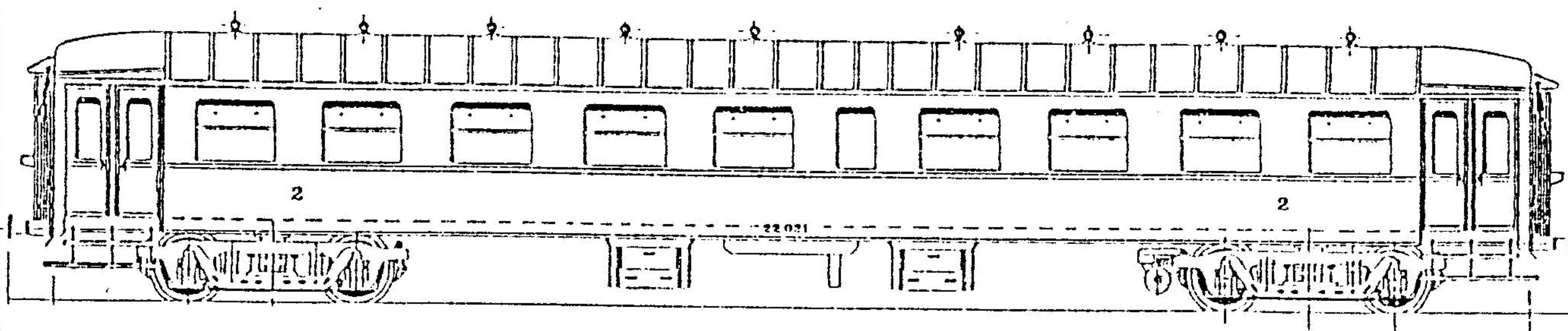


# L.S.V. - Tijdschrift 65

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

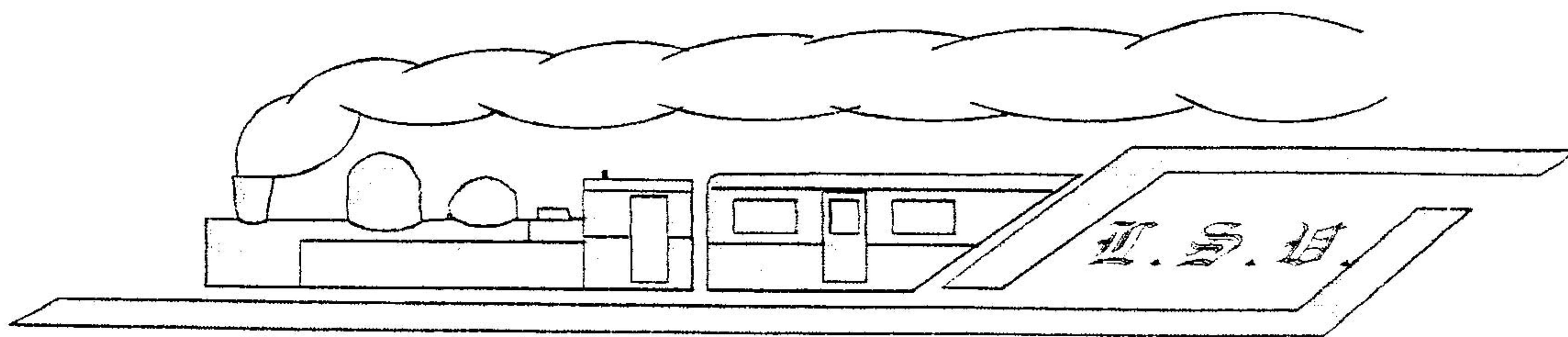


K1-rijtuig nu ook bij de L.S.V.

## Inhoud :

Stoomlok type 98  
Diesellok type 252  
El. stel : 09 sprinter  
Eerste stoomlok type B1  
GC 3de klasse rijtuig  
Schraagwagen 3000 B4  
Dienstvoertuig ES 49

Vreemde lok : WD type 280  
Industrie : Cockerill deel I  
Stelplaats Hasselt deel I  
Jaaroverzicht Winterregeling 1956 2  
Seinen : driestandenstelsel  
Exploitatie : lijn 112  
Besch. stoomlok : Oververhitters III



*Limburgse Stoom Vereniging*



# De eerste lokomotieven : *De lokomotieven type B1*

Daar waar de eerste lokomotieven alle een asindeling 1A1 bezaten, kwamen er al snel problemen naar voren bij het aanzetten. Bij reizigerstreinen vlotte het nog goed, doch bij zwaardere goederentreinen of bij slechte weersomstandigheden slipten deze lokomotieven nogal snel door.

Daarom bedacht Stephenson al zeer vlug een machine met twee drijfassen : uitgaande van het voorgaande type, werd de eerste loopas vergroot en als gekoppelde as uitgevoerd. Het beide drijfwielen waren hierbij 1 371 mm in plaats van 1 676 mm bij de andere machines. Deze lokomotieven bleven anderzijds volledig identiek met de "Single Drivers".

Al bij de eerste levering werd één lokomotief - het nr 2 "L'Eléphant" als B1-lokomotief geleverd en vooral in de goederendienst ingezet. Het was trouwens deze lokomotief die tijdens de terugrit de drie openingskonvoeien als één trein terugsleepte.

Na deze eerste machines werden nog 16 bijkomende lokomotieven geleverd door Stephenson (zes stuks) en Cockerill (10 stuks). Deze laatste lokomotieven verschilden in details van de Engelse machines, doch waren ook 10 pk sterker. Doch deze machines voldeden niet volledig en daarom werd de bouw vroegtijdig stopgezet en ging men zeer snel over op 1B-lokomotieven.

Opmerkelijk werd - na een stopzetting van het type - nog een 18-de lokomotief in 1846. Deze lokomotief bezat dezelfde kenmerken, doch week in afmetingen af van de vorige machines waardoor ook het vermogen opgetrokken kon worden.

De eerste jaren verbleven te machines vooral te Mechelen en Antwerpen, doch in 1841 waren ze al verspreid over het ganse net en de volgende tabel geeft een overzicht over de stelplaatsverdeling in dit jaar :

Distrikt	Lijn(en)	Stelplaats	nr loks B1
Nord	Brussel-Antwerpen	Brussel-noord	40
		Mechelen	8, 15 (herstelling)
		Antwerpen	23, 50, 66, 72
Ouest	Mechelen-Oostende	Gent	21, 60
		Kortrijk	76
Est	Mechelen-Liège	Mechelen	34, 58, 64
		Tienen	2, 36, 65
		Ans	67

## Ombouw :

Nochtans voldeden de lokomotieven niet en gingen ze regelmatig in herstelling voor talrijke verbeteringen en aanpassingen. Geleidelijk aan werden de cilinders vergroot van de oorspronkelijke 355 mm tot 381 mm. In 1847 werd het nummer 2 als eerste buiten dienst gesteld en kwam het plan om deze lokomotief volledig te verbouwen : Couillet leverde een nieuwe, zwaardere ketel. Door de goede resultaten van de later geleverde 1B-lokomotieven werd ook nu de asindeling in deze wijze veranderd. De wielen vergrooten tot 1 524 mm. In april 1850 werd deze verbouwing door het arsenaal van Mechelen uitgevoerd. Vanaf 1853 werden de volgende machines op deze wijze verbouwd : uitgerust met nieuwe ketels werden de machines 8, 15, 50, 58, 72, door Mechelen verbouwd in 1B-machines en nog steeds gebruikt in de goederendienst.

Mogelijk werden ook de lokomotieven 65, 67 en 151 omgebouwd in een iets later stadium, doch de gegevens hierover ontbreken.

Ondanks deze verbouwing voldeden de machines nog niet en werden ze meer en meer in de ondergeschikte diensten ingezet en verhuisden ze voor op de lijnen naar Oostende en Kortrijk. Al twee jaar na de ombouw werd de 15 uit het bestand geschrapt, iets wat mogelijk wijst op een ongeval. Vanaf 1865 werden deze oudste machines - na een afsteltijd - definitief afgevoerd. Enkel het nummer 50 werd nog tot in 1871 in de lokale goederendienst ingezet.

#### De Tenderlokomotieven :

Na de ombouw van de vorige machines zag men betrekkelijk vlug dat deze oudere machines niet opgewassen waren voor de steeds zwaardere taken en daarom besloot men de overblijvende machines op dezelfde wijze om te bouwen (nieuwe ketel, grotere cilinders en asindeling 1B) doch echter tot tenderlokomotieven type 1Bt en ze te gebruiken voor stationsrangeringen. Hiervoor waren trouwens geen geëigende machines aanwezig. In het totaal werden 6 machines vanaf 1858 door het Arsenal van Mechelen omgebouwd : het waren de 21, 23, 34, 64 en 66 die deze transformatie ondergingen.

Deze lokomotieven werden waarschijnlijk over de grotere stations van het net verdeeld, waar ze ingeschakeld werden in de stationsrangeringen en de lokale verbindingen. Nochtans zijn er geen gegevens bekend over hun effectieve stelplaatsen of hun inzet. Wel bleven deze lokomotieven langer in dienst dan de lijnmachines : de definitieve schrapping gebeurde tussen 1868 en 1872.

#### De ombouw tot type 8 :

Daar de ombouw tot de beide eerste versies niet de verhoopte resultaten opleverde, en er ondertussen een nieuw type lichte tenderlokomotief ontstaan was, werden in 1858 en 1859 resp. de lokomotieven 65 en 40 omgebouwd tot 1A1-machines, zoals de gewone Patentee-machines. Deze lokomotieven werden nog iets later omgebouwd tot het type 8 : een 1A1-tenderlokomotief voor de lichte reizigersdiensten tussen Brussel en Antwerpen. Deze beide lokomotieven bleven te Mechelen in stelplaats. Over het type 8 wordt in één van de volgende nummers uit-voeriger bericht. De beide machines gingen echter wel tussen 1868 en 1872 buiten dienst.

#### Niet omgebouwde machines :

Van de lokomotieven werden ten minste drie lokomotieven niet omgebouwd : het betreft de machines 36, 60 en 76. Deze lokomotieven stonden waarschijnlijk vanaf 1855/58 afgesteld en daar er genoeg nieuwe machines aanwezig waren, is men nooit tot de transformatie van deze lokomotieven gekomen. De drie loks werden in 1858 en 1859 definitief afgevoerd. Ook de ombouw van de 15 roept vraagtekens op, daar deze lokomotief al in 1860 afgevoerd werd.

En hiermee sloot een hoofdstuk af voor de oorspronkelijke Belgische machines : de B1-loks - die in verschillende buurlanden eminente prestaties leverden - volbrachten hun taak niet en ook de ombouw heeft nooit geloond, daar op het ogenblik van de ombouw de verbeteringen en de evolutie van de "nieuwe" lokomotieven zo groot was, dat de oude machines deze prestaties niet konden evenaren.

## Technische Kenmerken :

### *Algemeenheden :*

	Oorspronkelijk	Na Ombouw
Type :	Patentee B1	
Bouwers :	Stephenson/Cockerill/St-Léonard	
Ombouw		Arsenaal Mechelen
Nummering :	1 ... 151	
Aantal gebouwd :	19	
Bouwjaar :	1934 - 1946	
Ombouw		1850-1858
Schrapping :		1858-1872

### *Afmetingen :*

Asindeling :	B1	1B / 1Bt
Asdruk : 1ste as :		5 000 kg
2de as :		7 500 kg
3de as :		7 500 kg
Massa (rijvaardig) :	14 220 kg / 16 760 kg	20 000 kg
Lengte lokomotief :	5 455 mm	6 645 mm
Lengte chassis :	5 200 mm	6 090 mm
Afstand chassis - as 1	1 545 mm	1 805 mm
Afstand as 1 - as 2	1 465 mm	2 000 mm
Afstand as 2 - as 3	1 580 mm	1 870 mm
Diameter drijfwielen :	1 371 mm	1 524 mm
Diameter loopwiel :	975 mm	975 mm
Hoogte chassis :	885 mm	885 mm
Hoogte midden ketel :	1 600 mm	1 750 mm
Totale hoogte :		4 200 mm

### *Ketel :*

Keteldruk :  
Roosterlengte :  
Roosterbreedte :  
Verwarmingsopp. haard :  
Pijpenbundel : aantal vlamp.  
Oppervlakte pijpen :

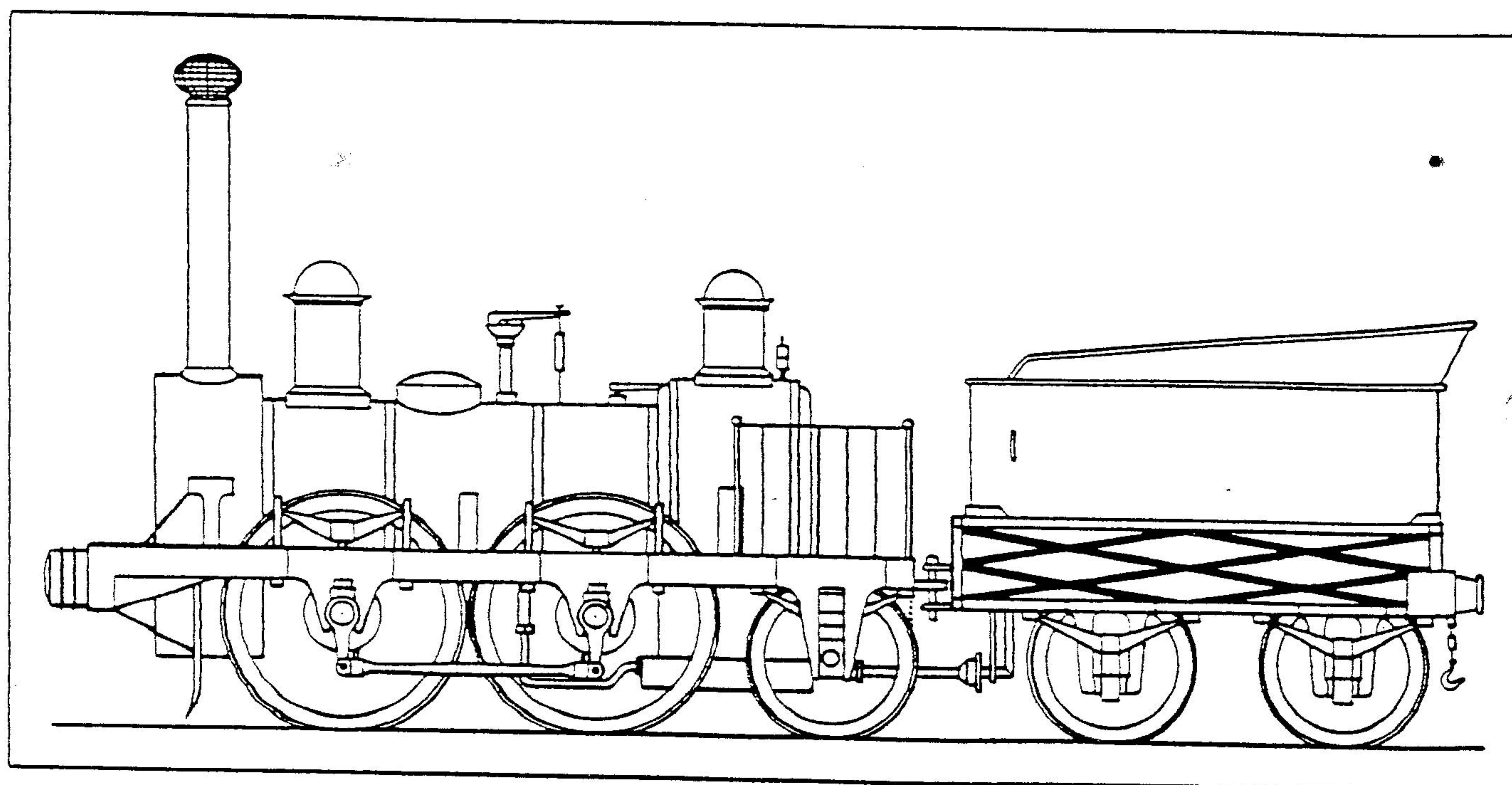
### *Mechanisme :*

Diameter van de cilinder :	355 / 368 mm	381 mm
Zuigerslag :		
Schuifbeweging :	Stephenson	Stephenson
Maximale snelheid :	45 km/h	60 km/h
Vermogen :	60 pk	100 pk

Nummerlijsten Type B1 (Patentee) :

Nr	Lever.	Omb.	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
2	01/05/35	04/50	/65	Taylor (Stephenson)	13	l'Elephant
8	15/05/36	/44	/66	Stephenson	122	L'Hercule
15	29/05/37	45-48	/60	Cockerill	4	Godefroid de Bouillon
21	16/09/37	?	/68	Stephenson	165	Marie de Bourgogne
23	20/10/37	?	/69	Stephenson	166	Marie-Thérèse
34	23/04/38	/61	/72	Stephenson	167	La Toison d'Or
36	26/05/38	45-48	/58	Stephenson	168	Delvaux
40	24/07/38	08/59	/71	Stephenson	169	Charles-Le-Téméraire
50	27/11/38	?	/67	Cockerill	27	Marguerite de Parme
58	25/01/39	?	/66	Cockerill	28	Comte d'Egmont
60	06/02/39	?	/59	Cockerill	29	Comte de Horn
64	22/03/39	?	/68	Cockerill	30	La Constitution
65	03/04/39	04/58	/68	Cockerill	32	Teniers
66	19/03/39	?	/68	Cockerill	43	Jordaens
67	27/03/39	?	/65	Cockerill	33	Quintin Metsys
72	30/06/39	?	/65	Cockerill	34	Froissard
76	13/08/39	?	/58	Cockerill	35	JJ PH Vilain XIII
151	14/03/46	/58	/66	St-Léonard	20	

Technische Schets :



## Stoomlokomotief type 98.

Na de vele vierassige lokomotieven, moest men - om de kracht nog verder op te drijven - overgaan op vijfassige tenderlokomotieven. Nochtans bestond er bij de eeuwwisseling nog niet veel ervaring bij deze machines. Daarom gaf de Pruische Staatsbaan een eerste opdracht aan Schwarzkopff voor de ontwikkeling van deze machines - zowel in tenderuitvoering als reeks T16 en als lokomotief met afzonderlijke tender reeks G10 (N.M.B.S. type 90). Van dit eerste type werden er 342 machines geleverd. Nochtans werd deze lokomotief konstant verbeterd : grootste wijziging was het overbrengen van de aandrijving van de vierde naar de derde as. Samen met het vergroten van de afmetingen van de ketel ontstond er vanaf 1914 een verbeterde versie genummerd als T16-1. Tot in 1924 werden er meer dan 1200 van deze versie gebouwd en ingezet in de lokale reizigers- en goederendienst en in de zware rangeerdienst.

Na de eerste wereldoorlog werden in het totaal 53 machines aan België afgestaan : 1 lokomotief van het allereerste prototype T16, 18 machines reeks T16 en de overige 34 lokomotieven reeks T16-1. Alle lokomotieven werden door de firma Schwarzkopff gebouwd en de volgende tabel geeft een overzicht van de verschillende bouwjaren.

Bouwer	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Schwarzkopff	1	1	6	2	4	3	1	5	5	14	5	6

Dadelijk na aankomst werden alle machines in het distrikt Liège gestationeerd en vanuit Liège en Renory ingezet. Te Liège werden ze vooral gebruikt in de dienst die ze tot hun schrapping zouden uitoefenen, nl. de lichterdiensten op de hellende vlakken naar Ans. Verder rangeerden ze te Liège-Guillemins, Vivegnis, Bressoux en Herstal. Te Renory werden 13 machines ingezet in de zware rangeerdienst te Kinkempois en op de verschillende industriaansluitingen (Seraing, Tilleur, Flémalle, ...). Vanaf 1923 doken de eerste lokomotieven T16 ook te Arlon op en werden 4 lokomotieven van Liège te Liers ingezet. Hier verzekerden ze de lokale goederentreinen naar Ans en Tongeren en rangeerden ze te Herstal en Vivegnis.

De inzet veranderde tijdens de volgende jaren nog verder : Montzen werd één van de stelplaatsen waar deze lokomotieven lange tijd doorbrachten en verder werden ze voor korte tijd ook ingezet te Rivage. In beide gevallen werden de gewone rangeerdiensten gereden.

Vanaf 1928 werd dan een praktisch definitieve stelplaatsindeling ingeluid : Liège bleef en nam de diensten van Liers terug over, ook Montzen bleef, doch het bestand van Renory werd geleidelijk afgebouwd. Nieuwe stelplaats werd Virton (later Latour) en twee lokomotieven verzekerden de rangeringen te Latour zelf en Virton. a een proefperiode te Mariembourg, kwamen twee langdurige stelplaatsen te voorschijn: Antwerpen-dam voor de rangeerwerkzaamheden te Antwerpen-noord (2 machines) en Schaarbeek voor de rangeringen in het vormingsstation. Deze toestand bleef bestaan tot in 1938. Wel werden voor 1931 al vijf machines van dit type definitief afgevoerd, hieronder ook de prototypelokomotief van de reeks T 16. Vanaf 1938 kreeg ook Mons enkele lokomotieven in depot voor de rangeringen in deze plaats. De tweede wereldoorlog werd ingegaan met de stelplaatsen Liège, Montzen, Latour, Antwerpen-Dam, Schaarbeek en Mons.

Na de inval kregen we enkele wijzigingen in het bestand : Schaarbeek gaf zijn machines af aan Hasselt, die voor korte tijd een 98-er in dienst kreeg. Ook Antwerpen kreeg een aanzienlijke uitbreiding van zijn dienstenpakket tot 9 ingezette lokomotieven. Doch deze toestand bleef maar korte tijd bestaan, daar alle lokomotieven tussen 1941 en begin 1942 naar Duitsland afgevoerd werden en vooral in het Oosten (Oost-Duitsland en Polen) gebruikt werden. Op de volgende bladzijde worden de inzetgegevens voor de periode tussen de beide wereldoorlogen aangegeven.

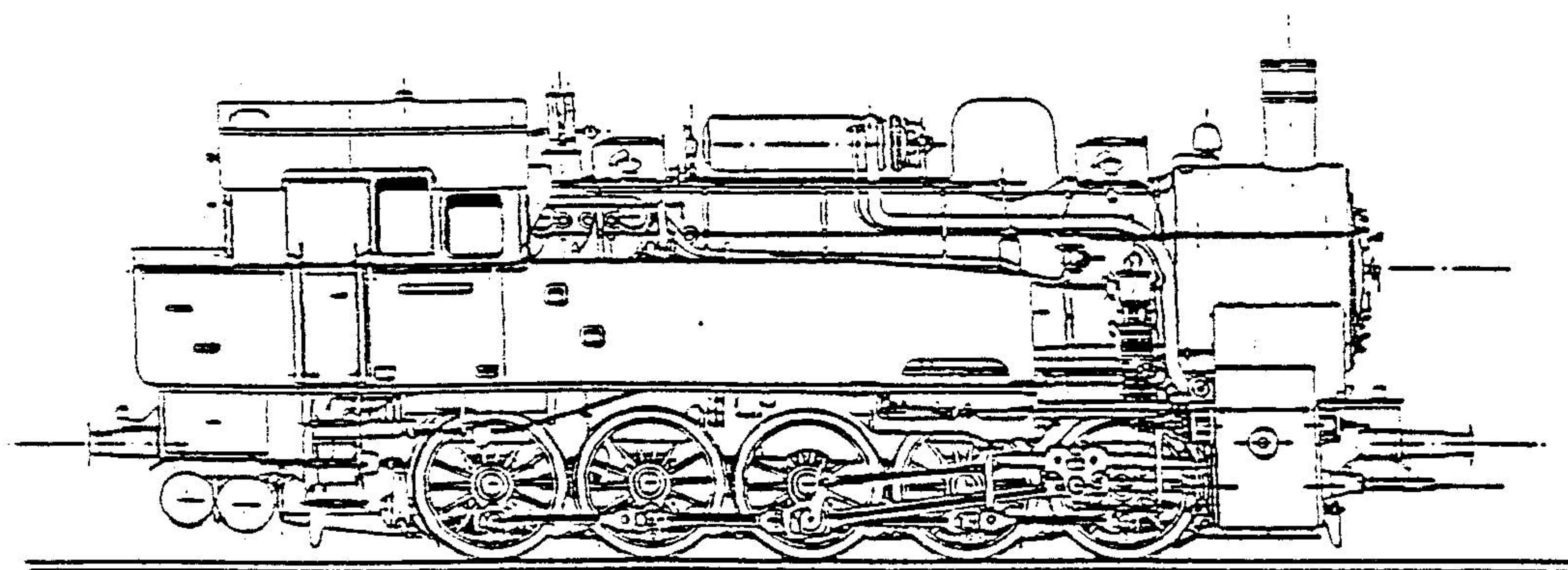
Jaar	ET	RV	MKM	LSL	GMN	MUT	LMG	FNDM	FSR	MRV	FHS	FMS
1922	10	13										
1923	10	10	1	4								
1924	13	10	1									
1925	14	10	1		2					1		
1926	8	9	1	5	2	5						
1927	8	9		5	2	11						
1928	12	8			1	1						
1929	12	7			1	2	2					
1930	13	8	1		1	2		2	1			
1931	13	6	1		1	2		2	1			
1932	12	3	1		1	2		2	1			
1933	12				1	2		2	1			
1934	12				1	2		1	1			
1935	12				1	2		1				
1936	12				1	2		2	1			
1937	12				1	2		3	2			
1938	12				1	2		2	2			1
1939	12				1	2		3	2			1
1940	12				2	3		9			1	2

Tijdens deze tweede wereldoorlog gingen enorm veel machines type 98 verloren of bleven vermist. Een gedeelte dook wel terug op in Oost-Duitsland of Polen maar werden bij het eigen effectief ingevoegd en niet teruggegeven aan België. Met mondjesmaat kwamen in het totaal 11 van de 51 afgegeven lokomotieven naar ons land terug. Eerste inzetplaats werd Antwerpen-Dam voor de zware rangeringen te Antwerpen-noord. In 1946 waren er 6 machines nodig voor het dienstenpakket, dit groeide uit tot 9 machines in 1949.

