

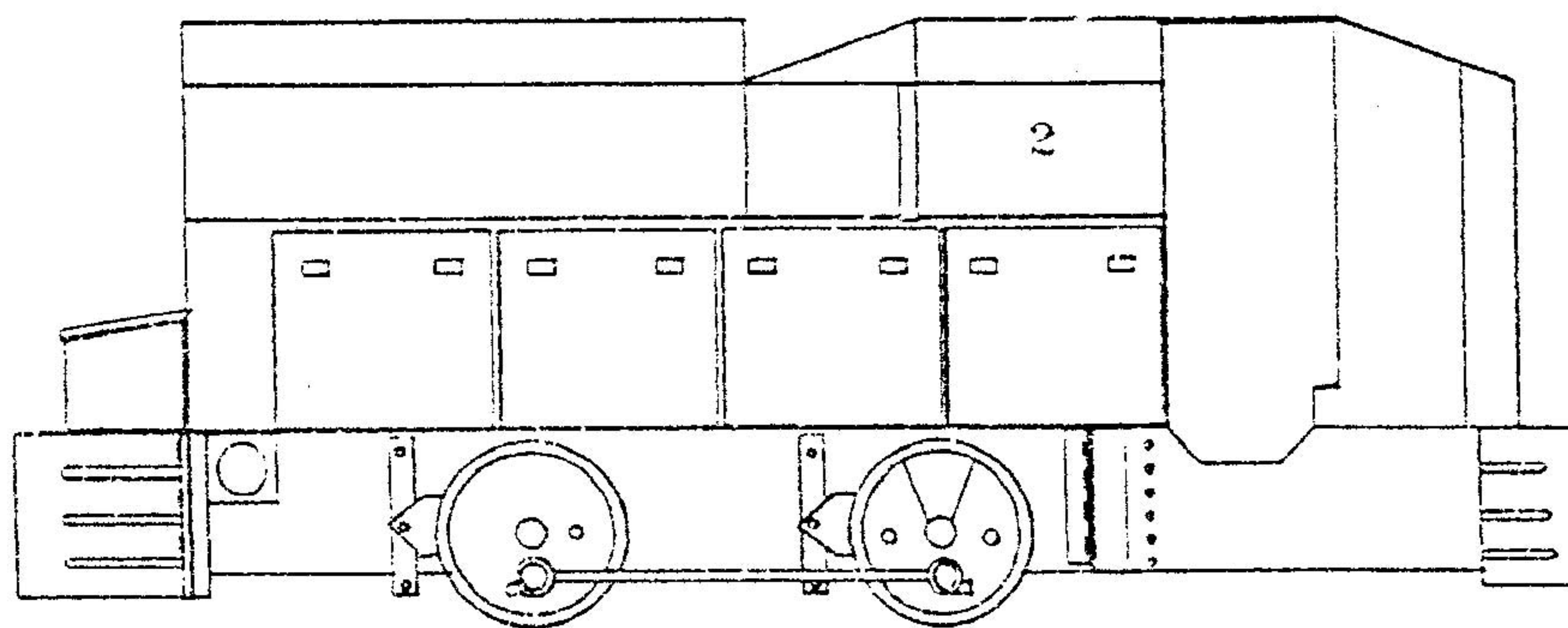
L.S.V. - Tijdschrift 67

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

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

A.K. : 3665 AS 1

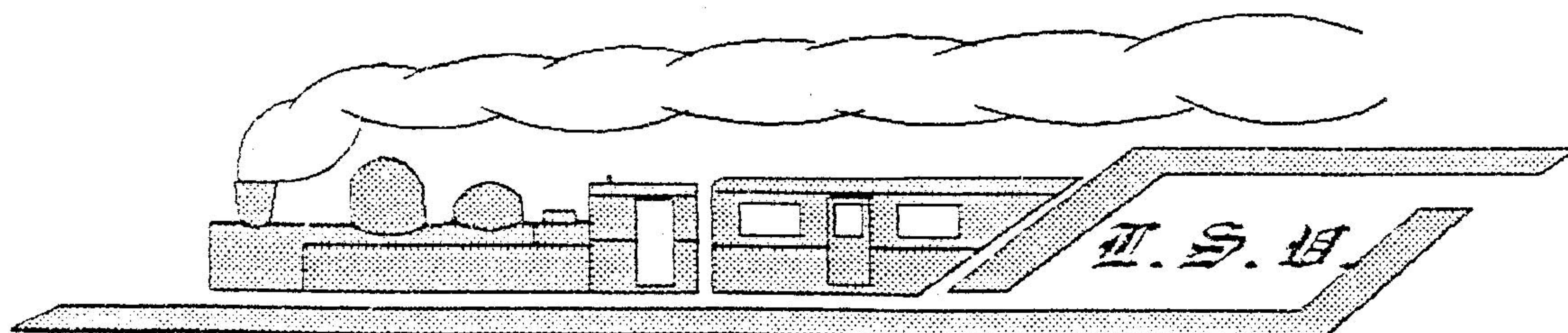
november-december 1994



Inhoud :

Stoomloks type 2B/ A2
Stoomlok type 96
Diesellok type 260
El. lok type 101"
Rijtuig type GCI 3de kl.
Wagen voor steenvervoer

Vreemde lok : DB T.E.E.-stel
Industrie : Smalspoor Moës
Inzet : Hasselt deel III
Jaaroverzicht Winterregeling 1987 2
Seinen : driestandenstelsel
Exploitatie : lijn 114



Limburgse Stoom Vereniging

De eerste lokomotieven : ***De experimentele*** ***lokomotieven type 2B /A2***

In de beginjaren van de spoorwegen lag - zoals in de vorige delen behandeld werd - de klemtoon op twee typen lokomotieven, beide ontwikkeld door Stephenson zelf : het waren de 1A1 - Patentee lokomotieven voor reizigersdiensten en de B1 (later omgebouwd tot 1B) machines voor de goederendienst.

Tijdens deze eerste jaren werden aan deze machines diverse wijzigingen aangebracht : het mechanisme werd versterkt, de ketels gemoderniseerd en het vermogen opgedreven. Zelfs werden er enkele machines omgebouwd. Maar tot de eindjaren '50 van vorige eeuw hield men zich aan deze beide standaard-machines. Nochtans zouden er diverse problemen optreden bij de stabiliteit : vanaf 1845 probeerde men zowel de snelheid als ook de massa van de treinen op te drijven en hier zouden vooral de "Patentee"-lokomotieven moeilijkheden ondervinden zowel bij het optrekken als bij het slingeren.

De lokomotieven type 2B :

Om deze moeilijkheden op te lossen keek men vooral in het buitenland uit naar nieuwe konstrukties : de Belgische konstruktors mochten (en durfden) immers nog geen echt nieuwe ontwerpen aan. Maar ook de Britse bouwers hielden zich bij de twee vooraf behandelde machinetypes.

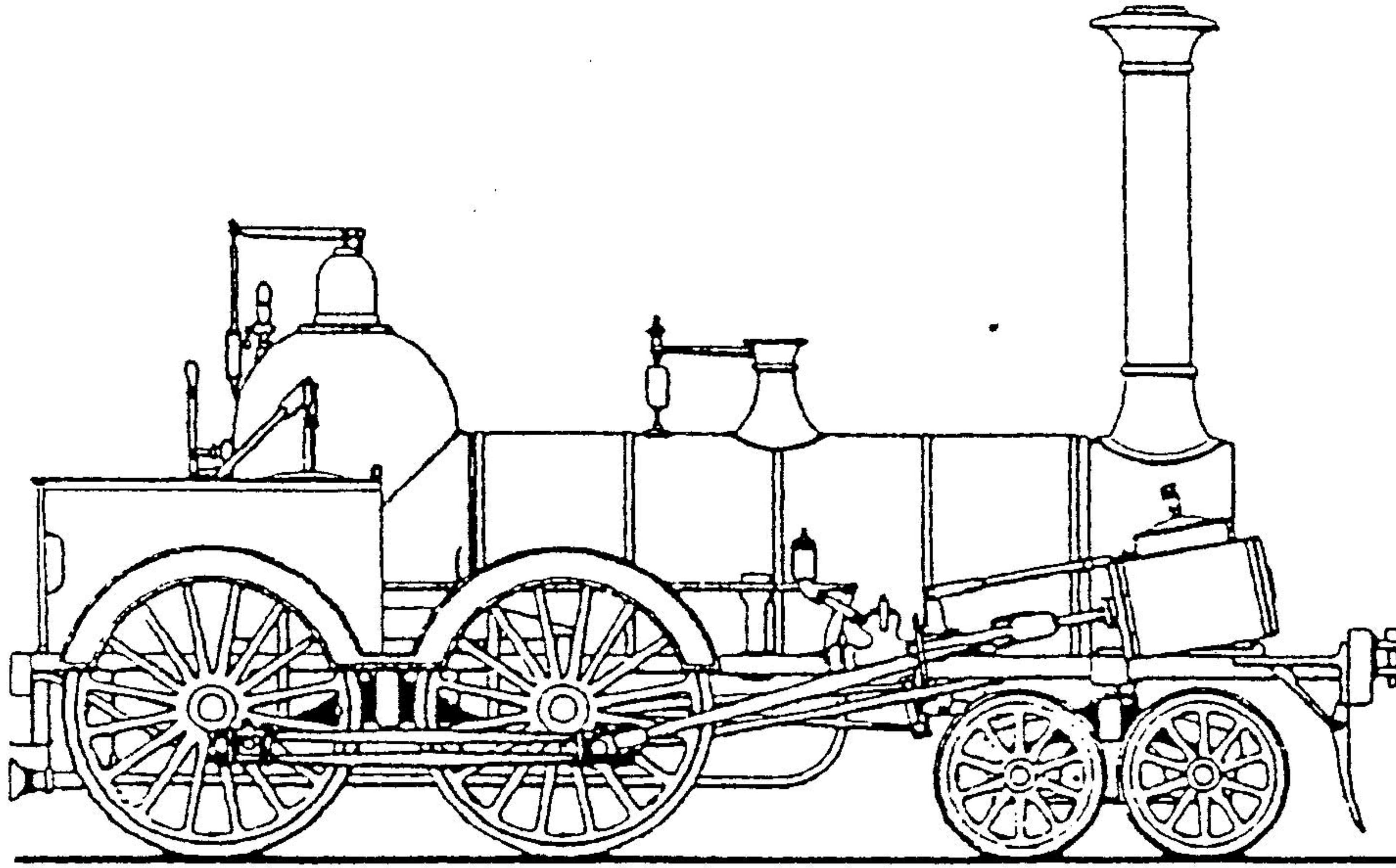
Daarom moest de Etat Belge noodgedwongen verder gaan zoeken en trof vooral in Amerika een verdere stap in de evolutie aan : de firma Norris bracht immers een lokomotieftype op de markt afgeleid van de 1B-goederentreinlokomotieven. Het grootste probleem in Amerika was immers de enorme afstand en hier had men behoefte aan snelle lokomotieven met een voldoende stabiliteit om over de zwakke en slechte aangelegde lijnen te kunnen rijden.

In eerste instantie werd één enkele lokomotief bij de firma Norris besteld : deze lokomotief kwam als nummer 146 in december 1844 in dienst met als naam "Oliver Evans". Dadelijk werden er vergelijkende studies gedaan met de bestaande lokomotieven en hiervoor werd de moeilijke en bochtrijke lijn van de Vesder gekozen. Nochtans kwam deze lokomotief niet briljant uit deze testen en zelfs aangebrachte verbeteringen aan de aandrijving brachten geen echte verbetering. Door deze middelmatige resultaten werd dan ook de bestelling van 8 bijkomende machines -te bouwen door Couillet en dit onder licencie Norris - afgezegd. Tussen 1845 en 1848 werd de machine nogmaals verbouwd en kreeg ze cilinders met een diameter van 394 mm en hierdoor kon de machine als éénling nog gedurende een aantal jaren op de minder zware lijnen ingezet worden.

Deze lokomotief bleef slechts tot in 1858 (in het totaal 14 jaar) in dienst.

Gelijktijdig met de 146 werd nog een tweede lokomotief van de Amerikaanse firma getest op de Vesderlijn. Deze machine - die gedurende 10 weken diverse testen onderging - was nog sterker en had cilinders van 403 mm. Deze testen waren nog minder overtuigend en Couillet - die dit type wou commercialiseren - zag dit afgezwakt worden. Wel werden een dertigtal dergelijke lokomotieven aan privé-koncessies verkocht en kwamen nog mondjesmaat op de Etat Belge terecht bij de overname van deze privé-maatschappijen.

Technische Schets :



Voor naamste kenmerken :

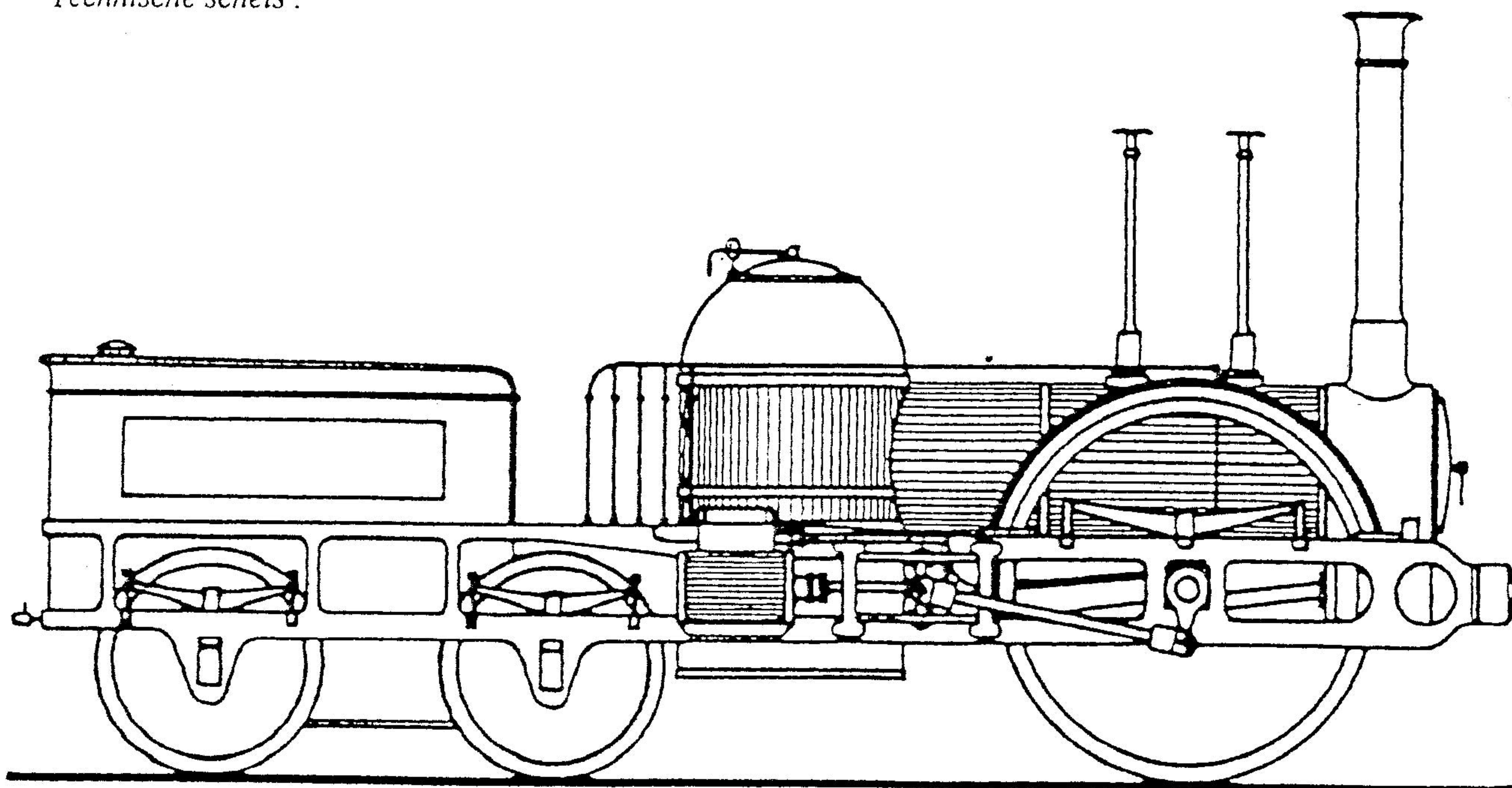
| | | |
|------------------------|--------------------|----------------------------------|
| Asindeling : | 2'B | (voorzien 2'A) |
| Diameter drijfwielen : | 1 092 mm | |
| Diameter loopwielen : | 740 mm | |
| Keteldruk : | 8 bar | |
| Type ketel : | Haycock | Langsketel - verticale vuurhaard |
| Aantal cilinders : | 2 schuin geplaatst | |
| Diameter cilinders : | 381 mm | (omgebouwd tot 409 mm) |

De lokaaltreinlokomotief type A2 :

Een tweede doel waren de lichte lokaalverbindingen met frekwente stopplaatsen. De bestaande machines waren hierbij veel te zwaar om deze diensten rendabel uit te voeren. Alhoewel dit probleem zich minder stelde bij de Etat Belge, maar meer bij de privé-koncessies met hun kleinere lijnen, besliste de ingenieur G. De Ridder voor eigen rekening een aangepaste lokomotief te ontwikkelen. Het werd een lichte machine, uitgerust met één drijf-as, twee achterliggende loopwielen en uitwendige cilinders gelegen langs de vuurhaard. Opnieuw werd gekozen voor een Haycock ketel, maar voornaamste nieuwigheid was het feit dat het hier ging om de eerste werkelijke tenderlokomotief in België. Deze machine werd in 1840 gebouwd in de eigen ateliers en tegen het einde van het jaar aan de eerste testen onderworpen. Op 12 januari 1841 werd deze machine voor het eerst bij de Etat Belge getest en na het verhelpen van diverse fouten, kreeg deze machine op 13 juli zijn eerste officiële testrit tussen Brussel en Tubize. Deze afstand van 40 km werd - met de diverse tussenstops - afgelegd in 80 min, wat goed was voor een ritsnelheid van 50 km/h. Ook het verbruik viel hierbij zeer gunstig.

Nochtans zou de aankoop en verdere bestellingen achterwege blijven - ook bij de privé-maatschappijen. Reden hiervan was de te lichte uitvoering van de machine. De droom van deze firma ging dan in rook op, doch de familie kreeg nadien wel bekendheid bij de Etat Belge als eminente verbeteraars van het bestaande materieel.

Technische schets :



Vornaamste kenmerken :

| | |
|------------------------|---|
| Asindeling : | .A2t |
| Diameter drijfwielen : | 1 800 mm |
| Diameter loopwielen : | 1 000 mm |
| Keteldruk : | 8 bar |
| Type ketel : | Haycock |
| Aantal cilinders : | 2 uitwendig, achterliggend, horizontaal |
| Diameter cilinders : | ? |

De eerste lokomotieven type C :

Na deze twee negatieve testen, legde men zich bij de Etat Belge erop toe om de bestaande lokomotieven te verbeteren en aan te passen aan de nieuwe situatie. Zo werd regelmatig het vermogen verhoogd, de ketels aangepast maar ook het mechanisme verbeterd. Grootste verbetering aan de machines werd aangebracht door de Etat Belge ingenieur E. Walschaerts die de nieuw ontwikkelde stoomverdeling uittestte, verbeterde en daarna algemeen invoerde. Gedurende bijna tien jaar werden dan de traditionele lokomotieven met asindeling 1A1 gebouwd, zonder dat er nog een effectieve vernieuwing optrad.

Enige verbeteringen en testen werden uitgevoerd bij de oudste machines die regelmatig omgebouwd werden tot rangeermachines en werkplaatslokomotieven. Hier werden alsnog allerhande nieuwigheden ingebouwd en uitgetoet.

In de beginjaren '50 van vorige eeuw werd dan een kommissie ingericht om een soort standaardpakket samen te stellen voor de nieuw te bouwen lokomotieven. In deze periode werden de eerste concessies teruggekocht en kreeg de Etat Belge nieuwe taken te verwerken en moesten noodgedwongen de oude machines vervangen worden.

Eerste beslissing van deze raad was het aankopen van homogene reeksen van lokomotieven om zo te besparen (zelfs toen al) op onderhoud, reserveonderdelen en opleiding van personeel. Er werd een plan opgesteld om de nog aanwezige en bruikbare lokomotieven om te bouwen tot deze standaardcategorieën. Hierdoor kon men ook gaan werken met bepaalde typen lokomotieven die onderverdeeld werden in reeksen of categorieën, naargelang het inzetgebied of het gebruik.

Tweede beslissing was het uitwerken van een aantal lokomotieven door de firma Wilson. Deze experimentele lokomotieven werden in verschillende vormen geleverd en kenden slechts een matig succes in België. Deze typische machines worden in één van de volgende hoofdstukken uitvoerig beschreven.

Verder opteerde men resoluut voor de bouw van een aantal drieassige lokomotieven en er werd een volledig plan uitgewerkt om een groter aantal machines te laten bouwen door verschillende konstruktors. De bestelling hield de volgende machines in :

- 2 lokomotieven bij Sharp Stewart in Groot-Brittannië, dit als prototypelokomotieven.
- 8 lokomotieven bij St-Léonard als eigen ontwerp.
- 8 lokomotieven bij Cockerill als eigen ontwerp
- 2 lokomotieven bij Haine-St-Pierre
- 2 lokomotieven bij St-Léonard.

Al deze drieassige lokomotieven worden in een volgend hoofdstuk uitgebreider beschreven.

Verder werden er nog de andere typen lokomotieven bijbesteld in deze periode, nl 1A1-machines bij St-Léonard en Tubize (elk 1 stuk), 3 lokomotieven type Wilson met aangedreven tender en 8 machines met asindeling B1 gebouwd door Couillet.

De tussenliggende lokomotieven typen 1A1 en 1B :

In deze periode tussen de eerste lokomotieven en de nieuwe machines gebouwd vanaf het nummer 200, werden de klassieke machines verdergebouwd waarbij de laatste verbeteringen aangebracht werden.

In eerste instantie werden vooral de goederentreinlokomotieven gebouwd : het ging hier meestal nog om machines met asindeling B1, doch die al zeer snel omgebouwd werden tot lokomotieven met een loopas vooraan (1B). De eerste machines van dit type waren nog uitgerust met cilinders met een diameter van 381 mm, maar vanaf lokomotief 147 werd deze cilinderdoormeter verhoogd tot 406 mm. Doch daar het mechanisme niet aangepast werd aan deze grotere cilinders en daarmee gepaard gaande grotere krachten, werden - omwille van de vele breuken in de drijfstangen - de laatste loks van deze bouwreeks terug uitgerust met de kleinere cilinders van 381 mm. In het totaal werden tussen 1843 en 1855 nog 40 dergelijke machines gebouwd door de verschillende Belgische konstruktors.

Al deze machines werden over het ganse net verdeeld en in de eerste periode sleepten ze vooral de zware doorgaande goederentreinen, maar omwille van hun rustiger loop en hun grotere aanzetkracht werden ze ook gebruikt voor de zware reizigerstreinen naar de verschillende industrie centra. Zoals reeds vermeld werden de meeste machines die nog met asindeling B1 geleverd werden omstreeks 1850 omgebouwd. Vanaf 1846 werden alle machines trouwens geleverd als lokomotieven met voorloper. Mogelijke uitzonderingen op deze regel zijn de nummer 161 en 162 die alsnog door Cockerill in de vorige vorm afgeleverd werden

Ondanks de recente bouw zouden al deze lokomotieven geen lang leven kennen, een groot gedeelte werd al na een twintigtal jaar dienst - zonder glorie - afgesteld. Grosso modo kunnen we de levensloop van deze machines in drie verschillende vormen omschrijven :

1. het grootst aantal lokomotieven onderging geen enkele verdere verbouwing en werden al vanaf 1860 geleidelijk aan terzijde gezet. De laatste diensten verrichtten ze op enkele vlakkere lijnen en hierbij werden ze vooral gebruikt in de lichtere stoptreindienst. De laatste niet omgebouwde machines verdwenen omstreeks 1875 van het net. Sommige van deze machines reden hun laatste diensten op de lokale lijnen van de overgenomen Société Général d'Exploitation. De krachtiger machines van deze maatschappij verdrong ze trouwens van de hoofdlijnen.

2. een gedeelte van deze machines onderging een kleinere verbouwing, om ze geschikt te maken als rangeerlokomotieven in de grotere stations of als werkplaatsmachines. In deze ondergeschikte dienst hielden

3. Enkele lokomotieven anderzijds werden alsnog omgebouwd tot tenderlokomotieven en werden op dat ogenblik ingedeeld bij het type 7.

Nadat de eerste concessie overgenomen werden, ontstond er op dat ogenblik ook nog een tekort aan reizigerslokomotieven met asindeling 1A1. Na een éénling - gebouwd door Renard - in 1852, zouden er in 1854 nogmaals 12 bijkomende machines geleverd worden, verdeeld over Couillet en St-Léonard. Ingezet in de reizigersdienst zouden ook deze lokomotieven slechts een betrekkelijk korte levensloop kennen en kregen we een analoge situatie als bij de goederentreinlokomotieven.

1. zes machines bleven in hun oorspronkelijke toestand rondrijden en werden tussen 1863 (2 machines) en 1872/1873 effectief uit het Etat Belge bestand afgevoerd. Tot op het einde van hun loopbaan bleven ze vooral in de semi-direkte reizigersdienst ingezet.

2. Twee machines werden omgebouwd : het nummer 174 kreeg als proef een zwaarder mechanisme en cilinders met een diameter van 410 mm. Ondanks deze verbouwing (die omstreeks 1860 doorgevoerd werd) bleef deze lok nog slechts 3 jaar na de modernisering bedrijvig. Een tweede machine - de 184 - onderging de gewone deklassering tot rangeerlokomotief en kon hierdoor zijn loopbaan tot in 1873 verlengd zien.

