kreeg met ingang van de winterregeling zijn eerste elektrische lokomotieven : het kreeg de volledige reeks 26 - voorheen gestationeerd te Stockem - toegewezen. Hiervoor werd een eerste gedeelte van de stelplaats voorzien van bovenleiding. In de toekomst wordt een verdere uitbouw en modernisering van de werkplaats gepland en vanaf eind 1994 zou deze stelplaats dan alle activiteiten - zowel in lijn- als rangeerdienst - overnemen van de vroegere stelplaatsen Haine-St-Pierre, Ronet en St-Chislain en zou hiermee het geheel westelijk deel van Wallonië - gaande vanaf Namur in het oosten, Brussel in het noorden en Tournai - Kortrijk in het westen bedienen.

Op dit ogenblik blijft de inzet ongewijzigd en worden vooral doorgaande goederentreinen vanuit Montzen / Kinkempois naar Charleroi / Monceau en verder naar de Borinage en noord-Frankrijk gereden.

27 : De inzet van de reeks 27 - ondergebracht te Kinkempois - meer gecentraliseerd in het zuidelijk deel gaande vanuit Liège naar Charleroi, Brussel, Hasselt en Jemelle als zuidelijkste punt. Nieuw zijn enkele goederendiensten op de pas geëlektrificeerde verbinding Liège - Jemelle.

52/53 : De laatste lokomotieven met ronde neus zijn thans effectief in ombouw en de kans dat men nog de museumlokomotief 5404 voor de lens krijgt is zeer klein, daar deze praktisch konstant reserve gehouden wordt. Anderzijds worden bij alle lokomotieven reeks 52 de verwarmingsketels uitgebouwd en er bestaat verwarring over de nummering : zo heeft gedurende korte tijd de 5320 rondgereden, doch werd korte tijd later terug als .52 gevoerd. Waarschijnlijk blijven de 52-ers in de toekomst deze reeksaanduiding behouden.

De inzet werd licht aangepast, dit door het vrijkomen van de 5 lokomotieven reeks 55 bij de elektrifikatie van de lijn naar Jemelle en de inzet van CFL-lokomotieven op de Athus-Maas-lijn. Ook enkele doorgaande treinen tussen Athus en Liège via Jemelle worden thans in deze laatste plaats overgenomen. In de toekomst zal deze manier van rijden - elektrisch tussen Liège en Jemelle of Libramont en in diesel-traktie tot in Athus - nog veel frequenter doorgevoerd.

59 : Tijdens de ganse zomerperiode werden de 10 overgekomen machines vanuit Merelbeke ingezet tussen Merelbeke en de elektriciteitscentrale te Ruien. Deze zware kolentreinen werd steeds in dubbel traktie gevoerd.

Vanaf de start van de TGV-werken is de planning dat een aantal machines vanuit Tournai enerzijds en vanuit Leuven anderzijds ingezet. Vanaf begin 1994 worden de machines van Tournai ingezet voor de spoorwerken aan de verbindingsboog en het eerste deel van de hoge-snelheidslijn richting Franse grens.

Te Leuven wordt de inzet pas later verwacht, daar de werken te Bierbeek - uitgraven van de tunnel - ver van de bestaande lijnen verloopt en de aanleg van dit deel van de lijn wordt pas midden 1994 opgenomen. Verder zijn er wel al diverse voorbereidende werken te Halle, Lembeek en Ath die de inzet van baanlokomotieven nodig maakt.

73 : Met de sluiting van Ronet, gingen de vijf machines reeks 73 - 7338 tot 7342 - op papier over naar de stelplaats Stockem. Doch dit verandert niet veel - noch aan de inzet, noch aan het onderhoud van deze machines. De streek van Namur heeft drie lokomotieven van deze reeks nodig : twee rangeren in de vorming van Ronet, één rangeert te Namur en verzekert enkele overgaveritten. Hieruit volgt dat officieel slechts 2 machines effectief naar Stockem kunnen overgebracht worden.

- 84 : het effectief van dergelijke lokomotieven in Stockem - nl. de 8407, 8415, 8418, 8419, 8421, 8422, 8427, 8437 - is veel te groot naar de behoeften (2 lokomotieven te Stockem, één te Athus). Hierdoor werd beslist om een vijftal machines voorlopig over te dragen aan de dienst Infrastructuur voor de bediening van werktreinen. Een effectieve verdeling van deze machines was nog niet bekend.
- 91 : Ook nog in het kader van de sluiting van Ronet, werden de laatste lokotraktoren van Ronet - nl. 9143, 9146, 9147, 9151, 9155, 9156 en 9158 - overgebracht naar Stockem. Dit houdt echter geen effect in op de inzet : de tractoren blijven voor de rangeringen zorgen te Namur (2 machines), Jemelle, Marloie en in de Car-Wash. Twee machines blijven reserve voor eventuele verhuur aan diverse bedrijven. Meestal staat één 91-er te Andenne.