Doch op dat ogenblik deden de typen 99 (ex-Nord Belge) de lichterdiensten te Liège, doch vanaf 1948 kwamen de eerste 98-ers terug naar Liège en verdrongen er betrekkelijke vlug de typen 99. De inzetreeks omvatte 11 inzetdagen met vijf dagen voor de lichterdiensten. De overige diensten werden verzekerd in de zware raneerdienst te Liège-Vivegnis, Kinkempois, Tilleur en Flémalle. Verder sleepten ze ook de zware treinen met afgewerkte metaalprodukten van en naar de zware metaalnijverheid in het Luikse.

Vanaf 1950 werden twee lokomotieven afgestaan voor de rangeringen te Montzen, doch in 1953 kwamen ze terug om de laatste typen 99 te Liège te vervangen. De elektrifikatie van de verbinding naar Brussel in 1956 deed de inzet terugvallen tot slechts 3 lokomotiefdiensten : te Tilleur, te Kinkempois en te Liège-Vivegnis. Hierdoor konden er opnieuw typen 98 naar Montzen overgeschakeld worden en hier werd een inzetreeks met 3 à 4 plandagen opgesteld : twee lokomotieven rangeerden te Montzen, één te Welkenraedt en één lokomotief werd ingezet voor sommige treinen naar Aachen-West. Deze inzet duurde tot in 1960 - het ogenblik dat ze vervangen werden door de dieselrangeerlokomotieven type 250.

Te Liège bleef de beperkte inzetreeks nog behouden tot in 1962 : eerst nog drie plandagen, in 1962 nog slechts twee in de gekende inzet. De meeste lokomotieven werden in 1960/1961 definitief afgevoerd , twee machines gingen in 1963 gingen sloper en de laatste beide machines verdwenen in 1964.





## Technische kenmerken :

### Algemeenheden :

Type :	T16	T16-1
Bouwer :	Schwarzkopff	Schwarzkopff
Nummering :	9801 ... 9896	idem
	98.001 ... 98.035	idem
Bouwjaren :	1908 - 1914	1914 - 1918
Schrapping :	1961	1964

### Maten en gewichten :

Asindeling :	Et	Et
Asdruk :		
1ste as :	13 000 kg	14 000 kg
2de as :	12 000 kg	13 800 kg
3de as :	13 400 kg	13 400 kg
4de as :	11 900 kg	14 500 kg
5de as :	12 200 kg	14 600 kg
Massa : leeg :	60 200 kg	68 100 kg
rijvaardig :	75 600 kg	84 900 kg
Lengte lokomotief :	12 660 mm	12 660 mm
Hoogte lokomotief :		
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	1 350 mm

### Ketel :

Keteldruk :	12 bar	12 bar	
Rooster :			
lengte	2 280 mm	2 300 mm	
breedte :	1 000 mm	1 000 mm	
oppervlakte :	2,28 m <sup>2</sup>	2,30 m <sup>2</sup>	
Verwarmingsoppervlak haard :	12,15 m <sup>2</sup>	11,61 m <sup>2</sup>	
Pijpenbundel :			
kleine vlampijpen	aantal	152	137
diameter	41/46 mm	41/46 mm	
oppervlakte	88,41 m <sup>2</sup>	79,41 m <sup>2</sup>	
grote vlampijpen	aantal	21	22
diameter	125/133 mm	125/133 mm	
oppervlakte	36,49 m <sup>2</sup>	38,34 m <sup>2</sup>	
Totaal verwarmingsoppervlak :	137,05 m <sup>2</sup>	129,36 m <sup>2</sup>	
Oververhittingsoppervlak :	41,40 m <sup>2</sup>	45,27 m <sup>2</sup>	
Ketelromp : gemiddelde diameter :			

Waterinhoud ketel :	5,43 m <sup>3</sup>	5,41 m <sup>3</sup>
Stoomruimte ketel :	2,54 m <sup>3</sup>	2,20 m <sup>3</sup>

### Mechanisme :

Diameter cilinders :	610 mm	610 mm
Zuigerslag :	660 mm	660 mm
Snelheid :	40 km/h	40 km/h
Inhoud kolenbak :	2 000 kg	3 000 kg
Inhoud watertenders :	7 000 liter	8 000 liter

Landverbahn	Nr. LB	NMBS 1925	NMBS 1946	Eff in	Eff uit	Bouwer	Bouw- jaar	Opmerkingen	
Altona	8102	9801		1919	1931	Schwartzkopf	3732	1907	
Königsberg	8102	9802			WO II		4932	1912	DDR 94.1811
Elberfeld	8103	9803			WO II		4668	1911	CSD
Halle	8105	9805	98.005		1963		4414	1909	
Hannover	8109	9809			WO II		5995	1916	PKP
Altona	8119	9810			WO II		4656	1911	PKP
Essen	8117	9811			1931		4269	1909	
Köln	8112	9812			WO II		4665	1911	DB 94.489
Hannover	8117	9813			WO II		6695	1918	PKP
Mainz	8114	9814			WO II		4858	1912	PKP
Altona	8115	9815			WO II		4545	1910	vermist
Hannover	8116	9816			1964		6377	1917	
Köln	8117	9817			WO II		4820	1912	vermist
Hannover	8118	9818			WO II		6696	1918	DDR 94.1801
Erfurt	8119	9819	98.019		1963		4401	1909	
Halle	8124	9824			WO II		5537	1914	USSR / OBB
Erfurt	8127	9827			WO II		4744	1911	vermist
Köln	8128	9828			WO II		5124	1913	vermist
Breslau	8129	9829			1931		4095	1908	
Breslau	8134	9834			1931		4286	1909	
Breslau	8135	9835			1931		4287	1909	
Halle	8135	9836			WO II		5766	1915	vermist
Altona	8137	9837			WO II		5509	1914	DDR 94.1802
Altona	8138	9838			WO II		5510	1914	DDR 94.1803
Breslau	8138	9839			WO II		4403	1909	PKP
Essen	8144	9840	98.040		1961		5534	1914	
Köln	8146	9841			WO II		6073	1916	USSR / OBB
Halle	8142	9842			WO II		6088	1916	PKP
Halle	8143	9843	98.043		1960		6089	1916	
Köln	8144	9844			WO II		6071	1916	DDR 94.1804
Köln	8145	9845	98.045		1964		6072	1916	
Breslau	8146	9846			WO II		4549	1910	vermist
Köln	8147	9847			WO II		6074	1916	DDR 94.1805
Köln	8148	9848			WO II		6075	1916	DDR 94.9848
Köln	8149	9849			WO II		6172	1917	vermist
Köln	8153	9853			WO II		6361	1917	vermist
Essen	8154	9854	98.006		1964		5727	1915	
Essen	8156	9856			WO II		5729	1915	DDR 94.1806
Breslau	8158	9858	98.008		1961		5356	1914	
Elberfeld	8159	9859			WO II		6076	1916	DDR
Elberfeld	8162	9862			WO II		6079	1916	vermist
Kassel	8163	9863			WO II		6823	1915	PKP
Essen	8164	9864			WO II		5963	1916	DDR 94.1807
Essen	8167	9865			WO II		5966	1916	DDR 94.1808
Essen	8166	9866			WO II		5965	1916	DDR
Elberfeld	8167	9867			WO II		6685	1918	DDR
Elberfeld	8168	9868	98.029		1961		6686	1918	
Essen	8170	9870			WO II		5969	1916	PKP
Essen	8146	9876	98.031		1961		5658	1915	
Essen	8180	9880			WO II		6200	1917	DDR 94.1809
Essen	8187	9887			WO II		6201	1917	DDR
Essen	8195	9895			WO II		6692	1918	vermist
Essen	8197	9896	98.035		1960		6693	1918	

# *Diesellokomotief type 252*

*(reeks 85)*

Bij de eerste rangeerlokomotieven behoorden ook de 25 machines type 252 : in tegenstelling met de vorige reeksen, werd de bouw toevertrouwd aan de FUF Haine-St-Pierre, de motorisatie was echter dezelfde als het type 251 - nl. de SEM-motor. Voor de overbrenging werd hierbij gekozen voor deze van de firma Voith.

De bouw leverde geen echte problemen op en de eerste lokomotief werd in augustus 1956 afgeleverd en dadelijk te Antwerpen-Dam gestationeerd. Na de nodige testritten en enkele aanpassingen werden de overige lokomotieven vanaf oktober afgeleverd. De eerste 16 machines werden alle te Antwerpen-Dam ondergebracht en verrichtten er het rangeerwerk aan de verschillende havensekties. Hier verdrongen ze in eerste instantie de machines type 93 en later ook de typen 53. Sommige van deze machines waren uitgerust met een radioverbinding en deden het heuvelwerk te Antwerpen-noord.

Anderzijds gingen de zes volgende machines naar de stelplaats Monceau. Hier werden ze vooral ingezet in de rangeerdienst te Charleroi-sud, waarbij twee reeksen van twee machines opgesteld werden. Ze vervingen in deze dienst de oude lokomotieven type 51 en ook de 53-ers die deze reeksen gedeeltelijk overgenomen hadden.

Deze toestand bleef tot bij de zomerregeling van 1963, op dat ogenblik werden alle machines te Antwerpen-Dam ondergebracht en kenden ze een inzet die gedurende de dertig volgende jaren praktisch niet meer zou veranderen : hoofdinzet kenden de machines in de rangeerdienst in de verschillende havensekties en de oude dokken, maar ook te Antwerpen-Zuid (later het vormingsstation Antwerpen-Kiel) werden ze gebruikt en hier verzekerden ze ook de treinen aan de Scheldekaaien.

Gedurende de volgende jaren veranderde niet veel aan de inzet, noch aan de technische uitrusting van deze rangeerlokomotieven : wel werden de lokomotieven regelmatig aangepast en gemoderniseerd door de CW Leuven, dit tot omstreeks 1965, nadien was de CW Antwerpen-Dam verantwoordelijk voor het onderhoud. In 1971 kregen ze hun nieuwe nummering - reeks 85 nrs 8501 - 8525 - en korte tijd later begon de herschildering met het typische Z-motief en de bredere gele banden. Tergelijkertijd werden de lokomotieven ook uitgerust met de dubbele - rood/witte - koplampen.

De grootste modernisering ondergingen de lokomotieven tegen de eindjaren zeventig : de oorspronkelijke SEM dieselmotor werd op dat ogenblik vervangen door de standaardmotor voor de rangeermachines, nl. ABC-6 cilindermotor type 6 DUS. Deze motor was reeds in gebruik bij de lokomotieven reeks 84 en werd ook ingebouwd bij de machines type 252.1, die in het vorig nummer besproken werden. Nochtans werden de lokomotieven niet hernummerd in de reeks 84 en bleven ze hun nummering behouden. Naast de inbouw werd ook de elektrische- en pneumatische uitrusting vervangen en aangepast. De hele ombouw werd uitgevoerd door de CW Mechelen.

In 1977 verliet één lokomotief - de 8503 - voor korte tijd Antwerpen en ging op dat ogenblik (bij de elektrifikatie van de lijnen in deze regio) meehelpen bij de baantreinen. Ook te Hasselt waren enkele machines voor korte tijd te gast voor diverse baantreinen.

Anderzijds waren er twee bijzondere machines bij deze reeks : de 8505 kreeg - om de zichtbaarheid te vergroten - over de brandstofreservoirs een zebra-schildering en reed zo gedurende een vijftal jaren rond in de Antwerpse haven.

Nog opvallender was de 8516 die in de jaren tachtig een volledig gele livree kreeg en ook een vijftal jaar - tot bij zijn volgende revisie - als "Kanarie" bleef rijden.

Op dit ogenblik zijn alle 25 lokomotieven nog steeds in dienst in de gekende inzetreeks, met rangeerdienst te Antwerpen-Schijnpoort, Antwerpen-Kiel en in diverse havensekties van de oude haven. Verder rangeren ze te Mechelen, Muizen en Essen, dit in een gemengde reeks met de lokomotieven reeks 84. Ook de toekomst ziet er rooskleurig uit, daar er nog geen schrapping van deze - betrekkelijk recent gemoderniseerde - machines.

Loopbaan :

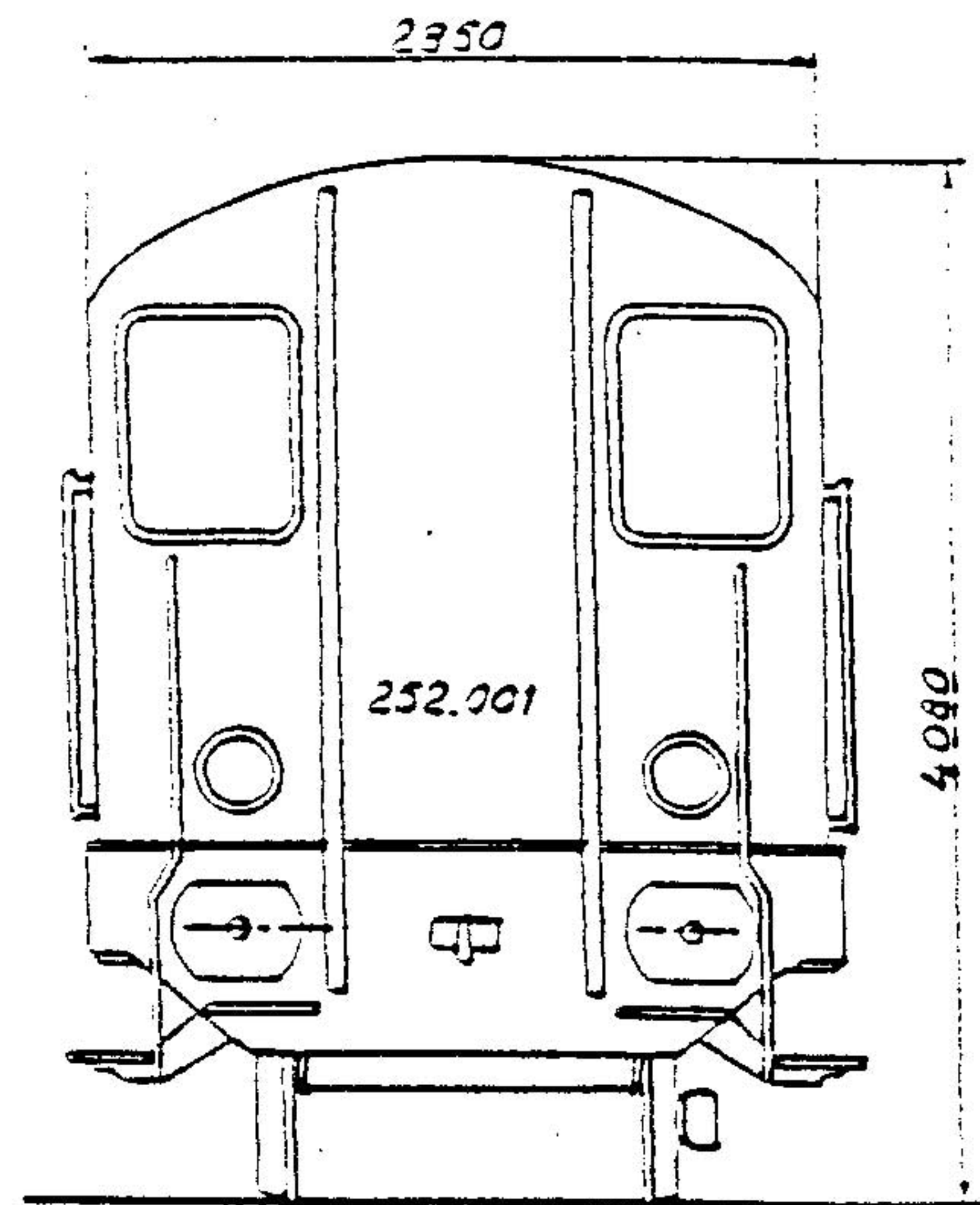
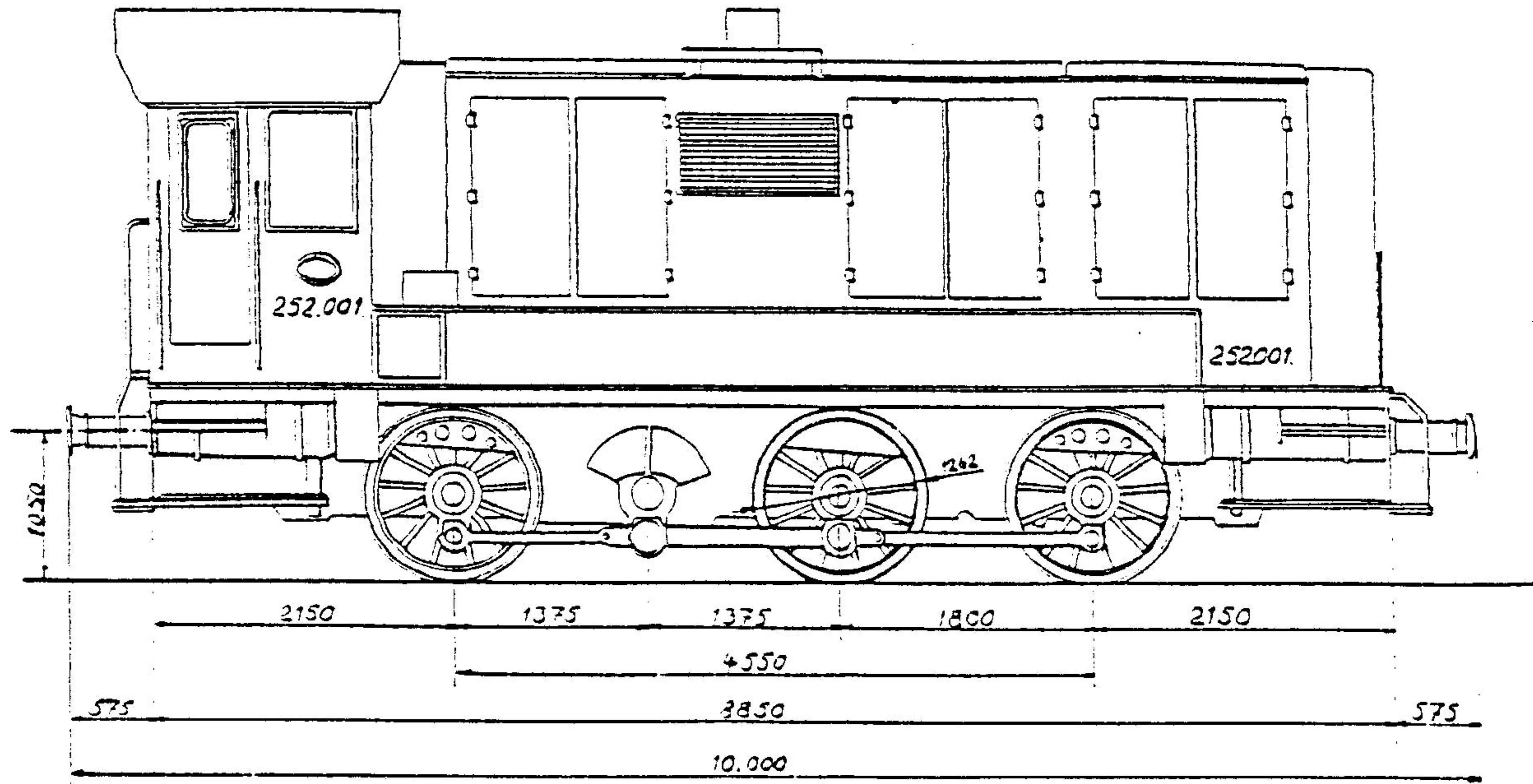
Nummer	Nr/71	Bouwer	Levering	Stelplaatsen	tot	schrapp.	Opmerkingen
252.001	8501	FUF Haine-St-P	08/08/56	Antwerpen-Dam	---		
252.002	8502	FUF Haine-St-P	31/10/56	Antwerpen-Dam	---		
252.003	8503	FUF Haine-St-P	06/11/56	Antwerpen-Dam Kortrijk Antwerpen-Dam	08/02/77 01/07/77 ---		
252.004	8504	FUF Haine-St-P	09/11/56	Antwerpen-Dam	---		
252.005	8505	FUF Haine-St-P	13/11/56	Antwerpen-Dam	---		schrikstrepen
252.006	8506	FUF Haine-St-P	16/11/56	Antwerpen-Dam	---		
252.007	8507	FUF Haine-St-P	20/11/56	Antwerpen-Dam	---		
252.008	8508	FUF Haine-St-P	23/11/56	Antwerpen-Dam	---		
252.009	8509	FUF Haine-St-P	30/11/56	Antwerpen-Dam	---		
252.010	8510	FUF Haine-St-P	05/12/56	Antwerpen-Dam	---		
252.011	8511	FUF Haine-St-P	14/12/56	Antwerpen-Dam	---		
252.012	8512	FUF Haine-St-P	21/12/56	Antwerpen-Dam	---		
252.013	8513	FUF Haine-St-P	27/12/56	Antwerpen-Dam	---		
252.014	8514	FUF Haine-St-P	03/01/57	Antwerpen-dam	---		
252.015	8515	FUF HaineSt-P	14/01/57	Antwerpen-Dam Kortrijk Antwerpen-Dam	08/02/77 25/07/77 ---		
252.016	8516	FUF Haine-St-P	19/02/57	Monceau Antwerpen-Dam	02/06/61 ---		Geel
252.017	8517	FUF Haine-St-P	28/02/57	Monceau Antwerpen-Dam	19/06/63 ----		
252.018	8518	FUF Haine-St-P	19/03/57	Monceau Antwerpen-Dam	06/07/63 ----		
252.019	8519	FUF Haine-St-P	29/03/57	Monceau Antwerpen-Dam	24/06/63 -----		
252.020	8520	FUF Haine-St-P	18/04/57	Monceau Antwerpen-Dam Monceau Antwerpen-Dam	26/02/60 15/03/60 24/06/63 ----		
252.021	8521	FUF Haine-St-P	30/04/57	Monceau Antwerpen-Dam	15/02/63 ----		
252.022	8522	FUF Haine-St-P	16/05/57	Monceau Antwerpen-Dam	08/07/63 ---		
252.023	8523	FUF Haine-St-P	31/05/57	Monceau Antwerpen-Dam	10/07/63 ----		
252.024	8524	FUF Haine-St-P	17/06/57	Monceau Antwerpen-Dam	08/03/63 ---		
252.025	8525	FUF Haine-St-P	28/06/57	Monceau Antwerpen-Dam Monceau Antwerpen-Dam	13/12/59 14/01/60 22/10/62 ---		

Technische Kenmerken

Omschrijving	Oorspronkelijk	Na Ombouw
<b>Algemeen :</b>		
Asindeling	C	C
Lengte Kast	8 850 mm	8 850 mm
Totale lengte	10 000 mm	10 000 mm
Hoogte dak	3 775 mm	3 775 mm
Hoogte motorkap	3 850 mm	3 850 mm
Totale hoogte	4 080 mm	4 080 mm
Diameter drijfwielen	1 262 mm	1 262 mm
Afstand : voorzijde / As 1	2 150 mm	2 150 mm
As 1 / As 2	1 800 mm	1 800 mm
As 2 / As 3	1 750 mm	1 750 mm
As 3 / Uiteinde	2 150 mm	2 150 mm
Massa rijvaardig	57 300 kg	57 300 kg
<b>Dieselmotor :</b>		
Bouwer motor :	SEM Gent	ABC Gent
Type	6 B 3	6 DUS
Werkingsprincipe	viertakt	viertakt
Wijze van inspuiting	rechtstreeks	rechtstreeks
Omwentelingsnelheid	680 omw/min	680 omw/min
Cilinders : aantal	6	6
schikking	in lijn	in lijn
slag	360 mm	320 mm
boring	280 mm	242 mm
Druk bij inspuiting	240 bar	220 bar
Maximum koppel	580 kgf	550 kgf
Starter	luchtdrukflessen	luchtdrukflessen
<b>Transmissie :</b>		
Bouwer	Voith	Voith
Type	L 37 U	L 37 Ub
Werking	koppelomvormer	koppelomvormer
Keerkoppeling	SEM B 122	SEM B 122
Aandrijving	valse as koppelstangen	valse as koppelstangen
<b>Hulptoestellen :</b>		
Batterijen :	nikkel cadmium	nikkel-cadmium
Spanning	24 V	24 V
Kapaciteit	135 Ah	135 Ah
Kompressor type	HS 96	HS 96
bouwer	Arpic	Arpic
debiet	1 250 l/min	1 250 l/min
Remkraan : type	Oerlikon	Oerlikon
rechtstreekse	Fd1	Fd1
automatische	FV5	FV5
Hogedrukkompressor		
bouwer	Nova	Nova
Snelheid : rangeer :	33 km/h	33 km/h
baan	50 km/h	50 km/h
Vermogen	550 pk	550 pk
Voorraad brandstof	3 000 l	3 000 l
koelwater	300 l	575 l
smeerolie motor	330 l	360 l

Technische schets :

Doorsnede van de lokomotief :



## *Elektrische Stellen reeks 09*

### *Sprinter*

Door de steeds verder gaande veroudering van de gewone stoptreinstellen, was de N.M.B.S. wel genoodzaakt om een nieuw stel voor deze diensten te ontwerpen. Meer nog : door de doorgedreven plannen om vooreerst te Brussel (en later ook in andere steden) een geïntegreerd voorstadsnet te ontwikkelen waar ook de metro-lijnen bij betrokken zouden worden, bouwde BN een metro-stel volgens een strikt modulaire opbouw en dit stel werd zowel in België als vooral in Nederland getest.

