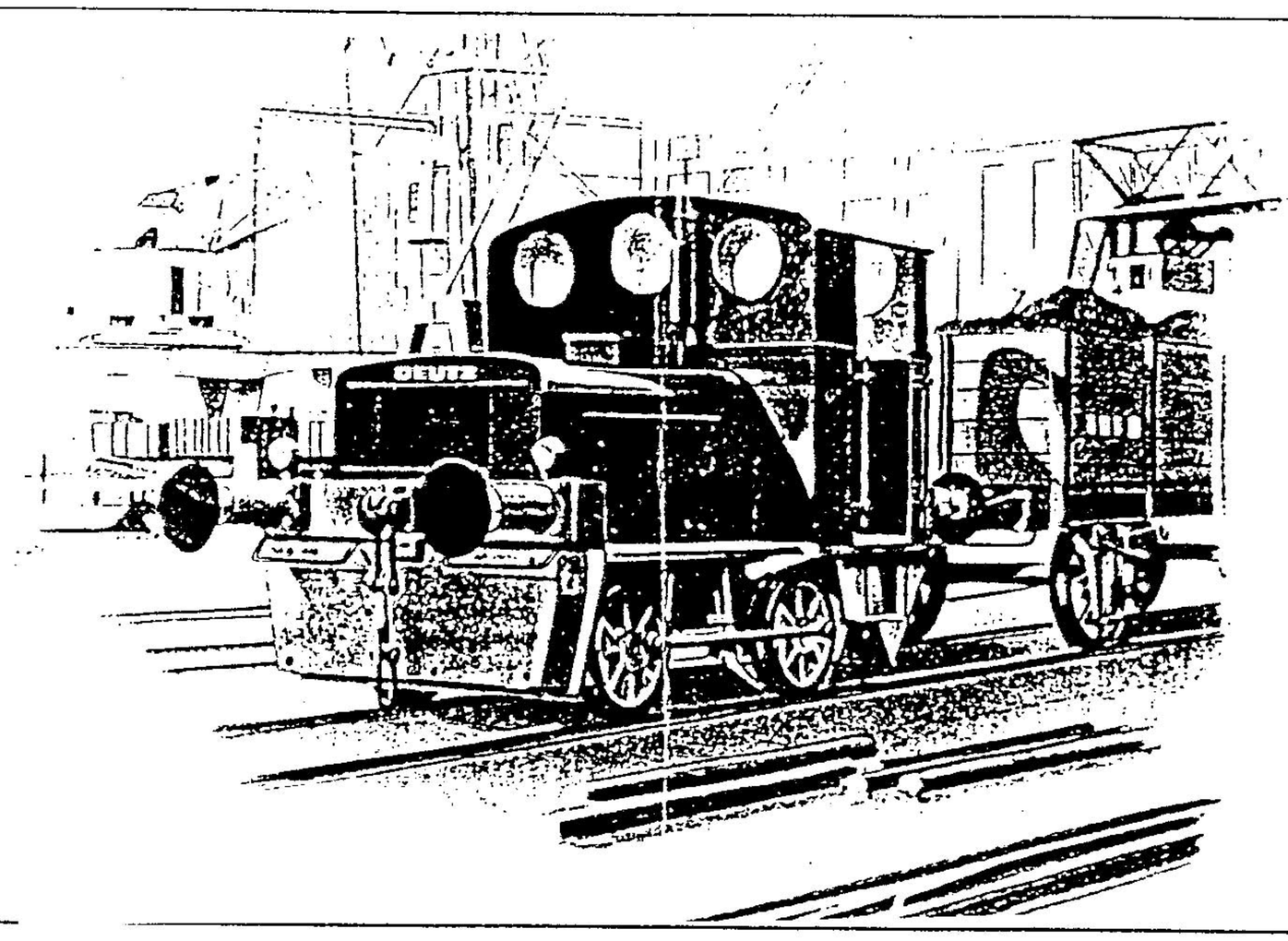
L.S.V. - Tijdschrift 66

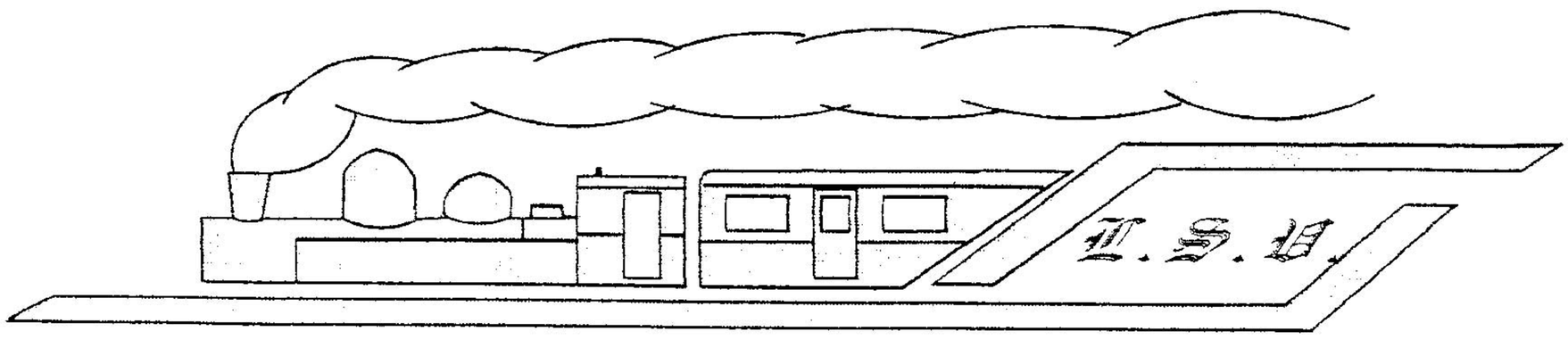
L.S.V. - Tijdschrift is een uitgave van
de Limburgse Stoom Ver. vzw

V.U. : J. Casier, Gravierstraat 109
3700 Tongeren Tel (012) 23.22.24
A.K. : 3665 AS 1



Inhoud :

Stoomlok type 60
Diesellok type 253
El. stel : 09 post
Eerste stoomlok "1A1"
Pruisische GC 1/2 klasse
Schraagwagen 3000 B7
Dienstvoertuig
Vreemde lok :
Industrie : Cockerill deel II
Inzet : Hasselt deel II
Jaaroverzicht Zomerregeling 1957 1
Seinen : driestandenstelsel
Exploitatie : lijn 113
Besch. stoomlok : Oververhitters III



Limburgse Stoom Vereniging

De lokomotieven type 1A1 :

Tweede versie .

Naarmate de eerste reizigerstreinlokomotieven geleverd werden, werden er geleidelijk aan verbeteringen aangebracht : deze bestonden o.a. in aanpassingen aan de ketel, het vergroten van de cilinders tot 305 mm en het verhogen van het vermogen. Vanaf de bestelling van begin 1838 aan Stephenson werden ook de aandrijfwielen vergroot tot een diameter van 1 676 mm. Juist dit kenmerk - samen met de diverse verbeteringen aan de ketel en het drijfwerk - liet een niet (afwijkend) type Patentee ontstaan.

Met de bestelling van de volgende machines aan de Britse firma Longridge kwam dit nieuwe type vlot op dreef en - afgezien van het nummer 10 (Soleil) en de vier overgangsmachines nummers 51, 52, 54 en 55 - werden er 63 machines van dit type gebouwd en nog enkele oorspronkelijke lokomotieven omgebouwd.

Opmerkelijk bij dit lokomotieftype was wel dat hier opnieuw kleinere konstrukteurs aan bod kwamen : Cockerill leverde ongeveer de helft van de machines, maar ook St-Léonard en vooral Renard te Brussel werden hierbij betrokken en voor deze laatste konstrukteur waren het de eerste lokomotieven die gebouwd werden. Ook werden voor het laatst Britse machines in deze periode aangekocht : hiermee was de 116 "Baudouin de Constantinople" de laatste Britse lokomotief. Verder waren er nog twee éénlingen bij de leveringen, zowel Phoenix als Sharp leverden elk één machine van dit type. Hierbij moet wel vermeld worden dat deze laatste lokomotief afweek van de zustermachines.en als uitzondering nog drijfwielen van 1 524 mm bezat. Verdere afwijkingen waren hierbij de grotere cilinders van 317 mm, een hierdoor groter vermogen van 70 pk en een maximale snelheid van 80 km/h. Uitwendig was deze machine vooral te herkennen door een versterkt chassis. Van dit versterkte type leverde Cockerill trouwens ook een aantal van de laatst geleverde machines, echter uitgerust met wielen van 1 676 mm. In 1857 werd de lokomotief van Sharp trouwens aangepast aan de standaardmaten..

Door de latere levering en de lange bouwtijd, kenden deze machines een uitgebreide inzet over het ganse Etat Belge net : vanaf 1940 vervingen ze vooral de lichtere "Patentee" lokomotieven voor de zwaardere doorgaande reizigerstreinen en verzekerden dan ook een groter gedeelte van deze diensten, de oudere machines werden meer en meer in de lokale treindienst ingezet. In 1841 had men voor de dan geleverde machines de volgende inzet :

Distrikt	Stelplaats	Nummers
Nord	Mechelen	56, 57, 83, 92
	Brussel-Noord	75, 90, 104, 110, 119, 120, 124
	Antwerpen	73, 84, 106
Ouest	Mechelen (O)	85, 120
	Dendermonde	119
	Gent	63, 93, 97
	Brugge	91, 96, 116
	Oostende	86
	Kortrijk	79, 87, 118
Est	Mechelen (E)	99, 108, 109, 112
	Tienen	78, 107
	Ans	88, 123
Midi	Brussel-zuid	95, 98, 101, 102, 103, 105, 126
	Mons	113, 114, 115, 122

Zoals uit de tabel kan opgemaakt worden, werden deze machines over alle Etat Belge stelplaatsen verdeeld, doch de grootste koncentratie lag in het distrikt Midi op de verbindingen tussen Brussel-Zuid en Mons. Deze situatie zou nog verder verscherpt voorkomen door de levering van de verdere machines in 1942 en 1943. In dit jaar was de behoefte aan reizigerslokomotieven voldoende uitgebouwd en werden opnieuw B1 machines geleverd. Pas na vijf jaar - bij een verhoogd aantal diensten en door de eerste afstellingen van de oorspronkelijke machines - werd nog een nabestelling geplaatst van vijf bijkomende lokomotieven.

In deze periode tussen 1844 en 1848 werden de machines verbouwd en kreeg een deel van deze lokomotieven grotere cilinders (van 343 mm) en werden verdere verbeteringen aan de ketel en het chassis doorgevoerd. Alle transformaties vonden plaats in het Arsenaal van Mechelen. Tergelijkertijd werden ook een vijftal oorspronkelijke machines aangepast aan de nieuwe afmetingen en kregen we op een bepaald ogenblik 70 lokomotieven met drijfwielen van 1 676 mm, doch met verschillende karakteristieken van ketel en cilinders. Verder werden nog verschillende proefuitrustingen op deze machines aangebracht : zo kreeg de 135 een nieuwe stoomverdeling met regelbare expansie ingebouwd.

Onder invloed van de pas aangestelde ingenieur Masui werd de langsketel van de machines 135, 139 en 142 nog tijdens de bouw verlengd en werd de overgang gelegd tot een nieuw type lokomotief dat tijdens de volgende jaren als "Long Boiler" bekendheid zou verwerven. Ook de 148 kreeg - als bijkomende proefmachine - een nogmaals verlengde ketel en was dan ook als enige die in 1845 door Renard geleverd werd.

Door al deze verbouwingen ontstonden in feite drie lokomotiefvormen :

de oorspronkelijke versie met cilinders 330, 343 en later 356 mm
de versterkte versie (eerste geleverd door Sharp)
de versie met verlengde ketel in twee verschillende ondereeksen.

Al deze machines bleven tot in de tweede helft van de jaren vijftig in de gewone dienst en voldeden nog ruimschoots aan de vereisten, wel werden ze van 1854 geleidelijk aan verdrongen door de analoge machines die later de typen 8 en 9 zouden vormen, doch de laatste inzetjaren werden ze nog in de stoptreindienst ingezet. In deze periode - 1857/60 werd wel een eerste deel van deze machines uit het bestand afgevoerd : voor deze drie jaren hebben we :

1857 :	93, 95, 123
1858 :	90, 91, 97, 101, 105, 118, 124
1859 :	96
1860 :	73, 78, 79?, 156, 157

Voor de overige machines werd een ombouwprogramma opgesteld : de ketel werd grotendeels vernieuwd en aangepast aan de modernere fabrikagemogelijkheden, er werden cilinders met een doormeter van 381 mm ingebouwd, het chassis werd versterkt en de snelheid opgevoerd. Tussen 1856 en 1861 werden minstens 15 machines op deze wijze aangepast en waren ze nog goed voor een tiental jaren. Nochtans zou de toestand vlug evolueren in de jaren zestig van vorige eeuw : in 1861 werden de eerste zwaardere 1B-lokomotieven ontwikkeld en enkele jaren later ontstond de verbeterde versie van deze machines. Van dit latere type 1 werden - verdeeld over een langere bouwtijd - 153 machines gebouwd en deze degelijke lokomotieven verdrongen op zeer korte tijd alle oudere lokomotieven. Dit was ook het geval voor de besproken machines type 1A1 en hierdoor werd het ombouwprogramma vanaf 1861 voortijdig gestopt. Daar waar de schrapping in de eerste jaren van de zestiger jaren van vorige eeuw nog beperkt was, zou de afstellingsgolf vanaf 1865 voorgoed op gang komen : in deze vijf volgende jaren werden alle nog bestaande machines eerst gedegradeerd tot de stationsdiensten, doch - ongeacht het feit dat ze recent omgebouwd werden - gingen deze machines richting sloper.

Wel werden nog enkele van deze machines voor een laatste maal omgebouwd : vanaf 1861 kregen enkele machines nog de ombouw tot tenderlokomotief en werden nadien bij het type 8 ingedeeld. Dit was het het geval voor de machines 56, 84, 92, 106, 109, 112, 119, 130 en 148. Deze transformatie werd uitgevoerd door Mechelen.

Deze omgebouwde machines werden op dat ogenblik enkel nog gebruikt als stationslokomotieven op diverse grotere stations en verrichtten er het rangeerwerk en sommige lichte stoptreinen op de naburige lijnen. En ook ondanks deze ombouw werden ook deze machines vrij vlug verdrongen door de nieuwere machines en verdwenen ze ook tussen 1868 en 1870 uit het effektief.

In dezelfde periode werden nog een vijftal verdere machines op dezelfde manier omgebouwd maar daar het om niet gemoderniseerde machines ging, werden ze gebruikt als zuivere rangeermachines voor het afstellen van reizigerswagens, maar ook voor werktreinen en rangeringen in de stelplaats. Waarschijnlijk heeft er hier zelfs geen echte ombouw plaatsgevonden en behielden ze hun afzonderlijke tender : in dit geval verkeren de machines 87, 102, 116 en 135. Deze machines hielden het trouwens nog enkele jaren langer uit dan de zustermachines : de 102 werd nog ingedeeld bij het type 8 en was de laatste lokomotief van dit type dat nog in dienst was : 1874 werd het definitieve schrappingsjaar voor deze machine.

Technische Kenmerken :

Algemeenheden :

Type : 1A1
Bouwers :

Bouwer	1839	1840	1841	1842	1843	1845	1848
Cockerill	4	15	1		2		2
Renard	4	4	1	1	4	1	
St-Léonard		1	1	2	3		2
Stephenson	2	2					
Longridge	2	7					
Sharp		1					
Phoenix							1

Nummering : 56 ... 160
Aantal gebouwd : 63

Aantal na ombouw : 70

Ombouw : 1844 - 1848 : modernisering
1857 - 1861 : vergroten cilinders door Arsenaal Mechelen

Schrapping :

1857 -- 1874

Afmetingen :

	Oorspronkelijk	Na Ombouw	Long Boiler
Asindeling	1A1	1A1	1A1
Asdruk :			
1ste as :	4 000 kg	4 000 kg	
2de as :	4 900 kg	5 100 kg	
3de as :	4 000 kg	4 000 kg	
Massa (rijvaardig)	12 900 kg	13 100 kg	
Lengte lokomotief :	6 563 mm	6 563 mm	ca. 7 000 mm
Lengte chassis :	6 103 mm	6 103 mm	ca 6 500 mm
Afstand : voorzijde - as 1	1 400 mm	1 400 mm	ca. 1 600 mm
as 1 - as 2	2 134 mm	2 134 mm	ca. 2 300 mm
as 2 - as 3	1 829 mm	1 829 mm	ca. 2 000 mm
as 3 - achterzijde	740 mm	740 mm	ca 800 mm
Diameter drijfwielen :	1 676 mm	1 676 mm	1 676 mm
Diameter loopwielen :	1 140 mm	1 140 mm	1 140 mm
Hoogte chassis :	950 mm	950 mm	950 mm
Totale hoogte :	4 100 mm	4 100 mm	4 100 mm

Ketel :

Keteldruk :	8 bar	8 bar	8 bar
Roosterlengte :			
Roosterbreedte :			
Roosteroppervlakte :	1,49 m2	1,49 m2	1,49 m2
Verwarmingsopp.			
haard :	8,5 m2	8,5 m2	
pijpen :	69,76 m2	69,76 m2	
totaal :	73,28 m2	73,28 m2	
Pijpenbundel :			
aantal :	160	160	
lengte :	3 300 mm	3 300 mm	
Diameter :	45/50 mm	45/50 mm	

Mechanisme :

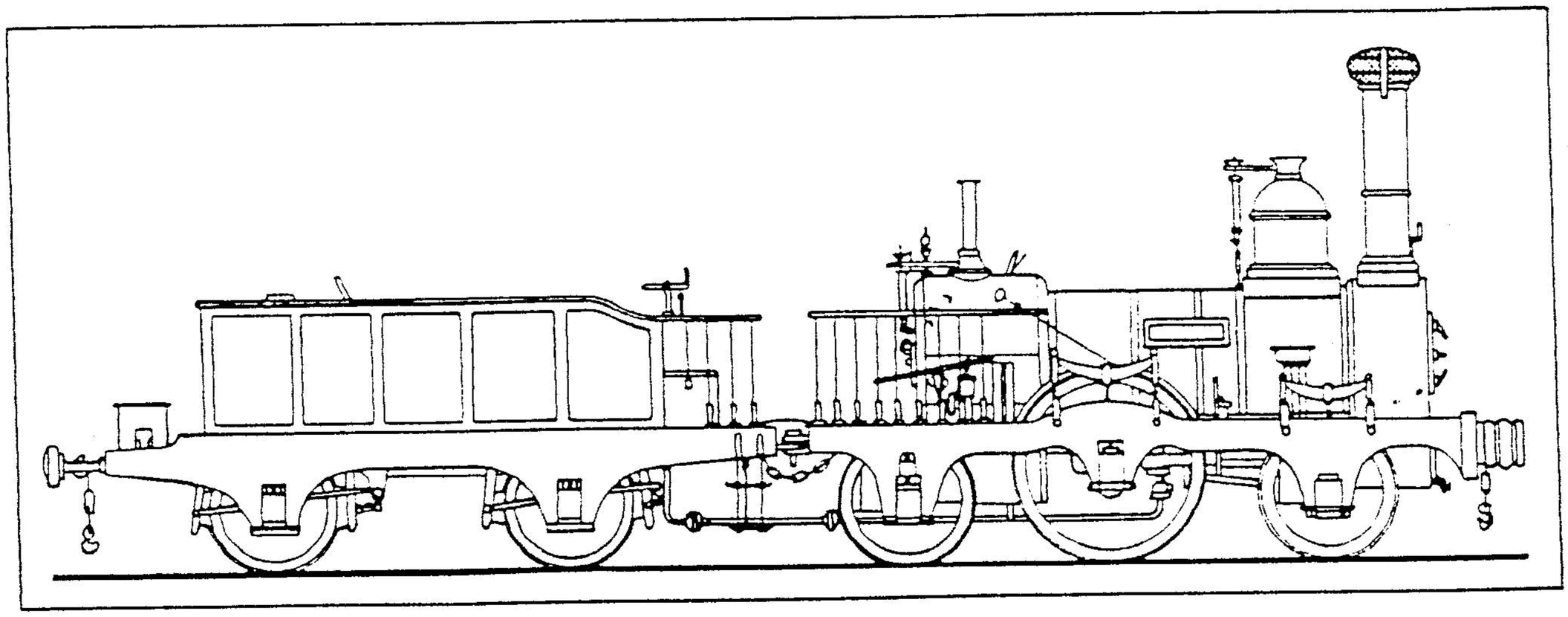
Aantal cilinders :	2	2	2
Plaatsing :	binnenliggend	binnenliggend	binnenliggend
Diameter cilinders :	305 mm (12") 317 mm (13")	343 mm (14")	343 mm (14")
Zuigerslag :	560 mm	560 mm	
Schuifbeweging :	Stephenson	Renard	Renard
Maximale snelheid :	60 km/h	80 km/h	80 km/h