3. De vijf overige machines werden volledig omgebouwd tot de standaardversie : vier loks werden in 1867 en 1868 door het Arsenal van Mechelen omgebouwd tot tenderlokomotieven en werden bij het (standaard)type 8 ingedeeld, één lokomotief werd als type 9 - dus met afzonderlijke tender omgebouwd. Al deze "standaard"lokomotieven verdwenen pas tussen 1890 en de eeuwwisseling.

Nummerlijst lokomotieven 1A1 :

| Nr | Levering | Omb | Schr. | Bouwer | Fabnr | Opmerkingen |
|-----|----------|------|-------|------------|-------|-----------------------|
| 175 | 1852 | | 1864 | St-Léonard | 61 | > rangeerlok asind Ct |
| 182 | 1854 | | 1873 | Couillet | 16 | |
| 183 | 1854 | | 1873 | Couillet | 17 | |
| 184 | 1854 | | 1873 | Couillet | 18 | > rangeerlok |
| 185 | 1855 | | 1873 | Couillet | 19 | |
| 186 | 1855 | | 1873 | Couillet | 20 | |
| 187 | 07/1854 | 1867 | 1888 | St-Léonard | 73 | > type 9 |
| 188 | 09/1854 | 1867 | 1880 | St-Léonard | 74 | > type 8 |
| 189 | 10/1854 | 1867 | 1882 | St-Léonard | 75 | > type 8 |
| 190 | 11/1854 | 1867 | 1884 | St-Léonard | 76 | > type 8 |
| 191 | 1854 | | 1868 | St-Léonard | 77 | |
| 192 | 02/1855 | 1867 | 1890 | St-Léonard | 78 | > type 8 |

Nummerlijst lokomotieven B1 en 1B :

| Nr | Levering | Omb | Schr. | Bouwer | Fabnr | Opmerkingen |
|-----|----------|-----|-------|-----------------|-------|-----------------|
| 133 | 01/1843 | | 1862 | Cockerill | 89 | |
| 134 | 02/1843 | | 1865 | Cockerill | 90 | |
| 136 | 06/1843 | | 1864 | Cockerill | 92 | >rangeerlok |
| 138 | 07/1843 | | 1858 | Cockerill | 93 | |
| 141 | 08/1843 | | 1863 | Cockerill | 91 | |
| 144 | 07/1844 | | 1860 | Cockerill | 95 | |
| 145 | 07/1844 | | 1864 | St-Léonard | 18 | |
| 147 | 12/1844 | | 1867 | Cockerill | 94 | |
| 149 | 05/1845 | | 1872 | St-Léonard | 19 | >rangeerlok |
| 150 | 03/1846 | | 1875 | St-Léonard | 21 | |
| 152 | 10/1846 | | 1875 | Cockerill | 176 | |
| 153 | 12/1846 | | 1875 | Cockerill | 196 | |
| 154 | 09/1846 | | 1876 | Cockerill | 197 | |
| 161 | 06/1848 | | 1864 | Cockerill | 194 | |
| 162 | 06/1848 | | 1868 | Cockerill | 195 | |
| 163 | 1849 | | 1864 | St-Léonard | 57 | >rangeerlok |
| 164 | 1849 | | 1867 | Couillet | 1 | |
| 165 | 1850 | | 1864 | Couillet | 2 | |
| 166 | 1850 | | 1863 | Phoenix | 2 | |
| 167 | 1850 | | 1863 | Cockerill | 277 | |
| 168 | 1850 | | 1863 | Cockerill | 278 | |
| 169 | 1850 | | 1862 | Phoenix | 3 | |
| 170 | 1850 | | 1866 | St-Léonard | 58 | |
| 171 | 1851 | | 1860 | Haine-St-Pierre | 1 | |
| 172 | 1851 | | 1866 | Couillet | 5 | |
| 173 | 1852 | | 1863 | St-Léonard | 60 | |
| 174 | 1852 | | 1864 | Renard | 34 | |
| 176 | 1852 | | 1877 | St-Léonard | 61 | |
| 177 | 1853 | | 1873 | Cockerill | 316 | |
| 178 | 1853 | | 1873 | Cockerill | 317 | |
| 179 | 1853 | | 1867 | Couillet | 7 | |
| 180 | 1853 | | 1873 | Couillet | 8 | |
| 181 | 1854 | | 1873 | Couillet | 15 | |
| 193 | 1854 | | 1876 | Cockerill | 370 | >werkplaatslok |
| 194 | 1854 | | 1877 | Cockerill | 371 | >werkplaatslok |
| 195 | 10/1854 | | 1887 | Cockerill | 372 | >rangeerlok |
| 196 | 11/1854 | | 1887 | Cockerill | 373 | >rangeerlok |
| 197 | 1855 | | 1879 | Cockerill | 374 | >rangeerlok |
| 198 | 1855 | | 1875 | Cockerill | 375 | >werkplaatslok |
| 199 | 1854 | | 1866 | Renard ? | | >ombouw Walsch. |

Stoomlokomotief type 96.

Voor het toenemende voorstadsverkeer rond Berlin, werden vanaf de eeuwwisseling nieuwe (korte) tenderlokomotieven ontwikkeld. Deze kregen een asindeling 1'C en er werden twee soorten gebouwd : de versie met verzadigde stoom als bouwreeks T11 en deze met oververhitting als T12. De eerste lokomotieven werden in 1902 afgeleverd en in eerste instantie werden de machines type T11 verder gebouwd. Hiervan kwamen 23 lokomotieven naar België doch deze werden al zeer snel afgevoerd. Vanaf 1905 zette de machine met oververhitter door en hiervan werden er in het totaal 974 gebouwd, waarbij de Berlijnse firma Borsig het leeuwenaandeel bouwde Van deze machines kwamen er 30 naar ons land. De Pruisische machines werden gebruikt te Berlin, Hamburg en in Ruhrgebied.

| Bouwer | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Borsig | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 1 | 1 | | 2 | 6 |
| Hohenzollern | | | | | | | | | | 4 |
| Grafenstaden | | | | | | 2 | 1 | | | |

De diensten waar deze machines voor ontwikkeld werden, bestonden in België niet en daarom zocht men naar diensten waar deze kleine, maar toch wel snelle machines tot hun recht konden komen. En dit werd dan de lokaaldienst op de typische lokaallijnen. Met de inwerving van de Oostkantons, was een eerste inzetgebied gevonden en dadelijk werd een groot aantal machines in de "nieuwe" stelplaats St-Vith gehuisvest doch ook te Trois-Ponts kregen deze tenderlokomotieven analoge diensten. Toen in 1923 ook Pepinster dergelijke lokomotieven toegewezen kreeg, was de dienst op de lijnen in de hoge Ardennen rond en bedienden de type 96 alle lokaallijnen tussen Verviers, Trois-Ponts, Gouvy en alle lijnen uitgaande van de Vennbahn.

In 1924 breidde de inzet zich verder uit, maar nu meer naar de oude verbindingen en kreeg Montignies een aantal typen 96 in depot, ze bedienden vooral de verbinding met Dinant en de ster rondom Florennes.

Deze inzet duurde slechts een drietal jaar en in 1927 gingen deze machines terug naar het Luikse en werden ze vanuit Visé ingezet, dit op de verbindingen naar Liège, Tongeren en in mindere mate Montzen. Anderzijds daalde de inzet in dezelfde periode vooral te Trois-Ponts en later ook te St-Vith.

Vanaf 1929 kreeg men opnieuw een stabiele toestand : de diensten bleven te St-Vith, Pepinster en Trois-Ponts, doch een uitgebreide bestand werd te Bertrix opgebouwd : hier waren er 6 tot 7 inzetdagen met diensten naar Libramont, Bastogne, Houyet en Muno. Doch enkele jaren later verminderde de inzet tot slechts één plandag. Deze toestand bleef tot in 1932 konstant, doch op dat ogenblik werd de inzet te St-Vith afgebouwd en kwamen de machines opnieuw naar het Luikse, maar nu te Liège zelf. De inzet werd beperkt tot Waremme, Tongeren, Visé en Poulseur. Ook Jemelle kreeg voor korte tijd enkele machines type 96 in depot, maar tot een eigenlijke inzet is het er nooit gekomen. In 1936 kwamen de typen 96 voor het eerst naar Vlaanderen : toegewezen aan Schaarbeek, zouden ze zeer snel naar Antwerpen-Dam en dadelijk naar Antwerpen-zuid doorversluist worden. Hier reden ze vooral diensten naar Boom, Willebroek en Puurs, maar ook naar Duffel en Lier.

Kort voor de wereldoorlog kreeg men een nieuwe situatie : de diensten te Trois-Ponts verdwenen en ook St-Vith gaf - na een korte vernieuwde kennismaking - zijn laatste machines af en Visé kreeg opnieuw typen 96 in depot en als laatste stelplaats kreeg ook Leuven enkele machines in beheer en zette ze in o.m. naar Aarschot en Wavre. Doch de tweede wereldoorlog beëindigde deze inzet.

| Jaar | RSV | FNO | FPS | FMY | FVS | MBX | FL | FNSD | FSR | FLV |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|------|-----|-----|
| 1922 | 2 | 6 | | | | | | | | |
| 1923 | 5 | 3 | 3 | | | | | | | |
| 1924 | 5 | 6 | 5 | 4 | | | | | | |
| 1925 | 6 | 3 | 3 | 5 | | | | | | |
| 1926 | 6 | 2 | 3 | 5 | | | | | | |
| 1927 | 5 | 1 | 3 | | 6 | | | | | |
| 1928 | 3 | 2 | 4 | | 6 | | | | | |
| 1929 | 3 | 2 | 4 | | | 6 | | | | |
| 1930 | 4 | 2 | 5 | | | 7 | | | | |
| 1931 | 3 | 2 | 4 | | | 7 | | | | |
| 1932 | 3 | 2 | 2 | | | 6 | 1 | | | |
| 1933 | | 2 | 3 | | | 5 | 4 | | | |
| 1934 | | 2 | 2 | | | 1 | 6 | | | |
| 1935 | | 2 | 2 | | | 1 | 5 | | 1 | |
| 1936 | | 2 | 2 | | | 1 | 7 | | | |
| 1937 | | 1 | 2 | | | 1 | 9 | 2 | | |
| 1938 | 1 | 2 | 2 | | | 1 | 7 | 3 | | |
| 1939 | | | 3 | | 2 | 1 | 6 | 4 | | |
| 1940 | | | 3 | | 3 | 2 | 5 | 3 | | 5 |

Al tijdens de eerste periode van de bezetting werden alle lokomotieven type 96 afgevoerd en zodoende bleven enkel nog de drie Nord Belge lokomotieven - na de overname van deze maatschappij - in België achter, dit echter als type 95. Van de dertig lokomotieven kwamen er na de bevrijding slechts 18 terug en de eerste machines werden vanuit Luttre en Stockem ingezet in het lokaalverkeer. Doch een eerste reorganisatie liet de machines transfereren naar St-Martin en Ath. Verder kreeg ook Kortrijk voor korte tijd enkele 96-ers in depot.

Pas vanaf 1946 kreeg men een stabielere toestand : enerzijds werden de ex-Nord Belge machines bij het type 96 ingelijfd, anderzijds kregen we een nieuwe stelplaatsindeling : eerst Eeklo en Gouvy, een jaar later Visé. Te Eeklo verzekerden ze de lokale treinen naar Gent, Brugge en Zelzate, te Gouvy reden ze naar Bastogne en Trois-Ponts en verder op de verbinding naar Losheimergraben, Waismes en St-Vith. Visé gebruikte de machines op de lijnen naar Tongeren, Liège, Verviers en Montzen. De inzet te Eeklo werd in 1949 afgebroken en de machines gingen naar Muizen en Aalst. Hier werden de diverse lokale lijnen bediend en reden ze naar Dendermonde, Londerzeel, Ronse en Boom.

De levering van de nieuwe motorwagens zou geleidelijk aan het einde betekenen voor de oude typen 96 : Muizen werd als stelplaats vervangen door Antwerpen-zuid (met diensten naar Boom, het grote bestand van Gouvy brokkelde zeer snel af en zo kwamen de typen 96 eerste te Tamines, nadien ook te Ciney. Te Tamines hadden deze tenderlokomotieven een extreem uitgebreid inzetgebied : uiterste punten waren Charleroi, Ermeton, Namur en Gembloux. Te Ciney echter was de inzet beperkt tot de lijn naar Statte doch hier moesten ze snel de concurrentie van de motorwagens dulden.

In 1954 eindigde de inzet te Visé en Gouvy, vervangen door de vrijgekomen motorwagens type 553, te wijten aan de levering van de modernere versies. Enkel te Ciney bleven de laatste typen 96 nog iets langer, doch in 1955 eindigde ook daar de inzet : de stelplaats werd gesloten en de laatste 96-er ging nog over naar Jemelle.

| Jaar | FLU | MKM | NZ | ATH | FC | FVS | FCLO | FVY | FYM | FLS | FNSD | FTM | LC |
|------|-----|-----|----|-----|----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|----|
| 1944 | 3 | 3 | | | | | | | | | | | |
| 1945 | | | 3 | 5 | | | | | | | | | |
| 1946 | | | 4 | | 5 | | 3 | 2 | | | | | |
| 1947 | | | | | | 2 | 4 | 9 | | | | | |
| 1948 | | | | | | 3 | 4 | 8 | | | | | |
| 1949 | | | | | | 3 | | 7 | 3 | 2 | | | |
| 1950 | | | | | | 5 | | 7 | 5 | 4 | | | |
| 1951 | | | | | | 4 | | 5 | | 4 | 3 | 4 | |
| 1952 | | | | | | 5 | | 1 | | 6 | | 9 | |
| 1953 | | | | | | 5 | | | | | | 6 | 5 |
| 1954 | | | | | | 1 | | | | | | 5 | 6 |
| 1955 | | | | | | | | | | | | | 3 |

Technische kenmerken :

Algemeenheden :

| | |
|--------------|--------------------------------------|
| Type : | T12 |
| Bouwer : | Borsig / Hohenzollern / Grafenstaden |
| Nummering : | 9601 ... 9679 96.001 ... 98.030 |
| Bouwjaren : | 1905 - 1914 |
| Schrapping : | 1953 - 1956 |

Maten en gewichten :

| | |
|------------------------|---|
| Asindeling : | 1'Ct |
| Asdruk : | 1ste as : 14 780 kg 2de as : 16 310 kg 3de as : 16 650 kg 4de as : 16 510 kg |
| Massa : leeg : | 51 480 kg |
| rijvaardig : | 64 250 kg |
| Lengte lokomotief : | 11 700 mm |
| Hoogte lokomotief : | 4 260 mm |
| Diameter drijfwielen : | 1 500 mm |

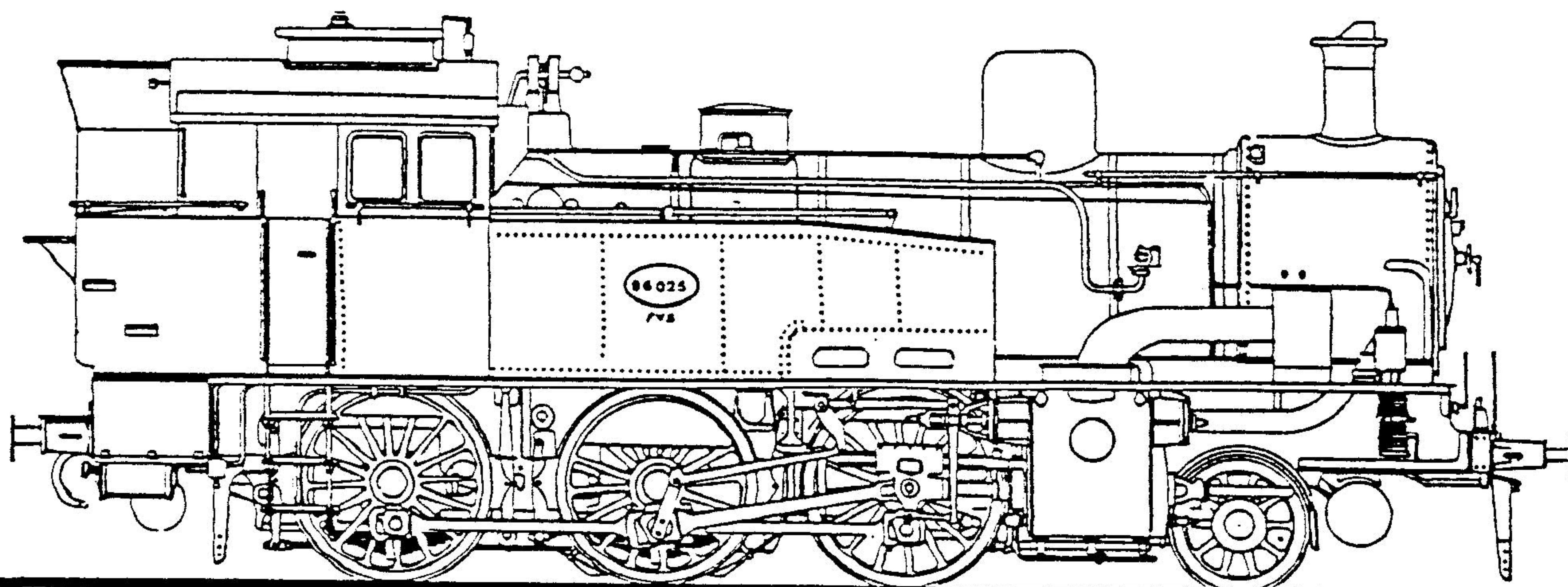
Ketel :

| | |
|-----------------------------------|--|
| Keteldruk : | 12 bar |
| Rooster : | lengte 1 750 mm breedte : 990 mm oppervlakte : 1,73 m ² |
| Verwarmingsoppervlak haard : | 9,41 m ² |
| Pijpenbundel : | kleine vlampijpen aantal 120 diameter 41/46 mm oppervlakte 67,60 m ² grote vlampijpen aantal 18 diameter 125/133 mm oppervlakte 30,80 m ² |
| Totaal verwarmingsoppervlak : | 107,81 m ² |
| Oververhittingsoppervlak : | 33,40 m ² |
| Ketelromp : gemiddelde diameter : | 1 348 mm |
| Waterinhoud ketel : | 4,522 m ³ |
| Stoomruimte ketel : | 1,820 m ³ |

Mechanisme :

| | |
|-----------------------|-------------|
| Diameter cilinders : | 540 mm |
| Zuigerslag : | 610 mm |
| Snelheid : | 60 km/h |
| Inhoud kolenbak : | 2 500 kg |
| Inhoud watertenders : | 7 000 liter |

| Landerbahn | Nr. LB | NMBS 1925 | NMBS 1946 | Eff in | Eff uit | Bouwer | Bouw- jaar | Opmerkingen | |
|------------|-----------|--------------|--------------|--------|---------|--------------|---------------|-------------|-------------|
| Altona | 7701 | 9600 | 96.011 | 1919 | 12/54 | Borsig | 5491 | 1905 | |
| Köln | 7701 | 9601 | 96.001 | | 10/56 | Borsig | 6108 | 1907 | |
| Köln | 7702 | 9602 | 96.002 | | 06/56 | Borsig | 6215 | 1907 | |
| Altona | 7703 | 9603 | 96.003 | | 08/55 | Borsig | 5493 | 1905 | |
| Köln | 7704 | 9604 | | | WO II | Borsig | 6368 | 1908 | PKP |
| Münster | 7705 | 9605 | 96.005 | | 03/55 | Borsig | 6114 | 1907 | |
| Elberfeld | 7702 | 9606 | 96.006 | | 05/55 | Borsig | 5598 | 1905 | |
| Köln | 7703 | 9607 | 96.007 | | 05/55 | Borsig | 6216 | 1907 | |
| Berlin | 8308 | 9608 | 96.008 | | 05/54 | Borsig | 7036 | 1909 | |
| Berlin | 8208 | 9609 | 96.009 | | 06/53 | Borsig | 7916 | 1911 | |
| Köln | 7710 | 9610 | | | WO II | Grafenstaden | 6253 | 1911 | DR 74 1345 |
| Berlin | 8313 | 9613 | | | WO II | Hohenzollern | 3254 | 1914 | DR |
| Elberfeld | 7716 | 9616 | 96.016 | | 03/55 | Borsig | 6124 | 1907 | |
| Essen | 7717 | 9617 | 96.017 | | 11/53 | Grafenstaden | 6243 | 1910 | |
| Essen | 7720 | 9620 | | | WO II | Grafenstaden | 6246 | 1910 | DR |
| Berlin | 8324 | 9624 | 96.019 | | 03/55 | Borsig | 8839 | 1914 | |
| Berlin | 8226 | 9626 | 96.020 | | 06/58 | Borsig | 8515 | 1913 | |
| Berlin | 8331 | 9631 | 96.021 | | 07/54 | Borsig | 8846 | 1914 | |
| Berlin | 8332 | 9632 | | | WO II | Borsig | 8847 | 1914 | PKP Oki2-82 |
| Essen | 7737 | 9637 | | | WO II | Hohenzollern | 3275 | 1914 | PKP |
| Berlin | 8445 | 9645 | 96.024 | | 07/54 | Hohenzollern | 3351 | 1914 | |
| Berlin | 8450 | 9650 | 96.025 | | 12/55 | Hohenzollern | 3356 | 1914 | |
| Berlin | 7852 | 9652 | | | WO II | Borsig | 7191 | 1909 | PKP Oki-84 |
| Berlin | 7855 | 9655 | | | WO II | Borsig | 7194 | 1909 | DR 74 1346 |
| Berlin | 8362 | 9662 | 96.028 | 06/56 | Borsig | 8877 | 1914 | | |
| Berlin | 7868 | 9668 | | WO II | Borsig | 7328 | 1910 | PKP | |
| Berlin | 9679 | 9679 | 96.030 | 05/55 | Borsig | 8880 | 1914 | | |
| Berlin | 7761 | 9591 | 96.012 | 1942 | 06/53 | Borsig | 5972 | 1906 | ex NB 91 |
| Berlin | 8343 | 9592 | 96.014 | 1942 | 06/53 | Borsig | 8858 | 1914 | ex NB 92 |
| Berlin | 8220 | 9593 | 98.015 | 1942 | 09/55 | Borsig | 8402 | 1913 | ex NB 93 |



Elektrische lokomotieven type 101

Reeks 29 .

Toen in 1935 de elektrische verbinding Brussel - Antwerpen onder draad kwam, was er nog geen behoefte aan elektrische lokomotieven voor deze typische verbinding voor vooral lokaal reizigersverkeer. Nochtans had men op dat ogenblik al diverse studies uitgevoerd voor het ontwerp van de eerste elektrische lokomotieven. Dit waren vooral logge machines, waarbij men vooral in Zwitserland inspiratie zocht. De tweede wereldoorlog zou het geheel van de aankopen en de elektrifikaties sterk vertragen en het was pas eind 1945 dat effectief een nieuw en uitgebreid elektrifikatieprogramma uitgewerkt werd.

De volgende te elektrificeren - lijnen zouden de verbinding naar Charleroi, de ringlijn rond Brussel en de goederenlijn tussen Schaarbeek en Antwerpen-noord worden. Om deze diensten te kunnen verzekeren waren op korte termijn wel een aantal lokomotieven nodig. De elektrifikatie was voorzien voor 1947/48 en daarom was er geen mogelijkheid meer om nieuwe machines te ontwerpen. Voor deze machines zocht men dan ook een oplossing in het buitenland en meer bepaald in Frankrijk. Het zuidelijk deel van het land was immers met 1500 V gelijkspanning onder draad gebracht en hier reden al - gedurende geruime tijd - de eerste compactere lokomotieven met kleinere traktiemotoren en één motor per as. Gezien de goede eigenschappen koos men dan ook resoluut voor het nabouwen van één van deze types lokomotieven.

Omstreeks 1925 ontstonden in Frankrijk bij drie privé-maatschappijen - de Paris Orléans, de Midi en iets later ook bij de Paris- Lyon- Méditerranée - gelijktijdig een zelfde soort elektrische machines : opgebouwd op twee afzonderlijke draaistellen - met steeds één motor per as - stond een relatief korte ééndelige kast. Deze omvatte de volledige handbediende stuurinrichting voor de motoren en de diverse aanloopweerstand en shunts.

In de volgende jaren moderniseerde men de volgende reeksen machines, werd de elektrische uitrusting compakter en betrouwbaarder, steeg het vermogen van de traktiemotoren en werden deze steeds kleiner. Eén probleem werd nog niet opgelost, namelijk een automatische bediening van de schakelaar voor de aanloopweerstand en de schakeling van de motoren. In 1938/39 ontstond dan de laatste vorm van dit soort machines bij de Paris-Orléans als de nummers 241 -261. Ook de Etat kocht in 1936 35 analoge lokomotieven, die enkel in uiterlijk licht afweken en moderner overkwamen. Deze reeks werd de BB 900. Na de wereldoorlog - bij de oprichting van de S.N.C.F. - werden deze machines reeks BB 300 (nrs 301 - 324) en in 1946/48 werden nogmaals 31 bijkomende machines aan de reeks BB 300.