De opvolger van de stoptreinstellen werd uit dit stel ontwikkeld : grosso modo werden de vernieuwingen overgenomen : d.w.z. de modulaire structuur van het (sobere) interieur, de nieuwe materialen, de standaard-elektrische uitrusting en de kop- en dakpartijen uit polyester. Wel werd het stel versterkt voor de zwaardere dienst op de hoofdlijnen, werd het comfortabeler en werd het vermogen vergroot. Na een betrekkelijk korte ontwikkeltijd werd het eerste - van de 35 bestelde stellen uit de eerste bouwschijf - door BN geleverd op 29 april 1988. Het stel werd onderworpen aan de diverse aannemingstests en hieruit werd het licht op groen gezet voor de levering van de volgende stellen. Daar waar de eerste testritten bemoedigend waren, lukten de rodageritten veel minder : talrijke moeilijkheden noopten de constructeur tot aanpassingen aan de stellen. Nochtans zouden de zwaardere moeilijkheden pas enige tijd later optreden : de geringe massa gaf aanleiding tot een slechte remming bij ongunstige weersomstandigheden, de anti-slipinrichting kwam dikwijls te vroeg in zodat het optrekken zeer sterk bemoeilijkt werd en ook traden er zware problemen op bij de reminrichting zelf en bij de draaistellen. Laatste moeilijkheid waren de zware vermoeienisverschijnselen aan de polyester kast en de scheuren die hiermee gepaard gingen. Het oplossen van deze problemen zou nog verschillende jaren duren en regelmatig werd de levering stopgezet of moesten alle stellen terug naar de constructeur.

Eerste stelplaats voor deze nieuwe stellen werd Schaarbeek. De inzet begon vanaf de zomerregeling van 1988, vooral op de twee voorstadslijnen van Brussel, tussen Halle - Etterbeek en Vilvoorde. Doch gedurende deze eerste maanden was de inzet zeer fragmentarisch en gemiddeld was meer dan 75 % van de geleverde stellen buiten dienst. Tegen het einde van de zomerregeling waren trouwens slechts 10 "Duikbrillen" afgeleverd.

Vanaf de winterregeling 1988 werd - met veel kunst- en vliegwerk - een eerste eigen reeks opgesteld : ze omvatte nog steeds de diensten op de Brusselse ringlijnen en naar Mechelen, maar ook verder de eerste dienst vanuit Antwerpen naar Boom. Op deze lijn werden trouwens uitvoerige test gehouden om de optrek- en remmogelijkheden van deze stellen ook bij slecht weer te onderzoeken. Verschillende keren kwamen de stellen trouwens voorbij het perron tot stilstand. Vanaf oktober 1988 werd de levering trouwens opgeschort en moesten alle stellen voorlopig afgesteld worden, deels voor scheuren in het dakgedeelte, deel voor aanpassing van de remmen. Deze verbeteringen leidden tot nieuwe testen en pas vanaf februari 1989 werden deze stellen terug vrijgegeven voor de normale diensten. Door de grotere betrouwbaarheid en de nieuwe leveringen kon de reeks verder uitgebreid worden. Centrum voor deze nieuwe diensten werd Antwerpen, met treinen naar Brussel, St-Niklaas, Boom, Aarschot en Leuven.

Door de concentratie in het Antwerpse werd een eerste gedeelte - de 901 tot 917 - vanaf de zomerregeling van 1992 in onderhoud genomen te Hasselt : de beide inzetreeksen werden gedeeld. Schaarbeek behield de diensten rondom Brussel en verschillende treinen naar Antwerpen. Doch de stoptreindiensten vanuit Antwerpen werden gereden met de stellen uit Hasselt. Gedurende een jaar bleven de diensten ongewijzigd, doch de verdere levering van de stellen uit de tweede bouwschijf lieten een verdere mutatie naar Hasselt doorgang vinden en vanaf de zomerregeling van 1993 werden ook de stellen tot 929 vanuit Hasselt ingezet. Dit leidde tot een uitbreiding van deze diensten en zo kwamen de "Sprinters" nu ook op de verbinding Leuven - Hasselt.

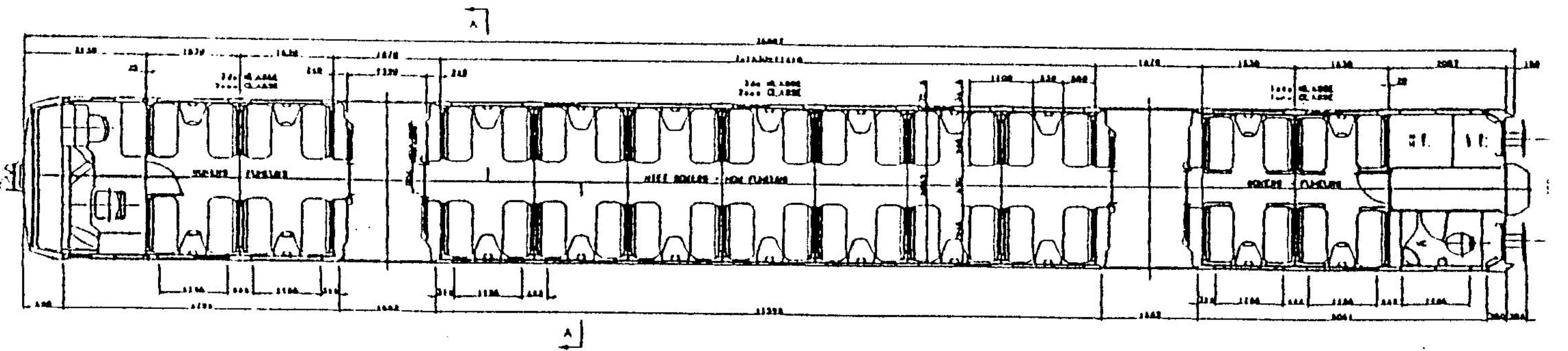
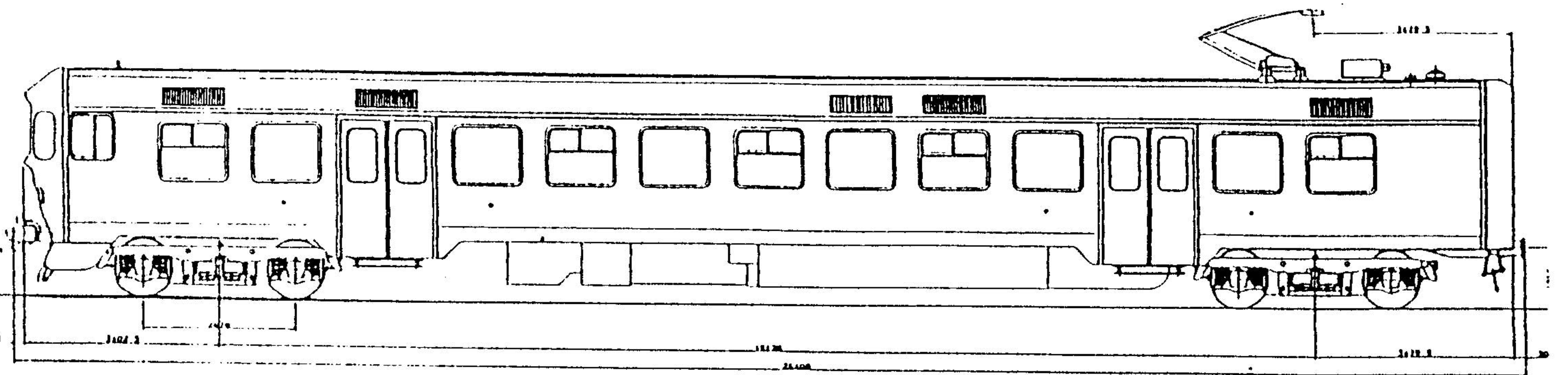
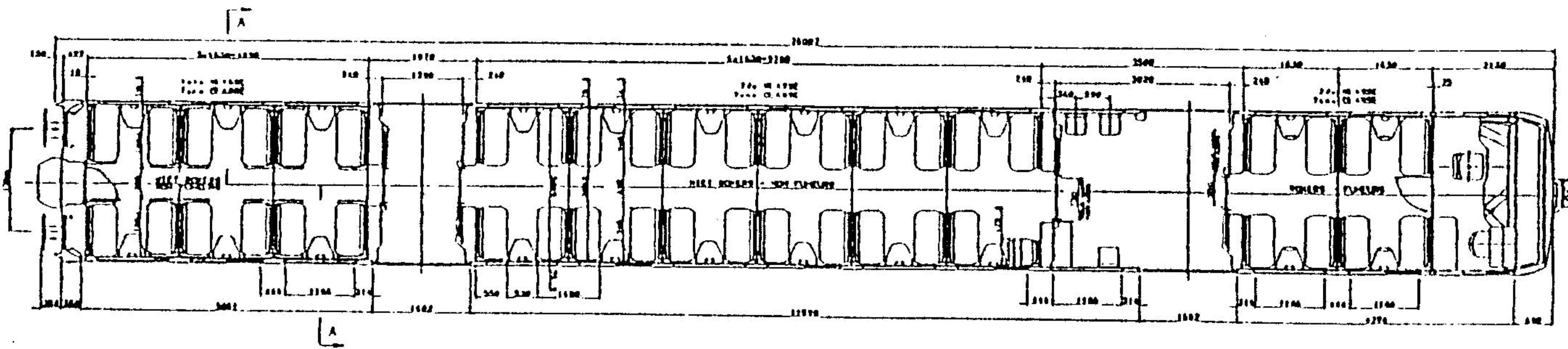
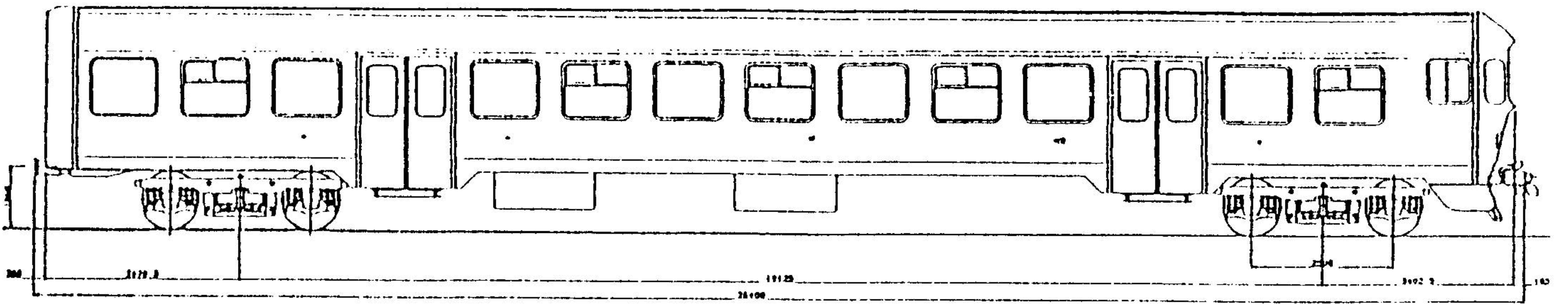
Doch ook de dienst vanuit Brussel (Schaarbeek) werd uitgebreid en de stellen reden nu ook de stoptreindiensten naar Nivelles en ook Geraardsbergen, terwijl het verkeer op de ringlijnen uitgebreid werd de de stellen doorstootten tot Mechelen, Leuven en sporadisch ook Aalst.

Deze toestand bleef behouden tot de winterregeling van 1993 : op dat ogenblik gingen alle 52 stellen in onderhoud in Hasselt en werden de beide afzonderlijke reeksen terug gebundeld. De dienst werd op ogenblik verder uitgebreid : de klassieke diensten bleven. Voor de ringlijnen rondom Brussel zijn vier stellen nodig en deze onderscheiden zich door de aanduiding van de bestemming achter de voorruit. Antwerpen behoudt zijn stoptreindiensten naar St-Niklaas en Lokeren, Aarschot, Leuven en Boom, maar ook worden er diensten voorzien naar Herentals (zelfs tot in Turnhout) , Brussel (via Mechelen) en Essen. In de Hasseltse sectie heeft men vooral de IR-dienst tussen Hasselt - Aarschot - Leuven naar Landen. Maar ook treinen naar Genk en Landen (via St-Truiden) worden gereden. Verder is er sporadisch ook een trein naar Liège (bij zware vertragingen van de IC-dienst).

De toekomst van de stellen zal volledig in de stoptreindienst (en sommige IR-diensten) blijven, waarbij het huidige dienstenpakket behouden blijft. Bij invoering van verdere stadsnetten te Liège en Antwerpen, mogen er enkele wijzigingen verwacht worden.



Overzichtstekening :





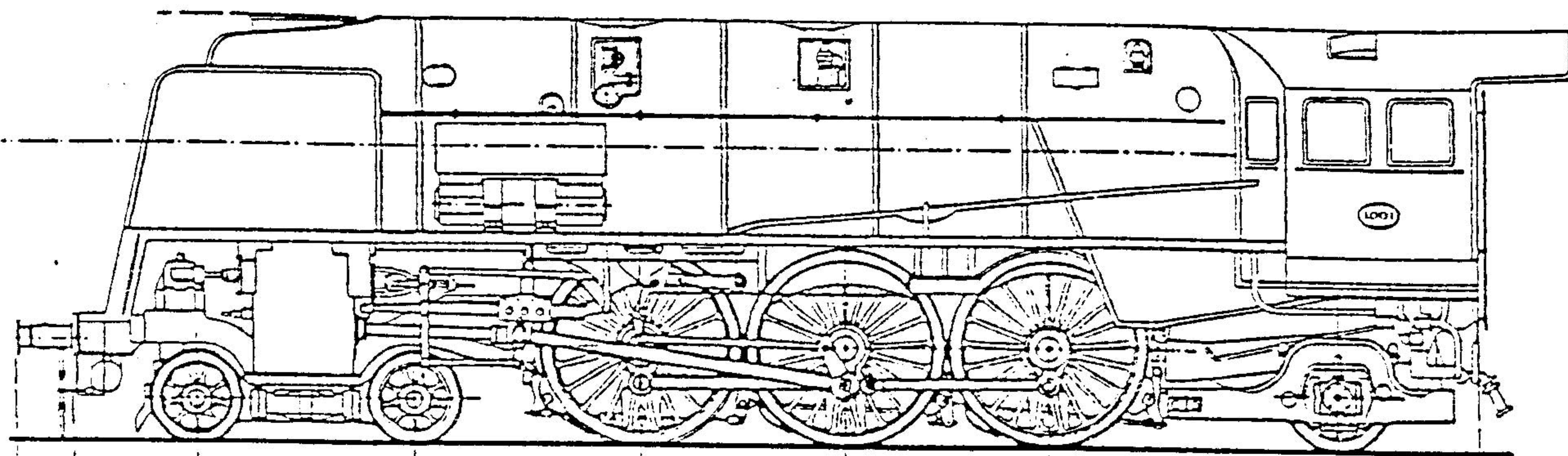
## Loopbaanoverzicht :

Nr	Bouwer	Levering	In Dienst	Stelplaatsen	Tot	Opmerkingen
901	BN Brugge	29/04/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
902	BN Brugge	29/04/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
903	BN Brugge	10/06/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
904	BN Brugge	17/06/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
905	BN Brugge	22/06/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
906	BN Brugge	30/06/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
907	BN Brugge	08/07/88	23/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
908	BN Brugge	30/08/88	30/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
909	BN Brugge	13/09/88	30/09/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
910	BN Brugge	21/09/88	27/10/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
911	BN Brugge	10/10/88	27/10/88	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
912	BN Brugge	18/10/88	20/01/89	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
913	BN Brugge	28/10/88	29/01/89	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
914	BN Brugge	13/02/89	01/03/89	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
915	BN Brugge	09/02/89	24/02/89	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
916	BN Brugge	08/02/89	28/02/89	Schaarbeek Hasselt	30/05/92	
917	BN Brugge	06/02/89	08/03/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
918	BN Brugge	07/02/89	20/02/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
919	BN Brugge	03/02/89	28/02/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
920	BN Brugge	08/02/89	08/03/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
921	BN Brugge	22/02/89	22/03/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
922	BN Brugge	21/03/89	19/04/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
923	BN Brugge	20/03/89	20/04/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
924	BN Brugge	30/03/89	30/04/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
925	BN Brugge	13/04/89	13/05/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	

Nr	Bouwer	Levering	In dienst	Stelplaatsen	Tot	Opmerkingen
926	BN Brugge	25/04/89	25/06/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
927	BN Brugge	19/05/89	19/06/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
928	BN Brugge	26/05/89	26/06/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
929	BN Brugge	08/06/89	08/07/89	Schaarbeek Hasselt	23/05/93	
930	BN Brugge	20/06/89	20/07/89	Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
931	BN Brugge	30/06/89	30/07/89	Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
932	BN Brugge	07/08/89	07/09/89	Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
933	BN Brugge	18/08/89	18/09/89	Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
934	BN Brugge	31/08/89	30/09/89	Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
935	BN Brugge	16/10/89	16/11/89	Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
936	BN Brugge	23/03/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
937	BN Brugge	11/03/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
938	BN Brugge	03/04/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
939	BN Brugge	03/04/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
940	BN Brugge	25/04/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
941	BN Brugge	25/04/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
942	BN Brugge	23/05/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
943	BN Brugge	23/05/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
944	BN Brugge	22/06/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
945	BN Brugge	22/06/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
946	BN Brugge	/07/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
947	BN Brugge	/07/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
948	BN Brugge	/08/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
949	BN Brugge	/08/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
950	BN Brugge	/09/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
951	BN Brugge	/09/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	
952	BN Brugge	/10/91		Schaarbeek Hasselt	26/09/93	

# Schrappingen :

*Type 1* .



Deze sneltreinlokomotieven werden gebouwd in 1935/38 voor het verkeer op de voornaamste doorgangssassen van het net.

## Schrapping :

Stelpl.	WO II	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Schaarb.	1						
Brussel-z.		1		3			16
Tournai				2		1	11
Totaal	1	1		5		1	27

## De laatste inzet :

Eén lokomotief ging tijdens de tweede wereldoorlog verloren en dook na de bevrijding op te Polen. deze lokomotief - nr 129 - werd niet meer in dienst gesteld, noch terug gegeven.

Wegens de elektrifikaties van de hoofdlijnen verdwenen deze lokomotieven vanaf 1958 van de sterlijnen en de machines die voor een grote herziening stonden werden versneld afgevoerd. Dit was het geval voor de 1.001 - na het ongeluk te Holsbeek (Leuven) - in 1957 en 5 lokomotieven in 1959.

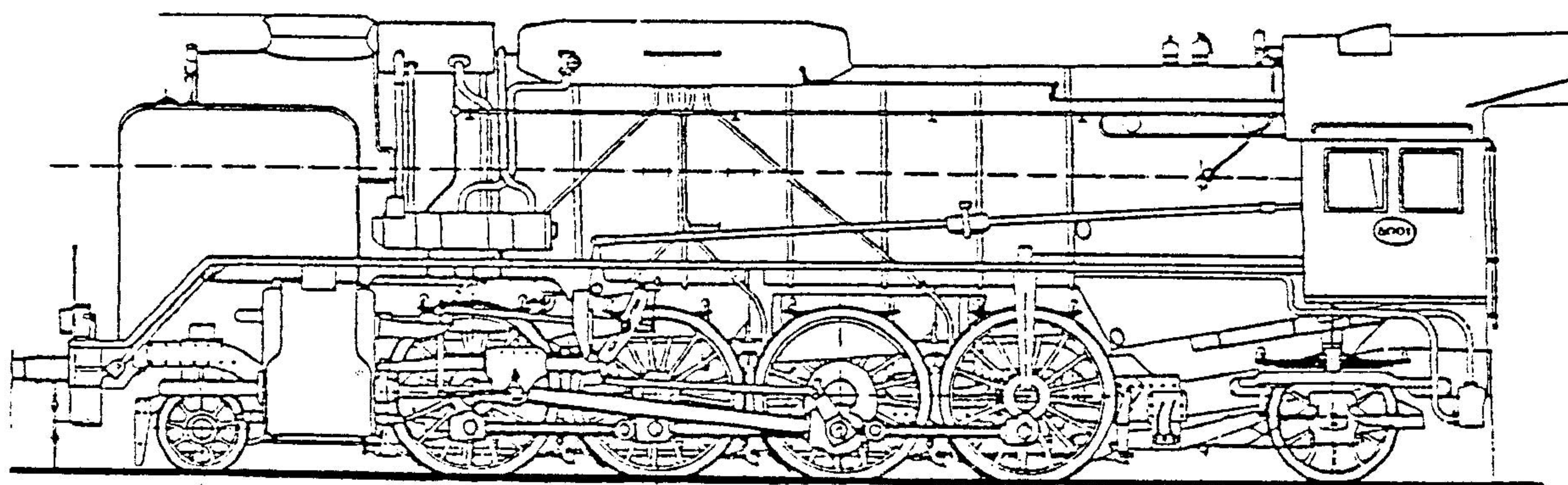
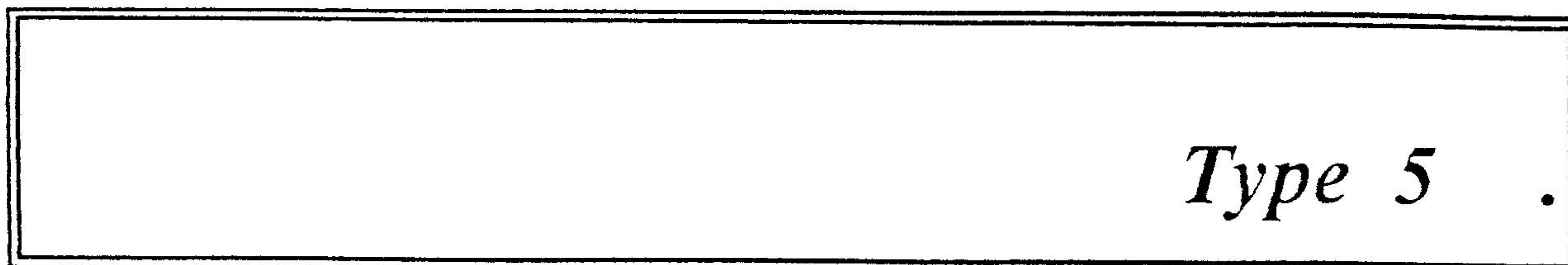
Na deze afstellingen werden de machines type 1 gegroepeerd te Brussel-Zuid en Tournai en reden er nog een drietal jaren in dienst. Brussel-Zuid kende een gemiddelde inzetreeks met 12 lokomotieven en de voornaamste diensten werden verricht op de verbindingen naar Tournai, Mons en Kortrijk. Geleidelijk aan gingen steeds meer lokomotieven over naar Tournai. Vanaf de winterregeling van 1961 daalde de inzet tot 10 machines, de zomerregeling van 1962 kende nog slechts 3 inzetdagen. De inzet gebeurde vooral richting Mons. Op 30 september 1962 reden de 1.008, 1.009 en 1.002 hun laatste inzetdag. De machines werden vervangen door elektrische lokomotieven type 122 naar Mons, door diesellokomotieven type 200 naar Tournai.