Nummerlijst :

Nr.	Levering	Omb	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
56	18/01/39	08/56	68-70	Longridge	114	De Lannoy
57	18/01/39	/57	/66	Longridge	115	Le Lion Belge
63	14/03/39		/64	Stephenson	241	Charles Martel
73	01/07/39		/60	Renard	2	Van Dijck
75	13/07/39	08/57	68-70	Renard	3	Dodonaeus
78	12/08/39		/60	Renard	4	Pierre l'Hermite
79	01/09/39		?	Cockerill	50	Ch. de Lorraine
83	16/10/39		/57	Cockerill	51	Mercator
84	16/10/39	/58	68-70	Cockerill	52	Le Rhin
85	16/10/39		/73	Renard	5	Maria
86	12/11/39		/62	Cockerill	53	Genev. de Brabant
87	13/11/39	/61	/72	Stephenson	245	Bucquoi
88	08/01/40		/69	Cockerill	54	Lairesse
90	25/01/40		/58	Renard	6	Les Franchimontois
91	01/02/40		/58	Cockerill	55	Jacques Vandeberg
92	13/02/40		68-70	Longridge	123	Hennepin
93	15/02/40		/57	Longridge	124	Aquilon
95	17/02/40		/57	Renard	7	Jacques de Lalaing
96	20/02/40		/59	Cockerill	56	Antine
97	20/02/40		/58	Cockerill	57	Jean le Victorieux
98	20/02/40		68-70	Cockerill	59	Meyerus
99	25/02/40		/65	Stephenson	296	Hélène
101	08/04/40		/58	Cockerill	58	Cleynaerts
102	08/04/40	/60	/74	Cockerill	60	Fréderic de Mérode
103	08/04/40	/61	/64	Cockerill	65	Dumonceau
104	15/04/40		/62	Sharp	29	Atlas
105	06/05/40		/58	Renard	8	Busbecq
106	19/05/40		68-70	Stephenson	300	Varin
107	19/05/40		/62	Longrigdge	126	Gramaye
108	19/05/40	/61	/66	Longridge	127	Philippe le Bon
109	19/05/40		/71	Longridge	131	Rubruquis
110	06/06/40		/64	Renard	9	Rega
112	06/08/40	/57	/71	Longridge	133	Verheyen
113	26/08/40		/67	Cockerill	71	Velbruck
114	31/08/40		/69	Cockerill	72	Lombard
115	07/09/40		/66	Cockerill	70	Jacques de Guyse
116	15/09/40	/61	/68	Longridge	134	Baudouin de Constantinople
118	15/09/40		/58	Cockerill	73	Van Meteren
119	03/10/40		68-70	Cockerill	75	Natalis
120	24/10/40	/61	/66	St-Léonard	3	Delcour
121	16/11/40		/62	Cockerill	76	La Loi de 1 Mai 1834
122	02/12/40		/62	Cockerill	77	Bollandus
123	17/02/41		/57	Cockerill	80	Butkens
124	19/03/41		/58	Renard	10	Laruelle
126	21/09/41		/67	St-Léonard	5	Rolans Delattre
127	08/03/42		/63	St-Léonard	8	Van Espen
128	13/04/42		/65	Renard	12	Van der Mersch
129	06/11/42		/62	St-Léonard	11	
130	03/01/43		68-70	Cockerill	85	
131	03/01/43		/72	Cockerill	86	Vésale
132	03/01/43		/61	Renard	13	

Nr	Levering	Omb	Schr	Bouwer	Fabrnr	Opmerkingen
135	14/02/43	/61	/67	Renard	17	Général Jordan
137	05/07/43	/61	/63	St-Léonard	14	Pierre David
139	01/09/43		/69	Renard	20	
140	24/08/43		/62	St-Léonard	15	La Ville de Verviers
142	21/10/43		/58	Renard	21	
143	21/11/43		/60	St-Léonard	17	F Philippe Cauchy
148	14/05/45		68-70	Renard	30	Général Osten
156	17/01/48		11/60	St-Léonard	41	L'Avenir
157	03/02/48		12/60	Phoenix	1	Comte de Flandre
158	29/02/48		/66	St-Léonard	42	
159	22/03/48	/60	/65	Cockerill	231	Général de Marneffe
160	21/03/48	/58	/65	Cockerill	232	

Technische schets :



Stoomlokomotief type 60 :

Voor het steeds sneller en zwaarder wordende reizigerstreinen op de langere afstand, waren kort voor de eerste wereldoorlog bij de Pruisische spoorwegen nieuwe sneltreinlokomotieven nodig. Verder gaand op de ervaringen met de eenheidslokomotieven ontstond - op basis van de bekende P8 (type 64) - een krachtiger versie. Daar waar de asindeling en de grote trekken van de bouw behouden bleven, werden de ketel, de cilinders en het drijfwerk verzwaard. De ketel bleef in wezen identiek, alleen werd het roosteroppervlak licht vergroot en kreeg de langsketel ook een grotere diameter. Hierdoor kon de stoomopbrengst met ca. 25 % vergroot worden. Bij de cilinders koos men voor een opstelling met vier gelijke cilinders. Samen met het vergroten van de drijfwielen tot 1 980 mm (1 750 mm bij de P8) werd de maximale snelheid op 110 km/h gebracht.

Van dit nieuwe ontwerp - als S 10 - werden de eerste exemplaren in 1909 bij Schwarzkopff besteld en tot in 1914 werden er voor de Pruisische spoorwegen 202 exemplaren gebouwd. In 1911 werd dit lokomotieftype ook als compoundversie uitgebracht met 267 exemplaren en vanaf 1914 werden beide lokomotieftypen vereenvoudigd en uitgerust met drie cilinders (als S 10-2) waarbij nogmaals 127 machines gebouwd werden. Nog voor de eerste wetreldoorlog namen deze lokomotieven het lange-afstandsverkeer voor een groot gedeelte voor hun rekening.

Door het verdrag van Versailles kreeg België 16 dergelijke machines in zijn bestand. In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven over de bouwjaren en bouwers.

Bouwer	1912	1913	1914
Schwartzkopff	1	1	5
Hanomag	2		6
Vulcan		1	

Na de overbrenging naar België tussen 1919 en 1920 werden de drie onderreeksen te Brussel-noord gestationeerd en in 1922 werd een gemengde inzetreeks met 9 inzetdagen opgesteld. Daar waar de diensten naar de kust vooral door de typen 10 en in mindere mate type 7 gereden werden, kwamen de reeksen S10 vooral tot inzet op de lijn naar Antwerpen en verder naar Roosendaal.

In 1923 werd de (gemengde) inzetreeks gesplitst en voor de 16 machines S10 werd een reeks met 8 inzetdagen, maar de inzet bleef grotendeels behouden. In 1924 kende de machines - die dan het type 60 toegewezen kregen - de grootste inzetreeks met 13 inzetdagen, maar gedurende de volgende jaren daalde het gebruik drastisch tot slechts een luttele 4 machines in 1927.

Door het steeds verminderende verkeer, werd beslist om de lokomotieven type 62 van Brussel-noord naar Brussel-zuid te transfereren en hierdoor nam het type 60 (samen met de drie lokomotieven type 61) ook enkele diensten over en steeg de inzet terug tot 6 inzetdagen, in de gekende diensten. De inzet zou gedurende de volgende jaren nog verder uitgroeien tot 10 machines in 1929 en 11 diensten in 1932. Naast de gewone diensten naar Antwerpen, zouden de typen 62 vanaf 1930 ook de bekende , snelle bloktreinen voor hun rekening gaan nemen. Maar er stonden nu ook diensten naar Dendermonde, Gent en Leuven op het programma en vanuit Antwerpen werden ze ook de Kempen ingestuurd.

Vanaf 1933 verminderde hun inzet terug tot 9 plandagen en het in dienst nemen van de nieuwe stelplaats Schaarbeek in 1934 veranderde vooralsnog niets in de inzet van deze lokomotieven.

Voor de zomerregeling van 1937 werden enkele machines van Schaarbeek overgedragen aan Brussel-zuid en hier reden ze - samen met de al langer aanwezige typen 62 - een reeks met 15 inzetdagen. Ze voorzagen diensten naar Oostende en Gent, maar werden toch vooral ingezet op de verbinding naar Mons en Tournai. In Schaarbeek werd de inzet beperkt tot slechts 4 inzetdagen.

Doch ook te Brussel-zuid zou de inzet snel dalen : de levering van de typen 1 en later ook type 12 zorgde ervoor dat de machines typen 60 en 62 voorlopig afgesteld werden. De inzet te Brussel-zuid daalde tot 5 inzetdagen, te Schaarbeek bleven drie plandagen over.

Het uitbreken van de tweede wereldoorlog bracht een heropstanding teweeg : de lokomotieven van Brussel-zuid werden eind 1940 in blok aan Mons afgestaan, de machines van Schaarbeek bleven echter op post. Te Mons verzekerden de typen 60 o.m. de diensten naar Brussel-zuid, Tournai en Charleroi.

Door de overname van de Nord Belge en het gebruik van de typen 22 en 48 op de verbindingen Charleroi - Mons - Tournai en Charleroi - Brussel, was de nood aan de typen 60 te Mons niet meer aanwezig en daar de Duitse bezetter - in tegenstelling met veel andere typen lokomotieven - de typen 60 niet nodig had in eigen land, konden ze in de loop van 1941 terug aan Brussel-zuid afgestaan worden. Hier reden ze de nog overgebleven diensten naar Mons, Gent, Oostende en sommige treinen naar Tournai en Kortrijk. De ganse wereldoorlog bleef deze toestand behouden en bleven deze lokomotieven wisselend ingezet. Bij de nakende bevrijding werd de 6007 wel afgevoerd naar Duitsland, maar deze lokomotief werd vlug teruggevonden en in de loop van 1945 teruggebracht.

Ook na de oorlog bleven de 16 machines te Brussel-zuid, enkele machines werden wel voor enkele maanden aan de S.N.C.F. uitgeleend en deden dienst in Noord-Frankrijk. Na de wereldoorlog werden de typen 60 - samen met de 7 uit Duitsland teruggekeerde typen 62 in een gemengde reeks ingezet. Deze inzet begon trouwens zeer in mineur, met slechts 1 plandag in 1946. Doch al vlug steeg het aantal inzetdagen tot 10. De hoofdinzet kenden de machines nog op de kustlijn - bestemming Oostende, doch er waren tal van andere bestemmingen : Kortrijk, Charleroi-sud, Mons, Piéton, Ath en zelfs éénmaal - via de ringlijn en Antwerpen-oost - naar Roosendaal. Gedurende een vijftal jaar zou de inzet praktisch gelijk blijven en kon nog een inzetreeks aangehouden worden, enige verschil was wel dat in plaats van Oostende - nu bereden door het type 1 - vooral diensten naar Knokke en Blankenberge gereden werden.

Doch door de eerste elektrifikaties, verminderde vooral op de hoofdlijnen de inzet voor deze snelle doorgaande treinen, die trouwens vlug overgenomen werden door de elektrische lokomotieven en stellen. Hierdoor konden vanaf 1953 de eerste lokomotieven afgesteld worden en in 1954 werden niet minder dan 9 typen 62 uit het effektief geschrapt en in 1955 volgende een verdere machine.

Met de 6 overgebleven typen 60 en de twee typen 62 werden nog twee inzetreeksen met een totaal van 5 inzetdagen gereden. In 1956 bleef van de oorspronkelijke reeks niet meer veel over : 3 inzetdagen met een daggemiddelde van 68 km : één dag waren de machines reserve voor speciale reizigerstreinen, de overige twee dagen werden doorgebracht voor semi-direkte treinen naar Manage, Ath en op zondag Mons, en verder enkele afstelritten tussen de Brusselse stations.

In de twee overige inzetreeksen stonden de typen 60 reserve voor baantreinen en in de afsteldienst tussen Brussel-zuid en Vorst. Doch ook aan deze inzet kwam zeer snel een einde : in 1957 werd de hoofdreeks afgebouwd en stonden de - vroeger zo trotse - machines in voor afsteldiensten en baantreinen. Vanaf 1958 waren de echte inzetreeksen verdwenen en werden de overgebleven machines vrij ingezet voor bijkomende treindiensten, meestal voor werktreinen.

Geleidelijk aan werden de machines dan - jaar na jaar - afgevoerd en de laatste lokomotief van dit type werd in januari 1959 definitief uit het bestand afgevoerd.

	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Schrapping	9	2	1	2	1	1

Technische kenmerken :

Algemeenheden :

Bouwers :		Schwarzkopff - Hanomag - Vulcan
Nummering :		6002 -- 6043
	na 1946 :	60.001 - 60.016
Bouwjaar :		1912 - 1914
Schrapping :		1959

Maten / massa :

Asindeling :		2'C
Asdruk :	loopas 1	13 840 kg
	loopas 2	13 980 kg
	drijfas 1	17 200 kg
	drijfas 2	17 100 kg
	drijfas 3	17 430 kg
Massa : leeg		73 272 kg
Massa : rijvaardig		79 550 kg
Lengte lokomotief :		11 950 mm
Hoogte lokomotief :		4 280 mm
Diameter loopwielen :		1 000 mm
Diameter drijfwielen :		1 980 mm

Ketel :

Ketedruk :			14 bar
Rooster :	lengte :		2 800 mm
	breedte :		1 010 mm
	oppervlakte :		2,82 m2
Verwarmingsoppervlakte vuurhaard :			14,17 m2
Pijpenbundel :	kleine vlampijpen	aantal :	129
		diameter :	45 / 50 mm
		oppervlakte	89,27 m2
	grote vlampijpen :	aantal :	26
		diameter :	125 / 133 mm
		oppervlakte :	49,65 m2
Totale verwarmingsoppervlakte :			153,09 m2
Oververhittingsoppervlakte :			61,50 m2
Ketelromp :	diameter :		
	afstand tussen pijpenplaten :		4 900 mm
	dikte plaat :		16 - 20 mm
	pijpenplaat :		16 - 26 mm
Inhoud ketel :			7 100 liter
Inhoud stoomruimte :			3,180 m3

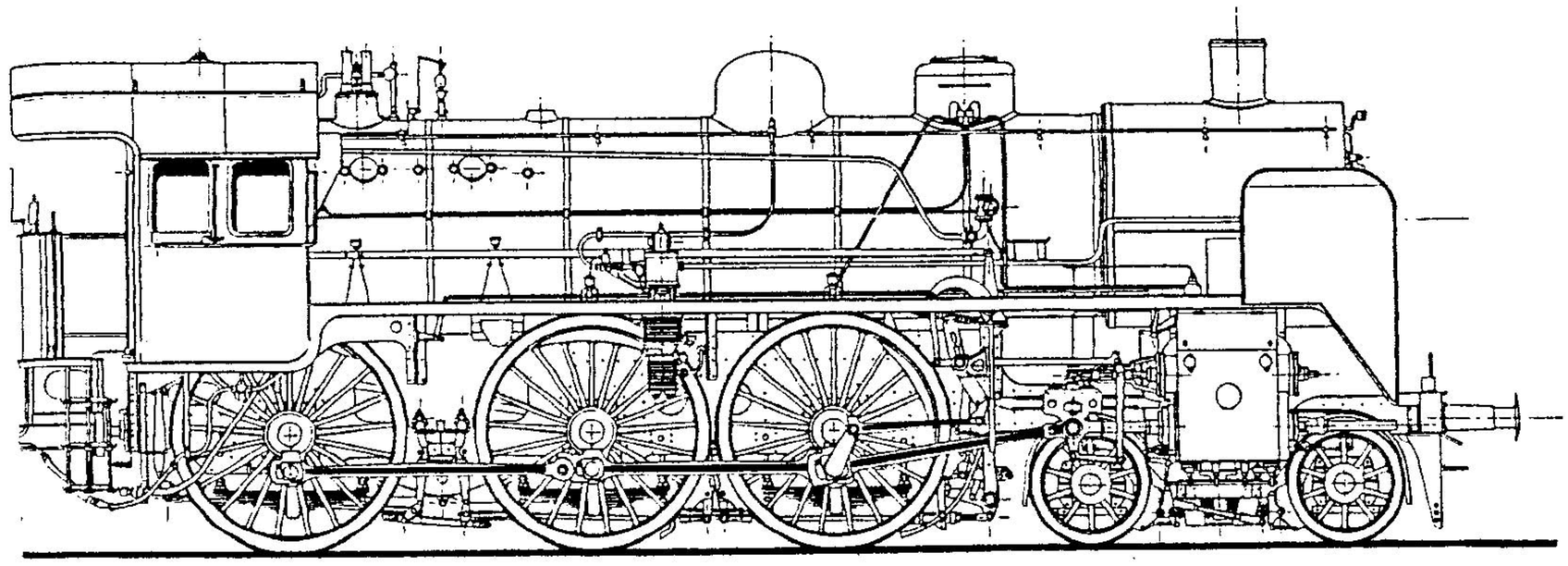
Mechanisme :

Aantal cilinders :	4 in lijn
Diameter cilinders :	430 mm
Zuigerslag :	630 mm
Maximale snelheid :	90 km/h

Nummerlijsten :

Länderbahn	Nr	NMBS		in di.	schr	Bouwer	Fabrn	Bj	Opm.
Elberfeld	1002	6002	60.002	1919	04/54	Schwarzkopff	4996	1912	
Köln	1004	6003	60.003	1919	07/57	Hanomag	7166	1914	
Elberfeld	1004	6004	60.004	1919	07/55	Schwartzkopff	4998	1913	
Essen	1004	6005	60.005	1919	04/54	Hanomag	6475	1912	
Elberfeld	1006	6006	60.006	1919	03/54	Schwarzkopff	5186	1914	
Essen	1006	6007	60.007	1919	04/54	Hanomag	6477	1912	
Elberfeld	1008	6008	60.008	1919	10/54	Schwarzkopff	5188	1914	
Elberfeld	1009	6009	60.009	1919	04/54	Hanomag	7167	1914	
Elberfeld	1010	6010	60.010	1919	04/58	Hanomag	7168	1914	
Elberfeld	1011	6011	60.011	1919	06/56	Hanomag	7191	1914	
Elberfeld	1012	6012	60.012	1919	04/55	Hanomag	7192	1914	
Elberfeld	1013	6013	60.013	1919	07/54	Hanomag	7193	1914	
Munster	1033	6033	60.001	1919	08/57	Vulcan	2814	1913	
Munster	1040	6040	60.014	1919	04/54	Schwarzkopff	5195	1914	
Munster	1041	6041	60.015	1919	03/54	Schwarzkopff	5196	1914	
Munster	1043	6043	60.016	1919	01/59	Schwarzkopff	5198	1914	

Technische schets :



Diesellokomotief type 253

Reeks 83 .