En uitgaand van de PO-machines 241 - 261 besliste de N.M.B.S. voor zijn nieuwe elektrische lokomotieven dezelfde karakteristieken en bouwvorm aan te houden. De opdracht voor de bouw van 20 van deze lokomotieven werd gegeven aan Baume et Merpent voor het mechanisch gedeelte en A.C.E.C. voor het elektrisch deel. Hiervoor werd de licentie aangevraagd en verkregen bij Alsthom en zou kon de kast en de draaistellen praktisch ongewijzigd overgenomen worden. Enkel de kopdeur viel weg en enkele kleinere details werden hierbij gewijzigd. A.C.E.C. had meer werk, daar de oorspronkelijke machines geschikt waren voor 1500 V, en in België voor een spanning van 3000 V gekozen was. Nochtans koos men voor de gemakkelijkste oplossing door twee traktiemotoren permanent in serie te plaatsen en vijf het vertrekken de twee motorgroepen nogmaals in serie te plaatsen.

Vermelden we terloops nog dat voor de reizigerslokomotieven - waarbij de levering niet zo dringend was - wel gekozen werd voor modernere technieken en dat twee prototypereeksen besteld werden : één gebouwd in Zwitserland, de tweede een eigen Belgisch ontwerp. Doch hierop komen we na het type 101 op terug.

a. Eerste inzet :

Ondanks de aanvankelijke problemen bij het ontwerp en de bouw van deze lokomotieven, kon de levering van de eerste machines toch nog op tijd - voor de elektrifikatie van de verbinding naar Charleroi - plaatsvinden. De 101.001 verliet op 5 juli 1949 de werkplaatsen van Baume et Marpent en kwam te Schaarbeek in depot. Om de 14 dagen werd een bijkomende lokomotief afgeleverd. De eerste maanden werden de lokomotieven enkel gebruikt voor testen en personeelsopleiding. Omstreeks oktober van hetzelfde jaar begonnen - fragmentarisch en niet volgens plan - de eerste ritten : voornamelijk had men hier de zware piekurtreinen tussen Brussel-noord en Antwerpen. Daar Brussel-noord nog steeds een kopstation was zonder echte wisselmogelijkheden, bestonden deze treinen uit twee lokomotieven type 101 - voor en achter - en een aantal M1-rijtuigen tussenin. De laatste lokomotief werd steeds meegesleept.

Vanaf september 1949 werd de kadans van levering opgevoerd tot één machine per week en toen op 19 november 1949 de verbinding Brussel-zuid - Charleroi onder draad kwam waren al 18 lokomotieven afgeleverd. Ook op deze verbinding werden vooreerst - vooral als personeelsopleiding - enkele reizigerstreinen gereden, doch hier was het nu wachten op de elektrifikatie van de ringlijn. Het eerste deel van deze verbinding - tussel Linkebeek en Muizen kwam in januari 1950 gereed en op dat ogenblik werden al enkele goederentreinen gesleept tussen Muizen en Monceau. De inhuldiging van de verbinding naar Antwerpen-noord op 11 maart 1950 leidde al vlug tot een uitgebreidere inzet. De zomerregeling van 1950 - de eerste officiële voor het type 101 - voorzag te Monceau 6 personeelsdiensten voor drie lokomotieven. De inzet zag er als volgt uit :

- Dag 1 :
goederentrein 72303 Monceau (22.11) - Antwerpen-noord (1.45)
goederentrein 27354 Antwerpen-noord (3.30) - Monceau (6.55)
goederentrein 71311 Monceau (9.32) - Schaarbeek -Josaphat (12.24)
goederentrein 27372 Schaarbeek Josaphat (14.16) - Luttre (15.25) los naar Monceau
- Dag 2 :
planton te Monceau (21.00 - 5.00)
goederentrein 72356 Monceau (10.08) - Antwerpen-noord (13.25)
goederentrein 27346 Antwerpen-noord (14.24) - Monceau (17.35)
- Dag 3 :
goederentrein 72308 Monceau (1.12) - Muizen (5.22)
goederentrein 27328 Muizen (6.20) - Monceau (8.20)

Te Schaarbeek was de inzet uitgebreider met 8 ingezette lokomotieven en een daggemiddelde van 148 km. In deze reeks - die ook reizigersdiensten omvatte - hadden een volgende situatie :

De helft van de reeks werd ingenomen door de goederendiensten, hier echter voornamelijk tussen Schaarbeek en Antwerpen-noord, waarbij deze verbinding viermaal per dag in beide richtingen afgelegd werd. De diensten naar Monceau waren beperkt tot slechts twee treinparen. Verder was ook Muizen enkele malen de bestemming van deze treinen.

Tijdens twee dagen werd de goederendienst omstreeks 14.00 te Antwerpen-noord afgebroken, reed de lokomotief los naar Antwerpen-centraal en nam er een zware piekurtrein aan de haak richting Brussel-noord. Verder was er nog nog één inzetdag voorzien met een volledige dienst tussen Antwerpen en Brussel-noord op de wijze zoals boven geschetst met twee lokomotieven.

Twee verdere dagen werden ingenomen door reizigerstreinen tussen Brussel-zuid en Charleroi-sud. Opmerkelijk bij deze diensten - die vanuit Brussel-zuid vertrokken - was wel dat de bestuurder per tram zijn lokomotief moest bereiken.

Laatste inzetdag was volledig ingenomen door een planton-dienst te Brussel-zuid.

Tijdens de volgende beide jaren breidde de reeks zich verder uit tot 16 inzetdagen, 5 te Monceau en 11 te Schaarbeek met ongeveer dezelfde diensten.

b. De noord-zuid-verbinding :

Belangrijke verandering kwam er bij de opening van de noord-zuid-verbinding te Brussel vanaf 4 oktober 1952 : om kosten te sparen en omwille van de hoge technische moeilijkheden, had men beslist om geen afvoerinrichting voor de stoom en de rookgassen te installeren in deze verbinding. Dit hield echter wel in dat geen enkele stoomlokomotief op eigen kracht door de Brusselse tunnel mocht rijden. Om dit mogelijk te maken moesten alle treinen resp. gesleept of geduwd worden door elektrische lokomotieven. Het opdrukken van de trein gebeurde steeds in de richting noord-zuid, het slepen in de omgekeerde richting. Deze bewerking moest trouwens met de meeste voorzichtigheid gebeuren om koppelingbreuk of zelfs ontsporen te vermijden bij de oudere houten GCI-rijtuigen. Met dit doel werd vanaf de opening de inzetreeks van het type 101 volledig afgebouwd en werden 14 machines gereed gehouden voor deze diensten te Brussel-noord en Brussel-zuid. Dit hoogste aantal werd trouwens bereikt bij de volledige afwerking van de laatste tunnelverbinding bij begin van de zomerregeling van 1954.

De opening van deze verbinding had ook tot gevolg dat vanaf 16 februari 1954 alle lokomotieven type 101 te Brussel-zuid in onderhoud kwamen. Het personeel werd nog steeds geleverd door Brussel-zuid en Schaarbeek.

Tot ongeveer 1956 werd alle diensten van het type 101 in deze verbinding afgelegd, doch de levering van de lokomotieven type 202/203 enerzijds, de elektrifikaties van de verbindingen naar Gent en Liège anderzijds lieten het aantal treinen met stoomtraktie door de noord-zuid verbinding gestaag dalen. Doch in deze periode namen de typen 101 geleidelijk aan de oude taken over op de verbinding Antwerpen - Brussel - Charleroi. In 1956 was het aantal lokomotieven in de "Brusselse" dienst trouwens verminderd tot nog acht.

In 1958 was er - ten gevolge van de wereldtentoonstelling en het daarmee gepaard gaande verkeer een tijdelijke verhoging van het aantal lichterdiensten (terug 10 machines), doch in 1960 - 1961 werd een drastische daling genoteerd : de levering en toewijzing van de zware diesellokomotieven type 200 aan Schaarbeek, de verdere elektrifikaties en nadien de inzet van de lichtere machines type 210, 211, 212 en 213 vanuit Schaarbeek zag de stoomtraktie door de noord-zuidverbinding praktisch tot nul dalen. Enkel enkele piekurentreinen in de richting van Aalst en Gent werden nog door typen 29 gesleept. Hierdoor kon opnieuw een effectieve inzetreeks met veelvuldige lijndiensten opgesteld worden, de sporadische lichterdiensten - die nog tot ca. 1964 zouden duren werden in deze reeks opgenomen.

c. De lijndiensten te Brussel-zuid (1952 - 1969) :

Zoals reeds behandeld werden de typen 101 tussen 1952 en 1954/55 voor 95 % opgeslorpt door de diensten te Brussel, de enkele lijndiensten die overbleven werden vooral verwezenlijkt voor piekurentreinen tussen Brussel-zuid en Charleroi-sud. Doch vanaf 1955 zou de inzetreeks 18 machines omvatten : 12 machines te Brussel-zuid, 4 voor lijndiensten bestuurd door personeel van Brussel en twee plandagen met personeel van Monceau. De dienst was beperkt tot reizigersdiensten tussen Charleroi-sud en Schaarbeek en één enkel treinpaar tussen Brussel en Antwerpen-centraal. Monceau reed anderzijds één goederentreinpaar 's nachts tussen Monceau en Antwerpen-noord.

Doch tijdens de volgende jaren zou de lijndienst gestaag toenemen : de reizigersdiensten bleven, doch Monceau nam steeds maar meer inzetdagen voor zijn rekening en dit waren praktisch volledig goederendiensten : bestemmingen waren Monceau, Luttre, Nivelles, Schaarbeek, Muizen, Antwerpen-noord. Deze toestand evolueerde zeer geleidelijk naar nog 8 inzetdagen in Brussel-zuid en 10 te Monceau in 1960 maar in 1962 was de verhouding 6 tegen 12 geworden, waarbij zelfs het grootste gedeelte van de diensten van Brussel-zuid door personeel van Antwerpen gereden werd : laten we de drie inzetplaatsen afzonderlijk bekijken :

Antwerpen-noord : (8 personeelsdiensten) :

De diensten werden voornamelijk in de doorgaande goederendienst gereden, waarbij steeds één slag tot in Luttre of Monceau bediend werd per inzetprestatie. , verdere diensten hadden als bestemming Schaar-

beek en Muizen. Opmerkelijke diensten waren deze naar Essen. Vanaf de elektrifikatie van deze verbinding in juni 1957 stooten de typen 101 ook door naar deze grensplaats. In 1960 bereikten de machines driemaal per dag Essen.

Brussel-zuid : (4 personeelsdiensten)

De inzet beperkte zich nog steeds tot de lichterdiensten door de noord-zuid-verbinding en enkele piekuurtreinen naar Charleroi.

Monceau : (5 inzetdagen in vierploegenstelsel) :

Hoofdinzet in deze reeks F van Monceau waren de lokale reizigerstreinen op de verbinding Charleroi-sud - Namur. Hier werden niet minder dan 8 treinparen op deze relatie gereden. Ook in goederendienst werd Ronet tweemaal bereikt.

Tweede belangrijke inzet waren de korte verbindingsgoederentreinen tussen de vormingsstations rondom Charleroi, nl. Luttre, Monceau en Châtelineau. Bijna twee volledige dagen werden hieraan gespendeerd.

De doorgaande goederendienst was praktisch volledig overgegaan op het type 123, van de vroegere diensten bleef praktisch niets meer over : Antwerpen-noord werd nog slechts éénmaal bereikt, Schaarbeek kende hetzelfde lot. Wel waren er enkele losse ritten om het onderhoud van deze machines te Brussel-zuid mogelijk te maken.

De eerste inzetdag werd dan nog volledig opgevuld door een plantondienst te Monceau.

Schaarbeek : (10 personeelsdiensten)

Vanaf 1958 werden er weer diensten vanuit Schaarbeek gereden - dit gekombineerd met Antwerpen. In deze reeks waren diverse diensten opgenomen, waaronder vooral de doorgaande goederentreinen. : in de reeks kwamen een viertal doorgaande treinen voor tussen Châtelineau/Monceau en Antwerpen-noord. Deze diensten werden nu praktisch alle via Wavre en Jemeppe gereden. Twee treinen reden zelfs via Muizen, Leuven en Ottignies.

Vier dagen in de reeks werden nog ingenomen door de bekende diensten in de noord-zuidverbinding en tijdens deze dagen was er telkens één reizigersdienst naar Antwerpen-centraal en twee naar Charleroi-sud. Verder ook nog enkele afsteldiensten naar Vorst-zuid. Opmerkelijk waren ook enkele stukgoedtreinen naar Charleroi-sud.

Buiten deze klassieke treinen waren er ook enkele ongewone : tweemaal werd voor een verbindingsgoederentrein vanuit Schaarbeek naar Leuven gereden, een zelfde dienst werd ook tussen Schaarbeek en Muizen volbracht, verder ook nog de bediening van Brussel-Tour et Taxis.

Volgende tabel geeft de inzet op diverse geëlektrificeerde lijnen weer :

| Lijn | Trajekt | Elektrif. | Bereden |
|------|---------------------------------|-----------|---------|
| 36 | Brussel - Leuven | 17-10-54 | 06-56 |
| 28 | Ringlijn Brussel > Tour - Taxis | 02-10-55 | 06-58 ? |
| 139 | Brussel - Ottignies - Wavre | 14-01-56 | 06-60 |
| 53 | Mechelen - Leuven | 06-02-56 | 06-60 |
| 139 | Leuven - Wavre | 03-02-57 | 06-60 |
| 144 | Ottignies - Jemeppe | 25-02-57 | 06-60 |
| 12 | Antwerpen - Roosendaal | 02-06-57 | 06-58 |
| 130 | Jemeppe - Charleroi | 31-05-59 | 06-59 |

Diesellokomotieven type 260

Reeks 80 .

a. Bouwgeschiedenis :

Na de eerste rangeerlokomotieven uit het midden van de jaren vijftig, ontstond in de beginjaren zestig een nieuw plan om op korte termijn de laatste rangeerstoomlokomotieven te vervangen. Inmiddels was het ontwerp van de nieuwe rangeermachines duchtig gewijzigd : door de kompaktere bouw van de dieselmotoren kon men het stellen met een lagere en korte motorkap. Hierdoor was een nieuw type ontstaan met een stuurpost op 2/3 van de lokomotief en lage smallere motorkappen. Dit leidde tot een veel betere zichtbaarheid.

Anderzijds was de Europese gedachte - met de start van een verenigd Europa - zeer sterk aanwezig en ontstonden tal van initiatieven op een vlak dat duidelijk groter was dan het nationaal belang. Er waren diverse organen opgericht en één ervan was een unie die betere financiële mogelijkheden gaf aan de spoorwegmaatschappijen, dit door een doorgedreven concurrentie tussen de Europese banken. Nochtans zou dit orgaan - Eurofima - wel duidelijke eisen stellen aan de onderlinge maatschappijen.

Eén van deze eisen was wel dat men geleidelijk aan moest komen tot Europese lokomotieven, die door verschillende landen kon aangekocht worden. Hierdoor zou de ontwikkeling gemakkelijk worden en de aankooprijzen dalen. Voor de elektrische lokomotieven was er nog een bijkomende vereiste dat ze op alle netten en onder elke spanning zouden moeten kunnen rijden. Fout in de organisatie was wel dat de grootste impuls hierbij van Duitsland kwam en dat het vooropgestelde schema voor de diverse lokomotieven vooral Duits geënt was. Bij de elektrische tractie werd de Europa-lok E 410 vooruitgeschoven, voor de diesellokomotieven was de keuze groter en had men gedacht aan een grondige standardisering en werden vier typen opgesteld. Hierin kon het vermogen aan de behoeften aangepast worden door de inbouw van diverse motoren. In de verschillende vermogenklassen had men :

| Vermogen | Type | Omschrijving | Nabouw |
|----------------|-------|---|---------------|
| > 2000 pk | V 320 | zesassige, twee motoren | --- |
| 1500 - 2000 pk | V 160 | vierassig, één motor (nu reeks 215/218) | --- |
| 1200 - 1500 pk | V 100 | vierassige, middenkabine | NMBS type 222 |
| 500 - 1000 pk | V 60 | drieassige / rangeerlok | NMBS type 260 |
| < 500 pk | ? | tweeassig, niet echt ontworpen | |

Ondanks de goede bedoelingen van deze organisatie, kwam er van dit plan niet veel. Het uitsluiten van Frankrijk enerzijds en het miskennen van de plaatselijke industrie anderzijds liet deze financiering zeer snel verwateren. Enkel kleinere landen betoonden wat interesse, doch in feite zou alleen België in eerste instantie toehappen.

De rekonversie naar dieseltractie zou een uitgebreid programma omvatten : bij de rangeerdiesels zou in eerste instantie slechts één type verkozen worden, namelijk de standaardlokomotief type V 60. Deze machines werden in Duitsland al gebouwd vanaf 1956 en waren uitgerust met Maybach-motoren met een vermogen van 650 pk. De Belgische machines zouden volledig identiek worden aan de Duitse machines, waarbij - dit ondanks het streven van de Belgische industrie - de motor en de transmissie volledig in Duitsland gebouwd werden. De kast en de assemblage gebeurde echter in België. In 1958 voorzag men een eerste schijf lokomotieven - 42 stuks - gelijk verdeeld over de twee konstruktoren Brugeoise et Nivelles en Ateliers Belge Réunies. Deze machines werden vanaf september 1960 afgeleverd .

In 1961 besliste de N.M.B.S. tot de aankoop van een tweede schijf van 27 machines : deze werden alle door Brugeoise et Nivelles gebouwd en in 1963 afgeleverd.

Opmerkelijk feit hierbij was wel dat er dadelijk een reactie kwam van de Belgische industrie, met name Cockerill : deze firma bouwde op eigen kosten drie lokomotieven met ongeveer dezelfde karakteristieken en stelde ze langdurig ter beschikking van de N.M.B.S. Deze lokomotieven type 261 waren volledig Belgisch en na verschillende moeilijkheden en aanpassingen in het begin voldeden deze machines zo goed dat de volgende reeksen rangeerders hiervan afgeleid werden en dat het type 260 geen navolging meer kreeg.

b. De stelplaatsen :

1. Kinkempois :

Daar verschillende grotere inzetplaatsen voor rangeerlokomotieven - o.a. Monceau, Charleroi en Antwerpen - voor het grootste gedeelte verdieseld waren, besliste men in eerste instantie om de eerste lokomotieven type 260 naar het Luikse, nl. Kinkempois te sturen. Deze stelplaats had wel de zware - maar weinig betrouwbare - typen 271 in depot gehad, maar praktisch alle rangeerwerk werd uitgevoerd door het type 53 en voor de zware diensten de typen 98 en 99. Op 26 september 1960 kwam de eerste lokomotieven van Brugese et Nivelles te Kinkempois aan en de volgende 15 lokomotieven van deze firma hadden dezelfde bestemming. Al dadelijk vervingen de typen 260 de oude stomers type 53 op dat van inzetplaatsen, doch overwegend werden deze diensten gereden met talrijke verbindingstreinen tussen de vormingsstations onderling en naar verschillende bedrijven. De typische rangeringen in de vormingsstations bleven behouden voor de stomers. Zo werden de diesels gebruikt vanuit Flémalle, Tilleur, Bressoux, Angleur en zelfs Visé.

Te Flémalle bedienden ze Seraing, Flémalle en Phenix Works; te Tilleur reden ze naar Sclessin, Flémalle en Kinkempois. Vanuit Angleur waren er diensten naar Bressoux, Monsin, Jupille, Wandre en Kinkempois, terwijl de lokomotief van Visé Bassenge en Argenteau bediende.

Een vijftal machines werden al dadelijk uitgerust met een radioverbinding en rangeerden te Kinkempois en Angleur. Vanuit deze laatste plaatsen reden ze naar Chenée en zelfs naar Tilff.

Tot bij de levering van deze twee bouwreeks bleef de verdeling konstant en zou ongeveer 50 % van de rangeerdienst verdieseld zijn, doch vanaf 1963 verhoogde dit aantal. Deze reeks werd immers gelijkmatig verdeeld tussen de stelplaatsen Schaarbeek, Merelbeke en Kinkempois en zo verhoogde het bestand van de Luikse stelplaats. Hierdoor konden weer verdere stoomdiensten overgenomen worden en konden praktisch alle typen 53 afgesteld worden. Op dat ogenblik namen de typen 260 ook de diensten over te Ans en verzekerden de rangeringen te Ans zelf, te Voroux-Goreux en te Fexhe. Enkel de diensten te Liège-Guillemins (verzekerd door het type 261 - en te Liège-Vivegnis / Herstal (type 53 en 99) bleven van het type 260 verstoken. Opnieuw zouden een drietal jaar verstrijken zonder meldenswaardige feiten : wel waren er enkele stelplaatswisselingen onderling en bij de aflevering van de tweede bouwschijf waren er enkele afgiften aan vooral Monceau doch aan de inzet veranderde er niet veel.

De levering van de lokomotieven type 262 in 1965 aan Kinkempois bracht geen echte wijzigingen in het bestand mee : de laatste diensten met stoomlokomotieven verdwenen, er waren wel enkele verschuivingen onderling, maar de inzet bleef : het type 260 werd bij voorkeur gebruikt te Liège-Guillemins, te Bressoux en te Angleur, meestal voor de afstediensten van het reizigersmaterieel, het type 262 ging meer in de goederendiensten. Dit hield dan ook in dat de 260 ook de afstediensten naar Liège-Vivegnis en Herstal voor hun rekening namen. Te Bressoux rangeerden ze vooral voor het samenstellen van de autoslaaptreinen.

Opnieuw bleef de toestand ongewijzigd tot de winterregeling van 1970. Wel waren er geregeld verschuivingen tussen de inzet van de typen 260, 261 en 262, maar grote wijzigingen kwamen er niet. Nieuw waren enkele stationsdiensten o.m. te Statte, Poulseur en Beyne-Heusay, waar ook sporadisch het type 260 gebruikt werd. Doch belangrijke datum was 27 september 1970, de elektrifikatie van de lijn Liège - Namur en de beslissing om de Luikse agglomeratie beter te ontsluiten : hierdoor kwam de gedachtegang om een aantal treinen vanuit o.a. Jemelle, Gouvy, Maastricht maar ook Namur door te trekken tot in Liège-Palais en verder Herstal en Liers. Dit was al het geval voor de elektrifikatie. Vooral op de verbinding naar Namur was dit een succes en daarom besliste men om dit verder te zetten en zo werd de ganse trein - inclusief elektrische lokomotief door de Luikse tunnels gesleept en afgesteld te Liège-Vivegnis. Ook het rangeren daar bracht meer werk mee daar ook de elektrische lokomotief moest kop maken, en dit zonder bovenleiding.

Deze toestand duurde tot in 1972, doch op dat ogenblik werden de tunnel tussen Liège-Guillemins en Liège-Palais gesloten voor de elektrifikatie en werden de treinen beperkt tot Liège-Guillemins en ging men te Ans afstellen. Op dat ogenblik was de inzet van de - inmiddels reeks 80 geworden - lokomotieven al vrij beperkt : de pas geleverde zwaardere rangeerdiesels reeks 73 namen de meeste taken over en de laatste machines reeks 80 verlieten in 1975 Kinkempois richting Schaarbeek.

2. Antwerpen-Dam :

Na de aflevering van de eerste lokomotieven aan Kinkempois en Schaarbeek - en met de bestelling van de tweede bouwschijf voor ogen - besliste men een test met deze lokomotieven te Antwerpen-Dam en op 4 november 1961 werd lokomotief 260.013 naar de metropool overgebracht voor een testprogramma dat ca. 6 maanden zou duren. Deze lokomotief werd op de verschillende plaatsen in de Antwerpse haven ingezet en er werden vergelijkende test georganiseerd met de aanwezige lokomotieven type 252. Doch door de kleinere massa van het type 260 vielen de meeste opdrachten tegen en kon deze nieuwe lokomotief zich niet waarmaken. Daarom werd de proefneming voortijdig afgebroken en ging de lokomotief - na een herziening - naar Schaarbeek.

3. Monceau :

Deze stelplaats had in deze periode al duidelijk kennis gemaakt met de diverse rangeerdiesellokomotieven en had twee types in depot : nl. de machines 252 en 253. Doch door het mislukken van de testen met de 260 te Antwerpen-dam besliste men om de oudere lokomotieven type 252 - die betere resultaten scoorden in de Antwerpse haven - naar deze inzetplaats te transfereren. Daarom werden een tiental lokomotieven van de tweede bouwschijf naar Monceau gedirigeerd en hier werden ze - zonder veranderingen - in de reeksen N en R geplaatst. De eerste reeks omvatte vooral lokale lijndiensten : de machines werden vanuit Nivelles gebruikt en reden naar Baulers, Nivelles Est, Braine l'Alleud en Marcinelle. De tweede dienst omvatte de rangeringen te Monceau. Verder was er ook de bedieningstrein naar Erquelinnes en de rangeringen in dit grensstation. Laatste gebruik van het type 260 waren de stationsrangeringen te Charleroi-sud en de bediening van Charleroi-sud quais. Door het grotere overschot aan machines konden ze ook regelmatig de laatste lokomotieven type 58 - die de rangeringen te Monceau stelplaats verzekerde - overnemen.

De inzet te Charleroi was vrij beperkt in duur : de levering van de zware rangeerlokomotieven type 273 vanaf eind 1965 veranderde de ganse inzettoestand in en rondom Charleroi : de zware bedieningstreinen naar de grote industriebedrijven ging over op de nieuwe machines en de typen 260 werden werkloos.

Vanaf begin 1966 verdwenen deze machines dan ook vrij vlug uit Monceau, de meeste machines gingen over naar Schaarbeek, enkele lokomotieven werden naar Merelbeke getransfereerd.