Te Tournai werd een inzetreeks van gemiddeld 8 inzetdagen uitgebouwd. Deze verminderde in de loop van 1960 al tot 6 plandagen. De diensten werden vooral verzekerd op de verbindingen vanuit Tournai naar Brussel-zuid en Schaarbeek en verder naar Mons. Ook Ath was een bestemming. Vanaf 1962 werd de reeks zeer snel afgebouwd door de levering van de diesellokomotieven type 200, die zeer vlug deze diensten overnamen.

De zomerregeling kende geen eigen diensten meer : de laatste rit van een type 1 van Tournai gebeurde op 2 juni 1962.

Niet minder dan zes lokomotieven hielden het nog enige tijd uit : de 1.006 en 1.026 werden een verplaatsbare stoomgenerator in de CW Mechelen, de 1.003, 1.005 en 1.012 hadden hetzelfde lot te Brussel-zuid. Deze taken werden in 1964 opgeheven.

De 1.002 werd opgeborgen in de loods van Brussel-zuid, verhuisde nadien naar Tournai waar hij uiterlijk gerestaureerd werd. Na zijn afstelling te Leuven, werd de 1.002 terug rijvaardig gemaakt.



Deze typische zware reizigerstreinlokomotief werd als prototype in 1930 gebouwd, maar verzeilde omwille van zijn tegenvallende prestaties al vlug in de goederendienst op de Ardeense lijnen.

Schrapping :

Stelpl	1953
Stockem	5
Totaal	5

Laatste inzet :

Na de tweede wereldoorlog was het aantal diensten al zeer sterk achteruit gegaan en in een gemengde reeks met het type 35: was er in 1950 nog een inzetreeks met 5 inzetdagen. De dienst beperkte zich tot verschillende goederendiensten vanuit Stockem naar Ronet (éénmaal per dag), Marloie, Jemelle maar vooral Athus en Arlon. Eénmaal werd ook tot in Luxembourg gereden.

De meeste diensten werden in 1951 al overgenomen door het type 29 en in 1952 reden de machtige typen 5 hun laatste treinen. Na een betrekkelijk korte afsteltijd werden ze in blok in februari 1953 afgevoerd en voorzien voor verkoop. Doch daar er geen kopers kwamen opdagen, werden ze al in 1954 gesloopt.

## *De rijtuigen type GC van 1885*

Uitgaande van de tweeassige coupé-rijtuigen uit 1875, onderzocht men of het mogelijk was om de capaciteit van dergelijke rijtuigen voor langere afstand te vergroten. Wanneer men naar het buitenland keek, ontstonden er her en der drieassige rijtuigen en deze werden als voorbeeld genomen voor de toekomstige Etat Belge rijtuigen.

In 1885 werd een bestelling opgedragen voor twee prototype-rijtuigen 3de klasse met een lengte van 12 520 mm en een chassis met een radstand van 2x 3 500 mm. De volledig houten rijtuigen hadden acht afzonderlijke kompartimenten zonder mogelijkheid om van het ene kompartiment naar het andere te gaan. De beide rijtuigen - gebouwd door de Ateliers de la Dyle en de Société de Braine-le-Comte - hadden een plaatbekleding van de kast. De rijtuigen bezaten geen toiletten. Verder werden ook bij dezelfde firma's twee gemengde rijtuigen 1/2 de klasse besteld. Deze worden in het volgende nummer besproken.

Na de eerste testen werden vanaf 1888 nog een groot aantal van dergelijke drieassige rijtuigen gebouwd, dit in drie verschillende versie naargelang de klasse-indeling. De eerste bestelling van 1888/1889 omvatte 88 exemplaren, gebouwd door zes verschillende firma's. Tot in 1899 werden dan de bouw verdergezet en zo heeft men de volgende verdeling over de verschillende jaren :

1885	1888	1889	1891	1892	1893	1894	1899
2	67	21	110	128	79	70	40

Totaal : 517 rijtuigen derde klasse

In eerste instantie zouden de nieuwe rijtuigen de verschillende oude exemplaren van de diverse overgenomen maatschappijen gaan vervangen en hierdoor kwamen ze al zeer snel op praktisch alle doorgaande lijnen van het net tot inzet. Hoofdbekommernis waren echter de semi-direkte treinen op de voornaamste assen.

Nochtans tekenden zich al vlug de nadelen van deze rijtuigen zich af : de volledig afgesloten kompartimenten maakte het de kondukteur moeilijk om zich van het ene naar het andere kompartiment te begeven. Verder was het ontbreken van toiletten een tweede probleem om deze rijtuigen op langere afstanden in te zetten.

Al in 1893 ontstonden de eerste rijtuigen met toilet en een jaar later werden de rijtuigen voorzien van een daargang over het ganse rijtuig. Gedurende de volgende jaren werden praktisch alle rijtuigen aangepast : de banken werden ingekort en hierdoor ontstond een zijgang doch ook het aantal zitplaatsen daalde van 30 plaatsen tot 64 zitplaatsen. De opkomst van de GCI-rijtuigen in 1900 verdrong de oudere rijtuigen naar de diverse zijlijnen van het net en hier zouden deze rijtuigen nog gedurende diverse decennia in gebruik blijven. De eerste zware slag kreeg men echter tijdens de eerste wereldoorlog, daar op dat ogenblik ongeveer een derde van het bestand verdween of zwaar beschadigd werd.

Pas met de opkomst van de metalen rijtuigen in de jaren dertig zou deze rijtuigen voor een gedeelte naar het afstelspoor leiden. In 1932 kwam er een omnummering, waarbij deze rijtuigen ingedeeld werden bij de reeks 56.601 tot 56.703 voor deze met zijgang en 61.251 tot 61.308 zonder gang. Al deze overblijvende rijtuigen werden behouden en beide reeksen kwamen nog voor in de nummerlijsten van 1950, doch meestal werden deze rijtuigen nog slechts gebruikt voor reserve-diensten. Omstreeks 1953 eindigde de effectieve inzet en korte tijd later waren alle rijtuigen afgevoerd, enkele werden nog gebruikt als dienstwagen.

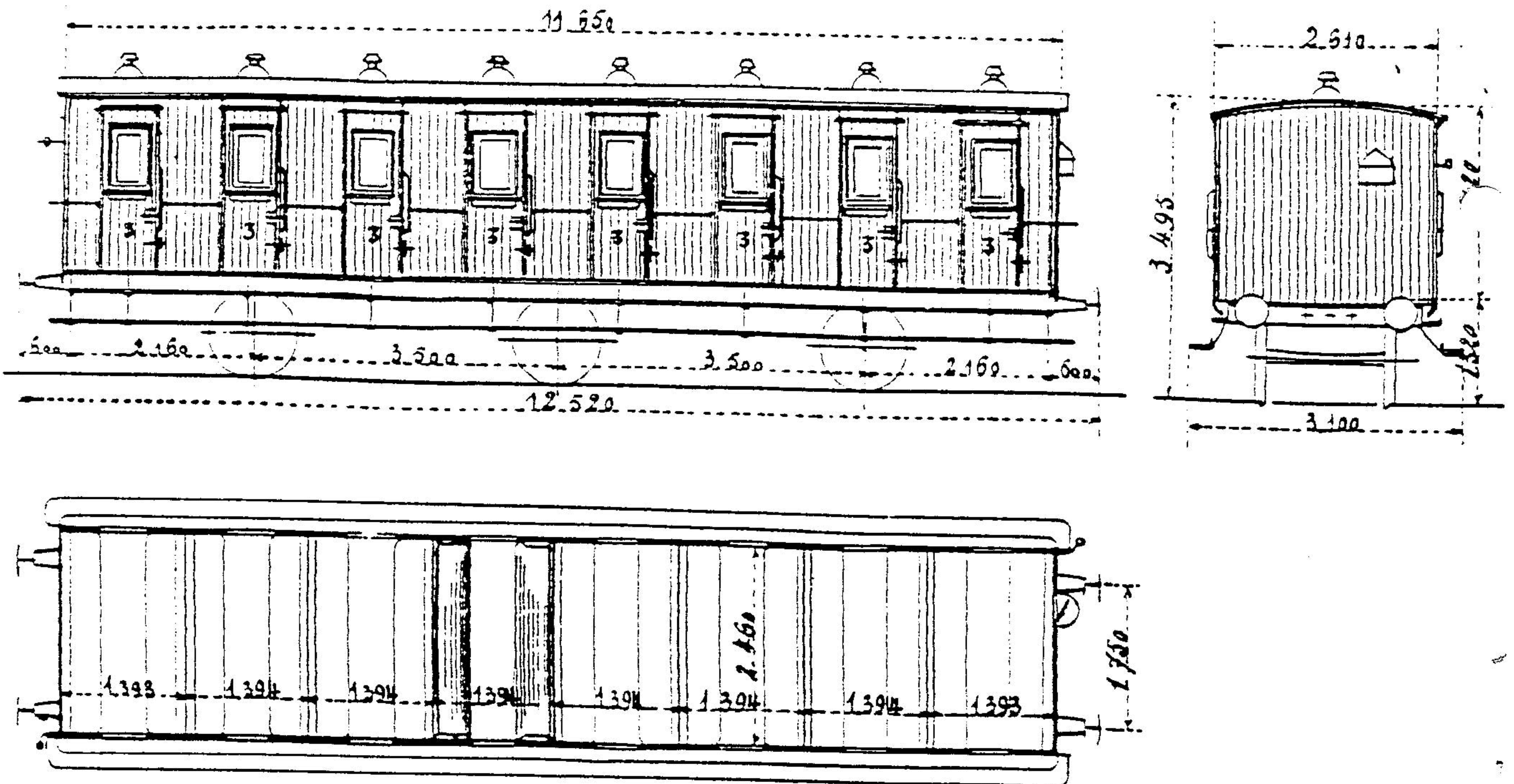
Technische kenmerken :

Kenmerken	oorspronkelijk	na ombouw
Nummering	2501 - 3042	
Nummering 1932	61.251 -- 61.308	56.601 -- 56.703
Aantal		
Bouwjaren	1885 -- 1899	
Aantal zitplaatsen derde klasse	80	50
Lengte	12 520 mm	12 520 mm
Lengte kast	12 400 mm	12 400 mm
Afstand tussen assen	3 500 mm	3 500 mm
Totale radstand	7 000 mm	7 000 mm
Breedte	3 100 mm	3 100 mm
Hoogte	3 495 mm	3 495 mm
Diameter wielen	1 010 mm	1 010 mm
Massa	26 000 kg	26 000 kg

Bouwers :

- Ateliers de la Dyle et Bacalau
- Société de Braine le Comte
- Ets Verhaghen
- Arsenaal Mechelen
- Soc. Métallurgiques de Nivelles
- S.A. de Morlanwelz
- S.A. Nicaise et Delcuve
- S.A. Franco-Belge
- Crédit Général de Belgique
- Soc. Allard Frères
- Soc. Germain

Technische tekening :





# Schraagwagen

## Type 3000 B4

nieuwe versie

Voor het steeds zwaardere verkeer tijdens de oorlogsperiode, bestelde de Duitse bezetter - voor het vervoer van het zwaar geschut naar het Westfront - 10 vierassige kuilwagens met een laadvermogen van 30 ton. Deze zeer modern opgevatte wagens werden in de loop van 1943 afgeleverd, doch deden slechts weinig dienst voor militaire transporten. Door de nakende bevrijding bleven de meeste van deze wagens op non-actief staan, en ook na de vijandelijkheden was de behoefte aan kuilwagens - met deze last - niet aanwezig. Hierdoor bleven ze lange tijd praktisch werkloos afgesteld.

Hierdoor werd in de helft van de vijftiger jaren de beslissing genomen om vier van deze 10 wagens om te bouwen : ze werden voorzien van een lessenaar met een maximale laadhoogte van 4 200 mm en een lengte van 9 000 mm. Net zoals de vorige wagens van dit type, werd de asymmetrie van de last opgevangen door een reeks verplaatsbare tegengewichten aan de uiteinden van de wagen. De oorspronkelijke nummering als reeks 377 460 - 377 469 werden veranderd in de nummers 1 099 300 - 1 099 304. In de volgende periode werden geleidelijk aan de overige 6 wagens omgebouwd en vervingen ze de oudere wagens met dezelfde kode 3000 B4.

Door de betrekkelijke grote last konden deze wagens zich waarmaken tot in zestiger jaren : een last van 31 500 kg met een lengte van 9 000 mm was zeker indrukwekkend voor deze periode en regelmatig werden zware staalplaten of onderdelen van metaalkonstrukties met deze wagens vervoerd. Ook spoortoestellen vonden er hun weg naar de bestemming. Tot in de zeventiger jaren werden deze 10 wagens gebruikt voor deze toepassingen, doch op dat ogenblik bleek al dat de meeste stukken een kleinere massa gingen krijgen, doch dat anderzijds de afmetingen sterk vergrootten. Het gebruik van lichtere materialen en de lastechniek was hiervan de oorzaak. En in tegenstelling met de overige wagens van dit type kon de last - door de lagere ligging tussen de langsbalken - niet meer verlengd worden. Hierdoor kwam de inzet in gedrang en werden de wagens afgesteld. De laatste wagens werden in de eindjaren tachtig afgevoerd en te Leuven verzameld voor verkoop en slooping.

### Technische kenmerken :

Type :	3000 B4
Nummering :	377 460                      377 469
	1 099 300                      1 099 309
	31 88 465 0 000    31 88 465 0 009
Bouwjaar :	1943
Ombouw :	1953 - 1962
Kode	Skmmmp
Tarra :	37 300 kg
Laadvermogen :	31 500 kg
Laadlengte :	9 000 mm
Laadhoogte :	4 200 mm
Lengte chassis :	19 100 mm
Totale lengte :	20 250 mm
Afstand tussen draaistellen	13 800 mm
Afstand binnen draaistel :	2 000 mm
Totale hoogte :	4 600 mm
Diameter wielen :	940 mm



## *Bovenleidingswagen type ES 49*

Naast de tweeassige "Brossels" zouden ook twee vierassige motorwagens van hetzelfde type de effectieven van de dienst ES gaan vervoegen. Doch dit gebeurde pas veel later, pas tijdens de tweede afstellingsgolf van deze stellen reeks 49. Toen in de jaren zeventig het aantal geëlektrificeerde lijnen groeide had men voor het onderhoud hiervan weer dringend enkele bijkomende bovenleidingswagens nodig. Men overwoog nog een verdere bestelling van de motorwagens type ES 200 gebouwd in 1971-1972 doch hiervan was de aanschafprijs te groot.

Daarom keek men uit naar de gebruikte motorwagens van de reeks 49 en de keuze viel hierbij op de nummers 4905 (553.21) en 4907 (553.38). De eerste motorwagen had als laatste stelplaats Stockem (voor de diensten naar o.a. Athus en Virton) doch had in zijn levensloop een groot gedeelte van ons land doorreden (vanuit Kortrijk, Ath. St-Niklaas, Haine-St-Pierre, Bertrix en Jemelle). De 4907 daarentegen was te Montzen gehuisvest en had dienst gedaan te Kortrijk, Haine-St-Pierre, Ronet en Bertrix. Beide motorwagens werden op 9 januari 1976 aan de dienst ES overgedragen en korte tijd later omgebouwd.

Deze ombouw voorzag de uitbouw van het interieur (op twee banken na) en de installatie van een magazijn/werkplaats, de konstruktie van een vast werkplatform met verlichting en de aardingspantograaf. Aan de motorisatie en de bediening werd niets veranderd. In tegenstelling met de vorige bovenleidingsstellen, werd er geen nieuwe nummering ingevoerd en bleven beide stellen rondrijden met hun nummering 4905/4907.

De 4905 kwam vanaf 1978 te Jemelle terecht en samen de ES 203 was dit stel tijdens zijn vrije uren afgesteld in de werkplaats ES, gelegen aan de uitrit station kant Libramont. Beide stellen waren verantwoordelijk voor het onderhoud van de bovenleiding op het gedeelte van de lijn tussen Ciney en Libramont, doch de 4905 werd zelden gebruikt. Opmerkelijk bij dit stel was wel de schildering met een brede gele band over de halve breedte van de kast. Het nummer werd niet aangebracht. Omstreeks 1987 kreeg de 4905 af te rekenen met een zwaar defect aan de versnellingskast en werd hij afgesteld. Deze bovenleidingswagen werd ter plaatse gesloopt omstreeks 1990.

De 4907 had als thuisbasis Namur, nl. de werkplaats ES aan de uitrit van het station kant Liège. Ook deze werkplaats had twee stellen : de ES 211 en de 4907 maar was verantwoordelijk voor een groter gebied : het strekte zich uit van Andenne, Ciney, Gembloux en Tamines. Daar waar de ES 211 vooral de diensten op de lijn zelf verzekerde, was de 4907 vooral onderweg in de onmiddellijke omgeving van Namur en vooral te Ronet. Het stel hielp ook mee bij de elektrifikatie van verschillende bundels te Ronet en aan de elektrifikatie van de verbinding naar Salzinnes. Gedurende de verschillende jaren werd het stel zeer regelmatig gebruikt. Voorlopig behield het zijn oorspronkelijke groene schildering, doch omstreeks 1975 werd het herschilderd en kreeg hierbij de 4907 in grote cijfers (type stoomtraktie) opgeschilderd. De 4907 hield het tot omstreeks 1990 uit, doch de inzet werd de laatste jaren gering. In 1991 werd het stel dan definitief uit de geschriften afgevoerd doch bleef het nog te Namur afgesteld. Op 20 juni 1992 werd het te Namur afgehaald door de 7005 en naar Antwerpen-Dam gebracht. Hier dient het om de nodige reserveonderdelen te bezorgen voor het onderhoud van het museumstel 4903.

En zo eindigde de loopbaan van deze beide motorwagens op een even onopgemerkte wijze als hun ganse loopbaan was geweest.

Dienst bij ES :

Nummer	Laatste Stelplaats	Schrapping	Nummer ES	Stelplaats ES	Schr. ES
553.21 / 4905	Stockem	09/01/76	(4905)	Jemelle	1988
553.38 / 4907	Montzen	09/01/76	4907	Namur	1991

Technische kenmerken :

<b>Technische kenmerken</b>	
Bouwer	Ateliers Germain te Monceau
Levering	1939
Nummering	553.01 - 553.50 4901 - 4911
Ombouw > ES	1977/78
Aantal ES	2
Asindeling	1A'1'
<b>Afmetingen :</b>	
Massa (rijvaardig)	22 700 kg
Vermogen	166 pk
Lengte (totaal)	15 998 mm
Afstand draaistellen	9 884 mm
Afstand binnen draaistel	1 650 mm
Hoogte dak	3 410 mm
Totale hoogte (omgebouwd)	4 250 mm
Diameter wielen	720 mm
Snelheid	66 km/h
Aktieradius	500 km
<b>Dieselmotor</b>	
Bouwer	Brossel te Brussel
Type	8 D 120 B
Werkingsprincipe	viertakt
Toerental	1 800 omw/min
Aantal cilinders	8 in lijn
Boring cilinders	120 mm
Zuigerslag	150 mm
Massa motor	1 175 mm
Inspuitingsdruk	120 bar
<b>Transmissie</b>	
Bouwer	Brossel te Brussel
Werkingsprincipe	versnellingskast (mechanisch) vier versnellingen droge plaatkoppeling
Keerkoppeling	inschuivende rechte tandwielen
Aandrijving assen	via cardanassen
<b>Remming :</b>	
Soort rem	Westinghouse type WS

## *Stoomlokomotieven type WD 2-8-0*

Voor de oorlogsactiviteiten werd in 1942 een eenvoudige 1'D-goederentreinlokomotief ontwikkeld in Groot-Brittannië als reeks WD 280. Al ongeveer een half jaar later werd de eerste van deze reeks geleverd en gedurende de volgende twee jaar werden nog 934 verdere machines van dit type gebouwd. De bouwers waren North British en Vulcan. Na de diensten in Groot-Brittannië werden deze lokomotieven ook verscheept naar verschillende oorlogstonelen. Doch met het uitzicht op de invasie te Normandië werd het grootste gedeelte voorlopig afgesteld in diverse stelplaatsen in Zuid-Engeland en dadelijk na de landing verscheept naar Frankrijk.

Al dadelijk werden deze machines ingezet vanuit Boulogne, Hazebrouck en Calais, maar naarmate het front vorderde kwamen ze ook naar België. Eerste stelplaatsen in ons land waren Tournai en Moeskroen, doch na enkele weken waren ze over het ganse land verspreid : bijkomende stelplaatsen waren Antwerpen-zuid, Antwerpen-dam, Muizen, Oostende, Merelbeke, Brugge, Aalst, Schaarbeek en als laatste Hasselt. Het zuidelijke deel werd anderzijds door het Amerikaanse United States Army Transportation Corps bediend. Deze lokomotieven verzekerden alle militair vervoer en de bevoorradingstreinen, eerst vanuit de Franse havens, nadien ook vanuit Oostende en Zeebrugge. Even later werd het verkeer praktisch volledig vanuit Antwerpen afgehandeld.