Vreemde lokomotieven in België

België wordt meer en meer een draaischijf in de inzet van vreemde lokomotieven in België en steeds meer vreemde lokomotieven komen ook verder en verder ons land binnen. Daarom willen we een overzicht geven van deze diensten :

- N.S. De inzet van de Nederlandse spoorwegen is - in tegenstelling met de overige landen - sterk ingekrompen. Enkel te Essen is er nog een regelmatige inzet van Nederlandse machines (meestal reeks 6400), de Zeeuwse lokomotieven reeks 2200 bereiken sporadisch Zelzate, maar op het grenspunt Visé gaan de Belgische elektrische lokomotieven de goederentreinen halen te Maastricht.
- D.B. De klassieke inzet van de zware Duitse lijnlokomotieven reeks 215 blijft steeds uitbreiden. Te Montzen worden gemiddeld 5 Duitse lokomotieven gebruikt door Belgische bestuurders, dit zonder dat er een uitleenprocedure bestaat. Deze machines rijden de bekende Huckepack-treinen tot in Antwerpen, en verder nog gewone goederentreinen naar Kinkempois, Hasselt, Winterslag, Ford-Genk en Hermalle. Hier is er trouwens regelmatig een trein in dubbel traktie vanuit de Ford-fabriek. Verder zet Montzen de reserve-lokomotieven in voor bijzondere goederendiensten in de provincie Liège.

Naast deze diensten komen lokomotieven reeks 215 en 290 in het korte grensoverschrijdend verkeer tot in Montzen.

- C.F.L. De inzet van de CFL-diesels heeft grondige wijzigingen ondergaan : door de elektrifikatie van de noordlijn is de inzet van de CFL-reeks 1800 (identiek aan de reeks 55) sterk achteruit gegaan en vormen de N.M.B.S.-diesels reeks 55 met elektrische verwarming het hoofdonderdeel van de inzet. De 1800 rijdt echter nog werd diverse goederentreinen naar Kinkempois en Montzen. Anderzijds is de inzet op het Luxemburgse net sterk achteruit gegaan en daarom werden er nieuwe inzetmogelijkheden gezocht. De goederendienst naar Stockem werd uitgebreid, recent worden twee 1800-en ook ingezet op de Athus-Haaslijn en slepen ze in dubbel traktie (ook met Belgische lokomotieven) enkele treinpares tot in Ronet. Hiervoor werden de lokomotieven licht aangepast aan de reeksen 52/53/54.

Verder zijn er nog steeds diensten van CFL-materieel naar Athus : de stellen reeks 2000 (nieuwe levering) in reizigersdiensten en de elektrische lokomotieven reeks 3600 in goederendienst.

- SNCF Vooral voor de Franse spoorwegen zijn er grotere wijzigingen : het doortrekken van enkele goederendiensten via Athus naar Stockem met de zware diesellokomotieven reeks CC 72000 werd reeds vermeld, anderzijds blijven de vierspanningslokomotieven reeks CC 40100 Brussel en Liège bedienen.

Nieuw is de inzet van de vierassige lokomotieven reeks BB 67400 vanuit Lille-Délivrance naar Merelbeke en Gent-Zeehaven. Deze inzet werd nodig door de nieuwe inzet van de reeks 12 tussen Mons en Lille. De Franse lokomotieven slepen per dag gemiddeld 4 treinpares.

In de korte grensoverschrijdende diensten komt er nog Frans materieel te Moeskroen (BB 66 000 en BB 67 400), te Quévy (BB 67 400), te Tournai (dieseltreinstellen) en te Athus (BB 15 000 en CC 14 100).

3. Wagens :

3.1. Levering / Huren / Ombouw :

Type	Aantal April	Aantal Mei	Aantal Juni	Aantal Juli	Aantal Augustus	
1415 G3	0	1	1	1	1	Ombouw
1235 A1	398	398	398	390	390	Ombouw
2213 A5	0	0	0	0	10	Ombouw
3000 D6	0	0	0	1	1	Aankoop
3614 D2	1	17	61	99	100	Ombouw
1000 H1	89	90	89	87	85	Huur
2000 H1	309	319	333	336	316	Huur
2213 H1	97	97	100	100	100	Huur
3614 H0	8	8	8	15	15	Huur

3.2. Schrappingen :

Type	Aantal April	Aantal Mei	Aantal Juni	Aantal Juli	Aantal Augustus
1415 A3	750	749	749	749	749
1245 A1	193	193	111	74	74
2216 A2	289	283	285	284	284
2231 A0	38	38	35	34	34
2213 A3	500	500	500	500	490
1215 C1	237	93	60	60	60
3212 A2	445	444	409	395	395
3212 A3	633	633	620	601	601
3614 D0	320	260	260	222	221
4031 A0	2	2	2	1	1