4 Merelbeke :

Op het ogenblik van de levering van de lokomotieven type 260, had de Gentse stelplaats slechts de typen 271 in depot, doch deze waren zo onbetrouwbaar dat ze meestal afgesteld werden. Enkel de lokale bedieningstreinen konden ze beter - zonder defekten rijden, doch in de zware rangeerdienst voldeden ze helemaal niet. Vanaf lokomotief 260.016 kwamen de type 260 - fabrieksnieuw - naar Merelbeke. Hier vervingen ze in eerste instantie de stoomlokomotieven voor de bedieningsritten : eerste inzetreeks was de beperkte dienst met tijdens de eerste dag de bediening van de lijn naar Eeklo. Vanuit Eeklo werden dan nog Waarschoot, Maldegem, Kaprijke en Sijsele bediend. In de late avond ging het terug naar Gent-zeehaven en de bediening van Gent-Oost.

Tweede inzetreeks werd uitgevoerd te Gent-Zeehaven : hier verzorgden de typen 260 de rangeringen in het (nog kleine) vormingsstation, het enige havendok te Gent en ook de bedieningstrein naar Lochristi.

Anderzijds waren er in Gent in deze periode grote infrastructuurwerken bezig : de kanaalzone tussen Gent en terneuzen werd geschikt gemaakt voor de zware industrie en het kanaal werd uitgediept. Verder werden verschillende nieuwe dokken gegraven. De havenlijn - op de linkeroever van het kanaal - werd aangelegd en er ontstond duidelijk een grotere behoefte aan rangeerlokomotieven. Hierdoor moesten op korte

termijn opnieuw aan aantal stoomlokomotieven gereactiveerd worden. Hierdoor besliste men bij de N.M.B.S. op korte tijd om het bestand te Merelbeke te verhogen, door een vijftal lokomotieven uit de tweede bouwschijf naar het Gentse te dirigeren. Zodoende kon de stelplaats vanaf de zomerregeling van 1963 stoomvrij rangeren en werden alle rangeerdiensten door het type 260 overgenomen.

Deze diensten vielen uit elkaar in drie verschillende domeinen :

Zone Merelbeke :

Hier werden een zestal lokomotieven gebruikt voor de rangeringen in het vormingsstation , de afstelbundel langsheen de stelplaats en in de stelplaats zelf. In een eerste periode werd ook nog Gent-Oost door deze lokomotieven bediend.

Zone Gent-St-Pieters :

De rangeringen waren hier vrij beperkt, daar te Gent vooral doorgaande treinen aanwezig waren, enkel voor sommige piekurtreinen waren rangeringen nodig : hierdoor volstond gewoonlijk één rangeerlokomotief die pendelde tussen de afstelbundel (richting Brugge) en het station.

Zone Gent-Zeehaven :

In de eerste inzetfase had men voor deze verbinding slechts een drietal lokomotieven nodig : deze bediende dan ook nog de creosoteerwerf te Wondelgem en de lokale bedieningstrein naar Eeklo. Doch met de uitbreiding van de havenzone - zowel op linker- als rechter kanaaloever steeg het aantal benodigde lokomotieven tot een vijftal eind de jaren '60 , maar zelfs een tiental in de jaren zeventig.

De uitgebreidere inzet begon in eerste instantie in de beide nieuwe kanaaldokken "Darsen" maar geleidelijk aan zou de inzet zich verder uitbreiden naar de noordelijke vestigingen (Sidmar, Volvo, ...). Vanaf de jaren zeventiger werd ook de rechter kanaaloever sterker geïndustrialiseerd en was er behoefte voor een inzet van een lokomotief type 260 vanuit Zelzate, vooral naar Sleidinge.

Deze uitbreidingen werden geleidelijk opgevangen : in 1966 werd het bestand licht verhoogd door de aankomst van enkele machines vanuit Monceau, doch grootste wijziging was het feit dat de lichtere (stations-) rangeringen in deze periode overgingen op de lokotraktoren type 230. Hierdoor kon de inzet verminderd worden tot 10 inzetdagen.

Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd doorlopen tot in 1974 : doch op dat ogenblik werd beslist om lokomotieven reeks 73 in beperkte mate aan Merelbeke af te leveren. Deze zouden vooral de bedieningstreinen tussen de vormingsstations overnemen en rangeerden te Gent-Zeehaven. Deze levering liet toe dat er een behoorlijkere reserve was bij de rangeerdiesels, liet de afstellen van de oude vierassige machines reeks 71 (ex type 271) af te stellen. Verder kwamen er ook een drietal machines reeks 80 vrij.

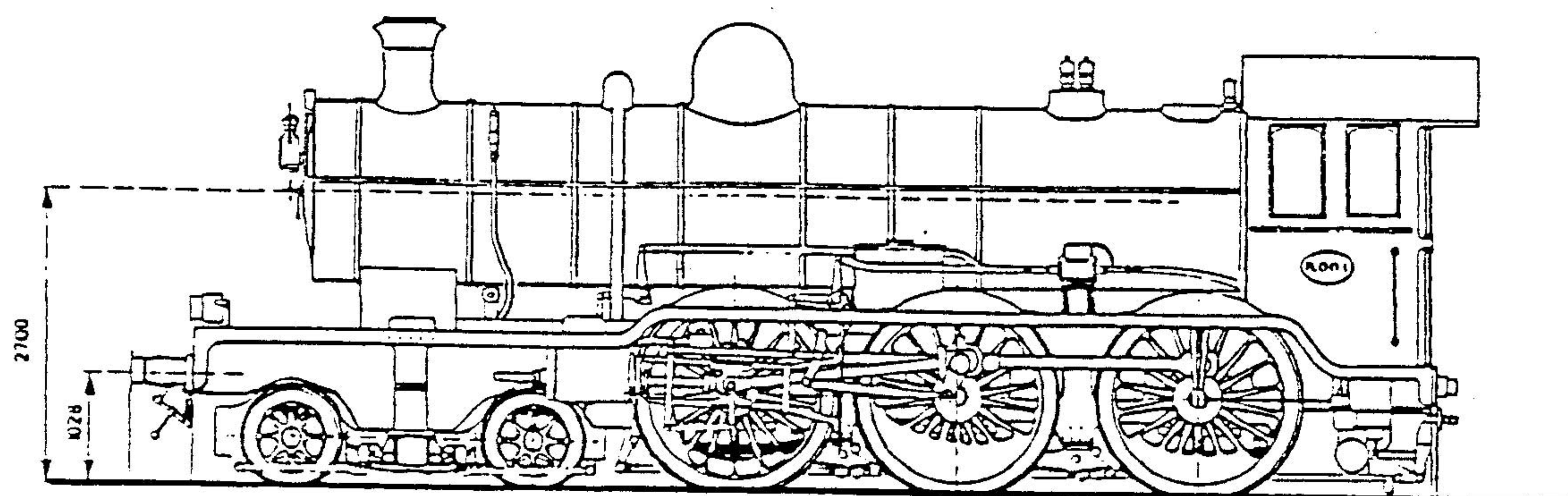
De hoofdinzet gebeurde op dat ogenblik te Merelbeke zelf en in de verschillende havensekties. Ook alle industrieaansluitingen langs de havenweg werden door de reeks 80 gedaan, de aanvoer van de treinen gebeurde door de reeks 80. Door het vrijkomen van een aantal machines reeks 80, konden drie verdere stelplaatsen een beroep doen op één machine reeks 80, nl. Aalst/Denderleeuw, Dendermonde en St-Niklaas.

De toestand bleef gedurende een vijftal jaar ongewijzigd, wel zou - door het ineensstorten van de economie, door een rationeler beheer van het materieel en door het meer en meer invoeren van volledige treinen die bij het bedrijf zelf gevormd worden - een deel van de inzet verloren gaan. In 1987 besliste men om een verdere reorganisatie door te voeren. Dit leidde tot de schrapping van ongeveer de helft van alle machines reeks 80 en de concentratie van de overige machines te Schaarbeek. Nochtans zou het nog bijna twee jaar duren eer de effectieve verandering plaatsvond. Dit werd in eerste instantie gekenmerkt door de overkomst van een aantal bijkomende lokomotieven reeks 73, anderzijds gingen de beste machines reeks 80 alsnog over naar Schaarbeek.

Voor het volledig overzicht van de schrappingen verwijzen we naar een volgende paragraaf, waar het lot van deze machines beschreven wordt.

Schrappingen

Type 8



| | WO I | voor '30 | 1939 | 1940 | 1941 | 1944 | 1946 | 1948 |
|--------|------|----------|------|------|------|------|------|------|
| Aantal | 9 | 4 | 3 | 3 | 6 | 1 | 1 | 30 |

Al voor de tweede wereldoorlog was de inzet van deze voorlopers van het bekende type 7 al sterk afgenomen en dit leidde tot de afstelling van een aantal machines voor de inval van de Duitse troepen en dadelijk na de bezetting.

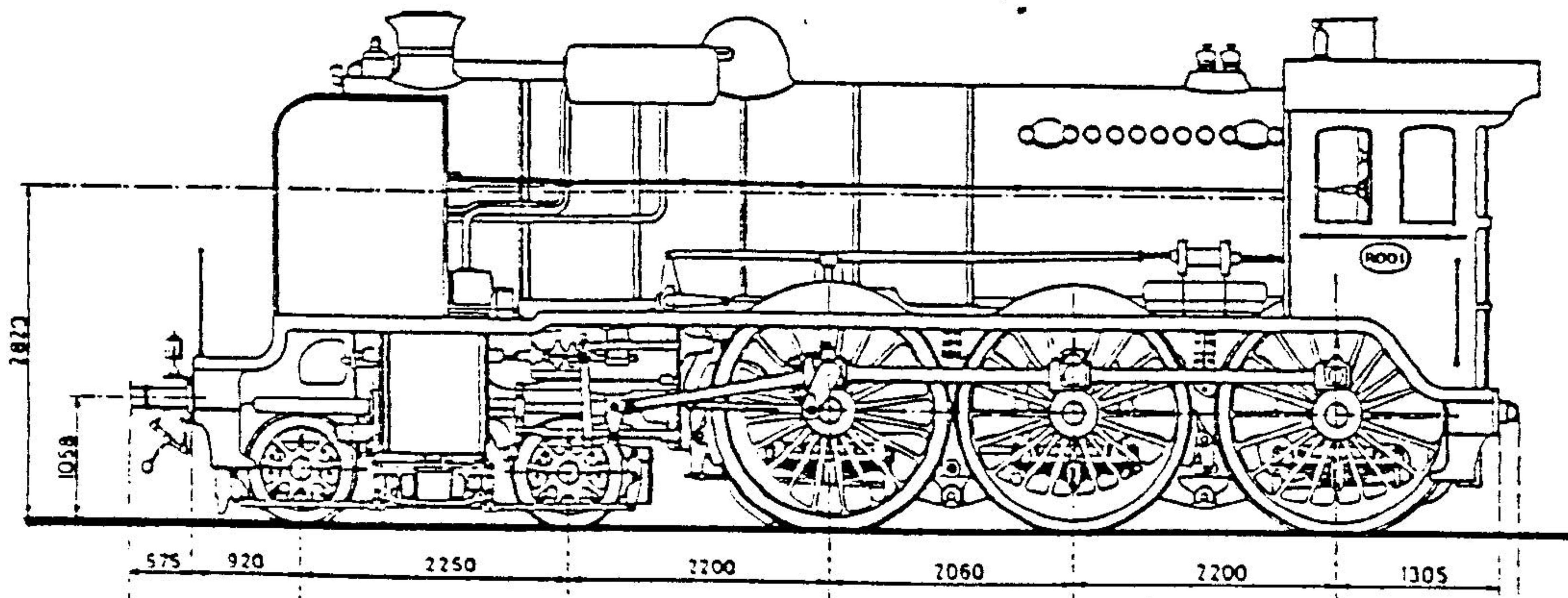
Nochtans zou de wereldoorlog de reaktivering van deze machines met zich mee brengen en meestal werden de lokomotieven gestationeerd in de Ardeense stelplaatsen, nl. Stockem, Jemelle, Ronet en Tamines. Hier verzekerden ze het (lichtere) semi-direkte reizigersverkeer op de lijn Namur - Arlon - Luxembourg en tussen Tamines/Châtelineau - Dinant. Op de stationering te Ronet na, bleef de oorlogssituatie nog na de bevrijding verder duren. Doch de diensten verminderden - door de terugkomst van de buitgemaakte lokomotieven en de levering van het type 29 zeer snel.

In 1946 werden nog 10 lokomotieven gebruikt te Tamines (4) en Jemelle (6), doch bij deze laatste stelplaats zouden de machines nog tijdens dezelfde zomerregeling door de nieuwe typen 29 vervangen worden. Te Stockem werden de laatste diensten al in 1945 gereden.

Enkel te Tamines bleven de machines iets langer : doch hier zouden de typen 64 vanaf de winterregeling de diensten gaan uitmaken en de typen 8 op het afstelspoor dwingen. De laatste diensten reden de typen 8 begin 1947.

Alle overgebleven 30 machines werden in blok afgevoerd en omstreeks 1949 door Bricoult te Ottignies en Montreuil te Lodelinsart gesloopt.

Type 9.



| | WO I | voor '26 | 1927 | 1932 | | 1951 |
|------------|------|----------|------|------|--|------|
| Schrapping | 20 | 1 | 1 | 1 | | 42 |

Deze zwaardere machines hielden het langer uit dan de meeste overgangslokomotieven en werden nog tot in 1948/49 gebruikt. Leuven was de eerste stelplaats die afscheid moest nemen van deze machines. In 1946 werden deze machines nog gebruikt in de verbindingen naar Aarschot, Antwerpen en vooral naar Wavre en Ottignies. In 1947 vielen deze diensten weg en de beste machines gingen alsnog naar Landen over.

Twee stelplaatsen hadden ook in 1948 nog een eigen inzetreeks. Landen had het grootst aantal lokomotieven in depot en in een vijf en een zes dagen tellende reeks was het inzetgebied nog uitgebreid. Naar het noorden gingen de diensten nog naar Hasselt en verder Eisden en Maaseik. Meer frekwenter werden er diensten gereden naar Liège, Tamines, Jodogne en Statte. Deze reeks werd nadien overgenomen door de lokomotieven type 31 en later 64.

In een zelfde toestand verkeerde de stelplaats Ronet : deze zette zijn laatste machines in tijdens de winterregeling van 1946 : in de reeks A was het inzetgebied uitgebreid en bereikten de typen 9 bestemmingen als Jemelle, Dinant, Givet, Ottignies maar ook Jodogne en verder Tienen en Landen. Doch de levering van de lokomotieven type 29 zou een vlug einde stellen aan de inzet. Nochtans zouden het de typen 9 zijn die als laatste zouden vervangen worden en de laatste diensten verzekerden ze in de lokalere diensten en vooral op de verbindingen naar Ramillies, Tienen en Landen. De beste machines werden nog voor korte tijd aan Landen afgestaan.

Nochtans dacht men aan een verdere opbloei van de economie en werden alle typen 9 rijvaardig afgesteld, doch er zou geen nieuwe loopbaan opgebouwd worden en ze werden in blok in 1951 afgevoerd.

G.C.I - rijtuigen derde klasse *levering 1900 - 1903 .*

Nadat bijna vijftien jaar lang de standaard-rijtuigen type GC gebouwd en in de zware reizigersdienst voldeden, werd omstreeks de eeuwwisseling een nieuw rijtuigtype ontwikkeld : deze rijtuigen kregen de benaming G.C.I. (grande capacité et intercirculation) mee. Nieuw bij deze rijtuigen was - zoals bij de sneltreinrijtuigen en de tramrijtuigen - het feit dat de kaartjesknipper zonder moeite doorheen de volledige trein (en dus ook tussen twee rijtuigen in) kon gaan. Dit verhoogde enerzijds het comfort van dit personeel, anderzijds kon men ook besparen op het controle-personeel, daar er per trein minder mensen moesten meegaan.

De opbouw van het rijtuig bleef grotendeels behouden, het comfort werd wel sterk verbeterd, dit door het aanbrengen van een betere vering, door het verlengen van de kast (en de kompartimenten) en het sierlijker maken van het interieur. Hierbij kreeg men bij deze rijtuigen voor het eerste open kompartimenten, verdeeld over twee afdelingen. Verder koos men ook voor een zijgang. Grootste verschil met de volgende (grotere) reeksen G.C.I.-rijtuigen was het ontbreken van de zijvensterstjes naast de ingangseuren, iets wat het interieur somberder maakte.

Ook uiterlijk kreeg men sierlijke rijtuigen met één of zelfs twee balkons, waarbij de hekken gevormd werden door smeedwerk. De helft van de rijtuigen kreeg een W.C. : deze werd geplaatst op de plaats van een open platform.

Vanaf 1998 werd de eerste bestelling geplaatst, waarbij het opmerkelijk was dat een Duitse firma de eerste opdracht verwierf : de Suddeutsche Waggonfabrik kon de eerste 120 rijtuigen bouwen en kreeg aansluitend nog twee bijkomende reeksen van 12 rijtuigen. Hetzelfde jaar werden nog 145 bijkomende rijtuigen bij verschillende Belgische bouwers besteld en afgeleverd. De volgende tabel geeft een overzicht van de bouwreeksen en het aantal gebouwde rijtuigen :

| Bouwjaar | Bestelling | Aantal zonder WC | Aantal met WC |
|----------|--|---------------------|--------------------|
| 1900 | bericht 684 van 28/11/1900 | 120 14001-14120 | 145 14501-14646 |
| | bericht 684 van 28/11/1900 (bijkomend) | 12 14121-14132 | 12 14133-14144 |
| 1901 | bericht 765 van 09/10/1901 | 155 14145-14299 | 158 14647-14804 |
| 1902 | bericht 884 van 19/11/1902 | 40 14300-14339 | 39 14805-14844 |
| 1903 | bericht 1012 van 30/12/1903 | 24 14340-14363 | 28 14845-14872 |

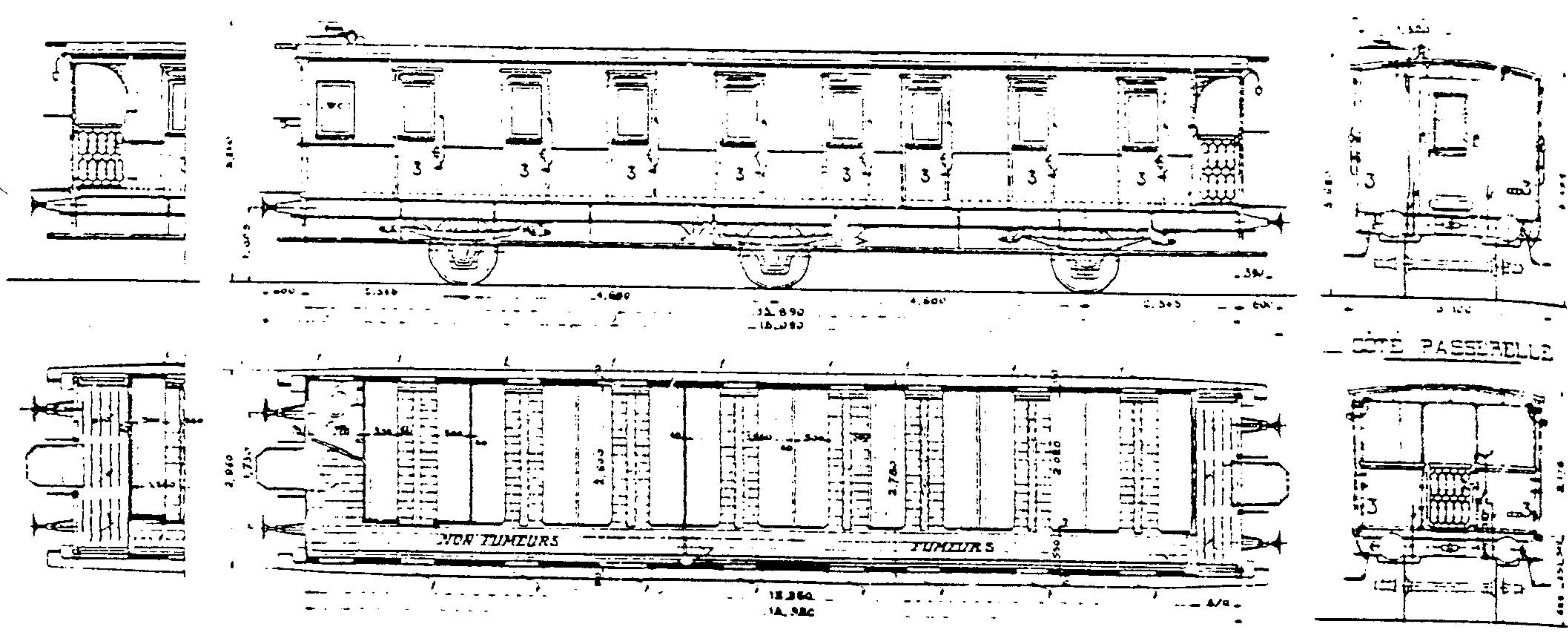
Na de levering werden deze rijtuigen dadelijk in de doorgaande semi-direkte reizigersdienst gebruikt, hierbij was de levering van 1902 zo opgevat dat ze voldeden aan de eisen van het vrije ruimteprofiel van Nederland en Duitsland en hierdoor bij voorkeur op deze trajecten ingezet werden. Gedurende tal van jaren reden deze rijtuigen deze diensten. Tijdens wereldoorlog I gingen een 100-tal rijtuigen verloren, doch dit veranderde niets aan de inzet. En pas met de massale aankoop van metalen rijtuigen in de dertiger jaren, werden ze meer en meer naar lokale en reserve-diensten verwezen. Doch bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was het effectief op peil gebleven.

Door de verliezen tijdens de tweede wereldbrand, moest men tijdens de eerste periode teruggrijpen op deze rijtuigen voor de doorgaande diensten, doch vanaf de jaren vijftig werden de oudste rijtuigen geleidelijk afgevoerd, de laatste jaren stonden ze vooral reserve voor speciale treinen en tegen 1965 waren de laatste rijtuigen van dit type afgevoerd.

Technische kenmerken :

| Kenmerken | rijt. zonder WC | rijt. met WC |
|---------------------------------|---|----------------------------|
| Nummering | 14001-14363 93001-93282 93351-93369 | 14501-14872 93501-93800 |
| Aantal | 363 | 372 |
| Aantal zitplaatsen derde klasse | 60 | 60 |
| Lengte : | 15 090 mm | 15 090 mm |
| Lengte kast : | 13 890 mm | 13 890 mm |
| Afstand tussen assen : | 4 600 mm | 4 600 mm |
| Totale radstand | 9 200 mm | 9 200 mm |
| Breedte : | 3 100 mm | 3 100 mm |
| Hoogte : | 4 620 mm | 4 620 mm |
| Diameter wielen : | 1 010 mm | 1 010 mm |
| Lengte compartiment | 2 060 mm | 2 060 mm |
| Breedte compartiment | 2 600 mm | 2 600 mm |
| Massa leeg | 18 825 kg | 19 825 kg |
| Massa rijvaardig : | 20 600 kg | 21 425 kg |

Technische schets :



Wagen voor vervoer van stenen

Type 3000 C4 .

a. Geschiedenis :

In de jaren zeventig kwam er - o.a. voor de bouw en de uitdieping van het kanaal Gent-Terneuzen enerzijds en voor de Delta-werken in anderzijds - een grote nood aan grote rotsblokken die hier zouden dienen voor de funderingen van de sluisen en de dijken. In eerste instantie werd dit vervoer tussen de Ardeense steengroeven en de werven gedaan met gewone platte wagens. Doch door de hoge massa en de onregelmatigheid van deze blokken, had men zeer snel zware schade aan de planken vloer en de lichte schotten op deze platte wagens. Om dit te verhinderen werden voor korte tijd ook omgebouwde dienstwagens gebruikt voor dit vervoer. Om zware metalen stukken te vervoeren waren sommige dienstwagens uitgerust met een vloer uit metaalplaten.

Maar toen de werken in volle omvang uitgevoerd werden, steeg de behoefte aan dergelijke wagens en daarom werd beslist om (oudere) open goederenwagens om te bouwen. deze transformatie bestond uit het aanbrengen van een dubbele vloer uit dikkere eiken planken, het verlagen en versterken van de metalen wanden tot een hoogte van 550 mm, het dichtlassen van de beide toegangsdeuren aan weerszijden en het aanbrengen van een zwaar L-profielen boven op de verlaagde wanden. Verder werden ook diverse verstevigingen op het chassis en de wanden geplaatst. Tussen 1973 en 1975 werden in het totaal 100 wagens door de CW Gentbrugge omgebouwd en in het verkeer geplaatst. Vanaf dat ogenblik kregen ze de typeaanduiding 3000 C4.

Dadelijk werden deze wagens in volle treinladingen gebruikt voor het bovengenoemde vervoer en reden op de verbindingen vanuit de meeste Belgische steengroeven naar Vlissingen en nadien naar Rotterdam. Hier werden de steen op schepen verladen en verder gevoerd. Een bepaald ogenblik gebeurde de lading ook te Antwerpen. Dit vervoer zou ongeveer 10 jaar stand houden, waarbij de omgebouwde wagens in 1978 een versterking van de vering en verhoging van de last kregen.