Na de doorgang van de troepen verhuisden de lokomotieven steeds verder naar Zuidnederlandse stelplaatsen. Deze machines bleven tot begin 1945 volledig in dienst, doch op dat ogenblik verminderde de inzet fors en begon het Amerikaans leger zijn materieel terug te trekken en om dit op te vangen werden 195 War Department lokomotieven aan de USATC verhuurd. Ze zorgden vanuit België vooral voor de bevoorrading van het Amerikaanse bezettingsleger en hierdoor werden ze ook in het zuidelijke landsgedeelte gestationeerd : de depots waren Brussel-zuid, Muizen, Leuven, Landen Ans, Renory, St-Martin, Ottignies en Ronet. Doch anderzijds werden ook al geleidelijk stocks van overbodige machines aangelegd : zo werden deze machines afgesteld te Tournai, Aalst, Moeskroen en Hasselt, erven later kwam daar ook Merelbeke en Antwerpen-zuid bij. Doch op dat ogenblik ging ook het normale verkeer (reizigers en goederen) terug op gang komen en kampte de NMBS met een tekort aan lokomotieven : de typen 29 waren wel besteld maar nog maar pas in levering en daarom werden er een overeenkomst gesloten om 170 lokomotieven type 280 bij het WD te huren en vanaf het tweede trimester van 1945 kwamen deze in dienst. De verdeling was als volgt : Schaarbeek (36), Merelbeke (30), Hasselt (23), Muizen (22), Antwerpen-zuid (17), Antwerpen-Dam (13), Tournai (15), Oostende (9) en Aalst (5). Deze lokomotieven werden in alle mogelijke diensten ingezet, doch de hoofdinzet lag toch bij de doorgaande goederendienst. Gedurende de tweede helft van 1945 kende ze hun grootste inzet in voornoemde stelplaatsen, doch vanaf december 1945 werden de eerste lokomotieven type 29 afgeleverd, en verder werden er steeds meer en meer lokomotieven gereviseerd. Hierdoor zakte het bestand eind 1945 tot slechts 150 machines en ca. 85 inzetdagen.

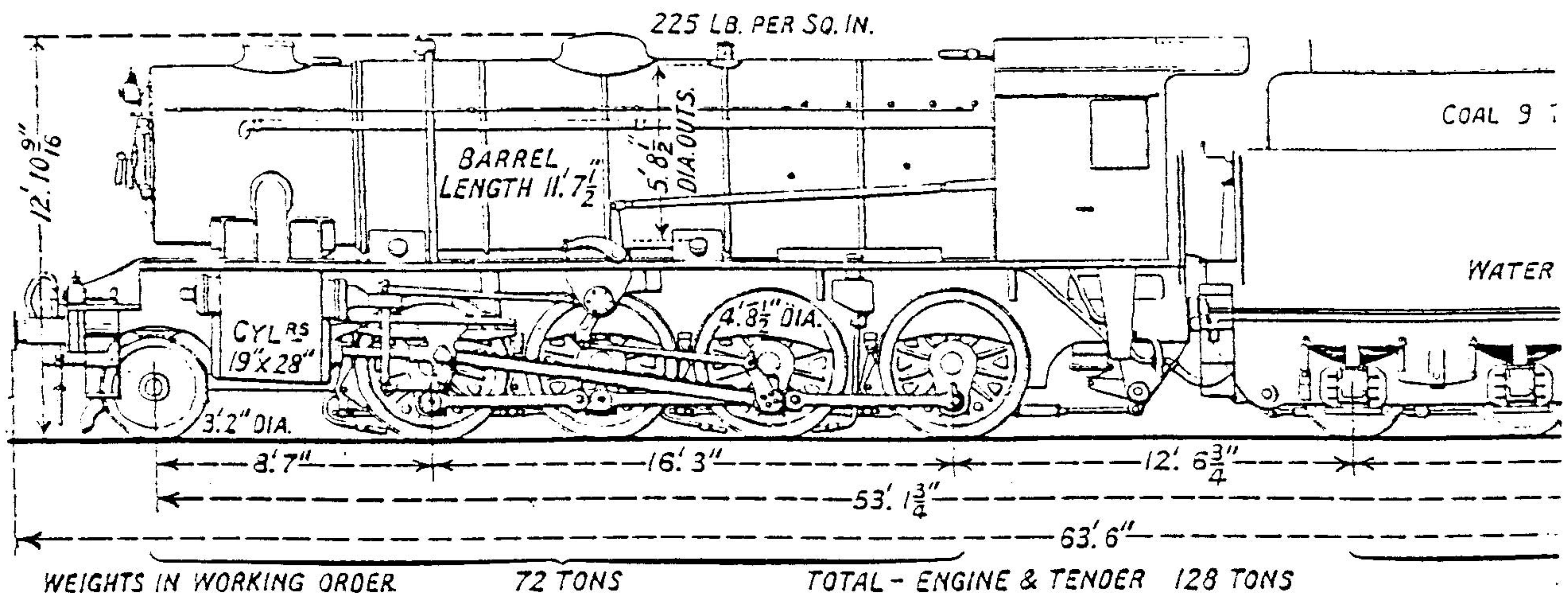
Maar begin 1946 ging het snel bergaf : de aankomst van de typen 29 veroorzaakte een verschuiving van een groot aantal lokomotieven en al zeer snel verloren de Antwerpse stelplaatsen hun typen 280, terwijl Hasselt zijn diensten overdroeg aan Aarschot. Maandelijks werden de inzetreeksen verminderd en met de zomerregeling van 1946 was de inzet al gekrompen tot ca. 50 machines, het aantal in huur staande machines bleef op 100. Voor de winterregeling van 1946 hadden Schaarbeek (14 diensten), Merelbeke (9 diensten) en Aarschot (5) nog Britse lokomotieven in gebruik. Tegen het einde van het jaar was de inzet volledig afgebouwd en werden alle lokomotieven terug afgestaan aan de Britse autoriteiten.

De machines bleven nog tot half 1947 afgesteld in België : een deel werd verkocht aan de N.S., de overige machines gingen terug naar hun land van oorsprong.

### Technische kenmerken :

Bouwer :	North British / Vulcan
Bouwjaar :	1943 - 1945
Asindeling :	1'D
Cilinderdoormeter :	452.6 mm
Zuigerslag :	711,1 mm
Diameter drijfwielen :	1 435 mm
Keteldruk :	15,82 bar
Roosterlengte / breedte :	2 627 mm / 1 000 mm
Roosteroppervlak :	2,644 m <sup>2</sup>
Verwarmingsopp. vuurhaard :	15,624 m <sup>2</sup>
Kleine vlampijpen : aantal	193
doormeter	44,45 mm
oppervl.	98,673 m <sup>2</sup>
Grote vlampijpen : aantal	28
doormeter	130 mm
opeervl :	41,943 m <sup>2</sup>
Oververhittingsopp :	28,83 m <sup>2</sup>
Totaal verwarmingsopp. :	156,24 m <sup>2</sup>
Massa (leeg) :	63 983 kg
Massa (rijvaardig)	71 346 kg
Buiten dienst :	1946

### Technische schets:



# Stelplaats Hasselt :

## *Deel I .*

### Periode voor WO I :

Hasselt als onafhankelijke stelplaats kwam slechts zeer laat in de geschriften voor. Reden hiervoor was trouwens dat de Limbursse hoofdplaats tot bij de eeuwwisseling geen enkele Etat Belge-verbinding bezat. Wel was Hasselt de draaischijf van niet minder dan vier (later drie) verschillende privé-maatschappijen.

In 1847 werd de eerste verbinding aangelegd tussen Landen en Hasselt, de exploitatie werd toevertrouwd aan de "Chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt". Al in 1853 ging de uitbating over aan de Aken - Maastricht en deze maatschappij ging in 1867 op in de Grand Central Belge. De eerste stelplaats lag hierbij te Landen.

In 1856 ging dan de verbinding Hasselt - Maastricht open als deel van de "Chemins de fer de Aix-la-Chapelle à Maastricht" en tergelijktijd werd op dat ogenblik de Landen - Hasselt effectief overgenomen.

In 1863 werd dan de lijn Liège - Hasselt aangelegd en toevertrouwd aan de Liégeois - Limbourgeois, doch met opening van de verbinding tussen Hasselt en Eindhoven in 1866 werd de uitbating zelf toevertrouwd aan de "Cie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais" (latere Staatspoorwegen).

In 1865 ging dan de lijn Diest - Hasselt officieel open als deel van de "Chemins de fer de la Nord de la Belgique". Deze maatschappij ging resp. over in de Antwerpen - Rotterdam en later in de Grand Central Belge.

Als laatste lijn vanuit Hasselt werd in 1874 de verbinding met Genk en Maaseik ingehuldigd : de uitbater was de kleine maatschappij "Chemin de fer de Hasselt à Maeseck". Deze maatschappij had zijn stelplaats te Maaseik.

Enkel de Grand Central Belge richtte omstreeks 1870 een kleine stelplaats voor enkele lokomotieven te Hasselt op en deze herbergde in deze periode slechts een tiental machines. Meestal ging het dan nog om de oudste en lichtste lokomotieven van de maatschappij.

Pas tegen de eeuwwisseling werden de beide grootste maatschappijen door de Etat Belge overgenomen. De Hasselt - Maaseik volgde trouwens pas later - nl. in 1912.

Met de overname van de Grand Central Belge in 1900, dit met terugwerkende kracht tot in 1898, kwam ook de stelplaats van Hasselt in het beheer van de Etat Belge. Tijdens de eerste jaren behield men vooral de machines van de GCB te Hasselt, verder werd het bestand aangevuld met enkele machines van de Liégeois - Limbourgeoise. Ca. 1905 waren te Hasselt zeker de oude 1B1t-machine nr 300 en de vijf lokomotieven nr 38 +2 (asindeling C) aanwezig. De eerste machine ging nadien nog naar de stelplaats Liège over, de 5 machines - die bij de Etat Belge het type 34 kregen - beëindigden hun loopbaan te Hasselt in 1910.

Nochtans bleef het verkeer in Limburg vrij beperkt, zodat de noodzaak aan een groter bestand aan lokomotieven niet bestond : de inzet gebeurde nog steeds vooral vanuit Landen en Liège. Enkel de ex-GCB lijn naar Diest en Maastricht werd vanuit Hasselt bediend. Hiervoor kreeg de Limburgse hoofdplaats twee oudere typen machines in depot : het betrof de lokomotieven type 2 (en de omgevormde exemplaren 2bis) en de nog zwakkere machines type 1.

De 1B-lokomotieven type 1 werden gebouwd tussen 1864 en 1884 als sneltreinlokomotieven, doch vanaf 1890 werden ze verdrongen naar de gewone reizigersdiensten. Omstreeks 1900 kwamen deze eerste machines van dit type naar Hasselt voor het slepen van enkele doorgaande reizigerstreinen naar Aarschot/Leuven en Lanaken/Maastricht, doch ook op de verbinding naar Liège werden ze - minder frekwent - gebruikt. Deze lokomotieven bleven zeker tot na de eerste wereldoorlog te Hasselt aanwezig.

Het type 2 - asindeling C - werd meer gebruikt voor de goederentreinen in de streek. Doch daar de doorgaande treinen vooral over Leuven en Landen gereden werden, was er enkel lokaal verkeer van en naar Hasselt, waardoor het effectief van deze machines vrij beperkt was.

Vanaf 1910 groeide de noodzaak aan machines aan: op dat ogenblik was men in verschillende mijnzetels al langere tijd bezig met de voorbereidingen en begon men met het boren van de schachten. Hiervoor had men in elk geval meer materiaal nodig en kwam er een uitgebreider reizigers- en goederenverkeer. Daar waar voor de reizigersdiensten geen nieuwe lokomotieven bijkwamen, werden voor de zwaardere goederendiensten de lokomotieven type 25 aangetrokken. De recentere driecassige lokomotieven waren beter voorbereid op hun diensten. Verder had men ook bijkomende lokomotieven nodig voor het bedienen van de verbinding naar Maaseik. Door de inplanting van de mijnen van Waterschei, Zwartberg, Winterslag en Eisden in de buurt van deze lijn, werd deze verbinding met voorrang genationaliseerd en in 1912 werd de maatschappij "Hasselt - Maaseyk" ontbonden. Vooreerst reden de (oude) lokomotieven van deze maatschappij nog de reizigerstreinen, doch de goederendiensten werden met EB-machines afgehandeld.

Over de periode tijdens de eerste wereldoorlog is weinig bekend, waarschijnlijk bleven de meeste lokomotieven - die voor het uitbreken van de vijandelijkheden in dienst waren - ook te Hasselt aanwezig.

### De periode 1919 - 1940 :

Door het in dienst komen van de verschillende mijnzetels in deze periode, werd de stelplaats Hasselt steeds verder uitgebreid en kreeg men in de loop van de tijd vier ongeschikte inzetplaatsen onder zich: Hamont was de grootste, die trouwens zelf ook instond voor het onderhoud van zijn machines, Maaseik, Winterslag en Tongeren waren uitwijkplaatsen voor machines, die wel gedurende korte tijd de status van autonome stelplaats hadden, maar waar geen onderhoudswerk uitgevoerd werd. Te Maaseik en Winterslag was wel een lokomotieflood aanwezig, in Tongeren was dit niet eens het geval.

De eerste gegevens vanuit deze periode dateren uit 1922: Hasselt was toen nog opgenomen in het distrikt Liège, doch door de nakende openstelling van de Limburgse mijnen was het bestand reeds sterk vergroot en waren de lokomotieven ook aangepast aan de nieuwe noden.

De zomerregeling van 1922 voor Hasselt voorzag diensten voor de volgende lokomotieftypen:

**Type 2/2bis : 9 inzetdagen**

De dienst bestond vooral in de lokale reizigers- en goederendiensten op de verbindingen naar Maaseik en Lanaken/Maastricht. Verder ook de bedieningstreinen en lokale rangeringen.

**Type 25 : 8 inzetdagen :**

Deze machines verzekerden vooral de zwaardere lokale goederentreinen vanuit Hasselt, vooral naar de in aanbouw zijnde mijnen, naar Diest, Landen en op de lijn naar Liège. Daar de te slepen lasten nog niet zo sterk gestegen waren, voldeden deze oude machines nog zeer goed in deze diensten.

**Type 29 : 3 inzetdagen :**

Deze driecassige lokomotieven vervingen na de wereldoorlog de zwakkere lokomotieven type 1 in de doorgaande reizigersdiensten naar Diest, Neerpelt, Liège en mindere mate Maastricht.



### Type 32 : 10 inzetdagen :

Pas na de wereldoorlog waren deze lokomotieven (later type 41) te Hasselt angekommen en reden ze vooral de stoptreindiensten. Uit de uitgebreide inzetreeks kunnen we afleiden dat ze de meeste lijnen bedienden, de grootste inzet kende ze echter op de verbinding naar Neerpelt en Hamont enerzijds en naar Diest, Tessenderlo - Leopoldsburg - Mol anderzijds.

### Type 38 : 9 inzetdagen :

Al in 1920 kwamen 18 gloednieuwe lokomotieven naar Hasselt en verzekerden er vooral de zware doorgaande goederentreinen tussen de Antwerpse haven en Leuven naar het Luikse industriebekken, maar geleidelijk aan werden deze lokomotieven ook gebruikt naar de Limburgse Kempen.

### Type 23 : 3 inzetdagen :

De rangeerlokomotieven (het latere type 53) werden enkel gebruikt te Hasselt zelf.

Deze eerste naoorlogse toestand zou nog enige tijd blijven duren, waarbij echter de inzet dan de oude typen 29 zeer sterk aan wijzigingen onderhevig was en gewoonlijk werden deze machines enkel in de zomerregelingen gebruikt en stonden ze 's winters afgesteld.

### Inzetjaar 1923 :

Anderzijds werden de typen 38 vanaf de zomerregeling van 1923 vervangen door de analoge (Britse) lokomotieven type 37 (vanaf 1926 type 31), die te Hasselt dezelfde diensten behielden als hun zustermachines. Verder werden de eerste gevolgen van de indienststelling van de eerste steenkoolmijnen zichtbaar en was er een uitgebreider verkeer op de verbindingen naar Houthalen en Genk en As. De privé-aansluitingen van de mijnzetels waren omstreeks deze periode een feit en de kolentreinen werden te Heppen, Houthalen en As samengesteld. Voor deze diensten werden voor korte tijd de ex-Duitse I'C-lokomotieven van het type G5-1 en G5-2 te Hasselt gebruikt. Deze machines waren al afgesteld geweest, doch door het stijgend verkeer werden ze terug in dienst gesteld en verrichtten in een inzetreeks met twee plandagen de diensten in het Limburgse kolenbekken.

Anderzijds werd in 1923 de inzetreeks van het type 25 van 9 tot slechts 6 inzetdagen beperkt.

### Inzetjaar 1924 :

De mijnactiviteit evolueert zeer sterk en hierdoor moeten er extra machines naar Hasselt overgebracht worden : de oude G5-machines voldoen niet meer in de opgelegde diensten en worden definitief afgevoerd en vervangen door de sterke lokomotieven type G8. Dit type is de voorloper van het type G8-1 (NMBS type 81) en is minder krachtig. In 1924 is het inzetprogramma al gestegen tot 4 en eind 1924 al tot 5 plandagen. De G8 houdt zich vooral bezig met de afvoer van de kolentreinen vanuit As en Winterslag naar Hasselt en het terugbrengen van de lege kolenbakken. Ook de inzetreeks van het type 37 wordt met 2 dagen uitgebreid en het slepen van diverse kolentreinen naar de Luikse agglomeratie is in deze reeks vervat.

Verdere uitbreiding krijgt men bij het type 32 waarbij de inzet tot zelfs 15 machines gaat : het handelt hier vooral bijkomende diensten voor de typische mijnwerkerstreinen naar de mijnzetels. Deze treinen bedienden Boksbergerheide, Genk, As in het oostelijk bekken en vanuit deze plaatsen transporteerden de mijnen zelf hun werknemers naar de arbeidsplaats.

De inzet van de overige typen lokomotieven bleef standvastig behouden.

### Inzetjaar 1925 :

In de loop van 1925 werd het autonome distrikt Hasselt opgericht met de stelplaatsen Hasselt, Maaseik, Winterslag, Mol Tongeren, Zichem en Hamont. Dit leidde tot een volledig nieuwe structuur en geleidelijk aan zouden ook de diensten aangepast worden.

Door deze splitsing kan ook het effectief duidelijker nagegaan worden en zo krijgen we voor begin februari 1925 de volgende situatie :

Type	Effectief	Inzet
Type 2	18	10
Type 25	11	3
Type 29	5	2
Type 31	18	11
Type 37	12	7
Type 23	7	4
Type 80	6	5

Opvallend is de notering van het type 31, dit zijn namelijk de typen 32S : het bestand hiervan is steeds verder uitgerooid, doch de inzet ging achteruit.

#### Inzetjaar 1926 :

De grootste wijziging in de toestand van het gewest Hasselt gebeurde juist in het jaar dat de Etat Belge overging in de N.M.B.S. : op dat ogenblik werd beslist om de oude lokomotieven type 2, 25 en 29 op betrekkelijk korte termijn af te schrijven en anderzijds ook het aantal stelplaats te rationaliseren. Hoewel beide maatregelen nog geen invloed had op het bestand en de inzet van Hasselt zouden verschillende tendensen duidelijk zichtbaar worden.

Anderzijds had men ook de overname van de industriële lijnen van Winterslag naar Boksbergerheide, van Waterschei naar As, van As naar Eisden en verder van Houthalen naar Beringen. Tevens werden deze verbindingsbochten aangesloten en kreeg men twee gloednieuwe - merendeels mijnwerkerslijnen. Hierdoor moest de aansluiting en de bediening aangepast worden. Er ontstonden - naast de nieuwe goederenstromen ook twee nieuwe reizigersverbindingen : Hasselt - Leopoldsburg - Mol enerzijds en Hasselt - Waterschei - As - Eisden anderzijds. De eerste lijn was volledig nieuw en de inzet werd verdeeld tussen de stelplaatsen Mol (met type 29) en Hasselt. De verbinding met Eisden werd geënt op de bestaande lijnen Hasselt - Maaseik, waardoor vooral op deze verbinding een aantal treinen wegvielen.

Begin 1926 werden de drie reeksen van de "oude" lokomotieven drastisch aangepakt : de inzet van het type 2 steeg tot 12 inzetdagen, het type 25 ging van nog slechts 3 tot niet minder dan 10 plandagen en de grootste sprong kreeg het type 29 : van 2 diensten naar 11, waarbij ook het bestand van Mol uitgebreid werden. Praktisch alle nog afgestelde machines werden naar Hasselt overgebracht.

Doch deze aanwinst was slechts van korte duur en al voor de zomerregeling werd een nieuwe regeling uitgewerkt : eerste voorstel was de transferts van een aantal lokomotieven type 64 voor de vervanging van het oude type 29, voor het goederenverkeer - in casu het type 25 - bouwde men het bestand van het type 80 langzaam uit en kreeg Hasselt ook 4 lokomotieven type 93 toegewezen.

Het type 64 is echter nooit te Hasselt aangekomen en werd dadelijk vervangen door 8 lokomotieven type 40 en hiervoor werd een nieuwe inzetreeks met 5 (nadien 6) inzetdagen opgesteld. Het type 40 nam vooral de diensten van de 29-ers over en reed de zwaardere mijnwerkerstreinen op de verbindingen naar Mol en Eisden. Verder waren er ook enkele diensten naar Leuven (sommige zelfs rechtstreeks Leuven Eisden) en verder ook Herentals - Hasselt.

De goederentreinen in de Kempen gingen in 1926 over op het type 80 (5 plandagen). De rangeringen te Waterschei en Winterslag werden toevertrouwd aan het type 93. De overige diensten in dit eerste overgangsjaar bleven dezelfde : het type 2 de lichte stoptreinen naar Maaseik en Hamont, de typen 25 voor de lokale goederendiensten, het type 29 voor de lichte reizigersdiensten naar Leuven, Liège en Neerpelt, het type 37 voor de doorgaande goederentreinen naar Antwerpen, Liège en Schaarbeek, het type 31 voor de diensten naar Diest, Tessenderlo, Maastricht, Tongeren en Mol. Nieuw was ook de aankomst van 2 lokomotieven type 51 voor de plaatselijke rangering te Hasselt-Stelplaats.

# *Industrielokomotieven :*

## *Cockerill-dieselloks bij de Mijnen*

Deel I

Naast de ABR-lokomotieven in Winterslag, de Montmirails in Zolder en de laatste vuurloze stoomloks te Beringen, werd er in eerste instantie te Eisden, Houthalen en Waterschei voor de veel bekendere Cockerill-dieselloko-motieven gekozen. Ook de kolenhaven van Genk - toch een onderaanneming van de mijnzetels - koos voor deze machines. Na de fusie kwamen de "Cockerills" ook in andere zetels te voorschijn.

### *Mijn van Eisden :*

Deze mijn had - na de afstelling van de stoomloks - een volledig bestand aan deze lokomotieven en gedurende de ganse loopbaan tot de sluiting is er ook geen andere diesellokomotief aanwezig geweest. Tussen 1959 en 1961 werden niet minder dan 6 dergelijke lokomotieven aangekocht en al zeer snel werd het park aan stoomlokomotieven afgesteld en gesloopt. De machines deden gedurende de 25 volgende jaren alle verkeer : d.w.z. de rangeringen binnen de mijn zelf en aan de kolenwasserij, het verkeer naar het station van Eisden en naar de steenkoolhaven langs het kanaal. Het gebruik van deze toch wel lichte lokomotieven was te Eisden mogelijk door het feit dat de ganse mijnzetel - gelegen in de Maasvallei - volledig vlak lag. Enkel de lijn naar het station vertoonde een moeilijkheid door de korte inrijbocht en de ingraving, waarbij bij nat weer nogal eens doorgeslipt werd. Daarom reed men in de laatste periode voor de Fals-wagens gewoonlijk in treinschakeling.

Een nieuwe functie kregen deze lokomotieven van Eisden bij de opening van het industrieterrein in Lanklaar. Op dat ogenblik verzekerden ze ook het sporadische verkeer naar deze bedrijven.

Van de 6 lokomotieven ging het nr 3 al vrij vlug buiten dienst en diende als pluklokomotief. De overige werden gebruikt tot bij de sluiting van de mijn in 1988 en werden kort nadien in groep afgevoerd naar Beringen voor verkoop. Het lot van de meeste van deze lokomotieven is niet gekend.

Vermelden we nog dat deze lokomotieven gedurende de ganse loopbaan geel met groene strepen als kleurstelling hadden. De lokomotieven waren niet geschikt voor afstandsbediening.

### *Mijn van Houthalen :*

Deze steenkoolmijn - waarbij de traktie voor het grootste gedeelte gedaan werd door de elektrische lokomotieven, hadden voor de interne rangeringen en bij defect aan de elektrische installaties twee Cockerill-diesellokomotieven gebouwd in 1963. Ze rangeerden vooral binnen het moeilijk bereikbare binnenterrein van de mijnzetel. Bij de sluiting van de bovengrondse installaties van de mijn omstreeks 1972 gingen beide lokomotieven over naar de mijn van Beringen. Beide lokomotieven waren volledig geel, zonder sierstrepen.