Vierde reeks bij de oorspronkelijke rangeerdiesels, was het type 253 : hier werd voor de bouw van de 25 voorziene lokomotieven de firma Cockerill aangeduid. Deze konstrukteur werkte - volgens dezelfde basisrichtlijnen - een eigen ontwerp uit voor deze drieassige rangeerdiesels. Hierdoor kreeg men ook een heel andere - ergens sierlijker - machine als de vorige typen. Dit type week vooral af in details, die het gebruik voor bestuurder en rangeerder veel eenvoudiger en veiliger maakte. De goede zichtbaarheid, de grote rangeerbrug achter de stuurpost liet een goede konversatie toe tussen beide bedienden en gaf bij slecht weer een betere bescherming.

Ook de motor werd volledig door Cockerill ontwikkeld, voor de transmissie koos men voor de zeer betrouwbare versie van Voith. Bij de levering vanaf januari 1956 werden deze lokomotieven verdeeld tussen Merelbeke en Haine-St-Pierre, waarbij beide stelplaatsen ongeveer de helft van de lokomotieven verkregen. Te Gent werden drie inzetreeksen opgesteld : de eerste voorzag diensten voor lokale bedieningstreinen en in deze funktie bereikten de typen 253 plaatsen als Eeklo (met rangeringen in dit station), Sijsele en Gent-Oost. De tweede inzetdag voorzag de rangeringen in de cresoteerwerf van Wondelgem. Eén lokomotief - de 253.010 - werd echter voorgesteld op de industriële beurs van Liège en kwam hierdoor slechts een maand na zijn levering naar Merelbeke.

De tweede inzetreeks was klassieker : 9 lokomotieven werden gebruikt voor de rangeringen te Merelbeke-vorming, Gent-zeehaven, Gent-St-Pieters, Gentbrugge, Gent-oost en Melle. De derde reeks met 3 lokomotieven verzekerde de rangeringen te Gent-Zeehaven en aan de kaaien. De resterende (lichte) rangeerdiensten werden uitgevoerd door de stoomloks type 58.

Te Haine-St-Pierre was de inzet geringer : 4 machines waren bedrijvig te Haine-St-Pierre (vorming), twee machines te La Louvière (gare industrielle) en La Croyère. De laatste dienst werd ingenomen door de rangeringen in de stelplaats zelf. Deze toestand bleef bestaan tot in 1961. De levering van de lokomotieven type 260 enerzijds en later ook de typen 262 en 273 leidde tot een regroepering van de besproken machines. Ondertussen waren wel enkele veranderingen aangebracht en verdween de karakteristieke open ventilator en werd o.a. een klassieke radiator ingebouwd.

Vanaf 1961 verschenen alle lokomotieven type 253 te Monceau. Hier vervingen ze vooral de machines type 252, die naar Antwerpen-Dam verhuisden en verder ook de stoomlokomotieven type 53. De diensten voorzagen in eerste instantie de rangeringen te Monceau en Nivelles (reeks N en R), de bediening van de kanaalhaven en de diverse industriën in de buurt van Monceau (reeks S) en de rangeringen te Charleroi-sud en Charleroi-Quai, doch de eerste dienst van het type 253 werd verricht te Marchienne (reeks W).

Naarmate er nadien nog verdere lokomotieven overkwamen, werd het inzetgebied verder uitgebreid en namen ze de bedieningstreinen in de buurt van Charleroi van de typen 53 over en werd Châtelet - Châtelineau een tweede basispunt.

Een tweede keerpunt in de levensloop van het type 253 kwam in de loop van 1965 : de levering van de zware diesellokomotieven type 273 veranderde op korte tijd de situatie te Monceau : in eerste instantie werden de laatste stoomlokomotieven van deze stelplaats afgesteld, doch op het ogenblik dat er volgende typen 273 ter beschikking stonden (Monceau kreeg de eerste bouwschijf van 35 machines in zijn totaliteit) kreeg men een nieuwe indeling. Het type 273 werd aangetrokken voor de zware bedieningstreinen naar de laatste steenkoolmijnen en vooral naar de zware metaalnijverheid, maar sleepte ook de bedieningstreinen naar verdere bestemmingen : Piéton, Manage, Nivelles, Auvelais en Walcourt waren uiterste inzetpunten. De oudere typen 253 werden gebruikt voor het lichtere werk. Ze hadden twee inzetpunten in de agglomeratie, nl. Monceau en Châtelineau.

Te Monceau verrichtten ze de boven aangehaalde diensten : vormingsstation, stelplaats, kanaal en de kleinere industrieverbindingen. Gedurende enkele (langere) periodes rangeerden ze ook te Piéton, Manage en Bascoup.

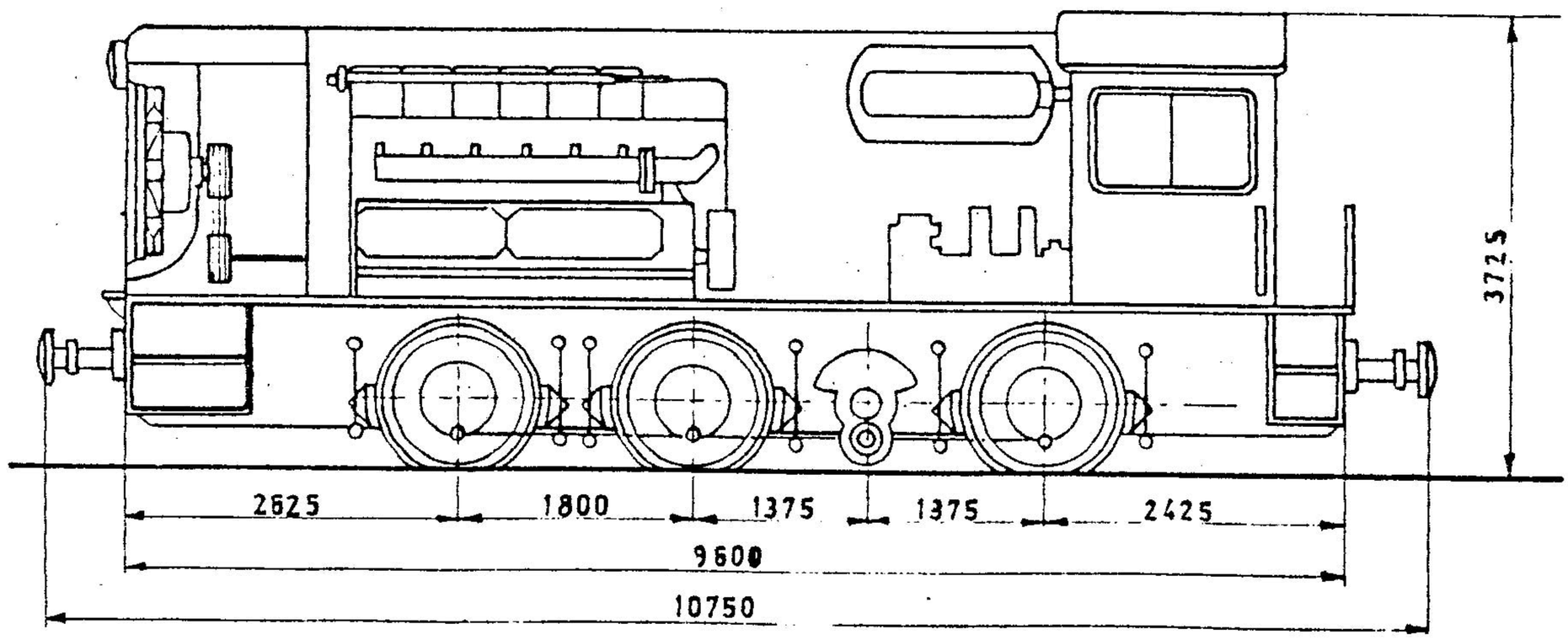
De inzet te Châtelineau was uitgebreider : de rangeerdiensten te Charleroi-sud, Charleroi-quai, Châtelineau maar ook diverse bedieningstreinen op de lijnen uitgaande van Châtelineau : zo bereikten ze Farciennes, Auvelais (soms zelfs Jemeppe en Tamines), Acoz, Gilly en Fleurus. Deze toestand zou tot in het begin van de negentiger jaren blijven duren, met enkele wijzigingen naargelang er nieuwe bedrijven opgericht werden of oude industrietakken er het bijltje bij neerlegden.

In 1971 werden ze hernummerd in de reeks 83 (8301 - 8325) en korte tijd later werd ze - tijdens hun grote herziening - gemoderniseerd : dit was vooral uiterlijk te zien. Er werden dubbele koplampen aangebracht en ze kregen de typische schildering met Z-motief. Ook de bediening werd verbeterd en aangepast aan de huidige eisen.

Vanaf de eerste helft van de tachtiger jaren begon de achteruitgang van de zware metaalnijverheid zich te manifesteren en geleidelijk aan verminderde ook het aantal rangeerdiensten in de streek. Vanaf 1984 werd de beslissing getroffen om de reeks 83 bij grote defekten of bij een grote herziening definitief te schrappen. Nochtans zou het tot in 1986 duren eer de eerste 83-er : de 8306 na zware motorschade afgesteld werd, in de volgende jaren werden nog verscheidene machines op het zijspoor geplaatst en de slechtste onder deze machines gesloopt, de overige dienden als pluklokomotief. Vanaf 1990 daalde het effektief tot 19 machines en werden nog slechts 8 tot 10 lokomotieven effektief gebruikt. Hoofdinzet bleef Châtelineau met niet minder dan 6 inzetdiensten en nog diverse bedieningstreinen. Te Monceau stonden ze enkel nog in voor sommige reservediensten.

Van deze schrapping maakte de museumvereniging CFV3V te Mariembourg gebruik om de 8309 te kopen om er de defekte (gehuurde) lokomotief reeks 80 te vervangen. De 8309 wordt trouwens vooral door de Temca ingezet voor de goederendiensten naar Chimay.

De volgende jaren daalde de aktiviteit van de typen 83 evenredig met de industriële bedrijvigheid en werden de diensten geleidelijk aan of geschrapt of overgenomen door de reeks 73. Vanaf 1992 waren er in principe geen lokomotieven reeks 83 meer nodig, maar in het kader van de mogelijke baantreinen werden ze toch in dienst gehouden. Doch dit was uitstel van executie : met de reorganisatie van de rangeerdienst met ingang van de zomerregeling van 1994, werd beslist om de 19 overgebleven 83-ers in blok uit het bestand af te voeren en hierdoor werden deze machines - sneller dan verwacht - effektief werkloos.



Nummerlijst type 253 / reeks 83

Nummer	Nr /71	Bouwer	Levering	Stelplaatsen	tot	schrapp	Opm.
253.001	8301	Cockerill	11/01/56	Merelbeke Monceau	10/02/61	01/05/94	
253.002	8302	Cockerill	18/01/56	Merelbeke Monceau	17/05/61	01/05/94	
253.003	8303	Cockerill	30/01/56	Merelbeke Monceau	26/04/61	01/05/94	
253.004	8304	Cockerill	14/02/56	Merelbeke Monceau	10/05/62	01/05/94	
253.005	8305	Cockerill	20/02/56	Merelbeke Monceau	10/05/61	01/05/94	
253.006	8306	Cockerill	01/03/56	Merelbeke Monceau	30/03/61	01/09/86	PV 166 15/07/86
253.007	8307	Cockerill	13/03/56	Haine-St-Pierre Monceau	30/05/63	31/12/87	PV 204 13/11/87
253.008	8308	Cockerill	31/03/56	Haine-St-Pierre Monceau	10/05/63	31/12/87	PV 205 13/11/87
253.009	8309	Cockerill	13/04/56	Merelbeke Monceau	23/02/61	01/12/88	PV 271 van 11/10/88 > CFV3V
253.010	8310	Cockerill	18/05/56	Merelbeke Monceau	17/05/61	01/05/94	expo Liège
253.011	8311	Cockerill	28/04/56	Merelbeke Monceau	17/05/61	01/05/94	
253.012	8312	Cockerill	07/05/56	Haine-St-Pierre Merelbeke Monceau	26/11/59 24/06/61	01/05/94	
253.013	8313	Cockerill	15/05/56	Haine-St-Pierre Monceau	19/06/63	01/05/94	
253.014	8314	Cockerill	23/05/56	Merelbeke Monceau	23/01/61	01/05/94	
253.015	8315	Cockerill	30/05/56	Merelbeke Monceau	05/04/61	01/5/94	
253.016	8316	Cockerill	05/06/56	Haine-St-Pierre Monceau	19/06/63	01/05/94	
253.017	8317	Cockerill	13/06/56	Merelbeke Monceau	26/04/61	01/05/94	
253.018	8318	Cockerill	22/06/56	Haine-St-Pierre Monceau	22/02/63	01/02/87	PV 183 van 09/01/87
253.019	8319	Cockerill	29/06/56	Merelbeke Monceau	26/06/61	01/05/94	
253.020	8320	Cockerill	06/07/56	Haine-St-Pierre Monceau	18/02/63	01/05/94	
253.021	8321	Cockerill	13/07/56	Merelbeke Monceau	30/03/61	31/12/87	PV 206 13/11/87
253.022	8322	Cockerill	20/07/56	Haine-St-Pierre Monceau	03/07/63	01/05/94	
253.023	8323	Cockerill	06/08/56	Merelbeke Monceau	10/04/61		
253.024	8324	Cockerill	14/08/56	Merelbeke Monceau	10/05/61	01/12/88	PV 272 11/10/88
253.025	8325	Cockerill	18/09/56	Merelbeke Monceau	08/03/61		

Technische kenmerken :

Omschrijving	Grootheid
Algemeen	
Asindeling	C
Lengte Kast	9 600 mm
Totale lengte :	10 750 mm
Hoogte dak	3 725 mm
Hoogte motorkap	3 650 mm
Diameter drijfwielen	1 262 mm
Afstand : voorzijde / as 1	2 625 mm
as 1 / as 2	1 800 mm
as 2 / as 3	2 750 mm
as 3 / achterzijde	2 425 mm
Massa rijvaardig	57 000 kg
Dieselmotor :	
Bouwer motor	Cockerill
Type	6.95 SA
Werkingsprincipe	viertakt
Wijze van inspuiting	rechtstreeks
Omwentelingssnelheid	475 > 950 omw/min
Cilinders : aantal	6
schikking	vertikaal in lijn
slag	305 mm
boring	241 mm
Druk bij inspuiting	220 bar
Maximum koppel	430 kgf
Starter	luchtdrukflessen
Transmissie :	
Bouwer :	Voith
Type :	L 37 ZU
Werking :	drietraps
Keerkoppeling :	Cockerill
Aandrijving :	valse as drijfstangen
Hulptoestellen :	
Batterijen :	nikkel-cadmium
Spanning	24 V
Kapaciteit	135 Ah
Kompressor : type	
bouwer	Arpic
debiet	1 250 l/min
Remkraan : type	Oerlikon
rechtstreekse	Fd1
automatische	FV5
Hogedrukkompressor	
bouwer	Nova
Snelheid : baan :	50 km/h
rangeringen :	33 km/h
Vermogen :	550 pk
Voorraad brandstof	3 000 l
koelwater	400 l.
smeerolie motor	500 l

Elektrische stellen reeks 09.5

Poststellen .

Halverwege de jaren tachtig kwamen er steeds zwaardere problemen met de "oude" poststellen, omgebouwd uit de elektrische stellen type '35. Het aantal defekten en vertragingen steeg onrustbarend en de hoeveelheid reserveonderdelen voor deze oude stellen slonk dan ook met de dag. Regelmatig moesten klassieke stellen ingezet worden op deze verbindingen, doch dit verhinderde dan weer de sortering van de post.

Anderzijds was de post zelf intern aan het reorganiseren : de ambulante postsorteercentra (de poststellen en individuele postrijtuigen) waren niet ekonomisch genoeg en wilde alles in het centraal postsorteercentrum Brussel X (volledig automatisch) gaan sorteren. Dit leidde ertoe om enkel nog postkontainers te gebruiken, die tijdens de rit onaangeroerd blijven. Om dit vanaf ca. 1990 mogelijk te maken moest er dringend een oplossing komen : er werden drie varianten voorgesteld.

a. de bouw van volledig nieuwe en aangepaste poststellen (zoals in veel andere landen)
b. het vervoer volledig over de weg met nieuwe vrachtwagens
c. de ombouw van oude, gedestandardiseerde stellen tot poststellen.

Na lang overwegen ging de voorkeur naar een kombinatie van de twee laatste mogelijkheden : zowel vrachtwagens als omgebouwde stellen. Dit leidde tot de sluiting van enkele bestemmingen van de poststellen en de koncentratie van de poststellen op de zeer drukke verbindingen. Hier zou immers het aantal vrachtwagens te groot worden en kwam de kapaciteit van de poststellen beter uit.

Voor de vier bestemmingen had men steeds twee stellen nodig en de speciale verbinding naar Jemelle vergde ook twee stellen, hierdoor had men een inzet van 10 stellen en een reserve van 50 %. Men kwam overeen om zodoende 15 klassieke stellen reeks 00 voor deze doeleinden om te bouwen. Deze voorzag het verwijderen van het ganse interieur, het versterken van de vloer, het volledig dichtmaken van de zijwanden en het aanbrengen van twee rolluiken per zijwand. Deze ombouw werd volledig door de CW Mechelen op punt gesteld en uitgevoerd. Eind 1987 gingen de 080, 085 en 109 als eerste de CW Mechelen binnen voor ombouw. Deze duurde tot begin april 1988 en op dat ogenblik werd het stel 109 (nieuw nummer 963) aan de postadministratie voorgesteld en na enkele detailwijzigingen kon de ombouw van de volgende stellen beginnen. Grootste wijziging was echter de schildering : het werd opnieuw postrood, doch in tegenstelling met de eerste plannen zou de anduiding "Post / Poste " over de ganse hoogte uitgevoerd worden.

De serieuitvoering begon vanaf juni van de band te lopen met een tussenruimte van ca. twee weken. Bij deze stellen werden de wijzigingen dadelijk doorgevoerd en ook het stel 963 ging terug de CW Mechelen binnen voor de aanpassingen en het aanbrengen van de grote opschriften. Daar Kinkempois op dat ogenblik een aantal stellen 00 in depot had, werd deze stelplaats ook de aangewezen onderhoudspost voor de poststellen, dit ondanks de asymmetrische ligging van de werkplaats.

Daar de betrouwbaarheid van de oude poststellen te wensen overliet, werden de nieuwe stellen zo vlug mogelijk in de oude reeksen ingezet, doch hierbij werd er geen sortering meer in de stellen zelf uitgevoerd. De eerste stellen kwamen op de kleinere bestemmingen (Kortrijk en Hasselt) tot inzet, maar eind 1988 waren ook de treinen naar Namur, Jemelle en Luxembourg overgegaan op de nieuwe poststellen. Op de overige verbindingen werden ze nog wild ingezet.

Vanaf 1989 waren alle "klassieke" postdiensten overgegaan op de nieuwe stellen en werden de oude veteranen voorgoed afgesteld.