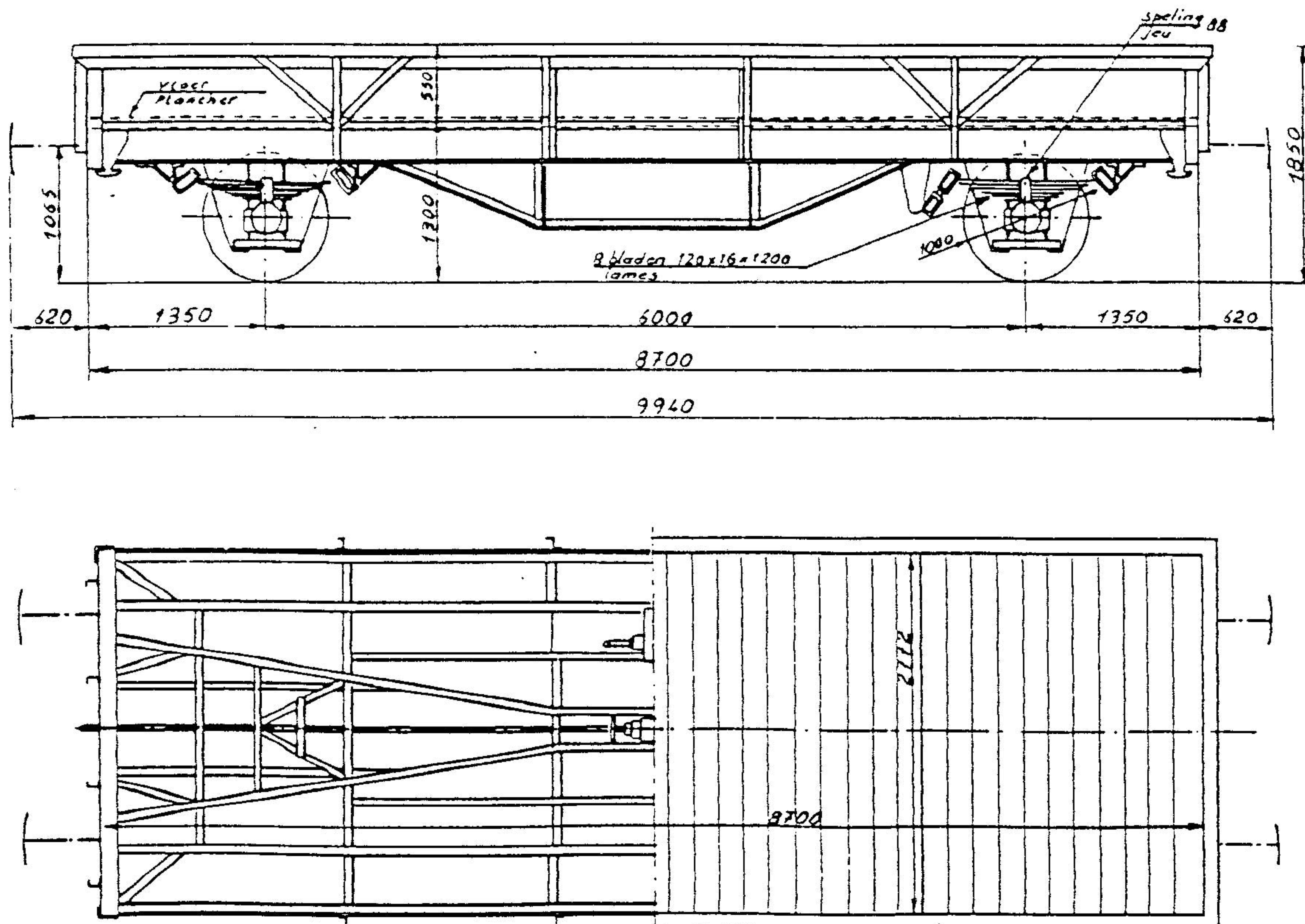
Na de vermindering van deze transporten zou een gedeelte van deze wagens afgesteld worden, doch in het begin van de tachtiger jaren werd een nieuw grootschalig project uitgewerkt : de bouw van de dam aan de voorhaven van Zeebrugge, de uitdieping van de vaargeul en de konstruktie van de LNG-terminal. Ook voor dit verkeer werden deze wagens terug aangepast en hersteld en deden op dezelfde manier dienst als voorheen. Omstreeks 1986 verminderde ook hier de omvang van de transporten en de wagens werden eens te meer afgesteld.

Enkele wagens werden nog reserve gehouden voor eventuele transporten van rotsblokken naar bepaalde (kleinere) werven, o.a. voor de Antwerpse havenuitbreiding, een tiental wagens werden omgebouwd als dienstwagen voor het vervoer van grotere onderdelen tussen de stelplaatsen en de Centrale werkplaatsen, doch het gros zou gedurende enige tijd te Leuven afgesteld blijven. Omstreeks 1990 werden de laatste wagens van dit type afgevoerd en korte tijd later gesloopt.

Technische kenmerken :

| Omschrijving | Grootheid |
|---------------------|-----------------------|
| Type : | 3000 C4 |
| Kode : | L1mm |
| Nummering : | 21 88 400 9 000 - 099 |
| Ombouwjaar : | 1973/74 |
| oorspronkelijk type | 1222 B0 |
| Tarra | 10 000 kg |
| Laadvermogen : | 26 000 kg |
| Laadlengte : | 8 700 mm |
| Lengte chassis : | 8 900 mm |
| Totale lengte : | 9 970 mm |
| Radstand : | 6 000 mm |
| Hoogte laadvloer : | 1 300 mm |
| Hoogte wanden : | 550 mm |
| Totale hoogte : | 1 850 mm |
| Breedte : | 3 050 mm |
| Breedte laadvloer : | 2 772 mm |
| Diameter wielen : | 1 000 mm |
| Snelheid : | 80 km/h |

Technische schets :



D.B. - Dieselstellen

Reeks VT 11.5 .

Geschiedenis :

Toen in 1952 de beslissing genomen werd om een Trans Europ Express net op te richten, was er nog veel werk te doen : het eerste doel om dit net volledig in elektrische tractie door te voeren, was in elk geval niet mogelijk, maar dieselvoertuigen met een dergelijk hoog comfort bestonden ook niet. Daarom moesten de verschillende maatschappijen een nieuw type traktiematerieel ontwerpen. In uitzondering van Frankrijk koos men over het algemeen voor snelle dieselmotorwagens en hierbij zou Duitsland een toonaangevende rol spelen. Hier ontwierp men een treinstel dat zowel in vormgeving als in comfort uitschieters waren. Volgens de planning moest de D.B. instaan voor vier verbindingen en daarom werden in het totaal 8 treinstellen nodig geacht. Om de nodige reserve te hebben besliste men om in het totaal 19 motorwagens reeks VT 11.5 te laten bouwen door Man, verder werden 31 coupé-rijtuigen, 8 restauratie-rijtuigen en 9 gekombineerde restauratierijtuigen met keukenafdeling te bouwen. Deze werden gebouwd door Linke Hofmann Busch en Wegmann. Deze TEE-treinen zouden bestaan uit - aan elke kant - een motorwagen, twee rijtuigen met zijgang, één met middengang en de twee restauratierijtuigen.

Door vertragingen bij de bouw en het op punt stellen zouden deze stellen bij de start van het TEE-net op 2 juni 1957 nog niet ter beschikking staan en werden vooralsnog de diensten gereden door oudere binnenlandse stellen reeks VT 08. Doch voor bv. de Saphir (Dortmund - Oostende) en de Rhein-Main konden de nieuwe stellen al na enkele weken in dienst komen.

De volledige diensten voor de VT 11.5 werden vanaf december 1957 effectief overgenomen van de VT 08 en zo reden ze op dat ogenblik vier treinen, waarvan er twee met bestemming België of doorheen België liepen. Naast de reeds aangehaalde "Saphir", zou nu ook de "Paris-Ruhr" tussen Dortmund en Paris door deze stellen uitgevoerd worden. Samen met de Helvetia (Hamburg - Zürich) zouden ze tot in 1960 deze diensten behouden. Hierbij moest - door het grote succes - wel de "Saphir" uitgebreid worden met drie bijkomende rijtuigen. Voor de zomerregeling van 1960 werd de "Paris-Ruhr" door gesleept materieel van de S.N.C.F. overgenomen en werd de "Parsival" van de Franse stellen overgenomen. Deze had trouwens hetzelfde parcours als de "Paris-Ruhr" maar door zijn mindere gunstige vertrekuren konden hier de stellen voldoen.

Opmerkelijk feit was ook dat - omwille van de elektrifikatiewerken voor de verbinding Liège - Aachen de T.E.E.-stellen gedurende deze werken in 1965 omgeleid werden via Montzen en Visé en op dit traject gekoppeld reden en pas te Liège-Guillemins afzonderlijk doorreden naar hun bestemming.

Vanaf 1965 kwam er een bijkomende verbinding tussen Dortmund en Antwerpen-Centraal en ook deze verbinding werd nu toevertrouwd aan de Duitse stellen. Op 30 mei 1965 gaven ze de diensten voor de Helvetia op en kwam de derde verbinding naar ons land tot stand. Om een comfortabelere reserve te hebben voor het onderhoud, werden de diensten van de "Saphir" en "Diamant" vanaf 1966 beperkt tot Brussel-zuid. Doch geleidelijk aan zou het grotse succes van de T.E.E.-verbindingen ook het einde inleiden van de dieselmotorwagens : de capaciteit was zeer krap geworden en ook de voortschrijdende elektrifikaties leidden tot een overgang naar gesleepte treinen : in 1968 werd de "Parsival" gevormd uit Duitse T.E.E.-rijtuigen en drie jaar later - na de zomerregeling van 1971 - werden de "Saphir" en de "Diamant" als gesleepte treinen gevoerd en op dat ogenblik verdwenen de sierlijke Duitse motorwagens uit ons land.

Voor korte tijd werd de verbinding "Mediolanum" door de - inmiddels in reeks 601 - hernummerde stellen gereden, doch in 1972 eindigde de inzet in T.E.E.-dienst.

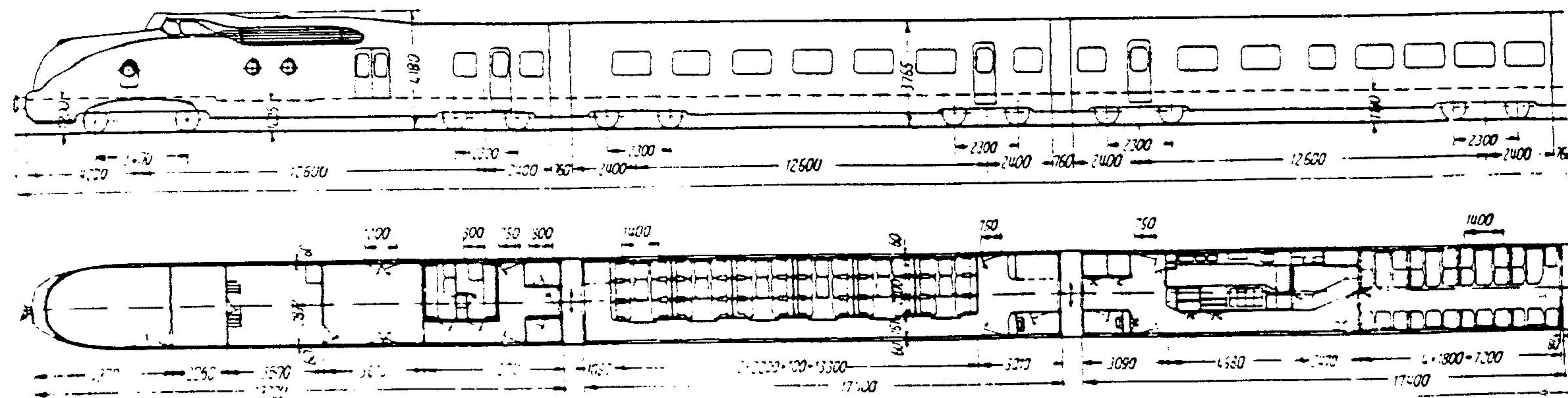
Nochtans waren deze motorwagens - ondanks de grote afstanden - nog niet verouderd en besliste men bij de D.B. om ze in te zetten als binnenlandse lange-afstandstreinen met hoog comfort.

Om dit mogelijk te maken werden er volledig vernieuwd en werd het interieur aangepast aan de nieuwe omstandigheden. Verder werd bij drie motorwagens - als proef - de dieselmotor vervangen door een krachtiger gasturbine om zo het vermogen en de snelheid te kunnen verhogen. Nochtans gaf dit niet de gewilde resultaten, daar de oudere konstruktie deze vermogensverhoging niet echt toeliet. Gedurende nog een 15-tal jaar werden ze nog ingezet als IC-treinen in Duitsland, later als bijzondere charter-treinen voor reisagenschappen en zo bereikten ze tal van bestemmingen.

Tegen het einde van de tachtiger jaren waren deze stellen toch afgeschreven en ondanks verwoede pogingen om deze motorwagens nog aan privé-reisbureaus te verkopen, kon geen koper gevonden worden en werden deze stellen gesloopt. Eén stel wordt echter - rijvaardig - bewaard als museumvoertuig en is in de oorspronkelijke T.E.E.-uitvoering teruggebracht. In deze functie wordt dit stel sterk gevraagd voor bijzondere ritten. Zo kwam dit gerestaureerde stel al verschillende malen op zijn oorspronkelijke lijnen naar Brussel en vooral Oostende.

Technische kenmerken :

| Kenmerken | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Bouwer : motorwagens rijtuigen | Man Linke Hofman Busch Wegmann |
| Bouwjaar : | 1957 |
| Nummering : oorspr. nieuwe | VT 11 5001 - 5019 601 001 - 019 |
| Asindeling : | B2+22+22+22+22+22+2B |
| Dieselmotor : | 2 x Maybach |
| Type : | |
| Aantal cilinders : | 12 in V |
| Overbrenging : | hydraulisch |
| Vermogen (kontinu) | 2 x 1100 pk |
| Maximale snelheid : | 140 km/h |
| Lengte (7-delig) | 130 700 mm |
| Afstand tussen draaistel motorwagen | 12 600 mm |
| Radstand binnen motordraaistel : | 3 400 mm |
| loopdraaistel | 2 300 mm |
| Diameter drijfwielen : | 1 000 mm |
| Massa (rijvaardig) | 214 000 kg |
| Aantal zitplaatsen : 1ste klasse | |
| 7-delig | 122 |
| 10-delig | 230 |
| Schrapping | 1972 / 1990 |



Stelplaats Hasselt

Deel 3 .

De tweede wereldoorlog :

a. De toestand in 1940 :

Bij de inval van de Duitse troepen, was het effectief van Hasselt vrij uitgebreid en kende men een bloeiperiode in de verschillende verbindingen binnen Limburg. De steenkoolmijnen draaiden op dat ogenblik op hun hoogtepunt en dit bracht zowel in reizigersverkeer als in de goederendienst een sterke stijging van het aantal treinen. Voor de zomerregeling van 1940 waren de volgende diensten voorzien te Hasselt :

| Type | Diensten |
|------|----------|
| 14 | 5 |
| 19 | 2 |
| 20 | 8 |
| 38 | 19 |
| 40 | 7 |
| 53 | 5 |
| 57 | 2 |
| 80 | 1 |
| 81 | 17 |
| 98 | 1 |

In de reizigersdiensten naar Mol en in de Kempen werden de zwakkere en oude lokomotieven typen 19 en 20 nog gebruikt. De lokaaldienst werd verzekerd door de tenderlokomotieven type 14, terwijl de zware, doorgaande treinen naar Liège, Leuven en Antwerpen - samen met de mijnwerkerstreinen - een inzet vertegenwoordigden voor het type 40.

In de goederendienst werden de typen 38 gebruikt voor de afvoer van de zware kolentreinen naar de verschillende bestemmingen, de typen 81 verzekerden de lokale bedieningstreinen en de kolentreinen binnen de Limburgse mijnstreek zelf, vooral de kolentreinen naar de kolenhaven van Genk.

Voor de rangeerdienst was er tijdens de laatste periode sterke variatie opgetreden : de typen 57 rangeerden te Hasselt station (afstellen van het reizigersmaterieel), het type 53 zorgde voor de rangeringen in de vorming en aan de stelplaats, terwijl de enige type 98 sinds kort de rangeringen te Winterslag overgenomen had.

Dadelijk na de inval werd het verkeer geparalyseerd en het is moeilijk om een effectieve toestand op te maken : wel bleven de typen 38 prioritair gebruikt voor de afvoer van de steenkool. Dit was immers essentieel om de ekonomie alsnog in stand te houden. Ook de diensten van het type 81 werden snel terug opgenomen. In de loop van 1940 kreeg men dan ook een reorganisatie van de bestuursdienst en kwam Hasselt terug onder het distrikt Liège en nam de diensten van Mol en Hamont over.

Vanaf eind 1940 werd de situatie terug standvastiger en onder Duitse druk werd een nieuwe indeling uitgewerkt. Voor de overgebleven reizigersdienst - meestal doorgaande treinen - werden een 10-tal lokomotie

ven type 7 naar Hasselt overgebracht en deze zouden de rechtstreekse treinen Liège - Hasselt - Leuven en Hasselt - Antwerpen gaan slepen. Voor de lokale diensten naar Mol, Neerpelt/Hamont en Maaseik bleven de typen 20 de dienst uitmaken. In het noorden van de provincie - verbindingen Mol - Hamont - Weert en Mol - Leopoldsburg - Diest - werden de lokomotieven type 41 van de vroegere stelplaats Mol en Hamont gebruikt.

In de goederendienst was de evolutie minder uitgesproken, maar toch opmerkelijk : de typen 38 bleven hun zware werk volbrengen, maar typisch was wel dat het type 81 doorstootte doorheen de ganse provincie. In de reeks van 1941 waren er niet minder dan 37 inzetdagen voorzien. Deze gingen van de klassieke inzet in de Limburgse mijnstreek en de lokale bedieningstreinen. Deze gingen nu trouwens ook door tot de noordelijke delen en zo werden de typen 81 nu ook vanuit Mol gebruikt. Maar anderzijds werden deze goederentreinlokomotieven ook meer in de reizigersdiensten gebruikt en zo reden ze verschillende diensten op de verbindingen Hasselt - Mol en voor Hasselt - Eisdon / Maaseik.

De rangerdienst werd opnieuw verzekerd door het type 57 (1 lokomotief te Hasselt) en het type 53 (6 diensten te Hasselt -4-, Mol en Winterslag).

Doch in deze periode werden de ex-Duitse machines aangeduid om in Duitsland zelf hun diensten uit te voeren en vanaf 1941 vertrokken - in 5 afgiftegolven - de meeste van deze machines. Opmerkelijk hierbij was wel dat de ganse administratie vanuit Hasselt afgewikkeld werd. De aangeduide lokomotieven moesten trouwens eerst een herziening ondergaan in één van de grotere centrale werkplaatsen van het net. De toestand van elke lokomotief werd onderzocht en er werd - onder toezicht van de Duitse bezetter - een planning opgemaakt voor de herstelling en de afgifte.

Nadat de lokomotieven - vooral te Salzinnes en Mechelen - hun onderhoud gekregen hadden, werden ze te Hasselt gegroepeerd en in lokomotiefreinen met steeds een vijftal machines via Montzen afgevoerd. Doch daar deze machines Belgisch eigendom bleven en hun groot onderhoud in België moesten krijgen, werd de volledige administratie over verblijfplaats, genoeten onderhoud en afgelegde afstanden te Hasselt bijgehouden. Dit leidde echter ook dat de diensten van Hasselt zo lang mogelijk hun eigen (ex-Duitse) machines trachtten te behouden. Nochtans zou begin 1942 deze afgiftegolf praktisch beëindigd zijn.

Door het feit dat Hasselt zelf al een groot aantal Belgische machines had, bracht deze afgifte niet echt grote veranderingen te weeg in de Limburgse hoofdplaats. Wel was er een vermindering in het bestand en de inzet van de reizigerslokomotieven typen 7 en 20 (het reizigersverkeer werd ook steeds meer aan banden gelegd). In het goederenverkeer werd de inzetreeks van het type 38 uitgebreid, dit vooral door de reserve te verminderen.

Grootste achteruitgang ondervond - vanzelfsprekend - de inzet van het type 81 : de inzetreeks daalde tegen de winterregeling van 1941 tot nog slechts 27 machines, in 1942 viel praktisch de volledige reeks weg. De eerste vermindering werd opgevangen door de reaktivering van de type 44 (met verzadigde stoom). Deze machines die te Mol en Hamont afgesteld stonden, zouden op korte termijn het ganse goederenverkeer in het noorden van de provincie terug overnemen. De typen 81 zouden nog steeds - en praktisch enkel - de mijnstreek bedienen.

Vanaf 1942 zou de oorlogseconomie steeds verder achteruit gaan en zou mijn op alle vlakken een verdere vermindering van de diensten voelen. Ook de spoorwegverbindingen werden tot een minimum beperkt en dit leidde voor Hasselt in een afgifte van de twee voornaamste typen lokomotieven, nl. de typen 7 (afgifte beëindigd eind 1942) en type 38. De typen 7 werden niet effectief vervangen, de reizigersdiensten werden enerzijds verminderd, anderzijds overgenomen in de bestaande reeksen en door de reaktivering van het type 19. De lokomotieven type 38 werden - in grotere mate - vervangen door de gelijkaardige lokomotieven type 31. Deze namen alle goederendiensten over, doch werden ook in de doorgaande reizigersdiensten gebruikt. Anderzijds zouden ze ook diverse (lokale) treinen in de Limburgse mijnstreek overnemen van het type 81.

De lokale goederendiensten werden nu - doorheen de ganse provincie - gereden door de zwakke lokomotieven type 44 en in mindere mate type 41.

Tijdens de volgende periode zou dan een meer konstante toestand optreden en deze wordt gegeven door volgende tabel voor de drie volgende inzetreeksen :

| Omschrijving | 08/42 | 12/42 | 03/43 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Reizigers : | | | |
| Reeks A type 31 | | 4 | 4 |
| Reeks B type 31 | 4 | | |
| type 44 | 6 | 4 | 4 |
| Reeks C type 44 | | 5 | |
| type 14 | | | 3 |
| Reeks A type 44 (Winterslag) | | 5 | 5 |
| Buiten reeks : type 19/20 | (2) | | |
| Goederen : | | | |
| Reeks J type 38 | 12 | 11 | |
| type 31 | | | |
| type 81 | | | 10 |
| Reeks J type 38 (Winterslag) | 3 | 3 | |
| type 81 | | | 3 |
| Reeks K type 44 | 4 | 6 | 5 |
| Reeks L type 44 | 5 | 5 | |
| Reeks N type 2 (SNCF) | 6 | 5 | |
| type 3 (SNCF) | | | 5 |
| Reeks Nb type 41 | 5 | 6 | 6 |
| Reeks O type 41 | 1 | 1 | 1 |
| Rangeringen : | | | |
| Reeks R type 53 | 4 | 5 | 4 |
| Reeks Rb type 53 (Winterslag) | 1 | 1 | 1 |
| Reeks S type 51 | 2 | 2 | 1 |

Laten we deze periode tussen de zomerregeling van 1942 en begin 1944 wat nader bekijken :

Reizigersverkeer :

In de tweede helft van 1942 zou de overschakeling van de diensten effectief gebeuren : de diensten van de typen 19 en vooral 20 werden - omwille van de vele defekten - opgeheven en de lokomotieven werden in twee fasen vervangen : eerst werd een nieuwe reeks B opgesteld met de zwaarste diensten en deze werden aan de pas overgekomen typen 31 overgedragen, doch dadelijk werden ook verdere treinen overgenomen en vanaf september werden de laatste 20-ers afgesteld.

Tweede inzetreeks (eerst reeks B, nadien C) werd vanaf half 1942 overgedragen aan de gereactiveerde machines type 44. Deze diensten bestonden vooral in de overgebleven stoptreinen naar Mol, Diest, Maaseik en Eisden. Vooral op deze verbinding zouden ze het werk vooral delen met het type 31. Eind 1942 werden de diensten van het type 44 op de lijnen naar Maaseik en Eisden uit de hoofdreeks gehaald en er werden 5 eigen plandagen opgesteld, waarbij de machine bediend werd door personeel van Winterslag. Hierbij waren er de reizigersdiensten, waaronder ook enkele tussen Waterschei en Neerpelt/Hamont via Houthalen, maar ook enkele goederentreinen. Deze lokale dienst werd vanaf 1943 gedeeltelijk overgenomen door de tenderlokomotieven type 14

Goederenverkeer :

De hoofdreeks J werd gereden door het type 38, waarbij deze machines geleidelijk aan vervangen werden door de analoge lokomotieven type 31. De omvorming vertraagde en pas in de loop van 1943 waren alle diensten door 31-ers gereden werden. Verder was deze reeks vanaf de zomerregeling van 1942 gesplitst waarbij 3 inzetdagen - alle met diensten voor kolentreinen tussen Winterslag en Kinkempois, Schaarbeek/Muizen en Antwerpen door personeel van Winterslag gereden werden. Deze uitgebreide dienst omvatte trouwens alle doorgaande goederendiensten en de machines bereikten verder nog Montzen, Leuven, Ottignies en Namur.

Vanaf de tweede helft van 1943 kwamen de eerste lokomotieven type 81 vanuit Duitsland terug en de meeste machines kwamen hierbij naar Hasselt. Zeer geleidelijk aan vervingen ze de machines type 31 en zouden de inzetreeks J overnemen. Opmerkelijk hierbij was echter wel dat verschillende doorgaande goederentreinen uit de reeks verdwenen en nu door Kinkempois en Leuven gereden werden. De typen 81 verzekerden nog altijd de kolentreinen binnen de mijnstreek en enkele doorgaande treinen, o.m. naar Antwerpen en Kinkempois.

Voor de overige (lokale) diensten en de bedieningstreinen werden vier inzetreeksen opgesteld voor de machines type 41 en 44. Inzetreeks K omvatte de bedieningstreinen vanuit Hasselt naar Tongeren, Landen, Diest/Tessenderlo en Beringen, inzetreeks L werd vooral gebruikt voor alle lokale treinen naar Diest en verder Tessenderlo en Drieslinter. Ook de bedieningstrein naar Maaseik stond hierin. Inzetreeks L (type 41) werd gereden vanuit Mol en voorzag dezelfde diensten naar Neerpelt, Hamont, Leopoldsburg/Tessenderlo. De laatste inzetreeks (type 41) voorzag de rangeringen te Mol.