### *Mijn van Waterschei :*

Ook Waterschei kocht in 1957 niet minder dan 6 Cockerill-diesellokomotieven aan voor het ganse verkeer in de mijnzetel zelf. Doch hier was de toestand minder gunstig, daar de helling naar het station zeer moeilijk te verwerken was voor deze lichte rangeermachines. Hierdoor bleven de drie vierassige stoomlokomotieven voor deze dienst in bedrijf en zouden pas ca. 15 na de aankomst van de diesels plaats ruimen. Gemiddeld waren drie lokomotieven nodig voor het interne verkeer : twee aan de kolenlaadplaats, in

bij het vormen van de kolentreinen en een vierde als reserve en als lichterlokomotief naar het station. Gedurende praktisch 15 jaar werd deze dienst uitgevoerd, waarbij vanaf het einde der zestiger jaren ook regelmatig treinen tot in het station gereden werden. Dit gebeurde steeds in treinschakeling door twee gekoppelde machines. Hiervoor waren trouwens vier lokomotieven omgebouwd met afstandsbediening en een pneumatische bediening voor twee lokomotieven. Deze moesten wel met de stuurcabine tegen elkaar gekoppeld worden.

In 1972 werden de eerste zware *Brissonneau-Lotz* lokomotieven aan *Waterscheid* afgestaan en namen op dat ogenblik de diensten van de stomers over. Anderzijds kon ook op dat ogenblik het nummer 5 afgestaan worden aan de mijn van *Beringen*. Met de 5 overblijvende *Cockerill*'s en de twee zware lokomotieven werd de periode tot aan de sluiting afgewerkt. Wel werden de lokomotieven 1 en 2 omstreeks 1986 aan de mijn van *Winterslag* afgestaan en hier zouden ze de rangeringen in de nieuwe container-terminal gaan verzekeren. De drie lokomotieven werden in 1990 samengebracht te *Beringen* voor verkoop.

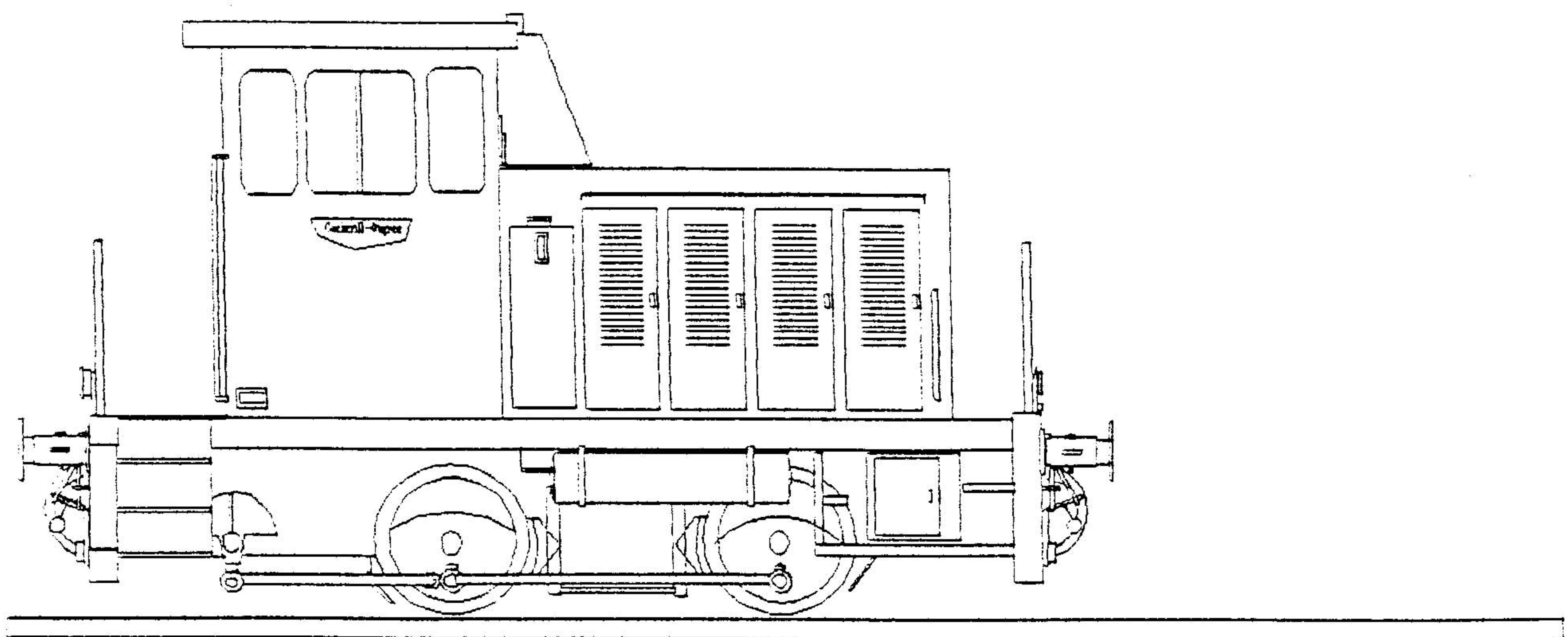
#### *Mijn van Winterslag :*

Zoals reeds gezegd zou deze zetel pas omstreeks 1986 in contact komen met de *Cockerill*-diesels : hier zouden ze korte tijd de interne rangeringen in de mijnzetel zelf en bij het container-bedrijf op de mijnzetel verzekeren. Hierdoor konden drie *ABR*-lokomotieven afgesteld worden. Deze periode werd al in 1990 afgesloten en beide lokomotieven gingen - samen met de *ABR*'s naar *Beringen*.

#### *Mijn van Beringen :*

*Beringen* had zelf op geen enkel ogenblik eigen diesellokomotieven : de volledige dienst naar het station en de kolenhaven werd afgewerkt door 5 vuurloze stoomlokomotieven, die trouwens tot in 1974 in dienst bleven. Enige probleem waren de rangeringen in de kolenhaven en hiervoor stond een gewone stoomlokomotief ter beschikking. Om deze te vervangen werd één van de lokomotieven van *Houthalen* overgenomen omstreeks 1967 en hier ingezet. Enige tijd later werd resp. ook een lokomotief van *Eisden* (nr 3) en nadien *Waterscheid* (nr 5) gebruikt. Binnen de zetel zelf werden anderzijds één van de vierassige lokomotieven "*Montmirail*" van *Zolder* gebruikt. Pas in 1974 gingen praktisch alle diensten over op de "nieuwe" *Brissonneau-Lotz* lokomotieven en werd één *Cockerill* lokomotief en de *Montmirail* afgesteld (samen met de vuurloze stoomloks.)

Voor de rangeringen in de kolenhaven werden steeds verschillende machines gebruikt, dit vanop het ogenblik dat er overtollige machines naar *Beringen* gevoerd werden voor verkoop. Vanaf ca. 1976 werd trouwens steeds een afstandsbestuurde machine gebruikt. Ook intern stond soms een tweede *Cockerill* in dienst.



# *Driestandenseininrichting :*

## *Stopseinen .*

### a. Gewoon stopsein :

#### Doel :

In tegenstelling met een stopsein uit het tweestandenstelsel, kan men met hetzelfde sein uit het driestandenstelsel veel meer informatie geven aan de bestuurder en hierdoor het verkeer soepeler laten verlopen en versnellen.

De stand  $45^\circ$  geeft trouwens een bijkomende informatie "verminderen van de snelheid", iets wat met een tweestandsein niet mogelijk was zonder bijkomende waarschuwingsarm en de nodige bedieningen.

Een stopsein van deze vorm kan naargelang de plaatsing verschillende doeleinden hebben :

- als in- en uitrijsein van een station of een wijkbundel
- als bloksein op een lijn onderverdeeld in blokken
- als sein bij een vertakking of een afstelbundel.

#### Vorm :

Het stopsein bestaat uit een rode seinplaat met witte dwarsbalk. De achterzijde is wit met zwarte dwarsbalk. Het seinpallet is gewoon rechthoekig van vorm - dus zonder de karakteristieke ronde schijf van het tweestandseininrichting.

Er zijn twee vorm van seinpallet :

- de gegoten versie met de ingebouwde gekleurde glazen voor de lamp(en)
- de rechthoekige versie met aparte houder voor de gekleurde vensters.

#### Seinstanden en betekenis :

seinarm horizontaal	rood licht	doorrijden verboden
seinarm onder $45^\circ$	geel licht	doorrijden mogelijk maar de snelheid moet verlaagd worden. Het kan de o.a. de volgende betekenissen hebben :

#### **op volle lijn :**

- doorrijden in volgende blok, doch het volgende stopsein staat op onveilig, dus vertragen om op tijd tot stilstand te komen.

#### **als inrijsein :**

binnenrijden in station via een afwijkend spoor tegen verminderde snelheid

binnenrijden in station op doodlopend of bezet spoor.

seinarm vertikaal

groen licht

**op volle lijn :**

doorrijden op de referentiesnelheid het volgende stopsein is open (90°) of is een waarschuwingsein.

**als gewoon stopsein (inrijsein / uitrijsein)**

doorrijden tegen referentiesnelheid op doorgaande spoor in station of wijkbundel.

het volgend sein is :

een waarschuwingsein (uitrijsein)

een uitrijsein (stopsein in het stationsbereik)

**Plaatsing :**

altijd links van de rijrichting.

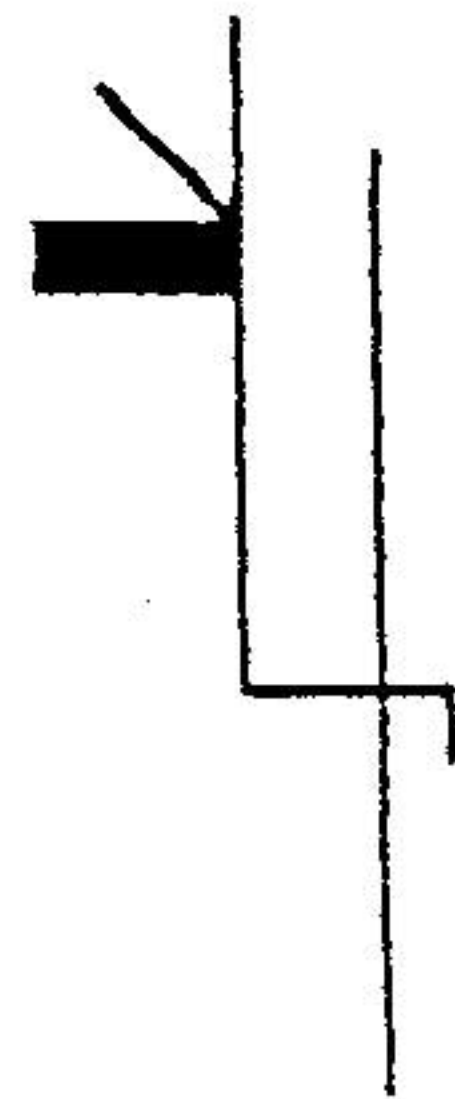
wordt gebruikt als gewoon **stopsein** :

- beveiliging van gevaarlijk punt (wisselstraat, uitwijkbundel, vertakking, beweegbare brug, ....)

wordt gebruikt als **bloksein (of gekombineerd sein)**

- voor het begin van een volgende blok (in regel op de remafstand ter plaats of een afstand groter).

**Symbool :**



# Jaaroverzicht

winterregeling 1956 : deel II

Diesel- & elektrische tractie

Diesellokomotieven :

Lijn- & Rangeerlokomotieven :

Type	FNDM	FLD	FBM	FSR	FKR	FHS	NK	GT	MUT	FEO	Tot.
201					5	9	19	14			47
202				3					5	6	14
203									17		17
230		1	1								2
231			1								1
250				22							22
252	2										2
253					15			7			22
270									1	4	5
272	10										10
Tot.	12	1	2	25	20	9	19	21	23	10	142

Diensten diesellokomotieven :

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
201	55	47		48
202	17	14		15
203	19	17		17
230	4	2		2
231	1	1		1
250	25	22		22
252		2		2
253		22		22
270	6	5		5
272		10		10

Elektrische tractie :

Lijnlokomotieven :

Type	FBM	FSD	FLS	FLV	NK	FEO	MKM	Tot.
101	18							18
120	3							3
121	2							2
122	13	12	4	10	7			46
123						7	4	11
Tot.	36	12	4	10	7	7	4	80

Diensten elektrische lokomotieven :

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
101	20	18	1	18
120	3	3		3
121	3	2	1	2
122	50	46	4	46
123	53	11		11
Tot.	129	80	6	80



Motorwagens :

Type	FRST	FLD	FBM	GF	FR	FC	FSN	FVY
551	4			6				6
552							5	
553		3				10	4	
554					6			
601								
602			3					
603	6					6		
604		8						
605		8						
607								
608			6					
620			7					
651								
652			1					
653			°					
654			°					
670			°					
671			° 6					
Tot.	10	19	23	6	6	16	9	6

Type	NK	ATH	GT	MBX	LC	Tot.
551	6	7		6		35
552						5
553		3	9		6	35
554			8			14
601						
602						3
603				6		18
604						8
605						8
607						
608						6
620						7
651						
652						1
653						°
654						°
670						°
671						° 6
Tot.	6	10	17	12	6	146

**Diensten motorwagens :**

Type	Effectief	In dienst	Reserve	Diensten
551	53	41	3	35
552	6	6		5
553	50	36	9	35
554	20	17	1	14
601	5	2	1	
602	6	5		3
603	30	26		18
604	10	9		8
605	10	10		8
607	1	1		
608	6	5		6
620	10	7		7
651	1			
652	1			1
653	2	1		° 6
654	2	2		° 6
670	4	4		° 6
671	1	1		° 6
Tot.	218	173	14	146

De telegrafische afkortingen die hierin voorkomen werden reeds aangehaald in het eerste deel van dit jaarverslag dat verschenen is in L.S.V. Tijdschrift nr. 64. Hierop maakt echter de stelplaats Florennes een uitzondering, daarom vermelden we ze nog even .

Florennes      telegrafische afkorting      GF

In het volgend tijdschrift beschrijven we de zomerregeling van 1957. Ook dit jaaroverzicht zal in twee delen verschijnen.

## *Lijn 112 : La Louvière - Piéton - Marchienne-au-Pont .*

Zoals voor veel lijnen uit deze streek, werd ook deze verbindingslijn aangelegd door een typisch industriële maatschappij. Al op 20 december 1851 werd de voorlopige concessie verleend aan de "Chemin de Fer du Centre" en in 1853 kreeg de industrielen uit deze streek de toelating tot het aanleggen van een verbinding tussen Ecaussines, via Haine-St-Pierre naar Charleroi. De lijn was een vervolg op de rechtstreeks verbinding uit Brussel en zou even ten noorden van Monceau (en als dichtbijgelegen station Marchienne-Au-Pont) op de lijn Brussel - Charleroi aansluiten.

Daar waar het eerste deel tot in La Louvière al in 1860 aangelegd was, zou de verbinding verder nog vijf jaar aanslepen. Van de oorspronkelijke tracé werd op verschillende punten afgeweken en er werd getracht om zoveel mogelijke mijnzetels te ontsluiten. Hierdoor kreeg de lijn 112 zo een grillige vorm en groeide de afstand aan tot niet minder dan 19 km.

Op 7 januari 1865 werd de verbinding officieel geopend en dadelijk daarna werden de eerste goederendiensten aangevat. Het reizigersverkeer werd pas op 1 juni van hetzelfde jaar geopend.

De exploitatie door de "Chemin de Fer du Centre" duurde hier niet lang, daar de verschillende industriële concessies zich in 1866 groepeerden in de "Société Général d'Exploitation" die zelf instond voor een rationele uitbating van de verschillende lijnen. De onroerende goederen bleven echter in de oorspronkelijke maatschappij.

In 1878 werd de SGE dan overgenomen door de Etat Belge, maar de verbinding bleef nog tot omstreeks de eeuwwisseling van lokaal belang en werd enkel gebruik voor de aanvoer van werkkrachten en de afvoer van kolen. Nadien werd de lijn ingeschakeld in de rechtstreekse verbinding tussen Mons en Charleroi, waarbij afwisselend de lijn over Luttre als over Piéton gebruikt werd.

Deze situatie bleef gedurende de resterende periode gehandhaafd tot op heden en beide verbindingen zijn evenredig bereden. Pas bij de elektrifikatie van de "Waalse As" kregen we weer een onderscheid: men opteerde immers voor de vervroegde elektrifikatie van de verbinding via Manage en Luttre en deze verbinding kwam als bij het begin van de winterregeling van 1980 onder draad. Vanaf dat ogenblik ging praktisch alle verkeer over deze reisweg. Opmerkelijk feit was ook dat - bij de herwerking van het verkeer rondom La Louvière en de inrichting van La Louvière-Sud als hoofdstation - in 1981 de werkplaats van Haine-St-Pierre als eiland onder draad kwam voor testen en nazicht van het elektrisch materieel. De stellen en lokomotieven werden wel met dieselloks onder de eigenlijke draad gebracht.

De modernisering van de lijn 112 leidde tot immense spoorwerken en rechte trekken van de bochten. Ook de inrichting van een nieuw station (La Louvière-sud) leidde tot langere werktijden en daarom kwam de lijn in drie stappen gereed: op 12 december 1982 konden de treinen al La Louvière-sud bereiken en werd hier het eindpunt gelegd van de treinen komende van Brussel. Met de zomerregeling van 1983 (op 20 mei) kwam het deel tot in Piéton (en ook het baanvak naar Binche) onder draad en reden sommige treinen door tot in Piéton. Hier was het spoorverkeer gedurende meer dan een jaar onderbroken geweest. De grootste spoorwerken werden gedaan tussen Piéton en Marchienne-au-Pont en hier werd het elektrisch bedrijf op 16 januari 1984 ingehuldigd. Vanaf de IC/IR-regeling van 1984 waren beide verbindingen tussen Charleroi en Mons weer evenredig: de IC-trein reed over Manage, de IR-dienst deed Piéton en La Louvière-sud aan. Als belangrijk deel van de Waalse As zal de toekomst van de lijn dan ook rooskleurig blijven.

## Overzicht lijn 112 :

### a. Voornaamste data :

Datum	Gebeurtenis :
20/12/1851	Koncessieaanvraag van "Chemin de Fer du Centre"
23/05/1853	Oprichting maatschappij
07/11/1857	Toekenning koncessie aan "Chemin de fer du Centre"
07/01/1865	Opening lijn 112 La Louvière - Marchienne au-Pont
01/06/1865	Inrichting reizigersdienst
/ /1866	Overname door "Société Général d'Exploitation"
.../.../1878	Overname Etat Belge
12/12/1982	Elektrifikatie La Louvière - La Louvière-Sud
20/05/1983	Elektrifikatie La Louvière-Sud - Piéton
16/01/1984	Elektrifikatie Piéton - Marchienne-au-Pont

### b. Stations / stopplaatsen / afstanden :

Oude afk.	Nieuwe	Station / Stopplaats	Afstand
		La Louvière - Bovy	0.5
		Haine-St-Paul	1.2
		La Louvière-sud	1.7
GT	GT	* Haine-St-Pierre vorming / stelplaats	1.8
LHP	LHP	Haine-St-Pierre	2.3
LMT		Mariemont	4.5
LMZ		Morlanwelz	5.7
		Carnières	7.4
		Bois des Vallées	8.7
LPT	LPT	Piéton	9.9
FFL	FFL	Fontaine-l'Evêque	14.1
		Goutroux	16.5
FMR	FMR	Marchienne-au-Pont	21.7

### c. Vertakkingen :

Naam vertakking	afstand	richting / bestemming
Y St-Vaast	0.0	richting Mons (118) / Manage (116)
Y Mariemont	3.0	richting Binche (108)
-- Piéton west	9.7	richting Manage (113)
-- Piéton-oost	10.0	richting Anderlues (110)/Trazegnies (121)
Y Goutroux	16.5	
Y Martinct	19.9	richting Monceau (124)
Y Ruau	20.8	richting Brussel (124)

### d. Industrieaansluitingen :

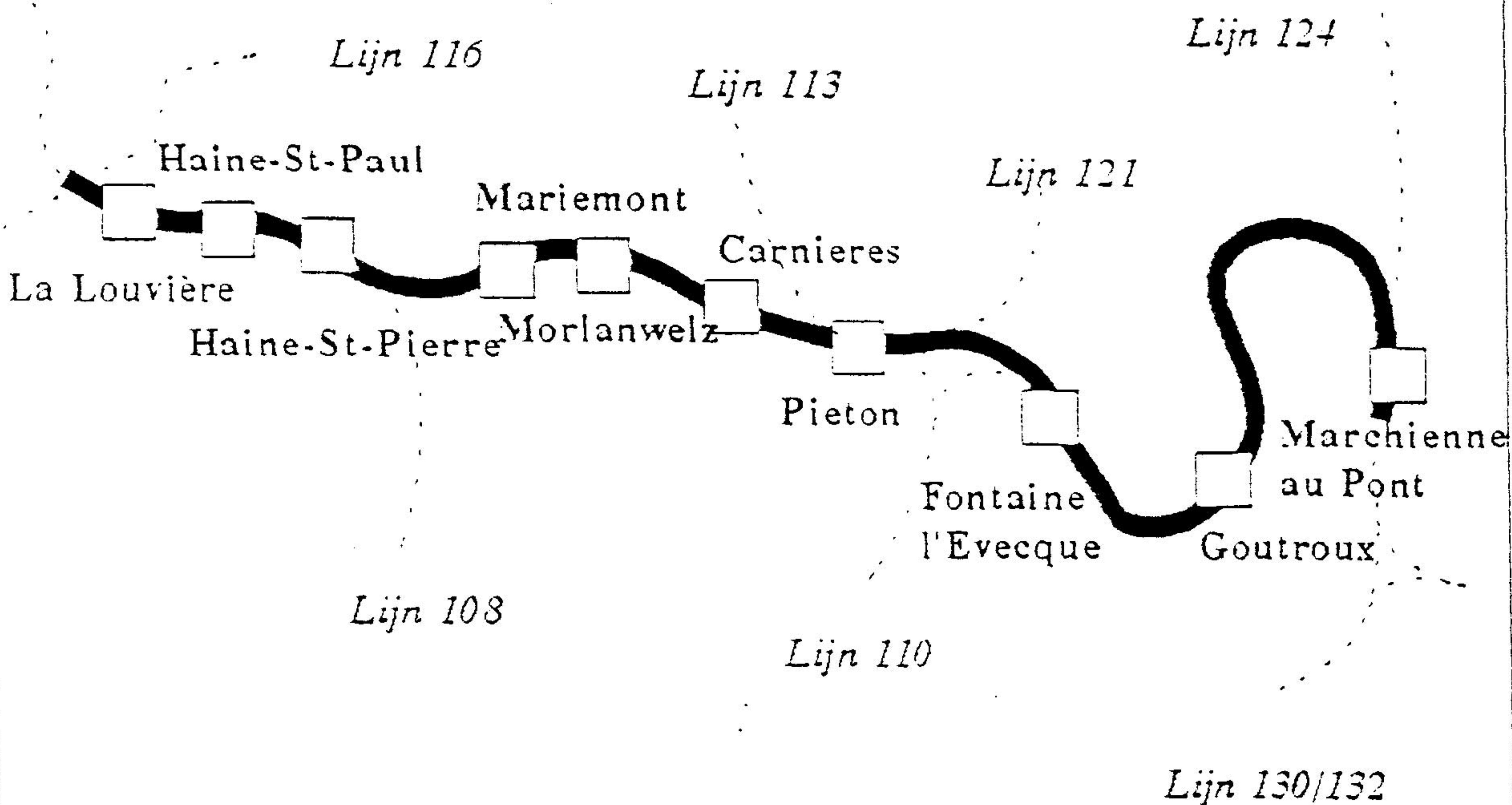
te Haine-St-Pierre (metaalverwerking), Mariemont (mijn), Morlanwelz (metaalverwerking), La Louvière (metaalverwerking), Piéton (mijn), Fontaine-l'Evêque, Goutroux, Monceau