Vanaf de zomerregeling 1990 kwam de nieuwe organisatie in voege : de post werd nu in verrijdbare kontainer afgewerkt en kwamen er ook dagtreinen. Om dit mogelijk te maken werden aan de poststellen enkele (reeds voorziene) verbouwingen doorgevoerd om de kontainers te kunnen vastzetten en om het laden en lossen te versnellen. Ook de sorteercentra werden aangepast : dit gebeurde te Liège, Gent, Oostende, Namur en Charleroi op tijd. Te Brussel maar vooral te Antwerpen was er een belangrijke vertraging in de werken.

De poststellen reden vanaf dat ogenblik ook verschillende dagdiensten : zo waren er twee treinparen in elke richting en werden er treinen gereden tussen Oostende / Gent en Liège enerzijds en tussen Charleroi en Antwerpen-centraal anderzijds. De 4 treinen kwamen viermaal per dag samen te Brussel-zuid en hier vond de uitwisseling van de post plaats. Drie bestemmingen waren weggevallen : Hasselt, Kortrijk en Verviers en ook de treinen tussen Gent en Antwerpen (rechtstreeks) vielen weg.

De vijfde dienst naar Namur, Jemelle en Luxembourg viel net in dit keurslijf en werd slechts éénmaal per dag uitgevoerd, de verbinding met Luxembourg viel trouwens helemaal weg. Vanaf deze periode verliep de dienst dan ook zeer vlot en zonder veel oponthoud. Zeker toen de installaties van Brussel X (te Brussel-zuid) aangepast werden, kon de dienst verder versneld worden

Pas in 1993 kwam het nieuwe sorteercentrum te Berchem in bedrijf en kwamen de stellen niet meer in Antwerpen-centraal. Doch daar het centrum niet meer via de rechtstreekse lijn kon binnengereden worden, reden de stellen nu via Dendermonde en St-Niklaas.

Vermelden we nog dat de poststellen enkele keren per jaar ook nog speciale taken krijgen : bij de gordel rond Brussel begin september worden ze o.a. vanuit Antwerpen en Gent ingezet voor het vervoer van de fietsen en bij bijzondere gelegenheden, komen ze soms tot inzet als bijkomende bagagestellen.

Tijdens de volgende jaren zal er trouwens slechts weinig veranderen in de zeer strikte dienst van deze stellen, de ombouw voorzag trouwens een diensttijd van 25 jaar.

Technische kenmerken :

Algemene kenmerken :

Bouwer : mechanisch gedeelte :	La Brugeoise / Ragheno / Germain
elektrisch gedeelte :	Acec / Sem
Bouwjaar :	1954
Ombouw tot poststellen :	CW Mechelen
Ombouwjaren :	1988 / 1989

Afmetingen en massa's :

Asindeling :	A1'1A' + A1'1A'
Lengte : rijtuig 1	22 272 mm
rijtuig 2	22 272 mm
Totale lengte :	45 280 mm
Hoogte dak :	3 790 mm
Totale hoogte :	4 400 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Afstand tussen draaistellen :	15 250 mm
Afstand binnen draaistel :	2 300 mm
Massa : leeg :	80 000 kg
Laadvermogen :	10 000 kg

Motorisatie - overbrenging :

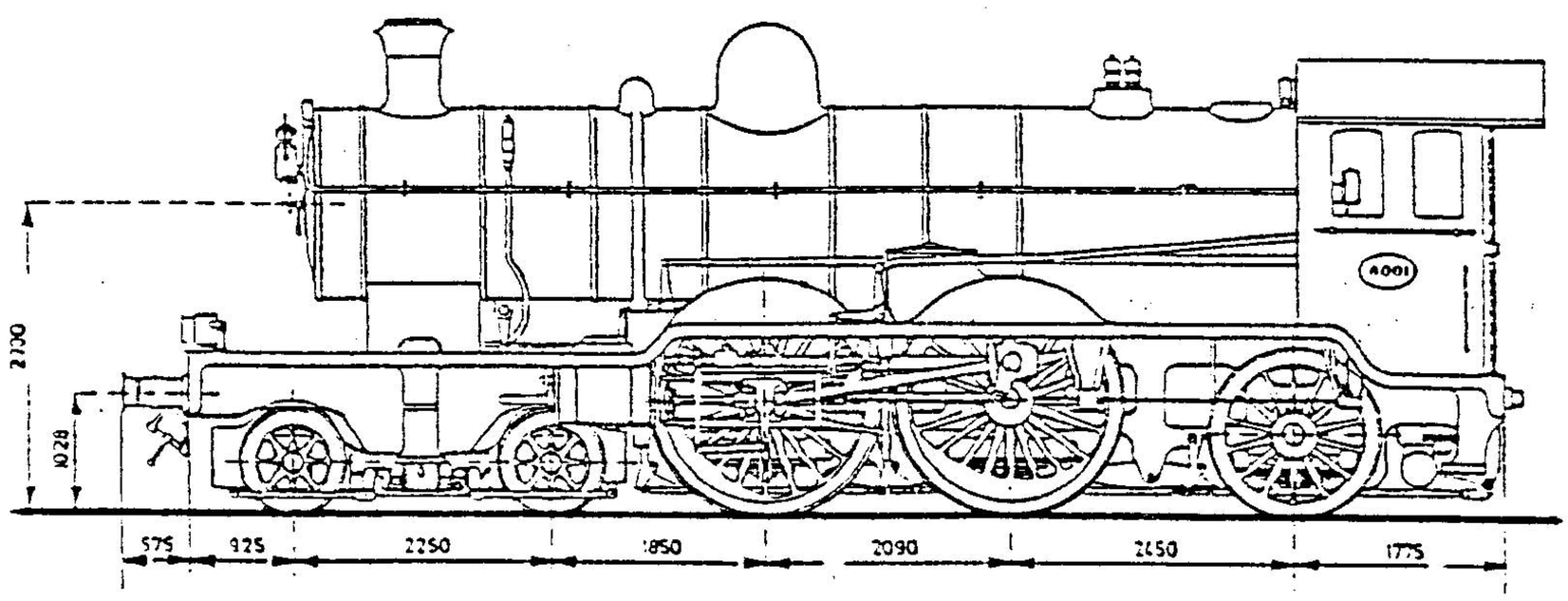
Traktiemotoren :	4 x ACEC
ophanging :	neusophanging
tandwielverhouding :	3,73 (56 / 15)
uurvermogen / doorlopend vermogen :	250 pk / 210 pk
sturing :	nokkenschakelaar JH met servomotoren
Maximale snelheid :	120 km/h
Kompressor : type :	Sebia
debiet :	540 l/min
Batterijen :	Nikkel-Cadmium
kapaciteit :	120 Ah

Loopbaanoverzicht :

Nummer	Ombouw	ex-nr	uitrit	Stelplaats	tot	opmerk.
961	CW Mechelen	080	03/06/88	Kinkempois		
962	CW Mechelen	085	24/06/88	Kinkempois		
963	CW Mechelen	109	07/04/88	Kinkempois		proefombouw
964	CW Mechelen	086	08/07/88	Kinkempois		
965	CW Mechelen	117	20/07/88	Kinkempois		
966	CW Mechelen	123	02/08/88	Kinkempois		
967	CW Mechelen	118	16/08/88	Kinkempois		
968	CW Mechelen	074	08/09/88	Kinkempois		
969	CW Mechelen	091	30/09/88	Kinkempois		
970	CW Mechelen	093	20/10/88	Kinkempois		
971	CW Mechelen	128	10/11/88	Kinkempois		
972	CW Mechelen	084	21/11/88	Kinkempois		
973	CW Mechelen	120	01/12/88	Kinkempois		
974	CW Mechelen	110	07/12/88	Kinkempois		
975	CW Mechelen	111	19/12/88	Kinkempois		

Schrappingen :

Type 6 .

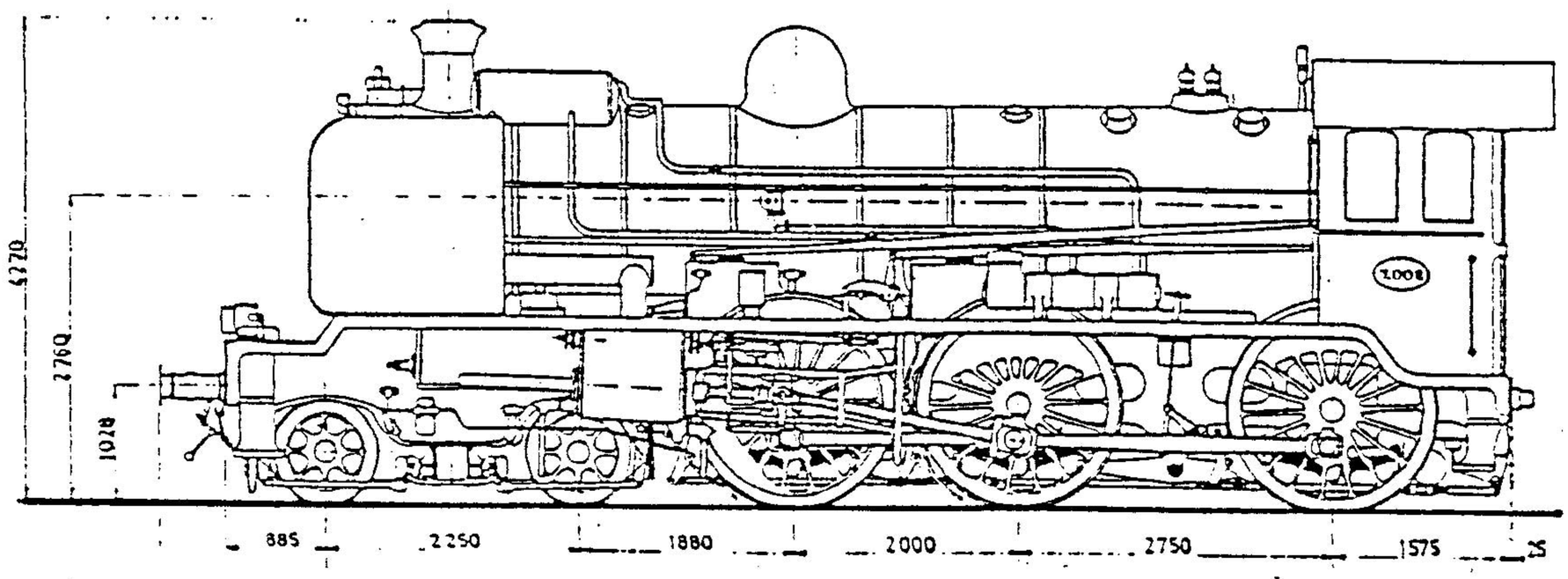


	WO I	1939	1946	1947	1948
	3	3	1		5

Deze lokomotieven type Atlantic werden al voor de tweede wereldoorlog praktisch niet meer gebruikt en - naast de 3 machines verdwenen tijdens wereldoorlog I - werden in 1939 opnieuw drie machines afgevoerd. Doch de tweede wereldoorlog zou weer anders gaan beslissen en de overblijvende 6 lokomotieven werden gereaktiveerd en tijdens de oorlog beperkt ingezet. Na de bevrijding werden 5 machines nog korte tijd gebruikt. De 6.005 was beschadigd en werd niet meer hersteld. In 1945 en begin 1946 werden de machines nog gebruikt in de lichte sneltreindienst tussen Antwerpen en Rooqsendaal, maar ook naar Turnhout en Mol. In de loop van 1946 werden ze vervangen door o.a. de typen 64 en werden ze afgesteld. De schrapping gebeurde in 1948.

Type 7 .

	1945	1954	1955	1958	1959	1960	1961	1962
Berchem				3	4	9	3	
Merelbeke		1	1	9	3		9	1
Antwerpen-D							3	14
Brussel-zuid					4	1		
Brugge				4				
Liège	1							
Tournai		2		2				



De compoundlokomotieven type 7 werden vrij laat uit het effektief geschrapt : naast de zwaar beschadigde 716 - die in 1945 afgevoerd werd - en de 4 afwijkende lokomotieven die in 1954 en 1955 uit het bestand geschrapt werden, was het pas bij de grotere elektrifikatiegolf dat het type 7 er het bijltje moest bij neerleggen.

Pas vanaf 1958 gingen de eerste machines richting sloper en dit tot in 1962 in een onverminderd tempo verder gaan. In 1958 werden de machines nog ingezet vanuit Berchem, Merelbeke, Brussel-zuid, Brugge en Tournai, maar korte tijd later werden ze gegroepeerd te Berchem en Merelbeke. .

Deze laatste stelplaats zetten ze tot in 1961 in op de verbindingen naar Kortrijk en Adinkerke, maar anderzijds ook richting Antwerpen en Brussel. Geleidelijk aan verminderde hun inzetreeks van 11 inzetdagen tot - bij de zomerregeling van 1961 - nog 6 machines. Zeer vlug na het afsluiten van deze periode werden ze vervangen door de diesellokomotieven type 200.

Te Berchem werd steeds een reeks met 11 à 12 inzetdagen opgesteld en de inzet gebeurde grotendeels op de verbinding Antwerpen - Kortrijk - Lille. Deze inzet zou dan ook tot het bittere einde onverminderd verder gaan. Ook de sluiting van Berchem en de transfert naar de naburige stelplaats Antwerpen-Dam veranderde vooralsniet niets aan de inzet. Doch de winterregeling van 1961 zou de laatste worden voor deze machines en op zeer korte tijd § tegen het einde van het jaar 1961 - werden ze vervangen door de diesellokomotieven type 201 van Antwerpen en 200 van Merelbeke.

De laatste typen 7 gingen in blok op 20 maart 1962 uit de geschriften en voor sloping afgevoerd..

De rijtuigen type GC van 1885

Tweede klasse .
Eerste klasse .

Tweede klasse :

Naast de reeds besproken derde klasse rijtuigen. werd ook gelijktijdig het tweede klasse (en zelfs het eerste klasse) rijtuig ontwikkeld. Van het tweede klasse werden er in 1885 twee prototypen - als nummers 3043 en 3044 bij resp. La Dyle et Bacalau en Braine-le-Comte besteld. De kast was dezelfde als bij de derde klasse maar de breedte van een kompartiment werd verhoogd tot 1 741 mm. De zetel waren luxueus uitgevoerd een fluweel. Er was geen doorgang tussen de kompartimenten.

In 1888 en 1889 werden 20 bijkomende rijtuigen besteld bij Morlanwelz en Seneffe : de kast werd iets langer en kreeg een bovenliggend remmershuisje. Voornaamste wijzigingen was de uitvoering van het inteieur: opnieuw had men kompartimenten over de volledige breedte, doch de uitvoering was soberder. Nochtans bleef het gebruik van uitheems hout in het interieur ditmaal de boventoon voeren.

In 1896 werden dan de laatste rijtuigen met een kast van ca. 12 m gebouwd : doch hier kregen we al verschillende kenmerken van de latere rijtuigen. Het aanbrengen van een zijgang en één enkel toilet op een uiteinde, de afzonderlijke kompartimenten en de eerste verlenging van de kast duidden hier reeds op. Van deze vorm werden er 6 bij Verhaghen gebouwd.

Eerste klasse :

Ook bij de eerste klasse kende men dezelfde ontwikkeling : de bouw van twee protypen met volledige kompartimenten en effektieve zetelkonstruktie in 1885. Eén enkel bijkomend rijtuig in 1889 en. dan de serieuitvoering (16 rijtuigen) in 1896. Deze laatste rijtuigen hadden ook de zijgang . afgesloten kompartimenten en een toilet.

De loopbaan :

In de eerste periode werden homogene stellen gevormd bestaande uit een eerste klasse, een tweede klasse rijtuigen, samen met een aantal derde klassers en deze rijtuigen werden vooral op de hoofdlijnen van het net ingezet. Voor de lijnen met beperkter vervoer werd vooral gebruik gemaakt van gemengd 1/2-klasse rijtuigen. Hierdoor kon men steeds een rijtuig uitsparen.

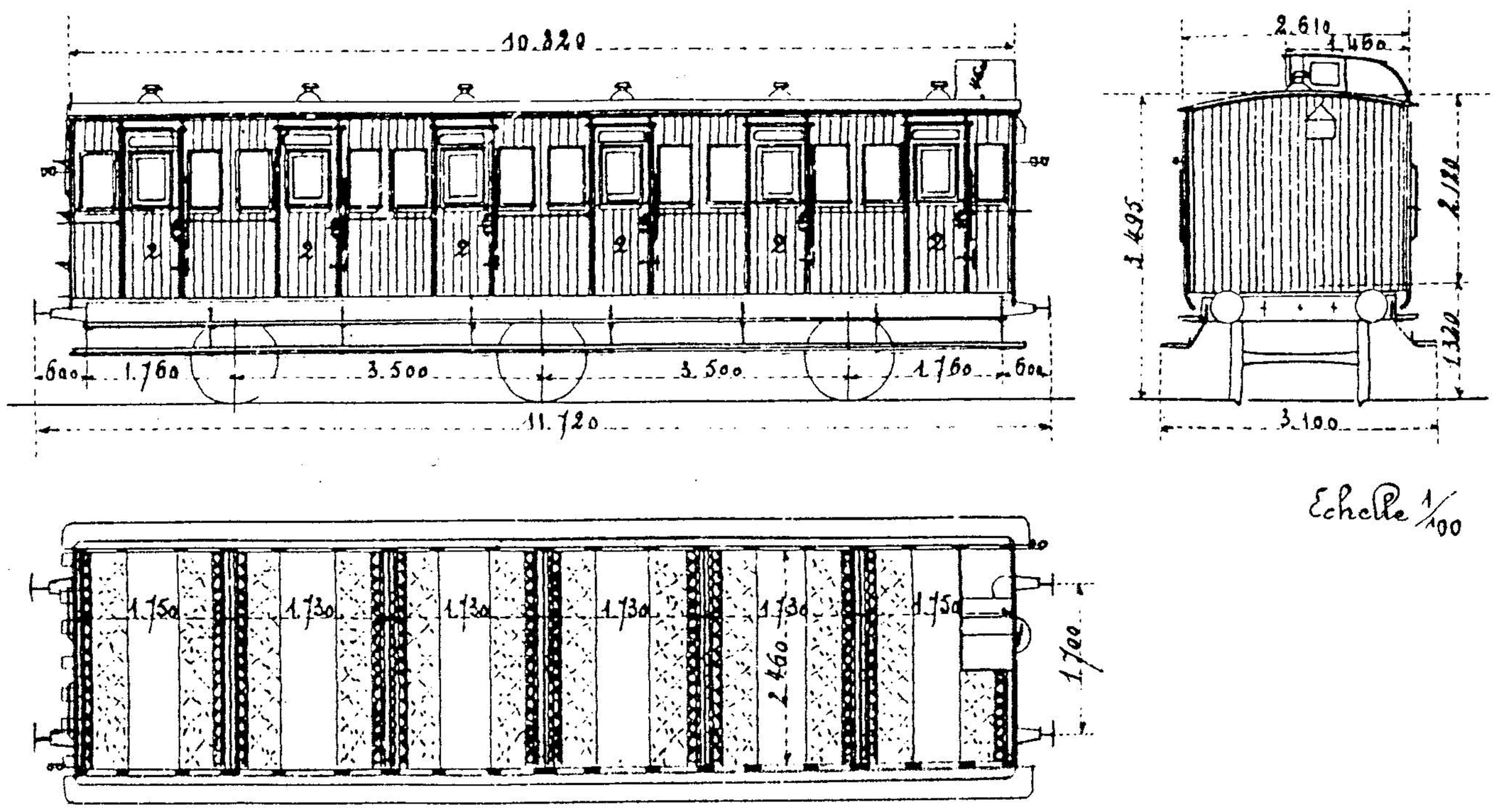
Na de verbeteringen in de rijtuigen en het uitbrengen van de effektieve GCI-rijtuigen, werden de oudere GC's gedegradeerd tot de lokaallijnen. Hier was vooral het ontbreken van toiletten de oorzaak van. Bij de versie met brede kompartimenten werd - bij verschillende rijtuigen - een zijgang aangebracht omstreeks de eeuwwisseling. Verder werden de verwarming (ombouw op stoomverwarming) en de verlichting aangepast.