De doorgaande treinen vanuit Hasselt vormden op een bepaald ogenblik een probleem, daar er geen geschikt materieel ter beschikking stond. Daarom besliste men om de machines die door de Duitse bezetter in Frankrijk geleend werden, voor een groot gedeelte vanuit Hasselt te gebruiken. In eerste instantie waren het 1'D machines van het type Pershing, die gebruikt werden om de doorgaande goederentreinen vanuit Montzen naar de Antwerpse haven en Schaarbeek/Leuven te voeren. Doch daar deze machines betere resultaten haalden op de moeilijkere lijnen van de Ardennen, werden ze eind 1942 vervangen door de zware (Franse) tenderlokomotieven. Deze vormden het type 3. Door de omvang van de diensten werden deze machines nu meer in de lokale diensten in de Kempen gebruikt en kwamen de typen 81 meer en meer voor de doorgaande treinen tot inzet.

Rangeerdienst :

Deze bleef vrij stabiel : de rangeringen te Hasselt werden uitgevoerd door 4 à 5 machines type 53, ook te Winterslag was één type 53 bedrijvig. De overige diensten (stelplaats, wagenwerkplaats) werden gereden door de oude machines type 51.

Vanaf eind 1942 waren ook gemiddeld 2 à 3 machines type 53 of 51 verhuurd aan de Limburgse mijnen.

Deze toestand bleef tot begin 1944 behouden, doch met de nakende invasie in Normandië zou er een uitgebreider verkeer (troepen, materiaal, voeding) vanuit Duitsland naar het westfront op gang komen. Om dit verkeer te kunnen afhandelen werd het reizigersverkeer praktisch volledig opgeschort en kwam zelfs het goederenverkeer tot stilstand. Alle lokomotieven werden opgeëist en konden ingezet worden voor deze nieuwe verkeersstromen. Doch de machines van Hasselt waren niet aangepast voor dit verkeer en daarom zou men vanuit Duitsland een aantal machines te Hasselt stationeren. In eerste instantie waren dit de goederentreinlokomotieven reeks 50 en 50 UK (te vergelijken met later NMBS type 25). Deze machines werden ingezet tussen Aachen en Hasselt enerzijds en Hasselt en Leuven/Schaarbeek anderzijds. Korte tijd later zouden ook de oorlogsmachines reeks 52 geregeld voor korte tijd opdagen en als laatste waren het de machines reeks 52 kondens die te Hasselt gestationeerd werden. Deze laatste machines hadden het voordeel dat ze de volledige afstand tussen Duitsland en bv; Schaarbeek maar zelfs Tournai en Moeskroen zonder bevoorrading konden afleggen.

Anderzijds kwamen - na de succesvolle invasie - ook de Engelse bombardementen op gang. Hierbij was Hasselt een primair doel, daar hierdoor de bevoorrading afgesneden werd, anderzijds de vlucht van de wegtrekkende Duitse troepen vertraagd werd. Hierdoor werd het vormingsstation en de stelplaats tussen juli en oktober 1944 verscheidene malen zwaar getroffen. De stelplaats en een groot gedeelte van het aanwezige materieel werd trouwens volledig verwoest. Met de optrekkende geallieerden in het zicht, werd de stelplaats Hasselt volledig ontruimd en werd het onderhoud te Winterslag uitgevoerd. Bij de bevrijding waren er te Hasselt nog slechts de ruïnes te zien van stelplaats en stonden de laatste machines zwaar beschadigd in deze puinhoop.

Industrielokomotieven :

Diesellok Moës type DLM 3 . Bij de Limburgse Steenkoolmijnen 600 mm .

1. Geschiedenis :

Voor het ondergronds vervoer in de steenkoolmijnen ontwikkelde de firma Moës uit Waremmé in de jaren dertig een eerste lokomotief. Opmerkelijk hierbij was wel dat het een volledig eigen ontwerp betrof, waarbij ook de motor zelf ontwikkeld werd. Geleidelijk aan groeide deze machine uit tot een standaardmachine waarbij kort na de tweede wereldoorlog een type-lokomotief ontstond die geleverd kon worden met drie verschillende motorvarianten, nl. met twee, drie en vier cilinders.

In de beginjaren vijftig werden een 200-tal van deze lokomotieven gebouwd en verkocht aan diverse steenkoolmijnen in België en Nederland. Hierbij was vooral de kleinste lokomotief sterk in trek daar hiervan bijna 2/3 van de machines gebouwd werden. Deze machines waren - in tegenstelling met veel andere loks - zeer sierlijk en krachtig gebouwd. De aandrijving gebeurde door een grote, traaglopende viertakt-dieselmotor. Het starten gebeurde ofwel met een handvijzel vooraan de lokomotief, of met lucht, die echter extern moest aangebracht worden. De motor dreef een handgeschakelde versnellingskast aan met vier versnellingen en dit via een droge plaatkoppeling. De aandrijving van de wielen gebeurde door een enkele ketting enerzijds, tussen beide drijfassen met koppelstangen. Vermelden we nog dat de uitlaatgassen gefilterd werden - eerst door een waterbad, dan door een koolstoffilter.

Kort na de tweede wereldoorlog kocht ook de mijnzetel van Zolder een twintigtal dergelijke lokomotieven aan voor het ondergronds transport en gedurende een 20-tal jaar waren dit praktisch de enige machines die voor het personeels- en kolenvervoer gebruikt werden. Enkel voor de zwaardere treinen werden machines type DLM 4 van Moës en de lokomotieven van de firma Ruhrthaler gebruikt.

Naarmate de nieuwe, moderne lokomotieven van de firma's Bedia (voorheen Deutz) en Renzmann door alle zetels van de K.S. aangekocht werden, werden de oudere Moës lokomotieven gebruikt voor het lichtere verkeer : de viercilinders gingen buiten dienst en een vijftal lokomotieven type DLM 3 werden nog gebruikt voor lichte werktreinen, voor het onderhoud van het spoor en de aanleg van nieuwe verbindingen. In deze dienst stond ook de enige tweecilinderlok. Anderzijds werden ook 5 lokomotieven naar de bovengrond gehaald om hier het werk met de kolenwagens te verrichten. Omstreeks 1970 werden deze machines omgebouwd : ze kregen een kleinere en kompaktere G.M.-motor (tweecilinder tweetakt) ingebouwd, waarbij het starten nu elektrisch gebeurde. Spijtig genoeg werd hierbij ook het uiterlijk veranderd : door de grotere hoogte werd de motorkap aan één zijde recht uitgevoerd en in plaats van de handzwengel werd op de voorste bufferbalk een kist voor de startbatterij aangebracht. Van de vijf lokomotieven die naar de bovengrond kwamen werden er drie effectief gebruikt te Zolder : één in het houtpark, één aan de schachten voor het aanbrengen van de mijnwagens met hout en andere onderdelen voor het ondergronds onderhoud en een laatste aan de herstellingswerkplaatsen. Dit werk zouden ze ook nog gedurende geruime tijd uitvoeren : enkel bij het inbetonneren van de sporen in het houtpark werden de lokomotieven hier vervangen door tractoren. Doch op dat ogenblik werd ook een Moës lokomotief gebruikt aan het centrale werkhuis., terwijl de tweede lokomotief nog steeds aan de werkhuisen actief was.

Vanaf 1983 werden voor deze werken geleidelijk aan nieuwe Moës lokomotieven aangekocht : deze vervingen al vlug de oude Ruhrthalers in het betonbedrijf en langs het centrale magazijn en hierdoor konden drie oude Moës-machines afgesteld worden.

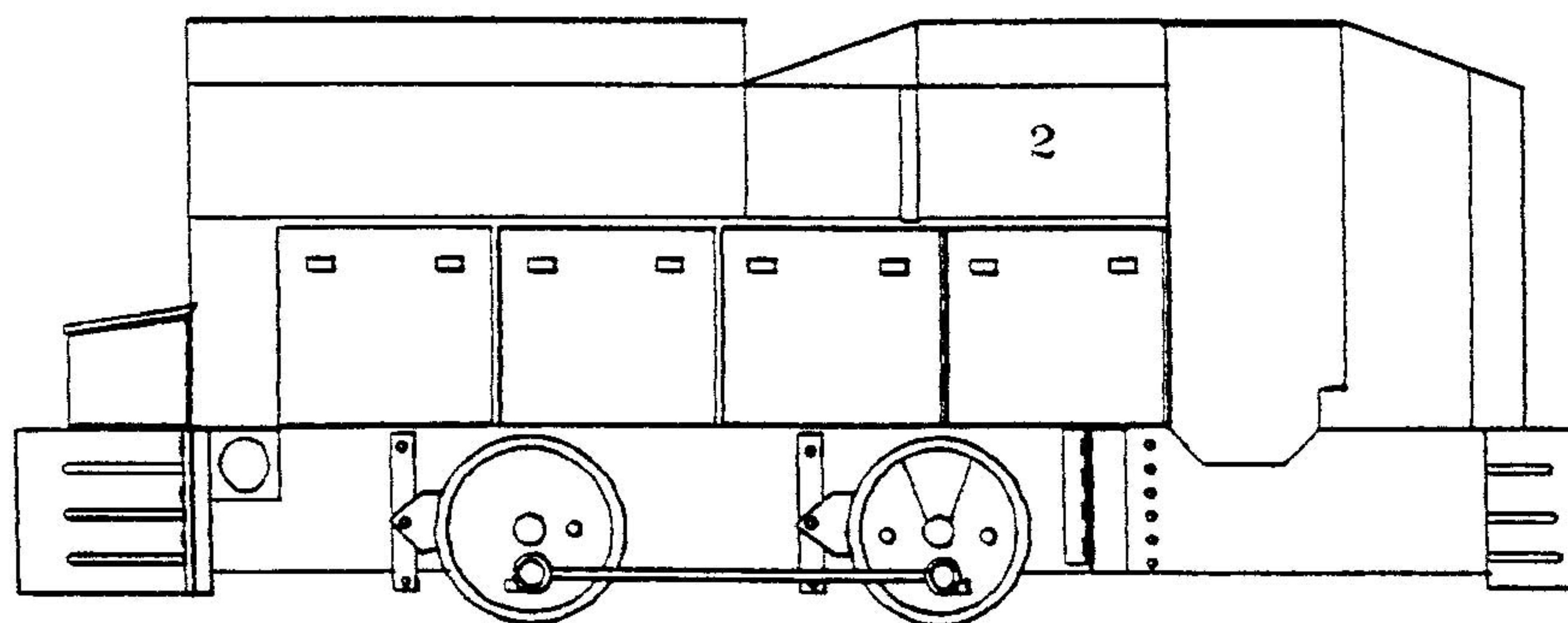
Nog tot in 1987 werden de laatste twee lokomotieven gebruikt, doch op dat ogenblik werd ook bij de werkplaatsen de dienst overgenomen door een nieuwe lokomotief en konden de laatste machines afgesteld worden. Eén van beide machines - het nummer 2 - werd op dat ogenblik door de T.T.Z. (rijvaardig) aangekocht en onderging in 1988 een opknapbeurt, dit met het oog op een eventueel gebruik op het smalspoor.

Maar de nakende sluiting van de mijn van Zolder liet ook deze droom stoppen en bleven de smalspoorlokomotieven tot in juni 1991 te Zolder achter. Pas op dat ogenblik werd de overbrenging geregeld en konden de machines naast het losspoor afgesteld worden. Pas begin 1993 was het smalspoor voldoende in orde dat al het smalspoormaterieel op het spoor geplaatst kon worden. Zonder problemen kon de Moës na een vijftal jaar opnieuw gestart worden en vanaf juli 1993 verzorgd deze machine de smalspoorritten te As.

Technische kenmerken :

| Omschrijving | oorspronkelijk | na ombouw |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bouwer : | Moës / Waremme | Moës/Waremme |
| Bouwjaar : | 1948 | 1972 |
| Nummering : | 2 | 2 |
| Herkomst : | K.S. Zolder | K.S.Zolder |
| Schrapping : | | 03/1988 |
| Aankoop T.T.Z./L.S.V. | | 07/1988 |
| Spoorbreedte : | 600 mm | 600 mm |
| Motor : | | |
| Bouwer : | Moës | G.M. |
| Type : | DLM 3 | |
| Werkingsprincipe : | tweetakt | tweetakt |
| Toerental : | 1 400 omw/min | 1 200 omw/min |
| Aantal cilinders : | 3 in lijn | 2 in lijn |
| Overbrenging : | | |
| Bouwer : | Moës | Moës |
| Werking : | mechanisch ketting | mechanisch ketting |
| Afmetingen : | | |
| Lengte : | 4 500 mm | 4 500 mm |
| Breedte : | 900 mm | 900 mm |
| Hoogte : | 1 660 mm | 1 660 mm |
| Radstand : | 1 000 mm | 1 000 mm |
| Massa (rijvaardig) | 8 900 kg | 8 550 kg |
| Massa (leeg) | 8 600 kg | 8 200 kg |

Technische schets :



Driestandenseininrichting

Richtingssein .

Doel :

Een richtingssein geeft de nodige informatie om de treinloop te organiseren bij een vertakking op volle baan of eventueel de inkombundel(s) van een station. Het geeft de bestuurder ook de nodige informatie welke reisweg ingesteld is of welke lijn bereden zal worden.

Net zoals bij de tweestandenseinen heeft men drie soorten richtingsseinen in dit seinstelsel , nl. :

- kandelaarseinen
- richtingssein met bord Y
- richtingssein met aanduiding van het inrijspoor.

Een kandelaarsein kan zowel uitgevoerd zijn als gewoon stopsein met verschillende stoparmen, maar ook als gekombineerd sein met waarschuwingsarm(en).

Vorm :

Een kandelaarsein is opgebouwd op een enkele seinpaal, waarbij op een horizontale verbinding twee of drie stopseinpalen aangebracht zijn.

Bij deze seinen heeft men dan nog twee verschillende vormen :

- één stopsein is hoger uitgevoerd als de andere
- alle stopseinen hebben dezelfde hoogte

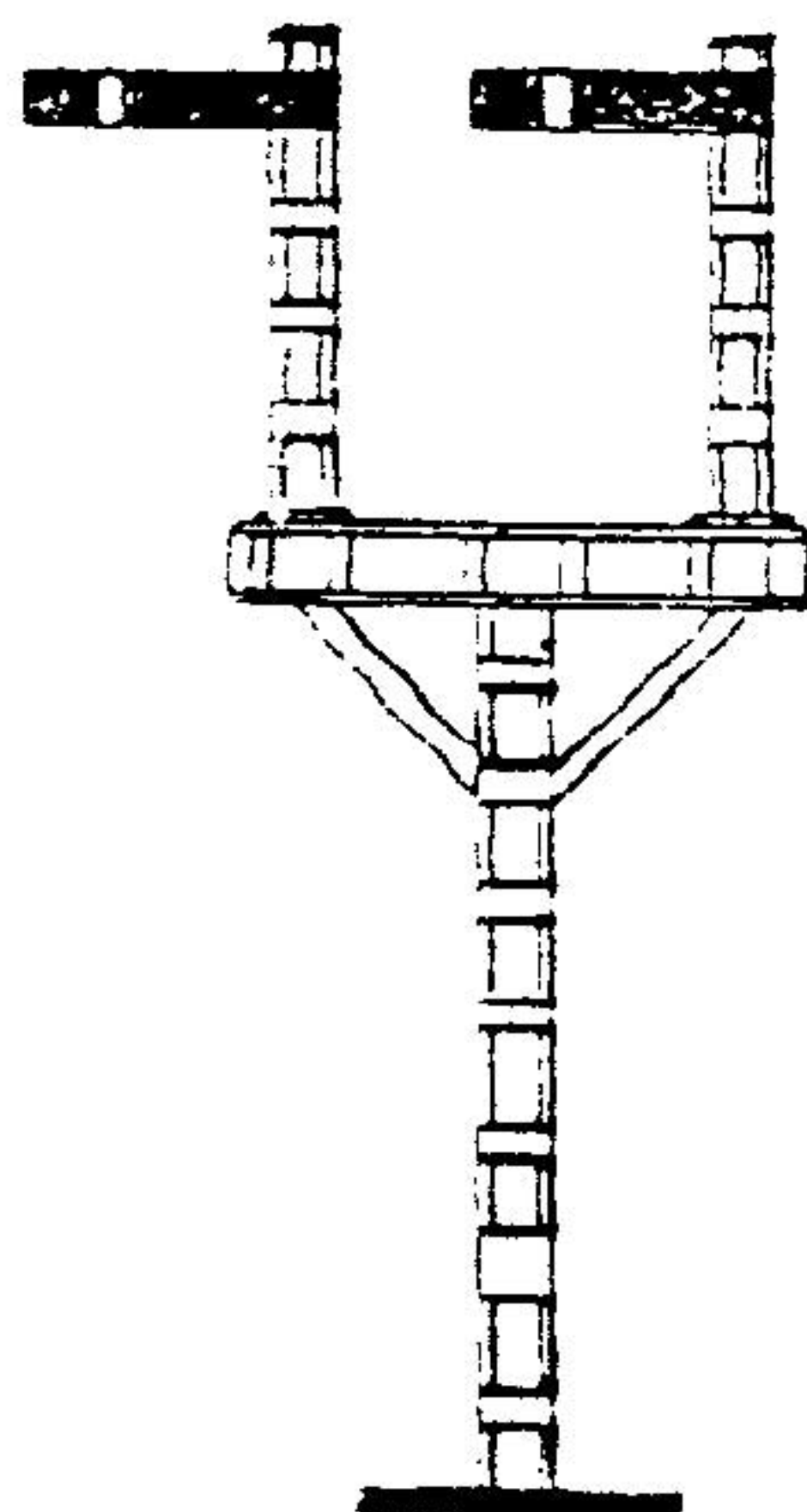
Seinstanden :

De betekenis van elke seinarm heeft identiek dezelfde betekenis als een gewoon stopsein nl.

| | | |
|---------------------|-------------|--|
| seinarm horizontaal | rood licht | doorrijden verboden |
| seinarm onder 45 ° | geel licht | doorrijden toegelaten, mits vermindering van de snelheid het volgende stopsein is gesloten |
| seinarm onder 90 ° | groen licht | doorrijden toegelaten tegen de referentiesnelheid, ook het volgende stopsein is open en laat doorrijden toe |

Qua vorm van de kandelaar heeft men volgende seinbetekenissen :

Alle seinarmen even lang :



- a. alle sporen van de vertakking mogen bereden worden aan de referentiesnelheid van de lijn
 - b. alle sporen van de vertakking mogen bereden worden aan een snelheid lager dan de referentiesnelheid, maar de snelheden zijn gelijk.
- In dit geval moet een (geel) snelheidssein aangebracht worden op de hoofdpaal van het sein.

- c. alle sporen van de vertakking mogen bereden worden aan een snelheid lager dan 40 km/h, deze snelheid van elk spoor hoeft echter niet dezelfde te zijn.
In dit geval moet wel een (geel) snelheidsein aangebracht worden op elk arm afzonderlijk.

De seinarmen hebben een verschillende lengte :

De hoogste seinarm geeft de lijn aan met de hoogste snelheid (hoofdspoor), de lagere seinarmen geven aftakkingen aan tegen lagere snelheid. We hebben de volgende mogelijkheden voor de hoogste seinarm :

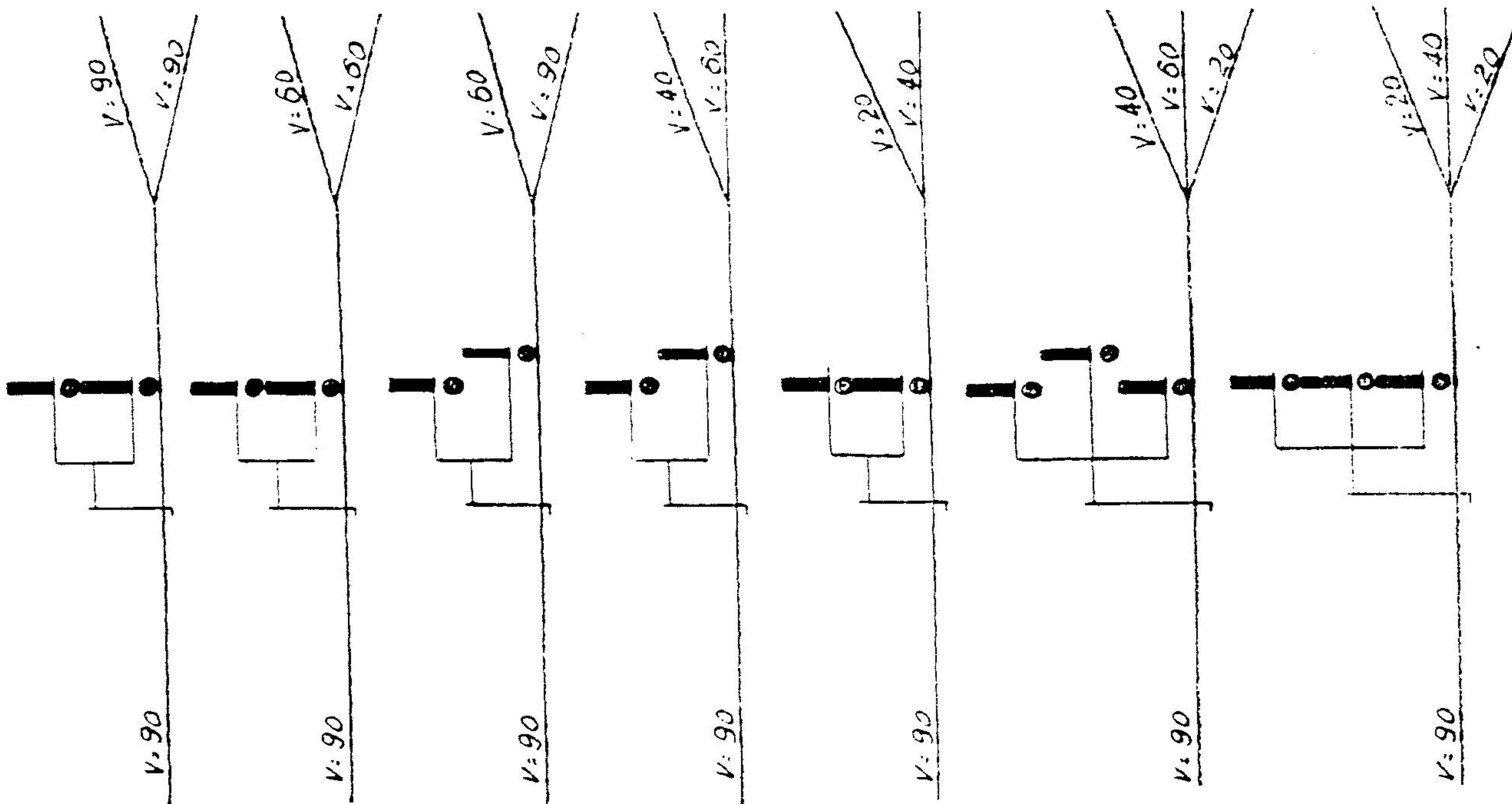
- a. de snelheid van de lijn na de vertakking blijft dezelfde
b. de snelheid van de lijn wordt verlaagd tot een waarde hoger dan 40 km/h.
in dit geval moet op deze arm een snelheidsein met de nieuwe snelheid geplaatst worden, dit kan zowel een groen bord (begin van de lijn) als een geel snelheidsbord zijn.

Plaatsing :

Deze seinen worden geplaatst op een afstand voor een vertakking in een lijn, voor het binnenrijden van een station met verschillende sporen of voor een station met verschillende inkom bundels voor reizigersverkeer (afstellen van rytuigen) of goederen.

Bij het binnenkomen van goederenbundels wordt echter gewoonlijk een sein met sporaanduiding geplaatst.