# Overzicht lijn 112

La Louvière - Pieton -

Marchienne au Pont

*Lijn 114/107*



e. Uittreksluit reisgids

reisgids van zomerregeling 1953

### 112 Charleroi (Sud) - Piéton - LA LOUVIERE (Bergen) 112

(Sud) - (Zuid) - (Bergen)

K.m.	7403		6971		7301		7303		7305		3207		209		015		7315		7409		7413		7507		7535		2091		
	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	FA	TA	
Liège (Guill.) 12S	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Liège (Loned.) 12Sa	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Namur 130	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
0 Charleroi (S.) X ⊕	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2 Marchienne (Est)	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
4 Marchienne au-Pont ?	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
12 Fontaine-l'Évêque	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
16 Piéton	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
0 Roux	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2 Wilbeuroux	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3 Courcelles (Centre)	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5 Trzeznies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
9 Forchies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
11 Piéton	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
0 Piéton	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3 Carnières	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5 Marlianweiz	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6 Mariemont	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
8 Haine-St-Pierre	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
0 La Louvière-Bouv	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1 La Louvière	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5 Bois-du-Luc	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
7 Braquesnies	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
9 Thieu	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
12 Havre-Ville	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
15 Obaure	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
19 Nimy	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
21 Mons X ⊕	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Tournai 78	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

481 Les dimanches et jours fériés, tarde de 2 minutes au départ de Charleroi (S.)  
 (1) Les dimanches et jours fériés: A. 3.27. (1) Oo Zone en feestdagen: A. 3.2

### 112 Charleroi (Sud) - Piéton - LA LOUVIERE (Bergen) 112

(Sud) - (Zuid) - (Bergen)

K.m.	2095		7329		7333		7353		7359		2115		7361		7367		7371		7369		7365		736	
	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA	M	TA
Liège (Guill.) 12S	3.16	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Liège (Loned.) 12Sa	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Namur 130	9.12	9.40	9.40	..	10.05	10.05	..	10.05	..	..	..	..	10.05	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Charleroi (S.) X ⊕	10.00	10.55	11.30	..	11.39	12.37	..	12.15	12.29	..	..	..	13.19	..	..	..	13.56	14.20	14.27	14.2	..	..	..	..
2 Marchienne (Est)	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
4 Marchienne au-Pont ?	10.05	11.01	11.05	..	11.45	12.13	..	12.21	12.35	..	..	..	13.24	..	..	..	14.02	14.26	14.33	14.3	..	..	..	..
12 Fontaine-l'Évêque	10.04	11.01	11.04	..	11.46	12.13	..	12.21	12.36	..	..	..	13.25	..	..	..	14.02	14.27	14.34	14.3	..	..	..	..
16 Piéton	10.16	11.14	11.57	..	12.41	13.11	..	13.19	13.34	..	..	..	14.28	..	..	..	14.12	14.37	14.44	14.4	..	..	..	..
0 Roux	11.07	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2 Wilbeuroux	11.11	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3 Courcelles (Centre)	11.15	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5 Trzeznies	11.17	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
9 Forchies	11.23	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
11 Piéton	11.27	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
0 Piéton	11.31	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3 Carnières	10.23	11.31	11.33	..	12.24	12.41	..	13.07	12.56	..	..	..	13.42	14.10	..	..	14.44	15.03	..	..	..	..	..	..
5 Marlianweiz	11.35	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6 Mariemont	11.39	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
8 Haine-St-Pierre	11.42	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
0 La Louvière-Bouv	10.32	11.46	11.32	..	12.39	12.57	..	13.16	13.06	..	..	..	13.57	14.19	..	..	14.59	15.18	..	..	..	..	..	..
1 La Louvière	10.33	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
5 Bois-du-Luc	10.36	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
7 Braquesnies	11.40	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
9 Thieu	11.45	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
12 Havre-Ville	11.47	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
15 Obaure	11.53	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
19 Nimy	11.58	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
21 Mons X ⊕	10.54	12.05	11.54	..	12.21	13.42	..	13.49	13.27	..	..	..	14.49	15.46	..	..	15.50	..	..	..	..	..	..	..
Tournai 78	10.33	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

# De Boekenplank

..... promoties tot 31 augustus

## Pins

De T.S.P. heeft weer 2 nieuwe pins uitgebracht. De eerste stelt de lokomotief 101.012 voor terwijl er op de tweede de motorwagen 4333 wordt afgebeeld met zijn aanhangwagen.

Pins 101.012	250 BEF + verzendingskosten	275 BEF
Pins 4333	250 BEF + verzendingskosten	275 BEF

**NU SAMEN VOOR SLECHTS 500 BEF >> BESTEL NU !!**

## Video's

### NIEUWE UITGAVES

Er zijn weer een aantal nieuwe video's verschenen of bijgekomen in de reeks die de L.S.V. sinds kort verdeeld. Hieronder volgt een overzicht van de nieuw verkrijgbare video's met hun promoties. De vorige video's blijven leverbaar !!

#### 1. Reeks : A TRAIN WATCHER'S DIARY :

- Volume 1 :** Stoom, diesels en elektrische lokomotieven werden gefilmd zowat overal ter wereld. een greep uit de verschillende plaatsen : Baltimore, West Point, Conrail, Amtrak, Blue Mountain & Reading, Valley Railroad en nog vele anderen
- Volume 2 :** Deze 55 minuten lange film doet U het volledig oosten van de Verenigde Staten ontdekken .
- Volume 3 :** In deze moeilijk berijdbare streek krijgen we de meest vreemde treinen te zien met lokomotieven die de treinen helpen opduwen ( lichterlokomotieven) verder ook de Truc-Train, de Unit Trains en de gemengde treinen van zowel de Amtrak Broadway als de Pennsylvanian.
- Volume 4 :** Volop actie met de Amtrak en de Union Pacific
- Volume 5 :** De dieseltractie wordt afgewisseld met de enorme stoomlokomotieven tijdens de Nationale Historische Spoorwegdag.
- Volume 6 :** Weer stoom met de U.P. Challenger no. 3985 tussen Wyoming en Utah in juli 1992. Verder ook beelden van dieselloks van de Union Pacific, Sounthern Pacific en de Denver & Rio Grande Western.

Prijs per volume	1080 BEF + verzendingskosten speelduur ca. 60 minuten	1150 BEF
Prijs voor de set	normaal nu tot 31 augustus slechts	6730 BEF 6000 BEF incl. verzending

**BESTEL NU !!**

## 2. Reeks : SCHWEIZER BAHN & LANDSCHAFT !!

De meeste video's over treinen gaan uitsluitend over treinen. Deze videoreeks brengt echter verandering, buiten de gewone zichten op de treinen krijgen we ook zicht op de stations en hun omgeving, luchtopnames, historische fragmenten van het spoorbedrijf, opnames van het land en de bezienswaardigheden. Dit alles aangevuld met kaarten en grafieken. Kortom een video voor heel het gezin waarbij men leert zowel over de spoorwegen als over de geschiedenis en aarderijkskunde van de strek. Een niet te missen videoreeks !!

Die Bodensee - Toggenburgbahn  
Die Emmentalbahn Moutier - Thuin  
Die Appenzeller Bahnen

Deze drie prachtige videocassettes duren ongeveer 50 minuten per deel en zijn afzonderlijk verkrijgbaar. U heeft er natuurlijk alle baat bij ze samen te bestellen met onze speciale promotie :

Per band :	1180 BEF + verzendingskosten	1250 BEF
Nu tot 31 augustus voor de drie samen		3350 i.p.v. 3750

**BESTEL NU EN BESPAAAR 400 BEF !!**

## 3. Nieuwe video's :

### Dampf hinter dem Eisernen Vorhang :

DR Normaalspoorstoomlokomotieven in 1974. Een historische reis over DDR-sporen. Men ziet de BR 41, 03.2, 01.5, 52, 35, 50 en 64 weer het werk evenals de 50.0, de 44 en vele anderen. Kortom een volledig overzicht van de DR-stoomlokomotieven die in 1974 nog in dienst waren. Een niet te missen film voor de liefhebbers van Duitsland !!

Normaal	1580 BEF + verzendingskosten	1650 BEF
	speeltijd : 70 minuten	
Nu tot 31 augustus		<b>1500 BEF incl. verzendingskosten !!</b>

### Dampf zu Honeckers Zeiten :

Een film over de DR-stoomlokomotieven in de jaren 70 zowel in de zomer als in de winter. We krijgen onder andere volgende onderwerpen : Rund um Dresden 1977 / Winter auf der Saalebahn / Personenzüge um Döbeln / Pazifiks in Brandenburg / Letzte Plansätze der Altbau 01 / Impressionen von den Smalspurnetzen Thum, Wilkau-Hasslau-Schönheide en nog veel meer

Normaal	1580 + verzendingskosten	1650 BEF
	speeltijd : 50 minuten	
Nu tot 31 augustus		<b>1500 BEF incl. verzendingskosten !!</b>

## 4. Promotie Rio Grande :

Beelden uit mei 1993 samen met de historische beelden uit 1950 vormden de basis van deze reeks bestaande uit 4 video's :

RIO-GRANDE ROTARY TRIPLE HEADED	60 min	1540 BEF
RIO GRANDE ROTARY SPECTACULAR	90 min	1540 BEF
TRIPLEHEADER ROTARY	120 min	2300 BEF
RIO GRANDE STEAM FREIGHT	60 min	1480 BEF
		+ 70 BEF verzendingskosten
NORMAAL : 7140		NU SLECHTS 6400 BEF

BESTEL D.M.V. HET IN BLIJLAGE VERSTUURDE BESTELFORMULIER !!



### 1. Stoomlokomotieven :

#### Stoomlokomotief 1 : Cockerill

Na de voorbereidingen aan de ketel en het vervangen van alle dichtingen, kon ook de waterdrukproef gunstig afgesloten worden en kan de lokomotief tijdens de volgende weken zijn keuringen ondergaan.

Ondertussen werd verder werk gemaakt met de herschildering en de heropbouw van de lokomotief : de ketel en het interieur werden volledig ontroest. Dit gebeurde ook met de watertender en deze werd al in zijn definitieve schildering gebracht. Thans wordt vooral gewerkt aan de beide bufferbalken. Aan één kant moet een gedeelte van de bufferplaat vervangen worden. Tijdens de komende weken worden de schilderwerken afgewerkt en kan het drijfwerk gemonteerd worden. Hierdoor kan deze lokomotief voor demonstratieritten en rangeringen te As zelf gebruikt worden.

Later wordt een loze remleiding met remkraan aangebracht en wordt de voedingspomp aangevuld met een injekteur zodat de watertoevoer steeds gewaarborgd blijft.

#### Stoomlokomotief 10 Bebert : La Meuse

In een rekordtempo werden alle nodige werkzaamheden van voor het ritseizoen uitgevoerd : na het vervangen van een gedeelte van de vlampijpen, werd nu vooral werk gemaakt van twee onderdelen :

-- alle smeerleidingen naar de aslagers en de voornaamste geleidingen werden nagekeken, vervangen of hersteld. Ook de oliepomp werd volledig nagekeken en hersteld. Hierdoor zal de smering in het komende seizoen terug optimaal zijn en wordt het morsen in de omgeving van de pomp sterk verminderd.

-- de nieuw gekonstrueerde asbak werd gemonteerd : deze verschilt in verschillende onderdelen van de oorspronkelijke asbak. Het mechanisme om de asbak te openen werd vereenvoudigd en doeltreffender gemaakt waardoor de kans op voortijdig openen van de asbak tot het verleden zou moeten behoren. Verder werden regelbare luchtkleppen in de asbak ingebouwd. Dit had de oorspronkelijke asbak niet, zodat regelmatig moeilijkheden met het vuur optraden. Hopelijk behoren ook deze problemen tot het verleden.

-- verder werd ook de ophanging van het rooster en het rooster zelf vernieuwd en aangepast.

-- laatste werk was het oplassen van de linkertender om zo de lekken tegen te gaan. Nochtans zal deze tender in een betrekkelijk korte periode moeten behandeld worden, of zelfs volledig vervangen. De plaat is immers op verschillende plaatsen zeer dun geworden.

Voór de volgende weken staat het opnieuw opplamuren van de tender en de afwerking van de schildering op het werkprogramma. Ook de resterende (afgestopte) vlampijpen moeten nog vervangen worden tegen het eigenlijke ritseizoen.

Op Pinkstermaandag werd dan de testrit naar Eisden zonder echte problemen uitgevoerd en op 29 mei werd dan de eerste groep in stoomtractie gereden.

## 2. Diesellokomotieven :

### Diesellokomotief 22 : Montmirail

Voor de testrit naar Eisden en de groep op 29 mei moest er ook deze lokomotief rijvaardig zijn. Alhoewel er in het tussenseizoen zo goed als geen werkzaamheden werden uitgevoerd en dat ook alle schilderwerken zijn stil gelegd moesten er toch een aantal zaken nagekeken en herstelt worden.

De lokomotief werd weer eens volledig gesmeerd en de mazoutpomp van de motor kant Eisden werd voorlopig hersteld, zodat weer beide motoren dienst kunnen doen. Het is echter niet de bedoeling dat deze lokomotief alle diensten zal verzekeren op de museumlijn, er bestaat zelfs een redelijk grote kans dat de lokomotief na de Stoomhappening slechts als reservelokomotief op de L.S.V.-sporen zal verschijnen en dit tot na zijn grote revisie die niet al te lang meer kan worden uitgesteld.

Het is zo dat deze lokomotief sinds de aankoop de enige rijvaardige diesellokomotief van de vereniging was en ook een groot aantal diensten op zijn actief heeft. De meest sensationele zal dat ook de verhuis tussen Zolder en As geweest zijn, waar de D22 op eigen kracht 16 voertuigen van de L.S.V. heeft getrokken tot in Eisden om te kunnen keren en zo terug naar As.

### Diesellokomotief 23 : Mercedes

Ook aan deze lokomotief blijft nog redelijk veel werk te verzetten, toch heeft de Mercedes er al verschillende kilometers opzitten in de rangeerdienst te As, en heeft hij enkele weken geleden bewezen toch redelijk zware treinen in rangeerdienst te kunnen trekken.

Zijn voornaamlijkste gebreken bijven echter de transmissie ( lek aan de dichting ) en zijn perslichtsysteem waarvan verschillende kleppen regelmatig de dienst weigeren. Na een grondige revisie zal deze lokomotief echter zonder grote problemen en de middelzware tot zware rangeringen kunnen uitvoeren evenals de lichte baantreinen. Deze lokomotief zou direct na de ABR nr. 36 onder handen genomen worden.

### Diesellokomotief 36 : ABR

Aan deze diesellokomotief is er echter het meeste werk verzet: de kast heeft weer zijn oorspronkelijke kleur gekregen zodat de menie en de nog niet afgeschuurde onderdelen boven het chassis weer hun kleurstelling hebben gekregen. De wielen en het chassis werden door behulp van de compressor ingespoten met een koudontvetter, hierdoor verkrijgen we een betere indringing van het produkt ( tot op het metaal ) en hierdoor kon het grootste vuil door middel van de hoge drukreiniger verwijderd worden.

Verder werden ook verschillende kleppen van de afstandsbediening verwijderd, zodat de sturing van de lokomotief steeds logischer wordt om te begrijpen. Door het verwijderen van de kleppen moesten verschillende leidingen aangepast of vervangen worden.

Verder werden er verschillende aanpassingen doorgevoerd na de nodige testen, zo werd bv. de bedrading tussen de batterijen en de startmotor volledig vervangen. De oude bedrading verkeerde in zo'n slechte staat dat kortsluiting aan de massa bijna niet meer te vermijden was met alle gevolgen van dien.

Op het ogenblik dat dit tijdschrift verschijnt zijn we bezig de remblokken om te bouwen van monoblokken naar de standaard NMBS-systemen zodat bijregelen en vervangen zonder problemen zou moeten verlopen. Deze ombouw verloopt echter niet zonder de nodige problemen : de remstangen zullen aangepast moeten worden en het volledige stelmechaniek liet het afweten, zodat het er volledig onderuit moest om terug gangbaar gemaakt te worden. Dit bracht natuurlijk wel wat problemen op met de planning omtrend deze lokomotief.

Het is ook de bedoeling dat de D22 Montmirail dezelfde revisie ondergaat, zodat de lokomotief tegen het seizoen 1996 weer helemaal in orde is zowel technisch als uiterlijk. Aan deze lokomotief is er echter zoveel werk ( onder meer omdat hij alles in het dubbel heeft ) dat de mogelijkheid om hem volledig afgewerkt op de LSV-sporen te zien voor het seizoen 1996 een moeilijk haalbare kaart wordt. Dat deze lokomotief in de loop van het seizoen 1995 zal ingezet worden o.m. voor testritten en eventueel voor speciale gelegenheden moet ten alle tijde mogelijk blijven.

De ABR 36 zal in tussen de diensten van de Montmirail over nemen, dat zou niet zo een groot probleem moeten zijn aangezien deze lokomotief verleden seizoen de volledige trein ( Bebert + 2 L-rijtuigen + de D22 Montmirail ) de berg op heeft kunnen trekken. Ook tijdens de rangeerwerkzaamheden voldeed deze lokomotief beter als voorzien zodat deze 300 pk sterke lokomotief dit seizoen welliswaar dikwijls te bewonderen zal zijn op de L.S.V.-sporen.

### Diesellokomotief 42 : Cockerill

De eerste van de twee rijvaardig te maken lokomotieven van deze reeks heeft in As verleden maand zijn eerste meters in eigen tractie afgelegd. Aan deze toch zeer eenvoudige gebeurtenis gingen toch heel wat werkuren vooraf. De motor, transmissie en de drijfstangen moesten nageken worden alvorens een eerste poging te ondernemen. De eerste dag heeft de motor gelopen met behulp van rechtstreeks op de startmotor geschakelde batterijen omdat de interne bekabeling het liet afweten, deze werd echter nageken zodat de derde dag de motor via het bedieningspaneel kon worden bestuurd. Het is pas na de zesde dag hard werken dat deze lokomotief haar eerste meters in eigen tractie aflegde.

Het is de bedoeling deze lok dit seizoen in As in te zetten voor rangeringen zonder dat hij hiervoor nog verder opgemaakt wordt. Hierdoor kunnen we alle kinderziektes ontdekken en beetje bij beetje verbeteren. Eventueel zal deze lokomotief nog dit jaar de nodige testritten ondergaan op volle baan om zo - nu reeds - de haalbaarheid van deze bijkomende baanlokomotief te kunnen nagaan.

Indien alles goed gaat kunnen twee van de vijf lokomotieven die momenteel in As staan rijvaardig gemaakt worden. Hiervan zal de eerste terug omgebouwd worden naar de N.M.B.S.-lokomotief type 230 en de andere zal - zonder de optie afstandsbesturing - terug omgebouwd worden naar de originele versie die aan de Kempense Steenkoolmijnen werd geleverd. Doch dit alles is momenteel nog steeds toekomst. De eerste lokomotief zou pas eind dit jaar in revisie gaan ( samen met de D22 ) zodat we hem pas terug kunnen verwachten tegen de Stoomhappening 1995 mits er bij de revisie geen bijkomende zware problemen opduiken.

Meer hierover in de volgende tijdschriften.

## 3. Rijtuigen :

### K1 - rijtuigen :

De aankoop van twee K1-rijtuigen een AD en een A is nu werkelijkheid geworden. Na de nodige keuringen en toelatingen zullen beide rijtuigen verstuurd worden van Leuven richting As. Het is de bedoeling deze rijtuigen dit seizoen te kunnen inzetten, of dit een haalbare kaart is zal echter afhangen van de toestand van deze rijtuigen en de snelheid waarmee we de wisselstukken die nog afgebroken moeten worden terug in de rijtuigen staan. Verder is het zo dat op verschillende rijtuigen die in Leuven stonden door de buurtjongeren deftig was geschreven met graffiti's, hopelijk zijn onze rijtuigen aan dat lot ontstapt en gebeuren er geen onregelmatigen ( graffiti, ingooien van ramen, ... ) tot hun verhuis.

### R-rijtuig :

Intussen zijn we in As begonnen met een grote beurt te geven aan het tweede klasse R-rijtuig. Momenteel wordt de buitenkant onder handen genomen ( afgeschuurd en in de menie ). Binnen enkele maanden zal dat rijtuig in zijn nieuwe liverei ( niet meer rijtuiggroen ) terug ingezet worden.

#### 4. Emplacement / tentoonstellingen :

Om terug de omgeving gereed te hebben voor het begin van het eigenlijke zomerseizoen zijn er tal van werken uitgevoerd.

Eerste werk hierbij is de onkruidbestrijding, die in het deel waar de reizigers komen, zeer drastisch is aangepakt, doch door het slechte weer is zelfs het onkruid en gras sterker gebleken dan een bestrijdingsmiddelen. Nochtans hopen we het ganse deel tegenover het station tegen eind juni onkruidvrij te krijgen. Dan kan trouwens gedacht worden aan de afwerking, door het uitstrooien van ballast in en tussen het smalspoor en het uitvoeren van de nodige aanplantingen en grasvelden op de tussenliggende delen.

Ook voor het station is werk gemaakt van het verfraaien van het uitzicht : de mijnwagen voor het station werd op een stuk spoor gezet en de (oude) boordstenen werden verwijderd. In de komende weken worden de plaveien voor het stationsgebouw opnieuw gelegd en daarna kan gestart worden met de aanleg van de bloemenperken. Verder zal de mijnwagen zo opgefrist worden dat hij een blikvanger wordt voor de stoomtrein.

Derde werk was het uitrangeren van het rollend materieel : tijdens de winter werd alle materieel gegroepeerd en thans is de opstelling zo dat de toeristen opnieuw een goed beeld krijgen van de traktiemiddelen : spoor 1 is en blijft vertrekspoor en hierop wordt het dieselstel 554.14 vast opgesteld, zodat ook bij kleinere groepen dadelijk een rit kan gemaakt worden. Op spoor 2 is het nog niet gerestaureerde materieel aanwezig en achtereenvolgens zijn er "Nestor", "Simone", de Deutz-diesel, de Moës, een FUF-diesel en een Cockerill-diesel afgesteld. Hierachter wordt de kolenlaadplaats en de ketelwagen weer voorlopig opgesteld. Nochtans verhuist de behandelingsplaats vanaf de zomerregeling naar het losspoor, waar binnenkort gestart wordt met een vaste installatie.

Spoor 3 biedt plaats aan de machines in restauratie, nl. de beide Cockerill's met verticale ketel, de ABR, de Mercedes en de Cockerill-diesel. Al dit materieel is thans in herschildering.

Ook de uitbouw van het smalspoor wordt tijdens de volgende weken ter hand genomen, thans wordt er gewerkt aan het omloopspoor.

Laatste werkzaamheid gebeurt aan de tentoonstellingsruimte : deze wordt nu definitief uitgebouwd. Al de onderdelen die er voor de winter in opgeborgen werden, krijgen een nieuwe plaats in de reserves en er wordt gewerkt aan de nieuwe indeling van de tentoonstellingsstukken. De seinpost van Jeuk-Rosoux is gedeelte heropgebouwd en ook het werkmaterieel krijgt een nieuwe en duidelijker plaats. De officiële opening van dit eerste deel wordt tijdens de stoomhappening doorgevoerd.

#### 5. Seinpost Winterslag :

Op zeer korte termijn werd ons door de N.M.B.S. gemeld dat deze (toch wel historische) seinpost op 9 en 10 juni gesloopt zou worden. Na contact met de aannemer van de afbraakwerken kon op één dag tijd een groot gedeelte van deze seinpost type Saxby voor museumdoeleinden gerekupereerd worden. Dit gebeurde op 8 juni door praktisch alle werkende leden.

Deze seinpost wordt behouden om hem in een later stadium in het te herbouwen seinhuis te As te kunnen opstellen.