Net zoals de derde klasse bleven de rijtuigen massaal aanwezig tot in de dertiger jaren, doch in de periode tot aan de tweede wereldoorlog werd het grootste gedeelte afgevoerd. De overgebleven rijtuigen werden na de tweede wereldoorlog gereaktiveerd maar deden praktisch geen effektieve diensten meer. In het begin van de jaren vijftig verdwenen ze van de sporen.

Technische kenmerken :

Kenmerken	Derde klasse 1885/ 1888	Derde klasse 1896	Tweede klasse 1885/1888	Tweede klasse 1896
Nummering	3043-3044 3045-3064	4719-4724	6425-6426 6427	6975-6990
Aantal	22	6	3	16
Aantal zitplaatsen				
tweede klasse	57	49		
eerste klasse			40	31
Lengte	11 720 mm	12 520 mm	11 380 mm	12 520 mm
Lengte kast	10 820 mm	11 790 mm	10 820 mm	11 790 mm
Afstand tussen assen	3 500 mm	3 500 mm	3 500 mm	3 500 mm
Totale radstand	7 000 mm	7 000 mm	7 000 mm	7 000 mm
Breedte	2 610 mm	2 780 mm	2 580 mm	2 780 mm
Hoogte	3 495 mm	3 500 mm	3 508 mm	3 500 mm
Diameter wielen	1 010 mm	1 010 mm	1 010 mm	1 010 mm
Lengte kompart.	1 730 mm	1 730 mm	2 100 mm	2 090 mm
Breedte kompart.	2 460 mm	2 230 mm	2 470 mm	2 230 mm
Massa	14 300 kg	17 250 kg	14 400 kg	18 690 kg

Technische schets :



Schraagwagen

Type 3000 B7 .

Zoals reeds behandeld bij de vorige schraagwagens, was er in de jaren zeventig een evolutie in de lasten : de schraagwagens dienden niet meer om zware ondeelbare onderdelen te vervoeren, maar vooral om lichte metaalkonstrukties met steeds grotere afmetingen te transporteren. Dit ging van de grote metalen vensters tot gehele dakgedeelten (uit hout of metaal), spanten en wanddelen van gebouwen. De uitbreiding van de skeletbouw bracht hierbij nog meer vervoer.

Daarom werd er tegen de eind jaren zestig uitgegaan van een bestaand ontwerp voor een vierassige platte wagen voor container-transport. Deze werd aangepast : dit bestond uit het verlengen van de wagen tot 21 440 mm en het versterken van het chassis. Op dit onderstel werd een schraag gemonteerd een een betrekkelijk kleine hoek van ca. 45 ° (voor de vorige wagens bedroeg deze ongeveer 60 °).

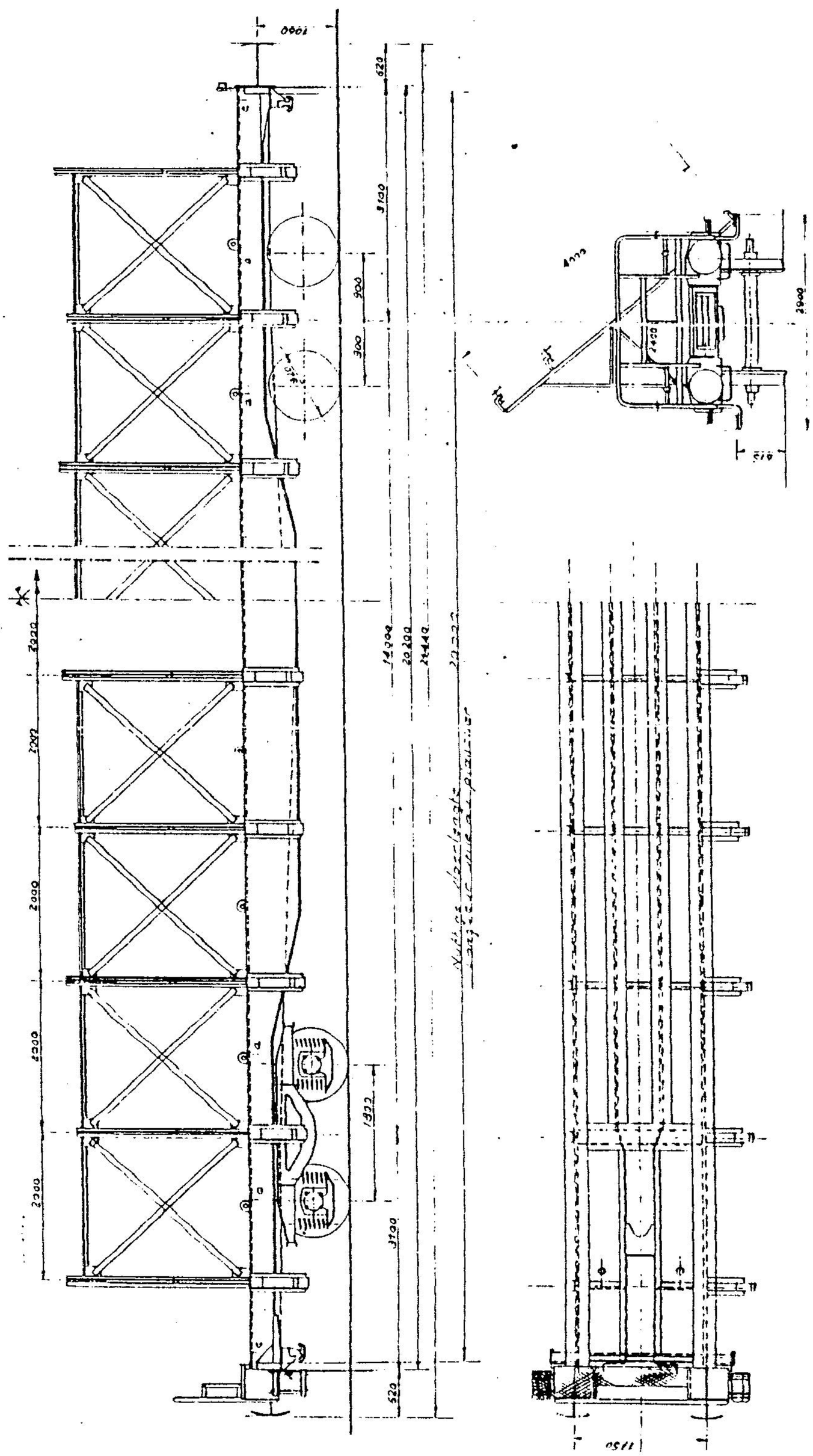
In 1970 werden er in het totaal 20 van deze lessenaarswagens gebouwd en dadelijk als bijzondere wagens in dienst gesteld. Door de opstelling kon men een last van ca. 19 000 mm (in uiterste gevallen zelfs niet minder dan 20 000 mm) lengte en 4 000 m hoogte vervoeren en waren daarom erg geschikt voor het vervoerd van volledige dakspanten en wandpanelen te vervoeren. Maar ook de dienst baan maakte gretig gebruik van deze wagens voor het vervoer van volledige wissels, temeer daar de last 50 000 kg kon bedragen.

Thans zijn deze wagens nog volledig in dienst voor allerhande transporten.

Technische kenmerken :

Omschrijving	Waarde
Type	3000 B7
Nummering	31 88 423 1 000 tot 31 88 423 1 019
Bouwjaar	1970
Kode	Slp
Tarra	27 000 kg
Laadvermogen	50 000 kg
Laadlengte	20 000 mm
Laadhoogte	4 000 mm
Lengte Chassis	20 200 mm
Totale lengte	21 440 mm
Afstand tussen draaistellen	14 000 mm
Afstand binnen draaistel	1 800 mm
Type draaistel	Y 25 C
Totale hoogte	
Totale breedte :	2 900 mm
Diameter wielen	920 mm
Snelheid	80 km/h

Technische tekening :



Dieselmotorwagens type DE I

N.S.

Ongeveer gelijktijdig met de Belgische Spoorwegen, ontwikkelde de N.S. in het begin van de vijftiger jaren zijn motorwagens, doch de aanpak was anders. Vanaf 1953 werden immers twee reeksen motorwagens geleverd : een eenledige en een tweeledige versie, waarvan resp. 27 en 40 exemplaren geleverd werden.

Men ging uit van de kastvorm van de elektrische stellen uit deze periode en kreeg hierdoor vrij gestroomlijnde, zware motorwagens. In tegenstelling met België koos men hier voor een diesel-elektrische aandrijving, waarbij dezelfde traktiemotoren gebruikt werden. Voor de dieselmotoren - die onder de kast ingebouwd werden - tekende AEC. Deze motorwagens kwamen in eerste instantie in gebruik in de noordelijke lijnen rondom Groningen en ten noorden van Amsterdam. Hier zouden ze trouwens gedurende de ganse levensloop gestationeerd blijven.

Pas met de levering van de moderne drieledige motorwagens - opgebouwd zoals de reeks 40 bij de NMBS - zou het zuiden van Nederland kennis maken met deze stellen, ze reden vooral de diensten tussen Venlo en Roermond. Maar door de aankomst zag men de mogelijkheid om de lokaallijnen rondom Maastricht met motorwagens uit te rusten. Hier had men in deze periode nog steeds de verbindingen naar Heerlen, naar Aachen, naar Visé en in mindere mate naar Lanaken. Op al deze verbindingen werden de reizigersdiensten nog uitgevoerd door stoomlokomotieven en zware reizigersstellen. Op de lijn Visé - Liège werden lange tijd de typen 96 gebruikt, doch omstreeks 1958 kwamen de eerste DE I (eenledige stellen) naar Maastricht en deden de eerste testen naar Liège en zelfs naar Hasselt via Lanaken.

Nochtans zou de eerste dienst deze naar Aachen worden, pas in 1960 werden deze stellen ook ingezet op de lijn naar Visé en korte tijd later namen ze alle treinen tot in Liège-Guillemins over. Voor deze dienst waren trouwens twee stellen nodig, waarbij de bestuurder door de N.S. geleverd werd, de kontroleur was Belgisch.

Gedurende meer dan 15 jaar bleef deze dienst praktisch ongewijzigd doorlopen, doch door de elektrifikatie van de lijn 34 in 1976 enerzijds en de beslissing om een voorstadsnet rondom Liège uit te bouwen, werd er gevraagd om de N.S.-stellen door te laten rijden tot in Herstal via Liège-Palais. Doch hierdoor moest de dienstregeling aangepast worden en waren er in principe drie stellen nodig. Daar er te weinig stellen waren, werd een reorganisatie doorgevoerd, waardoor de Duitse accu-motorwagens type 515 nu de dienst tussen Aachen en Maastricht overnamen, terwijl de Nederlandse stellen de dienst naar België reden. Doch ook dit was van korte duur en voor één slag werd een trek-duwkombinatie met de reeks 60 gebruikt en werd de inzet van de motorwagens terug verminderd.

De dienst naar Herstal zou slechts een tweetal jaar aanhouden en nadien werden de treinen beperkt tot Liège-Guillemins, waarbij de stellen steeds in het kopstation aankwamen, de inzet van de trek-duwkombinatie viel terug weg en werd enkel nog gebruikt voor enkele piekuurtreinen van en naar Visé.

Doch ook hier zouden ouderdomsverschijnselen bij de stellen steeds vaker zorgen voor defekten en vertragingen. Even werd gedacht aan een modernisering van de éénledige stellen, die op dezelfde wijze als bij de tweeledige motorwagens, doch deze bleef uit en daarom werd beslist om deze stellen vanaf 1976 langzaamaan te vervangen. Dit gebeurde eerst op de verbinding naar Aachen en hier werden de diensten overgenomen door de Duitse accu-motorwagens en kwamen de gemoderniseerde tweeledige stellen tot inzet. Pas in 1980 verdwenen de bekende "rode" motorwagens van de verbinding naar Liège en werden ze vervangen door de gele "tweetjes".

Technische kenmerken :

Bouwer :	Allan
Bouwjaar :	1953 / 1954
Asindeling :	B°B°
Dieselmotor :	AEC
Type :	A 220
Overbrenging :	diesel-elektrisch
Vermogen (kontinu)	320 pk
Maximale snelheid :	120 km/h
Lengte :	27 050 mm
Afstand tussen draaistellen :	18 350 mm
Radstand binnen draaistel :	3 000 mm
Totale radstand :	21 350 mm
Diameter drijfwielen :	950 mm
Massa (ritvaardig) :	57 000 kg
Aantal zitplaatsen :	
tweede klasse :	65
eerste klasse :	8
Schrapping :	1978 - 1982

Stelplaats Hasselt

Deel II .

Periode 1927 - 1933 :

Door de in exploitatie brengen van de meeste Limburgse steenkoolmijnen stabiliseerde de toestand zich in deze periode. Enige feit was de uitbreiding van de goederenreeksen, naarmate het hoeveel ontgonnen steenkool steeg. In tabelvorm hebben we voor deze periode de volgende inzetgegevens voor Hasselt :

Type	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Type 2	9	8	10	10	10	10	6
Type 15					1	1	1
Type 25			3				
Type 29	r	2		6	5	3	1
Type 31	5	4	7	8	9	6	6
Type 40	6	4	4	4		4	4
Type 41	12	12	12	11	9	7	5
Type 44							4
Type 51		1	1	1	1	1	
Type 53 (23)	2	2	3	5	5	6	4
Type 64							
Type 80	5	6	7	7	7	8	8
Type 81							
Type 93	2	2	1				

De lichte diensten :

Type 2 :

Deze oude lokomotieven werden te Hasselt (en Maaseik) nog frekwent gebruikt, zelfs tot in de jaren '30. Ze verzekerden vooral de lichte lokaaltreinen op de verschillende lijnen en zo kwamen ze vooral naar Maaseik, Neerpelt en Mol. Vanuit Mol reden ze ook via Tessenderlo naar Diest. In 1927 had Hasselt nog 17 dergelijke machines in depot, waarbij er 9 inzetdagen geprogrammeerd werden. Pas omstreeks 1930 verminderde het effektief tot 13 machines en daalde het aantal inzetdagen tot 6. Nochtans bleef de inzet vrij konstant.

Type 29 :

In 1926 waren de bestanden van Hasselt en Mol samengevoegd en had men te Hasselt een bestand van 2 machines. Voor de regeling van 1927 werd er geen eigen reeks opgesteld, maar werden de lokomotieven gebruikt in de inzetreeks van het type 2. Doch naarmate er meer diensten voorzien werden in de mijnstreken en vooral op de verbinding naar Mol, werd een gemengde reeks type 29/type 2 opgesteld met de diensten naar Leopoldsburg en Mol. Pas in de loop van 1930 verhoogde het bestand opnieuw tot 10 lokomotieven en groeide de inzetyreeks aan tot 6 inzetdagen. Deze werden praktisch volledig gereden op de verbindingen Hasselt - Mol en Mol - Diest. Doch zeer snel werden de laatste 29-ers afgesteld en in 1933 was het bestand teruggebracht tot twee machines en één plandag.

Type 25 :

In 1927 had Hasselt nog 10 goederentreinlokomotieven type 25 in depot, doch deze werden niet meer in de gewone dienst gebruikt en stonden hoofdzakelijk reserve. Enkel in 1930 - toen de mijnexploitatie goed op gang gekomen was - vervingen ze voor korte tijd de typen 29 in de lokale reizigersdienst, doch deze inzet was van korte duur en een jaar later stonden ze weer afgesteld. Ze verdwenen in 1930 definitief uit het bestand.

Type 41 / 44 :

Vanaf 1927 werden er 24 lokomotieven type 41 (toen als type 31 aangeduid) te Hasselt ondergebracht. Deze reeks had de grootste inzetreeks met 12 inzetdagen : ze werden zowel in de gewone reizigersdienst alsook in de lichte goederendienst gebruikt. Voornaamste bestemmingen waren Lanaken en Maastricht (waar ze het volledige verkeer verzekerden), Diest en Leuven, Mol en Tongeren. Tot in 1930 bleef het uitgebreide inzetreeks geldig, doch vanaf dat ogenblik verminderde de inzet geleidelijk aan tot 7 en zelfs 5 machines. Het effektief was anderzijds ook gedaald tot nog 16 machines.

Vanaf 1932 was er echter ook een reorganisatie in de diensten van het type 44 : tot op dat ogenblik werden deze machines enkel te Mol en Hamont gebruikt, doch van beide stelplaatsen kwamen in het totaal een achttal machines effektief naar Hasselt. Vanaf 1933 werd een officiële inzetreeks opgesteld en deze machines verzekerden dezelfde diensten als voorheen, nl. vanuit Hasselt naar Neerpelt, Hamont en Mol.

De zwaardere diensten :

Type 40 :

Het pas aangekomen type 40 draaide op voor de zwaardere semi-direkte reizigersdiensten. Zo werden - van de 9 te Hasselt aanwezige machines - er 6 in een eigen inzetreeks gebruikt. Ze reden vooral op de verbindingen naar Leuven, Aarschot en Liège, maar verzekerde ook enkele rechtstreekse mijnwerkerstreinen tussen Leuven en Eisden. Vanaf 1928 verminderde de inzet van dit type trouwens tot nog slechts 4 inzetdagen.

Type 31 (ex type 37)

Deze lokomotieven voor gemengde dienst werden in twee funkties gebruikt : in beide gevallen ging het duidelijk om de mijnaktiviteit. In reizigersdienst verzekerden ze vooral de zware (doorgaande) mijnwerkerstreinen tussen Leuven en Eisden en Tussen Antwerpen - Herentals en Hasselt. Vanaf 1929 kwam daar ook een uitgebreide goederendienst bij : vanaf dat ogenblik vervoerden de mijn ook al verschillende volledige kolentreinen naar de Luikse agglomeratie en naar de streek van Charleroi. Hier werden de typen 31 vooral tussen Winterslag en Kinkempois en tussen Winterslag en Leuven gebruikt. Ook enkele treinen vanuit de Antwerpse haven waren een dankbaar terrein voor deze machines. Het effektief schommelde van 13 machines in 1927 tot niet minder dan 18 machines in 1933.

Type 80 :

Vanaf 1926 waren de typen 80 te Hasselt aangekomen. en begin 1927 waren er al 9 van deze vierassers te Hasselt. Hiervoor was er een inzetreeks met 5 inzetdagen : 4 machines verzekerden de diensten tussen Eisden, Winterslag, Waterschei en Zwartberg en de Genkse kolenhaven, één machines was vooral op de verbinding naar Zolder, Houtalen en Beringen aktief. Naarmate het aantal treinen verhoogde groeide het aantal inzetdagen aan tot 8. Ook het effektief groeide in een gelijk tempo en in 1933 waren 11 machines te Hasselt gestationeerd. Gedurende de ganse periode werden dezelfde diensten verzekerd.

De rangeerdiensten :

Type 93 :

Tot in 1929 waren 4 dergelijke lokomotieven te Hasselt aanwezig en verzekerden de rangeringen te Winterslag en Waterschei. Vanaf 1929 werden ze vervangen door het type 53.

Type 51 :

Van de twee in Hasselt aanwezige 51-ers verzekerde steeds één machine de rangeringen in de stelplaats.

Type 53 :

In 1927 waren 4 machines type 23 (later type 53) te Hasselt aanwezig, voor de rangeringen te Hasselt zelf. Vanaf 1929 werden ook de rangeeropdrachten te Winterslag en Waterschei opgenomen en groeide het bestand aan tot 7 machines.