Uitzicht :



Jaaroverzicht

winterregeling 1957 : deel II

Diesel- & elektrische tractie

Diesellokomotieven :

Lijn- & Rangeerlokomotieven :

| Type | FNDM | FLD | FBM | FSR | LNC | FKR | FHS | NK | GT | MUT | FEO | Tot. |
|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|------|
| 201 | | | | | | 5 | 9 | 19 | 14 | | | 47 |
| 202 | | | | 3 | | | | | | 5 | 6 | 11 |
| 203 | | | | | | | | | | 17 | | 17 |
| 204 | | | | 7 | | | | | | | | 7 |
| 230 | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| 231 | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| 250 | | | | 22 | | | | | | | | 22 |
| 252 | 11 | | | | 4 | | | | | | | 15 |
| 253 | | | | | | 15 | | | 7 | | | 22 |
| 270 | | | | | | | | | | 1 | 4 | 5 |
| 271 | | | | | | | | | | | | 3 |
| 272 | 12 | | | | | | | | | | | 12 |
| Tot. | 23 | 1 | 1 | 29 | 4 | 20 | 9 | 22 | 21 | 23 | 10 | 163 |

Diensten diesellokomotieven :

| Type | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|------|-----------|-----------|---------|----------|
| 201 | 55 | 53 | | 47 |
| 202 | 15 | 14 | | 11 |
| 203 | 19 | 19 | | 17 |
| 204 | 6 | 6 | | 7 |
| 230 | 4 | 1 | | 1 |
| 231 | 1 | 1 | | 1 |
| 250 | 25 | 25 | | 22 |
| 252 | 21 | 21 | | 15 |
| 253 | 25 | 25 | | 22 |
| 270 | 6 | 6 | | 5 |
| 271 | 5 | 5 | | 3 |
| 272 | 15 | 15 | | 12 |

Elektrische tractie :

Lijnlokomotieven :

| Type | A/B/C | FNDM | FSR | FBM | FSD | FLS | FLV | NK | FEO | MKM | Tot. |
|------|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|------|
| 101 | 18 | | | | | | | | | | 18 |
| 120 | 3 | | | | | | | | | | 3 |
| 121 | 2 | | | | | | | | | | 2 |
| 122 | | 9 | | 12 | 12 | 4 | 10 | 8 | | | 55 |
| 123 | | | 5 | | | | | | 15 | 16 | 36 |
| Tot. | 23 | 9 | 5 | 12 | 12 | 4 | 10 | 8 | 15 | 16 | 114 |

A/B/C : stelplaats Brussel-zuid, personeelsinzet : Antwerpen-Dam / Schaarbeek / Monceau

Diensten elektrische lokomotieven :

| Type | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|------|-----------|-----------|---------|----------|
| 101 | 20 | 18 | 1 | 18 |
| 120 | 3 | 2 | | 3 |
| 121 | 3 | 2 | 1 | 2 |
| 122 | 50 | 46 | 1 | 55 |
| 123 | 80 | 54 | | 36 |
| Tot. | 156 | 122 | 3 | 114 |

Motorwagens :

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

| Type | NK | ATH | GT | MBX | LC | Tot. |
|------|----|-----|----|-----|----|------|
| 551 | 3 | 4 | | 6 | | 31 |
| 552 | | | | | | 5 |
| 553 | | 6 | 9 | | 6 | 37 |
| 554 | | | 8 | | | 14 |
| 601 | | | | | | |
| 602 | | | | | | 3 |
| 603 | | | | 6 | | 20 |
| 604 | | | | | | 8 |
| 605 | | | | | | 8 |
| 607 | | | | | | |
| 608 | | | | | | 6 |
| 620 | | | | | | 6 |
| 652 | | | | | | 1 |
| 653 | | | | | | ° |
| 654 | | | | | | ° |
| 670 | | | | | | ° |
| 671 | | | | | | ° 6 |
| Tot. | 3 | 10 | 17 | 12 | 6 | 145 |

Diensten motorwagens :

| Type | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|------|-----------|-----------|---------|----------|
| 551 | 52 | 40 | 10 | 31 |
| 552 | 6 | 6 | | 5 |
| 553 | 50 | 40 | 3 | 37 |
| 554 | 20 | 17 | 1 | 14 |
| 601 | 5 | 4 | | |
| 602 | 6 | 4 | | 3 |
| 603 | 30 | 26 | | 20 |
| 604 | 10 | 10 | | 8 |
| 605 | 10 | 10 | | 8 |
| 607 | 1 | 1 | | |
| 608 | 6 | 4 | | 6 |
| 620 | 10 | 9 | | 6 |
| 652 | 1 | 1 | | 1 |
| 653 | 2 | 2 | | ° 6 |
| 654 | 2 | 2 | | ° 6 |
| 670 | 4 | 4 | | ° 6 |
| 671 | 1 | 1 | | ° 6 |
| Tot. | 216 | 180 | 15 | 145 |

Lijn 114 :

Soignies - Houdeng - Goegnies

Geschiedenis :

Om de toegankelijkheid van het industriegebied van het "Centre" te vergemakkelijken en om de steengroeve ten oosten van Soignies te ontsluiten, besliste men vrij laat voor de aanleg van een lokaallijn die Soignies en de lijn 96 vanuit Mons met La Louvière en Haine-St-Pierre zou verbinden. Daar de meeste concessies reeds verleend waren en zelfs teruggekocht, besliste de Etat Belge zelf deze 14 km lange lijn aan te leggen.

Er werd al in 1874 gestart met de werken, doch door een plaatselijke belang zou de aanleg tot in 1876 duren en de officiële opening vond pas plaats op 7 augustus van hetzelfde jaar.

Gedurende de ganse levensloop van deze lijn, kende men een vlak verloop : het reizigersverkeer was vrij druk, met enkele zwaardere piekurtreinen en een aantal lokaaltreinen tussen Soignies en Haine-St-Pierre. In de goederendienst was het aanbod beperkt tot één bedieningstrein in beide richtingen en de afvoer van de treinen met produkten uit de steengroeve van Soignies. Als belangrijkste stations op de lijn kan men enkel Roelx aanduiden, die trouwens gedurende jaren een eigen aansluiting had voor enkele plaatselijke bedrijven.

Al van voor de tweede wereldoorlog werd een gedeelte van de diensten op deze lijn gereden door de motorwagens type 601, later ook 604 van Haine-St-Pierre. Deze stelplaats zorgde ook voor de traktiemiddelen voor de overige treinen. Opmerkelijk was wel dat ook tijdens de oorlog de inzet slechts weinig afslankte.

Na de bevrijding kende de lijn een nieuwe bloei : het grootste gedeelte van de diensten werd gereden met de motorwagens type 553 (Brossels) van Haine-St-Pierre, de gesleepte treinen waren het domein voor de tenderlokomotieven type 16. In de goederendienst werden dan weer voornamelijk de lokomotieven type 81 gebruikt. De treinen vertrekkend vanuit de steengroeve du Perlonjour werden gereden door de typen 40 van Mons. Opmerkelijk was ook het feit dat gedurende geruime tijd één dienst rechtstreeks vanuit Brussel-zuid reed : een driedelige motorwagen deed de dienst Brussel - Soignies en reed dan verder als stoptrein door tot Houdeng en later ook Haine-St-Pierre.

Met het wegwijnen van de industrie en de steenkoolmijnen verminderde ook de stroom pendelaars en de lijn werd dan ook aangeduid om bij de tweede schrappingsgolf stilgelegd te worden. Dit gebeurde dan ook effectief op 30 september 1959. Gelijkzeitig verdween praktisch ook het goederenverkeer.

In 1963 werd het gedeelte tussen Houdeng en Roelx buiten dienst gesteld en werden de goederentreinen vanuit Soignies gevoerd. Meestal was het een type 40 die deze dienst reed. Bij de verdieseling werd deze dienst - samen met de afvoer van de treinen met produkten van de steengroeve - toevertrouwd aan rangeerlokomotieven type 262 van St-Ghislain. In 1969 - na enkele jaren inactiviteit - werd ook het baanvak vanaf de aansluiting naar de steengroeve uit het bestand geschrapt. Thans is enkel nog het 1,3 km lange baanvak tot aan de voornoemde aansluiting in dienst, doch effectief verkeer is er niet meer, en meestal wordt het spoor nog gebruikt voor het afstellen van reserve- of buiten dienst gestelde goederenwagens.

Overzicht lijn 114 :

a. Voornaamste data :

| Datum | Gebeurtenis |
|------------|---|
| 07/08/1876 | Officiële opening lijn 114 Soignies - Houdeng |
| 30/09/1959 | Afschaffing reizigersdiensten |
| / /1963 | Houdeng - Roeulx buiten dienst |
| / /1969 | Roeulx - Soignies-Carrières buiten dienst |
| / /1990 | afschaffing goederendienst / afstelspoor |

b. Stations en stopplaatsen :

| Oude afk. | Nieuwe | Station / stopplaats | km |
|-----------|--------|----------------------|------|
| | | Soignies | 0,0 |
| | | Soignies - Carrieres | 2,1 |
| | | Naast | 4,2 |
| | | Petite Hollande | 7,1 |
| | | Roeulx | 9,3 |
| | | Trieu la Vallée | 12,1 |
| | | Houdeng Goegnies | 14,0 |
| | | La Louvière - Bouvy | 16,2 |
| | | Haine-St-Pierre | 18,0 |

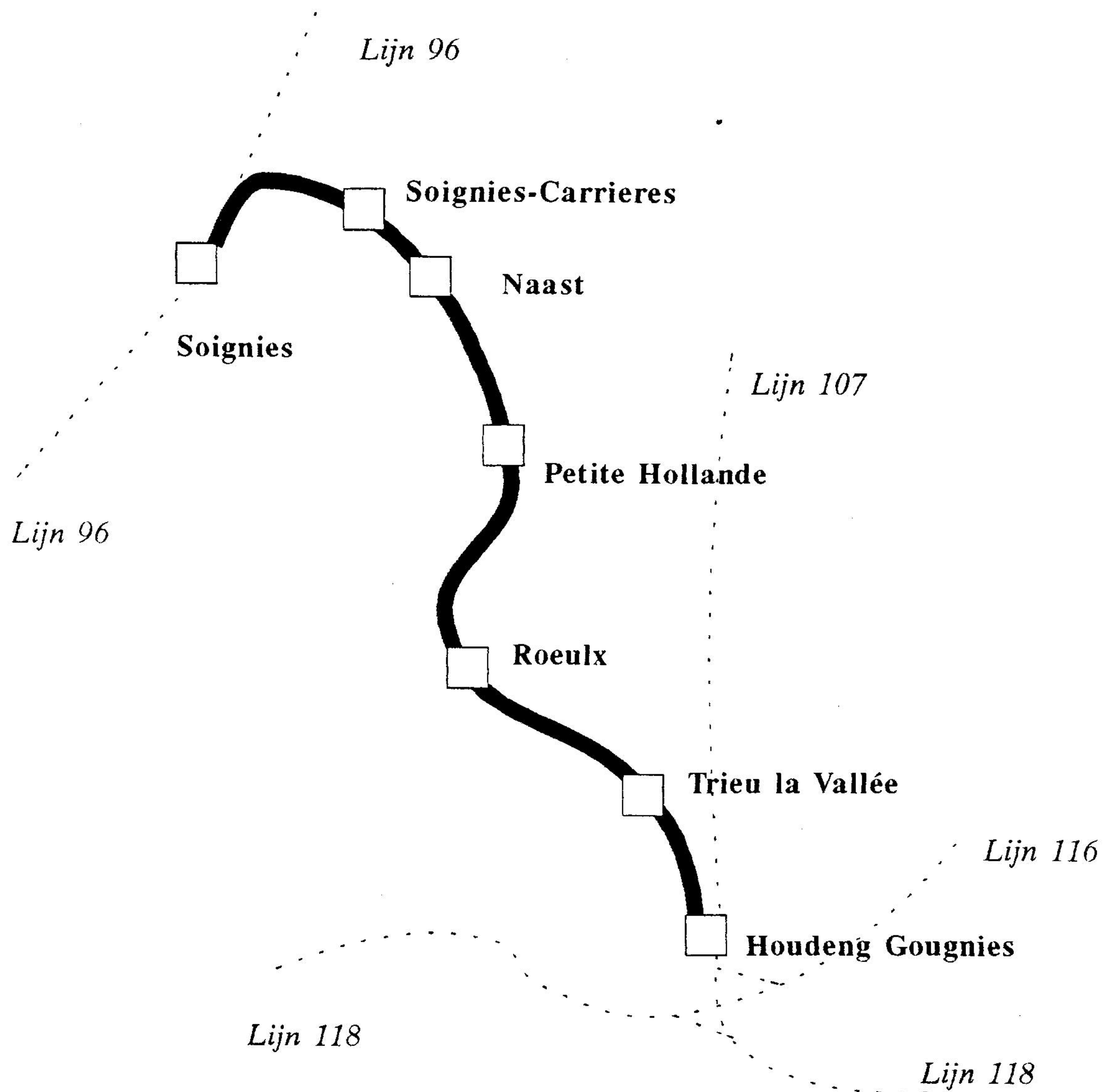
c. Vertakkingen :

| Naam vertakking | afstand | richting - bestemming |
|--------------------|---------|-----------------------------------|
| Y Houdeng-Goegnies | 14.0 | lijn 118 / richting Mons / Manage |

d. Industriaansluitingen :

Soignies - Carrieres Steengroeve du Perlonjour
Roeulx twee stationsaansluitingen

Overzicht lijn 114



Soignies =

Houdeng Goegnies

Uittreksels uit de reisgidsen :

Zomerregeling 1943

| 114 Haine-St-Pierro-La Louvière-Bouvy-Soignies 114 | | | | | | | | | | |
|--|--------|------|-----------|-----------|-------|-------|-------|---|---|---|
| Km | 6971 | 6967 | T.A. 6975 | T.A. 6981 | 6985 | 6993 | 7301 | | | |
| 0 Haine-St-Pierre | 5.3 | — | 8.27 | 12.17 | 15.24 | 17.16 | 20.4 | — | — | — |
| 2 La Louvière-Bouvy | 5.8 | — | 8.33 | 12.20 | 15.28 | 17.19 | 20.9 | — | — | — |
| 5 Houdeng-Gagnies .. (A) | 5.13 | — | 8.33 | 12.25 | 15.35 | 17.24 | 20.14 | — | — | — |
| 8 Trieu-a-Vallée | 5.14 | 6.50 | 8.35 | 12.26 | 15.36 | 17.25 | 20.15 | — | — | — |
| 9 Rœulx | 5.19 | 6.55 | 8.40 | 12.29 | 15.41 | 17.30 | 20.20 | — | — | — |
| 12 Petite-Hollande | 5.23 | 6.59 | 8.44 | 12.35 | 15.46 | 17.34 | 20.24 | — | — | — |
| 14 Naast | 5.27 | 7.3 | 8.47 | 12.39 | 15.51 | 17.38 | 20.28 | — | — | — |
| 16 Soignies (Carrières) | 5.32 | 7.8 | 8.53 | 12.44 | 15.56 | 17.43 | 20.33 | — | — | — |
| 18 Soignies | 5.39 | 7.15 | 9.0 | 12.51 | 16.4 | 17.50 | 20.40 | — | — | — |
| 18 Soignies | 5.44 | 7.20 | 9.5 | 12.55 | 16.8 | 17.55 | 20.45 | — | — | — |
| — Bruxelles (M) 96 | A. 7.6 | 8.10 | 10.22 | 14.11 | 17.12 | 18.55 | 21.57 | — | — | — |

(1) Pas les samedis, dimanches et jours fériés.
(1) Niet Zaterdags, noch op Zon- en feestdagen.

Zomerregeling 1949

| 114 Soignies (Zinnik) - Haine-St-Pierre 114 | | | | | | | | | | | |
|---|---------|------|--------|---------|-----------|---------|---------|-------|---------|---------|---------|
| Km | TA 6962 | 6966 | M 6970 | TA 7022 | TA 6976 | TA 6982 | TA 6990 | 6994 | TA 6996 | TA 6998 | TA 6992 |
| Bruxelles (M) 96 | 4.41 | 6.45 | 7.27 | 8.44 | (1) 12.43 | 15.42 | 18.05 | 18.44 | 20.41 | 20.41 | 20.41 |
| 0 Soignies | 4.42 | 5.53 | 7.32 | 8.03 | 9.26 | 13.22 | 16.20 | 18.47 | 19.22 | 21.19 | 21.37 |
| 2 Soignies (Carrières) | 4.46 | 5.57 | 7.36 | 8.06 | 9.30 | 13.26 | 16.24 | 18.51 | 19.26 | 21.23 | 21.41 |
| 4 Naast | 4.53 | 6.04 | 7.42 | 8.12 | 9.37 | 13.33 | 16.31 | 18.58 | 19.33 | 21.30 | 21.48 |
| 7 Petite-Hollande | 4.58 | 6.09 | 7.47 | 8.16 | 9.42 | 13.38 | 16.36 | 19.03 | 19.38 | 21.35 | 21.53 |
| 9 Rœulx | 5.02 | 6.14 | 7.51 | 8.21 | 9.46 | 13.42 | 16.40 | 19.07 | 19.43 | 21.39 | 21.57 |
| 12 Trieu-a-Vallée | 5.07 | 6.20 | 7.56 | 8.25 | 9.51 | 13.47 | 16.45 | 19.12 | 19.48 | 21.44 | 22.02 |
| 14 Houdeng-Gagnies .. (A) | 5.11 | 6.25 | 8.00 | 8.29 | 9.55 | 13.51 | 16.49 | 19.16 | 19.52 | 21.48 | 22.06 |
| 16 La Louvière-Bouvy | 5.15 | 6.31 | 8.01 | .. | 9.55 | 13.51 | 16.50 | 19.17 | 19.54 | 21.49 | 22.06 |
| 18 Haine-St-Pierre .. (A) | 5.18 | 6.37 | 8.06 | .. | 9.59 | 13.55 | 16.55 | 19.22 | 19.59 | 21.53 | 22.10 |
| 18 Haine-St-Pierre .. (A) | 5.18 | 6.41 | 8.09 | .. | 10.02 | 13.58 | 16.58 | 19.25 | 20.02 | 21.56 | 22.13 |

(1) Le samedi : 12.30 (1) Op Zaterdags : 12.30

| 114 Haine-St-Pierre - Soignies (Zinnik) 114 | | | | | | | | | | |
|---|------|------|---------|---------|---------|---------|-------|---------|--|--|
| Km | 6971 | 6967 | TA 6973 | TA 6975 | TA 6981 | TA 6985 | 6993 | TA 6995 | | |
| 0 Haine-St-Pierre .. | 4.59 | .. | 6.38 | 8.36 | 12.15 | 15.10 | 17.19 | 20.05 | | |
| 2 La Louvière-Bouvy .. | 5.03 | .. | 6.43 | 8.39 | 12.18 | 15.13 | 17.23 | 20.08 | | |
| 5 Houdeng-Gagnies .. (A) | 5.08 | .. | 6.47 | 8.43 | 12.22 | 15.18 | 17.27 | 20.12 | | |
| 6 Trieu-a-Vallée | 5.12 | 6.48 | 6.49 | 8.44 | 12.23 | 15.44 | 17.28 | 20.12 | | |
| 9 Rœulx | 5.15 | 6.51 | 6.52 | 8.47 | 12.26 | 15.47 | 17.31 | 20.15 | | |
| 12 Petite-Hollande | 5.20 | 6.57 | 6.58 | 8.52 | 12.31 | 15.52 | 17.36 | 20.20 | | |
| 14 Naast | 5.24 | 7.01 | 7.02 | 8.56 | 12.35 | 15.56 | 17.40 | 20.24 | | |
| 16 Soignies (Carrières) .. | 5.28 | 7.06 | 7.06 | 9.00 | 12.39 | 16.00 | 17.44 | 20.28 | | |
| 18 Soignies | 5.35 | 7.13 | 7.13 | 9.07 | 12.46 | 16.07 | 17.51 | 20.35 | | |
| 18 Soignies | 5.39 | 7.17 | 7.17 | 9.11 | 12.50 | 16.11 | 17.55 | 20.39 | | |
| .. Bruxelles (Midi) 96 (A) | 7.01 | 8.02 | 8.02 | 9.47 | 13.34 | 16.56 | 18.27 | 21.32 | | |

PAPIER
A CIGARETTES

RIZ LA +.

TOUJOURS LE MEME...
LE MEILLEUR!

De Boekenplank :

Het L.S.V. tijdschrift :

Voor dit tijdschrift hebben we de verschijning een maand opgeschoven, omwille van twee redenen. Eerste reden is, dat de vorige verschijningsdata moeilijk aan te houden waren omwille van het sluiten van de copy-centers tijdens de vakantie. Ook voor het jaarboek - dat op 1 februari zou verschijnen - was de voorbereidingstijd te kort.

Tweede oorzaak is het vele werk dat de spoorweghobby meebrengt : zoals men in het gedeelte over de L.S.V. kan lezen, is de organisatie van de museumexploitatie enorm tijdrovend en wordt ook hierin de papierberg zeer groot. Daar alles op vrijwillige basis gebeurt en daar er ook tijd moet gemaakt worden voor familie en het werk, kan het voorkomen dat de verschijningsdatum niet altijd gehaald wordt. Daarom vragen we dan ook onze excuses.

Boekbespreking : La Garde - Barrière

50 blz A5-, ca. 20 zw-foto's

Uitgeverij Arc
Prijs : 250 BF

In dit originele boek geven de auteurs een sociale studie van een aantal oude en uitgestorven beroepen. De reeks begint met de bareelwachters bij de spoorwegen. Kort wordt de geschiedenis van de spoorwegen geschetst en wordt ingegaan op de veiligheid. Hierin speelden de overwegwachters een beduidende rol. Naast de reglementen, wordt dieper ingegaan op de sociale kant van dit beroep : via enkele goed gekozen anekdotes en gesprekken wordt een beeld geschetst van dit eenzame beroep, dat vooral uitgeoefend werd door de vrouwen van spoorwegarbeiders.

Een uitermate interessant boekwerkje dat een uniek beeld geeft van een andere (minder technische) zijde van het spoorweggebeuren en hopelijk komen nog verdere publikaties in deze vorm uit.

Nieuwe publikaties .

Les locomotives serie 83

T.S.P. / P.T.F. Editions

De T.S.P. heeft zopas een speciale nummer van " En lignes" uitgebracht dat volledig gewijd is aan de diesel-rangeerlokomotieven reeks 83. Dit boekwerk bevat 72 bladzijdes, 121 foto's waarvan 4 in kleur, met tabellen en grafieken. Het boek bestaat uit vijf hoofdstukken :

1. De oorsprong
2. De technische kenmerken
3. Leveringen en toewijzing
4. Revisies en verbouwingen
5. Historische fiches

Dit boekwerk is uitgebracht op A4-formaat met een kleurenkaft op papier van 135 gram.

| | | |
|---------|---------|------------------------------------|
| Prijs : | 395 BEF | in As |
| | 445 BEF | inclusief verzendingskosten België |
| | 515 BEF | inclusief verzendingskosten Europa |

L.S.V.-tijdschrift nr 67 – Ble 43

Kalender 1995**T.S.P. / P.T.F. Editions - Ediblanchart**

De uitgever Ediblanchart heeft - na een jaar afwezigheid - samen met de T.S.P. besloten om opnieuw een kalender uit te geven. de inhoud is als volgt :

| | | | |
|------------------|---|-----------------|--------------|
| <i>Januari :</i> | <i>Stoomlokomotief 26.101</i> | <i>T.S.P.</i> | <i>Kleur</i> |
| <i>Februari</i> | <i>Stoomlokomotief 97.032</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>Maart</i> | <i>Stoomloks type 25 en 26</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>April</i> | <i>El. lok 120.002</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Kleur</i> |
| <i>Mei</i> | <i>Stoomlok 5411</i> | <i>C.F.L.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>Juni</i> | <i>Stoomlok 64.133</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>Juli</i> | <i>Motorrijtuig reeks 44 met aanhangwagen</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Kleur</i> |
| <i>Augustus</i> | <i>Stoomlok 41.046</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>September</i> | <i>Diesellok 6404</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Kleur</i> |
| <i>Oktober</i> | <i>Elektrisch treinstel type 1935</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>November</i> | <i>Stoomlok 16.033</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |
| <i>December</i> | <i>Diesellok type 203</i> | <i>N.M.B.S.</i> | <i>Z-W</i> |

| | | |
|----------------|----------------|------------------------------------|
| <i>Prijs :</i> | <i>395 BEF</i> | <i>Te As</i> |
| | <i>445 BEF</i> | <i>inclusief verzending België</i> |
| | <i>465 BEF</i> | <i>inclusief verzending Europa</i> |

PROMOTIE :

395 BEF inclusief verzendingskosten voor 24 december 1994.

Diesels N.M.B.S.**Ediblanchart**

Dit boek dat reeds vele jaren is uitgeput verschijnt opnieuw. Dhrn. J. Casier en M. Delie staan in voor de tekst en foto's van dit boek. Een groot aantal foto's werden vervangen door nieuwe.

268 bladzijdes, 181 Z-W foto's, 48 kleurenfoto's

| | | |
|----------------|-----------------|------------------------------------|
| <i>Prijs :</i> | <i>1980 BEF</i> | <i>te As</i> |
| | <i>2080 BEF</i> | <i>inclusief verzending België</i> |
| | <i>2180 BEF</i> | <i>inclusief verzending Europa</i> |

PROMOTIE :

| | |
|-----------------|------------------------------------|
| <i>1780 BEF</i> | <i>te As</i> |
| <i>1880 BEF</i> | <i>inclusief verzending België</i> |
| <i>1980 BEF</i> | <i>inclusief verzending Europa</i> |

TOT 24 DECEMBER

VERSCHIJNT TEGEN HET EINDE VAN HET JAAR !!!!!

BENELUX RAIL 8**'t Nijverke Lezerke**

NU VERSCHENEN !!!!

normaal : 930 BEF + porto (80 BEF voor België / 120 BEF voor Europa)

NU TOT 24 DECEMBER 800 BEF + porto

DE BOEKENPLANK is een onderdeel van de L.S.V. vzw

Bestellingen via antwoordbon in bijlage.

L.S.V.-tijdschrift nr 67 – Blz 44

L.S.V.-aktueel

1. De L.S.V. op een keerpunt :

Zoals sommige reizigers of trouwe bezoekers aan As al weten, zijn er te As sinds enkele jaren al administratieve problemen in verband met de concessie van de museumexploitatie. Tot nu toe hebben we daar officieel nooit melding van gemaakt, daar dit een interne aangelegenheid is tussen de L.S.V. en de autoriteiten. Nochtans zijn er de laatste tijd zoveel geruchten gegaan dat we hier liefst duidelijkheid willen geven.

a. De concessie :

Toen de L.S.V. in 1990 startte, werd er met de N.M.B.S. een overeenkomst gesloten om te As zelf te starten met een museumexploitatie en werd een overeenkomst gesloten om de bijsporen te As te mogen gebruiken voor deze exploitatie en de uitbouw van een museum. Daar de lijn nog in dienst was, kon er geen definitieve overeenkomst gesloten worden voor de diensten naar Eisden en Waterschei. Nochtans verkreeg de L.S.V. - als eerste museumlijn te België - de mogelijkheid om te rijden in gemengde exploitatie en dit was de start voor veel extra-ritten met privé-voertuigen op het N.M.B.S.-net. Zolang de N.M.B.S. deze lijn exploiteerde was er geen probleem van onderhoud. In 1990 werd naar Eisden gereden en in 1991 werd de uitbating uitgebreid tot Waterschei.