## Agenda :

Net zoals in het vorig tijdschrift krijgen we eerst de manifestaties van de diverse binnen- en buitenlandse clubs gevolgd door het ritseizoen van verschillende museumlijnen :

Datum Van	Datum Tot	Ver.	Omschrijving	Gemeente
-----------	-----------	------	--------------	----------

### Mei 1994

1		SCM	Stoomfestival	Maldegem
7		TSP	Speciale reis op de Athus-Maas-lijn met de reeks 59	--
7		BTTB	Bezoek aan Limburg	--
8		THT	Ruilbeurs	Vilvoorde
8		MSVB	100 jaar elektrische tractie in Brussel ( Trams )	Brussel
21	23	SGT	Internationale stoomdagen te Turnhout ( Live-Steam)	Turnhout
21	22	CFC	Salon Internationale de Modelisme Charleroi ( Ruilbeurs)	Charleroi
23		MSVB	100 jaar elektrische tractie in Brussel ( Trams )	Brussel
29	30	L.S.V.	Ritdag met de 554.14 ( Motorwagen)	As

### Juni 1994

5		HTC	15de internationale ruilbeurs	Hoeselt
5		L.S.V.	Ritdag met de 554.14	As
11		BTTB	Rurtalbahn	--
12		L.S.V.	Ritdag met de 554.14	As
18	19	CFV3V	Fete du Rail - Dinant-Givet	Dinant
19		L.S.V.	Ritdag met de 554.14	As
25	26	T.M.S.	4e Expo-Bourse d' Arlon	Arlon
25		L.S.V.	Roefeldag : spoorweg op kindermaat : vanaf 10.00 Stoom	As
26		L.S.V.	Ritdag met de 554.14	As
26		AMFSL	Rondritten met een "Picasso" tussen Arlon & Athus	Arlon
			Info : 063 / 22 12 77	

### Juli 1994

1		BTTB	Wandeltocht op de spoorlijn 87 ( Ronse )	Ronse
3		L.S.V.	Ritdag	As
10		L.S.V.	Ritdag	As
17		L.S.V.	Ritdag	As
21		L.S.V.	Ritdag met de 554.14	As
21		MSVB	Ritten in de Koningsstraat ( Trams )	Brussel
24		L.S.V.	Ritdag	As
30	31	L.S.V.	Stoomhappening 1994 !!	As

### Augustus 1994

7		L.S.V.	Ritdag	As
13	15	ASVi	Buurtspoorwegfestival	Thuin
14		L.S.V.	Ritdag	As
15		L.S.V.	Ritdag	As
21		L.S.V.	Ritdag	As
27		BTTB	Verrassing ( 50ste excursie)	--
28		L.S.V.	Ritdag	As

**September 1994**

3	4	Kmyca	Internationale modelstoomdagen	info : 03 / 353 29 62	Antwerpen
4		L.S.V.	Ritdag		As
10	11	Kmyca	2 1/2 " najaarsrally ( Live-Steam )		Antwerpen
10	11	ASVi	Open Monumentendag 1994		Thuin
11		L.S.V.	Open Monumentendag 1994 met speciaal dagprogramma		As
11		THT	Ruilbeurs		Vilvoorde
24		BTTB	Uitstap Mechels stadsvervoer		--
24	25	CFV3V	Festival de la Vapeur ( Stoomfestival )		Mariembourg

**Oktober 1994**

22	23	--	Modelbouw 1994 Grenslanhhallen te Hasselt		Hasselt
29	31	De Pijl	Grote Expo ( vormingsstation NMBS te Muizen)		Muizen

**November 1994**

1		De Pijl	Grote Expo (zie boven)		Muizen
5	6	De Pijl	Grote Expo (zie boven)		Muizen
10	12	AMRA	Tweejaarlijkse Tentoonstelling	Info : 02 / 827 34 96	Antwerpen
12	13	CFFL	Tentoonstelling 10 jaar CFFL	Info : 010 / 41 85 33	
13		L.S.V.	Sint-Niklaasritten 1994	Info & reservatie 012/ 23 22 24	As
20		L.S.V.	Sint-Niklaasritten 1994		As
27		L.S.V.	Sint-Niklaasritten 1994		As
27		THT	Ruilbeurs		Vilvoorde

**Museumlijn : SCM**

**Maldegem - Eeklo**

Ritdagen : Elke zon- & feestdag van mei tot eind september

Dienstregeling :

Vertrek te Maldegem om 12 u 35 in dieseltractie      aankomst te Eeklo om 13 u 10  
 Vertrek te Maldegem om 15 u 35 in stoomtractie      aankomst te Eeklo om 16 u 40  
 Te Eeklo is er een halte van 30 minuten

Info :                      Tel :    050 / 71 68 52  
                                     SCM, Postbus 29, 9990 Maldegem

**Museumlijn : SGB**

**Goes - Borsele ( N.L. )**

Ritdagen :                      1. 8. 15. 22. 23, 29                      Mei  
                                             5. 12. 19. 26                              Juni  
                                             3. 4. 5. 7. 8. 10. 11. 12. 14. 15. 17. 18. 19. 21. 22. 24. 25. 26. 28. 29. 31      Juli  
                                             1. 2. 4. 5. 7. 8. 9. 11. 12. 15. 16. 18. 19. 21. 22. 23. 25. 26. 28. 29. 30      Augustus  
                                             1. 2. 4                                      September  
                                             14. 15. 16. 17. 18                      Oktober

Manifestaties                      Romantische avondstoomtreinen : diner tussen de Rails  
                                                     Alle woensdagavonden in juli en augustus  
                                             Nationale Stoomtreindag : uitgebreide dienstregeling  
                                                     12 mei  
                                             't Reisvaardig Beveland : uitgebreide dienstregeling  
                                                     13 & 14 augustus  
                                             Vervoer Vroeger : stoomfestival met stoomwalsen. ...  
                                                     10 & 11 september

Info :                              Kerstritten : 26 en 27 december om 11.00 en 14.30  
                                             Tel : 00 31 11 00 28 307 vanuit België  
                                             SGB, Postbus 250, 4460 AR Goes, Nederland

# N.M.B.S. - aktueel

## 1. Statistiek :

### a. Leveringen :

geen

De Eurostar-stellen, eigendom van de N.M.B.S. werden nog net officieel in het bestand van de maatschappij opgenomen.

### b. Ombouw :

De ombouw voorziet enkel de transformatie van tweeledige stellen tot driedelige.

Nummer	Stelplaats	Ombouw
440	Kinkempois	10/12/1993
430	Kinkempois	17/12/1993
436	Kinkempois	22/12/1993
437	Kinkempois	31/12/1993
370	Merelbeke	06/01/1994
438	Kinkempois	13/01/1994
365	Merelbeke	20/01/1994
391	Merelbeke	28/01/1994
379	Merelbeke	03/02/1994
375	Merelbeke	10/02/1994
378	Merelbeke	17/02/1994
366	Merelbeke	24/02/1994
384	Merelbeke	03/03/1994
385	Merelbeke	10/03/1994
390	Merelbeke	17/03/1994
368	Merelbeke	24/03/1994
380	Merelbeke	31/03/1994
373	Merelbeke	07/04/1994
386	Merelbeke	14/04/1993
377	Merelbeke	21/04/1994
392	Merelbeke	29/04/1994
418	Merelbeke	05/05/1994
419	Merelbeke	12/05/1994
387	Merelbeke	19/05/1994
372	Merelbeke	26/05/1994

### c. Schrappingen :

Nummers	Stelplaats	Op datum van
102	St-Ghislain	01/06/1994
173	Kortrijk	01/06/1994
1607	Oostende	01/05/1994
8301,8302,8303,8304,8305,8310,8311,8312,8313 8314,8315,8316,8317,8319,8320,8322	Monceau	01/05/1994
8401,8405,8406,8408,8412,8414,8424	Montzen	01/05/1994
8407,8418,8419,8421,8422	Stockem	01/05/1994
8410,8425	Monceau	01/05/1994
8417	Antwerpen-Dam	01/05/1994

### d. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Datum
2383	Oostende	Kinkempois	alle op 01/06/1994
7360	Merelbeke	Monceau	
7369	Merelbeke	Monceau	
7370	Merelbeke	Hasselt	
7386	Kinkempois	Merelbeke	
7387	Hasselt	Merelbeke	
7388	Kinkempois	Merelbeke	
7389	Kinkempois	Merelbeke	
7390	Kinkempois	Merelbeke	
7391	Kinkempois	Merelbeke	
7392	Hasselt	Merelbeke	
7393	Hasselt	Merelbeke	
7394	Hasselt	Merelbeke	
7395	Hasselt	Merelbeke	
8214	St-Ghislain	Brugge	
8232	Antwerpen-Dam	Brugge	
8236	Antwerpen-Dam	Brugge	
8241	St-Ghislain	Brugge	
8246	Antwerpen-Dam	Brugge	
8247	Antwerpen-Dam	Brugge	
8251	St-Ghislain	Brugge	

### e. Overdracht aan dienst TUC (TGV-lijnen)

TUC : autonome dienst voor aanleg van TGV-lijnen, gevestigd te Brussel.

Nummer	Van	Aan	datum
8427,8428	Stockem	TUC	01/06/1994
8432,8437	Oostende		
8442,8453,8454,8456, 8459,8460	Antwerpen-Dam		



## f. Overdracht aan dienst Infrastructuur :

Nummer	Van	Aan	datum
8426,8429,8430,8431 8432,8434	Oostende Oostende	Distrikt Noord-west	alle op 01/06/1994
8433, 8451,8452,8455	Montzen Antwerpen-Dam	Distrikt Noord-oost	
8435,8439,8440,8443 8441,8449,8450	Merelbeke Oostende	Distrikt Zuid-west	
8444 8447 8448	Merelbeke Stockem Montzen	Distrikt Zuid-oost	
8457,8458	Antwerpen-Dam	Distrikt centrum	

## 2. Aktuele berichten :

- 00 : Ondanks de modernisering, bleef de verwachte afstelling van deze klassieke stellen uit : enkel de 102 (wegens te slechte staat) en de 173 (uitgebrand te Bellem op 22 september 1993) werden definitief afgevoerd. Bij dit laatste stel wordt wel het tweede (ABD-deel) behouden voor een eventuele heropbouw van een volgend stel dat een ongeluk zou krijgen.
- Ook de inzet van de klassieke stellen bleef - tegenover de winterregeling - behouden.
- 00 Na een proefombouw van een eerste stel, werd de beslissing genomen om alle elektrische stellen van het type '56 (Budd) om te bouwen en te moderniseren. Na een openbare prijsuitschrijving, haalde de CW Cuesmes het voor een Italiaanse firma. Deze stellen zullen vanaf september - a rato van twee per maand - binnengaan voor deze modernisering.
- 03 De ombouw tot drieledige stellen verloopt zeer vlot met een kadans van één stel per week. Thans zijn er nog slechts 37 stellen niet omgebouwd : het zijn de 371, 374, 381 - 383, 388, 389, 393 - 417 en 420 - 424 alle van de stelplaats Merelbeke. Met begin van de zomerregeling werd de inzetreeks tussen Gent en Namur en Dinant aangepast (verminderd) en er rijden slechts drieledige stellen op deze verbinding. De laatste niet omgebouwde stellen verzekeren de diensten op de verbinding St-Niklaas - Dendermonde - Brussel - Gent, doch ook hier komen meer en meer gemoderniseerde stellen tot inzet. De vierledige stellen zijn dan ook volledig van deze verbinding weggetrokken.
- 05.9 Nu is ook het laatste stel in zijn Blauw-witte kleurstelling (nl. de 595) binnen voor herziening en zal binnenkort in de normale (bordeau) livrei op de spiren verschijnen.
- 08 : De diensten naar de luchthaven zijn voor deze stellen nog niet uitgevoerd, doch de vrijgekomen stellen op de verbinding St-Niklaas - Brussel - Gent kregen wel een nieuwe inzetlijn : de verbinding Binche - Brussel wordt hun nieuwe thuishaven, doch deze verbinding werd verder uitgebreid en verlengd tot Louvain-la-Neuve. Hierdoor krijgt deze universiteitsstad een snelle verbinding zonder overstappen naar Brussel en verschillende Waalse gemeentes. Dit leidde wel tot een uitbreiding van de inzetreeks, waardoor de reserve bij deze stellen zeer krap wordt.
- 16 Wat in vorig nummer nog niet vaststond, is nu een feit geworden : de herstellingskosten voor de 1607 lopen zo sterk op enerzijds, de vraag van de S.N.C.F. om vanaf begin 1995 de TEE-treinen tussen Paris en Brussel met de TGV-stellen te verzekeren, waren voldoende om de beslissing voor de

schrapping van deze lokomotief door te voeren. Hiermee verdwijnt trouwens de eerste meerspanningslokomotief van de Belgische sporen.

Nochtans blijft de toestand zeer krap en elk defekt aan een dergelijke lokomotief leidt automatisch tot verschuivingen in de inzet.

- 12 Eind mei startte de eerste regelmatige trafiek van goederentreinen door de kanaaltunnel naar Groot-Brittannië. Startpunt voor dit nieuwe (kontainer)vervoer werd Muizen waar een knooppunt voor het nieuwe netwerk gevestigd wordt. Deze plaats werd gekozen wegens de beschikbare ruimte (dit na het afstoten van diverse activiteiten van het vormingsstation), de goede ligging (bereikbaar vanuit Antwerpen, Leuven/Liège en Brussel). Hierdoor worden thans (onregelmatig) treinen gevormd. Deze worden bij voorkeur door een reeks 12 via Dendermonde, Gent, Kortrijk naar Moeskroen en Lille-Délivrance gereden. Daar waar thans één trein per week vertrekt, hoopt men tegen het einde van het jaar al twee treinen per dag te kunnen verwerken.
- 15 Eind april werd de tussentijdse herstelling van de 1501 afgesloten en rijdt deze lokomotief weer als volwaardige tweespanningslokomotief rond. Effektieve inzet van deze machine op de verbinding naar Paris is niet voorzien, doch deze reeks wordt meer en meer gebruikt voor bijzondere treinen naar Frankrijk.
- 23 : De transfert van de reeks 23 naar Merelbeke en Oostende, was voor de lichterlokomotief 2383 geen echt succes. Het onderhoud te Oostende vereiste grote verplaatsingen en daarom werd deze lokomotief vanaf 1 juni te Kinkempois gestationeerd en onderhouden.
- 25.5 De goederendiensten voor de lokomotieven behoren tot het verleden : het steeds drukker wordende verkeer met Nederland vereist opnieuw vier machines reeks 25.5, anderzijds is het bij het slepen van zwaardere goederentreinen reeds verschillende keren tot defekten gekomen : de traktiemotoren krijgen rondvuur en door het ontbreken van een tweede stroomafnemer, is de stroomdoorvoer te groot. Dit leidt dan weer tot abnormaal verhitten van de pantograaf en de rijdraad. Thans staan de overtollige machines reeks 25.5 reserve te Antwerpen en worden soms gebruikt in de (piekuur)reeks van de reeks 25.
- 31 : ondanks de veelvuldige testritten en zelfs nu al de sporadische charterritten doorheen de kanaaltunnel, zijn de Belgische stellen nog steeds niet in het N.M.B.S.-bestand opgenomen. Ondanks het uitstel van de diensten en de talrijke moeilijkheden worden steeds meer effectieve diensten (volgens een bijzonder dienstplan) door deze stellen opgenomen.
- 55 Onlangs is er beslist om 6 lokomotieven reeks 55 om te bouwen tot lokomotieven voor het afslepen van TGV- en Eurostarstellen op de hoge snelheidslijnen. Hiervoor worden de machines uitgerust met de Franse systeem voor de herhaling van de seinen in de kabine zelf en een luchtdroger voor de remleidingen. Deze ombouw zou al voor het eind van 1994 afgesloten moeten zijn, doch de nummers van de om te bouwen machines zijn nog niet bepaald. Drie machines zouden een onderkomen vinden te Brussel-zuid, de drie overige zouden St-Ghislain als thuisbasis krijgen.
- 62 Vanaf de winterregeling van 1994 zouden 15 lokomotieven reeks 62 officieel overgedragen worden aan de dienst Infrastructuur. Deze dienst zou dan zelf zorgen voor het transport van de zware baantreinen (spoorvervoer, ballasttreinen) en zodoende deze taken niet meer toevertrouwen aan de dienst transport. Thans is er een volledige reorganisatie van de lijndieseldienst in ontwerp en door talrijke mutaties kunnen op verschillende plaatsen machines reeks 62 vrijgemaakt worden. Anderzijds is er een reorganisatie voor traktiemiddelen van privé-maatschappijen waardoor een goedkeuring moet gegeven worden. Ook de dienst infrastructuur wordt een privé-dienst binnen de N.M.B.S. en moet qua onderhoud aan de nieuwe richtlijnen voldoen. Zolang deze reglementering geen doorgang vindt kan deze geplande overdracht nog niet doorgaan. Hierdoor blijven de reeksen 59 en 62 afhangen van de dienst transport. Ook bij de huur van vreemde lokomotieven ontstaat dit probleem.

## Rangeerlokomotieven :

Met ingang van de zomerregeling en door het teveel aan rangeermachines enerzijds en een tekort aan lokomotieven voor de baandienst anderzijds, is men aan een diepgaande reorganisatie van de rangeerdienst begonnen : dit leidde tot de afstelling van twee reeksen rangeerders : nl. de reeks 83 en de eerste bouwschijf van de reeks 84. Anderzijds werd de tweede bouwschijf van deze reeks praktisch volledig overgedragen aan de dienst Infrastructuur.

Op zijn beurt zal dat op korte termijn leiden tot de afstelling van de zwakke machines reeks 92.

Deze afstellingsgolf heeft dan weer een invloed op de overige reeksen en kreeg men een mutatie bij de reeks 73 en 82. Deze beide reeksen werden nu in overeenstemming gebracht met de werkelijke behoeftes. Zo kreeg vooral St-Ghislain, Kinkempois en Hasselt zware vermindering van zijn bestand te verduren.

73 : Door de afstelling van de reeks 83 te Monceau en de reeks 84 te Merelbeke (Kortrijk) heeft men de volgende situatie :

Monceau krijgt slechts twee machines bij om de afgifte van al zijn reeksen 83 te compenseren : dit is mogelijk daar deze werkplaats al langere tijd met een enorm overschot aan rangeerders zat, terwijl vanaf de zomerregeling een reorganisatie van de diensten te Monceau en voor Châtelineau doorgevoerd werd. Dit leidde tot de vermindering van de inzet met 2 machines te Monceau en niet minder dan 3 diensten in de buurt van Châtelineau..

Merelbeke gaf - ter compensatie van de afgifte van de reeks 84 - wel twee 73-ers aan Monceau maar kreeg van Hasselt en Kinkempois resp. 5 en 4 machines, waarbij Hasselt wel één machine recupereerde.

82 : Tweede reeks waar duidelijke mutaties plaatsvonden is de reeks 82 : eerst en vooral heeft men de volledige overheveling van het bestand van Oostende naar de werkplaats Brugge, die daarmee een bestaande toestand officieel zag worden. Verder kwamen nog 7 bijkomende lokomotieven naar deze werkplaats : 3 vanuit St-Ghislain en 4 vanuit Antwerpen-Dam. Hierdoor werd de volledige afgifte van de 84-ers gekompenseerd, ondanks het feit dat men 2 lokomotieven minder in het bestand heeft.

St-Ghislain en Antwerpen zag hun bestand achteruitgaan, meer nog in de havenstad, daar hier ook nog eens een aantal lokomotieven reeks 84 afgegeven werden. Voor beide reeksen heeft men thans de volgende indeling :

Stelplaats	Reeks 73/74	Reeks 82
Antwerpen-Dam	10	20
Monceau	37	
Stockem	5	
Kinkempois	12	18
Hasselt	9	
Merelbeke	32	
St-Ghislain		13
Brugge		22
Gouvy		2
	95 + 10	75

Anderzijds werd de grote revisie van de 8275 op 25 maart 1994 afgesloten, hierbij bleef tegen alle verwachtingen de stuurpost afwezig en blijft deze lokomotief rijden als "Kalf" zonder eigen stuurpost. Voor het starten werd wel een elektrische kast in de zijkant ingewerkt. Hierdoor hoeft de beschermkap niet meer verwijderd worden voor het starten van de dieselmotor. Hierdoor blijft deze zonderling nog steeds in bedrijf.

83 : Op 1 mei 1994 zijn twee volledige reeksen rangeerlokomotieven definitief van de N.M.B.S.-sporen verdwenen : eerste reeks zijn de 83-ers : van de 25 gebouwde machines bleven er nog slechts 18 te Monceau over. Doch gedurende de laatste jaren was de inzet sterk achteruit gegaan en gemiddeld werden slechts 6 à 7 machines nog effectief gebruikt. Hoofdinzet kenden de machines vanuit Châtelineau voor de rangeringen en de lokale bedieningen. Ook te Monceau zelf waren nog 2 machines actief. Door de reorganisatie van de diensten konden 3 plandagen ingekort worden : 1 te Monceau en twee te Châtelincau. De overige vier plandagen worden thans gereden door de lokomotieven reeks 73. Een uitvoerige beschrijving van deze reeks wordt in het volgend nummer gegeven. Thans is enkel nog de 8309 te Mariembourg actief.

84 : Ook de eerste bouwschijf van 8401 - 8425 ging op dezelfde datum volledig richting afstelspoor : van deze 25 machines waren er nog 16 in dienst, doch tijdens de laatste jaren stonden de meeste machines reserve : getroffen van deze maatregel zijn :

Montzen (8 loks): zette nog twee machines in (één te Montzen, één te Welkenraedt). Beide diensten worden overgenomen door een reeks 82 van Kinkempois.

Monceau (2 loks): zette nog twee lokomotieven in te La Louvière/Haine-St-Pierre, doch deze dienst wordt nu overgenomen door één lokomotief reeks 73 van Monceau.

Stockem (6 loks + 2 uit de tweede bouwschijf) : nog slechts twee loks werden ingezet : de dienst gaan nu over op de reeks 52/53 (te Athus) en één 73-er te Stockem.

Ook de tweede bouwschijf - uit 1962 - werd uit de effectieve dienst onttrokken : slechts twee machines (de 8456 en 8460) blijven te Antwerpen in de normale dienst en rangeren gewoonlijk te Mechelen.

10 lokomotieven worden afgestaan aan de zusterorganisatie TUC : deze maatschappij staat in voor de aanleg van de hoge snelheidslijnen en staat onafhankelijk ten opzichte van de N.M.B.S. De machines worden samen met de later afgestane machines reeks 59 en 62, ingezet op de diverse werven.

De overige machines worden verdeeld over de verschillende distrikten en vervangen in eerste instantie de oude, zwakke machines reeks 92. Deze lichte lokotraktoren voldeden niet meer in de zware lijndiensten en vertoonden diverse defekten. De afstelling van deze machines wordt voor de zomer in het vooruitzicht gesteld.

#### Vreemde machines :

Naast de Belgische machines, gaat de TUC ook op zoek naar buitenlandse machines voor het uitvoeren van de vele werktreinen op de drie werven voor de TGV-lijnen. In een nabije toekomst overweegt men de aankoop van ca. 25 NS-lokomotieven reeks 2200/2300 en de huur van drie typen SNCF-machines :

In detail gaat het om :

NS machines reeks 2200/2300 : er werden tussen 1955 en 1958 150 dergelijke lichte lijndiesellokomotieven met eindstuurpost geleverd en ingezet in de goederendienst. Thans worden ze vervangen door de nieuw geleverde lokomotieven reeks 6400 en versneld afgevoerd.

SNCF machines reeks CC 65500 deden al dienst bij de aanleg van de Franse TGV-lijnen naar Lyon, Bordeaux en ook Lille. Deze zware machines werden in 1955/58 gebouwd voor de zware goederendienst en thans biedt de SNCF 18 machines te huur aan.

SNCF-machines reeks BB 66000 zijn lichte lijnlokomotieven met middenstuurpost, gebruikt in de regionale reizigersdienst en lokale goederendienst. Gebouwd tussen 1959/61 worden ze thans afgevoerd. Ook deze machines werden al gebruikt bij de aanleg van de TGV-lijn noord. De TUC zou er 20 afhuren.

SNCF machines reeks A1A A1A 68000 zijn zware reizigerstreinlokomotieven, die thans vervangen worden bij de elektrifikaties. Gebouwd tussen 1963 en 1968 zou men er 18 exemplaren willen gebruiken in België