Periode 1934 - 1940 :

Deze periode kenmerkte zich in een stabilisering van de toestand : de oudere machines werden afgesteld of zelfs volledig afgevoerd en de aanwezige machines kregen hun vaste taken. Enkel de (late) opening van de mijn van Houthalen zorgde voor een uitbreiding van het vrachtvervoer.

Type	*1934*	*1935*	*1936*	*1937*	*1938*	*1939*
Type 14				3	3	4
Type 15	1					
Type 16		4	3	1		
Type 19				2	2	2
Type 20				8	7	7
Type 29		1				
Type 31	6	6	4			
Type 38			7	14	12	10
Type 40	4	5	6	6	6	6
Type 41	4					
Type 44	9	9				
Type 51						
Type 53	4	4	4	3	3	3
Type 66			9			
Type 80	8	8	8	9	7	1
Type 81					2	8

Oudere lokomotieven

Van deze machines bleven enkel nog twee typen 29 over in 1934 : hiervoor werd nog één plandag opgesteld met de bedieningstrein in de Kempen. Doch de zomerregeling zou de laatste zijn waar deze machines nog gebruikt werden. In de loop van 1935 werden ze geschrapt.

De reizigersdiensten :

Ook hier zou in de loop van 1934 een wijziging komen : de typen 41 verdwenen volledig uit Hasselt. Tijdens de zomerregeling van 1934 waren nog twee machines aanwezig, doch deze verrichtten geen diensten meer. Ook de drie aanwezige lokomotieven type 15 verdwenen. De enige dienst ervan viel weg.

Op dit te kompenseren kwamen er 6 lokomotieven type 16. Voor deze machines voorzag men een eerste inzetreeks met 4 inzetdagen en ze werden vooral gebruikt op de verbindingen naar Lanaken/Maastricht, Diest/Leuven en Tongeren. Deze inzet zou al zeer vlug afgebouwd worden, in 1937 was de inzet ten einde. Voor deze toch wel lichte diensten kreeg Hasselt dan weer een aantal van de oudste Belgische machines : in de eerste plaats kreeg men 4 analoge 2B1t-lokomotieven type 14. Deze verschilden van de typen 16 enkel door het ontbreken van de oververhitting en door een zwakker vermogen. Voor deze machines werd vanaf 1937 een inzetreeks opgesteld met de boven vermelde diensten.

In 1935 kwamen er 13 ex-Duitse sneltreinmachines type 66 (asindeling 2'B) te Hasselt aan voor de ingevoerde snelle treinen naar Leuven en Liège en voor deze machines werd een inzetreeks met 9 inzetdagen opgesteld. Doch deze rasechte sneltreinmachines voldeden niet en werden al het jaar erop terug afgestaan en vervangen door de typen 19 en 20. Deze kwamen in 1936/37 te Hasselt aan er werden in het totaal resp. 2 en 9 machines naar de Limburgse hoofdstad getransfereerd Hiervoor werden toch wel aanzienlijke inzetreeksen opgesteld met 2 en 8 inzetdagen. Deze machines sleepten waarschijnlijk de lichtere dagdiensten op de verbindingen naar Leuven, Liège maar vooral de pas ingevoerde doorgaande treinen tussen Hasselt en Antwerpen. Deze machines bleven tot bij het begin van de tweede wereldoorlog te Hasselt.

De komst van in eerste instantie de typen 66 en nadien de typen 19 en 20 leidde tot de afgifte van de lokomotieven type 44. Door de opheffing anderzijds van de stelplaats Hamont in 1936 werden deze diensten overgenomen door Mol (hiervoor werden de typen 18 gebruikt) en Hasselt (die er vooral het type 19 inzette).

Een konstante bleef echter het typè 40, die zijn inzetreeks behield.

De goederendiensten :

Hier kwam er slechts geleidelijk verandering : eerste wijziging kwam er in 1936. Op dat ogenblik besliste de N.M.B.S. om de weinig betrouwbare machines type 31 grondig om te bouwen en daarom voorlopig buiten dienst te zetten. Op het ganse net werd een reorganisatie doorgevoerd en werden op verschillende plaatsen deze machines vervangen door de analoge, maar robuustere machines type 38. Dit gebeurde ook te Hasselt en zo kwamen er geleidelijk aan tot een 18 machines van dit type te Hasselt aan. De inzetreeks ging van 7 machines in 1936 tot een piek van 14 een jaar later. Nadien daalde dit terug naar 10 inzetdiensten. Deze machines werden vooral gebruikt voor de zware kolentreinen, rechtstreeks vanuit het mijnbekken naar Antwerpen, Bressoux/Kinkempois, Leuven en Landen. Maar ook voor lokalere diensten werden deze lokomotieven gebruikt en zo waren er diverse diensten (als lichterlok) tussen Eisden en As, maar ook treinen naar de Genkse kolenhaven, Mol en Beringen.

In de reeks waren ook enkele reizigersdiensten opgenomen, o.m. naar As en Leuven.

De lokale kolendienst bleef vooralsnog in handen van het type 80, die tot in 1938 alleenheerser was in dit vervoer. De inzetreeks voorzag gemiddeld 8 machines in de bekende diensten tussen Eisden, Waterschei, Winterslag, Genk-Kolenhaven en Hasselt. Op de tweede inzetlijn bereikten ze Zolder, Beringen, Leopolgdsburg en vanuit deze plaats ook Tessenderlo en zelfs Diest. Doch ook de overige lokale goederendiensten waren waarschijnlijk in de inzetreeks opgenomen.

In de loop van 1937 besliste de N.M.B.S. om de toch wel zwakkere typen 80 af te stellen en zeer vlug werden ze te Hasselt vervangen door de krachtigere machines type 81. De eerste lokomotieven kwamen eind 1937 naar Hasselt en werden dadelijk in de reeks van het type 80 ingezet. Bij het begin van de zomerregeling van 1938 had Hasselt 22 lokomotieven type 80 en 3 machines type 81 op stal. Dit laatste aantal groeide tijdens de volgende jaren aan tot 7 machines.

In 1939 waren er twee inzetreeksen : een machine type 80 werd gebruikt voor de rangeringen te Winterslag en een overgavetrein naar en rangeringen te Waterschei. Een tweede gemengde reeks 80/81 voorzag diensten voor 8 lokomotieven.

De Rangeerdiensten :

Bij het begin van deze periode had Hasselt nog de typen 51 en 53 in dienst, maar al in 1934 werden ook de rangeringen in de stelplaats overgenomen door een type 53 en de vijf aanwezige typen 51 stonden afgesteld in de stelplaats. Pas tegen de zomerregeling van 1936 werd een eerste 51-er afgevoerd, begin 1937 verdwenen twee verdere van de oudste machines en de laatste lokomotief type 51 werd pas eind 1937 effektief uit het bestand geschrapt.

De typen 53 werden vanaf 1934 ingezet voor alle rangeringen te Hasselt en hadden 3 inzetdagen, de vierde dag werd gepresteerd te Winterslag, deze laatste dag werd van 1937 overgenomen door een type 80.

Opmerjkelijke verschijning waren ook twee lokomotieven type 57 (zadeltankloks) : deze doken in de loop van 1935 te Hasselt op en kregen een inzetreeks van 1, nadien twee inzetdagen. Doch over de effektieve inzet van deze lokomotieven hebben we geen gegevens kunnen terugvinden. Waarschijnlijk werden ze gebruikt voor de stationsrangeringen. Bij het begin van de wereldoorlog waren beide machines nog steeds te Hasselt.

Industrielokomotieven :

Cockerill-diesels in Limburg .

Deel II

Naast de lokomotieven die in de verschillende mijnen gereden hebben, werden in Limburg niet veel machines van dit type gebruikt. Enkel drie bedrijven hebben een dergelijke machine in bedrijf, terwijl bij Stevens een Cockerill gedurende korte tijd ingezet werd.

Kolenhaven van Genk :

Deze eerst onafhankelijke kanaalhaven kende een vrij uitgebreid verkeer, daar op deze plaats alle kolen uit Waterschei, Winterslag, Eisden en voorheen ook Zwartberg verscheept werden. Van deze vier mijnzetels had enkel Eisden een eigen kanaalhaven, doch de omslag was hier vrij beperkt.

Voor de rangeringen had de kolenhaven vrijwel enkel overgekochte stoomlokomotieven van de N.M.B.S. en de mijnzetels in dienst, doch al in 1958 werden drie Cockerill-diesels aangekocht Vanaf deze datum verzekerden ze het verkeer binnen de kanaalhaven zelf (één lokomotief) maar sleepten ze ook de treinen vanuit de haven naar het privé-vormingsstation (gewoonlijk in dubbel traktie). Hier werden ze overgenomen door N.M.B.S.-lokomotieven, eerst de typen 81, nadien het type 200 / reeks 51

Dit ganse verkeer werd (en wordt nog steeds) in deze vorm afgehandeld, waarbij echter vanaf 1982 het interne (kaai)verkeer door een afstandsbediende Vollert verricht wordt en de drie Cockerill-diesel hierbij reserve stond. Wel verzekerde de kolenhaven ook nog de rangeringen naar de schrotthandelaar Stevens en naar de elektriciteitscentrale van Langerlo. Deze laatste betrekt trouwens (nog steeds) zijn steenkool via de kolenhaven. De sluiting van de Limburgse mijnen leidde wel tot een belangrijke vermindering van de aktiviteit waarbij het aantal treinen verminderde van een achttal in 1980 tot slechts 1 à 2 thans.

Allegheny Longdoz (Genk-zuid)

Als één van de modernste staalverwerkende bedrijven, heeft ALZ sinds zijn oprichting 3 à 4 Cockerill-diesels in gebruik. Bij deze firma brengt de N.M.B.S. de zware treinen tot op het bedrijfsterrein (een kleine vorming naast het Albertkanaal), de Cockerill-diesels splitsen de trein en brengen de wagens naar de desbetreffende laadinstallaties in de verschillende hallen. Het terrein is vrij ontoegankelijk en men kan de machines slechts vanaf de nabijgelegen kanaalbrug waarnemen.

De produktie van afgewerkt staal is vrij hoog en er worden per dag 2 à 3 treinen afgevoerd : ten minste twee volledige treinen met staalprodukten die rechtstreeks vanuit de ALZ vertrekken en één trein voor afzonderlijke wagenladingen waarbij de reeks 73 van Winterslag de trein in de late namiddag (in alle bedrijven van Genk-zuid) gaat oppikken.

Tessenderlo Chemie :

Het derde bedrijf met Cockerill diesel is deze chemie-reus. Na het afstellen van de stoomlokomotieven, werd de traktie gedaan door twee oude Franse diesels type Fauvet-Girel. Deze werden tweedehands aangekocht. Doch in de jaren zeventiger moest ook de verbinding met het zusterbedrijf te Kwaadmechelen bediend worden en hiervoor had men een bijkomende diesellokomotief nodig.

Deze keuze viel nu op een Cockerill en deze werd in 1975 in dienst gesteld. De lokomotief - gebouwd in 1973 - werd uit stock aangekocht. Als "Theo" verzekerde deze Cockerill praktisch het volledige verkeer tussen de beide bedrijfszetels en werd ook te Tessenderlo zelf gebruikt.

Daar de beide Franse lokomotieven niet meer betrouwbaar bleken, werd omstreeks 1990 een bijkomende Cockerill lokomotief (van het moderne type) aangekocht voor de transporten tussen Tessenderlo en Kwaadmechelen, terwijl de oude Cockerill meer intern gebruikt wordt.

Schroothandelaar Stevens :

Omstreeks 1975 dook bij deze Genkse schroothandelaar een Cockerill-diesel op. waarschijnlijk aangekocht bij de Tiense suikerraffinaderij. Deze lokomotief - gebouwd in 1958 - deed gedurende enige tijd dienst binnen het bedrijf. Bij een ernstiger defekt werd deze lokomotief ter plaatse gesloopt.

De Cockerill's bij de L.S.V. :

Door het in bruikleen geven van de diesellokomotieven van de K.S. door A. Lowie, kon de L.S.V. 5 lokomotieven van dit type te As begroeten. Deze lokomotieven waren afkomstig uit drie mijnzetels :

K.S. Waterschei

lok 1	Cockerill	3588	1957
lok 2	Cockerill	3590	1957
lok 3	Cockerill	3589	1957

K.S. Beringen

zonder nr	Cockerill	3999	1963	(met nieuwe motor)

K.S. Eisden

zonder nr	Cockerill	3829	1961	(alleen kast)

Enkel de drie machines van Waterschei kunnen bedrijfsklaar gemaakt worden, bij de lokomotief van Beringen was de K.S. bezig met de inbouw van een nieuwe motor, doch hierbij ontbreken nog diverse onderdelen. Bij de (pluk)lokomotief van Eisden blijft enkel de vaste delen van de kast over.

Nog dit jaar wordt de lokomotief nr 2 rijvaardig opgemaakt en uitgevoerd als N.M.B.S. lokomotief type 230. Deze lokomotief is uiterlijk volledig identiek aan de N.M.B.S.-lokomotieven van de eerste versie, enkel voor de motor werd hier een Cummins-motor gebruikt. Thans is de machine rijvaardig, alle onderdelen van de motorisatie zijn klaar, enkel de afstellingen moeten nog gebeuren en moet het stuurbord opnieuw ingericht worden. De lokomotief krijgt het bedrijfsnummer 230.012, als inventarisnummer nr 42.

Nadien wordt één van beide overgebleven Waterschei-lokomotieven bedrijfsklaar gemaakt in de uitvoering zoals ze te Waterschei rondreden, nl. geel met groene strepen en grote cijfers.

Driestandenseininrichting
Waarschuwingsarm .

b. Waarschuwingssein of gekombineerd stopsein :

Doel :

Daar waar - bv. bij de inrit van een groter station, nog meer informatie nodig is om de treinloop te versnellen of om meer treinen achter elkaar te kunnen laten rijden, plaatst men een bijkomend waarschuwingssein op de remafstand voor het inrijsein en wordt een extra waarschuwingsarm op een stopsein geplaatst.

Hierdoor kan men bijkomend nog informatie geven over de stand van het volgende stopsein, bv. doorrijden met verminderde snelheid, waardoor de bestuurder weet dat hij niet tot volledige stilstand moet remmen en dat hij het volgende stopsein toch kan doorrijden. Dit is bv. nuttig bij het binnenrijden van een bundel op verminderde snelheid.

Vorm :

De waarschuwingsarm bestaat uit een richthoekige plaat met aan het uiteinde een keper. Net zoals bij de waarschuwers voor twee standen, is het hier ook geel geschilderd, dit met zwarte gebroken lijn op de keper. De achterzijde is wit met zwarte keper.

Net zoals bij het stopsein heeft men de twee uitvoeringsvormen in de bouwvorm, met of zonder ingebouwde gekleurde vensters.

Seinstanden en betekenis :

al dan niet gekombineerd met stopsein. In het laatste geval heeft het waarschuwingssein enkel een betekenis als het stopsein open is (onder 45° of vertikaal).

seinarm horizontaal	geel licht	a. het volgend stopsein is gesloten b. het volgend stopsein laat een kleine beweging toe (paars rangeerarm open), maar mag maar stapvoets overschreden worden als rangeerbeweging.
seinarm onder 45 °	geel en groen licht	hier zijn verschillende mogelijkheden naar gelang de omstandigheden : a. het volgende sein is een richtingssein dat een verminderde snelheid toelaat b. het volgende sein is een stopsein dat doorrijden toestaat maar het tweede stopsein staat op een afstand kleiner dan de remafstand

		c. het volgende sein is een stopsein dat een beweging tegen verminderde snelheid toelaat op een kort wijkspoor of op een doodspoor.
seinarm vertikaal	groen licht	doorrijden, het volgende stopsein laat doorrijden tegen de referentiesnelheid toe

Plaatsing :

als waarschuwingssein :

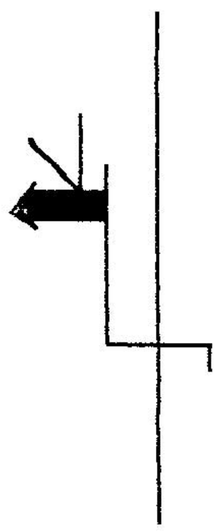
op remafstand voor een stopsein, dat zelf toegang verleent aan :
- een wijkspoor of wijkbundel
- een deel van het baanvak met verminderde snelheid
- een richtingssein voor een vertakking
- een stopsein, waarbij het tweede stopsein op een afstand kleiner dan de remafstand bevindt

als gekombineerd sein :

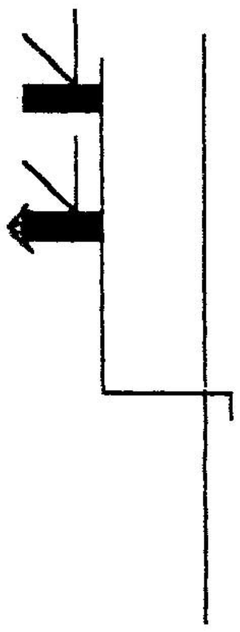
op remafstand voor een bloksein dat dezelfde eigenschappen kan vertonen als vorig sein.
als gewoon bloksein op de lijn

Symbool :

waarschuwingssein



gekombineerd sein



Jaaroverzicht
zomerregeling 1957 : deel 1
Stoomlokomotieven

Groep Antwerpen :

Type	FRST	FNDM	FCV	FLV	FYM	FTL	Totaal
7			15				15 (11)
31	6	8		11		11	36
41						2	2
50				1			1
51					2		2
53		12	8	6	6		32
58			3				3
64	9		4				13 (23)
81		6	4		8		18 (25)
93		1	4				5 (10)
Totalen	15	27	38	18	16	13	154

Groep Charleroi :

Type	FLU	LNC	FMY	FTM	LWC	Totaal
15					4	4 (7)
16	4				5	5 (13)
29		19				19 (20)
51		1				1
53		15	22	4	1	42 (47)
57	1					1
58		5				5
64			14	9		23 (24)
97	4					9 (0)
81	10		9	8	9	36
Totalen	15	40	45	26	19	145

Groep Brussel :

Type	FBM	FSR	Totaal
1	13		13
7	4		4 (5)
12		3	3
29	6	11	17 (25)
53	2	3	5 (4)
57	11		11 (14)
58		3	3 (2)
60-62	4		4
81		6	6
Totalen	40	26	66

Groep Hasselt :

Type	FHS	LML	Totaal
29	15		15 (16)
41		8	8 (9)
53	3		3
58	8		8
64	5		5
81	9		9 (8)
Totalen	40	8	48

Groep Gent :

Type	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSD	FSN	Totaal
7					11			11
16			2					2 (4)
29	16			12				27 (28)
31			11		17			28 (33)
40	8							8 (6)
41			12	16			6	34 (42)
51					3			3
53	1			3	2	2		8 (5)
58	3							3
64		4			10	4	10	28 (20)
81		6			11			17 (18)
93		3				4		7 (9)
Totalen	27	13	25	31	54	10	16	176

Groep Liège :

Type	FVY	FHR	GMN	NK	LMY	FNO	Totaal
26			9				9
29		10		7			17 (15)
40					9		9
53		2		19			21
64				6		7	13 (14)
81	4	5		25	6	6	46 (53)
97		9					9 (10)
98			4	3			7 (6)
Totalen	4	26	13	60	15	13	131

Groep Mons :

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Totaal
1						7	7 (0)
16	6		10		8		24
29			8	19			27
40		7		11		10	28
51				2			2
53		2	2	4	8	3	18 (19)
58	1		1				2
64	9						9 (10)
81	3	8	12		17		40
Totalen	19	17	33	36	32	20	157

Groep Namur :

Type	MBX	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Totaal
25			5				5 (7)
26	9		9				18 (21)
29		22		7	34	13	76 (94)
51	1						1
53	2	3		2	5	5	17 (19)
57					1		1 (0)
64				4			4 (6)
Totalen	12	25	14	13	40	18	122

Hoofdwerkplaats :

Type	Gentbrugge	Totaal
50	3	3
Totalen	3	3

Gebruikte afkortingen van stelplaatsen :

	Antwerpen		Charleroi		Brussel		Hasselt
FRST	Aarschot	FLU	Luttre	FBM	Brussel-Zuid	FHS	Hasselt
FNDM	Antwerpen-Dam	LMG	Mariembourg	FSR	Schaarbeek	LML	Mol
FCV	Berchem	LNC	Monceau				
FLV	Leuven	FMY	Montignies				
FYM	Muizen	FTM	Taminnes				
FTL	Tienen	LWC	Walcourt				

	Gent		Liège		Mons		Namur
FLS	Aalst	ANS	Ans	ATH	Ath	MBX	Bettrix
FR	Brugge	FVY	Gouvy	FBC	Braine-le-Compte	LJ	Jemelle
FT	Dendermonde	FHR	Herbestal	GT	Haine-St.-Pierre	MUT	Latour
FC	Kortrijk	GMN	Montzen	FMS	Mons	LT	Ottignies
FKR	Merelbeke	NK	Kinkempois	FGH	St.-Ghislain	FEO	Ronet
FSD	Oostende	LMY	Statte	FTY	Tournai	MKM	Stockem
FDN	Oudenaarde	FNO	Trois-Ponts				
FSN	Sint-Niklaas						

Samenvatting der stoomlokomotiefdiensten voorzien op 02-06-57 :

Type	Effektief	In dienst	In reserve	Lokomotiefdiensten
1	34	20	2	20
7	69	32	9	30
10 x	4	4	--	--
12	6	4	1*	3
15 x	11	11		4
16	59	41	14	31
25 x	6	5		5
26	50	20	9	31
26 x	25	19		
29	300	237	54	198
31	100	63	8	64
31 x	19	16		
38 x	4	3		
40	67	51	8	43
41	90	55	12	53
41 x	15	11		
50	4	4		4
51 x	16	14	1	9
53	288	200	49	158
53 x	17			
57 x	22	22		15
58	38	29	7	23
60 x	5	5		4
64	148	120	19	95
81	280	208	42	172
81 x	14			
93 x	20	19		12
97	31	18	2	18
98	11	9	2	7
TOTAAL	1734	1204	231	975

Lijn 113 :
Manage - Piéton .