Maar op dat ogenblik gebeurde het ongeval te Blegny en dit had grote gevolgen voor ons : de N.M.B.S. en het ministerie verklaarden zich akkoord om geen concessies meer te verlenen aan nieuwe museumlijnen, maar de oude concessies (CFV3V Mariembourg, Stoomcentrum Maldegem en SDP te Baasrode) bleven bestaan en de Vennbahn kreeg in extremis nog een uitbatingvergunning. Voor de L.S.V. zouden geen moeilijkheden ontstaan, enkel de TTMM (Florennes) en de T.S.P. zouden de dupe worden. Er werd een wetsvoorstel opgesteld dit de museumuitbating zou regelen. Dit voorontwerp was snel klaar en alle museumlijnen - ook de L.S.V. - schikten zich naar deze richtlijnen. Grosso modo hielden deze richtlijnen een keuring van het materieel, een examen voor de machinsten en een vijfjaarlijkse keuring van de lijn in.

Doch de verwachtingen om de wet binnen een jaar gestemd te krijgen werden niet bewaarheid en door de intensere verkeer van zwaar materieel (Vennbahn, TSP) op NMBS-sporen noopten de N.M.B.S. tot de opstelling van een strikte reglementering op lokomotieven, rijtuigen en op de gebruikte verbindingen. Deze reglementering kwam in 1994 in voege en is zeer zwaar.

Anderzijds ging de verbinding naar Eisden in december 1992 officieel dicht en werd de lijn voorlopig buiten dienst gesteld. Gedurende twee jaar werd wel een overeenkomst gesloten met de N.M.B.S. die ritten toeliet, in afwachting van een definitieve wetgeving.

Maar een combinatie van het uitblijven van de wet, de nieuwe reglementering en de sluiting van de lijn, stelde de plaatselijke verantwoordelijken van de N.M.B.S. voor een grote verantwoordelijkheid en deze drongen aan op een strikte toepassing van de (nieuwe) reglementeringen. Doch daar deze in feite gemaakt zijn voor verkeer op hoofdlijnen tegen minstens 60 km/h zijn deze niet aangepast aan een museumexploitatie tegen 20 km/h.

Op dit ogenblik proberen we te komen tot het krijgen van een definitieve concessie, maar zolang deze niet aanwezig is, stapelen de kosten zich op en is de L.S.V. genoodzaakt tot een beperkte exploitatie op het emplacement en de versnelde uitbouw van het museumgedeelte. Om een indruk te krijgen over de financiële en technische eisen van het materieel en lijn geven we een summier en onvolledig overzicht van de reglementering :

1. traktiematerieel :

Hier zijn ergens de minste problemen : het materieel moet voldoen aan de nieuwe remvoorschriften doch deze zijn uitvoerbaar (ca. 50 000 BF per lokomotief), maar officieel moet de minimum-snelheid 60 km/h bedragen. Hierop kunnen uitzonderingen gemaakt worden, zodat de inzet beperkt wordt tot enkele lijnen. Ook N.M.B.S. voertuigen vallen hieronder (bv de 4903 van Antwerpen)

2. Rijtuigen :

De voorschriften zijn hier zeer streng :

- a. een zesjaarlijkse revisie in een erkende Centrale Werkplaats (Mechelen, Salzannes of CIWL Oostende) met het normale onderhoudsprogramma van de N.M.B.S. (minimum 300 000 F per rijtuig). Enkel de Vennbahn kon dit tot nog toe laten uitvoeren.
- b. ombouw van reminstallatie naar nieuwste voorschriften (ca. 50 000 BF)
- c. het verbod om glijlagers te gebruiken (dit geldt bv. voor L-rijtuigen, G.C.I., oude rijtuigen). Hierop wordt geen uitzondering gemaakt. Vermelden we nog dat deze maatregel ook voor de N.M.B.S. geldt en hierdoor bv de L-rijtuigen niet meer gebruikt mogen worden.

3. De lijn :

Door het ontbreken van een wettelijke reglementering, wordt ook hier de keuring van officiële N.M.B.S.-lijnen doorgevoerd, iets wat de prijs voor een museumlijn Zo komt de keuring (100 000 BF) en de herstellingskosten (ca. 5 000 000 BF) boven enig budget van een museumlijn.

4. De toekomst :

Door deze feiten is de L.S.V. genoodzaakt om een volledige andere mentaliteit te ontwikkelen : van het vrijwilligerswerk - waar er niet zonder kan gewerkt worden - moet er overgestapt worden naar een professionele aanpak, waardoor dergelijke sommen (en deze voor het vernieuwen van de ketels) inbegrepen zijn. Elke museumlijn komt in deze fase en het wordt een kwestie van slagen of van een minimum aan mogelijkheden. Daarom wordt nu gekozen voor een rationele oplossing en viel noodgedwongen de beslissing om alles op alles te zetten voor de uitbouw van een permanent museum. Om die reden wordt gedurende de volgende twee jaar - tot aan het verkrijgen van de nodige subsidie - resoluut gewerkt om de hoge technische eisen te halen en wordt enkel nog op het emplacement geëxploiteerd.

Dit houdt het volgende in :

- aanpassing van de St-Niklaasritten met enkel treinen te As zelf.
- opbouw en uitbouw van een degelijk museum met voor 1995 een opening gedurende 3 dagen per week
- zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor een plaatselijke uitbating (uitbreiding smalspoor, modelbouwtentoonstellingen, uitbreiding festival, Kerstmarkten, toeristische initiatieven, ...)
- uitbouw van nodige zalen en cafetaria voor externe manifestaties.

Om die reden werd al ca. anderhalf jaar geleden gestart met de uitbouw van een toeristisch project rondom het station, dit in samenwerking met de gemeente As.

b. de subsidie :

In het kader van het voorgaande werd reeds in 1992 gestart met het opstarten van een grootser toeristisch project, dit in samenwerking met het hotel Ignoramus en de gemeente As. Tot nog toe zijn alle gesprekken zonder publiciteit gevoerd, om zoveel mogelijk de desillusies en de vertragingen tegen te gaan. Het opstarten van een dergelijk project vergt immers immers veel tijd, een hoop papierwerk en een grote onzekerheid over de haalbaarheid en de planning van de tijd. Inmiddels zijn al verschillende konkrete stappen gezet dat het mogelijk is om het iniatief openbaar te maken.

Reeds langer was er de beslissing om een fietspad aan te leggen op de oude spoorwegbedding tussen As en Maaseik en het inrichten van een fietsverhuur te As. Dit werd in 1989 beslist en is thans in een beslissende fase gekomen. Ook de inrichting van een permanent VVV-kantoor werd beslist en is gekoppeld met de uitbouw van de toeristische infrastructuur te As.

In 1991 waren de eerste verkennende gesprekken voor de uitvoer van een globaal toeristisch project rondom het station. Dit houdt in :

uitbouw van het hotel ignoramus als kernfunctie in de verblijfsrecreatie
bouw van een sporthal, die ook dienst kan doen voor eventuele manifestaties (reeds gebeurd)
bouw van een museum over de geschiedenis van de streek, de geologie, de mijnen en het natuurbeheer in de streek (eco-dorp, ecologisch en biologisch afvalverwerking, wandelpark, kruidentuin, ...)
inpassen van de geologische wand die ontstaan is door de uitgraving van de kiezelgroeve ter plaatse. Deze wand werd trouwens al geklasseerd omwille van zijn scherpe tekening van de verschillende geologische tijdperken.
uitbouw van het station.

De L.S.V. in dit projekt.

De L.S.V. is in dit projekt sterk betrokken, daar de vereniging voor de binding kan zorgen tussen de andere toeristische attracties van de streek. Daarom staat de uitbating van de lijn Eisden - As - Waterschei - Winterslag centraal, met de aanknopng met de toeristische projekten van Hengelhoef, de Zoo van Zwartberg en het bungalowpark "de Maasvallei". Een ontsluiten van dit park door de heraanleg van de spoorlijn naar de voormalige mijn is trouwens aangevraagd.

Verder werden ook de kontakten gezocht met de initiatiefnemers van het Fenix-park te Waterschei. Hier werd al een eventuele ontsluiting van het park door de spoorlijn besproken, doch konkretere zaken werden nog niet beslist. Ook hier speelt de houding van de N.M.B.S. een rol.

De subsidie :

Maar voor de echte uitbouw van As werd een subsidieaanvraag gedaan in het kader van het bovengenoemd projekt en deze aanvraag omvat een zestal punten om vanaf 1998/1999 te komen tot een uitbating zoals bv. de Twentse museumlijn te Haaksbergen. Konkreet worden de volgende punten voorgesteld :

a. inrichting van stationsomgeving anno 1920 :

Dit deel omvat :

- aankoop van het stationsgebouw door de gemeente, klassering van het gebouw en het omgevende landschap en restauratie van het stationsgebouw
- rekonstruktie van het oorspronkelijke seinhuis, de goederenloods, de aankleding van dit gedeelte met wachthuisjes, perronattributen, passarel, seinen, ...
- inrichting van de loskoer (weegschaal, oude vrachtwagen, karren, ...)
- oprichting van onderhoudsloods voor de stoomlokomotieven, met kolenopslag, waterbevoorrading, oude werkplaatsen, ...)
- aankleding van stationsgebouw aan straatzijde, ...

b. inrichting van tentoonstellingsruimtes :

Dit deel omvat :

- oprichten van tentoonstellingsruimtes voor volgende tentoonstellingen :
 - geschiedenis van spoorwegen

- spoorwegen in Limburg
- seingeving en veiligheid bij de spoorwegen
- aanleg van spoorwegen en onderhoud
- industriële spoorwegen in Limburg
- werking van de traktievoertuigen
- de spoorwegen in de handel en souvenirs

c. inrichting van evenementenhal :

Dit deel omvat :

- oprichten van loods voor rollend materieel, *deze loods kan ook dienst doen voor grotere tentoonstellingen en manifestaties
- oprichten van smalspoorloods en polyvalente tentoonstellingsruimte voor kleinere manifestaties
- rekonstruktie van houten station van Eisden als opvangstlokaal en VVV-kantoor

d. aanschaf van rollend materieel :

Hier wordt voorzien :

- verwerven van verdere stoomlokomotieven voor de uitgebreide exploitatie
- rekonstruktie van oude rijtuigen en zelfs bouw van lokomotieven
- aankoop van industrielokomotieven en smalspoormaterieel voor verlevendigen van de tentoonstellingen
- aankoop van goederenwagens voor uitbouw loskoer

e. Aanpassing sporenplan :

Om de tentoonstellingen mogelijk te maken dienen verschillende veranderingen aangebracht te worden aan het sporenplan :

- aanleg van wisselverbinding kant Eisden en verdere spoorwerken
- aanleg bijkomende loodssporen
- aanleg smalspoorlijn voor demonstratieritten
- onderhoud van sporen op de lijn naar Eisden en Waterschei
- omloopspoor te Eisden en verlenging van lijn tot Pauwengraaf (heraanleg van de lijn naar Eisden bungalowpark)

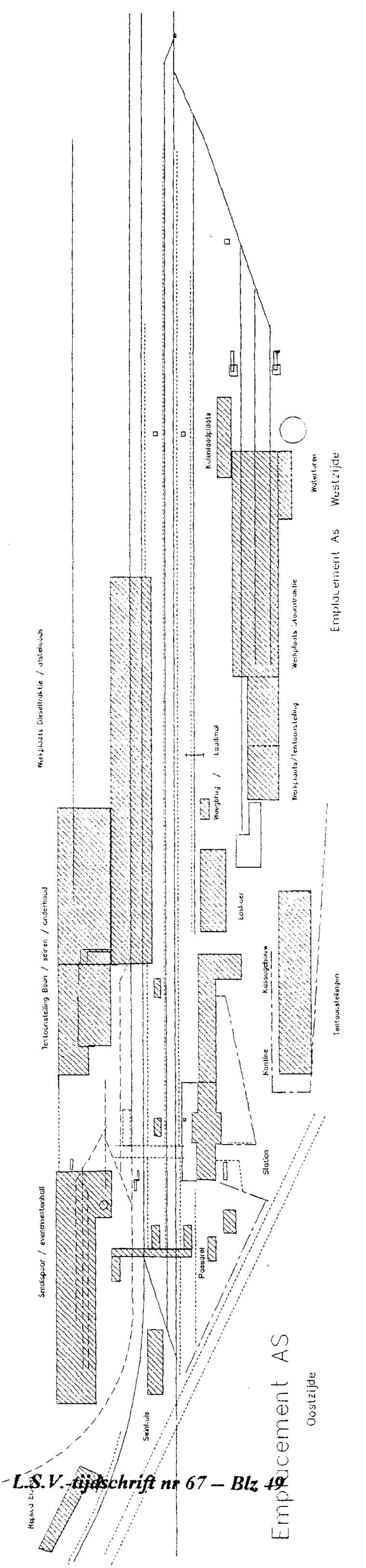
f. Exploitatie :

Dit deel omvat het in orde brengen van het materieel en de omgeving voor de exploitatie :

- vernieuwen van de ketels van de lokomotieven
- uitbouw van opvangcapaciteit, nutsvoorzieningen, sanitaire uitrusting
- wegwijzers, infoborden, ...
- aanpassen van parkings, gaanpaden, aanplantingen, ...
- public relations, reclame, marketing
- veiligheidsuitrustingen, aanpassing voor rolstoelgebruikers, ...

Voor de uitbouw van dit omvangrijk project wordt een tijdsduur van vijf jaar voorzien na de definitieve goedkeuring : het dossier voor de subsidie werd reeds (gedeeltelijk en voorlopig) goedgekeurd door de provinciale raden, de aankoop van het stationsgebouw en de klassering ervan zijn beslist, de gewestplanwijziging en de nodige bouwaanvragen werden reeds aangevraagd door de gemeente, ook de klassering van het historisch rollend materieel is ter studie. Hierdoor is de kans groot dat zeker een deel van het opzet te verwezenlijken is. Alleen is er nog geen inzicht in de tijdsspanne voor de definitieve goedkeuring.

*Volgende bladzijden : schets voor stationsomgeving en loskoer
schets voor tentoonstellingsruimte en opvang*



L.S.V. tijdschrift nr 67 - Blz 49

Emplacement AS
Oostzijde

Emplacement AS
Westzijde

N.M.B.S.-aktueel

Aktuele berichten :

00 : Door het verminderen van het aantal diensten - vooral tijdens het weekend - is de gespannen situatie bij het rollend materieel gedeeltelijk verdwenen en kan men opnieuw een reserve opbouwen. Dit gaat dan ook gepaard met een - voorlopig - tijdelijk afstellen van de alleroudste klassieke stellen reeks 00 (012 - 050). Volgens de vooruitzichten zouden alle stellen vanaf de eerste maanden van 1995 op non aktief gezet worden en met ingang van de zomerregeling vervangen worden. Dit is mogelijk door het vrijkomen van een aantal vierledige stellen reeks 08.

03 : Eind dit jaar zou de ombouw van de tweeledige breaks afgesloten moeten zijn : thans wordt nog gewerkt aan de laatste tussenrijtuigen bij BN te Brugge. Ondanks het groter aantal stellen is er geen wijziging opgetreden aan de inzet van deze motorwagens.

Vermelden we nog dat ook de 343 binnenkort een nieuw koprijtuig (en een tussenrijtuig) krijgt waardoor ook dit verongelukte stel binnenkort weer op de sporen zal zijn.

05 : Door het afsluiten van de bouw van de tussenrijtuigen enerzijds en door het afsluiten van de levering van de transportwagens voor de shuttle door de kanaaltunnel, kan alle belangstelling gaan naar het opstarten van de band voor de bouw van de nieuwe drieledige stellen van de N.M.B.S. Doch door het gebrek aan kredieten zal de levering verder uitgespreid worden over een grotere tijd. In principe zal eerst een gedeelte van de éénspanningsstellen afgeleverd worden, doch tegen eind 1996 zouden - voor de verbinding Liège - Luxembourg - ook een 20-tal tweespanningsstellen operationeel moeten zijn.

Ook het ontwerp van deze stellen zou sterk veranderd zijn, daar deze stellen nu een doorgaande verbinding tussen de eenheden onderling zouden krijgen, zouden ze meer gaan lijken op de moderne Deense IC-stellen. Bij voorrang zouden deze stellen ingezet worden op deze verbindingen waar meerdere stellen gekoppeld rijden, met name de verbinding kust - Genk/Maastricht. De aflevering van het eerste stel wordt voorzien voor oktober 1995.

12 : door de indienststelling van het goederenverkeer doorheen de kanaaltunnel, worden deze lokomotieven steeds meer en meer ingezet in de goederendienst op deze verbinding en rijden ze reeds een vijftal treinparsen tussen Merelbeke en Lille-Délivrance. Daar de grote doorbraak van het goederenverkeer pas tegen eind 1995 verwacht wordt, is de toestand nog niet zo kritisch als men verwacht had. Hierdoor is het mogelijk dat er tegen deze tijd genoeg tweespanningsstellen geleverd zouden zijn om het volledige verkeer naar Lille over te nemen. Hierdoor zou de reeks 12 dan volledig in goederendienst kunnen gebruikt worden en ook steeds meer en meer tot in Fréthun kunnen doorstoten.

15 : Door het frekvent uitvallen van de Franse lokomotieven reeks CC 40100 wordt de reeks 15 nu ook - buiten reeks - regelmatig ingezet voor de internationale treinen. Nochtans rijden ze zelden door tot Paris maar worden ze te aulnoye vervangen. Reden hiervan is dat de Franse bestuurders niet meer opgeleid zijn voor de reeks 15.

21 : Tegen de verwachtingen in is de 2130 nog steeds niet operationeel in zijn vernieuwde uitvoering : reeds verschillende malen werden de statische proeven afgebroken, dit door diverse moeilijkheden en moesten er aanpassingen gebeuren. Op dit ogenblik is er geen datum meer geplaatst op het buitenkomen van deze machine, dit ondanks het feit dat de werkelijke aanpassingswerken al enkele maanden achter de rug zijn.

Door de grote vertraging in de ombouw, komen ook andere firma's in aanmerking voor de levering van de nieuwe Belgische en Luxemburgse machines. Zo werd ook AEG opnieuw betrokken in de prijsofferte. Deze firma bracht immers recent zijn modulaire lokomotief reeks 12 X op de markt en deze wordt nu in Duitsland uitgebreid getest.

Nieuwigheid bij deze reeks is het feit dat alle onderdelen in modulevorm aanwezig zijn en dat men door vervanging en aanpassing van een aantal blokken of componenten deze lokomotieven volgens de vereisten van de dienst en de eisen van de klant kan samenstellen. Door deze bouwwijze kan deze lokomotief ook in de toekomst steeds verder aangepast worden aan nieuwe eisen en mogelijkheden van de techniek.

Maar ook ABB Henschel heeft nu zijn eigen ontwerp van een nieuwe universele lokomotief. Hierdoor is het mogelijk dat de offerte opnieuw uitgeschreven wordt en uitgebreid wordt tot deze nieuwe produkten. Doch hierdoor zou de levering eens te meer sterk vertraagd worden, iets gezien de precaire financiële toestand toch niet zo dramatisch is.

26 : Opnieuw komen bij deze reeks de oude vertrouwde gebreken - nl. scheuren in de aandrijving en draaistellen, die tot breuken in de transmissie leiden - voor en gemiddeld zijn er een vijftal machines buiten strijd, met meermaal pieken tot 15 lokomotieven met defekten. Daar de reserveonderdelen niet dadelijk ter beschikking zijn, worden de machines te Monceau afgesteld. Over het algemeen worden de diensten overgenomen door de reservemachines reeks 20 en 23, waarbij de laatste dan weer vervangen worden door de reeks 22. Hierdoor ontstaan weer situaties die in de normale bedrijfsdienst niet voorkomen en waarbij diverse machines ver buiten hun eigen inzetgebied verschijnen.

31 : De indienststelling van het reizigersverkeer door de kanaaltunnel wordt steeds meer en meer vertraagd. De reden is tweërlei : eerst en vooral is er het ontbreken van de vergunning voor dit verkeer, anderzijds is de levering van de Eurostar-treinen sterk vertraagd en verlopen de oppuntstellingen niet bepaald goed. Vooral op het Britse net ontstaan er steeds meer en meer defekten.

Ondanks deze problemen - die het imago sterk schaden - wordt er toch voorzichtig gedacht aan een eerste commerciële dienstregeling vanaf november. Nochtans is er nog altijd geen enkel stel effectief door de spoorwegmaatschappijen aangenomen, dit wegens de diverse defekten - en verlopen de testritten nog steeds op een hoog tempo.

Maar ook de verbinding Brussel - Paris komt niet uit de startblokken : ook hier heeft men problemen met de levering en de rodage van de TGV-stellen type Réseau. Hier werd trouwens nog geen datum vooropgesteld. Nochtans is deze datum van het hoogste belang, daar zowel de Belgische als Franse meerspanningslokomotieven op het hoogste niveau belast worden en werkelijk tot het maximum benut worden. Hierdoor ontbreekt dan weer het onderhoud, iets wat stilaan tot een verhoging van het aantal defekten leidt. De schrapping van de 1607 bracht hierbij zeker geen verbetering.

43 : In de zomermaanden werden alle nog aanwezige motorwagens reeks 43 te Ronet verzameld en taan er naast enkele diesellokomotieven reeksen 59 en 60 in de vorming afgesteld. De langdurige afstelling te Latour en het vandalisme hebben trouwens hun werk gedaan en de meeste stellen zijn in een erbarmelijke toestand. Tijdens de volgende maanden worden ze waarschijnlijk te koop aangeboden voor sloping.

46/49 : door de nieuwe reglementering inzake de rem, dienen beide reeksen stellen omgebouwd te worden, met nieuwe remkranen en lekaanduiders. Daar waar deze ombouw bij de reeks 46 vrij miniem is, is deze bij de 4903 uitgebreider en vrij ingewikkeld. Tot hiertoe werd de beslissing genomen om de beide 46-ers om te bouwen en rijvaardig te behouden als museumvoertuigen. Voor de 4903 viel nog geen beslissing, maar waarschijnlijk zal ook hier de ombouw - in eigen beheer van Antwerpen-Dam - doorgevoerd worden. Vermelden we nog dat ook verschillende andere museumvoertuigen in deze zin moeten aangepast worden eer ze nog op het net mogen verschijnen.

52/53 : Door de botsing te Halanzy - waarbij drie lokomotieven reeks 52/53 betrekkelijk ernstig beschadigd werden - komt de inzetreeks op de Athus-Meuse lijn in het gedrang. Door de stijging van het goederenverkeer was de reserve trouwens al betrekkelijk krap en door het uitvallen van deze machines werd de inzet zeer krap. Tijdens de eerste dagen vielen trouwens al regelmatig lokomotieven reeks 55 in en waarschijnlijk zullen opnieuw enkele machines van deze reeks effectief vanuit Stockem (Latour) ingezet worden.

59 : De inzet van deze machines in de werkdienst wordt thans al voorbereid : enkele bestuurders van Brussel volgen thans al opleiding te Merelbeke en waarschijnlijk worden de eerste machines ingezet vanaf het begin van 1995 voor de werkzaamheden te Halle en tussen Halle en Brussel. De inzet zal bestaan bij het aanbrengen van de materialen voor het leggen van de bijkomende sporen voor de HST.

De inzet vanuit Tournai werd anderzijds wel verdaagd en hierdoor zal de inzetreeks te Merelbeke - met de diensten naar Ruien - waarschijnlijk nog tot zeker de zomerregeling gehandhaafd blijven.

83 : De schrapping van deze reeks had een volledige verschuiving te Monceau tot gevolg en in versneld tempo werden de bestuurders opgeleid voor de reeks 73. Dit vormde geen echt probleem daar deze machines al geruime tijd te Monceau aanwezig waren. Op 25 juni 1994 werd dan een afscheidsrit met de reeks 83 georganiseerd in de buurt van Charleroi : de trein werd gevormd door twee machines reeks 83 - voor en achter de trein - en drie rijtuigen type L. In de zomer werden alle overblijvende machines in de vorming van Monceau afgesteld, wachtend op eventuele kopers.

84 : Pas in september werden de lokomotieven reeks 84 voor de HST-werken effectief aan deze dienst overgedragen. Voorlopig werden de machines te St-Ghislain afgesteld en voorver bekend zijn er nog geen effectieve diensten voor werktreinen geweest. Waarschijnlijk zullen de meeste lokomotieven op het traject Antoing - Franse grens gebruikt worden.

92 : Ook bij deze machines werd een gegroepering van de afgestelde lokomotieven doorgevoerd en staan ze thans voor het grootste gedeelte te Kinkempois afgesteld, wachten op verkoop.

Rijtuigen :

Om het tijdelijk tekort aan rijtuigen op te vangen besliste de N.M.B.S. om op korte termijn een 80-tal tweede-handse rijtuigen te kopen. Na prospectie in Nederland, Duitsland en Frankrijk, viel de keuze op de Franse rijtuigen type U.S.I. Deze rijtuigen werden omstreeks 1970 gebouwd en waren voor die tijd zeer comfortabel, met o.a. een zitplaatsindeling 2 + 2. Ook de verwarming - met hete lucht - en de moderne draaistellen leidden tot de koop. Voor ze in de loop van 1995 in dienst komen bij de N.M.B.S. worden ze aangepast met o.m. automatisch sluitende deuren en de nieuwe livrei.

Vanaf 1996 zullen ze in eerste instantie de oude K1- en K3-rijtuigen vervangen en zullen ze vooral in de piekurdienst gebruikt worden. In het totaal werden 84 rijtuigen aangekocht, 70 tweede klasse en 14 eerste klasse-rijtuigen. Van de tweede klasse rijtuigen zullen een aantal omgebouwd worden met bagageafdeling en een afdeling voor de hoofdwachter.