Gelijktijdig met de overige lijnen in de buurt, werd ook de korte verbindingslijn tussen de twee industriële centra Manage en Piéton in het begin van de zestiger jaren van vorige eeuw gepland en werd de koncessie aangevraagd door de "Chemin de Fer de Manage à Piéton". Deze maatschappij werd op 15 febrauri 1865 opgericht en bestond uit de voornaamste eigenaars van de bedrijven die door deze lijn bediend zouden worden.

De werken tot de aanleg verliepen zeer snel, daar de verschillende bedrijven reeds een eigen net uitgebouwd hadden en het eerste deel - tussen Manage en Bascoup - werd op 20 juni 1965 in dienst genomen. Het overblijvende deel tot in Piéton ging al enkele maanden later - op 5 oktober van hetzelfde jaar - officieel in gebruik. Daar de maatschappij geen eigen materieel bezat werd de exploitatie toevertrouwd aan de grotere maatschappij " Chemin de fer belge de Jonctions de l'Est". Deze maatschappij - opgericht in 1847, ging in 1870 dan op in de fusie die de S.A. de l'Exploitation des chemin de fer zou opleveren.

Nochtans werd ook deze maatschappij al op 1878 door de Etat Belge opgeslorpt en vanaf dat ogenblik zorgde de Etat zelf voor de uitbating van die uitgebreide net.

Deze korte lijn zou in het reizigersverkeer doorheen zijn ganse loopbaan slechts een zeer geringe rol gaan spelen en was enkel van plaatselijk belang voor de bediening van de belangrijkste industriebedrijven. Het goederenverkeer was duidelijk belangrijker : eerst voor de ontsluiting van de diverse steenkoolmijnen in deze streek. Gedurende bijna een eeuw kende de lijn 113 zijn rustig leven, wel werden in de zestiger jaren de mijnen gesloten doch de Centrale Werkplaats voor de dienst Baan te Bascoup vormde steeds een link die de lijn openhield.

Bij het vestigen van de nieuwere bedrijven in de streek, zou de lijn opnieuw aan belangrijkheid winnen en werden er twee industriële lijnen aangelegd : de lijn 254 vertrekt vanuit Bascoup naar Trazegnies, een tweede lijn - nr 265 - vertrekt te Bellecourt naar het noorden.

Een tweede feit was wel dat - bij de elektrifikatie van de lijn 112 gedurende meer dan een half jaar de rechtstreekse treinen tussen Mons en Charleroi op deze lijn geleid werden en hierdoor voor het eerst een grote drukte in reizigersverkeer kende. Vermelden we nog dat de lijn praktisch gedurende de ganse loopbaan door lokomotieven en dieselstellen van Haine-St-Pierre bediend werd.

Overzicht lijn 113 :

a. Voornaamste data :

Datum	Gebeurtenis
15/02/1865	Oprichting Maatschappij "Chemin de Fer de Manage à Piéton"
20/06/1865	Opening Manage Bascoup
05/10/1865	Opening Bascoup - Piéton
/ /1870	Overname exploitatie door "Société d'Exploitation"
/ /1878	Overname door Etat Belge
26/05/1984	Afschaffing reizigersdiensten

b. Stations en stopplaatsen :

Oude afk.	Nieuwe	Station / stopplaats	km
FMN	FMN	Manage	0.0
		Bellecourt	3.2
		Chapelle-Lez-Herlaimont	4.8
LBC	LBC	Bascoup	6.1
		Beauregard	7.3
LPT	LPT	Piéton	9.8

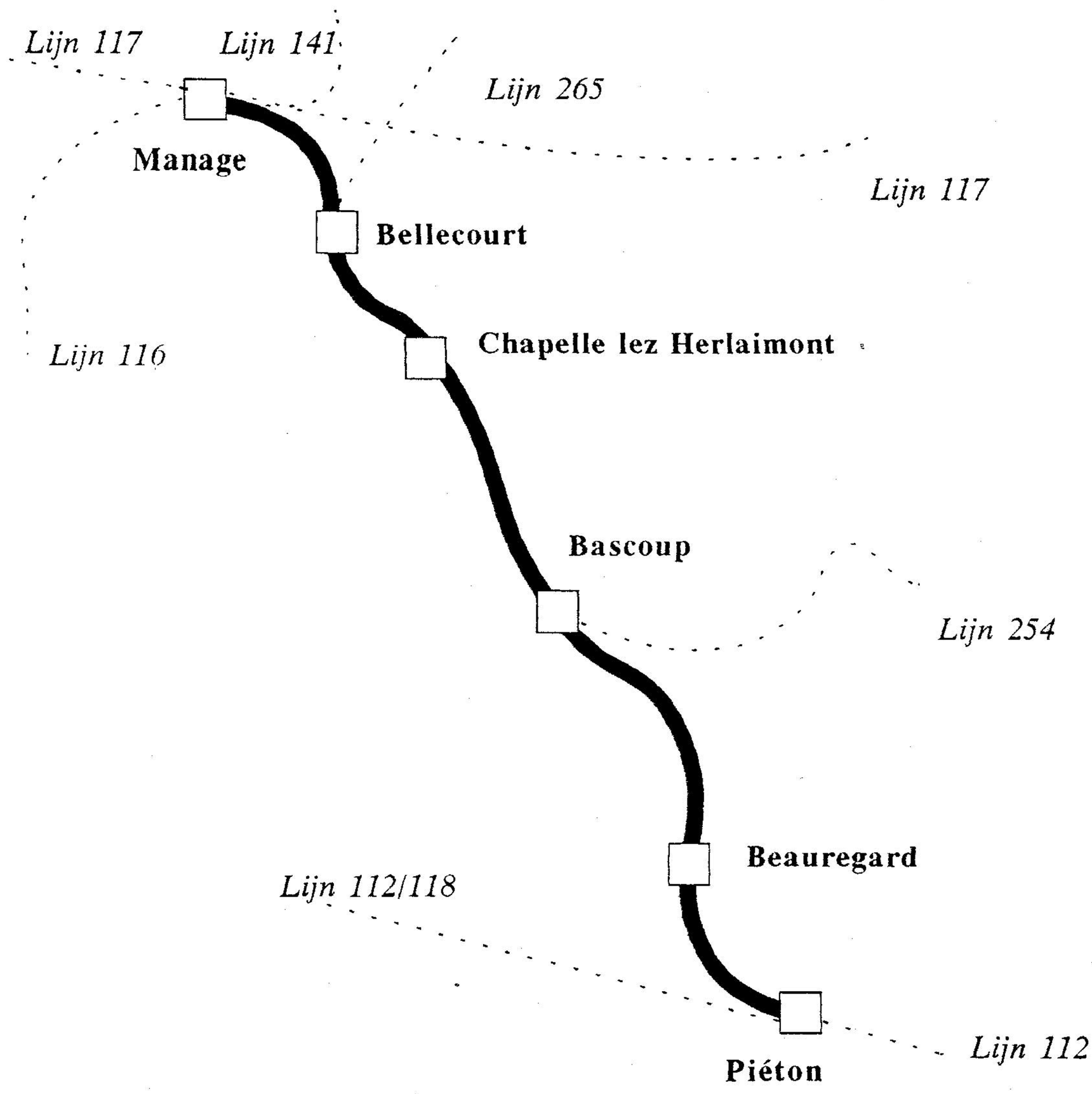
c. Vertakkingen :

Naam vertakking	afstand	richting - bestemming
Y Bellecourt	3,0	lijn 265
Y Bascoup	6.2	lijn 254 richting Trazegnies

d. Industrieaansluitingen :

Bellecourt :	steenkoolmijn (+)
Bascoup	Centrale werkplaats dienst baan
Piéton	steenkoolmijn

Overzicht lijn 113



Uittrekseks uit de reisgidsen :

zomerregeling 1943 :

113 — Piéton - Manage — 113

K		3653	117	T2321	T1309	T3655	117	T3659	117	1327	117	T3693	117	T1289	
				3	3	3		3				3		3	
0	**Piéton**	5.21	Braine-le-Comte	6.45	7.01	8.09	Braine-le-Comte	13.39	Braine-le-Comte	16.25	Ecaussinnes (C.)	18.16	Ecaussinnes (C.)	19.37	—
4	Bascoup	5.30		6.54	7.10	8.18		13.48		16.34		18.25		19.46	—
7	Bellecourt	5.35		7.00	7.15	8.23		13.53		16.39		18.31		19.52	—
10	**Manage** ..... A	5.40		7.05	7.20	8.28		13.58		16.44		18.36		19.59	—

K		T1306	112	T2322	T3656	T3658	1316	112	T1348	112	T1342	T1288	112	T3694	
		3		3	3	3			3		3	3		3	
0	**Manage**	6.25	Trazegnies	7.20	7.41	12.15	14.14	Haine St-Pierre	16.45	Haine St-Pierre	16.55	18.43	Font.-l'Evêque	20.20	—
3	Bellecourt	6.30		7.25	7.46	12.20	14.21		16.50		17.01	18.50		20.25	—
7	Bascoup	6.37		7.31	7.53	12.27	14.28		16.56		17.08	18.57		20.31	—
10	**Piéton** ..... A	6.44		7.39	8.00	12.34	14.35		17.03		17.15	19.04		20.33	—

regeling 1959

113 — Piéton - Manage — 113

K		Braine-le-Cte (A 6.27) 117	TA 7125	Ecaussinnes (C.) (A 5.44) 117	TA 7121	Clabecq (A 8.04) 117-115	6814	Braine-le-Comte (A 8.41) 117-107-115	TA 7133	TA 7535	7267	Haine-St-Pierre (A 11.22) 116	TA 7273	TA 7333	TA 7285	TA 7281	Sam. Zat.	Samedi-Zaterdags	TA 7371
	Charleroi (S.) 112		—		—		—		6.08	6.26	7.47		9.51	11.22	12.27	—			13.56
0	**Piéton**		5.06		5.06		6.19		6.38	7.09	8.13		10.46	12.06	13.20	14.11			14.19
4	Bascoup		5.12		5.12		6.26		6.43	7.17	8.20		10.51	12.12	13.25	14.16			14.24
7	Bellecourt		5.16		5.16		6.30		6.47	7.21	8.25		10.55	12.16	13.29	14.20			14.28
10	**Manage** ♀ ... A		5.21		5.21		6.35		6.52	7.26	8.30		11.00	12.21	13.34	14.25			14.33

K		TA 7283	117	TA 7363	TA 7287	Haine-St-Pierre (A 17.06) 116	7291	TA 7293	Ecaussinnes (C.) (A 18.07) 117	7289	TA 7527	TA 7295	TA 7395	TA 7299	Haine-St-Pierre (A 22.24) 116	TA 7297
	Charleroi (S.) 112	14.20		—	—		—	16.42		16.42	18.08	19.01	19.44	—		20.32
	Piéton	15.24	Br-le-Cte (A 16.33)	15.57	16.07		16.18	17.34		17.34	18.40	19.36	20.06	20.45		21.51
	Bascoup	15.29		16.03	16.12		16.25	17.39		17.40	18.46	19.41	20.11	20.50		21.56
	Bellecourt	15.33			16.16		16.30	17.43		17.44	18.50	19.44	20.15	20.54		22.00
	Manage ♀ ..... A	15.38		16.11	16.21		16.35	17.48		17.49	18.55	19.50	20.20	20.59		22.05

K		Haine-St-Pierre (A 4.31) 112	TA 7260	TA 7314	TA 7124	TA 7968	7126	Bienne-lez-H. (A 9.32) 110	TA 7270	Samedi Zaterdags	TA 7278	TA 7280	Samedi Zaterdags	TA 7150
0	**Manage** ♀		4.00	6.01	6.13	7.07	7.28		8.43		12.23	12.32		13.55
3	Bellecourt		4.05	6.06	6.18	7.12	7.33		8.48		12.28	12.37		14.00
7	Bascoup		4.09	6.10	6.28	7.17	7.39		8.52		12.32	12.42		14.04
10	**Piéton** ..... A		4.14	6.15	6.33	7.22	7.46		8.57		12.37	12.47		14.09
	Charleroi (S.) 112 A		—	6.48	7.42	8.01	8.26		9.29		13.10	13.23		—

K		Roux (A 14.38) 112	TA 7356	Zat.	TA 7282	Samedi-Zaterdags	TA 7284	TA 6123	7294	TA 7286	7288	Haine-St-Pierre (A 18.56) 112	TA 7240	TA 7290	TA 7394	TA 7296	TA 7292
	Manage ♀		13.45		14.40		15.50	16.45	16.45	17.02	18.25		18.25	19.04	19.04	20.24	21.05
	Bellecourt		13.50		14.4		15.55	16.50	16.50	17.07	18.30		18.30	19.09	19.09	20.29	21.10
	Bascoup		13.55		14.49		15.59	16.55	16.56	17.12	18.34		18.34	19.13	19.14	20.33	21.15
	Piéton ..... A		14.00		14.54		—	17.00	17.03	17.17	18.39		18.39	19.18	19.19	20.38	21.20
	Charleroi (S.) 112 A		—		15.30		—	17.25	17.25	17.54	19.08		19.08	19.44	19.44		22.00

◆ **TA 6123** En semaine, ne prend pas les voyageurs pour 1° la section Piéton-Marchienne-au-Pont via Roux; 2° la section Piéton-Bienne-lez-Happart.
TA 7133 En semaine, au départ de Bascoup et de Bellecourt, ne prend pas les voyageurs pour Manage (local).
TA 7314 En semaine, au départ de Manage, ne prend pas les voyageurs pour au-delà de Wilbeauroux.

◆ **TA 6123** Neemt in de week, geen reizigers op voor : 1° de sectie Piéton-Marchienne-au-Pont via Roux; 2° de sectie Piéton-Bienne-lez-Happart.
TA 7133 Neemt, in de week, bij vertrek uit Bascoup en Bellecourt geen reizigers op voor Manage (locaal).
TA 7314 Neemt, in de week, bij vertrek uit Manage, geen reizigers op voor verder dan Wilbeauroux.

L.S.V.- Aktueel .

a. Stoomlokomotieven :

Stoomlokomotief 3 : Simone

De herstelling van deze lokomotief - die een groot gedeelte van de dienst te Zolder gedragen heeft en die in 1990 voor het laatst reed - werd aangevangen. Hoofdonderdeel van de restauratie is de vervanging van de volledige pijpenbundel. Om dit werk te vergemakkelijken werden eind juni de aanvoerpijpen naar de cilinders en de cramptonpijp verwijderd en werd de lokomotief verder afgebouwd. Begin juli werd dan gestart met het verwijderen van de oude pijpen.

Naast de ketelwerkzaamheden, dienen er nog diverse andere verbeteringen aangebracht te worden : zo moet er een remleiding met remkraan en manometer geplaatst worden, moet de smering van de aslagers aangepast en verbeterd worden, dienen er laswerken aan de watertenders doorgevoerd te worden en is er een volledige herschildering.

Al deze werken moeten tegen volgend ritseizoen doorgevoerd zijn zodat "Simone" vanaf 1995 alle diensten van "Bebert" kan overnemen. Hierdoor kan deze laatste stoomlokomotief dan zijn herstelling ondergaan.

Stoomlokomotief 4 : Jojo (Cockerill)

Sneller dan voorzien - en met enkele bijkomende moeilijkheden - is de vertikale ketel afgewerkt : na diverse werkzaamheden aan de ketel, kon eind juni de eerste waterdrukproef uitgevoerd worden. Hieruit bleek dat er drie waterpijpen vervangen moesten worden. Dit gebeurde in de loop van de eerste weken van juli en half juli volgde dan de geslaagde officiële waterdrukproef en kon de ketel aangenomen worden.

Gelijktijdig werd de heropbouw verdergezet en zonder veel problemen kon de lokomotief grotendeels afgewerkt worden voor het weekend van 21 juli. Op zaterdag 24 juli werd de 120 jaar oude lokomotief dan voor het eerst proefgestookt en werd afgebroken bij ca. 4 bar wegens het ondicht zijn van de moderator. inmiddels had de lokomotief wel zijn eerste meters op het emplacement afgelegd en werden hierbij geen belangrijke moeilijkheden ondervonden. Er werd beslist om de moderator van de tweede lokomotief te nemen en na enige tijd voor de afkoeling werd de oorspronkelijke moderator verwisseld.

In de late avond werd de tweede proefstook georganiseerd en deze verliep zonder één enkel probleem en kon de lokomotief al ritvaardig beschouwd worden. Ook de voedingspomp kon een voldoende hoog debiet opbrengen voor het op peil houden van het waterniveau in de ketel. Enkel bij de dichting en de spuikraan waren er enkele kleine problemen.

Tijdens de volgende dagen werd de machine verder afgewerkt, werd de verflaag aangebracht of opgefrist en kon de machine grosso modo afgewerkt worden. Hierdoor lag de eerste inzet - op voorlopige basis - tijdens de stoomhappening in het bereik.

Na de nodige opleidingsritten en testen voor de remming werd het sein op groen gezet om - met alle veiligheid - deze machine lokaal te gebruiken voor de demonstratie van een stoomlokomotief en tijdens de twee dagen volbracht de nieuwe aanwinst zijn opgelegde taak.

Na de happening werd gezorgd voor de verdere afwerking van de schildering en de machine wordt tijdens het weekend van 14 en 15 augustus officieel aan he publiek voorgesteld en op 15 augustus - samen met

de diesellokomotief 23 (Mercedes) - ingehuldigd. De nieuwe naam wordt "Jojo". het nummer blijft - in tegenstelling met het vorige nummer van het tijdschrift - het originele nummer van de machine - nl het nummer 4.

Stoomlokomotief nr 5 : Bebert :

Na de nieuwe aanwinsten. ook de tegenslag : wat al enkele jaren ingekalkuleerd werd is thans een feit : de ketel van Bebert moet ofwel zwaar hersteld worden. of men moet komen tot een nieuwbouw. De onderste rand van de langsketel kant pijpenplaat is zwaar ingevreten en verder moeten o.m. alle vlampijpen en sommige hemelankers en steunbouten vervangen worden. Anderzijds is de dikte van de vuurkistplaat op sommige plaatsen te dun geworden.

Thans wordt onderzocht of een nieuwbouw in België mogelijk is en wordt er gesleuteld aan een formule van financiering van de ketel. Na de vakantie worden de eerste prijsoffertes verwacht en dan kan nagegaan worden of deze prijs via de normale subsidieregelingen of via een klassering van de lokomotief kan opgebracht worden.

Nog ca. 2 jaar mag de lokomotief tegen verminderde druk ingezet worden. Daarom wordt nu alles in het werk gesteld om Simone nog dit seizoen terug ritvaardig te herstellen om zo voor een aflossing te kunnen zorgen. Volgend seizoen zal Bebert dan nog slechts enkele lokale ritten (bv. bij de stoomhappening) te verwerken hebben en kan de vernieuwde restauratie een aanvang nemen. Deze werken zouden dan een tweetal jaar duren en hierbij wordt ook gebruikt gemaakt om het spel op het drijfwerk weg te werken. de smering te verbeteren en de reminstallatie. Na deze verjongingskuur kan "Bebert" dan weer voor een 20-tal jaar onbeperkt ingezet worden.

2. Diesellokomotieven :

Diesellokomotief 20 : Deutz :

In de loop van juni werd gestart met het eerste nazicht van deze oudste diesellokomotief bij de L.S.V. : vooral het vastzitten van de motor geeft de nodige problemen. doch ook de sterk ingedeukte motorkap moet bij de restauratie vervangen worden. De restauratie van deze lokomotief moet in de eerste maanden van het volgende jaar uitgevoerd worden en naargelang de toestand van de dieselmotor kan deze voor het volgende seizoen afgesloten worden.

Diesellokomotief 22 : Montmirail :

De langst in dienst zijnde machine. heeft ook dit jaar alle dieselverrichtingen uitgevoerd en voldoet nog voldoende. Nochtans was er geen tijd om het uiterlijk - waar toch zware roestvorming optreedt en waar uitdeukwerk moet verricht worden - nog te kunnen verfraaien. Hierdoor blijft het imago van de L.S.V. nadelig beinvloed en daarom werd beslist om de Montmirail dadelijk na het ritseizoen een face-lift te bezorgen. In deze tijd wordt ook de motorisatie volledig nagekeken en komt er het verder vernieuwen van de elektrische installatie.

Diesellkomotief 23 : Mercedes :

Het nazicht van deze lokomotief was reeds vorig jaar voltooid en in de vrije tijd werd het uiterlijk verder aangepakt.

Door zijn lage snelheid komt lijndienst niet echt ter sprake en werd deze lokomotief regelmatig gebruikt voor de rangeringen te As zelf. maar ook voor demonstratieritten. Van de gelegenheid van de inhuldiging van de Cockerill-stomer wordt ook gebruik gemaakt om deze lokomotief op 14 en 15 augustus in het voetlicht te plaatsen en vanaf deze datum zal hij - onder de naam "Patience" (naar de afkomst en het geduld nodig voor de inzet) - zorgen voor de demonstraties te As.

Diesellokomotief 36 : ABR :

Ook deze machine was reeds technisch in orde, maar werd er nu werk van gemaakt om de kast volledig af te werken : thans is de volledige karroserie afgeschuurd en geschilderd en ook een groot deel van het chassis werd reeds afgewerkt. In de volgende weken wordt ook dit laatste gedeelte in de verf gezet en samen met het vernieuwen en afregelen van het remwerk is deze machine gereed voor het zware werk op de lijn. Vanaf de monumentendag zal deze lokomotief dan ook de verschillende diensten naar Eisden gaan verzekeren.

De lokomotief , die de naam "De Kompel" zal meekrijgen, werd gerestaureerd in de oorspronkelijke uitvoering nl. volledig groen met gele band, zwart chassis en grijze koppelstangen.

Diesellokomotief 42 : Cockerill :

In de loop van de zomer werd de motorisatie van deze lokomotief volledig nagezien en afgezien van enkele problemen met de automatische rem (verstopt zijn van enkele leidingen of afscheidingskranen) is deze lokomotief nu volledig inzetbaar. Vanaf begin juli werd deze machine dan ook regelmatig ingezet voor het zwaardere rangeerwerk te As en voor het gereedzetten van de treinen. Om het gedrag op de lijn te kunnen nagaan werd de lokomotief op de zondag van de stoomhappening voor het eerst effektief ingezet op de lijn. Deze machine was in staat om op zijn eentje de volledige trein - bestaande uit de diesellok 22, twee L-rijtuigen en Bebert - de helling tussen Eisden en As op te slepen.

Enige nadeel was dat de snelheid van de Cockerill te laag ligt ten opzichte van de 22, zodat bij de afdaling de versnellingsbak abnormaal opwarmde, ook de lagers van de koppelstangen waren nog niet op elkaar ingelopen, zodat ook hier de temperatuur (bij een buitentemperatuur van 30 °C) te hoog opliep. Daarom was de test wel bevredigend maar werd afgezien om de lokomotief nog voor de trein van 14.00 (zoals voorzien) te gebruiken.

Anderzijds werd ook reeds bescheiden gestart met het afschuren en ontroesten van de kast en volgens de planning zou deze machine in de loop van de lente 1995 ook uiterlijk volledig afgewerkt zijn. De uitvoering wordt de oorspronkelijke N.M.B.S.-kleurstelling van het type 230, nl volledig groen.

Smalspoorlokomotieven :

Elektrische lokomotief Acec :

In het kader van de monumentendag werd ook het smalspoor - in de mate van het mogelijke - aangepakt : als eerste hiervan was de Acec-lokomotief aan de beurt. De restauratie van deze machine werd reeds in Zolder aangevat met de schildering van de kast, doch de lange afsteltijd enerzijds en het transport anderzijds had de schildering al danig aangetast. Daarom werd deze in de loop van juli opnieuw aangepakt en werd reeds één zijde van de lokomotief afgewerkt, tijdens de vrije periode in de volgende maanden wordt deze machine als eerste volledig afgewerkt en op zijn definitieve tentoonstellingsstek geplaatst. Thans staat deze machine nog voor het tentoonstellingsgebouw, maar reeds beter zichtbaar voor de toeristen.

Diesellokomotief Moës :

Ook bij deze machine werd het schilderwerk opgefrist en verder afgewerkt. Anderzijds blijft deze machine voorlopig als enige alle (korte) diensten op het smalspoor verzekeren. Na de afwerking van de Acec zal de Moës de volgende zijn die een volledige restauratiebeurt over zich heen zal laten gaan.

Diesellokomotief Schöma :

Als derde lokomotief waar de werken terug aan gestart zijn, is deze bovengrondse lokomotief van de mijn van Eisden. Doch hier is duidelijk meer werk te verrichten : de motor is voor het grootste gedeelte in orde, doch de kast en vooral de motorkap hebben tijdens de ruwe diensten te Eisden belangrijke plaatschade opgelopen. Ook tijdens het transport werd de motorkap verder beschadigd. Hierdoor is er een belangrijke hoeveelheid plaat- en plamuurwerk te verrichten. Voor die reden werd de motorkap nu losgemaakt van het chassis om de opknapbeurt sneller te laten verlopen. De Schöma moet duidelijk de reservelokomotief worden tijdens het volgende ritseizoen.

De rijtuigen :

De K1-rijtuigen :

Eind juni werden de beide rijtuigen vanuit Leuven naar Winterslag gestuurd en na een korte afsteltijd daar, kwamen deze nieuwe aanwinsten op 30 juni - gesleept door de N.M.B.S. - naar As. Voorlopig werden ze afgesteld op spoor 3 en werd een eerste nazicht gedaan. Hierbij bleek dat vooral de pakwagen weinig roestschade aan de kast had en ook technisch in de beste staat verkeert. Om die redenen wordt dit rijtuig vanaf begin september aan een grondige opknapbeurt onderworpen : deze voorziet de herstelling van het dak op verschillende plaatsen, een grondige afschuurbeurt voor de kast , de roestwering en herschildering en vooral een zeer grondige kuisbeurt voor het interieur.

Met een restauratieperiode van ca. 2 maanden zou dit rijtuig voor de St-Niklaasritten moeten in orde zijn voor gebruik.

Gelijktijdig wordt ook het tweede rijtuig onder handen genomen : hierbij zal in eerste instantie enkel het interieur volledig opgefrist worden, waardoor ook dit rijtuig nog voor de St-Niklaasritten inzetbaar zal zijn. Grootste probleem bij dit rijtuig zal echter het vervangen van een draaistel worden : bij één draaistel is de sleetgrens van de wielstellen trouwens al overschreden, zodat dit op korte termijn moet vervangen worden.

Emplacement / tentoonstellingen :

Grootste wijziging op het emplacement werd wel de doorgedreven onkruidverdelging : door middel van een naburige landbouwer werd - steunend op zijn ervaring - deze klus opgenomen en na de sproeibeurt was het effekt na één week al zeer goed zichtbaar : alle onkruid was reeds verdord en op de afstelsporen werden de spoorstaven langzamerhand terug zichtbaar. Dit werk geeft dan ook dadelijk een veel netter beeld van het emplacement en zal in de loop van september nogmaals herhaald worden om ook het hardnekkigste onkruid te verwijderen.

Gelijktijdig werd ook verder werk gemaakt van het opruimen van de toegankelijke plaatsen en het meer systematisch opstellen van de tentoonstellingsstukken enerzijds en het overzichtelijker stapelen van alle nog nodige onderdelen. Anderzijds werden alle niet meer bruikbare onderdelen resoluut verwijderd. Tijdens de volgende gure weersperiode worden alle stapelplaatsen in de diverse gebouwen en wagens grondig opgeruimd, gerangschikt en alle reserve-tentoonstellingsstukken geinventariseerd en eventueel opgesteld.

Derde verandering is de aankomst van drie verdere seinpalen - afkomstig uit Leopoldsburg, maar sinds vorig jaar afgeladen te Winterslag. Deze seinpalen kwamen nu eindelijk over naar As, zodat thans alle aangekochte onderdelen vervoerd werden zodat de verhuis van de museumaktiviteit van Zolder naar As nu definitief afgesloten kon worden.

Laatste verbetering is de aanvoer van ballast, zodat tijdens de volgende maanden alle smalspoor, maar ook spoor 3 en 4 volledig in een ballastbed kunnen aangebracht worden.

Voor de tentoonstelling hebben we vooral het vervoer van de afgebroken Saxby-seinpost van Winterslag naar As en de voorlopige stockage op de loskoer. Zo snel als mogelijk worden de onderdelen afgeschuurd en geschilderd en voorlopig opgesteld in de ruimte achter het tentoonstellingsgebouw. Indien de L.S.V. nog een verder seingestel (mechanisch of elektromechanisch) kan verwerven in een volgende periode blijft de Saxby in de tentoonstellingsruimte en komt de volgende in het op te richten seinhuis.

Laatste punt op het emplacement werd de aanpassing van de opstelling van het smalspoormaterieel zodat tegen volgend jaar de ganse lengte van het smalspoor op spoor 4 gebruikt kan worden voor de demonstratieritten. Op langere termijn zou de tweede Cockerill-stomer - die gerestaureerd wordt met de extra buffer voor het smalspoor - op grotere evennementen deze ritten kunnen doen.

N.M.B.S. - aktueel

Door de weinige veranderingen die tijdens de laatste maanden plaatsvonden en door het feit dat verschillende mensen van de N.M.B.S. genoten van hun vakantie, is dit aktuele gedeelte ditmaal vrij beperkt. Voor de statistische gevens verwijzen we naar het volgende nummer.

Aktuele berichten :

03 : Ondanks de zomervakantie gaat de ombouw aan hetzelfde tempo door en zo kon vanaf begin juli de eerste diensten op de Oostvlaamse verbinding Gent - Brussel - Dendermonde - St-Niklaas al aan de drieledige stellen overgedragen worden. Men verwacht dat tegen eind augustus alle beschikbare diensten door de vernieuwde Breaks uitgevoerd worden en dat hiermee de inzet van de niet omgebouwde stellen tot het verleden behoort.

12 Zoals reeds aangekondigd is de dienst tussen Mons en Lille al terug weggevallen en komen de machines reeks 12 tot inzet voor de grensoverschreidende goederendiensten tussen Merelbeke en Lille-Délivrance. Meer nog : door de inrichting van de nieuwe kontainertrafiek tussen Muizen en Groot-Brittannië zijn er bijkomende diensten en de thans gereden treinen vanuit Muizen hebben hierbij een bijzonderheid : bij gebrek aan beschikbare elektrische lokomotieven wordt de trein tussen Muizen en Kortrijk gesleept door een reeks 51 van Merelbeke. Te Kortrijk wordt de trein overgenomen door een reeks 12, die de trein tot in Calais-Fréthun (ingang van de kanaaltunnel) op sleeptouw neemt. De terugrit wordt op dezelfde wijze met de tegentrein uitgevoerd. Bij gebrek aan een lokomotief reeks 12, rijdt de diesellokomotief reeks 51 door tot in Lille Délivrance en neemt de SNCF de trein daar over.

Tegen het eind van het jaar hoopt deze firma een tweede (dag)trein in te zetten op dezelfde verbinding.

15 : Vanaf eind mei zijn de diensten Mons - Lille officieel overgegaan op de reeks 15, doch effektief kwamen de machines pas later tot inzet en hangt nog af van het feit dat een reeks 12 onbeschikbaar is. Vooral te Lille vormt het feit dat men niet in trek-duwkombinatie kan rijden een grotere handicap. officieel heeft de inzetreeks voor de reeks 15 drie inzetdagen, twee op de verbinding naar Lille, één voor bijzondere treinen naar Paris.

21 : Het wordt eentonig, maar ... er is nog steeds geen vooruitgang bij de ombouw van de 2130. Theoretisch is de ombouw praktisch afgelopen doch het afstellen, veranderen en testen van de elektrische uitrusting vergt eenmaal veel tijd en er moeten nog tal van problemen opgelost worden voor de statische tests kunnen afgesloten worden en eer de lokomotief op de baan kan verschijnen.

22 : Door de verdere vermindering van het aantal klassieke stellen, worden weer meer en meer lokomotieven reeks 22 (en 23) in de IC- en IR-reizigersdienst ingezet. Hierdoor wordt - door de inzet van de M4-rijtuigen - het komfort verhoogd en kan men beter inspelen op de werkelijke behoeftes aan zitplaatsen. Tijdens het zomerseizoen is dit zeker het geval, daar praktisch alle hoogwaardig reservematerieel (bv. de drieledige breaks) op de lijnen naar de kust ingezet worden.

Hierdoor zijn vooral diensten op de Waalse as overgegaan op gesleepte treinen (vooral met de reeks 23), terwijl andere diensten in het vlakkere landsgedeelte nu overgingen op de reeks 22.

31 : De testen met de Eurostar-stellen gaan door : na de statische tests en deze proeven om de karakteristieken op te nemen, werden deze stellen eind mei officieel toegelaten op het Belgisch net en kunnen ze zonder speciale vergunning rijden.

Vanaf deze datum rijden de stellen dan ook voor personeelsopleiding en proeven op de verbinding tussen Brussel en Tournai / Lille. Vanaf eind augustus zouden dan ook diverse ritten tot in London georganiseerd worden om het Belgisch personeel met de lijn kennis te laten maken.

Volgens de laatste gegevens zou de effektieve (proef)dienst dan starten op 5 september , dit met vier treinparen, twee vanuit Brussel-zuid en twee vanuit Paris. Wanneer de volledige dienst ingaat is echter nog niet bekend.

Diesellokomotieven :

Net zoals bij de rangeerdiesels, is ook voor de lijndiesellokomotieven een reorganisatie en buitendienststelling (of overgave aan de dienst I) voorzien en deze zou ingaan in december. Deze reorganisatie houdt de afschaffing in van enkele stelplaatsen dieseltraktie (o.m. Hasselt en Schaarbeek), de gegroepering van een aantal lokomotieftypen per stelplaats : voor de zware lijnlokomotieven zou zeer weinig veranderen, de diensten zouden nog uitgebreid worden en de reeks 55 zou ook vanuit Monceau gebruikt worden en hier de 51-ers vervangen. De reeks 55 wordt ook reserve gehouden voor hulptreinen bij de Eurostar en TGV-verbindingen.

Vooral zou de reeks 62 getroffen worden door een grotere afstellingsgolf en naast de 15 lokomotieven overgedragen aan de dienst I. zouden nog een 30-tal machines afgesteld worden. Ze worden immers weggetrokken van de lokale goederendienst (wegvallen van verschillende diensten door de vermindering van het goederenaanbod en de sluiting van verschillende loskoeren en aansluitingen).

De reeks 62 zou dan een verdere klap krijgen bij de elektrifikatie van de verbinding Gent - De Panne, waarbij opnieuw een 15-tal lokomotieven afgesteld worden. Konkreet zou de toestand als volgt gaan uitzien :

Antwerpen :	reeks 51
Merelbeke :	reeks 51 / reeks 62
Stockem :	reeks 52/53/54
Kinkempois :	reeks 55 / reeks 62
Monceau :	reeks 55
Brussel-zuid ?	reeks 55 TGV

Rangeerlokomotieven :

De omschakeling van de rangeerdienst verliep toch niet zo vlot als verwacht :

De verplaatsingen van de reeksen 73 en 82 naar Merelbeke en Brugge verliepen zeer vlot en tijdens de eerste week van de zomerregeling konden alle lokomotieven reeks 84 ofwel afgesteld worden ofwel afgestaan worden aan de dienst I

Ook de rangeerdienst te Hasselt leed niet echt onder de afgifte : de sluiting van het vormingsstation enerzijds en de overname van enkele (lijn)diensten door de reeks 51 te Winterslag anderzijds leidde tot een snelle normalisatie.
Te Kinkempois verliep de omschakeling moeizamer : het groot aantal afgiftes leidde ertoe dat vooral Montzen pas in de tweede helft van juli volledig vrij was van 84-ers en dat er de reeks 82 voor het rangeerwerk zorgde.
Te Stockem hielden de 84-ers het ook langere tijd uit, temeer daar het bestand aan lokomotieven reeks 73 zeer krap is voor de bediening van Namur en Stockem. Men mag zich dan ook aan de aankomst van twee verdere lokomotieven verwachten.
Ook te Antwerpen bleven de lokomotieven reeks 84 langer dan voorzien diensten uitvoeren : de afgifte van 4 machines reeks 82 en de verhoogde goederenomzet net voor de vakantie was de oorzaak.
Te Monceau anderzijds had men al voor de effektieve invoering van de regeling praktisch alle lokomotieven reeks 83 (te Monceau) en 84 (inzet La Louvière / Mons) zeer sterk beperkt en na aanvang van de zomerregeling werd de reorganisatie van de rangeerdienst dadelijk doorgevoerd.